

Test: OPEL OMEGA CARAVAN 2,0i CD DIAMOND

O, OMEGA!

Opel omega je nasledil ostareli model rekord že daljnega leta 1986. Ob svojem prihodu si je lastil laskavi naslov najbolj aerodinamičnega avtomobila v svojem razredu ($C_x=0,28$), z vsem, kar ponuja pa tudi upravičeno nosi svoje ime: omega namreč v grščini pomeni "O" in morebiti tudi zato mnogo ljudi z občudovanjem reče: "O, omega!"

Tovarna omega ponuja v dveh karoserijskih različicah. 4740 mm dolga limuzina in tri centimetre daljši kombi po zunanjih merah vsekakor sodita med večje evropske avtomobile, pri Oplu pa so prav z omego začeli novo obdobje v znamenju drugačne (oblikovalske) filozofije.

Ključ omeginega uspeha se skriva v Russelsheimu, kjer so oblikovalci uporabili več različnih pristopov k oblikovanju karoserije, za to delo pa so med drugim porabili kar 1400 delovnih ur v vetrovniku.

Tako so pri prednjem delu z oblejšimi motornimi pokrovom in žarometi izboljšali aerodinamičnost (glede na predhodnika) za 15 odstotkov, še nadaljnih 20 odstotkov pa z optimizacijo zračnega toka pri vstopanju skozi maslo hladilnika in skozi prednji spojler. Svoje so dodali oblejša karoserijska boka, ter streha brez kanalov za odtekanje vode. Kombijevska različica ima seveda glede na limuzino spremenjeno dolžino strehe in zadka, oblikovalcem pa je uspelo sicer oblikovno skromnejše



možnosti dodobra izkoristiti in zadku vtisniti svojski (oplovski) pečat. Kombi tako poudarja po eni strani zaobljene nos in bočne linije, ki se prek dolge in proti zadku padajoče strehe končajo v skladno prirezanem zadku s petimi vrati, ki se odpirajo vse do odbijača s spojlerjem.

Testni opel omega je nosil na zadku in bokih oznako "CD diamond", s tem pa pri Oplu

označujejo prestižno opremo. V avtomobilu vozniku lajša življenje nešteto vidnih in nevidnih dodatkov, ki so lastni predvsem višjemu avtomobilskemu razredu.

Tako v opremo sodijo osrednja ključavnica, v vse smeri nastavljiv volnikov sedež, po višini nastavljiv in v usnje odet volanski obroč s štirimi prečkami in znakom diamanta (ter volanskim servo-ojačevalnikom), avtoradio s štirimi zvočniki, potovalni računalnik, klimatska naprava, elektrika streže šipam v vratih, dvizni strehi in ogrevanima zunanjima ogledaloma, ta opel pa ponuja še štiri (ogrevane) brizgalke za pranje prednje šipe, meglenske, nastavitve snopa žarometov, roletu za skrivanje tovora v prtljažniku pred nezaželenimi opazovalci, po polovici deljivo zadnje klopi in lita platišča, ter v sredinski konzoli nameščeno "omarico" za shranjevanje šestih audio kaset.

Počutje za volanom je resnično zadovoljivo, saj so vozniku pri roki vsa stikala. Ta so pregledno razvrščena okoli volanskega obroča in na sredinski konzoli, prestavna ročica





(z zaporo za vzvratno prestavo) navduši zaradi kratkih in natančnih hodov, volanski obroč pa prej sodi v kak dirkaško naravnani avtomobil, saj gornji prečki na njem ponujata res temeljit oprijem palcev.

V kabini je dovolj prostora za pet odraslih oseb in kup prtljage, tudi polno obremenjen avtomobil pa še vedno zanesljivo sledi ukazom iz za volana. Najbolj me je motila slaba preglednost pri vožnji vzvratno, saj zadek tudi ob pomoči zunanjih ogledal oči le slutijo.

In če je ta opel temeljit gle-

de videza in opremljenosti, si nekaj slabšo oceno zasluži zavoljo motorja. V nosu je imel namreč testni avtomobil vzdolžno nameščen 2,0-litrski vrstni štirivaljni bencinski motor s po dvema ventiloma v glavi in z dodanim Boschovim sistemom za vžig in vbrizgavanje goriva (motronic M 1.5). Motor zmore največji navor 170 Nm pri ugodnih 2600 vrtljajih in največjo moč 85 kW (115 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti, rad pa se zavrti vse do 6500 vrtljajev v minuti, ko elektronika prepreči nadaljnje priganjanje



Prtljažnik: vrata se odpirajo visoko, klop je moč zložiti



V kabini je dovolj prostora za pet odraslih oseb in kup prtljage

motorja. Motor je v spodnjem območju vrtljajev tih in dovolj prožen, vendar prešibak za prehitevanja in odločnejšo vožnjo. Primeren je zlasti za vožnjo po avtocestah, kajti ko se enkrat zavrti, se kazalec na merilniku hitrosti ustavi šele pri številki 200, to hitrost pa zmore doseči tudi ob polni obremenitvi s potniki in prtljago.

