

Test:

»OPEL CALIBRA 2.0i«



PRAVŠNJI K

Za manto – potop? To ravno ne, ampak nekdanji Oplov kupe res ni imel takojšnjega naslednika. Potem je prišla calibra. Calibra je vectra v nedeljski obleki.

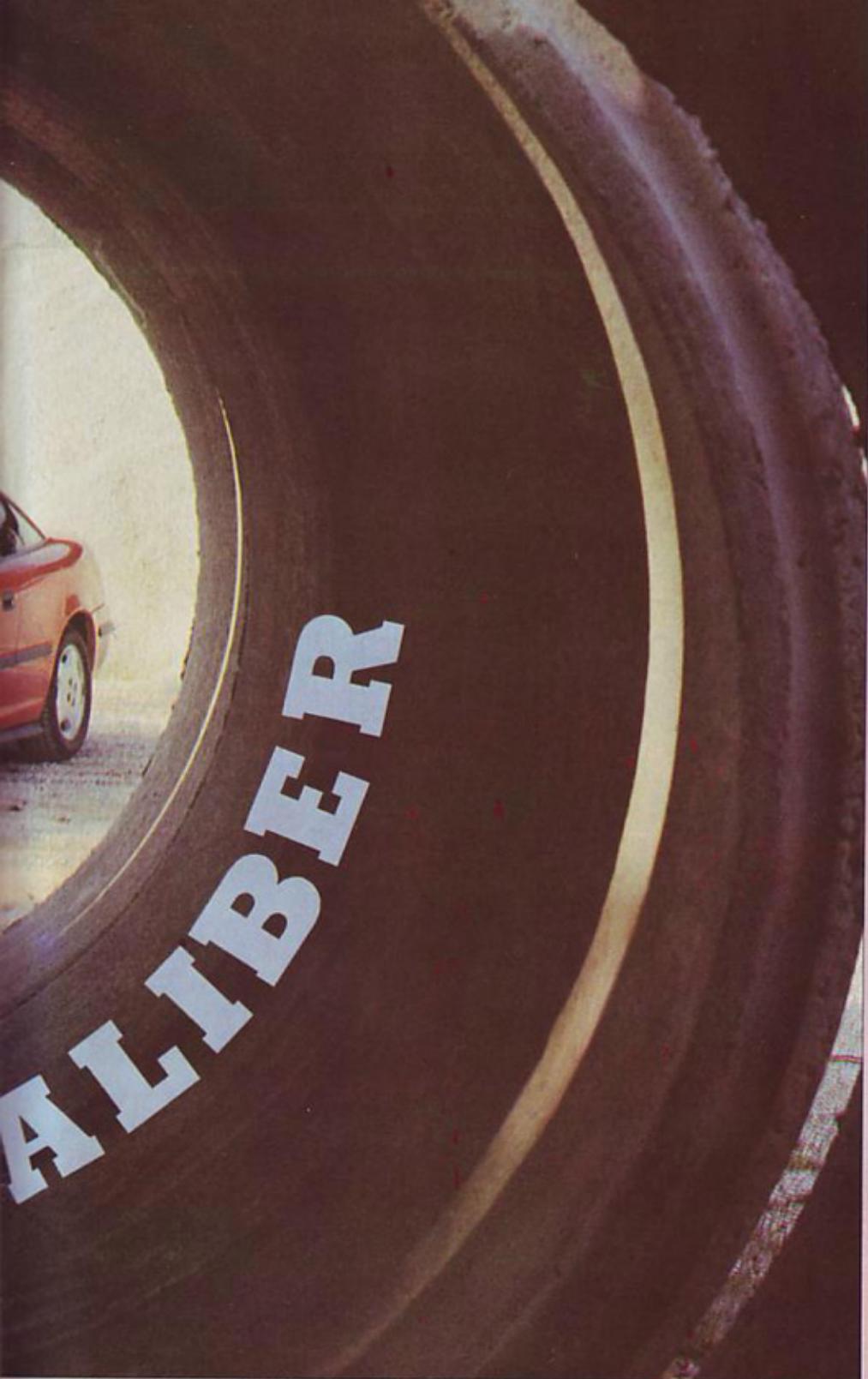
Nedelja je čas za šport!
Saj se ukvarjate s športom, kajne?

Čakanje na calibro – po manti – se je splačalo. Dve leti premočna pri Oplu ni bil proč vržen čas,

ampak »naložba« s srečnim izidom. Calibra je eleganten in višek kupe, narejen na osnovi limuzine vectre. In, če mogoče ne veste, vectra sodi z vsem, kar ponuja, v sam vrh srednje velikih sodobnih limuzin. Calibra je vedno športni avtomobil. Kombikupe: tri vrata, štirje sedeži.

Pozneje, ko bomo opisovali notranjost, boste razumeli, da bi bilo ustreznejše reči 2+2 sedeža. Glavi sta zadaj namreč precej na tesnem.

Toda kupe – vsekakor! Z zelo zašiljenim nosom. S spremno in skladno »naraščajočo« bočno linijo. In z visokim zadkom. Z bo-



ALIBER

ka je calibra skoraj neverjetno podobna Beemvejevemu kupeju 850i. Majhen korak za BMW, velik za Opel! In; sreča za Evropo, smola za Japonce! Prednja žarometna, na primer, sta povsem japonska: samo sedem centimetrov visoka, a dovolj široka, da se pod enotnima zasteklitvama

znejdejo elipsoidne (spet podobnost z BMW!) kratke in dolge luči, utripalke, po želji pa tudi meglenke. Zato je calibrin nos izredno skladen: z rahlo zavijenim prednjim pokrovom, z ozkimi hladilnima režama na sredini in celo brez izrazitega spojlerja, ki bi mu kvaril lepotni

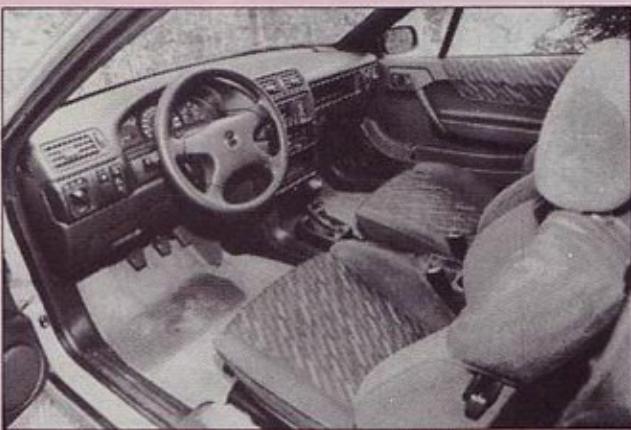
ugled. Estetsko skladna je celotna oblika, vključno z upognjenimi bočnimi stekli ter z močno nagnjenima prednjo in zadnjo šipo; pa tudi s previsnim zadkom in z velikimi, poševno prizrezanimi lučmi na njem. Delni davek za skladnost potez in karoserijskih rezov je treba odšteti pri

prtljažniku: ta je ne le razmeroma pičlo odmerjen (a se da zara- di zložljive zadnje klopi tudi dovolj povečati), ampak tudi slabo dosegljiv, saj se težak pokrov, ki so vrata nad njim, odpira le do roba nad zadnjimi lučmi in registrsko tablico med njimi. Ugaja- jo pa: skladni izrezzi blatnikov, motno črne obrobe odbijačev, podaljšane tudi na oba boka, zunanjih ogledali na ozkih pecljih in izredno natančni spoji vseh karos- serijskih delov. Vse skupaj – od oblike do natančnosti – prispeva k rekordnemu količniku zračne- ga upora $C_w=0,26$ (ki se rahlo skazi le pri različici z močnejšim motorjem in s širšimi kolesi). Številka je tako nizka, da so jo preverjali v štirih vetrovnih, nesporno ugodna pa ostaja tudi v zmnožku s pličim presekom vozila ($1,90 \text{ m}^2$), to je $0,49$ kva- dratnega metra. Torej calibra ni vitka le na pogled.

