

Inhaltsverzeichnis

Einführung

Ein Ratgeber stellt sich vor 6

Die Modellvorstellung

Der Opel Vectra

Modelle, Motoren und Ausstattung 9
 Abmessungen 17
 Modellpflege 18

Die Ausrüstung

Der Arbeitsplatz – Garage und Mietwerkstatt ... 20
 Der Ersatzteilkauf – Original-, Fremd- und
 Austauschteile 21
 Das Werkzeug – Grundausrüstung 23
 Spezielle Werkzeuge und Zubehör 25
 Profitipps für Hobbyschrauber – so widersteht
 Ihnen keine Schraube 27
 Tipps für den Werkstattbesuch – so sollten
 Sie vorgehen 29
 Sicherheit geht vor – das sollten Sie
 als Do it yourselfer berücksichtigen 31
 So bocken Sie Ihr Auto richtig auf 33

Die Wagenpflege

Wartungs- und Reparaturarbeiten 35
 Innenreinigung – so glänzt Ihr Vectra
 fast wie neu 36
 Außenwäsche – Waschplatz, Pflegemittel
 und Arbeitsgeräte 38
 Motorwäsche – Arbeitstipps, Ölabscheider,
 Motorschutzlack 42
 Schmierdienst – damit alles in Bewegung bleibt 43
 Lackpflege – Politur, Lackreiniger,
 Konservierer, Lackschäden 43
 Scheibenwaschanlage – Wischer,
 Wischergummis, Scheibenwaschdüsen 49
 Scheibenwischer – Wischerarm 54

Die Motoren

Wartungs- und Reparaturarbeiten 57
 Die Vectra-Motoren 58
 Bauteile des Motors und Motorentechnik 62
 Kompressionsdruck 65
 Antriebsriemen 67

Das Schmiersystem

Wartungsarbeiten 71
 Ölkreislauf, Ölfilter, Motoröl und Ölverbrauch ... 72

Das Kühlsystem

Wartungs- und Reparaturarbeiten 80
 Kühlmittelkreislauf und Kühlsystem 81
 Kühlmittel und Frostschutz 82
 Thermostat, Kühlerventilator und Kühler 86
 Luftfilter 94

Die Kraftstoffeinspritzung

Wartungs- und Reparaturarbeiten 97
 Elektronisches Motormanagement und
 Benzineinspritzanlage 98
 Dieseleinspritzanlage 110

Die Zündanlage

Wartungs- und Reparaturarbeiten 118
 Elektronische Zündsysteme, 119
 Zündspule und Zündkerzen 122
 Vorglühanlage 128

Die Kraftstoffversorgung

Wartungs- und Reparaturarbeiten 131
 Versorgungssystem 132
 Kraftstoff, Kraftstofffilter und Kraftstoffpumpe .. 133
 Auspuffanlage und Abgasentgiftung 138

Die Kraftübertragung

Wartungs- und Reparaturarbeiten148
 Kraftübertragungsprinzip149
 Kupplung und Kupplungsbauteile150
 Fünfgang Schaltgetriebe154
 Elektronisch gesteuertes Automatikgetriebe ..158
 Stufenloser CVT-Getriebeautomat162
 Achsantrieb und Antriebswellen163

Das Fahrwerk

Wartungs- und Reparaturarbeiten168
 Vorderachse und Hinterachse171
 Vorderachsgeometrie, Stoßdämpfer172
 Elektrohydraulische Zahnstangenlenkung,
 Spurstangenköpfe, Querlenker, Radlager und
 Federbeine173
 Reifen und Felgen183

Die Bremsanlage

Wartungs- und Reparaturarbeiten191
 Elektronische Bremskomponenten192
 Wichtige Bremsbegriffe195
 Bremsflüssigkeit, Bremskraftverstärker, Scheiben-
 bremsbeläge, Brems Scheiben198
 Handbremse210

Die Fahrzeugelektrik

Wartungs- und Reparaturarbeiten213
 Batterie, Anlasser und Generator216
 Außenbeleuchtung – Scheinwerfer und Leuchten236
 Signaleinrichtungen243
 Instrumente und Bedienungseinrichtungen ...245
 Stromkabel, Sicherungen und Relais251

Der Innenraum

Wartungs- und Reparaturarbeiten257
 Heizung, Lüftung, Gebläse und Klimaanlage ..261
 Schalter und Zündschlüssel268
 Radio, Lautsprecher und Antenne269
 Vordersitze und Rücksitzbank274
 Türverkleidungen, Seitenscheibe und
 Fensterheber277
 Zentralverriegelung, Türgriff und Türschloss ..280

Die Karosserie

Wartungs- und Reparaturarbeiten285
 Tür, Außenspiegel und Motorhaube288
 Stoßfänger, Kotflügel und Heckklappe291

Technische Daten

Motor, Schmiersystem, Kühlsystem, Kraftstoffanlage,
 Kraftübertragung, Karosserie, Fahrwerk, Räder,
 Lenkung, Bremsanlage, elektrische Anlage,
 Füllmengen, Gewichte, zulässige Anhängelasten,
 Fahrleistungen297
 Diebstahlschutz, Sicherheit, Wartung, Garantie .301

Stichwortverzeichnis

Vectra von A – Z302

Schnelle Hilfe – was tun bei Störungen

**Störungs-
beistände**

Anlasser235	Heizung262	Thermostat85
Automatikgetriebe160	Kraftstoffeinspritzung103	Warnblink- und Blinkanlage .244
Batterie und Generator223	Kühlsystem86	Wischerblatt56
Bremsen211	Kupplung153	Zentralverriegelung284
Bremslight245	Motor und Zündanlage127	Zündkerzen64
Diesel-Kraftstoffeinspritzung .116	Scheibenwischer55	Zylinderkopfdichtung70
Elektrische Fensterheber ...283	Schmiersystem79	

DER Opel Vectra



Vorzeigbar in der gehobenen Mittelklasse: Die dritte Generation des Opel Vectra repräsentiert vom Scheitel bis zur Sohle den Stand heutiger Automobiltechnik. Der Mittelklässler bringt so »verlockende« Gene auf die Straße, dass die einschlägige Fachpresse ihn gar als »Opel-Meilenstein in ein neues Jahrtausend« titulierte.

Mit dem Vectra-C beabsichtigt Opel verlorenes Terrain in der Mittelklasse zurück zu erobern und weitere Marktanteile für das Auto mit dem Blitz am Bug zu erschließen – besonders auf dem heiß umkämpften deutschen Markt. Die Chancen hierfür stehen nicht schlecht: Professionelle Autotester »erfuhren« den Vectra-C bereits als Auto »mit vorbildlichen Fahrwerkseigenschaften und vernünftiger Motorisierung«. Mit derlei Vorschusslorbeeren bedacht, mischt der Debütant zwar seine Mitbewerber nicht »blitzartig« auf, aber immerhin, der neue Vectra bringt frischen Wind in den Kreis der Erlauchten.

Er überzeugt auf Handlingkursen, in Pylonengassen, bei Bremsentests, gleichwie im Platzangebot und Ausstattungsniveau – und das zu Einstandspreisen, die nicht den zweifelhaften Ruf des Euro als »Teuro« untermauern. Profis bestätigen allemal: Der Vectra ist ein technisch und optisch ganz nach europäischen Vorstellungen »gelifteter« Familienwagen. »Figürlich« hat er leicht zulegt, doch mit seinen Altvordern bricht er nur dort, wo es der Zeitgeist erforderte – ohne damit die generelle »Formensprache« des europäischen GM-Designs aufs Altenteil zu schicken.

Mittlerweile ist's die dritte Vectra-Auflage, die aus einer der modernsten Automobilfabriken Europas rollt. Um ihrem »Baby« den Auftritt vom ersten Tag an zu erleichtern, setzen seine Paten auf alte Opel-Tugenden: »Opel der Zuverlässige« hieß es dereinst – und daran soll der Benjamin zwar traditionell, jedoch ohne »Hosenträger«, wieder anknüpfen.

Damit das vom Start weg »fluppt«, blieb an der Vectra-Wiege praktisch kein alter Klinker mehr auf dem anderen, Rüsselsheim avancierte zur modernsten europäischen Produktionsstätte mit »stockkonservativem« Qualitätsmanagement: Entsprechend sensibel liefen die Fertigungsbänder an. Mittlerweile läuft die Produktion allerdings auf hohem Niveau – die elektronischen Wächter sowie Damen und Herren mit weißen Kitteln sind längst zufrieden.

Folge: Derweil entstehen täglich rund 700 Vectra – Tendenz stabil steigend. Europaweit »schrieben« Opel-Händler für den Vectra-C seit April 2002 bereits über 70.000 Kaufverträge. In Anbetracht dessen geht die Adam-Opel AG in 2002 mittlerweile von einer Vectra-Jahresproduktion in Höhe von 165.000 Einheiten aus. Gut zehn Prozent mehr als die ursprünglich geplanten 150.000 Autos. »Nicht schlecht für einen Opel« der Mittelklasse.

Vier Ausstattungsvarianten, fünf Motoren – obligatorisch für den Vectra

Exakt wie beim Vorgänger wählen Käufer »der ersten Stunde« ihren Neuen zunächst unter zwei Karosserievarianten aus – sie entscheiden zwischen dem viertürigen Stufenheck und dem Fließheck mit vier Türen und großer Heckklappe (Vectra GTS). Als viertürigen »Caravan« schiebt Opel den Vectra dann ab Herbst 2003 mit verlängertem Radstand und üppiger Ladefläche nach. Erst dann deckt der Vectra, ganz den häuslichen Traditionen folgend, mit den Ausstattungsvarianten »Basis-Vectra«, »Comfort«, »Elegance« und »GTS« inklusive einem halben Dutzend Motoren, die in dieser Klasse obligatorischen Käuferwünsche vollends ab.

Serienmäßig wechseln Chauffeure im Vectra-C die Gänge in einem Fünfganggetriebe per Mittelschalthebel. Komfortbewusste Kunden stellt Opel freilich mit einer außergewöhnlich präzisen Fünfgangautomatik vor die Wahl. Einzige Bedingung für den elektronisch geregelten Schaltkomfort: Unter der Motorhaube »steht« der 2,2-Liter Ottomotor mit 108 kW (147 PS), der 3,2-Liter V6 mit 155 kW (211 PS) oder der durchzugsstarke Selbstzünder mit 2,2-Liter Hubraum und 92 kW (125 PS). Der »Automat« wechselt die Fahrstufen entweder eigenverantwortlich auf hohem Komfortniveau oder auf Wunsch des Fahrers manuell und dann betont sportlich (ActiveSelect®). Im Automatikmodus ist selbstverständlich auch eine Wandlerüberbrückungskupplung mit von der Partie. Und damit die Automatik auch im »Stop-and-go-Verkehr« oder vor roten Ampeln ihrem Namen alle Ehre macht, spendierten Opel-Ingenieure ihr eine »Neutral Control«. Neutral Control tritt immer dann auf den Plan, sobald der Vectra steht oder abgebremst wird – es schaltet dann automatisch in den Leerlauf. Das Getriebe legt eine gewollte Zwangspause ein – die Getrieberäder, die Lager sowie sämtliche Innereien des hydrodynamischen Drehmomentwandlers stehen dann kurzzeitig »still«. Das spart »Sprit« – günstigstenfalls sogar bis zu drei Prozent. Selbstverständlich wird der Kraftfluss beim Anfahren automatisch wieder hergestellt.



Gut geführt: Schalthebel im Vectra-Fünfganggetriebe.



Gut abgestimmt und manuell beeinflussbar: Die Schaltmodi der Vectra-ActiveSelect®-Fünfgangautomatik.

Obwohl die Grundausstattung des neuen Mittelklassers keinesfalls »magersüchtig« ist, bietet die offizielle Wunschausstattungsliste reichlich Freiraum, um den ganz persönlichen Traum im Vectra-C mit original Zusatzausstattungen zu realisieren. So zum Beispiel den Traum vom prima Klima: Für die Klimaanlage (AC) greifen Käufer der Normalversion bereits tiefer ins Portemonnaie und die empfehlenswerte Klimatisierungsautomatik mit menügeführter Bedienung über ein Grafik Info Display (GID) gibt's ausschließlich gegen Aufpreis. Längst nicht alles: Das Angebot reicht von A wie Anhängerzugvorrichtung, über L wie Ledererausstattung bis hin zu X wie Xenon-Scheinwerfer. Z wie Zentralverriegelung hat in der Wunschausstattungsliste keine Chance, Ausstattungsfetischisten finden sie bereits ohne Berechnung unter »wesentliche Serienausstattung«.

Serienmäßig im Vectra-C - Interaktives Dynamisches FahrSystem (IDS)

Gleichfalls das von Opel-Fahrwerkstechnikern in Topform gebrachte Interaktive Dynamische FahrSystem (IDS) – ohne Aufpreis, serienmäßig in jedem Vectra-C. IDS unterstützt den Fahrer mit gezielten Fahrwerkeingriffen in kritischen Fahrsituationen. IDS umschreibt Goodies wie elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP^{PLUS}), elektronisches ABS mit Kurvenbremskontrolle (CBC) und Bremsassistent (BAS), Traktionskontrolle (TC Plus) mit Motor- und Bremsengriff oder elektronische Bremskraftverteilung (EBV) und last but not least die kennfeldgesteuerte, elektrohydraulische Servolenkung (EHPS). IDS, spätestens jetzt wird's verständlich, umschreibt Hightech pur: Allein die Regel-elektronik überprüft rund 200-mal pro Sekunde, ob das tatsächliche Fahrverhalten mit den Lenkbewegungen des Fahrers korrespondiert. Um die Datenflut nicht nur theoretisch zu beherrschen, kommen im Vectra 2002 gleich drei Datenbusse zum Zug.

Sollten Differenzen, jenseits der im Bordrechner »abgelegten Software«, auftreten, geben IDS-Sensoren einer stabilisierenden Steuerelektronik grünes Licht: Die Elektronik »domestiziert« das Fahrwerk dann, an bis zu drei Rädern gleichzeitig, mit gezielten Bremsengriffen. Sollte das nicht ausreichen, »fesselt« IDS in kritischen Fällen so lange die Motorleistung, bis alle Räder wieder »sicheren Boden« unter der Lauffläche haben.

Das klingt in der Tat nach viel Sicherheitspotenzial, narrensicher ist der Vectra-C freilich nicht: Denn die natürlichen, fahrphysikalischen Grenzen verschiebt IDS um keinen Deut – kein Fahrdynamiksystem dieser Welt wird das je können. Das sollten Sie wissen und akzeptieren, je eher umso besser: Erst dann ist IDS ein wirklicher Sicherheitszugewinn. Der neue Vectra liefert Ihnen das Sicherheitspolster sogar zum »Nulltarif« auf die Straße!

Naturngemäß tritt TC Plus häufiger als IDS auf den Plan. Vornehmlich während ungestümer Ampelstarts oder auf glatten Fahrbahnoberflächen: Überall dort also, wo die Pneus das satte Drehmomentangebot der ECOTEC-Motoren nur schwer auf die Straße bringen können. TC Plus bremst »durchdrehende« Vorderräder so lange ein, bis die Pneulaufflächen nicht mehr auf der Straße radieren. In der ersten Stufe wirkt es auf die Vorderradbremmen ein, in dominanteren Fällen »bremst« es zusätzlich noch das elektronische Motormanagement.

Auf einen Blick – das Vectra-Modell- programm

Das Modellprogramm wird den unterschiedlichsten Aufgabenstellungen vollauf gerecht: Der Vectra-C rollt grundsätzlich als Viertürer und die Fließheckvariante zusätzlich mit großer Heckklappe von den Produktionsbändern. Auch der später folgende Caravan kommt generell mit »fünf Türen« auf die Straße. Hier die Modellübersicht:

- Vectra – die »Einstiegs-Variante«
- Vectra Comfort – die »Komfort-Variante«
- Vectra Elegance – die »Luxus-Variante«
- Vectra GTS – die »Dynamik-Variante«
- Vectra Caravan – die »Mehrwert-Variante«
(ab Herbst 2003)

Goodies wie Full Size Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags, Seitenaufprallschutz, Gurtstraffer und -stopper, interaktiv gesteuertes Fahrwerk (IDS), Komfort-Tipp-Blinker, bei einem Frontalcrash auskuppelnde Pedale (PRS), ABS, elektronische Bremskraftverteilung, elektronische Wegfahrsperre, Batterieentladeschutz, elektrohydraulische Servolenkung, Sicherheitslenksäule, höhen-, bzw. längsverstellbares Lenkrad, höhenverstellbare Frontsitze, Sitzrampen vorne, geteilt umlegbare Rücksitzlehnen (1/3 zu 2/3), aktive Kopfstützen (vorne), drei Kopfstützen (hinten), ISO-Fix-Kindersitzhalterung, Leseleuchten, Gepäckraumabdeckung, Cupholder, Innenraum Staub- und Pollenfilter, Umluftschaltung, Drehzahlmesser, Triple Info Display (TID) mit Funkuhr, Datums- bzw. Radiosenderanzeige, Außentemperaturanzeige, Serviceintervallanzeige, elektrische Fensterheber (vorne), Leseleuchten, Wärmeschutzverglasung, elektrisch beheiz- und verstellbare Außenspiegel (Fahrerseite asphärisch), Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Diebstahlsicherung – ab Modelljahr 2002 hat der Basis Vectra sie zum Einstandspreis an Bord.

Falls das nicht ausreichen sollte, und für den Fall, dass verlockende Komplettangebote ab Werk möglicherweise das Neuwagenbudget sprengen könnten, oder die eine oder andere Option nicht lieferbar ist, wissen sich Do it yourselfer allemal zu helfen: Der Zubehörmarkt erfüllt die meisten Wünsche auch nachträglich – mitunter gar zu günstigeren Konditionen und in Erstausrüsterqualität. Geben Sie aller-

dings nicht jedem vermeintlich günstigen Schnäppchen nach, sondern handeln getreu dem Motto »trau, schau, wem«.

Vectra – die »Einstiegs-Variante«

Die »Einstiegs-Variante« motorisieren wahlweise vier Vierzylindermotoren: Der »kleinste« Antrieb bringt's mit 1,8-Liter Hubraum auf 90 kW (122 PS). Zusätzliche 18 kW (25 PS) und 400 cm³ mehr Hubraum (2,2-Liter) bietet dann die erste Leistungsstufe. Als DTI-Diesel mobilisiert der Vectra pur mit 2,0-Liter Hubraum 74 kW (100 PS), bzw. 92 kW (125 PS) im 2,2-Liter DTI. Das Erlebnis, den Basis-Vectra mit alternativen Antrieben und diversen Zusatzausstattungen individuell aufzurüsten, ist also durchaus gegeben. Doch »blitzgescheite« Rechner wissen in der »Einstiegs-Variante« das Wesentliche bereits unter Dach und Fach.

Vectra Comfort – die »Komfort-Variante«

Im Großen und Ganzen bietet die Option »Comfort« das Ausstattungsniveau der »Einstiegs-Variante« – inklusive der Vierzylinder-ECOTEC-Motoren. Darüber hinaus werten anspruchsvollere Vectra-Käufer ihren Wagen äußerlich mit Dachzierleisten in Wagenfarbe und 6,5J x 16" Stahlfelgen mit 215/55 R 16" Reifen und ganzflächigen Radabdeckungen auf. Bei einer Reifenpanne rollt der Komfort-Vectra dann auf einem Notlauf rad den nächsten Servicepunkt an. Fahrer und Mitfahrer genießen die Vorzüge einer FCKW-freien AC und anspruchsvollerer Sitztextilbezüge. Der Chauffeur schont seine Wirbelsäule mit einer einstellbaren Lendenwirbelstütze und einem neigungsverstellbaren Sitz. Wenn's im Vectra Comfort um die richtige Sitzhöhe geht, ist auch der Kopilot mit einer Sitzhöhenverstellung mit von der Partie, er teilt sich zudem das Ablagefach in der verschiebbaren Mittelarmlehne mit dem Piloten.

Vectra Elegance – die »Luxus-Variante«

Zusätzlich bzw. abweichend von der Basisausstattung kommt der Vectra Elegance mit praxisorientiertem Mehrwert auf die Autowelt. Äußerlich unterscheidet er sich relativ schnell mit Leichtmetallfelgen im Format 6,5J x 16" und 215/55er Reifen von seinen Brüdern, Kenner machen den »Elegance« zusätzlich noch an verchromten Fensterzierleisten und im Stoßfänger

integrierten Nebelscheinwerfern aus. Im Innenraum kommt Ulmenholzdekor als Schmuck der Armaturentafel und der Türverkleidungen zum Zuge, die Fensterheber sind zudem an allen Türen elektrisch zu betätigen. Stichwort Türen: Die Türaußengriffe sind im »Elegance« in Wagenfarbe lackiert und die vorderen Türeinstiegsleisten glänzen in Hochglanz mit dem Schriftzug »Vectra«. Der Beifahrer profiliert die Rück Sitzlehne entsprechend seiner Lendenwirbel und die Sitzneigung passend zu seiner Beinlänge. Einerlei ob vorne oder hinten, die Mitfahrer profitieren von Leseleuchten und Getränkehaltern, dem Beifahrer »schmeichelt« gar ein beleuchteter Make-up-Spiegel. Dem Chauffeur schmeichelt Leder, Leder am Vierspeichen-Volant und am Schaltkauf.

Vectra GTS - die »Dynamik-Variante«

Wie alle Vectra-C rollt auch die dynamisch, elegant geschmückte »GTS-Variante« aus Europas modernster Automobilfabrik in Rüsselsheim. Den GTS gibt's allerdings weder für Geld noch gute Worte mit Stufenheck oder dem »kleinen« Selbstzünder. Sein Fließheck hat eine weit öffnende Ladeklappe, und unter der Motorhaube geben drei Ottomotoren oder der »große« Diesel den Ton an. Vier Antriebe insgesamt - von 1,8-Liter (Z18 XE) bis 3,2-Liter (Z32 SE) Hubraum: Richtig, 3.175 cm³ - nach Bedarf und Geldbeutel konfrontiert der »Dynamik-Vectra« den Asphalt nämlich auch mit reichlich Newtonmetern und Kilowatt. Sechs Zylinder, in V-Form angeordnet, leisten 300 Nm inklusive 155 kW (211 PS). Und den GTS-Käufer umgibt selbstverständlich das Ausstattungsniveau der »Basis-, bzw. der Comfort-Varianten« und teilweise auch der »Elegance-Ausführung«. Darüber hinaus heißt's im »GTS« dann: Es lebe der Sport - zumindest fürs Auge des Betrachters.

Hinter dem Dreispeichen-GTS-Ledervolant kommen vornehmlich jene Käufer auf ihre Kosten, die gleichermaßen Dynamik und Luxus schätzen - und zwar ohne Abstriche an den Fahrkomfort oder die Variabilität einer Fließheckkarosserie. Mit dem modernen ECOTEC-V6 kombiniert meistert der Vectra den Verkehrsalltag souverän und gelassen. Selbstverständlich kommt den IDS-Spionen in der Muskel-Variante eine weit größere Bedeutung zu als in der Basis-Version, doch bei vorausschauender Fahrweise kommen die angetriebenen Vorderräder, auch ohne die ständige Präsenz elektronischer Assistenten, mit den sechs Zylindern erstaunlich gut zurecht.

Und damit auch Außenstehende letztlich wissen, dass der »geduckte« Vectra - seine Karosserie liegt 20 Millimeter tiefer - nicht etwa nur »überladen« daher kommt, weisen GTS-typische Applikationen »dezent« auf seine Sonderstellung hin. So zum Beispiel GTS-Schriftzüge, Chrom umrandete, schwarz eingefasste Scheinwerfer, abgedunkelte Rückleuchten inklusive abgedunkelter 3. Bremsleuchte, in Wagenfarbe lackierte Seitenschweller, Seitenschutzleisten sowie Stoßfänger oder eine grün eingefärbte Wärmeschutzverglasung mit changierendem Grünkeil in der Frontscheibe. Alles wirkt gekonnt gemacht und in Szene gesetzt: Wenn's denn nicht unbedingt der »kleine Diesel« sein muss, spricht einiges für die praktische Variante mit der großen Heckklappe und dem GTS-Schriftzug.



Praktisch und dynamisch: Die Fließheckkarosserie des Vectra GTS mit variablem Innenraum und weit öffnender Heckklappe.

Vectra Caravan - die »Mehrwert-Variante« (ab Herbst 2003)

Prinzipiell gilt ab Herbst 2003 für den Vectra Caravan das Gleiche wie für die Limousinen: Komplette Serienausstattung mit diversen Ausstattungslinien und Motoren. Technisch ist der Kombi mit den Limousinen ohnehin stark verwandt.

Soviel zum Prinzipiellen: Damit der neue »Caravan« in Sachen Transportkapazität und Variabilität zwischen den Achsen allerdings keinem Mitbewerber eine Chance einräumt, nutzt er erstmalig eine völlig neue Plattform. Was dann äußerlich mit dem Namen »Caravan« wie alter Wein aus neuen Schläuchen aussieht, ist in der Tat ein von Grund auf neuer »Caravan«. Er wird sogar die Transport- und Ladekapazitäten des großen Bruders »Omega Caravan« in den Schatten stellen.

So können Sie kombinieren – der Vectra-C und seine Motoren

	1,8 l 16V* ECOTEC	2,2 l 16V ECOTEC	3,2 V6 24V ECOTEC	2,0 DTI 16V ECOTEC	2,2 DTI 16V ECOTEC
Vectra	•	• ¹	–	•	• ¹
Vectra Comfort	•	• ¹	–	•	• ¹
Vectra Elegance	•	• ¹	–	•	• ¹
Vectra GTS	•	• ¹	• ¹	–	• ¹

* CVT-Automatik in Vorbereitung; – nicht lieferbar; • lieferbar; ¹ mit Automatik lieferbar.

Auf Basis dieser Plattform beabsichtigt Opel übrigens das Vectra-Segment – gleichfalls noch 2003 – um eine weitere Variante zu vergrößern: »Vectra Signum« soll der Neue heißen. Technisch weitgehend mit dem jetzigen Vectra verwandt, wird der »Signum« derzeit noch akribisch auf die Rolle des Trendsetters jenseits von Zafira vorbereitet. Hinter den Werksmauern hat das fahrbare »Chamäleon« längst konkret Gestalt angenommen, doch vor den Toren ist der »Signum« noch eine relativ unbekannt Größe. Wir werden beide Vectra-Derivate zu gegebener Zeit in einem eigenen Band beschreiben.

Wunschliste – die Vectra-Sonderausstattungen

Von der Qual der Wahl sind Käufer des Vectra-C mitunter schon ab Werk befreit: Nicht alle oder noch nicht alle möglichen Sonderausstattungen sind innerhalb der Motoren-, Getriebe- und Ausstattungsranges kombinierbar. Auf die Umfänge der offerierten Wunschausstattungen hat das freilich nur marginalen Einfluss: Die Sonderausstattungen und »Zusatzpakete« sind eine wahre Fundgrube für jene Käufer, denen es wichtig ist, »ihr kleines Refugium« aus der Großserie abzuleiten. Zukünftige Vectra-Fahrer sollten also zum Studium der Preis- und Ausstattungsliste besser einige Zeit einplanen. Denn das »Spielchen geht, geht nicht ...« funktioniert innerhalb der Modell- und Paketranges »vorzüglich«.

Nicht nur Musik- und Informationsliebhaber, mobile Telefonisten, Straßenkartenmuffel oder Rad/Reifengourmets – auch Käufer, denen der Sinn schlicht und einfach nach hochwertigem Original-Zubehör steht, werden in den Vectra-Preislisten zuvorkommend bedient. Da bleibt ambitionierten Do it yourselfern mit samt Werkzeugkasten eigentlich nur noch wenig Schraubarbeit übrig. Dennoch: Bei diversen Optionen lohnt mitunter ein Preisvergleich im Zubehörhandel. So zum Beispiel bei Anhängerkupplung oder Dach-

transportsystemen mit unterschiedlichen Aufsätzen. Das Grundträgersystem sollten Vectra-Käufer allerdings besser bei ihrem Opel-Händler ordern: Dann ist zumindest die erforderliche Sicherheitsbasis für weitere »Aufbauten« gewährleistet – zumindest bei ordnungsgemäßer Montage.

Soweit es um den Vectra in Basis-, Comfort- oder Elegance-Ausstattung geht, umfasst die Sonderausstattungsliste derzeit exakt 32 Positionen. Darunter sind Sinnvolles und weniger Sinnvolles akribisch aufgelistet. Das »Innenraum-Infotainment« allein umfasst zehn Positionen mit zeilenlangen Erklärungen, das Raucherpaket oder ein automatisches Reifendruckkontrollsystem bekommt jeweils eine Zeile spendiert. Spätestens unter Punkt sechs stutzt der geneigte Käufer, »Entfall« heißt die Offerte. Dahinter verbirgt sich die Motorkennzeichnung – übrigens ohne Aufpreis.

Ohne Aufpreis geht bei den 19 Original-Opel-Zubehörangeboten freilich nichts, das Angebot reicht von der CD-Aufbewahrungsbox für ein Dutzend Scheiben bis hin zur Rücksitzschondecke, mit Klettverschluss an den Kopfstützen zu befestigen.

Und wie sieht's mit Maßkonfektion im Vectra GTS aus? Ähnlich. Außer den Sonderausstattungen haben bereitwillige Käufer noch die Qual der Wahl zwischen den Paketen »LeMans«, »Silverstone«, »Daytona« und »LeMans II«.

Die Motoren

Alle im Vectra offerierten Motoren tragen den Namen ECOTEC – drei Ottotriebwerke und zwei Dieselaggregate. ECOTEC steht bei Opel seit geraumer Zeit für drehmoment- und leistungsstarke Treibsätze mit geringem Schadstoffausstoß und günstigen Verbräuchen. Gemeinsames Charakteristikum der ECOTEC-Familie sind Vierventilzylinderköpfe mit obenliegenden Nockenwellen und zentral in den Brennräumen angeordneten Zündkerzen, bzw. bei den Dieselvarian-

ten zentral implantierte Einspritzdüsen. Im Vectra reicht das Hubraumangebot von 1,8 bis 3,2 Liter. Allemaal genug, um ein Leistungsspektrum von 90 kW/122 PS (1,8 16V ECOTEC) bis hin zu 155 kW/211 PS (3,2 24V ECOTEC) im Vectra GTS abzudecken. Sämtliche Ottomotoren erfüllen Euro 4, Euro 3 ist für beide Selbstzünder selbstverständlich.

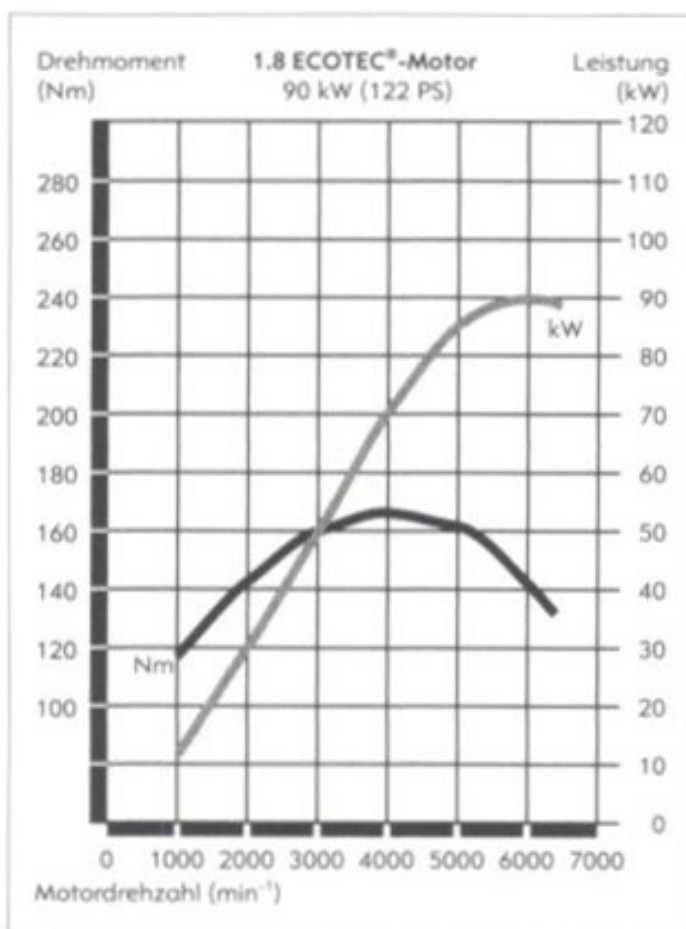
1,8-Liter 16V ECOTEC - 1796 cm³ Hubraum, 90 kW (122 PS) Leistung bei 6.000 min.⁻¹

Keine Frage, mit 90 kW/122 PS bei 6.000 min.⁻¹ geht's in der ersten Vectra-Leistungsstufe schon durchaus zügig voran. Selbst dann, wenn zu Überholvorgängen nicht nur die Motordrehzahl, sondern das maximale Drehmoment von 167 Nm ausgereizt wird. Auf dem Papier sind das beileibe keine imposanten Werte, doch in der Praxis kommt's eben eher auf den Drehmomentverlauf als auf den theoretischen Höchstwert an – und da erreicht der 1,8er mit Schaltsaugrohr eben schon

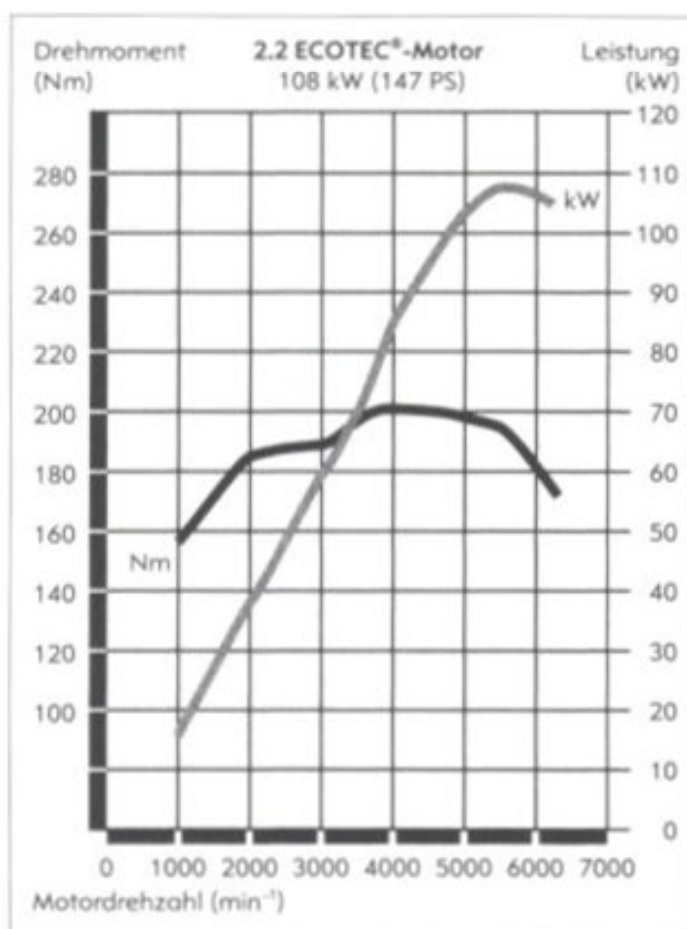
bei 3.800 min.⁻¹ seinen Maximalwert. Wobei der »stabile Buckel« zwischen 2.400 min.⁻¹ bis 5.700 min.⁻¹ über 90 Prozent des Höchstwerts hergibt. Im Drittelmix verbrennt der Basismotor 7,7 Liter Euro-Super auf 100 Kilometer, bei einer Höchstgeschwindigkeit von immerhin 203 km/h ein akzeptabler Wert. Wie übrigens auch der innerstädtische Verbrauch mit 10,8 Liter/100 km und erst recht der Landstraßenverbrauch, der mit 5,9 Liter/100 km ohnehin tadellos ist. Ähnlich der Sprint von 0 auf 100 km/h, nach 11,2 Sekunden erledigt. Die Abgase haben die »Qualität« gemäß EURO 4, die CO₂-Emission beträgt 184 Gramm pro Kilometer.

2,2-Liter 16V ECOTEC - 2198 cm³ Hubraum, 108 kW (147 PS) Leistung bei 5.600 min.⁻¹

2,2 Liter Hubraum, 108 kW (147 PS) – der »halbstarke« ECOTEC hat leichtes Spiel mit dem Vectra. Egal ob in der »Butter und Brot«-Variante oder mit zusätzlichem »Wohlstandsspeck«, dem 2,2-Liter geht nur selten die



»Zäher« Buckel: Die Drehmomentkurve (167 Nm bei 3.800 min.⁻¹) des 1,8-Liter ECOTEC mit 90 kW (122 PS) bei 6.000 min.⁻¹.



Auf hohem Niveau: Das Leistungsverhalten des 2,2-Liter ECOTEC mit 108 kW (147 PS) bei 5.600 min.⁻¹ und 203 Nm bei 4000 min.⁻¹.

Puste aus. Immerhin legen sich 108 kW (147 PS) mit den Fahrwiderständen an. Sie tun das durchaus erfolgreich: 10,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, im Vectra mit Fünfgangautomatik dauert's rund eine Sekunde länger. Der »ECOTEC« beweist jedoch nicht nur Sprinterqualitäten (216 km/h), er hat auch Stehvermögen und Laufkultur. Zwei Ausgleichswellen, sie begleiten die Kolben mit doppelter Kurbelwellezahl, ein Zweimassenschwungrad sowie die Pendelmotorlagerung im Dreiecksverbund leisten hier ganze Arbeit. Seine Drehmomentkurve und der Maximalwert verraten es – 203 Nm bei 4.000 min.⁻¹, dazu stabil gegen den Höchstwert ansteigend. Das schafft verbrauchsorientierten Fahrern häufig das Erlebnis, den Vectra 2,2 möglichst häufig und möglichst lange in großen Gängen dahin rollen zu lassen. Im Durchschnitt reichen dem Motor 8,6 Liter Euro-Super auf 100 Kilometer, er verbrennt sie gemäß EURO 4 mit 206 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer.

3,2-Liter 24V V6 ECOTEC – 3175 cm³ Hubraum, 155 kW (211 PS) Leistung bei 6.200 min.⁻¹

Keine Frage, er ist der kultivierte Kraftmeier unter der Vectra-Motorhaube – der 3,2-Liter V6 ECOTEC mit 155 kW (211PS) bei 6.200 min.⁻¹ und 300 Nm Drehmoment bei 4.000 min.⁻¹. Da ist es kaum der Rede wert, dass der Vectra V6 sein Beschleunigungsvermögen (0–100 km/h 7,5 Sekunden) erst jenseits der 200 km/h, exakt bei 248 km/h ausgereizt hat. Der V6 verleiht dem Vectra nämlich in nahezu allen Verkehrssituationen leichtfüßig und souverän »Flügel«. Der Treibsatz ist einer von der Spezies, die mit längenvariablem Schaltaugrohr zwar hochtourig »jubeln«, aber ab etwa 1.000 min.⁻¹ ebenso gelassen im fünften Gang dahinrollen können: 90 Prozent der 300 Nm Drehmoment sind zwischen 2.900 min.⁻¹ und 4.750 min.⁻¹ verfügbar. Wenn's denn sein muss »ackert« der V6 im Vectra auch im Drehzahlkeller fast so verbissen wie ein aufgeladener Diesel. Und das mit durchaus moderaten Verbräuchen. Im Drittmix passieren gerade mal 10,1 Liter Euro-Super je 100 Kilometer die Einspritzdüsen. Der Gesetzgeber besteuert den »Muskel-Vectra« gemäß EURO 4, der Sechszylinder entlässt auf jedem Kilometer 243 Gramm CO₂ in die Atmosphäre.



Überzeugend: Das Leistungsdiagramm des 3,2-Liter 24V V6 ECOTEC mit 300 Nm bei 4.000 min.⁻¹ und 155 kW (211 PS) bei 6.200 min.⁻¹. I = Drehmomentkurve, II = Leistungskurve.

2,0 DTI 16V ECOTEC – 1995 cm³ Hubraum, 74 kW (100 PS) Leistung bei 4.300 min.⁻¹;

2,2 DTI 16V ECOTEC – 2171 cm³ Hubraum, 92 kW (125 PS) Leistung bei 4.000 min.⁻¹

Beide Vectra-Selbstzünder entstammen der ECOTEC-Familie, ihr technischer Stammbaum ist weitgehend identisch. Der 2,2-Liter steigert seine Laufkultur gegenüber dem 2,0-Liter-Motor aufgrund zweier Ausgleichswellen, als Turbolader »pustet« eine Version mit variabler Turbinengeometrie die Brennräume auf. Bevor die Frischluft in die Zylinder kommt, passiert sie in beiden Varianten einen Ladeluftkühler. Zur Gemischbildung favorisiert Opel weder das Pumpe/Düse-System noch Common-Rail-Technik – das Dieselöl portioniert eine Einstempel-Hochdruckverteiler einspritzpumpe mit Zapfeneinspritzdüsen in die Brennräume: Beide Motoren bemühen dazu eine Bosch VP 44-PSG 16 Pumpe.

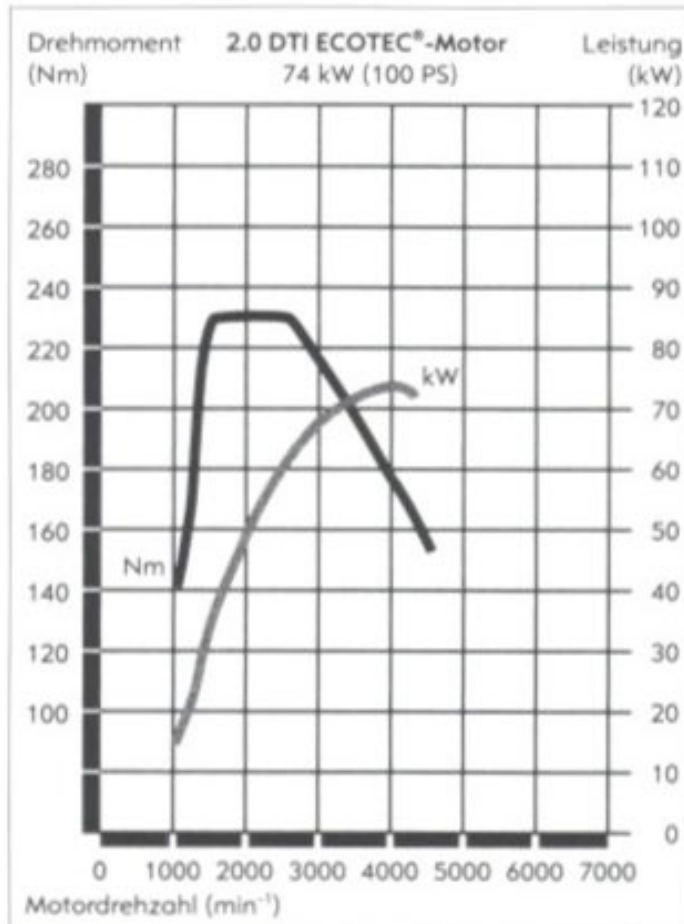
Anders als bei den Kollegen der Ottozunft rotiert in den ECOTEC-Diesel-Zylinderköpfen lediglich eine Nockenwelle. Hier wie dort steuern allerdings den

Gaswechsel vier Ventile pro Zylinder. Opel-Werbepoeten umschreiben die »1 : 4 Zwangskombination« als technischen Leckerbissen und untermauern ihre Behauptung stante pede mit Fakten. Demnach arbeitet der wartungsfreie Ventiltrieb mit 30 Prozent weniger Eigenreibung als in einem DOHC-Motor. Technisch versierte Köpfe vermuten hinter der »Zwangskombination« denn auch gleich eine »Kampfansage« an die Mineralölgesellschaften. Und das ist richtig: Im Vergleich zu ihrem Temperament geizen die Selbstzünder mit jedem Tropfen Dieselöl.

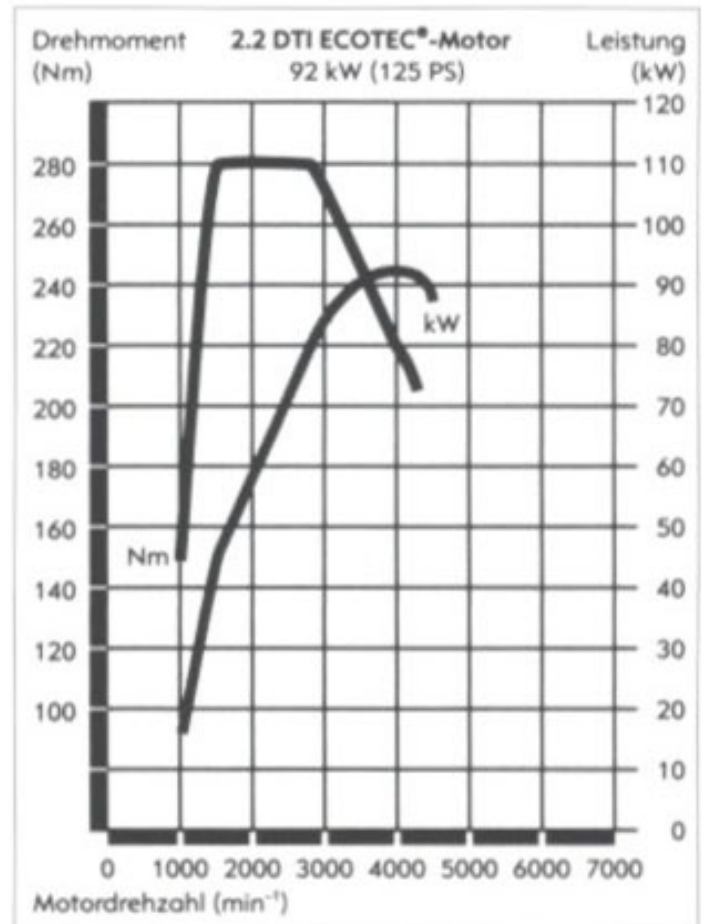
Und das, obwohl schon die 74 kW (100 PS) starke ECOTEC-Dieselleistungsstufe mit »heißem« Gasfuß pro Stunde rund 192 Kilometer weit rennt und sich von 0 auf 100 km/h gerade mal 13 Sekunden Zeit nimmt. Schon bei 1.500 min.⁻¹ entlässt der »Kleine« 230 Nm an sein Zweimassenschwungrad. Das macht den fünften Gang fast zum ständigen Begleiter, auch innerhalb geschlossener Ortschaften. Hier »nuckelt« der 2,0-Liter

durchschnittlich 5,9 Liter Dieselöl auf 100 Kilometer. Er verbrennt sie gemäß EURO 3 mit 159 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer. Nicht nur für Dieselpuristen ein verlockendes Angebot.

Auch der 2,2 DTI 16V ist mit seinen 280 Nm Drehmoment ab 1.500 min.⁻¹ alles andere als ein Phlegmatiker. Mit 50 Newtonmeter mehr als im »kleinen Bruder« kommt sein Zweimassenschwungrad noch zügiger aus dem Drehzahlkeller. Die 92 kW (125 PS) bei 4.000 min.⁻¹ haben leichtes Spiel mit dem Auto, auch in der Automatikversion. Eilige Verkehrsteilnehmer kommen in der Stunde 206 Kilometer weiter und aus dem Stand in 10,8 Sekunden auf 100 km/h. An der Zapfsäule sind dafür durchschnittlich 6,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer fällig – er verbrennt den »Saft« gemäß EURO 3 mit 176 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer. Nicht schlecht für einen Diesel der gehobenen Mittelklasse.



»Mittelmaß auf hohem Niveau«: Der 2,0-Liter DTI 16V ECOTEC mit 74 kW (100 PS) bei 4.300 min.⁻¹ und 230 Nm Drehmoment ab 1.500 min.⁻¹.



»Nicht schlecht für einen Diesel«: Der 2,2-Liter DTI 16V ECOTEC mit 92 kW (125 PS) bei 4.000 min.⁻¹ und 280 Nm Drehmoment ab 1.500 min.⁻¹.

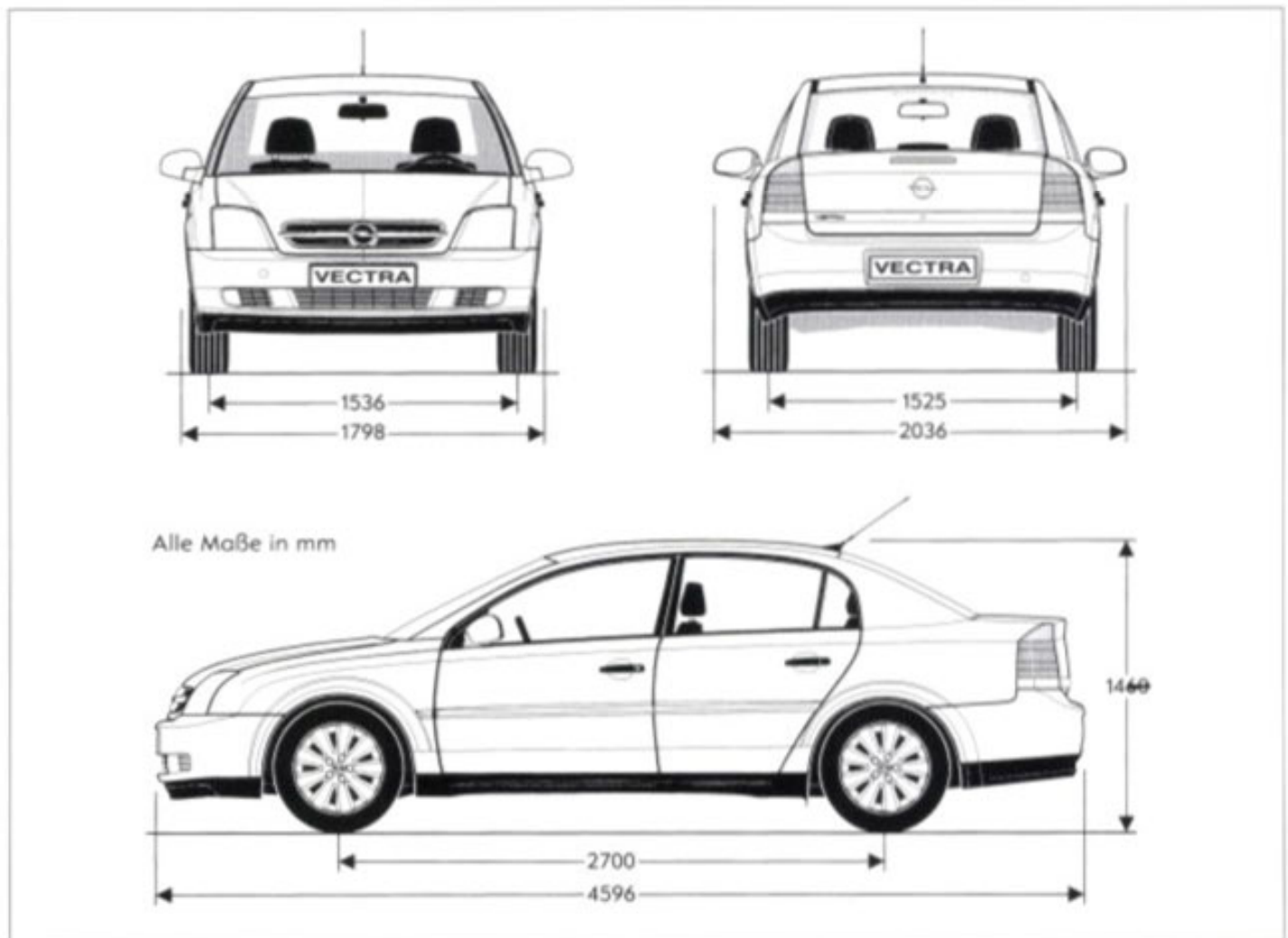
Die Abmessungen

Stufenheck, Schrägheck, Kombiheck – im Opel Vectra kein Thema. Als typischer Opel lässt der Mittelklassler keine Variante aus. Das Kombiheck feiert allerdings erst im Herbst 2003 seinen Einstand, so lange muss der variable Innenraum hinter der großen Heckklappe des Vectra GTS »reichen«. In der Breite misst der Vectra maximal 2.036 Millimeter, mit eingeklappten Außenspiegeln sind's dann nurmehr 1.798 Millimeter. In der Länge passt der Vectra mit 4.596 Millimeter noch locker in innerstädtische Parklücken, und seine Höhe fällt mit 1.480 Millimetern auch nicht aus dem üblichen Rahmen. Der Vectra GTS duckt sich 20 Millimeter tiefer in den Fahrtwind. Beim Radstand herrscht Gleichstand: 2.700 Millimeter. Nicht so bei den Spurweiten, vorne 1.536 und hinten 1.525 Millimeter.

Zu Recht wird dem Vectra-C ein kommoder Innenraum bescheinigt: Auf zwei »Sitzreihen« fühlen sich fünf erwachsene Mitteleuropäer pudelwohl. Kleinkinder im »Isofix-Alter« verzichten selbstverständlich auch nicht auf ihren ordentlich angeschnallten »Thron«.

Mit maximaler »Kopfzahl« bleibt dem Gepäckraum des Stufenhecks nach VDI-Messmethode rund 500 Liter Fassungsvermögen, im GTS sind's gleichfalls 500 Liter. Bei komplett umgelegter Rückbank schluckt der GTS sogar üppige 1050 Liter. Das ist ein Wert, der auch in der nächst größeren Fahrzeugklasse noch vorzeigbar wäre. Zumal im Vectra die maximale Zuladung mit 475 Kilogramm inklusive 75 Kilogramm für den Fahrer auch ganz passabel ausfällt.

Und wer partout die Platzverhältnisse im Gepäckraum überreizen muss, darf einem guten Dachträgersystem immerhin 100 Kilogramm zu muten.



Abmessungen*: Länge – 4.596 mm, Breite – 2.036 mm, Höhe – 1.480 mm**, Radstand – 2.700 mm, Spurweite v. / h. – 1.536 / 1.525 mm.

* bei Leergewicht mit Normalbereifung; ** Vectra GTS 1.460 mm.

Modellpflege

1988

- Einführung Vectra-A mit Stufen- und Fließheck als vier- bzw. fünftürige Limousine, Front- bzw. Allradantrieb, diversen Ausstattungs- und Motorvarianten.

1995

- Produktionsende Vectra-A.
- Markteinführung Vectra-B im Oktober '95 mit zwei Karosserievarianten (Stufenheck 4-türig, Fließheck 5-türig); fünf Ottomotoren: 1,6-Liter Vierzylinder (55 kW/75 PS), 1,6-Liter Vierzylinder (74 kW/100 PS), 1,8-Liter Vierzylinder (85 kW/115 PS), 2,0-Liter Vierzylinder (100 kW/136 PS), 2,5-Liter V6 (125 kW/170 PS); Dieselmotor: 1,7-Liter Vierzylinder TD mit Wirbelkammer (60 kW/82 PS).

1996

- Einführung Vectra-B Caravan mit gleichem Motorenprogramm wie Limousine.

1997

- Präsentation des 2,0-Liter Diesel Direkteinspritzers DI 16V mit 60 kW/82 PS.
- Modelleinführung Vectra Sport, 1,8-Liter 16V mit 85 kW/115 PS, 2,0-Liter 16V mit 100 kW/136 PS, 2,5-Liter V6 mit 125 kW/170 PS.
- Präsentation des 2,0-Liter Diesel Direkteinspritzers DTI 16V mit 74 kW/100 PS.
- Weltpremiere Vectra i500, 2,5-Liter V6 Motor mit 143 kW/195 PS.

1998

- Weltpremiere Vectra i500 Caravan, 2,5-Liter V6 Motor mit 143 kW/195 PS.
- In Rüsselsheim läuft der einmillionste Vectra vom Band.

1999

- Facelift, geändertes Innenraumdesign, neue ECOTEC-Motoren, Seilzugschaltung, Xenon-Scheinwerfer (optional), Pedal-Release-System, Kindersicherungssystem (Opel-Fix), elektrische Fenster-

heber, aktive Kopfstützen (vorne), Zentralverriegelung, verstellbare Lenksäule, AC ab Comfort-Paket, TC-Plus bei 2,0-Liter 16V und 2,5-Liter V6, neue Ausstattungsvarianten, »Vectra«, »Vectra Comfort«, »Vectra Sport«, »Vectra Elegance«; Motoren: 1,6-Liter 16V ECOTEC mit 74kW/100 PS, 1,8-Liter 16V ECOTEC mit 85kW/115 PS, 2,0-Liter 16V ECOTEC mit 100 kW/136 PS, 2,5-Liter V6 ECOTEC mit 125 kW/170 PS, 2,0-Liter DI 16V mit 60 kW/82 PS, 2,0-Liter DTI 16V mit 74 kW/100 PS.

- Verkaufsstart Vectra Edition 100. Serienmäßig: u.a. Sportfahrwerk (-25 mm), Frontschürze, Türschweller, Doppelendrohr, Heckspoiler, schwarze Ledersitze, Innenraum mit Titandekor, 7 x 15" Leichtmetallfelgen, Radio CAR 400 inklusive Fernbedienung am Lenkrad, Multi-Infodisplay mit Bordcomputer, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Klimaautomatik, elektrische Fensterheber.
- D4-Norm für Schaltgetriebe-Versionen mit 1,6 16V, 1,8 16V, 2,0 16V, 2,5 V6 Motoren.

2001

- Produktionsende Vectra-B.

2002

- Weltpremiere des Vectra-C auf dem Genfer Automobilsalon im März, zwei Modellvarianten: Vectra (4-türig mit Stufenheck), Vectra GTS (4-türig mit Fließheck und Heckklappe); Motoren: 1,8-Liter 16V ECOTEC mit 90 kW/122 PS, 2,2-Liter 16V ECOTEC mit 108 kW/147PS, 3,2-Liter V6 24V ECOTEC mit 155 kW/211 PS (nur GTS), 2,0-Liter DTI 16V ECOTEC mit 74 kW/100 PS (außer GTS), 2,2-Liter DTI 16V ECOTEC mit 92 kW/125 PS. Drei Ausstattungsvarianten: »Vectra«, »Vectra Comfort«, »Vectra Elegance«. Serienausstattung: u. a. IDS (Interaktives Dynamisches FahrSystem), ESP^{Plus} (Elektronisches Stabilitäts Programm), ABS (Anti Blockier System), CBC (Cornering Break Control, Kurvenbremskontrolle mit Bremsassistent), EBD (Electronic Break Force Distribution, elektronische Bremskraftverteilung), EHPS (Electro Hydraulic Power Steering, elektrohydraulische Servolenkung), TC^{Plus} (Traction Control, Traktionskontrolle).
- April: Verkaufsbeginn Stufenheck.
- September: Verkaufsbeginn Fließheck (GTS).