

6-81

OPEL FAHRER

DAS MAGAZIN FÜR OPEL-FREUNDE



Richtungweisende Technik,
Beispielhafte Wirtschaftlichkeit:
Ascona '81

Gelungene Synthese aus großem Raumangebot und beispielhafter Wirtse



Ascona SR fünftürig

Der Modellname ist geblieben, doch das Auto ist neu bis in kleinste Details: Opel präsentiert jetzt den ersten Ascona mit Frontantrieb, der dem preis- und verbrauchsbewußten Käufer eines Mittelklasseautos geradezu auf den Leib geschneidert wurde. Nie zuvor arbeitete ein so großes Aufgebot von Ingenieuren und Technikern so intensiv an der Entwicklung eines Automobils, wobei der Wirtschaftlichkeit höchste Priorität eingeräumt wurde. 2,2 Millionen Opel Ascona der ersten und zweiten Generation seit 1970 waren in dieser Disziplin würdige Spitzenautomobile ihrer Klasse. Indessen übertrifft der Neue des Jahrgangs '81, dessen Reißbrett-Konzeption noch unter dem Eindruck der ersten Ölverteuerung 1973 entstand, seine Vorgänger darin deutlich.



Gepflegtes Interieur:
Ascona SR

Neuer Ascona
geht an den Start

Ein Auto für diese Zeit



Im Vordergrund Ascona Berlina, viertürig, dahinter



Ascona Luxus, zweitürig, ganz oben Ascona Luxus, fünftürig.

Dieser Ascona kann als die passende Antwort auf aktuelle Käuferansprüche angesehen werden: er ist außen nicht größer geworden, aber bietet innen wesentlich mehr Platz; er ist dank konsequenter Leichtbauweise, ausgefeilter Aerodynamik und hochmoderner Triebwerke von beispielhafter Wirtschaftlichkeit; und er vermittelt dank seinem Komfort und seiner schon sprichwörtlichen Fahrsicherheit auch weiterhin Spaß am Fahren.

Windkanal stand Pate

Den populären Ascona gibt es jetzt sowohl in der klassischen Form mit Stufenheck wie auch als Schrägheck-Limousine. In einem Punkt gleichen sich freilich beide Varianten: Auf den ersten Blick schon offenbart sich Feinschliff aus dem Windkanal. Bei der Stufenheck-Version wurden $0,39 c_w$ bei der Schrägheck-Limousine $0,38 c_w$ gemessen. Was solche Windschlüpfigkeit — gepaart mit konsequentem Leichtbau und sparsamen Motoren — für wirtschaftliches Fahren bedeutet, belegt ein Verbrauchswert als Beispiel:

Bei einer konstanten Geschwindigkeit von 120 km/h begnügt sich Opels Jüngster in seiner stärksten Version mit 8,3 l/100 km (DIN-Messung).

Gleichzeitig beweist der neue Ascona, wie elegant ein nach allen Erkenntnissen der Aerodynamik durchgebildetes Auto sein kann. Abfallender Bug, sanft ansteigendes Heck, ausgesprochen tiefliegende Gürtellinie machen die Familienähnlichkeit auch mit den größeren Modellen aus dem Rüsselsheimer Haus unverkennbar.

Zwei Versionen zur Wahl

Die Stufenheck-Limousine gibt es mit zwei oder vier Türen. Der Schrägheck-Ascona wird ausschließlich mit vier Türen und großer Hecktür angeboten. Bei allen Viertürern sind auch die hinteren Seitenscheiben voll versenkbar. Nahezu unverändert blieb die Außenlänge. Die Stufenheck-Variante wurde geringfügig länger, die Schrägheck-Version etwas kürzer. Dafür aber wuchs der Radstand ganz erheblich zugunsten eines höheren Komforts und eines besseren Raumangebotes.

Während Opel bei größeren Modellen weiterhin auf den Hinterradantrieb setzt, ist bei Kadett und Ascona für die Zukunft der Frontantrieb Favorit. Ganz eindeutig Grund Nr. 1 ist die bei diesem Konzept optimierte Raumökonomie. So gestattet der verlängerte Radstand in Verbindung mit dem quer eingebauten Mo-

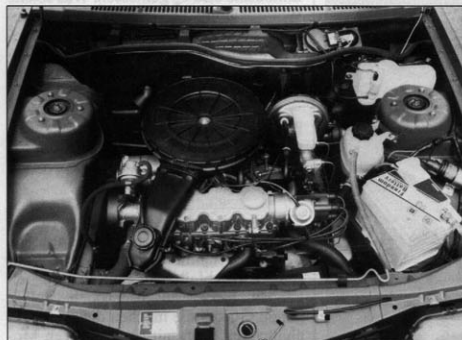
Ein Auto für diese Zeit



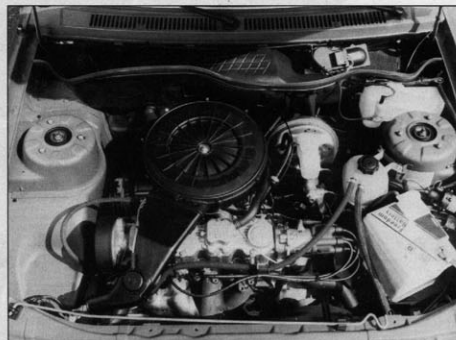
Ascona LUX mit Schaltgetriebe



Ascona SR mit Schaltgetriebe



1,3-Liter-S-Motor



1,6-Liter-S-Motor

tor eine beispielhafte Nutzung des vorhandenen Raumes. Die Fondpassagiere dürften sich freuen über soviel Bewegungsfreiheit: Der hintere Beinraum zum Beispiel wuchs um nicht weniger als 53 mm.

Auch für das Gepäck gibt es mehr Platz. Der Kofferraum des Stufenheck-Modells hat ein Volumen von 510 Litern. Das sind 130 Liter mehr als beim Vorgänger, der selbst von der Schrägheck-Variante überboten wird. Hier passen 445 Liter ins Kofferabteil. Klappt man die Rücksitzlehne jedoch nach vorn, beträgt das Fassungsvermögen stattdessen 790 Liter, bei maximaler Raumaussnutzung bis unter das Dach sind es sogar 1215 Liter.

Pfiff im Detail

Weitere Merkmale der Ascona-Karosserie: Die Stoßfänger bestehen aus einem Stahlkern mit Kunststoff-Ummant-

telung und sind zum besseren Schutz der Karosserie bis zu den Radausschnitten herangezogen, dabei gehen sie mit den breiten seitlichen PVC-Schutzleisten eine optische, die Wagen-Silhouette strekende Verbindung ein. Ebenfalls um die Karosserieecken herumgezogen sind die hoch angeordneten und für jeden Verkehrsteilnehmer gut sichtbaren Blinkleuchten. Die rechteckig geformten Scheinwerfer — Halogenlampen sind bei allen Versionen serienmäßig — sorgen für brillante Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Rückleuchten wurden um die Hälfte größer und sind damit für den nachfolgenden Verkehr noch besser zu erkennen (der integrierte Einbau einer Nebelschlußleuchte ist möglich). Die Struktur der Deckgläser wirkt zudem der Verschmutzung entgegen. Ebenfalls verschmutzungshemmend für die Seitenscheiben ist die Form des Außenspiegels, der unter aerodynamischen Gesichtspunkten entwickelt wurde.

Der Einstieg in den Ascona vollzieht sich auf höchst bequeme Weise: Die Türöffnungswinkel wurden ebenso vergrößert wie das Diagonalmäß für die Hintertüren. Mehr Bequemlichkeit gibt es aber auch beim Aufschließen: Bei Opel, dem Wegbereiter für das Zentralschlosssystem, hält man daran fest, alle Schlösser bis hin zum Tankdeckel mit nur einem Schlüssel bedienen zu können. Doch man ging noch einen Schritt weiter, zum Wendeschlüssel mit symmetrischem Bart: Hier gibt es kein „oben“ oder „unten“ mehr — ein Vorteil, der besonders in der Dunkelheit zählt. Weiterer Vorzug: Die Diebstahlsicherheit wird erhöht, da die neuen Schlüssel äußerst schwierig zu kopieren sind.

Cockpit-Atmosphäre

Die neue Instrumententafel bringt jedem etwas: dem Techniker die logische Anordnung aller Elemente, dem Ästhet den die ansprechende Formgebung, dem

Von Grund auf neukonstruiert



In einem Gespräch mit dem »Opel-Fahrer« äußerte sich Generaldirektor Robert C. Stempel, Vorsitzender des Vorstands der Adam Opel AG, zur Ascona-Philosophie:

„Als eigenständiges Modell zwischen Kadett und Rekord spricht der Ascona eine Käuferschicht an, die das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden weiß — nämlich das Raumangebot mit der Wirtschaftlichkeit. Für sie haben wir den Ascona von Grund auf neu konstruiert. Es gibt augenblicklich kaum ein anderes Automodell auf dem Markt, das bei vergleichbaren Außenabmessungen so viel Platz für komfortables, sicheres und wirtschaftliches Fahren bietet. Und noch etwas vermittelt unser neuer Ascona: den Spaß am Fahren, an individueller Mobilität. Wir meinen, daß man darauf heute wie künftig nicht verzichten sollte.“

Sportlichen die Cockpit-Atmosphäre. Die übersichtlichen Instrumente sind leicht ablesbar und — wie von Opel gewohnt — reflexfrei verglast. Selbst helle Fahrerkleidung kann nicht zu Spiegelungen führen. Alle Bedienelemente wurden nach neuesten ergonomischen Erkenntnissen angeordnet. Das heißt: Die am häufigsten benötigten Schalter sind die jeweils nächstgelegenen, andere wiederum sind von beiden Vordersitzen aus gleich gut erreichbar (Warnblinkanlage, Radio); der Lichtschalter liegt verwechslungssicher und nur von Fahrerhand erreichbar ganz links. Wie beim Kadett gibt es jetzt zwei Lenksäulenhebel, links für alle Lichtfunktionen einschließlich Blinker, rechts für Scheibenwischer mit Intervallschalter und elektrischer Waschanlage (beides serienmäßig). Funktionelle Bedienvereinfachung: Bei Ausstattung mit Heckscheibenwischer wird dieser ebenso mit dem rechten Hebel geschaltet.

Heizung und Belüftung

Besonderen Wert wurde auf die Weiterentwicklung von Heizung und Belüftung gelegt. In der Instrumententafel befinden sich vier einzeln dosier- und verstellbare Austrittsdüsen für kühle oder geheizte Frischluft. Zusätzliche Entfrosterkanäle und -düsen sorgen für beschlagfreie Front- und Seitenscheiben. An Luftdurchsatz besteht dabei kein Mangel. Die Leistung des Radialgebläses übertrifft das Aggregat im Vorgänger um bis zu 75 Prozent. Pro Minute ist jetzt ein viermaliger kompletter Luftaustausch im Innenraum möglich. Die Gebläsedrehzahl kann dreifach statt wie bislang zweifach justiert werden. Erheblich verbessert wurde auch die Heizung durch eine erhöhte Luftdurchsatzmenge. Die Austrittstemperatur bleibt bei allen Fahrzeugzuständen konstant und spricht auf Veränderung der Einstellung sofort an. Die Frontscheibenentfrosterung wurde optimiert und rund 40 Prozent effizienter.

Alle Sitze des Ascona sind mit Vollschaum gepolstert, für die Vordersitze gibt es zusätzlich eine Stahlfeder-Einlage. Die körpergerechte Ausformung trägt erheblich zu ermüdungsfreiem Reisen bei. Beachtlich auch die Geräuscharmut. Die strömungsgünstige Karosserie kennt kaum Windgeräusche, der Unterboden wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen weitgehend schwingungsfrei gemacht und jedes mögliche Schallfenster zum Motorraum hin sicher versiegelt.

Fahrwerksformel: Sicherheit + Komfort = Fahrvergnügen

Bei der Konzeption des Fahrwerks gab es zwei Hauptkriterien:

- hoher Komfort und
- unproblematisches, vorhersehbares Fahrverhalten bei jeweils allen Fahr- und Beladungszuständen.

Opel hat — wie schon beim Kadett — die prinzipbedingten Vorzüge des Frontantriebs bei quereingebautem Motor konsequent genutzt. Die Ergebnisse: Vorbildlich geringer Lenkaufwand, harmonisches Zusammenwirken von Vorder- und Hinterradaufhängung zugunsten eines guten Fahrkomforts und des gleichen Niveaus an Fahrsicherheit, wie es vom Vorgänger her bekannt ist.

Mehr Komfort durch verringerte Reibung

Für die Vorderradaufhängung bot sich erneut das bewährte McPherson-Prinzip an. Die Federbeine übernehmen — neben den Federungskraften — alle Radführungskräfte, die ausgeklügelte Achsgeometrie sorgt für ein vorzügliches Handling, die optimierte Beschichtung an den Gleitstellen der Federbeinpatrone für ein sensibles Ansprechen und damit für guten Komfort. Der Lenkrollradius ist richtungstabilisierend. Das be-

deutet für den Fahrer sicheres Verzögern, auch wenn sich die Räder der einen Wagenseite mal auf glatterem Untergrund befinden als die der anderen.

Die Hinterradaufhängung wurde ebenfalls mit der Priorität für Komfort und Fahrsicherheit entwickelt und exakt auf die Vorderradaufhängung abgestimmt. Die Wahl fiel auf eine Verbundlenkerachse, eine besonders leichtgewichtige Konstruktion mit einem zwischen den beiden Lenkern verschweißten Querprofil. Dieses System vereint bei frontgetriebenen Wagen verschiedene Vorteile: Die Geometriekonstante einer starren Achse mit dem prinzipiell hohen Komfort einer Einzerradaufhängung. Dazu ist das System leicht und vor allem platzsparend, wobei der Raumvorteil durch die Opel-Spezialität Miniblockfeder (erstmalig in Senator und Monza eingesetzt) noch erheblich verstärkt wird. Anders wären die beträchtlichen Kofferraumvergrößerungen nicht zu erzielen gewesen.

Sicher bei allen Beladungszuständen

Durch die Feinabstimmung der Hinterradaufhängung wurde das Eigenlenkverhalten so günstig beeinflusst, daß der neue Ascona immer leicht beherrschbar bleibt. Dazu kommt eine Besonderheit: Fronttriebler, früher von Haus aus durch ungeliebte starke Untersteuerung gekennzeichnet, konnten nach voller Beladung des Gepäckabteils zu störrischen Übersteuerern werden. Beim neuen Ascona, dessen Grundfahrverhalten nach modernsten Erkenntnissen neutral mit ganz leichter Untersteuerungstendenz ausgelegt ist, wurde die Hinterachse so konstruiert, daß bei ansteigender Heckbelastung parallel dazu ein Ansteigen der Untersteuerungstendenz erfolgt — das Fahrverhalten bleibt vom Beladungszustand demnach so gut wie unbeeinflusst.

Sichere Verzögerung ohne übermäßige Strapazen für die Wadenkraft des Bremsfußes gewährleistet die servo-unterstützte Bremsanlage mit Schwimmersattel-Scheibenbremsen vorn und Trommeln hinten. Das Zweikreisbremssystem ist diagonal ausgelegt, ein Bremskraftregler selbstverständlich.

Die Motoren: Modern und sparsam

Der neue Ascona wird vorerst mit vier OHC-Triebwerken in zwei Hubraumklassen angeboten. Die beiden moder-

Ein Auto für diese Zeit



Ascona Lux, fünftürig, mit Alufelgen als Sonderausstattung



Ascona Lux mit gediegener, farblich abgestimmter Innenausstattung

nen 1,3-Liter-Motoren sind bereits seit 1979 vom Vorgängermodell her bekannt. Im Neuen machten sie jetzt den Schwenk um 90 Grad hin zum Quereinbau. Die neukonstruierten 1,6-Liter-Aggregate ähneln in der Grundkonzeption den 1300ern, sind aber eine eigenständige Motorenfamilie mit noch aufwendigerer Ausstattung und Weiterentwicklung im Detail. Im kommenden Frühjahr wird ein moderner 1,6-Liter-Diesel diese Motoren-Palette komplettieren.

Die 1,3-Liter-Versionen haben bereits im bisherigen Ascona und im Kadett ihre Sparsamkeit und Spritzigkeit bewiesen. Sie machen auch den neuen Ascona zu einem überaus sparsamen Auto, wobei die Fahrleistungen absolut verkehrsgerecht sind. Mit 1,3-S-Motor (55 kW/75 PS) kann die Limousine in 15 s auf 100 km/h beschleunigt werden, die Spitze beträgt 160 km/h. Beim Ascona 1,3 N (44 kW/60 PS) vergehen beim Vergleichssprint 17,5 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 150 km/h. Die DIN-



Ascona Lux, fünftürig

Werte für den Verbrauch (Stadt, 90 km/h, 120 km/h) betragen 10,1 l, 6,5 l, 9,0 l Normalbenzin/100 km; beim S-Motor 9,8 l, 6,2 l, 8,4 l Superbenzin/100 km.

Der stärkste Ascona, der 1,6 S (66 kW/90 PS), sprintet in 12,5 s aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht in der Spitze 170 km/h. Die Werte für das 1,6-l-N-Pendant lauten 14,5 s bzw. 160 km/h. Angesichts dieser Werte kann der Treibstoffanspruch als durchaus gering bezeichnet werden: Der 1,6 S benötigt 9,9 l, 6,0 l, 8,3 l Super, der 1,6 N 10,9 l, 6,7 l, 8,9 l Normalbenzin/100 km (nach DIN). Für einen großen Aktionsradius sorgt der 61 Liter fassende Kraftstofftank.

Viele Einstellarbeiten entfallen

Bei den 1,6-Liter-Motoren handelt es sich um Vierzylinder mit nahezu quadratischen Grundabmessungen (80 mm Bohrung, 79,5 mm Hub). Die Sphäroguß-Kurbelwelle ist fünffach gelagert und mit acht Gegengewichten versehen. Senkrecht im Leichtmetall-Zylinderkopf hän-

gende Ventile werden von der obenliegenden Nockenwelle betätigt. Hydraulischer Ventilspielausgleich macht die Einstellung des Ventilspiels während der gesamten Lebensdauer des Motors überflüssig. Den Antrieb von Nockenwelle und Wasserpumpe besorgt ein geräuscharm laufender Zahnriemen. Seine Spannung läßt sich dabei durch Verdrehen des Lagerschildes der Wasserpumpe einstellen. Das neue Triebwerk ist 84 mm kürzer als der vorherige 1,6 S und 18 Prozent leichter. Die Gemischbildung besorgt beim 1,6 N ein Fallstrom- und beim 1,6 S ein Registervergaser mit automatisch zuschaltender zweiter Stufe. Die mit einem Hall-Geber arbeitende elektronische Zündanlage ist wartungsfrei und bietet Gewähr für einen stets korrekten Zündzeitpunkt. Die Kraftübertragung erfolgt über ein leicht schaltbares Vierganggetriebe. Eine speziell für Frontantrieb und Quereinbau des Motors entwickelte Dreigangautomatik ist ab 1,3-S-Motor auf Wunsch lieferbar. Ein Fünfganggetriebe ist in Entwicklung.



Ascona mit großem Kofferraum

Ascona Berlina, viertürig

Ausstattungs-Varianten: Jedem das Seine

Schon der Vorgänger war im Laufe seiner sechsjährigen Bauzeit auch in der Grundversion zu einem beachtlichen Ausstattungsniveau gelangt. Der Neue setzt diese gute Tradition fort. Serienmäßig sind Bodenteppiche, Verbundglas-Frontscheibe, Kopfstützen vorn, Automatik-Gurte vorn und hinten, elektrische Scheibenwaschanlage, Wischer mit zwei Geschwindigkeiten plus Intervallschaltung, schwenkbare Sonnenblenden mit Make-up-Spiegel rechts, PVC-Schutzleisten an den Karosseriefanken, Halogen-Hauptscheinwerfer und abschließbarer Tankdeckel.

Noch wohnlicher als das schon mit farblich dezent gehaltenen Interieur-Materialien ausgestattete Grundmodell präsentiert sich die Luxusversion mit Seriendetails wie etwa Quarz-Uhr, beleuchtetes Handschuhfach, Zigarettanzünder, von innen verstellbarer Außenspiegel und voll gepolsterte Kopf-

stützen vorn, in Höhe und Neigung einstellbar.

Die Spitzenstellung im Programm nimmt wieder die Berlina-Limousine ein. Ihre Polsterbezüge, der Teppich und die Türverkleidungen aus gediegenem Velours-Material entsprechen gehobener Ausstattung. Auch der Kofferraum ist vollständig mit Teppich verkleidet. Dazu kommen z.B. eine integrierte Nebelschlussleuchte und Heckscheibenwischer mit elektrischer Waschanlage (Schräghack-Version) und zahlreiche Zusatzinstrumente, darunter ein Econometer als Verbrauchsanzeige.

Der Ascona SR ist als sportliches Fahrzeug mit luxuriösem Einschlag konzipiert und wird ausschließlich mit dem 1,6-Liter-S-Motor (66 kW/90 PS) geliefert. Äußerlich ist er – vom Schriftzug einmal abgesehen – u.a. an dem anthrazitfarbenen Karosserieunterteil, den schwarzen Scheibeneinfassungen, an seinen Leichtmetall-Sportfelgen (5/2 J ×

14) und den Niederquerschnittreifen der Dimension 195/60 R 85 H zu erkennen. Diese sportliche Note setzt sich im Innenraum mit Recaro-Sitzen und erweitertem Instrumentarium fort. Das Fahrwerk wurde, dem sportlichen Einschlag dieses Ascona gemäß, modifiziert, Federn und Stoßdämpfer erfuhren dabei eine straffere Auslegung.

Wartungs- und reparaturfreundlich

Ganz sicher hat der neue Ascona auch hier Note eins verdient. Wie schon beim Kadett kann man die Kupplung ohne Trennung von Motor und Getriebe wechseln und den Motor nach oben oder unten ausbauen. Abschnittreparaturen sind nach Blechschäden selbstverständlich möglich, und Prägekanten reduzieren den Arbeitsaufwand beim Nachlackieren. Leser von TÜV-Reports wissen es längst: Nur wenige Automobile erreichen die Spitzenstellung des Ascona hinsichtlich seiner auffällig geringen Anfälligkeit für Mängel. Außerdem bescheinigt der Report eine gute Korrosionsbeständigkeit. Heute ist der Ascona wieder ein paar Schritte weiter. Während im unteren Karosseriebereich ein resistenter Wachsüberzug selbstverständlich ist und bei Stellen, wo mit höherer Belastung zu rechnen ist, PVC-Material zum Einsatz kommt, entschied man sich bei Opel für die Verwendung von Zink-Metall bei der Herstellung der Schwellen, der Türen und des Kofferdeckels. Letztlich war es eine Selbstverständlichkeit, unbelüftete Karosseriehöhlräume, Fugen und Kanten zu vermeiden.

Sicherheit: Gut gerüstet

Die Crash-Sicherheit übertrifft den Standard des Vorgängers. Daß der Fronttriebler über hohe Sicherheitsreserven verfügt, zeigt sich an zahlreichen Details wie am Einsatz splitterfreien Materials bei der Instrumententafel. Droht Gefahr von hinten, ist gleichfalls beste Vorsorge getroffen: Der Kraftstofftank liegt unter den Rücksitzen außerhalb der Knautschzone.

Alles in allem repräsentiert der Opel Ascona auf vorbildlichste Weise die zeitgerechte Mittelklasse. Eine gelungene Synthese aus großem Raumangebot, beispielhafter Wirtschaftlichkeit und elegantem Styling. Nimmt man die sprichwörtliche Zuverlässigkeit hinzu, vereint er alle Eigenschaften, die das Autofahren in unserer Zeit trotz aller Verteuerungen noch zur Freude werden lassen.