
Friedrich Schröder/Sven Schröder

Opel Omega

Limousine und Caravan

Ottomotoren:

2,2-Liter 16V ECOTEC	106 kW/144 PS	ab 07/99
2,6-Liter V6 ECOTEC	132 kW/180 PS	ab 03/02
3,2-Liter V6 ECOTEC	160 kW/218 PS	ab 03/02

Dieselmotoren:

2,2-Liter DTI 16V ECOTEC	88 kW/120 PS	ab 07/00
2,5-Liter DTI 24V	110 kW/150 PS	ab 09/01

Inhaltsverzeichnis

Einführung

Ein Ratgeber stellt sich vor 6

Die Modellvorstellung

Der Opel Omega

Modelle, Motoren und Ausstattung 11

Abmessungen 16

Modellpflege 17

Die Ausrüstung

Arbeitsplatz – damit Sie richtig werkeln können .. 20

Ersatzteilkauf – damit Sie keinen Euro verschenken 21

Werkzeug – damit Sie autark sind 23

Spezialwerkzeug und Zubehör – damit Sie auf dem Laufenden sind 25

Profitipps für Hobbyschrauber – damit Sie keine Schraube überfordert 27

Tipps für den Werkstattbesuch – damit Sie keine Überraschungen erleben 29

Safety first – damit Sie alles im Griff haben 31

Arbeiten unter dem Auto – damit Sie Ihren Kopf schützen 33

Die Wagenpflege

Wartungs- und Reparaturarbeiten 35

Innenreinigung – so erhalten Sie innere Werte .. 36

Außenwäsche – so hat der Dreck keine Chance .. 38

Motorwäsche – so gehen Sie ans Werk 42

Schmierdienst – so bleibt alles in Bewegung 43

Lackpflege – so strahlt Ihr Omega bis ins hohe Alter 43

Scheibenwaschanlage – so blicken Sie durch 49

Scheibenwischer – so demontieren Sie die Wischerarme und den Wischermotor 50

Die Motoren

Wartungs- und Reparaturarbeiten – das können Sie sich zutrauen 59

Die Omega-Motoren 60

Motorbauteile und Motorentechnik – das sollten Sie grundsätzlich wissen 63

Kompressionsdruck messen – das verschafft

Einblick in die beweglichen Innereien 67

Antriebsriemen checken – das bewahrt Sie vor unverhofftem Frust 70

Das Schmiersystem

Wartungsarbeiten 73

Ölkreislauf, Ölfilter, Motoröl und Ölverbrauch 74

Das Kühlsystem

Wartungs- und Reparaturarbeiten 82

Kühlmittelkreislauf und Kühlsystem 83

Kühlmittel und Frostschutz 85

Luftfilter 91

Die Kraftstoffeinspritzung

Wartungs- und Reparaturarbeiten 93

Elektronisches Motormanagement und Benzineinspritzung 94

Dieseleinspritzanlage 103

Die Zündanlage

Wartungs- und Reparaturarbeiten 111

Elektronische Zündsysteme, 113

Zündspule und Zündkerzen 115

Zündmodul und Kabel 120

Vorglühanlage 121

Die Kraftstoffversorgung

Wartungs- und Reparaturarbeiten 126

Versorgungssystem 127

Kraftstoff 128

Tankbe-/entlüftung, Kraftstofffilter, Leitungen und Kraftstoffpumpe 129

Auspuffanlage und Abgasentgiftung 134

Die Kraftübertragung

Wartungsarbeiten 143

Kraftübertragungsprinzip 144

Kupplung und Kupplungsbauteile 145

Fünfgangschaltgetriebe 149

Elektronisch gesteuerte Vier-/Fünfgangautomatik 151

Achsantrieb und Antriebswellen 155

Das Fahrwerk

Wartungsarbeiten157
 Vorderachse und Hinterachse159
 Vorderachsgeometrie, Stoßdämpfer161
 Hydraulisch unterstützte Kugelmutter-
 Hydrolenkung163
 Spurstangenköpfe, Querlenker, Radlager163
 Reifen und Felgen165

Die Bremsanlage

Wartungs- und Reparaturarbeiten173
 Elektronische Bremskomponenten174
 Wichtige Bremsbegriffe176
 Bremsflüssigkeit, Bremskraftverstärker,
 Scheibenbremsbeläge, Bremssattel179
 Handbremse190

Die Fahrzeugelektrik

Wartungs- und Reparaturarbeiten194
 Batterie, Anlasser und Generator195
 Außenbeleuchtung – Scheinwerfer und Leuchten .211
 Signaleinrichtungen219
 Instrumente und Bedienungseinrichtungen220
 Stromkabel, Sicherungen und Relais224

Der Innenraum

Wartungs- und Reparaturarbeiten229
 Heizung, Lüftung, Gebläse und Klimaanlage231
 Schalter und Zündschlüssel236
 Radio239
 Türverkleidungen, Seitenscheibe und
 Fensterheber241
 Zentralverriegelung244

Die Karosserie

Wartungs- und Reparaturarbeiten247
 Tür, Außenspiegel und Motorhaube250
 Stoßfänger und Heckklappe254

Technische Daten

Motor, Schmiersystem, Kühlsystem, Kraftstoffanlage,
 Kraftübertragung, Karosserie, Fahrwerk, Räder, Len-
 kung, Bremsanlage, elektrische Anlage, Füllmengen,
 Gewichte, zulässige Achslasten, Fahrleistungen .257
 Diebstahlschutz, Sicherheit, Wartung, Garantie .262

Stichwortverzeichnis

Omega von A – Z262

**Störungs-
beistände**

Schnelle Hilfe - was tun bei Störungen?

Anlasser210	Heizung232	Thermostat88
Automatikgetriebe153	Kraftstoffeinspritzung98	Warnblink- und Blinkanlage .220
Batterie und Generator205	Kühlsystem89	Wischerblatt57
Bremsen192	Kupplung148	Zentralverriegelung246
Bremslicht219	Motor und Zündanlage120	Zündkerzen66
Diesel-Kraftstoffeinspritzung .109	Scheibenwischer58	Zylinderkopfdichtung72
Elektrische Fensterheber ...245	Schmiersystem81	

DER Opel Omega



Erste Klasse in der oberen Mittelklasse: Mit seinem Debüt im August 1986 verschob der Omega im Hause Opel die Akzente - weg vom Hosenträgerimage, hin zu progressiven technischen Lösungen. So zum Beispiel mit einem Computer berechneten S-DSA-Fahrwerk (Stability-Dynamic-Safety-Action), das die aktive Fahrsicherheit mit spurkorrigierenden Aufhängungselementen nachhaltig steigerte. Oder als einer der ersten Mittelklassler, der hierzulande seine Abgase per Dreiwege-Katalysator entgiftete. Dennoch, in der Zulassungsstatistik schaffte der letzte Omega weder als Limousine noch als Caravan den großen Durchbruch. 2003 endete die Produktion nach rund einer Million Einheiten. Es war ein 2,5 Liter Sechszylinder Common-Rail-Diesel mit 110 kW/150 PS.

Mit dem Opel Rekord beschleunigte dereinst die General Motors-Tochter Opel das deutsche Wirtschaftswunder. Ab August 1986 hieß Opels Mittelklasse dann Omega. Der Neue stellte mit elegantem Design, umweltverträglicher Antriebstechnik und einem hohen Maß an Fahrsicherheit das biedere Image seines Vorgängers sogleich in den Schatten – mehr noch, der Opel Omega war weiland in vielen Punkten seiner Zeit voraus. So zum Beispiel in puncto Abgasreinigung: Der Omega war das erste deutsche Auto, das Aufpreis frei mit Dreiwege-Katalysator lieferbar war. Zudem mobilisierten den Rekord-Nachfolger verbrauchsgünstige OHC-Triebwerke mit stabil verlaufender Drehmomentkurve. Und im Untergrund steigerte gar ein Computerberechnetes **S-DSA-Fahrwerk** (**Stability-Dynamic-Safety-Action**) mit spurkorrigierenden Aufhängungselementen nachhaltig die aktive Fahrsicherheit. Auf den ersten Blick sieht man es dem Omega zwar nicht an, doch seine im Windkanal geglättete Karosserie erreichte in der geschliffensten Variante immerhin einen c_w -Wert von 0,29.

Omega-Modellpflege – mit Augenmaß erledigt

Das reichte, um den Omega, mit Ausnahme leichter Modellpflegemaßnahmen, bis April 1994 zu vervielfältigen. Erst dann ging die zweite Generation an den Start. Sie knüpfte mehr oder weniger emotionslos an die technischen Vorgaben der Ahnen an. Ein aus interner GM-Sicht durchaus logischer Schritt, der Volumenmarkt hatte sich verschoben, und beim Omega ging's demzufolge längst nicht mehr um »Revolution oder gar Provokation«: GM-Designer führten ihren »Zeichenstift« bedächtig in die Gegenwart. Spontane Aha-Effekte blieben den Käufern verwehrt, auch kurzlebige Show-Styling war nicht die Welt des konventionellen Omega. Er steht, erst recht nach dem »Totalrecycling« im Oktober 1999, wieder eisern in der Tradition eines siebziger Jahre Werbeslogans – »Opel – der Zuverlässige« – freilich auf Hightech-Niveau.

Modelljahrgang 2001 – der Diesel wird Leistungsträger

Ein »Herzensbrecher« ist der Omega also längst nicht mehr, doch wer ihm einmal das Ja-Wort gab, blieb ihm treu und berichtete fortan überwiegend Gutes über den großen Opel. So hat sich der Omega im Laufe seiner Dienstjahre europaweit einen treuen Käuferkreis

gesichert und überzeugt nach wie vor mit seinem Gesamtkonzept. Außer den vier ECOTEC-Motoren, drei Benziner und ein Diesel, grummelt unter seiner Motorhaube seit September 2001 jetzt auch ein moderner Sechszylinder Common-Rail-Diesel mit 2,5 Liter Hubraum. Er beschleunigt den Opel in den »Club 200« – und das mit moderaten Ölrechnungen.

Die Basisversion des letzten Omega mobilisieren vier in Reihe stehende Zylinder mit 106 kW/144 PS aus 2,2 Liter Hubraum (16V, Z22 XE). Die nächste Stufe bringt's mit 2,6 Liter Hubraum, sechs Zylindern in V-Anordnung auf 132 kW/180 PS (24V, Y26 SE). Im V stehen auch die sechs Töpfe des 3,2 Liter Aggregats zueinander, sie liefern 160 kW/218 PS (24V, Y32 SE) im Getriebe ab.

Anders die beiden Selbstzünder: Sie lassen ihre Kolben in Reihe oszillieren. Der kleine Diesel (16V, Y22 DTH) liefert aus 2,2 Liter Hubraum zwangsbeatmet 88 kW/120 PS ab. Immerhin 30 PS weniger als der große Selbstzünder (24V, Y25 DT), der als 2,5 Liter Common-Rail DTI in seiner letzten Version 110 kW/150 PS mobilisiert. Beide Diesel »entgiften« ihre Abgase mit einer elektronisch gesteuerten Abgasrückführung und filtern sie zudem in einem Oxidationskatalysator.

Komfortabel und agil – das Fahrverhalten des Omega

Das aus dem Opel Senator an den Omega adaptierte DSA-Fahrwerk galt dem Mitbewerber als Messlatte für eigene Entwicklungen. Doch in konventioneller Ausführung, also ohne elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), rechtfertigt der Omega nach wie vor die Rolle des Altmeisters mit selbststabilisierenden Fahrwerkelementen. Er »bügelt« ausgesprochen komfortabel die meisten Fahrbahnbeläge, »frisst« die unterschiedlichsten Handlingkurse, »wieselt« durch Pylonen-



Hierzulande die zuletzt beliebteste Variante: Omega Caravan als 2,2 Liter 16V mit vier Zylindern 106 kW/144 PS.

gassen und überzeugt bei Bremsentests, gleichwie im Crashtest. Ab November 2001 rollten alle Sechszylinder Omega serienmäßig mit ESP vom Band. Das DSA-Fahrwerk heißt seither S-DSA, und ein weiteres Technik Kürzel schmückt die Großen: TC Plus, eine im Schub- und Zugbetrieb wirksame Traktionskontrolle.

Alternative zum Fünfgangschalthebel – Wahlhebel für elektronisch angesteuertes Automatikgetriebe

Serienmäßig legen sich die meisten Omega-Chauffeure die Gänge in einem manuellen Fünfganggetriebe zurecht. Sofern sie nicht ohnehin das 3,2-Liter Top-Modell bewegen, gibt's gegen Cash auch den Wahlhebel einer elektronisch gesteuerten Vierstufenautomatik und im großen Diesel gar den Komfort einer Fünfstufenautomatik.

Einerlei ob vier oder fünf Fahrstufen, beide Automaten bieten drei Fahrprogramme und zum entspannten Cruisen eine Wandlerüberbrückungskupplung. In der Fünfstufen-Automatik des 2,5 DTI 24V wirkt die Kupplung bis hinunter in die dritte Fahrstufe, sie kommuniziert mit dem Tachometer und Motormanagement. Generell entscheiden Omega-Automatikfahrer zwischen drei Fahrprogrammen: »Economy«, »Sport«, »Winter«. »Economy« steht für extrem weiche Schaltvorgänge, frühes Schalten und verbrauchsgünstige Fahrweise. Jede Fahrt beginnt übrigens im Economy-Programm. »Sport« bedeutet bessere Beschleunigung, der Motor dreht in allen Phasen höher aus. Im Winter-Programm geht's dann besonders sanft nach vorne: Die Automa-



Gut geführt und griffgünstig: Schalthebel im Omega-Fünfganggetriebe.



Gut abgestimmt: Die Schaltmodi beider Omega-Getriebeautomaten.

tik kommuniziert zum Beispiel mit der Traktionskontrolle und hindert die Antriebsräder auf glattem Untergrund daran, unmotiviert durchzudrehen. Damit das von vornherein möglichst nicht passiert, setzt sich der Omega dann auch mit der dritten Fahrstufe in Bewegung. »Winter« ist eine Option, die ausschließlich im Economy-Programm bis 50 km/h zu aktivieren ist und jenseits von 80 km/h automatisch erlischt.

Obwohl der Omega die Produktionsbänder mit einem »fairen« Ausstattungsumfang verließ, boten die zusätzlichen Ausstattungsoptionen noch ausreichend »Traumraum« und bei entsprechendem Euro-Vorrat auch beruhigend viel praktische Möglichkeiten. Speziell das Modell »Selection« orientiert sich da am Wesentlichen, »Edition« und »Executive« boten Fülle, und die lange Wunschausstattungsliste eröffnete Omega-Käufern letztlich den Spielraum, solide »Großserienware« als »Einzelstück« zu deklarieren.

Und für den Fall, dass verlockende Komplettangebote möglicherweise das momentane Kaufbudget hätten sprengen können oder in Kombination mit einer bestimmten Motorisierung bzw. Ausstattungsvariante die eine oder andere Option nicht lieferbar war, hatten und haben Do it yourselfer keinen Anlass daran zu zweifeln: Der Zubehörmarkt erfüllt die meisten Wünsche auch nachträglich – mitunter gar zu günstigeren Konditionen und in Erstausrüsterqualität. Wenn Sie bei einem Secondhand-Omega nun vor der Entscheidung stehen, das gut Stück zu vervollkommen, handeln Sie allerdings stets nach dem Motto »trau, schau, wem?«.

Bei den Sechszylindern ab 2001 serienmäßig an Bord – Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) und Traktionskontrolle (TC-Plus)

Und zwar ganz penibel, erst recht im Bereich elektronischer »Fahrdynamik-Komponenten«. Opel nennt sein elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP) und die Traktionskontrolle (TC-Plus). Ernsthaft Vergleichbares ist im Zubehörhandel zur nachträglichen Montage nicht zu bekommen. Wenn Sie also gesteigerten Wert auf hochwertige Fahrwerkssteuerelektronik legen, muss es ohnehin ein Sechszylinder und mindestens einer aus dem Modelljahr 2001 sein.

Denn ab November diesen Jahres lauerten auch im 2,5 DTI 24V die elektronischen Heinzelmännchen an den Rädern. Doch wir möchten noch einmal daran erinnern – das serienmäßige Omega-Fahrwerk gehörte zum Besten, was erwachsene Mittelklässler zu bieten hatten. Dennoch, aktiv eingreifende Fahrwerks-elektronik ist ein Pfund: ESP unterstützt den Fahrer in kritischen Fahrsituationen mit gezielten Fahrwerkeingriffen. Die Regelelektronik überprüft rund 150-mal pro Sekunde, ob das tatsächliche Fahrverhalten letztlich mit den Lenkbewegungen des Fahrers korrespondiert. Sollten da Differenzen jenseits der im Bordrechner »abgelegten Software« vorliegen, geben ESP-Sensoren einer stabilisierenden Steuerelektronik grünes Licht: Das Elektronikmodul »domestiziert« mit gezielten Bremseingriffen an einzelnen Rädern das Fahrwerk dann gezielt. In ganz kritischen Fällen drosselt ESP auch kurzfristig die Motorleistung und passt so zwangsläufig den Gasfuß an den Fahrzustand an.

Ein weiteres »elektronisches Heinzelmännchen«, die automatische Traktionskontrolle (TC-Plus), tritt überwiegend bei ungestümen Ampelstarts oder auf glatten Fahrbahnoberflächen auf den Plan: Sie bremst »durchdrehende« Vorderräder so lange ein, bis sie die Motorleistung wieder schlupffrei auf die Straße übertragen. Ab November 2001 ist TC-Plus bei allen Sechszylindern ab Werk mit von der Partie.

Auf einen Blick – das letzte Omega-Modellprogramm

Das Modellprogramm des Jahrgangs 2003 zielt exakt auf die Käuferwünsche ab, es berücksichtigt die unterschiedlichsten Aufgabenstellungen, schnörkellos und zielgerichtet. Hier die Modellübersicht:

- Omega Selection – die »Einstiegs-Variante«
- Omega Edition – die »Mehrwert-Variante«
- Omega Executive – die »Luxus-Variante«

Goodies wie Full-Size-Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags, Seitenaufprallschutz, Gurtstraffer und -stopper, S-DSA Fahrwerk, ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung, elektronische Wegfahrsperre, hydraulisch unterstützte Servolenkung mit Sicherheitslenksäule, höhenverstellbarer Fahrer- und Beifahrersitz mit einstellbarer Lendenwirbelstütze, geteilte, im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umlegbare Rücksitzlehne, mit patentierten Sitzbeschlägen im Caravan, Durchlademöglichkeit bei Limousine, ISO-Fix-Kindersitzbügel, aktive Kopfstützen (vorne), drei Kopfstützen (hinten), Gepäckraumabdeckung (Caravan), Klimatisierungsautomatik (AC), getrennte Temperaturregelung für Fahrer- und Beifahrerseite, Innenraum Staub- und Pollenfilter, Umluftschaltung, Drehzahlmesser, Quarzuhr, Triple Info Display (TID), Wärmeschutzverglasung, elektrisch beheiz- und verstellbare Außenspiegel, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung und Diebstahlsicherung, höheninstellbares 4-Speichen-Lederlenkrad, Fond-Luftauslassdüsen, Radio »CDR 2005«, Leichtmetallfelgen (7" x 16") – ab Modelljahr 2002 hat der Omega sie an Bord.

Omega Selection – die »Einstiegs-Variante«

Auch die »Einstiegs-Variante« gibt's wahlweise mit allen fünf Motoren. Der »kleinste« Antrieb leistet mit 2,2 Liter Hubraum 106 kW (144 PS). Zusätzlich 26 kW (36 PS), zwei Zylinder und 400 cm³ mehr Hubraum bietet dann die erste Leistungsstufe, gefolgt von der zweiten mit 3,2 Liter Hubraum und 160 kW (218 PS). Als Diesel mobilisiert der Omega in vier »Töpfen« dann mindestens 88 kW (120 PS) aus 2,2 Liter Hubraum. Darüber kommt der Sechszylinder mit 2,5 Liter Hubraum und 110 kW (150 PS). Das Erlebnis, die »Einstiegs-Variante« ausstattungsmäßig zu verfeinern, ist durchaus gegeben. Doch pragmatische Rechner sehen im »Selection« mit Beleuchtungspaket, Wurzelholzdekor, Luftqualitätssensor inklusive automatischer Umluftschaltung das Wesentliche bereits unter Dach und Fach.

Omega Edition – die »Mehrwert-Variante«

Was dem »Selection« recht, ist dem »Edition« ohnehin

billig: »Aufgesattelt« oder abweichend von der Selection-Ausstattung empfängt der »Edition« seine Mitfahrer gleichermaßen mit Luxus und sicherheitsrelevanten Zugaben. So zum Beispiel mit einem Bordcomputer inklusive Check-Control-System (CCS), einem Geschwindigkeitsregler, Regensensor einschließlich automatisch abblendendem Innenspiegel und automatischem Konsolenbeleuchtungsdimmer und last but not least mit zwei Sportsitzen inklusive ausziehbarer Oberschenkelauflagen. Das »Innenraumklima« beeinflussen Aluminium-Dekorblenden in den Türverkleidungen sowie im Mittelteil der Armaturentafel. Äußerlich machen Kenner den Omega Edition an zwei in den vorderen Stoßfängern integrierte Nebelleuchten und an dunkel getönten Rückleuchten aus.

Omega Executive – die »Luxus-Variante«

Wenn's denn unbedingt vier Zylinder im Omega Executive sein müssen, ist der kleine Diesel zwangsläufig erste Wahl – ansonsten beginnt's mit 2,6 Liter Hubraum und 132 kW/180 PS (Y26 SE). Im Übrigen schöpfen Executive-Käufer aus dem Vollen: Selbstverständlich empfängt sie die ohnehin schon behagliche Atmosphäre des »Edition«. Ihren Augen schmeicheln Aluminium-Applikationen in den Türverkleidungen und der Armaturentafel, die Nase umwirbt derweil dezenter Duft hochwertigen Leders: Je nach Order in Cremebeige, Anthrazit oder Schattengrau. Die vorn Sitzenden verwöhnen zudem eine Sitzheizung und elektrische Sitzstellmotoren.

Der Chauffeur arbeitet an einem Lederlenkrad, auf längeren Strecken schickt er seinen Gasfuß per automatischem Geschwindigkeitsregler in Kurzurlaub. Sein fernes Ziel hat er bereits vor dem Start in ein Navigationssystem gespeist, es weist ihm daraufhin auf einem Farbmonitor den Weg oder teilt ihm mittels Sprachcomputer Schritt für Schritt die Route mit. Die so »gewonnene« Freizeit verkürzen derweil Musik-CD's oder die Programme der jeweils aktuellen Verkehrsfunkwelle.

Obwohl das Innenraumklima in jedem Omega eine AC-Automatik regelt, filtert im Executive eine Solar-Reflect-Frontscheibe allzu aufdringliche Sonnenstrahlen aus dem Innenraum. Die Heckscheibe der Limousine lässt sich auf Knopfdruck mit einer Jalousie abdunkeln. Licht ins Dunkel bringen im Luxus-Omega übrigens Xenon-Scheinwerfer mit dynamischer Leuchtwertenregelung und Hochdruckreinigungsanlage. Nebelbänke »unterleuchten« Nebelscheinwerfer aus der Frontschürze, und den rückwärtigen Verkehr hält der Omega mit dunkel getönten Rückleuchten auf Distanz. Und damit der Executive-Caravan seinem Ruf als Komfortlaster gerecht wird, spendiert Opel ihm eine automatische Niveauregulierung. Kenner entlarven die Top-Versionen übrigens auf den ersten Blick an sieben Zoll Leichtmetallrädern im 7-Speichendesign, 225/55 R 16" Reifen und einem Wabenkühlergrill.



Für Kenner auf den ersten Blick auszumachen: Omega Executive mit sieben Zoll Leichtmetallrädern im 7-Speichendesign, 225/55 R 16" Reifen und einem Wabenkühlergrill.

Wunschliste – die Omega-Sonderausstattungen

Ja nach Basis-Modell nahm Opel den Omega-Käufern der letzten Serie die Qual der Wahl des Ausstattungslisten-Studiums schon ab Werk weitgehend ab: Der

So können Sie kombinieren – der Omega und seine Motoren

	2,2 16V ECOTEC 106 kW/144 PS	2,6 V6 ECOTEC 132 kW/180 PS	3,2 V6 ECOTEC 160 kW/218 PS	2,2 DTI 16V ECOTEC 88 kW/120 PS	2,5 DTI 24V Common-Rail 110 kW/150 PS
Omega Selection	0	0	0	0	0
Omega Edition	0	0	0	0	0
Omega Executive	–	0	0	0	0

– nicht lieferbar

Omega, selbst als Selection, hatte alles andere als einen schwindsüchtigen Ausstattungsumfang. Auf den Umfang möglicher Sonderwünsche hatte das freilich nur geringen Einfluss: Die Sonderausstattungen und »Zusatzpakete« waren eine wahre Fundgrube für jene Käufer, die »ihr kleines Refugium« aus der Großserie ableiten mochten. Doch nicht alle möglichen Sonderausstattungen waren innerhalb der Motoren- und Ausstattungsrange kombinierbar, darauf sollten Sie beim Kauf eines gebrauchten Omega achten.

Doch in der Wolle gefärbte Do it yourselfer hält das nicht davon ab, ihr Ja-Wort einem vielleicht nicht optimal bestückten Exemplar zu geben. Denn der einschlägige Zubehörhandel lässt kaum Wünsche unerfüllt, da bleibt für den heimischen Werkzeugkasten genügend Spielraum übrig. Dennoch: Erliegen Sie nicht der Versuchung, jedem Angebot auch tatsächlich zu trauen, denn mitunter »verschlimmbessern« Sie, beispielsweise mit einem nachträglich montierten Dachträgersystem, den soliden Originalzustand erheblich. Das Grundträgersystem sollte von Opel stammen, dann ist zumindest die erforderliche Sicherheitsbasis für weitere »Aufbauten« gewährleistet – ordnungsgemäße Montage vorausgesetzt.

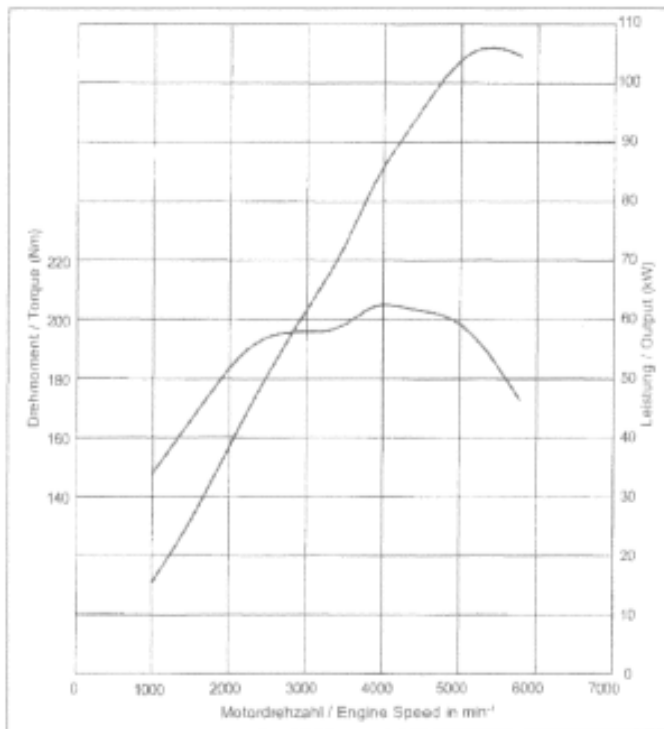
Die Motoren – der Sechszylinder-Diesel kommt von BMW

Alle im Omega offerierten Motoren tragen den Namen ECOTEC – drei Ottotriebwerke und zwei Diesellaggregate. Ausnahme: Der 2,5 DTI 24V – er ist geistiges Eigentum der BMW Motoren GmbH im österreichischen Steyr. Opel-Ingenieure adaptierten den »Alpen-Selbstzünder« aufwändig an die neue Umgebung des Omega. ECOTEC steht bei Opel seit geraumer Zeit für drehmoment- und leistungsstarke Treibsätze mit geringem Schadstoffausstoß und günstigen Verbräuchen. Gemeinsame Charakteristika der ECOTEC-Family sind Vierventilzylinderköpfe, obenliegende

Nockenwellen und zentral in den Brennräumen angeordnete Zündkerzen bzw. zentral implantierte Einspritzdüsen bei den Dieselvarianten. Im Omega reicht das Hubraumangebot von 2,2 bis 3,2 Liter. Allemaal genug, um ein Leistungsspektrum von 88 kW/120 PS (2,2 l DTH) bis hin zu 160 kW/218 PS (Y32 SE) abzudecken. Sämtliche Ottomotoren erfüllen Euro 3 respektive die D4-Norm, beide Diesel sind »clean« gemäß der D3-Norm.

