



Opel Monza

Monza-lig

Autotest | Een Opel Senator is geen auto die wordt gekocht bij gebrek aan beter. Het is een auto die wordt gekocht om lange afstanden af te leggen in stijl en comfort. En dat bracht Opel op een idee: als de Senator wordt gekocht als luxeauto, kan het een stap verder gaan door diezelfde auto te verpakken als droomauto. Maak kennis met de Senator Coupe, ofwel de Opel Monza.

Dat de Monza een goed idee was, blijkt wel uit het feit dat het lijdend voorwerp van dit verslag de tweede generatie van de Monza betreft. Het model werd geïntroduceerd in 1978 en is vernieuwd in 1982. Het hier gereden exemplaar behoort tot de laatste die ooit van de lopende band zijn gerold.



De vernieuwde Monza is echt een product van de jaren '80 met hoekige vormen die dankzij welgekozen lijnen goed in balans zijn. Dat is knap, want de Monza en Senator zijn tot aan de B-stijl identiek. De vormgevers hadden dus zekere restricties, maar daar hebben ze keurig omheen weten te werken. Het

uiterlijk maakt duidelijk dat de Monza geen raceauto is, maar een luxeauto met sportief karakter. De hier gereden GSE is de meest sportieve uitvoering.

Ruimte

De Monza GSE heeft een diepe zit met kuipstoelen die zijn bekleed met een zachte stof. Met de voorstoel in de achterste stand kunnen zelfs lange bestuurders nauwelijks het koppelpedaal intrappen. De hoofdruimte is echter gering, waardoor de Monza is voorbehouden aan bestuurders tot ongeveer 1 meter 90 (afhankelijk van de verhouding boven-/onderlijf). De achterbank van de Opel Senator is functioneel, die in de Monza slechts decoratief. Volwassenen kunnen hier alleen in een ingedoken houding zitten, want de hoofd- en beenruimte is matig.



De bagageruimte is een geval apart. Opel wilde de achterraut laten meescharnieren voor een optimale toegang tot de kofferruimte en wilde geen dikke metalen rand. Dit vormt een wiebelig geheel dat met beleid geopend en gesloten moet worden om te voorkomen dat de achterraut barst.

Uitrusting

Het dashboard heeft een klassieke opzet en staat als een muur tussen de inzittenden en de motorruimte. Juist heel modern zijn de digitale klokken. Ze zien er fraai uit en zijn heel makkelijk af te lezen; wat de testredacteur betreft zelfs makkelijker dan analoge klokken. Bovenin de middentunnel is een klein LCD-display voor de boordcomputer te vinden. Hierop zijn zaken zoals het gemiddelde verbruik, de

gemiddelde snelheid en de resterende actieradius af te lezen. Onderin de middentunnel zit een handig rek voor cassettebandjes. Alhoewel de buitenspiegels heel klein zijn (goed voor de stroomlijn!), zijn ze toch elektrisch verstelbaar.

Rij eigenschappen

Zoals eerder aangegeven is de testauto een "GSE" en dus de sterkst gemotoriseerde variant van de Monza. Onder de grote motorkap is een 3.0 liter zescilinder injectie-motor te vinden die buiten veel beter hoorbaar is dan binnenin de auto. Buiten de Monza klinkt de motor groot en machtig. In de auto is het motorgeluid juist gesmoord. Het geluidsniveau is voldoende om de sensatie van snelheid te vergroten, maar zo bescheiden dat het lange ritten niet vermoeiend maakt.



De vijfbak laat zich makkelijk bedienen, alhoewel er gevaar op de loer ligt. De eerste versnelling en achterraut zitten naast elkaar zonder blokkade. Om de achterraut in te schakelen hoeft de pook niet ingedrukt of uitgetrokken te worden, dus wie te haastig schakelt kan per ongeluk achterraut in plaats van vooruit rijden. De krachtbron bouwt het vermogen geleidelijk op, zodat de bestuurder nooit wordt overrompeld door de 180 paardenkrachten. Er is altijd merkbaar veel reserve beschikbaar en op de snelweg is het toerental aangenaam laag.

Opel kiest niet de gebruikelijke V-vorm voor deze zescilinder, maar plaatst ze allemaal in lijn. Die lijn is in de lengterichting van de auto en dat heeft als

bijkomend voordeel dat de voorwielen ver kunnen worden ingedraaid. Voor een grote auto is de draaicirkel daarom verrassend klein. Echter, het stuurwiel is bijna komisch groot, waardoor toch heel veel stuuromwentelingen nodig zijn voor een scherpe bocht. Tenslotte is het onderstel merkbaar stugger dan dat van de standaarduitvoeringen, waarmee deze GSE een sportief karakter heeft.



Conclusie

Op basis van de Opel Sensator heeft Opel de Monza ontwikkeld. De Monza is geen sportwagen, maar wel een auto met een sportieve ondertoon. De meest sportieve uitvoering is de hier gereden GSE. Die zet de toon met een kuipstoelen en een digitaal dashboard. Een zescilinder motor en een stevig onderstel zorgen ervoor dat die sportieve aspiraties ook in prestaties omgezet kunnen worden. Net als de Senator leent de Monza zich voor het afleggen van lange afstanden in comfort. Dan is dit een Monza-lige auto! ■



Specificaties

Opel Monza

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

472 x 172 x 138 cm
267 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.935 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
350/750 l
205/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2969 cc
6/
180 pk @ 0 rpm
0 Nm @ 0 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

sec.
215 km/u

Verbruik stad
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

n.b.
n.b.
n.b.
n.b.

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 0,-
€ 0,-