

Test

OPEL OMEGA 2.5 V6 CD

Če delaš avto, ki bo moral biti uporaben tudi v prihodnjem tisočletju, ni prostora za trike. Zato nova omega, največji opel tega časa, ni temeljito moderen, ampak moderno temeljit avtomobil.

Oplov zgornji srednji razred je zdaj - na videz in po vsebini - višji, kot je bil prej. Ne toliko na račun zunanjih mer kot zaradi prestižnejše karoserijske oblosti, spretnjše notranje ureditve, imenitnejših paketov opreme ter temeljitosti pri motorjih, pogonu in podvozju v celoti.

Tik po krstni vožnji nove omega (AM 694) smo zapisali: druga generacija tega opela dokazuje, da je omega - ne le kot ura, ampak tudi kot avtomobil - nekaj, kar se premika skozi čas. In to drži.

Vse seveda tudi pri omegi ni brezhibno: oblost strehe in širina njenih zadnjih opornikov krnijo vozniško vidljivost (predvsem za vozilo), potlačenost nosu in zadka pa njegovo natančnost pri testnih parkiranjih. Ampak nos je zaokrožen tudi od strani, kar pomeni neštrljivost avta in - glede mestne

gneče - tudi daljšo življenjsko dobo njegovih svetlobnih teles in odbijačev.

Sedi se v tem avtu zelo dobro: v celem zaradi izrazite notranje širine, spredaj še zaradi ugodno nastavljenih in dobro oprijemljivih sedežev, zadaj pa tudi zaradi treh zglavnikov in treh avtomatskih varnostnih pasov, čeprav je klop sama po sebi premehka. Ampak izrez za njenim naslonjalom pomeni tudi povečljiv prtljažnik, rezervno kolo ob njegovi levi strani pa lažje delo, če je kolo treba uporabiti in je prtljažnik poln. Odpiranje prtljažnega pokrova so olajšali s pripravnim zaklopom, otežili pa, ker niso dodali dovolj oprijemljive potezne ročice. Nosilca sta paralelogramska, torej se udreta v obrobo, ne med kovčke, omogočata pa takšen dvig pokrova, da so glave tistih, ki segajo v prtljažnik, vedno na varnem.

Kokpit je oplovski in take vrste, da se ga je moč



takoj privaditi: s precej velikimi, a zlahka razumljivimi stikali, s (pre)zajetim volanskim obročem, z dobro berljivo grafiko merilnikov, z rahlo "počasno" prestavno ročico, pa tudi z natančno obdelavo, z dvema zračnima blazinama, s potovalnim računalnikom in z občutkom, da vozite zrelo in udobno limuzino. Uporaben, predvsem za vse pogostejše zahtevane majhne hitrosti vozil v naseljih, je tudi merilnik hitrosti, ki streže z dokajšnjo

O, MEGA!



natančnostjo že od 5 kilometrov na uro dalje.

Oprema CD je srednji izmed treh možnih paketov. To pomeni tudi elektrifikacijo šip, ključavnic, ogledal in sedežev, lahka platišča in meglenske, doplačati pa je moč še za pomično streho, klimatsko napravo, usnje na sedežih in tako dalje, vštetijsi zamotano, a dokaj prepričljivo alarmno napravo, ki varuje celotno vozilo.

Za motor testnega avtomobila je veljala oznaka 2.5



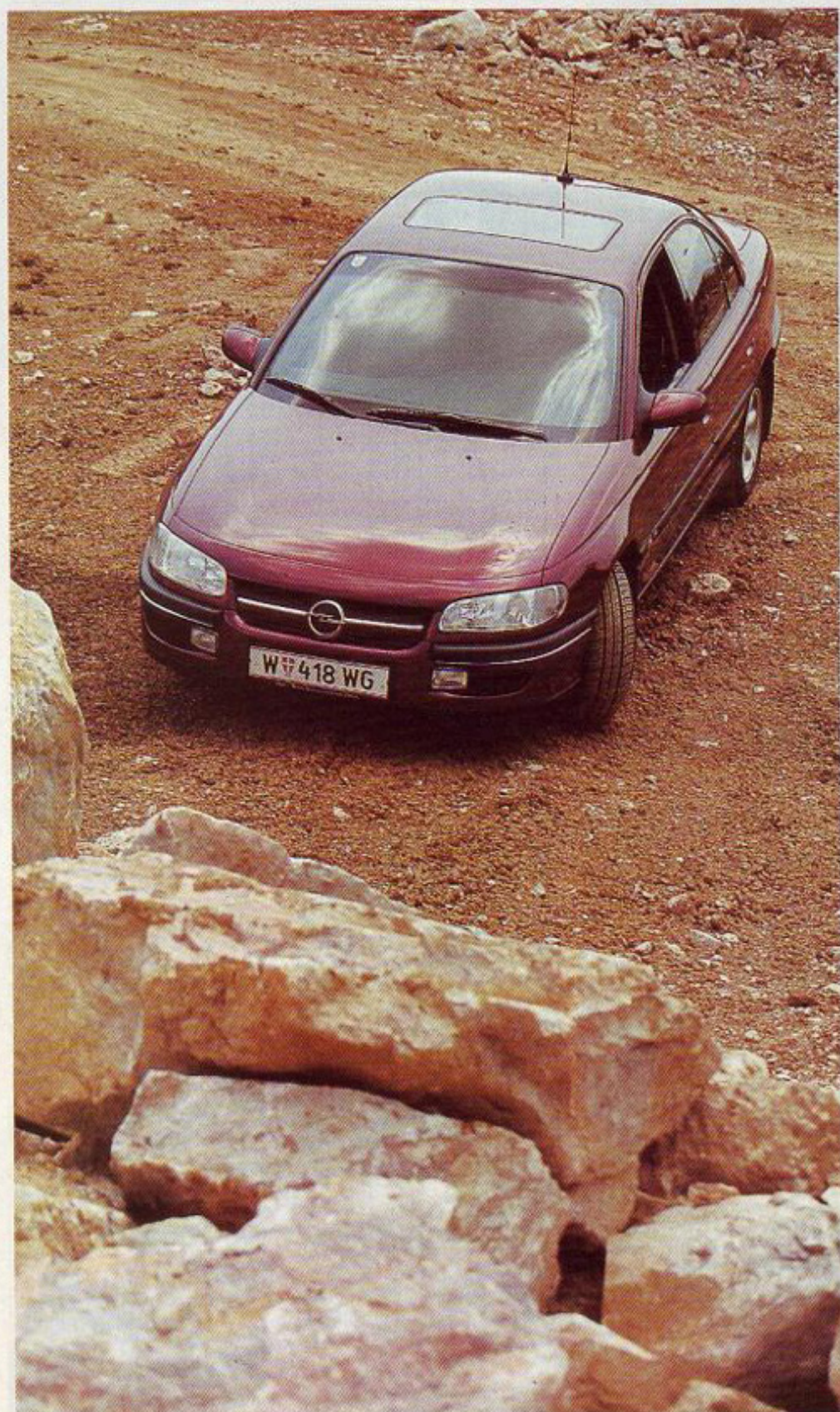


Oplov ecotec: 2.5 V6



CD: plastika, pliš in žlahtni les





V6. Če šteje tudi od BMW sposojen turbodizel, je ta motor eden od treh, ko gre za bencinski pogon pa eden od dveh šestvaljnikov, s katerimi je nova omega na voljo. Enak motor poganja še vectro in calibro iste znamke, pa tudi saab 900, torej švedski avtomobil, ki spada v okrilje General Motors. Motor je kratkogibni, dvojnopolitrski agregat z dvema odmičnima gredema v lahki glavi, s štiriindvajsetimi ventili in s sistemom multiram, ki je višja stopnja Oplove zamisli o prilagodljivo dolgem sesalnem sistemu - glede na motorne vrtljaje ter zahtevana navor in moč motorja. Motor včasih in ogret obotavljivo vžge, ampak strah je odveč: takoj za tem se spontano odzove voznikovi nogi na plinu, gladko steče in je malenkostno preglasen le v spodnji polovici delovnega območja. Čisto na vrhu deluje zdravo, prepričljivo, brez tresljajev, s povsem znosnim truščem in s krivuljo navora, ki je dolgo časa v vodoravni smeri. Rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri številki 6750, omejevalnik vrtljajev pa se sproži za 50 vrtljajev prej; to je dobro vedeti, če vozite na zgornji meji.

Motorne prožnosti je teoretično dovolj tudi za poldrugo tono težko prazno vozilo ter za več kot dve toni največje dovoljene teže, takšnemu razmerju pa je - sam po sebi - prilagojen tudi petstopenjski menjalnik z direktno četrto in rahlo varčevalno peto prestavo. Vseeno: voznik se ne more otresti občutka "podhranjenosti" te omegine različice, predvsem zato, ker je prestava v diferencialu razmeroma dolga, občutek prožnosti pa se ob tem naglo razblini. Pospesevanje ob nižjih vrtljajih je zato dostikrat precej nepričljivo, čeprav se je med našimi meritvami in ob natančnih aparataturah izkazalo, da časovne številke niti niso skromne. Tudi z največjo hitrostjo 221 kilometrov na uro ne gre, da bi bili nezadovoljni, še posebej, če upoštevamo, da smo ob ne-

