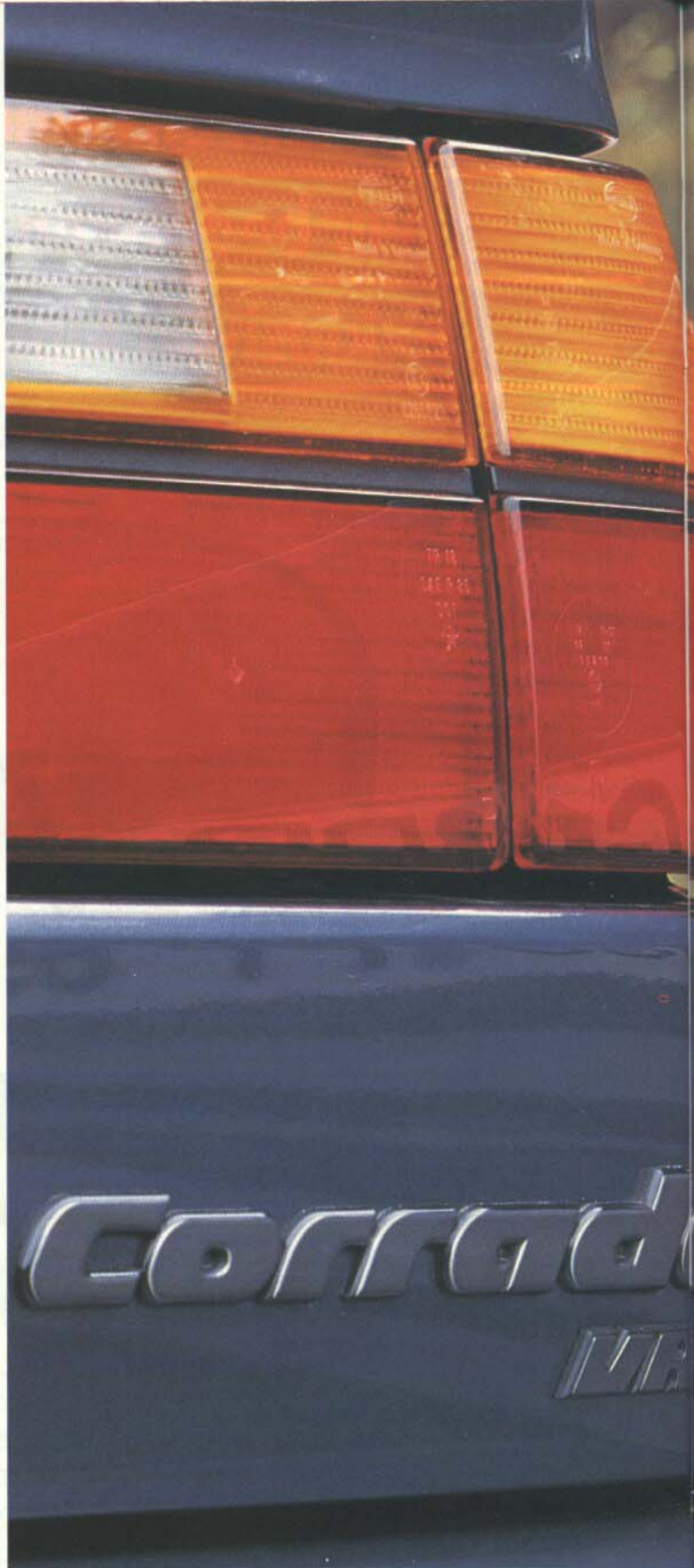




Ganz oben: Der Corrado VR6 umrundet Kurven neutral. Oben: Der Calibra V6 neigt sich in Kurven mehr



Mit dem V-Sechszylinder im **Opel Calibra V6** wollen die Rüsselsheimer dem **VW Corrado VR6** in der Coupé-Klasse die Stirn bieten.

V-Männer



Sechsylinder-Triebwerke sind in der Klasse der modernen Sportcoupés ein unbedingtes Muß. VW bietet sein Top-Modell, den Corrado, schon seit 1991 mit einem VR6-Motor an. Opel baute beim Calibra bisher auf Vierzylinder-Technik. Seit kurzem gibt es aber auch das Rüsselsheimer Coupé mit modernem V6-Motor.

Das Triebwerk des Corrado ist baugleich mit dem des VW Golf VR6. Allerdings stieg seine Leistung um 16 auf 190 PS. Dies erreichten die Techniker, indem sie den Hubraum von 2,8 Liter auf 2,9 Liter Brennraum erhöhten und die Ansaug- und Auspuffführung überarbeiteten. Der V6 im Calibra ist der erste Motor der Rüsselsheimer Autoschmie-

de, dessen Zylinderreihen in V-förmiger Anordnung stehen. Aus 2,5 Liter Hubraum mobilisiert er 170 PS. Auf dem Datenblatt ist der Calibra – zumal er rund 140 Kilogramm schwerer als der Corrado ist und somit 1,4 Kilogramm pro PS mehr mit sich herumschleppt – deutlich unterlegen. In der Praxis kann er aber durchaus mithalten.

Zwar hat der Corrado bei den Messungen immer die Nase vorn, die Unterschiede zum Calibra sind aber so gering, daß sich kein nennenswerter Vorteil für den Wolfsburger ergibt.

Während das VW-Coupé für den Spurt von null auf 100 km/h 7,3 Sekunden benötigt, läßt der Opel für diese Disziplin 0,3 Sekunden mehr ver-

streichen. Noch enger wird es beim rallye-racing-Spurt von 80 – 180 km/h: 19,6 zu 19,7 Sekunden für den Corrado. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit hat er mit 241 km/h einen knappen Vorsprung. Für eine gute Verzögerung der Geschwindigkeit sorgen in beiden Fahrzeugen ausgezeichnete, ABS-unterstützte Bremsanlagen, die in jeder Fahrsituation Herr der Lage sind.

Das maximale Drehmoment beider Fahrzeuge liegt bei 4200 Umdrehungen der Kurbelwelle an. Während sich der Calibra mit 227 Newtonmetern begnügen muß, kann der Corrado auf 245 Nm zurückgreifen. Dieses niedrigere Drehmoment des Calibra ist für den Fahrer mit einem häufigeren Griff zum Schalthebel verbunden, soll es zügig vorwärts gehen. Hierbei wird die Freude über die trotz der schwächeren Motorisierung nahezu identischen Fahrleistungen geteilt. Die Calibra-Schaltung ist in der Führung etwas schlapper und ungenau. Die Arbeit am Corrado-Getriebe bereitet dagegen einen Heidenspaß, da sich alle Gänge butterweich und exakt einlegen lassen.

Besonders bei Fahrten auf der Landstraße kommt dadurch im Corrado ein größerer Fahrspaß als im Calibra auf. Der Wolfsburger wirkt erheblich agiler und handlicher. Sitzposition, Übersichtlichkeit und die Anordnung der Instrumente sind ideal. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und vermittelt jederzeit einen direkten Kontakt zur Fahrbahn. Schnell gefahrene Kurven umrundet der Corrado VR6 nahezu neutral. Erst im Grenzbereich stellt sich ein deutliches Untersteuern ein, das den Fahrer aber niemals vor ernsthafte Probleme stellt. Auch der Calibra V6 liegt nahezu neutral auf der Straße. In schnellen Kurven muß der Pilot am serienmäßig mit Airbag bestückten, nicht sehr griff-



Das V6-Triebwerk des Opel leistet aus 2,5 Liter Hubraum 170 PS und ist erstaunlich sparsam



Oben: Aufgeräumtes Cockpit mit unhandlichem Airbag-Lenkrad. Rechts: Sechs-Zoll-Felge mit 205er Reifen



Technische Daten im Vergleich

	Opel Calibra V6	VW Corrado VR6
Motor	V-Sechszylinder	VR-Sechszylinder
Ventile pro Zylinder	4	2
Hubraum	2498 cm ³	2861 cm ³
Verdichtung	10,8:1	10,0:1
Leistung bei	170 PS (125 kW) 6000 U/min	190 PS (140 kW) 5800 U/min
Max. Drehmoment bei	227 Nm 4200 U/min	245 Nm 4200 U/min
Leistungsgewicht	8,0 kg/PS	6,4 kg/PS
Kraftübertragung	Fünfgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb	Fünfgang-Schaltgetriebe, Frontantrieb
Fahrwerk	Rundum Einzelrad-Aufhängung, vorne an McPherson-Federbeinen, Dreiecksquerlenkern, hinten Schräglenkerachse; rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS	Vorne Einzelrad-Aufhängung an McPherson-Federbeinen, Dreiecksquerlenkern, hinten Verbundlenkerachse, Federbeine; rundum Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS
Räder	6 x 15	6,5 x 15
Reifen	205/55 R 15 W	205/50 R 15 V
Leergewicht	1355 kg	1210 kg
Tankinhalt	63 Liter	70 Liter
Testverbrauch	11,4 l/100 km (SP)	13,2 l/100 km (SP)
0-100 km/h	7,6 s	7,3 s
80-180 km/h	19,7 s	19,6 s
Höchstgeschw.	239 km/h	241 km/h
Preis	49 900 DM	52 200 DM

günstigen Lenkrad aber kräftig zupacken, da die Fahrwerksauslegung komfortabler als beim Konkurrenten aus Wolfsburg gewählt wurde und das Fahrzeug in Verbindung mit dem höheren Gewicht früher zum Kurvenaußenrand drängt. Die Sitzposition ist nicht gerade als glücklich zu bezeichnen und das Lenkrad in der Höhe leider nicht verstellbar. Das Frontgestühl selbst bietet ausgezeichneten Seitenhalt. Die Bedienelemente sind

übersichtlich angeordnet. Kleingewachsene Menschen kommen jedoch nicht gut an die weit hinten angebrachten Tasten für die elektrischen Fensterheber heran, weil sie den Sitz weit nach vorn schieben müssen. Vorteile erarbeitet sich der Calibra in puncto Komfort und Platzangebot. Bodenwellen, egal welcher Kategorie, meistert das Coupé bestens. Unliebsame Stöße in die Rücken der Passagiere gibt es nicht. Selbst Mitreisende auf

der Rückbank können am Ziel ohne Kreuz-, Bein- und Kopfschmerzen aussteigen, da genügend Platz zur Verfügung steht. Im Corrado geht es für die Hinterbänkler deutlich beengter zu. Besonders die Kopffreiheit läßt zu wünschen übrig. Kurze Bodenwellen bereiten dem Fahrwerk Probleme und dringen mit Stößen in die Polster durch. Einen weiteren Vorteil verbucht der Calibra V6 an der Tanksäule. Ganze 11,4 Liter



verarbeitet der Rüsselsheimer pro 100 Kilometer. Der Corrado zeigt sich da nicht so bescheiden und gibt sich erst mit 13,2 l/100 km zufrieden. Beide sind im übrigen Benzinkerker und verlangen das teure Super Plus. Im Notfall begnügen sie sich aber auch mit Super bleifrei.

Der VW Corrado VR6 steht besonders bei Frauen, die eine sportliche Fahrweise lieben, hoch im Kurs. Der Opel Calibra V6 ist eher Männersache, da er nicht so handlich und leichtfüßig wie der VW ist.

Beim Preis scheiden sich die Geister gewaltig. Der mit Traktionskontrolle und Airbag für Fahrer und Beifahrer ausgerüstete Calibra V6 kostet 49 900 Mark. Der Corrado VR6 ohne diese Extras schon 52 200. Der VW ist vielleicht das optisch gelungenere Auto, der Opel das wirtschaftlich eindeutig vernünftiger Mobil. Dies kann auch durch die sportlicheren Fahrleistungen des Corrado nicht aufgewogen werden. *Jürgen Schramek*

Oben: Viele finden an der Form des Corrado (rechts) den größeren Gefallen. Links: Der VR6 des VW mit 190 PS



Links: Optimaler Fahrerplatz im VW. Oben: 205er Reifen auf 6,5-Zoll-Felge

MEHR PERSÖNLICHKEIT FÜR IHR AUTO.

ATS
LEICHTMETALLRÄDER



NEU: SCALA 1

in den Größen 6J x 14H2 und 7J x 15H2 für alle gängigen Fahrzeugtypen.

Erkundigen Sie sich bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei ATS Leichtmetallräder GmbH Bruchstr. 34, 6702 Bad Dürkheim.