

7-81

# OPEL FAHRER

DAS MAGAZIN FÜR OPEL-FREUNDE



**Der große Hit**  
Fahrbericht Ascona

# IAA



49. Internationale  
Automobil-Ausstellung  
Frankfurt/Main  
vom 17.-27. Sept. 1981

# im Bild

Großer Andrang herrschte bei der IAA auf dem Opel-Stand. Jeder wollte offensichtlich die neuen Ascona „hautnah“ erleben.

Bundespräsident Prof. Carstens zu Gast auf dem Opel-Stand. Rechts neben ihm Generaldirektor Robert C. Stempel und Vorstandsmitglied Ekkehard Rohde, links Frankfurts Oberbürgermeister Dr. Walter Wallmann.



Beim angeregten Benzinpaulsch: Fürst Metternich, Präsident des Automobil-Weltverbandes (FIA) und des Automobilclubs von Deutschland (AvD), und Generaldirektor Robert C. Stempel und Frau.

Ruhe vor dem Sturm. Verlassen stehen die schnellen Mantas, zusammen mit dem eleganten Ascona Cabriolet auf dem Opel-Stand.

Fahreindrücke  
vom neuen Ascona

# Der große Hit

*Einige hundert Journalisten aus ganz Europa – Autoprofis und Tester – haben Opels jüngstem Sproß in den letzten Wochen kräftig die Sporen gegeben, um herauszufinden, was in ihm steckt. Ihre Meinung ist nahezu einhellig: Der neue Ascona zeige, daß die Rüsselsheimer Konstrukteure sich auf die Kunst des Machbaren verstehen. Er stelle die Summe aus vielen gelungenen Kompromissen dar. Nicht ein Detail an ihm sei extravagant. „Der Ascona“, so prognostizierte Engelbert Männer, Redakteur des „mot auto-journal“ und renommierter Tester, „ist dazu ausersehen, für die 1,6-l-Klasse neue Maßstäbe zu setzen. Er hält jedem Vergleichstest stand. Ich bin sicher, daß er seinen Weg machen wird.“*





**Ob alt oder jung, ob für Beruf, Sport oder Freizeit – der Ascona ist für jedermann zugeschnitten.**



**Die Innenausstattung mit den körpergerechten Polstersitzen ist, wie bei Opel üblich, bis ins Detail durchdacht.**

**Geprägt von zeitloser Eleganz und Zweckmäßigkeit kommt der Ascona vor allem jenen Autofahrern entgegen, die auf Wirtschaftlichkeit bedacht sind.**

**E**rste Testfahrten mit dem neuen Opel Ascona vermittelten Wolfgang Hocke aufschlußreiche Erkenntnisse. Seine Meinung: Dieses Auto ist ein Hit. Hier sein Bericht.

Wir brauchten weder 2000 geschweige denn 5000 km, vielmehr genügte uns bereits ein Tag Dudenhofen, um zu wissen, woher beim Ascona der Wind weht. Dort, auf dem Opel-Testgelände, wo Autos aus Rüsselsheim und Bochum auf Herz und Nieren geprüft und jährlich 5 Mio. km unter härtesten Bedingungen absolviert werden, sammelten wir erste Ascona-Erfahrungen.

Kaum hat man in diesem schmucken Auto Platz genommen, beginnt bereits das Erstaunen. In den gut profilierten

# Der große Hit



Die klassische Opel-Physiognomie ist unverkennbar.



Der Kofferraum zeigt sich als wahres Raumwunder. Er faßt bis zu 790 l.

Polstern fühlt man sich aufs Beste aufgehoben. Das klar gegliederte, sehr übersichtliche Armaturenbrett mit den gut ablesbaren Anzeigeelementen hat nahezu Senatorcharakter. Auf den ersten Blick ist man über alles informiert. Denn da liegt alles richtig. Selbst die Quarzuhr und – wichtig für Raucher – der bequem erreichbare Zigarettenanzünder. Überflüssig zu sagen, daß beide zur Serienausstattung gehören, wie der verschließbare Tankdeckel übrigens, der dem Benzinklau ein Schnippchen schlägt. Für gehobene Ansprüche bietet sich die Berlina-Limousine an. Ihre ausgesuchten Serienextras reichen bis zum Econometer, der dem Fahrer den Momentanverbrauch anzeigt.

## Raumwunder

Das Erstaunen setzt sich fort, wenn man der Raumgliederung mit dem Zentimetermaß zu Leibe rückt. Der Passagierraum ist deutlich gewachsen. Natürlich hat man im Fond den Platz, den man braucht. Genauer gesagt: 5,3 Zentimeter mehr Beinraum als im Vorgängermodell. Doch hebt man die Heckklappe, übertrifft das, was sich da vor einem auftut, alle Erwartungen. Der Ascona-Stufenheck faßt 510 l. Beim Schrägheckmodell steht bei umgelegten Rücksitzen ein Kofferabteil von sogar 790 l zur Verfügung. Ein wahres Raumwunder. Für Urlaubsreisen mit Vier-Wochen-Familiengepäck also geradezu ideal. Da muß nichts zu Hause bleiben.

## In jeder Lage tadellose Haltung

Schon bald nach dem Losfahren spürt man, daß die Opel-Techniker einmal mehr ganze Arbeit geleistet haben. Feinschliffarbeit! Die Solidität des Fahrwerks mit der neuen Verbundlenkerhinterachse, die Federungscharakteristik, die präzise Lenkung – alles ist exakt aufeinander abgestimmt. Ja, und dann der Frontantrieb. Welches Modell man auch immer bewegt – der Ascona ist unbedingt spurtreu, reagiert mustergültig auf jede Lenkbewegung und zeigt sich von erstaunlicher Kurvenfestigkeit. Auch bei hohen Belastungen zeigt er tadellose Haltung. Straßenlage und Beschleunigungsvermögen verdienen zweifellos Note 1. Der 1,3-l-Normalbenzin gibt sich in der Federung zwar etwas weicher, doch auch er zieht wie eine Eins durch die Kurven. Mit „nur“ 60 PS ist er keineswegs untermotorisiert, wie man glauben mag. Immerhin macht es der Tachonadel keine Mühe, auf über 150 km/h hochzuklettern. – Als ausgemachtes Temperamentbündel erweist sich der neue 1,6-l-S-Motor. Aus dem Stand sprintet er mit seinen 90 PS in 12,5 s auf 100 km/h. Der Überholsprint in dem so wichtigen Bereich von 80 auf 100 km/h wird in sieben Sekunden erledigt. Die Spitze liegt bei 180 km/h.



Von welcher Seite man den Ascona au

## Marktgerechte Preise

Für die verschiedenen Karosserie- und Ausstattungsvarianten des Ascona — Grund-, Luxus- und Berlina-Ausführung — gelten die nachstehend aufgeführten Preise. Basismotorisierung bildet der 1,3-l-S-Motor mit 75 PS/55 kW. Zum jeweils gleichen Preis ist auch der Normalbenzin konsumierende 60-PS/44-kW-Motor erhältlich, während die beiden 1,6-l-Aggregate mit 75 PS/55 kW und 90 PS/66 kW je 600 DM mehr kosten.

### Ascona-Stufenheck, zweitürig:

Grundmodell	14 250 DM
Luxus	15 080 DM
Berlina	16 340 DM

### Ascona-Stufenheck, viertürig:

Grundmodell	14 880 DM
Luxus	15 710 DM
Berlina	16 800 DM

### Ascona-Schrägheck, viertürig mit Heckklappe:

Grundmodell	15 375 DM
Luxus	16 205 DM
Berlina	17 475 DM

Die mit sportlichen Zutaten und einer strafferen Fahrwerksabstimmung versehene S-Version, die ausschließlich mit dem leistungsstärksten Triebwerk geliefert wird, kostet je nach Karosserieart zwischen 18 050 und 19 355 DM.



**Straßenlage und Fahrsicherheit sind ohne Fehl und Tadel.**



**Das Gepäckabteil der Stufenheck-Limousine hat ein Volumen von 510 l.**



**sch betrachtet — seine Linie überzeugt.**

### 800 km mit einer Tankfüllung

Bei kritischer Betrachtung der Angebotspalette mag es dem Interessenten schwer fallen, sich auf Antrieb für das richtige Modell in der richtigen Ausführung zu entscheiden. Bedienen lassen sie sich alle gleich gut. Da gibt's nirgends Probleme. Opel-Autos waren schon immer anfängerfreundlich. Schon die 1,3-l-N-Version verlockt zum Kauf. Immerhin, ihre Spitze kann sich sehen lassen. Doch schlicht gefragt: Wann nutzt man 150 Sachen schon voll aus? Über ausreichende Überholreserven verfügt dieses Einstiegsmodell allemal. Bei zivilem Reisedurchschnitt — etwa 80 bis 100 km/h — gehen bei diesem wackeren Marschie-

rer weniger als sieben Liter durch den Auspuff. Rechnet man das einmal um auf die Kapazität des für Ascona-Verhältnisse riesigen 61-l-Tanks, kann man mit einer Füllung gut und gern 800 km hinter sich bringen. Mit Normalsprit, versteht sich! Dazu Opel: „Wir favorisieren Superbenzin — der Preisvorteil von Normal wird durch mehr Energie im Super überkompensiert.“ Angesichts der Benzinpreisexplosion kommen Pfennigfuchser, wie man sieht, prima auf ihre Kosten. Wie auch immer, Opels Jüngster macht eine blendende Figur und hat das Zeug zum großen Hit. Wer sich für ihn entscheidet, kann eine automobiler Spitzenleistung sein eigen nennen. W. Hocke

# Aerodynamisch...

... ein Begriff, der bei der Konzeption eines Automobils höchste Priorität besitzt. Mit ihm verbinden sich sehr wichtige Eigenschaften. Ein nach aerodynamischen Gesichtspunkten entwickeltes Auto ist strömungsgünstiger, weil es dem Luftstrom weniger Angriffsflächen bietet. Das trägt wiederum zur Treib-

stoffersparnis bei. Der neue Ascona liegt, wie Messungen im Windkanal des italienischen Meisterstylisten Pininfarina ergaben, mit seinem Luftwiderstandsbeiwert deutlich unter dem europäischen Durchschnitt von  $0,44 c_w$ . Seine verschiedenen Karosserievarianten erreichen  $0,38$  bzw.  $0,39 c_w$ .

