



Test:

OPEL VECTRA TURBO 4x4

NOVA MERILA

V zadnjih letih ime Opel čedalje bolj blesti. Nič čudnega, saj so strokovno podkovano osebje, kreativnost, ki se kaže v njihovih izdelkih in visoka merila, ki jih narekuje močna konkurenca - porok za naprednost te avtomobilске tovarne, ki deluje pod okriljem ameriške firme General Motors. Opel iz Rüsselsheima pa je glavni krivec za to, da morate po novem tudi ime "vectra" izgovarjati z večjim spoštovanjem.

Ne verjamete? "Spoštovanje, pa nova merila," boste rekli, "pa saj opel vectra ni kakšen ferrari!" To ravno ni, pa vendar, če bi kdo še pred tremi leti razlagal o šeststopenjskem menjalniku, potovalnem računalniku in 204 KM v 2,0-litrskem štirivaljniku, vse pa v limuzini srednjega razreda, bi ga gotovo razglasili vsaj za sanjača. Ker pa je čas ob Oplovi "podpori" udeležil tudi to iluzijo, je treba o vectri turbo vsekakor govoriti z do ločenim spoštovanjem, saj ta avtomobil postavlja povsem nova merila v svojem razredu.

Lani so vectri poleg kozmetičnih popravkov, ki vdičujejo nova odbijača, masko na nosu, nove luči in prenovno notranjost, namenili tudi - že leto prej v calibri predstavljeni - najzmogljivejši hišni štirivaljnik.

Znanemu dvolitrskem šestnajstventilskemu motorju so pritrinili turbinski polnilnik (KKK 16) s hladilnikom polnilnega zraka in Boschevo motorno elektroniko (motronic M 2.7). Ventile

v lahki glavi so pod obema odmičnima gredema nagnili pod kotom 46 stopinj in izpuhu namenili dvojno izpušno cev ter uravnavani katalizator. Tako motor zmore 150 kW/204 KM pri 5600 vrtljajih v minuti, največji navor pa je 280 Nm pri 2400



Zadek: največkrat viden del avtomobila



Kokpit: vse na svojem mestu

vrtljajih v minuti. Pod 4000 vrtljajih v minuti je motor neprepričljiv, nato pa grobo vleče vse do 7000 vrtljajev v minuti, ko elektronika prekine vžig zaradi daljšega življenja motorja. Oglašuje se s športno robotim "granjem", nasploh značilnim za Oplove motorje zadnje generacije, hrup motorja pa narašča skladno z močnimi vrtljaji. V kombinaciji s šeststopenjskim menjalnikom postane prigranje tega motorja pravi užitek. Od voznika zahteva sprotno pretikanje, da motorju niži za trenutek ne poide "sapa", zaloga moči pa zares očara šele v višjih prestavah, ko avtomobil pospešuje še vedno tekoče, že skoraj dirkaško, skladno s tem pa se vzpenja tudi igla na merilniku hitrosti. Za zahtevnejše voznike je torej ta motor prava poslastica, za najboljši viis pa ga je treba ves čas držati v območju nad 4000 vrtljajih v minuti, kjer je v bistvu njegovo pravo "delovno območje".

In ker tako zmogljiv motor



zahteva tudi dobro lego avtomobila na cesti, so večtri turbo namenili trše podvozje s širšimi gumami in stalni štirikolesni pogon. Pogonu streže sredinski diferencial z viskozno sklopko za sprotno in prilagodljivo odmerjanje motorne moči na prednja in zadnja kolesa, obema premama pa diferenciala brez dodatnih diferencialnih zapor. Taka zasnova omogoča lažje vodenje in izboljšano nevtralnost avtomobila na cesti ter dovoljuje več, kot si marsikdo sploh dovoli pomisliti. Ker je zmogljivostna meja tega avto-

V kombinaciji s šeststopenjskim menjalnikom postane priganjanje tega motorja pravi užitek.

mobila pomaknjena precej više kot pri navadnih avtomobilih, zahteva tudi hladnokrvnega in izkušenega voznika. Avtomobil štirikolesnemu pogonu navkljub rad z nosom sili iz ovinka in zahteva od voznika sprotno dodajanje volana in po potrebi tudi popuščanje plina. V slednjem primeru začne rahlo uhajati zadek in volan je treba bolj ali manj odzvati ter dodati plin. Če ob tem motor deluje v zgornjem območju motornih vrtljajev, bo večtra zlahka spet ujela zeleno smer, če pa je bil

Hitra stvarca z dobrimi pospeški!
To je pravi avto za ljudi, ki radi tekmujejo v hitrosti in "polaganju" ovinkov. Zdi se kot skorpionček, ki te smrtonosno piči, če nisi previden. Sama se ga na cesti kar malo bojim.



voznik premalo odločen z dodajanjem plina, začne avtomobil opazneje drseti in pri večjih hitrostih ob vstopu v ovinek se zna kaj hitro zgoditi, da postane cesta preozka za srečen konec. Torej pamet v roke! Ta večtra zahteva tudi od bolj izkušenega voznika nekaj časa, da se je privadi, in še potem je pametneje postopno preskušanje meja voznika in avtomobila, saj je na

navadnih cestah treba predvideti tudi vrsto (ne)predvidljivih dogodkov. Na račun limuzinske zasnove, ki je tudi večtra turbo pri odločnejšem vozniku ne more skriti, je moč v hitro voženih ostrih ovinkih čutiti rahlo vzdolžno zvijanje karoserije, ob tem pa se avtomobil sicer nežno, a vendarle tudi nagiba.

Počutje v avtomobilu je nekakšen kompromis med udob-



Motor: osupljive zmogljivosti in glasnost



Prtljažnik: limuzinske mere in luknja za smuč

jem in športnostjo. Sedeži ponujajo dober oprijem telesa, voznikove je ob tem ročno vsestransko nastavljen, ročice in stikala so vozniku pri roki, navdušji pa tudi usnjen volanski obroč s tremi prečkami, ki lepo "leži" v rokah, vendar bi lahko bil tudi nekaj manjši. Prestižnost te večtre označuje serijska oprema. Osrednja ključavnica, elektrificirane šipe, zunanji ogledali in pomična streha, kakovosten radiokasetofon, volanski servo ojačevalnik, zavorni dodatek ABS ter potovalni računalnik nakazujejo, med katere teknece meri ta avto. Kljub vtisu kakovosti pa lahko Oplu vsaj pri testni večtri očitam nedoslednost pri kakovosti končne izdelave. Tako je bilo med vsem testom kabini slišati neubogljivega "črička" v armaturni plošči, motilo me je veliko plastike, za nameček pa so plastičnim obrobam blatnikov namenili lepilo namesto priponk, tako da so tri od štirih kmalu odpadle.

Kljub temu pa je Oplu namera uspela. S to večtro je obrnil na glavo vse dosedanje zakonitosti, ki so veljale pri snovanju limuzin srednjega razreda. V Rüsselsheimu, kjer ima Opel svoj razvojni center, v katerem dela 8000 strokovnjakov ob podpori superračunalnika CRAY XMP 18 - le ta zmore ob svojih 80.000 integrirnih čipih kar 350 milijonov operacij v sekundi - snujejo tudi avtomobile, ki v marsičem konkurenci postavljajo nova merila. In eden takih je povsem gotovo tudi večtra turbo 4x4.

Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: IGOR MODIC

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilakti - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 150 kW [204 KM] pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 75,1 kW [102,3 KM]/lter - največji navor 280 Nm pri 2400/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (Bosch motronic M 2.7) - turbinski polnilnik na izpušne pline (Opel/KKK 1.6) z vodnim hlajenjem in hladilnikom polnilnega zraka, polnilni tlak 0,7 bara - vodno hlajenje 7,2 litra - motorno olje 4,5 litra (hladilnik) - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 980 W - uravnava izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolturna suha sklopka - šeststopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I.: 3,570; II.: 2,160; III.: 1,450; IV.: 1,100; V.: 0,890; VI.: 0,740; vzvratna 3,320; diferencial 3,720 - variabilna delitev motornega navora s pomočjo viskozne sklopke v sredinskem diferencialu - platišča 6J x 15 - gume 195/60 R15 (dunlop SP winter sport), katalni obseg 1,93 m - hitrost vozila pri 1000/min v VI. prestavi: 40,9 km/h.

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosa karoserija - Cx = 0,29 - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj paloga prema, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolute za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4490 mm - širina 1690 mm - višina 1320 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1425 mm, zadaj 1445 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 11,5 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (kololci) spredaj 1420 mm, zadaj 1410 mm - višina (nad sedežem) spredaj 860-920 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 970-1120 mm, zadnja klopa 770-630 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prilježnik (normno) 300/980 litrov - posoda za gorivo 63 litrov.

Teža: prazno vozilo 1365 kg - dovoljena skupna teža 1845 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavoro 850 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 240 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 6,8 s - poraba goriva [ECE]: 6,8/8,4/11,6 litra neovinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

zaradi zimskih gum je ni bilo mogoče izmeriti

Pospeški:

0 - 60 km/h	3,5 s
0 - 80 km/h	5,0 s
0 - 100 km/h	7,5 s
0 - 120 km/h	10,2 s
0 - 140 km/h	13,8 s
0 - 160 km/h	19,6 s
0 - 180 km/h	27,8 s
1000 m z mesta:	
	28,6 s (181 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V.):	35,0 s (175 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.):	40,9 s (150 km/h)

Zavorna pot:

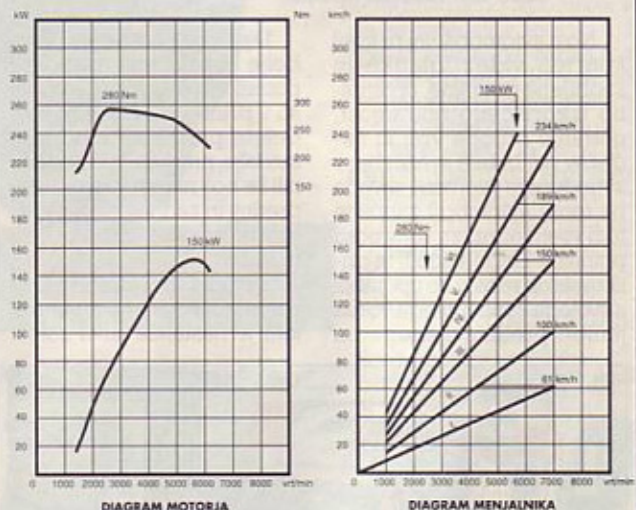
od 150 km/h	100,7 m
od 100 km/h	44,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	56,7
80	76,1
100	93,8
120	113,5

Poraba goriva:

testno povprečje:
12,4 litra/100 km



Hvalimo

- oprema
- štirikolesni pogon in lega na cesti
- motorne zmogljivosti
- menjalnik
- splošni vtis

Grajamo

- plastične obrobe blatnikov so prilepljene
- prevelik volanski obroč
- nastavitve sedežnih vzglavnikov
- ponekod neakovostna končna obdelava

Cena

295.990 ATS + 52,6 odstotkov tolarških dajatev (Avtotehna Vis, Ljubljana)

Končna ocena

Opel vectra turbo 4x4 v svojem razredu skoraj nima konkurence. Z bogato serijsko opremo, stalnim štirikolesnim pogonom, z zmogljivim motorjem pa s šeststopenjskim menjalnikom ponuja svojevrstno "ekotiko" in le redkokdo bo znal iz nje potegniti vse, kar ta avtomobil v resnici zmore.

DESIGN