

Opel Omega Caravan Design Edition 2,2 DTI

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse

ADAC

Autotest

ADAC - Testergebnis

Note 2,7

Stand: März 2002

Test und Text: M. Sippl

Der Omega Caravan bietet viel Platz für Insassen und Gepäck. Die Ausstattung des Sondermodells Design Edition ist sehr üppig und bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Motorisierung und Fahrwerk sind für normale Reiseanforderungen ausgelegt. Das Sicherheitsniveau könnte bei einem Fahrzeug dieser Klasse höher liegen. Die wichtigsten Konkurrenten sind Audi A6, BMW 5er, Citroen C5, Mercedes E-Klasse, Volvo V70.

- + großes Platzangebot
- + sehr gute Serienausstattung
- + ausgewogenes Fahrverhalten
- + gute Bremsen
- + günstiger Verbrauch
- Bedienelemente unübersichtlich
- Traktionskontrolle und ESP mit dieser Motorisierung nicht erhältlich
- Kopfairbag nicht erhältlich
- hinten sitzt man zu tief
- hohe Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,1

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,5

- + Die Verarbeitung macht einen guten Eindruck; die Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig. Das Interieur ist attraktiv und wirkt qualitativ hochwertig. Holzpaneelen am Armaturenbrett sowie die Lederausstattung unterstreichen das luxuriöse Ambiente (beim Modell Design Edition serienmässig). Großflächige und nachgiebige Stoßfänger schützen die Karosserie. Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ver- und entriegeln, auch der Tankverschluß ist darin mit einbezogen. Der Motorraum ist unten geschlossen, was das Eindringen von Straßenschmutz und das Motorgeräusch nach außen reduziert.
- Die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger sind kratzempfindlich, die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet darin integriert. Das Reserverad, das nicht der Fahrbereifung entspricht, ist unter der Kofferraumabdeckung verstaut und, wie auch das Bordwerkzeug, nur bei geräumtem Kofferraum zugänglich.

Übersichtlichkeit

Note: 2,2

- Die Übersicht ist im allgemeinen gut, das vordere Karosserieende läßt sich etwas schlechter abschätzen. Eine Einparkhilfe (Aufpreis) ist wegen der Länge des Wagens empfehlenswert.
- + Die serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer bieten beste Sicht bei Nacht. In den großen, beheizten Aussenspiegeln und im Innen Spiegel hat man einen guten Blick nach hinten.

Ein/Ausstieg

Note: 3,1

- Vorne ist das Ein- und Aussteigen wegen der flachen A-Säule nur zufriedenstellend.
- + Hinten steigt man recht bequem ein- und aus, die Türen sind breit und öffnen weit.
- Die Schweller sind nicht gegen Verkratzen geschützt. Die Türaufhalter sind recht schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 0,9

- + Das Kofferraumvolumen ist sehr groß (543 l). Die sehr steile Heckklappe ermöglicht über die gesamte Kofferraumlänge eine Beladung bis zum Dach.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,1

- + Der Kofferraum ist wegen der großen Ladeöffnung sehr gut zugänglich. Die Ladekante und der glattflächige Boden sind auf gleicher, niedriger Höhe und ermöglichen einfaches Verstauen



543 l fasst der Kofferraum des Omega Caravan. Damit ist er in dieser Fahrzeugklasse kaum zu schlagen.

großer, sperriger Gegenstände.

- Der Knopf zum Entriegeln der Kofferraumklappe ist im Schmutzbereich, man macht sich beim Öffnen die leicht Hände schmutzig. Große Personen können sich an den Ecken und dem Schloss der geöffneten Klappe leicht den Kopf stoßen. Die Kofferraum-Beleuchtung ist schwach.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,9

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist asymmetrisch im Verhältnis 60:40 geteilt und einfach zu bedienen. Praktisch sind die nach vorne klappbaren Kopfstützen, dadurch müssen sie nicht demontiert und verstaut werden. Zum Transport kleinerer Gegenstände sind sowohl Ablagen als auch ein großes Gepäcknetz vorhanden. Der Beifahrersitz kann vorgeklappt werden, damit ist das Verstauen besonders langer Gegenstände möglich.
- Nur die Lehne ist klappbar, die Fläche muß bei Bedarf ausgebaut werden (Wiederinbau mühsam). Beim Kombi sind weder eine Durchladeluke noch ein Skisack vorhanden (bei der Limousine Serie). Die hinteren Gurte können beim unvorsichtigen Zurückklappen der Lehne eingeklemmt werden.

Innenraum

Note 2,9

Bedienung

Note: 3,0

- Das Lenkrad ist nur in der Höhe, nicht aber längs einstellbar.
- + Die Schalter für Licht, Scheibenwischer, Heizung/Lüftung und Radio sind gut erreichbar. Ein Navigationssystem mit Kartendarstellung ist serienmäßig vorhanden. Alle Fenster lassen sich elektrisch bedienen, haben eine Antippanematik und funktionieren auch nach Ausschalten der Zündung noch eine gewisse Zeit. Die Sitzeinstellung arbeitet teilweise elektrisch. Die Instrumente sind sehr groß und deutlich ablesbar. Innen- und Aussenspiegel lassen sich einfach einstellen.
 - Die Bedienung der Heizung ist durch das einheitliche Aussehen aller Bedienelemente nicht besonders übersichtlich, die Schalter können leicht verwechselt werden. Bei Betätigen der Wisch-/Waschautomatik bewegt sich der Wischer in der langsamen Stufe. Das Handschuhfach ist praktisch nicht nutzbar, da darin die Telefon-Freisprechanlage montiert ist. Die Innenraumbelichtung ist für die Größe des Innenraums zu schwach. Das Schließen der vollständig geöffneten Vordertüren ist wegen des großen Abstandes zum Griff beschwerlich. Zum Anlegen der Rücksitze sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind. Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht vollständig öffnen, was in dieser Fahrzeugklasse eigentlich üblich ist.



Unübersichtlich präsentiert sich die Mittelkonsole des Omega. Wegen der Gleichförmigkeit der Funktionselemente sind Fehlbedienungen vorprogrammiert.

Raumangebot vorne*

Note: 2,6

- + Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen, die Kopffreiheit reicht für eine Körpergröße bis 2,10 m aus. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig.

Raumangebot hinten*

Note: 3,0

Die Kniefreiheit auf der Rücksitzbank ist für Insassen bis zu einer Größe von 1,80 m geeignet (vordere Sitze auf 1,85 m große Personen eingestellt), die Kopffreiheit reicht bis zu einer Personenlänge von 2,10. Das subjektive Raumgefühl hinten ist durchschnittlich.

Komfort

Note 2,8

Federungskomfort

Note: 2,8

Die Abstimmung der Federung ist ausgewogen und tendiert in Richtung weich. Große und mittlere Unebenheiten werden gut abgefedert; bei kurzen, harten Stößen neigt die Hinterachse etwas zum Poltern.

- In Kurven und bei Ausweichmanövern treten zu starke Aufbaubewegungen auf.

Sitzkomfort

Note: 2,4

- + Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich sehr umfangreich einstellen, eine Lordosenstütze ist vorhanden. Der gesamte Sitz kann in der Neigung verändert werden. Die eher straff abgestimmten, körpergerechten Sitze bieten guten Sitzkomfort.
- Auf der Rücksitzbank sitzt man etwas zu tief, größere Personen haben dadurch zu wenig Beinauflage.

Innengeräusch

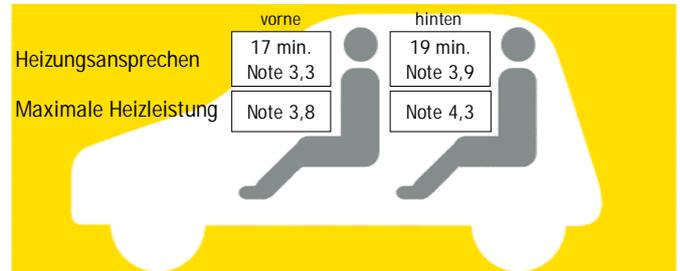
Note: 2,0

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist auch bei schnellerer Fahrt nicht aufdringlich.

Klimatisierung

Note: 3,7

- (Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer). Das Ansprechen der Heizung sowie das erreichbare Temperaturniveau sind zufriedenstellend. Die serienmäßige Klimaanlage ermöglicht getrennte Temperaturwahl für Fahrer- und Beifahrerseite.
- Die hinteren Seitenfenster lassen sich nicht ausstellen, was eine Belüftung des Kofferraumes (z.B. für Hunde) unmöglich macht.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 2,7

Fahrleistungen*

Note: 3,3

Das Durchzugsvermögen des Dieselmotors ist zufriedenstellend, knappe Überholmanöver sind eher schwierig, selbst wenn die Gänge weit ausgedreht werden. Für normale Reisebedingungen sind die Fahrleistungen aber akzeptabel.

Laufruhe

Note: 2,0

Der Dieselmotor läuft im allgemeinen recht ruhig und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht einlegen, die Kupplung kommt weich und ist gut dosierbar.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die drehzahlschonende Auslegung des Fünfgang-Getriebes passt recht gut zur Motorcharakteristik und ermöglicht komfortables Reisen.

- In den unteren Gängen ist die Abstufung etwas zu lang, das Anfahren ist beschwerlich.

Fahreigenschaften

Note 3,1

Richtungsstabilität

Note: 3,0

Die Richtungsstabilität ist zufriedenstellend. Bei kurzen Lenkimpulsen reagiert das Fahrzeug gutmütig, bei heftigeren Manövern wird der Wagen schnell unkontrollierbar, da das Heck zum Ausbrechen neigt. Eine Fahrdynamik-Regelung, wie in dieser Klasse üblich, ist nicht erhältlich.

Kurvenverhalten

Note: 3,8

Die Kurvenlage ist bis zum Grenzbereich in Ordnung, dann jedoch drängt das schwere Fahrzeug mit dem Heck nach außen und neigt zum Übersteuern. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verhält sich der Wagen untüchtig.

- Bei rutschigem Untergrund macht sich die fehlende Traktionskontrolle (nur bei 2,5 V6, 3,0 V6 und 2,5 TD Serie) mit durchdrehenden Antriebsrädern und ausbrechendem Heck bemerkbar. Starke Beladung erhöht das Risiko zusätzlich.

Handlichkeit

Note: 2,1

- + Die leichtgängige Lenkung erfordert geringen Kraftaufwand, sowohl beim Rangieren als auch bei normaler Fahrt und in der Kurve. Der Wendekreis ist für das große Auto recht klein.

Lenkung

Note: 3,0

- Die schnell ansprechende Lenkung vermittelt dem Fahrer wegen des relativ hohen Lenkaufwandes und der mäßigen Präzision nur mittelmäßigen Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,6

Bremsen

Note: 2,1

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 40,5 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Das ABS und die ausgewogene Bremskraftverteilung sorgen für gute Spurhaltung, die Bremse spricht gut an und ist fein do-

sierbar.

Gestaltung

Note: 2,7

- + Die Karosserie ist weitgehend glattfächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch die Konturen im Innenraum sind entschärft und die Sicherheitsabstände der Insassen zu harten Bereichen ausreichend groß. Rückleuchten warnen in geöffneten Türen.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist farblich schlecht abgesetzt und nicht auf Anheb zu finden. Sind die Türen über die Zentralverriegelung verschlossen, lassen sie sich auch von innen nicht mehr öffnen.

Rückhaltesysteme

Note: 3,1

- Die Kopfstützen der Rücksitze reichen in der Höhe für Personen bis ca. 1,75 m Größe.
- + Vorne sind Seitenairbags serienmäßig vorhanden. Die Höhe der vorderen Kopfstützen ist für Personen bis ca. 1,85 m Größe ausreichend. Das aktive Kopfstützensystem bietet zusätzlichen Schutz bei einem Heckaufprall.
- Kopfairbags sind nicht erhältlich, obwohl sie in dieser Klasse üblich sind. Die hinteren Kopfstützen sind zu schwach arretiert.

Kinder

Note: 2,5

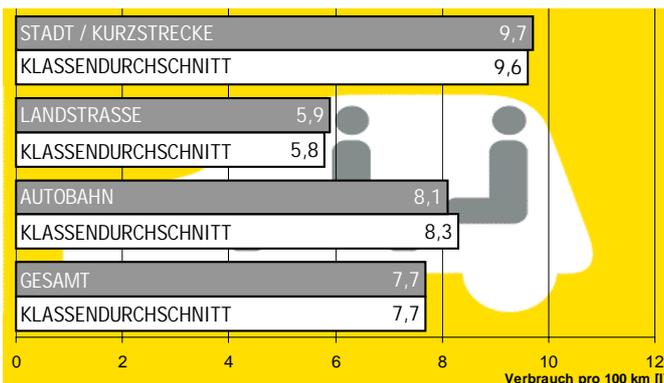
- Das Opelfix-Kindersitzsystem ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Die Gurtschlösser sind kurz, aber nicht fixiert, was die Befestigung der Kindersitze erschwert.
- + Die Gurtlängen an den äußeren hinteren Sitzen sind für die Montage von Kindersitzen mit hohem Gurtbedarf lang genug, in der Mitte nicht ganz so gut.
- Die Abstände der unteren Gurtpunkte sind auch bei besonders breiten Kinderrückhaltesystemen etwas knapp.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,8

Verbrauch*

Note: 1,9



Kraftstoffverbrauch in l/100 km (Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor)

+ Die Verbräuche sind für diese Klasse niedrig. In der Stadt liegt der Testverbrauch bei 9,7 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 8,1 l. Im Durchschnitt verbrauchte der Omega 7,7 l Diesel.

Abgas

Note: 3,6

- Der Schadstoffausstoß liegt im für diese Klasse üblichen Rahmen.
- Ein Rußfilter ist nicht erhältlich.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,4

Betriebskosten*

Note: 1,4

- + Durch die Kombination aus geringem Verbrauch und niedrigen Kraftstoffpreisen ergeben sich sehr günstige Betriebskosten.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 3,5

- Inspektion/Wartung ist alle 30000 km oder alle 12 Monate fällig. Für den Vielfahrer zeitgemäß - jedoch für Normal- und Wenigfahrer bedeutet dies relativ kurze Inspektionsabstände und damit häufigere Werkstattaufenthalte.
- Üppige Reifengröße dieser Ausstattungsvariante bedeuten hohe Kosten für Reifenersatz!

Wertverlust*

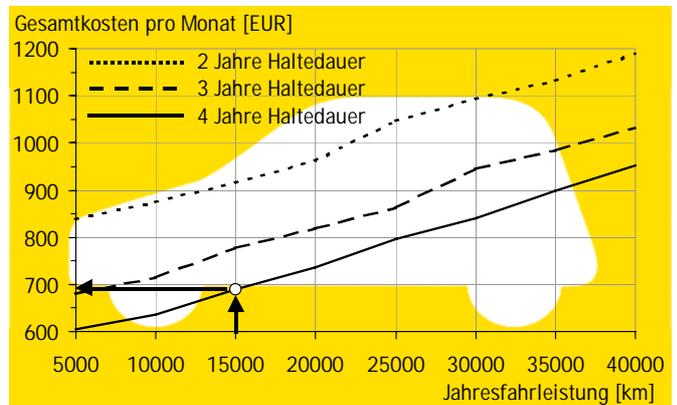
Note: 2,2

- Die Wertbeständigkeit ist zwar unterdurchschnittlich, wegen des für die Klasse niedrigen Anschaffungspreises ist der Wertverlust jedoch akzeptabel.

Fixkosten*

Note: 3,3

- In der Vollkaskoversicherung sind die Beiträge akzeptabel.
- Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung sind recht teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 690 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer)

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.2 16V	2.6 V6	3.2 V6	2.2 DTI 16V	2.5 DTI 24V
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	6/2597	6/3175	4/2171	6/2497
Leistung [kW(PS)]	106(144)	132(180)	160(218)	88(120)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	205/4000	240/3400	290/3400	280/1600	300/1750
0-100 km/h[s]	11,0	10,0	9,5	13,0	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	221	232	190	200
Verbrauch pro 100 km [l]	10,3S	11,3S	12,3S	7,7D	8,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/32	18/20/33	18/27/37	20/24/35	21/26/35
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306/31	-/-	-/-	-/-	-/-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	618	754	855	617	676
Grundpreis[Euro]	25700	30330	33470	25700	29330

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- Gr = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ_Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	2171 ccm
Leistung	88 kW(120PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	235/45R17Z
Reifengröße(Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang)	10,1 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,7/5,9/8,1 l
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/65/69 dB(A)
CO ₂ -Ausstoß	217 g/km
Länge/Breite/Höhe	4898 mm/2041 mm/1545 mm
Leergewicht/Zuladung	1760 kg/555 kg
Kofferraumvolumen	543 l / 955 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg /1700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	970 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	166 Euro
Monatlicher Wertverlust	374 Euro
Monatliche Gesamtkosten	690 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/35
Grundpreis	31460 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1520 Euro
Bremsassistent	Serie
Parkhilfe, elektronisch	395 Euro
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch	nicht erhältlich
Niveauregulierung	615 Euro
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem (Opelfix)	150 Euro
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Navigationssystem	Serie
Pollenfilter	Serie
Sitze vorn, höhen- und neigungsverstellbar (elektrisch, Leder)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Aussen

Alarmanlage	325 Euro
Außenspiegel, autom. Abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach (elektr., Glas)	870 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Note

Technik/Umwelt(Testergebnis)	2,7
Karosserie/Kofferraum	2,1
Verarbeitung/Handhabung	2,5
Übersichtlichkeit	2,2
Ein-/Ausstieg	3,1
Kofferraum-Volumen*	0,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,9
Innenraum	2,9
Bedienung	3,0
Raumangebot-vorn*	2,6
Raumangebot-hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,8
Federung	2,8
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,0
Klimatisierung	3,7
Motor/Antrieb	2,7
Fahrleistungen*	3,3
Laufruhe	2,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	3,1
Richtungsstabilität	3,0
Kurvenverhalten	3,8
Handlichkeit	2,1
Lenkung	3,0
Sicherheit	2,6
Bremsen	2,1
Gestaltung	2,7
Rückhaltesysteme	3,1
Kinder	2,5
Umwelt	2,8
Verbrauch*	1,9
Schadstoffe	3,6
Wirtschaftlichkeit*	2,4
Betriebskosten*	1,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,5
Wertverlust*	2,2
Fixkosten*	3,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5