



Ford **test** Opel  
Taunus **auto motor sport** Ascona

# Klassenkampf



Nirgendwo sonst wird im deutschen Automobilgeschäft so hart gekämpft und so intensiv um die Gunst des Publikums gerungen, wie in der Preisklasse um 8000 Mark — jenem Bereich, den man gemeinhin als Mittelklasse bezeichnet. In der Mittelklasse besteht das größte Kaufinteresse, und in der Mittelklasse werden die meisten Autos verkauft. Das Angebot freilich, das in dieser Kaste miteinander konkurriert, hat sich im Laufe der jüngsten Zeit ähnlich verändert wie die Kaufkraft der Mark. Während nämlich noch vor rund einem Jahr Autos wie Opel Rekord, Ford 17 M oder BMW 1600 eindeutig hier hineinpaßten, rangieren sie heute im Preis höher — das typische Mittelklasse-Auto um 8000 DM heißt eher Audi 60, Ford Taunus oder Opel Ascona. So hat der allgemeine Preisanstieg für ganz neue Verhältnisse gesorgt; wer ein gut ausgestattetes Mittelklasse-Modell bisheriger Prägung fahren möchte, muß inzwischen schon rund 10 000 Mark investieren.

Das ist allerdings auch heute so viel Geld, daß man die Differenz zur preiswerteren 8000 DM-Klasse zu schätzen weiß. Die Automobilindustrie vertraut darauf, ganz besonders in Rüsselsheim und in Köln, von wo die neuen Beiträge zur neuen Mittelklasse erst kürzlich geliefert wurden: Opel stellte den Ascona vor, Ford präsentierte den Taunus. Auf diese Weise haben sich allerdings nicht nur zwei neue Modelle eingefunden, sondern auch zwei verschiedenartig geschliffene Kampf-Waffen.

## Karosserien: Viel Blech und weniger Blech

Ford hatte mit dem Taunus ebenso die Nase vorne wie mit dem Capri, wobei dieser den Pendant-Typ Manta von Opel zeitlich so gründlich überfuhr, daß an ein Aufholen nicht mehr zu denken war. Mit dem Ascona hatte Opel diesbezüglich mehr Glück; er erschien nur wenige Monate nach der Vorstellung des Taunus und ließ dem Gegner bedeutend weniger Zeit, Marktlücken auszufüllen und Sättigungsgrade zu erreichen. Für einen Vergleich ist diese Konstellation bedeutend besser; sowohl Taunus als auch Ascona sind augenblicklich noch sehr neue Autos, und erst nach einem weiteren Jahr wird man mit Sicherheit sagen können, zu wessen Gunsten sich das Publikum entschieden hat.

Immerhin aber weiß man auch heute schon, daß der Taunus zumindest gut gefällt. Diese Feststellung ist für die Kölner Automobilfabrik kaum überraschend, denn das Karosserie-Styling dieses neuesten Ford-Produktes entstammt einem inzwischen äußerst bewährten amerikanischen Rezept. Ein sehr junges und modernes Rezept ist es allerdings nicht mehr, denn man findet es — mit den so typischen Proportionen — schon beim Mustang, der das Licht der Welt bereits im Jahr 1964 erblickte. Offensichtlich aber ist es für ein Auto, das in sehr großen Stückzahlen verkauft sein will, auch jetzt noch wichtig, nach diesem Modus gebaut zu sein: Mit langer Motorhaube, ausgiebiger Kühler-Verzierung, flachem Passagier-Abteil und kurzem, stummeligem Heck. All diese populären Merkmale finden sich beim neuen Taunus, und jenseits der geschmacklichen Überlegungen muß man sagen, daß die einzelnen Patent-Zutaten gut harmonieren. Der Taunus wirkt ungemein erwachsen und großzügig — ein in der Hierarchie eigentlich über ihm rangierender 17 M macht sich vergleichsweise bieder und bauernhaft. Tatsächlich unterliegt man hier keiner optischen Täuschung, denn der Taunus ist auch effektiv ein großes und geräumiges Auto — ganz besonders, wenn man seine stattliche Statur mit der weitaus weniger Eindruck machenden Figur des Ascona vergleicht. Opel ging es ganz offensichtlich viel weniger um die äußere Schau als vielmehr um Klarheit und Sachlichkeit in der Linienführung — der Ascona verzichtet bewußt auf modische Rezeptur und gibt sich schlicht und eher unscheinbar. Dieser Umstand muß zwar von

der Sache her nicht unbedingt nachteilig sein, wohl aber ist er es von der Publikumswirksamkeit: Während man den Ascona aufgrund seiner zierlichen Figur und seiner unscheinbaren Proportionen gelegentlich mit dem Kadett verwechselt und das völlig neue Auto dieserart gesinnungsmäßig tiefer einstuft, erinnert der Taunus im gleichen Maße an den Glanz und Gloria verheißenden amerikanischen Mustang. Von solch ideellen Werten abgesehen, kann der Taunus aber noch den effektiven Vorzug größerer Geräumigkeit für sich verbuchen, indem er den Ascona spürbar an Innenraum-Breite und hinterem Knie-raum übertrifft. Ein Zahlenvergleich macht das deutlich:

	Ascona	Taunus
Innenbreite vorn (in Millimetern)	1330	1390
Innenbreite hinten	1320	1390
Minimaler Knie-raum hinten	110	125

In der Praxis machen sich die Zentimeter-Differenzen vor allem auf den Rücksitzen bemerkbar. Der Taunus erweist sich hier als eindeutig bequemer, zumal auch seine anspruchsvollere Polsterung für größeres Wohlbefinden gerade während

## Modelle und Preise

Sowohl Ford Taunus als auch Opel Ascona sind in verschiedenen Versionen lieferbar, wobei der Taunus den Ascona in der Vielzahl der angebotenen Modelle spürbar übertrifft. Den Anfang macht die einfachste und mager ausgestattete Version ohne zusätzliche Bezeichnung, die viertürig und mit 1,3 Liter-Motor 7392 DM kostet. Es folgen Taunus L (7592 DM), Taunus XL (8402 DM), Taunus GT (8824 DM) und Taunus GXL (9790 DM). Erst von der Ausstattungsvariante GT an ist der 1,6 Liter-Motor mit 88 PS Leistung lieferbar, die im Preis darunter rangierenden Typen können wahlweise und für 326 DM Aufpreis mit einem 72 PS starken 1,6 Liter-Aggregat ausgerüstet werden. Im Mehrpreis sind Bremskraftverstärker und 6,45 x 13-Reifen enthalten. Beim GXL bleiben, was die Ausstattung betrifft, kaum Wünsche offen. Dazu kaufen lassen sich an nützlichen Zutaten der Zweiliter-Sechszylinder-motor (220 DM), ein automatisches Getriebe (800 DM) und eine Verbundglas-Windschutzscheibe (115 DM).

Opel beschränkt sich beim Ascona auf nur zwei Ausstattungsvarianten (Normalversion und L-Paket) und zwei Motorstärken aus gleichem Hubraum. Der einfachste viertürige Ascona mit 68 PS-Motor kostet 7764 DM, die teuerste Version mit L-Ausstattung und 80 PS-Motor kommt auf 8630 DM. An nützlichem Zubehör bietet Opel eine Dreigang-Automatik (850 DM), eine Verbundglas-Windschutzscheibe (122 DM) und eine heizbare Heckscheibe (92 DM) an.

Ascona und Taunus können in allen Varianten zwei- oder viertürig geliefert werden. Die Preisdifferenz zwischen dem zweitürigen und dem viertürigen Modell beträgt beim Ascona 400 DM, beim Taunus 300 DM.

längerer Etappen sorgt. Im Ascona geht es speziell hinten ziemlich eng zu; die zur Verfügung stehende Sitzfläche ist knapp bemessen, und mit dem Knie-raum sieht es bei ganz nach hinten gefahrenen Frontesseln nur mager aus. Man kann den Ascona als knappen Viersitzer bezeichnen — wer gar darüber hinaus zuladen möchte, kommt kaum umhin, den (sehr großen) Kofferraum mit heranzuziehen. Ein Plus für den Ford ergibt sich auch bei ausschließlicher Betrachtung der Front-Möblierung, indem es nach vielen erfolglosen Bemühungen gelungen ist, nahezu ein Optimum an Sitzqualität zu erreichen. Tatsächlich sitzt man ausgezeichnet im Taunus — auch noch nach langwierigen Dauerfahrten. Der Ascona hat im direkten Vergleich dazu nur

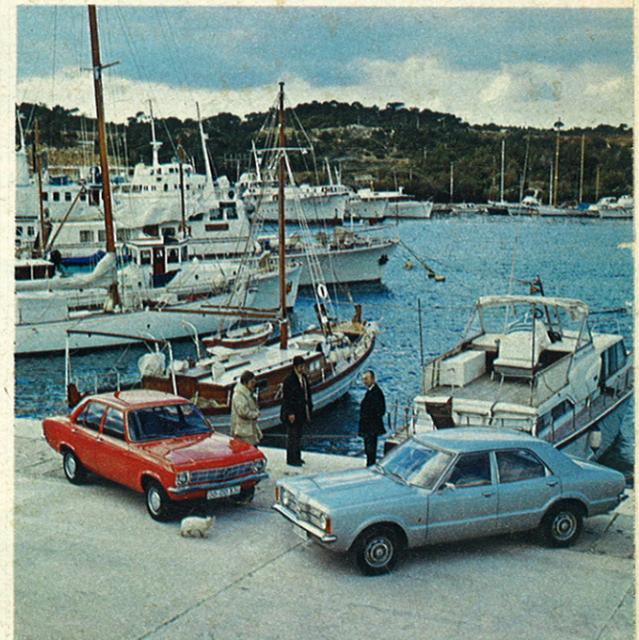
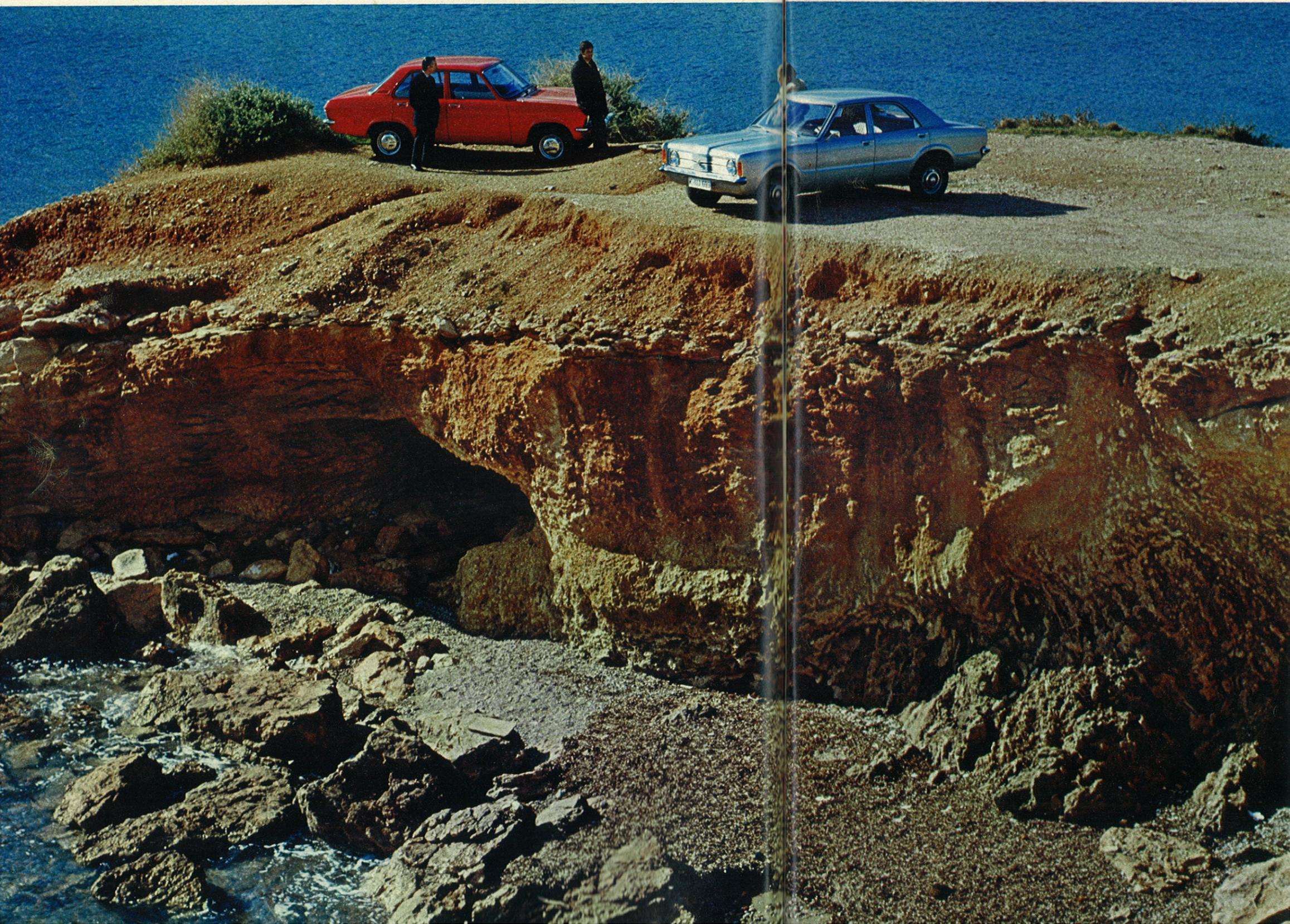
Ford **test** Opel  
 Taunus **auto motor sport** Ascona

durchschnittlich gute Sitze. Die Beinauflage ist geringer, und schließlich ist das Mobiliar ein ganzes Ende schmaler gehalten. Zufrieden sein kann man in beiden Fällen mit der Position am Lenkrad: Sowohl Taunus als auch Ascona erlauben eine entspannte und ermüdungsfreie Haltung, die nicht lästig wird.

Erfreulicherweise finden sich in beiden Autos Rundinstrumente, doch ist es mit der Ablesbarkeit unterschiedlich bestellt. Beim Taunus, der in GXL-Version mit Anzeigeelementen besonders

reichhaltig bestückt ist, verdienen die zusätzlichen und in unmittelbarer Nähe des Schalthebels auf einer Konsole untergebrachten Uhren insofern Kritik, als sie in Anbetracht ihrer Entfernung vom Fahrer-Auge viel zu klein ausfielen und sich bereits im Stillstand schwer ablesen lassen. Dieser Tadel ist deshalb besonders bedauerlich, weil die Instrumentierung sehr komplett ist — man findet dort eine Benzinuhr ebenso wie das Amperemeter, das Ölmanometer und das Kühlwasserthermometer. Die direkt im Blickfeld liegenden Groß-Uhren sind

eindeutig besser abzulesen, obwohl sie unnötig tief versenkt wurden. An dieser Stelle sichert sich der Ascona ein klares Plus: Die vor dem Fahrer postierten Instrumente sind bestens übersichtlich und von kaum zu übertreffender Klarheit. Überhaupt bekommt man schon nach kurzer Betrachtung der beiden zur Debatte stehenden Autos den Eindruck, daß es Opel eindeutig mehr um Sachlichkeit und Zweckmäßigkeit ging als Ford. Beim Taunus dominierte ohne Zweifel das Styling — man wollte im Zweifelsfall lieber schön als nützlich sein.



# Ford Taunus **test** Opel Ascona

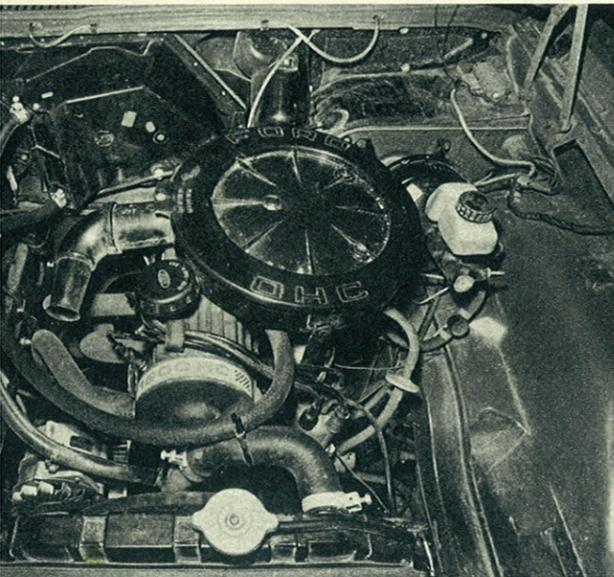


gilt leider auch für einige Bedienungshebel, die unge-  
 kkt ausfielen. So läßt sich der Scheibenwischerschalter  
 Taunus nur umständlich erreichen (der Ascona ist in  
 r Beziehung nur geringfügig besser), und ungeschickt ist  
 die Bedienung der Hupe am Blinkerhebel. Hier muß man  
 as Styling bezahlen; im schüsselförmigen Taunus-Lenkrad  
 ür die Hupe offensichtlich kein gefälliger Platz mehr zu  
 n. Gut gelöst ist dieses Problem im Ascona: Die Hupe  
 sinnvoll und gut erreichbar innerhalb des Lenkrades.

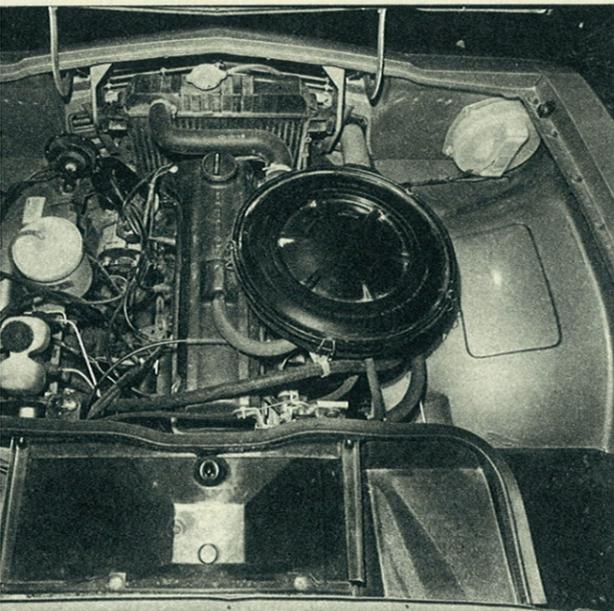
r Qualität der Verarbeitung gab es bei den beiden Test-  
 n Unterschiede, wozu zu sagen ist, daß der Ascona offen-  
 lich von solch spürbaren Anfangsschwierigkeiten, wie sie

sich beim Taunus zeigten, verschont blieb. Der Taunus GXL,  
 den auto motor und sport zum Doppeltest heranzog, machte  
 zwar einen qualitativ wesentlich besseren Eindruck als sein  
 Vorgänger, blieb aber qualitativ hinter dem Ascona trotzdem  
 zurück. Nicht ganz sauber schließende Türen, umständlich und  
 nur mit Mühe bedienbare Türschlösser und ein Wassereinbruch  
 weit unterhalb der Gürtellinie bewiesen, daß sich Ford mit einer  
 anlaufenden Serie schwerer tut. Und obschon von der Bauzeit  
 her noch taufrisch, wirkte der Ascona in der Verarbeitungs-  
 qualität wie ein längst gereiftes Modell.

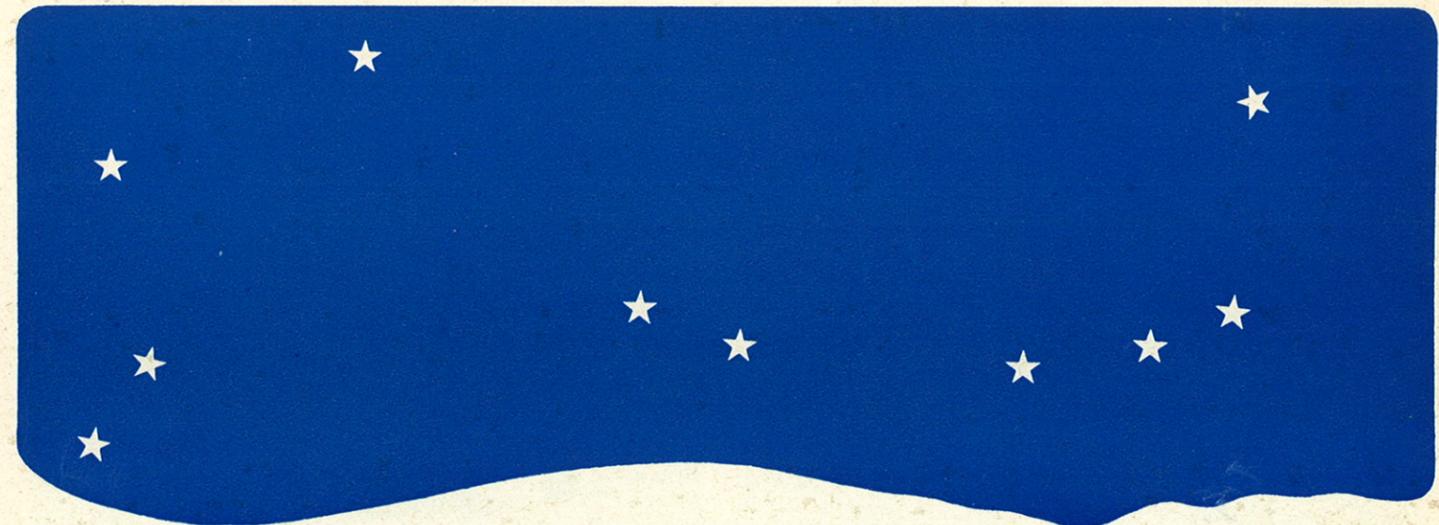
Nur geringe Unterschiede ergaben sich in der Qualität der  
 Heizung: Sowohl Taunus als auch Ascona überzeugen selbst



ils vier Zylinder in Reihe: Beim Ford-Motor (oben)  
 en 88 PS zur Verfügung, beim Opel-Triebwerk sind es 80.  
 besser aufgeräumten Motorraum bietet der Opel Ascona.



MESSWERTE	Opel Ascona 16 L	Ford Taunus 1,6 GXL
<b>Beschleunigung in s</b>		
0 bis 40 km/h	3,5	3,3
0 bis 60 km/h	6,1	5,9
0 bis 80 km/h	9,5	9,3
0 bis 100 km/h	14,5	14,2
0 bis 120 km/h	22,5	21,3
0 bis 140 km/h	38,9	36,9
1 km mit stehendem Start	35,7	35,3
Höchstgeschwindigkeit in km/h	160,1	164,7
<b>Elastizität</b> (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)		
40 bis 60 km/h	8,0	10,4
40 bis 80 km/h	15,1	19,2
40 bis 100 km/h	23,4	28,4
40 bis 120 km/h	33,6	40,0
1 km ab 40 km/h	39,9	42,7
<b>Geschwindigkeitsbereiche</b>		
I. Gang bis km/h	53	51
II. Gang von/bis km/h	12/85	14/89
III. Gang von/bis km/h	21/133	23/128
IV. Gang von/bis km/h	34/183*	36/176*
* theoretischer Wert		
<b>Innengeräusch in Phon (dBA)</b>		
Leerlauf im Stand	55	49
Bei 50 km/h	61	65
Bei 80 km/h	68	68
Bei 100 km/h	73	71
Bei 120 km/h	76	76
Bei 140 km/h	78	78
Bei 160 km/h	82	85
<b>Verbrauch (Superbenzin)</b> <b>Liter/100 km</b>		
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	10,8	10,9
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	14,3	13,6
Landstr. Schnitt ca. 65 km/h	11,3	11,1
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	14,2	13,5
Stadtfahrt	13,0	12,7
Testverbrauch	13,7	13,1

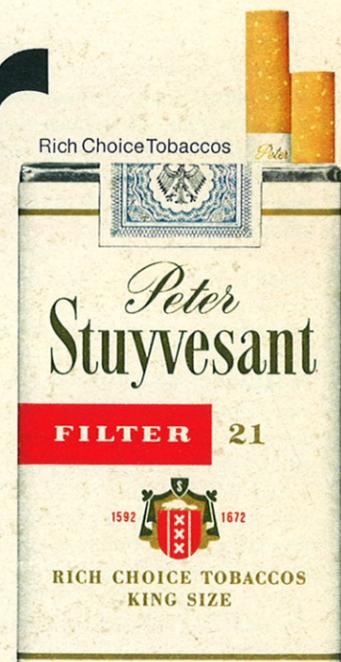


Kaum hat man sich an Tanker-Riesen und Jumbo-Jets gewöhnt, sind schon wieder neuere da.  
 Größere da. Schnellere da!

Wieder ein Schritt in die Zukunft, den wir Raucher mit einer Peter  
 Stuyvesant begrüßen! Denn diese Zigarette hat ein erfreuliches Verhältnis  
 zu allem Neuen dieser Welt: sie würzt den Fortschritt mit dem  
 Duft des Abenteurers!



# Höher Schneller Weiter



Der Duft der großen weiten Welt

# Ford test Opel Taunus auto motor sport Ascona



Slalom (18 m Pollerabstand)  
unbeladen 52,5 km/h  
beladen (4 Pers. + 50 kg Gepäck) 49,8 km/h

Slalom (18 m Pollerabstand)  
unbeladen 50,5 km/h  
beladen (4 Pers. + 50 kg Gepäck) 48,2 km/h

...lieferen Minusgraden durch gute Heizwirkung und aus-  
...end exakte Regulierungsmöglichkeiten — frieren muß man  
... im Stadtverkehr weder im einen, noch im anderen. Und  
... muß nicht auf Gepäck verzichten: Der Taunus-Kofferraum  
... 328 Liter (nach auto motor und sport-Norm), in den  
... Ascona paßten sogar 344 Liter.

## ...toren: Alles in Reihe

...neu der Ascona in der Karosserie und deshalb im Erschei-  
...gsbild auch ist — unter der Haube blieb alles beim alten.  
...l beschreibt hier einen sehr rationellen und dazu unproble-  
...schen Weg, indem man sich mit der Neu-Konstruktion von  
...oren Zeit läßt und viel eher dazu neigt, altbewährte Trieb-  
...cke in frische Hüllen zu stecken. Der Ascona ist solch ein  
...piel, denn sein Motor unterscheidet sich mit Ausnahme  
...r geringfügig reduzierten Bohrung in nichts von dem, was  
...über fünf Jahren dem Opel Rekord zum Leben verhilft. Für  
...Käufer scheint das gerade bei einem Gebrauchsauto  
...higend zu sein; man ist, auch mit der Leistung von 80 PS  
...1,6 Liter Hubraum, absolut auf der sicheren Seite und ohne  
...senswertes Risiko.

...he Meriten muß sich der Vierzylinder-Reihenmotor, den  
...l in den Taunus baut, erst noch verdienen, denn man ver-  
...tete bewußt darauf, den altgedienten V 4 mit seinen ver-  
...edenen Hubraum-Versionen in das neue Auto zu über-  
...men. So bleibt der neue Vierzylinder mit obenliegender  
...kenwelle, was seine Lebensdauer und Zuverlässigkeit  
...ht, vorerst ein unbeschriebenes Blatt — nachgewiesen hat  
...nächst nur Leistung und angemessenen Benzinverbrauch.  
...eser Beziehung ist er dem Ascona-Antrieb geringfügig  
...legen: In der Nennleistung übertrifft er ihn um genau 8 PS  
...ona: 80 PS bei 5200 U/min, Taunus: 88 PS bei 5700 U/min),  
...enzinkonsum schlägt er ihn um durchschnittlich einen  
...en Liter pro 100 km (Testverbrauch Ascona: 13,7 Liter,  
...nus: 13,1 Liter). Das Leistungsplus, das der Taunus dem  
...ona voraus hat, macht sich allerdings auf dem Papier und



Slalom (36 m Pollerabstand)  
unbeladen 101,6 km/h  
beladen (4 Pers. + 50 kg Gepäck) 96,0 km/h

Slalom (36 m Pollerabstand)  
unbeladen 96,0 km/h  
beladen (4 Pers. + 50 kg Gepäck) 92,6 km/h



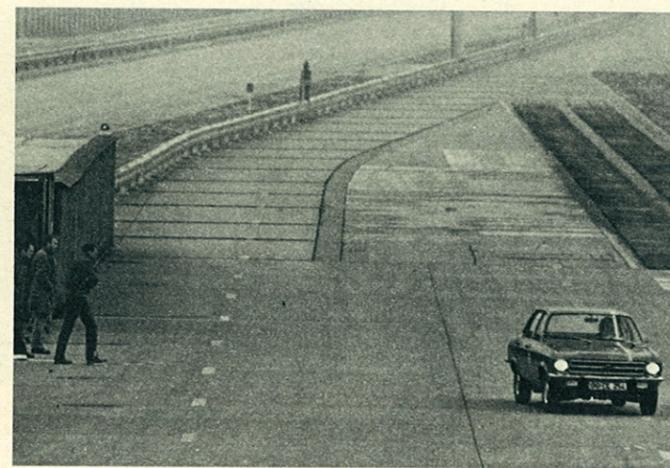
Kreisbahn  
Asphalt 65 m  $\emptyset$  48,3 km/h  
Basalt 75 m  $\emptyset$  47,3 km/h

...im Kraftfahrzeugschein deutlicher bemerkbar als in der Praxis.  
Hier einige Meßwerte:

	Ascona	Taunus
0 auf 100 km/h	14,5 s	14,2 s
0 auf 120 km/h	22,5 s	21,3 s
0 auf 140 km/h	38,9 s	36,9 s
Höchstgeschwindigkeit	160,1 km/h	164,7 km/h

Diese Kennziffern beweisen nicht nur, daß man es in beiden  
Fällen mit gut motorisierten Mittelklasse-Autos zu tun hat,  
sondern sie zeigen gleichzeitig, daß keiner die Nase mit spür-  
barem Abstand vorne hat. Beim Fahren im gemischten Verkehr  
wird dies besonders deutlich: Man kommt sowohl im 80 PS-  
Ascona als auch im 88 PS-Taunus gut voran — augenfälligere  
Unterschiede zeichnen sich erst in anderen Bereichen ab.

Zum Beispiel in der Laufruhe: Speziell in dieser Disziplin  
erweist sich der Opel-Motor als spürbar überlegen; in keinem



Seitenwindabweichung Ascona  
Windgeschwindigkeit = 90 km/h  
Wagengeschwindigkeit = 80 km/h 3,96 m



Kreisbahn Taunus  
Asphalt 65 m  $\emptyset$  48,1 km/h  
Basalt 75 m  $\emptyset$  46,9 km/h

Drehzahlbereich sind störende Vibrationen zu vermerken, der  
Geräuschpegel bleibt mit Ausnahme der Spitzenbereiche  
jenseits von 6000 U/min in nervenschonenden Bereichen. Nicht  
ganz unbeteiligt an dieser Laufkultur ist die Gediegenheit der  
Kraftübertragung; Getriebe und Antrieb arbeiten ohne störende  
Geräusche, man hat in allen Fahrzuständen den Eindruck  
bester Ausgereiftheit.

Dieser Eindruck entsteht beim Taunus weitaus weniger, denn  
ihm fehlt es, sowohl was den Motor als auch was die Kraft-  
übertragung angeht, noch an Laufkultur. Positiv vermerkt  
werden muß, daß der neu entwickelte Vierzylinder-Motor gut  
am Gas hängt und viel „Biß“ zeigt. Unerfreulich sind dagegen  
seine Rauheit in bestimmten Drehzahlbereichen und der beim  
Ausnutzen der Drehzahlreserven stark ansteigende Geräusch-  
pegel. Auch die Kraftübertragung verdient noch zusätzliche  
Reife: Zumal bei voller Wagenbelastung zeigten sich im Zuge  
kräftigerer Beschleunigung unangenehme Vibrationen, die den  
Wagenbauch spürbar erschütterten.



Seitenwindabweichung Taunus  
Windgeschwindigkeit = 90 km/h  
Wagengeschwindigkeit = 80 km/h 3,55 m

Unterschiede ergaben sich auch in der Elastizität. Hier schlug  
der vom subjektiven Eindruck her kraftloser wirkende Ascona  
den Ford mit deutlichem Abstand: Während der Taunus für den  
Kilometer ab 40 km/h im großen Gang 42,7 s benötigte,  
schaffte der Ascona dieselbe Strecke bereits in zügigen  
39,9 s. Gerade diese Meßwerte untermauern die differente  
Leistungscharakteristik der beiden Konkurrenten: Der Ascona  
mit 80 PS-Motor erweist sich in den unteren Drehzahlregionen  
als überlegen und liefert gute Durchzugskraft, der Taunus mit  
88 PS-Motor verlangt häufigeres Schalten und verhält sich,  
falls dies nicht regelmäßig stattfindet, vergleichsweise passiv.  
Immerhin aber werden die häufigen Gangwechsel, die der  
Taunus im Sinne flotter Fahrt nötig hat, bestmöglich erleichtert:  
Das Vierganggetriebe, das über einen Mittelschalthebel  
betätigt wird, ist in der Schaltführung an Präzision kaum zu  
übertreffen — simple Gangwechsel gestalten sich auch nach  
längerer Gewöhnung zu stets wiederkehrendem Genuß. Das  
Getriebe im Ascona läßt sich ebenfalls sehr gut schalten und  
bietet annähernd die Exaktheit, die man im Taunus vorfindet.  
Allein die Wege sind wesentlich länger — Schönheitsfehler  
ohne ernsthafte Bedeutung.

## Fahrwerk: Starre Hinterachsen

Sowohl bei Opel als auch bei Ford war der Aufwand, der mit  
dem Fahrwerk der Autos getrieben wurde, noch niemals  
besonders groß; unkonventionelle Radführungen und Fede-  
rungssysteme überließ man immer schon den Firmen, die mit  
kleineren Stückzahlen und entsprechender Betonung techni-  
scher Virtuosität operieren. Dennoch wurde die Fahrwerks-  
Entwicklung im Laufe der Jahre in Köln und in Rüsselsheim  
gepflegt, wenauch in technisch biederem Rahmen. Ford sah  
den Fortschritt darin, sich vom Frontantriebs-Prinzip, das bis  
zuletzt den 12 M P 6 auszeichnete, zu lösen und trieb die Räder  
wieder mit einer hinteren Starrachse an. Darüber hinaus  
spendierte man dem neuen Taunus hinten Schraubenfedern  
und zusätzliche Längslenker, was gemessen an den größeren  
Modellen, die hinten noch mit altertümlichen Halbelliptik-



Ford **test** Opel  
 Taunus **auto motor sport** Ascona

*Ascona und Taunus in schlichter Ausführung: Der Ford unterscheidet sich von den besser ausgestatteten Versionen unter anderem durch runde Scheinwerfer.*

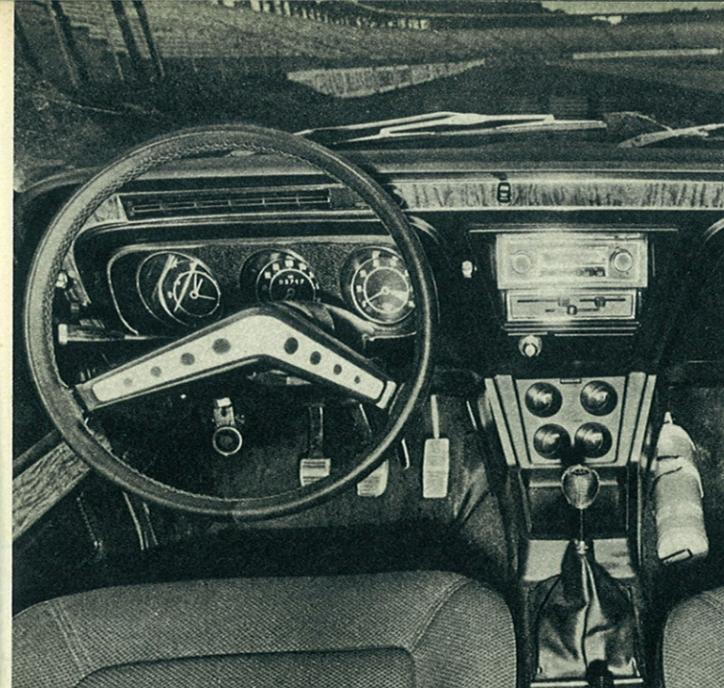
ern, eine Aufwärtsentwicklung darstellt. Opel hat die sch-Elemente schon seit vielen Jahren abgeschafft, vertraut er ebenfalls weiterhin auf Qualität und Preisgünstigkeit der Lenkern geführten Starrachse.

es mit einer solch simplen Lösung bei guter Abstimmung sehr guten Resultaten bezüglich der Straßenlage und denhaftung kommen kann, bewies der Ascona mit aller utlichkeit. Er wird in der Fahrsicherheit nur von aus-prochenen Spitzenautos übertroffen — in seiner Klasse gt er zumal bei schneller Kurvenfahrt für ein Optimum. bei ist es dem Ascona auch ziemlich gleichgültig, ob die zu rchfahrenden Kurven eng oder weit sind; unter allen dingungen wahrt das kompakte Auto die im modernen omobilbau so erstrebenswerte Neutralität und läßt sich serart auch von ungeschickten Piloten gut unter Kontrolle ten. Nicht ganz unbeteiligt an diesen ausgezeichneten Fahr-enschaften, die sich von denen des Manta praktisch nicht erscheiden, ist die exakte und mit vier Lenkradumdrehungen n Anschlag zu Anschlag ausreichend direkte Lenkung. Man den Ascona immer gut in der Hand — auch sehr schnelles

Fahren beeinträchtigt den Fahrer nicht in Gelassenheit und Souveränität.

Ganz so gelassen ist man im Taunus nicht. Zwar muß man auch diesem neuesten Ford-Produkt normalerweise gutmütige Fahreigenschaften zugestehen, doch ist der körperliche Einsatz beträchtlich größer: Die Lenkung des Taunus geht unter allen Bedingungen erheblich schwerer als die des Ascona und verlangt in rasch durchfahrenen Biegungen Haltekräfte, die nahezu denen eines schlechten Frontrieblers entsprechen. Auch mit der Kontrollierbarkeit war es nicht so gut bestellt: Zwar räumen die Zeitdifferenzen, die beim Kreisfahren unter verschiedenen Bedingungen ermittelt wurden, dem Ascona nur einen geringfügigen Vorsprung vor dem Taunus ein, doch muß hinzugefügt werden, daß der Ford nur mit viel größeren Anstrengungen überhaupt so schnell gefahren werden konnte.

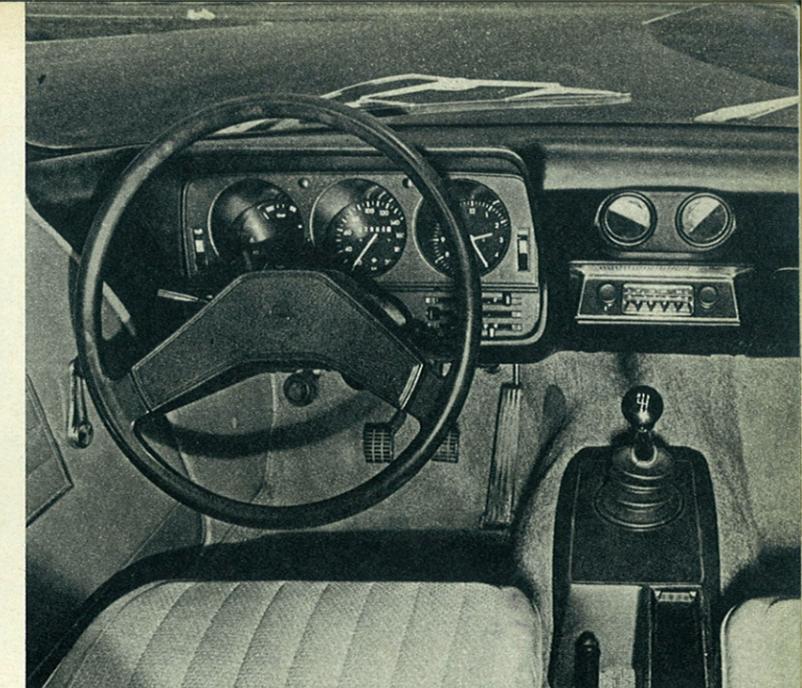
Das zeigte sich vor allem bei den Slalom-Prüfungen, die sowohl nur mit dem Fahrer besetzt als auch voll beladen absolviert wurden. Der ungleich handlichere Ascona erreichte nicht nur in



*Wer komplette Ausstattung schätzt, wird im Taunus GXL (oben) nicht enttäuscht; mit der Ablesbarkeit der Instrumente ist es weniger gut bestellt. Einen guten Eindruck hinterließen die Sitze, die sich durch körpersympathische Konturen auszeichnen (links unten).*

allen Disziplinen die eindeutig schnellere Zeit, sondern über-zeugte gerade hier durch seine Gutmütigkeit: Auch die Belastung mit vier Personen und einem Kofferraum-Ballast von 50 kg schmälerte das Sicherheitsgefühl nicht nennenswert, effektive Unsicherheiten entstanden auch beim sehr schnellen Fahren nicht. Der Taunus erwies sich bei dieser Prüfung nicht nur als spürbar langsamer, sondern auch als sehr viel schwerer beherrschbar: Schnelle Richtungswechsel liegen dem weich gedämpften Mittelklasse-Auto nur wenig — bei voller Belastung gar drängte das Wagenheck so intensiv zur Seite, daß von einem stabilen Fahrzustand keine Rede mehr sein konnte. Zweifellos ist der Ascona dem Taunus an dieser Stelle am deutlichsten überlegen, was in gewisser Weise paradox ist: Gerade er animiert aufgrund seiner zierlichen Figur viel weniger zum vollen Belasten.

Die Nase vorn hat der Ascona auch in der Komfortwertung, obwohl er mit kürzerem Radstand (2430 mm, Taunus: 2578 mm) und geringerem Gewicht (985 kg, Taunus: 1060 kg) von der Basis her schlechtere Voraussetzungen liefert. Dennoch ist es den Opel-Technikern gelungen, einen Vorsprung zu schaffen:



*Die L-Version des Opel Ascona ist gut, aber keineswegs luxuriös ausgestattet. Das Armaturenbrett macht einen funktionellen Eindruck: Alle Instrumente lassen sich gut ablesen. Im Platzangebot ist der Ascona dem Taunus unterlegen — ganz besonders im Fond (rechts unten).*

FOTOS: WEITMANN

Der Ascona wirkt unter allen Bedingungen besser abgestimmt und harmonischer, zumal lange Bodenwellen besser verdaut werden als vom Taunus. Dieser hat durch eine weichere Stoßdämpfung zwar an ehemaliger Härte verloren — die grundsätzlichen Mängel der Federungsabstimmung sind freilich auch jetzt noch spürbar. So vermag auch der Autobahn-Komfort des Taunus nicht zu befriedigen; sobald die Betonplatten in der Qualität nur geringfügig nachlassen, erwartet die Taunus-Passagiere nennenswertes Auf und Ab. Die weichere Dämpfung, die ein kritisches Verhalten bei voll beladenem Wagen und hohen Geschwindigkeiten hervorrufen kann, macht sich auch bei geruhsamer Fahrt und schlechter Piste bemerkbar: Im Gegensatz zum Ascona unterliegt der Aufbau des Taunus teilweise ziemlich ausgeprägten Vertikal-Bewegungen, die auf sehr unebener Fahrbahn störende Ausmaße annehmen. Keine Probleme gab es, die Leistung auf den Boden zu bringen; auch nach schnell gefahrenen Spitzkehren, die jeweils für starke Entlastung der kurveninneren Hinterräder sorgten, machte es keine Mühe, Ascona und Taunus zügig zu beschleunigen. Für Opel bedeutet dies echten Fortschritt: Noch beim Vorgänger des Ascona, dem Olympia, gehörte ein Durch-



# Ford Taunus **test** Opel Ascona



...en der entlasteten Antriebsräder bei schneller Fahrt zur ...sordnung.

...und Opel haben sich in der von ihnen gemeinsam neu ...eckten 1,6 Liter-Klasse gesinnungsmäßig deutlich vonein- ...r getrennt. In beiden Fällen entstand ein durchweg neues ...— bei Opel ein kompaktes Gebilde, das seine formale ...andschaft zum Kadett weder leugnen kann noch will, das

...aber aufgrund seiner vernünftigen Abmessungen und der ...daraus resultierenden Handlichkeit gut auf dicht besiedelte ...Straßen paßt. Ford hatte mit der Vernunft eindeutig weniger im ...Sinn: Der Taunus übertrifft den Ascona in der Gewichtigkeit ...seiner Erscheinung bei weitem, in den meisten übrigen Eigen- ...schaften zeigt er sich ihm unterlegen. Bei solcher Verschieden- ...heit muß die Wahl eigentlich leichtfallen, selbst wenn man ...bedenkt, daß Kleider im allgemeinen Leute machen.

Klaus Westrup

## Technische Daten

### Opel Ascona 16 L

#### MOTOR

...erzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x ...ub 85 x 69,8 mm, Hubraum 1584 ccm, Ver- ...chtungsverhältnis 9,5:1, Leistung 80 PS bei ...00 U/min, spezifische Leistung 50,5 PS/Li- ...r, maximales Drehmoment 12,0 mkg bei ...00 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit ...ei Nenndrehzahl (5200 U/min) 12,1 m/s, bei ...0 km/h im IV. Gang (3400 U/min) 7,9 m/s, ...nfach gelagerte Pleuellwelle, obenliegende ...ockenwelle, Antrieb durch Kette, Wasser- ...ühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühler- ...halt mit Heizung 6,5 Liter, Druckumlauf- ...schmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Öl- ...halt Motor 3,0 Liter, 1 Solex Fallstromver- ...ser 32 DIDTA-4, mechanische Kraftstoff- ...pumpe, 48 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V ...Ah, Drehstromlichtmaschine 336 Watt.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

...antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben- ...trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vier-

...ganggetriebe mit Mittelschaltung, Überset- ...zungen (in Klammer Gesamtübersetzungen): ...I. 3,428 (12,58), II. 2,156 (7,91), III. 1,366 ... (5,01), IV. 1,0 (3,67), R. 3,317 (12,17), Achs- ...antrieb 3,67, Ölinhalt Getriebe 1,1 Liter, Dif- ...ferential 1,1 Liter.

#### FAHRWERK

...Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelrad- ...aufhängung an Querlenkern und Schrauben- ...federn, Stabilisator, hinten Starrachse ... (Deichselachse) an Längslenkern und Schrau- ...benfedern, vorn und hinten hydraulische Te- ...leskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, ...hydraulische Fußbremse, Zweikreisssystem, ...Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hin- ...ten Trommelbremsen, mechanische Handbremse ... auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 13, ...Gürtelreifen Goodyear G 800 165 SR 13, Ab- ...rollumfang 1803 mm.

#### ABMESSUNGEN

...Radstand 2430 mm, Spur 1331/1320 mm, ...Außenmaße 4180 x 1632 x 1385 mm, Innen- ...breite vorn 1330 mm, hinten 1320 mm, Innen- ...höhe über Sitzhinterkante vorn 950 mm, hin-

...ten 885 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten ...480 mm, Knieraum hinten 110—280 mm, ...Wendekreis links 10,3 m, rechts 10,4 m, ...4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu An- ...schlag.

#### GEWICHTE

...Eigengewicht vollgetankt (mit Radio) 985 kg ... (davon Vorderachse 520 kg, Hinterachse ...465 kg, Gewichtsverteilung 52,8:47,2), zuläs- ...siges Gesamtgewicht 1365 kg, Zuladung ...380 kg, Personenindexzahl 4,5, Leistungsge- ...wicht vollgetankt 12,3 kg/PS, bei Belastung ...mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 16,6 kg/ ...PS, zulässige Anhängelast ungebremst 500 ...kg, gebremst 850 kg.

#### WARTUNG

...Inspektion alle 10 000 km  
Ölwechsel alle 5 000 km

#### BETRIEBSKOSTEN

...Betriebskosten . . . . . 18,1 Pf/km  
Gesamtkosten bei einer jährlichen Fahr- ...leistung von  
20 000 km . . . . . 38,2 Pf/km  
40 000 km . . . . . 28,1 Pf/km

### Ford Taunus 1600 GXL

#### MOTOR

...erzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung ...Hub 87,65 x 66 mm, Hubraum 1576 ...cm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung ...PS bei 5700 U/min, spezifische Leistung ...8 PS/Liter, maximales Drehmoment 12,7 ...kg bei 4000 U/min, mittlere Kolbenge- ...schwindigkeit bei Nenndrehzahl (5700 U/min) ...2,5 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entspre- ...chende Drehzahl 3525 U/min) 7,8 m/s, fünf- ...ch gelagerte Pleuellwelle, obenliegende ...ockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen, ...wasserkuhlung mit Pumpe und Thermostat, ...kühlerinhalt mit Heizung 6,5 Liter, Druck- ...umlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ...linhalt Motor 3,5 Liter, 1 Weber Register- ...ergaser 32/36 DAGV-BB, mechanische ...raftstoffpumpe, 54 Liter-Tank im Heck, Bat- ...terie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine ...90 Watt.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

...Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben- ...Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vier- ...ganggetriebe mit Mittelschaltung, Über- ...setzungen (in Klammern Gesamtüberset- ...zungen): I. 3,65 (14,2), II. 1,97 (7,66), III. 1,37 ... (5,33), IV. 1,0 (3,89), R. 3,66 (14,24), Achs- ...antrieb 3,89, Ölinhalt Getriebe 1,4 Liter, ...Differential 1,0 Liter.

#### FAHRWERK

...Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelrad- ...aufhängung an Querlenkern und Schrauben- ...federn, Stabilisator, hinten Starrachse an ...Längslenkern und Schraubenfedern, vorn ...und hinten hydraulische Teleskopstoßdämp- ...fer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fuß- ...bremse, Zweikreisssystem, Bremskraftver- ...stärker, vorn Scheiben-, hinten Trommel- ...bremsen, mechanische Handbremse auf die ...Hinterräder wirkend, Felgen 5 1/2 J x 13, Gü- ...rtelreifen Goodyear G 800 175 SR 13, Abroll- ...umfang 1840 mm.

#### ABMESSUNGEN

...Radstand 2578 mm, Spur 1422/1422 mm, ...Außenmaße 4267 x 1701 x 1370 mm, Innen-

...breite vorn 1390 mm, hinten 1390 mm, Innen- ...höhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hin- ...ten 880 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten ...485 mm, Knieraum hinten 125—295 mm, ...Wendekreis links 11,1 m, rechts 11,2 m, 3 3/4 ...Lenkradumdrehungen von Anschlag zu An- ...schlag.

#### GEWICHTE

...Eigengewicht vollgetankt (mit Radio) 1060 kg ... (davon Vorderachse 585 kg, Hinterachse ...475 kg, Gewichtsverteilung 55,2:44,8), zuläs- ...siges Gesamtgewicht 1445 kg, Zuladung 385 ...kg, Personenindexzahl 4,5, Leistungsgewicht ...vollgetankt 12,0 kg/PS, bei Belastung mit ...340 kg (4 Personen mit Gepäck), 15,9 kg/PS, ...zulässige Anhängelast ungebremst 530 kg, ...gebremst 680 kg.

#### WARTUNG

...Inspektion alle 10 000 km  
Ölwechsel alle 5 000 km

#### BETRIEBSKOSTEN

...Betriebskosten . . . . . 17,9 Pf/km  
Gesamtkosten bei einer jährlichen Fahr- ...leistung von  
20 000 . . . . . 39,1 Pf/km  
40 000 . . . . . 28,6 Pf/km



Jeder Zoll ein König (-Pilsener).