



Der Super-Ascona für rund

Er ist der teuerste Ascona: Der GLS 2.0i kostet mit Kat und ABS-System rund 30000 Mark. Damit konkurriert er mit dem 190er-Mercedes und 3er-BMW. Ist er das Geld wert?

Er ist ein echtes Phänomen: Der Ascona wird mit zunehmendem Alter immer jugendlicher. Und ein Ende seiner Karriere ist nicht in Sicht. Schon heute ist sicher: Nach der zweiten steht in Russelsheim auch eine dritte Ascona-Generation ins Haus. Aber: Ein zu weiter

Blick in die Zukunft lenkt von der Gegenwart ab. Denn der aktuelle Ascona ist durchaus auf der Höhe der Zeit. Das gilt insbesondere für den GLS 2.0i: Er verfügt mit geregeltem Kat und ABS-System schließlich über die aktuellsten Technologien, die man heute erwarten darf.

Das Topmodell der Ascona-Baureihe kostet inklusive ABS-System (Aufpreis 2163 Mark) exakt 29 345 Mark. Ein Preis, mit dem er gefährlich nahe an so renommierte Konkurrenten wie den 190er-Mercedes oder den 3er-BMW heranrückt. Erst recht, wenn man noch Extras wie Leichtmetalleigen (1014 Mark) und elektrische Fensterheber (1416 Mark) hinzurechnet. Damit war unser Test-Ascona ausgerüstet.

Ein Opel Ascona als Konkurrenz zum 190er und zum Dreier? Warum nicht? Denn vom biederen Image

Bitte blättern Sie um



Mit dem Ascona GLS 2.0i im Grünen: Der bewährte Zweillitermotor ist spritzig und dank Katalysator auch schadstofffrei



Fotos: Conrad Pöppelburg, Matthias Meyer

30 000 Mark

Der Ascona-Fahrer sitzt entspannt und bequem hinterm GLS-Sportlenkrad. Alle Schalter und Armaturen sind gut erreichbar – ebenso das (serienmäßige) Radio. Die Instrumente sind übersichtlich



Das ABS-System (die Kontrollleuchte sitzt unter der Tachoskala) ist nicht serienmäßig. In der Zubehörliste steht es mit 2163 Mark. Aber: Die Investition lohnt sich

TECHNO
AUTOAKTUELL

Für ganze 23 Pfg

verraten wir Ihnen,
wie Sie Ihr Auto
felsenfest verankern
können.



Auto-Bild 29. 9. 86:
empfehlenswert!

NEU Diebstahlsicherung
Auto-Safety:
Keine Chance für Autodiebe.

- Blockiert gleichzeitig Lenkrad und Fußpedal.
- Schreckt Autodiebe ab.
- Schützt mit massivem Stahl und Sicherheits-schloß.

Einzigartig die Teleskop-Ausrüstung:
Ausziehbar für jeden Pkw und paßt sogar ins Handschuhfach.

**Rufen
Sie an!**

Von überall zum Ortstarif (23 Pfg)
Mo-Do von 8.00-16.00 Uhr
und Fr von 8.00-14.00 Uhr

0130/5894

Einer von über 600 TECHNO-Partnern
ist immer in Ihrer Nähe.

GVV Dole



Mit TECHNO kommen Sie in Fahrt

Test Erfolgsmodell mit Überraschungen

abgesehen: Technisch kann der Ascona gut mithalten, daran besteht kein Zweifel. Der Zwei-Liter-Vierzylinder ist immerhin ein hochmodernes Aggregat. Mit guter Laufkultur. Und stark ist er obendrein. 115 PS leistet der mit einem geregelten Katalysator ausgerüstete Motor (ohne Kat 130 PS). Damit erreicht die Schrägheck-Limousine immerhin knapp 190 km/h. Da wundern sich 190er- und Dreier-Fahrer. Der Ascona fährt also nicht nur schadstofffrei durch die Lande, sondern – wenn's sein muß – auch sehr zugig. Das unterstreichen die guten Beschleunigungs- und Elastizitätsmeßwerte.

Er ist schneller, als man ihm zutraut

Sicher: Die erste Kontaktaufnahme mit dem Spitzen-Ascona ist nicht sonderlich aufregend. Ein bißchen Biedermann-Image haftet ihm einfach an. Daran ändern auch die Spoiler und die (aufpreispflichtigen) Leichtmetallfelgen nichts.

Und doch: Wer sich mit ihm näher beschäftigt, spürt seine Reize hautnah: Das beginnt bei der Sitzposition hinter dem sportlichen Drei-Speichen-Lenkrad. Man fühlt sich spontan wohl; Die Sitze sind überaus bequem und geben guten Seitenhalt. Der Fahrersitz verfügt sogar über eine Höhenverstellung. Alle Hebel sind griffgünstig angeordnet, die beiden Instrumente im aufgeräumten Cockpit liegen gut im Blickfeld. Überdies ist der Ascona geräumiger als vermutet. Zu viert reist sich's vorzüglich, inklusive Urlaubsgepäck.

Der Ascona ist problemlos und solide

Die Handhabung des Luxus-Ascona ist bemerkenswert einfach: Die (serienmäßige) Fünfgangschaltung ist leichtgängig und schaltet absolut exakt. Auch das Einlegen des Rückwärtsgangs geht ohne Mühen vorstatten. Ebenso leicht arbeitet die Lenkung im Stadtverkehr, speziell beim Einparken, gibt's keine



Ein markantes Auto-Gesicht: Dank glattflächiger Front hat der Fahrtwind nur geringe Angriffsfläche.

Probleme. Startschwierigkeiten oder gar Kaltlaufprobleme kennt der von einer Bosch-Motronic versorgte Motor nicht: Er dreht sofort rund.

Außerorts fällt das saute Drehmoment des vorn quer eingebauten Zwei-Liter-Triebwerks auf. Schaltfaules Fahren wird dabei fast zur Gewohnheit. Etwas störend waren beim Testwagen Klappergeräusche, die auf schlechter Fahrbahn das Gros der Fahrgeräusche ausmachten. Die hintere Kofferraumabdeckung entpuppte sich als eine der Ursachen. Endgültig ließ sie sich nicht ruhigstellen. Ansonsten geht es im Ascona aber angenehm leise zu.

Die Windgeräusche sind selbst bei schneller Autobahnfahrt gering. Der Motor arbeitet nur im oberen Drehzahlbereich etwas kerniger. Aber das gehört bei einem sportlich aufgemachten Ascona schließlich dazu.

So komisch es klingen mag: Man spürt nicht viel beim Fahren. Es geht alles leicht von der Hand. Mit Problemen oder Eigenarten wird man nicht konfrontiert. Selbst kritischen Fahrern fallen im Top-Ascona keine herausragenden Schwächen auf. Dynamische Fahrernaturen mögen das als langweilig bezeichnen, in Wahrheit aber sind das Indizien für seine Klasse und Reife. **Horst Vieselmann**



Wohnlich und bequem ist's für die Frontinsassen im Ascona. Fahrersitz höhenverstellbar

Elektrische Spiegelverstellung ist serienmäßig. Elektrische Fensterheber 1416 Mark Aufpreis

TEST-ZEUGNIS		
Schalung:	Gut abgestuftes, serienmäßiges Fünfganggetriebe, paßt zur Motorcharakteristik. Alle Gänge lassen sich sehr leicht einlegen.	2
Lenkung:	Auch beim Rangieren keine allzu hohen Lenkkräfte nötig. Sie vermittelt ein gutes Fahrgefühl. Antriebsbeeinflüsse unerheblich.	2
Bremsen:	Mehrere Vollbremsungen brachten sie nicht an die Grenze der Belastbarkeit.	2
Fahrleistung:	Der Vierzylinder ermöglicht fast sportliche Werte. Knapp 190 km/h sind ein respektable Wert.	2
Fahrwerk:	Der Fronttriebler ist überaus gutmütig. Selbst im Grenzbereich hat er keine bösen Eigenheiten. Der Komfort ist befriedigend.	2
Karosserie:	Der Fünftürer ist geräumig, hat ausreichend Platz und ist trotz seines Schräghecks gut zu übersehen. Nicht frei von Klappergeräuschen.	3
Motor:	Der Vierzylinder läuft sehr kultiviert und klingt bei hohen Touren kernig. Sein Temperament ist – trotz Kat – beachtlich.	2
Verbrauch:	In Anbetracht der stattlichen Leistung und des Katalysators sind 10,5 Liter Super bleifrei ein guter Wert.	2
Kofferraum:	Praktisch ist die geteilt umlegbare Rücksitzbank. Der große Laderaum ist damit individuell variierbar.	2
Reichweite:	Der 61-Liter-Tank reicht je nach Fahrweise für 500 bis 600 Kilometer. Das reicht.	2
Kosten:	Der GLS 2.0i bietet für 27 182 Mark einen realen Gegenwert. Und: 46 Monate steuerfrei!	3
Gesamturteil: Der Ascona GLS 2.0i ist ein rundherum ausgewogenes Auto. Er hat viel Platz und besticht durch einfache Handhabung		

Technische Daten	
Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingeb., eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zyl., geregelter Katalysator, 1996 ccm, Bohrung x Hub 86 x 86 mm, Verdichtung 9,2:1, 85 kW (115 PS) bei 5400/min, max. Drehmoment 170 Nm bei 3000/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung vorn, McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi, hinten Verbundlenkerachse, Miniblockfedern, Stabilisatoren, Scheibenbremsen vorn, Trommelbr. hint., Reifen 185/70 R 13 H, Kofferraum 445/1215 l Fassungsvermögen, Tank 61 l.	

Testwerte	
Höchstgeschw.	185 km/h
0-100 km/h	10,6 Sekunden
60-100 km/h ¹⁾	12,9/18,7 Sek.
Testverbrauch	10,5 l/100 km S bl/fr
Gewicht	1096 Kilogramm
Zuladung	469 Kilogramm
Anhängelast ²⁾	1300 Kilogramm
Innengeräusch ³⁾	72 dB (A)
Steuer	46 Mon. steuerfr.
Versicherung	1136,10 Mark
Inspektion	250-300 Mark
Grundpreis	27 182 Mark

¹⁾ Beschleunigung im 4.-5. Gang, ²⁾ Anhängelast gebremst, ³⁾ bei 100 km/h im 4. Gang



In der Kat-Version leistet der Zweilitermotor 115 PS. Ohne Kat 130 PS. Der quer eingebauter Vierzylinder ist von allen Seiten gut zugänglich – wichtig für Servicearbeiten



Die Schrägheck-Version bietet auch den hinteren Mitfahrern genügend Raum. Die geschlossenen Kopfstützen kosten Aufpreis: 235 Mark



Die Leichtmetallfelgen mit Speichenoptik stehendem Ascona GLS vorzüglich. Aber auch sie kosten Aufpreis: 1014 Mark