

Nach 100.000 Kilometern in  
teils stürmischem Fahrwasser  
fiel der Galibra wieder in den  
heimatlichen Hafen ein





**Dauertest-Bilanz:**

**100 000 Kilometer im Opel Calibra turbo**

# Fahrensmann

**204 PS, Turbomotor, Allradantrieb, Sechsganggetriebe. Das alles gibt's in der hübschen Verpackung des Calibra für sehr günstige 55 000 Mark. Doch wie steht es mit der Zuverlässigkeit? Kommt das dicke Ende in Form gesalzener Reparaturenrechnungen?**

Und übrigens, wie geht's denn unserem Turbo?" Jedes Mal, wenn Professor Fritz Indra ein Mitglied der Redaktion traf, erkundigte sich der Opel-Chefingenieur (als Wiener beherrscht er kein hartes T und sagt daher „Durbo“) umgehend nach dem Wohlbefinden des sport auto-Dauertestwagens. Ganz offensichtlich lag Indra der Calibra-Turbo noch mehr am Herzen als der anderer Opel-Modelle, die in den letzten Jahren bei sport auto 100 000 Kilometer abgespult hatten. Schließlich gilt der Herr Professor der TU Wien seit seiner Zeit als Technikchef bei Alpina-BMW vor mehr als 20 Jahren als glühender Verehrer der Turbo-Aufladung.

Foto: Hoffmann, Saatchi, Augustin (1)

Er lief und lief und lief. Der Calibra blieb nie mit einer Panne liegen



In sport auto-Diensten weitgereist: Dauertest-Calibra auf französischen Landstraßen





## Dauertest-Bilanz Opel Calibra turbo

### Technische Daten

Opel Calibra turbo

#### Motor

Zylinder	4R, wassergekühlt, vom quer
Verteile	4, dreh. Fassenschiebel
Borung x Hub	86,0 x 86,0 mm
Hubraum	1998 cm <sup>3</sup>
Verdrängung	90%
max. Lastdruck	0,7 bar
Leistung	204 PS (150 kW)
bei	5900/min
Umdrehung	32,1 PS/l
max. Drehmoment	280 Nm bei 2400/min

#### Kraftübertragung

Antriebsart	Allradantrieb mit zentraler Viskopplung
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 3,57, II 2,16, III 1,46, IV 1,10, V 0,85, VI 0,74
Achslastverteilung	17%

#### Fahrwerk

vorn	Druckquerlenker, Federbein, Stahl lenker
hinten	Schräglenker, Stahl lenker
Brücken	Schleibax, vorn: innenbügellos, © 28473 mm, Einseiten-Federarmel, ABS
Reifen	205/50 ZR 16 auf 6-Zoll-Felgen

#### Karosserie

Anmessungen (LxBxH)	4492/1688/1322 mm
Gewicht vollgest. (L1)	1394 kg
z. Kfz-Schein	1330 kg
zul. Gesamtgewicht	1725 kg
Lebargewicht	5,8 kg/PS
Tankvolumen	63 Liter

#### Fahrleistungen

Dauertest Anfang / Ende

0-40 km/h	2,0 / 2,1 s
0-50 km/h	3,2 / 3,4 s
0-80 km/h	5,0 / 5,1 s
0-100 km/h	7,0 / 7,3 s
0-20 km/h	9,0 / 10,0 s
0-40 km/h	13,0 / 13,3 s
0-60 km/h	17,6 / 17,8 s
0-80 km/h	23,2 / 23,8 s
0-100 km/h	33,3 / 35,8 s
Beschleunigung:	
60-100 km/h	7,6 / 7,9 s
60-120 km/h	11,1 / 13,2 s
60-160 km/h	8,1 / 22,7 s
Höchstgeschwindigkeit	248 / 248 km/h
Reichweite der Gänge	50,93/142/184/227 km/h
Treibstoffverbrauch	10,9 l/100 km Super Plus

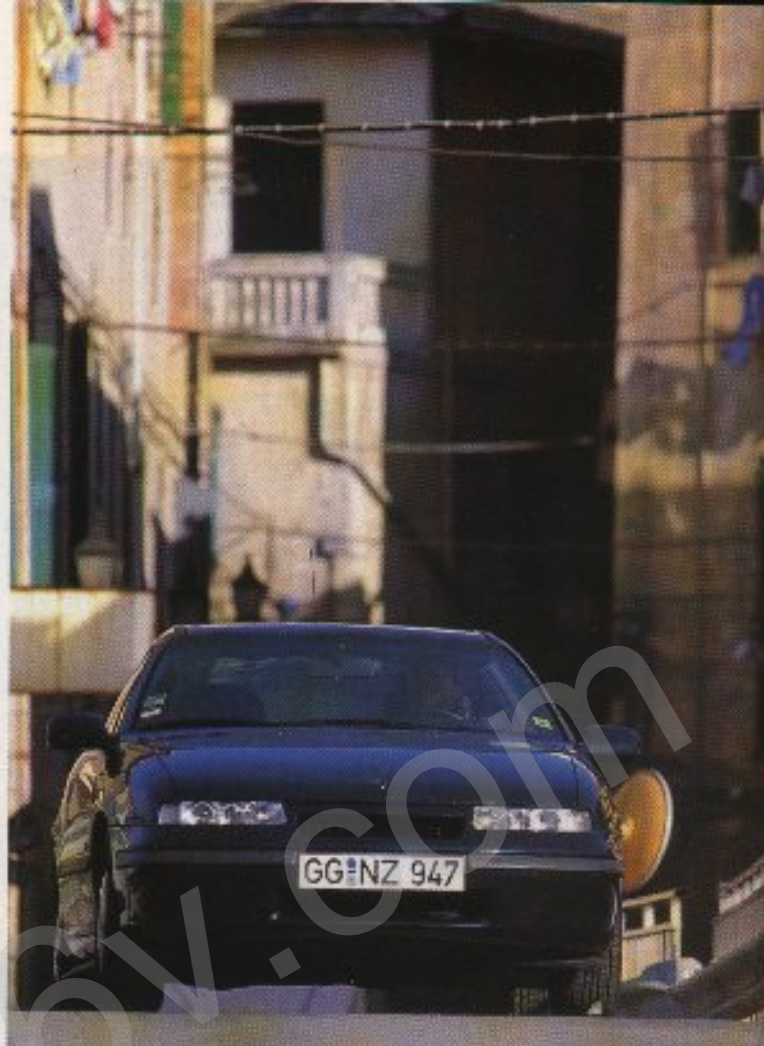
#### Preise

Grundpreis	52.538 Mark (1993)
Wichtige Extras	10 Jahre/100.000 km 3575 Mark, Leder- ausstattung 2180 Mark, CD-Radio 553 Mark, Metalle-Lackierung 655 Mark, elekt. Schließfach 1300 Mark
Testfahrpreis	ca. 60.491 Mark
Straßen	264 Mark
Hilfsgeldversicherung	2293 Mark
TKV	2013/6301 Mark

Nach einem Boom in den Achtzigern kam die Turboauf-  
ladung in den letzten Jahren  
etwas aus der Mode. Aufgela-  
dene Modelle wurden von den  
meisten Herstellern wegratio-  
nalisiert. Anders bei Opel: Mit  
dem Calibra turbo präsentier-  
ten die Rüsselsheimer und  
Fritz Indra, als geistiger Vater  
hinter dem Projekt, 1992 ihr  
erstes Turbomodell überhaupt.

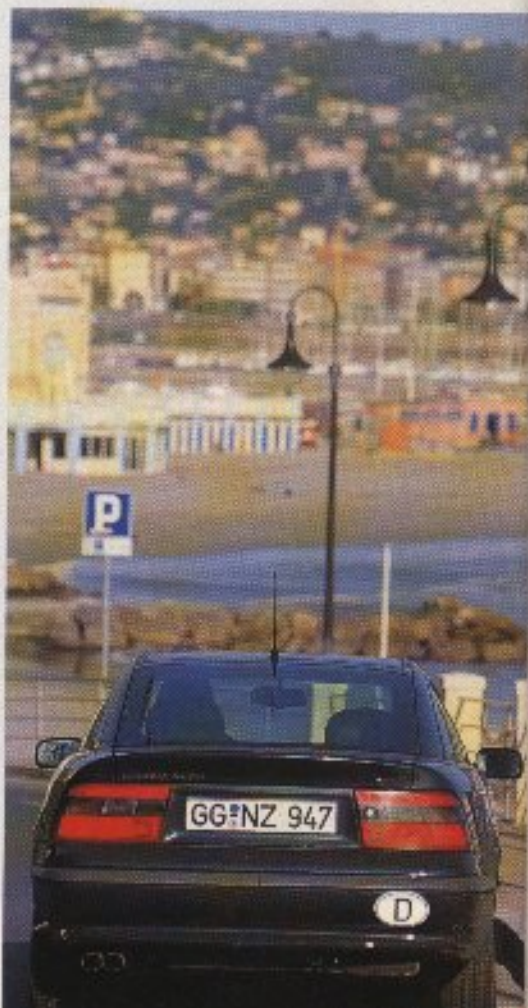
In rund einem halben Dut-  
zand Einzel- und Vergleichs-  
tests gelang es dem zwangs-  
beatmeten Calibra stets, die  
sport auto-Tester zu überzeu-  
gen. Hohe Fahrleistungen  
(null auf 100 km/h in 7,0 Sekun-  
den, Höchstgeschwindig-  
keit 248 km/h) gehen Hand in  
Hand mit einem erstaunlich  
moderaten Benzinverbrauch.  
Der Dauertest-Calibra entkräf-  
tete das alte Vorurteil, Turbos  
seien haltlose Säufer; Trotz  
meist recht forscher Gangart  
schluckte er im Durchschnitt  
nur 10,9 Liter Super Plus pro  
100 Kilometer.

An der Zuverlässigkeit des  
kultivierten und zumindest im  
direkten Vergleich zum kernig  
tönenden Opel-16V-Saug-



Opel-Chefentwickler  
Professor Fritz Indra

„Man kann den  
Motor auch mit  
glühendem Lader  
abstellen.  
Da passiert nix.“







**Qualität und Verarbeitung könnten noch besser werden. Die Karosserie wirkt nicht besonders verwindungssteif. Gelegentliche Klapper- und Knistergeräusche konnten den Fahrspaß jedoch nicht ernstlich trüben**

mäßigen Boxenstopps an die nächste Tankstelle gezwungen. In Abständen von rund 1000 Kilometern mußten sie jeweils rund einen Liter Kühlwasser nachfüllen. Kurz vor Halbzeit des Dauertests ermittelte die Werkstatt einen defekten Wasserstopfen im Zylinderkopf als Schuldigen. Die Reparaturkosten: knapp 250 Mark. Rund 30 000 Kilometer später verlor der Calibra erneut Kühlmittel. Diesmal blieb die Fahrdung nach der Ursache erfolglos. Offenbar können jedoch auch bei einem Auto Probleme manchmal ausgesessen werden. Erstaunlicherweise verlor der Calibra auf den letzten 10 000 Kilometern bis zur 100 000er-Marke keinen Tropfen Kühlwasser mehr.

Das zweite, stetig wiederkehrende Ärgernis betrifft die

Motorelektronik. Ab Kilometerstand 20 000 schaltete sie speziell bei naßkalter Witterung, immer mal wieder auf das Notlaufprogramm des Motors. Der Fahrer merkte dies daran, daß eine Kontrollleuchte anging, sowie an deutlichem Leistungsverlust: Die Power sank von normalerweise 204 PS auf schätzungsweise 120 bis 130 PS. Das Triebwerk arbeitete dabei immer noch auf allen vier Zylindern, und zwar ohne Ruckeln oder Rülpsen. Auch dieses Problem konnte ausgesessen werden. Nach jeweils fünf bis zehn Minuten verschwand der garstige Kupferwurm genauso plötzlich, wie er gekommen war. Der Austausch des Steuergeräts der Motronic (Kilometerstand 47 393, Kosten 2022 Mark inklusive Einbau) brachte nur vorübergehend Besserung. Bereits 10 000 Kilometer später flackerte erneut das Warnlicht für die Bordelek-

tronik auf, mysteriöserweise jedoch nur zweimal für jeweils wenige Kilometer. Für den Rest des Dauertests ging sie ihrer Arbeit dann wieder tadellos nach.

Nur geringfügige Ermüdungserscheinungen zeigte die Kraftübertragung. Das Sechsganggetriebe mußte sich anfangs einige Rügen gefallen lassen, weil sich der sechste Gang bisweilen nur schwer einlegen ließ. Eine Feinjustierung des Schaltgestänges durch den Getriebelieferanten von Opel, Getrag, schuf jedoch Abhilfe. Gegen Ende des Dauertests gebärdete sich allerdings der zweite Gang störisch. Solange das Getriebeöl kalt war, wollte er partout nicht einrasten. Auf den ersten Kilometern waren die Opel-Piloten gezwungen, vom ersten Gang direkt in den dritten zu schalten. Der Zustand der Synchronisationsringe war nach 100 000 Kilometern noch erstklassig. Auch beim schnellen Schalten blieben Kratzgeräusche und ähnliches aus. Die Kupplung biß auch am Dauertest-Ende noch genauso kraftvoll zu wie am ersten Tag. Unbeschadet überstand der Allradantrieb den Dauertest.

Auf glatter Fahrbahn war der Allradantrieb ein stets willkommener Belfahrer. Beim Rangieren jedoch neigte der Calibra 4x4 dazu, sich zu verspannen. Speziell dann, wenn man im Rückwärtsgang eine enge Kurve fahren wollte, hatte man stets das Gefühl, die Handbremse sei angezogen. Die Ursache für diese etwas lästige Eigenschaft liegt im Konstruktionsprinzip des Opel-Allradsystems (mit Viscokupplung), und sie hat keinerlei Auswirkungen auf Zuverlässigkeit oder Alltagstauglichkeit.

Das Fahrverhalten des Calibra war über weite Strecken des Dauertests vorbildlich. Ansprechender Federungskomfort ging einher mit absolut narrensicherem Verhalten im Grenzbereich. Erst auf den letzten Kilometern ließ die Wirkung der Stoßdämpfer ein wenig zu wünschen übrig. Speziell in sehr schnell gefahrenen Autobahnkurven zog der Calibra nicht mehr ganz stoisch-

motor recht leisen Turbo-Triebwerks gibt es nicht viel zu meckern. Es sprang stets mühelos an und verlangte kein einziges Mal nach einer Pannenhilfe. Zwischen den Inspektionen (alle 15 000 Kilometer) mußten wir lediglich knapp über sieben Liter Öl nachfüllen. Dabei knäuserte der bärenstarke Motor auch am Ende des Dauertests mit dem Schmierstoff noch genauso wie zu Beginn. Dies läßt darauf schließen, daß sich das Innenleben des Motors sowie auch das als verschleißgefährdet geltende Lager des wassergekühlten Turboladers noch bester Gesundheit erfreuen.

Wesentlich sorgloser als mit dem Öl ging der Calibra mit dem Kühlwasser um. Rund ein dutzendmal wurden die Calibra-Fahrer von der gelben Warnlampe für zu niedrigen Kühlwasserstand zu unplan-



**Überflüssiger Luxus: Der praktische Wert des nach außen öffnenden Schiebedachs (Aufpreis 1535 Mark) ist gering. Bereits bei 80 km/h sind die Windgeräusche ohrenbetäubend**



**Der 204 PS starke Zweiliter begnügt sich im Durchschnitt mit 11,1 Litern Super Plus**



**Die 2230 Mark Aufpreis für die Laderausstattung kann man sich getrost sparen. Sie machte keinen sonderlich hochwertigen Eindruck**

**Das Fahrwerk zeigte nach 100 000 Kilometern leichte Ermüdungserscheinungen. Die Stoßdämpfer sind reif zum Wechseln**

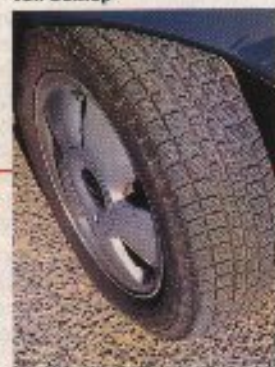


## Dauertest-Bilanz Opel Calibra turbo

gelassen seine Bahn wie zu Beginn des Dauertests. Im Endspurt nieste sich zudem ein akustischer Störenfried ein: Bei sehr scharfer Kurvenfahrt schlug der Auspuff immer wieder donnernd gegen den Unterboden.

Im Vergleich zu der Bremsanlage bei schwächer motorisierten Saugmotor-Vettern erfuhr diejenige des Turbo eine Aufwertung: Scheiben und Sättel stammen vom Senator. Damit war das Dauertestauto bestens gerüstet: Nachlassende Bremswirkung war auch bei rasanten Paßabfahrten

### Gut: 15-Zoll-Winterreifen von Dunlop



**sport  
auto TIP**

### Langlebige Winterreifen

Dank Viertadttrieb geht der Calibra turbo mit den Reifen relativ sparsam um. Während des Dauertests benötigte er drei Sätze Sommerreifen der Dimension 205/50 ZR 15. Sie stammen von Firestone, Bridgestone und Goodyear. In Bezug auf die Verschleißfestigkeit zeigten sich bei diesem Trio nur minimale Unterschiede. Die Lebenserwartung der Reifen betrug jeweils zwischen 25.000 und 27.000 Kilometer. Der Firestone Firehawk 690 (Einbaustellung ab Werk) erwies sich als langlebig, sparsam und auch bei Nässe als gutmütig. Sein Nachfolger auf den Calibra-Felgen war der gerade gesagt sehr sportliche Bridgestone RE 71. Der in der Runke sehr steife Farnost-Phos sollte sehr hart und rumpelig ab. Zudem sorgte er leider für einen instabilen Geradeauslauf bei hohem Tempo. Der Dritte im Bunde, der Goodyear Eagle GS-D, bot wie der Firestone ausgewogenen Komfort. Daraus resultiert der US-Reifen guten Kontakt zur Fahrbahn.

Dien sehr positiven Eindruck hinterließen die lauffähigen Dunlop-Winterreifen im Format 195/60 R 15 V. Die Winterreifeigenschaften waren tadellos, und sowohl auf nassem wie auch auf trockenem Gelände glänzten sie mit viel Haftung sowie gutmütigen Eigenschaften. Überraschenderweise lag ihre Laufleistung mit rund 30.000 Kilometern sogar geringfügig höher als die der Sommerreifen. C.A.

## 100 000 Kilometer mit dem Opel Calibra turbo

### Wartungs- und Reparaturkosten:

km-Stand	Ausgeführte Arbeiten / Anmerkungen	Ersatzteilkosten DM	Arbeitslohnkosten DM
2319	Übernahme des Opel Calibra turbo		
3901	Bremskontrollleuchtet teilweise auf		
14 765	Radio-Stationstation 3, 5 und 6 auspacken		
15 909	Vorfahrinspektion, Motoröl und Ölfilter gewechselt, vordere Bremsbeläge erneuert	234,83	101,97
20 364	Motormanagement-Kontrolle leuchtet teilweise auf		
25 678	Motortemperaturfühler instand gesetzt und vordere Türdrinnenverkleidung befestigt	4,40	209,05
26 577	neue Bridgestone-Sommerreifen montiert (205/50 ZR 15)	ca. 1500	
27 358	CD-Radio ersetzt	Garantie	33,90
33 750	Opel-Jahresinspektion, Kraftstoff-Filter getauscht, Räder ausgewuchtet und Bremsbeläge vorne ersetzt	367,47	313,40
36 665	neue Winterreifen montiert, Dunlop Sp Winter-Sport (195/60 R 15)	ca. 1020	
42 545	Motormanagement-Kontrolle leuchtet teilweise auf		
44 701	Kühlwasserverlust		
47 393	Motor-Steuergerät ersetzt	1944,75	77,11
47 930	Vorfahrinspektion mit Bremsflüssigkeitswache, Bremsbeläge vorne und hinten erneuert, Frontscheiben ersetzt, Verschleißscooper am Zylinder ersetzt und Stelglied getestet	714,54	660,00
55 353	rechten Sicherheitskopplinstand gesetzt, ABS-Anlage geprüft und Drehzahlmesser des linken Vorderads ersetzt	97,18	111,95
64 005	Opel-Jahresinspektion, Kraftstoff-Filter ersetzt, Batterie ersetzt, Ventildeckeldichtung ersetzt, Kabelstrang instand gesetzt, Motoröl und Filter gewechselt	322,54	523,26
64 795	neue Sommerreifen montiert, Goodyear Eagle GS-D (205/50 ZR 15)	ca. 1360	
72 268	rechten Außenspiegel erneuert, neue Wischerblätter und Ölwechsel und elektrische Befestigung des Außenspiegels instand gesetzt	221,74	73,14
79 730	Vorfahrinspektion, Bremsbeläge mit Sensoren vorne ersetzt	295,19	187,25
86 524	erneuter Kühlwasserverlust		
90 400	Opel-Jahresinspektion, Kraftstoff-Filter ersetzt, Motoröl und Ölfilter gewechselt, Hinterachsöl gewechselt, Motor auf Druckverlust geprüft	156,25	297,79
90 430	Druckspeicher des Allradantriebs wurde aufgrund einer Rückmeldung von Opel ausgetauscht	Kostenlos	Kostenlos
	<b>gesamt:</b>	<b>8247,55</b>	<b>2565,19</b>

Kilometerstand bei Beginn: 2319 km

Kilometerstand bei Ende: 102 400 km

Gefahrene Kilometer: 100 081 km

Verbraucher Sprit: 10 903 l Super Plus

Durchschnittsverbrauch: 10,9 l/100 km Super Plus

Überverbrauch außerhalb der Inspektionen: 7,2 l

Kühlwasserverbrauch: 12 l

Damaltiger Neupreis (1993): 60 491 Mark

Fahrzeugwert bei Testende: 17 200 Mark (DEKRA-Schätzung, Händlerinkaufspreis inkl. MwSt.)

Gesamtkosten des Fahrzeugs im Dauertest (ohne Wertverlust): 23 193 Mark\*

\*ohne Außenspiegel

kein Thema. Die vorderen Bremsbeläge hielten allerdings durchschnittlich nur 20 000 Kilometer. Der Austausch schlug mit jeweils knapp 250 Mark zu Buche. Einmal mußten die vorderen Bremsbeläge erneuert werden. Kostenpunkt: rund 400 Mark.

Nicht ganz zufrieden waren die meisten Testfahrer mit der Möblierung des Calibra. Die Sitzriesen unter den Redaktionsmitgliedern beanstandeten die mangelnde Kopffreiheit, die kürzer geratenen eine zu weit vom Lenkrad entfernte Sitzposition. Auch die lederbezogenen Sitze selbst waren kein Quell ungeteilter Freude, weder in bezug auf die Paßform noch in puncto Seitenführung. Opel hat bessere Möbel im Programm. Die führungssportliche des Astra 16V zum Beispiel sind weitaus bequemer als die Calibra-Sessel.

Als ebenso überflüssiges Extra wie die rutschige und nicht besonders hochwertig wirkende Lederausstattung entpuppte sich das elektrische Schiebedach (Aufpreis 1535 Mark). Um die ohnehin geringe Kopffreiheit nicht noch weiter zu beschneiden, öffnet es nach außen. Dies führt zu aufdringlichen Windgeräuschen. Bereits bei 80 km/h tobt der Fahrtwind ohrenbetäubend. Man schließt das Schiebedach gerne sofort wieder und vertraut lieber auf die hervorragenden Dienste der Klimaanlage (Aufpreis 2635 Mark).

Alles in allem bleibt der Calibra turbo den Redaktionsmitgliedern als angenehmes, zuverlässiges Auto in Erinnerung. Von schwerwiegenden Defekten blieb das schnelle Coupé völlig verschont. Auch das Preis-/Leistungsverhältnis stimmt beim Calibra turbo. Wo gibt es denn sonst ein komplett ausgestattetes 204-PS-Auto mit Allradantrieb für knapp 60 000 Mark? Audi zum Beispiel verlangt für Vergleichbares (S2 Coupé) rund 20 000 Mark mehr. Angesichts des günstigen Preises wird sich wohl mancher Interessent fragen, ob er nicht dazu bereit ist, ein paar Klapper- und Knistergeräusche zu überhören.

Claus Mühlberger