

Wir sind die Jungs von der Opel-Gang



Opel Omega 3.0 V6
Baujahr 2000
Laufleistung 139 000 km
Preis 5650 Euro

Um zwölf Zylinder darzustellen, müssten inzwischen mindestens drei neue Opel aufs

▼ Der Hand-
schalter ist zwar
fixer, die Vier-
stufenautomatik
passt aber
besser zum gemüt-
lichen Omega

DIE BEIDEN GANGMITGLIEDER haben zwar wenig Gemeinsamkeiten, beim Antrieb allerdings sind sie sich ziemlich einig: Für Schub sorgt sowohl beim Omega 3.0 als auch beim Insignia OPC ein Sechszylinder in V-Anordnung. Sechs Pötte hat Opel aus seinem Programm bedauerlicherweise gestrichen –

was unsere Jungs aus der Opel-Gang nur noch mehr zusammenschweiß.

Wir begeben uns nach Bockel bei Bremen zum Autohus und leihen uns den Insignia für unser kleines V6-Rendezvous. Bei dem OPC-Modell (seit 2009 ge-



baut) handelt es sich um ein relativ junges Exemplar, das gerade erst drei Jahre auf dem Buckel hat. Pro Jahr spulte der Vorbesitzer allerdings fast 50 000 Kilometer ab. Beachtlich, denn der V6-Turbo zählt zur besonders trinkfesten Sorte.

Im Alltag muss man sich schon etwas zurücknehmen, um einen Ver-



Ergonomisch passt alles. Ab 1999 ist der Omega mit feineren Materialien besser verarbeitet und gedämmt



Vollelektrische Ledersessel mit etwas zu nachgiebiger Polsterung



**Opel Insignia
OPC ST**

Baujahr
2017

Laufleistung
137 000 km

Preis
19 980 Euro

Bild. Omega 3.0 und Insignia OPC treibt noch ein V6 an. Gebrauchtwagen-Check!

brauch im Bereich unseres Testwerts zu realisieren. Wer dem OPC die Sporen gibt, sieht auf dem Bordcomputer aber schnell Werte jenseits von 20 Litern – wir können nur vermuten, dass der Vorbesitzer nach dem OPC auf einen Diesel umgestiegen ist.

Nach der Montage der roten



Kennzeichen geht es auf ins etwa 30 Kilometer entfernte Grasberg, wo Heiko Kück (04792-96096) den Omega V6 verkauft. Auf der Landstraße macht der Insignia eine passable Figur, für Begeisterungstürme sorgen die 325 PS allerdings nicht mehr. Zum einen sind heutzutage schon Kompaktfahr-

zeuge mit ähnlich potenten Antrieben gesegnet. Außerdem leistet die schwere Epsilon-2-Plattform, auf der der alte Insignia steht, dem OPC einen Bärendienst. Als Kombi mit Automatikgetriebe und Panoramadach knackt der sportliche Opel beinahe die gar nicht mehr so sportliche Zwei-Tonnen-Marke.

▼ **Beim OPC würden wir das Schaltgetriebe der Automatik vorziehen. Beide mit sechs Gängen/Stufen**



Die Recaro sind sehr komfortabel, dürften aber mehr Seitenhalt bieten



Das Cockpit ist nach dem Facelift (Herbst 2013) aufgeräumter. Leider kaum OPC-Ornamente im Topmodell

FOTOS: T. BÄDER (8)

Moderne Zeiten: Beim Insignia OPC steckt der Motor quer unter der vorderen Haube, seine Kraft geht an alle vier Räder

OPEL INSIGNIA ST OPC

Kosten

Unterhalt	
Testverbrauch	12,4 l S/100 km
CO ₂	294 g/km
Inspektion	280-550 Euro
Haftpflicht (17) ¹⁾	514 Euro
Teilkasko (24) ¹⁾	154 Euro
Vollkasko (24) ¹⁾	806 Euro
Kfz-Steuer (Euro 6)	372 Euro
Ersatzteilpreise ²⁾	
Lichtmaschine (AT)	697 Euro
Anlasser (AT)	439 Euro
Wasserpumpe	438 Euro
Zahnriemen	entfällt, Steuerkette
Nachschalldämpfer	731 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	963 Euro
Bremsscheiben und -klötze	2131 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung; Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Schadensfreiheitsklasse 1; 2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

Technische Daten

Motor	Sechszylinder/vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4/2
Hubraum	2792 cm ³
Leistung	239 kW (325 PS) bei 5250/min
Drehmoment	435 Nm bei 5250/min
Höchstgeschw.	250 km/h
0-100 km/h	6,0 s
Tank/Kraftstoff	70 l/Super
Getriebe/Antrieb	Sechsstufenautomat./Allrad
L/B/H	4913/1856/1513 mm
Kofferraumvolumen	540-1530 l
Leergewicht/Zuladung	1953/537 kg

>> Gefallen finden wir am Fahrwerk, das selbst in der härtesten Stufe (bei aktivierter OPC-Taste) nicht zur Langstreckentortur wird. Der Sound des V6 wird durch den Turbo zwar reichlich gedämmt. Doch das ist uns allemal lieber als die künstliche Beisteuerung von Motorgeräuschen per Soundmodul, wie es inzwischen zur schlechten Sitte geworden ist.

Für wahre Panikattacken sorgt dann die zweimalig aufblinkende Warnmeldung im Kombiinstrument: „Aktion erforderlich: Öldruck niedrig, Motor sofort abstellen!“. Machen wir wie befohlen



▲ Moderates Stauvolumen angesichts der Länge von 4,91 Metern

► Enge Kiste: Der quer eingebaute V6-Turbo lässt wenig Platz



und kontrollieren den Ölstand. Ergebnis: 100 Prozent. Nach Rückfrage bei der Werkstatt starten wir den V6 erneut und setzen unsere Fahrt fort, ohne dass die Warnmeldung noch mal erscheint – wohl nur ein Sensorfehler. Ein mulmiges Gefühl bleibt trotzdem.

Beim Umstieg auf den Omega entspannt uns dann sofort die gute alte Welt. Ebenfalls weniger als 140 000 Kilometer auf der Uhr, dazu handelt es sich um ein überdurchschnittlich gut gepflegtes Omega-B-Modell, das trotz seines Alters von 20 Jahren richtig jung wirkt. Doch schon die analogen

◀ Der Insignia A ist der letzte Opel mit einem V6-Motor

IM KERN STECKT SOLIDE TECHNIK

Im AUTO BILD-Dauertest erreichte ein Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI die Note 2-. Aufgrund einer entladenen Batterie musste der ADAC anrücken – kennen Insignia-A-Besitzer. Opel reagierte mit einem

Software-Update, um stillen Stromverbrauchern den Garaus zu machen. Ansonsten traten nur geringfügige Mängel wie ein defektes Heckklap-

penschloss auf. Bei der Zerlegung offenbarte der 2009 gebaute Kombi eine gute Rostvorsorge. Auffallend schon beim 160-PS-Diesel: Hoher Bremsenverschleiß – der Insignia A ist halt ein Schwergewicht.



Automatikgetriebe

Ruppige Automatik? Eventuell ist die Lamellenkupplung verschlissen. Tauschgetriebe für 6500 Euro.



Steuerkette

Der Kettenantrieb ist nicht sehr haltbar. Ab 120 000 Kilometer sollte man den Wechsel planen. Kosten: rund 3000 Euro.



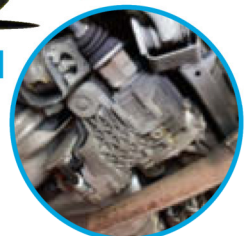
Brembo-Bremsanlage

Scheiben und Beläge der Brembo-Bremse sind extrem teuer (siehe Kostentabelle) und verschleifen viel zu schnell.



Hinterachsdifferenzial

Metallspäne im Differenzial sorgen für Schlagen und Rucken. Insignia A mit Allrad sind stets betroffen.



Instrumente deuten an, dass die Uhren hier noch anders ticken. Die Türen fallen eine Spur satter ins Schloss als im Insignia, und der Dreh am Zündschlüssel erweckt einen V6 zum Leben, der auch so klingt – unaufgeladen und nicht direkt eingespritzt. Auf dem Papier fallen die Leistungswerte des 3.0 V6 zwar eher mau aus. Auf der Straße hat man aber doch das Gefühl, ziemlich standesgemäß motorisiert zu sein. Die Vierstufenautomatik schaltet butterweich. Und beim Kickdown ist der V6 trotzdem sofort zur Stelle und scheut sich nicht, bis jenseits von 6000

Touren zu malochen. Bei 4500 Umdrehungen zündet gefühlt die zweite Schubstufe. Der Fotograf nickt anerkennend, doch nach einmaliger Drehorgie verschonen wir den V6 vor weiteren Strapazen, gleiten mit 1600 Touren und Tempo 80 über die Landstraße. Was der Omega ziemlich elegant hinbekommt.

„Sieh an, sieh an“, sagt der Kopf, „so viel Auto für so wenig Geld gibt es hier also.“ Da muss man nicht wirklich wahnsinnig sein, um sich für den Omega-Oldie zu entscheiden. Beim OPC könnte ein wenig Wahnsinn aber durchaus helfen. ➔

➤ **Der Omega B ist der letzte Opel mit längs verbautem Motor**



OPC könnte ein wenig Wahnsinn aber durchaus helfen. ➔



◀ **Ab 4500 Umdrehungen bekommt der 3.0 V6 die zweite Luft** ▲ **Vorbildlich: Der Kofferraum lässt sich von innen entriegeln**

OPEL OMEGA 3.0 V6 AUT.

Kosten

Unterhalt

Testverbrauch	12,4 l/100 km
CO ₂	299 g/km
Inspektion	200-400 Euro
Haftpflicht (17) ¹⁾	694 Euro
Teilkasko (21) ¹⁾	205 Euro
Vollkasko (15) ¹⁾	418 Euro
Kfz-Steuer (Euro 3)	202 Euro

Ersatzteilpreise²⁾

Lichtmaschine (AT)	417 Euro
Anlasser	759 Euro
Wasserpumpe	377 Euro
Zahnriemen	363 Euro
Nachschalldämpfer	390 Euro
Kotflügel vorn links, lackiert	876 Euro
Bremsscheiben und -klötze	525 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung: Zulassung in Hamburg, Fahrer nur Versicherungsnehmer und Partner (25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Schadensfreiheitsklasse 1; 2) Preise inklusive Arbeitslohn und 19 Prozent Umsatzsteuer

Technische Daten

Motor	Sechszylinder/vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4/2
Hubraum	2962 cm ³
Leistung	155 kW (210 PS) bei 6000/min
Drehmoment	270 Nm bei 3400/min
Höchstgeschw.	238 km/h
0-100 km/h	9,5 s
Tank/Kraftstoff	75 l/Super
Getriebe/Antrieb	Vierstufenautom./Hinterrad
L/B/H	4898/1776/1455 mm
Kofferraumvolumen	530 l
Leergewicht/Zuladung	1685/445 kg

RESISTENTER GEGEN ROST ALS DER OMEGA A

Alle V6 im Omega werden per Zahnriemen angetrieben, Wechsel ist alle vier Jahre oder nach 60 000 Kilometern. Ärgerlich bei den V6-Modellen 2.5 und 3.0: Um Risse in einem der beiden Krümmer oder eine defekte Krümmerdichtung zu reparieren, muss der Motor ausgebaut werden. Defekte Dichtungen und Krümmer lassen sich am besten im kalten Zustand erkennen. Spätere V6 (2.6 und 3.2) besitzen

Edelstahlkrümmer, sind diesbezüglich nicht anfällig. Typisch für alle V6: undichte Ölwanne. Der Omega B rostet viel weniger als der A, ist inzwischen aber auch mindestens 17 Jahre alt.

Edelstahlkrümmer, sind diesbezüglich nicht anfällig. Typisch für alle V6: undichte Ölwanne. Der Omega B rostet viel weniger als der A, ist inzwischen aber auch mindestens 17 Jahre alt.

Auspuffanlage

Schon im letzten Jahrtausend waren Opel für ihre sehr zügig korrodierenden Auspuffanlagen ver-schrien.

Pixelfehler im Display

Navis mit LC-Display halten länger. Modelle ohne Navi haben Dot-Matrix-Displays. Reparatur ab etwa 80 Euro.

Korrosion

Typische Rostnester: Türunterkanten, unter den Fensterschachteilen, Radläufe und -kästen, Heckklappe des Caravan (Wischer).

Oberflächen mit Softlack

Im Bild die Türverkleidung unterhalb der Fensterheber. Doch nicht alle Oberflächen im Omega sind empfindlich.



FAZIT
STEFAN NOVITSKI

Hier der gemütlliche Omega, der für wenig Geld viel Auto und eine gute Preisprognose bietet. Dort der rasanten Insignia, der als OPC aber ein paar Risiken an Bord hat. Die ersten Insignia OPC haben ihr Preistal allerdings fast erreicht. Für Reparaturen sollte man dennoch ein paar Tausender einplanen.



URTEIL
OPEL INSIGNIA



URTEIL
OPEL OMEGA



★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft