

TEST  
Opel Vectra 1.6i GL

# An der Basis



Foto: H.D. Sestini

Schon der einfachste Opel Vectra kommt nicht daher wie Aschenputtel und zeigt dies auch mit dem Kürzel GL. Unter der Motorhaube beginnt der Einstieg ins Programm mit 1,6 Liter Hubraum und 75 PS.

**L**iechte Infobestimmung in Rücksicht. Bevor das Weichen vor dem Verkaufserlös des Vectra auf dem deutschen Markt, sollte das Firmenschrift von Opel am 27. September dieses Jahres der Redaktion mit, liegt allein in Deutschland über 20.000 Bestellungen für das neue Auto vor, nur-pewerit sollen es gar 20.000 erste Aufträge sein. Und für 1989 geht man dann vorwärts in die volle: Nicht weniger als 200.000 Einheiten mehr die GM-Tochter Opel in Europa absetzen.

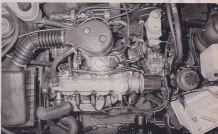
Wie sollte Stückzahlen plant, darf nicht so teuer sein und muß die Modellreihe richtig haben. Vor allem muß der Einstieg stimmen; nur sich von der Basis in einer bestimmten Modellreihe locken läßt, ist nicht nur ein potentieller Dauerkauf, sondern ein zentraler Aufsteiger, der womöglich unter Verkaufereinstieg des von Marketing und Gewinnspannen her erwünschten Aufstiegs selbst verbleibt – ganz ohne Mitnahme des zunächst und ursprünglich angelegten Grundmodells. Vom Standpunkt des Automobilbesitzers ist gerade dieses in der Hinsicht ganz unten befindliche Basismodell eher ein problematischer Fall. Es darf eigentlich weder zu gut sein noch zu preisgünstig, denn dann würde das sehr inaktive Spiel mit dem besten Auswertung- und Leistungsprozess verfallen. Und es darf nicht so schlecht sein, dass wird so wenig-lek per nicht gekauf.

Doch letztere Version ist im Laufe der Jahre und mit steigendem Wettbewerb immer unpopulärer geworden. Als VW rüstet das Preis in eine Sparversion mit Papp in den Türverkleidungen offener, was die Kosteneinsparung ein Denkmal selbst für die Konkurrenten. Zu billig und simpel darf die Basis also nicht sein, und Opel hat sich gerade mit dem neuen Vectra so diese angestrebte Spielregel gehalten.

Zuletzt einmal ist es ja schon ein GL, ein Grand Luxe also, auch auffällig weit von Papp und billigkeit entfernt. Man kann man natürlich verschiedene Mei-

nung sein, was großer Luxus wirklich ist. Doch da gerade dieser Begriff in Relation zu stehen ist, darf GL im Falle des Vectra nicht durchgehenden. Innerhalb gibt es weiterhin ein Pfadganggetriebe, zwei von innen einstellbare Außen-spiegel, einen höhenverstellbaren Fahrersitz, eine geteilt verstellbare Rücklehne, in Höhe und Neigung einstellbare Rücken-Kopfstütze und ein Lichtschalter im Handhab-feld, um nur einige Positionen zu

nützlich berührt. Doch auch ohne Ausdehnung ein weit der Innenraum im Vectra GL ein wenig ist, mit einem alles überlagerten, ein wenig nach Massendruck moderner Grundform überall, bei den Armaturen ebenso wie in den Sitzflächen oder der Türöffner. Auch das schwarz-schwarze Dreispochen-Kasten-kontroll (Doppelschaltung) ist die kein schlechter Lichtblick, im Gegensatz zu dem meist getriebenen Vectra 2.0 GL (fast 2000) macht



Der 1,6 Liter-Vierzylinder arbeitet mit Zentralspritzung

rennen. Was gegenüber dem teureren Vectra GLS an Ausstattung fehlt, ist schnell aufgeholt. Beim die Vorbereitung für der Testwagen einsteuert, aber gleichwohl ebenfalls bewirkt, eine Zentralverriegelung, Dreifachbremse, Velours-Sitzbezüge und abend-über Teppichboden und die separate Innenbeleuchtung mit Anschaltverriegelung.

In der Gesamt-Anmutung des Interiors ist demnach keine gravierende Verschlechterung gegenüber dem besseren und teureren Version spürbar, nicht einmal im Vergleich mit der CD-Version, die als wahrhaft wesentlichen Extra nur die unsichtbare ABS-Bremssanlage zu-

der aktuelle 1.6 jedoch in der Vorbereitung einen besseren Eindruck, nach Klappergläschen haben völlig.

Kein dramatischer Verlust an Ausstattung also, eine nurmehr zu-friedensstellende Gesamtsumme – da bleibt das wenigstens große Mi-nus nur noch unter der Motorhaube aufzuheben. Auch der 1,6 Liter große Vierzylinder, der in der Basis Dienst tut, hat vollständig eine geeigneten Katalysator, seine Ge-mischschonung erfolgt über eine Zentralverriegelung. Optisch ist auch diese ganz stehende Vierzylinder ganz der gute, noch nicht so alte Family II, wie diese Triebwerks-reihe Opel-Intern genannt wird. Die



## TEST Opel Vectra 1.6 GL

Zugänglichkeit darf hervorragend genannt werden, aber viel zu tun ist auch hier nicht mehr, hydraulische Stühle machen beispielsweise die Kontrolle des Vorderpols überflüssig, die elektronische Zündanlage ist nur üblich, wartungsfrei.

Die Frage, wieviel Motorleistung ein Einstiegs-Vectra haben muß, beantwortet Opel mit der noch aus Porsche 356-Zeiten legendären Ziffer 75. 75 Pferdestärken aber besitzt der kleinste Vectra-Vierzylinder mit dem alten Gips-Turbo-Hubraum 1800, und er tut dies bei der beachtlichen Drehzahl von 5300 Umdrehungen. Ganz dem Zug der Zeit folgend, ist auch dieser Opel-Motor auf ein gutes Drehmomentprogramm bei niedrigen Drehzahlen programmiert und zeigt dies durch einen Drehmoment-Anzeiger von 125 Newtonmeter bei nur 2000 Umdrehungen.

Schon die ersten Antriebskriterien mit dem einfachsten Vectra zeigen, daß die gewählte Motorleistung nicht als Preisvorbehalt zu stehen hat. Kritisiert geht der Servicehändler zu Werke, und nicht minder überraschend erscheint die Vitalität bei Drehzahlen unter 5000 Touren. Das Problem besteht also eigentlich nur darin, daß es einen Zwiller gibt, der das alles noch besser kann. Für sich betrachtet darf der Vectra 1.6 jedoch als durchaus harmonisch motorisiert gelten, und er ist nicht nur von dem Maßwert her ein zedertlich laudables Automobil. Die Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h wird im fünften Gang erreicht, wobei sich der Vierzylinder mit beachtlichem 400 Umdrehungen begnügt. Die recht lange, aber doch gut passende Getriebeabstimmung hält die Tourenzahlen zusammen mit der Drehmomentauslegung des Motors im praktischen Fahrbetrieb niedrig, was sich günstig auf Verschleiß, Verbrauch und Geräuschpegel auswirkt.

Dieser liegt gleichwohl ein wenig höher als beim noch lässler arbeitenden Zweifler. Bei 100 km/h registrierte das Plausimeter hier 70 dB(A), während es der größte Vierzylinder mit 94 dB(A) bewegen muß. Aufdringlich ist der Geräuschpegel jedoch auch bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn niemals. Wie zu erwarten,



Im Fond wird ausreichend Beisatz gepatet



Gute Antriebsbank sorgt für eine Spitze von über 170 km/h



Überblickte Instrumente und einfache Bedienung

gab es im Verbrauch keine gravierenden Differenzen zum eher noch sparsameren Vectra mit Zweifler-Einritzmann. Im Testbetrieb begnügt sich der Einstiegs-Vectra mit 9,3 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer.

Er begnügt sich freilich auch mit höheren Transmissionswerten, eine Einsparung, die im regulären Fahrbetrieb ohne Notiz durchgehen

kann. Diese simple und bewährte fast ein wenig abstrakte Lösung folgt mit bei zu dem strahlenden Preis von 22 300 Mark, das sich von dem des Zweifler-Vectra um 300 Mark unterscheidet. Dafür muß hingegen mit gravierenden Abstrichen gewillt werden. Auch in der Basis ist der Vectra nicht nur optisch eine rauhe Sache.

Klaus Wenzig