



Vozili smo: OPEL CALIBRA

ŠPORT IN ELEGANCA

Opel calibra je takega kalibra avto, da bo najbrž marsikomu začelo srce hitreje utripati, ko ga bo zagledal. Ta otrok nove tehnologije in plod zglednega dela ekipe v Rüsselheimu ima toliko dragocenih lastnosti, da mu ime nenavadno lepo pristoji.

Od premiere v Frankfurtu, ko je calibra nedvomno zasenčila mnoge lepe avtomobile, je preteklo deset mesecev, preden smo se z njo seznanili na zanimivih cestah nad Monte Carlom, kjer

je pokazala, kaj vse zmore, in verjamete nam lahko, da zmore marsikaj.

Opel calibra je logično nadaljevanje uspešne serije avtomobilov visokega razreda, kot je senator, ter omege in vectre iz zgornjega srednjega razreda. To pomeni, da je elegantna in dognana, kot umetniška slika, ki naredi na opazovalca globok vtis, ker ne potrebuje več niti ene same poteze s čopičem. Skratka, kompakten kupe zelo značilne oblike, z visokimi bokmi, nizkimi stranskimi šipami ter nadvse razkošna sprednjo in zadnjo. Calibra sodi med tiste avtomobile, pri katerih barva tako zelo odloča o splošnem vtisu, da se zdi, kot da gre za dva različna modela, če primerjamo na primer be-

lega in grafitnega. Neke vrste optična prevara. S koeficientom zračnega upora 0,26 C_x je med serijskimi avtomobili svetovni prvak. Eleganten nos brez odvečnih detajlov, z odbijačem, ki tvori celoto z okrasno masko in je enake barve kot školjka. Edini poudarek je tanka zaščitna guma, ki povezuje boke in odbijače. V nosu ima elipsaste zarohte, zelo nizke, saj merijo v višino le 70 milimetrov, kot strelne linije, ki so po zaslugi sistema leč, podobnega filmskemu projektorju, izredno močni. Navsezadnje so za 40 odstotkov močnejši kot pri prejšnjem tipu.

Notranjščina je taka kot pri vseh velikih oplih, le dva detajla sodita v razred »gran turismo«: to so športni sedeži z izrazitimi

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – namoščten spredaj prečno – vrtna in gib 86x86 mm – gibna prostornina 1998 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 85 kW (115 KM) pri 5200 vrt./min – največji navor 170 Nm pri 2600 vrt./min – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke zlitine

– hidravlični odmični ventilov – elektronsko vbrzgovanje goriva in vžig Bosch motronic M 1,5 – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah, alternator 70 A,

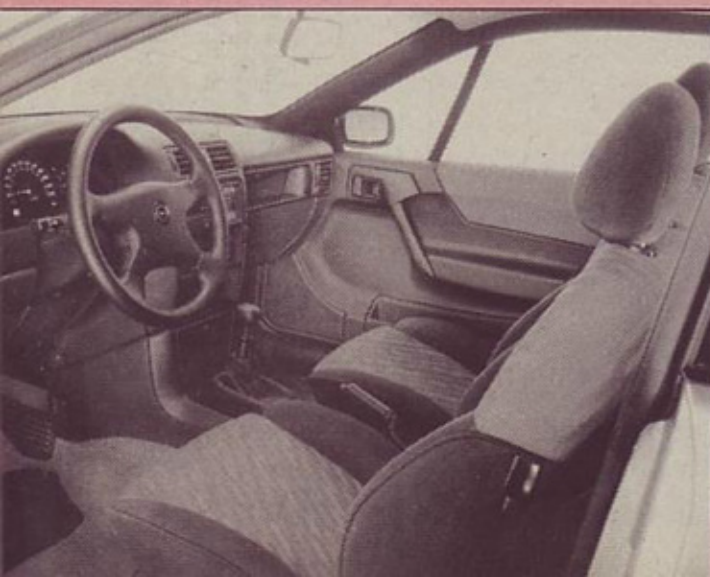
– **dvolitrski motor s 16 ventili:** gibna prostornina 1998 kubikov – kompresija 10,5:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000 vrt./min – dve odmični gredi v glavi, 16 ventilov – elektronsko vbrzgovanje goriva in vžig Bosch motronic M 2,5.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi (obstaja tudi pogon na vsa štiri kolesa) – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (za doplačilo tudi avtomatski elektronski menjalnik), prestavna ročica na fleh – platišča 5 1/2 Jx14 – gume 195/60 R 85 V ali 6 Jx15 – gume 205/55 R 15 87 V.

Voz in obese: kupe – troje vrat – štirje sedeži – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obeh spadah – spredaj Mac Pherson s kontroliranimi prečnimi vodili in prečnim stabilizatorjem – zadaj trikotna prečna vodila na premi tipa DSA (Dynamic Safety Axel), računalniško vodeni teleskopski blažilniki in vijačne vzmeti – dvokrožne zavore – kolutne na vseh štirih kolesih (spredaj prisilno hlajenje), servo, ABS, mehanska ročna zavara na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo (servo), prenos 18:1.

Mere in teža: dolžina 4,492 m – širina 1,668 m – višina 1,320 m – medosna razdalja 2,600 m – kolotek spredaj 1,426, zadaj 1,426 m – rajdni krog 10,15 m – teža praznega vozila 1170 do 1280 kg – dovolena skupna teža 1590 do 1700 kg – prtljažnik (normna) 300 (1980) litrov – posada za gorivo 65 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 205 km/h (s 16-ventilskim motorjem 223 km/h) – pospešek od 0 do 100 km/h 10 s (8,5 s) – poraba goriva (ECE): 6,1/7,5/11,1 litra na 100 km (s 16-ventilskim motorjem: 5,7/7,2/10,4 litra na 100 km), z avtomatskim menjalnikom 5,8/7,2/11,2 litra na 100 km.



bočnimi oporami v naslonjalu ter športno poln in primerno mehak volan s hupo v sredini. Zadnji sedeži so oblikovani za dva potnika.

Armaturna plošča je popolna in pregledna, zračenje precizno in mehko nastavljivo (klimatizacija je avtomatična), z zadostnim številom usmerjevalcev zraka. Potovalni računalnik je kot pri omege poleg komand za klimatizacijo, te pa so, tako kot za šipe, na tunelu in voznik se mora na ta položaj navaditi, da ne bi odvrčal oči od ceste, kadar jih hoče vključiti. Notranjščina naredi po estetski in ergonomski plati vtis, da so delo temeljito opravili. Čeprav morata biti sprednja sedeža zaradi dostopa do zadnjih zložljivaj, ju je mogoče ustrezno prilagajati. Tako je celo višina (kot šipe) nastavljiva z ročico. V posevno, za kupe tipično streho potniki na zadnjih sedežih ne zavdajo z glavo, ker je bilo v zadnjem delu avtomobila zaradi velike medosne razdalje mogoče



zagotoviti dovolj prostora po dolžini in po višini. Sedeži so dvodelni in če jih zložimo, se prostornina prtaljažnika poveča s 300 na 980 litrov, zato sodi calibra med avtomobile z obilo uporabnega prostora, če pustimo ob strani, da je kupe. Nekaj podobnega kot pri oplu monzi, pa čeprav je calibra v bistvu nadomestila manto.

Za calibro so Oplovi strokovnjaki izbrali dva dvolitrška motorja z močjo 85 kW (115 km) in 110 kW (150 KM). To je zadnja generacija osemventilskih motorjev z blokom in glavo iz lahke zlitine. K motorju z manj moči sodi petstopenjski menjalnik, s katerim pospeši calibra od 0 do 100 km/h v desetih sekundah. Njena največja hitrost je 205 km/h. Iz kadetta GSi oziroma večtre 2000 pa so vzeli šestnajstventilski motor z dvema odmična gredema v glavi in s športnimi karakteristikami, ki s 110 kW (150 KM) več kot tonno težko calibro zlahka potegne od 0 do 100 km/h

v 8,5 sekunde, se pravi, da vas prilepi v sedež. Največja hitrost tega modela je 223 km/h. Po želji je mogoče dobiti tudi elektronsko nadzorovani avtomatski štiristopenjski menjalnik z izbiro treh načinov vožnje, kakor tudi pogon na vsa štiri kolesa (tretja generacija), ki je v skladu s šestnajst ventilskim motorjem in petstopenjskim menjalnikom.

Kar zadeva podvozje, so se pri Oplu odločili za posamične obese s karakteristikami, ki so neke med športnimi in onimi, ki so jih razvili za limuzine, z Mac Phersonovim sistemom spredaj in nihajno premo zadaj na nosilcu tipa omega. Rešitev je za ta avto dobro izbrana, ker ni športno trda, pa ven – omogoča varno in hitro vožnjo v ovinkih. To smo preverili na serpentinah v pobočjih med Nico in Monte Carlom, kjer so prišle poleg obes do izraza kolutne zavore na vseh štirih kolesih in zelo dober volan, s katerim je mogoče calibro zlahka voditi skozi ostre ovinke, k če-

mur veliko pripomore tudi kratka in precizna ročica menjalnika. Kompaktnost, ki jo je čutili pri vožnji, in ubogljivost calibre, ki je takšna, kakršno od tega razreda tudi pričakujemo, zbuja čudovit občutek, da je ta hitri stroj mogoče obvladati tako s sprednjim pogonom kot s stalnim prenosom na vsa štiri kolesa. Vidljivost je dobra na vse strani, brisanci pa neslišni.

Ker so pri nastajanju tega lepega avtomobila sodelovali, kot nenehno poudarjajo, računalniki in roboti, bi mu le stežka kaj očitali. Med vožnjo se nam je tu in tam zazdelo, da ima calibra še nekaj rezerve, se pravi, da voznika za manjše napake ne kaznuje. Ta odpustljivost izvira iz ABS naprave v zavornem sistemu, servo volana in sila dobrega sedenja na cesti, zato ima voznik občutek, da se v tem avtu lahko obnaša kot v dirkalnem, k čemur pripomore tudi prijeten zvok izpušnega sistema, seveda po za-slugi vrtljajev (približno 6500)

16-ventilskega motorja. Rdeče polje vrtljajev se začne pri 6800/min. Največjo moč doseže med 5800 in 6200/min, največji navor pa pri 4800/min. Zato se ta motor rad vrti. Najbolj gospodarna je izvedba s sprednjim pogonom in petstopenjskim menjalnikom, saj porabi po ECE 5, 7, 7, 2 oziroma 10,4 litra na sto kilometrov.

IDA – Kikinda je obljubila, da bo calibra na prodaj že julija, in sicer po tovarniški ceni okrog 370.000 dinarjev. Ta hip na jugoslovanskem trgu v tem razredu zagotovo nima konkurence, medtem ko je ljubiteljev takih kupejev, o tem smo prepričani, med našimi avtomobilisti precej.

Miroljub Nikolić