

Najlepszy jako kombi

Opel Vectra B to auto praktyczne i ładne, zwłaszcza w wersji kombi. Niestety, częstość awarii znacznie przewyższa średnią w tej klasie

*Vectra B
od 14 tys. zł*



Oznaczenie modelu	1.6	1.6-16	1.6	1.8	1.8	2.0	2.2	2.5 V6
Roczniki	95-98	95-00	00-02	95-00*	00-02	95-00	00-02	95-00
Kod silnika	X16SZR	X16XEL, Y16XE	Z16XE	X18XE	Z18XE	X20XEV	Z22SE	X25XE
Silnik – typ, zawory	benz. R4/8	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. V6/24
Zasilanie	wj	ww	ww	ww	ww	ww	ww	ww
Pojemność skokowa (ccm)	1598	1598	1598	1799*	1796	1998	2198	2498
Stopień sprężania	9,6	10,5	10,5	10,8	10,5	10,8	10,0	10,8
Moc maks. (kW/KW/obr./min)	55/75/5200	74/101/6200	74/101/6000	85/116/5400	92/125/5600	100/136/5600	108/147/5800	125/170/5800
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	128/2600	150/3200	150/3600	170/3600	170/3800	188/3200	203/4000	230/3200
Skrzynia biegów	M5	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4	M5/A4
Prędkość maksymalna (km/h)	175	188/178	188/178	203/200	208/200	215/212	218/213	230/227
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	15,5	12,5/14,5	12,5/14,5	11,0/12,5	10,5/12,0	10,0/11,0	9,5/10,5	8,5/9,5
Typ nadwozia	sd, hb	sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, hb, kb
Zużycie paliwa (l/100 km) wg normy	ECE	ECE	EU	ECE	EU	ECE	EU	ECE
ze skrzynią manualną	4,8/6,1/9,0	5,1/6,3/8,8	9,8/5,6/7,1	5,4/6,7/9,2	10,7/5,8/7,6	5,8/7,1/10,0	12,0/6,3/8,4	6,8/8,3/11,3
ze skrzynią automatyczną	-	5,5/7,0/10,4	10,7/6,2/8,1	5,6/6,8/10,5	12,1/6,6/8,6	5,6/6,8/10,5	13,1/6,8/9,1	6,5/8,0/12,4

*w latach 1998-2000 montowano silnik X18XE1 o pojemności 1796 ccm i niemal identycznych osiągach; wj – wtrysk jednopunktowy, ww – wtrysk wielopunktowy, wp – wtrysk pośredni, w6 – wtrysk bezpośredni, M5 – skrzynia manualna 5-biegowa, A4 – skrzynia automatyczna
Zużycie paliwa wg normy ECE przy 90 km/h/przy 120 km/h/w mieście. Zużycie paliwa wg normy EU – w mieście/poza miastem/średnie. Wszystkie dane dla odmiany sedan, osiągi hatchbacka są identyczne, a osiągi modelu kombi – nieco gorsze

Silniki Vectry dość często wymagają interwencji mechanika. Psują się m.in. zawory recyrkulacji spalin i układ zapłonowy

■ Vectra drugiej generacji to samochód wymykający się jednoznaczny ocenom. Z jednej strony – walory użytkowe, szczególnie w odmianie z nadwoziem kombi, zasługują na wysoką ocenę. Także własności jezdne są bardzo dobre, szczególnie gdy porównywać je z innymi konstrukcjami z połowy lat 90. Niestety, rozważając możliwość zakupu Vectry B, trzeba także wziąć pod uwagę, że jej usterkowość nie bardzo pasuje do powszechnych wyobrażeń o solidnym, niemieckim aucie klasy średniej. Warsztaty odwiedza zdecydowanie częściej, niż by się chciało.

Wróćmy jednak do zalet pojazdu. Jest ich naprawdę wiele – Vectra B spełnia właściwie wszystkie wymagania, jakich w połowie poprzedniej dekady oczekiwać można było od samochodu tej klasy. Jest bez wątpienia autem ładnym, a przy tym jej uroda wydaje się być ponadczasowa. Szczególnie egzemplarze wyprodukowane po face liftingu przeprowadzonym w 1999 roku nadal wyglądają reprezentacyjnie. Zresztą nad-

wozie ocenić trzeba dobrze nie tylko z estetycznego punktu widzenia – ze współczynnikiem oporu czołowego wynoszącym 0,28 i dziś zajęłoby ono czołową pozycję w swej klasie.

Vectra ma obszerną kabinę i spory bagażnik

Wnętrze samochodu jest przestronne. I z przodu, i z tyłu wygodnie podróżuje się nawet wysokim i tęgim osobom. Pasażerowie przednich siedzeń mogą przy tym skorzystać z możliwości zmiany położenia fotela w szerokim zakresie, w większości aut znajdziemy też regulację podparcia lędźwiowego odcinka kręgosłupa. Od 1999 roku fotele wyposażane były w tzw. aktywne zagłówki wydawnie zmniejszające prawdopodobieństwo odniesienia obrażeń w razie uderzenia w tył auta.

Kufer Vectry również wypada dobrze. Pod tym względem bezkonkurencyjna jest oczywiście odmiana kombi, w której po złożeniu tylnej kanapy mamy do dyspozycji przestrzeń bagażową o pojemności 1490 l. Warto w tym miejscu dodać, że wer-

Przechyl nadwozia nie ma wpływu na zachowanie auta na zakrętach



Kabina pasażerska



Nawet w najtańszych wersjach znajdziemy ekran, na którym wyświetlane są komunikaty komputera pokładowego



Dużo efektywniejszy wystrój mają deski aut wyprodukowanych po restylingu. Ergonomia nie budzi żadnych zastrzeżeń

Przebież bagażowa



Bagażnik sedana ma 500 l pojemności, można go powiększyć do 790 l. Trzeba uważać na zawiasy klapy



Kufer wersji hatchback ma identyczną pojemność jak w sedanie, ale dostęp do niego jest dużo lepszy



Bagażnik kombi jest mniejszy – ma 460 l – za to składając kanapę, można go powiększyć do 1490 l

2.6 V6	1.7 TD	2.0 DI	2.0 DTI	2.0 DTH	2.2 DTI
00-02	95-96	96-00	97-00	00-02	00-02
Y26SE	X17DT	X20DTL	X200TH	Y20DTH	Y22DTR
benz. V6/24	t.diesel R4/8	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16	t.diesel R4/16
ww	wp	wb	wb	wb	wb
2597	1686	1995	1995	1995	2171
10,0	22,0	18,5	18,5	18,5	18,5
125/170/5800	60/82/4400	60/82/4300	74/101/4300	74/101/4300	92/125/4000
250/3600	168/2400	185/1800	205/1650	230/1950	270/1500
M5/A4	M5	M5	M5	M5	M5
230/227	175	178	195	195	207
8,5/9,0	15,5	15,5	13,0	13,0	10,5
sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, hb, kb	sd, kb, hb	sd, hb, kb	sd, hb, kb
EU	ECE	EU	EU	EU	EU
14,0/7,2/9,7	4,6/6,4/6,7	7,7/4,8/5,9	7,6/4,7/5,8	7,5/4,5/5,6	9,0/5,0/6,5
14,9/7,8/10,4	-	-	-	-	-

bagażowa, sd – sedan, hb – hatchback, kb – kombi.

FAKTY W PIGUŁCE

Opel Vectra B



Limuzyna 4-drzwiowa: wymiary 4495/1707/1420 mm, rozstaw osi 2637 mm, rozstaw kół p/t 1464/1463 mm



Limuzyna 5-drzwiowa: wymiary 4495/1707/1420 mm, rozstaw osi 2637 mm, rozstaw kół p/t 1464/1463 mm



Kombi: wymiary 4490/1707/1445 mm, rozstaw osi 2637 mm, rozstaw kół p/t 1464/1463 mm

HISTORIA MODELU

- 1995 debiut Opła Vectry drugiej generacji, dostępne limuzyny 4- i 5-drzwiowa.
- 1996 wrzesień: wprowadzenie do sprzedaży odmiany o nadwoziu uniwersalnym, o fabrycznym oznaczeniu Caravan.
- 1997 prezentacja wersji specjalnej o wyróżniku i500.
- 1999 face lifting, Vectra uzyskuje m.in. chromowaną ramkę wokół grilla oraz zmieniony zderzak przedni z nowymi halogenami.
- 2000 lato: modernizacja palety silnikowej.
- 2002 zakończenie produkcji, wprowadzenie Opła Vectry C.

TO SIĘ PSUJE

- Nadwozie i wyposażenie** – pękają blachy wneki koła zapasowego w wersji kombi, psują się elektryczne podnośniki szyb i silowniki zamka centralnego.
- Zespół napędowy** – silniki 16-zaworowe zużywają zbyt dużo oleju, awaryjny jest osprzęt silników: czujniki położenia wałka rozrządu i wału korbowego, zawory recyrkulacji spalin, silniki krokowe biegu jałowego, psuje się skrzynia biegów (F18).
- Układ kierowniczy** – częste są wycieki oleju z przekładni.
- Zawieszenie** – wybijają się gumy i łączniki drążków stabilizatora, sworznie wahaczy oraz poduszki górne mocowania kolumn resorujących.

CENY CZĘŚCI ZAMIENNYCH W ZŁ *	ASO	ZAMIENNIKI
tarcze/klocki ham. (przód, kpl.)	430/266	200/85
filtry: powietrza/oleju	35/10	22/10
rozrząd (pasek i rolki)	267	180
przekładnia kierownicza	2200	1100
reflektor/błotnik (przód)	308/330	110/200

*dla wersji 1.6 8V (X16S2R)

PLUSY I MINUSY

+ Przestronne wnętrze, dość pojemny bagażnik, bardzo dobre właściwości jezdne, dobra jakość materiałów wykończeniowych, bogate wyposażenie większości aut

- Zbyt delikatne jak na polskie drogi zawieszenie, dość duża usterkowość jednostek napędowych i ich osprzętu, wysoki koszt montażu instalacji gazowej



► się o nadwoziu uniwersalnym wybierała blisko połowa kupujących Vectrę. Nie może to dziwić, bowiem jest ona bardzo funkcjonalna, a do tego wcale nie brzydsza od obu limuzyn.

Wystrój wnętrza nie rzuca na kolana, ale nie ma większych powodów do narzekania. Deska rozdzielcza o niewydumanej stylistyce jest przejrzysta i łatwa w obsłudze. W większości egzemplarzy dominują niestety szare plastiki i tkaniny, ciekawszą kolorystykę wnętrza łatwiej spotkać w autach wyprodukowanych po face liftingu.

Cecha charakterystyczna Vectry B to wyrafinowane zawieszenie. Z przodu zastosowano kolumny McPhersona pracujące w układzie DSA (Dynamic Safety). Podczas hamowania na nawierzchni o zróżnicowanej przyczepności konstrukcja kolumn powoduje chwilowe zwiększenie kąta zbieżności koła mającego najlepszą przyczepność, co zapobiega utracie panowania nad autem. Z tyłu zastosowano zawieszenie typu Multilink umocowane na ramie pomocniczej, której – podobnie jak w wypadku zawieszenia przedniego – nie połączono na sztywno z nadwoziem. Zmniejsza

to odgłosy pracy układu przeniesienia napędu i toczenia się kół.

W rezultacie przy zachowaniu wysokiego komfortu jazdy samochód prowadzi się bardzo dobrze. Zakręty pokonuje chętnie, bez przechyłów bocznych czy jakiegokolwiek nerwowości.

W najlepszej sytuacji są kierowcy spokojni

Wykorzystanie możliwości zawieszenia może okazać się dość trudne. Z eksploatacyjnego punktu widzenia najbardziej godne polecenia są bowiem 8-zaworowy motor 1.6 oraz pochodzący z fabryk Isuzu turbodiesel 1.7. Oba te silniki zadowolą jednak wyłącznie bardzo spokojnych kierowców.

Lepszą dynamikę, przy umiarkowanym spalaniu, zapewniają jednostki 1.8, 2.0 i 2.2. Niestety, nie cieszą się one dobrą opinią mechaników. Zbyt często zdarzają im się awarie osprzętu – układu zapłonowego, zaworu recyrkulacji spalin, czujników położenia wałka rozrządu i wału korbowego. Powszechną przypadłością są też wycieki płynu spod termostatu i z pompy oraz nadmierne spalanie oleju – między wymianami trzeba

dolać nawet ponad 4 l. Ponadto w przeciwieństwie do silnika 1.6 8V motory te są kolizyjne. Mechanicy radzą wymieniać rozrząd (najlepiej z pompą wody) co 60 tys. km. A to już oznacza całkiem spore wydatki.

Jeszcze większe będą koszty eksploatacji auta z silnikiem 6-cylindrowym. Jednostki te, nie dość że paliwożerne, także są awaryjne, a wymiana rozrządu (co 90 tys. km) nawet przy użyciu zamienników kosztuje w granicach 1500 zł.

Turbodiesle 2.0 i 2.2 są dynamiczne i oszczędne, ale także niestety dość awaryjne. Psują się pompy wtryskowe, przepływomierze powietrza i inne detale osprzętu, a w egzemplarzach o dużych przebiegach dochodzi do wycieków oleju i wypalenia uszczelki pod głowicą.

Niestety, kłopoty z silnikami to niejedyny bolączki Vectry. Problemy sprawia także zawieszenie, które na nasze drogi okazuje się być wyraźnie zbyt delikatne. Z przodu bardzo często wymieniać trzeba łączniki i gumy stabilizatora, a także poduszki górne mocowania kolumn resorujących. Szybko wybijają się także gumy stabilizatora tylnego. Co więcej, kiedy tylko pojawią się luzy na wahaczach, zmienia się geometria zawieszenia tylnego, co prowadzi do błyskawicznego zużycia opon tylnych kół (tzw. wyładowanie). Z tyłu auta dobiega wtedy taki hałas, że niektórzy kierowcy przyjeżdżają do warsztatów przekonani, że rozsypały się łożyska kół. Co gorsza, naprawę, która kosztuje (z ustawieniem zbieżności) około 900 zł, powtarzać trzeba niekiedy już po 40 tys. km.

Inne przypadłości Vectry to m.in. wycieki oleju z przekładni kierowniczej, zatarcie linki hamulca ręcznego, awarie elektrycznego podnośnika szyby w drzwiach kierowcy oraz uszkodzenia silowników zamka centralnego. W sumie auto musi odwieźć serwis częściej od większości konkurentów w swej klasie. Można się z tym pogodzić, tym bardziej, że nie ma problemów z zakupem części oryginalnych, jak też i tańszych zamienników. Najłatwiej przyjdzie to na pewno lubiącym szybką jazdę po krętych drogach, bo do tego Vectra nadaje się naprawdę idealnie.

Adam Jamiókowski

Wersje specjalne



Opel Vectra i500

Wersję specjalną i500 wyposażono we wzmocnioną wersję silnika 6-cylindrowego o pojemności 2498 ccm. Moc maksymalna tej jednostki to 143 kW (195 KM) przy 6500 obr., a maksymalny moment obrotowy – 240 Nm przy 3500 obr./min. Prędkość maksymalna samochodu wynosi 236 km/h, a czas rozpędzania do 100 km/h – 7,9 s.

ZDANIEM FACHOWCA

– Kupując Opła Vectrę drugiej generacji, trzeba liczyć się z dość częstymi wizytami w serwisie. Nie da się ukryć, że posiadacze tych aut dają nam sporo zarobić. Nie wytrzymuje przede wszystkim skomplikowane zawieszenie auta. Awaryjne są także silniki – wyjątki to 8-zaworowy motor 1.6 i turbodiesel 1.7. Warto też wiedzieć, że benzynowe motory Vectry tolerują wyłącznie nowoczesne, drogie instalacje gazowe. Tanie, nieprofesjonalne rozwiązania będą źródłem problemów i wydatków.



Wojciech Mosak
mistrz w warsztacie
Opel Mirosław Krawczyk

Kabina pasażerska



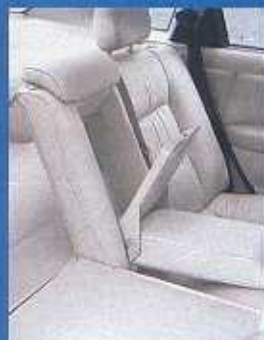
Z przodu miejsca nie brak. Fotele przednie są obszerne i wygodne, mają przy tym duży zakres regulacji



Także na tylnej kanapie podróżuje się wygodnie. Nawet osoby wysokie nie będą odczuwać ciasnoty



Wykończenie droższych wersji było znacznie efektywniejsze w autach produkowanych od 1999 roku



Kiedy z tyłu podróżują dwie osoby, skorzystać można ze składanego podłokietnika tylnej kanapy

Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Vectra 1.6 GL sd	-	-	-	-	-	17,4	15,7	14,3
Vectra 1.6-16 CD sd	-	-	-	-	19,5	17,6	15,9	14,5
Vectra 1.6 XE Base sd	33,0	28,9	25,3	-	-	-	-	-
Vectra 2.0 CD sd	-	-	-	23,1	21,0	18,9	17,1	15,6
Vectra 1.7 TD sd	-	-	-	-	-	-	15,8	14,4
Vectra 2.0 CD DI sd	-	-	-	-	21,4	19,3	17,5	-
Vectra Caravan 1.8CD	-	-	-	-	21,1	19,1	17,2	-
Vectra Caravan 1.8 XE Comfort	36,3	31,8	27,8	-	-	-	-	-
Vectra Caravan 2.0 CD	-	-	-	24,3	22,1	19,9	18,0	-
Vectra Caravan 2.2 SE Elegance	40,0	35,1	30,7	-	-	-	-	-
Vectra Caravan 2.0 CD DI	-	-	-	-	22,5	20,3	18,3	-
Vectra Caravan 2.0 CD DTI	-	-	29,9	27,6	-	-	-	-
Vectra Caravan 2.2 DTI Elegance	41,5	36,3	31,8	-	-	-	-	-

Paliwo wysokonagrodowe

Na stacjach LOTOS zatankujesz paliwo wyłącznie najwyższej jakości. A teraz, na stacjach oznaczonych strzałką, możesz „zatankować” rewelacyjne nagrody. Jest ich ponad 77 000, w tym 5 Renault Megane! Przyjeźdź, zrób zakupy za minimum 50 zł, odbierz kupon i od razu sprawdź co wygrasz! A jeśli Ci się nie uda – co tydzień z tym samym kuponem masz nowe szanse na wygraną! Spiesz się, Oktany Nagród nie będą czekać wiecznie.

Regulamin loterii promocyjnej dostępny jest na stronie www.lotus.pl oraz pod numerem infolinii: 0 801 345 678

**OKTANY
NAGRÓD**



Radio 24T

patron medialny

LOTOS
GRUPA