



Kaufberatung OMEGA A (1986-93)

(Auszug aus Clubheft Nr. 210)

Omega, diese Baureihe ist im Jahr 2011 „25 Jahre“ alt geworden. Wie ein Oldtimer sieht er wirklich noch nicht aus, aber die 5 Jahre bis zum H-Kennzeichen vergehen schnell. Besonders schnell vergehen die Jahre für denjenigen, der sich entscheidet, einen frühen Omega A zu restaurieren. Wenn es so weiter geht, gibt es bald auch keine andere Möglichkeit mehr, denn gute Exemplare sind heute schon schwer zu finden. Auch deshalb wird es Zeit, für dieses Fahrzeug eine Kaufberatung zu schreiben.

1. Philosophie:

Der Omega war für Opel ein Fahrzeug, das in vielerlei Hinsicht richtungweisend war und automobilhistorisch wertvoll werden wird.

Der Omega ist die letzte Baureihe mit Heckantrieb (bis 2003) und war bis zum Erscheinen des Insignia der letzte Repräsentant der gehobenen Mittelklasse. Des Weiteren läutete Opel mit der Omega A und Senator B Baureihe das Ende der eigenen Reihensechszylinder ein. Nur im Omega B wurde später noch ein Reihensechszylinder verbaut. Dieser Motor war allerdings ein 2,5 Liter Diesel Triebwerk von BMW.

Der Omega war auch der Aufbruch in ein Zeitalter von Katalysator, Sicherheitsfahrwerk, Aerodynamik (cW-Wert von 0,28 in der Basis), Diagnoseprogrammen und Elektronik für Wirtschaftlichkeit und Sicherheit.

Der Omega war auch ein Auto, das es geschafft hat, verschiedenste Ansprüche der Kunden zu erfüllen. Geräumigkeit bei guter Übersichtlichkeit und Wendigkeit war allen Modellen gegeben. Das Spektrum ging weiter über Limousine und Caravan, über 1,8 Liter Benziner und 3,6 Liter Biturbo, über preiswerte Basisausstattung bis hin zur CD Ausstattung und vom Benziner bis zum Diesel. Sportliche Versionen gab es fast von Anfang an mit dem Omega 3000 (ab 1987), Omega 3,0-24V. EVO 500 (siehe dZ 207), Lotus-Omega (siehe dZ 177) bis hin zu den Mantel und Irmscher 4,0-24V Versionen.

Dieses Spektrum zeigte sich auch bei den Preisen, die von ca. 25.000 bis 125.000 DM reichten.

In die Vermarktung des Omega A wurde viel investiert. Es gab Omega Gewinnspiele, Testfahrt-Aktionen, Dekorations- und Aktionsvorschläge für die Händler, Werbegeschenke und Videofilme. Ab 1989 kamen dann noch die Rennsportaktivitäten in der DTM dazu.

Der Aufbruch in eine gute Rostvorsorge ist nicht ganz so gelungen, dazu aber später mehr im Kapitel Karosserie.

2. Antrieb

Alle Omega-Modelle sind mit dem so genannten Standardantrieb ausgestattet, das heißt Motor vorn längs eingebaut, direkt dahinter das Getriebe. Die Kraftübertragung erfolgt über eine zweigeteilte Kardanwelle mit Längenausgleich auf ein Differential an der Hinterachse. Die Hinterräder sind mit Schräglenkern einzeln aufgehängt und nehmen die Kraft mittels zwei gleich langen Antriebswellen auf.

Basis war anfangs ein 1,8 Liter OHC-Motor mit elektronischem Vergaser, allerdings ohne geregelten Katalysator. Da diese Motorisierung heute so gut wie nicht mehr zu finden ist, gehen wir hier auch nicht näher an dieses Thema ran.

Der von Anfang bis Ende der Produktion meistverkaufte Motor war der 2-Liter OHC mit Motronic-Einspritzung und geregeltem Kat, Motorkennung C 20 NE. Dieser Motor fand zeitgleich Verwendung im Kadett E und Ascona C, später dann noch im Vectra A und Calibra (siehe Kaufberatung zu diesem Modell) sowie im Frontera und Astra F.

Der Motor verfügt über eine Zahnriemengetriebene Nockenwelle mit hydraulischem Ventilspielausgleich. Der Zahnriemen wird über die Wasserpumpe gespannt und wurde nach den Werksferien 1990 noch mit einer zusätzlichen federbelasteten Spannrolle versehen. Der Motor ist ein sog. Freiläufer, was bedeutet, dass bei einem Zahnriemenriss für die offen stehenden Ventile genug Platz ist, um nicht gegen die nachlaufenden Kolben zu schlagen. Die Nockenwelle ist, im Gegensatz zu den „kleinen“ OHC-Motoren der ersten Generation (1,3 Liter in Kadett D, Ascona/ Manta B), mittlerweile haltbar. Vereinzelt auftretende Nockenwellenschäden sind auf hohe Laufleistung in Verbindung mit geschlabberten Ölwechseln zurück zu führen.

Das 2-Liter-Aggregat leidet regelmäßig unter Ölverlust an der Dichtung des Ventildeckels. Ein Wechsel nach rund 20tausend Kilometern ist hier erforderlich, ist aber schnell erledigt und auch in einer Werkstatt nicht teuer (rund 40 Euro).

Das Kühlmittelthermostat klemmt gerne mal. Hier kam erstmals ein Integralthermostat zum Einsatz, welches fest in ein Aluminium-Druckgussgehäuse eingebaut ist und auch nur so

getauscht werden kann. Auch der zweipolige Temperatursensor (für die Einspritzanlage) gibt ab und an seinen Geist auf, was sich durch schlechten Motorlauf bemerkbar macht. Der ans Steuergerät übermittelte Wert stimmt dann nicht mit der Betriebstemperatur des Motors überein und die danach berechnete Einspritzmenge ist falsch. Auch hier ist der Austausch problemlos. Erwähnt seien noch die Verteilerkappen, die im Rahmen normalen Verschleißes ab und an getauscht werden müssen. Durch den Längseinbau beim Omega kommt man an die drei Schrauben (Torxkopf) schlecht dran, da die Kappe hinten am Zylinderkopf sitzt und kaum Platz zur Spritzwand ist. Bei kaltem Motor ist aber auch dieser Wechsel keine Hexerei.

Von 1988 bis 1991 kam ein weiterer 4-Zylindermotor zum Einsatz, der vor allem aus heutiger Sicht sehr interessant ist, da er zu der legendären CIH-Motorengeneration zählt. Aus 2,4 Litern Hubraum schöpft er 125 PS, ebenfalls mittels einer Motronic und geregelter Kat. Dieser Motor ist heutzutage vor allem für die Tuningszene interessant, da er problemlos in ältere Opel passt und gut zu frisieren ist. Die Folge ist, dass dadurch kaum noch 2,4-Liter Omegas übrig geblieben sind, leider. Das Aggregat ist rundrum ausgereift, lediglich der Luftmengenmesser quittiert gelegentlich seinen Dienst. Gebrauchtteile sind hier aber verfügbar.

Als weiteres CIH-Triebwerk gab es den, aus dem Senator bekannten, 3-Liter Sechszylinder. Dieser Motor gab die Basis für den, nur als Limousine erhältlichen, Omega 3000. Anfangs als C 30 LE mit 156 PS, ab 1988 dann auch mit 177 PS (C 30 NE). Der LE hatte einen schwarzen Ventildeckel, der NE einen silbernen. Auch diese Motoren verfügen über eine Motronic-Einspritzung mit G-Kat. Dank Ölkühler und lang übersetzten Getrieben halten diese Motoren praktisch ewig. Lediglich bei hohen Laufleistungen treten Ölundichtigkeiten an den Kurbelwellensimmerringen auf. Ab und an sollte der Leerlauf-Füllungsregler gereinigt werden (nur mit Spezialreiniger, bitte kein Bremsenreiniger!!!), dann geht das leichte Sägen nach dem Start auch weg.

Im Sommer 1990 kam dann der 3-Liter mit 24 Ventilen (C 30 SE bzw. SEJ) auf den Markt. Damit war der Omega Caravan seinerzeit der schnellste Serienkombi in Deutschland. Leider leidet der Motor unter seiner nur einreihigen Steuerkette, die nicht ewig hält, vor allem dann, wenn die Wartung des Motors vernachlässigt wurde. Auch deren Spann- und Führungsschienen laufen ein und können im Extremfall brechen. Die Folge ist ein kapitaler Motorschaden, da es sich hier nicht um einen Freiläufer handelt. Ein Austausch ist sehr aufwändig, da sowohl der Zylinderkopf als auch die Ölwanne demontiert werden müssen. Das größere Problem ist aber, dass die Spann- und Führungsschienen derzeit nicht mehr lieferbar sind. Nachfertigungen über die Alt-Opel Teilehändler sind allerdings in Kürze geplant. Ansonsten ist der Motor standfest, lediglich Undichtigkeiten an Ölwanne und Ventildeckel sind an der Tagesordnung.

