



Test:

OPEL OMEGA 3000 24V

KADITI DOVOLJENO!

Vse več je oplov, ki se jim blisk v hišnem znaku izrazito lepo poda. Na primer omega 3000 24V: po obliki dokaj običajna limuzina, po mehaniki in opremljenosti pa avtomobil, ki je dovolj daleč od vsakdanje sivine, da si ga je vredno ljubiteljsko zapomniti.

Motno črna maska, zajeten spojler z meglenkama, repček na zadku, obrobi pragov, barvna skladnost ter lahka in široko obuta platišča namreč niso zaradi peska v oči. Tako odeta omega (ki ne sodi več k najbolj mladostnim modelom višjega srednjega razreda) se postavlja tudi z zrelo notranjostjo, ta pa

obsega: v usnje odeta volanski obroč in prestavno ročico, temeljite sedeže, ameriško oglatlo, a še dovolj založeno armaturno ploščo in nekaj tistega serijsko vgrajenega športnega počutja, ki sodi k vsaki solidni štiriventilski tehniki v motorju ter k paru oglatih, a ozkih izpušnih cevi pod zadkom.

Voznik je zadovoljen, ker zmotre sproščeno sedeti, ker si s sukanjem ravnalnika na naslonjalu temeljito podpre hrbtencični križ

in ker – kljub dolgemu in visokemu zadku, pa s pomočjo velikih in ogrevanih zunanjih ogledal dobro vidi tudi za avtomobil. Ročno dvizni sedež omogoča tudi nizko sedenje, dolga notranja dolžina vozila (omega je vendar predvsem limuzina!) pa spodobno potovalno počutje tudi na zadnji, po potrebi zložljivi klopi. Potovalno prikladni so še številni predali v avtu, življenje nasploh pa lajša elektrifikacija šip, ključavnic, žarometnih nagibov in zunanjih ogledal. Malce turobno črtno celotnega (testnega) avtomobila s prav tako turobnim vzorcem blaga na sedežih in vratih sta poživiljali rdeče modri sedežni črti, približno takšni kot bi jih ukradli iz cestno-dirkaških beemvejev. Predelava omega kot običajne limuzine v športno pa žal ni zajela tudi zglavnikov na zadnji klopi, krajših gibov prestavne ročice in boljšega gretja. Manjkajo tudi luči v zadnjem delu potniškega prostora in malce več natančnosti pri končni obdelavi, ampak ko gre za omego 3000 V24, so bili silno natančni predvsem pri motorju v njenem nosu.

To je šestvaljnik, v oplih znan že več kot četrto stoletje. Toda zgodovina naj vas v tem primeru ne obremenjuje. Za nastop v tej omegi in v enako motoriziranem senatorju so ta agregat od A do



Notranjost: spretno preoblečena konfekcija

Ž na novo obdelali. Na kratko: v aluminijasti glavi sta dve odmični gredi, gnani z verigama in namenjeni po štirim ventilom (koti med njimi merijo 29 stopinj) nad vsakim valjem. Izgorevalne prostore so optimirali po svežih ukazih termodinamike, svečice v njih so sredinsko nameščene, polnjenje in vžig goriva pa opravlja povsem elektronicirani Boschov motronic. Od tod so mo-

torne številke – ko gre za zasnovno – prikladno in nalašč deljive z dve. Uravnavana katalizatorja sta dva: za vsako izpušno cev po eden. In na novo zasnovanemu sesalnemu sistemu je ime »dual ram« (dvojno tlačenje, bi mogli reči po naše). Dvojnost gre na račun simuliranja »dvakrat po tri valje«, kar znese na koncu spet šestvaljnik v enem kosu. Zadeva je preprostejša, kot se v resnici

zdi: sesalnemu sistemu so namenili prilagodljivo rezonančno prostornino ter jo s pomočjo lopute in v krajši izvedbi ter ob motornem teku pod 4000 vrtljaji v minuti speljali k »dvakrat po trem« valjem, nad tem delovnim območjem pa k vsem šestim valjem hkrati in enako radodarno. S tem so izkoristili polnilne lastnosti vrstnega trivaljnega in vrstnega šestvaljnega motorja, spret-

nost izuma pa se kaže predvsem v prožnosti celotnega motorja.

Navsezadnje ta motor (ob treh litrih gibne prostornine in 150 kW oziroma 204 KM največje moči, kar daje specifično moč 50,5 kW oziroma 68,7 KM na liter gibne prostornine) ni ravno zglede zmogljivostne nabitosti, a se takoj oddolži prav s prožnostjo. Krivulja navora je strma, »visoka« do 270 Nm pri 3600 vrtljajih v minuti, nato pa se lagodno in prikladno (za vožnjo) spušča. Ker je tudi menjalnik prilagojen tej značajski potezi motorja, je rezultat – gledano izza volana – nadvse prijeten: če hočete prisluhniti zdravemu, čisto rahlo robatemu, ampak skrbno uglasenemu motornemu zvoku (vštevši trobenti na zadku), ga pač poženeta v rdeče polje, ki se začneja pri številki 6600 na merilniku vrtljajev, če pa tega nočete, udobno in lagodno pretikate že prej. Motorju so všili tudi dovolj celotne kulture in elegancje, da pretikanja vseh vrst preživlja vdano in prijazno. Ko gre zares, pospešuje ta omega z mesta do hitrosti 60 km na uro v 3,9 sekunde do hitrosti 80 km na uro v 5,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 7,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 11,0 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 14,8 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 19,0 sekunde. Številke so dokaj približne, kajti testni avtomobil je bil obut v zimske gume, ki so nam s hitrostno omejitvijo skvarile tudi vožnjo (in meritve) z največjo hitrostjo, ki jo vozilo zmore. Nedvomno pa so pripomogle tudi k rahlemu povečanju porabe goriva, ki je – povprečno med celotnim testom – znašala 12,7 litra neosvinčenega bencina super na prevoženih 100 kilometrov. Trdim namreč, da je moč s to omega in na račun prožnosti njenega motorja voziti tudi za poltretji liter varčneje – ne da bi bila hitrostna povprečja žalostno nižja.

In, ko gre za hitrost: omega 3000 V24 zna biti za štiri ali celo pet potnikov (tudi prtljajnik je že z osnovnimi 520 normnimi litri dovolj velik) zmogljiv potovalni avtomobil za avtomobilске ceste. Z dopolnjevo zadnjo premo, ki je zaradi pritakjenih diagonalnih vodil (ob siceršnjih poševnih vodilih, vijačnih vzmeteh in stabilizatorju) že skoraj »prostorska«, pa zna



Prtljažnik: velik ter z izrezom v zadnjem naslonjalu



Napis: v tej omegi je nekaj več

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štirtaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib 95,0 x 69,8 mm – gibna prostornina 2968 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 150 kW (204 KM) pri 6000/min – največji navor 270 Nm pri 3600/min – ročična gred v 7 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 1260 W – 2 uravnavana izpušna katalizatorja

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,808; II. 2,106; III. 1,336; IV. 1,000; V. 0,814; vzvratna 3,403; diferencial 3,700 (z zapora) – platišča 7,5x15 – gume 195/65 TR 15 (M+S), dunlop

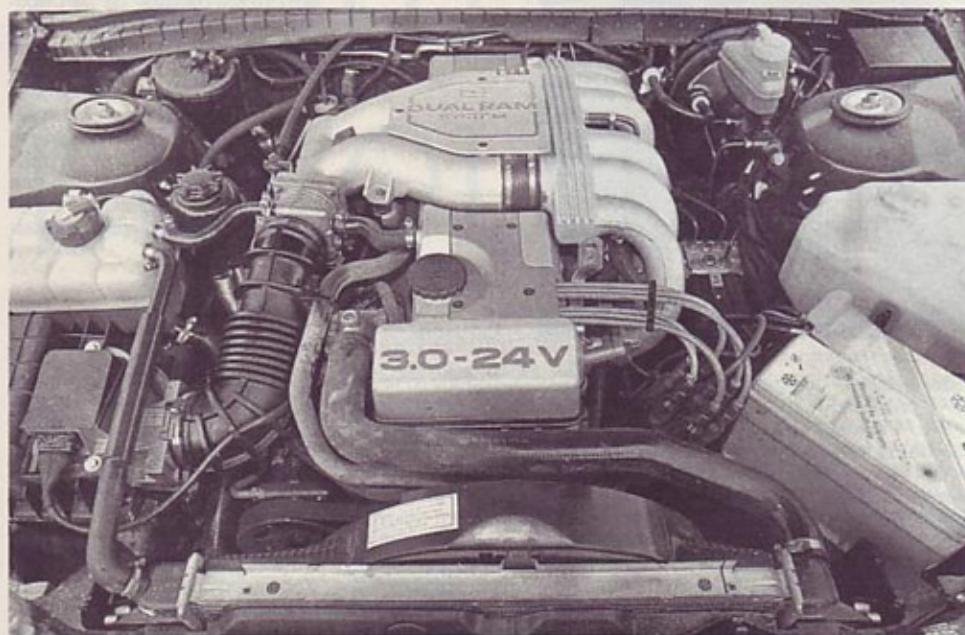
Voz in obse: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa

štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj poševna vodila, mini-blok vijčne vzmeti, plinski teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo-krožne zavore, kolutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan s kroglicami, servo, 3,0 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,742 m – širina 1,772 m – višina 1,425 m – medosna razdalja 2,730 m – kolotek spredaj 1,466 m, zadaj 1,484 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1465 kg – dovoljena skupna teža 1985 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 720 kg – prtljažnik (normno) 520/870 litrov – pasoda za gorivo 75 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 240 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 7,6 s – poraba goriva (ECE): 7,6/9,2/14,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Motor: skrivnost sesalnega sistema



biti tudi lahko vodljiv avtomobil za hitro vijuganje. Pri tem je moč zmerno zdrsanje zadka s pridom uporabljati, ali pa se mu skoraj v celem ogniti. Ta omega je namreč zelo dolgo nevtralen avtomobil, sprva z nežno željo po uhajanju nosu čez rob vožene krivulje. Šele vožnja s plinom tik pred ovinkom prebudi lastnosti zadnjega pogona in zahteva športno odvzemanje volana.

Tudi vzmetenje je – športnosti na ljubo – trše kot pri manj motorno izrazitih omegah, štiri kolutne zavore so nalagam dolgo kos, volan (s kroglicami, servom in tremi zavrtiljaji) pa ugaja tistemu, ki rad hitro in učinkovito spremeni smerne kote prednjih koles.



Da ne bo pomote: dirkaška je omega 3000 V24 le toliko, kolikor hoče voznik v njej. Je pa res: kjer se bliska, se tudi kadi. Kajenje izpod koles kot na naši sliki ni prepovedano in ni škodljivo – razen za gume. Preden se ga lotite, morate vedeti to, kar za naš test ne velja: da ga plačuje vsak sam. Uživa pa tudi.

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović