

TEST
Opel Vectra 2000 4 x 4 16 V

Schaukasten

Beim neuen Topmodell der Vectra-Reihe zieht Opel alle Register: Vierventilmotor, Allradantrieb, das Ganze sportlich drapiert und zu einem marktgerechten Preis.

Wohl dem, der über einen umfangreichen, gut sortierten Baukasten verfügt. Geht es um Antrieben, Karosserien, Achsen und Motoren jonglierend, vermögen damit die geschickteren unter den Modellplanern der Autoindustrie wahre Wunder zu vollbringen. Gewissermaßen im Handumdrehen wird aus einem braven, nützlichen Familienauto ein talentiertes, hochtechnisiertes Sportgerät, aus ursprünglich knapp kalkulierten Großserienprodukten werden Exklusiv-Varianten für Minderheiten, denen es auf die Mark nicht ankommt.

Das Baukastenspiel, das dem Virtuosen nicht nur wert-



volles Produkt-Image, sondern auch veritable Gewinne einbringt, beherrscht bekanntlich niemand so perfekt wie die Japaner. Doch auch die europäischen Hersteller lernen schnell. Opel zum Beispiel: Vom windschnittigen Calibra auf Vectra-Basis über den vierventiligen Senator bis hin zum 360 PS starken Biturbo-Omega, made by Lotus, schickt man sich derzeit an, das Letzte aus einem klug angelegten Modellbaukasten herauszuholen.

Der gerade vorgestellte Vectra 2000 4 x 4 16 V paßt da bestens ins Bild, das verrät schon die Analyse der ausufernden Modellbezeichnung. 16 V, man ahnt es, steht für den Vierventil-Vierzylinder, der bereits im Kadett 16 V Anerkennung erntete. 150 katalysatorgesäuberte PS aus nur zwei Liter Hubraum sind in der Tat eine reife Leistung und sichern dem Opel-Motor in der Zweiliter-Klasse eine Spitzenposition. Auch das 4 x 4, gängiges Kürzel für Allradantrieb, ist ein Baustein aus der bereits bekannten Opel-Palette und verdient sich schon in der sportlich wenig ambitionierten 115 PS-Version des Vectra Test-Lorbeeren. Ein Visco-Element, über ein Planetengetriebe vom Motor mit Drehmoment versorgt, verteilt hier die Kraft auf Vorder- und Hinterachse – bei maximaler Traktion zu 73 Prozent nach vorne, abnehmend bei zunehmendem Schlupf der Vorderräder. Damit das serienmäßige ABS optimal wirken kann, unterbricht eine hydraulische Kupplung beim Bremsen den Antriebsstrang zur Hinterachse, die sich konstruktiv baukastenfreundlich am Omega orientiert.

Das Ganze taucht Opel in dezente Sportlichkeit. Offener Grill und Spoiler vorne, Schürzen seitlich und ein kleiner Bürzel hinten, dazu Leichtmetallräder mit Breitreifen (195/60 R 15 V), innen Sportsitze und Lederlenkrad – klassische Attribute am Rande der Halbstar-

ken-Herrlichkeit, die Opel innen mit Holzleisten an den Türen aufzuwerten versucht. Um des sportlichen Feelings willen gibt es außerdem noch geringfügig straffer abgestimmte Federn und Dämpfer am ansonsten unverändert vom schwächeren 4 x 4 übernommenen Fahrwerk.

Ein solches Paket verspricht schon auf dem Papier gehobene Fahrerlebnisse und hohe fahrdynamische Kompetenz. Die Realität kann diesen Vorstellungen folgen, wenn auch mit Einschränkungen. Da der Vectra in dieser Topform beachtliche 1329 Kilogramm auf die Waage bringt, darunter etliches an rotierenden Massen, tut sich

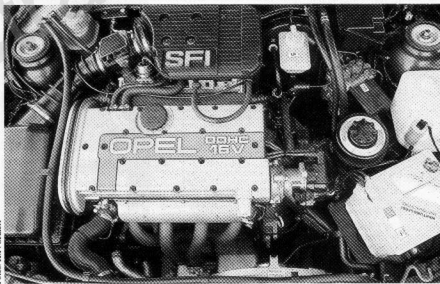
der 150 PS-Motor natürlich schwerer als im 290 Kilo leichteren Kadett 16 V. Das rauht seinem Temperament das Überschäumende. Ungeachtet dessen reicht das Gebotene aber, um den Vectra-Fahrer mit üppigen Leistungsreserven auszustatten, die auch sportliche Gelüste vollauf befriedigen dürften. Schon bei mittleren Drehzahlen wirkt die 16 V-Maschine munter und kraftvoll. Dreht man über 4500/min hinaus, entwickelt sie einen zweiten Wind, der bis zur Drehzahlgrenze (6600/min) kaum nachläßt. Die damit einhergehenden Fahrleistungen liegen mitten im aktuellen GTI-Bereich, auch die Elastizitätswerte (Be-

schleunigung in den großen Gängen), in denen sich die wohlthuende Drehmomentcharakteristik des Opel-Vierventilers ausdrückt. Vorteilhaft wirkt sich hier auch das sauber angepaßte Fünfganggetriebe aus. Die Höchstgeschwindigkeit (214 km/h) erreicht der Vectra im Fünften bei Nenn-drehzahl (Drehzahl der höchsten Leistung), die gleichmäßige Abstufung der unteren Gänge sichert kraftvolle Anschlüsse beim Hochschalten. Eine etwas präzisere Schaltung könnte das Vergnügen an diesem Handgriff freilich noch steigern.

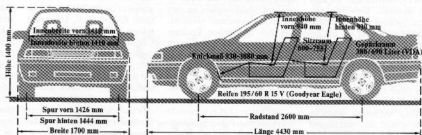
Dies ist eines in einer Reihe von Details, die, gemessen am hohen Anspruch dieser Vectra-



Das gewohnte Vectra-Cockpit zielt beim 16 V ein Sportlenkrad. Der Vierzylinder mit 150 PS wurde vom Kadett 16 V übernommen. Seine Attribute: lautstark und durchzugskräftig



Fotos: H.P. Scaferri



Karosserie

Ausreichend geräumig und sportlich ausgestattet, ordentliche Verarbeitung, großer Kofferraum, gute Funktionalität

Antrieb

Kräftiger, drehfreudiger Vierventilmotor mit aufdringlicher Akustik und mäßiger Laufkultur, sportlich abgestuftes Fünfganggetriebe, sehr gute Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch

Fahreigenschaften

Leicht untersteuerndes Kurvenverhalten mit hohen Sicherheitsreserven, erstklassige Traktion unter allen Bedingungen, guter Geradeauslauf, etwas indifferente Lenkung, standfeste Bremsen

Fahrkomfort

Straffe Federung mit mäßigem Schluckvermögen auf kurzen Unebenheiten, bei hohen Drehzahlen lautes Motorgeräusch, Sportisitze mit gutem Seitenhalt

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer, Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassensteuert mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Thermostatisch gesteuert, elektrisch betätigter Kühlerventilator, Elektronische Kraftstoffinspritzung (Bosch Motronic M 2.5). Geregelter Dreiwegkatalysator.

Leistung 110 kW (150 PS) bei 6000/min, spezifische Leistung 55,1 kW/l (75,1 PS/l). Hubraum 1998 cm³, Bohrung x Hub 80 x 86,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, Maximales Drehmoment 196 Nm bei 4800/min. Mittlere Kolben geschwindigkeit bei Nenndrehzahl 17,2 m/s. Ölhalt Motor 4,5 L, Kühlsysteminhalt 7,2 L, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

Kraftübertragung

Permanenter Allradantrieb bei Viscocouplung und elektronisch gesteuertem Lamellenkupplung, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I, 3,550, II, 2,366, III, 1,480, IV, 1,130, V, 0,890, R, 3,330. Achsantrieb 3,420:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 37,0 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querslenker, McPherson-Federbeinen, Gasdruckstoßdämpfern, hinten mit Schräglenker, Miniblockfedern, Gasdruckstoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Bosch), Folgenreife 6 J x 15.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,30, Stirnfläche A 2,04 m², Luftwiderstandsindex $c_w \times A$ 0,61. Sitzfläche vorn/hinten 500/480 mm, Normsitzraum 680 mm, Wendekreis rechts/links 11,3/11,4 m, Lenkerdurchmesser 380 mm, Tankinhalt 65 L, Leertgewicht 1329 kg, Gewichtverteilung vorn/hinten 56,2/43,8%, zulässiges Gesamtgewicht 1765 kg, Zuladung 436 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1300 kg, ungebremst 650 kg, Dachlast 100 kg.

Wartung

alle 15 000 km
Ölwechsel alle 15 000 km

DIN-Verbrauch

Bei 90 km/h 6,8 L/100 km
Bei 120 km/h 8,3 L/100 km
Stadtverkehr 11,5 L/100 km

Test-Werte



Fahrleistungen

0-80 km/h	6,3 s
0-100 km/h	9,3 s
0-120 km/h	12,9 s
0-140 km/h	18,3 s
0-160 km/h	25,4 s
1 km mit stehendem Start	30,4 s
Elastizität	
60-100 km/h (IV. Gang)	10,5 s
80-120 km/h (V. Gang)	15,8 s
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h



Testverbrauch

Superbleitrac	
minimal	9,2 L/100 km
maximal	13,5 L/100 km
Durchschnitt	11,6 L/100 km



Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung um Steud	42 N
Lenkung bei Fahrt	17 N
Kuppelpedal	70 N
Gaspedal	20 N
Bremspedal kalt	450 N
Bremspedal warm	680 N



Bremsweg

aus 100 km/h kalt	43,9 m
(Verzögerung 8,8 ms ²)	
aus 100 km/h warm	46,5 m
(Verzögerung 8,3 ms ²)	

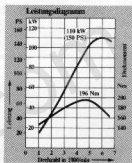
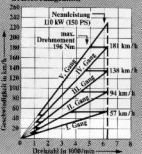


Innengeräusch

Standgeräusch	50 dB(A)
Bei 50 km/h	59 dB(A)
Bei 100 km/h	69 dB(A)
Bei 150 km/h	71 dB(A)
Bei 160 km/h	76 dB(A)



Getriebediagramm



Ausstattung, Preise, Kosten

Grundpreis DM 40 890,-
Testwagenpreis DM 42 700,-

Serienausstattung

Antiblockiersystem
Außenpiegel links und rechts elektr. betätigt und beheizbar
Bordcomputer
Leiderlenker
Leichtmetalleifen
Servolenkung
Sportisitze
Zentralverriegelung

Zusatzausstattung

Fensterheber elektr. betätigt 1520,-
Schiebedach mech. betätigt* 950,-
Schiebedach elektr. betätigt* 1200,-
Metall-Lackierung* 540,-
Vorderisitze beheizbar 426,-
Wärmedämmendes Glas* 320,-

*im Testwagenpreis enthalten

Steuer

31 Monate steuerbefreit

Hauptpflicht

(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1432,-

Teilkasko

(Typklasse 32, Regionalklasse R1, ohne Selbstbeteiligung) DM 363,-

Vollkasko

(Typklasse 23, Regionalklasse R2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100-Prozent-Prämie) DM 1874,-

(Preise Stand 1.12.1989)

Version, den letzten Schliff noch vermissen lassen. Weitere fallen in die Sparte Laufkultur. Ein kräftig trompetender Auspuff, ab 5000/min überläutet von scharfen Dröhngeräuschen, muntert allenfalls kurzfristig auf, über längere Strecken wirkt das ermüdend. Die bei hohen Geschwindigkeiten überforderten Türdichtungen mischen dann noch deutlich vernehmbare Windgeräusche bei, dazu leichte Getriebegeräusche im Schiebebetrieb. All das verleihd dem Spitzen-Vectra eine eher derbe Note.

Ein wenig trägt zu diesem Eindruck auch das straffere

Fahrwerk bei. Speziell Querfügen bekommen die Insassen hart zu spüren, aber auch andere kleinere Straßenebenheiten werden nur noch mäßig absorbiert. Mit zunehmender Geschwindigkeit verbessert sich jedoch das Schluckvermögen der Federung, so daß es sich mit dem Gesamtkomfort, am sportlichen Maßstab gemessen, durchaus leben läßt.

Die Paradedisziplin dieses Fahrwerks zeigt sich bei forcierter Fahrt auf kurvenreicher Strecke. Im Handling, begünstigt durch eine nur leicht ausgeprägte Neigung zum Untersteuern, qualifiziert sich der

Vectra als echte Sportlimousine. Der hoch angesiedelte Grenzbereich und die kräftigen Bremsen tun das ihre, daß das Fahrvermögen auf der sicheren Seite bleibt. Die ausgeprägte Fahrstabilität geht auch bei abrupten Manövern nicht verloren. Auf plötzliches Verzögern in Kurven etwa reagiert der Vectra nur sanft, mit leichtem Hineindrehen zum Innenrand. Seine 4 × 4-Vorzüge spielt er naturgemäß vor allem auf nassem und glattem Untergrund aus. Aber auch bei griffigem Belag sind sie hier von Vorteil. Wer die frontgetriebenen 16 V-Modelle mit ihren

Traktionsmängeln und heftigen Antriebsinflüssen in der Lenkung kennt, wird den Segen des Allradantriebs ganz besonders zu schätzen wissen. Denn damit läßt sich selbst in engen Kurven die Leistung mühelos in Vortrieb umsetzen, wenn auch nicht gänzlich frei von Einflüssen auf die im übrigen etwas indifferente Lenkung.

Der Aufpreis für den Allradantrieb errechnet sich beim Vectra 2000 mit 4290 Mark, was die Endsumme dann auf stolze 40 890 Mark anschwellen läßt. Was am üblichen Vectra-Niveau gemessen auf den ersten Blick astronomisch er-



Auf dem losen Untergrund läßt sich die Leistung wirkungsvoll in Vortrieb verwandeln. Nur der 4 × 4-Schrittzug verrät das Allradmodell



Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Opel Vectra 2000 16 V	Opel Vectra 2000 4x4	Audi 90 Quattro 2.3 E	VW Passat G 60 Syncro
Motorbauart/ Zylinderzahl	R/4*	R/4	R/5	R/4
Hubraum	cm ³ 1998	1998	2309	1781
Leistung	kW (PS) bei 1/min 110 (150) bei 6000	110 (150) bei 6000	110 (136) bei 5700	118 (160) bei 5600
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min 196 4800	196 4800	190 4500	225 4000
Länge × Breite × Höhe	mm 4430 × 1700 × 1400	4430 × 1700 × 1400	4393 × 1695 × 1397	4573 × 1704 × 1432
Leergewicht	kg 1248	1329	1293	1320
Zul. Gesamtgewicht	kg 1675	1765	1680	1840
Reifengröße	195/60 R 15 V	195/60 R 15 V	195/60 R 14 V	195/55 R 15 V
Testverbrauch	L/100 km 10,5	11,6	12,5	12,5
Fahrleistungen				
0-100 km/h	s 9,2	9,3	9,5	9,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h 218	214	204	216
Preis	DM 36 600,-	40 890,-	45 395,-	43 600,-

* R=Reihenmotor; (Preise Stand 1.12.1989)

scheinen mag, entpuppt sich bei näherem Studium des Gebotenen als reelles Angebot. Zu den bekannten Vorzügen der ausreichend geräumigen und sauber verarbeiteten Vectra-Stufenheckkarosserie kommt hier eine umfangreiche technische Aufrüstung, inklusive Servolenkung und ABS, garniert von einer keineswegs kleinlichen Serienausstattung. Bei der Konkurrenz jedenfalls kostet so etwas mehr, wie die Beispiele von Audi (90 Quattro 45 395 Mark) und VW Passat (Passat Syncro 43 600 Mark) belegen. Zu wünschen bleibt noch etwas Feinschliff im Detail. Erst dann könnte dieser Vectra mehr sein als die billigere Alternative.

Wolfgang König ▷