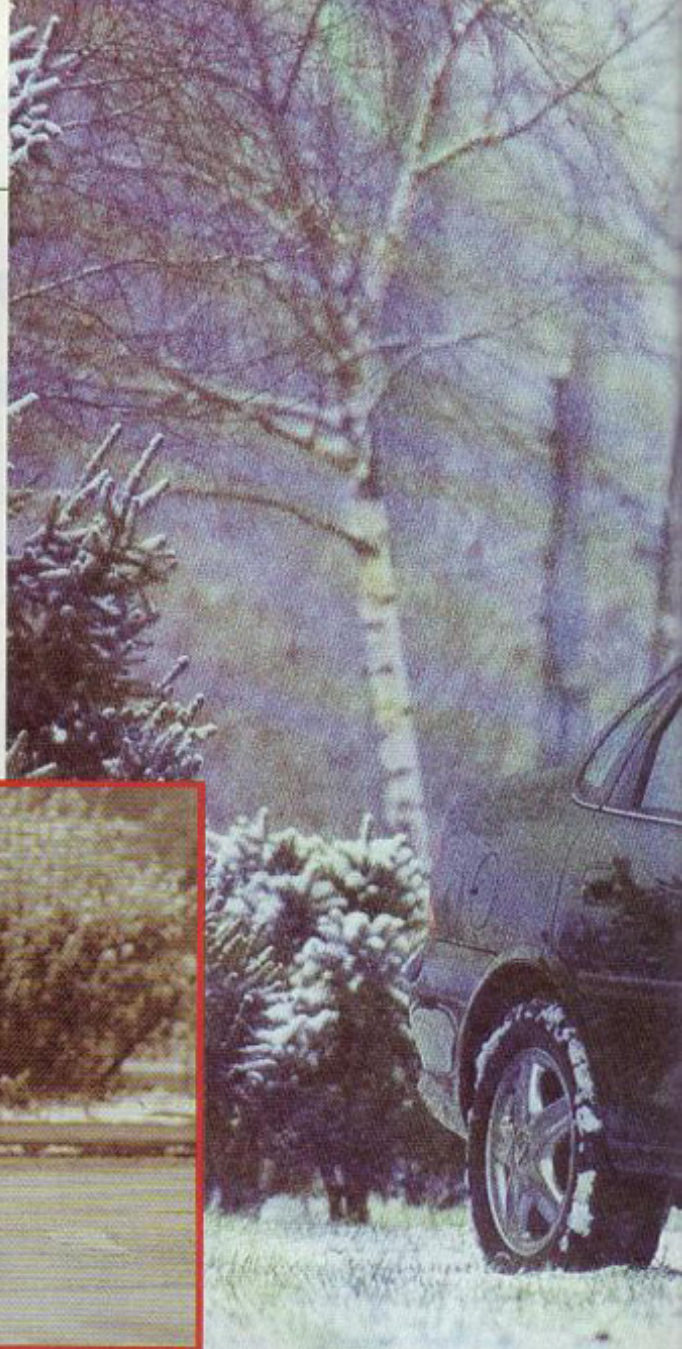


Test

OPEL VECTRA V6 CDX

Z letom 1988, ob koncu ascone, se je pričela začrtana pot opel vectre. Srednji razred, kamor spadata prejšnja in nova vectra, je ena izmed Opolvih domen, tako doma v Nemčiji kot drugod po Evropi. Zato je Opel tukaj zelo natančen in do sedaj s prejšnjo in sedanjo vectro uspešen.

DOLOČENA



SMER

Z vectro Opel nikakor noče ponujati revolucionarnega vozila, tako glede tehnike kot oblike. Obakrat so naredili spodobno in kakovostno izdelano limuzino srednjega razreda, namenjeno široki paleti (za razliko od corse predvsem moških) kupcev. Za prejšnjo vectro, ki se je zdela ob pred-

stavitvi prav tako nerevolucionarne oblike, se je kasneje izkazalo, da je ostala precej sveža in nezastarela vse do prihoda nove. Pri obliki nove so to usmeritev zagotovo uspešno nadaljevali. Morda so stopili ob začetku še korak višje, saj nova vectra deluje na prvi pogled zelo elegantno. To



velja predvsem za prednji del vozila, kjer so oblikovalci dobili precej svobode pri odločanju, predvsem pa so svoje delo odlično združili s tistimi strokovnjaki, ki so poskrbeli za količnik zračnega upora 0,28. Ta podatek zagotavlja vectri gospodarno in hitro vožnjo ter položaj pri



vrhu, ko gre za uvrščanje avtomobilov glede na količnik zračnega upora. Za povprečen nemški način oblikovanja avtomobilov sta pozitivni poudarjeni liniji, ki se pričnejo ob obeh notranjih koncih prednjih luči in se preko motornega pokrova estetsko prelijeta v vzvratni ogledali, katerih upo-

rabna velikost ne trpi preveč zaradi lepote. Na rezultate tega dela so lahko vsi, ki so sodelovali, ponosni.

Bočna linija vozila se dviga zmerno, tako da ni pretirano

oviran pregled za vozilo. Da so mislili na podrobnosti, se pokaže tudi, ko odprete pokrov, ki zakriva čep posode za gorivo. Na njegovi notranji strani je nameščen praktičen

podaljšek - orodje za odvijanje kapice ventilčka. Tako si ne umažete rok, poanta pa je predvsem v tem, da ta kos plastike bolj površnega voznika pri vsakem točenju goriva

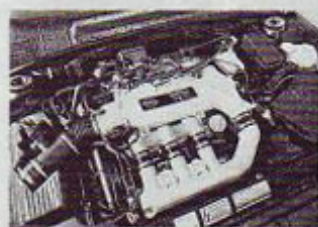
Na rezultate tega dela so lahko vsi, ki so sodelovali, ponosni.



Prtljažnik družinskih mer



Oplovska športnost pri izpušni cevi ni več štirikotna, temveč okrogla



V6: varčen, sodoben in zmogljiv

opozori, da je treba občasno preveriti tudi tlak v gumah. Manj razveseljiv je pri limuzinski različici mehanizem za dvig in spust prtljažnega pok-

rova, saj se nosilca - nič kaj primerno času in avtomobilskemu razredu - ob zapiranju poglobita v prtljažnik. Vas pa nato v hipu potolažijo obdelava in prostornost prtljažnika ter pravo rezervno kolo v dnu.

Pri snovanju notranjosti so seveda imeli za cilj prostornost in to jim je tudi uspelo. Odpiranje vrat je široko, vstop v vozilo zato neproblematičen, prostora na zadnji klopi je dovolj, voznik in sovoznik se nikakor ne dotikata s komolci, pač pa, če sta višje postavbe, z glavo stropa, kajti sedenje na

prednjih sedežih je izrazito previsoko. Sedeža sta sicer precej trda (kar pa nekaterim zopet ne ustreza) in premoreta le bežen telesni oprijem. Če so se pri Oplu na ta način želeli izogniti kupcem, ki se po višini približujejo dvema metroma, jim je to popolnoma uspelo. Drugače pripomb k ergonomičnosti notranjosti ni, razen glede upravljanja s tempomatom, katerega stikalo je nameščeno prav tako kot troblja pri francoskih avtomobilih. Merilniki so tipično oplovski, torej presekanji in dobro pregledni, dober je pogled na velik zaslon potovalnega računalnika, saj vam ta ne vzame preveč dragocenega časa pri vožnji, podatki pa so hitro berljivi.

Kljub dvema zračnima vrečama, ki poleg servovolana in ABS spadata že v osnovno opremo, ostane pred sovoznikom dovolj velik predal. Opel svojo povezanost z GM kaže tudi tako, da lahko v notranjosti vectre odložite kar pet pločevink pijače. Za dve sta stojali v armaturni plošči,

za dve na notranji strani predala pred sovoznikom in za slednjo prav tako na notranji strani pokrova opore za roko voznika. Torej avto za veliko družino. Z opremo CDX dobite na sredinski konzoli tudi nekaj imitacije lesa (kakor tudi pri večini ostale konkurence), boljši radiokasetofon s solidnim ozvočenjem in upravljanjem preko volanskega obroča, ki je oblečen v usnje. Sem spada še klimatska naprava, električni pomik tudi zadnjih šip, električno nastavljiva in ogrevana vzvratna ogledala, TC, tempomat in potovalni računalnik. Manjkata samo še dobra alarmna naprava in usnje na sedežih. Vectra CDX je odlično opremljeno vozilo.

Motor je znan že iz prejšnje vectre, omega in calibre, je V6 z valji pod kotom 54 stopinj. Tako so na račun manjšega razmika med obema vrstama valjev pridobili nekaj prostora, kar pa se pri uporabi

Opel vectra 2,0 CD sport hatchback



Vectra 2,0 CD sport nam je bila zanimiva predvsem kot primerjava z limuzinsko različico V6, saj je imela pet vrat. Namenjena je vsem tistim, ki jim limuzina ne ustreza najbolj, pa tudi kombi, ki šele prihaja, jih ne zanima. S petvratno vectro izgubite v osnovni normni prostornini prtljažnika 20 litrov (480 namesto 500), pri podrti klopi pa je prostor enako velik (790). Torej gre le za zunanjo obliko in za boljšo prilagodljivost različnim tovorom. Paket opreme CD kotira pod opremo CDX, dobite pa s to opremo od motorja 2,0 navzgor napravo TC, usnjen volan, naslon oziroma oporo za roke med voznikom in sovoznikom ter še nekaj malenkosti. Sport k CD pa pomeni zadaj kolutne zavore namesto bobnastih, sicer isto višino vozila od tal (1428 mm) in, glede na CD, podaljšano razmerje v diferencialu (3,57:1 namesto 3,94:1, ročni menjalnik). Motor je odličen Oplov dvolitrski štirivaljnik, ki so mu pred časom zmanjšali moč na 100 kW (136 KM), zelo suveren pri odzivnosti, ne preglasen in kultiviran, poraba goriva pa je po nekajdnevem preizkusu znesla 10,4 litra na 100 kilometrov. Menjalnik je tipičen oplovski, torej zelo natančen in ta vectra nas je brez težav prepričala o svoji namembnosti in kakovosti.

ANDREJ SUPÉ





Armaturna plošča je nevpadljiva, kakovostna in sodobna

tega motorja v DTM ni izkazalo za najboljše, zato so uporabili Isuzujev bolj razkročen V6 (montrey) in tako tudi zmagali. So se pa veliko naučili in marsikaj pridobili, najbolj slišen pa je čudovit zvok tega šestvaljnika, ki je podoben tistemu od Alfa Romea. Ob zagonu hladnega motorja, ki rad steče, je precej glasna črpalka, ki črpa zgorele pline ponovno v sesalne kanale,

manj onesnaženemu okolju v prid. Za okolje pri Oplu zelo vzorno skrbijo z generacijo motorjev ecotec, ki so zelo sodobni, s po štirimi ventili na valj in v primeru V6 s po dveh odmičnima gredema v vsaki glavi.

Motor odlikuje prožnost in veselje do vrtenja, vse skupaj ob nepretirani porabi goriva. Zelo dobro, če že ne kar odlično, se motorju poda



Orodje za demontažo in montažo kapice ventilčkov

štiristopenjski avtomatski menjalnik, ki zvesto in pridno sledi voznikovim željam tudi pri športnem pretikanju, stikalo za doseg takega načina pretikanja pa je nameščeno zelo praktično na vrhu prestavne ročice. Vectro V6 je mogoče tudi z avtomatiko voziti zelo športno ostro.

To pa gre nekoliko navzkriž s presaditvijo elastokinematične zadnje



preme omega I v vectro II, in sicer k njenemu prednjemu kolesnemu paru. Tako prednji kolesni par ne glede na sicer natančen volan nekoliko sledi močnejšim silam med pospeševanju ali zaviranjem, kar ima za posledico več zanesljivosti pri zaviranju vozila, žal pa tudi opletanje vozila pri vožnji skozi dolge hitre ovinke, če odzimate plin. To sicer ne ogroža varnosti vožnje, temveč jo pri zmernih hitrostih celo povečuje, lahko pa v ekstremnih situacijah neprijetno presenetiti voznika.

Na splošno pa je vectra zelo dobro vodljivo vozilo, po zaslugi posamičnih obes in zadnje prostorske preme, in z zanesljivimi zavorami. Zavorne poti so bile zaradi mraza in zimskih gum pri meritvah nekoliko daljše, vendar to ne pomeni, da so zavore slabe. K varni vožnji precej pripomore tudi naprava TC (traction control) zoper zdrsnjenih koles, ki je po želji izklopljiva in deluje izredno učinkovito. Opel vectra je zelo spodoben avtomobil, ki mu je tudi pod lupo težko očitati večje napake, razen morda že omenjenega sedenja na prednjih sedežih. Zelo elegantno in nevsiljivo prodira v ospredje in na ta način pridobiva kupce.



ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štiritaktni - V 54 stopinj - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,6x79,6 mm - gibna prostornina 2498 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 5800/min - srednja hitrost bota pri največji moči 15,4 m/s - specifična moč 50 kW (68,1 KM)/liter - največji navor 230 Nm pri 3200/min - ročni gred v 5 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (zoboti jermen) - 4 ventili na vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtačkovni vbrizg in vžig (Motronic M 2.8.3.) - vodno hlajenje 7,6 litra - motorno olje 7,6 litra - akumulator 12 V, 66 Ah - alternator 1400 W - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - štiristopenjski avtomatski menjalnik - položaji prestavne ročice P-R-N-D-3-2-1 - prestavna razmerja: I. 3,67; II. 2,10; III. 1,39; IV. 1,00; vzvratna 4,02, diferencial 2,81 - platišča 6jx15 - gume 195/65 R15 (Dunlop SP winter sport) - katalni obseg 1,92 m - hitrost pri 1000/min v IV. prestavi 41,1 km/h.

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,28 - spredaj posamične obese, pomožni okvir, vzmetne noge, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator - zadaj prestavska prema, posamične obese, vzmetne noge, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne (spredaj hlajene), servo, ABS/TC - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3 zavrtiljaje od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4477 mm - širina 1707 mm - višina 1428 mm - medosna razdobja 2640 mm - kolatek spredaj 1484 mm, zadaj 1470 mm - rajdni krog 10,65 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (kolokolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1435 mm - višina nad sedežem spredaj 960-1000 mm, zadaj 960 mm - vzdolžnica prednji sedež 930/1150 mm, zadnja klopa 610-840 mm - prtljažnik (normna) 500-790 l - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 60 l.

Teže: prazno vozilo 1390 kg - dovoljena skupna teža 1910 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 227 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (DIN): 6,5/8,0/12,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

230 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h	4,9 s
0-80 km/h	7,0 s
0-100 km/h	9,8 s
0-120 km/h	13,2 s
0-140 km/h	18,2 s
0-160 km/h	24,5 s

1000 m z mesta
31,0 s | 175 km/h

Prožnost:
meritev z avtomatskim menjalnikom ni mogoča

Zavorna pot:
od 150 km/h 112,1 m
od 100 km/h 57,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

40	40,8 km/h
60	59,0 km/h
80	79,7 km/h
100	99,3 km/h
120	118,1 km/h

Trušč v notranjosti v dB):

	II.	III.	IV.
50 km/h	52	58	58
100 km/h	67	66	65
150 km/h	-	74	72
200 km/h	-	-	75
prosti tek	-	50	-

Poraba goriva:
testno povprečje
13,8 l na 100 km

Cena:
59 203 DEM
(Avto Tehna, d.o.o., Ljubljana)

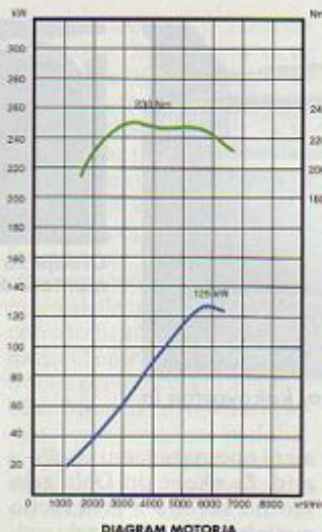


DIAGRAM MOTORJA

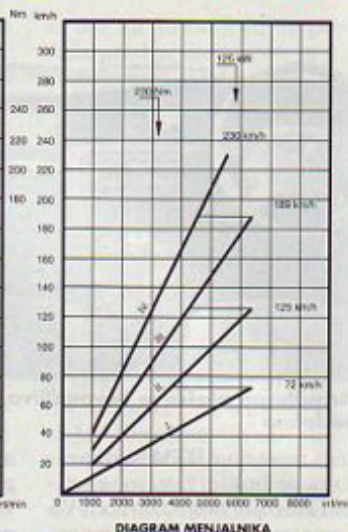


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor
- menjalnik
- prostornost
- izdelava
- videz
- cena
- prtljažnik
- zavore
- lega na cesti

Grajamo

- sedenje na prednjih sedežih
- mehanizem prtljažnega pokrova
- stikalo tempomata
- odzivanje prednje preme pri ostri športni vožnji
- volan ni nastavljiv po višini in vzdolžno

Iz oči v oči

To, da novega oppla vectre nihče ne opazi, naj si Opel AG zapiše na svoj račun: zunanje spremembe so prepečle, da bi zbudile v oči. To, da zgolj zunanost ne odloča o celotni vrednosti vozila, pa mora vedeti vsakdo, ki ga te reči zanimajo. Ko bodo novi vectri (ob prvem restylingu) na novo odmerili ergonomijo voznikovega sedeža, bo to zelo dober in prijetno moderen avtomobil.

Martin Česenj

Nova vectra? Brez dvoma. Pogled je lahko le površen, pa bo na zunanosti opazil sodobnejše poteze, spremenjene karoserijske elemente in večjo mero smisla za malenkosti. Toda vectrtn obraz ostaja Oplov: tako na zunanosti, kot v notranjosti. Tudi z značilnimi merilniki in visoko nameščenim volanskim obročem. Ampak oprema je CDX, motor je V6 in cena je (razmeroma) ugodna.

Vinko Kernc