

KRATEK TEST - OPEL OMEGA 2.5i V6 CARAVAN ELEGANCE

Lepota po ameriško



Film je požel slavo na podelitvi oskarjev. Omega, polepšana po ameriško, sicer še ni osvojila nobenega zlatega kipca, toda brez težav bi se vmešala v hollywoodski blišč.



V zadku Omega Caravan pelje najmanj 530 litrov, prtljažna vrata pa se odpirajo čisto do roba.

Stranski profil je ostal skoraj nespremenjen, vendar so inženirji pri Omei spremenili dobro tretjino delov.

Seveda bi se ji potem reklo Cadillac Cate-ra, ker bi se vozila na drugi strani luže, kar pa je zanemarljivo. V bistvu bi šlo za enak avtomobil. Pri Oplu se s prenovljeno Omeo odmikajo od okroglih linij in sledijo trendom oglatosti. Zdi se, da so nove poteze bolj ameriške.

Spremembe so najbolj opazne znotraj. Karoserijske poteze pa, jasno, so večinoma nespremenjene. Vendar prenovljene Omege ni mogoče zgrešiti. Motorna maska je zdaj del motornega pokrova in je poveznjena med prednja žaromet, prekrita z bistrim steklom. V testnem avtomobilu so cesto pred nami



Za lažje nakladanje so vgrajene drsne letvice. Rolo je ostal nespremenjen in je slabši del celotne prostorske zasnove.

razsvetljevali ksenonski žarometi, ki noč učinkovito spremenijo v dan. Po potrebi jim priskočijo na pomoč še nove meglenke v ravno tako novih odbijačih. Nov je tudi pogled v vzratna ogledala in v zadek, naj si gre za kombijevsko ali limuzinsko različico. Novih je pravzaprav kar 3000 delov. Je novo tudi počutje?

Ne, Omega ostaja udoben in prostoren avtomobil, ki se v dinamičnosti še vedno ne more meriti z bavorskimi tekmeci, v prestižnosti pa ne s tistimi iz Stuttgarta. Ampak če upoštevamo vse skupaj, zelo dobro služi svojemu namenu. Omega Caravan se spleča

omisli zaradi volumna, ki ga vozi s seboj. Pod pokrivalom prtljažnega prostora ga je kar za 530 litrov, s preprostim zlaganjem zadnje klopi pa se povečajo na še bolj uporabnih 830 litrov. Na žalost inženirji med tistih 3000 sprememb niso vključili tudi prtljažnega roloja, ki je še vedno nerodno vpet in pravzaprav bolj moti kot koristi. Pod prečne palice ni mogoče spraviti nobenega večjega predmeta, ker se ne zvijejo, pri zlaganju prednji del žalostno binglja v prtljažnik, demontaža pa je zamudna in naporna. Zoprno! Na srečo je vsaj prtljažnik lepo obdelan, vpetje koles z ničimer ne ovira, zlaganje zadnje klopi je hi-



Vzglavnikov ni treba izvlačiti, klop se preklopi po tretjini, površina je povsem ravna. Uporabno!

tro in preprosto, rezultat pa ravna površina, ki omogoča prevažanje večjih predmetov. Najbolj razveseljiva je največja dovoljena obremenitev: 557 kilogramov. Pet krepkih možakov in tri vreče cementa. Ali družina z dvema otrokoma in še dobrih 350 kilogramov. Ali ... Ni dovolj? Lepo prosim, strešne prtljažnike lahko obremenite še s 100 kilogrami. Ne? Hmm, kaj pa 750 kilogramov v prikolici. Ne? Ostane še zadnja možnost: 1700 kilogramov v prikolici, opremljeni z zavornami. Še vedno ne? Kupite tovornjak!

Majhno opozorilo: polno naložena Omega Caravan ni prav živahna živalca, tudi če



Oglatost malce spominja na Zafiro, sredinski »komandni pult« pa združuje klimatsko napravo in hi-fi sistem. Volanski obroč je nastavljen samo po naklonu.

ima pod motornim pokrovom 2,5-litrski šestvaljnik s povsem spodobnimi 170 konjski. Navora je za 227 Nm. Vrh doseže pri 3200 vrtljajih, vendar krivulja ne obeta dobre prožnosti pri nižjih vrtljajih. Motor se zbudi šele tam blizu številke 3000. V severni polovici vrtljajev dobro sodeluje z voznikom, ampak da ga tam tudi obdržite, je treba kar pogosto pretikati. Prestavna ročica še ima v sebi nekaj oplovskega duha, kljub temu da se zdi malce bolj tekoča in ji dirkaško hitri gibi niso ravno v največje veselje.

Izmerjeni pospeški do 100 km/h (10,2 s) so tako nekaj slabši od obljubljenih, pa tudi meritve prožnosti dokazujejo, da šestvaljni motor v tem poglavju ne blesti. No, kljub temu prometu zmeraj tekoče sledi, in ko se dobro spoznamo s prestavno ročico, je Omega lahko tudi hitra. Davek je večja poraba goriva. Pri zmerni vožnji se giblje pod 12 litri na sto kilometrov, v mestu in z bolj svinčenim podplatom pa naraste vse do 14 litrov.

Ovinki niso njen domač teren. Krmilni mehanizem je preveč posreden in ne daje dovolj natančnih povratnih informacij, da bi kolesa lahko vedno natančno sledila zamišljeni liniji skozi zavoje. Je tudi premalo hiter, da bi se lahko kosal z bolj športno nastrojenimi limuzinami. Tudi zadek ne mara dirkaških ambicij, deloma zato, ker ga hitra spreminjanja smeri vznemirijo, deloma pa zato, ker serijska naprava proti zdrs pogonskih koles ni bliskovito hitra in na spolzki cesti ob pospeševanju dopusti, da kolesa malce zdrsnejo, Omegina zadnjica pa uide za nekaj centimetrov. Panične reakcije niso potrebne, ker elektronika v naslednjem hipu ujame avtomobil. Skozi žile se kljub temu pretoči malce adrenalina. Na varni strani meje oprijema je



Šestvaljnik je sicer uglajen, ampak v nižjih vrtljajih premalo prožen.



Računalnik in radijski zaslon sta dobro pregledna tudi v soncu.

Omega nezahteven avtomobil. Kolesa zanesljivo grabijo asfalt in povprečni vozniki, še posebej na suhem, ne bodo imeli z lego na cesti nobenih težav.

Precej boljše kot na zaviti cesti se avtomobil znajde na dolgih potovanjih, še zlasti na avtocestah. Križarjenja so lahkotna, vztrajanje v ravni smeri brezhibno, vzmetenje pa je udobno. Potnike lahko pretresejo samo kratke neravnice, pa še te ne preveč. K dobremu počutju prispevajo še kraljevsko odmerjeni sedeži z električnim pomikom in povsem solidnim bočnim oprijemom. Od sestrskega Saaba so si Nemci sposodili sistem aktivnih prednjih vzglavnikov, ki preprečujejo poškodbe vratu ob morebitnih trkih. Udarce blažijo še štiri serijske varnostne blazine spredaj in seveda dobro preračunana zgradba karoserije.

Dobra ergonomija sodi k poglavju o varnosti in pri novi Omegi so jo izboljšali. Osrednji del armaturne plošče zasedajo na novo oblikovani merilniki (še vedno tako veliki in s tem tudi pregledni kot prej) ter sklop gumbov, ki upravljajo (deljeno) klimatsko napravo in hi-fi sistem. Edina večja zamera gre gumbu za uravnavanje glasnosti, ker voznikova roka ne hote poseže po enakem, malce višje nameščenem gumbu, ki služi za uravnavanje temperature. Zvok ter gretje in zračenje navdušujejo.

Podobne hvalnice pojemo kakovosti izdelave. Uporabljeni materiali so že na otip prijaznejši kot v stari Omegi, moti pa pomanjkanje predalčkov za odlaganje drobnarij. Razen žepkov v vratih in predala pred sovoznikom ni nikjer nobenega pametnega odlagalnega prostora za kasete, plačilne listke ...

Nova Omega je lepša od predhodnice (osebno mnenje). Uporabnosti ni izgubila popolnoma nič. Osvežena se lahko torej brez težav kosa s tekmeci.

Boštjan Jevšek

Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-54°, bencinski, nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 81,6 × 79,6 mm - gibna prostornina 2498 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min - največji navor 227 Nm pri 3200/min - ročična gred v 4 ležajih - 2 × 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic M 2.8.1.) - tekočinsko hlajenje 9,7 l - motorno olje 5,75 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja zadnja kolesa - 5-stopenjski 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 (Dunlop SP sport)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, poševna vodila, prečna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan s kroglicami, servo

Mere, zunanje: dolžina 4898 mm - širina 1776 mm - višina 1505 mm - medosna razdalja 2730 mm - kolotek spredaj 1514 mm - zadaj 1525 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina 1700 mm - širina 1500/1510 mm - višina 880-930/900 mm - vzdolžnica 910-1170/670-920 mm - prtljažnik (normno) 540-1800 l - posoda za gorivo 75 l

Mase: prazno vozilo 1713 kg - dovoljena skupna masa 2280 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) 14,8/8,0/10,5 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,4 s	hitrosti:
0-80 km/h:	7,0 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	10,2 s	60 58,8 km/h
0-120 km/h:	14,3 s	80 78,0 km/h
0-140 km/h:	19,3 s	100 98,6 km/h
0-160 km/h:	24,2 s	120 118,5 km/h
1000 m z mesta:	31,4 s	140 137,7 km/h
(170 km/h)		

Največja hitrost:

220 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,1 s (151 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,2 s (136 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 92,4 m

od 100 km/h: 39,9 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 11,6 l/100km

Najmanjše povprečje 10,3 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	Okoliščine meritev
50 km/h	55	54	54	T = 16 °C
100 km/h	61	60	60	p = 1018 mbar
150 km/h	69	68	67	rel. vl. = 54 %
Prosti tek	38			

KONČNA OCENA

Po prenovi je Omega nedvomno boljši avtomobil kot prej. Počutje v notranjosti se zdi zdi vredno visokega razreda, enako pa velja za zunanost. Prostora je več kot pri tekmecih iz istega cenovnega razreda, zato je nakup dokaj ugoden. Ovinki niso Omegino področje, rada ima široke ceste in dolga potovanja.

prostornost, prtljažnik	zatikajoča se prestavna ročica
velik prostor za potnike	premalo prožen motor v nižjih vrtljajih
udobno vzmetenje	naprava za preprečevanje zdrs pogonskih koles deluje z majhnim zamikom
velika nosilnost	nepripravno pokrivalo prtljažnega prostora.
kakovostna izdelava	
uporabljeni materiali	

CENA: 6.858.438 SIT (Avtotehna Vis)