

# Opel Commodore – Exklusivität zum kleinen Preis

Bericht: Dr. Gerd Hochberg

Bilder: Opel Archiv

© Creative Commons Lizenzvereinbarung für Opel-Pressebilder und historisches Opel-Archivmaterial



Dr. Gerd Hochberg



Neues Mitglied: 14 Jahre bei Opel – Mercedes Oldtimer 5 Jahre gefahren – Selbständiger Unternehmensberater – geschieden 2 Töchter – seit 1999 in Bodenheim wohnhaft - möchte sich einen Traum erfüllen mit einem BMW 7er aus 1994/1995 – aus Überzeugung wieder in den ADAC eingetreten

Der Opel Commodore B, einst ein Gebrauchswagen, hat sich längst zu einem wertvollen und seltenen Oldtimer entwickelt. Sein geschmeidiger Reihensechszylinder macht das Fahren zu einem Genuss.



In der heutigen Welt der neuen Autos kann man manchmal Wehmut verspüren. Überall Downsizing, wenig Hubraum und Dreizylinder sogar schon in der Mittelklasse. Sechszylinder werden zum Luxusgut, und Marken wie Opel bieten sie gar nicht mehr an. Einst gab es sie im Insignia OPC. Das entsprechende zivile Topmodell, der 2,8-Liter, wurde längst durch einen Vierzylinder ersetzt. Dabei laufen Sechszylinder einfach geschmeidiger und weicher. Auch heute noch. Und Reihensechszylinder noch ruhiger als ein V6. Dieser heute nur noch bei BMW dargebotene Laufkultur-Höhepunkt war früher fast gang und gäbe.

Auch Opel waren Sechszylinder-Reihenmotoren nicht fremd – übrigens bis weit in die neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts mit dem Omega. In den Siebzigern sowieso nicht, als ein Commodore B noch für den großen Auftritt sorgte. Da war die Marke noch oberklassetauglich mit einem Diplomat samt V8-Triebwerk an der Spitze. Der Commodore B wurde in einer Zeit (1972) vorgestellt, da Sechszylinder trotz heraufgezogener Ölkrise noch etwas bedeuteten und sich die Hersteller noch ohne Reue getraut haben, ihn als erstrebenswert zu verkaufen.



Ähnlich wie Renault mit der Doppelbaureihe R20/30 war auch Opels gehobene Mittelklasse

Rekord/Commodore als doppelte Modellbaureihe ausgeführt. Für die Basis, den Rekord, gab es ausschließlich Vierzylinder mit maximal zwei Litern Hubraum und 74 kW/100 PS, während die feinere Fortbewegung mit den Commodore-Varianten bewerkstelligt wurde. Hier arbeiteten ausschließlich sechs Töpfe unter der Motorhaube – es gab wahlweise 2,5 oder 2,8 Liter Hubraum.

Die je nach Version mit einem Vergaser, deren zwei oder einer Einspritzanlage versehenen Triebwerke sind nach dem so genannten CIH-Prinzip (Camshaft in Head) aufgebaut, das heißt, die Nockenwelle befindet sich im Zylinderkopf und wird per Kipphobel betätigt. Damit soll der Motor zumindest theoretisch drehfreudig werden, schließlich sind die Wege zwischen dem Ventil und dessen Antrieb im Vergleich zu denen beim damals ebenso üblichen Stoßstangen-Prinzip kurz, und die Anzahl der bewegten Teile hält sich in Grenzen.

Es ist nicht nur die Drehfreude bei einem 85 kW/115 PS starken Basis-Commodore, sondern auch dessen überragende Laufruhe, die diesen Motor so besonders machen. Obwohl der Zweieinhälbler einen Vergaser besitzt, der es mit der Präzision bei der Kraftstoffzuteilung nicht so genau nimmt, kann er in dieser Disziplin auch Fahrzeuge aus der Jetzt-Zeit das Wasser reichen.

Wären da nicht diese anachronistischen Leistungswerte. Bei 115 PS unter der Haube würde ein heutiger Businessklasse-Kunde ganz schön verdutzt aus der Wäsche schauen. Bei 1,2 Tonnen Gesamtgewicht ist doch eher Gemächlichkeit angesagt.



Der neue Commodore.  
Eines Tages wird er ein  
Stück Automobilgeschichte sein.

Nur die besten Wagen werden dann zu den „Klassikern“ gezählt. Wagen der Spitzenklasse, bestechend in Form und Technik. Harmonisch aus einem Guss, mit unverwechselbarem Charakter.

Solch ein zeitlos-schöner Wagen ist der neue Commodore. Er wurde für Ihre hohen Ansprüche gebaut. Seine klassische europäische Linienführung bringt sportlich, elegant und paßt in ihrer Dynamik zum leistungsfesten Sechszylinder.

Wenn Ihnen der Commodore mit der Kraft seiner 115 PS nicht genügt, der Commodore GS mit 130 PS ist noch temperamentsvoller. Aber

noch wichtiger als die Motorleistung ist die Sicherheit, mit der diese Kraft beherrscht wird.

**Sicheres Fahrverhalten**

Dafür sorgt in erster Linie das Tri-Stabil-Fahrwerk. Spezialisten unter den Opel-Ingenieuren haben es den Fahrleistungen des Commodore angepaßt. Das hervorragende Gesamtfahrverhalten ist das Ergebnis jahrelanger Erfahrung in Verbindung mit den Erkenntnissen modernster Opel-Forschung.

Steigen Sie ein! Im Commodore umgibt Sie exklusive Clubatmosphäre. Sie spüren sofort den geliegten Charakter mit sportlicher Note.

Weicher Teppichboden, erlebene Polsterausstattung mit strapazierfähigem Cordbezug, Liegesitze, Sportschaltung, Überall funktioneller Komfort in erstklassiger Verarbeitungsqualität.

**Ein gepflegter Gesamteindruck**

Im neuen Stil die übersichtliche Instrumententafel. Gut ablesbare Rundinstrumente, perfekt angeordnete Bedienelemente, griffigstes Sicherheitsheftband. Harmonisch läßt sich die elegante, praktische Mittelkonsole ein für Schalthebel, Zigarettenanzünder und Aschenbecher. Das Commodore-Programm:

vielen Modellen mit individuellem Luxus gleich ab Werk: Commodore oder Commodore GS, Coupé oder 4-türige Limousine.

Als verwöhnter sportlicher Autofahrer wissen Sie natürlich auch die Vorteile der Opel-Dreigang-Vollautomatik zu schätzen. Sie brauchen nicht mehr zu verzögern.

Den erklassigen Service, den Sie gewohnt sind, bietet Ihnen der Opel-EUROSERVICE mit seinen mehr als 6.500 Kundendienstbetrieben. Commodore – ab DM 12.890,- a.W.

Opel Commodore. Ein solcher Wagen kommt nicht jedes Jahr.



Opel Commodore 2,5 S - Technische Daten:

Länge: 4,61 Meter

Breite: 1,73 Meter

Höhe: 1,42 Meter

Radstand: 2,67 Meter

Motor: 2,5-l-Reihensechszylinder-Ottomotor mit Zenith-Register-Fallstromvergaser, 85 kW/115 PS

Maximales Drehmoment: 176 Nm bei 4.000 U/min

Beschleunigung: 0 - 100 km/h: 13,0 Sek.

Vmax: 175 km/h

Ehemaliger Neupreis (1976): ab 17.270 DM

Wirft man einen Blick in eine alte Commodore-Preisliste, findet sich der Punkt „Servolenkung“ unter der Serienausstattung, was in den Siebzigern gemeinhin keineswegs normal war. Im Vergleich zu heute oder zu typischen amerikanischen Servolenkungen musste man kräftig an dem großen Lenkrad kurbeln, um die hinterradgetriebene Limousine zu rangieren. Während der Fahrt geht dann alles recht locker – das luxuriöse Gefährt bleibt aber ein Cruiser. Der Starrachser mag keine engen Kurven und liebt eher die lange Gerade. Allein die GSE-Varianten sollten dynamischer daherkommen und warteten serienmäßig mit einem „Frontspoiler“ auf.

Beim GS musste man 162 Mark zahlen – D-Mark. Wenn man heute einen Commodore B mit schwarz lackierter Motorhaube sieht: Das muss keineswegs ein nachträglicher Eingriff sein – für 95 Mark hat der Hersteller den vorderen Deckel entsprechend lackiert. Gegen 610 Mark Aufpreis wurden die großen Rüsselsheimer mit einer Differenzialsperre ausgerüstet, die Opel-Ingenieure hegten offenbar durchaus querdynamische Pläne mit ihrem Sechszylinder. Daher hatte das Topmodell vorsorglich auch

an der Hinterachse Bremsscheiben, während die Basis hier mit Trommeln Vorlieb nehmen muss.

Für 127 Mark gab es einen beheizbaren Fahrersitz, damals wohl eher eine ungewöhnliche Option. Richtig geschmeidig beim Commodore ist die Wandlerautomatik mit drei Fahrstufen. Die sorgt zwar nicht unbedingt für bessere Fahrleistungen, doch man kauft ihn aus heutiger Sicht ohnehin nicht wegen der Performance.

Es gibt in den einschlägigen Internet-Börsen zwar schon ein paar versprengte Commodore B, aber sie sind grundsätzlich rar geworden. Und wer ein gutes Exemplar ergattern will, sollte sich in den Kreisen der Clubs und Fans umhören. Gute Coupés gehen gut und gerne für jenseits der 15.000 Euro über den Ladentisch.