



**Vi tester
Opel Ascona
1,6 N:**

**En
god
bil
til en dårlig**

TEST



BILEN's
store
prøvekørsel
ved
ROGERS
SØGAARD

● Opel Ascona-B 1,6 N, 2-dørs, 4-5-personers sedan, 4-cylindret, langsstillet række-motor, 1584 cm³, 60 DIN-hk, baghjulstræk.

● Pris: 50.856 kr.

● Producent: Adam Opel AG, Rüsselsheim, Vesttyskland.

● Importør: General Motors International A/S, Aldersro-gade 20, 2200 København N. Tlf. (01 93) ÆGir 60 00.

Foto: JOHN STÆHR og ESTI EWERTS



ig pris

Ascona den II. er som sin for-gænger konventionel fra yderst til inderst. Ingen hækdør, intet klappbagsæde, intet forhjulstræk. Men den er velkørende og charmerende, rummeligere og komfortablere. Vore eneste alvorlige indvendinger er heste og kroner.

En god bil...

■■■ Egentlig sad jeg tit og blev lidt småsur på mine omgivelser, når vi kørte testkørsel med den nye Opel Ascona.

Hvad ligner det, at folk tolt overser sådan en helt ny model! Hvorfor, spurgte jeg flere:

»Nå, jeg troede sør'me, at det var en Rekord« eller »Jamen, er der lavet noget om ved den?«.

Og rigtigt nok, der er intet chokerende nyt her. Men, det er et splinternyt karrosseri. Rigtigt nok tydeligt Rekordinspireret, men i alle tilfælde både smukkere, rummeligere og mere udsynsgivende end den gamle Ascona-karosse. Med let moderniseret fortøj og bagaksel med større fjedervandring plus øget akselafstand og sporvidde.

Indvendig er det også en helt ny bil. Med bedre sæder, bedre instrumentering og ændrede betjeningsgreb.

Alt i alt en betydelig forbedret Ascona. Konservativ i teknik og indretning... men på et højt respekabelt plan!

Næsten fuldvoksen

De 20 cm Ascona er vokset i ydre længde er kommet kabinen til gode. Benpladsen i bagsædet er nu acceptabel, men bestemt ikke overdreven! Breddeforholdene er også vokset både foran og bag, men 3-personers er bagsædet fortsat ikke.

De indstikkende bagskærme (velcamouflerede bag polstringen) reducerer den egentlige væg-til-væg-bredde over bagsædet fra 136 til 112 cm (!). Dertil kommer, at polstringen over kardantunnelen ikke er bæredygtig for en fuldvoksen. Højdemæssigt er alle pladser vel tilmålte. Bagagerumskapaciteten er formindsket fra 305 til 260 udnnytbare liter.

Det placerer Ascona under middel for klassen.

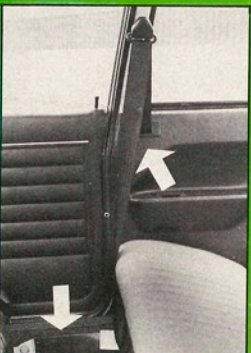
Se blot på disse tal: Alfa-sud 280 l, Citroën GS 310 l, Fiat 131 290 l, Ford Taunus 245 l, Morris Marina 375 l og VW Passat 290-315 l.



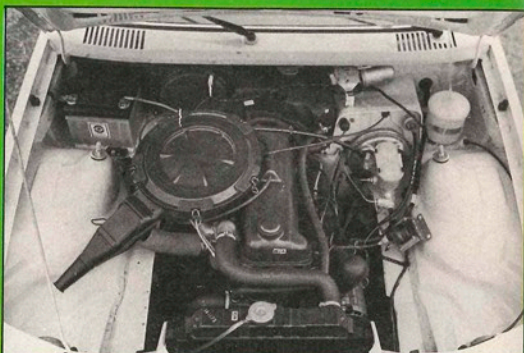
▲ Typisk for Opel sidder man med hovedet ret tæt på forrude's overkant. Pladsforholdene er gode selv for de største, og der er stort fri- rum til venstre for pedalerne. Det går fint at justere sig frem til en god position bag rattet, derimod er pedalerne forholdsvis for tæt på, og højdeforskellen mellem speeder- og bremsepedal er alt for stor.

► Bagsædepladsen er blevet bedre. Når forsæderne er helt tilbage kan en 185 cm'er lige netop få plads til benene og opfejer ses det, at pladsen slår til og går til.

▼ Der er gode, frie arbejdsforhold i motorrummet, men det er fjollet, at støttestangen holder hjulmen ca. 20 cm lavere, end hængselene egentlig tillader at åbne den. En selvholdende hjelm ville selvfølgelig være endnu bedre.



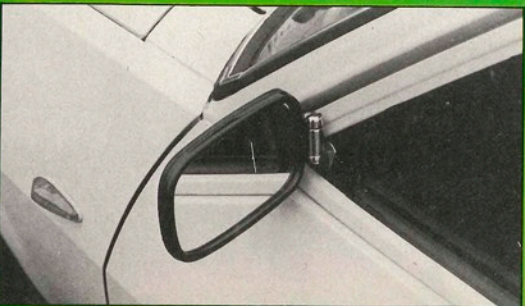
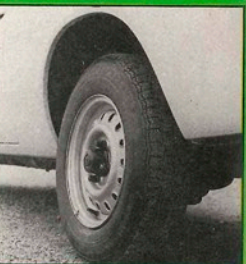
● Ascona har »medrødt« sikkerhedssejer, der ruller neddyligt af vejen inde bag sidepanelet ved bagsædet. Den frie ende af jorden har nederst en »forstivning«, der ved hjælp af en fjeder vipper automatisk ned i vandret leje, så der bliver fri benpassage. Desværre var mekanismen ikke alt for driftssikker!



▲ Bagagerummet er middel-rummeligt, kort, men dybt. Beklædningen er nødtørftig, adgangsforholdene gode. Benzintanken er placeret sikkert over bagakselen, og donkraften er opspændt bag reservehjulet.

▲ Udsynet bagud og skråt bagud er virkelig glimrende... for en gangs skyld!

◀ Fine sædehåndtag. Øverst bevækket placering af udløseren til sædefastlåsen. Længere nede den håndrettede, trinløse ryglænsjustering og endelig under sædekanten - håndtag til frem/tilbage-justering.



● Uden navkapsler: Ingen rust, intet til at skramle, ingen unødvendige afbalanceringsproblemer og et lettere hjul at vaske... og egentlig ser det vel ganske sporty ud! Knap så godt er det, at hjulet frit kan slynge vejnavns hen ad siden på karrosseriet!

◀ Sidespejlet er stort, robust og bekvemt at justere.

Fornemt udsyn

Glasarealet er øget med 20%, og de meget fine udsynsforhold er en værdifuld sikkerhedsfaktor. Man har synsmæssig kontrol over forpartiet. Bagtil må man lære sig yderbegrænsningerne pr. gear, trods den lave bagrudeunderkant ses de bageste begrænsninger nemlig ikke.

Man sidder ganske lavt i vognen, og det smitter uheldigt af på indstigningsforholdene. Især foran, og meget især for den, der skal stikke benene ind under rattet. Den stærkt hældende forrude letter heller ikke tilgængeligheden for dem foran.

Dørene er blevet bredere. Det hjælper til gengæld på tilgængeligheden bagtil. Her skal man dog tage sig iagt for de automatisk tilbagesvingende nedre selegjorde... de er nemlig ikke altid så automatiske, som de burde være, og når de stritter op i fodrummet, agerer de rene spændbenmekanismer!

Derimod skal de spændeløse, indbyggede sikkerhedsseleler ha' al ros for deres egentlige funktion. De sidder som de skal, og de er et fornemt eksempel på, hvor let det bør være at tage en sele på og af.

Et honnet interiør

Kabinen er lys, pæn og uden sprællemandspynt. Med nydeligt og tilsyneladende slidstærkt »tøj« på både sæder og gulv.

Noget moderne hækder/klapbagsæde-arrangement får man ikke i en Ascona, men den er - om man så må sige - omgængelig selv på et konventionelt plan.

For en gangs skyld skal askebægrene have en strofe. O.k. for dem i begge sider i armlænene bagi, og bravo for den indirekte belysning og el-tænderen ved den store askeskuffe foran. Men dens åbningsmekanik må være konstrueret af en med sans for practical jokes. Jeg så nemlig aldrig nogen undviedt forsøge sig med det askebæger, uden det endte med, at vedkommende fik hele skuffen løst ud i hånden!

Velformede sæder

Forsæderne er passende brede og 2 x 400 kilometer strækørsel overbeviste os om deres velstøttende form. Sideværestøtten er også fin, og det samme skal siges om sædernes indstillingsmekanismer.

Foruden en letgående langs-

(Fortsættes side 8)

Testrapport

BILEN 1/76

Opel Ascona-B 1,6

● Pris pr. 1. december 1975: 50.856 kr. Desuden lagerføres Ascona Trumf 1,2 S: 47.630 kr. Hjemtages i fast ordre: Ascona 1,9 S de luxe: 57.509 kr. og Ascona 1,9 S de luxe Aut.: 64.751 kr. Alle 1,6 og 1,9-modeller kan leveres med automatisk transmission. Ascona 1,6 S importeres ikke.

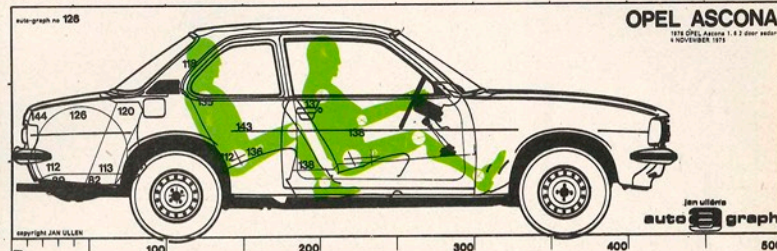


● Opel Ascona er en helt konventionel bil. I karosserindretning og i teknik. Men en virkelig vellykket konstruktion. Med velafbalancerede, næsten sporty køreegenskaber. En bil, som i tilgift til sin udtalte omgængelighed giver en pæn portion kørglæde.

Sammenlignet med den gamle Ascona har den især vundet i afjedningskomfort, i kabinelplads og udsynsforhold. Men bagagerummet er blevet mindre, og

på dette punkt ligger den under klassens gennemsnit. Styringen må regnes til klassens bedste, og det samme gælder gearskifte og bremses.

Lydmæssigt er den hæderlig, men kunne forbedres. Den 60 hestes »underudnyttede« 1,6 N-motor er ydelsesmæssigt underlegen for klassen - og endda ikke særlig økonomisk. Og mens vi er ved pengene: Vi finder utvetydigt Ascona'en for dyr!



● Figurene i bilen svarer til en SAE-måledukke i den percentlistørrelse*, som angives på dukkens lås. Forsædet er helt tilbage, gearstangen i 1. Tallene angiver bredden på de indtrykte steder. Tynde linjer angiver vindues- og døråbninger samt loftshøjde og centertrunk.

*) »10%« = en figur, der er større end 10% og mindre end 90% af USA's mandlige befolkning. »95%« = større end 95% og mindre end 5% af USA's mandl. befolk. Målefigurens vægt uanset størrelse: 76 kg.

● **Prøvevilkår:** 1710 km tilbagelagt på 14 dage. I testperioden svingede temperaturen mellem 6 og 12 grader. Vejret var hovedsagelig tørt. Vind indtil 9 meter i sekundet = styrke 5. De egentlige målinger, som udføres med elektronisk måleudstyr, er foretaget på god, jævn asfaltvej uden sving og højdefigvelser. Temperatur, vind og lufttryk: 10 grader, styrke 1-2, 772 mm.

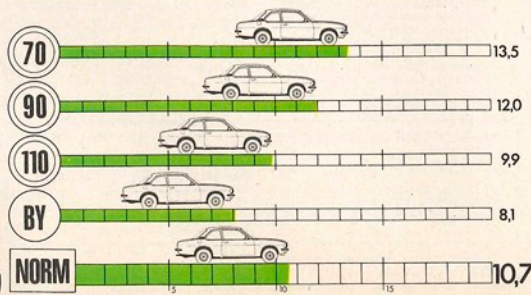
ACCELERATION 0-100 km/t	
Opel Ascona 1,6 N	17,5 sek.
Fiat 131 - 1600	17,5 sek.
Morris Marina 1,8 TC	17,5 sek.
VW Passat S	17,5 sek.
sek	20 18 16 14 12

TOPHASTIGHED	
Opel Ascona 1,6 N	130 km/t
Fiat 131 - 1600	130 km/t
Morris Marina 1,8 TC	130 km/t
VW Passat S	130 km/t
km/t	120 130 140 150 160

● 0-100 km/t: 17,5 sek. - Topfart: 143 km/t

● 0-40 km/t: 3,2 sek. - 0-60 km/t: 6,4 sek. - 0-80 km/t: 11,0 sek. - 0-100 km/t: 17,5 sek. - 0-120 km/t: 28,7 sek. - 70-100 km/t i 3. gear: 9,0 sek. - 70-100 km/t i 4. gear: 12,3

sek. - 90-110 km/t i 4. gear: 9,5 sek. - 0-400 meter: 19,9 sek. - 0-1000 meter: 38,0 sek. - Bremsning: 80-0 km/t: 33 meter - 100-0 km/t: 46 meter.



● Norm-forbruget bygger på meget nøjagtig testkørsel og er resultatet af 15 km's kørsel i simulert bytrafik, 15 km med 70, 15 km med 90 og 5 km med 110 km/t. De mørke felter viser, hvor mange km testvognen har kørt pr. liter ved de tre målestationer samt under bytrafikprøven. Forbruget er målt i liter pr. 100 km: Ved 70 km/t 7,4 liter, ved 90 km/t 8,3 liter, ved 110 km/t 10,1 liter og ved kørsel 12,2 liter. Oktanbehov: 92.

INDRETNING OG Udstyr

Naglielås i begge fordrere	JA	NEJ
Afsløst motorrum	JA	NEJ
Afsløst benzindæksel	JA	NEJ
Afsløst håndskerm	JA	NEJ
Lyskontakt i begge fordrere	JA	NEJ
Lys i motorrum	JA	NEJ
Lys i håndskerm/hvide bagagerum	JA	NEJ
Lys i askebæger foran	JA	NEJ
El-ur	JA	NEJ
Olietrykmåler	NEJ	NEJ
Olietermometer	NEJ	NEJ
Kølevæsketermometer	JA	NEJ
Voltmeter	JA	NEJ
Triptæller	NEJ	NEJ
Omdrejningstæller	NEJ	NEJ
Overhalingsslys	JA	NEJ
Katastrofeblink	JA	NEJ
Bagspejl	JA	NEJ
Kontrollampe for choker	NEJ	NEJ
håndbremse	NEJ	NEJ
bremsebelægninger	NEJ	NEJ
bremsetryk	NEJ	NEJ
lav benzinstand	NEJ	NEJ
Indstillelige forsæderlygten	JA	NEJ
Stof på siddefladerne	JA	NEJ
Armlæn på siderne foran	JA	NEJ
Armlæn på siderne bag	JA	NEJ
Midterarmlejn bagi	NEJ	NEJ
Støttegreb ved passagersæderne	JA	NEJ
Tæppestof i bunden	JA	NEJ
Flørtins vinduesviskere	JA	NEJ
Viskerrobot	NEJ	NEJ
Mekanisk vindspjælvasker	NEJ	NEJ
Umiddelbar fortykjustering	NEJ	NEJ
Flørtins blæsemotor	JA	NEJ
Sep. friskluftdyser	NEJ	NEJ
I frontpanel	JA	NEJ
Udfløtningsspalter bagi	JA	NEJ
Varmtluftledning til bagvognen	NEJ	NEJ
El-bagrude	JA	NEJ
Rulleruder bagi	NEJ	NEJ
Svingbare solskærme	JA	NEJ
Vippebagstøj mod blæsende	JA	NEJ
El-tænder	JA	NEJ
Gummi på kofanger/ kofangerhorn	JA	NEJ
Dansk instruktionsbog	JA	NEJ

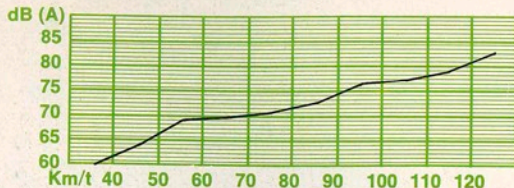
Bemærkelsesværdigt standardudstyr:
Indirekte belysning af varmereguleringens greb og kontakt for el-bagrude. Varmtluftdyser til forreste sideruder. Kontrollampe for koblings- og Sep. friskluft.

HVOR SIKKER ER DEN?

Ruller foran	JA	NEJ
Sikkerhedssele bagi	NEJ	NEJ
Nødstøtter på forsæderne	NEJ	NEJ
Energiløbsbærende for- og bagparti	JA	NEJ
Ekstra forstærkede aksler	NEJ	NEJ
Sikkerhedsstrætamme	JA	NEJ
Tilbagetrækket styrehus	JA	NEJ
Deformations sikre døråbning	JA	NEJ
Fri for skarpe kanter	JA	NEJ
1. loftet	JA	NEJ
Bagspejl som giver efter ved kollision	JA	NEJ
2-delt bremsekredsløb m. mindst dobb. forhjulskreds el. diagonalopdeling	NEJ	NEJ
Bremsetrykduktionsventil til baghjulene	NEJ	NEJ
Førløstørnsere	NEJ	NEJ

Indvendig sikkerhed:
De indbyggede, spændeløse sikkerhedssele er særdeles velplacerede og usædvanligt bekvemme at bruge. Vi har ingen kritiske kommentarer til det afrundede og glatte interiør. Kun et ønske: En stød- og samtids varme- og støjsolierende bekledning af loftet.
1) Delvis

Testrapport



● Decibelallene er pænt lave indtil 110-115 km/t. Derover gennemsnitlige. Subjektivet vurderet er støjen «normal» indtil 110-115 km/t, hvorefter der indtræder brede, ganske trættende resonansområder. Resonans forekommer også mellem 70 og 80 km/t. Hjul- og vindstøj er godt undertrykt, og vognen er helt fri for rasle- og klirrende. Motoren er den fremtrædende støjkilde og i øvrigt let vibrationsfremkaldende i flere fartområder.

TEKNISKE SPECIFIKATIONER

MOTOR	
Placering/transmissionsform	Foran på langs/baghjulstræk
Antal cylindre	4
Antal hoveddejer	8,0 l
Ventilsystem	Topventiler, kædetrækket overliggende knastakse med vippearme og knastfølgere
Kølesystem	Ordinær, åben væskekoeler med fast ventilator
Karburator og benzinpumpe	Enkel Solex 30/35 PDSI faldstrøms-type. Mekanisk benzinpumpe
Boring/slaglængde	65,0/69,8 mm
Slagvolumen	1584 cm ³
Kompressionsforhold	8,0:1
Maksimalt drejningsmoment	60 DIN-hk ved 5000 o/m
Maksimalt drejningsmoment	10,5 DIN-kgm ved 3000 o/m
Ydelse pr. liter slagvolumen	37,9 DIN-hk
Vægtfylte kørekraft (952 kg)	15,9 kg/DIN-hk
Batterikapacitet	12 volt, 44 amp.t
Generator	630 watt

TRANSMISSION	
Kobling	Tør, enkeltpladet, mekanisk aktivering
Udveksling i gearkassen	1. 3,428:1, 2. 2,156:1, 3. 1,366:1, 4. 1,000:1, bak 3,317:1
Differentialeudveksling	3,71
Hastighed ved 1000 o/m i 4. gear	29 km/t

CHASSIS, KARROSSERI, HJULOPHÆNG OG AFFJEDRING	
Konstruktion	Selvberende karrosseri i stål.
Hjulophæng	Foran trapezformede tværsvingarme, skruefjedre, teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator. Bagstiv bagaksel med dobbelte reaktionsarme, krængningsstabilisator og panhardstang. Centralled ved kardanakslen. Skruerfjedre og teleskoper. Skiver foran, tromler bagtil.
Bremser	2-kreds med simpel for/bagopdeling. Bremseforstærker. Håndbremsen virker på baghjulene
Styretøj	Tandstangstype, udveksling 20:1. Raddiameter 380 mm
Fælle og dæk	5" fælle. 165 SR 13 radialdæk. Testvognen: Firestone Cavallino S

PLADSFORHOLD - MÅL OG VÆGT	
Læselængde/bredde/højde	423,1/167,0/138,0 cm
Akselstand	251,8 cm
Sporvidde for/bag	137,5/137,5 cm
Frihøjde	13 cm
Typegodkendt egenvægt	900 kg
Tilladt totalvægt	1375 kg
Testvognens midelvægt (m. olie, kølevæske, halvt fuld benzintank og 140 kg last på forsæderne)	1092 kg
Vægtfordeling for/bag ved midelvægt	55/45 %
Bagagekapacitet ved midelvægt	283 kg
Bagagekapacitet med 4 personer, kølevæske, olie og halvt fuld benzintank	143 kg
Vendiameter mellem mure	9,0 meter
Vendiameter mellem kantsten	9,15 meter
Parkeringsveje: For at komme fri af en 180 cm bred forhindring ved kantstenen i én svingning kræves	5,8 meter

KAPACITETER OG SERVICEINTERVALLER	
Benzintank	50 liter
Motorolie	3,8 liter, heraf 0,3 liter i filter.
Olieskift/filterskift hver	5.000/10.000 km efter kørselsforhold
Chassismøring	Ingen
Dæktryk for/bag psi/kg pr. cm ²	24/24 (1,7/1,7). Full last: 28,5/28,5 (2,0/2,0)

SERVICE- OG REKLAMATIONSBESTEMMELSER	
Tidsrum/kilometer	1 år/ubegrænset, arbejdsloen betalt

Køreglæde i fuldt mål

(FRA SIDE 7)

justering er der trinløs regulering af ryglænvinklen via et stort, grebsrigtigt håndhjul.

Bagsædet er også velformet for en bil af denne størrelse, om end det er så som så, hvad en langbenet får af lærtøtte.

Varme/friskluftsystemet har god kapacitet, let indstilling, og luftgennemgangen i vognen er god.

Bedre instrumenter end betjeningsgreb

Typisk for Opel glider og ruller alle kontakter let og harmonisk. Koblingen kræver næsten ingen pedalkraft (fordel i bytrafik) og et lettere, mere præcist gearskifte findes næppe. Sågar med en fornuftig løft-op-spærring til bakgear.

Men selv om man sammenlignet med den gamle Ascona har kikket lidt dybere i ergonomien, så er der stadig et stykke til idealets top.

Ratstillingen er god og det mellemlødt polstrede rat er behageligt at holde i. Speederen giver en god hvilestilling, men koblings- og bremsepedalen sidder for tæt på rattet. Yderligere er der så højt op fra speeder til bremse, at jeg flere gange kom ud for, at underkanten af bremsepedalen fangede skoranden. Farligt!

Under rattet er der kun én stilkkontakt. Til blink, overhalingsslys og lysomskift. Plus to viskertrin... når man slipper rattet og drejer rundt! Ærligt talt var det nok så begavet, om man ofrede en speciel stilkkontakt på en kombineret visker/vaskerkontakt, som man kunne betjene bare med en udstrakt finger. Som det er nu, er vaskeren en fodpumpe, som samtidig aktiverer viskerne. Det er - bevar's - den næstbedste løsning, men for billigt i en 50.000 kroners bil!

Instrumenteringen er mængdemæssig ordinær, men udformning og placering samt belysning af »urens« står til topkarakter.

En kontrollampe sladrer, når den aut. koblingsjustering ikke kan mere. Derimod er der ingen som sladrer, hvis bremsetryk er på retur eller en belægning opslidt. Her må jeg også pege finger ad det simple 2-kredssystem, hvor man i en nødsituation kan komme

ud for at skulle bremse alene ved hjælp af baghjulene. Hvor farligt det kan være, kan du overbevise dig om, ved på en øde plads med lidt ujævn belægning at trække for fuld knald i en »baghjulsdreven« håndbremse.

For sløv motor

1,6 N-motoren er en virkelig doven fyr. Med sine 60 heste er litereffekten så forrygende lav som 37,9 hk. Både teoretisk og rent erfaringsmæssigt borger det for langlivethed. Men her virker det faktisk som om, man er gået under gevind! Med 60 hk er det i øvrigt gået 8 hk tilbage i forhold til den gamle N-motor (lavere kompression til blyfattigere benzin), og sammenlignet med sine priskonkurrenter er Ascona'en klart for tam.

Den 75 hk's S-motor ville klæbe denne bil langt bedre. Og skulle nogen tro, at N-motoren er vejen til benzinøkonomisk lyksalighed, så er det en vildfarelse, vi straks skal tage ved vingebeinet. Med et normforbrug svarende til 10,7 km/l er den nemlig ikke mere end godt og vel jævnyrdig med den 90 hk's, 100 kg tungere Opel Rekord 1,9, som vi har målt til 10,4 km/l.

Smidigheden er på det jævne. Den trækker rent ned til 30 km/t i 4. gear og tager anstændigt ved omkring 60. I nødsfald kan man trække den op til godt 120 i 3. gear, svarende til 5650 o/m. Den absolutte grænse for ventilernes tålmodighed ligger ved 6300 o/m svarende til 85 km/t i 2. gear eller 53 km/t i 1.

Køreglæde

Den manglende muskulatur formår dog ikke at kvæle de mange positive indtryk, som kørselen i en Ascona giver.



● Meget mere end pyntekofangere er det stadig ikke blevet til. Dog nu med gummlister.



- | | | |
|--|--|---|
| 1. Justerbart varmluftspjæld | 11. Betjeningsgreb for temperaturregulering | D. Låsegreb for motorhjeml (under frontpanel) |
| 2. Lyskontakt | 12. Betjeningsgreb for luftfordeling | E. Tudehornkontakt |
| 3. Kontrollampe for el-bagrudef | 13. Højttalergitter | F. Kontakt for alarmblink (på ratstammen) |
| 4. Kontakt for el-bagrudef | 14. Justerbar friskluftdyse | G. Kombineret tændings-, start- og ratlåsekontakt (på ratstammen) |
| 5. Choker | A. Dæksel foran sikringselement | H. 2-trins blæsemotorkontakt |
| 6. Benzinmåler | B. Kombineret visker/vaskerpedal (i bunden til venstre over koblingspedalen) | J. Aflæggebakke |
| 7. Kontrollamper for ladning, koblingspedalens frigang og blinklys | C. Kombikontakt for overhalings-, lysomkobling og 2-trins viskere | K. Oplyst askebæger/tænder |
| 8. Speedometer med km-tæller | | L. El-ur |
| 9. Kølevæsketermometer | | M. Handskerumsklap |
| 10. Kontrollamper for langt lys, alarmblinklys og olietryk | | |

Udvekslingen i styringen er med 20:1 passende direkte, men først og sidst er den så letgående, at hjulene ret let kan drejes ved stilstand på tør asfalt. Præcisionen er perfekt og følingen med vejbanen ligeså. Læg dertil, at den er fremragende retningsstabil selv, hvor vejen er dårlig og farten høj. I sidevind er den godmodig - bedre end sin forgænger. Endelig er underdrejnings-ejvnen stor, hvilket sammen med letgænheden og det gode udsyn gør den til en meget smidig bybil.

Ved normal svingkørsel optræder den udpræget neutralt, følger troligt raststillingen. Maser man hårdere på, indtræder der gradvis en lettere understyring, og ved skridgrænsen glider den først lidt ud over forhjulene... det tidspunkt, hvor de fleste »har fået nok«, og et speederslip vil bekvemt bringe den tilbage til neutralstyring.

Sammenfattende føles Asco-

na'en let og sikker i sving. Den krænger ikke meget, og der er langt til skridgrænsen.

S-sving- og undvigemanøvrerne klarede den med bravur. Den falder så at sige selv på plads ved udkørsel af prøven.

Og som den fjedrer!

Opel Ascona er et fornemt bevis på, at man kan nå vidt med en stiv bagaksel. Både i kørestabilitet og komfort.

Under de hårde prøver på markvejsbanen godtgjorde Ascona' overbevisende, at den kan holde hjulene solidt til jorden, og at den er veltæmet mod baghjulstyring.

Fjederkomforten er forbausende god. Ikke dunfransk, men absolut behagelig. Med let stødende forbehold for virkelige skarpheder. Et stort fremskridt sammenlignet med den gamle Asconas hårdrum-pethed.

Som målingerne viser, er

Ascona'en virkelig en kortdistance-stopper. Let at docere med et passende lavt pedalktryk. Hvad enten vejen er tør eller våd. Bremseevnen øger ved hurtigt efter hinanden gentagne bremsninger. Svingbremseprøverne klarede den perfekt.

Men prisen er gal . . .

Har jeg udtrykt mig rigtigt, forstår læseren nu, at jeg i det store og hele regner Opel Ascona for en meget vellykket bil. Om end traditionel og baghjulstrukken.

Men der skal ikke herske tvivl om, at jeg vender begge tommelfingre nedad for prisen!

Det kan ikke være rigtigt, at den med sine 50.856 kr. skal være dyrere end biler som fx Alfasud (40.999 kr.), Citroën GS Club (48.144 kr.), Simca 1307 GLS (47.301 kr.), Fiat 131 1600 (47.988 kr.) og Renault 12 TL (44.402 kr.). ■