

## DOPPELTEST

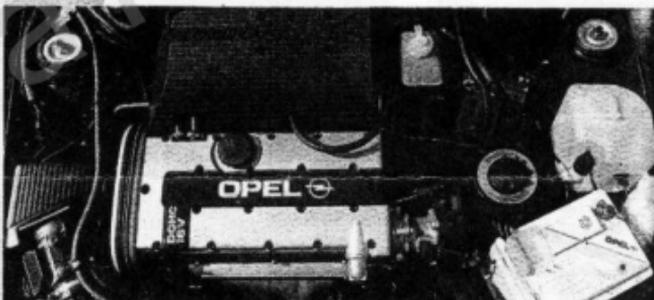
Opel Calibra Turbo gegen VW Corrado VR6

# Fall für zwei

Aus deutschen Landen frisch auf den Markt: zwei kräftig motorisierte Sportwagen der 50 000 Mark-Klasse von Volkswagen und Opel – ein Vergnügen, das man sich leisten kann.



VW: kultivierter und durchzugskräftiger Sechszylinder mit 190 PS



Opel: drehfreudiger und leistungsstarker Vierzylinder mit 204 PS

Die Fahrleistungen sind gut, das Prestige gering. Wer sich mit dem dynamischen Image eines Sportwagens schmücken will, der ist bei ihnen an der falschen Adresse: VW Corrado VR6 und Opel Calibra Turbo tragen den Nerz nach innen. Als Spitzenmodelle ihrer Baureihen nehmen sie es in den Fahrleistungen jederzeit mit den sogenannten reinrassigen Sportwagen auf, ohne aber

Fotos: H.D. Seufert

im Alltagsgebrauch ähnlich kapriziös zu sein wie diese.

VW begnügte sich mit relativ bescheidenen Mitteln, um den Corrado zu dynamisieren: Unter die Haube wanderte der VR6-Motor, das Fahrwerk des frontgetriebenen Coupés wurde durch eine geänderte Vorderachsgeometrie und eine angepasste Fahrwerksabstimmung der erheblich angehobenen Leistung angeglichen.

Bei Opel wurde erheblich tiefer in die technische Trickkiste gegriffen: Ein neuer Zweiliter-Turbomotor, Allradantrieb und ein Sechsganggetriebe dokumentieren, daß dieser Calibra etwas Besonderes ist.

Der bereits aus Passat und Golf bekannte Sechszylindermotor ist ein sehr angenehmer Kraftspender. Für den Einsatz im Corrado wurde der Motor durch eine vergrößerte Bohrung von 2792 auf 2861 cm<sup>3</sup> Hubraum gebracht, dieses Wachstum und ein geändertes Motormanagement sorgen mit nunmehr 190 PS für 16 PS Mehrleistung. Diese Kraftkurve ist dem langhubigen Sechszylinder gut bekommen. Der VR6 hängt spontan am Gas, dreht bar jeglicher Vibration hoch und erfreut seinen Piloten mit einem zwar kernigen, aber niemals störenden Sound. Für eine zügige Fahrweise ist der Motor nicht auf hohe Drehzahlen angewiesen, bei Bedarf zieht der Corrado selbst im fünften Gang klaglos bereits ab 1500 Umdrehungen durch, ohne daß der Eindruck von mangelnder Dynamik entsteht.

Diese Elastizität ist erfreulich, denn das gut abgestufte Fünfganggetriebe des Volkswagens ist immer noch nicht der Weisheit letzter Schluß. Die Schaltbarkeit ist gegenüber früheren Exemplaren zwar deutlich verbessert worden, aber gelegentliches Kratzen und Hakeln bei schnellen Gangwechseln zeigen die Grenzen der Seilzugschaltung auf.

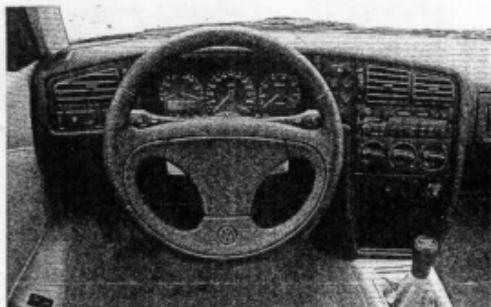
Bei Opel ging man andere Wege der Leistungssuche: Der aus Astra und Vectra bekannte Zweiliter-Vierventilmotor wurde durch einen neuartigen Abgassturbolader auf Trab gebracht. Der Trick besteht darin, daß das Ladergehäuse in den Auspuffkrümmer integriert wurde. Die mit dieser Lösung möglichen kurzen Gaswege sollen ein besonders direktes Ansprechen des Laders auf Gaspedalbefehle ermöglichen, die als Turboloch berühmte Gedenksekunde beim Gasgeben nunmehr endgültig der Vergangenheit angehören. Das hört

Agil und wendig, ohne Traktionsprobleme umrundet der Corrado Kurven jeder Art. Hinten hält sich dagegen die Freude in Grenzen: Knieraum und Kopffreiheit sind stark eingeschränkt

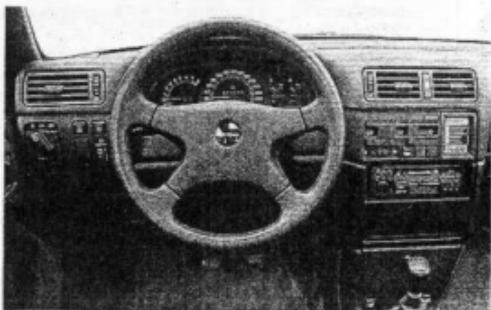


Man merkt dem Calibra seine 150 Kilogramm Mehrge-  
wicht an: Er läßt sport-  
wagentypische Wendig-  
keit vermissen. Eine  
technische Beson-  
derheit: sein Sechs-  
ganggetriebe





VW Corrado: aufgeräumtes Cockpit, praktische Bedienung und gute Verarbeitung. Das Profil zeigt die Ursache für die Platzprobleme hinten: kurzer Radstand und geringer Überhang



Opel Calibra: komplett ausgestattetes Cockpit, aber teilweise unpraktische Bedienung und nicht überzeugende Verarbeitung. Längerer Radstand und Überhang hinten sorgen für viel Platz

sich nicht nur in der Theorie überzeugend an, sondern klappert auch in der Praxis gut. Der 204 PS starke Vierzylinder reagiert sehr direkt auf Gaspedalbewegungen – wer nicht weiß, daß ein Turbo den Calibra beflügelt, wähnt einen großvolumigen Saugmotor am Werk. Weniger gut als bei der Leistungsentfaltung ist es allerdings um die Laufkultur bestellt. Bei hohen Drehzahlen dröhnt der Opel-Motor trotz geräuschkämmendem Turbolader doch vernehmlich, was angesichts der kurzen Übersetzung auf langen Strecken zu einer echten Belästigung der Insassen führt. Und auch zum schaltfaulen Fahren eignet sich der Calibra weniger als der Corrado. Trotz besserer Papierform (280 Newtonmeter bei 2400/min gegenüber 245 Newtonmeter bei 4200/min des Corrado) ist der Opel dem VW ist dieser Disziplin unterlegen.

Klare Vorteile allerdings bietet der Calibra in den Fahrleistungen: Den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 absolviert der immerhin 1399 Kilo schwere Opel in 7,0 Sekunden, als Höchstgeschwindigkeit sind 246 km/h möglich. Der Corrado, immerhin 160 Kilogramm leichter, benötigt 7,6 Sekunden und läßt es in der Höchstgeschwindigkeit bei 232 km/h bewenden. In der Praxis freilich wirken sich diese Unterschiede erheblich geringer als auf dem Merkblatt, der Calibra kann dem Corrado nicht davonfahren.

Da hilft auch das enggestufte Sechsganggetriebe nicht, zumal der Schalthebel sehr unexakt geführt ist.

Im Verbrauch liegen beide nahezu gleichauf. Im Durchschnitt genehmigte sich der Corrado 11,5 Liter Super Plus pro 100 Kilometer, die Extremwerte liegen zwischen 8,7 und 13,9 Liter. Beim Calibra (Durchschnittsverbrauch 11,9 Liter/100 Kilometer) ist die Spanne ähnlich: je nach Fahrweise muß man mit Werten zwischen 8,4 und 13,9 Litern rechnen.

Ein wesentlicher Aspekt bei Sportwagen ist natürlich auch die Straßenlage, und hier sind beide voll auf der Höhe. Der

## Zum Vergleich

Fahrzeigtyp	Opel Calibra Turbo	VW Corrado VR6
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 <sup>1)</sup>	V/6 <sup>2)</sup>
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1998	2861
Bohrung x Hub	mm 86,0 x 86,0	82,0 x 90,3
Leistung kW (PS) bei 1/min	150 (204) bei 500	140 (190) bei 5800
Max Drehmoment Nm bei 1/min	280 bei 2400	245 bei 4200
Verdichtungsverhältnis	9,0:1	10,0:1
Gemischaubereitung	elektr. Kraftstoff-einspritzung Bosch Motronic, Abgas-Turbolader mit Ladeflüßkühlung	elektr. Kraftstoff-einspritzung Bosch Motronic
Krafterbtragung	Sechsganggetriebe, Allradantrieb	Fünfganggetriebe, Vorderradantrieb
Leergewicht	kg 1399	1235
Zul. Gesamtgewicht	kg 1735	1580
Beschleunigung	in s	
0-60 km/h	3,3	3,8
0-80 km/h	4,8	5,5
0-100 km/h	7,0	7,6
0-120 km/h	9,8	10,5
0-140 km/h	13,0	13,8
0-160 km/h	17,6	18,9
0-180 km/h	24,8	25,9
1 km mit steh. Start	27,5	28,2
Elastizität	in s	
60-100 km/h (IV. Gang)	10,1	8,7
80-120 km/h (V. Gang)	12,3	12,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h 246	232
DIN-Verbrauch	in l/100 km	
Bei 90 km/h	Super bleifrei 6,9	Super Plus 7,2
Bei 120 km/h	8,3	8,8
Stadtverkehr	11,8	13,6
Testverbrauch	in l/100 km 11,9	11,5
Innengeräusch	in dB(A)	
Bei 50 km/h	62	63
Bei 100 km/h	68	70
Bei 130 km/h	73	73
Bei 160 km/h	77	77
Bei 180 km/h	81	80

