



General Motors je doslej skorajda tretjino svoje prodaje v Evropi dosegal z modelom višjega srednjega razreda – ascono. Po osmih letih izdelovanja prve generacije ascone s prednjim pogonom je bilo že več kot nujno zamenjati ta avto za novejšo, sodobnejšo konstrukcijo, pa čeprav navsezadnje dosedanja ascona ni kazala hujše konstrukcijske zastarelosti. Bitka na trgih pa zahteva novosti, predvse pa nov obraz.

Opel vectra

## DO NOVEGA UGLEDA – Z NOVIM IMENOM

Opel vectra bo nasledil ascono, ki je bila eden od treh glavnih kosov kruha evropske podružnice General Motorsa

Oplovi oblikovalci so se še posebej potrudili pri oblikovanju zadka

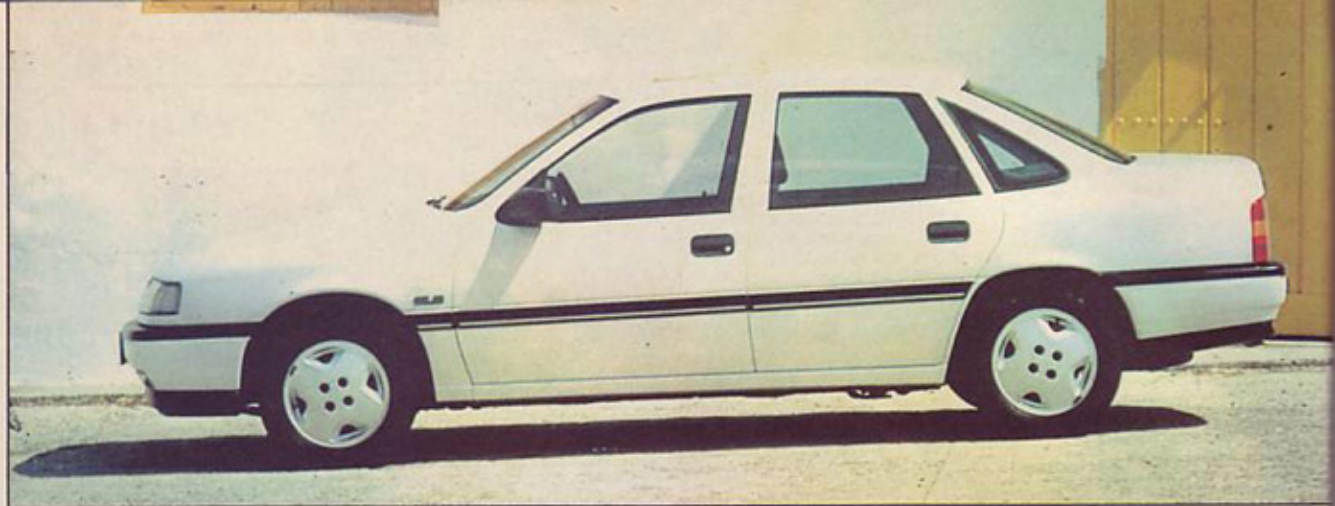


Dve karoserijski različici dajeta možnost večje prodaje

«V tem desetletju smo investirali nekaj milijard dolarjev v program novih izdelkov naše evropske podružnice,» pravi sedanjí predsednik evropske veje General Motorsa, Rober J. Eaton. «Zdaj žanjemo rezultate teh investicij. Najaktualnejši rezultat dela naših konstruktorjev je pred vami – opel vectra. Spada v vrsto naših naprednih avtomobilov v sodobni paleti, ki je nastala pri Oplu in Vauxhallu v zadnjih letih. Z novim avtomobilom, ki ga bodo kupci po vsej Evropi uvrščali med izdelke, ki pomenijo pogled v prihodnost, imamo predvsem namen, jasno pokazati nadaljevanje naprednega konstruiranja naših novih izdelkov. V njih se stekajo naše stare prednosti, kot sta na primer gospodarnost in zanesljivost, z novimi dinamičnimi značilnostmi: visoka pasivna in aktivna varnost, aerodinamični dosežki, s katerimi smo izboljšali porabo goriva ter zagotovili manj hrupa in večje udobje.»

