

# Führungskraft



Power-Paket: Unter der Haube steckt der drehmomentstärkste Vierliter-Saugmotor der Welt

*Der neue Irmscher Senator 4.0i 24V, in enger Zusammenarbeit mit Opel entwickelt, ist eine exquisite Mischung aus Leistung und Luxus. Wolfgang Bernhardt und Wolfgang Drehsen (Fotos) stellen das Schmuckstück vor*



**G**ünther Irmischer blickte auf seine Stoppuhr und lächelte. Exakt neun Minuten und dreißig Sekunden zeigte das Chronometer an, als der Senator an ihm vorbeihuschte. Diese Sollzeit hatte der schwäbische Spezialist für exklusive Auto-Technik seinen Testfahrern als Maß, an das sie sich strengstens halten sollten, für eine Runde auf der verkürzten Nordschleife des Nürburgrings vorgegeben.

Alles klappte denn auch wie am Schnürchen, bis ein junger Mann, der an diesem schönen Sommertag 1989 als schneller Tourist auf dem Eifelkurs unterwegs war, seinen Wagen vor der Irmischer-Truppe anhielt, ausstieg und freundlich fragte: „Ist mit Ihrem Auto was nicht in Ordnung? Das steht da vorne vor der letzten Kurve, der Fahrer daneben, vielleicht ist was kaputt?“

Doch bevor dem aufmerksamen Mann eine Antwort zuteil wurde, tauchte das scheinbar defekte Auto plötzlich auf, rauschte vorbei, und wieder zeigte die Uhr exakt neun Minuten, dreißig Sekunden. „Na warte“, meinte Günther Irmischer, wobei Beobachter zu hören glaubten, daß diese Worte mehr schmunzelnd als drohend geklungen hätten.

Was war passiert? Markus Oestreich, Opel-Werksfahrer in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft und an diesem Tag für den Mann aus Remshalden als Testfahrer unterwegs, wollte einfach mal wissen, wie schnell's denn geht, wenn's schnell geht. Das Objekt der Begierde war nämlich ein ganz spezieller Senator. Unter seiner Haube schlug ein auf vier Liter Hubraum vergrößerter Opel 24V-Sechszylinder mit strammen 272 PS (200 kW). Und so hatte Rennprofi Oestreich eine Runde am Limit hingebrettelt, war in Anbetracht der Strenge von Meister Irmischer unterwegs eine Minute stehengeblieben um dann, wie befohlen, nach 9.30 Minuten wieder Start- und Ziel-Linie zu überfahren. Nach einem Verweis und der Frage, wie der Vierliter denn am Limit so ginge (Oestreich: „teuflisch“), konnte das restliche Testprogramm wie geplant abgewickelt werden.

Insgesamt waren das 10 000 harte Kilometer nonstop durch die „grüne Hölle“. Diese Strecke auf dem Eifelkurs, so wissen Test-Ingenieure, entspricht 100 000 Kilometer normaler Alltagsbelastung. Erst nach diesem Streß-Programm, weiteren Probefahrten durch ganz



**Heck-Zweck: Ein dezenter Spoiler sorgt für den nötigen Abtrieb**

Europa und ausgiebigen Tests auf dem Motorprüfstand erhielt das Objekt „4.0i“ grünes Licht aus dem Technischen Entwicklungszentrum von Opel.

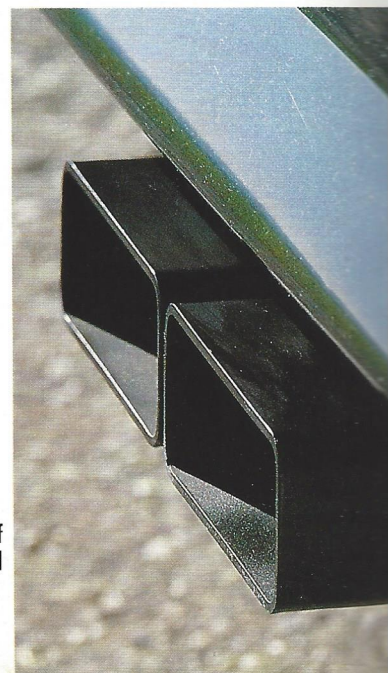
Herausgekommen ist ein ungewöhnliches Automobil, „eine Luxus-Limousine mit hohem sportlichem Anspruch“, wie Günther Irmischer die Neuheit charakterisiert. Entstanden in enger Zusammenarbeit mit der Adam Opel AG, braucht der Irmischer Senator 4.0i 24V weder den Vergleich mit hochkarätigen Sportwagen noch mit Limousinen der internationalen Top-Klasse zu scheuen.

Beeindruckender vielleicht noch als die PS-Leistung ist die Durchzugskraft: Schon kurz über Leerlaufdrehzahl legt das Kraftpa-

ket vehement los. Bereits bei 1600 Umdrehungen schaufeln die Kolben 320 Nm an die Kurbelwelle, und mindestens diese Kraft steht bis zur Höchstdrehzahl stets zur Verfügung.

Es kommt aber noch besser: Mit einem maximalen Drehmoment von 395 Nm bei 3300/min ist dieser Opel-Sechszylinder der drehmomentstärkste Serien-Vierliter-Saugmotor der Welt.

In der Fahrpraxis heißt das: Leistung satt in allen Lebenslagen. Und diese Charakteristik führt fast zwangsläufig zu einer Fahrweise, die nicht von Hektik und Drehzahlorgien, sondern vom zügigen Da-



**Rohr-Kost: Doppelrohr-Auspuff sorgt für den passenden Sound**



hingleiten geprägt ist. Wer etwa im fünften Gang mit 130 km/h über die Autobahn schnurrt und beschleunigen will, der braucht nicht zurückzuschalten, sondern senkt ein wenig seinen rechten Fuß, und schon geht's wie am Gummiband gezogen dahin.

Basis dieses feinen Ottomotors ist der 3.0i 24V, der im „normalen“ Senator und Omega 3000 unter der Haube steckt und schon dort kein langweiliger Wegbegleiter ist. Nach der Ingenieurs-Weisheit „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, außer durch Hubraum“, wird der Sechszylinder um 1014 auf nunmehr 3983 Kubikzentimeter vergrößert. Dazu pflanzt man dem Motor eine neue Kurbelwelle mit stärker dimensionierten Kurbelwangen und Gegengewichten ein, die bei sonst gleichen Abmessungen von Kurbelgehäuse und Lagern einen Hub von 88 Millimeter (Senator 3.0i: 69,8) ermöglicht. Um eine Bohrung von 98 Millimeter (Senator 3.0i: 95) zu erreichen, werden Zylinderblöcke mit größeren Zylindern und modifiziertem Wassermantel gegossen.

**D**ie Bearbeitung erfolgt im übrigen bis auf die Zylinder-Bohrung auf der Produktionslinie von Opel in Rüsselsheim. Bei Irmischer in Remshalden wird dann der Brennraum des serienmäßigen Zylinderkopfs durch Kopierfräsen an die vergrößerte Zylinderbohrung angepaßt. Der Hubraum-Zuwachs plus das von Opel für den

3.0i 24V entwickelte Dual-Ram-Ansaugsystem ergänzen sich glänzend und zeichnen zusammen für den guten Drehmomentverlauf verantwortlich.

Der Dual-Ram-Trick: Eine Klappe im Luftverteiler, die vom Steuergerät der Bosch-Motronic geschaltet wird, erlaubt die Nutzung zweier unterschiedlicher Aufladungseffekte. Bis zu einer Drehzahl von 4000/min läuft der Sechszylinder quasi als doppelter Dreizylinder mit zwei getrennten und speziell abgestimmten Resonanz-Rohrsystemen. Da ein Dreizylinder niedertourig mehr Drehmoment entfaltet als ein Sechszylinder, ermöglicht diese Betriebsart schon im unteren Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment. Über 4000/min, wenn sechs Zylinder kräftiger zur Sache gehen als drei, öffnet die Verbindungsklappe im Ansaugsystem, der Motor läuft folglich als Sechszylinder mit Schwingrohraufladung.

Neben Dual-Ram und mehr Hubraum tragen auch noch schärfere Steuerzeiten der zwei oberliegenden Nockenwellen zum Leistungszuwachs bei. Die Einlaßventile, zwei pro Zylinder, öffnen im Irmischer Senator 14 Grad vor OT (Senator 3.0i: 29 Grad) und schließen 68 Grad (93 Grad) nach UT, bei den Auslaßventilen heißen die Zahlen 54 Grad (77 Grad) vor UT und 28 Grad (45 Grad) nach OT. Die Bosch Motronic vom Typ M1.5 wurde natürlich den geänderten Aufgaben angepaßt. Und natürlich sitzen im Auspuff-System zwei gere-



Leistungs-Bilanz: 272 PS sorgen für ordentlich Vortrieb

Rad-Schlag: Leichtmetallräder und 225er-Reifen sorgen für festen Halt

gelte Metallträger-Katalysatoren für die Abgasreinigung.

Alle Leistungsdaten in Fahrdaten übersetzt ergeben ein eindrucksvolles Bild: Die theoretisch mögliche Höchstgeschwindigkeit beträgt 256 km/h, und die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird, wenn's denn wirklich sein soll, in 5,8 Sekunden erledigt. Die Elastizität ist nicht weniger imposant. Im vierten Gang zum Beispiel beschleunigt der Senator 4.0i 24V innerhalb von 4,6 Sekunden von 40 auf 100 km/h, der Zwischenspur von 80 auf 120 km/h im fünften Gang vollzieht sich in 8,7 Sekunden. Trotz dieser Leistungsausbeute braucht der Vierliter nur 11,3 Liter Super bleifrei auf 100 Kilometer (Drittmix).

**U**nd trotz dieser imposanten Zahlen muß das Fahrwerk des Serien-Senators keine radikalen Eingriffe über sich ergehen lassen, eine ambulante Behandlung genügt. Denn bereits im Serien-Senator mit 204 PS ist die Beinarbeit auf eine mögliche Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h abgestimmt. So bewies auch der 10 000-Kilometer-Nonstop-Test auf dem Nürburgring, daß Bremsanlage und DSA-Fahrwerk mit der neuen Multilink-Hinterachse die gestiegene Leistung problemlos beherrschen.

Einzig Veränderungen deshalb: Die Gasdruck-Stoßdämpfer sind straffer abgestimmt und die um 15 Millimeter verkürzten Federn zeigen einen progressiveren Charakter. Diese Auslegung sorgt einerseits bei geruhvoller Fahrt für einen sehr guten Komfort und ermöglicht andererseits durch die zunehmende „Verhärtung“ hohe Kurvengeschwindigkeiten und höchste Fahrstabilität.

Optisch tritt der Senator 4.0i 24V äußerst dezent auf. Vom Dreiliter-Schwestermodell unterscheidet er sich durch einen flacheren, schwarz lackierten Kühlergrill, aerodynamische Front- und Heckverkleidungen, zwei große rechteckige Auspuffrohre und Leichtmetallräder (7½ Jx16) mit Reifen der Dimension 225/55 R16 Z.

Die Beschreibung des Passagierraums geht schneller vonstatten, wenn man jene Extras erwähnt, die nicht zur Serie gehören: Da bleiben nämlich nur noch Telefon, Bordbar, Telefax- und PC-Anschluß. Alles andere, aber auch wirklich alles andere, was das Reisen reisenwert macht, ist drin. Eine kleine Auswahl gefällig: Klimaanlage, elektrisch verstell-

**Schnell-Läufer: Zügiger fahren mit vier Liter Hubraum**



**Wohn-Kultur: Schöner fahren in Leder-besetzten Sportsitzen**



**Tief-Stapler: Sportlicher fahren mit tiefergelegtem Fahrwerk**



Memory-Schaltung) und beheizbare Recaro-Sportsitze mit kombiniertem Wasserbüffel-Leder-/Stoffbezug, feines Wurzelholz an Armaturen- und Türverkleidungen, eine Hifi-Anlage, elektrisches Schiebedach und elektrische Fensterheber, Scheinwerfer-Reinigungsanlage und und und. Für die Einnahme des kleinen Imbisses unterwegs sind in die Lehnen der Frontsitze Klappische eingelassen, natürlich auch aus Wurzelholz.

Ein solchermaßen ausgestattetes und motorisiertes Automobil hat seinen Preis, der freilich in Anbetracht ähnlicher Mobile anderer Marken durchaus im Rahmen bleibt: Rund 95 000 Mark soll der Irmscher Senator 4.0i 24V kosten. Die ersten Auslieferungen sind für Spätsommer geplant, Bestellungen nimmt aber heute schon jeder Opel-Händler entgegen.

Dieses Jahr will Günther Irmscher 600 der edlen Exemplare bauen, in den zwei Jahren darauf sollen weitere 2200 Stück hinzukommen. So ist auch von dieser Seite die Exklusivität gesichert. Gesichert ist nach Meinung von Günther Irmscher auch der Verkauf, „denn“, so glaubt der Mann aus dem Schwabenland, „es wird immer Leute mit höchstem Leistungsanspruch geben.“ □