

# Der Zuverlässige

**Sonderveröffentlichung:  
Fahrbericht: Commodore C**



# Kultiviert und vernünftig

## Hintergrundwissen zum „Zwischenmodell“

Der Commodore C wurde auf der Frankfurter Automobil Ausstellung (IAA) 1977 gezeigt, ging aber erst im Herbst 1978 in Produktion. Opel hatte sich erst relativ spät zur Entwicklung dieses Modells der gehobenen Mittelklasse entschieden. Dies

hatte auch einen Grund: Ursprünglich waren Opel Senator A und Monza A als Commodore beziehungsweise Commodore Coupé geplant. Weil Ende 1975 die Entwicklung des neuen Topmodells Diplomat C verworfen wurde und Marktforschungen die Studien des Senator und Monza nicht in die gehobene Mittelklasse, sondern in die kompakte Oberklasse einstufen, ent-

schied man sich für ein „Zwischenmodell“. Der Commodore C sollte Kunden ansprechen, die einen lauffähigen, komfortablen, aber auch leistungsfähigen und wirtschaftlichen Sechszylinderwagen suchten. Das Fahrzeug war - im Gegensatz zu Senator und Monza - ausschließlich mit Sechszylindermotoren und 2,5 Litern Hubraum erhältlich. Wie bei den Vorgän-



germodellen A und B präsentierte sich der Commodore C als gut ausgestatteter Opel Rekord zuzüglich Sechszylindermotor – äußerlich jedoch stattlicherer Gestalt, weil er eine längere Motorhaube und einen anderen Kühlergrill besaß. Gemessen an Leistung und Prestige war dieser Wagen ausgesprochen preisgünstig. Er lag nur wenige Hundert Mark über dem teuersten Rekord E mit Vierzylinder-Einspritzmotor und mehrere tausend Mark unter dem günstigsten Senator mit Sechszylindermotor.

**D**er Opel Commodore war seit jeher – auch optisch – ein Rekord mit sechs Zylindern. Lediglich die Modelle der C-Baureihe machen eine Ausnahme. Diese Version war auch in der Ka-

rosserie eine Mischung zwischen einem kleineren Modell (Rekord E) und einem größeren Modell (Senator A). Die bei den Modellreihen Commodore A und B bisher angewandte Methode, einen Sechszylindermotor in eine Rekord-Karosserie einzupflanzen, funktionierte beim C-Modell nicht. Die aus aerodynamischen Gründen stark abfallende Rekord-E-Front war nicht geeignet, den langen Reihensechszylinder aufzunehmen – somit wurde aus dem Rekord ein halber Senator. Der komplette Motorraum – jedoch mit dezentemem Kühlergrill – wurde vom Senator übernommen; ab der A-Säule griff man wieder auf den Rekord E zurück.

Der laut Opel „exklusive Sechszylinder-Komfort“ wurde nun auch optisch

deutlich. Dieses Facelift hatte auf den Käufer positive Auswirkungen: So wurde zum Beispiel auf der Autobahn dem – mit Senator-Maske sich nähernden – Commodore meistens schnell Platz gemacht. Für ausreichend Fahrleistung sorgten zwei Sechszylinder mit 2,5 Litern Hubraum und 115 PS (2.5S Vergaser) beziehungsweise 130 PS (2.5E Einspritzer). Weitere Motorvarianten, gab es – im Gegensatz zu den Vorgängermodellen – nicht.

Auch die Karosserievarianten unterlagen Einschränkungen: Neben einer zwei- beziehungsweise viertürigen Limousine war gegen Ende der Bauzeit noch eine seltene Kombiversion lieferbar. Ein Coupé war nicht im Programm.



Foto: Adam Opel AG

Die Produktion des Commodore C lief bis August 1982; er blieb ohne Nachfolger. Die Marktlücke zwischen Rekord 2.0E und Senator war zu schmal geworden; Opel sorgte insofern für einen Ausgleich, als der Senator nun auch mit dem 2.5E-Sechszylinder und später sogar mit dem 2.0E-Vierzylinder angeboten wurde.

## Der Commodore C im Alltag

Für diesen Alltagstest wurden Fahrten mit einer Reisegeschwindigkeit auf Landstraßen von circa 90 km/h

und auf der Autobahn mit 120 bis 150 km/h durchgeführt. Schnelleres Fahren ist zwar durchaus möglich, hat jedoch einen erheblichen Einfluss auf den Benzinverbrauch ...

Der Commodore überzeugt - zumindest mit dem 2.5E-Reihensechszylinder - auch heute noch durch einen lauffröhigen Motor, der jedoch bei Drehzahlen über 3.500 U/min rauh anmutet. Der Reiz liegt aber nicht in Beschleunigung und der Höchstgeschwindigkeit, sondern in der für einen Sechszylinder typischen schaltfaulen Fahrweise. Man kann das Fahrzeug auch bei niedrigen Geschwindigkeiten ohne große Probleme

im höchsten (vierten) Gang bewegen. Die Leistungsentfaltung ist, im Vergleich zu heutigen Mehrventilmotoren, anfangs etwas träge. Es entwickelt sich jedoch später eine gute Elastizität und Leistungsausbeute. Bei Überholvorgängen auf Autobahn oder Landstraße genügt auch im Normalfall ein stärkerer Tritt aufs Gaspedal, ohne zurückzuschalten. Hier macht sich das alte Sprichwort „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, außer durch noch mehr Hubraum“ durchaus bemerkbar. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h vollzieht sich in circa elf Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 190 km/h. Die für einen 2,5 Liter großen Motor doch recht geringe Lei-



Foto: Frank Gehlen

Das Fahrzeug des Autors parkt hier im Rahmen unseres diesjährigen Jahrestreffens am Opel-Werk Eisenach.

stung der Spitzenversion von „nur“ 130 PS (96 KW) kann, zumindest im Vergleich mit moderneren, ähnlich starken ECOTEC-Vierzylindern dennoch akzeptable Fahrleistungen vorweisen.

Zum Vergleich: Ein 1998er Omega B 2,0 16 V mit 136 PS beschleunigt ebenfalls in rund elf Sekunden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Ein 2000er Omega mit 2,2-DTI-Motor und 120 PS beschleunigt in 12,5 Sekunden mit einer Endgeschwindigkeit von 195 km/h.

Die Innenausstattung der „Luxus“-Variante (Grundversion) überzeugt auch nach heutigem Maßstab noch durch alle notwendigen Details für ein ermüdungsfreies und komfortables Fahren mit bis zu fünf Personen. Der Fahrer profitiert von einer servounterstützten Lenkhilfe und einer guten Rundumsicht, sodass sich auch auf langen Fahrten keine vorzeitigen Ermüdungserscheinungen einstellen. Die Instrumente sind sachlich, aber übersichtlich angeordnet und in der Regel gut erreichbar. Im Fond sorgt eine bequeme Sitzbank mit ausklappbarer Mittelarmlehne für angenehmes Reisen (gegen Aufpreis waren auch Kopfstützen hinten lieferbar). Das Kofferraumvolumen von circa 485 Litern (VDA-Methode) und die Platzverhältnisse im Innenraum müssen sich vor modernen Autos ebenfalls nicht verstecken. Lediglich die Sicherheitsausstattung kann in Anbetracht der heutigen technischen Vielfalt wie Airbag, ASR, ABS etcetera natürlich nicht mithalten.

## Wirtschaftlichkeit

Die Unterhaltskosten halten sich in meinem Fall wegen des nachgerüsteten Katalysators und einer entsprechenden „Classic-Car“-Versicherung noch im realen Rahmen. Auf den Verbrauch kann man durch entsprechende Fahrweise ebenfalls einen erheblichen Einfluss nehmen. Wer es

mit dem Gasfuß nicht übertreibt, erreicht auch bei verhältnismäßig zügiger Fahrweise Verbrauchswerte um die zehn Liter. Bei regelmäßiger Nutzung der Höchstgeschwindigkeit werden es auch mal 15 Liter Super Plus bleifrei. Man darf jedoch nicht vergessen, dass man sich mit einer über 20 Jahre alten Sechszylinder-Limousine fortbewegt und der Verbrauch bei damals vergleichbaren Fahrzeugen vom Schläge eines Mercedes 250 (Baujahr 1976 bis 1985 / 129 PS), BMW 520 (Baujahr 1977 bis 1981 / 122 PS) oder Ford Granada 2,8 (Baujahr 1977 bis 1985 / 135 PS) auch nicht niedriger war. Die Verwendung von besonderen Treibstoffen (zum Beispiel „Shell V-Power“) lohnt sich nicht. Dieser hat bestenfalls geringe positive Einflüsse auf Verbrauch und Elastizität. Diese positiven Einflüsse stehen jedoch in keinem Verhältnis zu dem erheblichen Mehrpreis. Die Inspektionsintervalle aus heutiger Sicht zu kurz: Jahresinspektion beziehungsweise alle 10.000

Kilometer). Aufgrund der ausgereiften und relativ simplen Technik sind immense Kosten aber nicht zu befürchten. Vieles kann sogar in Eigenregie durchgeführt werden.

## Fazit

Der Commodore C eignet sich insgesamt gut als Langstreckenfahrzeug für vier bis fünf Personen bei mittleren Reisegeschwindigkeiten. Er ist zweifellos das richtige Auto für alle Opel-Liebhaber, die sich im Rekord E mehr Motorleistung wünschen, auf den Federungskomfort des Senator A jedoch verzichten können. Bei einigermaßen vernünftiger Fahrweise und regelmäßiger Wartung hat man auch heute mit dem Commodore C eine Menge Fahrspaß. In Anbetracht der recht geringen Produktionszahlen besteht zu dem die Chance, später einen relativ seltenen Alltagsoldtimer zu besitzen.  
*Frank Gehlen \*2720*

## Technische Daten des Testfahrzeugs

Farbe:	Aquamarinblau metallic
Kennzeichen:	NE-BJ 1981
Erstzulassung:	28.09.1981
Motor:	2,5 E / 6 Zylinder Reihe
Hubraum:	2.461 ccm
Leistung:	96 KW / 130 PS bei 5.600 U/min
Drehmoment:	185 Nm bei 4.600 U/min
Länge / Höhe / Breite:	4.705 / 1.410 / 1.722 mm
Zulässige Anhängelast:	630 / 1.600 kg (ungebremst / gebremst)
Bereifung:	195 / 70 HR 14
Sonderausstattung:	Zentralverriegelung, Scheibenantenne, Drehzahlmesser, rechter Außenspiegel von innen einstellbar, G-Kat (nachgerüstet)
Besitzer:	Frank Gehlen *2720