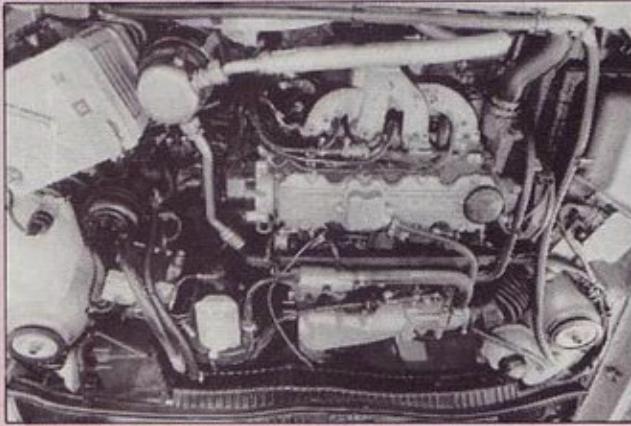
Njene notranjosti to – vsaj ob prednjih sedežih – ne prizade- ne. Sedeža sta športno obroblje- na in prevlečena (tako kot dela notranje strani vrat) s športno obarvanim blagom. Armatura plošča s celotnim ohišjem vred je natanko takšna kot v vectri. »ku- pejevski« je le volanski obroč s širimi prečkami. In vectrina so tudi vsa stikala, pedala, prestav- na ročica (z obročasto zaporo za vzvratno prestavo) ter sredin- ska konzola in greben. Zares športna sta tako le sedeža, pa še ta zato, ker sta pač kupejevsko nizka, pri čemer je moč voznika- vega ročno nastavljati tudi po vi- šini. Pedali so že na videz pre- nežni in s premajhnimi površina- mi, prestavna ročica pa je – či- sto po oplovsko – kratka, ne preveč lahketna, a zelo na- tančna.

In zdaj zadnja klop. Nanjo je treba zlesti skozi razmeroma ozko režo med prevrnjenim prednjim naslonjalom in opažem ne prav udobno širokih vrat. Ko ste naposled tam, je za sedenje – gledano vzdolžno – začuda veliko prostora, ampak zadnja šipa sega daleč v streho in vam pritiska glavo. Če sije sonce, ste v topli gredi. In če dežuje, nič ne vidite, ker se stekla ob vas pre- več rosijo. Je pa zadnje naslonja- lo po tretjini deljivo, kar omogo- ča sprotne kombinacije med dve- ma, tremi ali štirimi potniki in potrebo oziroma še možno ko- ličino prtljage.

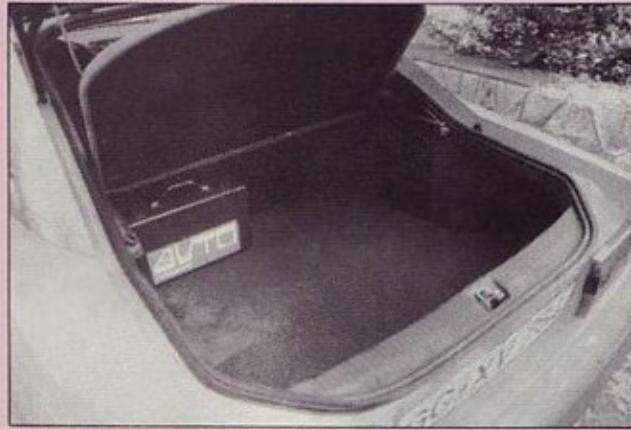
Seveda vse to, gledano od za- daj, voznika ne zadeva. On dob- merilnike hitrosti, motornih vrt- ljajev, temperature hladilne te- kočine in goriva, vse potrebnne testne luči in stikala, dovolj zrač- nih rež za dobro počutje, vendar tudi razmeroma slabo vidljivost nazaj; zaradi premajhnih zunanjih ogledal in zaradi zelo polož- ne, čeprav velike zadnje šipe.



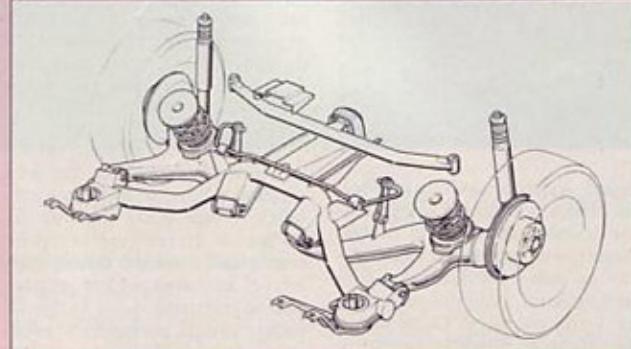
Notranjost: kot v vectri



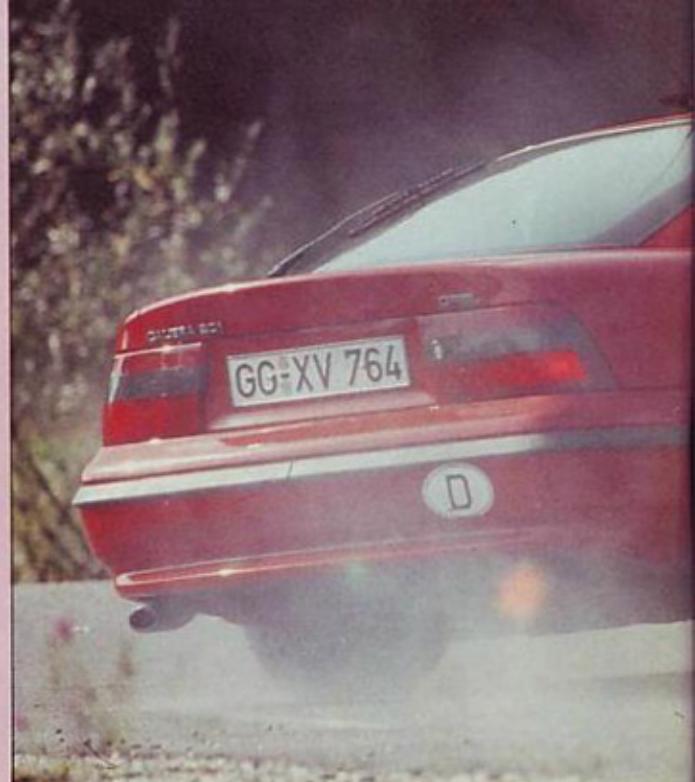
Motor: kot v vectri, kadetu ali omegi



Prijažnik: kupejevsko majhen, a se da povečati



Zadnja prema: kot v vectri 4x4



Tehnični podatki

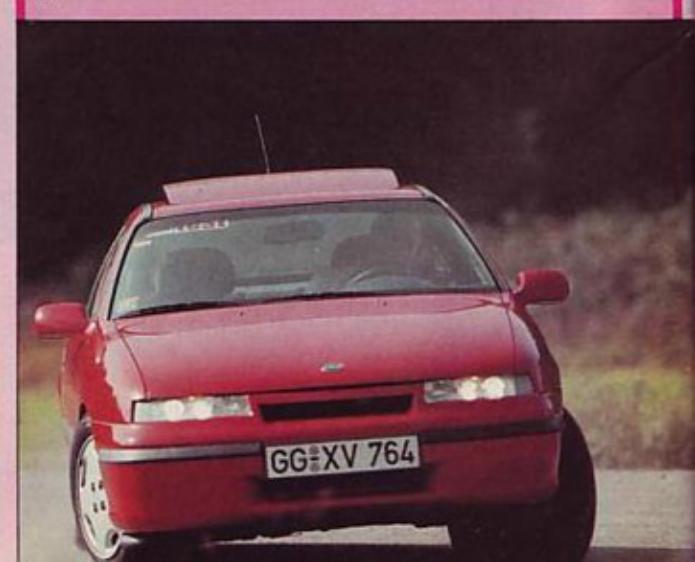
Motor: Štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtino in gib 86,0×86,0 mm – gibna prostornina 1998 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5200/min – največji navor 170 Nm pri 2600/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zaboti jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vzgoj (bosch motronic M 1,5) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 980 W

Prenos moći: motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,550; II. 2,160; III. 1,480; IV. 1,130; V. 0,890; vzvratna 3,330; diferencial 3,550 – platična 6J x 15 – gume 205/55 VR 15 (continental)

Voz in obese: kombi-kupé – 3 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetsni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj trikotna poševna in prečna vodilo, vjočne vzmetsi (mini-block), teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavora, kalutne za vso štiri kolesa (spredaj posebej hlajenje) – omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) – volan z zaboto letvijo, servo, 3,25 zavrtjava od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,492 m – širina 1,676 m – višina 1,289 m – medosna razdalja 2,600 m – kolotek spredaj 1,426 m, zadaj 1,446 m – rajdn krog 11,5 m – teža praznega vozila 1170 kg – dovoljena skupna teža 1590 kg – prijažnik (normno) 300/980 litrov – posoda za gorivo 61 litrov – dovoljena teža prkolice z zavoro 1350 kg, brez zavor 580 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 203 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,0 – poroba goriva (ECE): 6,1/7,5/11,1 litra neosvinčenega bencina na 100 km





Prav ta šipa je tudi edini dokaz zaanj, da sedi v kupeju. Po vsem drugem sodeč, bi bil lahko tudi v vectri. Testni avtomobil pa je bil sploh limuzinsko opremljen: z ogrevanjem sedežev, z električnim nastavljanjem žarometov, s potovalnim računalnikom, s pomicno streho in tako naprej. Brez brisalnika zadnje šipe pa v tem avtu tako in tako ni mogoče živeti.

Bolj limuzinski kot športen je tudi motor calibre 2.0i. Z njim je bila testna calibra osnovni primerik celotne calibrine vrste, saj si je v enaki in enako opremljeni karoseriji mogoče začeti tudi enako velik motor s po štirimi ventilimi za vsak valj, kakršnega je mogoče najti tudi v najzmogljivejših vectrah; in povrh tega je tudi calibra – ne glede na omenjena motorja – na voljo kot različica 4x4: spet povsem po vetrinjem zgledu.

Ampak če piše 2.0i, potem je to že zdavnaj znani Oplov dvotorčni motor s samo po dvema ventiloma nad vsakim valjem. Poznamo ga iz kadetta, iz vectre in iz omoge. Čisto nič športnosti ni v njem, razen trušča, ki so ga »polepšali« z bolj resonančno izpušno cevjo. Motor je preskušen, nezahteven in v tej pogonski kombinaciji – boste videli – tudi varčen, kar vse mu gre šteci v dobro.

Njegova glava je lahka, odmična gred v njej pa ena sama. Za novo uporabo so mu pritaknili zboljšani Boschov motronic, ki nadzira polnjenje z gorivom in vžig in je posebej ugoden

– s svojimi dodatnimi funkcijami – v primeru, če si kupec želi avtomatiko. No, v testnem avtu je bil običajen petstopenjski menjalnik, tokrat z diferencialom vred dovolj na kratko izračunan, da prikrije tisto, čemur motor ni povsem kos. Štirivalnik je namreč ugodno prožen, saj doseže največji navor že pri 2600 vrtljajih v minutu, ampak do končnih vrtljajev nima kdove kakšnega veselja in tudi največja moč samo 85 kW (115 KM) pri 5200 vrtljajih v minutu ne ustrezata preveč takoj spretno oblikovanemu kupeju. Vožnja s to različico calibre se torej sprežre v bolj ali manj poln plin, ne glede na trušč, ki ga motor pri tem zgaanja, in ne glede na to, da pospeški še vedno niso navzornejši. Med našimi meritvami je calibra 2.0i pospeševala z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 6,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 14,5 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,5 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 29,2 sekunde. Z njo smo dosegli največjo hitrost 205 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotnim testom pa je znašala 10,2 litra neosvinčenega bencina na 100 kilometrov.

Vidite? Končni zmogljivostni vtis sploh ni slab. Karoserijska aerodinamika prispeva k velikim hitrostim in k zmanjšani porabi goriva, kratek menjalnik pa k še zmeraj dovolj ugodnim pospeškom. To, da se je ročična gred

dostikrat vrtela prav blizu prevedanega območja (ki se na merilniku vrtljajev začne pri številki 6300) pa motorja ni prav nič mogoče.

In tako se je s tem kupejem mogoče – tudi ob slabotnem motorju – čisto zadovoljivo hitro premikati. K temu prispeva tudi solidno podvozje, prav tako kot večina calibrinega drobovja, presajeno iz vectre. Še več: calibra ima ne glede na to, ali njen motor poganja samo prednji ali vsa štiri kolesa, sposojeno zadajo premo vectre 4x4, kar pomeni – ob vzmetnih nogah in prečnih vodilih za prednji kolesi – trikotna poševna vodila, enojno prečno vodilo z vijačnimi (mini-block) vzmetmi in stabilizatorjem v zadku. Zmogljivostne rezerve njenega podvozja so ob preskušanju motorju v njej tolikšne, da ji je moč brez oklevanja prilepiti zelo dobro oceno: calibra zna biti povsem nevtralna, ta nevtralnost pa se šele ob največji zahtevnosti in povsem

namerno izvzvana sprežre v zahitev po dodajanju volana. Ampak lahkonost vodenja ostaja, odzivi vozila na odvzemjanje plina ali kratkotrajna zaviranja pa so nepresenetljivi in zlahka obvladljivi.

Za zelo hitre vožnje, predvsem vijuganjem, si želi voznik malce neposrednejši volan (zdaj: 3,25 zavrljaja, ob servojačevovalniku) in boljše gume od teh (continental), ki so bile na »našem« avtu. Ampak calibra je izredno ubogljiva, ko gre za ravno smer in bočni veter, dovolj okretna, ko gre za mestno gnečo, in dovolj zanesljiva ko gre za zavore. Tako je tudi s tem motorjem čisto dober primerek nedeljsko-sportnega kupeja.

Upoštevaje tudi to, da stane v Nemčiji, okroglo zapisano, 35.000 mark in da je v to ceno všteta tudi precejšnja zaloga opreme. Na primer: električno voden in ogrevani zunanjii ogledali, električno pomični šipi v vratih, osrednja ključavnica, zatemnjene šipe, lahka plastična radijski kasetofon z šestimi zvočniki, strešna antena z ojačevalnikom, volanski servo ojačevalnik, zavorni ABS in še marsikatera malenkost.

• • •

Opel calibra 2.0i je torek pravšnji kaliber. Saj zbuja spoštovanje in strah: spoštovanje pri evropskih kupcih, ker jim je na voljo elegantno-športen, dovolj zmogljiv, temeljito opremljen in ne predrag kupe made in Germany, strah pa pri Japoncih, ker vse to ni made in Japan. Čeprav drži, da je recept, kako se takšen avtomobil naredi, nedvomno njihov!

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović

