

Ime je umetno. Računalniško. Moderno. Tudi zgovorno. Oznanja tehniko, dinamiko, napredek. Odkriva nekdano ascono in pomeni nov opel srednjega razreda. Med kadetom in omego!

Opel vectra. Na svetu je od lanskega avgusta, sodi med skrbno premišljene in zajetne naložbe General Motorsa v Evropi, z njim so spodrinili uspešen, a prijeten Oplov model ascona.

Vectra sodi v privzdignjeni srednji avtomobilski razred, njeni ponduba pa obsega dve karoserijski obliki (z limuzinsko stopničastim ter s poševnim zadkom), bencinske štirivaljnice od 1,4 do 2,0 litra (75 do 150 KM), 1,7-litrski dizel in enako velik turbodizel (57 oziroma 82 KM), opremo v paketih (GL, GLS, CD in GT), možnost štirikolesnega pogona ter dolgo vrsto doplačilnih dodatkov.

Testni avtomobil je bil klasična limuzinska različica (torej brez vrat na zadku) z dvotiskim motorjem v nosu, z razkošno opremo CD in z (doplačilnim) samodejnim menjalnikom. Z vsemi temi lastnostmi je sodil v zgornjo polovico ugodja, ki je pri vectrah na voljo.

Opel vectra je že na oči prijeten avtomobil. Oblika je namente takto zelo uspešno skladna, da prikrije resnično velikost vozila, piče dodatne centimetre glede na ascono pa sploh. Čiste poteze, gladke površine, skrbno staknjeni karoserijski deli in nežno klin-

Opel vectra 2.Oi CD

V KOT VECTORY

Vrednost in smer: dobro opremljena limuzina z avtomatiko

sta oblika dobro denejo tudi aerodinamiki, zato znaša kolčnik zračnega upora samo 0,29. Pri tem je nos kadettovsko zoobljen, zadek pa omeško privzdignjen, toda pri vektri vzporedno z zavirkom glavne bočne linije. Seveda je vectra v celoti značilna predstavnica modernih oplov pa podobnosti s kadetom in omego sploh noče skriti. Značilnost oplovskega oblik so tudi letve na bokih, odbijača zavijnjena v spojerja, zunanjii ogledali in kolesna platišča.

Bočna vrata so obvezno štiri: z aerodinamično vdrtimi ter s preostalo pločevino »zglašnimi« kljukami, z velikimi koti odpiranja za udoben dostop k notranjosti ter z imenito obdelanimi notranjimi platmi: všečki kljuk, komolčne vdrtine in opornike, radijske zvočnike, skrbno sestavljene obloge in – za voznika – stikalo za električno nastavljanje ter ogrevanje zunanjih ogledal.

Vektrina notranjost je naspol ugledno zasnovana in natančno izdelana. Vdrtine v vratih prispevajo k celotni potniški širini pa tudi notranja dolžina sodi v nadpovprečje njenega razreda. To pomeni, da prostorske stiske ni; le zataj opazno upognjena streha

zniuje višino za glave nad zadnjo klopo. Tudi vozniku je sedež takoj všeč: ker streže z dovolj velikim vzdolžnim pomikom, ker mu je moč (s pomočjo pripravne ročice pod prednjim robom) določati višino, in, ker dovolj temeljito oprime telo, tudi če so sile na ovinkih velike. Armatura plošča je podobna, ampak bolj sveža kot pri ostalih novejših oplovih. Zasenčenje sicer ni najbolj uspešno, je pa vesen pregledna: z velikim merilnikom hitrosti in dvema kilometrskima števcema na sredini, z dobra vidnim merilnikom vrtljajev na levi ter z manjšima merilnikoma temperature hladilne tekočine in goriva na desni strani. Vsa najnujnejša sprožila so zbrana v ročicah ob volanskem drogu, prijetno odebelen volanski obroč s tremi zajetnimi prečkami ugaja rokam in tudi vse drugo, namenjeno vozniku je pripravno dosegljivo in nezmotljivo označeno. Preveč nazaj so namestili le okenska stikala na sredinskem grebenu, vse drugo je tako kot mora biti: vključno z ergonomično sledno odmerjenimi razdaljami med volanom, pedali in prestavno ročico.

Paket CD je jamstvo za bogato opremo: od ure na armaturni plošči do osrednje ključavnice, meglenk, volanskega servoojačevalnika, bralnih luči, štirih zglavnikov, stereo radijskega sprejemnika ter kasetofona in tako dalje. Nastavljava zgornja oprijemališča vseh štirih varnostnih pasov so pri tej različici enako logična kot zavorni dodatek ABS. In, čeprav smo tokrat vozili limuzino, je njen sicer 530-litrski prtljažnik dokaj pravilnih oblik mogoče po kombijevsko prilagajati tovoru s po polovici delivo zadnjo klopo, pa tudi samo s pomočjo osrednje odprtine v zadnjem naslonjalu, namenjene smučem in podobnim predmetom. Pri tem je ze-

lo praktična namestitev zglavnikov, ki niso vtaknjeni v zadnje naslonjalo, ampak v polico za njim, kjer ostanejo tudi, če naslonjalo, oziroma njegovi polovici, zganete. To pomeni, da niso nikoli v napoto. V celoti zganjena zadnja klop pa pomeni tudi 840 litrov prtljažne praznine. Pri tem velja omeniti prtljažni pokrov, ki se odpira vse do zadnjega odprtja, odprt pa obstane v skoraj navpični legi; to zagotavlja dobro dosegljivost prtljažnega prostora.

Enako radodarna je vectra z odlagališči za popotne drobnarje: poleg zaprtega predala pred desnim sedežem, so potnikom na volj še police (večidel obložene z gumo zoper zdrisavanje predmetov na njih)



Različne možnosti: delno ali v celoti zložljiva klop

in predali ob armaturni plošči, v sredinski konzoli, na sredinskem grebenu in v vratih.

In, če pogledamo od znotraj navzven: vidljivost izza volana je dobra na vse strani; tudi med tesno odmerjenimi parkiranjemi in tudi (na račun brisalnikov) v dežju. Le žarometa se zdita prešibka.

Če je vectra 2.0i, je v njem nosu prečno nameščen 1998 kubični motor z lahko glavo, z odmično gredjo v njej ter z Boschevim motronicom nove generacije, ki skrbi za elektronsko vbrizgavanje goriva in za elektronski vžig. Motor testnega avtomobila je bil opremljen tudi z uravnavanim tristeznim katalizatorjem izpušnih plinov. Prav takšen je bil nekemu zahodnonemškemu testniku tako zelo všeč, da ga je oznanil kar za »čokolad-



Red pri hiši: za voznika in sopotnika





no plat» vectre. In mož pri tem sploh ni pretiraval. Motor je ubogljiv, uglajen in zmogljiv. Streže z največjo možjo 85 kW oziroma 115 KM pri 5200 vrtljajih v minutu ter z največjim navorom 170 Nm pri 2600 vrtljajih v minutu. Toda navor je potrebno tudi »videti«, ne le brati o njem. Krivulja navora se – hkrati z motornimi vrtljaji – zelo strmo dviga in le zlagoma spušča. To pa je dober obet za ugodno prožnost tega, sicer v kvadratno razmerje vrtilin in gibov zasnovanega motorja.

Njegove izrazito civilizirane lastnosti postanejo še očitnejše v paru s samodejnim menjalnikom. To je posebej za vectro zasnovana štiristopenjska, elektronsko vodená prestandva avtomatika s premostitveno sklopko (za tretjo in četrto prestavo menjalnika navora). Izdelujejo jo v dveh različicah: k 2,0-litrskem motorju sodi močnejša od njiju, z navorom zmogljivostjo 215 Nm.

Vozniku je na račun ETM (engine-transmission-managment), torej pripadajoče elektronike v motorno menjalniškem sistemu, na voljo sprotno izbiranje med tremi programi: ekonomičnost, šport in zima. Prva dva je moč izbirati z gumbom na tretjega pa z gumbom ob prestandvi ročici. Razlika med programoma ekonomičnost in šport je v vrtljajih, pri katerih avtomatika pretika. Ti so za ekonomičnost pač nižji in gorivu prizanesljivejši, za šport pa višji, v prid končnim motornim zmogljivostim. Program zima avtomatiki prepreči pretikanje v prvo in drugo prestavo, kar omogoča speljavanje s tretjo prestavo. Takšno speljavanje streže sicer zelo slabotnimi pospeški (0-100 km na uro v pribl. 19 sekundah), a dokaj uspešno preprečuje zdravjanje gnanih koles.

Sicer pa ostajajo vozniku na voljo že vsi pri avtomatiki nasprotni znani položaji prestandne ročice, ki ima pri vectri majhno lopatasto zaporo, namenjeno prstom desnice. K avtomatiki sodi tako kot običajno tudi »kick-down« pedala za plin in, jasno, možnost ročnega pretikanja. Ta ostaja tudi v primeru, če elektronika odpove in nastopi zasilni program, ko se avtomatika samodejno pretakne v položaj D (torej, v direktno, četrtu prestavo).

Med našimi meritvami smo uporabljali program sport, pri



Klasičen zadek: velika in prilagodljiva praznina



Prestavna ročica: voznikova zvezza z elektronsko avtomatiko





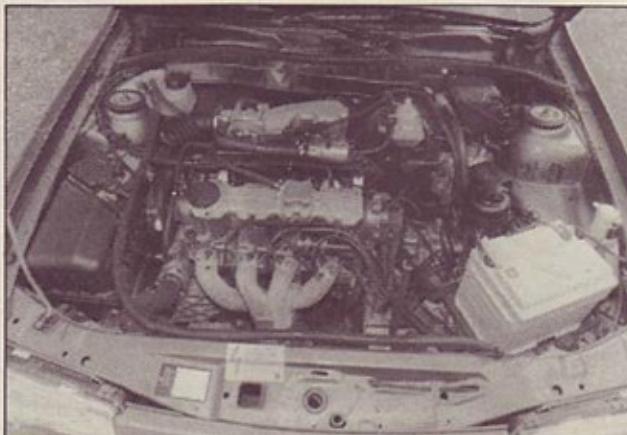
katerem so motorne zmogljivosti najizrazitejše. Ob tem programu pretika avtomatika pri 6200 vrtljajih v minutu, tuk pod številko 6400, kjer se na merilniku začne prepovedano rdeče polje. Vectra je z dvema osebama v avtu, s polno posodo goriva ter z zimsko obutimi kolesi pospeševala takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 8,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,6 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 16,1 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 23,0 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 32,3 sekunde. Med meritvami največje hitrosti smo prezeli omejitve, namejeno kolesnim gumam, in izmerili največjo hitrost 191 kilometrov na uro.

Pri tem gre vnovična pohvala menjalniku: pretikanje je hitro, toda nesunkovito in za voznika komaj opazno. Dovolj

hitro je tudi ročno pretikanje, če se ga voznik pač loti, kar pomeni, da je s to avtomatiko mogoče – na oba načina tudi športno zahtevno voziti.

Vectri že po našem testnem običaju nismo prizanašali. Pa

je vseeno prijetno presenetila tudi s porabo goriva. Skoraj polnih pet tisoč kilometrov smo prevozili s povprečno porabo 9,1 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. To pa je – upoštevaje motorne



Lepa lastnost: dobre zmogljivosti, nizka poraba, katalizator

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 86,0×86,0 mm – gibna prostornina 1998 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5200/min – največji navor 170 Nm pri 2600/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – vžig (bosch motronic ML 4.1) – vodno hlajenje akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 980 W – izpušni sistem z uravnavanim katalizatorjem

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – štiripojenjski samodejni menjalnik s tremi elektronsko vodenimi programi (=ekonomičnost/šport/zima) – prestavna ročica na

gleh, položaji: P-R-N-D-3-2-1 – prestavna razmerja: I. 3,672; II. 2,098; III. 1,391.; IV. 1,000; vzvratna 4,022; diferencial 2,400 – platišča 5 1/2J×14 – gume (testni avto) 175/79 R 14 M+S (continental)

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna trikotna in vzdoljava vodila, vzemni nogi, negativni polmer vodenja, stabilizator – zadaj poltoga prema, prečno povezana vzdolžna vodila, mini-blok vijačne vzmeti, (plinski) teleskopski blazilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, spredaj posebej hlajene, servo, ABS, omejevalnik mo-

či zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zoboto letvijo, servo, predstava 18,0:1 – 3,4 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 1,426 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1120 kg – dovoljena skupna teža 1685 kg – dovoljena teža prilikice z zavoro 1350 kg, brez zavore 500 kg – prtljažnik (normno) 530/840 litrov – posoda za gorivo 61 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 193 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,0 s – poraba goriva (ECE): 6,0/7,5/10,8 litra neosvinčenega bencina na 100 km

zmogljivosti – prav zares »čokoladna« lastnost tega avtomobila.

Pa ni zmogljiv samo motor. Enako kot voznikovim zahtevam in vozilu v celoti je tudi njegovo podvozje. Spredaj vzmetni nogi s prečnimi in vzdolžnimi vodili ter z negativnim polmerom vodenja, zadaj pa poltoga prema s prečno povezanimi vzdolžnimi vodili in mini – blok vijačnimi vzmetimi, stabilizatorja spredaj in zadaj, natančen in servoovan volan ter štiri kolutne zavore, spredaj oplemenite s posebnim hlajenjem, v celoti pa še z ABS, se seštevajo v zanesljivo lego na ovinkih, v preprtičljivo vztrajanje v ravni smeri, v odločna zaviranje ter v kompromisno vzmetenje, ki je enako po volji športnejšim vožnjam in počutju potnikov v vozilu. Vectra zahteva med hitrimi vijuganjimi le zelo nežno dodajanje volana, obenem pa nikoli ne presenetiti z zadkom, ki bi hotel biti hitrejši od nosu. Ta avtomobil je moč voziti zelo hitro in obenem zelo zanesljivo. Pa je vectra 2.0i CD tudi po tej plati »čokolada na kolesih«.

• • •

Vectra, ime, je izmišljeno. Beseda »vectory«, v naslovu, prav tako! Zapisal sem jo ne kot victory, zmago, ampak kot vektor, vectro. Besedna igra v koraku s časom. Pa tudi z zmagošlavjem Opla, ko gre za vectro, avtomobil. Kajti to je dober in sodoben izdelek.

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULović