



*Opel Omega B '94, 1994-1999*

## **Kaufberatung Opel Omega B - aus Clubheft 243**

Der Opel Omega B war das letzte von Opel hergestellte Modell in der sogenannten Standardbauweise, Motor vorn, Antrieb hinten. Er wurde von April 1994 bis Juni 2003 hergestellt. Das erste milde Facelift gab es im September 1997. Das zweite Facelift war deutlich umfangreicher mit vielen Änderungen im Karosserie-/Innenraumbereich. Auch technisch wurde einiges verändert.

Der Omega B hat mittlerweile den Youngtimerstatus erreicht. Leider dienen besonders die gesuchten und sehr geräumigen Caravan Modelle oft nur noch als billige Lastesel.

Die Preise für Omega B Modelle liegen auf einem sehr niedrigen Level, besonders für die Limousinen. Diese sind oftmals in erheblich gepflegterem Zustand, auch deutlich günstiger als Kombi Modelle zu bekommen. Vom Omega B gab es auch zahlreiche Sondermodelle. Auf deren detaillierten Ausstattungsumfang werden wir in der Kaufberatung nicht eingehen. Wir empfehlen dazu die Internetseite: [www.opel-infos.de](http://www.opel-infos.de)

Zum Modellstart wurde der Omega mit 4 Benzinmotoren, davon 2 neu entwickelte V-Sechszylinder und 1 von BMW zugekaufter, sehr robuster Sechszylinder Diesel angeboten. Der BMW Motor ist ein Reihensechszylinder, gut für mehrere 100.000 Kilometer. Leider erhält er heute nur die rote Umweltplakette.



*Opel Omega B '94, MV/6,*

*Limousine und Caravan, 1994-1997*

## **Karosserie**

Grundsätzlich ist die Karosserie des Omega B wesentlich besser verarbeitet als beim Omega A. Die Karosseriestruktur ist wesentlich steifer, auch der Korrosionsschutz wurde erheblich verbessert.

Audi Niveau sollte man aber nicht erwarten. Mittlerweile ist der Omega B in die Jahre gekommen und es zeigt sich vermehrt Rost. Rostgefährdet sind die Türen an den Unterkanten. Aber auch unter den Fensterschachteleisten blüht es gerne. Um den Rostbefall unter der Fensterschachteleiste wirkungsvoll zu bekämpfen, muss diese demontiert werden. Nach der Demontage benötigt man diese Leisten neu, da die demontierten nicht mehr zu gebrauchen sind. Auch die Radläufe neigen mit den Jahren zum Rostbefall genau wie die vorderen Radkästen - an der Stelle wo sie mit den Längsträgern verschweißt sind. Auch tritt mitunter Rostbefall / Durchrostungen im hinteren Radhaus auf.

Beim Caravan rosten die Heckklappen im Bereich des Heckwischers. Durch eine fehlkonstruierte Kunststoffabdeckung wird der Lack beschädigt und der Rost schlägt erbarmungslos zu. Zudem rosten die Bereiche hinter den Hinterrädern, die sogenannten Seitentaschen. Bei den Modellen ab September 1999 verdeckt der hintere Stoßfänger diesen Bereich.

## **Türen**

Ein häufiger Mangel bei Omega B Modellen ist ein abgerissenes Türhalteband an den vorderen Türen. Relativ leicht ist der Fehler zu beheben, wenn es an der A-Säule abgerissen ist. Es lässt sich meistens problemlos wieder anschweißen. Leider ist oft das Halteblech in der Tür selbst ausgerissen, was dann nur recht kostspielig mit einem Reparaturblech saniert werden kann.

Knackende Türhaltebänder sind beim Omega B normal. Der Mangel lässt sich nur temporär beheben. Der Kunststoffeinsatz im Türhalteband verschleißt innerhalb von 1-2 Jahren, ist aber noch problemlos lieferbar. Leider begleitet dieser Mangel alle Omega B vom 1. bis zum letzten Baujahr.

Auch die Motoren der Zentralverriegelung in den Türen neigen mitunter zu Defekten.

Zum Ausbau der Stellmotoren müssen die Türen teilweise zerlegt werden. Bei den Modellen mit Seitenairbag, ab Modelljahr 1998 (09/1997), muss der Halter des Aufschlagsensors ausgenietet werden. Es gibt 2 verschiedene Ausführungen bis Modelljahr 1995 und ab Modelljahr 1995 bis Produktionseinstellung. Der Unterschied liegt lediglich in der Ausführung der elektrischen Steckverbindung, erst rund dann eckig.

Desweiteren lösen sich gerne die Türverkleidungen an der Oberkante. Diese müssen dann ausgebaut werden und der Halter mit einem guten 2-Komponentenkleber wieder angeklebt werden. Gerne reißen auch die Entriegelungsgriffe des Handschuhfachdeckels ab. Das Handschuhfach lässt sich erst nach Demontage des Beifahrerairbags ausbauen

## **Ausstattung**

Die Verarbeitungsqualität hat gegenüber dem Omega A-Modell deutlich gewonnen. Knarrende Verkleidungen, sprödes, billig wirkendes Plastik wurde nicht mehr verwendet.

Ein Rückschritt ist der beim Faceliftmodell B2 verwendete Softlack, der den Innenraum oft ranzig erscheinen lässt. Dieser Softlack ist von keiner guten Qualität und greift sich schnell ab. Auch von den Bedientasten der Mittelkonsole löst er sich und ein Omega-Unkundiger kann nicht mehr erkennen mit welcher Taste welche Funktion geschaltet werden kann.

Bei hohen Laufleistungen kann das Sitzgestell gebrochen sein oder die elektrische Sitzhöhenverstellung ist kaputt. Pixelfehler von Bordcomputer / Radio und Navigation kommen vor.

Bei Fahrzeugen mit Schiebedach gibt es häufiger Probleme mit der elektronischen Steuerung. Oft hilft nur ein Reset, um das Webasto Schiebedach zu schließen. Mitunter sorgt die Steuerung für unfreiwilliges selbstständiges Öffnen des Schiebedachs während der Fahrt. Dieses Problem ist aus eigener Erfahrung mit einem Omega B Caravan bekannt.

Auch die elektrischen Fensterheber neigen mit den Jahren zu Defekten, besonders an den hinteren Türen. Die Ersatzteile dafür sind exorbitant teuer, wenn überhaupt noch lieferbar.

Oftmals ist bei B2 Modellen der Aschenbecher defekt, lässt sich nicht mehr schließen. Der Aschenbecher von den B1 Modellen passt nicht, ging da aber auch nicht kaputt.

Bei der Besichtigung sollte man auch auf hakende Zündschlösser achten. Aktuell ist noch Ersatz lieferbar, Opel hat noch ca. 900 Stück.

Desweiteren gehen gerne die Außentemperaturfühler kaputt, was dann bei Fahrzeugen mit Klimaautomatik zum Ausfall der Heizung führt, es sei denn man stellt die Temperatur auf den höchsten Wert „high“. Auch die Steuerungen der Klimaautomatik haben oft Fehlfunktionen durch z.B. defekte Sensoren. Falls die Beleuchtung der Steuerung defekt ist, das betrifft Modelle bis 08/1999, unbedingt die richtigen Birnen verwenden, da ansonsten die Steuerung Schaden nehmen kann.



*Der 50millionste Opel, ein Omega,  
läuft am 02.12.1999 in  
Rüsselsheim vom Band*



*Opel Omega B '99,  
1999-2003*



*Opel Omega B '99, Caravan,  
1999-2003*

## **Fahrwerk**

Bevorzugt bei Caravan Modellen mit hoher Laufleistung und Anhängerkupplung können gelegentlich die Hinterfedern brechen, ein Mangel den viele Automodelle unterschiedlichster Hersteller teilen.

## **Motoren**

Alle Omega B Motoren sind recht standfest wobei es doch Unterschiede gibt die beachtet werden sollten. Sehr zuverlässig ist der 2 Liter 8-Ventiler mit 115 PS (C20NE) der aber nur bis 1998 angeboten wurde und besonders mit dem höheren Fahrzeuggewicht des Caravan sehr zu kämpfen hat. Hohe Laufleistungen sind garantiert, wobei ab 200tkm mit defekten Zylinderkopfdichtungen gerechnet werden muss.

Der am häufigsten verwendete Motor war der 2,0-16V, ab 09/1999 2,2-16V Motor, der mit dem Fahrzeuggewicht besser zurechtkommt, leider aber auch zu einer höheren Defektanfälligkeit neigt.

Ein regelmäßiger Zahnriemenwechsel ist bei beiden Motoren obligatorisch, er sollte alle 4 Jahre oder 60tkm incl. Spann-/ Umlenkrollen und Wasserpumpe erfolgen. Bei dieser Gelegenheit kann man auch gleich den Keilriemen mit erneuern.

Was beim 2,0-16V und 2,2-16V Motor am häufigsten kaputt geht ist der Auspuffkrümmer. Eine echte Fehlkonstruktion! Die Stehbolzen sind zu schwach dimensioniert und reißen durch die thermische Ausdehnung des Auspuffkrümmers ab. Der Krümmer selbst verzieht sich oder reißt. Leider lässt sich der Fehler nicht dauerhaft beseitigen. Das Problem kommt immer wieder, es gibt unterschiedliche Legierungen, zigmal veränderte Auspuffkrümmer, das Problem bleibt. Der hiesige Opel Service hat Auspuffkrümmer in einer Glüherei ausglühen lassen, leider mit begrenztem Erfolg. Auch gefahrene Krümmer zu planen hilft nicht dauerhaft. Es gibt auch dickere Auspuffkrümmerdichtungen, leider auch keine dauerhafte Hilfe. Für eine Auspuffkrümmer Reparatur sollte man ca. 500 € einplanen (4-Zylinder).

Vorsicht ist geboten, falls der Omega zur Besichtigung warmgefahren ist. Dann kann man oft den Auspuffkrümmerdefekt nicht mehr wahrnehmen. Opeltypisch sind die Auspuffanlagen alle ca. 3-4 Jahre zu ersetzen.

Defekte Zylinderkopfdichtungen kommen natürlich auch beim 2,0-16V und 2,2-16V Motor vor.

Beim 2,0-16V und 2,2-16V Motor sind zudem die Nockenwellensensoren anfällig, genau wie die Kurbelwellensensoren. Falls der Omega über eine Klimaanlage verfügt, muss zum Austausch des Kurbelwellensensors der Klimakompressor ausgebaut werden.

Häufig treten auch Defekte an den Leerlaufreglern auf. Eine Belüftungsbohrung (kann bei Bedarf aufgebohrt werden) setzt sich mit Ölkohle zu. Dann ist der Leerlauf nicht mehr konstant. Das Auto geht teilweise an der Ampel aus oder der Leerlauf schwankt stark. Der Leerlaufregler lässt sich mit Bremsenreiniger säubern, sollte aber nach der Reinigung wieder gut eingölt werden, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Der 2,2-16V Motor hat zudem Probleme mit thermischen Überlastungen sowie mit dem Öldruck.

Kommen wir nun zu den Sechszylinderbenzinmotoren. Auch diese Motoren wurden mit Zahnriemen ausgestattet und stellen eine komplette Neukonstruktion dar. Leider blieb die Zuverlässigkeit der bewährten CIH Reihensechszylindermotoren auf der Strecke.

Angeboten wurden die neuen Motoren als 2,5-24V und 3,0-24V, ab ca. 2001 als 2,6-24V und 3,2-24V. Das Zahnriemenwechselintervall beträgt bei diesen Motoren auch alle 4 Jahre oder 60tkm.

Mit Wasserpumpenwechsel sollte man ca. 600-750 € einplanen, je nach Werkstatt. Die Wechselintervalle sollten unbedingt eingehalten werden, da bei einem Zahnriemenriss ein kapitaler Motorschaden entsteht.

Laut Aussage eines Opel Serviceberaters ist an diesen Motoren immer etwas kaputt und immer wird es teuer. Die Aussage sei mal dahingestellt! Ob es stimmt?

Bei den 2,5-24V und 3,0-24V Motoren trifft man häufig defekte Auspuffkrümmer/ Auspuffkrümmerdichtungen an. Leider muss für die Reparatur der Motor ausgebaut werden. Bei den 2,6-24V und 3,2-24V V6 Motoren ist das Problem mit den Krümmern dann beseitigt. Diese beiden Modelle sind mit Edelstahlkrümmern ausgestattet.

Wenn allerdings die eine der beiden Zylinderkopfdichtungen durchgebrannt ist hilft auch kein Edelstahlkrümmer, der Motor muss trotzdem raus.

Uns ist ein Fall bekannt, bei dem die Reparatur der Auspuffkrümmer und der Zylinderkopfdichtungen ca. 2700 € gekostet hat (vor ca. 8 Jahren).

Des Weiteren wird bei den V6 Motoren gerne der sog. Ölkühler / Wärmetauscher zwischen den Zylinderbänken undicht. Unbedingt auf Ölschlieren im Kühlwasserbehälter achten.

Ebenfalls neigen die Ventildeckeldichtungen zu Undichtigkeiten an den Zündkerzen. Vereinzelt finden sich an den Kunststoffventildeckeln auch Risse. Alle V6 Motoren neigen zu Ölundichtigkeiten im Bereich der zweigeteilten Ölwanne.

Die hohen Kraftstoffverbräuche der V6 Motoren sind nicht mehr zeitgemäß. Man sollte bei gemischter Fahrweise 12-13 Liter pro 100 km einplanen, bei reinem Stadtverkehr noch mehr.

Trotz alledem machen die V6 Motoren Spaß, toller Klang, spontane Leistungsentfaltung.

Außerdem gab es noch 4 verschiedene Dieselmotoren von denen mindestens 2 mittels Partikelfilter die grüne Umweltplakette bekommen können. Alle verfügen über eine wartungsfreie Steuerkette.

Angeboten wurden 2,0-16V und 2,2-16V 4-Zylinder Diesel und 2 von BMW zugekaufte 6 Zylinder Diesel. Der im Omega 2,5DTI verbaute sogenannte BMW M57 Motor ist ein Common Rail Diesel und bekommt mittels nachrüstbarem Partikelfilter die grüne Umweltplakette. Traurige Berühmtheit hat der Motor durch brechende Drallklappenwellen, was zu kapitalen Motorschäden führt. Leider hat Opel bei BMW nicht die verbesserte Version mit verstärkten Wellen geordert.

Die Drallklappen lassen sich entfernen, man hat keinerlei Einbußen und der Motor dankt es mit einer langen Lebensdauer, 300tkm und mehr sind kein Problem. In der Familie von Eberhard Rink wird so ein Omega mit demontierten Drallklappen schon viele Jahre störungsfrei bewegt.

Auch der ältere BMW Diesel ist ein robuster Geselle. Leider ist er durch die Umweltgesetze nur mit einer roten Umweltplakette ausgestattet und somit aus vielen Innenstädten verbannt.

Bei diesen Dieseln kann sich ein Ansaugschlauch lösen und verrutschen, was aber einfach zu beheben ist.

Die Schalt- und Automatikgetriebe arbeiten ohne große Probleme. Das gilt auch für die aus der Vergangenheit bekannten Undichtigkeiten. Lediglich das 5-gang Automatikgetriebe des Omega 2,5DTI kann mitunter Probleme bereiten. Leider gibt es keine Ersatzteile dafür, sondern nur den Kompletttausch, was heute jeden Kostenrahmen sprengen dürfte. Getriebeinstandsetzer können dieses Getriebe, mangels der benötigten Ersatzteile, im Gegensatz zu Automatikgetrieben anderer Hersteller, auch nicht reparieren.

## **MV6**

Um Senator B Fahrern, nach Einstellung der Produktion des Senators, einen gleichwertigen Ersatz anbieten zu können wurde der MV 6 als eigenständiges Topmodell lanciert. Er sollte die Lücke schließen, die der Wegfall des Senators hinterlassen hatte.

Ausgestattet mit dem 3,0-24V V6 Motor blieben kaum Wünsche offen. An Bord waren Klimaanlage (ab MJ 1996 Klimaautomatik), Automatikgetriebe, elektrisch verstellbare Sitze mit Sitzheizung, teillackierte Stoßstangen, Leichtmetallräder mit speziellem Design, Scheinwerferreinigungsanlage, ab 1997 gehörte sogar Xenonlicht zum Serienumfang. Der Ausstattungsumfang konnte mit den Premiumherstellern mithalten. Durch einen besonders aufwendigen Prospekt stellte Opel die Position des MV 6 dar. Den MV 6 gab es als Limousine und auch als Caravan, der heute sehr beliebt ist. Tendenziell sind die Limousinen oftmals in einem besseren Erhaltungszustand.

## **Ersatzteillage**

Die Ersatzteillage ist zwiespältig. Viele Technikteile sind noch problemlos lieferbar, auch im freien Ersatzteilhandel. Wie lange das noch so sein wird? Spezielle Teile der Innenausstattung sind nicht mehr lieferbar. Ob man noch alle Karosserieteile bekommt? Man muss halt im Bedarfsfall beim Opel Partner nachfragen oder im Internet nach den benötigten Ersatzteilen suchen. Sicherlich wird sich die Ersatzteilsituation in den nächsten Jahren nicht verbessern.



*Cadillac Catera, 1997-2000*

## **Cadillac Catera**

Der Cadillac Catera wurde von 1996 bis 2001 in Rüsselsheim auf Basis des Omega B MV6 gebaut. Als Motor gab es nur die 3,0-V6 Variante. Er bekam wie der Omega 1999 ein Facelift. Der Catera war nicht für den europäischen Markt gedacht und wurde nach Amerika

exportiert. Ein Versuch ein solches Auto 1998 beim Opel Händler zu erwerben ist aus eigener Erfahrung gescheitert.

Ein Vorgängermodell gab es beim Catera nicht. Als Nachfolger präsentierte GM den Cadillac CTS ab 2002 mit Heckantrieb und 3,2 Liter V6 Motor. Der Motor des CTS beruhte auf der Opel Konstruktion. Der CTS fand aber keinen Weg nach Europa, um als Opel Modell die Nachfolge vom Omega anzutreten.

## **Schlusswort**

In den 9 Produktionsjahren liefen knapp 800.000 Omega B vom Band. Das letzte Exemplar war eine silberne Limousine mit einem 3,2 Liter V6 Motor und lief im Juni 2003 vom Band. Im Jahr 2003 präsentierte Opel auch die Insignia Designstudie, welche als potentieller Nachfolger vom Omega angesehen wurde.

Nach unseren Erfahrungen haben auch die Opel Händler und Opel Service Betriebe heute wenig Interesse an Omega Fahrern, besonders wenn es sich um die V6 Motoren handelt. Laut Aussage eines Opel Service Mitarbeiters waren die Zeitansätze für Reparaturen an diesen Motoren so knapp bemessen, dass die Arbeiten in der vorgegebenen Zeit nicht ausgeführt werden konnten.

Unsere Ausführungen basieren auf eigenen Erfahrungen und den Erfahrungen uns bekannter Omega Fahrer.

Wir schließen mit einem Satz von Kurt Berlin, dem Omega Guru dem man in diversen Internetforen begegnet, der auch immer Hilfestellung bei Problemen anbietet:

„Der Omega ist ein Traum der schnell zum Alptraum werden kann“.

Also bei der Wahl des Wunsch-Omegas genau hinschauen, dann hat man ein tolles Auto mit sehr guten Fahreigenschaften.

Eberhard Rink \*1261

Jan Vetter \*2000

Martin Siemann \*2907