

Test: OPEL CALIBRA TURBO 4X4



Nizek žaromet, elipsoidna tehnika

Da je opel ferrarijsko obarvan (rdeče), audijsko zasnovan (pogon) in porschejsko oblikovan (kupe), bi bilo še pred nekaj leti enako težko verjeti, kot če bi vam zdajle dopovedoval, da so bogovi padli na Zemljo in da se je Madonni zagnusil seks.

Ampak tisto, o oplu, je vseeno res: ko gre za calibro turbo 4x4.

Zunanji znak: dvojna izpušna cev



Calibra je že tri leta zapored Oplova srečna zvezda. Nastala je iz limuzine vectre, z malce zamude nasledila manto in se prebila med najbolje prodajane kupeje tega razreda. Nastala je majčko po japonskem receptu, ampak proč s takšnimi grešnimi namigil. Calibra je evropski avto, namenjen (predvsem) evropskim kupcem.

Njen $C_x = 0,26$. Calibra pa ima vseeno troje vrat, štiri sedeže ter vse tisto, kar sodi zraven. Hočem reči, da je zavidljivo ugodni aerodinamiki navkljub moč sesti vanjo in jo voziti.

Ko bo C_x nekoč v prihodnosti še nižji in bodo avtomobili le še splošcene črte, tega ne boste mogli več početi.

Povrh tega se v calibri celo zelo dobro sedi. Vsaj spredaj. Sedeža sta ne le izdatno vzdolžno pomična, ampak sta nastavljiva tudi po višini, njuni školjki pa sta dovolj izraziti, da vam celo sopotnice ne zdrsne v narocje. Torej se lagodno zleknite, stegnite noge k pedalom, uporabite nožno oporo ob njih in nehajte razmišljati kako je tistima, ki ste jima odredili zadnjo klop. Tamkaj je namreč precej tesneje, pa tudi teže dostopno. Toda klop je zložljiva in za njo je tudi v osnovi ugodno velik prtljažnik z dvižno polico in z vrat nad njo. Calibra je namreč kombi-kupe. Na primer: zadnji rob prtljažnika je kombijevsko visoko od tal, šipe v prednjih vratih pa so kupejško brez okvirov, ali pa vidljivost za vozilo je sama po sebi kupejško slab, zunanj ogledali pa sta - hvala bogu - kombijevsko veliki. Logika torej deluje!

In tako je calibra ves ta čas ostala v nebesih. Potem so jo na novo obdarili: najprej s štirikolesnim pogonom, potem (za radovedenje pred nekaj več, za kupca pa pred nekaj manj kot letom dni) še s prvim bencinskim turbo motorjem znamke Opel. Plus šeststopenjski menjalnik. Fiiiiuuuu! Same dobre reči! In veliko spretnega dela.

Motor sam po sebi namreč sploh ni nov. Natanko takšne

štiri valje z dvema odmičnima gredema in šestnajstimi ventilimi poznamo že iz astre GSi, vecstre 2000 in calibre 16V. Nov prijem je pravzaprav samo turbinski polnilnik na izpušne pline, precej nova pa je tudi namenitev tega polnilnika. Stlačili so ga namreč v okrilje izpušnega kolektorja, kar pomeni zmanjšano potrebo po prostoru, za približno štiri kilograme manjšo težo, manjše topotne izgube in večjo polnilno učinkovitost. S polnilnikom opremljeni agregat je zahteval manjšo kompresijo, to pa je inženirje prisililo k vgradnji vdrih (in zato lažjih) batov. Modificirali so tudi tesnilo glave, poskrbeli za vodno hlajenje polnilnika, dodali hladilnik polnilnega zraka in tako omogočili nekaj uglednih številki: turbo motor zmora - v primerjavi z motorjem 16V - za 42 odstotkov več navora in za 36 odstotkov več moči, pri čemer je poraba goriva (upoštevaje normne podatke) le malenkostno večja in

Njen $C_x = 0,26$. Calibra pa ima vseeno troje vrat, štiri sedeže ter vse tisto, kar sodi zraven.

znaša - specifično zapisano - 236 gramov na kilovatno uro, kar je precej rekorden podatek. Ostale značilnosti so: računalniška regulacija polnilnega tlaka (uskajena z motronicom za polnenje goriva in vžig), kovinski uravnavani katalizator in zračenje ohišja ročične gredi.

Ob motorju je šeststopenjski (ročni) menjalnik. O šeststopenjskih menjalnikih je sicer več različnih imen: nekaterim voznikom ugajajo, ker so bolj »racing« in se tudi nasploh imenitno sliši, če rečeš: »Potem sem dal v šesto.« Drugi trdijo, da gre za modo, ki dobro dene in malo koristi. Tretjim se zdi šesta prestava za cestne potrebe povsem odveč. In četrti prisegajo nanjo.

V tej calibri imajo slednji celo prav. Prvih pet prestavnih razmerij sploh niso spremenili, zato je šesta prijeten dodatek za tiste voznike, ki jo znajo upo-

rabljati. Koristi motorju, kadar je naprezanje odveč, koristi gorivo, kajti hitra vožnja ni vedno tudi požrešna vožnja, in koristi največji hitrosti, saj je zmogla

K



testna calibra turbo 4x4 drveti 224 kilometrov na uro ob samo 6000 vrtljajih ročične gredi v minut. Opozorilno polje na merilniku so zarisali pri številki 6800, prepovedano pa od številke 7000 naprej.

Tako je ta menjalnik korišten, a tudi športno uživaški partner. S celotnimi prestavnimi

Prvih pet prestavnih razmerij sploh niso spremenili, zato je šesta prijeten dodatek za tiste vozниke, ki jo znajo uporabljati.

mi razmerji vred se dobro poda tudi motorju in njegovim zmogljivostnim krivuljam. Tipične, ob turbinskih polnilnikih največkrat neizbežne, »luknje« skoraj ni čutiti. Polnilnik je dovolj majhen (in z dovolj majhnimi masami vrtečih se delov), da se odziva sproti, krivulja navora pa se tudi vzpenja ravno prav strmo, da pomaga prebro-

Šest prestav: po običajni shemi »He



LIBER 4X4

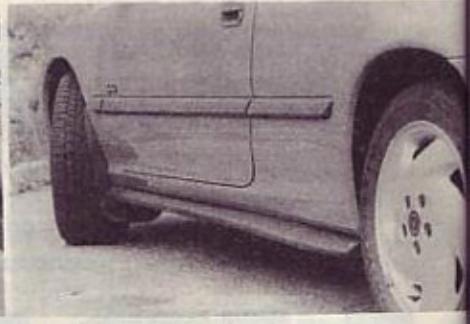




Dvižna, ne le pomicna streha



Kokpit: blago za sedenje, usnje za prijem



Siroke gume, »predpasnik« pod pragom

diti »krizo« v času, ko motor še dosega 4000 vrtljajev v minutu. Potem se v njem sprosti toliko moči, da vas pritisne ob sedežno naslonjalo in vas spreminja v dirkača. Ker je vse, od motornega trušča do zvoka izpušne cevi, v ravno pravšnjem blagozvočju za športna ušesa, postane pretikanje šestih prestat ře dodatni užitek vrruuuuuuuummm, tk, vruuuuuouuuuummm, tk, vruuuuuuummm, tk, vruuuuuuummm, tk, vruuuuuuummm, tk, ... Kdor obvlada vmesni plin, si glasbo motorja še dodatno popestri in tisti, ki ga ni strah pospeškov ter hitrosti, se mora batiti radarjev in policistov ob njih. Calibra turbo 4x4 nima namreč le zelo dobrih motorja in menjalnika, ampak tudi odlično podvozje. S stalnim štirikolesnim prenosom moči.

No, 4x4 ni ravno najbolj plemenite sorte: poenostavili (in

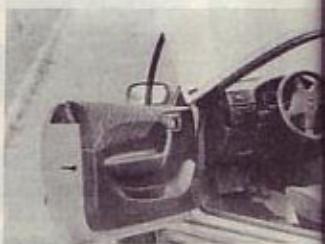
pocenili) so ga s sredinsko viskozno sklopko, s prilagodljivim posredovanjem motornega navora med obe premi, pa z običajnimi diferencialoma zanj, torej brez dodatnih diferencialnih zapor. Življenje je vseeno lepo: težnostno razmer-

Dresura 204 konjskih moči v motorju je torej zelo dobro dopolnjena vse do prenosa na vozisko. Kakršnokoli že je.

je med nosom in zadkom je skoraj v razporeditvi »fifty-fifty«, sredinski diferencial se odziva dovolj urno in širi posamežne obese s plinskimi blažilniki ob viažnih vzmeteh so dovolj čvrsto vzmetene in blažene, da zmorcejo obvladovati različne voznikove muhavosti.

Calibra 4x4 se obnaša kot na tihih. Če postane hitrost na ovinkih vseeno preveč zoperna, je treba volan (3,25 zavrtlja, ne prenežen servo) zmerno in po pameti dodati, če bi rad zbežal zadek, je volan treba le vnovič zravnati. Ampak vse to se na suhem asfaltu le redko kdaj zgodi, pa tudi na spolzkih tleh dosti pozneje, kot si drzneče pričakovati. Dresura 204 konjskih moči v motorju je torej zelo dobro dopolnjena vse do prenosa na vozisko. Kakršnokoli to že je.

Enako odlične so tudi kolutne zavore, z ABS in s samo 89,1 metra zavorne razdalje od hitrosti 150 kilometrov na uro ter s še bolj fascinantnimi 37,6 metra od hitrosti 100 kilometrov na uro, kar pomeni, da ta opel ni kos le pospeškom in hitrostim, ampak tudi ustavljanju, če je to potrebno.



Vrata: brez okvirja, a z izumetnito notranjo steno



Motor: 2,0 litra, 16 V, turbo



Prljažnik: v dnu je pravo rezervno kolo

• • •

Opel calibra turbo 4x4 je potem takem z vsem, kar zmorce, temeljiti avtomobil. Kupcev pa ne privlači le z barvo, pogonom in obliko, tudi cena, ki so ji jo odmerili, je njen adut. Kaliber 4x4 ima v tem priemu torej veliko dobrih in zanesljivih lastnosti. In dokaj natancen cilj.

Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: SRĐAN ŽIVULOVIC



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj – prečno – vrtina in gib $86,0 \times 86,0$ mm – gibna prostostoma 1998 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 150 kW (204 KM) pri 5600/min – srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s – specifična moč 75,1 kW (102,1 KM)/liter – največji navor 280 Nm pri 2400/min – ročna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventilii za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vibrizgovanje goriva in vzgl (bosch motronic M 2.7) – turbinski polnilnik na izpušne pline (opel/KKK K 16) z vodnim hlajenjem in hladilnikom polnilnega zraka, polnilni tlak 0,7 bara – vodno hlajenje, 7,2 litra – motorno olje 4,5 litra (s hladilnikom) – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 980 W – uravnavani izpušni katalizator.

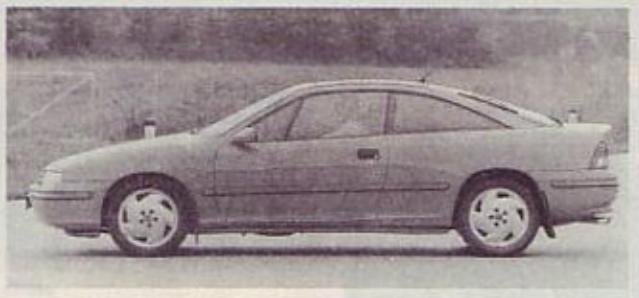
Prenos moći: motor spredaj pogona vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – šeststopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I: 3,570; II: 2,160; III: 1,450; IV: 1,100; V: 0,890; VI: 0,740; vzvratno 3,320; diferencial 3,720 – variabilna delitev motornega novora s pomočjo sredinskega diferenciala z viskozno sklopko – plastična 6J x 16 – gume 205/50 ZR 16 (firestone), kotolni obseg 1,85 m – hitrost vozila pri 1000/min v VI. prestavi: 40,4 km/h.

Voz in obese: kombi-kupe – 3 vrata, 4 sedeži – samonosna karoserija – C_s: 0,26 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzemni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijočne vzemni, posebna vodila, plinski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, kolunte za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) – volan z zobata letvijo, servo, 3,25 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanj: dolžina 4492 mm – širina 1688 mm – višina 1320 mm – medosna razdalja 2600 mm – koloček spredaj 1426 mm, zadaj 1446 mm – najmanjša razdalja od tal 140 mm – rajdn krog 11,5 m – **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 1700 mm – širina (komolci) spredaj 1400 mm, zadaj 1430 mm – višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 860 mm – vzdolžnica prednji sedež: 760-1010 mm, zadnja klop 850-600 mm – premer volanskega obroča 365 mm – prtljažnik (normno) 300/980 litrov – posoda za gorivo 63 litrov.

Teza: prazno vozilo 1350 kg – dovoljena skupna teža 1735 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 850 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 245 km/h – pospešek 0-100 km/h 6,8 s – poraba goriva (ECE): 6,9/8,3/11,6 litra neosvinčenega benzina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
244 km/h (VI. prestava)

0–60 km/h	3,5 s
0–80 km/h	5,0 s
0–100 km/h	7,3 s
0–120 km/h	9,9 s
0–140 km/h	13,3 s
0–160 km/h	18,0 s
0–180 km/h	24,1 s
0–200 km/h	33,3 s
1000 m z mesta:	
	27,8 s (184 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):	34,1 s (175 km/h)
1000 m od 40 km/h (VI.):	38,7 s (156 km/h)

od 150 km/h	89,1 s
od 100 km/h	37,6 s

kazalec na 60	resnično 55,0
kazalec na 80	resnično 73,5
kazalec na 100	resnično 92,6
kazalec na 120	resnično 112,3

Poraba goriva:

testno povprečje:
11,7 litra/ 100 km

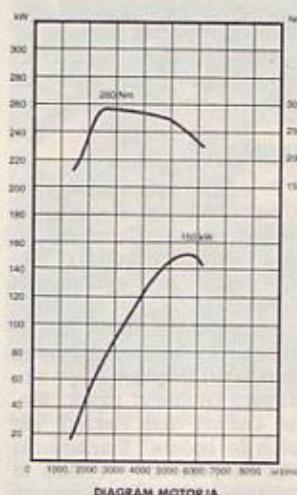


DIAGRAM MOTORJA

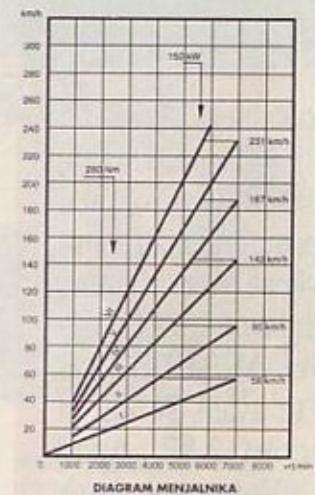


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- oblika
- motor in menjalnik
- štirikolesni pogon
- prednja sedeža, volanski obroč
- zmogljivosti
- poraba goriva
- zavore

Grajamo

- zadnji bočni šipi nista pomični
- pedal za plin je predaleč od zavornega
- previsok rob prtljažnika
- težka zadnja vrata

Cena

ATS 313.545,00 + 52,6 odstotkov tolarskih dajatev
(Avtotehna Vis, Ljubljana)

BEBOP
OMNI

MERITVE OPRAVLJENE
S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI
in programske opreme za računalnike PC razreda