



Mantzel Der 170-PS-Hammer pircht sich untersteuernd ans Limit heran.



Irmscher 121-PS-Vectra mit gutem Handling: Mag keine Querspur.

AUTO TEST & TUNING Opel Vectra von Mantzel, SFJ, Serie 1 und Irmscher

Spielarten der Lust

Mit Wonne stürzen sich die Tuner auf Opels Erfolgsschlager. Aus dem Riesenangebot nahmen wir vier Vectra näher unter die Lupe.





erie 1 143 PS stark. Motor und Karosserie weisen Detailmängel auf.



SFJ Motormäßig blieb der Vectra unverändert. Dafür wirkt der auf BBS-Felgen stehende Opel optisch wie aus einem Guß.



Der Schönlings: SFJ-Vectra mit dreiteiligen BBS und Doppelrohr-Auspuff.

Das Tunen von Opel-Fahrzeugen hat eine lange und abwechslungsreiche Geschichte. Das ging zurück in die Anfangstage des ersten Ascona, erstreckte sich über alle Kadetten ab Modell B und kam beim Manta zur Hochblüte. Keine Frage, daß auch der neue Vectra gleich mit offenen Armen von der Zunft vereinnahmt wurde. Die einen rückten ihm nur optisch an den windschlüpfigen Leib, die anderen zogen die Leistungsschraube an. Noch andere versuchten beides. Wir wollten wissen, was dabei herauskam.

Das Kürzel **SFJ** steht für Szamatulski, Frank und Joutz, drei Opel-Händler, die sich 1986 mit dem gleichen Gedanken zusammantaten: Opel-Modellen eine individuelle Note zu verpassen. Dieser Anspruch wurde im Vergleich zu eher brutal wirkenden Kadett GSi-Umbauten des Hauses beim Vectra bestens umgesetzt. Die trendsetzenden BBS-Dreiteilfelgen und unaufdringlich wirkende Anbauteile sorgen für einen edel-eleganten Eindruck. Der Karosseriebausatz besteht aus Frontspoiler mit integrierten Serien-Nebelscheinwerfern, Heckflügel und -Schürze sowie Seitenschwellern. Die Anbauten sind über die serienmäßigen Stoßstangen gestülpt, sie werden mit Clips in die entsprechenden Befestigungslöcher eingesteckt. Alle Teile sind aus hochwertigem PU-R Material geschäumt und machen einen solide verarbeiteten Eindruck.

In Punkto Fahrwerk bietet SFJ zwei Luststeigerungsmöglichkeiten an. Wer es nicht ganz so extrem treiben will, beläßt es bei einer Tieferlegung von 40 Millime-



Die Serien-Nebelleuchten werden im Spoiler integriert.



Schon fast Klassiker: BBS-Rad im 15- oder 16-Zoll-Maß.

tern und Serien-Dämpfern, wahre Sportfahs greifen jedoch zum „Komplettfahrwerk“ mit 55 Millimeter Tieferlegung und De Carbon-Sportdämpfern. Dazu wird ein adäquates Felgen- und Reifenprogramm offeriert. Das Non Plus Ultra sind BBS-16 Zöller (Einpresstiefe 25) mit 205/45 ZR 16-Pneus. Etwas tiefer angesiedelt sind die BBS-15-Zoll mit ET 38 und 25.

In Bewegung erwies sich der schneike Vectra als angenehmer Begleiter. Auf kurzen Wellen gab sich der Wagen ziemlich unbeeindruckt. Hier war er den drei übrigen Mitgliedern des Tuning-Quartetts deutlich überlegen. Das serienmäßig schon exzellente Handling litt bis auf eine spürbare Spurrillenempfindlichkeit nicht unter den Breitmachaktionen. Daß ein serienmäßiger Zweiliter-Opel-Einspritzer stark nach oben streuen kann, bewies dann der Gang zum Leistungsprüfstand. Statt 115 waren 122 PS am

Werk, was sich jedoch nicht in einer höheren Spitze niederschlug. Die lag wie in der Serie bei 202 km/h. Die Sprintfähigkeit von 0 auf 100 km/h profitierte dagegen: Statt 10,5 vergingen nur 9,8 Sekunden. Der Benzinverbrauch hielt sich mit 9,1 Litern/100 km in Seriennähe. Und das kostet der Spaß:

- Spoiler-Bausatz komplett 2251,40 Mark.
- Endschalldämpfer 498 Mark.
- Fahrwerksatz (40 mm tiefer) 445 Mark.
- Fahrwerkskit (50 mm tiefer, Sportdämpfer) 998 Mark.
- EXIP-Felge (7 J x 15, ET 42) 365 Mark.
- Intra-Felge (7 J x 15, ET 38) 365 Mark.

- BBS-Felge (7 J x 15, ET 42) 390 Mark.
- BBS-Felge (3-teilig, 7 J x 15, ET 38 u. 25) 780 Mark.
- BBS-Felge (3-teilig, 7 J x 16, ET 25) 905 Mark.
- Sportlenkrad 398 Mark.

Von zwei Stützpunkten werden SFJ-Teile über deutsche Lande gestreut: Für den mittleren Bereich und Berlin: Autohaus Szamatulski, 6074 Rödermark-Urberach, Tel.: 0 60 74/6037; für den Norden und Süden: Lothar Frank in 6729 Wörth 1, Tel.: 0 72 71/8001.

Zum zweiten Tuning-Testkandidaten. **Mantzel** aus Oberhausen hat ebenso wie sein Nachbar Kissling nie mit PS geizigt. Das ist auch beim Vectra nicht der Fall. Mit 170 PS, die sich auch auf dem Prüfstand nicht als frommer Wunsch entpuppten, ist er der Kraftprotz der Vectra-Musketiere. Dieter Mantzel langte beim Griff zu den Stärkepräparaten in die Vollen: Bearbeitung der Ein- und Auslaßkanäle, Erhöhung der Verdichtung von 9,2 auf 10,4:1, Einbau größerer Ventile, größeres Saugrohr, und eine Nockenwelle mit „scharfem“ 296 Grad Öffnungswinkel. Die Ansaugöffnung des Filterkastens wurde in den Hohl-



Das Kraftpaket: 170 PS holt Tuner Mantzel aus dem Zweiliter-Einspritzer heraus. Aber erst ab 4500 Touren geht die Hölle los.



Spoiler, Power, Rennfahrwerk – Tuning-Vectras können jeden Extra- wunsch erfüllen



Kein Spoiler verrät das heiße M-Paket aus Oberhausen.



Die Remotec-Räder ähneln den bekannteren BBS.

raum eines Kotflügels verfrachtet. Außen setzt sich das heiße Gebilde nicht fort. Im Gegenteil: Kein Heckspoiler thront am Heck und auch der Frontspoiler fällt nur beim genauen Hingucken auf. Die 16 Zoll-Räder von Remotec wirken zierlich, fassen aber die gleichen Bridgestone-Socken (205/45) des SFJ-Streitbruders. Das Fahrwerk wurde mit de Carbon-Dämpfern bestückt und um 35 mm tiefergesetzt, eine Maßnahme, die zum Zeitpunkt unseres Tests von Dieter Mantzel nur als Kompromiss angesehen wurde. Auf der IAA war nun ein etwas überarbeitetes Auto mit Bleistein-Fahrwerksatz (Tieferlegung 50 mm) zu sehen, daß das im Test registrierte starke Untersteuern eliminieren soll. Dieses wurde im Grenzbereich durch einen Übersteuerungsschwenk abgelöst. Störend war nur der insgesamt recht alltagsfremd arbeitende Motor. Zugege-

Der M 2000 von Mantzel ist ein unwirscher Extremist. Mit niedriger Drehzahlen gibt er sich nicht ab.



ben: Wer auf schiere Kraft epicht ist, wird mit dem erst bei 7500 Touren abriegelnden Mantzel-Vectra glücklich sein.

229 km/h Höchstgeschwindigkeit, 7,8 Sekunden von 0-100 km/h sind wirklich Riesenergebnisse. Und selbst der Benzinverbrauch (9,4 Liter/100 km) ist erfreulich niedrig. Nein, es ist der fast rennmotorenhafte Charakter des Motors, der die Freude trübt. Unter 4500 Umdrehungen pro Minute läuft er betont unlustig, im Leerlauf sogar unwillig. Die Leistungskurve, beim Irmscher-Vectra fast wie mit dem Line-

Tuning-Dependance des Werkes aus dem schwäbischen Remshalden. Eine Adresse, die für solides Opel-Tuning bürgen sollte. In bordeauxrot-metalliclackiert kommt der auf vergleichsweise schmalen 195/55 HR 15-Pirelli stehende Wagen gut geschminkt zur Sache. Unser Testwagen war noch mit dem Frontspoiler erster Generation bestückt, alternativ gibt es mittlerweile auch eine billigere wirkende Spoilerstößstange mit Kühlschlitz für die Bremsen. Die Heckklappe kann jetzt durch einen „echten“ Spoiler ausgetauscht wer-

den. Bei allen Irmscher-Vectra wird ein Kühlergrill à la Vectra 2000i 16 V eingebaut. Um die breite Gürtellinie zu betonen, werden Blenden auf die unteren Flächen der Hecktüren gepflastert.

Insgesamt harmonisiert das Irmscher-Outfit nicht ideal mit der eiförmigen Grundform – doch sind Geschmackserkenntnisse verschieden.

Auf der Motorenseite belief es Opels Haustuner bei einem Spezialauspro, das für sechs Mehr-PS bürgen soll. Auf dem Leistungsprüfstand erwies sich aber auch dieser Wert als zu niedrig ge-griffen: Statt 121 waren 130 PS auf der Rolle. Die Fahrleistungen rissen aber trotzdem nicht nach oben aus. 210 Spitze und 9,4 Sekunden auf 100 km/h maßen unsere Tester, auf der Verbrauchsstrecke gab der Irmscher-Opel sich mit 9,9 Liter/100 km als Kostverächter.

Wir nehmen das Vierspeichen-Lenkrad mit integrierten Hauptasten zur Hand und gehen mit dem 25 Millimeter tiefer gelegten Wagen auf Fahrt. Die „schmalen“ Reifen, die auf Wunsch durch Gummis des Kalibers 205/45 auf 16 Zoll-Sterndesign-

Räder ersetzt werden können, tragen wesentlich zum guten Geradeauslauf bei. Sehr neutral auch das Fahrverhalten auf ebener Straße, mangelhaft dagegen der Komfort auf kurzen Wellen, wo Nickschwüngen den Spaß stören. Die Irmscher-Kurse:

- Motorkit (121 PS) 602 Mark.
 - Karosserie-Kit (wie Test) 4 420 Mark.
 - Sportfahrwerk 508 Mark.
 - Vier LM-Räder (6 J x 15) mit 195/55-Reifen 2092 Mark.
 - Vier LM-Räder (7 J x 15) mit 205/50-Reifen 2124 Mark.
 - Nachschalldämpfer 450 Mark.
 - Sportlenkrad 383 Mark.
- Weitere Infos bei der Irmscher GmbH, 7064 Remshalden.

Für Fließheck-Vectra offeriert Irmscher die-
sen Doppelscheinwerfersatz.



Stufenheck: Heckklappe statt -Spoiler, stilbildendes Raddesign.

al gezogen, hinterläßt die Ausschläge eines Seismographen. Und das kostet das Mantzel-Kraftfutter:

- Motor-Umbau 5 711 Mark.
 - Vier LM-Feigen (16-Zoll) mit 205/45-Reifen 3 340 Mark.
 - Fahrwerkskit (35 mm tiefer, Sport-dämpfer) 961 Mark.
 - Frontspoiler und Schweller 614 Mark.
 - Montage und Nacharbeiten für Fahrwerk und Räder 575 Mark.
 - Anbau und Lackieren der Kunststoffteile 840 Mark.
- Weitere Infos zum „M 2000“ bei Mantzel, Zum Eisenhammer 3, 4200 Oberhausen, Tel.: 02 08/2 40 78. Das Beispiel Nummer drei kommt von Irmscher, der



Am Heck entsorgt ein standesgemäßes Doppelrohr.



Die Speichenfelgen gibt es in den Größen 6x15 und 7x15.

den 1, Tel.: 0 71 51/70 02-0.

Last but not least zum Produkt von **Serie 1**. Seit April 1986, also ähnlich lang wie die Kollegen von SFJ, operiert die von zwei Opel-Händlern am Niederrhein gegründete Gesellschaft in Sachen Opel-Tuning. Beschränkte man sich zunächst auf optische Veredelung, kam beim neuen Vectra erstmals auch Motor-Tuning dazu. Die Leistungsstufe „S 1“ verspricht 142-145 PS, möglich gemacht durch überarbeitete Ventile und Kanäle, Abplänen des Zylinderkopfes, Erhöhung der Verdichtung auf 10:1, Spezial-Nockenwelle, geänderten Saugrohr und Krümmer und geändertem Steuergerät. Bei der Überprüfung der Leistung waren tatsächlich 143 PS abrufbar, nur machte sich die Kraft später auf der Uhr nicht bemerkbar. So liefert der Vectra aus Kalkar mit 212 km/h nur um zwei Einheiten schneller als der 13 PS schwächere Irmischer, beim 0-auf-100-Wert war er mit 9,3 Sekunden nur ein Zehntel flotter. Die Gründe dürfen zum einen in einer nicht

optimalen Aerodynamik, zum anderen in der unruhigen Laufcharakteristik liegen. Das Triebwerk ruckt und bockt beim Beschleunigen aus der Leerlaufdrehzahl und wird bei hohen Touren zusätzlich brummig. Dazu kommt eine in der Mittel-lage unexakte Lenkung und ein zu Stuckerneigungen tendierendes Fahrwerk. Das Vierspeichenvolant ist so nah an den Fahrer gerückt, daß er zum Aktivieren der entrückten Lenkstockhebel die Hände vom Lenkrad nehmen muß.

Die auffälligen Karosserieanbauteile mit dem BMW M3-ähnlichen Heckspoiler sind im Gegensatz zu SFJ aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Die Verarbeitung der mit dem Fahrzeug verschraubten Teile stellte uns nicht völlig zufrieden. Die Heckschürze flatterte bei hohen Geschwindigkeiten und der Heckflügel hing in der Mitte durch.

Summa summarum muß bei Serie 1 noch Feinschliff einkehren. Die Preise:

- Karosserie-Kit 2173 Mark.
- Sportauspuff 498 Mark.



Serie 1: GFK-Anbauteile, Flügel à la M 3, geschlitzte Heckschürze.



Prüfstand-Test: Stunde der Wahrheit für die Motoren.



Das schwarzpolierte Serie 1-Kreuzspeichenrad (7 J x 15).

- Tieferlegungssatz (35-40 mm) 368 Mark.
 - Stoßdämpfersatz 498 Mark.
 - Motorumbau 4 826 Mark.
 - Vier LM-Felgen (7 J x 15) mit 195/50er-Reifen 1 678 Mark.
 - Sportlenkrad 398 Mark.
- Mehr Infos bei Serie 1 Auto-Technik und -Design Postfach 1145, 4192 Kalkar, Tel.: 0 28 24/46 61.

Unser Gesamtfazit: Der SFJ ist der harmonischste und schönste, der Mantzel der extremste, der Irmischer der solideste und der Serie 1 der verbesserungswürdigste Vectra. An einer Feststellung kommen jedoch alle nicht vorbei: Es ist verdammt schwer, ein schon sehr gutes Auto noch besser zu machen.



Streifenhörchen: Ob positiv oder negativ – CD Design fällt auf.

Wenn CD-Spieler ans Tunen gehen

Mit den großen Vier-er-serer Vectra-Tuning-Besicht sind den Spiel-möglichkeiten noch lange keine Grenzen gesetzt. Ein wahrer Paradiesvogel, der zu seiner bunten Befiederung steht, ist der Wagen von **CD Design** aus Haan bei Düsseldorf. Da die Firma als Tochterunternehmen eines Folienherstellerebetriebes entstand, wurde auch mit der Verwendung von Dekorstreifen nicht gespart. „Very special“, nennen die Herren um Ulrich Müller ihr Layout, das durch einen mit schwarzer Folie angelegten Lufteinlaß in der hinteren Tür besonders wichtig wirkt. Der Aerodynamik-Set selbst besteht aus in Wagenfarbe lackiertem Frontgrill, Frontspoiler mit DE-Nebelscheinwerfer, Seitenschweller mit zusätzlichen Türblättern, in die die potemkinischen Lufteinlässe mit Dekorstreifen eingezeichnet werden, tablettförmigen Heckspoiler und fettem Heckstoßfänger. Der Bausatz wird an Original-Befestigungspunkten und mit einer speziellen Klebtechnik angebracht, zusätzliche Bohrungen sind nicht nötig.

Die CD-Spieler rührten den Motor nicht an, konnten aber der Versuchung des Fahrwerkstunings nicht widerstehen. Das sind zunächst



Überflüssiger Schriftzug, schwarze Heckblende.

feinpolierte Räder (4 Loch) in silber und anthrazit, entweder im Fünfstern-Design (6 J x 15) oder Kreuzspeichenlook (6 J x 14 und 7 J x 15). Die Innenspiegel betragen jeweils 38 Millimeter. Im Interieur fällt ein mutig gestyltes Vierspeichenlenkrad auf, das gut zur Hand liegt, und mit 398 Mark in gängigen Preisregionen angesiedelt ist. Der auffälligste Karosserie-Kit aller Vectra schlägt mit stattlichen 3 407 Mark zu Buche. Nur spontan Begeisterte dürften diese Investition, zu der für Montage und Lackierung noch einmal 1 947 Mark dazukommen, nicht scheuen. Die Adresse: CD Design, Pfalzstraße 1-7, 5657 Haan 1, Tel.: 0 21 29/55 60 62.

Tuning ab Werk – das ist eine von immer mehr Herstellern beherzigte Devise. Zu nennen seien nur Mercedes (Sportline), BMW (M-Pakete) und Saab. Auch für den Vectra gibt es ein werksseitiges Body-Tuning, für dessen Entwicklung General Motors European Parts and Accessoires (Europäische Teile und Zubehör-



Tuning ab Werk: Vectra mit Anbauteilen vom Händler an der Ecke.



Mattig-Vectra: Unter Heckspoiler und seitlichen Türbeplankungen litt die Eleganz der Urform.



Eines der besten Volants: Indianapolis-Dreispelchenrad.

Abteilung) zuständig ist. Das hört sich gewaltig an, ist aber nicht. Der Opel-Freund muß nur zu seinem lokalen Händler gehen, um im sogenannten „Opel Shop“ die für Stufen- und Schrägheck angebotenen Teile in Augenschein zu nehmen. Bei dem von uns zum Vectra-Happening geladenem Fahrzeug, einem harmlosen 1.6i, waren folgende Accessoires angebaut: Frontspoiler (257 Mark), Seitenverkleidungen rechts und links (zusammen 570 Mark), Heckspoiler mit Mittelsteg (320 Mark), und Heckschürze (314 Mark). Die Preise verstehen sich ohne Lackierung und Montage. Leichtmetallfelgen (51/2 J x 14), bekannt aus anderen Opel-Modellen, schlagen mit 296,40 Mark pro Rad aufs Konto. Die Offerten für den Fließheck-Vectra sind fast identisch, nur kosten hier Heckschürze und -spoiler 702 statt 634 Mark.