Ebenfalls 1990 wurde der 3-Liter 12-Ventiler durch einen ebenfalls nach dem CIH-Prinzip arbeitenden 2,6 Liter ersetzt, der nunmehr 150 PS leistete. Der 3-Liter kam fortan nur noch im Senator B zum Einsatz. Der neue C 26 NE-Motor hatte, wie der 24V, eine Motronic-Einspritzung mit Dual-Ram. Hierdurch wurden die Ansaugwege der sechs Zylinder so gut wie möglich gleich gehalten, was zu einer besseren Laufruhe, vor allem bei höheren Drehzahlen, beitrug. Schwachpunkte haften diesem Motor kaum an, seine Standfestigkeit ist beeindruckend.

Der Omega wurde auch als Diesel angeboten. Das Triebwerk war aus dem Rekord E bekannt und leistete aus 2,3 Litern Hubraum 72 bzw. (mit Turbo) 90 PS. Später kam beim Turbo noch ein Ladeluftkühler dazu, die Leistung stieg auf 100 PS. Heutzutage sind kaum noch Diesel-

Omegas übrig geblieben, da durch die mittlerweile eingerichteten Umweltzonen ihre Nutzbarkeit stark eingeschränkt ist. Wir gehen daher hier nicht näher auf diese Varianten ein.

Die Schaltgetriebe (ausnahmslos 5-Gang) sind so gut wie unzerstörbar. Anders sieht es bei den Automatikgetrieben aus. Hier muss man zwei Arten unterscheiden. Die frühen Modelle haben ein Dreiganggetriebe mit Wandlerüberbrückung, die späteren dann ein elektronisches Vierganggetriebe (Typ AR 25 bzw. AR 35). Zu erkennen sind die Vierganggetriebe an der erweiterten Wählhebelkulisse; man kann auch die Stufe „3“ schalten. Beide Getriebearten leiden unter dem gleichen Problem: Der Hersteller hat kein Ölwechselintervall vorgegeben. Irgendwann ist die Suppe dann so verdreht, dass das Getriebe den Geist aufgibt. Neue Ölfilter sind aber verfügbar; ein Wechsel macht auf jeden Fall Sinn.

Die Kardanwelle, das Differential und die Antriebswellen sind bei allen Varianten unkritisch. Bei den leistungsstarken Fahrzeugen kommt es bei höheren Laufleistungen zum Verschleiß und damit zu Geräuschbildung im Differential.. Kritisch ist vor allen Dingen das Eingangslager. Hier gab es später von Opel eine verstärkte Variante. Unkritisch sind allerdings die Differentiale mit 40% Sperrwirkung.

3. Karosserie

Wie bei allen alten Autos sollte der Karosserie ein besonderes Augenmerk gewidmet werden. Denn auch der immer noch modern anmutende Omega A rostet mit den Jahren, und zwar nicht zu knapp! Wir beginnen bei den Schwachstellen vorne und arbeiten uns dann nach hinten durch. Als erstes sei vermerkt: Die meisten Omegas sehen auf den ersten Blick gut aus. Doch bei vielen Exemplaren trägt der Schein, denn die schlimmsten Rostnester sitzen im Verborgenen...

Wir öffnen die Motorhaube. Je nach Motorisierung kann man mehr oder weniger gut einen Blick auf die Oberseite der vorderen Längsträger werfen. Diese rosten nämlich genau dort durch, und zwar auf der gesamten Länge im Motorraum. Vor allem links sollte man in diesem Zusammenhang mit der Hand unter den Batteriekasten greifen. Sehen kann man dort nichts, eben nur fühlen. Bei Autos mit hoher Laufleistung sollte man auch noch einen Blick auf die Federbeindome werfen. Diese sind zwar vom Radkasten aus mit Schalen verkleidet, vereinzelt bildet sich aber an ihrem Übergang zur Stehwand Rost.

Weiter geht's zu den Kotflügeln. Trotz Innenradshalen verabschiedet sich hier gerne der hintere Abschluss zum Einstieg hin. Wenn die Fahrzeuge dann auch noch Einstiegverkleidungen haben (ausstattungsabhängig), sollte man umso genauer hinschauen.

Als nächstes sind die Türen dran. Übliche Stelle: die Unterkanten. Aber Vorsicht beim Omega! Hier rostet auch die Oberkante, beginnend hinter den Schachtleisten. An den hinteren Türen nistet sich der Gilb allzu gern in den hinteren unteren Ecken ein. Gebrauchte Ersatztüren werden mittlerweile rar, vor allem beim Caravan.

Hat man die hinteren Türen einmal offen, hat man freien Blick auf eine der problematischsten Schwachstellen der Baureihe: die hinteren Radläufe. Sie werden im vorderen Bereich von den Türen umschlossen, danach verschwindet der kritische Bereich hinter der Zierleiste. Das hintere Drittel schließlich wird von der Stoßstange verdeckt. Die Zierleisten auf den Radläufen sollten sauber sitzen, am Besten, man greift mit der Hand in den Radkasten. Bröselt es dort, ist viel Arbeit angesagt. Wie bei allen Autos sind die Radläufe aus doppeltem Blech (Innen- und Außenradlauf), was eine Instandsetzung erschwert. Vorsicht in diesem

Zusammenhang auch wiederum bei Fahrzeugen mit Einstiegsblenden. Die Einstiege gammeln gerne von hinten nach vorne durch. Wer seiner Sache nicht sicher ist, sollte die Blenden demontieren.

Dem Heck gilt vor allem beim Caravan besondere Aufmerksamkeit. Gut in Augenschein nehmen kann man die Heckklappe. Neben der Unterkante rostet es gerne um den Heckwischer und auch der Scheibenrahmen ist stark gefährdet. Man bedenke: Auch die Heckscheibe ist eingeklebt! Ein weiteres Caravan-typisches Problem sind die Endspitzen, die vollständig von den großen Stoßfängern verdeckt werden, von unten aber zu sehen sind. Bei manchen Autos kann man dann von unten auf Verbandskasten und Warndreieck schauen. Reparaturbleche hierfür muss man selber anfertigen. Sind die Endspitzen bereits angegriffen lohnt sich auch ein Blick (wiederum von unten) auf das Heckabschlussblech. Auch hier wütet gern die braune Pest, auch schlecht reparierte Unfallschäden lassen sich hier leicht entlarven.

Ist beim Caravan die Heckklappe einmal offen, so hebe man den Teppich des Laderaumes an und checke, wie vorn im Motorraum, die Längsträgeroberseite. Nicht selten kann man hier zusätzlichen „Stauraum“ feststellen.

Für einen weiteren Check sollte nun eine Hebebühne oder Auffahrrampen zur Verfügung stehen. Denn auch von unten gibt's noch einiges zu prüfen.

Vorne rostet das Blech unter den Scheinwerfern gern durch. Hier muss man stochern, da der werksseitige Unterbodenschutz einiges verdecken kann. Im linken Radkasten prüfe man den Rahmen um die Verschraubung des Lenkgetriebes. Der rostet nicht nur, der kann auch reißen. Ferner rostet es in beiden vorderen Radkästen gerne am Übergang zum Querträger, dort wo die Radschale angesetzt ist.

Die Bodengruppe sollte am Ende der hinteren Fußräume gecheckt werden. Hier rostet es ebenfalls gerne.

Kritischste Stelle sind aber die hinteren Rahmen im Bereich der Schräglenker. Hier ist der Rahmen dort „gestückelt“, wo es in den Überachsbogen geht. Für eine fachgerechte Reparatur muss die Hinterachse komplett ausgebaut werden und Reparaturbleche gibt es nicht!

Zum Schluss dieses Kapitels sei noch der Hinweis auf die geklebten Zierleisten der ersten Serie (bis Modelljahr 1989) erlaubt. Die Leisten haben einen Trägerkern aus Edelstahl und der Kunststoff ist dann aufgegossen. Der Kunststoff zieht sich mit den Jahren zusammen und die Leisten verziehen sich und lösen sich dadurch an den Ecken von der Karosserie ab. Da es unzählig viele unterschiedliche Leisten gibt, ist Ersatz nicht ganz einfach zu bekommen, da die meisten Leisten bei Opel nicht mehr lieferbar sind.

Ein mehr optisches Problem der ersten Serie vom Omega A ist der Alterungsprozess der unlackierten Stoßfänger. Durch Sonneneinstrahlung verblassen diese stark. Hier erkennt man sehr gut, ob ein Fahrzeug viel draußen oder in der Garage gestanden hat.

4. Elektrik und Ausstattung

Vorab sei gesagt: Am zuverlässigsten arbeitet das Auto mit möglichst wenig Sonderausstattung. Zentralverriegelungen spielen gerne verrückt oder gehen gar nicht mehr; das Gleiche gilt für elektrische Fensterheber. Wenn das Schiebedach klemmt, hilft oftmals

eine Grundeinstellung. Auch die Motoren der elektrischen Spiegelverstellung werden gerne müde. Klimaanlage (wenn vorhanden) waren werksseitig grundsätzlich mit dem FCKW-haltigen „R12“ Kältemittel befüllt, das schon lange in Deutschland verboten ist. Eine Umrüstung auf R134a ist möglich, aber nicht ganz billig. Bordcomputer (wenn vorhanden) versagen ebenfalls gerne ihren Dienst, sind aber auf dem Gebrauchtteilemarkt verfügbar. Vorsicht bei digitalen Cockpits. Sie waren recht selten und sind mittlerweile nicht mehr so einfach zu bekommen. Bei Fahrzeugen mit Mittelarmlehne sind fast immer die Scharniere der Klappe abgebrochen.

Ein weiteres Novum der Baureihe ist der Cassettenhimmel. Es handelt sich hierbei um ein Hartschaum-Formteil, welches mit hauchdünnem Stoff beklebt ist. Bei vielen Modellen löst sich an den Kanten (vor allem im Bereich der Sonnenblenden) der Stoff vom Trägermaterial ab; der Himmel hängt dann unschön herunter.

Die serienmäßige Bordelektrik wie Gebläse, Wischer, Lichtanlage usw. funktioniert in der Regel problemlos.

5. Bremsen

Alle Omegas haben rundrum Scheibenbremsen, vorne mit innenbelüfteten Scheiben. Bei den 4-Zylinder-Modellen bis 1988 kam vorne noch der aus den Vorgängermodellen bekannte Delco-Schwimmsattel zum Einsatz. Hierbei sei auf gelegentlich festgegammelte Schiebehülsen zu achten, die aber einzeln erhältlich sind. Danach bekamen auch die kleinen Modelle den aus den 6-Zylindern bekannten Faustsattel, der im Grossen und Ganzen problemlos ist.

Viele Omegas sind mit ABS ausgerüstet. Hier gilt, wie bei allen Autos mit ABS: Es handelt sich um ein aktives Sicherheitssystem mit Eigenüberwachung (Kontrollleuchte). Muss das Auto zum TÜV, muss auch das ABS funktionieren, das heißt die Kontrollleuchte muss nach dem Starten ausgehen. Tut sie das nicht, ist ein Fehler im System vorhanden. Eine Diagnose geht nur mittels OPEL-Diagnosetester. Eine andere Möglichkeit ist das Durchmessen der einzelnen Bauteile mit einem Multimeter. In vielen Fällen ist ein Raddrehzahlsensor defekt, es kann aber auch am Überspannungsschutzrelais liegen oder auch am Steuergerät.

Gerne vergammelt auch der Mechanismus der Handbremse, welche als Trommelbremse in der hinteren Brems Scheibe sitzt. Vor allem bei Automatikfahrzeugen schläft die Mechanik durch permanentes Nichtbenutzen gerne ein. Manchmal bekommt man das wieder hin, indem man einige Meter (langsam) mit leicht angezogener Handbremse fährt. Im schlimmsten Fall müssen die hinteren Brems Scheiben demontiert werden und alles auf Gängigkeit geprüft werden.

6. Preise

Der Marktpreisspiegel steht auf der Omega & Senator B Typgruppenseite als freier Download zur Verfügung:

<http://www.alt-opel.eu/index.php?sn=typengruppe31>

Auf Anforderung schicken wir den Preisspiegel aber auch gerne per Email oder Fax zu.

Die dort angegebenen Preise können nur Anhaltswerte und Hilfestellungen sein. Individuelle Preisbeeinflussungen sind immer möglich. Das beste Beispiel hierfür ist: „Der sieht ja genau so aus wie das letzte Auto meines Vaters!“. Solche Bemerkungen sollte man sich allerdings bei den Preisverhandlungen verkneifen!

Es kommt im Rahmen der Typreferentenarbeit immer wieder vor, dass Preiseinschätzungen am Telefon erwartet werden. Dies ist immer sehr schwierig, da allein die Zustandsbewertung nicht ganz einfach ist. In diesem Bereich gehen nach wie vor die Sichtweisen von Verkäufer und Käufer weit auseinander.

Auch die Aussagekraft von Bildern ist relativ. Sinnvoll ist es auf jeden Fall, von einem interessanten Fahrzeug explizit Bilder der neuralgischen Punkte zu verlangen, z.B. beim Omega A Türunterkanten von innen oder den Übergang vom Schweller zum Radlauf bei geöffneter hinterer Tür. Auch Bilder im Web-Format sind wenig hilfreich. Die Pixelung ist teilweise grober als der Rost. Ein Fahrzeug ohne Besichtigung zu kaufen ist und bleibt ein Risiko.

Allgemein können wir zu den Preis beeinflussenden Faktoren Folgendes sagen:

- Die Nachfrage nach den großen 6-Zylindermotoren ist größer als nach den 4-Zylinder Motoren (außer 2,4 Liter Motoren, die sind in der Tuningszene sehr beliebt!) Die Nachfrage nach den 6-Zylinder Omega A ist auch wegen der Eignung als Zugfahrzeug sehr hoch.
- Die Nachfrage nach Kombis ist größer als nach Limousinen, ganz speziell wenn im Kombi noch ein starker Motor verbaut ist.
- Automatikgetriebe sind vor allem bei den 6-Zylindern sehr beliebt.
- Die Nachfrage nach gut ausgestatteten Fahrzeugen ist größer als nach Basisausstattern. Bei den Basisausstattern sind aber häufiger gute Karosserien mit wenig Laufleistung zu finden.
- Modelle ab Facelift Modelljahr 1990 sind beliebter als die Fahrzeuge der ersten Serie
- Sportliche Modelle ziehen vom Preis her in letzter Zeit deutlich an.

7. Empfehlungen

Bei der Suche nach einem Omega A sollte das Augenmerk auf der guten Substanz liegen. Blecharbeiten in Verbindung mit dann anfallenden Lackierungen übersteigen ganz schnell den Zeitwert des Fahrzeuges. Dies gilt nicht unbedingt für die teuren, sportlichen Sondermodelle.

Viele Omega A werden heute noch im Alltag genutzt. Dies macht den Fahrzeugen auch wenig aus, wenn es nicht in Wintern mit Salzeinsatz geschieht. Speziell bei heute noch rostarmen Fahrzeugen ist ein Winterbetrieb eigentlich zu schade.

Wer keinen guten Omega A mehr findet, aber einen Heckantrieb sucht, kann parallel ja auch nach einem Omega B oder auch nach einem Senator B Ausschau halten. Auch dort werden die guten Exemplare schon selten.

In Verbindung mit einem Saisonkennzeichen (natürlich nur für den Sommer) lassen sich die Unterhaltskosten für den Omega A gering halten. Kaltlaufregler sorgen für eine im Moment noch günstige EURO 2 Einstufung.

Einige Versicherungen bieten für den Omega A schon Youngtimertarife an. Die Versicherungsbedingungen sind aber sehr unterschiedlich. So ist es zum Beispiel bei vielen Omega Basis-Modellen schwer, den von einigen Versicherern geforderten Mindestgutachtenwert von 4.000 € zu erreichen. Dann muss der Omega schon die Zustandsnote 2 haben oder noch besser sein. Damit ist die von den Versicherern häufig geforderte Mindestzustandsnote 3 kein Thema mehr.

Text: Jan Vetter *2000 und Martin Siemann *2907

Fotos: Archiv Opel Classic, Udo Feck *3195



*Understatement und Stauraum –
der Caravan, ein Raumwunder
und Musterbeispiel für cleveres „Packaging“*



*25 Millionen Autos, und das
Jubiläumsmodell – ein Omega*



*Das Dreiliterauto – der
Omega 3000 ist schon jetzt eine Rarität*



*Beliebtes Extra – eine CD mit
Volksmusik von den Kastelruther Spatzen
gehört beim Omega aus erster Hand
zum Lieferumfang (Foto: Udo Feck)*