Vectra pomeni novo stopnjo pri evropski podružnici General Motorsa, od katere si v vodstvu neverjetno veliko obetajo. Vsi vodilni so povsem prepričani, da bodo prav s tem avtomobilom popravili svoj doslej omejen dosežek v Evropi, kjer so jih tekmeči (kot sta na primer Peugeot ali Fiat) v zadnjih nekaj letih prehiteli. Po novih avtomobilih, kadetu (leta 1984), omegi (1986), senatorju (1987), je vectra seveda le še stopnička v pripravi vrste novih sodobno konstruiranih avtomobilov – kar je





sploh edini pravi adut v trdem boju za tržni delež, torej povečano prodajo avtomobilov.

Sele odkar so pri Oplu predstavili novosti kot sta omega ali senator, se lahko z vso resnostjo pohvalijo, da pomeni zaščitna znamka Opel tudi napredek v oblikovanju, vodilno vlogo v aerodinamičnih lastnostih, prednost v tehniki in povečan ugled znamke, kot ob uvedbi novega vectre poudarja Horst W. Herke, predsednik poslovodnega odbora Opla iz Russelsheima.

#### NOVO IME ZA NOVE KUPCE

Tudi ime naj bi izražalo vse te nove lastnosti, poudarjajo pri Oplu, zato sprememba. Vectra je pri večini anketiranih vzbudila največ povezave s sodobno tehnologijo, napredkom in dinamiko.

Vse to v uvodu je pravzaprav le

**Opel vectra s petimi vrati bo prišla s tekočih travk še spomladi**

prikaz pričakovanj, ki so si jih pri Oplu oziroma General Motors postavili ob razvoju in pripravi novega avtomobila vectre. Izdelovati so ga pričeli pred kratkim, takoj po kolektivnih dopustih v treh tovarnah, v Russelsheimu, Antwerpnu in Lutonu. Najprej ga bodo pričeli prodajati v ZRN, sredi oktobra, le malo kasneje pa se bo prodaja pričela še v vseh ostalih evropskih državah.

Ascona, ki je bila seveda tehnično izhodišče tega novega avtomobila, je bila vsaj v svoji zadnji različici s prednjim pogonom med kupci znana kot zanesljiv in predvsem za družino z otrokoma še kar prostoren avto. To je bil cilj konstruktorjev tudi pri snovanju vectre. Prostor za potnike se je povečal pri vectri le toliko, kolikor je bilo zares nujno, ne da bi pri tem inženirji morali občutneje podaljšati avto. Medosno razdaljo so podaljšali za 2,5 cm in s tem nekaj pripomogli k večji prostornosti na zadnji klopi. Ostale pridobitve prostornosti potniškega prostora (in prtljajnika) gre pripisati predvsem novosti v vectrini aerodina-

mični obliki. Kapljicasta oblika je omogočila odebelitev predela, kjer so potniki. Tako je v kabini nekaj več prostora v širino, to pa predvsem pripomore k veliko boljšemu občutku, ko se vsedemo na trde a udobne sedeže (v dveh izvedenkah, odvisno od ravni opreme). Posledica izboljšanih aerodinamičnih lastnosti pa je tudi višji zadek, kar je dalo tudi večji prtljajni prostor.

Pri Oplu bodo vectre opremili tako kot si želijo in kot tudi zmorojo kupci. Tako bo na razpolago kar cel kup različnih ravni opreme, od povsem enostavne z oznako LS pa do poudarjeno luksuzne z oznako CD ali poudarjeno športniške z znako GT. Vrh opreme bo tvoril model vectra 2000.

#### OSREDOTOČENJE NAJPOMEMBNEJŠIH INFORMACIJ

Poleg udobnih sedežev ob prvem stiku z notranjostjo ugaja tudi

**Čim boljša aerodinamika ob še znosnih vplivih na ostale funkcije – to je bilo vodilo Oplovih oblikovalcev pri snovanju vectre**

jasno oblikovana armaturna deska. Oplovi oblikovalci notranjosti so zasledovali poseben koncept – vse informacije, ki so najbolj pomembne, dobi voznik skoncentrirane tik pred vidnim poljem, ko normalno zasleduje promet skozi vetrobransko steklo. Osrednji merilnik na srednjem delu armaturne deske je seveda merilnik hitrosti, desno in levo od njega pa so nato še ostali pomembnejši merilniki (odvisno od ravni opreme). Vse drugo, kar voznik za vožnjo sicer tudi potrebuje, a je vendarle šele v drugi pomembnosti stopnji, pa je na armaturni deski nameščeno okoli osrednjega »informativnega bloka«. Levo so stikala za glavne in dodatne luči, desno gumbi oziroma vzvodi za gretje ter prostor za radijski sprejemnik. Tudi prostorov za najrazličnejše drobnarije, ki jih voznik med vožnjo lahko shrani v doseg rok, je kar dovolj.



Pri Oplu so tudi vectrino karoserijo naredili v dveh različicah – kot limuzino s štirimi vrati in kot različico s prisekanim zadkom, v tem primeru ima vectra pet vrat. Možnosti, ki jo je nudila ascona, limuzino le z dvojne vrati, a so zdaj pri vectri ukinili. Zunanost karoserijske pločevine je ostala tipično Oplova – kar je bil navsezadnje tudi eden od ciljev oblikovalnega oddelka. Opel vectra v svoji zunanosti združuje linije, na katere nletimo pri drugih Oplovih modelih, vsekakor pa je oblikovalcem uspelo narediti zelo dopadljiv avto, ki že na prvi pogled pritegne pozornost (vsaj zdaj, ko je še nova pojava na cesth Evrope). Tako kot tudi že doslej novejši Oplovi avtomobili se tudi vectra lahko pohvali z zares vrhunskim rezultatom v aerodinamičnem pogledu – osnovni model s koeficientom zračnega upora (Cx) 0,29 spada v vodilno skupino v svojem razredu. Tudi nekoliko boljše opremljene višje različice vectre se od te vrednosti ne oddaljujejo veliko, čeprav ne dajejo tako majhnega zračnega upora. Vectra 2000, najmočnejša in najbolj športniška različica tega novega Oplovega modela višjega srednjega razreda, s precej širšimi gumami ter spojlerskimi dodatki na sprednjem in zadnjem delu karoserije je za manj kot 10 odstotok slabša (Cx-0,31).

Oplovi strokovnjaki za podvozje so z zelo enostavnim ukrepom tudi precej pripomogli k dvema dobrima lastnostima podvozja nove vectre. Kolesa (prednja in zadnja) imajo nekoliko večji negativni nagib, pa se je tako popravila tako sposobnost boljše drže avtomobila pri vožnji v isti smeri, kot tudi lega na cesti.

Skupaj z vsemi drugimi novostmi v podvozju, na primer zavornim sistemom, ki je seveda dvokrožen in dopušča na željo tudi namesti-

tev protiblokirnega sistema, je opel vectra dobil tudi možnost opreme s štirikolesnim pogonom. Za izvedbo tega pogona pravijo pri Oplu, da gre za tretjo generacijo štirikolesnega pogona. Oplovi inženirji so ga razvili skupaj s strokovnjaki iz Steyr-Daimler-Pucha, ki so prispevali velik delež predvsem z izkušnjami. Novost v primerjavi z ostalimi izvedbami štirikolesnega pogona pri vectri je posebna hidravlična sklopka, ki omogoča odklop povezave pogona

