

Test:

OPEL VECTRA V6 AUTOMATIC

TOP CLASS

Ne, nisem sedel v kakšen zloščen rolls royce, pa tudi v mercedes ne. Takoj jo prepoznam po merilnikih v armaturni plošči in po stikalih na njej. Nastavim sedež ter vsa tri ogledala, obrnem ključ. Motor brez omahovanja steče. Zvok mi je všeč, zato še enkrat odprem vrata. Da: tako je slišati V6.

Zelo se motite, če trdite, da ni moč že po glasu ločiti vrstnega štirivaljnika od motorja V6. Slednji v prostem teku (pri le 500 vrtljajih motorja) oddaja frekvence velikosti nekaj deset hercev (Hz), kar pomeni, da ga sicer slišimo (kot zamolklo grmenje), bolj kot to pa čutimo (kot bi nam nekdo stresal želodec). Te nizke frekvence narastejo skladno z motornimi vrtljaji; pri številki 6000 na merilniku vrtljajev, ko ob "kick-downu" samodejni menjalnik pretakne v višjo prestavo (čeprav se rdeče pojle začne šele pri 6500/min),

slišite motor kot roj čebel. No, če vas je domišljija pri tem preveč zanesla, si ne ustvarjajte napačne slike: herci ne pomenijo glasnosti! Ta se meri z decibeli in s tega stališča je vectra V6 krotka kot jagnje. To pomeni, da že zdaj ustreza evropskim predpisom, ki še niso v veljavi! Zadovoljni?

Vectra pa z novim motorjem V6 (glej AM 1/93) ni pridobila le glasu. Meni je bolj všeč 125 kilovatov tega motorja. Ni sicer toliko, kot v vectri turbo, je pa dovolj za visoka hitrostna povprečja, tako na avtomobilskih cestah kot na vi-

jugastih podeželskih poteh. Poleg tega se krivulja moči do končnih 125 kilovatov veliko bolj umirjeno vzpenja, kot je značilno za motorje s turbinskiimi polnilniki.

Bližnji sodelavec motorja V6, samodejni menjalnik s štirimi prestavami, je najbolj cenil motorni navor. Veste, avtomobil s samodejnim me-

njalnikom je lahko tvegana reč: malenkost premalo navora za težo avta, pa pospešujete kot turbo polž. V primeru vectre V6 ni dvoma: za običajno, pa tudi za živahnjšo vožnjo motorja ni treba plašiti do 4200 motornih vrtljajev, ko doseže največji navor 227 Nm, še manj pa do 6000 vrtljajev, kjer imate na voljo največjo moč. Če pa desna noga podleže ukazu zavesti in pohodi pedal za plin do konca, se zgodi. Pohlevna limuzina pokaže zobe, prednji del avta postane nemiren, vključi se (serijski) ETC (nadzorovana vleka gnanih koles,

Zvok mi je všeč, zato še enkrat odprem vrata.



Kompaktna armaturna plošča, serijski potovalni računalnik



Novi motor v starem okolju: ocena odlično



ki preprečuje zdrs). Če pa želite biti videni, lahko slednjega izklopite; v tem primeru bo pri polnem plinu z mesta slišati močno cviljenje, na asfaltu pa bosta ostali dve črni sledi. Po slabih devetih sekundah bo vectra dosegla 100 kilometrov na uro; v drugi prestavi in pri dobrih 5000 motornih vrtljajih. Pri taki vožnji naraste žejja motorja V6 tudi preko 17 litrov neosvinčenega bencina na 100 kilometrov. Ampak V6 in samodejni menjalnik ponujata tudi možnost mirne in varčne vožnje. Motor je tako prožen, da je uporaben že od

2000 motornih vrtljajev dalje, nežen pritisk na plin pa povzroči, da samodejni menjalnik prestavi v višjo prestavo že pri 3000 vrtljajih; tako je vožnja mirna, dovolj hitra, da ne povzročate kolone, poraba bencina pa vsahne pod 10 litrov na 100 kilometrov. Pri samodejnem menjalniku lahko izbirate še med dvema možnostima. Program "sport", ki se vklopi s pritiskom na gumb (na vrhu prestavne ročice, zato ga pri pretikanju velikokrat tudi nehote sprožite), pretika pri istem plinu v višjo prestavo pri višjih vrtljajih motorja in tako omo-

Pohlevna limuzina pokaže zobe, prednji del avta postane nemiren.

goča športnejšo vožnjo. Druga možnost je program "sneg". Tudi ta se vklopi s pritiskom na gumb ob prestavni ročici, torej ročno, deluje pa do hitrosti 80 kilometrov na uro. V tem primeru je menjalnik blokiran v tretji prestavi, da na snegu ne pride do zdrsanja gnanih koles, saj je v prvih dveh prestavah zanj preveč navora.

Skladna z žlahtnim motorjem je tudi oprema vectre V6. Električna za pomik šip (s stikali na odročnem mestu - med sedežema za prestavno ročico) ter osrednja ključavnica (z dvojnimi zaklepanjem) sta povezani tako, da pri zaklepanju z določenim gibom ključa zaprete vse odprte šipe, če to želite. Električna sta tudi nastavitve zunanjih ogledal in pomik sončne strehe, pri vklopu ogrevanja zadnje šipe pa se grejeta tudi zunanji ogledali. Posebej prijetno je delovno okolje voznika. Usnjeni volanski obroč (z zračno blazino) sicer ni nastavljiv, je pa po



Žlahtni pečat: lesena letev v vratih



Proti trpljenju: nastavitve naslonjala

Oplovi navadi po višini nastavljev voznikov sedež, ki ima tudi dvojno možnost nastavitve naslonjala v lumbalnem delu. Piko na i pa postavlja sicer skromna, a opazna žlahtna lesena letev v vratih. Novi motor klasične zasnovne je za zdaj na voljo le v klasični karoserijski izvedbi: triprostorski, štirivratni limuzini, ki jo poznamo že od prej, vključno s podvozjem. Slednje je novim motornim zmogljivostim povsem kos. Tako je tudi obnašanje vozila že kar klasično: dolgo nevtravno (zahvaljujoč tudi odličnim gumam firestone), na zgornjih mejah pa nos malenkostno sili iz trajektorije gibanja.



Naj gre za glas motorja, njegove zmogljivosti ali pa za opremo, vectra V6 v vsakem primeru sodi v zgornji razred med svojimi konkurenti. Napis "top class" na zadku ne bi prav nič lagal!

VINKO KERNČ
Foto: IGOR ZAPLATIL

Serijsko: lita platišča in prednje meglenke

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirivaljni - V 54 stopinj - nameščen spredaj, prečno - vrtilna in gib 81,6 x 79,6 mm - gibna prostornina 2495 kubicov - kompresija 10,8:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,3 m/s - specifična moč 50,1 kW/liter (68,1 KM/liter) - največji navor 227 Nm pri 4200/min - ročni gred v 4 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (zobati jermenji) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - električna večtočkovni vbrizg in vžig bosch motoric M 2.8 - vodna hlajenje 7,3 litra - motorno olje 4,5 litra - akumulator 12 V, 55 Ah - alternator 70 A - uravnani katalizator

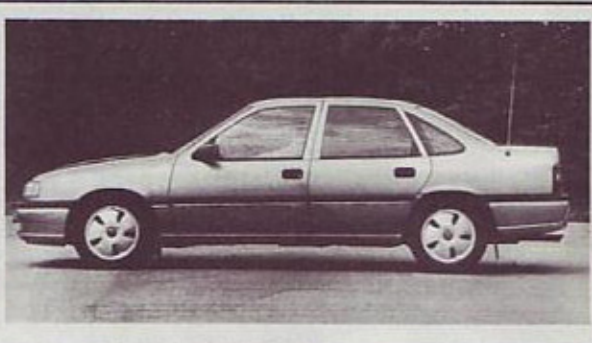
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - hidravlična sklopka - štiristopenjski samodejni menjalnik - položaji prestavne ročice P-R-N-D-3-2-1 - programi "normal", "sport" in "sneg" - prestavna razmerja: I, 3,670; II, 2,100; III, 1,390; IV, 1,000; vzvratna 4,020; diferencial 2,81 - platišča 6j x 15 - gume 195/60 R 15 firestone firehawk 690, katalni obseg 1,93 m - hitrost pri 1000/min v IV. prestavi 41,2 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,29 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj kalutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitjo, servo, prestava 18,3:1, 2,9 zavitlaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4430 mm - širina 1876 mm - višina 1400 mm - medosna razdalja 2600 mm - kolotek spredaj 1437 mm, zadaj 1432 mm - rajdni krog 11,1 m - notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1530 mm - širina (kolokolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1410 mm - višina (nad sedežem) spredaj 860-920 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 950-1110 mm, zadnja klopa 800-640 mm - premer valanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 530/840 litrov - posoda za gorivo 61 litrov

Teže: prazna vozilo 1265 kg - dovoljena skupna teža 1785 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1350 kg, brez zavore 660 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,8 s - poraba goriva (ECE): 6,6/8,2/11,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

231 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h: 4,4 s
0 - 80 km/h: 6,3 s
0 - 100 km/h: 8,8 s
0 - 120 km/h: 11,9 s
0 - 140 km/h: 16,5 s
0 - 160 km/h: 21,8 s
0 - 180 km/h: 33,6 s
1000 m z mesta:
29,9 s (176 km/h)

Prožnost:

Meritev s samodejnim menjalnikom ni mogoča.

Zavorna pot:

od 150 km/h: 91,8 m
od 100 km/h: 40,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
60 km/h 58,8 km/h
80 km/h 77,4 km/h
100 km/h 96,9 km/h
120 km/h 117,1 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:
13,9 litra/100 km

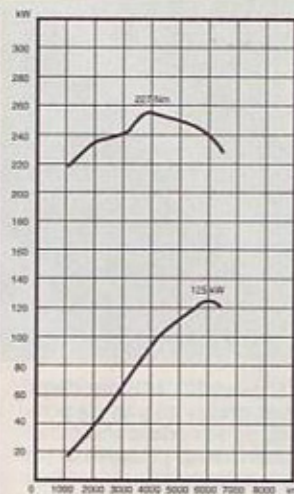


DIAGRAM MOTORJA

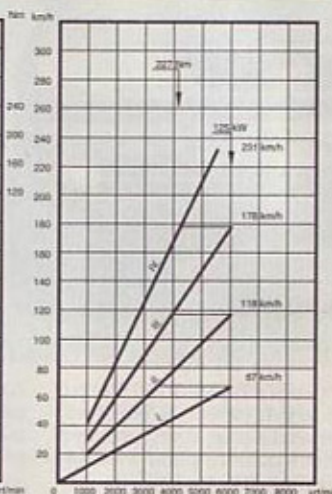


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motorne zmogljivosti
- obilo (serijske) opreme
- pregledna armaturna plošča
- zavore

Grajamo

- lega stikala "šport" ter stikal za bočne šipe
- osvetlitev stikal
- pokrov prtljažnika pri odpiranju zadeva ob šipo

Cena

ATS 415.440
(Avto Tehna Vis d.o.o. Ljubljana)

Končna ocena

To je tisto, kar je pri Oplu manjkalo: zmogljiv, a lahko vodljiv motor. Odlične ocene zasluži tudi v sodelovanju s samodejnim menjalnikom. Avto v celoti plemenitita nemška natančnost in pripravnost. Trenutno je med boljšimi v tem avtomobilskem razredu.