

Opel Calibra V6 – Opel Calibra turbo

# Großes Kaliber

Die beiden Calibra gehören zu den schnellsten Autos im Opel-Programm.

Die Unterschiede sind größer als der Preis von 3000 Mark.



Von Karl Groetzner (Text)  
und Frank Herzog (Fotos)

**U**nterschiedlicher als diese beiden Calibra können Autos, die auf den ersten Blick identisch scheinen, gar nicht sein. Während sich der V6 schon auf den ersten Metern als komfortables Coupé zu erkennen gibt, verdeutlicht der Turbo sofort, daß er aus ganz anderem Holz geschnitzt ist.

Dabei gleichen sie sich außen und im Interieur wie ein Ei dem anderen; nur der Fachmann erkennt die kleinen Unterschiede. So verraten die unterschiedlichen Schaltschemen auf den Schaltknüppeln die Motorisierungen. Beim Turbo verdeutlicht eine „6“ die Anzahl der Vorwärtsgänge. Seine Schaltbox stammt vom Getriebespezialisten Getrag.

Der Fronttriebler mit 5-Gang-Getriebe besitzt unten in der Mittelkonsole die Taste um die Traktionshilfe auszuschalten und, ganz wichtig, seine Serienausstattung umfaßt eine Klimaanlage. Dies verdeutlicht schon auf welche Zielgruppe es Opel mit dem Calibra V6 abgesehen hat, und zwar auf den komfortbetonten Sportcoupé-Eigner.

So bietet die Bereifung im 15 Zoll-Format erheblich mehr Abrollkomfort, und auch das Fahr-



Für 54 345 Mark sind beim Turbo (rechts) Allradantrieb und Sechsganggetriebe enthalten. Der V6 (51 070 Mark) hat eine Klimaanlage



werk steckt Fahrbahn-Unebenheiten gelassener weg, als die allradgetriebene Turboversion. Dabei legt er ein für Fronttriebler typisches Fahrverhalten an den Tag. Lastwechsel in Biegungen quittiert er mit einem leichten Eindrehen gen kurveninneren Rand.

Ganz anders der Turbo. Sein sportlich abgestimmtes Fahrwerk läßt in Verbindung mit dem Allradantrieb gar keine Unruhe aufkommen. Egal ob unter Zug oder bei Lastwechsel, das Fahrverhalten in Kurven ist unter allen Umständen neutral. Die flachen 205/50er Reifen im

16 Zoll-Format reagieren zwar spontan auf Lenkbewegungen, bieten aber etwas weniger Abrollkomfort als die 15-Zöller des Sechszylinder-Modells.

Auch bei den Motoren sind die Unterschiede größer, als es von der Papierform her zu erwarten ist. Der V6 gefällt durch einen dezenten, aber kräftig wirkenden Sound. Leider kann er das nicht ganz in Vortrieb umsetzen, obwohl dem Testwagen der Prüfstand eine stolze Spitzenleistung von 193 PS attestierte. Mit 8,1 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h blieb er trotzdem 0,3 Sekunden über der Werksangabe. Wie ein Elektromotor, ohne jemals irgendwie anzubellen, zieht der Sauger vibrationsarm über den gesamten Drehzahlbereich. Knapp oberhalb des Leerlaufs geht der Sechszylinder ganz ordentlich zur Sache, dann ist aber subjektiv kein nennenswerter Leistungszuwachs zu verspüren. 227 Newtonmeter bei 4200/min bzw. 244 Nm auf der Rolle sind für ein modernes 2,5 Liter-Triebwerk nicht gerade üppig. Aus produktionstechnischen und Kostengründen laufen bei Opel alle neuen Vierventil-Motoren vom gleichen Band. Da müssen folglich einige Newtonmeter auf der Strecke bleiben. Zudem drückt das Eigengewicht von 1378 Kilogramm auf die Fahrleistungen.

Da zeigt sich der Turbo von einer ganz anderen Seite. Mit 1437 Kilogramm bringt er zwar nochmal einen Zentner mehr auf die Waage, das zeigt allerdings keine Auswirkungen auf die Fahrleistungen. Vor allem im Durchzug, wenn der Lader oberhalb 2000 Umdrehungen zügig Druck aufgebaut hat, schiebt der Allradler mächtig an. Da hat der Sauger, wie es die Meßergebnisse verdeutlichen, keine Chance. Über ein sehr breites Drehzahlband (von 2500 bis knapp 6000/min) stemmt der Vierzylinder über 250 Newtonmeter gegen Sechsganggetriebe. Was soviel bedeutet, daß im normalen Fahrbetrieb immer mehr Kraft zur Verfügung steht als beim Sauger. Mit einem Overboost gipfelt das maximale Drehmoment kurzfristig sogar bei stattlichen 344 Newtonmeter. Dabei vernehmen die Insassen, wenn es ihnen die Lehnen in den Rücken preßt, nur äußerst wenig vom Laderpfeifen. Vom Fauchen beim Lastwechsel ist gar

nichts zu hören. Insgesamt liegt die Geräuschentwicklung des Turbo etwas unterhalb des Sechszylinders.

Daß für den 2,0 Liter-Motor in puncto Verbrauch kein Turbozuschlag gezahlt werden muß, spricht für den Allradler, denn er ist durch das höhere Kampfgewicht und das kräftezehrende Vierradsystem von Haus aus benachteiligt. Das hat mehrere Gründe. Beim Vierzylinder ist die innere Reibung geringer, und mit 9,0 liegt die Verdichtung vergleichsweise auf einem

hohen Niveau. Dadurch ist ein hoher Wirkungsgrad garantiert. Zudem findet der Lader seinen Platz im Abgaskrümmen, was für ein zügiges Ansprechverhalten sorgt. Einziges Manko sind die beim Manövrieren auftretenden Verspannungen im Allradsystem, die in der Visco-Sperre begründet liegen.

Aus sportlicher Sicht ist der Calibra Turbo auf jeden Fall die bessere Wahl, obwohl er ausstattungsbedingt rund 5000 Mark teurer kommt als der komfortable Sechszylinder. □

## TECHNISCHE DATEN



### OPEL CALIBRA V6

Aus sportlicher Sicht mangelt es dem Calibra V6 nicht an Leistung, sondern am Biß. Dafür überzeugt das 51 070 Mark teure Sportcoupé durch reichlich Fahrkomfort und üppige Ausstattung.

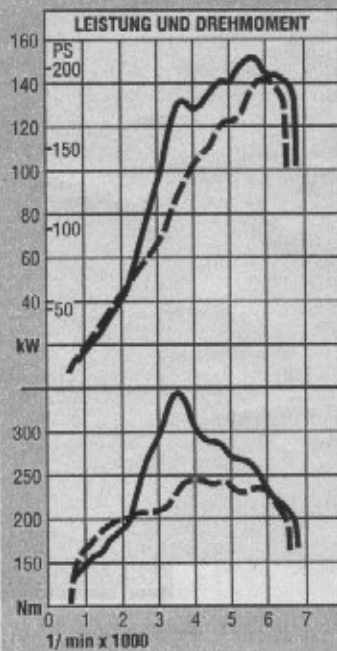


### OPEL CALIBRA TURBO

Der Calibra turbo ist durchzugsstark und trotz Allradantrieb und hohem Gewicht kein Säufer. Für einen Preis von 54 345 Mark erhält der Calibra-Fahrer hervorragende Fahrleistungen.

## MOT MESSWERTE

Modell		Opel Calibra V6	Opel Calibra turbo
<b>■ Fahrleistungen</b>			
0 bis 60 km/h	s	3,9	3,1
0 bis 100 km/h	s	8,1	7,0
0 bis 160 km/h	s	20,8	18,3
60 bis 120 km/h (IV./V. Gang)	s	17,2/ -	10,2/14,2
80 bis 140 km/h (V./VI. Gang)	s	23,6/ -	13,9/19,3
Gangreichweiten (I./II./III.)	km/h	55/108/169	54/90/131
(IV./V.)	km/h	215	172/212
<b>■ Gewichte</b>			
Testwagen	kg	1378	1437
Tatsächliche Zuladung	kg	397	353
<b>■ Tempoabweichung</b>			
50/80 km/h	eff. km/h	28/48	28/47
100/130 km/h	eff. km/h	96/124	97/127
<b>■ Innengeräusche</b>			
50/100 km/h (IV. Gang)	dB(A)	58/66	59/69
130/160 km/h (V. Gang)	dB(A)	72/75	73/76



VERBRAUCH	
Calibra Turbo (Super)	
mot-Mittel	10,7
mot-Zyklus	7,3
Calibra V6 (Super)	
mot-Mittel	10,1
mot-Zyklus	6,7

L/100 km 6 8 10 12 14

**MOT-MITTEL:** Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise. - **MOT-ZYKLUS:** Ökonomische Fahrweise auf 50 % Landstraße, 30 % Autobahn, 20 % Stadt.

ÜBERHOLWEG	
Calibra Turbo	
A	147
B	294
Calibra V6	
A	153
B	295

Meter 150 200 250 300 350

A. Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang mit Hochschalten. Bei Automatik: mit Kickdown. - B. Aus 80 km/h: Überholweg aus höchstem Gang ohne Schalten. Bei Automatik: höchste Fahrstufe ohne Kickdown.

WERKSANGABEN		
Modell	Opel Calibra V6	Opel Calibra turbo
<b>■ Motor</b>		
Zylinderzahl/Anordnung	6/V	4/Reihe
Leistung	kW (PS)/min	125 (170)/6000
Max. Drehmoment	Nm/min	150 (204)/5600
Bohrung/Hub	mm	88,0/86,0
Hubraum	cm <sup>3</sup>	1998
Verdichtung/Kraftstoff	10,8/Super	9,0/Super
Ventile pro Zylinder	4	4
<b>■ Fahrleistungen und Verbrauch</b>		
Höchstgeschwindigkeit	km/h	234
DIN-Verbrauch		
90/120/Stadt	L/100 km	6,6/8,0/11,6
Drittelmix	L/100 km	8,7
Tankreichweite <sup>1</sup>	km	ca. 720

**OPEL CALIBRA V6**  
Bei km-Stand 3509  
Leistung: 142,1 kW (193 PS) bei 5940/min  
Max. Drehmoment: 244 Nm bei 4070/min

**OPEL CALIBRA TURBO**  
Bei km-Stand 4304  
Leistung: 151,7 kW (206 PS) bei 5560/min  
Max. Drehmoment: 344 Nm bei 3590/min

**Meßbedingungen:** Temperatur 21 °C, Luftdruck 1004 hpa, Beladung: 178 kg.

<sup>1</sup> Unter Berücksichtigung des DIN-Drittelmix-Verbrauchs.