

Agipstein, Bootbesitzer und Carverfreunde Mitte Opel als Zielgruppe für den Allrad-Vectra ins Auge. Leicht verunsichert blicken motorisporzion orientierte Opel-Käufer auf diese Antriebsoption. Denn viele von ihnen haben schon Erfahrungen mit starken Fronttrieben und durchdröhrenden Antriebsrädern, empfinden aber eine ausgeprägte Scheu vor Motorflügelan-Hartmaschin auf der letzten Urlaubsfahrt über die

koben für Allradtechnik oder Lenkmaul-Tuning besser angelegt sind.

Ein näherer Blick auf die 4x4-Mechanik im Opel wird Technikfreunde durchaus verblüffen und den Gedanken an Wornwagen schnell verschaukeln. Denn die Techniker in Rüsselsheim haben sich einigen Aufwand geleistet, um die Hinterräder ins Antriebsgeschehen einzubinden – oder bei Bedarf auch abzukoppeln.

Wie mit der hinteren, bei größer werdenden Drehmomentdifferenzen der Achsen, wie sie bei einseitigem Schlupf an den Vorderreifen auftreten, mehreren Druck und Temperatur in der Spinnzone rasche zu. Die verfestigte Silikonmasse sperrt die Kupplungsmembran gegenwärtig, im gleichen Maß steigt der Krafttransfer an die Hinterräder.

Mit einer insbesondere technischen Gag verbesserten die Antriebsröhre in Rüsselsheim

Vergleichstest: Lexmaul-Vectra mit 160 PS gegen Vectra 4x4 mit 150 PS



OF, we go

Tuner Lexmaul und das Werk bieten zwei attraktive Arten, sich das Vectra-Fahren zu veredeln. Lohnt es sich, sein Geld für Mehr-PS und Sportfahrwerk zu investieren oder aber in einen traktionsfördernden Allradantrieb?

Alpenkässe gezeigt, daß Leistung gar nicht so sehr die Frage ist, wenn es im ersten oder zweiten Gang um die Spitzkurven geht? In Regionen, wo Autos fahren, noch nichtig Spiel macht, scheint Traktion das Codeswort für Fahrspaß zu sein. Warum sollte man es also nicht mal mit 150 PS genug sein lassen und dafür in den Antriebs investieren?

Tuner Lexmaul winkt ab. Da schneipet der Sportfreund gar zwei Dutzend Kilogramm mit sich herum. Und mit einem sonst abgestimmten Fronttrieber-Fahrwerk scharen die Pferde auch nicht mehr so ungestüm mit dem Hüften. Die Investition in ein paar PS mehr verspricht eine weit bessere Roadie.

Die sport Auto-Tester sind diesen Argumenten nachgegangen, um herauszufinden, ob die rund 4000-Mark Mehr-

Die Verteilung des Antriebsmoments auf die Vorder- und Hinterräder übertrugen sie einem Planetenradgetriebe, das mit einer Viskopkupplung zusammenarbeitet und mit der Motor/Getriebe-Einheit verblockt ist. Die Viskoppele verblockt die Balance der Antriebskräfte bei Bedarf bis zu 100 Prozent auf die Hinterräder, wenn die Vorderräder auf glattem Untergrund durchdrehen trochen. Von der Antriebskraft entlastet, können die Vorderreifen nun ihre gesamte Seitenführung für Lenkmanöver zur Verfügung stellen. Doch auch oberhalb dieser Schwelle läßt sich jede gewünschte Momentenverteilung realisieren.

In der Viskoppele verblockt sich außen- und innenverlaufende Lamellen ab. Die einen sind mit der Vorderachs-Antriebswelle kraftschlüssig, die andere

das Bremsverhalten des 4x4. Auf das Planetenradwerk setzen sie eine hydraulisch gesteuerte Kupplung. Sie koppelt die Hinterräder beim Bremsen über 20 km/h vom Antrieb ab. Damit ist die Gefahr Überbremsender Hinterräder und damit eines ausbrechenden Hecks gesamt, schließlich sind die Hinterräder Bremsmoment des Motors entbinden. Der Vectra 4x4 verhält sich so, wie es sich für ein besseres Auto gehört. In Kurven schließt er unter Bremswirkung unterbremsend nach außen, instabil sich einpendeln. Er bietet souveränen leicht beherrschbar.

Durch den Kunstgriff namens Trennkupplung ersparten sich die Entwickler auch Modifikationen im verbleibend eingebauten Antriebsstrangsystem. Es ist das gleiche wie beim Fronttrieber.

Neu: Nissan 300 ZX Twin Turbo



