

Kratek test

OPEL OMEGA
2.0i 16V GL

DAME IN GOSPODJE



Rečem: "Moda!" in vsi pomislite na oblačila, dame še na kozmetiko in klobuke, gospodje pa na kravate in zapestne ure. Ampak hudičevo moderen, ali pa nemoderen, je lahko tudi avtomobil, modernost ali nemodernost pa močno vplivata na prodajne rezultate.



Zakaj govorim o modi? Vidite, sodoben avtomobil mora biti varen, zmogljiv in prostoren. Vse drugo je v rokah "modnih kreatorjev". In pri Oplu so za svoj največji in najprestižnejši avtomobil izbrali vedno moderno klasiko.

Klasika? Za gospoda črna obleka, bela srajca, kravata, ki poživi črnino, in spet črni čevlji. Za damo temna obleka z oprjetim krilom in jopo, ki diskretno prekriva čipke, črne, tanke nogavice in čevlji z ozko visoko peto. Za damo in gospoda limuzina umirjenih barv, poudarjene dolžine, elegantnih linij, tihega motorja in udobne notranjosti.

Vozil bo gospod. Opel omega je lahko vodljiv avtomobil zgornjega srednjega razre-

da in po zaslugi udobnih, izdatno nastavljenih sedežev, morda malce prevelikega, a servo-vojačanega volanskega obroča, prestavne ročice ne prav hitrih, a povsem elegantnih gibov, pedal skrbno odmerjenega medsebojnega odmika, višine in povratne trdote ter vseh serijskih pomagala, ki spadajo k opremi GL, je vožnja z njim skoraj uživaško neutrujajoča. Ker na zadnji klopi ni nobenega potnika, je gospod snel vse tri zglavnike; tako vsaj nekoliko bolje vidi za avtomobil.

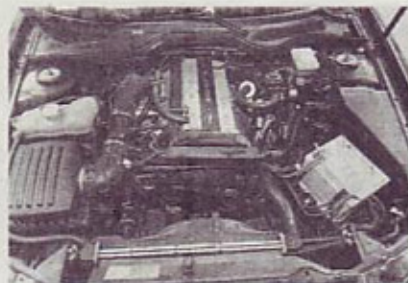
Dama sedi poleg gospoda. Tudi nje sedenje ne utruja, zadovoljna je z vsemi odlagališči za svoje drobnarije, z osvetljenim ogledalcem v senčniku, z udobjem podvozja, zaradi katerega si lahko tudi med vožnjo

popravi ličilo, in z radijskim sprejemnikom, ki ga lahko tiho poslušata tudi pri večjih hitrostih na avtomobilski cesti. Gospod razloži, da zaradi (za ople že skoraj tradicionalno) ugodne aerodinamike šum pri prodiranju karoserije skozi zrak ne narašča, enako uglajen in tih pa je tudi sodoben dvolitrski, štirivaljni motor s po štirimi ventili za vsak valj. Dama je zadovoljna; ventili in valji je ne zanimajo, samo da je avtomobil tih in da lahko poslušata tudi "piano" na začetku Ravelovega Bolera.

Vse, česar na Oplovi omegi ni moč takoj opaziti, je klasično. Štirivaljnik je nameščen spredaj vzdolžno, poganja pa zadnji kolesi. Seveda je treba tudi klasiko sem ter tja malce



posodobiti: zato za pretok delovnega medija v vsak valj in iz njega skrbijo po štirje ventili, nad vbrizgom goriva in vžigom pa bdi Siemensova(!) elektronika. Batni gibi so dovolj dolgi, zgorevalni prostori in sesalni kanali pravih oblik, v elektroniko pa je vstavljen pravi program. Motor je zato skoraj zavidljivo (glede na svojo prostornino) prožen in s 185 Nm pri 4000/min kos tudi skoraj dvem tonam polne teže opelome. Prestavna razmerja v menjalniku, predvsem pa tisto v diferencialu, so seveda izračunana za manj ugodno razmerje navora proti teži (oziroma moči proti teži, oboje v primerjavi z omego 2.5i V6, AM 17/94). Gospod to ve in je z močjo motorja, še bolj pa z zmerno porabo goriva, povsem zadovoljen. Dobra aerodinamika pa ne zagotavlja le tihe vožnje, temveč tudi razmeroma veliko največjo hitrost, čez 210 km/h, kar je obema, dami in gospodu, povsem po godu. Tudi nad vzmetenjem nimata pripomb; omega se v ovinku ne nagiba, na ravni cesti pa je dovolj mehka, da "požira" neravnine s tal. Gospod z ustavljanjem omega nikoli ni imel težav in se je prav z zavorami vedno rad pohvalil, ve pa tudi, da med vožnjo zadnjega pogona ni moč čutiti. Oplovim inženirjem je namreč uspelo izdelati takšno podvozje, ki se vse do skrajnih mej obnaša kot podkrmiljeno; volan je treba dodajati, to pa je lastnost prednjega pogona. Gospod sicer spoštuje veliko hitrost, vendar se mejnih hitrosti izogiba: tam zadek odnaša, to pa



Motor: zmogljiv in varčen; vzdolžna namestitve odkriva pogon na zadnji kolesi

Dama je zadovoljna, da je avtomobil tih in da lahko posluša tudi "piano" na začetku Ravelovega Bolera.

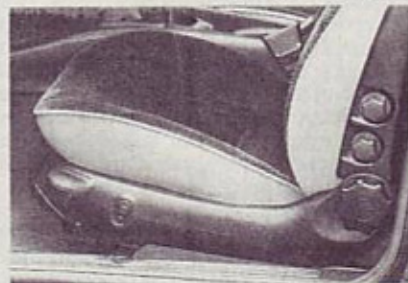
se za damo in gospoda ne spodobi.

Dama in gospod sta nad (novo) Oplovo omego navdušena. Nad vožnjo in počutjem med njo. Nad zmogljivostmi motorja in njegovo porabo. Nad klasično limuzinsko obliko in prostorom v avtomobilu. Gospod je malce mladosten, razume pa se tudi na merske enote in pravi, da opel omega ni "o, mega", temveč "o, tera".

Tekst: VINKO KERNČ
Foto: TOMI LOMBAR



Prtljažnik: limuzinsko velik (530 litrov) in podaljšljiv, dostopen tudi od znotraj



Voznikov sedež: nastavljivi kot sedalnega dela, višina, nagib naslonjala in (2x) njegova usločenost

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriklatni - vrstni - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 100 kW (136KM) pri 5600/min - račična gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - elektronska večtočkavni vbrizg in vžig - vodno hlajenje 8,8 litrov - utavnovani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,950; II. 2,190; III. 1,390; IV. 1,000; V. 0,850; vzvratna 3,530; diferencial 3,900 - gume 205/65 R 15 V (michelin pilot HX)

Voz in obesa: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obesa, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obesa, poševna vodila, prečne opore, vijakne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato levijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4790 mm - širina 1785 mm - višina 1455 mm - medosna razdalja 2730 mm - kolotek spredaj 1515 mm, zadaj 1530 mm - rajdni krog 11 m - **notranje:** dolžina 1700 mm - širina 1500/1510 mm - višina 870/930/900 - vzdolžnica 930-1190; 920-670 mm - prtljažnik (normin) 530 l - posoda za gorivo 75 l

Teže: prazno vozilo 1425 kg - dovoljena skupna teža 1955 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,0 s - poraba goriva [ECE] 6,6/8,0/10,8 litra neosvinčenega bencina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost

212 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	4,3 s
0 - 80 km/h	7,1 s
0-100 km/h	10,9 s
0-120 km/h	15,8 s
0-140 km/h	22,1 s
1000 m z mesta:	32,7 s (152 km/h)

Prazožnost:

1000 m od 40 km/h (IV):	37,9 s (147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	42,3 s (130 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h:	94,3 m
od 100 km/h:	39,0 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	59,0 km/h
80	78,5 km/h
100	98,9 km/h
120	118,1 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje 10,5 litra/100 km

Hvalimo

- vodljivost in počutje med vožnjo
- prostornost
- zmogljivost motorja in poraba goriva
- natančnost merilnika hitrosti
- zavore
- prostornost

Grajamo

- vidljivost nazaj
- velik volanski obroč
- premajhna odprtina med prtljažnikom in potniškim prostorom
- premajhni zunanji ogledali

Končna ocena

Opel omega 2.0i 16V GL je zelo dobra kombinacija motorja oziroma njegovih zmogljivosti ter prostorne limuzinske karoserije in je kot tak namenjen ljubiteljem večjih avtomobilov, ki pa ne zahtevajo dirkaških, temveč zmerno vzorne lastnosti. Z izjemo malenkosti je opel omega odlična in dognana limuzina zgornjega srednjega razreda.