

# VECTRA

4x4

AUF DER HÖCHSTEN PASSSTRASSE  
EUROPAS



Auto-Klein OHO  
Vertragshändler der Adam OPEL A. G.  
5108 Monschau  
Telefon: 0 24 75 7 22 48

Der Inhalt entspricht dem Stand bei Drucklegung. Über inzwischen vorgenommene Produktänderungen informiert Sie Ihr Opel Händler. Druckfarben geben den wirklichen Farben nur annähernd wieder. Gezeigte Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können Fahrzeugangebot, Technik und Ausstattung abweichen.



689/100/1 Best.-Nr.: 05017



# Ein neues Allradkonzept bringt den Vectra 4 x 4 ganz nach oben

**Am Start einer „heißen“ Teststrecke: Vectra 4 x 4**  
Strahlender Sonnenschein, 30°C – eine „heiße“ Teststrecke liegt vor unserem Vectra 2.0 i 4 x 4: die höchste Paßstraße Europas, die direkt hinter Granada an den höchsten Bergen Südspaniens vorbei über die Gipfel der Sierra-Nevada führt und – laut Reiseführer – nur alpentüchtigen Automobilen und -mobiliten zu empfehlen ist. Serpentinendurchzogen, fast das ganze Jahr über sonnenbeschienen, aber so schneereich, daß nur wenige Monate befahrbar, bietet diese Hochgebirgsroute eine starke Kulisse und ideale Herausforderungen für unseren Vectra 4 x 4.

## Von nun an geht's zügig bergauf

Es geht los: Vom 685 m hoch gelegenen Granada aus führt eine gut ausgebaute Straße gen Gipfel. Wir lassen die grünen Regionen bald hinter uns und steigen in schroffere Gebiete auf: Mondlandschaften, karg, einsam. Wir fühlen uns in Höchsterform: Unser Vectra 4 x 4 zieht bei starker Steigung gut und gleichmäßig.

Je steiler der Paß ansteigt, um so deutlicher spüren wir die starke Leistung von 115 PS und das gute Durchzugsvermögen auch bei niedrigen Drehzahlen. Und mehr und mehr kommt es auf gute Kurvenlage an: Die Ser-

„Die Bewältigung steiler Passagen bereitet (ihm) keine Schwierigkeiten, woran der drehmomentstarke Zweilitermotor nicht ganz unbeteiligt ist.“

(auto motor sport 1/89)

**auto  
motor  
und  
sport**



„In schnell gefahrenen Kurven bedeutet das Gaswegnehmen im Grenzbereich eine ganz leichte Tendenz zum Übersteuern. Weil das Eindrehen in die Kurve aber im Zeitlupentempo geschieht, ist es durch eine geringe Rücknahme des Lenkeinschlags problemlos zu beherrschen.“

(auto motor sport 1/89)

pentinen werden immer enger. Für unseren Vectra 4 x 4 kein Problem.

## Mit starker Technik ganz auf der Höhe

Zwischenhalt in Soly-nieve, dem berühmten Skiort in 2.500 m Höhe. „Sol y nieve“ bietet 255 Tage Sonneneinstrahlung und fast immer Schnee. Was den Skifahrern Attraktion ist, stoppt allerdings Autofahrer: Meterhohe Verwehungen machen zur Winterzeit ein Weiterkommen auf der Paßstraße unmöglich.

**Eine Herausforderung für Allradler: die schwarze Route**

Doch wir können jetzt den Abstieg beginnen. Gut ausgeruht natürlich, denn: Jetzt fängt das Abenteuer erst richtig an: War vorher die Straße breit und gut ausgebaut, so wird sie nach der Paßhöhe regelrecht zur „Route fatale“: grober Schotter, feinsandige Staubschicht, tiefe Löcher... ein Rüttelsieb, in dem jede Fahrwerkschwäche hängenbleibt. Auf dieser Strecke kann unser Vectra 4 x 4 seine Stärke voll ausspielen.



Z. B. die phänomenale Traktion: Wir versuchen, auf dem Schotteruntergrund die Räder zum Durchdrehen zu bringen. Kräftig Gas geben, Kupplung loslassen, der Vectra saust mit minimalem Schlupf los. Kein Stein Schlag – ein starker Start!

Beruhigend, wenn man bedenkt, daß wir auf Eis- oder Schneeuntergrund gleich gute Traktion



erwarten können! Dahinter steckt die allerneueste Allradtechnik des Vectra 4 x 4, die alle Traktionsprobleme vollautomatisch regelt: Die Antriebskraftverteilung zwischen den Achsen wird durch die Viskose-Kupplung optimal auf den Fahruntergrund abgestimmt.

**Jetzt kommt es auf das Bremsen an**  
Auf schroffen und wüsten Berghängen geht es nun zügig bergab. Das bedeutet Bremsen. Hier würden sich die Nachteile der traditionellen allrad-

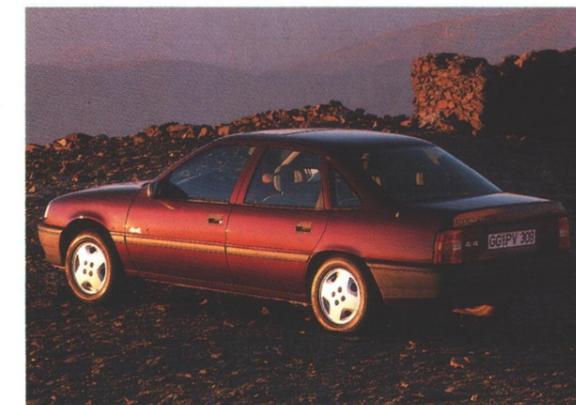
angetriebenen Autos rasch bemerkbar machen: das Risiko, mit vier blockierenden Rädern alle Seitenführungskräfte zu verlieren.

**ABS-fähige Allradtechnik ist eine neue Lösung**  
Das bringt z. B. auf einer verschneiten Bergstrecke wesentliche Vorteile: Eine zusätzliche Trennkupplung unterbricht den Allradantrieb. Und weil die Trennung des Antriebs bei einem Tempo von unter 25 km/h Nachteile brächte, sorgt die Vectra-Elektronik sogar

dafür, daß sie erst bei höheren Geschwindigkeiten einsetzt.

„Um aber den Vectra 4 x 4 allzeit ABS-fähig zu halten, verwenden die Opeltechniker eine zusätzliche hydraulische Trennkupplung, die beim Bremsen die Hinterachse abkoppelt. Erfreulicherweise aber nur beim Bremsen...“  
läßt der Fahrer die Bremse los, schaltet sich die Hinterachse sofort wieder zu.“

(mot 3/89)

