

RAZVEJANOST

Vectra – umetno, računalniško ime že samo po sebi simbolizira hitro premikanje, gibčnost vozila. Okinčana še z oznako 2000 4x4 16 V pa vectrina različica oznanja, da vozi v vse

bolj priljubljenem športnem srednjem avtomobilskem razredu.

Vzpon v to, za kupce vabljivo okolje je pri vectri potekal po vseh pravih lepega vedenja. Na svet je prišla sredi leta 1988 – kot ličen, skladen in moderen limuzinski nadomestek že močno postarane ascone. Še v istem letu so ji motorno moč speljali tudi k zadnjima kolesoma. Minulo jesen pa so v njen nos – kot najzmogljivejšo možnost – posadili še šestnajstventilski dvolitrski motor, natanko takšen, kakršnega je moč najti tudi v »dirkaško nabrušenem« kadettu iste znamke. Kombinacijo štirikolesnega pogona in šestnajstventilskega motorja so odeli s tudi na videz vpadljivejšo karoserijo, vse skupaj pa so postavili na isto startno črto s podobno gnanim audijem 90, VW passatom G 60, paugeotom 405 MI16 in tako dalje.

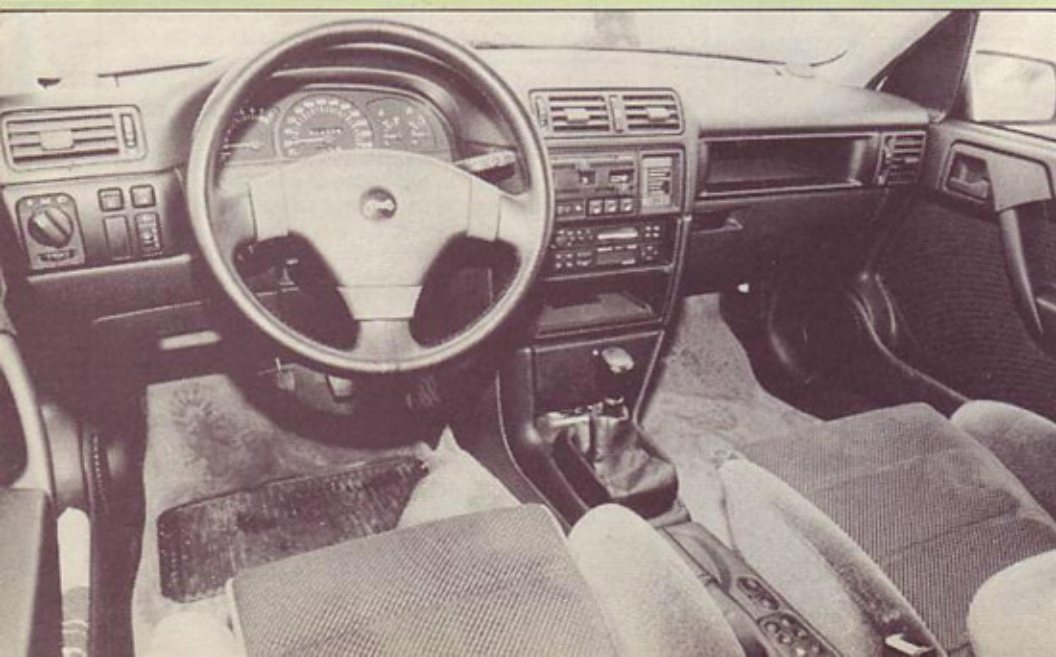
Vrata na vectrini karoseriji so obvezno štiri. To zagotavlja limuzinsko udobje pri dostopu k notranjosti. Ta je tudi pri različici 2000 4x4 V 16 enako radodarna (glede na dolžino in širino potniškega prostora) kot pri ostalih vectrah ter, zaradi upognjene strehe nad zadnjo klopjo, enako skopa s prostorom za glave tam zadaj. Štirikolesni pogon je krivec za rahlo utesnjenejši prtljažnik, pri katerem se, zaradi zvišanega dna, očitno ni bilo mogoče ogniti izboklini, pod katero je rezervno kolo. Ostajata pa dve povečljivi možnosti: ozka od-

prtina za dolge in tanke tovore (na primer za smuči) in deljivo, oziroma v celem pregibno naslonjalo zadnje klopi, pa je pri tej vectri, normno gledano, od 380 do 690 litrov prtljažne praznine (vectra s samo prednjim pogonom: 530/840 litrov).

Se pa vectra 2000 4x4 16V za svoje mesto na vrhu vectrine palete odkupi z zelo dobrima in športno krojenima prednjima sedežema, z usnjem na volanskem obroču in okrog prestavne ročice, z žlahtnim lesom znotraj vrat, z oplovsko temeljito in dovolj zalozeno armaturno ploščo, pa tudi s celo vrsto drugih prijetnosti: na primer z nastavljivima voznikovima sedežema in volanskim obročem, z nastavljivima oprijemališčima prednjih varnostnih pasov, s štirimi zglavniki, z električno gnanima zunanjsima ogledaloma in šipami v vratih, z osrednjo ključavnico, z meglenkami in tako dalje. Dodatke, ki jih je premogel testni avtomobil – pomično streho, potovalni računalnik, ogrevanje sedežev – je potrebno doplačati.

In če vsega naštetega od zunaj seveda ni videti, pa tudi bežnemu opazovalcu ne uide lično in športno dopolnjena karoserijska zunanost: z izrazitejšimi spojlerji na nosu in zadku, z obrobami bočnih pragov, z večjimi zračnimi režami na nosu, z lahkim kolesnimi platišči in z dvojno, oglato izpušno cevjo. Ta vectra hoče biti športna limuzina in tega – tudi če stoji na parkirišču – ne prikriva.

Kokpit: urejenost in usnje



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni — štiritaktni — vrstni — nameščen spredaj prečno — vrtna in gib 86,0x86,0 mm — gibna prostornina 1998 kubikov — kompresija 10,5:1 — največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000/min — največji navor 196 Nm pri 4800/min — ročna gred v 5 ležajih — 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) — glava iz lahke kovine — po 4 ventili za vsak valj — elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M 2.5) — vodno hlajenje — akumulator 12 V, 44 Ah — alternator 980 W — uravnani (tristezni) katalizator izpušnih plinov

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa — enokoltna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh — prestavna razmerja: I. 3,550; II. 2,160; III. 1,480; IV. 1,130; V. 0,890; vzvratna 3,330; diferencial 3,720 — sredinski diferencial z viskozno ter elektronsko vodeno lamelno (ločilno) sklopko — platišča 6Jx15 — gume 195/60 R 15 M+S (continental)

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb — 4 vrata — samonosna karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah — spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, negativni palmer vodenja — zadaj vijčne vzmeti (miniblok), poševna (trikotna) vodila, plinski teleskopski blažilniki, stabilizator — dvokrožne zavore, spredaj kolotne (posebej hlajene), zadaj kolotne, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) — volan z zobato letvijo, servo, 3,25 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,430 m — širina 1,700 m — višina 1,400 m medosna razdalja 2,600 m — kolotek spredaj 1,426 m, zadaj 1,444 m — rajdni krog 10,9 M — teža praznega vozila 1265 kg — dovoljena skupna teža 1765 kg — dovoljena teža prikolice z zavora 1300 kg, brez zavore 600 kg — prtljažnik (normno) 380/690 litrov — posoda za gorivo 65 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 208 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 9,5 s — poraba goriva (ECE): 6,8/8,3/11,5 litra neosvinčenega bencina na 100 km



Vozniku v njej se dobro godi: ker je moč sedež natančno prilagoditi telesnim meram, ker je oprijem telesa zelo temeljit in ker je vidljivost iz vectre že nasploh dobra, vse v njej, namenjeno vozniku, pa pripravno nameščeno. Armatura plošča ima zasenčenosti v korist dovolj nadstreška, vsebuje pa merilnike motornih vrtljajev, hitrosti vozila (z dvema kilometrskima števcema) ter temperature hladilne tekočine in goriva v posodi. Volanski obroč s tremi prečkami je pripravno majhen in debel, le obe stranski prečki so slabo prilagodili dobremu »sedenju« rok med ostro vožnjo. Ugodneje nameščena za takšne reči so pedala, kratka in »hitra« pa je tudi prestavna ročica. Ta — tako kot pri večini oplov — škrtne le tedaj, ko jo silite v vzvratno prestavo. Sicer pa je značilno oplovskih v tej vectri še nekaj reči: na primer potovalni računalnik s preklopnim stikalom na sredinskem grebenu, glavno stikalo luči na vozilu, ki služi tudi osvetlitvi notranjosti vozila, ter že od prej znana pripravna namestitvev vseh stikal in sprožil, vključno z lično-uporabno sredinsko konzolo v celoti.

Limuzinsko počutje tudi ta vectra ne razdaja le z dovolj prostornosti in splošnega udobja, temveč tudi z dovolj številnimi in priročnimi odlagališči za popotne drobnarije. Hkrati pa je vpadljivo pohvalna ▶

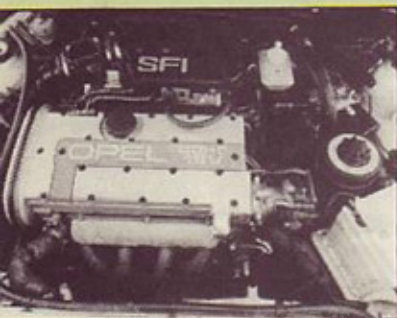
tudi natančna končna izdelava celega atomobila.

Motor v nosu je torej iz kadetta GSi 16V. To je dvolitrski agregat s superkvadratnim razmerjem med vrtinami valjev ter batnimi gibi v njih, s petkrat vležajeno ročno gredjo in z dvema odmičnima gredama v lahki glavi. Ti krmilita po štiri ventile za vsak valj, obešene pod koti 46 stopinj. K natančnosti polnjenja in zgorevanja prispeva tudi Boschev motronic z elektronično za vbrizgavanje goriva in za njegov vžig. Tako opremljen zmogre motor največjo moč 110 kW oziroma 150 KM pri 6000 vrtljajih v minuti ter največji navor 196 Nm pri (razmeroma visokih) 4800 vrtljajih v minuti, upošteva pri tem tudi tristezni uravnavani katalizator v izpušnem sistemu. Motor sodi med prepričljiveše primerke svoje vrste: z ubogljivim hladnim in malce manj ubogljivim vročim vžigom, z opaznim veseljem do vrtljajev in s prepričljivo zdravim zvokom. Ta se je pri testnem avtu rahlo skvaril na račun načetega drobovja v zadnjem izpušnem glušniku, motor sam pa je včasih nezdravo vztrepetal pri približno 5000 vrtljajih v minuti, kar smo pripisovali nelagodju ob ne čisto pravnem neosvinčenem jugoslovanskem bencinu.

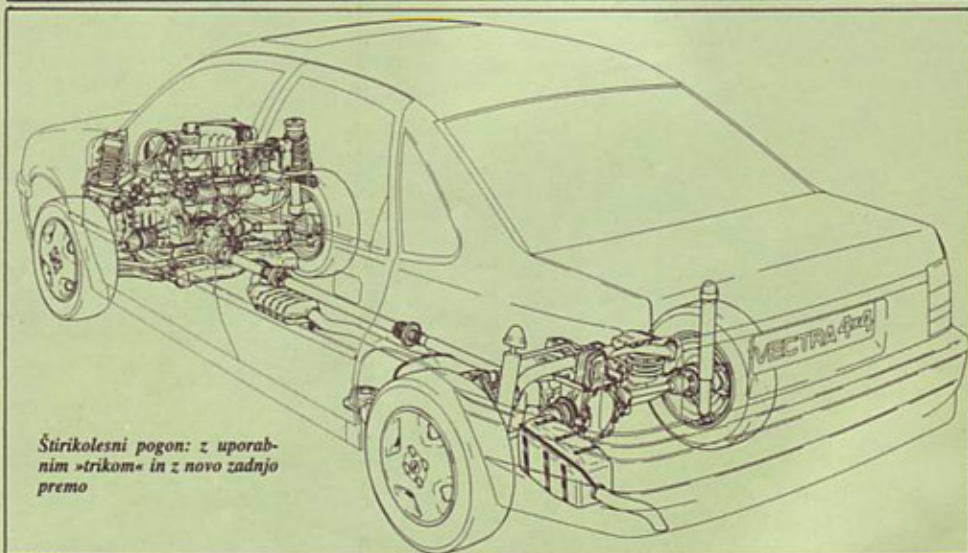
Sicer pa so motorne delovne krivulje izračunane tako, da ta štiri-valjnik zares odločno steče šele nad 3000 vrtljaji v minuti in se do potankosti ubogljivo vrti tudi daleč čez številko 6000, pri kateri zmogre največjo moč. Navsezadnje se tudi prepovedano rdeče polje zanj na merilniku vrtljajev začne šele pri številki 6800, pa tudi to še ni poslednja meja.

Jasno: za povsem tekočo in neoklevajočo vožnjo zahteva ta vectra, tudi zaradi svoje precej obilne teže (1265 kg) sprotna pretikanja v nižje prestave, pa čeprav so ji v precejšnji meri prilagodili tudi menjalnik z v celem kratkimi prestavnimi razmerji in s prav nič varčevanju namenjeno peto prestavo.

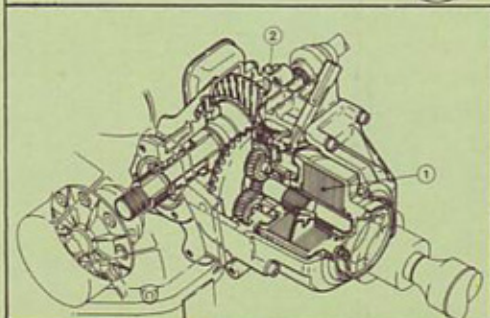
Zaradi napisa 4x4 na zadku so tik za menjalnik namestili razdelilni diferencial s planetnimi zobniki, z viskozno sklopko in s posebnim dodatkom, ki ga je na kratko najbolje oznaniti kot lamelno ločilno



Motor: 16 ventilov in 150 KM



Štirikolesni pogon: z uporabljenim »strikom« in z novo zadnjo premo



Razdelilni diferencial: 1 — viskozna sklopka; 2 — lamelna ločilna sklopka



Prtljažnik: zmanjšan (4x4), toda povečljiv



sklopko. Vloga tega diferenciala je jasna: skrbeti za čim optimalnejšo razdelitev motornega navora med obe pogonski premi. Na povsem suhem in grobem asfaltu, torej ob idealno čvrstem stiku med kolesi in voziščem pripada prednji premi 73, zadnji pa 27 odstotkov motornega navora. Glede na različne okoliščine zmore delež zadnje preme nihati med 15 in 60 odstotki, v skrajnem primeru pa prevzame tudi celoten, torej stoodstotni pogon. Sprotnim spremembam, ki smejo trajati le kak delček sekun-

de, služi viskozna sklopka (z že dostikrat opisanimi lamelami in silikonskim oljem med njimi) v razdelilnem diferencialu.

Dokaj samosvoj Oplov izum pa je lamelna ločilna sklopka ob njej. To nadzira elektronika z mikroprocesorjem, ki se odziva na signale zavornih luči ter s tipali za hitrost vozila in motorne vrtljaje. Sistem deluje s pomočjo črpalke za volanski servoojačevalnik. Ta črpalka vzdržuje pravišnji tlak v posebnem valju, ki pritiska na lamele

in jih tišči skupaj. V takšnem primeru je pogonska vez z zadnjima kolesoma sklenjena. Toda: vsakič, ko voznik med vožnjo in ob hitrosti, večji od 25 kilometrov na uro, pritisne na zavorni pedal, se vez prekine. Med zaviranjem poganja motor samo prednji kolesi, s čimer so se Oplovi inženirji ognili številnim neveščnim reakcijam, s katerimi strežejo zavirani in na vsa štiri kolesa gnani avtomobili. Ko voznik spet popusti zavorni pedal, se pogon zadnjih koles vključi v drobcu časa. Da bi sistem ne bil preveč odvisen od motornega delovanja, so vanj vstavili tudi z ustreznimi ventili opremljen ohranjevalnik potrebnega hidravličnega tlaka, pa vsa reč deluje tudi v primeru, če avtomobil spustite po klanecu z nevžganim motorjem in pri tem zavirate.

Ločilna sklopka pa je v prid tudi mehanikom. Zadošča že, če strokovnjak izvleče pravišnje električno varovalko, pa se mirujoča vectra 4x4 spremeni v vozilo s pogonom na le prednji kolesi, kar dobro dene pri morebitni enoosni vleki vozila, ali pa pri raznih zavorno preskuševalnih in nastavitvenih delih med servisnimi posogi.

Kakorkoli že, ostaja resnica, da se vectra 2000 4x4 16V v najrazličnejših voznih okoliščinah, všteto tudi zelo slabe in nevarno spolzke podlage, obnaša zelo zanesljivo. Hitra vujuganja zahtevajo rahla do-

dajanja volana, ampak to vectro je mogoče vedno tudi povsem zlahka »zagugati« v ovinek in jo potem s pomočjo plina in volana z drsenjem spraviti v vnovično ravnino. Prekinjanja in vnovičnega sklenjanja vezi med motorjem in zadnjima kolesoma – ko voznik zavira – iz avta ni mogoče zaznati. Res pa je, da ostaja vectra med zaviranjem vedno lahkotno vodljiva (tudi na račun dodatka ABS) in brez znakov, po katerih bi zažek silil vstran.

Testni avtomobil je bil obut v zimske gume, meritve z njim pa smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva. Pri tem smo izmerili pospeške z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,4 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 13,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 18,7 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 31,3 sekunde. Največja hitrost je znašala 211 kilometrov na uro (5. prestava, 6200 vrtljajev v minuti), povprečna poraba goriva pa 11,9 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

Dobrim zmogljivostim motorja in prenosa moči se dobro poda tudi čvrsto vzmetenje in blaženje koles. Ta so štirikrat posamično obešena, spredaj tako kot pri vseh vectrah, zadaj pa po vzoru večje hišne limuzine omega. Iz omega so tudi vzmeti miniblok, posebej pa so poskrbeli za skrbno »izoliran« prečni cevni nosilec. Stabilizatorja ob vsaki premi še dodatno preprečujeta odvečne karoserijske nagibe, pa postane vožnja v tej vectri in na zelo slabem vozišču ne samo vzmetno ostra, ampak športno robata v pravem pomenu teh besed.

Kajti ta opel vectra hoče biti takšen avtomobil. Z vsem, kar zmore, se namreč odlično vklaplja v celotno Oplovo paleto: od najskromnejše corse, preko zmernega in hkrati športnega kadetta, preostalih vectrinih različic, kupejevsko sveže calibre do senatorja in omega z oznako lotus. To je skrbno načrtovana in taktično dobro premišljena razvejenost ponudbe. Made by Opel.



Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović