

TEST

Opel Calibra Turbo

Sanfte Gewalt

Allradantrieb und ein harmonisch abgestimmter Turbomotor mit 204 PS sind die Merkmale des neuen Spitzenmodells der Calibra-Reihe.

CALIBRA turbo





Charakteristika des Zweiliter-Turbomotors: Vierventil-Zylinderkopf, in den Auspuffkrümmer integrierter Lader und Ladeluftkühlung

Daß ein Porsche-Mann beim Anblick eines Opel ins Schwärmen gerät, ist normalerweise so unwahrscheinlich wie ein Schweigegelübde von Thomas Gottschalk. Doch ausgerechnet der ehemalige Porsche-Chef Arao Bohm kam während eines Rundgangs über den Genfer Automobilsalon angesichts des Calibra Turbo aus dem Staunen nicht mehr heraus: „Unglaublich“, so sein Kommentar, „daß Opel solch ein Coupé zu diesem Preis anbieten kann.“

In der Tat: Existiert ein Opel, der da von Bohm bestaunt wurde, aber ganz objektiv gesehen auch ein Auto, das es in Styling, Fahrleistungen und Ausstattung durchaus mit dem billigsten Porsche, dem fast doppelt so teuren 968, aufnehmen kann.

50 100 Mark kostet das schärfste Calibra-Kaliber mit 204 Turbo-PS, Allradantrieb, ABS, Sechsganggetriebe und üppiger Serienausstattung. Den noch fehlenden Airbag (amerikanisches Fullsize-Format) will Opel ab Frühjahr 1993 als Option für 800 Mark anbieten.

Attraktiv ist nicht nur der Preis, sondern auch die Verpackung – zumindest für Leate, die einen dezenten Auftritt optischer Kraftmeierei à la Astra GSI vorziehen. Denn bis auf die 4x4- und Turbo-Schrittzüge am

Heck und an den Flanken weist äußerlich nichts daraufhin, daß es dieser Calibra faustdick unter der Haube hat.

Dort sitzt, auf den ersten Blick fast ebenso unscheinbar, der ganze Stolz von Fritz Indra, seines Zeichens Direktor der Vorentwicklung bei Opel und geistiger Vater des ersten Benzin-Turbomotors dieser Firma. Als Basis für das Turbo-Triebwerk konnte Indra auf eine bewährte Maschine zurückgreifen. Es ist der zwei Liter große Vierzylinder-Vierventiler mit 150 PS (110 kW), bekannt für Sparsamkeit und gute Durchzugskraft.

Keine schlechten Voraussetzungen also für eine Leistungs- und Drehmomentsteigerung per Aufladung, zumal die Opel-Techniker die Umwandlung vom Saug- zum Turbomotor mit einem konstruktiven Kniff vollzogen. Integrales Turbolad-System lautet die Umschreibung für eine Neuentwicklung, bei der Auspuffkrümmer und Turbinengehäuse in einem Gußteil zusammengefaßt sind. „Das spart bis zu vier Kilogramm Gewicht, sorgt für ein spontaneres Ansprechen des Laders und verbessert den Wirkungsgrad“, erläutert Indra die Vorteile dieser zudem noch platzsparenden Bauweise.

Weitere Spezialitäten: muldenförmige Kolbenböden zur Reduzierung der Verdichtung von 10,5 auf 9,0:1, verstärkte Zylinderkopfdichtung, Ladeluftkühlung, Ladedruckregelung per Motronic und ein besonders wirksamer und hitze-resistenter Metall-Kat.

Mehr als nackte Technik werden den Fan nackte Zahlen beeindruckt: Leistung 204 PS (150 kW) bei 5600/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 2400/min – zweifellos imposante Werte für eine Zweilitermaschine. Sie plazieren den Calibra Turbo genau in die Lücke zwischen VW Corrado VR6 und Porsche 968.

Und wie fährt sich der geladene Calibra? Wer den absoluten Turbo-Hammer erwartet, wird enttäuscht. Denn das Opel-Triebwerk hat keinen kraftvoll zuschlagenden Turbo-Boost zu bieten, dafür ist aber auch kein Turbo-Loch vorhanden. Bei niedrigen Drehzahlen, wenn andere Turbos noch müde vor sich hinschlummern, macht der Opel-Motor bereits einen aufgeweckten Eindruck. Er hängt dann zwar nicht ganz so unmittelbar am Gas wie die 16V-Saugversion, sieht aber dennoch kraftvoll durch, wobei der Einsatz des Laders nicht abrupt, sondern nicely erfolgt. ▷



Silberpfeil: Die Fahrleistungen des Calibra Turbo machen dem Blitz im Opel-Emblem alle Ehre

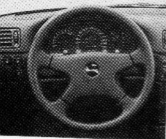


Serienmäßig: Leichtmetallrad im Turbo-Look



Erkennungszeichen: Doppelrohr-Auspuff

Cockpit: Tacho bis 280 km/h



Auf nachdrücklichen Turbo-Schub muß dennoch nicht verzichtet werden. Denn ab 3500/min legt der Motor so kräftig nach, daß es die Passagiere mit sanfter Gewalt in die Sitze drückt. Keine Frage: In puncto Leistungs-Charakteristik ist der aufgeladene Zweiliter einer der angenehmsten Turbomotoren unserer Zeit – einziger Schönheitsfehler: ein Nachladeeffekt beim plötzlichen Gaswegnehmen, der für unangenehmes Motorruckeln sorgt.

Die kontinuierliche Leistungsentfaltung ist nicht zuletzt auch darauf zurückzuführen, daß Opel einen besonders kleinen, rasch ansprechenden Lader (KKK K16) verwendet und sich bei der Höhe des Ladedrucks auf maximal 0,7 bar beschränkt. Trotz dieser Zurückhaltung sind die Fahrleistungen nicht von Puppe. Von null auf 100 km/h beschleunigt der Opel-Blitz in 7,0 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 246 km/h.

Besonders erfreulich: Beim Verbrauch ist kein nennenswerter Turbo-Zuschlag zu verzeichnen. Selbst wer die Leistung voll ausnutzt, muß kaum mit mehr als 14 Liter/100 km rechnen, wer sich Zurückhaltung auferlegt, kommt mit zehn Litern aus. Der Testverbrauch von 11,9 Liter/100 km zeigt jedenfalls, daß gut gemachte Turbomotoren keine hemmungslosen Säuler sein müssen.

Und dies trotz erschwelter Bedingungen. Denn der serienmäßige Allradantrieb drückt aufs Gewicht – immerhin bringt der Calibra Turbo vollgetankt 1399 Kilogramm auf die Waage. Doch die Kraftverteilung auf zwei Achsen macht in diesem Fall durchaus Sinn, denn ein 204 PS starker Fronttriebler wäre speziell bei Nässe sicher kein Vergnügen.

Mit vier statt zwei angetriebenen Rädern ist das Fahrverhalten hingegen tadellos. Der Calibra läuft selbst bei hohen Geschwindigkeiten wie an der Schnur gezogen geradeaus, verhält sich im Kurvengrenzbereich leicht untersteuernd und läßt sich auch durch Lastwechsel kaum aus der Ruhe bringen. Störend ist jedoch, daß sich der Antriebsstrang – Opel setzt hier im Vergleich zur Torsen-Lösung von Audi auf die preisgünstigere Visco-Sperre – beim Rangieren und langsamen Durchfahren von engen Kurven so stark verspannt, daß die Handlichkeit darunter leidet.

Selbst das Getraggetriebe der Firma Gechag, in den meisten Autos ein überflüssiger Mode-Gag, ist im Calibra Turbo von Nutzen. Es ist zwar etwas hakelig zu schalten und in kaltem Zustand lassen sich erster und zweiter Gang nur mit Nachdruck und nicht ohne Kratzen einlegen, aber seine Auslegung – die fünf ersten Gänge etwas kürzer als beim Calibra

16 V, der sechste oben angehängt – paßt gut zur Motorcharakteristik.

Schon ab 80 km/h läßt er sich nutzen, die Motor-Elastizität ist so gut, daß auf der Autobahn selbst in Baustellen oder an langgezogenen Steigungen kaum einmal heruntergeschaltet werden muß. Der beste Effekt freilich ist die Reduzierung der Drehzahl und damit auch eine Verringerung des Innengeräuschpegels, wobei die Turboversion vom Klang her ohnehin eine Spur kultivierter wirkt als der 16 V-Saugmotor.

Auch das für den Calibra Turbo neu abgestimmte Fahrwerk mit größeren Bremsen vorn und Gasdruckstoßdämpfern gibt sich spürbar verbindlicher als dies bei der 150 PS-Version der Fall ist. Trotz breiterer Bereifung rollt das Turbomodell geschmeidiger ab und federt speziell an der Vorderachse harte Stöße wie Querlügen wirkungsvoller ab.

Ein echtes Spitzenmodell einer Baureihe ist hier entstanden, das dem Calibra – mit bislang rund 75 000 allein in Deutschland verkauften Einheiten erfolgreichstes Coupé seiner Klasse – vor allem einen Image-Schub verpassen wird. Denn die Calibra-Käufer bevorzugen erfahrungsgemäß zu 80 Prozent die leistungsschwächste Version mit 115 PS. Demen genügt es, wenn das Auto schnell aussieht. *Thomas Fischer*

Karosserie

Zweitinges Coupé mit eingeschränktem Raumangebot im Fond, ausreichend großer und variabler Gepäckraum, bequeme Sitze, funktionelle Bedienung, reichhaltige Ausstattung, nur durchschnittliche Verarbeitung

Antrieb

Turbomotor mit außerordentlich kontinuierlicher Kraftentfaltung, sehr gute Fahrleistungen, ordentliche Laufkultur, gut auf die Motorcharakteristik abgestimmtes Sechsganggetriebe, aber unexakte Schaltung

Fahrwerk

Gute Traktion durch Allradantrieb, sicheres Kurvenverhalten, gut dosierbare Bremsen mit ABS, Verspannung im Antriebsstrang beim Rangieren und bei langsamer Kurvenfahrt, befriedigender Federungskomfort

Wirtschaftlichkeit

Vergleichsweise günstiger Anschaffungspreis, aber ungewisser Wiederverkaufspreis, in Anbetracht von Gewicht und Fahrleistungen noch günstiger Verbrauch (Super bleifrei), dichtes Service-Netz, ein Jahr Garantie

Technische Daten

Motor

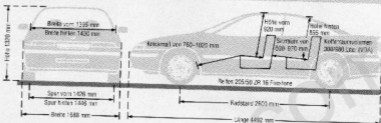
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn quer mit Abgasrußfilter (Opel/KKK K15) und Ladeluftfilter. Fünfstufige Kurvenventile, zwei überlagende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielgleichgewicht betätigt. Thermostatblech gesenkt, elektrisch betätigter Kutterventilator, Elektronische Kraftstoffdosierung (Bosch Motronic M 2.7), Geopelert Drewegekatalysator, Leistung 150 kW (204 PS) bei 5600/min, spezifische Leistung 75,1 kW/l (102,1 PS/l), Hubraum 1998 cm³, Bohrung x Hub 86,0 x 86,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Maximales Ladefl. 0,7 bar, Maximales Drehmoment 280 Nm bei 2400/min, Mittlere Kolbenanschwindigkeit bei Nenn Drehzahl 16,1 m/s, Drehst. Motor 4,5 l, Kraftstoffsystem 17,2 L, Batterie 12 V 55 Ah, Drivstromschleimschne 980 Watt.

Kraftübertragung

Permanenter Allradantrieb mit variabler Drehmomentverteilung durch zentrale Visco-Kupplung, Sechsganggetriebe, Übersetzungen I, 3, 3,70, II, 2,160, III, 1,450, IV, 1,100, V, 0,890, VI, 0,740, R, 3,320, Schanztrieb 3,78:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im VI, Saug 4,6 km/h.

Fahrwerk

Eiertragrahlführung vorn und hinten, vorn mit Drecksensoren, Kupfer-Schalenfedern, hinten mit Schrägen- und Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servolenkung, Lenkerersatzung mit 18, 21, 3 L-Leitungsarmaturen, Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Antiblockiersystem (Bosch) Racergroße 6 J x 16.



Test-Werte



Fahrleistungen

Beschleunigung	0-100 km/h	3,3 s
	0-140 km/h	7,0 s
	0-180 km/h	13,2 s
	0-200 km/h	24,4 s
	0-220 km/h	36,2 s
1 km mit höchstem Start		27,5 s



Stoffverbrauch

Stoffverbrauch	60-100 km/h (V. Gang)	10,1 l
	80-120 km/h (VI. Gang)	12,3 l
Höchstgeschwindigkeit		246 km/h



Lenk- und Pedalkräfte

Lenkung im Stand	42 N
Lenkung bei Fahrt	39 N
Kupplungspedal	118 N
Gaspedal	32 N
Bremspedal kalt	300 N
Bremspedal warm	420 N



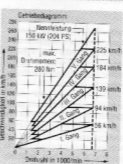
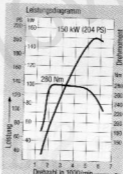
Bremsweg

aus 100 km/h auf 0	38,6 m
(Verbremsung 10,0 m/s ²)	
aus 100 km/h auf 0	39,0 m
(Verbremsung 9,9 m/s ²)	



Innengeräusch

Bei 50 km/h	82 dB(A)
Bei 100 km/h	80 dB(A)
Bei 130 km/h	72 dB(A)
Bei 160 km/h	77 dB(A)
Bei 200 km/h	85 dB(A)



Ausstattung, Preise, Kosten

Grundpreis	DM 50 100,-
Testwagenpreis	DM 55 151,-

Serienausstattung

Antiblockiersystem, Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar, Bordcomputer, Cassettenradio, Drehradmessler, Fahrersitz höhenverstellbar, Fahrerheber vorn elektrisch beheizt, Gurthöheverstellung vorn, Lederlenkrad, Leichtmetzräder, Nebelscheinwerfer, Rücksitzlehne asymmetrisch einklappbar, Servolenkung, Sportfahrwerk, Sportsitze vorn, Zentralverriegelung.

Zusatzausstattung

Alufelg (ab März '93)	800,-
Diebstahlwarnanlage	475,-
Klimaanlage (ab März '93)	2450,-
Lecker-Ausstattung*	2080,-
Mercedes-Lackierung**	625,-
Scheinwerfer mit Gegenleuchte**	422,-
Schalt-/Hilfschalt elektrisch betätigt*	1430,-
Sitzheizung vom*	494,-

* in Testwagenpreis enthalten

Steuer

DM 3,20 pro 100 cm ³ Hubraum	DM 264,-
---	----------

Haltpflicht

Regionalklasse RS 2, 100 Prozent	
Prämie (jährlich)	DM 1625,-

Teilkasko

(Typklasse 33, Regionalklasse R2, ohne Selbstbeteiligung)	DM 613,-
---	----------

Vollkasko

(Typklasse 24, Regionalklasse R2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie)	DM 2232,-
---	-----------

(Preis Stand 1. 11. 1992)