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni - štirivaljni - V 54 - nameščen spredaj vzdolžno - vršina in glob 81,6 x 79,6 mm - gibna prostornina 2498 kubikov - kompresija 10,8:1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,9 m/s - specifična moč 50,0 kW (68,1 KM)/liter - največji navor 227 Nm pri 3200/min - ročna gred v 5 ležajih - 4 odmične gredi v glavah (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje 9,7 litra - motorno olje 5,5 litra - akumulator 12V, 55 Ah - alternator 1400 W - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokakutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,950; II. 2,190; III. 1,390; IV. 1,000; V. 0,850; vzvratna 3,530; diferencial 3,700 - platišča 6,5J x 15 - gume 205/65 R 15 (dunlop SP sport 2000) - katalni obseg 1,96 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 37,9 km/h

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,29 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesih - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poševna vodila, prečne opore, vijalne (miniblok) vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrajne zavore, kalitne za vsa štiri kolesa (spredaj prisilno hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s krogljicami, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne ločke

Mere, zunanje: dolžina 4787 mm - širina 1786 mm - višina 1455 mm - medosna razdalja 2730 mm - kolotek spredaj 1514 mm, zadaj 1530 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1700 mm - širina (kolalci) spredaj 1500 mm, zadaj 1510 mm - višina (nad sedežem) spredaj 880-930 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1170 mm, zadnja klopa 920-670 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 530 l - posoda za gorivo 75 l

Teže: prazno vozilo 1510 kg - dovoljena skupna teža 2065 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 223 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE): 7,0/8,6/11,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
221 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0- 60 km/h	4,2 s
0- 80 km/h	6,8 s
0-100 km/h	9,9 s
0-120 km/h	14,1 s
0-140 km/h	19,1 s

1000 m z mesta:
31,1 s (170 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	36,9 s (152 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	40,8 s (137 km/h)

Zavorna pot:

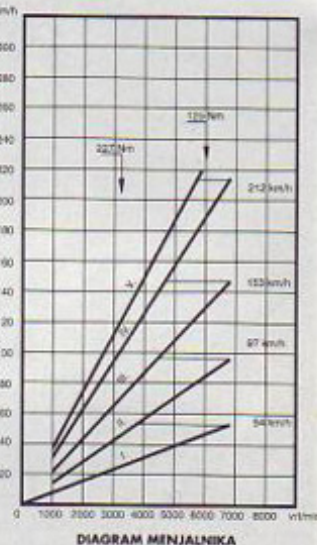
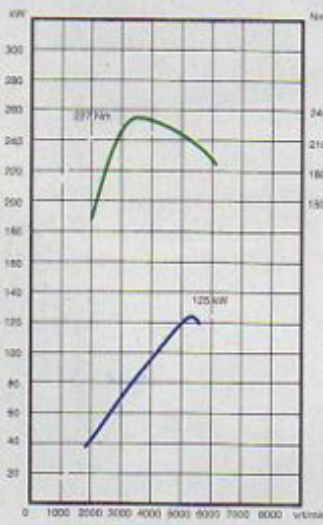
od 150 km/h:	91,3 m
od 100 km/h:	39,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	58,8 km/h
80	78,0 km/h
100	98,6 km/h
120	118,5 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
11,6 l na 100 km



Hvalimo

- oblika in oprema
- prostornost in počutje
- podvozje in zavore
- natančnost merilnika hitrosti
- motor (zasnova, delovanje)
- dve zračni blazini
- pet varnostnih pasov in zglavnikov
- alarmna naprava
- končna obdelava

Grajamo

- občutek motore neprožnosti
- zamujanje zavornega ABS
- vidljivost nazaj
- ugibanje, do kam sežeta nos in zadek vozila
- odpiranje prtljažnega pokrova

Cena DEM 72.776
(Avtotehna VIS d.o.o.)

Končna ocena

Opel omega 2.5 V6 CD je solidno grajena limuzina, zasnovana s pomočjo najnovejših Oplovih dosežkov na področju varnosti in tehnologije, dovolj prestižna za vse tiste, ki avtomobile ne kupujejo zgolj po izrazito imenitnih znamkah, in dovolj zmogljiva za tiste, ki znajo ceniti tudi udobje, ne le hitrost in pospeške. Ker je še zelo nova, bo trajala dlje od zdajšnjega tisočletja.



nehnih priganjanjih te omega dosegli ugodno povprečno porabo 11,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 prevoženih kilometrov.

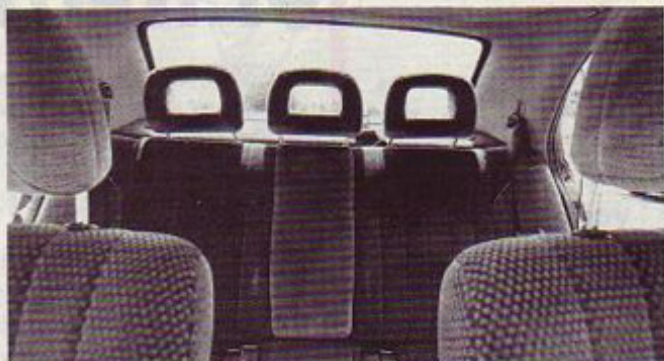
Ker je omega predvsem limuzina, je prestavna ročica mehka in zahteva počasnejše gibe, udobju naklonjena pa sta tudi pedala (hidravlične) sklopke in zavor. Zavore, štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene, z ABS vred, so zelo zanesljiv del tega avta, zato so zavorne poti tudi po večkratnih preskusih ugodno in varno kratke.

Smo že pri podvozju! Tega, v primerjavi s staro omego, niso na novo gradili, so ga pa na novo in temeljito obdelali. Korigirana geometrija in stabilnejša zadnja (lahko bi rekli "prostorska") prema zagotavljata izjemno vztrajno vožnjo v ravni smeri - celo tako vztrajno, da se vozniku zdi, kot bi moral avto siliti v ovinke. Tudi v

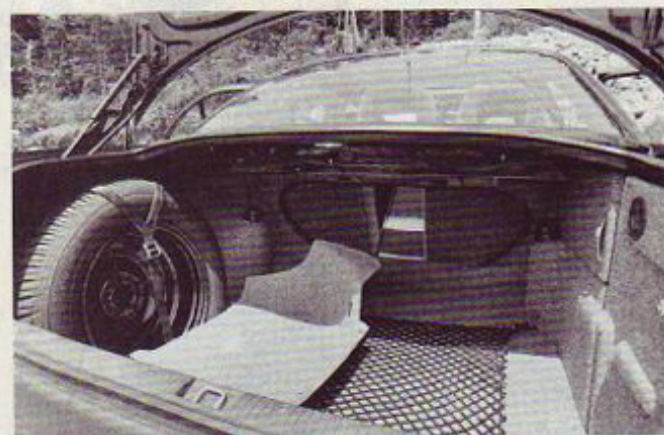
tem je omega pač limuzina: resda ne streže s športno okretnostjo á la BMW, zmore pa zelo zanesljiva in hitra vijuganja. Podvozje je uravnoteženo na zahtevo po dodajanju volana, vse dotlej, dokler je vključena naprava ETC (za elektronski nadzor nezdrsavanja zadnjih, torej gnanih koles). Če jo voznik izključi, tvega "power slide" in spodnašanje zadka, ampak nikoli do tolikšne mere (tudi tu obvelja na dolgo izračunani diferencial), da bi bila omega ogrožena. Pa tudi servotronic za volan zna samodejno zelo dobro uravnati sile, zahtevane na obroču, in hitrost vozila.

Vzmetenje in blaženje omeginih koles je eden izmed uspešnejših kompromisov pri vozilih te velikosti in te teže. Kratke cestne gube utegnejo sprožiti nekaj odvečnih treslajev na sedežih in celo na volanskem obroču, toda na dolgih cestnih valovih omega nikoli ne izgubi "ravnotežja". "Plavanje" vozila utegne kdaj pa kdaj postati le posledica njegove izrazite obremenjenosti.

Kljub temu ni dvoma: opel omega 2.5 V6 CD je - upošteva je svežino vozila, skladnost oblike, všito varnost, vgrajeno udobje, spretno ukročeno pogonsko klasično in motorne lastnosti - zelo zanesljiva limuzina za štiri, tudi pet oseb, s prtljago vred in brez izbirljivosti pri oddaljenosti potovalnih



Doplačilo: srednji zglavnik na zadnjem naslonjalu



Prtljžnik: velik, povečljiv in z običajnim rezervnim kolesom

ciljev. Dobra zvočna izolacija in oplovsko ugodna karoserijska aerodinamika omogočata dokajšnjo tišino v vozilu, strešne obrobe, ki so jih marsikje že pozabili, preprečujejo mokre rokave ali (za poletjem in jesenjo pride vselej zima) sneg na sedežih in kakovost celotnega vozila ravno tako prerašča njegov

zgornji srednji razred.

Torej utegne marsikdo, kdor sede v to omego, vneto vzklikniti: "O, mega!" tudi če ve, da so na voljo še druge različice - z manj zmogljivosti, ali pa MV 6!

Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

