# Coupé

Opels neue Oberklasse brachte selbst auto motor und sport-Tester ins Schwärmen. Rasch waren Ende der Siebziger nach dem Debüt der Senator Limousine und des Monza Coupé die antiquierten Flaggschiffe Admiral und Diplomat vergessen. Die neuen großen Opel hatten auf einmal gar kein behäbiges Straßenkreuzer-Image mehr.

„Sie sind sexy gestylt, kompakt, und ihr komfortables und sicheres Fahrwerk setzt Maßstäbe. Der Dreiliter-Einspritzmotor ist ebenso leistungsfreudig wie durchzugsstark, BMW muss sich warm anziehen." So hieß es in den ams-Testberichten über Senator und Monza im Premiere-Jahr 1978. Mit dem Monza schuf Opel eine neue Wagenklasse, eine Art Kombi-Coupé „in der Tradition exklusiver Shooting Brakes mit zwei vollwertigen hinteren Sitzen", wie Opel in der anspruchsvollen Werbekampagne betonte.

In den Fahrleistungen, die auto motor und sport ermittelte, distanzierte ein Mon-

Große Scheinwerfer in aerodynamisch gestalteter Front, schöne Fastback-Silhouette mit breiter B-Säule, plüschige Wohlfühl-Sitzgruppe im Fond

# Club

**Stilistisch sind sie typische Kinder der Siebziger, Coupés von eigenwilligem Charme und mit anspruchsvoller Technik. BMW 6er und Opel Monza geben den souveränen Reisewagen – schnell, leise, komfortabel.**

**Text** Alf Cremers // **Fotos** Arturo Rivas

Topmodell 635 CSi mit ausgeprägtem Frontspoiler, Profil mit viel Glas und recht kurzem Radstand, schön geformte hintere Einzelsitze in Leder

za 3.0 E mit S-Paket und Vierganggetriebe knapp den knapp 14 000 Mark teureren Rivalen BMW 630 CS, der nominell fünf PS mehr leistet, aber rund hundert Kilo schwerer ist. In diesem Vergleich muss er sich mangels Verfügbarkeit eines ebenbürtigen 630 CS oder des moderneren 628 CSi mit 184 PS starkem Einspritzmotor am damaligen Topmodell 635 CSi messen lassen.

Da steht es dann plötzlich 180 zu 218 PS, und die magischen acht Sekunden auf Hundert werden natürlich vom BMW klar unterboten. Obwohl man BMW schon aus Gewohnheit am liebsten mit Mercedes vergleicht, gibt es über den verbindenden Gran-Turismo-Charaker beider Coupés hinaus viele konstruktive Parallelen zwischen 6er und Monza. Bis auf Nuancen stimmt das Fahrwerk hier wie dort in der Grundkonstruktion überein. Vorn McPherson-Federbeine, hinten Schräglenker. Beide favorisieren einen kurzhubigen Reihensechszylinder mit sieben Kurbelwellenlagern und kettengetriebener, obenliegender Nockenwelle als standesgemäßen Antrieb.

Die damals fortschrittliche L-Jetronic sorgt für die Gemischaufbereitung. Aber der legendäre BMW M30-Motor ist die modernere Konstruktion mit den höheren Leistungsreserven. Dies wird vor allem beim Zylinderkopf deutlich, der beim Opel C.I.H-Typ (camshaft in head) zwar schon die Nockenwelle beherbergt, aber der noch aus Grauguss besteht und nicht nach dem füllungsfreudigen Querstromprinzip arbeitet, bei dem sich die Ein- und Auslasskanäle gegenüberliegen. Die parallel angeordneten Ventile, die beim Opel über kurze Stößelstangen und Kipphebel betätigt werden, ergeben keine so günstige Brennraumform, wie sie der BMW besitzt.

Mehr Instrumente als im BMW, sogar einen Öldruckmesser gibt es beim großen Opel

Symbol für Langlebigkeit. Stoischer Grauguss-Sechszylinder mit beachtlicher Leistung

## Das Herz sagt Monza, der Verstand BMW. Welche Macht ist stärker?

Das theoretische Verbrauchshandicap macht die weit strömungsgünstigere Opel-Karosserie wieder wett. Dennoch ist der ganz auf Haltbarkeit und Servicefreundlichkeit ausgelegte Opel-Motor erstaunlich leistungsfähig, seine Nenndrehzahl von 5800 wirkt keinesfalls angestrengt. Wer das überlegene Drehvermögen des BMW, das sich jenseits von 4500 Touren mit nachdrücklichem Schub mitteilt, nicht braucht, wird an beiden Motoren die hohe Durchzugskraft und den melodischen Sound, den so nur Reihen-Sechszylinder können, schätzen. Der Opel-Motor ist gar kein müder Geselle, er

### DATEN UND FAKTEN BMW 635 CSI, E24, 1981

**Motor:** Typ M30, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor um 30 Grad geneigt eingebaut, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Aluminium, sieben Kurbelwellenlager, geschmiedete Kurbelwelle mit zwölf Gegengewichten, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Duplexkette, v-förmig hängende, über Kipphebel betätigte Ventile, Hubraum 3453 cm³, Bohrung x Hub 93,4 x 84,0 mm, Leistung 218 PS bei 5200/min, Verdichtung 9,3:1, Bosch L-Jetronic, Transistorzündung, Ölinhalt Motor 5,75 Liter

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, 5-Gang-Getriebe wahlweise Schon- oder Sportcharakteristik, auf Wunsch ZF-Dreigang-, ab 1983 Viergang-Automatik, auf Wunsch Sperrdifferenzial ZF Loc-o-Matic

**Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, untere Querlenker, hinten Schräglenkerachse an Federbeinen und Stabilisator, Gasdruck-Stoßdämpfer rundum, ZF-Kugelmutter-Hydrolenkung (Servo), Scheibenbremsen, Räder 6,5 J x 14, Reifen 205/70 VR 14

**Maße und Gewicht:** Länge x Breite x Höhe 4755 x 1725 x 1365 mm, Radstand 2626 mm, Gewicht 1520 kg, Tank 70 Liter

**Fahrleistungen und Verbrauch:** Spitze 225 km/h, von 0 bis 100 km/h in 7,8 s, Verbr. 13 L/100 km

**Bauzeit und Stückzahl:** BMW 635 CSi 1978 bis 1989: 45 213 Stück, alle E24: 86 216 Stück

Der stärkere BMW fährt dem Monza davon. Ein 630 CS passt besser, ist aber ultraselten

Querstromkopf und optimale Brennraumform. Der BMW-Sechszylinder ist technisch raffiniert

Erste 6er-Serie mit drei großen Instrumenten, Check Control mit einem Hauch Science Fiction

dreht munter bis 5000/min, wirkt aber dann weit weniger souverän als der lässige BMW.

Der dezent bespoilerte 635 CSi in schlichtem Polaris-Metallic wird in seinem überschäumenden Temperament von einem Fünfgang-Sportgetriebe unterstützt. Der erste Gang liegt links hinten, das Pendeln zwischen Zweitem und Drittem in einer Schaltgasse beschert auf kurvenreichen Landstraßen große Fahrfreude.

Der Monza begnügt sich mit einem Vierganggetriebe, das sich ebenso knackig schalten lässt. Er fährt sich keineswegs behäbig, wie es die eher behagliche als funktionelle Innenausstattung mit den breiten Plüsch-Sesseln samt üppigem Holzimitat suggeriert, sondern benimmt sich dank seines wunderbar abgestimmten und konstruktiv aufwendigen Fahrwerks behände und agil. Unser Wagen stammt aus Frankreich, hat erst 75 340 Kilometer auf dem Zählwerk und präsentiert sich in rostfreiem Bestzustand.

Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Tempomat, der strahlende Metalliclack in Saphirblau und die schönen Alu-Räder des C-Pakets machen es zu einem begehrenswerten Auto, das Klassiker-Händler Peter Kahl aus Neuried bei München für selbstbewusste, aber faire 12 800 Euro anbietet. Es ist sogar ein „S“, wie die Variante mit sportlich-straffer Fahrwerksabstimmung heißt – das signalisieren die Buchstaben an den Flanken sowie der mattschwarze Kühlergrill. Doch seltsamerweise fehlt das S-typische Sportlenkrad mit der dicken Nabe.

S kostet 221 Mark Aufpreis, wenn man die C-Ausstattung schon geordert hat. Den Erstserien-Monza gab es anfangs noch als 2.8 S mit 140 PS und als 3.0 S mit 150 PS, beide vom Solex 4A1 Doppel-Registervergaser alimentiert. Später ersetzte der 2.5 E mit 136 PS den trinkfreudigen 2,8-Liter-Vergaser aus dem Opel Admiral.

## Der Opel ist so herrlich sentimental

Der BMW 635 CSi stammt aus der Sammlung BMW Classic. Klimaanlage, ein elektrisches Schiebedach, Voll-Lederausstatung und ein Becker Mexico Cassette machen aus dem sportlichsten Erstserien-6er ein wertvolles Luxus-Coupé, dessen gediegene Verarbeitung trotz rahmenloser Seitenscheiben das Finish des Opel deutlich übertrifft.

Doch der Monza macht so herrlich sentimental. Er steht für die goldenen Opel-Zeiten, als der Blitz in Rufweite von BMW und Mercedes lag und Audi noch weit hinten war. Er steht auch für die schrille Opulenz eines Jahrzehnts, dessen Kultur hemmungslose Lebensfreude ausdrückte. Seine Fastback-Karosserie mit den betonten Heckklappenscharnieren und der breiten B-Säule wirkt phantasievoll verspielt, drinnen ist es so blau wie in einem Schwimmbad.

So viel Gefühlduselei kann der funktionale BMW nicht bieten. Doch auch seine Linien aus der Feder von Paul Bracq verklären ungehemmt den kreativen Zeitgeist der Siebziger. ■

Motor Klassik-Redakteur Alf Cremers

## FAZIT

Ich liebe den 6er, besaß selbst mal einen 628 CSi mit Leder pacific. Aber der frühe Opel Monza mit *allem* begeistert mich – eine Rarität in Bestzustand, ein Blau wie im Schwimmbad, üppige Plüschsessel und die Selbstverständlichkeit langlebiger Technik. Leider verkam er als A2 zum Vierzylinder.

## DATEN UND FAKTEN OPEL MONZA 3.0 E, 1979

■ **Motor:** Typ c.i.h. 3.0 E, Sechszylinder Reihenmotor, Block- und Kopf aus Grauguss, Nockenwelle im Zylinderkopf, Antrieb durch Zweifach-Rollenkette, hängende, über Kipphebel und kurze Stößelstangen betätigte, parallel angeordnete Ventile, hydr. Ventilspielausgleich, Hubraum 2968 cm³, Bohrung x Hub 95,0 x 69,8 mm, Leistung 180 PS bei 5800/min, Verdichtung 9,4 : 1, Benzineinspritzung Bosch L-Jetronic, Transistorzündung, Ölinhalt Motor 5,5 Liter

■ **Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, Vierganggetriebe mit hydraulisch betätigter Kupplung. a. W. 5-Gang-Schongetriebe oder 3-Gang-Wandler-Automatik (GM)

■ **Karosserie und Fahrwerk:** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit großer Heckklappe. Vorn McPherson-Federbeine, untere Querlenker mit Zugstreben, Schraubenfedern, Stabilisator. Hinten Schräglenkerachse, Minibloc-Schraubenfedern, Stabilisator. Servo-Kugelmutter-Hydrolenkung, Scheibenbremsen, Räder 6 J x 14, Reifen 195/70 VR 14

■ **Maße und Gewicht:** Länge x Breite x Höhe 4720 x 1722 x 1380 mm, Spur 1447/1472 mm, Radstand 2668 mm, Gewicht 1390 kg, Tankinhalt 70 Liter

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** Vmax 210 km/h, 0 bis 100 km/h in 9 s, Verbrauch 13,5 Liter/100 km

■ **Bauzeit und Stückzahl:** Opel Monza 3.0 E, 1978 - 1982: 14 946 St. Alle Monza (A1 und A2) 1978 - 1987: 43 812 Exemplare