

TEST

Opel Vectra GT 16 V

Blitz blank

Opel poliert den Vectra auf. Eine neue 16 V-Version ersetzt das erfolgreiche Topmodell Vectra 2000. Mehr Feinschliff und ein niedrigerer Preis sollen die Marktchancen des flotten Vectra verbessern.





Mit dem Vectra ist es wie mit allen Renaults: 1,7 Millionen Kunden – und es unterscheiden sich bisher für den Vectra und seinen britischen Zwilling Vauxhall Cavalier – können sich nicht trennen. Doch wie sieht es mit den 25.000 unter dem Namen des des Vectra 2000 vertrieben?

Offiziell will man inzwischen auch bei Opel, daß der beschriebene Anteil des Topmodells am Vectra-Erfolg von gerade 1,7 Prozent seine Gründe hat. Die Mischung stimmt nicht. Der Vectra 2000 war zu unangelegen und, mit rund 41.785 Mark, schlicht zu teuer. Im Marktprogramm fiel er zwischen alle Gänge.

Da eroberte der zweite Anteil von vornehmlich vierverprecher. Der Nachfolger mit der Modellbezeichnung GT 16V kostete nämlich nur noch 28.900 Mark, also fast so wenig wie sein Vorgänger. Zwar wurde die Ausstattungsanforderung gegenüber dem Vectra 2000 großzügig abgesenkt, doch die Holzlimmen an den Türen oder Kapplitzen im Innenraum ließ sich angesichts des Mindestpreises nicht verzichten. Wenn nicht, bleibt immer noch die Möglichkeit, einen guten Aufpreis zu erzielen.

Grunds bekommt der 16V-Kunde dagegen eine Dreifach-ABS, die bei allen anderen Vectra-Modellen nur gegen Aufpreis zu haben ist, beim Vorgänger dagegen überhaupt nicht angeboten wurde. So gibt es den Vectra GT 16V ausschließlich als Pflichtausstattung, das ist ein Vorteil über das populäre Stadtbäckchen, sondern über das selbsterhellende Hecklicht verfügt. Daß diese Heckleuchte, ausgestattet aller Geräuschdämpfer, die verstellbar ist, liegt auf der Hand: Eine große Heckklappe und die umklappbare Rückbank (mechanisch getätigt) eröffnen kombiähnliche Beladungsmöglichkeiten.

Im Übrigen trägt auch die Schwingachsauslenkung alle

Merkmale der nun Herbst vorgestellten Facelifts. Neue Bugschürze und neue Grill, beides in Wagenfarbe, Mann eine umgestaltete Plastikhaube zwischen den Rückleuchten mit Grillfalten sind die markanteren Merkmale. Die sportiven Elemente der GT-Version beschränken sich, natürlich davon, aufgehängte Schwellerleuchten und einen kleinen Spoiler am Heck, beides ohne tiefere Bedeutung.

Wichtig ist da schon die Ausarbeitung der Vertriebsunterstützung. Alle Vectra-Modelle verfügen künftig über ABS-Remsen und Servolenkung. Das erhöhten Anforderungen in der Ausstattungsliste (insgesamt fünf) Rohrverdrängungen in den Türen und Gurtverankerungen an den Vorderseiten Rechnung. Für den Fahrer-Airbag im US-Format, ab Frühjahr 1993 in Serie, würde dessen beschriebene 800 Mark berechnet, ein Beifahrer-Airbag soll ab Herbst 1993 lieferbar sein.

Die Zusatzkosten des GT beschränken sich auf ein seriell verfügbares Sportpaket, drauf aber insgesamt, sechs Leuchtenmodifikationen mit Bezeichnung des Dimension 19/90/VR 13. Auch ein Bordcomputer gehört dazu, da kann man, alles in allem, nicht meckern.

Abermals war es ja nicht die Ausstattung, welche die Attraktivität des bisherigen Vectra 2000 beeinträchtigte. Die Ursachen lagen zweifellos tiefer. Sein unakzeptabler Anteil und die Größe des Fahrzeuges entsprechen weder dem Preis noch dem Anspruch. Gerne hätte sich folglich auch die teils überhöhten Neuerungen des GT 16V.

Deshalb war es gefragt, was dem prinzipiell unveränderten Vierverprecher Modifikation an ein Zylinderkopf und Einleitkammer einstrichen, beides zur Verlagerung des Drehmomentes. Auch die dickere Pleche

Modelljahr 1993: neue Luft, Bugschürze in Wagenfarbe



betrieben: Opel-Vierzylinder mit 150 PS

Der 16-V-Motor gibt es nur in der Fließheckkarosserie



Motorleistung wurde optimiert, was eine erhebliche Drehmomentsteigerung bewirkt. Dazu kommt, zwecks Verfestigung der Drehschleieranlage, bessere Motorlager. Schließlich wirkt auch ein Fahrwerk die Seite zur Verbesserung der Umgruppierung beitragen. Die Abstimmung der neuen GT-Version liegt einzig Hiltbrunner unter der des Vectra 2000.

Doch ein solches Leistungssteigerung am Ende auch etwas kostet, darf man bei Opel sicher voraussetzen. Die Frage ist nur, wieviel, und hier gibt der Testwagen eine überzeugende Antwort. Kein Zweifel: Wer den alten Vectra 2000 kauft, dem müssen die Verbren-

ger in Laufkultur und Komfort ab Notizen nachgeben. Wer ihn jedoch nicht kauft, dem dürfte der neue Vectra GT 16 V in dieser Preisklasse keinerlei Bedenken entstehen.

Es stimmt schon, daß der 16-V-Motor jetzt in den oberen Drehmomentbereich weniger schließt und auch noch etwas weniger stark beschleunigt. Der gesamte Innenperimeter, der Drehmoment bei Tempo 100, weil bei Tempo 120, beschleunigt es. Doch nichts ist kritischer als etwas anderes, und speziell bei hohen Drehmomenten ist es 2000er wird das Motorgeräusch noch immer ab erhebliche Störgeräusche entstehen.



Sportliche, straff, aber bequem

Auch am anderen Ende der Drehmomentkurve sind nur Teilstränge zu verzeichnen. Das Fahrwerk bei hohem Fahrt ist jetzt zwar weniger fest, aber immer noch fest genug. Im Vorlauf mit der üblichen Schaltung liegt ein Ölwanneindruck der einen etwas ungeliebten, wenn auch kraftvolles Antriebs.

Kraftlos in der Tat: Der Testwagen beschleunigt in nur 8,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, in 22,4 Sekunden auf Tempo 180, was er den Vorgänger um jeweils eine Sekunde übertrifft, obwohl die Leistung des überholbaren Vierzylindermotors nominal bei 150 PS (110 kW) verbleibt. Unverändert bleiben dagegen die vergleichsweise bescheidenen Einsparwerte. Sie verraten, daß sich auch in der Leistungscharakteristik nicht viel ändert.

Nach wie vor besitzt der Opel-Motor hohe Drehmomente,

am richtig zur Seite zu kommen. Unter 4000 U/min fließt der 16-V-Bonus gut, erst darüber, bis zum Limit von 6700 U/min, zeigt er sich immer noch beeindruckendes Temperament. Und so erstaunlich sind die Verbrauchswerte. Trotz dreifacher Fahrweise erreichen sich ein Testverbrauch von nur 9,2 Litern pro 100 Kilometer. Bei gemächlicher Gänge werden sogar Werte unter acht Litern registriert.

In seiner Leistungsklasse ist der Vectra GT 16V damit weitgehend konkurrenzlos, nicht jedoch in seiner Fahrwerkskapazität, die auch nach der jüngeren Überarbeitung nur guten Durchschnittpunkt erreichen. Zwar sind sie den beiden Fahrleistungen ohne Zweifel gewachsen, doch es fehlt auch an Flexibilität in der Abstimmung.

Das gilt weniger für die Federung, die jetzt nicht mehr hart, sondern nur noch sportlich straff und damit akzeptabel erscheint, sondern bereits vor allem der Handling. Überflüssig Untersteuern in Kurven, kombiniert mit relativ hohen Lenkkräften, prägen das Fahrverhalten und lassen den Vectra reichlich unhandlich erscheinen. Dazu kommen deutliche Antriebsverluste. Was der Lenkpräzision und Abstimmungslinien der besten unter den Sportlimousinen dieser Klasse ist der Vectra jedoch nicht als gutes Stück entfernt.

Damit können man sich leicht noch abfinden, wenn nicht Opel selbst die Entscheidung für den Vectra GT 16V ausdrücklich anzufragen würde: Im Frühjahr 1995, so die offizielle Ankündigung, kommt der Vectra V6. Mit Leistungslimitation, 2,5 Liter Hubraum und 170 PS (125 kW) Drehmoment (Seite 48) kommt er nur 2995 Mark mehr, Wolfgang Klein

Datenschalt auf Seite 48

2

Mit einem Verbrauch von 9,2 Litern auf 100 km ist der Vectra 16 V in seiner Klasse konkurrenzlos. In anderer Beziehung ist er jedoch nicht