<sup>1)</sup>R = Reihenmotor, <sup>2)</sup>V = V-Motor

## Ausstattung und Preise

Fahrzeigtyp	Opel Calibra Turbo	VW Corrado VR6
Preis	DM 49 800,-	49 800,-
Automatikgetriebe	DM -	2 150,-
Fensterheber elektr.	DM ●	●
Klimaanlage	DM 2 455,-	2 125,-
Lenksäule höhenverstellbar	DM 229,-	239,-
Lederausstattung	DM 2 080,-	2 106,-
Metallic-Lackierung	DM 625,-	665,-
Schiebedach elektrisch	DM 1 430,-	1 450,-
Sitzheizung	DM 494,-	509,-
Zentralverriegelung	DM ●	●

● = serienmäßig; - = nicht erhältlich

Calibra ist dank Allradantrieb auch bei Nässe ein sehr fahrsticheres Auto, er umrundet Kurven im Normalfall kräftig untersteuert, wobei allerdings durch Verspannungen im Antriebsstrang die Handlichkeit etwas leidet. Lastwechsel quittiert er mit einem kurzen Zucken des Heckes, nicht aber so stark, daß am Lenkrad pariert werden müßte.

Der Corrado kann dies auch ohne Allradantrieb sogar noch ein bißchen besser. Die knapp 160 Kilogramm Minderge wicht sind deutlich spürbar, der schlanke VW wirkt handlicher und wendig wie ein Kart. Dank einer ausgeklügelten Vorder-

Eindruck: Auf Bodenwellen werden die Insassen mit abrupten Vertikalbewegungen malträtirt, auch schlägt die Federung schon mal bis auf die Anschläge durch.

Der letzte Schliff fehlt dem Opel auch in der Verarbeitung: Ein knarrendes Armaturen Brett, eine vibrierende Lenksäule und Seitenscheiben, die sich jenseits von 200 km/h einen Spalt weit öffnen, deuten darauf hin, daß hier noch Raum für Verbesserungen bleibt. Der Corrado wirkt dagegen fest wie eine Burg, seine Verarbeitungsqualität ist über die Jahre besser geworden. Allerdings sollte man eines nicht überse-



VW und Opel: mit knapp 50 000 Mark die billigsten deutschen Sportwagen

chsgeometrie und der elektronischen Differentialsperre EDS hat er keinerlei Probleme, die 190 PS auf die Straße zu bringen, und verhält sich in Kurven erstaunlich neutral. Erst bei extremer Fahrweise fängt der Corrado an, leicht über die Vorderräder zu schieben, ein kurzes Lupfen des Gaspedal bringt ihn aber sofort wieder auf Kurs.

Auch die Feder/Dämpfer-Abstimmung macht einen harmonischeren Eindruck als beim Calibra. Trotz straffer Gasdruckdämpfer rollt der Corrado ausreichend komfortabel ab, kurze und lange Stöße werden gleichermaßen gut abgedert. Ein Manko allerdings: Trennfugen auf der Autobahn regen die Vorderachse zum Stuckern an.

Die Abstimmung des Calibra ist nicht so gut gelungen. Zwar rollt er eine Spur geschmeidiger ab, aber seine Federung macht einen bockigen

hen: Für eine Familie ist der VW nicht geeignet. Hinten geht der Fußraum gegen null. Auch die Kopffreiheit hinten ist nicht der Rede wert, ebenso wie der Kofferraum - der Corrado ist de facto ein Zweisitzer. Direkt geräumig dagegen der Opel: Vier Personen können ausreichend bequem sitzen, und auch der Kofferraum im Limousinenformat verdient seinen Namen.

Wer also in erster Linie ein familien taugliches Coupé mit hervorragenden Fahrleistungen nutzt, ist mit dem Calibra Turbo besser bedient. Für den Corrado sprechen das agilere Handling, der hubraumgrößere, kultiviertere Motor und die bessere Verarbeitungsqualität - er ist von seinen fahrdynamischen Eigenschaften sportlicher als der Calibra, aber wegen seiner beengten Platzverhältnisse nur ein Fall für zwei.

Harald Prützmann