



TEST

Opel Vectra V6

Potz Blitz

Opel poliert sein Image mit einem blitzsauberen Sechszylindermotor auf. Der 2,5 Liter große und 170 PS starke V6 soll vor allem der Mittelklasse-Limousine Vectra zu neuem Glanz verhelfen. Die Sechszylinderversion gibt es zunächst nur mit Automatik. Der Preis: 45 923 Mark.

V6



Auch ein Massenhersteller wie Opel lebt nicht von Bestands-Becken-Autos: Wenn Hauswerkzeug ist zwar gut fürs Geschäft, aber fürs Image nicht nicht gut genug. Deshalb muß es und so nachgefragt werden: mit einem schwarzen Calibra Turbo-ans oder mit appetitlicheren Aufbauten in Form eines Astra Cabrio.

Aber warum Opel Polster, dass die Mittelklassebewerber Vaux ist seit 17. März auch mit Sechszylinderantrieb zu haben. Der neue Vectra-Opel wird nur mit Sechszylinderantrieb angeboten, im schrittweise unter anderem mit Fahrer-Airbag, ABS, Cassette-Radio, Zentralverriegelung und elektronischer Traktionskontrolle (ETC) ausgestattet und kostet mit Schaltgetriebe (erst ab Juni lieferbar) 41.900 Mark, mit Automatik 45.900 Mark.

Hohe Stückzahlen sind da nicht drin, aber Klaus Häfeli, verantwortlich für das Vectra-Marketing bei Opel, gibt dennoch von „vier bis fünf Prozent Verkaufserlöse innerhalb der Modellreihe“ aus und erhofft sich von der „Angeforderte Kraft der V6-Version eine Aufwertung für die gesamte Opel-Palette“. Mehr bedeutet deshalb wurde der Vectra V6 schon ein halbes Jahr vor dem Verkaufsstart nachgeordnet.

Schiel! Warum nur wegen einem Motor? Und warum? War Opel nicht bereits einmotorig und kontrolliert Sechszylinder, der in Omega und Senator eingegliedert wird? „An einem völlig neuen Triebwerk hat kein Weg vorbeigeführt“, erklärt Richard Zickhoff, Leiter der Motoren- und Antriebsstrangsabteilung in Rüsselsheim, „denn der alte Sechszylinder ist in etwa seiner langen Beweiszeit nicht für den Querschnitt in Fronttriebern wie dem Vectra geeignet.“

Was Zickhoff noch verschwiegen: Auch in den Bag des neuen, aber weiterhin mit Hauswerkzeug versehenen Omega (Debit 1994) hinein der alte

Sechszylinder nicht mehr gepult, weil der Omega der zweiten Generation eine rundere und kleinere Frontpartie erhält.

„Um Platz zu gewinnen“, klar Zickhoff, „auch der neue Sechszylinder benötigt ein V-Motor werden, möglich mit einem schmalen Zylinderkopf.“ So kamen Zickhoff und seine Mitarbeiter auf einen von der üblichen 60 Grad-Norm abweichenden 54 Grad-V6 – nicht gerade die beste Voraussetzung für kleine Laufbahnen, aber durch einen geschickten Massenvergleich und eine optimier-

te Motorabstimmung merkten Sie in der Laufbahn praktisch keinen Unterschied“, versichert der Entwicklungsleiter.

Und der Motor läuft, was der Entwicklungsleiter verspricht. Ohne Vibrationen oder Drehmomentbecken durch die 2,0 Liter große Vierwand-V6 leichtfüßig hoch und hält mit seiner Laufbahn vor allem jene Opel-Fahrer auffordern, denen noch die nahe Gangart der Zweiliter-Vierzylinder in den Ohren brummt. Ein völlig getriebelosen Leichter ist der 170 PS (125 kW) starke Sechszylinder zwar nicht, aber die bei voller



Widerstand im Sechszylinder: Der Vectra V6 gibt sich äußerlich wohlfühend damit



Tacho bis 3600 U/min mit zusätzlicher Skalierung für Tempo 30-200 km/h



Automatik mit drei Programmen, gut auf den V6 abgestimmt



Trotz Sechszylinder-
motor kommt im Astra
V6 kein echtes Über-
kippgefühl auf. Schuld
daran sind die guten
Wind- und Akustikge-
räusche sowie das un-
komfortable Fahrwerk.

