

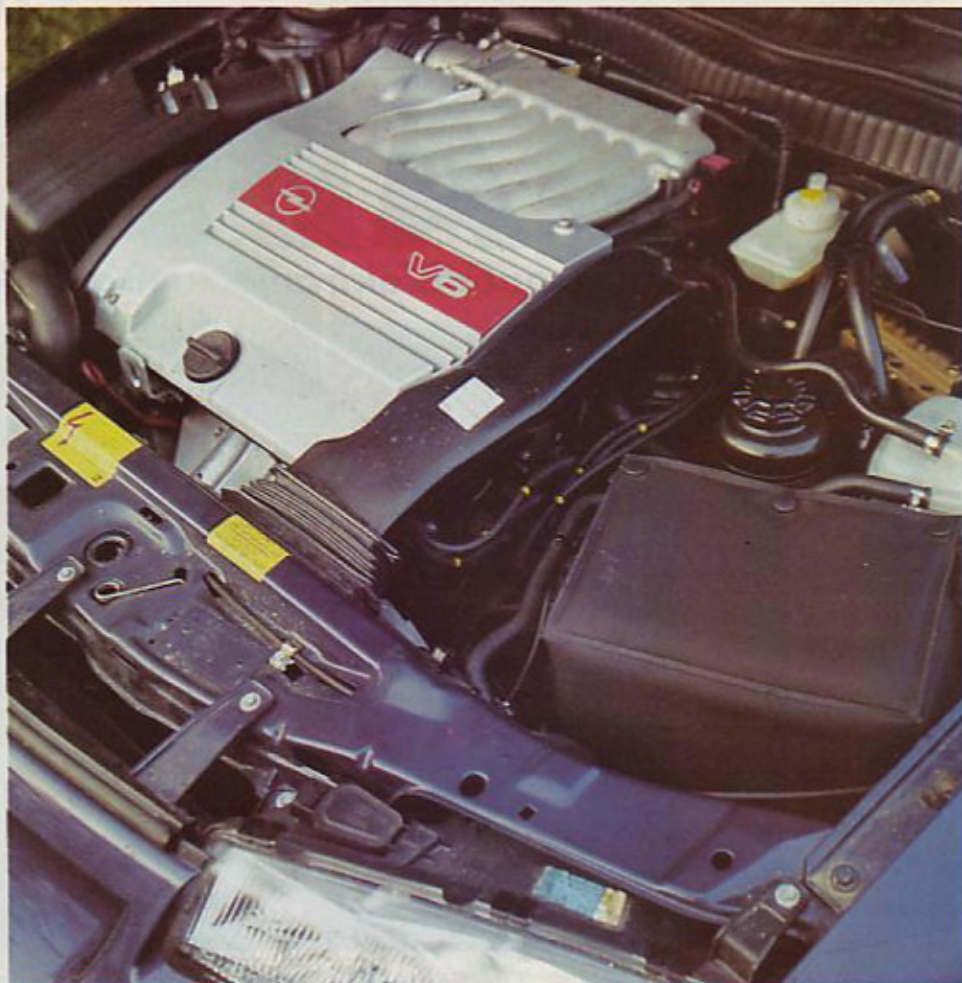
Vozili smo

Če ste prebrali test vectre z novim Opelovim motorjem V6, se boste sedaj morda namrdnili: kupe tako "strupene" oblike, pa s tako udobnim motorjem; ne, to ni dobra kombinacija. Lepo prostim, berite naprej.



Prednje luči, od leve: dolga, pozicijska z meglenko, zasenčena, utripalka

OPEL CALIBRA V6



ODLIČNA KOMBINACIJA

Čprav je motor res povsem enak kot v vectri V6, naj kar takoj povem: tudi v calibrnem okolju se počuti povsem domače. Še več: zaradi njegove prožnosti ter volje do vrtenja tudi v višjih motornih vrtljajih je calibra z njim dobila odličnega partnerja in njena športna naravnost s tem ni prav nič prizadeta. Po moči motor V6 res sodi v sredino motorne ponudbe pri calibrah, po vseh drugih karakteristikah pa dvolitrske motorje prekaša. Z razvojem tehnologije so tudi kupci in vozniki vse bolj izbirčni in od športnega kupeja ne zahtevajo le rezkega glasu in velike končne hitrosti (kar sta, mimogrede, tudi lastnosti te calibre), temveč tudi in predvsem upo-

rabnost avtomobila. O diagramu navora oziroma o obliki krivulje zanj nima smisla izgubljati besed, saj veliko več pove dejstvo, da motor vleče z enakomernim pospeškom vse od tisoč petsto motornih vrtljajev dalje in prav zato je pet prestav v menjalniku povsem dovolj. Za kratka, a hitra

prehitevanja tako ni nujno nenehno posegati po prestavni ročici; če pa to vseeno želite, vam tega ne natančen menjalnik, ne motor, ki se zlahka in brez trpinčenja zavrti tudi več kot šesttisočkrat v minuti, ne bosta onemogočila. Z novim motorjem tako vse slasti poldirkaškega

načina vožnje ostajajo nespremenjene.

Nespremenjeno pa ostaja tudi občutje, saj je calibra samo in brez izjeme le (kombi) kupe, to pa pomeni nizek avtomobil z zelo kratko streho, z vrati brez okvirjev za šipe ter z zahtevo, da vsaj nekoliko ljubite osnovne gimnastične vaje; te mora namreč obvladovati vsak, ki želi sesti na prednja sedeža, za dostop do zadnjih pa potrebujete tudi nadaljevalni tečaj. In tudi ko že sedite, je prostor pičlo odmerjen. Z dolžino sicer ni večjih težav (tudi zadaj ne!), je pa zato notranjost precej ozka. Se huje je z višino, saj je strop nizek. Toda: če kupujete avtomobil kupejevske oblike, verjetno prav to tudi želite. A kljub vsemu



Prtljažnik: dovolj velik in povečljiv


Notranjost: kupejska, s pridihom hišne limuzine

imam pri calibri nekaj zamer: armaturna plošča je v celoti enaka tisti v vectri (torej z vsemi zamerami od tam), čeprav zunanost obljublja nekaj več, volanski obroč je nameščen previsoko (pravzaprav je to posledica nižje nameščenih sedežev, ki se jih da sicer dvigniti, a potem nastopijo težave z nizkim stropom), prestavna ročica pa bi bila lahko pomaknjena nekaj centimetrov bolj proti armaturni plošči, saj pri pretikanju v drugo in četrto prestavo sedež nenehno ovira komolec desne roke. Manjkajo pa tudi ročajji za potnike na zadnji klopi, tako da se ti nimajo na ovinkih česa oprizeti.

Vožnja calibre V6 je svojevrsten užitek; tudi zaradi nizkega sedenja v odličnih (prednjih) sedežih in predvsem zaradi lahkotne vodljivosti avtomobila v celem. Prožen motor omogoča hitra pospeševanja iz ovinkov, natančen in lahкотen menjalnik hitra pretikanja, če je to potrebno, dobro podvozje pa dober stik med gumami in cestiščem. Seveda se v skrajnih razmerah

calibra obnaša kot je običajno za prednji pogona, a jo je možno, tudi po zaslugi dovolj neposrednega in servoojačanega volana, zlahka nadzorovati tudi takrat, ko začne katero od koles zdrsavati. Kadar pa je cestišče suho, je ta avtomobil vse do zgornjih meja povsem nevtralen. Motorju je pritaknjen še dodatek za nadzor vleke gnanih koles (ETC), ki skrbi, da ta zaradi prevelikega navora ne zdrsnejo, vendar njegova pomoč ni vselej dobrodošla. Elektronika sistema je sicer bliskovita, ker pa zmanjšuje (in ko je nevarnost zdrsa mimo, tudi povečuje) dovod zraka (in goriva) povsem mehansko, sistem v celoti nekoliko zamuja, tako pri vklopu kot pri izklopu. Temu pa se voznik k sreči lahko ogne: z gumbom za izklop.

Velike hitrosti, ki jih omogočata odlična aerodinamika in velika motorna moč, pa prinesejo tudi nekaj neprijetnosti. Ne, ne govorim o zavorah, te so zanesljive tudi po večkratnem zaporednem močnem zaviranju, niti o porabi bencina, kajti ta

OPEL CALIBRA V6	
motor (zasnova)	šestvaljni, V 54 ⁰
vršina in gib (mm)	81,6 x 79,6
gibna prostornina (ccm)	2498
kompresija	10,8 : 1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	125 (170) pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	227 pri 4200
odmična gred (pogon)	2 x 2 (zobati jermen)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronski večtočkovski, elektronski
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, trikotna vodila, stabilizator
zadnja prema	posamične obese, pojevna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilnik, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, hlajene, ABS
zavore zadaj	kolutne, ABS
volan	z zobato letvijo, servo
platišča	6j x 15
gume	205/55 R 15
teža praznega vozila (kg)	1355
dovoljena skupna teža (kg)	1775
medosna razdalja (mm)	2600
dolžina x širina x višina (mm)	4492 x 1688 x 1320
prtljajnik (litri)	300/980
posoda za gorivo (litri)	63
največja hitrost (km/h)	237
pospešek 0 - 100 km/h (s)	7,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,6/8,2/11,4
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super

je kljub testnemu priganjanju znašala le dobrih deset litrov na sto prevoženih kilometrov(!); težava je vidljivost pri hitrostih nad 180 kilometrov na uro, ko prednja brisalnika nista več povsem kos svoji nalogi, pa tudi piš vetra je takrat že precej močnej. Zato pa toliko bolj razveseljuje zadnji brisalnik, ki dobro obriše velik del zadnje šipe in tako omili sicer slabo vidljivost nazaj (kupe).

Calibra torej ostaja odličen trivratni kupe z dovolj prostora za štiri potnike skupaj z njihovo (zmerno) prtljago, z dovolj privlačno obliko in z dobrim počutjem, z novim motorjem pa je to verjetno najboljša kombinacija v ponudbi caliber in nasploh v ponudbi podobnih kupejev.

Tekst: VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

