

Test Opel Senator 3.0i



Der neue Opel Senator 3.0i in standesgemäßer Umgebung – vor dem Hamburger Rathaus. Hier haben die Senatoren der Hansestadt ihren Amtssitz

Technisch Klasse – endlich etwas für die Oberklasse?

Kapitän, Admiral, Diplomat hießen seine wenig erfolgreichen Vorgänger. Mit dem neuen Senator will sich Opel endlich auch in der Oberklasse etablieren. Der Senator 3.0i im **Auto Bild-Test**.

Ein Opa-Auto“, so begrüßte mich meine Freundin, als ich zum ersten Mal mit dem neuen Opel Senator vorfuhr. „Wieso denn das? Der sieht doch schnittig aus, hat ein modernes Fahrwerk, einen starken Motor und überhaupt – immer diese Vorurteile“, wagte ich Widerspruch. Überzeugen konnte ich sie durch diese technischen Argumente natürlich nicht. Der Streit mußte bei einem Lokaltermin im Senator weitergeführt werden.

Sie stieg ein und triumphierte – alles ein bißchen bieder. Der gesamte Innenraum ist mit Velours verkleidet. Und die Instrumente (sie stammen aus dem Omega) lassen sich zwar vorbildlich ablesen, wirken aber alles andere als pfiffig. Der weiche, genarbte Kunststoffüberzug des Armaturenbretts ist wohl auch Geschmackssache. Wenigstens die Sitze entsprachen ihrem Geschmack. „Toll – da hat man ja sogar zwei einstellbare Rückenstützen.“

Auf dem Fahrersitz kann ich es mir richtig bequem machen. Eine passende Sitzposition ist schnell gefun-

den. Sitz und Lenkrad lassen sich in der Höhe verstellen. Selbst die Sicherheitsgurte können der Statur der Passagiere – auch im Fond – angepaßt werden. Übrigens: Platz ist im Senator reichlich. Vorne, hinten und im Kofferraum. Und legt man die Rücksitze um, paßt sogar eine Leiter der Länge nach hinein.

Motor an – und nichts wie los. Jetzt kann der Senator zeigen, was in ihm steckt. Sechs Zylinder, drei Liter Hubraum, 177 PS – das sind schon recht eindrucksvolle Werte. Beim Beschleunigen werden wir sanft, aber nachdrücklich in die Polster gedrückt (0 bis 100 km/h in 8,8 Sekunden). Dabei muß ich aber fleißig im exakten Fünfganggetriebe rühren. Denn unter 4000 Touren wirkt der Motor etwas schlapp. „Siehst du – die Maschine hat eine Charakteristik wie ein Sportwagen“, sag' ich meiner Freundin. Er ist auch schnell wie ein Sportwagen (nur viel leiser). Auf der Autobahn pendelt der Tachozeiger bei 225 km/h. Gestoppt sind das echte 218 km/h! Nicht schlecht – und gar nicht opahaft.

Doch so schnell sind weibliche Vorurteile nicht abzuschütteln. „Der fährt doch wie ein Opa-Auto. Er schaukelt auf Wellen so komisch.“ Das Fahrwerk hat er zwar vom Omega geerbt. Aber hier ist es weicher abgestimmt, damit der Senator noch komfortabler abrollt. Das tut er auch. Besonders auf Kopfsteinpflaster, Autobahnquerfugen und Kanaldeckeln ist die Verbesserung deutlich spürbar. Dafür schaukelt er aber auf langen Wellen ein wenig – der Sena-

tor ist nun mal das Flaggschiff der Opel-Flotte.

Trotz der komfortablen Abstimmung: So sicher wie der Senator liegt kaum ein Konkurrent in flott gefahrenen Kurven. Im Grenzbereich bricht er zwar mit dem Heck aus – bleibt aber immer gut kontrollierbar. Meine Freundin muß sich ein wenig im Sitz festhalten. Denn die Seitenführung ist natürlich nicht so gut wie in einem Schalensitz.

Doch die Rutschpartie hat auch ihr Gutes. Sie lenkt langsam ein: „Na ja – nicht schlecht.“ Ein zufriedenes Lächeln kann ich mir nicht verkneifen. „Du mußt aber zugeben, daß der Omega 3000 schneller um die Ecken fährt“, meldet sich meine Beifahrerin wieder. Zu früh gefreut. Sicher hat sie da recht – aber dieses Auto wird ja auch für eine andere Kundschaft gebaut. Die Konkurrenten des Senator heißen Mercedes 300 E und Audi 100/200. Und so sportlich wie diese ist er allemal.

Und eine technische Feinheit des Senator besitzt der Omega 3000 nicht. Die Servotronic-Lenkung von ZF (Zahnradfabrik Friedrichshafen). Sie ist schon aus der BMW-7er-Reihe bekannt und sorgt dafür, daß die Lenkung im Stand leicht geht, bei zunehmendem Tempo straffer wird. Im Opel Senator stört allerdings, daß sie bei hohem Tempo etwas schwammig wirkt. Ein ZF-Techniker: „Im Senator ist sie komfortabler abgestimmt als im BMW. Außerdem haben die Autos unterschiedliche Vorderachsen. Das beeinflußt das Lenkgefühl auch.“

„Und was halten Madame jetzt vom neuen Senator?“ frage ich, wieder zu Hause angekommen. „Na ja – doch kein Opa-Auto. Aber der Omega 3000 ist sportlicher.“ Okay – aber besser ist er nicht!

Der Senator ist mit Sicherheit das beste Auto, das Opel je gebaut hat. Und ab September kann man ihn auch kaufen. Für 44 700 Mark.

Andreas Borchmann



Auf welliger Straße polterte die Senator-Vorderachse. Die Werkstatt konnte keinen Fehler finden. Ein früher gefahrener Senator hatte dieses Poltern nicht



Die Zahlen am Regelknopf der Heizung erleichtern die genaue Einstellung der Temperatur



Die Instrumente und das Lenkrad sind aus dem Opel Omega bekannt. Neu gestaltet: die Mittelkonsole



Der Kofferraum des Senator offeriert viel Platz. Die Rücksitzbank läßt sich in drei Teilen umlegen

TEST-ZEUGNIS

Schalung:	Präzise Führung, kurze Wege. Abstimmung paßt gut zum Motor. Sehr gute Rückwärtsgangsperrle.	2
Lenkung:	Im Stand angenehm leichtgängig. Bei langsamer Fahrt präzise, bei hohem Tempo wenig Straßenkontakt.	3
Bremsen:	ABS serienmäßig. Packen kräftig zu, niedrige Pedalkräfte, gute Dosierbarkeit. Hohe Standfestigkeit.	1
Fahrleistung:	Sehr hohe Endgeschwindigkeit, gute Beschleunigungswerte. Die Elastizität ist nur durchschnittlich.	2
Fahrwerk:	Die Fahrwerksabstimmung ist komfortabel, aber nicht zu weich. Hervorragendes Fahrverhalten. Verzeiht Fahrfehler.	2
Karosserie:	Viel Platz vorne und hinten. Die Verarbeitung ist schon überraschend gut, recht übersichtlich.	1
Motor:	Bei niedrigen und hohen Drehzahlen sehr laufruhig und leise. Etwas schlapp bei niedrigen Touren.	3
Verbrauch:	12 Liter/100 km sind für eine geräumige, schwere Limousine nicht zuviel.	2
Kofferraum:	Sehr groß. Schluckt das gesamte Urlaubsgepäck der Familie. Sehr gut: die umlegbare Rücksitzbank.	1
Reichweite:	Mit dem 75-Liter-Tank sind bei sparsamer Fahrweise 600 Kilometer und mehr möglich.	2
Kosten:	Der Ausstattung angemessener Preis. Hohe Versicherungskosten und vermutlich hoher Wertverlust.	3
Gesamturteil:	Der neue Senator ist ein sehr gutes Auto. Von der Technik her wird er den Ansprüchen der Oberklasse gerecht.	

Technische Daten

OPEL SENATOR 3.0i	Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine seitl. im Zylinderkopf lieg. Nockenwelle, Hubraum 2969 ccm, Bohrung x Hub 95 x 69,8 mm, Verdicht. 9,4:1, 130 kW (177 PS) bei 5600/min, max. Drehm. 240 Nm bei 4400/min, Benzineinspr., Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhäng., vorne McPherson-Federbeine, Stabi, hinten Dreieckschrauglenker, Schraubenfedern, Stabi, Scheibenbremsen, Reifen 205/65 R 15 V, Kofferraum 530 Liter, Tank 75 Liter.
--------------------------	---

Testwerte

Höchstgeschw.	218 km/h
0-100 km/h	8,8 Sekunden
60-100 km/h (1)	11,6/14,3 Sek.
Testverbrauch	12,0 l/100 km Super
Gewicht	1414 Kilogramm
Zuladung	550 Kilogramm
Anhängelast (2)	1700 Kilogramm
Innengeräusch (3)	66 dB (A)
Steuer	626 Mark
Versicherung	1519,40 Mark
Inspektionskosten	noch nicht bekannt
Grundpreis	ca. 44 700 Mark

1 Beschleunigung im 4. Gang, 2 Anhängelast gebremst, 3 bei 100 km/h im 4. Gang.