



Endstation Parkplatz: zehn Calibra, zehn glückliche Test-Fahrer. Der letzte Großversuch ist zu Ende. Nochmals wurden kleine Fehler ausgemerzt

Der neue Opel Calibra:

Damit es in der Praxis keine Probleme gibt, mußte der neue Typ schon hart ran: Aus den eigenen Reihen wählte Opel 100 potentielle Kunden aus und ließ sie im neuen Calibra eine Million Kilometer abspulen. *Auto Bild* war dabei, als zehn von ihnen ins Ziel fuhren

Der Sound macht die Musik. Und im neuen Calibra steckt Musik: 150 PS. Wrrroamm. Unüberhörbar dreht der knallrote Calibra 16V seine Kreise. Norbert



Foto: Marcus Böhmer

Reifeprüfung bestanden?

Schäfer (39) ist nicht schüchtern im Umgang mit dem Neuling, startet ein weiteres Mal zu einer Runde auf dem Testgelände, als gelte es, einen neuen Geschwin-

digkeitsrekord aufzustellen. Was macht der Herr Schäfer da mit dem Calibra? Antwort: Er genießt den Sound. „Ein echter Power-Sound“, sagt der bärtige

Mann ganz begeistert und kann sich dabei selbst auf die Schulter klopfen.

Norbert Schäfer ist Versuchsingenieur für Fahrzeugakustik

bei Opel. Einer von 100 Mitarbeitern, denen die allerersten Fahrzeuge, die im Februar vom Band

Lesen Sie weiter auf Seite 12



Peter Diehl (32), Entwicklungsingenieur: „Das neue Coupé ist im Gegensatz zu vielen anderen ein Viersitzer und trotzdem kompakt.“



Maray Emig (34), Sekretärin: „Ich fahre gerne rasant. Da ist der Calibra genau das richtige. Er ist jederzeit gut zu beherrschen.“



Norbert Schäfer (39), Versuchsingenieur: „Der Calibra hat mehr Überholprestige als der Vectra. Doch 115 PS sind die untere Grenze.“

liefen, anvertraut wurden. Natürlich nicht nur, um sie auf ihre musikalischen Fähigkeiten zu testen.

Noch bevor das neue Coupé in den Schaufenstern der Händler steht, wurde es nämlich auf verborgene Mängel geprüft. Auf mögliche Schwächen, die oft nur im normalen Straßeneinsatz auffallen. Nichts wäre schlimmer als ein Calibra mit Kinderkrankheiten. Opel hat da mit dem Omega schon mal schlechte Erfahrungen gemacht.

Hans Heinrich Schmidt, bei Opel verantwortlich für Qualitätsförderung, will natürlich zufriedene Kunden. Deshalb sollen vor dem eigentlichen Serienstart typische Kunden den Calibra kritisch erfahren. Und zu den „typischen Kunden“ zählt Schmidt auch die eigenen Mitarbeiter.

Das Zeugnis liegt jetzt vor. Akribisch erstellte und ausgewertete Fragebögen. Die Benennung aller 100 Tester im Schnitt: 8,5 bis neun Punkte von zehn möglichen. Indes: Die Subjektivität derlei „Tests“ ist natürlich besonders ausgeprägt. Was beispielsweise der Opel-Akustiker „Power-Sound“ nennt, bezeichnet Auto Bild-Testchef Michael Droste (siehe Seite 15) ganz einfach als „Lärm“.

Gleichwohl waren die Calibra-

Frauen und -Männer durchaus von kritischem Kaliber. Manfred Hildmann, Chef-Koordinator des Großversuchs: „Einige der von ihnen entdeckten Fehler konnten wir bereits in der jetzigen Serienproduktion berücksichtigen.“ Beispiel: das Handrad für die Sitzverstellung. Es hakelte.

Anderes kommt erst später. Etwa ein Haltegriff überm Beifahrersitz. Den haben die Konstrukteure schlicht vergessen. Wolfgang Nelles vom Technischen Entwicklungszentrum entschuldigt sich: „Der Calibra wurde in nur zwei Jahren entwickelt. Das ist für uns Rekordzeit.“

Weitere Kritiken der Opelaner fallen mehr in den geschmacklichen Bereich. Produktionsplaner Rudolf Daum etwa hätte die Seitenschweller und Türgriffe „lieber in Wagenfarbe“. Sekretärin Kerstin Rulikötter möchte für den Calibra gern ein Mäusekino. Doch das LCD-Cockpit gibt's nicht. Sekretärin Susanne Hüter dagegen findet die Vectra-Instrumente „passend“, ärgert sich aber mächtig darüber, daß die Türgriffe ihre schönen Fingernägel klinken könnten.

Die Parkplatzprobleme wegen der großen Türen stören Opel-Testmann Rudi Walter. Diplom-Ingenieurin Romy Schwindt findet die Aussteighilfe des Frontsitzes „lästig“, und auf dem Wunschzettel von Peter Diehl steht ein Heckspoiler.

Lesen Sie weiter auf Seite 15



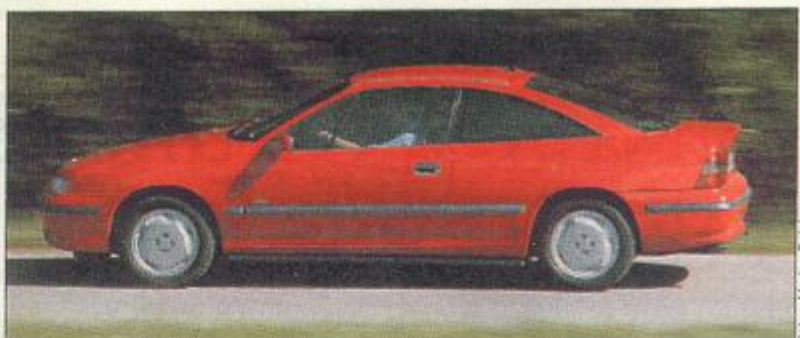
Romy Schwindt (32), Diplom-Ingenieurin im Fahrzeugversuch: „Im Calibra paßt alles. Sogar hinten kann man bequem sitzen.“



Rudi Walter (50), Technischer Angestellter: „Trotz meiner 1,90 Meter sitze ich ordentlich. Das hat mich am meisten überrascht.“



Susanne Hüter (21), Sekretärin: „Die Leute auf der Straße sagen: Was, das soll ein Opel sein? Die können das alle kaum glauben.“



Zu schön, um dazusein? 22 000 Bestellungen zur Zeit riechen nach Lieferfristen

Das neue Coupé im Detail



BMW läßt grüßen: eckige Calibra-Endrohre à la 750i. Bei Opel markieren sie die Vierventiltechnik. Der Vierzylinder (links) leistet 150 PS



Design aus einem Guß: Der Nachfolger des Opel Manta kommt ohne Heckspoiler aus. Die Ladekante allerdings liegt über den Heckleuchten



Geschmacksfrage Cockpit. Übersichtlich: ja; flott: nicht die Spur. Ein Sportcoupé hätte dynamischere Lösungen verdient. Doch die Wahl fiel aus Kostengründen aufs Vectra-Cockpit

Techn. Daten	Opel Calibra 2.0i			Opel Calibra 16V	
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, 2 Ventile pro Zylinder			Vierzyl.-Reihenmotor, vorne quer eingeb., 4 Ventile pro Zyl.	
schadstoffarm	ja/geregelter Katalysator			ja/geregelter Katalysator	
Hubraum	1998 cm ³			1998 cm ³	
Verdichtung	9,2:1			10,5:1	
Gemischauferbereitung	elektronische Einspritzung			elektronische Einspritzung	
Leistung	85 kW (115 PS) bei 5200/min			110 kW (150 PS) bei 6000/min	
max. Drehmoment	170 Nm bei 2600/min			196 Nm bei 4800/min	
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang	Automatik	Fünfgang	Fünfgang
Antrieb	Front	4x4	Front	Front	4x4
Kofferrauminhalt	300-980 l	300-980 l	300-980 l	300-980 l	300-980 l
Leergewicht	1170 kg	1255 kg	1205 kg	1195 kg	1280 kg
Zuladung	420 kg	420 kg	420 kg	420 kg	420 kg
Reifen	195/60 R 14 V			205/55 R 15 V	

Fahrwerte* und Kosten

Höchstgeschw.	205 km/h	198 km/h	200 km/h	223 km/h	215 km/h
0-100 km/h	10,0 Sek.	11,0 Sek.	12,0 Sek.	8,5 Sek.	9,5 Sek.
Verbrauch ①	8,2 l/100 km	9,1 l/100 km	8,1 l/100 km	7,8 l/100 km	8,7 l/100 km
Grundpreis	33 900 Mark	38 315 Mark	35 640 Mark	39 800 Mark	44 215 Mark

* Werksangaben. ① Sonstige Reifeinflüsse im öffentlichen Verkehr

Und sonst keine ernsthaften Wünsche? O doch! Hinter vorgehaltener Hand wurde immer wieder betont, daß der kleine Calibra mit 115 PS „an der unteren Temperamentsgrenze“ liege. Doch das wird sich ändern: 1992 nämlich steht ein ganz neuer V6-Motor bereit zum Einbau unter die langgestreckte Calibra-Haube – als 2,5- und 3-Liter, mit einer Leistung von 180 bis schätzungsweise 230 PS.

Schon im Oktober des laufenden Jahres wird es Allrad-Versionen geben (siehe Kasten). Calibra-Fans müssen dagegen bis zum Frühjahr 1992 warten. Blitzartig geht selbst bei der Marke mit dem Blitz nichts.

Bis auf die Kaufentscheidung: Der größte Teil der Opel-Tester hat sich spontan zum Kauf des Calibra entschieden. Was die Fragebögen nicht erfaßten, das Gefühl aber um so mehr: Der Manta-Nachfolger ist ein optischer Knaller. Ein Hingucker, ein rundum schönes Auto. Einige Passanten hielten ihn sogar schon für einen „neuen Porsche“. Und wann hat es das bei Opel schon mal gegeben?!

Rolf Häring

Fahrspaß pur. Der Calibra: Opels Beitrag gegen die Langeweile. Das gutmütige Fahrverhalten vererbte ihm der Vectra



Foto: Klaus Kuhnigk

Calibra 16V: Schöne Schale, guter Kern



Rudolf Daum (55), zuständig für Produktionsplanung: „Der Calibra fährt sich einmalig. Doch mir fehlt der Beifahrer-Haltegriff“



Werner Jung (50) betreibt bei Opel Arbeitsstudien: „Ich fahre sonst Kadett. Der Calibra ist eine ganz andere Klasse Auto. Mit Rasse“



Kerstin Rullkötter (24), Sekretärin: „Nach diesem Auto dreht sich jeder um. Schade nur, daß es keine LCD-Anzeigen fürs Cockpit gibt“



Wolfgang Eisner (38), Abteilung Qualitätssicherung: „Da das Schiebedach nach außen öffnet, entstehen bei höherem Tempo Geräusche“

Keine Frage: Dieses Auto wird ein Hit. 22 000 Exemplare sind bereits verkauft. Tausende stehen Schlange nach dem neuen Calibra, der bewährte Opel-Technik unter einem eleganten Blechkleid bietet. Erster Fahrbericht: Opel Calibra 16V mit 150 PS

Wie von einem Magneten angezogen, klebt mein Blick an der Schnauze des Calibra. Sie ist so flach, so aggressiv, dominiert mit ihren Sechschlitzen mehr, als es die ersten Fotos erwarten ließen. Ich streiche mit der Hand am Auto entlang, verfolge die Keilform bis zum Heck. Eine klare Linie, schnörkellos bis zum letzten Zipfel. Erinnerungen kommen auf.

Der Ford OSI aus den späten Sechzigern schließt mir durch den Kopf. Gerade die Heckpartie hat irgendwas von diesem Coupé, das damals stilistisch seiner Zeit weit voraus fuhr. Bullig wirkt er, der Calibra. Fast eine halbe Nummer größer als der Vectra. Kein Wunder, bei gleichem Radstand ist das Coupé knapp zwei Handbreit länger als die Schräghecklimousine.

Von innen – ein ganz anderes Bild: Nach dem Schließen der Türen denke ich unweigerlich an den Werbeslogan „Willkommen zu Hause.“ Die Sitze passen wie angegossen, alles wirkt auf Anhieb vertraut. Logisch, das Calibra-Cockpit zeigt die typischen Züge des Vectra. Da

ist das wie ein Hefetieg aufquellende Amaturenbrott, da sind die tadellos ablesbaren Instrumente und die gut sortierten Schalter, die alle in Reichweite liegen. Alles sicher sehr funktionell, doch ich finde's eher langweilig. Wo, bitte, bleibt der Pliff? Solch ein schnittiges Coupé und dann dieses hausbackene Interieur. Wenigstens das Lenkrad ist neu: sportlich, schön und griffig.

Dann beim Rangieren fallen mir doch noch Unterschiede zum Vectra auf. Man sitzt sehr tief, da kann auch die Sitzhöhenverstellung nichts dran ändern. Lichte ich mich via Kurbel hoch, stößt mein Kopf ans Dach. Lieber also unten bleiben und peilen. Die abtollende Schnauze erschwert das Manövrieren. Dazu der große Wendekreis (ein halber Meter mehr als bei der Limousine!) – das stimmt ärgerlich. Ich kann nur hoffen, daß mich der 150 PS starke 16-Ventil-Motorversöhnt.

Gar keine Frage: Er ist ganz der alte. Hat schon Biß aus dem Drehzahlkeller, dreht bei Bedarf fließig bis in höchste Töne, aber lärmt wie eh und je. Der Vectra läßt grüßen. Da hätte ich den Opel-Technikern mehr Feinschliff zugetraut.

Im Fahrverhalten noch sicherer als der Vectra

Daß sie noch zulegen können, haben sie am Fahrwerk bewiesen. Obwohl schon der Vectra durch sein narrensicheres Fahrverhalten besticht, hinterläßt der Calibra dank modifizierter Feder-Dämpfer-Abstimmung und breiterer Reifen ei-

nen noch besseren Eindruck. Er läßt sich zielgenauer durch Kurven dirigieren, hat dabei eine angenehm straffe Lenkung mit wenig Antriebseinflüssen und schiebt bei zu harter Gangart (später als die Limousine) sanft

Flugangst streßt den haltlosen Beifahrer

zum Kurvenrand. Solch extreme Fahrmanöver verdaut das Calibra-Coupé besser als der Beifahrer. Der fliegt auf seinem Sitz hin und her. Haltegriff? Fehlangeze.

Im Gegensatz zu vielen anderen Coupés ist der neue Opel-

Zweitürer durchaus in der Lage, vier Personen bequem über längere Strecken zu transportieren. Die Hinterbänke brauchen dabei noch nicht einmal ihre Beine zu verknoten. Sie sollten jedoch nicht über Normgröße 1,75 Meter hinausgewachsen sein – sonst leiden sie unter ständig platt gedrückten Frisuren.

Von derlei Einschränkungen mal abgesehen, überzeugt das Coupé auf Anhieb. Es verfügt über einen agilen Motor, Platz für vier einschließlich Gepäck, ist überraschend preiswert und sieht einfach unverschämte gut aus. Kann da die Konkurrenz noch mithalten? Mehr darüber im nächsten Heft.

Michael Droste



Ausstieg kontra Aufstieg: Nur mit Mühe können sich die Fondpassagiere aus der zweiten Reihe befreien. Das Schiebedach öffnet sich nach außen

140

Nr. 24 • 11. Juni 1990

Auto Bild

Endlich da!



Der neue

Opel Calibra

**Erster Fahrbericht und ein
ungewöhnlicher Praxis-Test**

100 Opel-Mitarbeiter fuhren bereits 1 Million Testkilo-
meter. Auto Bild war dabei. Das Urteil **Seite 8**

**Großer Mal- und
Zeichen-Wettbewerb**

Die schönsten

Lackier-Ideen gesucht

**Drei Autos zu
gewinnen!**



Wie Sie Besitzer eines Daihatsu Feroza,
Escort Cabrio oder Fiat Uno werden **S. 26**

Gebrauchtwagen: VW Golf – Stärken, Schwächen, Preise **Service:** Wo es in Europa Blei-
frei gibt **Fahrbericht:** Yugo Cabrio – die billigste Art, offen zu fahren **Reportage:** 1378
Kilometer lang – Deutschlands einsamste Straße **Langstreckentest:** Luxus-Japaner
Toyota Lexus **Untersuchung:** Bremsflüssigkeit – lebenswichtig, doch wenig beachtet