

TEST
Opel Vectra 1.6i GL

An der Basis



Foto: H.D. Sestini

Schon der einfachste Opel Vectra kommt nicht daher wie Aschenputtel und zeigt dies auch mit dem Kürzel GL. Unter der Motorhaube beginnt der Einstieg ins Programm mit 1,6 Liter Hubraum und 75 PS.

Liechte Infobereitstellung in Rücksicht. Bereits drei Wochen vor dem Verkaufsstart des Vectra sind dem deutschen Markt, sollte das Firmeschreiben von Opel am 27. September dieses Jahres der Redaktion mit, liegen allein in Deutschland über 20.000 Bestellungen für das neue Auto vor, nur-papieren sollen es gar 20.000 feste Aufträge sein. Und für 1989 geht man dann vorläufig in die volle. Nicht weniger als 200.000 Einheiten mehr als die GM-Tochter Opel in Europa absetzen.

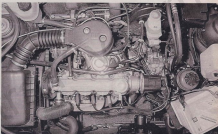
Wer solche Stückzahlen plant, darf nicht so teuer sein und muß die Modellreihe richtig planen. Vor allem muß der Einstieg stimmen; nur sich von der Basis in einer bestimmten Modellreihe hochheben läßt, ist nicht nur ein potentieller Dauerkauf, sondern ein zentraler Aufsteiger, der womöglich unter Verkaufsvorteil des rein Marketing und Gewinnspannen her zuwählenden Autokäufer selbst verkauft – ganz ohne Mitnahme des zunächst und ursprünglich angelegten Grundmodells. Vom Standpunkt des Automobilherstellers ist gerade dieses in der Hinsicht ganz unten befindliche Basismodell eher ein problematischer Fall. Es darf eigentlich weder zu gut sein noch zu preisgünstig, denn dann würde das sehr inaktive Spiel mit dem besten Auswertungs- und Leistungsprozess verloren. Und es darf nicht so schlecht sein, dass wird es womöglich gar nicht gekauft.

Doch letztere Version ist im Laufe der Jahre und mit steigendem Wettbewerb immer unpopulärer geworden. Als VW rüstet das Preis in eine Sparversion mit Pappie in den Türverkleidungen abwärts, was die Kosteneinsparung ein Denkmal selbst für die Konkurrenten. Zu billig und simpel darf die Basis also nicht sein, und Opel hat sich gerade mit dem neuen Vectra an diese angrenzende Spielregel gehalten.

Zuletzt einmal ist es ja schon ein GL, ein Grand Luxe also, auch auffällig weit von Pappie und billigkeit entfernt. Man kann man natürlich verschiedene Mei-

nung sein, was großer Luxus wirklich ist. Doch da gerade dieser Begriff in Relation zu stehen ist, darf GL im Falle des Vectra nicht durchgehenden. Innerhalb gibt es weiterhin ein Pfadganggetriebe, zwei von innen einstellbare Außen Spiegel, einen höhenverstellbaren Fahrersitz, eine geteilt verstellbare Rücklehne, in Höhe und Neigung einstellbare Rücken-Kopfstützen und ein Lichtschalter im Handhabbereich, um nur einige Positionen zu

nennen. Doch auch ohne Ausdehnung ist nicht der Innenraum im Vectra GL ein wenig viel, mit einem alles überlagerten, ein wenig nach Massendruck orientierten Grundton überall, bei den Armaturen ebenso wie in den Sitzbezügen oder den Türöffnern. Auch das schwarz-schwarze Dreipolster-Karsten-Konzept (Doppelschulter) ist die kein schlechter Lichtblick, im Gegensatz zu dem sonst getriebenen Vectra 2.0 GL (fast 2000) macht



Der 1,6 Liter-Vierzylinder arbeitet mit Zentralspritzung

den. Was gegenüber dem teureren Vectra 2.0S an Ausstattung fehlt, ist schnell aufgeholt. Beim die Vorbereitung für die Testwagen einbauelemente, aber gleichzeitig ebenfalls teilweise besitzt, eine Zentralverriegelung, Dreikolbenmotor, Verbrenn-Stoßbrücke und ebenfalls Teppichboden und die separate Innenbeleuchtung mit Anschlußverdrahtung.

In der Gesamt-Anmutung des Interiors ist demnach keine gravierende Verschlechterung gegenüber dem besseren und teureren Versionen spürbar, nicht einmal im Vergleich mit der CD-Version, die als wahrhaft wesentlichen Extra nur die unsichtbare ABS-Bremssanlage zu-

der aktuelle 1.6 jedoch in der Vorbereitung einen besseren Eindruck, nach Klappergläschen haben völlig.

Kein dramatischer Verlust an Ausstattung also, eine nurmehr zu berücksichtigende Gesamtsumme – da bleibt das womöglich große Minimum nur noch unter der Motorhaube anzuschauen. Auch der 1,6 Liter große Vierzylinder, der in der Basis Dienst tut, hat vollständig einen geeigneten Katalysator, seine Gemischverdünnung erfolgt über eine Zentralverriegelung. Optisch ist auch dieser ganz stehende Vierzylinder ganz der gute, doch nicht so als Family II, wie diese Triebwerke ohne Opel-Intern genannt wird. Die

TEST Opel Vectra 1.6 GL

Zugänglichkeit darf hervorragend genannt werden, aber viel zu tun ist auch hier nicht mehr; hydraulische Stühle machen beispielsweise die Kontrolle des Vordrives überflüssig, die elektronische Zündanlage ist nur üblich, wartungsfrei.

Die Frage, wieviel Motorleistung ein Einstiegs-Vectra haben muß, beantwortet Opel mit der noch aus Porsche 356-Zeiten legendären Ziffer 75. 75 Pferdestärken aber besitzt der kleinste Vectra-Vierzylinder mit dem alten Gips-Turbo-Hubraum 1800, und er tut dies bei der beachtlichen Drehzahl von 5300 Umdrehungen. Ganz dem Zug der Zeit folgend, ist auch dieser Opel-Motor auf ein gutes Drehmomentprogramm bei niedrigen Drehzahlen programmiert und zeigt dies durch einen Drehmoment-Anzeiger von 125 Newtonmeter bei nur 2000 Umdrehungen.

Schon die ersten Antriebskriterien mit dem einfachsten Vectra zeigen, daß die gewählte Motorleistung nicht als Preisvorbehalt zu stehen hat. Kritisiert geht der Servicehändler zu Werke, und nicht minder überraschend erscheint die Vmax bei Drehzahlen unter 5000 Touren. Das Problem besteht also eigentlich nur darin, daß es eine Zwickler gibt, die das alles noch besser kann. Für sich betrachtet darf die Vectra 1.6 jedoch als durchaus harmonisch motorisiert gelten, und es ist nicht nur von dem Maßwert her ein zedertlich laudables Auto. Die Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h wird im fünften Gang erreicht, wobei sich der Vierzylinder mit beachtlichem 400 Umdrehungen begnügt. Die recht lange, aber doch gut passende Getriebeabstimmung hält die Tourenzahlen zusammen mit der Drehmomentauslegung des Motors im praktischen Fahrbetrieb niedrig, was sich günstig auf Verschleiß, Verbrauch und Geräuschpegel auswirkt.

Dieser liegt gleichwohl ein wenig höher als beim noch kleiner arbeitenden Zweizylinder. Bei 100 km/h registrierte das Plausimeter hier 70 dB(A), während es der größte Vierzylinder mit 94 dB(A) bewegen muß. Auffällig ist der Geräuschpegel jedoch auch bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn normal. Wie zu erwarten,



Im Fond wird ausreichend Beinraum gepatet



Gute Antriebsbank sorgt für eine Spitze von über 170 km/h



Überblickte Instrumente und einfache Bedienung

gab es im Verbrauch keine gravierenden Differenzen zum eher noch sparsameren Vectra mit Zweizylinder-Einspritzmotor. Im Testbetrieb begnügt sich der Einstiegs-Vectra mit 9,3 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer.

Er begnügt sich freilich auch mit kleineren Transmissionsformen, eine Einsparung, die im regulären Fahrbetrieb ohne Notiz durchgehen

kann. Diese simple und bewährte fast ein wenig abstrakte Lösung folgt mit bei zu dem strahligen Preis von 22 300 Mark, das sich von dem des Zweizylinder-Vectra um 300 Mark unterscheidet. Dafür muß allerdings mit gravierenden Abstrichen gewillt werden. Auch in der Basis ist der Vectra nicht nur optisch eine rauhe Sache.

Klaus Wenzig