Foto: Image Markt AG / Jochen



Der Opel-V6 lässt
sich nicht nur
gut an, sondern
spielt auch gut
mit. Der Ölpe-
stal ist nur
beim Erreichen,
aber schwierig
wieder einzufallen



Auch am Auspuff kann man
den V6 erkennen

Beschleunigung mindestens
das Ausagerflische werden
beizwangs, als wenig auspla-
den, sondern sind eine Beglei-
musik, die durchs neue Cha-
rakter des Triebwerks paßt.

Nach frapperender als die
Leistung ist die Leistungs-
charakteristik des neuen V6.
Zwar wird das maximale Dreh-
moment von 237 Nm erst bei
4200/min erreicht, aber bereits
bei 1800/min, also knapp über
Leerlaufdrehzahl, stehen schon
140 Nm zur Verfügung. Würd
Power der Opel-Vierzylinder
boten, zeigt auch ein Vergleich
mit dem zweifachen 2,8 Li-
ter-V8-Motor von VW. Trotz
größerem Hubraum bringt es
aber nur vier PS mehr Lei-
stung und ein geringfügig höhe-
res Drehmoment (235 Nm) bei
gleicher Drehzahl.

So ist es denn kein Wunder,
wie gut der zweifachenmarkte
Opel-Motor mit der Getriebe-
automatik harmonisiert. Der V6
hängt richtig langsam am Gas,
unabhängig auf hartem Pech-
druck mit mechanischen Ge-
schwindigkeit und Motorleistung
in der Automatikversion Fahr-
leistungen, die in dieser Klasse
höchsten Niveau sind. Vorwiegend
auf 100 km/h sprintet der 1521
Kilogramm schwere Astra V6
in 8,5 Sekunden, und auch die
Höchstgeschwindigkeit von
210 km/h macht dem Hitz im
Markenbild alle Ehre.

Nach anfänglicher: Die na-
hezu perfekte Abstimmung von
Motor und Getriebe gewährleistet
höchsten Automatikkomfort.
Denn die Vierzylinder-Automatik
schaltet verhältnismäßig schnell
und bei Bedarf – etwa bei Kick-
down oder Drücken des Sport-
programms – über einen punk-
tisch zu benötigten Kraft im
Wählhebel – auch sehr
spontan.

Für die Vorlieben der
Handarbeit will bis Juni auch das
neue Leistungsschaltgetriebe
(Typ F 25, ausgelegt für bis zu
250 Nm Drehmoment) fertig
sein. Ein von auto motor und
sport bereits geführter Preis-
typ überzeuge mit hause, pa-

ziem Schaltnetz und marktrei-
er Ökostrom selbst bei ge-
rühmtem Drehmoment mit
1800/min im fünften Gang.

In puncto Verbrauch sollten
jedoch keine Wunder erwartet
werden, trotzdem von Opel voll-
ständig getrimmten Eco-
Tech mit besonders hohen
Verdichtung (10,8:1) und aus-
geklügeltem Motor-Management (Bosch Motronic 2.8).
11,5 Liter Super bleiben pro
100 Kilometer sind zwar für eine
Automatikversion mit Sechszylinder-
motor nicht unüblich, Sparspotential
nach unten ist nicht vorzuziehen.
Denn unter neun
Liter zu kommen ist praktisch
unmöglich, während bei korrek-
tem Fahrweise schon mal über
14 Liter durch die Dampfung
manövriert.

Mit dem Verbrauch kann
man überleben, die Abstriche,
die beim Komfort gemacht
werden müssen, fallen da viel mehr
ins Gewicht. Denn das ist die
Fluch der guten Tat: Durch die
Getriebeleistung des V6-Motors
hört man erst, was für ein lautes
Auto der Astra auch ist.
Besonders nervend sind die
starken Windgeräusche, die ab
120 km/h aufkommen, unter-
maß vom lauten Abheben der
Reifen und gelegentlichen
Klappen der Karosserie.

Auch die Fahrverhaltens-
einstellung paßt überhaupt nicht zu
dem Charakter des Astra
Motor und Automatikgetriebe
verhören. Sie ist viel zu straff,
wenigste es, auf dem Norbay-
ring eine neue Distanz hinstellen,
und nicht viel Positionen
möglichst beugen von A nach B
zu befordern. Auffällig auch die
Koppligkeit, bedingt durch
den schweren Sechszylinder im
Bug, die der Astra V6 spürbar
weniger handlich wirken läßt als
die Vierzylinderkonkurrenz.

Fazit: ein ansehnlicher
Motor, der neue V6 von Opel. Nur
fehlt zum Aufstieg in die Ober-
klasse noch das dazu passen-
de Auto.

Thomas Fischer

(Standort auf Seite 30)

19

