

Omega. Zadnja črka v grški abecedi. Simbol dognanega napredka. Znamka dobrih ur. Označba zadnje lančine preme. In od lanskega poletja dalje – najnovejši opel. Blagovno ime dveh ojev. Opel omega: imidž tudi na račun imena.

Zgodba o omegi je nadaljevanje romana o oplu rekordu. Kariera tega znamenitega modela se je sprožila na pomlad leta 1953 in končala lani, s krstom nove omegi. V teh tridesetih letih je zapeljalo na ceste skoraj osem milijonov rekordov. Torej je lahko verjeti, da je bil omegin tržni nastop zahtevna naloga: ugajati mora že zapriseženim privržencem Oplovega srednjega avtomobilskega razreda in hkrati privabiti tudi čimveč novih kupcev. Zato so jo po prestižnosti rahlo privzdignili; seveda z upoštevanjem cenovnih okvirov, v katere sodi.

Proti rekordu – z rekordom! Opel omega streže s količnikom zračnega upora  $C_w = 0,28$ , kar je nova najnižja številka pri serijskih limuzinah. Ta avtomobil je nastal in zrasel v vetrovniku. Najprej v merilu 1:5, nato v naravni velikosti. In tako kot je v celem nova karoserija, so na novo zasnovani tudi vsi ostali poglavitni omegini deli. Celo Oplov znak na nosu vozila so na novo obdelali. Omega je plod petletnega razvojnega dela ter vložnih dveh milijard zahodnonemških mark. In samo z aerodinamiko vozila so se rüsselsheimski strokovnjaki ubadali natanko tisočtiristo ur.

Tako je omega postala značilen predstavnik sodobne vetrovniške generacije: optično skladna, »mehko« obla in v podrobnostih natančno spojena limuzina klasične oblike, s štirimi vrati, s sploščenim nosom, s privzdignjenim zadkom in z dovolj razkošno prostorsko ponudbo za pet potnikov. Prezrli niso niti učinkovitega in za aerodinamiko čim manj škodljivega zračnega pretoka skozi motorni prostor niti odvečnega vrtnčenja med avtomobilskim trebuhom in voziščem pod njim. Zoper slednje so izbrali cenejšo, a vseeno



Za voznika: red pri hiši

Opel omega 2.0i GLS

# Rekorder

Avtomobil leta 1987: želja po novih kupcih!

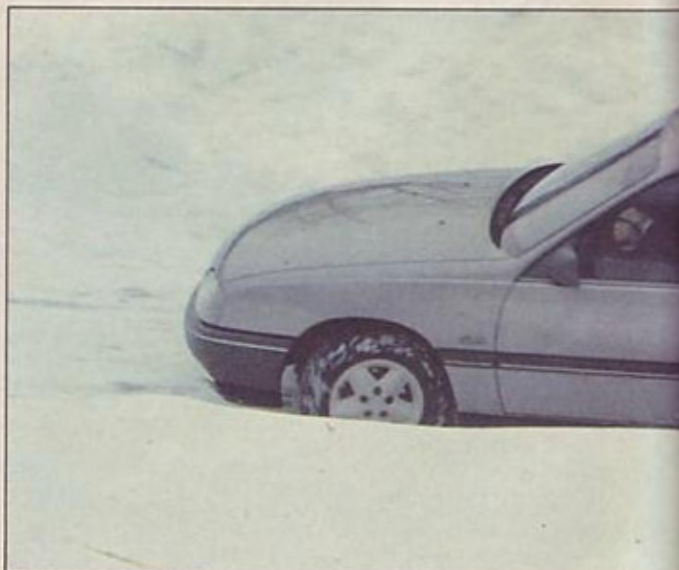
dobro rešitev: spretno oblikovana prednji in zadnji spojler ter pragovne obrobe – namesto dražje (a tudi težje) in v iste namene koristne trebušne obloge vozila.

Gledano z vrha pa so ugodnemu rezanju zraka namenili: močno nagnjeni in prilepljeni prednjo ter zadnjo šipo, plitke obrobe bočnih stekel, gladko obrobjeno streho, spretno vtisnjene kljuge na vratih, na pol zakrita brisalnika, skrbno oblikovani zunanji ogledali, oblo obdelana platišča in tako dalje.

V primerjavi z rekordom je omega za 35 milimetrov daljša, za 43 milimetre širša in ima za 62 milimetrov večjo medosno razdaljo. Na račun te povečave, a tudi na račun sodobne prostorske ureditve sodi omegina notranjost prepričljivo v višji avtomobilski razred – ne le zaradi sedežnih mer, ampak tudi zaradi lične obdelave in počutja, ki ga omogoča, v celem.

Na primer povsem na novo zasnovana prednja sedeža: oblikovali so ju s pomočjo poklicnih ortopedov, kakovostni

prevleki pa skrivata kombinacijo penaste gume in vzmeti. Vrtljiva gumba na vsakem naslonjalu pomagata vozniku in njegovemu desnemu sopotniku najti čim ugodnejšo hrbtenično oporo, kljub temu pa s mo med testom nergali nad preravno sedežno površino in nad težko najdljivim pravšnjim kotom med njo ter naslonjalom, pod pogojem seveda, da hoče imeti človek tudi pravilno podprti stegni. Sta pa oba sedeža obilno vzdolžno po-





mična, voznikov pa je – s pomočjo že znanega oplovskega teleskopskega vzvoda – nastavljen tudi po višini. Štiri vrata omogočajo udobno vstopanje in izstopanje, dovolj udobna za dve ali tri osebe pa je tudi na omegini zadnji klopi. Njeno naslonjalo je moč deljivo zganiti in tako izdatno povečati tudi sicer velik 520-litrski prtljajnik, smučarjem po volji pa je loputa v vdolbini srednje kolmočne opore, ki jo je moč odriniti, v odprtino pa name-

stiti smuči; ob samo dveh potnikih na klopi, jasno.

Opel omega je prvi avtomobil, ki streže tudi z nastavljivimi zgornjimi oprijemališči varnostnih pasov ob zadnji klopi. Na voljo je višinska razlika 80, ob prednjih sedežih pa 100 milimetrov.

Po višini nastavljen je tudi volanski obroč, kar pomeni, da si voznik razmeroma preprosto poišče najugodnejše razdalje do njega, do pedalov

in do kratke (ter zelo lahke) prestavne ročice. Ta ima že značilno oplovsko obročno zaporo vzvratne prestave, nameščena pa je v usnjeno manšeto široke sredinske konzole. Pred njo je le plitek predal, nad katerega sega pepelnik z vzmetnim odpiralom, nad njim pa se konzola razrašča v malce ameriško, a pregledno in skrbno obdelano armaturno ploščo, z vsem potrebnim za voznika. Naravnost pred očmi je merilnik hitrosti, levo od njega kazalnik motornih vrtljajev, desno pa sta merilnika goriva in temperature hladilne tekočine.

Na bokih testnega avtomobila so bile črke GLS, ki označajo boljši paket opreme, to pa pomeni, da smo odpirali vrata z osrednjo magnetno ključavnico, da je elektrika služila tudi odpiranju in zapiranju oken v vratih (vključno s hitrim pomikom stekel), da je bilo moč s stikaloma nastavljati in ogrevati vzvratni ogledali ter, da je bilo vozniku na voljo nekaj tudi tako pripravnih reči kot sta stikalo za nastavljanje višine žarometov in potovalni računalnik, ki sproti postreže s številkami za trenutno in povprečno porabo goriva, za povprečno hitrost, za prevožene kilometre, za zunanjo temperaturo in s štoperico. Gumb za izbiranje teh

številki so namestili blizu prestavne ročice, torej k stikalom za okna. Tam jih je sicer mogoče zlahka doseči, so pa nepregledno razvrščena in je za njihovo uporabo potrebno nekaj malega vaje.

Oprema GLS pa pomeni tudi meglenke, ogrevana prednja sedeža, ogrevani brizgalki za vodo na prednjo šipo, samodejno izklapljanje ogrevanja zadnje šipe in tako dalje. Na spisku je tudi dolga vrsta doplačil: na primer ABS pri zavorah (kot pri testnem avtu), samodejni menjalnik, klimatska naprava, lahka platišča (testni avto), naprava za čiščenje žarometov, in nastavljanje višine vozila od tal. Ker je omega, navsezadnje, na voljo tudi kot kombi – z odsekanim zadkom in vrati na njem – ostajajo morebitne neizpolnjene le še pri zelo zahtevnih kupcih. Če sploh!

Kajti omego so temeljito zasnovali tudi pri tistih njenih delih, ki jih takole, na prvi pogled, ni videti; pa naj gre za podvozje ali za motor.

Testni avtomobil je bil omega 2.0i, kar pomeni dvolitrski vrstni štirivaljnik v nosu in elektronsko vbrizgavanje goriva vanj. Ta naprava je Boschov motoric, ki obvladuje v isti sapi tudi vžig motorja, za optimalno skladnost delovanja, hkrati pa ima na zalogi tudi



še vedno najboljša ta hip





**Prtljažnik: prilagodljiv po dolžini**

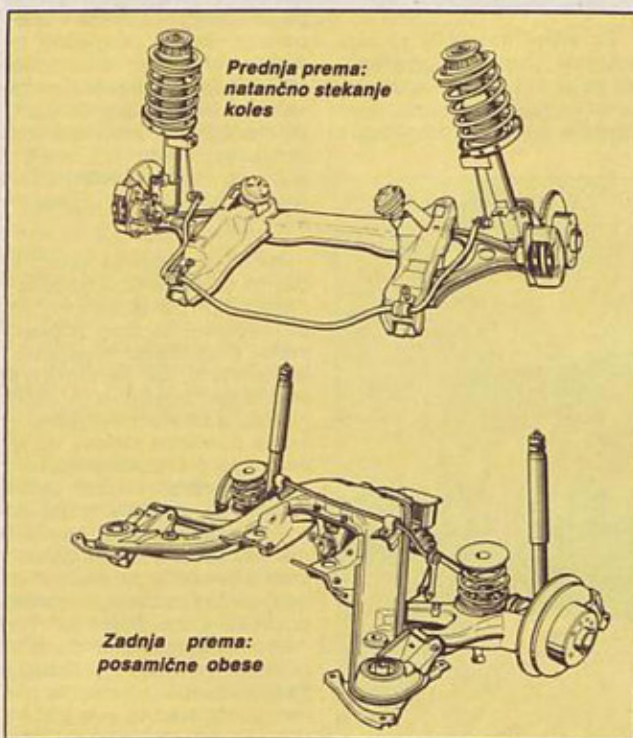


**Za smučarje: luknja v zadnjem naslonjalu**

svoj zasilni program, ki omogoča, da je v primeru morebitne okvare mogoče pripeljati do servisne delavnice. Motor sam po sebi je nov izdelek, podoben tistemu iz športnega kadetta GSi, torej s kvadratnimi merami v valjih, le da je v omegi naravnani na manjšo končno moč (90 kW oziroma 122 KM pri 5400 vrtljajih v minuti) in na večjo prepričljivost ob nižjih vrtljajih (največji navor 175 Nm pri 2600 vrtljajih v minuti). Čistejšemu okolju po volji ponujajo ta motor tudi v paru s katalizatorjem in največjo močjo 85 kW, oziroma 115 KM.

Testni avtomobil je bil brez katalizatorja in za njegov motor lahko rečemo: brezhibno vžiga, mirno teče, prehrupen pa postane šele v zgornjem območju vrtljajev. S prožnostjo se izkazuje tudi zaradi spretno izračunanega, sicer pa na novo zasnovanega petstopenjskega menjalnika z direktno četrto prestavo in z prizanašujočo peto prestavo, ki pa je kljub temu kos največji hitrosti vozila.

Glede zmogljivosti testnega avtomobila je potrebno zapisati najprej tole: omega 2.0i GLS je bila obuta v zimske gume s hitrostno omejitvijo 160 kilometrov na uro. To je že vnaprej omejevalo preskušnje zgornjega dela njenih zmogljivosti, odločilno pa je v naše meritve posegel tudi sneg, ki je v naših testnih dneh temeljito zasul večino Evrope. Torej so vsi izmerjeni in zapisani rezultati zelo približni. Na le zasilno kopnih tleh smo z omego pospeševali takole: z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 100 11,4 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 16,3 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 23,4 sekunde. Največje hitrosti vozila zaradi njegove obute in snega pod kolesi nismo mogli izmeriti. Zato velja verjeti tovarni (in tujim testnikom), ki piše o okro-



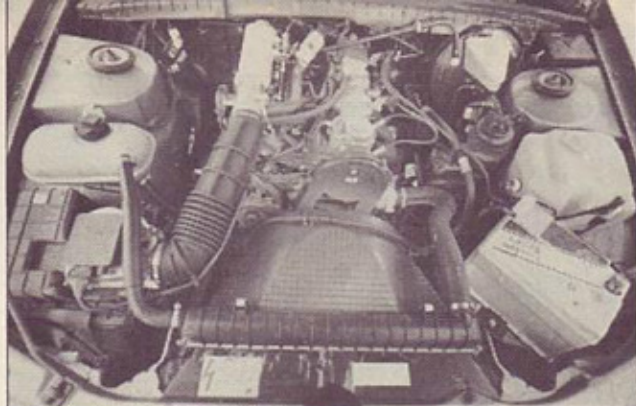
**Prednja prema: natančno stekanje koles**

**Zadnja prema: posamične obese**

glij 200 kilometrov na uro. Ta številka je nedvomno rezultat ugodne karoserijske aerodinamike, na katere račun gre vzeti tudi ugodno povprečno porabo goriva. Med našim testom (pri tem ne smete pozabiti na zares zahtevne zimske okoliščine) smo namreč izmerili zelo sprejemljivo povprečje 9,9 litra bencina super za 100 prevoženih kilometrov.

Upošteva je ugodje, ki ga omega ponuja svoji potnikom, in ne nazadnje tudi njeno 1235-kilogramsko prazno težo, je motorna žeja enako moderna kot je moderen cel avtomobil.

Moderno je namreč tudi omegino podvozje. Čeprav gre za povsem klasično obliko prenosa moči – od motorja v nosu k zadnjima kolesoma – je v obeh premah veliko temeljitega konstrukcijskega dela. To je pripomoglo k štirim posamičnim obesam in k številnim zanimivim tehničkim podrobnostim, zaradi katerih je omega varno vodljivo in tudi



Motor: za omega posebej obdelan



Ob zadnji klopi: nastavljivi oprijemaljšči vanostnih pasov

po tej plati razveseljivo zmogljivo vozilo. Njenih lastnosti na zasneženih in poledenelih tleh seveda ne gre upoštevati za povsem merodajne, saj od klasične zasnove in razmeroma lahkega zadka ne smemo pričakovati drugega kot to, kar je: da mora voznik ob vsakičini malce drznejši ovinkasti vožnji zelo večje in zelo sproti odvezmati volan; da se mora na spolzkih tleh ogibati naglih pospeševanj; in, da mora tudi nasploh spretno vsklajevati delo nog in rok (ter glave). Pa tudi: da je omega vseeno dovolj uravnotežena, da je njeno bočno drsenje celo v takšnih okoliščinah enakomerno in sproti nadzirujoče; in da je ABS pri zavorah – v takšni zimi – zares blagodejna naprava.

Omegino podvozje oznanja pri Oplu kot »Dynamic Safety (DSA) Suspension System«, za podvozje torej, ki je uravnavno na dinamiko in varnost. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi (McPherson) in prečna vodila, kolesi pa sta –

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivljani – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 86,0x86,0 mm – gibna prostornina 1998 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 90 kW (122 KM) pri 5400/min – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – elektronsko vbriganje goriva (bosch motronic) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 770 W c elektornski vžig (motronic)

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4,044; II. 2,265; III. 1,434; IV. 1,000; V. 0,842; vzvratna 3,748; diferencial 3,700 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume (testni avto) 175 R 14 (continental M S)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila,

stabilizator – zadaj vijačni vzmeti, poševna vodila, stabilizator, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebni hlajene, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, prestava 14,7:1, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,687 m – širina 1,772 m – višina 1,447 m – medosna razdalja 2,730 m – kolotek spredaj 1,447 m, zadaj 1,468 m – rajdni krog 10,8 m – teža praznega vozila 1235 kg – dovoljena skupna teža 1730 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 600 kg – dovoljena obremenitev strehe 100 kg – prtljažnik (normo) 520/870 litrov – posoda za gorivo 75 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 200 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 10,0 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,4/11,0 litra bencina super na 100 km

ob rahlo negativnem polmeru vodenja (od minus enega do treh milimetrov, odvisno od mer kolesnih gum) vodeni v stekanje tako, da se tudi ob morebitnih neugodnih vplivih vselej samodejno poravnata v pravšnjo smer. K temu pripomore posebno vleženje vodil (spredaj navpično, zadaj vodoravno), kar omogoča natančno vodenje obeh koles tudi v primeru zahtevnega zaviranja na neenakih tleh. Novost pri prednji premi sta še posebni nosilni cevi za vzmetni nogi, kar omogoča boljše hlajenje olja v blažilnikih, hkrati s tem pa več voznega udobja in daljšo življenjsko dobo vzmetnih nog. K poglavju o udobju sodi tudi poseben gumasti del, ki ob vsaki vzmetni nogi prevzame nekaj vzmetne moči, hkrati pa omogoča boljše bočno vodenje vzmetnih nog.

Podobno temeljita je tudi zadnja, zdaj nič več toga prema. Poševni vodili so zasnovani tako, da je tudi v tem primeru mogoče govoriti o zelo dobri kolesni kinematiki.

K celotni kultiviranosti podvozja sodijo štiri kolutne, brezazbestne in spredaj posebej hlajene zavore ter natančno naravnani volan s kroglicami, servoojačevalno napravo in 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Eno z drugim: opel omega je tudi v smeri od spodaj navgor do potankosti izdelano vozilo. Pa so mu – za vse odlike skupaj – evropski novinarji prisodili naziv »avtomobil leta 1987«.

• • •

Opel rekord je zdaj v muzeju. Rekorderstvo je prevzela omega (tudi z različico 2.0i GLS). Ne le z aerodinamiko in s prvim mestom med najboljšimi letošnjimi avtomobili, ampak kot novo vozilo nasploh. Več od tega pa nihče ne zahteva.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL

