



*Kraftpaket
unter der Haube:
Nach Umbau bringt
der Zweillitermotor
stattliche 133 PS*

Leute mit Lust auf viel Leistung im neuen Opel Vectra müssen sich derzeit noch in Geduld fassen. Es könnte durchaus Herbst '89 werden, ehe Opels jüngster und aus dem Stand heraus sehr erfolgreicher Sproß auch mit dem 150 PS starken 16 Ventil-Triebwerk lieferbar sein wird. Und wie der Preis des Topmodells dann aussieht, weiß heute auch noch niemand genau.

Wenn 18 kräftige Mehr-PS dem Leistungshunger besonders sportiver Besitzer von Vectra 2.0i-Modellen (serienmäßig 115 Pferdestärken aus zwei Liter Hubraum) genügen, so kann Tuner Fritz Lexmaul unverzüglich helfen. Dem Einsatz der Zusatzpferde ist dann gewiß auch ein straffer ausgeleg-

Wenn's ganz schnell gehen soll...

Der neue Vectra aus dem Hause Opel kommt gut beim Kunden an — auf die sportliche 16V-Version wird man allerdings noch warten müssen. Wer sofort mehr Dampf haben will, muß Tuner zu Rate ziehen



Das kostet es

Motorleistungssteigerung auf 133 PS (mit Fächerkrümmer)	2 695 Mark
auf 130 PS (ohne Fächerkrümmer)	1 900 Mark
Karosserie-Bausatz	1 980 Mark
Koni-Fahrwerk (45 mm tiefer)	1 200 Mark
Leichtmetall-Felgen 7 x 15	1 196 Mark
Reifenpreis 195/50 VR 15	auf Anfrage

Die Adresse: Lexmaul Opel Tuning, Sehwieder Str. 31, 6074 Rödermark-Obernoden.

tes Fahrwerk angemessen, das sich äußerlich durch Leichtmetallräder und Breitreifen zu erkennen gibt - der hessische Schnellermacher hat alles im Programm.

Zum Zwecke der Leistungssteigerung wird die Serien-Nockenwellen gegen eine 284 Grad-Spezialwellen ausgetauscht, den Ein- und Auslaßventilen spendiert man eigens angefertigte Federn, und der Serienauspuff muß einer Fächerkrümmeranlage mit Absorptions-Endschalldämpfern weichen. Von den Umbaumaßnahmen unberührt bleiben die Zünd- und Einspritzanlage und natürlich der geregelte Dreivegekkatalysator.

Nach der Montage dieses vom TÜV mit einem Gutachten abgesetzten Leistungsbausatzes lautet der Eintrag in Kfz-Schein und -Brief: 98 kW (133 PS) bei

5800/min. Das maximale Drehmoment des 9,2:1 verdrichtenen Triebwerks beträgt 187 Newtonmeter (Nm) bei 4800/min.

Positiv ist zu vermerken, daß sowohl Kupplung und Getriebe (dessen fünf Vorwärtsstufen zum geänderten Drehmomentverlauf gut passen) wie auch die Bremsen - rundum Scheiben, vom innenbelüftet - in Serienversion mit den gestiegenen Anforderungen ohne weiteres fertig werden.

Der nun eindeutig sportliche Charakter des Lexmaul-Vectra findet seinen akustischen Ausdruck in einem kernigen, aber für geneigte Ohren keineswegs unangenehmen Auspuffton. In Zahlen ausgedrückt liest sich die Klang-Örgie so: Beschleunigung von null auf 100 km/h in 8,2 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit immerhin 215 km/h. Für die 18 zusätzlichen Pferdestärken scheint ein Preis von 2 650 Mark angemessen - ohne Fächerkrümmer wird's gar um rund 700 Mark billiger.

Ohne Zweifel verfügt bereits der Serien-Opel Vectra über ein sehr brauchbares Fahrwerk. Doch der Wunsch nach einem strafferen und vor allem tieferen Layout ist allenthalben vorhanden. Warum sollte sich ein

Opel Vectra 2.0i von Lexmaul TUNING

Turner diesem Ansinnen verschließen? Doch auch hier ist Extremismus nicht im Sinne des Erfinders. Die vorderen McPherson-Federbeine und die hintere Koppelenkerachse des Lexmaul-Vectra verfügen über eigens abgestimmte Koni-Dämpferelemente und weisen kürzere Schraubenfedern mit spezieller Kennlinie auf. Damit tendiert nicht nur die Kurvenneigung des Fahrzeugs gegen null, die Karosserie wird auch um be-

achtliche 45 Millimeter abgelenkt.

Zweifellos kommen nun vor allem kurze, trockene Fahrbahnstöße fühlbarer durch als im Serientrimm, doch unkomfortabel oder gar stueckerig ist die von Lexmaul und Koni erarbeitete Abstimmung gewiß nicht zu nennen. Optischer i-Punkt, aber auch fahrtechnisch mit der neuen Abstimmung im Einklang waren Räder und Reifen. Auf 7 x 15 Zoll-Leichtmetallrädern hatte der Tuner Breitreifen der Dimension 195/50 VR 15 montiert. Auf trockenem wie auf feuchtem Belag stimmte die Traktion, eine ausgeprägte Aquaplaningneigung war dabei nicht festzustellen.

Manch einen wird es natürlich danach gelüsten, die Mehr-PS auch nach außen zu zeigen. Auf den Zeichenbreitern von Lexmaul entsteht darum zur Zeit ein Karosserie-Umbausatz. Keine wilde Geschichte mit superdicken Backen und gewaltigem Heck-Leitwerk, sondern ein Aerodynamik-Kit, der die vorgegebenen Formen laut Hersteller ein wenig unterstreichen soll. Darauf wird man sich allerdings wohl oder übel bis ins späte Frühjahr '89 gedulden müssen.

Doch auch ohne die angekün- digte Kunststoff-Zier ist der Vectra von Lexmaul ein Mittel gebobener Fortbewegung, das die Wartezeit auf den 16-Ventiler angenehm verkürzt. In gewissen Grenzen stellt er sogar eine preiswerte Alternative zum kommenden Topmodell des Werkes dar.

Wolfgang Rempah

Technische Daten

Motor: Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vom hoch eingebaut, Zylinderkopf aus Leichtmetall, eine obliegende Nockenwellen über Zahnriemen angetrieben, Ventile über Kappfel und hydraulische Ventilstößel betätigt, Gemischaufbereitung und Zündanlage Bosch-Motronic M1.4.1, geregelter Abgaskatalysator, Bohrung x Hub 86 x 86 mm, Hubraum eff. 1998 cm³, Verdichtung 9,2:1, max. Leistung 98/133 kW/PS bei 5800/min, max. Drehmoment 187 Nm bei 4800/min, Liferleistung 66,7 PS/l.

Kraftübertragung: Mechanisch betätigte Einschleiben-Trockenkupplung, Fünfgratgetriebe, Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk: Vorn Einzerradaufhängung mit McPherson-Federbein, vorne und hinten Koni-Stoßdämpfer und Spezial-Schraubenfedern, Koppelenker-Hinteradaufhängung, vorn und hinten Stabilisator, Zahnstangen-Servolenkung, rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Radgröße 7 x 15, Reifengröße: 195/50 VR 15.

Maße/Gewichte: Länge/Breite/Höhe 4430/1700/1355 mm, Radstand 2600 mm, Spurweite v./h. 1426/1426 mm, Leertgewicht 1065 kg, zul. Gesamtgewicht 1645 kg, Leistungsgewicht 8,2 kg/PS, Tankinhalt 61 l.

Fahrleistungen: 0-100 km/h 8,2 s, Höchstgeschwindigkeit 215 km/h.

Preis (wie Testwagen): 33 350 Mark inkl. MwSt.

Tieferegelegt und hart: Seitenneigung in Kurven findet kaum noch statt



Foto: Wolfgang Rempah