

Der Opel Vectra

– Technik, die begeistert

Neuer Name, neues Design. Auf dem Vectra lagen viele Hoffnungen, den in die Jahre gekommenen Ascona C erfolgreich abzulösen. An den Frontantrieb war die Kundschaft bereits gewöhnt, an die zahlreichen technischen Highlights wie z. B. Allradantrieb noch nicht. Noch heute prägt der Vectra A das Straßenbild. Aber gerade deswegen ist es an der Zeit, sich mit diesem recht vielseitigen Modell näher zu beschäftigen, bevor es von der Straße verschwindet!

Modellgeschichte

Auf Alt-Opel-Treffen wird der seit Herbst 1988 in drei Karosserievarianten produzierte Mittelklassewagen sicherlich noch wenig beachtet. Das war bei seiner Präsentation natürlich ganz anders. Die Konkurrenz war mit Audi 80 B3, BMW E30 und 190er MB ausgereift, aber eben auch ein wenig altbacken.

Der Vectra wurde als fortschrittliches, sicheres Auto präsentiert. Er wurde komplett am Computer konstruiert, und das zeigte man bei Opel auch gerne in der Werbung. Das Design war modern, zeitlos, aber auch fast schon sehr nüchtern und fand seine Fortführung im Jahr 1991 erfolgreich beim Astra F. Auch die Konkurrenz aus Japan kopierte den Vectra in Form des Nissan Primera recht deutlich.

Der Vectra A1 wurde von 1988 bis 1992 gebaut. Der A2 kam zum Modelljahr 1993 mit neu gestalteter Front- und Heckpartie, zu erkennen am geänderten Kühlergrill mit integriertem Opelblitz, in Wagenfarbe lackierten Stoßfängern auch im Basismodell, leicht gewölbten Scheinwerfergläsern, neu gestalteten Rückleuchten sowie einer durchgehenden Griffleiste an der Heckklappe. Mitte 1995 wurde er vom Vectra B abgelöst. Dieser war sicher wieder sehr nah am Volk, machte formal jedoch etwas mehr her.

Karosserie

Positiv an allen Karosserievarianten ist sicherlich, dass diese sehr geräumig waren. An einen Caravan dachte man damals in Rüsselsheim leider noch nicht, dieser hielt erst beim Nachfolgemodell Einzug in die Modellpalette. Es gab den Vectra als Stufenheck mit Verbundlenkerachse (Vectra A), Stufenheck mit Schräglenkerhinterachse (Vectra A-X) und Fließheck (Vectra A-CC). Das Fließheck gab es bereits beim Vorgänger und auch der Nachfolger wurde in dieser Karosserieform wieder mit großer Heckklappe angeboten. Mit funktionalen Mängeln hält sich der Vectra zurück, aber auch er wurde in jener Zeit produziert, in der bei Opel der Rotstift kreiste. Rost an vielen verschiedenen Stellen, vor allem an den hinteren Federaufnahmen und Längsträgern, an der A-Säule und den hinteren Radläufen – vor allem am Blechübergang – zeigt sich leider an den meisten Modellen, die mittlerweile auch mindestens 15 Jahre alt sind. Teile sind gebraucht sehr gut verfügbar, vereinzelt sind aber schon einige Neuteile ausverkauft. Die Karosserie wurde mit dem Facelift nicht unerheblich überarbeitet; in allen Türen gab es einen Seitenaufprallschutz mit doppelten Stahlrohrverstärkungen sowie verstärkte Schwellerbleche und Dachholme. Ab Februar 1993 gab es einen Fahrerairbag, ab August auch den Beifahrerairbag als Option, ab September 1994 gehörten beide zur Serienausstattung.

Motor und Kraftübertragung

Es gab zwei Dieselmanifestanten, den Saug- und den Turbodiesel von Isuzu mit 82 PS, auch bekannt aus anderen Modellreihen und mehrere Benziner, beginnend beim 1.6er mit 75 bzw. 71 PS bis hin zum 2.0er Turbo mit 204 PS. Erstmals wurde auch ab März 1993 ein V6-Motor angeboten. Diesen 2,5 Liter Motor mit 170 PS gab



Vectra 2000 – ohne Kat immerhin 150 PS stark und bis zu 220 km/h schnell!



Mit etwas Glück noch in guter Verfassung für wenig Geld zu finden – Vectra A in GL-Ausstattung



„Der fährt wie auf Schienen“, behauptete die Opel-Werbung über den 4x4. Ein bisschen übertrieben war das zwar, aber die Traktion vor allem auf Schnee war ausgezeichnet



Noch ein Vectra, nach dem man schon suchen muss: der GT mit dem Vierventilmotor, als Stufenheck nur ein halbes Jahr im Angebot!

es nur im Stufenheckmodell, zunächst mit Automatikgetriebe, später auch als Schaltversion. Durch den Wegfall des von September 1992 bis Juni 1994 nur 2252 Mal verkauften Turbomodells, war der Vectra V6 bis zum Ende der Produktion das alleinige Topmodell.

Die Motoren sind allesamt recht problemlos und robust. Beim Turbo und beim V6 sollte man genauer hinsehen, Reparaturstau kann hier teuer werden. Die Reparaturen sind bei diesen Motoren aufwändiger, so zum Beispiel der Zahnriemenwechsel beim V6. Die Vierzylinder sind hier günstiger, teilweise sogar als Freiläufer konstruiert.

Fahrwerk, Antrieb und Bremsen

Der Frontantrieb ist bei Opel längst von der Kundschaft akzeptiert, lediglich der Omega-Fahrer kommt noch in den Genuss des Heckantriebs. Allerdings werden sich noch viele an die Werbung erinnern, in der ein kleines Kind zunächst auf den Beinen und später auf allen Vieren über die Bildschirme krabbelt, um den Allradantrieb zu verdeutlichen. Dieser in Zusammenarbeit mit der Firma Steyr-Daimler-Puch entwickelte Antrieb war eine völlig neue Kombination von Viscokupplung und Lamellenkupplung, über die die Kraft vom Getriebe zur Hinterachse, wie sie später auch im Plattform-Bruder Calibra verwendet wurde, geleitet wird. Es gab ihn ab Januar 1989 ausschließlich im Stufenheckmodell. Beim Turbo war Allrad Serie. Das Fahrwerk zeigte einen hohen

Grad der Reife, hält den Vectra ausgesprochen ruhig auf der Straße. Allenfalls die Bremsen könnten im Notfall noch eine Spur kräftiger hinlangen. ABS gab es ab Facelift serienmäßig. Die Lenkung ist etwas gefühllos und sehr leichtgängig, unterliegt aber nur dem normalen Verschleiß.

Ausstattung

Bis zur Einstellung des Vectra A im Juni 1995 gab es ständig Änderungen in den Kombinationsmöglichkeiten von Karosserieform und Ausstattung, wodurch einige recht seltene Modelle entstanden. Die Grundmodelle waren GL, GLS, GT und CD.

Das Topmodell bis Juni 1992 war der Vectra 2000 bzw. der Vectra 2000 4x4, der mit dem 150 PS starken 16-V-Motor rund 25.000 Mal produziert wurde, Nachfolger wurde der Vectra GT mit überarbeitetem 16-V-Motor von September 1992 – Februar 1994. Sehr selten war der Vectra GT bzw. Vectra GT 16V als Stufenheck, der nur von August 1993 – März 1994 angeboten wurde.

Ebenfalls sehr selten war der von August bis September 1993 angebotene Vectra Eco mit dem neuen 71 PS starken 1.6i Motor.

Auch interessant ist der sehr gut ausgestattete V6 Exclusive sowie alle Allradversionen, die im Februar 1994 ersatzlos entfielen.

Ab März 1994 wurde der mit rund 70.000 Mal Verkäufen erfolgreiche Vectra CDX eingeführt.

Der Vectra Turbo 4x4 wurde ab September 1992 zunächst nur für das

Europäische Ausland als Topmodell angeboten. Da Opel in der Schweiz und in Österreich viele Allrad-Kunden hatte, gab es den Allrad Vectra dort in Verbindung mit dem 204 PS starken 16-V-Turbomotor. Ab August 1993 wurde dieser auch in Deutschland als Topmodell angeboten, aber bereits im Juni 1994 generell eingestellt. Daher wurden insgesamt nur 2252 Turbos verkauft.

Weitere Sondermodelle waren Diamant, Frisco (nur Schweiz), Special, Sportive, Selection und Sport.

Preise und Fazit

Wer einen seltenen oder gut erhaltenen Vectra A findet, sollte zuschlagen. Die Preise sind derart niedrig, dass man nicht viel falsch machen kann. Noch ist die Auswahl groß, selbst GT oder 2000er sind noch zu finden. Nur beim Turbo ist es bereits schwer, ein gutes Exemplar zu finden, und die Preise für gute, originale Autos ziehen bereits an. Kein Wunder, waren doch laut KBA am 01.01.2010 nur noch 83 Exemplare in Deutschland zugelassen.

Für einen Turbo werden 4.000 bis 6.000 € verlangt, einen 2000 oder V6 gibt es noch für die Hälfte. Auch den CDX gibt es nicht mehr für einen warmen Händedruck, 1.500 € kostet ein ordentliches Exemplar. Für weniger Geld sind verwohnte Exemplare mit hohen Laufleistungen erhältlich, sparen kann man mit einem solchen Kauf allerdings nicht, wenn man den Vectra erhalten möchte.

Die Ersatzteilversorgung ist bis auf wenige Ausnahmen gut, Teile gibt es auch beim Verwerter im Überfluss. Die ersten Vectra sind nun auch schon 22 Jahre alt, aber dennoch absolut alltagstauglich.



Mehr Understatement geht nicht – Vectra Turbo mit 204 PS...



...unter der Haube

Text: Kai Steude * 3687, Florian Klein * 3015

Fotos: Archiv Opel Classic