2,2 Liter 16V ECOTEC (Z22 XE) – 2198 cm³ Hubraum, 106 kW (144 PS) Leistung bei 5.400 min⁻¹

Keine Frage, der Omega 2,2 Liter 16V ECOTEC lässt mit 106 kW/144 PS bei 5.400 min⁻¹ auch anlässlich zügiger Starts nicht gerade den Asphalt unter seinen Hinterrädern schmelzen, doch sein Temperament reicht allemal, um mit voller Zuladung, zum Beispiel beim Überholen auf Landstraßen, nicht gerade zu verhungern: Und das nicht nur in der »Brot und Butter«-Variante sondern auch mit zusätzlichem »Wohlstandsspeck« um die Sitze herum. Dennoch, wenn's zügig voran gehen soll, frequentiert die rechte Hand den Fünfgangschalthebel doch regelmäßig. Das wirkt nicht unbedingt störend, doch sobald der Omega mit der erforderlichen Langmut gefahren wird, beweist die stabil verlaufende Drehmomentkurve des 2,2 Liter Vierzylinders erstaunliche Nehmerqualitäten: Immerhin legen sich 205 Nm bei 4.000 min⁻¹ mit den Fahrwiderständen an. Genug um in den meisten Situationen gut mitschwimmen zu können – und zwar ohne den 16 Ventiler mit zwei Ausgleichswellen laufend »jubeln« lassen zu müssen. Die Wellen rotieren mit doppelter Kurbelwellendrehzahl und kaschieren im Kurbeltrieb die Massenkräfte erster und zweiter Klasse, ein Zweimassenschwungrad ist übrigens gleichfalls mit von der Partie. Die Komfortapplikationen kommen nicht unbedingt dem Verbrauchsbudget entgegen – im Durchschnitt konsumiert der Omega 2,2 Liter 16V über 100 Kilometer 9,6 Liter, auf Kurzstrecken laufen im Automatikmodell auch schon 'mal jenseits 14 Liter Euro-Super aus dem Tank. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h vergehen 10,5 Sekunden und bei 210 km/h geht dem Fünfgang-Basismodell die Puste aus. Die Abgase haben die »Qualität« gemäß EURO 3/D4, der Schalter entlässt 231 Gramm/km CO₂ und der Automat 243 Gramm/km des Treibhausgases in die Atmosphäre.



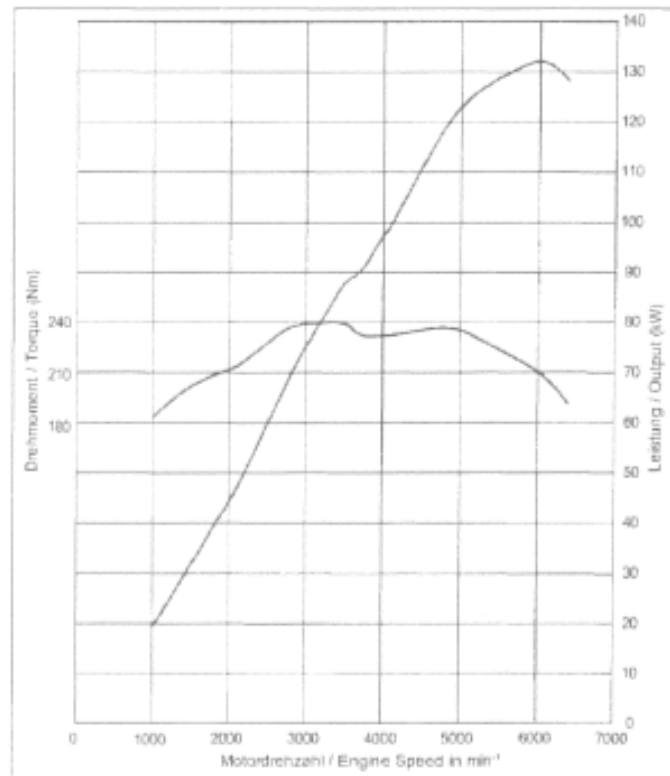
»Zäher« Buckel: Die Drehmomentkurve (205 Nm bei 4.000 min^{-1}) des 2,2 Liter ECOTEC mit 106 kW (144 PS) bei 5.400 min^{-1} .

2,6 Liter 24V ECOTEC (Y26 SE) - 2597 cm^3 Hubraum, 132 kW (180 PS) Leistung bei 6.000 min^{-1}

2,6 Liter Hubraum, 132 kW (180 PS) – der kleinste ECOTEC V6 hat leichtes Spiel mit dem Omega. Egal ob in der »Brot und Butter«-Variante oder mit zusätzlichem »Wohlstandsspeck«, dem kleinen Sechser geht nur selten die Puste aus. Dazu legen sich 240 Nm bei 3.400 min^{-1} in die Riemen und halten den Omega meistens auch einen Gang »höher« noch bei Laune. Durchaus erfolgreich, wie unter anderem der Sprint von 0 auf 100 km/h beweist. In 9,5 Sekunden ist der Job erledigt, bei 229 km/h wird aus Beschleunigung eine vorzeigbare Höchstgeschwindigkeit. Und das alles mit durchaus moderaten Verbräuchen, die über 100 Kilometer im Mittel 10,7 Liter Euro-Super nicht übersteigen. Der Zweischwacher konsumiert sie gemäß EURO 3, mit manueller Schaltung setzt er 257 Gramm/km CO_2 und mit Automatik 276 Gramm/km frei.

3,2 Liter 24V ECOTEC (Y32 SE) - 3.175 cm^3 Hubraum, 160 kW (218 PS) Leistung bei 6.000 min^{-1}

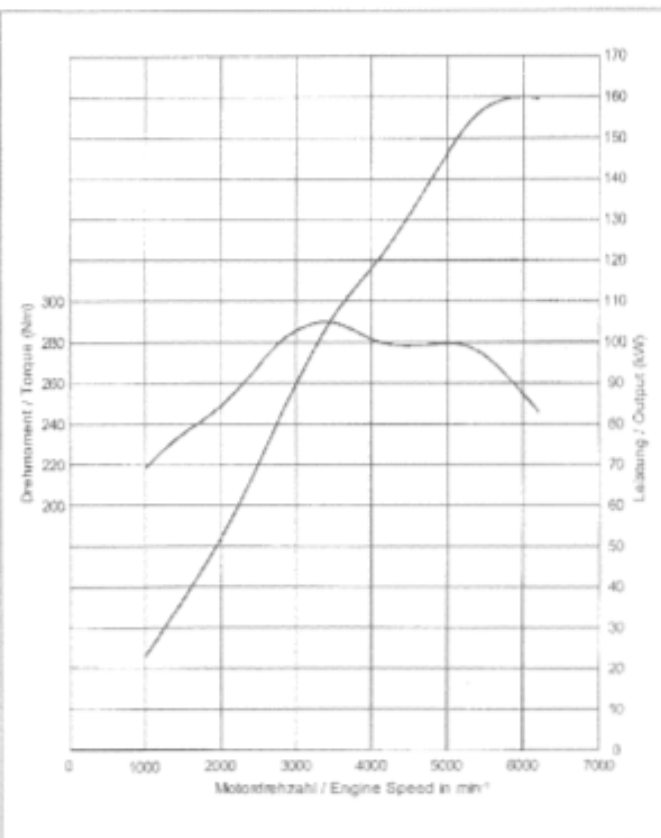
Keine Frage, der 3,2 Liter Sechszylinder ist der Kraftmeier unter der Omega-Motorhaube – Kraftmeier aller-



Auf hohem Niveau: Das Leistungsverhalten des 2,6 Liter V6 ECOTEC mit 132 kW (180 PS) bei 6.000 min^{-1} und 240 Nm bei 3.400 min^{-1} .

dings nicht im Sinne von viel Bizeps und wenig Manieren, sondern ganz und gar im Sinne von kultivierter Kraftentfaltung. Den 3,2 Liter V6 ECOTEC mit 160 kW (218 PS) bei 6.000 min^{-1} und 290 Nm Drehmoment bei 3.400 min^{-1} kann im Omega nichts wirklich aus der Reserve locken. Seine serienmäßige Automatik kommt nur selten in Verlegenheit, zügige Beschleunigungsvorgänge im Kickdown-Programm zu realisieren. Da ist es kaum der Rede wert, dass der Omega 3,2 sein Beschleunigungsvermögen (0 – 100 km/h in 9 Sekunden) erst weit jenseits der 200 km/h, exakt nämlich bei 240 km/h ausgereizt hat. Denn der Omega wuchtet seine Newtonmeter am liebsten schon ab rund 1.500 min^{-1} aus dem Kurbeltrieb in die Automatik, und von dort geht's gelassen weiter an die Hinterräder.

Mit ein Grund, warum der große Omega durchaus rationell mit seinem Treibstoff umgeht. Durchschnittlich sind's 11,8 Liter Euro-Super um die er seinen Vorrat auf 100 Kilometer reduziert. Der hubraumgrößte Omega produziert 284 Gramm CO_2 pro Kilometer das Finanzamt besteuert den 3,2 Liter Omega gemäß EURO 3.



tiltrieb mit 30 Prozent weniger Eigenreibung als in einem DOHC-Motor. Technisch versierte Köpfe vermuten hinter der »Zwangskombination« denn auch gleich eine »Kampfansage« an die Mineralölgesellschaften: Im Vergleich zu seinem Temperament geizt der Selbstzünder mit jedem Tropfen Dieselöl.

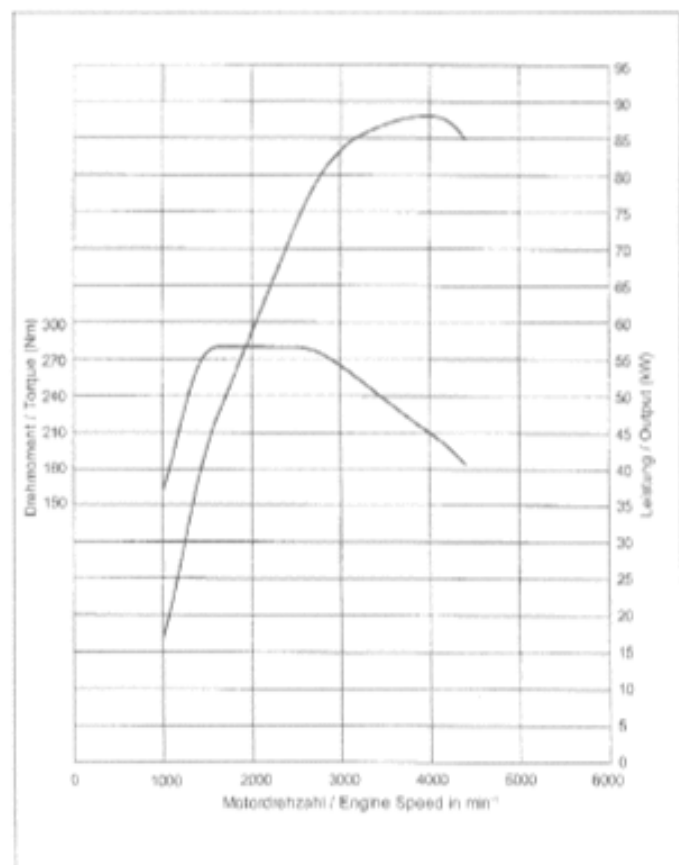
Und das, obwohl die 88 kW (120 PS) starke Dieselvariante mit »heißem« Gasfuß pro Stunde rund 195 Kilometer weit rennt und sich von 0 auf 100 km/h gerade 'mal 12,5 Sekunden Zeit nimmt. Schon ab 1.600 min⁻¹ entlässt der »Kleine« 280 Nm an sein Zweimassenschwungrad und die bleiben bis 2.500 min⁻¹ im Futter. Das macht den fünften Gang fast zum ständigen Begleiter, auch innerhalb geschlossener Ortschaften, und wenn der Pilot nicht laufend die Nase vorne haben möchte. So gefordert »nuckelt« der Y22 DTH durchschnittlich 7,1 Liter Dieselöl auf 100 Kilometer. Er verbrennt sie gemäß EURO 3 mit 192 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer. Nicht nur für Dieselpuristen ein verlockendes Angebot.

Mustergültig: Das Leistungsdiagramm des 3,2 Liter V6 ECOTEC mit 290 Nm bei 3.400 min⁻¹ und 160 kW (218 PS) bei 6.000 min⁻¹.

2,2 DTI 16V ECOTEC (Y22 DTH) - 2.171 cm³ Hubraum, 88 kW (120 PS) Leistung bei 4.000 min⁻¹

Der kleine Selbstzünder entstammt, wie alle Ottomotoren, der Opel-ECOTEC-Familie. Ähnlich wie der Z22 XE aus der Ottofraktion steigert der Y22 DTH seine Laufkultur mit zwei Ausgleichswellen und einem Zweimassenschwungrad. Der Turbolader »pus-tet« mit variabler Turbinengeometrie die Brenn-räume auf. Bevor die Frischluft in die Zylinder kommt, passiert sie einen Ladeluftkühler. Zur Gemischbildung favorisiert Opel im Vierzylinder-Diesel eine Einstempel-Hochdruckverteilerspritzpumpe (Bosch VP 44-PSG 16) mit Zapfeneinspritzdüsen.

Anders als bei den Kollegen mit Zündkerzen rotiert im Y22 DTH lediglich eine Nockenwelle im Zylinderkopf. Hier wie dort steuern den Gaswechsel allerdings vier Ventile pro Zylinder. Opel-Werbepoeten umschreiben die »1 : 4 Zwangskombination« als technischen Leckerbissen und untermauern ihre Behauptung stante pede mit Fakten. Demnach arbeitet der wartungsfreie Ven-



»Mittelmaß auf hohem Niveau«: Der 2,2 Liter DTI 16V ECOTEC mit 88 kW (120 PS) bei 4.000 min⁻¹ und 280 Nm Drehmoment zwischen 1.600 - 2.500 min⁻¹.

2,5 DTI 24V Common-Rail (Y25 DT) – 2.497 cm³ Hubraum, 110 kW (150 PS) Leistung bei 4.000 min⁻¹

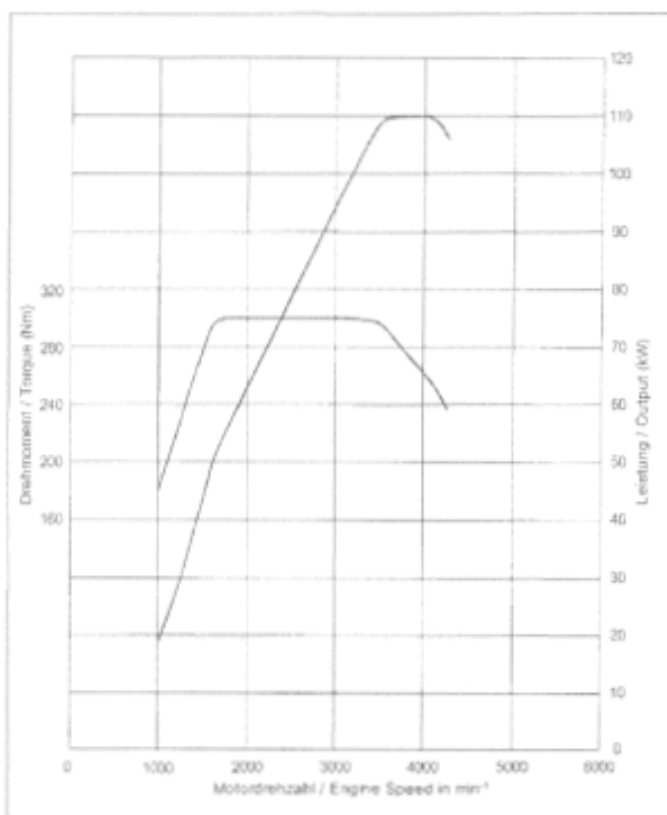
Nicht von ungefähr gehörte der Omega Caravan mit transplantiertem BMW-Dieselherzen zu den beliebtesten Offerten seiner Namensvettern. Der Reihen-Sechszylinder überzeugte am »fremden« Arbeitsplatz zumindest ähnlich gut wie unter seiner angestammten Motorhaube. Keine Spur von altem Dieselpflegma, allenfalls nach kalten Winternächten ein schnell abklingender akustischer Hinweis auf das Brennverfahren des Rudolf Diesel. Auch der Drehzahlmesser lässt sich wenig Zeit bis zur Nenndrehzahl von 4.000 min⁻¹. Die ganze Fülle seiner Muskeln hält der Musterdiesel zwischen 1.750 – 3.000 min⁻¹ gespannt – 300 Newtonmeter sind dann tätig. Das »schreit« geradezu nach einer Automatik, die meisten Omega-Käufer sahen das in Kombination mit dem Y25 DT ähnlich.

Noch beeindruckender als die Leistung ist die Art und Weise wie der Omega seine Kilowatt an der Hinterachse abliefern. Er kommt, akustisch kaum hörbar, schon ab rund 800 min⁻¹ zur Sache und legt dann zwischen 1.500 min⁻¹ bis 3.200 min⁻¹ merklich zu. Das Ganze findet ohne nervige Brumm- oder Nagelfrequenzen statt, dem Omega scheint dieser Motor auf den Blechleib geschneidert zu sein.

Die Leistungsentfaltung passt zum Auto – und was den Komfort angeht, haben Opel-Ingenieure gleichfalls Filigranarbeit geleistet. Zum Beispiel bei der Motoraufhängung des Omega 2,5 DTI 24V. Ein schaltbares Hydrolager zähmt fast jede Eigenschwingung des Antriebs. Das Lager ist im Leerlauf weich abgestimmt und versteift sich erst jenseits von 950 Kurbelwellenumdrehungen/Minute. Großen Anteil an der Laufruhe hat auch das Grundlayout des Reihen-Sechszers. Sein Grauguss-Kurbelgehäuse hat spezielle Schürzen, die erst 60 Millimeter unterhalb der Kurbelwellenmitte enden und einen steifen Verbund mit der Ölwanne eingehen. Ein Drehschwingungsdämpfer an der Kurbelwelle sowie ein Zweimassenschwungrad bei den Handschaltern sind weitere Merkmale des großen Diesel.

Als Schalter ist der Omega in spätestens 10,5 Sekunden auf 100 Kilometer (Automatik 11 Sekunden) und mit 208 km/h (Automatik 206 km/h) zeigt er manchem Benziner seine Fersen. Und das ohne besonders ausgeprägte Trinksitten. Mit 7,6 bzw. 8,6 Liter/100 km ist der Omega 2,5 DTI 24V durchschnittlich gut »abgefüllt«. Allemaal ausreichend, um nach Euro 3 besteuert

zu werden. Seinen Auspuff verlassen 205 (232) Gramm CO₂ je Kilometer.



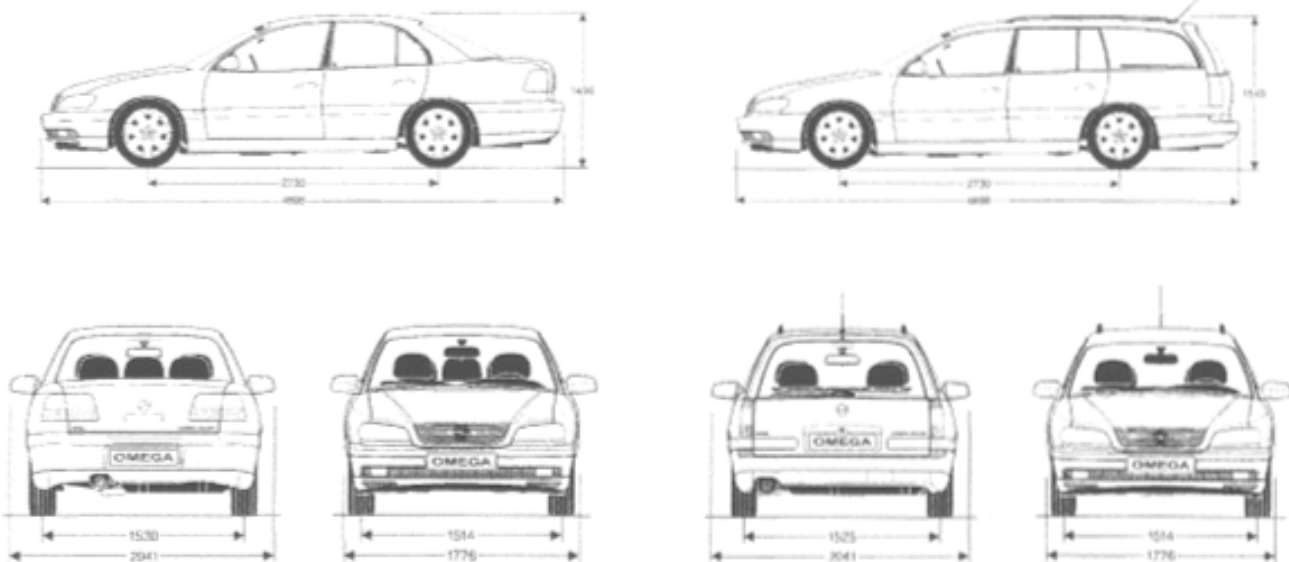
»Nicht schlecht für einen Diesel«: Der 2,5 Liter DTI 24V ECOTEC mit 110kW (150 PS) bei 4.000 min⁻¹ und 300 Nm Drehmoment ab 1.750 min⁻¹ – 3.000 min⁻¹.

Die Abmessungen

Stufenheck, Steilheck – für Omega-Käufer allenfalls eine Frage des Verwendungszwecks. Der Caravan mit großer Heckklappe trägt hierzulande übrigens einen großen Anteil an der allgemeinen Popularität von »Kombinationsfahrzeugen«. Er führte von Anbeginn das Vorurteil »eine große Heckklappe ist prädestiniert, um zwei Schweinehälften hinter ihr zu verstauen« ad absurdum. Spötter liegen zwar auch richtig, aber nicht mehr im Trend: Kombis sind längst nicht nur an der Schlachthof-Laderampe salonfähig, sie sind trendy – auch in ganz normalen Familien, zum täglichen Einkauf, zum Theaterbesuch und in der Freizeit. Wo sonst wird bei herkömmlichen Fahrzeugkonzepten mehr Nutzraum zwischen den Stoßfängern verteilt? In der Breite misst der Omega 2.041 Millimeter, mit angelegten »Ohren« sind's 1.776 Millimeter. Von Stoßfänger zu

Stoßfänger bringt's der große Opel auf immerhin 4.898 Millimeter, die Höhe ist mit 1.456 Millimeter (Caravan ohne Dachreling 1.505 mm) abgehandelt. Einerlei welcher Motor in welchem Anzug steckt – unter dem Bauch sind alle Omega gleich. Der Radstand beträgt 2.730 Millimeter, die Spurweite vorne misst 1.514 Millimeter und zwischen den Hinterrädern 1.525 Millimeter. Auf zwei »Sitzreihen« nehmen im Omega bis zu fünf erwachsene Mitteleuropäer Platz – auch auf langen Fahrten reichen der Knieraum im Fond und der Stauraum hinter der Rückbank. In der Limousine sind's nach ECIE-Messmethode 530 Liter und im Caravan 540 Liter bis zur Laderaumabdeckung. Mehr Stauraum

geht zu Lasten der Sitzplätze: In der Limousine liegen die teilbaren Rücklehnen dann auf den Sitzpolstern – bringt bis zu 1.460 Liter Ladevolumen. Und im Caravan entsteht nach der Prozedur dann ein Dach hoher Stauraum bis 1.800 Liter. Im Van-Zeitalter sicherlich kein Wert mehr, der begeistert. Doch imposante Volumina allein sind nur die »halbe Miete«: Die maximale Zuladung beträgt in der Limousine 475 Kilogramm und im Caravan 541 Kilogramm, inklusive 75 Kilogramm für den Fahrer. Auf fünf Erwachsenen »aufgerundet«, reicht das »Schluckvermögen« noch für 175 Kilogramm im Stufenheck respektive 241 Kilogramm im Caravan.



Abmessungen*: Länge – 4.898 mm, Breite – 2.041 mm, Höhe – 1.456 mm/1.549 mm**, Radstand – 2.730 mm, Spurweite v./h. – 1.514 mm/1.530 mm/1.525 mm**.

* bei Leergewicht mit Normalbereifung, ** Caravan

Modellpflege

1986

Weltpremiere Omega-A als viertürige Limousine und Caravan in drei Ausstattungsvarianten, fünf Otto- und zwei Dieselmotoren.

Ottomotoren: 1,8 l Vierzylinder (60 kW/82 PS),

1,8 l S Vierzylinder (66 kW/90 PS), 1,8 l i Vierzylinder (84 kW/115 PS), 2,0 l Vierzylinder mit und ohne 3-Wege-Katalysator (84 kW/115 PS bzw. 89 kW/122 PS).

Dieselmotoren: 2,3 l D Vierzylinder-Wirbelkammermotor (54 kW/73 PS), 2,3 l TD Vierzylinder-Wirbelkammermotor mit Abgasturbolader (66 kW/90 PS).

1987

Weltpremiere Omega 3000 als viertürige Limousine mit V6-Motor.

Ottomotor: 3,0 l i V6-Motor mit und ohne 3-Wege-Katalysator (114 kW/156 PS bzw. 129 kW/177 PS).

Neue Ottomotor-Variante: 1,8 l Vierzylinder mit 3-Wege-Katalysator (65 kW/88 PS).

1988

Zwei neue Motoren: 2,4 l Vierzylinder-Otto (92 kW/125 PS), 2,3 l TD Vierzylinder-Wirbelkammermotor mit Abgasturbolader (73 kW/100 PS).

1989

Weltpremiere Omega Evolution 500 mit 3,0 l 24V V6-Motor (169 kW/230 PS): Eine auf Basis des Omega 3000 und in Zusammenarbeit mit Irmscher entstandene Kleinserie von 500 Einheiten. Zwei neue Motoren: 2,6 l i V6 (110 kW/150 PS), 3,0 l i 24V (150 kW/204 PS).

September

Facelifting an Limousine und Caravan.

November

Weltpremiere Lotus Omega: Hochleistungslimousine auf Basis des Omega A mit 3,6 l V6-Biturbo-Motor (277 kW/377 PS).

1994

Serienauslauf Omega-A (961.241 Einheiten).

Februar

Weltpremiere Omega-B auf dem 64. Genfer Automobilsalon.

April

Verkaufsstart Omega-B als viertürige Limousine und Caravan in drei Ausstattungsvarianten, vier Ottomotoren und ein Dieselmotor.

Ottomotoren: 2,0 l Vierzylinder (84 kW/115 PS), 2,0 l 16V Vierzylinder (100 kW/136 PS), 2,5 l V6 (125 kW/170 PS), M 24V V6 (154 kW/210 PS).

Dieselmotor: 2,5 TD Vierzylinder-Wirbelkammermotor mit Abgasturbolader (95 kW/130 PS).

1996

Produktionsbeginn (Rüsselsheim) des Omega-Derivats Cadillac Catera.

1997

Aufgewertete Serienausstattung: serienmäßig Seitenairbags, neu abgestimmtes S-DSA-Fahrwerk.

Dieselmotor: 2,0 l DTI Vierzylinder-Direkteinspritzer mit Abgasturbolader (70 kW/100 PS).

1998

Aufgewertete Serienausstattung: Klimaanlage serienmäßig. Produktionsauslauf des 2,0 l Ottomotors (84 kW/115 PS).

1999**Juli**

Produktionsanlauf des 2,2 l 16V Vierzylinder-Ottomotors (106 kW/144 PS). Produktionsauslauf des 2,0 l 16V Vierzylinder-Ottomotors (100 kW/136 PS).

Oktober

Omega-B Facelifting: Über ein Drittel aller Komponenten wurden modifiziert bzw. erneuert.

Dezember

Der insgesamt 50-millionste Opel ist ein Omega in der Ausstattungsvariante »Executive«.

2000**Juli**

Produktionsanlauf des 2,2 l DTI Vierzylinder-Direkteinspritzers mit Abgasturbolader (88 kW/120 PS). Produktionsauslauf des 2,0 l DTI (70 kW/100 PS).

2001**September/Oktober**

Weltpremiere des 2,5 l DTI Sechszylinder-Direkteinspritzers (110 kW/150 PS). Opel kombiniert den großen Diesel erstmalig mit einer Fünfstufen-Automatik.

2002**Februar/März**

Erweitertes Sonderausstattungsprogramm: Omega Caravan z. B. mit DVD-Entertainmentsystem lieferbar.

Neue Ottomotoren: 2,6 l 24V V6 (132 kW/180 PS), 3,2 l 24V V6 (160 kW/218 PS).

Juli

Gleichpreisstrategie für Limousine und Caravan; Ausstattungsvarianten »Edition«, »Selection«, »Executive«.