



Nachtrag zur [Kaufberatung OMEGA A \(1986-93\)](#) aus dem Jahr 2011

(Auszug aus Clubheft Nr. 240)

Ich habe mich ein wenig erschrocken, als ich feststellte, dass die erste Kaufberatung zum Omega A jetzt 5 Jahre her ist. Der Bericht ist im Zuverlässigen Nummer 210, Ausgabe 6 des Jahres 2011 erschienen.

Im Jahr 2011 war der Omega A „25 Jahre“ alt. Er sieht immer noch nicht wie ein Oldtimer aus, aber er ist es. Für die ersten Fahrzeuge kann das H-Gutachten in Angriff genommen werden. Die Preise haben sich unterschiedlich entwickelt. Die Brot- und Butter-Autos sind mehr oder weniger stehen geblieben, die besonderen Fahrzeuge (EVO, Lotus-Omega, Omega 3000 und Omega 3.0-24V) haben sich preislich einigermaßen entwickelt. Den Marktpreisspiegel habe ich etwas überarbeitet und er steht nach wie vor auf der Omega & Senator B Typgruppenseite als freier Download zur Verfügung (Stand 09.05.2016):

<http://www.alt-opel.eu/typengruppe31/marktpreisspiegel-omega-a-senator-b-160509.pdf>

Diese Quelle ist auf jeden Fall aktueller als unser gedruckter Marktpreisspiegel. Alles was wir im Jahr 2011 zusammengetragen haben, hat noch seine Gültigkeit. Die Nachfrage bezüglich der Sondermodelle und kW-starken Fahrzeuge ist nach wie vor vorhanden. Allein die Nachfrage bezüglich der Caravan Variante hat nachgelassen. Die Nachfragen nach Raumwundern hat sich zum Omega B hin verschoben oder noch deutlicher zum Vectra C. Dies ist eine Tendenz, die letztlich auch darauf zurückzuführen ist, dass es kaum Omega A Kombis in gutem Zustand gibt und die Leute das Suchen aufgegeben haben.

In diesem Jahr konnte ich auch häufig Anfragen bezüglich des Senator B verbuchen. Es sollte aber fast immer die 3.0-24V Variante sein. In gutem Zustand ist er fast genau so selten wie ein Omega A Caravan mit 6 Zylinder Motor.

Alle Omega haben den Youngtimerstatus erreicht. Deutlich ist dies auch in der Presse zu erkennen. In der Zeitschrift Youngtimer gab es bereits in der Ausgabe 4 aus dem Jahr 2014 einen kurzen Bericht über einen Omega B1 Caravan. In der Ausgabe 6 aus dem Jahr 2016 gab es einen umfangreichen Fahrbericht über einen Omega B2, auch diesmal als Caravan. Und letztendlich ist in der Ausgabe 8 diesen Jahres ein Omega A an der Reihe.

Aber zurück zu unserer Kaufberatung. Aufbauend auf den Bericht im Zuverlässigen 210 haben mich einige ergänzende Informationen erreicht. Die möchte ich Euch nicht vorenthalten.

Die Punkte sind im Einzelnen:

Reifenproblematik:

Wie beim Senator B 3.0-24V gibt es auch beim Omega A 3.0-24V Probleme mit den 15 Zoll Reifen. Die Reifengröße 205/65 ZR15 für eine Geschwindigkeit über 240 km/h ist nicht mehr lieferbar (heute W-Reifen). Teilweise können andere Größen durch den TÜV eingetragen werden, sinnvoll ist der Umstieg auf 16 oder 17 Zoll Räder. Es gibt zeitgenössische Felgen mit Gutachten für Omega und Senator B Fahrzeuge.

Eine Einzelfreigabe der Reifen 205/65 R15 V kann auch über einen Opel Händler beantragt werden. Opel selbst macht das nicht mehr für Einzelpersonen, das hat man mir mitgeteilt, sondern nur noch auf Anforderung eines Händlers.

Eine sehr ungeliebte, aber durchaus praktikable Lösung, ist das Fahren mit Winterreifen oder Ganzjahresreifen.

Wer sich glücklich schätzt, noch mit guter Originalbereifung unterwegs zu sein, sollte zur Reifenschonung auf die Stoßdämpfer achten, auch wenn es die Gasdruckvariante ist. Die originalen Dämpfer sind nicht sehr langlebig.

Farbenspiel:

Die 91er Omega A2 Modelle wurden auch noch in der Farbpalette des Omega A1 geliefert, z.B. bordeauxrot statt des späteren marseillerot metallic.

Spannrolle:

Die Spannrolle für den Zahnriemen beim C20NE wurde erst mit dem Modelljahr 1992 eingeführt. Dies erhöhte die Sicherheit beim Riementrieb. Hier ist darauf zu achten, dass die Spannrolle bei einem anstehenden Zahnriemenwechsel auch erneuert wird. Nachrüstbar ist die Spannrolle bei den älteren Modellen nicht.

Differenziale:

Auch die Differenziale sind anfällig, besonders in der 2,0 Liter Ausführung, wobei in der Limousine ein schwächeres Eingangslager als im Caravan verbaut wurde. Das Caravan Lager ist hingegen identisch mit denen, die auch beim Omega B Verwendung fanden. Gute gebrauchte Differenziale sind schon seit längerer Zeit Mangelware.

Der 2,4 Liter Omega hat das gleiche Differenzial wie die großen 6-Zylinder. Das ist unkritisch. Aber es gibt sehr wenige 2,4 Liter Omega die den Hype auf den Motor überlebt haben.

Bei hohen Laufleistungen treten bei den Differenzialen durch größeres Zahnflankenspiel Geräusche auf. Die Geräusche können aber auch durch defekte Halslager verstärkt werden, weil die Flanken der Kegelräder nicht mehr sauber zueinander laufen. Es ist deshalb zu empfehlen, zuerst das Halslager inklusive Simmerring im Differenzialeingang zu tauschen. Aber Achtung, durch zu starkes Anziehen der Schrauben entsteht ein zu großer Druck auf die Lager. Das führt dann wieder zu verstärktem Verschleiß. Empfehlenswert ist auch die Verwendung eines Getriebeölzusatzes.

Bremsen:

Bei der Ankerplatte der hinteren Radbremstrommel rostet die Befestigung der Haltestifte ab oder sie reißt aus. Viele Werkstätten schweißen die Ankerplatte. Ältere Baujahre lassen sich umrüsten, dafür muss die Halteplatte aber gelöst werden und ...

Opel hat dann beim Omega B ab Modelljahr. 1998 die Haltestifte und die Art der Befestigung geändert.

Tritt beim Bremsen ein Flattern im Lenkrad auf und wiederholt sich nach einem Austausch der Bremsscheiben nach kurzer Zeit wieder, sind in der Regel die Querlenkerbuchsen verschlissen.

Getriebe:

Bei Interesse an einem Omega A Schaltwagen sollte immer auch Augenmerk auf das Getriebe gelegt werden. Die ersten Modelle ließen sich im kalten Zustand schwer schalten. Es krachte dann auch mal häufiger. Das hat sich dann beim Omega B stark verbessert.

Viele Omega A Fahrer trauern der Getrag Variante aus dem Rekord E 2,2i nach.

Kühlung:

Die Dichtung des Kühlwasserverteilers (Papierdichtung) ging beim Omega A gerne kaputt.

Bezüglich der Visco-Lüfter habe ich die Information erhalten, dass die Firma BEA Überholungen anbietet. Hier habe ich aber noch keine Erfahrungen vorliegen.

Tipp für die Demontage des Visco-Lüfters: Die zentrale Schraube hat ein Linksgewinde!

Karosserie und Korrosion:

Der Omega A war für eine Nutzungsdauer von 12 Jahren konzipiert. Bei normaler Pflege hat die Karosserie er auch nicht viel länger gehalten. Mit dem Kadett E und den ersten Astra F zählt er zu den stark von Korrosion gebeutelten Fahrzeugen der Marke Opel.

Ein böses Rostnest sitzt auf der linken Seite in der Nähe des Federbeindoms unter der Abdeckung des Relaiskastens. Das obere Blech der Längsträger soll ein Abdeckblech sein. Speziell bei übergekochter Batterie hat sich das Blech gerne aufgelöst.

Des Weiteren sollte man den Tank anschauen. Dieser rostet gerne im Bereich des Anschlussstutzens und der Tankentlüftung durch. Auch die Kabel-/ Schlauchdurchführungen der Stirnwand gilt es zu untersuchen, Bohrungen rosten auf und das führt zu Wassereinbruch in den Innenraum. Die Stirnwand kann auch hinter den vorderen Radschalen durchrosten.

Ein Austausch der Stirnwand ist schwierig, da sie eingeklebt ist.

Des Weiteren rosten die hinteren Radkästen zum Kofferraum hin durch. Auch die Bodenbleche im Fußraum des Fonds sind rostanfällig.

Rost unter den Fensterschachtleisten kennt man beim Omega A hingegen kaum. Das gab es dann wieder bei den Omega B1 und B2 Modellen.

Karosseriebleche gibt es nach wie vor für den Omega A kaum noch.

Lichtmaschine:

Besitzer von Fahrzeugen, die mit einer Lichtmaschine von Delco Remy ausgerüstet sind, sollten rechtzeitig nach Ersatz Ausschau halten. Die Lichtmaschine ist nicht sehr langlebig.

Interieur:

Es lohnt sich auch bei einer Fahrzeugbesichtigung auf die Verkleidungen der vorderen Türen zu schauen. Die sind mit wenigen Clipsen befestigt und diese werden mit zunehmendem Alter nicht besser. Zerbrochene Lautsprechergritter erfordern den Austausch des gesamten Ablagefaches. Und auch hier gilt, dass die Beschaffung nicht einfacher wird.

Aber bitte nicht vergessen, dies sind nur ergänzende Anmerkungen zum Bericht aus dem Jahr 2011. Im nächsten Jahr wird es dann auch eine Kaufberatung zum Thema Omega B geben.

In diesem Jahr hatten wir das erste offizielle Omega A Typgruppentreffen in der Nähe von Aachen, organisiert von Rainer Lauter. Im Jahr 2017 wird das Typgruppentreffen Omega & Senator B in Gummersbach stattfinden. Veranstaltet wird das Ganze von Tim Hohmuth *3379, und zwar vom 07.07. bis zum 09.07.2017. Details dazu werden folgen!

Eberhard Rink *1261

Jan Vetter *2000

Martin Siemann *2907