Legla na cesti je glede na zunanje mere zelo dobra. Avtomobil namreč dolgo ne pokaže "klasične" zasnove (motor spredaj - pogon zadaj), tudi na mokri cesti ne, seveda predvsem zaradi teže in slabotnega motorja, to pa pomeni določeno prednost zlasti ob slabših razmerah na cesti. Podvozje, sicer namenjeno udobju, učinkovito požira cestne neravnine, "ležijo" pa mu dolgi zavoji na avtocestah, ki jih je moč prevoziti s polno hitrostjo brez strahu, da bi prišlo do pojemanja v držanju željene smeri.

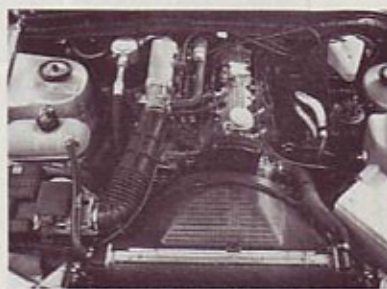
Tudi zavore, kolutne za vsa kolesa (spredaj hlajene) in okrepljene z dodatkom ABS, učinkovito ustavljajo (ob polni obremenitvi) skoraj dve tona težak avtomobil.

Opel omega caravan 2.0i CD diamond je še vedno privlačen avtomobil navkljub spoštljivji (tržni) starosti. Pri življenju ga ohranjajo sodobna oblika, obilica prestižnih dodatkov in Oplov pečat, ki med poznavalci še vedno najde dovolj kupcev.

Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK



Kokpit: preglednost in red



Motor: lahko bi bil odločnejši



CD diamond: usnje na volanskem obroču

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,9 m/s - specifična moč 42,5 kW (57,6 KM)/liter - največji navor 170 Nm pri 2600/min - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bosch motronic M 1.5) - vodno hlajenje 6,4 litra, olje 4,5 litra - akumulator 12V 44 Ah - alternator 55 A - uravnavan izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,954; II. 2,187; III. 1,387; IV. 1,000; V. 0,845; vzvratna 3,534; diferencial 3,900 - platišča 6J x 15 - gume 195/65 R15 (firestone firehawk 680) - kotalni obseg 1,99 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 35,3 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poševna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, kolotne za vsa štiri kolesa (spredaj hlajene), servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4770 mm - širina 1760 mm - višina 1480 mm - medosna razdalja 2730 mm - kolotek spredaj 1450 mm, zadaj 1465 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - rajdni krog 11,0 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1670 mm - širina (komolci) spredaj 1510 mm, zadaj 1510 mm - višina (nad sedežem) spredaj 850-900 mm, zadaj 880 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1120 mm, zadnja klopi 830-610 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 540/1850 litrov - posoda za gorivo 75 litrov

Teže: prazno vozilo 1295 kg - dovoljena skupna teža 1975 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1700 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 187 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,5 s - poraba goriva (ECE): 6,8/8,9/11,9 litra neavinsčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
190 km/h (IV. prestava)

Pospeški:
0 - 60 km/h 5,3 s
0 - 80 km/h 8,1 s
0 - 100 km/h 12,9 s
0 - 120 km/h 18,1 s
1000 m z mesta:
35,0 s (151 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
38,0 s (142 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
42,4 s (128 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h 96,7 m
od 100 km/h 43,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:
60 57,1 km/h
80 76,3 km/h
100 92,1 km/h
120 114,7 km/h
140 133,2 km/h

Poraba goriva:
testno povprečje
12,4 litra/100 km

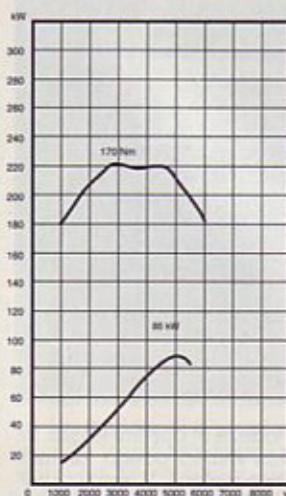


DIAGRAM MOTORJA

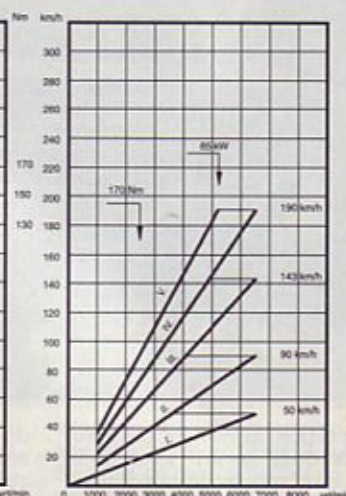


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- prostornost
- opremljenost
- udobje
- lega na cesti
- kombijevski zadek

Grajam

- prešibak motor
- slaba vidljivost nazaj
- poraba goriva
- prileten model

Cena

DEM 60.500
(Avto Tehna VIS d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Opel omega caravan 2,0i CD diamond sodi prav pod vrh prodajnega programa omega predvsem zavoljo kombijevske karoserije in bogate opreme. Motor, ceprav ponuja dovolj prožnosti in zadostno največjo hitrost, zahtevnejšega voznika ne zadovolji povsem. Ceprav je v kratkem pričakovati zamenjavo tega modela, si omega še vedno zasluži pozornost.