

**A**gipstein, Bootbesitzer und Carverfreunde Mille Opel als Zugrupe für den Allrad-Vectra ins Auge. Leicht verunsichert blickt motorisporzion orientierte Opel-Käufer auf diese Antriebsoption. Denn viele von ihnen haben schon Erfahrungen mit starken Fronttriebeln und durchdröhrenden Antriebsrädern, empfinden aber eine ausgeprägte Scheu vor Motorfahrzeugen. Harteschnicht auf der letzten Urlaubsfahrt über die

koben für Allradtechnik oder Leamaul-Tuning besser angelegt sind.

Ein näherer Blick auf die 4x4-Mechanik im Opel wird Technikfreunde durchaus verlocken und den Gedanken an Wonneseagen schnell verschauen. Denn die Techniker in Rüsselstein haben sich einigen Aufwand geleistet, um die Hinterräder ins Antriebsgeschehen einzubinden – oder bei Bedarf auch abzukoppeln.

mit der hinteren. Bei größer werdenden Drehmomentdifferenzen der Achsen, wie sie bei einseitigem Schlupf an den Vorderreifen auftreten, nehmen Druck und Temperatur in der Spinnreife zu. Die verfestigte Silikonmasse sperrt die Kupplungsmembran gegenwärtig, im gleichen Maß steigt der Krafttransfer an die Hinterräder.

Mit einer insbesondere technischen Gag verbesserten die Antriebsröhler in Rüsselstein

## Vergleichstest: Lexmaul-Vectra mit 160 PS gegen Vectra 4x4 mit 150 PS



# OF, we go

*Tuner Lexmaul und das Werk bieten zwei attraktive Arten, sich das Vectra-Fahren zu veredeln. Lohnt es sich, sein Geld für Mehr-PS und Sportfahrwerk zu investieren oder aber in einen traktionsfördernden Allradantrieb?*

Alpenkässe gezeigt, daß Leistung gar nicht so sehr die Frage ist, wenn es im ersten oder zweiten Gang um die Spitzkurven geht? In Regionen, wo Autos fahren, noch nichtig Spaß macht, scheint Traktion das Codeswort für Fahrspaß zu sein. Warum sollte man es also nicht mal mit 150 PS genug sein lassen und dafür in den Antriebs investieren?

Tuner Lexmaul winkt ab. Da schneipf der Sportschneid gar zwei Dutzend Kilogramm mit sich herum. Und mit einem sonst abgestimmten Fronttriebler-Fahrwerk scharen die Pferde auch nicht mehr so ungestüm mit den Hüften. Die Investition in ein paar PS mehr verspricht eine weit bessere Radziele.

Die sport Auto-Tester sind diesen Argumenten nachgegangen, um herauszufinden, ob die rund 4000-Mark Mehr-

Die Verteilung des Antriebsmoments auf die Vorder- und Hinterräder übertragen sie einem Planetenradgetriebe, das mit einer Viskoskopplung zusammenarbeitet und mit der Motor/Getriebe-Einheit verblockt ist. Die Viskoskopenverblockt die Balance der Antriebskräfte bei Bedarf bis zu 100 Prozent auf die Hinterräder, wenn die Vorderäder auf glattem Untergrund durchdrehen trochen. Von der Antriebsleistung entlastet, können die Vorderreifen nun ihre gesamte Seitenführung für Lenkmanöver zur Verfügung stellen. Doch auch oberhalb dieser Schwelle läßt sich jede gewünschte Momentenverteilung realisieren.

In der Viskoskopenverblockt sich außen- und innenverlaufende Lamellen ab. Die einen sind mit der Vorderachs-Antriebswelle kraftschlüssig, die ande-

das Bremsverhalten des 4x4. Auf das Planetenradwerk setzen sie eine hydraulisch gesteuerte Kupplung. Sie koppelt die Hinterräder beim Bremsen über 20 km/h vom Antrieb ab. Damit ist die Gefahr Überbremsender Hinterräder und damit eines ausbrechenden Hecks gesamt, schließlich sind die Hinterräder vom Bremsmoment des Motors entlastet. Der Vectra 4x4 verhält sich so, wie es sich für ein besseres Auto gehört. In Kurven schneipf er unter Bremsmanövern unterbremsend nach außen, instabil sich einpendeln. Er bietet souveränen leicht beherrschbar.

Durch den Kunstgriff namens Torque-Vectoring ergattern sich die Einzelröhler auch Modifikationen im verstellbar gesteuerten Antriebskollensystem. Es ist ein gewisses wie beim Fronttriebler.

Neu: Nissan 300 ZX Twin Turbo





