



Opel Vectra'96 (I)

General Motors Europe tiene prevista la producción en serie del sucesor del Opel Vectra en agosto de 1995, en las factorías de Ruesselchein (Alemania), Amberes (Bélgica) y Luton (Reino Unido), aunque no estará disponible a la venta hasta el próximo otoño.



El nuevo Vectra se presenta en versiones de 4 y 5 puertas, previéndose la versión caravan para el año siguiente.





1. EQUIPAMIENTO

El nuevo Vectra puede adquirirse con tres niveles de equipamiento: GL, CD y CDX, aunque de forma adicional se ofrecen paquetes de equipamiento como los denominados Winter, Sport y Young.

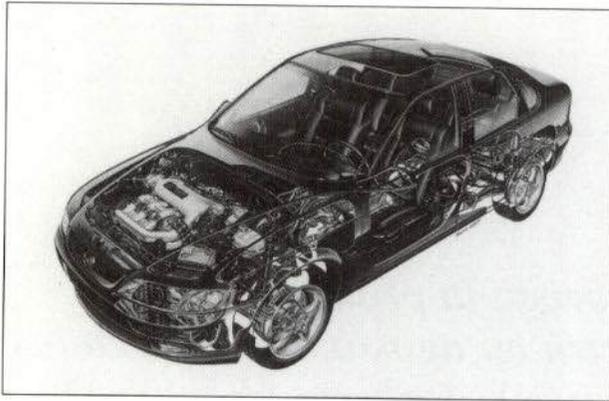


Figura 1.—Disposición de los componentes mecánicos.

Como equipamiento básico de serie se incluyen los siguientes accesorios:

- Doble airbag híbrido de gran tamaño.
- Pretensores pirotécnicos.
- Dirección asistida.
- ABS.
- Inmovilizador electrónico.
- Asiento conductor regulable en altura.
- Cierre centralizado con control remoto por radiofrecuencia.

Adicionalmente, cabe resaltar algunas curiosidades como el tercer reposacabezas, que se incluye en el equipamiento CD y que es abatible para permitir la visibilidad del conductor.

El velocímetro comienza a marcar a tan sólo cuatro kilómetros por hora, gracias a la instrumentación electrónica, que al mismo tiempo permite su reprogramación cuando en el coche se instalan ruedas de diferente diámetro, como sucede en invierno.

Los datos del cuentakilómetros total y parcial también son generados electrónicamente, así como los del nivel de combustible y temperatura del refrigerante.

El intervalo de operación del limpiaparabrisas puede ser enlazado con la velocidad real del vehículo; de esta forma, la cadencia de funcionamiento

a vehículo parado es de ocho veces por minuto, pero aumenta a doce veces por minuto a una velocidad de 140 Km/h.

Otra característica novedosa es el ajuste horario automático en el tablero de mandos cuando el usuario instala una radio con RDS (sistema de transmisión de datos). Este es un sistema de ayuda al conductor sobre las condiciones del tráfico (atascos, recorridos alternativos, etc.), que está muy extendido en Europa, aunque en España se reduce a las principales capitales y algunos recorridos entre grandes ciudades.

2. SEGURIDAD DEL CONDUCTOR

En el nuevo Vectra se ha aumentado los niveles de seguridad, incorporando barras de seguridad y almohadillado adicional en las puertas laterales. Los pretensores de los cinturones de seguridad son de tipo pirotécnico, abandonando los de accionamiento mecánico empleados por el fabricante en modelos anteriores.

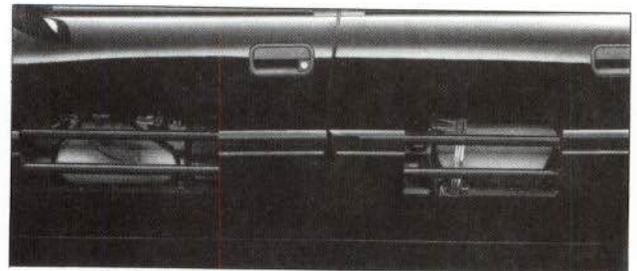


Figura 2.—Barras de seguridad.

Se incorpora de serie doble airbag híbrido, que combina un sistema pirotécnico y gas a presión. El gas que se utiliza para inflar el airbag es argón y está almacenado en un cilindro de acero a 200 bares de presión, situado en el volante o en el tablero de a bordo, según sea el de conductor o pasajero.

Dependiendo de la fuerza del impacto, el gas es liberado del cilindro mediante la explosión de la carga pirotécnica. La energía de la explosión sirve también para calentar el rápido flujo de gas y así obtener un mayor volumen de inflado de la bolsa, compensando el enfriamiento propio del gas al expandirse.

Este sistema tiene la ventaja de necesitar una carga explosiva mucho más pequeña que un sistema convencional. Además, al estar construido con un nuevo material sin recubrimiento, su reciclaje es más fácil.

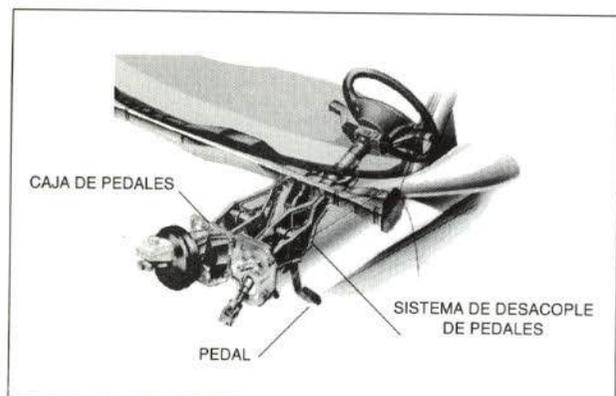


Figura 3.—Caja de pedales.

Otra medida de seguridad novedosa es la nueva caja de pedales que Opel ha patentado.

En el caso de un fuerte impacto frontal, los pedales se sueltan de sus soportes, reduciendo así considerablemente los riesgos de lesiones en los pies y las espinillas del conductor.

3. SEGURIDAD ANTIRROBO

Los sistemas antirrobo han sido mejorados, permitiendo un mayor nivel de seguridad. El cierre

centralizado (de serie en todas las versiones) está combinado con un aparato de control remoto por radiofrecuencia (RF). La información de este control remoto se transmite en forma de un código complejo continuamente cambiante, mediante señales de alta frecuencia desde la unidad de control al receptor situado en el coche. Una unidad de control decodifica la señal recibida y hace funcionar al cierre.

También de serie, en todas las versiones se ha incorporado un inmovilizador electrónico, que actúa interrumpiendo varias funciones de control del motor, por lo que éste no puede funcionar. Se activa automáticamente por medio de una señal de onda larga en el momento en que la llave de contacto es sacada de la cerradura bloqueadora de la dirección. El inmovilizado es desactivado cuando la llave es insertada de nuevo en la cerradura.

La transmisión de datos se lleva a cabo por medio de un traspondedor integrado en la llave, que se comunica con el ordenador integrado en el inmovilizado a través de un transmisor-receptor en la cerradura.

Para impedir que los cilindros de bloqueo de las puertas puedan ser forzados, el nuevo Vectra incorpora cilindros de «rodadura libre». El propio cierre se encuentra adicionalmente protegido por una placa de acero.



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Valladolid, km. 1 • 05004 ÁVILA (ESPAÑA)
Tfno: (920) 228100 • Fax: (920) 222916