


EIN NEUES
DENKEN FÜR
EINE NEUE ZEIT.

Wir haben mit dem Opel Omega einen neuen Anspruch an das Autofahren der Zukunft definiert. Seit seiner Einführung im April 1994 steht er im Mittelpunkt des Interesses von Öffentlichkeit und Fachpresse. Sowohl Limousine als auch Caravan wurden umfangreichen Prüfungen unterzogen, die ihre moderne Funktionalität, ihre durchdachten Komfortdetails, ihr zeitgemäßes Design, ihre vorbildliche Sicherheit und die Qualität dieser Modelle sehr kritisch unter die Lupe nahmen und den Omega auf harte Bewährungsproben stellten.

WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA. **OPEL** 

Der Inhalt entspricht dem Stand bei Drucklegung (03/95). Wir behalten uns Änderungen von Konstruktion und Ausstattung vor. Druckfarben geben den wirklichen Farbton nur annähernd wieder. Gezeigte Sonderausstattungen gegen Mehrpreis. Außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können Angebot, Technik und Ausstattung unserer Fahrzeuge abweichen. Bitte informieren Sie sich über die genaue Ausstattung unserer Fahrzeuge bei Ihrem freundlichen Opel Partner.
ADAM OPEL AG, Rüsselsheim.

OPEL 



Tugendforsch

TEST
Opel Omega 2.0 16 V

Neue Karosserie, neuer Motor, verbessertes Fahrwerk: Beim Omega hat Opel keine halben Sachen gemacht. Aber als geräumige, wirtschaftliche Limousine ist der Omega alten Tugenden treu geblieben.

Der Überflieger



Auf vielfachen Wunsch



VERGLEICH Opel Omega 2.0-16V

„WIR HABEN BESTANDEN.“

Die namhaftesten deutschen Automagazine haben den Opel Omega unter härtesten Bedingungen geprüft. In allen möglichen Teilbereichen wie hochentwickelte Sicherheitstechnologie, kultiviertes Fahrverhalten, sparsamer Treibstoffverbrauch, hochwertige Verarbeitungsqualität, kompromißlose Umweltverträglichkeit, entspannende Komfortausstattung und funktionelles Design wurde der Omega dabei sehr genau unter die Lupe genommen.

Das Fazit: Der Omega hat mit Bravour bestanden.

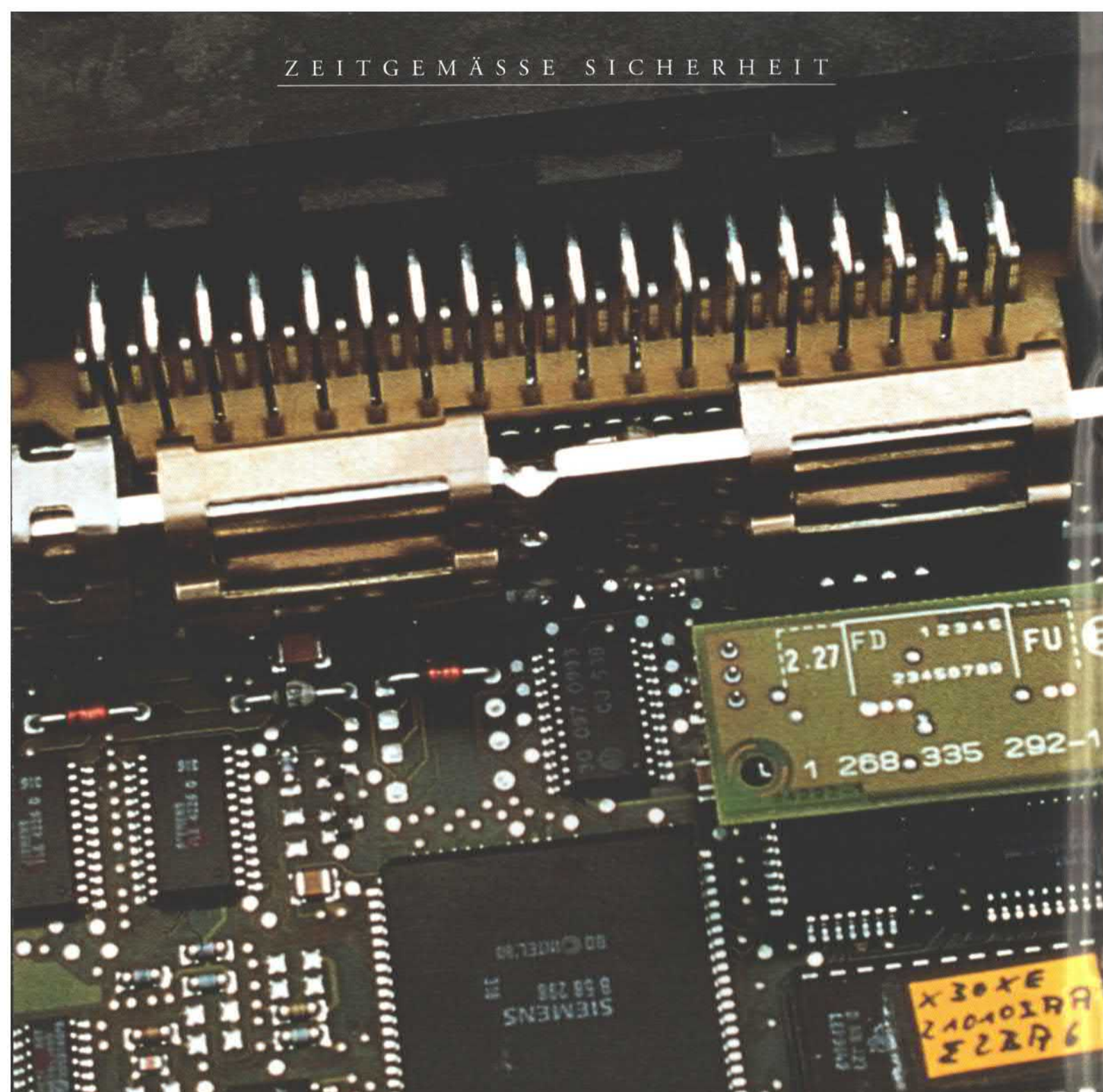
S. 2/3 „Wir haben bestanden.“ Ein zeitgemäßes Fahrzeug im Spiegel der Presse.
S. 16-19 Klassische Ästhetik – neu definiert. S. 20-23 Reserven haben.

Er ist in jeder Hinsicht ein beeindruckendes Fahrzeug, das zu den besten und sichersten Fahrzeugen seiner Klasse gehört. Sein ganzheitliches, zeitgemäßes Konzept setzt richtungsweisende Akzente für das Niveau zukünftiger Automobilgenerationen. Dieses Fahrzeug orientiert sich an einer veränderten Verkehrssituation und den dementsprechenden Bedürfnissen der Autofahrer.

Im Vordergrund stehen ideenreiche Innovationen

S. 4-7 Beruhigender Schutz – mit Sicherheit. S. 8-11 Nicht schneller ankommen, sondern entspannter. S. 12-15 Härte nehmen. Ruhe geben. Reserven schonen. S. 24-27 Qualität: Konzeption statt Kontrolle. S. 28-31 Funktionalität ist mehr als funktionieren.

und Fortschritte, die Augenmaß beweisen. Pure Leistung und Prestige genügen nicht mehr und treten beim Opel Omega zugunsten souveräner Werte in den Hintergrund: Intelligenz statt Imponiergehabe und Stil statt Status lautet die kompromißlose Devise bei diesem Automobil - und das einstimmige Resumée der Testfahrer. Von der „Bild am Sonntag“ wurde der Omega sogar mit dem „Goldenen Lenkrad“ in der Kategorie II (Mittelklasse und obere Mittelklasse) prämiert.

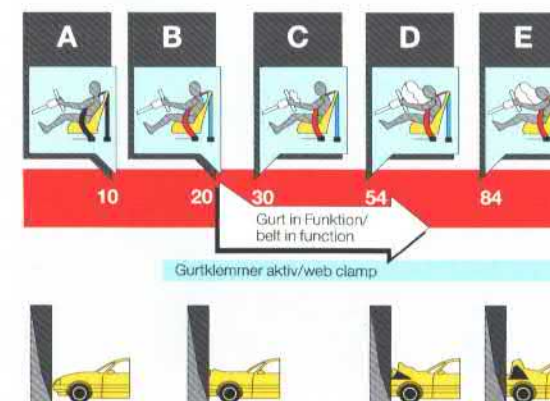


BERUHIGENDER SCHUTZ – MIT SICHERHEIT.

Ein ausgereiftes Sicherheitsniveau ist aufgrund der zunehmenden Verkehrsdichte das zentrale Thema innerhalb der automobilen Forschung. Dem Konzept des Omega liegen hierbei die neuesten Erkenntnisse zugrunde. Optimale Sicherheitsausstattung ist beim Omega eine serienmäßige Selbstverständlichkeit. Eine Kombination passiver Sicherheitssysteme – das SYNPRO-System – sorgt in Verbindung mit einer Reihe vorbildlicher, aktiver Sicherheitskomponenten für größtmöglichen Insassenschutz.

DER GROSSE OPEL FULL SIZE AIRBAG FÜR FAHRER UND BEIFAHRER:

Das unbeschichtete Kunststoff-Gewebe PA 6.6 Polyamid verleiht den Airbags optimale Reißfestigkeit und ist später auch leicht recycelbar. Gesteuert werden sie durch einen Crash-Sensor aus Quarz, der bei einer Kollision algorithmisch auf Negativbeschleunigung reagiert und dabei einen elektrischen Impuls an das Steuergerät abgibt. Innerhalb von 5 Millisekunden danach werden die Airbags aktiviert. Die sichere Funktion gewährleistet ein eigendiagnosefähiges Check-System, das Kontakte und Zündkapsel im Sekundenabstand überprüft. Zudem wird jeder 500. produzierte Airbag im Werk testweise ausgelöst.



DAS OMEGA RUNDUMSCHUTZSYSTEM:

Die Karosseriestruktur des Omega wurde im Hinblick auf optimiertes Crashverhalten und neueste Erkenntnisse aus der Unfallforschung mit hohem Aufwand verbessert. Da 38% aller schweren Kollisionen nicht frontal, sondern schräg erfolgen (Offset-Crash), entwickelte man ein sehr spezifisch auf den Omega abgestimmtes Schutzsystem mit Doppelstahlrohrverstärkungen in den Seitentüren und Verstrebrungen, die seitliche Aufprallkräfte von den Insassen weggleiten. Der Überlebensraum wird so optimal erhalten. Effektive Entwicklungsdienste leistete hier wieder der bewährte Hochleistungscomputer „Cray“, mit dessen enormer Rechenkapazität in kürzester Zeit millionenfach potentielle Crash-Konfigurationen simuliert werden können.



Für verbesserten Schutz bei einem Heckaufprall sorgt der hochstabile Kunststoff-Plastiktank mit nahtlos integriertem Füllrohr und geschraubtem Verschluss. Auch bei mehrmaligen Aufprallversuchen am selben Fahrzeug hielt diese Konstruktion stand.

DAS OMEGA AKTIVGURTSYSTEM

Im Omega arbeitet ein patentiertes System mit höhenverstellbaren Automatikgurten und integrierten Sitzrampen. Gurtstraffer an den Vordersitzen kompensieren bis zu 16 cm der sogenannten „Gurtlose“, die z.B. durch dicke Bekleidung verursacht wird. Zusätzlich sitzen Gurtklemmer an der Gurtautomatik und arretieren den Gurt im Falle eines Aufpralls, um so den „Filmspuleneffekt“, durch den Gurte sonst bis zu 40 mm nachgeben, zu vermeiden.



DIE SERIENMÄSSIGE WEGFAHRSPERRE

Die elektronische Wegfahrsperrung erfüllt auch zukünftig alle Anforderungen der Versicherer. Sie ist serienmäßiger Bestandteil aller Omega Modelle.

WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.

mot

„... Ein ganzes Bündel von Maßnahmen schnürten Opel Techniker, um den neuen Omega zum Sicherheits-Vorbild seiner Klasse zu machen. Fahrer und Beifahrer werden serienmäßig durch Airbags geschützt, wobei

man keine Kompromisse einging – große Klasse heißt bei Opel in diesem Fall Full Size-Format. Selbstverständlich ist auch, daß alle Omega serienmäßig mit ABS ausgestattet sind. Beide Vordersitze erhielten Gurtstraffer und Gurtklemmer ...“ *mot, 23.12.93*



„... SICHERHEITSVORBILD SEINER KLASSE ...“ *mot, 23.12.93*

„... Besonders aufwendig waren auch die Maßnahmen, um die Schutzwirkung der Knautschzonen noch wesentlich zu verbessern. Nicht nur besondere Materialformen und Verstärkungen spielten dabei eine Rolle, sondern auch das Wissen um den wirkungsvollen Kräfteabbau im Falle eines Crashes. So wird beispielsweise der Vorderachsträger als Lastpfad genutzt: Aufprallenergie wird dabei gezielt aufgenommen, verteilt und auf diese Weise effektiv entschärft – die Knautschzone „schluckt“ die Wucht des Aufpralls, und die steife Fahrgastzelle bleibt unversehrt. ...“ *mot, 9/94*

„... Opel hat vorgesorgt: Neben der mechanisch blockierbaren Zentralverriegelung gehört die elektronische Wegfahrsperrung zur Ausstattung jedes vom Fließband rollenden Omega. ...“ *mot, 9/94*

„Exzellentes Bremsverhalten zeichnet den neuen Omega aus. Er legte auf beiden Belagarten (Asphalt und Beton) die kürzesten Bremswege dieses Vergleichs vor und steckte auch die Split-Messung (linke Radseite auf Beton, rechte auf Asphalt) gelassen weg. ...“ *mot, 17.9.94*

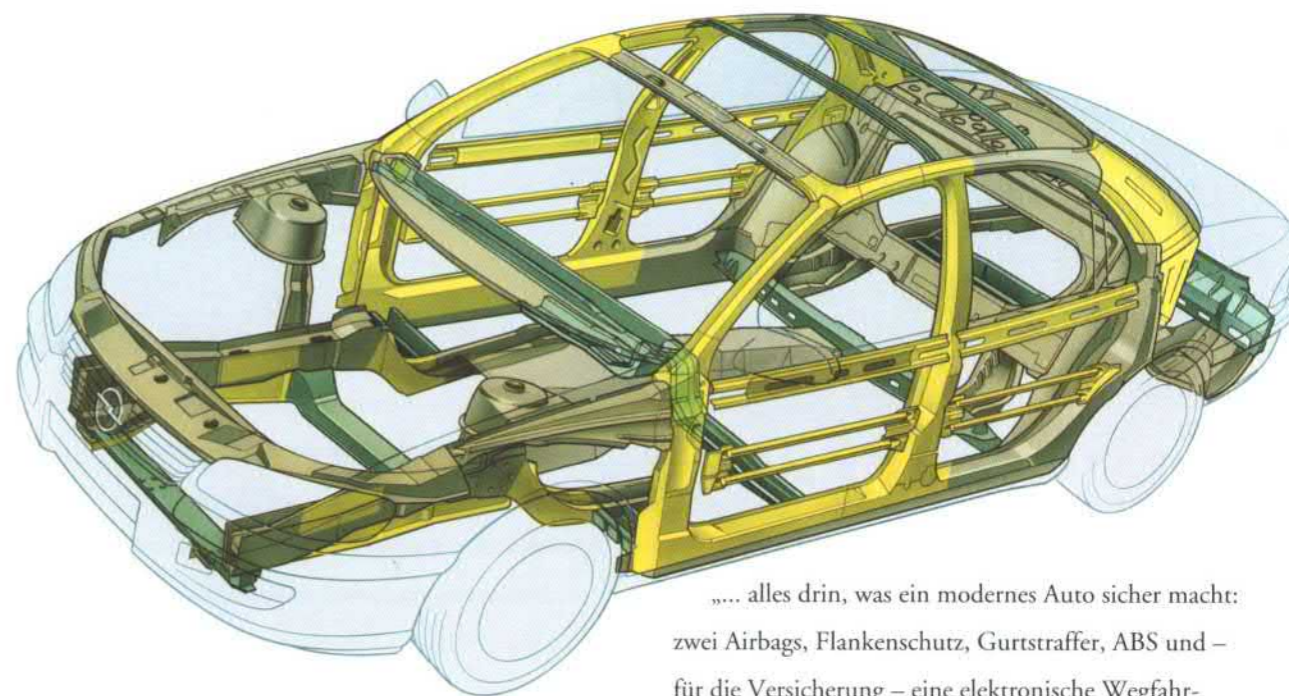


auto motor sport

„... Daß viel Auto für's Geld geboten wird, beweist die Ausstattung. Auch im sicherheitsrelevanten Bereich kann sie sich sehen lassen: zwei Airbags, Gurtstraffer, verstellbare Gurtumlenkpunkte auch hinten, Türverstärkungen – da fehlt es an nichts. ...“ *ams, 11.3.94*

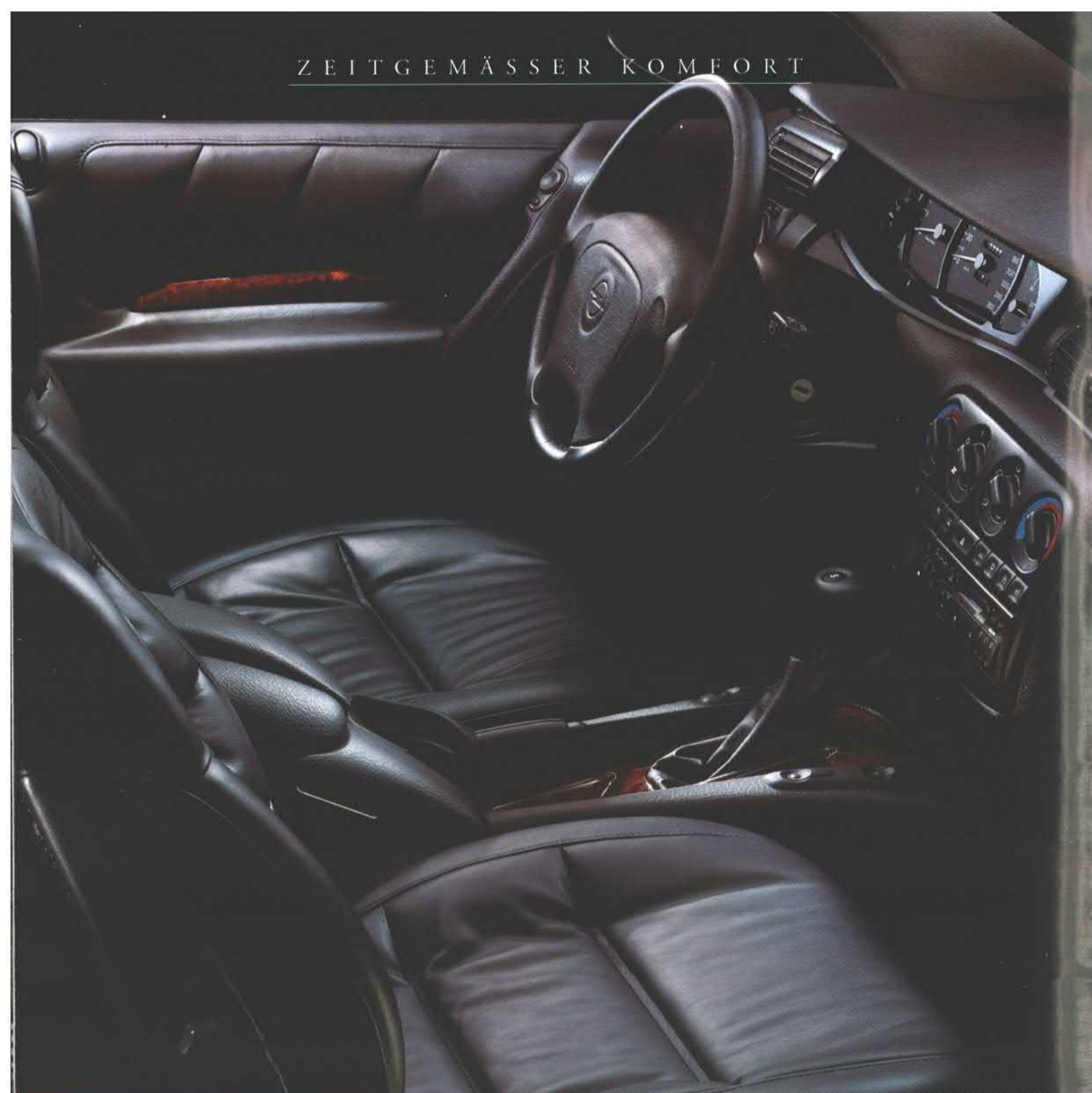
Auto Bild

„... Die Sicherheitsausstattung ist komplett: ABS, zwei Airbags, Flankenschutz und Gurtstraffer serienmäßig. ...“ *Auto BILD, 25.9.93*



„... alles drin, was ein modernes Auto sicher macht: zwei Airbags, Flankenschutz, Gurtstraffer, ABS und – für die Versicherung – eine elektronische Wegfahrsperrung. Nichts fehlt, nichts kostet Aufpreis. ...“ *Auto BILD, Feb. 94*

WIR HABEN BESTANDEN. OMEGA.



**NICHT SCHNELLER
ANKOMMEN,
SONDERN
ENTSPANNTER.**

Die ganzheitliche Komfortausstattung des Omega ermöglicht entspanntes, gelassenes Fahren, das auch den Aspekt Fahrsicherheit positiv beeinflusst. Serienmäßige, attraktive Details, deren Werte über die Ästhetik hinaus vor allem in der Funktionalität liegen, machen den Omega zu einem Fahrzeug, das dem Bedürfnis heutiger Autofahrer nach einem Ausgleich zur hektischen Umgebung optimal entgegenkommt.

DIE KOMFORTSITZE:

Der Sitz des Omega ist in Höhe (elektrisch), Neigung, Abstand zum Lenkrad und Lehnenwinkel verstellbar (8-Wege). Bei der Version mit Memoryfunktion werden zudem auch Außen- und Innenspiegel automatisch auf die vorprogrammierte Funktion eingestellt. Die Längsverstellung erfolgt auf Präzisions-Stahlkugeln statt wie sonst üblich auf Kufen.

Die Sitze rollen mühelos in die gewünschte Position, Verklemmen und Klappergeräusche sind ausgeschlossen. Der 28 cm lange Verstellweg ist besonders vorteilhaft für große Passagiere. Die Lehnen der Vordersitze sind im Vergleich zum Vorgängermodell um 5 cm höher gezogen und bieten so spürbar mehr Seitenführung und mehr Komfort im Schulterbereich.



HEIZUNG/LÜFTUNG MIT UMLUFTTASTE UND REINLUFTFILTERSYSTEM:

Die leistungsstarke Omega Heizungs/Lüftungsanlage kann für Fahrer/Beifahrerseite getrennt eingestellt werden. Es handelt sich um eine Mischluftheizung, die sich durch schnelles Ansprechen auszeichnet. Separat einstellbare Frischluftdüsen im Fond sorgen dort für effektive Seitenscheibenentfeuchtung. Beim MV6 blasen zusätzlich Ventilatoren in den Türen die hinteren Seitenscheiben über Düsen an und halten sie beschlagfrei. Von besonderer Bedeutung beim Omega ist die neue, völlig FCKW-freie Klimaanlage. Der Kompressor dosiert seine Leistung nach Außentemperatur und gewünschter Einstellung. Das Fahrzeug kann nicht nur gekühlt werden, sondern wird schnell und wirkungsvoll entfeuchtet, die Luft bleibt deutlich sauberer.



AUDIOSYSTEME:

Bei Ausstattung mit Radio wird der Omega serienmäßig mit 8 Lautsprechern geliefert. 2 Hochtöner in den vorderen Spiegelverkleidungen, 2 Mitteltöner in den Vordertüren und je 1 Hoch- und Mitteltöner in den hinteren Türen. Als Top-Lautsprecher-System werden außerdem zwei Subwoofer angeboten. Alle Radios werden mit einer Heckscheibenantenne geliefert. Top-Audio-Ausstattung ist das System Philips SC 804 CDC mit CD-Wechsler für 6 CDs. Der Wechsler ist unsichtbar und trotzdem leicht zugänglich im Kofferraum bzw. beim Caravan im Laderaum untergebracht und wird vom Radio aus bedient.



DAS SCHIEBEDACH UND DIE FENSTERHEBER:

Das Schiebe-Hebedach des Omega wird elektronisch gesteuert. Öffnungswinkel und Position werden mit einem Drehknopf vorgewählt und dann automatisch angefahren. Das Schiebedach hat einen elektronischen Einklemmschutz. Es kann wie die Fensterheber über die Zentralverriegelung geschlossen, jedoch auch offen gehalten werden.

WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.



„... GANZE ARBEIT BEI HEIZUNG UND LÜFTUNG ...“

mot 16/94



Frankfurter Allgemeine „... Die Heizung (Temperatur rechts und links getrennt regulierbar, Umluftbetrieb möglich) ist rasch in Gang und dann sehr kräftig. ...“ *FAZ, 10.5.94*

„Alle Omega-Versionen sind im Vergleich zum Vorgänger deutlich höherwertig ... Die Ausstattung ist weitaus umfangreicher als bisher. ...“ *FAZ, 15.2.94*

mot „... Daß sich's der Fahrer hinter dem Lenkrad bequem machen kann, verdankt er dem überdurchschnittlichen Verstellbereich der serienmäßigen, elektrischen Sitzhöhenverstellung, die noch durch eine mechanische Neigungsverstellung perfektioniert wird. ...“ *mot, 8/94*

„Mit Komfort und Solidität vermittelt der Omega der zweiten Generation ein neues Opel-Gefühl. Und doch blieben die guten alten Traditionen des Hauses erhalten: Hier gibt's besonders viel Auto fürs Geld. ...“

mot, 16.4.94



auto motor sport

„... Daß hier Modell für Modell eine Menge geboten wird, unterstreicht die Serienausstattung.“

Bereits im Basis-Omega bekommt der Kunde, was er braucht, inklusive ABS, Servolenkung, Drehzahlmesser, umklappbarer Rücksitzlehne, Zentralverriegelung mit Infrarotfernbedienung, Diebstahlsicherung und Wegfahrsperre. ...“

ams, 11.2.94

AUTO ZEITUNG

„... Dabei verdienen sich die Sitze die Note „Eins“. Da gibt es auch nach über 500 Kilometern kein nervöses Herumgerutsche, provoziert etwa durch eingeschlafene Beine oder plattgesessene Hinterteile. Die Sitzposition paßt optimal ... Rückenlehne und Sitzfläche sind gut dimensioniert und gewähren in Kurven zuverlässigen Seitenhalt.“

Auto Zeitung, 29.4.94



WIR HABEN BESTANDEN. OMEGA.



HÄRTE NEHMEN.
RUHE GEBEN.

Bei der Entwicklung des neuen Opel Omega wurden sämtliche Fahrzeugkomponenten bis ins kleinste Detail neu durchdacht. Diese außergewöhnliche Vorgehensweise bedeutet in der Praxis noch mehr ausgereiften Fahrkomfort und noch präzisere Technologien, die dem Fahrverhalten sowie der kompromißlosen Zuverlässigkeit des Omega zugute kommen und ihn serienmäßig zu einem Maßstab seiner Klasse machen.

LENKUNG:



Die Servolenkung des Omega erhielt einen um 4 mm im Durchmesser verstärkten Lenkstock, der um 32% steifer ist. Dadurch verbessert sich die Lenkpräzision um die Mittel- lage. Die Lenkung ist dank der automatischen Nachstellung wartungsfrei. Alle Sechszylinder-Modelle sind mit

einer von der Geschwindigkeit abhängigen Servotronic ausgestattet. Das eigendiagnosefähige System wird erst am Bandende individuell einprogrammiert, damit keine Abweichungen von der Norm auftreten. Stahlfedern und Stahlkugeln sorgen bei Geradeausfahrt für eine starre Überbrückung des Torsionselements.

FEDERUNG:

Bei der Federungsentwicklung des Omega wirkten die Anforderungskomponenten Komfort, Bodenfreiheit und Design zusammen, um so eine optimale Ausgewogenheit zwischen Sportlichkeit und Komfort zu erreichen. Je nach 4- oder 6-Zylinder-Modell wird dieses Zusammenspiel bedarfsgerecht angelegt. Zudem wurde die optimale Detailabstimmung der Federung vom Entwicklungsingenieur für jede Fahrzeugvariante individuell vorgenommen.

FAHRWERK:

Verstärkte Längsträger der Vorderachse ermöglichen eine noch präzisere Führung. Außerdem werden die Gummilager der Lenkerabhängung durch silikongefüllte, hydraulisch dämpfende Buchsen für noch straffere Führung ersetzt. Radunwuchten bis zu 60 Gramm – ein Wert, der in der Praxis nie vorkommt – und die damit verbundenen Lenkradvibrationen werden effektiv beseitigt.

CHASSIS:

Durch eine Verbreiterung der Spur, vorne um 50 mm und hinten um 40 mm, dämpft der Omega Unebenheiten noch besser ab. Der Radabstand blieb zugunsten des kleinen Wendekreises unverändert. Die Standhöhe wurde um 10 mm verringert. Dabei wurden einerseits Designaspekte, andererseits aber auch die unterschiedlichsten Beladungszustände berücksichtigt.

HANDLING:

Unter dem Begriff „Handling“ versteht man bei einem Automobil dessen Fahrverhalten in Grenzbereichen. Hierzu zählt z. B. das spezifische Ausweichverhalten. Man testet, bis zu welcher Geschwindigkeit einem Hindernis bei schnellen, gegenläufigen Lenkmanövern ausgewichen werden kann. Der Omega verbindet alle Handlingkriterien zu einem beispielhaften Konzept.



Das DSA Sicherheitsfahrwerk aller Omega Modelle erhielt unabhängig von der Motorisierungsstärke eine Multi-Link-Hinterachse und ein mehrfach entkoppeltes Differential. Mehr subjektiver Fahrkomfort durch weniger Geräuschentwicklung und präzisere Führung sind das Ergebnis.

Ein anderes Beispiel ist das neue Traction Control (TC)-System der Benzin-Sechszylinder-Modelle, das Traktionsprobleme bei schwieriger Fahrbahnoberfläche eliminiert. Motorleistung und Drehmoment werden rein elektronisch über das Motorenmanagement der Fahrsituation angepaßt.

WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.

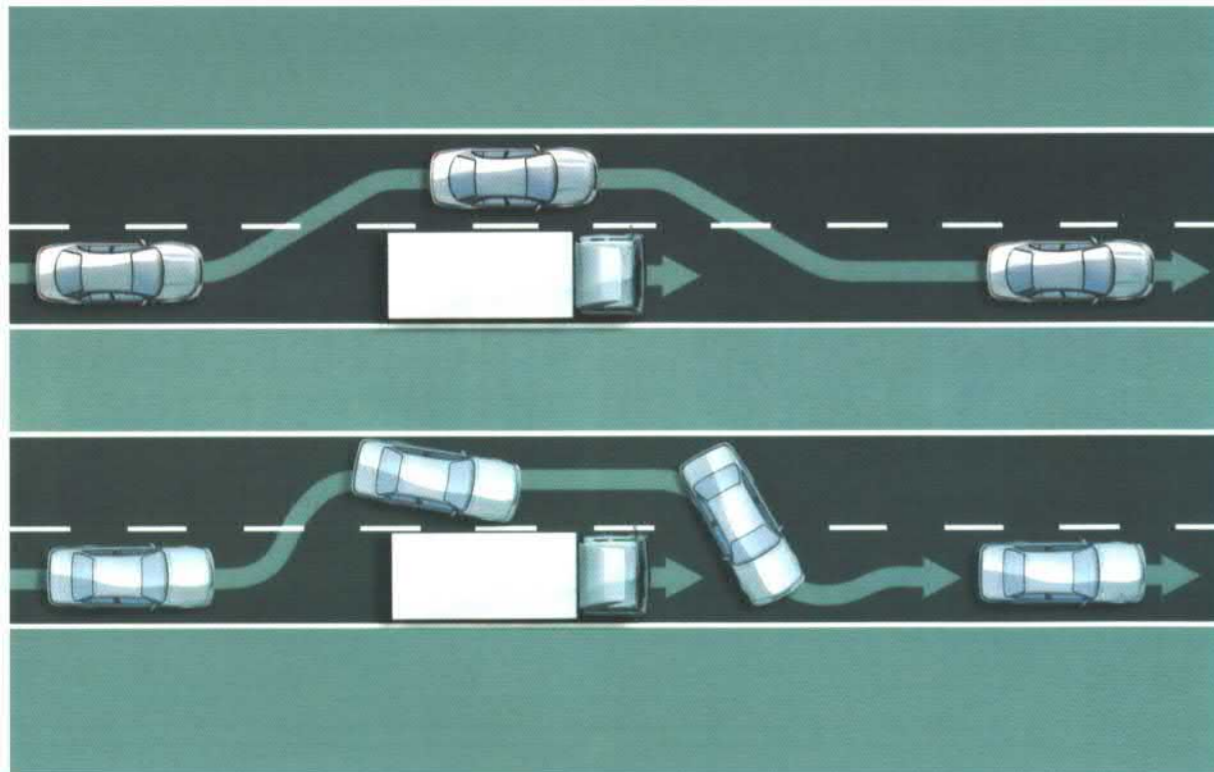
mot

„... Die Lenkung ist in der Mittellage straff geführt, Lenkmanöver werden exakt übertragen, der Omega folgt sehr willig und genau der vorgegebenen Richtung ...“

„... Der Opel empfiehlt sich durch eine insgesamt harmonische Gesamtabstimmung. Sein Federungskonzept ist komfortabel und gutmütig, selbst bei den derbsten Attacken ...“

mot, 9/94

„... Das Fahrverhalten ist auch im Extrembereich sehr gutmütig. Gleichmäßiges Untersteuern und praktisch kein Lastwechsel sind Eckwerte, die auch ungetübten Fahrern das Bewältigen schwieriger Situationen erleichtern. Ein weiterer Pluspunkt ist die Bremsanlage, die gegenüber dem Vorgängermodell ebenfalls klaren Fortschritt signalisiert: Scheiben und Sättel sind so dimensioniert, daß selbst bei harter Beanspruchung kein Nachlassen spürbar wird ...“

mot, 9/94

„HUT AB VOR DIESEM OMEGA“

AUTO Bild, 23.7.1994

„Die Straßenlage ist ausgesprochen souverän, das Fahrzeug stets von jedermann leicht beherrschbar ... Die Lenkung macht einen harmonischen Eindruck. Das Verhältnis von Halte- und Rückstellkräften ist ausgewogen, die Arbeitsweise direkt. ...“

*mot, 23.7.94***BILD am SONNTAG**

„Der Omega sucht Kontakt zum Fahrer. Im Vergleich zum Vorgänger ist er fahraktiver, berechenbarer. Konkret: tadelloses Kurvenverhalten, gefühlvolle Servolenkung, standfeste Bremsen.“

*BamS, 23.7.94***Frankfurter Rundschau**

„Das Fahrwerk ist hochgradig oberklasseverdächtig. Traumhaft satte Straßenlage, außerordentlich gutmütiger Gesamtcharakter und ein geradezu elitärer Insassenkomfort machen schlagartig klar, daß hier nicht mehr nur das Notwendige und Übliche offeriert wird, sondern an den Besten dieser Klasse orientierte Spitzentechnik ... Trotz hohem Fahrergewicht durchheilt der Omega auch ganze Serien von Landstraßen-Kurven agil und nahezu schwerelos. Keinerlei frühzeitige Reaktionen des Fahrzeughecks, obwohl doch die Hinterräder angetrieben werden. Solch Fahrverhalten darf sich mit Recht exemplarisch gutmütig nennen. ...“

*Frankf. Rundschau, 30.4.94***Frankfurter Allgemeine**

„... Das Fahrwerk könnte besser gar nicht sein ... In einem Punkt braucht sich der neue Omega vor keinem noch so teuren Wettbewerber zu verstecken: mit seinem Fahrwerk. Hier ist Opel etwas Vorbildliches gelungen. Der hinterradgetriebene Wagen ist in jeder Situation die Gutmütigkeit selbst. Kurven durchheilt er mit neutralem Eigenlenkverhalten, reagiert auch bei plötzlichem Lupfen des Gasfußes nicht unwirsch und tut eigentlich immer nur genau das, was der Fahrer von ihm will. Mehr noch: Selbst grobe Fehler bestraft er nicht, sondern verzeiht sie großzügig. ...“

FAZ, 10.5.94**AUTO**

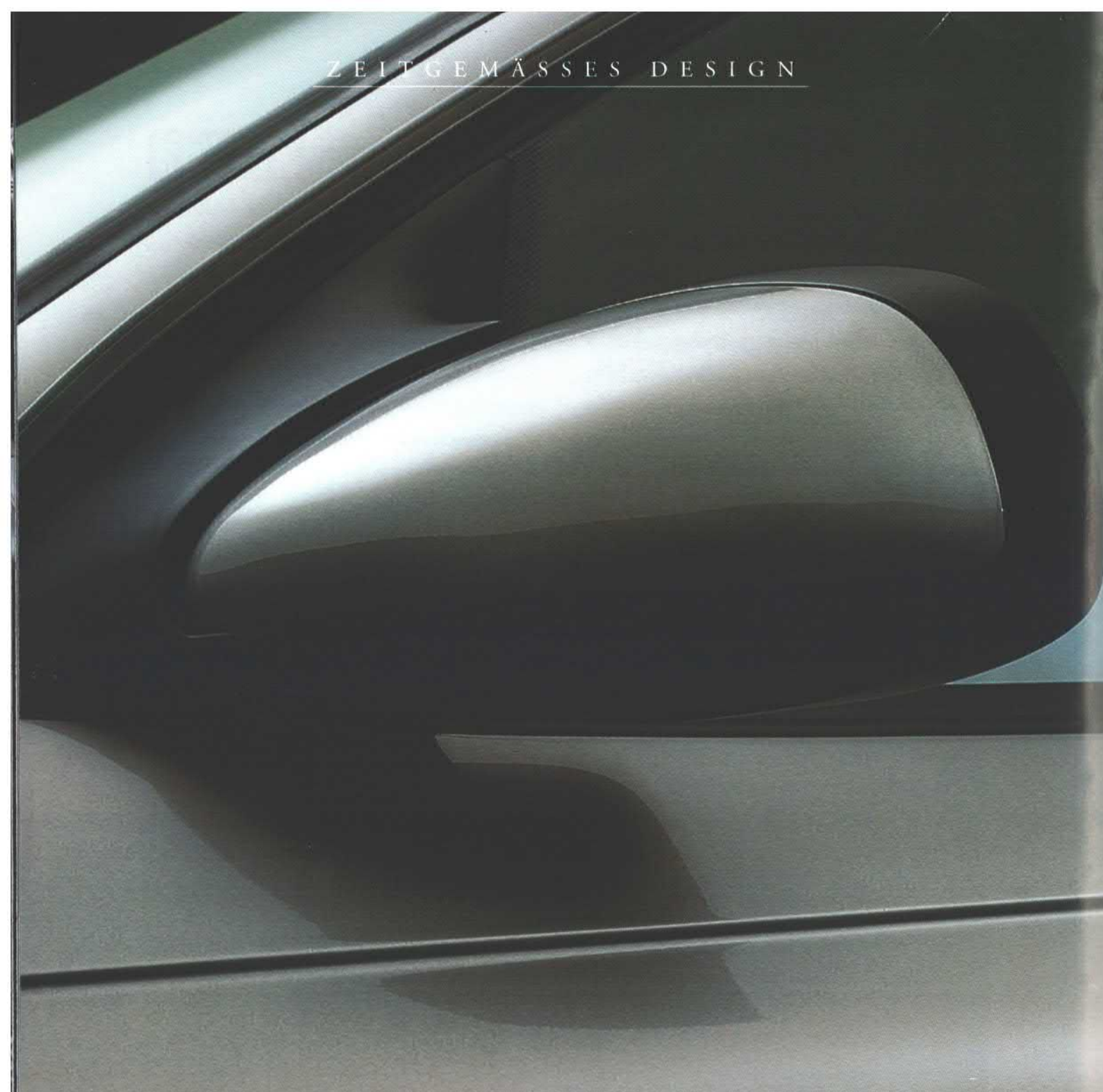
„Angenehm ist die Federung des Opel. Sie schluckt am meisten. Der Omega rollt am leisesten ab und meistert Querfugen am besten. ...“

*Auto Straßenverkehr, 3.8.94***AUTO ZEITUNG**

„Auf der Slalomstrecke überzeugt der Neuling Omega (2.0) durch Agilität und Sicherheit ... So viel Fahrfreude hat uns ein Omega, zumal mit der schwächsten Motorisierung, noch nie bereitet.“

Auto Zeitung, 29.4.94

WIR HABEN BESTANDEN. OMEGA.



KLASSISCHE
ÄSTHETIK – NEU
DEFINIERT.

Jedes Detail des dynamisch-eleganten Designs des neuen Omega orientiert sich an ästhetischen, aber auch an funktionellen Gesichtspunkten – Design zum „Anfassen“. Mit einem C_w -Wert von 0,29 nimmt er eine Spitzenposition unter den Limousinen der Oberklasse ein. Dennoch ordnet er sich keiner Einheitsform unter, sondern beweist in Ausstattungsdetails und Linienführung eine sehr eigenständige Persönlichkeit.

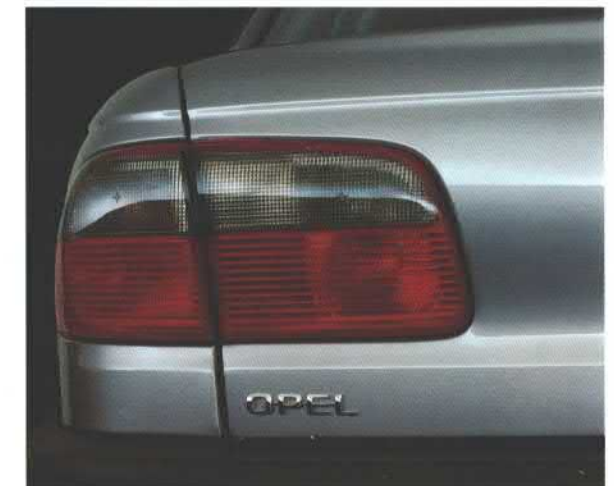


DESIGNENTWICKLUNG:

Sein Aussehen verdankt der Omega einem Design-Team von über 230 Spezialisten unter Leitung von 5 Spitzendesignern. Sie gaben die gestalterische Richtung der heutigen Omega Optik vor. Anschließend prüften 14 Teams aus allen Teilbereichen die Realisierbarkeit unter Sicherheits-, Funktionalitäts-, Komfort- und Technikaspekten. Wesentlichen Einfluß nahmen auch Farb- und Modetrends während der Entwicklungs- und Einführungsphase. An ihnen orientierten sich die Omega Designer in puncto Außenlackierungen und Polsterdekors. Aber auch Natur und künstlerische Traditionen inspirierten die Design-Fachleute bei ihrer Arbeit. Einigen Polsterdessins des Opel Omega liegen Vorlagen zugrunde, die von Motiven zweier Säulen im Natural History Museum bzw. aus einem Lloyds-Gebäude in London stammen.

AUSSENSPIEGEL UND REGENKANAL AN DER FRONTSCHIEBE:

Die Gehäuse der Außenspiegel sind so geformt, daß der Luftstrom bei Regen die Seitenscheiben von Spritzwasser freihält. Die in „Flush-Glass“-Technik eingepaßte Windschutzscheibe hat seitlich integrierte Kanäle, die Regenwasser während der Fahrt nach oben ableiten. Der Spiegel selbst ist asphärisch geformt und eliminiert den sogenannten „toten Winkel“ weitestgehend.



Die perfekt eingepaßten, partiell schwarzgetönten Rückleuchten des neuen Omega unterstreichen die souveräne Optik. Eine eingearbeitete Abrißkante für den Luftstrom verhindert eine sonst entstehende Sogwirkung, die sich negativ auf Beschleunigung und Treibstoffverbrauch auswirken würde.



WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.

„... Dem stehen etliche praktische Details gegenüber. Beispielsweise die verdeckten Scharniere des Kofferraumdeckels, die das Gepäck nicht zerknautschen können, und die im unteren Bereich weit gespreizte Tachoskala, die das Einhalten besonders niedriger Speedlimits in Wohngebieten erleichtert. Oder auch die schon vergessen geglaubte Regenrinne, die verhindert, daß beim Öffnen der Türen Wasser auf die Sitze tropft. ...“ *ams, 6/94*



„Er strahlt das Ambiente eines rollenden Wohnzimmers aus, in dem der Bordcomputer-Monitor den Fernseher, die üppigen Sitze das häusliche Sofa und die großzügigen Ablageflächen den Couchtisch ersetzen. Der neue Omega darf mit seinen stattlichen Innen-Abmessungen durchaus als Zweitwohnsitz des Fahrers interpretiert werden. ...“ *ams, 22.4.94*



„... PRAKTISCHE DETAILS ...“

ams, 6/94



„... So bleibt den Designern vorab das Kompliment, trotz größerer Außenabmessungen eine harmonische und wohlproportionierte Karosserie auf die Räder gestellt zu haben. Wer formale Eigenständigkeit sucht, muß weiter in die Tiefe gehen. Da ist zuerst das große Opel Emblem im Kühlergrill, das dem Betrachter plakativ als Identitätsnachweis ins Auge springt. Als weiteres Stilmittel zieht sich eine Sicke vom vorderen Kotflügel über die Motorhaube. Am Heck fallen die Rückleuchten auf, die etwas aus der Karosserie herausstehen. Neben stilistischen Gesichtspunkten sollen sie vor allem als eine Art Abrißkante für seitliche Umströmungen dienen und damit den Luftwiderstand beeinflussen. Fast keine Fläche ist eben, die Karosserie ist eine einzige Verbindung sanfter Wölbungen. ...“

Auto Zeitung, 18.2.94

„... Und der Omega hat nicht nur größere innere, sondern auch mehr äußere Werte. Ohne, daß man es ihm ansieht. Wirkte das Vorgängermodell, vor allem als Limousine, etwas bieder und hausbacken, ist der Neue zierlicher, moderner und rundlicher gestaltet. ...“

„Das steht dem Omega wahrlich gut zu Gesicht. Er gewinnt durch die Retuschen an der Karosserie dazu. ...“ *Auto Magazin, 6.2.94*

Franfurter Allgemeine „... Sitze, Türen, Kofferraum- oder Handschuhfachdeckel – alles rastet mit jenem satten Geräusch ein, das man von den Türen ganz dicker Geldschränke kennt. ...“ *FAZ, 11.10.94*

„... Er fällt doch noch ganz schön auf, der neue große Opel. Ob auf dem Parkplatz vor dem Supermarkt, an der roten Ampel oder an der Zapfsäule: Die anderen Autofahrer widmen dem Omega mehr als nur einen kurzen Blick. Kein Wunder. Er sieht auch wirklich anders aus als seine Konkurrenten. Der lange Radstand, die tiefliegenden Scheinwerfer, der kuppelförmige Aufbau unter dem die Passagiere sitzen – die Opel Designer haben viel Mut bewiesen.“ *BamS, 24.7.94*

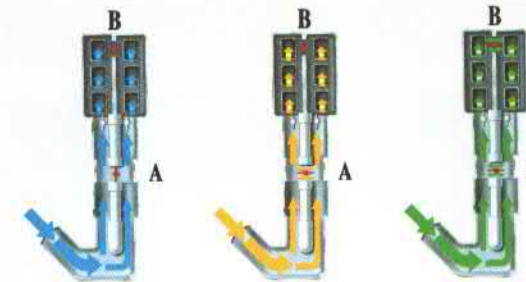




RESERVEN
HABEN.
RESERVEN
SCHONEN.

Im Opel Omega arbeitet ein kleiner Elektromotor, der beim Kaltstart mit 18.000 U/min. ein Gebläse des Air Injection Reactors (AIR) antreibt. So wird frische Luft in den Bereich aller Auslaßventile gefördert. Die dadurch bewirkte Nachverbrennung erhöht sofort die Abgastemperatur und reduziert damit drastisch die Ansprechzeit des Katalysators. Zudem führt die elektronische Abgasrückführung (AGR) bis zu 15% der Abgase ein zweites Mal der Verbrennung zu und senkt so Verbrauch und Schadstoffausstoß. Gründe, warum alle Benzinmotoren des Opel Omega schon von Anfang an die 1996 in Kraft tretende EG-Abgasnorm erfüllen.

Die neuen Sechszylinder-Triebwerke des neuen Omega stammen aus der Opel ECOTEC-Familie und verfügen über innovativste Techniken für effizientes und emissionsarmes Fahren.



Das neue Multi-Ram-System des Omega

Die V6-Motoren sind mit dem modernen Multi-Ram-System, einer Weiterentwicklung des bekannten Dual-Ram-Systems ausgestattet. Hier wird die Saugrohrlänge über zwei Klappen statt über eine Klappe der Drehzahl angepaßt, um hohes Drehmoment über einen breiten Drehzahlbereich zu erzielen. Diese Klappen werden von der Motronic gesteuert. Der Vorteil gegenüber dem Dual-Ram-System liegt in der noch besseren Anpassung. Die Leistungsentwicklung verläuft noch gleichmäßiger und druckvoller, und die Schaltpunkte des Multi-Ram sind für den Fahrer nicht spürbar.

Diese Omega High-Tech-Motorengeneration verfügt zudem über eine adaptive Klopfregelung mit 2 Sensoren, durch die eine automatische Anpassung an die jeweilige Kraftstoffqualität ermöglicht wird.

Auch die beiden 4-Zylinder-Triebwerke des Omega, der 2.0 Motor und der ECOTEC 2.0-16V-Motor, erfüllen durch ihre LET-Charakteristik (Low End Torque) höchste Anforderungen an Elastizität und gutes Fahrverhalten. Alle Modelle sind mit einer hydraulischen Kupplung ausgerüstet. Die Besonderheit dieser neuen Kupplung ist ein Arbeitszylinder, der zentral auf dem Ausrücklager montiert ist. Damit entfällt der bis-

her eingesetzte mechanische Hebel zur Kraftübertragung.

Die Vorteile:

- die erforderlichen Pedalkräfte sind niedriger,
- die Kupplung ist besser zu dosieren,
- Geräusche und Vibrationen werden vermindert.

Sämtliche Omega Modelle sind wahlweise auch mit einer elektronisch gesteuerten 4-Gang-Automatik lieferbar. Sie enthält selbstlernende Schaltkennlinien, die sich an der Last (z.B. Anhänger) und am Streckenprofil orientieren (bergauf und bergab). Dadurch wird unnötiges Schalten der Automatik vermieden und bis zu 0,5 Liter/100 km Kraftstoff gespart.

Der Sechszylinder-Turbodiesel-Motor des Omega mit Ladeluftkühlung und Oxidationskatalysator gilt zur Zeit als eines der modernsten Dieseltriebwerke auf dem Markt. Herausragendes technologisches Merkmal ist die voll elektronische Steuerung. Sie ermöglicht eine Verbrennung, die im Teillast- und Leerlaufbereich ohne das dieseltypische Nageln erfolgt. Das Triebwerk unterschreitet den derzeit strengsten Partikelaußschlagwert von 0,08g/km und ist als „besonders schadstoffarm“ eingestuft. Die spezielle Leistungscharakteristik macht den 2.5-TD-Motor auch zum idealen Aggregat für Anhängerbetrieb. Speziell der Turbolader mit Ladeluftkühler garantiert, daß auch in großen Höhen kein Leistungsabfall und keine Rauchgasbildung auftritt.

WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.

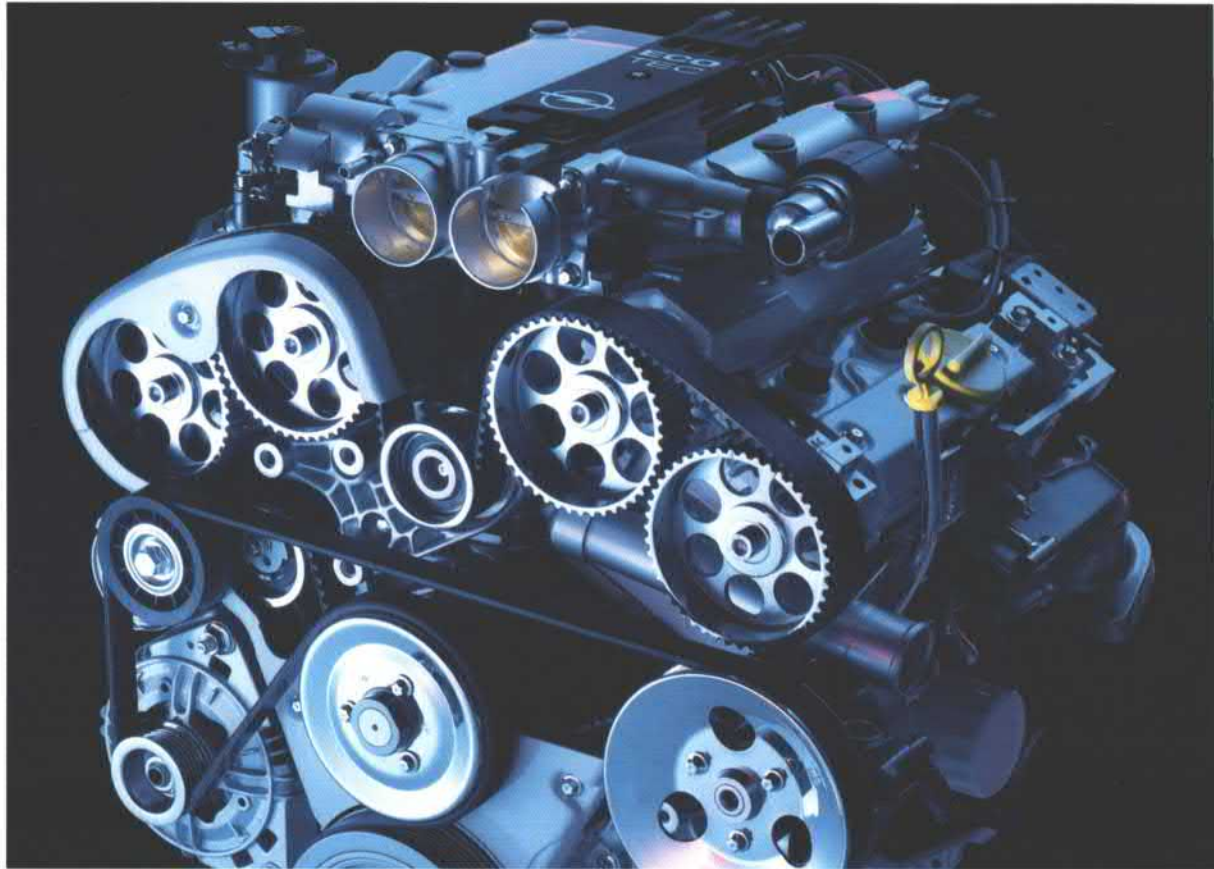
**auto
motor
sport**

„... Mit einem Testverbrauch von nur zehn Liter/100 Kilometer beweist der neue Opel-Vierzylinder, daß er seine Bezeichnung ECOTEC durchaus zu Recht trägt. Wer sparsam fahren will, kann leicht unter neun Liter/100 Kilometer kommen. ...“

ams, 25.3.94

„Den Diesel kauft man, weil er Spaß beim Fahren macht. Er läuft kultiviert, reagiert kraftvoll aufs Gas und legt eine stürmische Durchzugskraft an den Tag ... Das ist genau das Richtige für entspanntes, schaltarmes Fahren, zumal die Turbocharakteristik sehr gut abgestimmt scheint.“

ams, 3.6.94



„... ALS ECHTER SPARER EINGESTUFT ...“

Auto Bild, 26.3.94

BILD am SONNTAG

„Dicke Pluspunkte bekam er (der Omega 2.0 16V) im BamS-Test für seine Genügsamkeit. Beim 1000-Kilometer-Test genehmigte er sich gerade mal 9,9 Liter auf 100 Kilometer aus dem

75-Liter-Tank. Dabei waren auch Vollgas-Strecken auf der nächtlichen Autobahn und viel Kurverei im Stadtverkehr. Ein sehr guter Wert, der wieder mal zeigt, daß moderne Motorentechnik viel bringt. ...“

BamS, 24.7.1994

**Auto
Bild**

„... Bei den Kosten schlägt die große Stunde des Omega: Nicht nur, weil er sich im Testverbrauch lediglich 9,5 Liter Diesel genehmigt, ... sondern auch, weil er in der Versicherung als echter Sparer eingestuft wird ...“

Auto Bild, 26.3.94

Frankfurter Rundschau

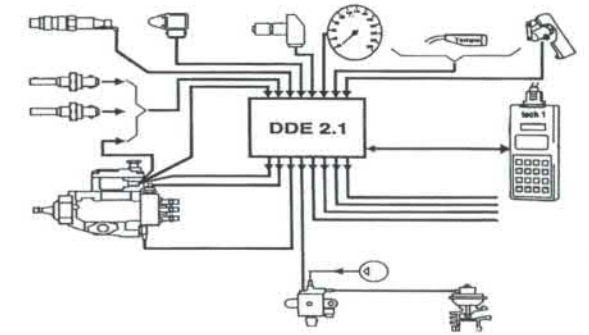
„Daß sich selbst so eine potente und opulent bestückte Langstrecken-Reiselimousine mit nahezu Kleinwagen-Verbrauchswerten betreiben läßt, ist der eigentliche Fortschritt der letzten Jahre. ...“

Frankf. Rundschau, 30.4.94

mot

„Der sparsamste im Quartett ist der neue Omega mit knapp 11 Liter Testdurchschnitt und einem Minimalverbrauch von 9,1 Litern. ...“

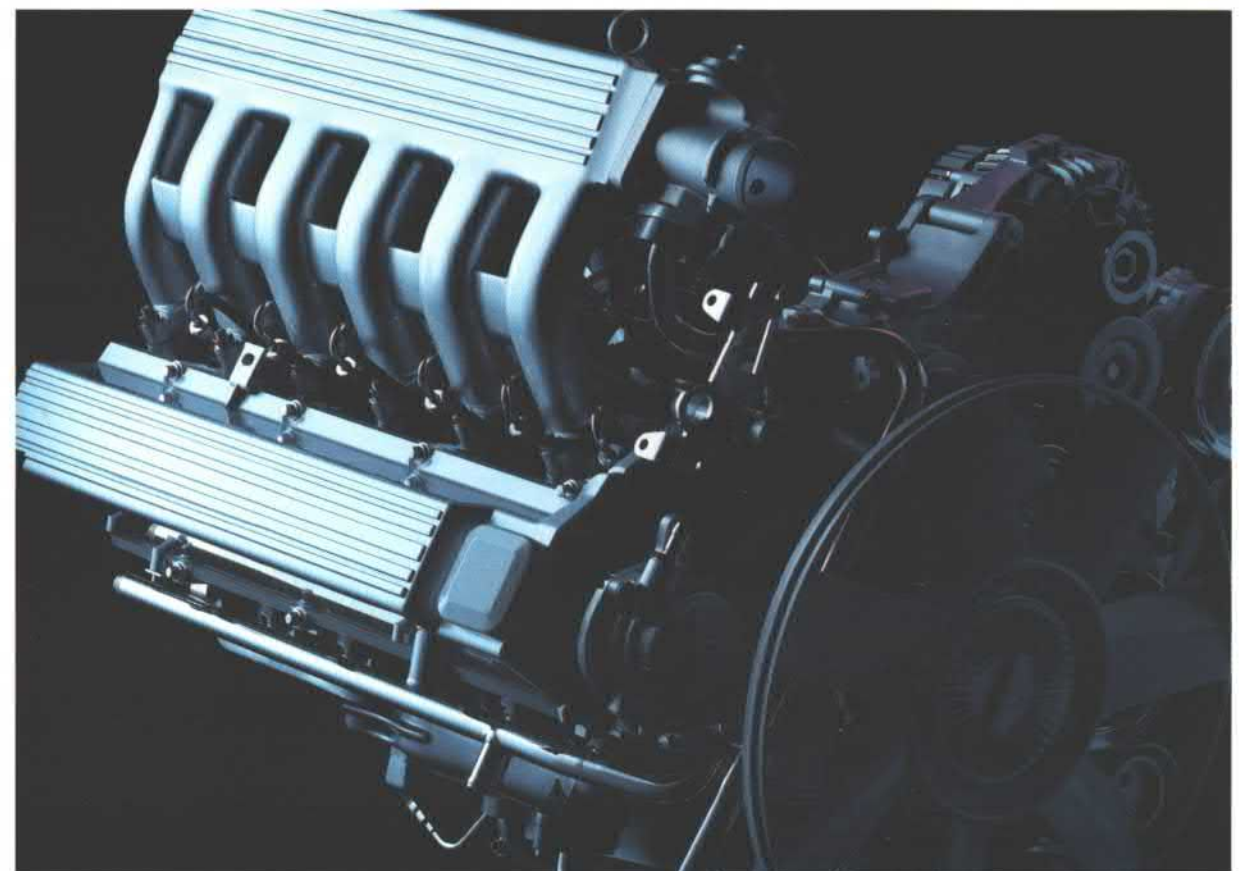
mot, 31.3.94



Frankfurter Allgemeine

„Das neue Mittelstück leistet 100 kW (136 PS) und ist damit für den 1400-Kilogramm-Wagen eine angemessene Kraftquelle. Ihr größter Vorzug ist die Sparsamkeit, bei der sie von der Karosserie mit dem günstigen Luftwiderstandsbeiwert von 0,29 freundschaftlich unterstützt wird. Mit unserem Durchschnittsverbrauch von 9,4 Litern Superbenzin je 100 Kilometer braucht der Omega selbst die genügsamsten Konkurrenten nicht zu fürchten. ...“

FAZ, 10.5.94



WIR HABEN BESTANDEN. OMEGA.



QUALITÄT:
KONZEPTION
STATT
KONTROLLE.

Hervorragende Produktqualität ist bei einem Fahrzeug dieser Klasse ein entscheidendes Kriterium für den Markterfolg. Bei der Entwicklung des neuen Opel Omega wurde schon im Vorfeld der Planung für Maßnahmen gesorgt, die das überdurchschnittlich hohe Qualitätsniveau dieses Automobils gewährleisten: Die ersten 2.000 Omega Modelle wurden nicht zum Verkauf ausgeliefert, sondern europaweit auf öffentlichen Straßen getestet, um auch kleinste Fehler, die sich im Betrieb zeigen, eliminieren zu können. Erst der 2.001. Omega gelangte in den Besitz eines Kunden.

PASSUNGEN UND SPALTMASSE
DER KAROSSERIE:

Beim Omega kommt ein neues System zur Vermessung und Überprüfung der Einzelkomponenten zum Einsatz. Bisher wurden alle Teile einzeln auf Maßgenauigkeit überprüft, wobei gewisse Spielräume zulässig sind. Wenn dann Teile mit gegenläufigen Toleranzen zusammenkamen, konnten sich im Laufe des Fertigungsprozesses diese kleinsten Toleranzen zu mehreren Millimetern addieren. Durch die Definition von durchgängigen Aufnahmepunkten, die als Bezugspunkte für die Vermessung aller betroffenen Teile dienen, wird dies ausgeschlossen. Opel setzt zur Überprüfung dieser Toleranzen sogenannte „Lehren“ ein. Darunter versteht man exakt genormte Abgußformen des Teiles, an denen das angelieferte Teil gemessen wird. Mit Hilfe dieser Lehren können auch Bolzen oder Kanten exakt kontrolliert werden. Durch dieses Verfahren wird gleichmäßig hohe Qualität und Maßgenauigkeit für jedes einzelne Fahrzeug erzeugt.

Torsionssteifigkeit auf als das Vorgängermodell. Daraus resultiert unter anderem ein deutlich verbessertes, spürbares Qualitätsgefühl.

VERBESSERTE
FERTIGUNGSVERFAHREN:

Das Modul-Konzept: Um eine möglichst optimale Fertigungslogistik zu erreichen und auch um anstrengende Über-Kopfarbeiten bei der Montage zu vermeiden und damit die Qualität der Verarbeitung zu optimieren, arbeitet man bei der Fertigung des neuen Omega mit einem sogenannten Modul-Konzept. Alle Fahrzeugelemente, wie Türen oder das Cockpit, werden inklusive Verkabelung komplett vorgefertigt und erst am Band eingesetzt. Dieses Verfahren ist so ausgefeilt, daß zum Beispiel der Lieferant der Türen diese schon in der Reihenfolge, in der sie später am Band benötigt werden, anliefert.

MATERIALIEN UND OBERFLÄCHEN:

Gemäß seinem Anspruch sind im Omega nur hochwertigste Materialien verarbeitet. Zum Beispiel sind Mittelkonsole und Instrumententräger nicht wie üblich mit PVC-Folie beklebt, sondern werden durch eine spezielle Technik, das „slush-molded-Verfahren“, hergestellt. Dabei wird ein 2-Komponenten-Gelierzmittel in eine Negativform gefüllt und nach dem Trockenvorgang die entstandene, durchgängige Haut aus thermischem Polyurethan per Unterdruck abgehoben. Auf alle Kunststoff-Elemente wird anschließend Softlack aufgetragen und diese nahtlose Schicht mit einem aminfreien Schaum hinterlegt, der sie extrem widerstandsfähig macht. Bei Härte tests ergab sich eine doppelt so lange Haltbarkeit im Vergleich zu PVC. Das verwendete Material ist zudem absolut sortenrein und kann daher problemlos wiederverwendet werden.



KAROSSESTEIFIGKEIT:

Durch Verwendung hochfester Stähle und den gezielten Einsatz von Verstärkungsprofilen weist z. B. die neue Omega Limousine eine um 41 Prozent höhere

WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.



„... ANMUTUNG DES DAUERHAFTEN UND HOCHWERTIGEN ...“

mot, 9/94

Süddeutsche Zeitung „In der Innenwelt des Omega fühlt man sich auf Anhieb zu Hause und bemerkenswert wohl, wozu neben den ergonomisch guten Sitzen auch das angehobene Dach und der vergrößerte Innenraum beitragen. Dank ausgefeilter

Geräuschdämmung gehört der Omega zu den leisesten Fahrzeugen im Angebot – und so ergibt es sich, daß der Omega zu einem der Fahrzeuge werden dürfte, in denen man auch längere Strecken beruhigt angehen mag.“

SZ, 12.2.94

mot

„... Mit Hilfe des in Rüsselsheim stationierten Supercomputers Cray Y-MP konnten die Opel Ingenieure etwa die Torsionssteifigkeit der Omega-Karosserie gegenüber dem Vorgängermodell um satte 41 Prozent steigern. Dieser Zuwachs an Karosseriesteifigkeit ist umso bemerkenswerter, wenn die durchaus solide Basis des bisherigen Omega im Vergleich gesehen wird. Die Rechenkünste des Computers und die Konstruktionsleistungen der Ingenieure zahlen sich natürlich gleich in mehrfacher Hinsicht aus: Der Insassenschutz wird deutlich verbessert, die Dauerhaltbarkeit wesentlich erhöht. Im praktischen Fahralltag hinterläßt die steifere Karosserie einen fühlbar besseren Qualitätseindruck. ...“

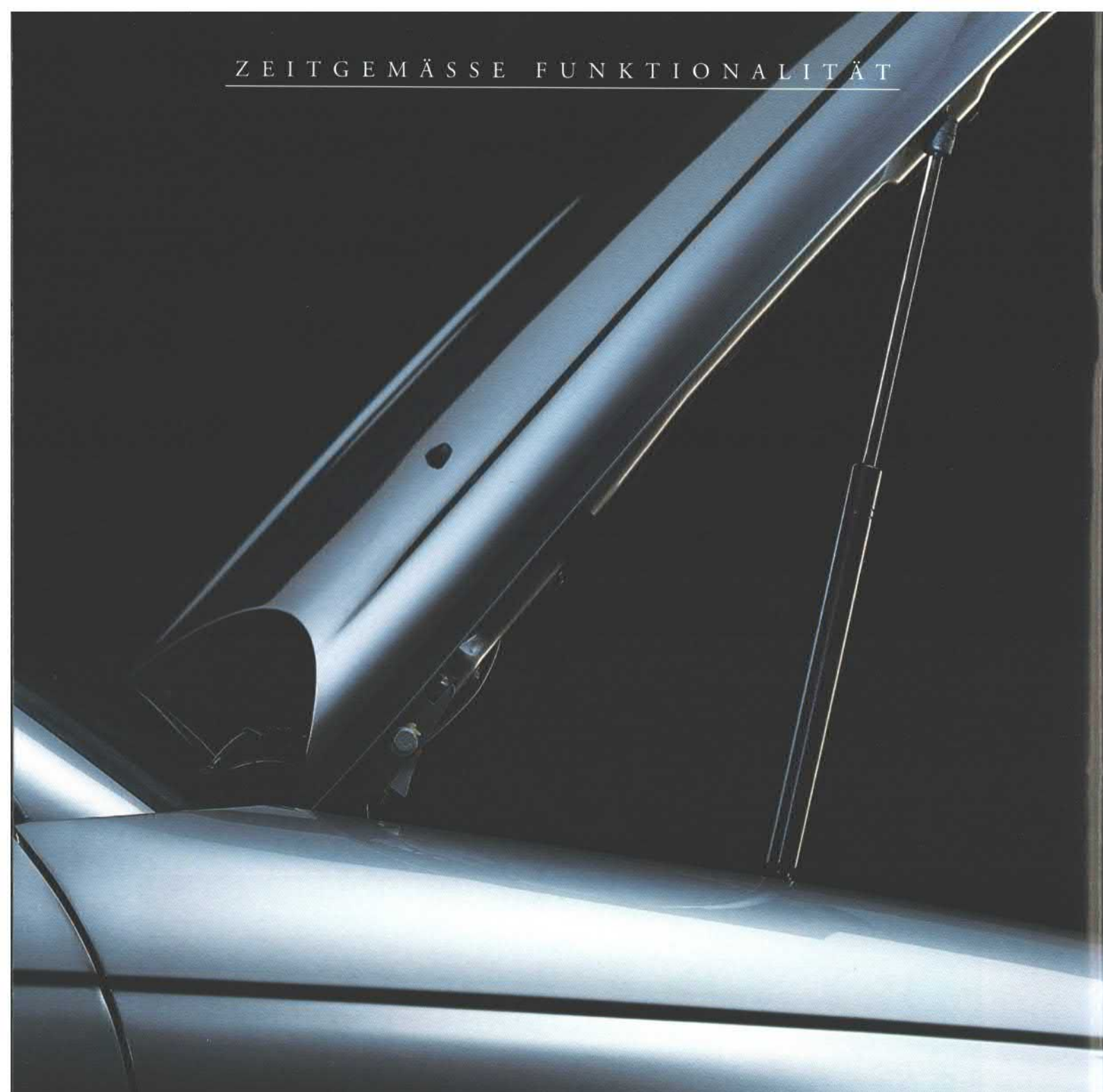
mot, 9/94

„... Dieser Opel (Omega) vermittelt ein Gefühl von Qualität und Solidität wie keiner seines Stammes zuvor. Es ist jene oft schwer zu definierende Anmutung des Dauerhaften und Hochwertigen, die technisch vor allem aus einer verwindungssteifen Karosserie resultiert. Und diese Torsionssteifigkeit ist beim neuen Omega um 41 Prozent höher als beim Vorgänger. In Kombination mit dem komfortablen Fahrwerk stellt sich hier schnell die gelassene Ruhe unbeschwerten Reisens ein. Und der Steuermann hat stets das Gefühl, einen erwachsenen und schweren Wagen zu lenken. ...“

mot, 9/94



WIR HABEN BESTANDEN. OMEGA.



FUNKTIONALITÄT
IST MEHR ALS
FUNKTIONIEREN.

Bei der Entwicklung des Omega wurde jeder Fahrzeugbestandteil bis ins Detail neu durchdacht. Das Ergebnis: Eine ganze Reihe von zukunftsweisenden Verbesserungen, die den Omega in jedem Teilbereich zu einem Fahrzeug machen, das im täglichen Einsatz höchste Anforderungen an Funktionalität erfüllt und durchdachte Qualität beweist.

DIE OMEGA SCHEINWERFER:

Die Leuchteinheiten des neuen Omega erfüllen ihre Aufgabe vorbildlich. Sie sind computerberechnet und sorgen so für gezielte, optimale Lichtausbeute mit wenig Streuverlust. Da Glas zwar hart ist, aber leicht bricht, sind sie aus Kunststoff gefertigt. Kunststoff ist nachgiebig, verkratzt aber leider relativ schnell. Daher sind die Scheinwerferscheiben beim Omega mit einer hauchdünnen, aber sehr harten Filmschicht aus speziellem Polymer beschichtet.



DIE AUTOMATISCHE NIVEAUREGULIERUNG:

Der Schwerpunkt des Omega ist an der optimalen Straßenlage ausgerichtet. Bei unterschiedlichen Beladungsgewichten könnte sich dieser Schwerpunkt ungünstig verlagern. Ein sicheres Fahrverhalten wäre nicht mehr gewährleistet, und das Fahrzeug könnte ausbrechen. Um dies zu vermeiden, verfügt der Omega auf Wunsch über eine automatische Niveauregulierung, welche die Ideal-Lage der Karosserie in jeder Situation gewährleistet.

Erreicht wird dies durch zusätzliche Luftkammern an den Stoßfängern der Hinterachse sowie einen Kompressor, der die Luft entweder ein- oder ausläßt. Dieser Vorgang erfolgt automatisch, wodurch Fehleinstellungen, wie sie bei einer manuellen Niveauregulierung passieren können, ausgeschlossen sind.

DER OMEGA LADERAUM:

Im Innenraum finden die funktionellen Qualitäten des Omega ihre Fortsetzung. Auch was die Kofferraumkapazität betrifft: mit 530 Litern verfügt der neue Omega über einen der größten Kofferräume seiner Klasse, und auch der Omega Caravan gehört zu den besten seiner Klasse, wenn es um die sogenannten Black-Box-Maße geht, die das größtmögliche Ladevolumen in Form einer Kiste definieren. Der Laderaum im Omega ist jetzt noch optimaler zu nutzen, da die Rücksitzlehne im Verhältnis 2 : 1 teilbar ist. Auch bei Nutzung der gesamten Ladefläche von fast 3 Metern finden so bei Bedarf noch 2 Fondpassagiere bequem Platz. (Bei umklappbarer Beifahrerlehne).



DER ABBLENDSPIEGEL:

Die automatische Abblendvorrichtung des Innen spiegels im Omega registriert starken Lichteinfall von hinten und verdunkelt den Spiegel dementsprechend. Ein zusätzlicher Sensor an der Vorderseite des Spiegels checkt dabei die allgemeinen Lichtverhältnisse und paßt die Verdunkelung des Spiegels an die Verhältnisse an. (Erhältlich in Verbindung mit elektrischer Sitzverstellung, 8-Wege, mit Memory-Speicher.)



WIR HABEN VERSTANDEN. OMEGA.

mot

„... mit einem maximalen Volumen von stattlichen

1800 Litern schlägt er (der Omega Caravan) praktisch alle Kombis dieser Klasse. Die recht steile Heckklappe sichert zudem die hohe Nutzbarkeit des umbauten Raumes. Andererseits sieht sich auch die Limousine zur Bewältigung umfangreicher Transportaufgaben in der Lage: 530 Liter Gepäckvolumen sind schon ein Wort, die große Durchladeluke hinter der mehrfach geteilten Rücksitzbank ebenfalls. Wie so oft, trennen auch hier die praktischen Details die Spreu vom Weizen. Die nach vorn umlegbare Beifahrer-Rückenlehne beispielsweise, die den Laderaum bei beiden Versionen auf fast drei Meter verlängert. Oder die dritte Kopfstütze, für den – meist recht jungen – Passagier. ...“

mot 9/94

„... Beste Variabilität dank asymmetrischer Lehnen- teilung und Durchlade in der Mittelarmlehne tun ein übriges. Die nach vorn umlegbare Lehne des Beifahrer- sitzes ist ein pfiffiges Detail und gestattet die Mitnahme auch sehr langer Gegenstände ohne den Dachgepäck- träger. ...“

„... Ein griffgünstiger Hebel außen und eine Zuziehschlaufe erleichtern das Öffnen und Schließen des Heckdeckels. Praktisch ist auch das Gepäcknetz, mit dem sich Ladegut gegen Verrutschen sichern lässt. ...“

mot 16/94

„... DAMIT IST OPEL EIN GROSSER WURF GELUNGEN ...“

ams, 22.4.94



auto motor sport

„... Mit einem Laderaumvolumen von 540 Litern übertrifft er (die Omega Limousine) die etablierten Konkurrenten ... deutlich. Damit ist Opel im wahrsten Sinne des Wortes ein großer Wurf gelungen, vor allem, wenn man bedenkt, daß sich der Gepäckraum durch Umklappen der Rücksitzlehnen auf mehr als das Doppelte vergrößern läßt. ...“

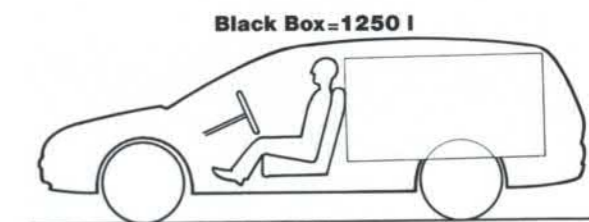
ams, 22.4.94

„Egal, ob vier oder fünf Personen zusammen reisen wollen, im üppig dimensionierten Kofferraum findet sich immer Platz für Koffer und Taschen. Ungeahnte Platzverhältnisse tun sich auf, wenn man allein unterwegs ist und sowohl die Rücksitzbank als auch die Lehne des Beifahrersitzes umklappt. Dann ergibt sich eine Ladefläche, die mehr als zwei Meter lang ist und neben Leitern, Brettern und Fahrrädern so ziemlich allen sperrigen Gegenständen Platz bietet, die hin und wieder zu transportieren sind.“

ams, 15.7.94



Griff an der Heckklappe des Omega Caravan



WIR HABEN BESTANDEN. OMEGA.