

Der braucht Zuneigung

Ein Dutzend Jahre ist es bereits her, seit Opel den Coupé-Markt mit dem Calibra richtig aufmischte. Die Händler holten die Autos persönlich in Rüsselsheim ab – alle in Rot und serienmäßig mit ABS, das war schon was im Sommer 1990.

Doch mehr noch als die – vom Vectra übernommene – Technik begeisterte die Form. Sind vier Sitze je eleganter verpackt worden als im Calibra? Jedenfalls nicht, wenn Geld irgendwo auch eine Rolle spielt. Wobei der Calibra keineswegs billig war:

Internet

@ Fragen zur Umrüstung von Euro 1 auf Euro 2 klärt

- www.twintec.de. Die größte Fangemeinde trifft sich bei
- www.calibra.de. Fotos von einem Calibra-Treffen sind zu sehen bei, na klar, ► www.calibra-treffen.de. Ein großes Forum mit zahlreichen Untergruppen findet sich nach einem Klick auf
- www.calibra.org, nicht minder wertvoll ist die Suche auf
- www.calibra-team.de.

Ab 34 850 Mark ging's los. Davon ist heute nicht mehr viel übrig, nicht nur wegen der Euro-Umstellung. Doch unter 2000 Euro geht gar nichts, und auch wer unter 5000 Euro bleiben möchte, muss schon mit einem Achtjährigen vorlieb nehmen.

Dazu kommt natürlich die Frage nach dem Zustand. Denn viele Besitzer konnten nicht dem Versuch widerstehen, ihrem Auto etwas mehr Individualität zu verleihen – Calibra sind obligatorisch tiefer gelegt sowie mit überbreiten Rädern und Spoilern verziert. Außerdem gehören fette Sport-Endrohre in der Szene zum guten Ton.

Diese Umstände führen dann zu dem nebenstehenden TÜV-Diagramm. Der technisch identische Vectra jedenfalls schneidet dort deutlich besser ab. Wobei grundsätzlich zu berücksichtigen ist, dass die viel diskutierte Opel-Qualität exakt in den Calibra-Produktionsjahren 1990 bis 97 ihren Tiefpunkt erreichte.

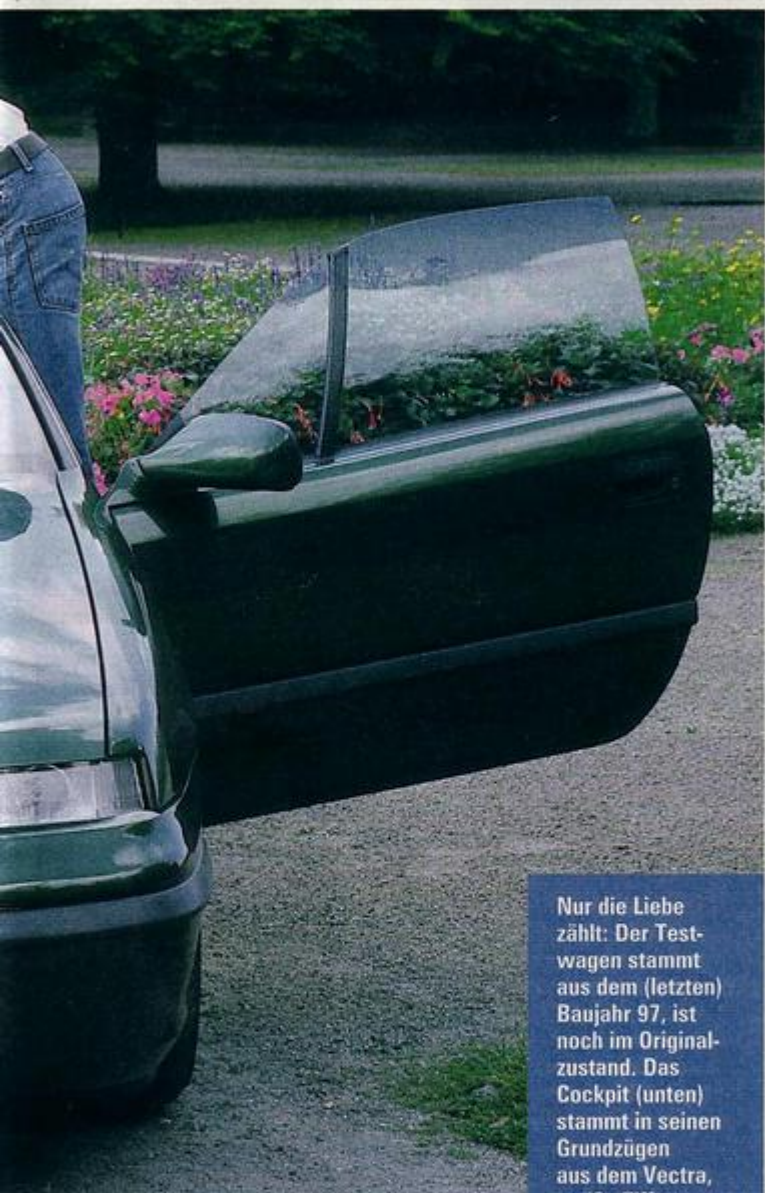
Deutlich wird dies vor allem in der Verarbeitung: Der Calibra klappert wie eine Sammeldose der Heilsarmee, und seine Karosserie mit der großen Heckklappe verwindet sich knir-



Gebrauchtwagenpreise Opel Calibra

Typ	Türen	kW/PS	Neupreis	Versicherungs-Klassen			1997	1996	1995	1994	1993
				VK	TK	HPF					
2.0i	3	85/115	21 398	20	34	19	—	6600	5850	4950	3750
2.0i 16V	3	110/150	23 187	21	36	19	—	—	—	—	3550
V6	3	125/170	25 513	21	36	19	—	—	—	4400	3650
Turbo 16V 4x4	3	150/204	27 150	32	39	18	—	—	—	4900	4150
2.0i 16V	3	100/136	22 786	22	33	15	8000	7100	6250	5300	—

Pflegefall oder Liebhaberstück?
Opel Calibra sind in allen Erhaltungszuständen
auf dem Markt. Wir zeigen den Weg
zum richtigen Rüsselsheimer Flachmann



Nur die Liebe zählt: Der Testwagen stammt aus dem (letzten) Baujahr 97, ist noch im Originalzustand. Das Cockpit (unten) stammt in seinen Grundzügen aus dem Vectra, weiße Zifferblätter hatten nur Sondermodelle



DATENBLATT

Opel Calibra



Wie ein Fisch im Wasser: dynamische Seitenlinie

MODELLGESCHICHTE

- 8/90 Einführung des Calibra mit Zweilitermotoren und 115 oder 150 PS, ABS serienmäßig, auch Version mit Allradantrieb lieferbar
- 3/92 Vorstellung Calibra Turbo 16V 4x4, 204 PS, Sechsganggetriebe
- 4/93 Fahrerairbag Serie
- 8/93 Einführung V6, Beifahrerairbag Serie
- 3/94 neuer Zweiliter-16V mit 136 PS
- 8/94 Modellpflege
- 6/97 Produktion eingestellt

SCHWACHSTELLEN

Elektrik (rechts die Lichtmaschine) ist oft für Überraschungen gut, betroffen sind vor allem Komfortextras wie elektrische Fensterheber, die Spiegelverstellung oder die Zentralverriegelung.

Ölverlust an Motor und Getriebe kommt meistens aus allen Knopflochern vom Ventildeckel bis zur Ölwanne.

Türscheiben sind ohne Rahmen geführt, mit der Zeit leiert die Halterung aus. Windgeräusche sind die laute Folge. **Scheinwerfer** sind die flachsten Serienleuchten der Welt, reagieren mit Blendung oder schwachem Licht auf falsche Einstellung.

Motorelektronik spinnt manchmal, erkennbar an unregelmäßigem Leer- oder bis hin zum Absterben des Motors bei gleichzeitigem Lenken.



REPARATURKOSTEN

Kotflügel vorn, lackiert	460 Euro	Preise inklusive Lohn und Mehrwertsteuer am Beispiel Opel Calibra 2.0i 16V, 100 kW/136 PS, Bj. 95.
Scheinwerfer komplett	305 Euro	
Bremsscheiben u. -klötze vo.	335 Euro	
Bremssklötze vorn (ein Satz)	135 Euro	
Getriebe (AT)	2600 Euro	Teuer ist nur die elegante Blechhülle des Calibra, die Mechanik hingegen profitiert von ihrer technischen Nähe zu den Opel-Großserienfahrzeugen.
Motor ohne Anbauteile	2200 Euro	
Lichtmaschine (AT)	185 Euro	
Anlasser (AT)	190 Euro	
Wasserpumpe	150 Euro	
Endschalldämpfer	320 Euro	

UNTERHALT

Modellempfehlung: Opel Calibra 2.0i 16V (100 kW/136 PS)
Steuer/Schadstoffklasse: 217 Euro im Jahr/Euro 1
Testverbrauch: Werksangabe 7,8 Liter, gemessen 9,0 Liter (Super)
Versicherung: Vollkasko (22/1000 Euro SB): 1295 Euro.
 Teilkasko (33/300 Euro SB): 296 Euro. Haftpflicht (15): 856 Euro (Basis: HUK-Jahrestarife für Regionalklasse Berlin, 100 Prozent)
Inspektion: 15 000 Kilometer. Kosten: etwa 200 bis 350 Euro
Wertverlust: Fünfjährige verlieren rund 65 Prozent vom Neupreis (Händlerverkaufspreis), danach jährlich um 900 Euro Verlust

EXPERTEN-URTEIL

„Das Abschneiden des Calibra bei der HU ist stark abhängig vom Pflegezustand. Wo Liebhaberstücke meistens keine Probleme kennen, werden schlechtere Exemplare oft wegen defekter Radaufhängungen, verstellter Scheinwerfer oder undichter Auspuffanlage beanstandet. Ein großes Problem ist Ölverlust an Motor und Getriebe, auch die Antriebswellen gelten als kritisch. Von der soliden Sorte sind dagegen Lenkung und Spurstangen.“



Günter Felderhoff
Gutachter TÜV Rheinland/
Berlin-Brandenburg

schend. Ein Fall für sich sind die rahmenlosen Türscheiben: Bei hohem Tempo werden sie aus ihrer Dichtung gesaugt, teilweise lässt sich eine Hand durchschieben.

Und schnell ist der Calibra, so viel steht fest. Schon mit dem schwächsten Zweiliter mit 115 PS sind 200 Sachen drin, der Turbo 16V bringt es auf 242 km/h. Sofern der Lader gesund ist: Das Teil besteht mit dem Abgaskrümmer aus einem Stück und bekommt gelegentlich Risse. Dann pfeift der Ladedruck daneben und kündigt vom nötigen Austausch des Laders.

Zu Hitzestress neigen auch die anderen 16-Ventiler mit 150 PS,

schon im AUTO BILD-Dauertest (41/92) mussten wir eine Zylinderkopfdichtung ersetzen.

Als solider gilt der Nachfolger mit 136 PS, auch vom V6 sind uns keine Klagen bekannt. Eine Nachrüstung von der Abgasnorm Euro 1 auf Euro 2 ist allerdings nur beim Ba-

Weiter auf Seite 65



Alles trocken? Gelegentlich werden die Spritleitungen an Verbindungsstellen undicht



Aus dem Rahmen gefallen? Wer die Scheibe oft als Türgriff missbraucht, zerstört die Führung



Anspruchslos und solide: Basis-Zweilitermotor mit 115 PS (oben). Schon leicht undicht: Stoßdämpfer der Hinterachse (rechts)



Alles fest? Die Radaufhängung kann klappern, die Achswellenmanschette undicht werden



Alles dicht? Dicker Ölschlick an der Unterseite verrät, dass oben irgendwo was tropft



Alles klar? Vorsicht, wenn die Scheinwerfer beschlagen oder die Linsen getrübt erscheinen



Alles knusprig? Etwas Rost am Auspuff ist normal, aber hier ist bald ein neues Rohr nötig

Fax-Service

Die Gebrauchtwagen-Tests der letzten Ausgaben

Saab 95 Kombi

0190-5 16 16 - 9 67 08

Audi 80 (Typ 89)

0190-5 16 16 - 9 67 03

BMW Z3 Coupé

0190-5 16 16 - 9 67 00

Nissan Micra

0190-5 16 16 - 9 66 96

Audi Cabrio

0190-5 16 16 - 9 66 89

So geht's: siehe Seite 50

sismotor möglich – siehe auch Internet-Info.

Veraltet ist der Calibra deswegen noch lange nicht, dafür sorgt schon seine Form. Jetzt steht er an der Schwelle zum Liebhaberstück, doch überleben werden wohl nur die guten. Die in Rot, mit ABS – vorzugsweise aus jenem denkwürdigen Sommer 1990. H. Dieckmann



Alles strafft? Die Sitze sind ausgezeichnet, aber leider zeigen die Lehnversteller ein Eigenleben



Alles frei? Der Kofferraum ist für ein Coupé üppig, dazu mit der geteilten Lehne individuell erweiterbar

100 000-KILOMETER-TEST Opel Calibra 2.0i 16V

Nur schön sein reicht nicht

Der Calibra: Mehr als nur ein Manta-Nachfolger. Eine neue Linie, die gefällt. Darunter: Opel-Großserien-Technik. Also zuverlässig. Oder? Hier die Antwort nach 100 000 Kilometern im Calibra 16V



Testwagen im Einsatz: Auf unebenem Gelände verhält sich der Calibra sehr gut und ist sehr leise. Insgesamt weniger als je zuvor

Einmal wieder, wie Opel es 1990 auf die Manta gemacht hat. Die Manta war ein sehr wichtiger Schritt. Also Achtung, Opel. Der Calibra sollte nicht nur gut sein, sondern auch schön. Nach allem, was er schon durchlebt hat, sollte Calibra ein bisschen anders sein.

Text: Andreas Borchert
Technische Informationen: Prof. Dr. G. G. G.

Ein Freitag, 1. April, um 10.15 Uhr, in der ersten Runde des 100.000-Kilometer-Tests. Der Calibra 2.0i 16V ist ein sehr wichtiger Schritt. Also Achtung, Opel. Der Calibra sollte nicht nur gut sein, sondern auch schön. Nach allem, was er schon durchlebt hat, sollte Calibra ein bisschen anders sein.

Die erste 100.000-Kilometer-Testrunde ist beendet. Der Calibra 2.0i 16V ist ein sehr wichtiger Schritt. Also Achtung, Opel. Der Calibra sollte nicht nur gut sein, sondern auch schön. Nach allem, was er schon durchlebt hat, sollte Calibra ein bisschen anders sein.

Schon und schnell. In nur zwei Jahren, nachdem wir den Calibra 1990 auf den Markt gebracht haben, ist er ein wichtiger Schritt. Also Achtung, Opel. Der Calibra sollte nicht nur gut sein, sondern auch schön. Nach allem, was er schon durchlebt hat, sollte Calibra ein bisschen anders sein.

Calibra und schnell. In nur zwei Jahren, nachdem wir den Calibra 1990 auf den Markt gebracht haben, ist er ein wichtiger Schritt. Also Achtung, Opel. Der Calibra sollte nicht nur gut sein, sondern auch schön. Nach allem, was er schon durchlebt hat, sollte Calibra ein bisschen anders sein.

Der Calibra im AUTO BILD-Dauertest 41/92

Ganz ehrlich: Selten hat ein Auto so enttäuscht wie der Calibra 2.0i 16V. Der Kat zerbröselte, die Zylinderkopfdichtung piffte durch, die Kupplung begann zu rutschen, und bei der Zerlegung fanden sich noch verbrannte Auslassventile (unten) und Rost am Blech. Allerdings stammte der Testwagen aus der ersten Serie vom Oktober 1990 – später gebaute Calibra waren deutlich besser.



Fotos: W. Meyer (2), S. Kuttich