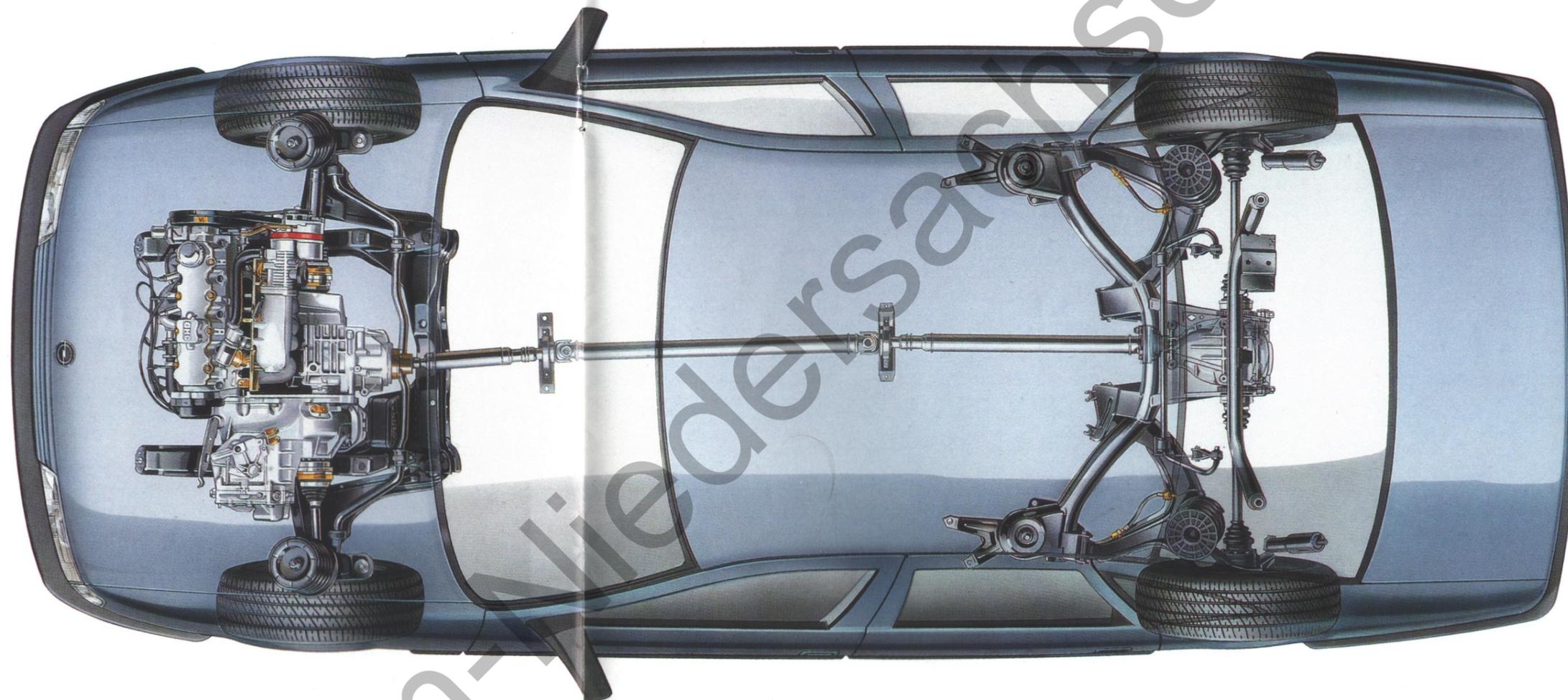


Müelos schaffen wir so die Abfahrt bis Capileira, wo der Straßenbelag wieder von Schotter zu Asphalt wechselt.

# Starke Traktion bei sicherer ABS-Bremsleistung – das macht den Vectra 4 x 4 zum Aufsteiger

Die Viskose-Kupplung des 4 x 4 führt der Vorder- bzw. Hinterachse jeweils so viel Kraft zu, wie sie gerade braucht, um Schlupf auf Sand, Schnee, Eis oder Schotter zu vermeiden. Das System ermittelt in Sekundenschnelle die optimale Verteilung der Antriebskraft.

Das neue Antriebskonzept des Vectra 4 x 4 besteht aus permanentem Allradantrieb mit Schräglenker-Hinterachse und Einzelradaufhängung. Eine Viskose-Kupplung macht eine variable Kraftübertragung zwischen Vorder- und Hinterachse möglich und paßt sich jedem Straßenzustand automatisch an: Auf trockener Straße z. B. wird der Vectra 4 x 4 bis zu 75 % über die Vorderäder angetrieben, im Extremfall aber auch bis zu 100 % über die Hinteräder. Eine hydraulische Lamellentrennkupplung sorgt für prompte Trennung der Verbindung, falls Bremsstabilität erforderlich ist. Und das in Zehntelsekundenschnelle, sogar bei -30 °C. ABS tritt so voll in Kraft.



## TECHNISCHE EINZELHEITEN

Motoren	2.0 i-OHC Katalysator*)
Anzahl der Zylinder	4
Bohrung in mm	86
Hub in mm	86
Hubraum (Steuer-Hubvolumen) in cm <sup>3</sup>	1984
Max. Leistung in kW (PS)	85 (115)
bei min <sup>-1</sup>	5200
Drehmoment in Nm	170
bei min <sup>-1</sup>	2600
Verdichtung	9.2
<b>Achsübersetzung, 5-Gang-Sportgetriebe</b>	3.72
<b>Elektrische Ausrüstung</b>	
Batteriespannung	12 V
Batteriekapazität	44 Ah
Drehstromlichtmaschine	70 A
<b>Getriebe, serienmäßig</b>	5-Gang-Sportgetriebe
<b>Reifen- und Felgenreößen</b>	
Gürtelreifen: 175/70 R 14-82 T, auf Felgen: 5 1/2 J x 14	
Bei 2.0 i-Motor: Gürtelreifen: 195/60 R 14-85 H	
Ersatzrad ist Notlauftrad, wahlweise vollwertiges Ersatzrad	

\*) geregelter Katalysator

## MASSE UND GEWICHTE

<b>Wagenabmessungen</b> in mm			
Länge	4430	Spurweite vorn	1426
Breite	1700	Spurweite hinten	1426
Höhe	1400	Radstand	2600
<b>Wendekreis</b> in m	10.95		
<b>Motoren</b>	2.0 i-OHC Katalysator*)		
<b>Füllmengen in l</b>			
Kraftstofftank	61		
Öl-Nachfüllmenge mit Filterwechsel	4.0		
<b>Gewichte in kg, Leergewicht</b>	1210		
Zulässiges Gesamtgewicht	1715		
Zuladung	505		
<b>Anhängelast bei 12 % Prüfsteigung in kg</b>			
gebremst	1300		
ungebremst	600		
<b>Dachlast**) max. in kg</b>	100		
<b>Kofferrauminhalt</b> in l	530/680	(VDA-Meßmethode/brutto)	(840/1140 bei umgeklappten Rücksitzen)

\*) geregelter Katalysator

\*\*) Es wird empfohlen, bei Dachlast den Reifenluftdruck auf „volle Belastung“ zu erhöhen und nicht schneller als 120 km/h zu fahren.

## FAHRWERTE

Motoren	2.0 i-OHC Katalysator*)
<b>Kraftstoff</b> nach 80/1268 EWG in l/100 km	bleifr. Superkraftstoff
im Stadtverkehr	11.9
bei 90 km/h	7.2
bei 120 km/h	8.6
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	192
<b>Beschleunigung</b> von 0 auf 100 km/h in s	11.0
<b>Steigfähigkeit</b> max. in %	51.5

\*) geregelter Katalysator