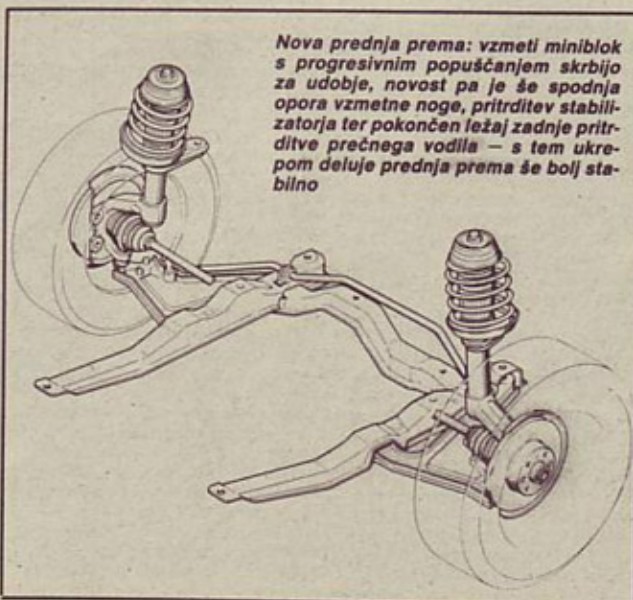
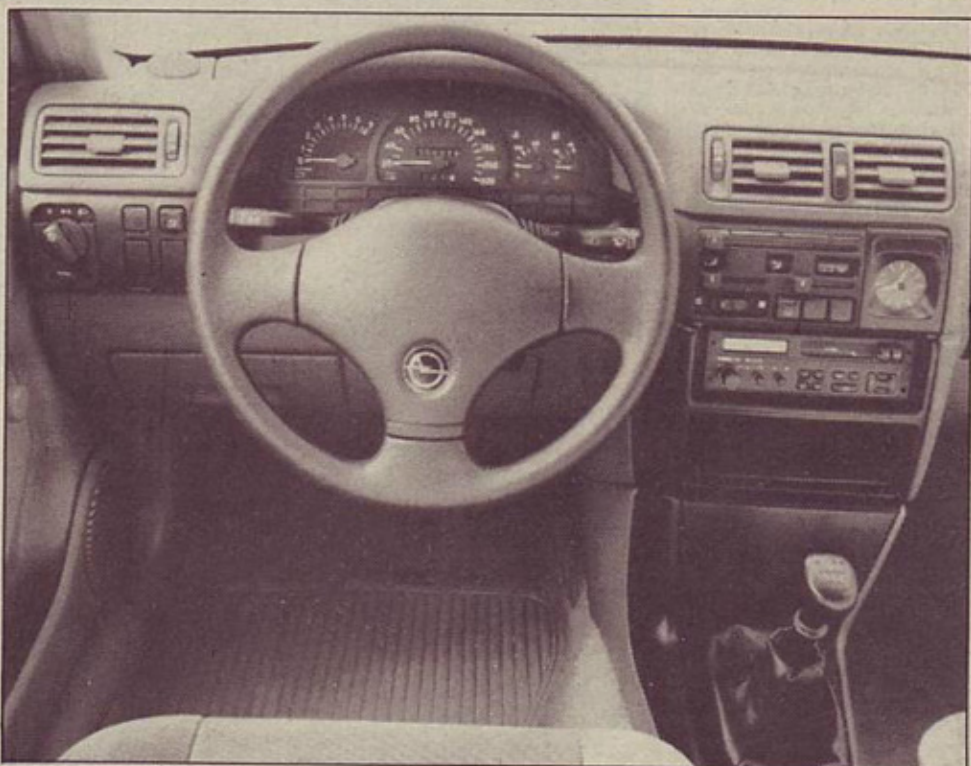
na zadnjo premo takat, ko kolesa niso gnana. S tem je omogočeno delovanje sistema ABS tudi ob štirikolesnem pogonu.

## 16 MOTORNIH RAZLIČIC

Največ begavosti pri oplu vectri povzročajo cela vrsta motornih različic, ki so jih morali Oplovi konstruktorji pripraviti za vrsto različnih predpisov o emisiji strupenih

## SPREMENJENO PODVOZJE ZA VEČJE UDOBJE IN VARNOST

Če se od vidnega dela novega Oplovega sodobnega konstrukcijskega dosežka spustimo še pod pločevino, je videti še več novega in zanimivega. Podvozje je sicer v svoji osnovni različici ostalo v primerjavi z ascono precej spremenjeno. Nove izkušnje Oplovega oddelka za podvozje so prinesle v praksi precej izboljšav – vectra se je na prvih preizkusnih vožnjah po nič kaj ravnih španskih cestah izkazala, kot udoben avto, ki je hkrati tudi zares varen v ovinkih. V vseh različicah je prednja prema s posamičnimi obesami oziroma mc-phersonovimi vzmetnimi nogami. Novosti so opora vzmetnih nog, pritrđitev stabilizatorja ter zadnja pritrđitev prečnega vodila. Zadnja prema je pa odvisna od zahtev moči motorja v posameznih različicah vectre. Modeli z motorji manjših moči ter s prednjim pogonom (do 2000 kubičkov in 130 KM) imajo zadnjo premo takorekoč klasične konstrukcije. To je »poltoga« prema, torej konstrukcija, kjer vzdolžna vodila povezuje prečna zveza. Modeli vectre 2000 in vsi modeli s štirikolesnim pogonom (s 1800 in 2000 kubičnimi motorji) pa imajo zadaj nekoliko prilagojeno premo iz oplo omege. Tu gre za premo s poševnimi vodili in specifično elasto-kinematično opremljenostjo vseh gumijastih vpetij, s čimer je omogočeno doseganje zares dobre lege na cesti.



**Nova prednja prema: vzmetni miniblok s progresivnim popuščanjem skrbijo za udobje, novost pa je še spodnja opora vzmetne noge, pritrđitev stabilizatorja ter pokončen ležaj zadnje pritrđitve prečnega vodila – s tem ukrepom deluje prednja prema še bolj stabilno**

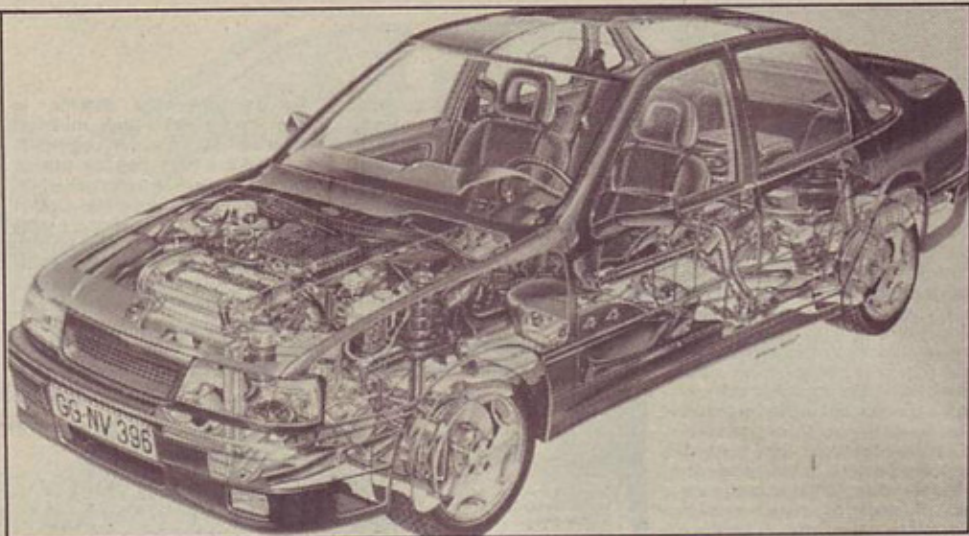
**Osrednji »informativni« del armaturne plošče je lepo pregleden, manj pomembne funkcije pa najdemo na obroblju**

snovi v izpušnih plinih, ki veljajo po različnih evropskih državah. Vseh motornih izvedenk je kar 16. Te izvedenke temeljijo na nekaj znanih in nekaj novih motornih konstrukcijah. Znani so 1600, 1800 in 2000 kubični motorji, novost pa sta 1400 kubični motor (prirejen iz doslej uspešnega motorja s 1300 kubički) ter dizelski 1700 kubični motor (nekoliko povečana prostornina in spremenjeni pomembnejši deli iz dosedanjega 1600 kubičnega dizla). Obe novosti imata le po eno različico. Motor s 1600 kubički bo sicer vedno opremljen z Rochesterovim enostavnim vbrzgovanjem (a v treh različicah), za 1800 kubični motor so predvideli le različico z elektronskim uplinjačem, za 2000 kubični motor pa je predvi-



denih kar pet možnosti, odvisne so pač od števila ventilov in od zahtev po takšnem ali drugačnem izpuhu – za podporo vseh pa skrbi Boschov motronic. Slednji Oplov motor je prav gotovo eden od najuspešnejših, kot pravi glavni konstruktor pri Oplu Freidrich W. Lohr pa so se odločili za najsoodobnejšo elektronsko podporo predvsem zaradi tega, ker kljub sicer nekoliko višji ceni daje zares najboljše rezultate, pa naj gre za gospodarno porabo, veliko moč ali pa čim manj strupene izpušne pline.

Vsekakor je Opel Vectra že v svojih osnovnih motornih različicah zelo zanimiv avto, ki med vožnjo daje občutek poskočnosti (če je ta potrebna), hkrati pa je tudi dokaj gospodaren. V nekoliko močnejših različicah je seveda še veliko bolj čutili močno srce, čeprav seveda tudi ob še tako na široko zastavljeni predstavitvi oppla vectre v Andaluziji ni bilo mogoče preizkusiti vseh različic. Pripravljeni so bile namreč tiste za prodajo v ZRN, kjer je seveda pomemben del opreme katalizator. Znano je, da avtomobili s katalizatorji niso tako poskočni kot njihove podobne različice brez te čistilne naprave. Pa vendar je vsaj na prvih krajših preizkusih občutek pri vectri prav impresiven. Motorji, tako 1600 kot tudi 2000 kubični, avto



Opel vectra skozi rentgenske oči risarja Bettije

zares poženejo tako dobro, kot si je res le zaželeli. Pri tem se je zdelo tudi poraba goriva dokaj v mejah, še posebej pa je pri tej postavitvi presenetila še ena Oplova novost.

To je štiristopenjski avtomatski menjalnik, katerega zasnova je sicer znana že iz drugih oplov, omege in senatorja. Tokrat pa je Oplovemu partnerju, japonskemu Borg-Warnerju, uspelo avtomati-

ko prilagoditi tudi prednjemu pogonu in jo temeljito podpreti z elektronom. Na voljo so kar trije programi menjavanja – običajen, športni in zimski. Štiristopenjska avtomatika ima seveda tudi premostitev spreminjevalnika moči v tretji in četrti prestavi, ob tem pa je še pezana z motronicom. Ta z vsakokratnim zelo kratkim spreminjanjem trenutka vžiga med prestavljanjem še na dodaten na-

čin skrbi za čim neopaznejše samodejno pretikanje. Ob vseh teh lastnostih pa je seveda še ena pomembna: poraba goriva se v primerjavi z ročnim petstopenjskim menjalnikom poveča le neznatno, za nekaj odstotkov.

## MANJ TEŽAV KAKOVOSTJO

Opel je pri uvajanju omege imel kar veliko težav s kakovostjo vozil. Toda s pametnim reagiranjem se težave niso obrnile proti tej ameriški podružnici. Da bi zadovoljili kupce, nezadovoljne nad kakovostjo izdelave ter predvsem zaradi različnih tovarniških napak pri omege, so pri Oplu vse te težave odstranjevali brezplačno in z veliko pravega pristopa h kupcem. Toda težave zaradi kakovosti se pri oplu vectri ne bodo ponovile, zahtujejo tudi najvišji predstavniki Opla! -Zdaj obvladujemo tako novo popolnoma z elektronom podprto produkcijo kot tudi dobavitelje, ki se včasih pri omege res niso najbolj izkazali,- pravi Friedrich W. Lohr. Pri produkciji si bodo v vseh treh tovarnah večinoma pomagali z elektronsko podprtostjo, torej številnimi roboti. Pa tudi za čistejšo okolje skrbijo pri Oplu, saj bodo na primer vectre brez delov, ki bi vsebovali azbest, pri izdelavi si ne pomagajo z visoko onesnažujočim kadmijem, uporabljajo tudi vodotopne premaze za karoserijsko zaščito (lake). Ob vsem tem, kar so vložili v obliki investicij in znanja, pa se bo novi model vectre v primerjavi s starimi asconami podražil le za okoli 10 odstotkov. To je seveda predvsem korak k osvajanju čim večjega števila prodanih avtomobilov. Predvidevajo namreč zmogljivosti okoli 350 tisoč avtomobilov letno. In ker je ugodna cena seveda pomembna privlačnost za vsakega kupca, je Opel vectra avto, ki obeta za Opel in evropski General Motors kar veliko.

TOMAŽ POREKAR

## Tehnični podatki

**Vectra 1.4:** karoserija s 4 ali 5 vrati; oprema S ali GL; motor: prostornina 1389 cm<sup>3</sup>, vrtna in gib 77,6 × 73,4 mm, odmična gred v glavi (aluminijasti), pogon z zobatim jermenom, nastavitev ventilov hidravlična, proti metanolu odporen sistem dovoda goriva, padočni uplinjač Pierburg ali AC Delco 2 E 3, največja moč 55 kw (75 KM) pri 5600 1/min, največji navor 180 Nm pri 3000 1/min; štiri ali petstopenjski menjalnik; prednji pogon; kolesni obroči 5 1/2 J × 14, dimenzija gum 175/70 R 14 82 T ali 195/60 R 14 85 T (za doplačilo) teža od 982 do 1020 kg; najvišja hitrost 176 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h 14,5 sek.; poraba po ECE normah 5,3/6,7/8,9 l na 100 km s štiristopenjskim menjalnikom, 5,0/6,3/29,2 l na 100 km s petstopenjskim menjalnikom (pri stalni hitrosti 90,120 km/h, v mestnem ciklusu).

**Vectra 1.6:** karoserija s 4 ali 5 vrati; oprema LS, GL, GLS, CD; motor: 1598 cm<sup>3</sup>, vrtna in gib 79 × 81,5 mm, enostavno vbrizgavanje goriva Rochester TBI 700, največja moč 55 kW (75 KM) pri 5200 1/min, največji navor 125 Nm pri 2600 1/min (motor s katalizatorjem) ali 127 Nm pri 2600 1/min (motor brez katalizatorja), bencin neosvinčen 95 oktanov; petstopenjski menjalnik; prednji pogon; teža 1005 kg (4 v) in 1035 kg (5 v); najvišja hitrost 176 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h 14,0 sek.; poraba po EC normah 5,2/6,8/8,9 l na 100 km (motor s katalizatorjem) in 5,1/6,9/9,2 l na 100 km.

**Vectra 1.6 S:** največja moč 60 kW (82 KM) pri 5400 1/min, največji navor 130 Nm pri 2600 1/min, bencin super 98 oktanov; najvišja hitrost 178 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h 13,5 sek.; poraba po ECE normah 5,0/6,4/8,5 l na 100 km.

**Vectra 1.8:** karoserija s 4 ali 5 vrati; oprema LS, GL, GLS, CD in GT; motor 1796 cm<sup>3</sup>, vrtna in gib 84,8 × 79,5 mm, uplinjač Pierburg 2 EE (ecotronic), največja moč 65 kW (88 KM) pri 5400 1/min, največji navor 143 Nm pri 3000 1/min; pogon na prednja kolesa ali štirikolesni pogon; teža 1040 kg (4 v) in 1070 kg (5 v), 1195 kg (4 × 4); dimenzija gum 195/60 R 14 85 H; najvišja hitrost 182 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h 12,5 sek.; poraba po ECE normah 5,3/6,8/9,6 l na 100 km/h.

**Vectra 2.0:** karoserija s 4 ali 5 vrati; oprema LS, GL, GLS, CD in GT; motor 1998 cm<sup>3</sup>, vrtna in gib 86 × 86 mm, vbrizgavanje goriva Bosch motronic ML 4.1, največja moč 85 kW (115 KM) pri 5200 1/min (s katalizatorjem ali brez), največji navor 170 Nm pri 2600 1/min (s katalizatorjem), 175 Nm pri 2600 1/min (brez katalizatorja) ali največja moč 95 kW (130 KM) pri 5600 1/min, največji navor 180 Nm pri 4600 1/min (oba motorja brez katalizatorja – super bencin 98 oktanov); pogon na prednja ali na štiri kolesa; teža 1125 kg ali 1210 kg (4×4); najvišja hitrost 198 km/h (115 KM) oz. 206 km/h (130 KM), pospešek od 0 do 100 km/h 10,5 sek. (115 KM) oz. 9,5 sek. (130 KM), poraba po ECE normah 5,6/7,1/10,3 l na 100 km (motor s katalizatorjem), 6,2/7,6/10,6 l na 100 km (motor 115 KM, brez kataliza-

torja), 6,0/7,4/10,1 l na 100 km (130 KM).

**Vectra 2000:** karoserija s 4 vrati; oprema 2000; motor s katalizatorjem; prostornina 1998 cm<sup>3</sup>, vrtna in gib 86 × 86 mm, vbrizgavanje goriva Bosch motronic ML 4.1, največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000 1/min, največji navor 196 Nm pri 4800 1/min, neosvinčen bencin 95 oktanov; kolesni obroči 6 J × 15, dimenzija gum 195/60 R 15 87 V ali 205/55 R 15 87 V (za doplačilo); teža 1175 kg; najvišja hitrost 215 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h 9,0 sek. poraba po ECE normah 5,8/7,4/10,3 l na 100 km; ali motor brez katalizatorja: največja moč 115 kW (157 KM) pri 6000 1/min, največji navor 203 Nm pri 4800 1/min, super bencin 98 oktanov.

**Vectra 1,7 D:** karoserija s 4 ali 5 vrati; oprema LS, GL, GLS; motor: prostornina 1700 cm<sup>3</sup>, vrtna in gib 82,5 × 79,5 mm, razdelilna tlačilca goriva Bosch VE 4/9 F 2300 R 313, največja moč 42 kW (57 KM) ali 4600 1/min, največji navor 105 Nm pri 2600 1/min; petstopenjski menjalnik; kolesni obroči 5 1/2 J × 14, dimenzija gum 175/70 R 14 82 T ali 195/60 R 14 85 H (za doplačilo), teža od 1062 do 1115 kg; najvišja hitrost 152 km/h, pospešek od 0 do 100 km/h 20 sek.; poraba po ECE normah 4,4/6,0/6,7 l na 100 km.

**Skupni podatki:** velikost prtljažnika – karoserija s 4 vrati 530 litrov, karoserija s 5 vrati 460 litrov, s prevrnjeno klopjo 850, do stropa 1290 litrov; dolžina 4430 mm (4v), 4350 mm (5 v), širina 1700 mm, višina 1400 mm, medosna razdalja 2600 mm, medkolesna razdalja spredaj 1426, zadaj 1423 mm, posoda za gorivo 61 l.