Passgenauigkeit und Verarbeitung waren erwartet erstklassig, durch die mittlere Abstützung dürfte der Heckspoiler selbst der hartnäckigsten Waschstraßenbürste trotzen. Was fehlt, ist die Eleganz, die durch die hochbeinige Erscheinung des Serienfahrwerks

zusätzlich schmerzlich konstatiert wird. Werks-Veredelung in Sachen Vectra – eine nicht unbedingt empfehlenswerte Sache.

Unser vorletztes Exempel des nicht zu leugnenden Vectra-Kultes kommt aus dem Süden Deutschlands. **Mattig**, bekannt geworden durch extrem breite Kadett Limousinen- und Cabrio-Umbauten, hat sich ebenfalls auf Optik und Fahrwerk konzentriert. Es wird ein kleiner und großer Karosserierbaustück angeboten. Für 1083 Mark wird ein geänderter Frontgrill, ein Tritt-

leistensatz mit vier Türbeplankungen und ein fast aufdringlich wirkender Heckspoiler ausgegeben. Wir empfehlen das dezente Geflügel „Typ A“ für 228 Mark.

Unser Testwagen verfügte über den ohne Montage 2 223 Mark teuren, großen Bausatz, zu dem zusätzlich Spezial-Front- und Heckspoiler-Stoßstangen kommen. Alle Teile bestehen aus PFM, einem glasfaserverstärktem Kunststoff. Das Finish der Teile bewegte sich nicht ganz auf SFJ- oder CD Design-Niveau. Bei einer kurzen Testfahrt konnte



Auf der IAA erstmals gezeigt: Rotlackierter, mit Rippen überzogener Ansaugkasten beim Lexmaul-Vectra mit Stoßaufladung.



Lexmaul-Fließheck: Mit Tieferlegungssatz (398 Mark) und BBS-Wheels zum Stückpreis von 795 Mark.

auch das um 40 Millimeter tiefer gelegte Fahrwerk (364,80 Mark) nicht überzeugen. Schlechter Geradeauslauf und indifferentes Handling ließen keine rechte Freude aufkommen. Ob ein Straßen-Rennfahrwerk (50 mm tiefer, mit Koni-Renn-dämpfern, Preis 996 Mark) da Besserung schafft, konnte nicht geklärt werden. Was hat Mattig noch im Programm? Da wären Stahlfliegen im Loch-Design (8 x 15 mit ET 28), Preis für vier Räder: 336 Mark. Aber auch 6x14, 7x14, 6x15 und 7x15 sind greifbar. Imposant wirkt das 456 Mark teure Mattig-Doppellendrohr mit zwei 83 Millimeter breiten Türen. Edelstahl-Fächerkrümmer für 798 Mark und Doppelscheinwerfersatz für 570 Mark runden das breite Angebot ab. Alles weitere bei Mattig Opel Sport, 8395 Hauenberg, Tel.: 0 85 86/20 44.

Nicht vergessen werden sollen die langjährigen Opel-Tuningexperten von **Lexmaul**. Die in 6074 Rödermark, Senefelderstraße 31, Tel.: 0 60 74/9 88 98 sitzende Firma bietet ein auch für den Kadett GSi und Omega 2,0i lieferbares Power-Kit an. Dank einer Nockenwelle mit hydraulischen Stoßeln und Absorptionsendschalldämpfer mit 76 Millimeter dickem Endrohr werden 130 PS freigemacht. Inklusive Montage kostet der Spall 1980 Mark. Ein Fächerkrümmer aus Edelstahl (699 Mark) läßt vier weitere Pferde frei. In Vorbereitung ist ein Ansaugkrümmer für eine Stoß-Aufladung, die zu einem leichten Ladereffekt führt und beim Serienmotor sieben, in Verbindung mit dem erwähnten Leistungskit zehn Mehr-PS herauskitzelt.

Thomas M. Imhof,
Franz Hoffmann