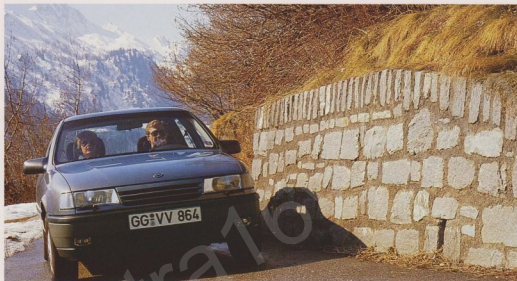


VECTRA

4 x 4

MIT STARKER TECHNIK
ÜBER DIE SCHWEIZER PÄSSE.



OPEL 

AM START: FORTSCHRITTLICHE ALLRADTECHNIK.

15. 3. 1990. In aller Frühe sind wir heute in Rüsselsheim gestartet. Jetzt, am frühen Nach-



mittag, tauchen die Alpen vor uns auf. Die dazwischenliegende Autobahnstrecke hat unser Vectra 4x4 so souverän gemeistert, wie wir es von ihm erwartet haben. Der eigentliche Test, die fahrtechnische Herausforderung, beginnt jetzt, auf den Schweizer

Pässen, den berühmten Hochgebirgsstraßen mit Serpentin und unbefestigten Teilstrecken, Steigungen und Gefällen, Eis und Schnee. Genau die richtige Strecke, um unsere vielseitige 4x4-Limousine auf Herz und Nieren zu prüfen.

1. Etappe ist der 2287 m hohe Julierpaß. Durch extreme

Haarnadelkurven wird er uns ins „Schneeloch“ Engadin bringen, hin zu unserem ersten Ziel: St. Moritz, dem beliebten Treffpunkt für Jet-set und Ski-Fans.

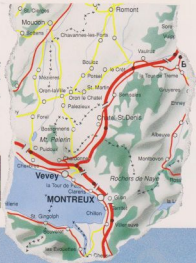
Dann steht der Bernina-Paß auf dem Programm, eine obligatorische Strecke für alle, die von grandioser Bergwelt fasziniert sind. Vorbei an Gletscher-



seen, Drei- und Viertausendern geht's nach Italien, dem Endpunkt unserer Teststrecke.



Eine fein ausgeklügelte Route, die unserem Vectra 4x4 „Höchstleistungen“ abverlangen wird.



DIE HERAUSFORDERUNG BEGINNT.

Los geht's: Der Julierpaß liegt vor uns. Endlose Serpentinien hinauf in schroffe Hochgebirgsregionen. Je höher wir kommen, desto enger werden die Kurven. Rechts steile



Berghänge, links tiefe Schluchten. Der Vectra ist in absoluter Hochform: Jetzt bewährt sich das gute Durchzugsvermögen des drehmomentstarken Motors. Und hier, wo es auf



gute Kurvenlage ankommt, zeigt sich auch, daß das Fahrwerk mit Schräglenkerhinterachse und Einzelradaufhängung vorne optimale Sicherheit garantiert. Der Vectra bewahrt jederzeit seine optimale Kurvenlage.

Kleine, steile und steinige Wege führen von der Hauptstrecke ab hinauf in die Höhe.

Willkommene „Sonderprüfungen“ für unser Testfahrzeug: grober Schotter, sandiger Boden, hier und da Schlaglöcher. Genau der richtige, kritische Untergrund, wenn man über ein starkes Fahrwerk und soliden Allradantrieb verfügt. Und das werden wir gleich einmal testen: Wir geben kräftig Gas, lassen die Kupplung

kommen und ... der Vectra 4x4 zieht mit minimalem Schlupf an. Das übliche Prasseln der kleinen Steinchen am Bodenblech bleibt so gut wie aus. Keine Probleme.



„Die Paradedisziplin dieses Fahrwerks zeigt sich bei forcierter Fahrt auf kurvenreicher Strecke.“ (auto motor sport, Nov. 89)

**auto
motor
sport**

RÜTTELTEST MIT BRAVOUR BESTANDEN.

Die phänomenale Traktion des Vectra 4x4 wird durch permanente und vollautomatische Allradtechnik möglich: Die Antriebskraftverteilung zwischen den Achsen wird durch eine Viskose-Kupplung optimal auf den jeweiligen Fahruntergrund abgestimmt.

Rückweg von unserer Teststrecke: Über Schotter geht's durch Kurven den Weg wieder hinab. Auf dieser „Route fatale“ würde sich der Nachteil anderer allradangetriebener Fahrzeuge schnell bemerkbar machen: das Risiko, mit vier blockierenden Rädern alle Seitenführungskräfte zu verlieren. Beim Vectra 4x4



aber ist das Bremsen kein Problem. Eine zusätzliche hydraulische Trennkupplung entkoppelt die Hinter- von der Vorderachse und verhindert damit ein gefährliches „Überbremsen“ der Hinterräder.



„Sein Allradantrieb – bei trockener Straße werden 75 % des Antriebs vorn erzeugt, bei extremen Verhältnissen kann er sich aber auch zu 100 % nach hinten verlagern, beim Bremsen wird der Hinterradantrieb abgekoppelt – erwies sich auch auf nicht sehr einladenden Straßen als erstklassig.“ (Sport Auto, Februar 90)

4x4 UND ABS. SICHERER KOMMT MAN KAUM DURCH EIS UND SCHNEE.

Natürlich wird der Hinterradantrieb nur beim Bremsen abgekoppelt. Sobald wir von der Bremse gehen, schaltet sich der Antrieb der Hinterachse automatisch wieder zu. Die Bremswirkung des Motors wird also

auf alle vier Räder übertragen.

Von dieser hervorragenden Technik unterstützt, fährt unser Vectra 4x4 die Haarnadelkurven des Julierpasses genauso mühelos wieder hinab, wie er sie raufgeklettert ist. Und bei soviel Sicherheit läßt sich der Blick in die abgrundtiefen Schluchten sogar genießen.



St. Moritz – unser 1. Etappenziel ist erreicht. Früher mußten die Menschen hier wegen des Schneereichtums und der unbefahrbaren Wege überwintern. Heute ist das Überwintern in St. Moritz chic und ein Sport. Auf den Straßen der Umgebung haben Schneeketten normalerweise fast das ganze Jahr

über Saison. Wir werden natürlich keine benutzen, schließlich wollen wir ja die Wintertauglichkeit unseres Vectra 4x4 testen.

Am nächsten Morgen Start zur zweiten Etappe: Es geht in Richtung Nationalpark, erst auf asphaltierten Straßen, dann auf kleineren Wegen, unbefestigten Pisten, die der Vectra 4x4 in

bewährter, sicherer Manier bewältigt. Plötzlich Schnee auf der Fahrbahn, direkt vor einer engen Kurve – normalerweise eine kritische Situation. Wir stoppen kurz, fahren langsam an, die 4x4-Technik des Vectra reagiert sofort. Die Räder wühlen nicht durch den Schnee, sondern greifen fest in den Untergrund;



„Ein besonderes Element ist die zwischen Verteilergetriebe und Viskose-Kupplung befindliche Trennkupplung, die bei Bremsungen über 25 km/h den Hinterradantrieb in Sekundenbruchteilen abkoppelt und so den Allradler in seinem Fabrverhalten wie einen Frontantriebler reagieren läßt, so daß der Wagen beherrschbar bleibt.“ (Skiläufer, Januar 90)

problemlos geht's bergauf.

Bergab wird die Strecke auch noch eisig. Aber auf diesem glatten Untergrund verteilt sich die Bremskraft des Motors so auf alle vier Räder, daß es keine Rutschpartie wird. Und daß die ABS-fähige Allradtechnik unseres Vectra 4x4 uns zusätzlich zur Bremswirkung des Motors auch das Bremsen auf vereister Fahrbahn ermöglicht, ist schon ein sehr beruhigendes Gefühl.

„Die Schneeketten könnten getrost zu Hause bleiben, wären sie nicht vom Gesetzgeber auf einigen Alpenstraßen vorgeschrieben.“ (Hupe, Januar 90)

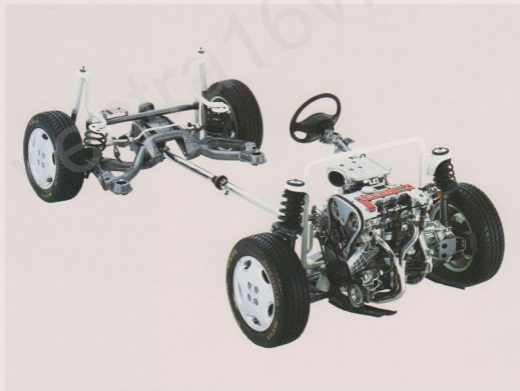
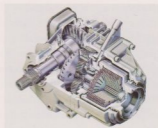


VECTRA 4x4. TECHNIK, DIE BEGEISTERT.

Das Antriebskonzept des Vectra 4x4 besteht aus permanentem Allradantrieb mit Schräglenkerhinterachse und Einzelradaufhängung. Eine Viskose-Kupplung macht eine variable Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse möglich und paßt sich jedem Straßenzustand automatisch an. Sie führt der Vorder- bzw. Hinterachse jeweils exakt so viel Kraft zu, wie diese gerade braucht, um den Schlupf auf Sand, Schnee, Eis oder Schotter so gering wie möglich zu halten.

Das System ermittelt in Sekundenschnelle die optimale Verteilung der Antriebskraft. Auf trockener Straße wird der Vectra 4x4 beispielsweise zu 75 % über die Vorderräder angetrieben, im Extremfall können aber auch die Hinterräder bis zu 100 % der Antriebskraft übernehmen.

Eine hydraulische Lamellen-Trennkupplung sorgt für prompte Trennung der Verbindung, falls Bremsstabilität erforderlich wird. Und das in Zehntelsekunden. Das serienmäßige ABS kann dadurch im Bedarfsfälle ungehindert wirksam werden.



Das Fahrgestell des Vectra 2000 4x4 mit dem 2.0i-16-V-Motor.

DER VECTRA 4x4: SOUVERÄN, KRAFTVOLL UND KOMFORTABEL.



17. 3. 1990. Auf zur dritten und letzten Etappe unserer Testfahrt. Über den 2382 m hohen Bernina-Paß soll es bis nach Bergamo gehen. Noch einmal über Serpentinaen, Steigungen, Gefällstrecken, Schotterpisten und Sandwege. All diese „Hindernisse“ meistert unser Vectra 4x4 lässig und souverän.



Relaxed und gut gelaunt genießen wir die Landschaft und unser Auto. Bei all unserer Begeisterung über die innovative Allradtechnologie des Vectra 4x4 hätten wir nämlich fast vergessen, daß er auch eine sehr komfortable Reiselimousine ist. Mit einem form-schönen, funktionellen Cockpit, ergonomischer Innenausstattung

mit Sportsitzen und höhenverstellbarem Fahrersitz überzeugt der Vectra 4x4 auch in der Disziplin Reisekomfort. Alles in allem ist der Vectra 4x4 wohl eine nahezu konkurrenzlose Alternative für alle die Autofahrer, für die modernste Allradtechnik heute kein Luxus, sondern die sicherste und komfortabelste Art

des Reisens ist. Die ganze Klasse dieses Fahrzeugs, das ganze Fahrvergnügen, das der Vectra 4x4 bietet, sollte man – im wahren Sinne des Wortes – selbst „erfahren“. Vereinbaren Sie beim freundlichen Opel-Händler einen Termin für eine Probefahrt mit dem Vectra 4x4, und erleben Sie Technik, die begeistert.





Die Abbildungen in diesem Prospekt enthalten teilweise auch Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.

Der Inhalt entspricht dem Stand bei Drucklegung. Über inzwischen vorgenommene Produktänderungen informieren Sie Ihr Opel-Händler. Druckfarben geben den wirklichen Farben nur annähernd wieder. Gezielte Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können Fahrzeug-Angebot, -Technik und -Ausstattung abweichen.

ADAM OPEL AG, Rüsselsheim

