



## Test: OPEL OMEGA CARAVAN 2,3 D TURBO GL DIAMOND

*Poznate šalo z vrat  
planinskega doma?*

*»Kdo je?« vpraša  
oskrbnik, ko sliši trkanje  
sredi trde noči.*

*»Profesor doktor inženir  
magister tainta!« sliši  
odgovor.*

*Pa spet oskrbnik: »Za  
enega bi prostor že še bil,  
toliko pa vas bo moral  
ostati kar zunaj!«*

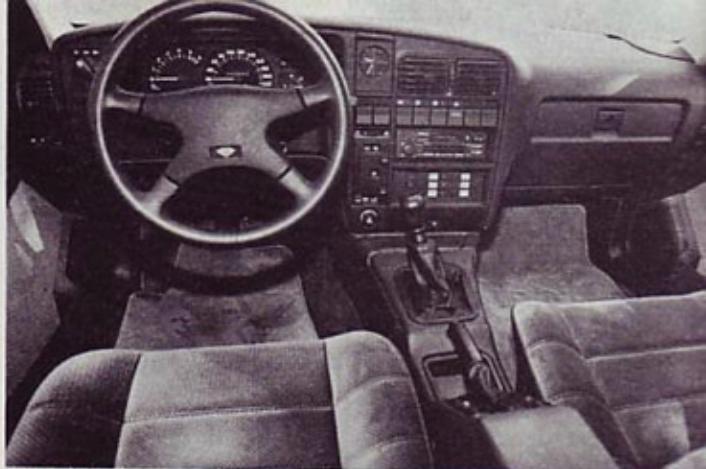
Tudi tokratnemu testnemu  
oplu se utegne pripetiti kaj po-  
dobnega. Kdor presteje vse oznake na njem, komajda še verja-  
me, da gre za en sam avtomobil.

A so oznake le logični vrstni  
red tistega, kar ta avtomobil po-

nuja. Opel je pač opel; omega  
jamči za modelsko uspešnost;  
karavan – ta karoserijska mož-  
nost je pri tej hiši že dolgo v na-  
vadi; 2,3; to je motorna litraža;  
GL pomeni opremo; in di-  
amond? To je smetana na torti.

Draguljarstvo Opel. Posebna in  
številčno omejena izdaja.

Diamond pomeni tudi pleme-  
nitejšo barvo karoserije, barvno  
skladnost prednje maske, obeh  
zunanjih (elektrificiranih in  
ogrevanih) ogledal ter obrob  
bočnih stekel, širše in nižje gume  
na luhkih platiščih, megljenki  
v odbijaču, ogrevani brizgalki  
vode z šipo, ogrevan naftni filter  
za turbodizel v nosu, delno dife-  
rencialno zaporo, ABS za štiri  
kolutne zavore, pomicno sončno  
streho, usnje na volanskem  
obroču in ob prestavnih ročici,  
stereo kasetni radio s šestimi



Za voznika: temeljita natančnost

zvočniki in na vseh koncih lično  
oblazinjeno notranjost.

Ne, nič niste pomešali: še ved-  
no govorim o oplu!

In tako, vidite, je ta omega  
zares luksuzen avtomobilski pri-  
merek. V dobro mu štejem še  
nastavljuja žarometa, temeljito  
prilagodljiva (tudi v ledvenem  
hrbtinem delu) prednja sedeža,

mini – skladišče za glasbene ka-  
sete, brisalnik zadnje šipe, zgo-  
raj nastavljuva prednja varnostna  
pasova in temeljito zasezeno,  
predvsem pa zelo pregledno,  
z nemško natančnostjo urejeno  
armaturno ploščo. Niti najmanj-  
šega razloga ni, da bi ravno zdaj  
presedli v kakšen audi ali BMW!

Da ne marate kombijev, pra-  
vite? Berite dalje! Caravan di-

# LONG VEHICLE





Za zadnji kolesi: turbo dizelska klasička



Za prtljago: dolg in oblažinjen zadak

amond ni več navaden kombi. Prvič: to je izredno eleganten avtomobil, že nekaj let zapored (in še vedno) med najlepšimi in najskladnejšimi izdelki te oblike. Drugič: natančna obdelava in kakovost opreme segata tudi v zadak tega vozila. In tretjič: prostornina tega zadka se da po potrebi povečati, kar pomeni od 540 do 1850 litrov normne prostornine.

To je, jasno, potovalni kombi: s plišem na podu in z roleto nad prtljažnikom pa z motno črnila obrobnima nosilcem na strehi, da je eleganca (z uporabnostjo vred) popolnejša. Če bi radi vozili z golj zaboji s pivom, odrite prašice ali pleskarska vedra, bo ste morali kupiti kaj manj imitnega. »Draguljarne« menda ja ne boste popackali!

Odkar smo pred leti testirali zelo podoben avtomobil (omega

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiriloktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 92,0 x 85,0 mm – gibna prostornina: 2260 kubikov – kompresija 23,0:1 – največja moč 74 kW (100 KM) pri 4200/min – največji navor 218 Nm pri 2000–2200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava in blok iz sive litine – visokolačna črpalka (bosch) – vrtne komore – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK), s hladilnikom polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 980 W

**Prenos moči:** motor spredaj pogonja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmenja: I: 3,954; II: 2,187; III: 1,386; IV: 1,000; V: 0,845; vzvratna 3,533; diferencial 3,450 – platniča 7J x 15 – gume 195/65 VR 15 (good year)

**Voz in obes:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmelni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijacne vzmeli, posveva vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne, servo, amejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (račico med sedežema) – volan s kroglicama, servo, 3,2 zavrtajo na eno do dvojne skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,768 m – širina 1,772 m – višina 1,530 m – medosna razdalja 2,730 m – kolotek spredaj 1,450 m, zadaj 1,465 m – rajdn krog 11,0 m – teža praznega vozila 1389 kg – dovoljena skupna teža 1950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavor 565 kg – prtljažnik (normo) 540/1850 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 176 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,0 s – poraba goriva (ECE): 5,8/7,7/8,5 litra plinskega olja na 100 km

caravan 2.3 TD GLS, AM – 3/1988), osnovne oblike in poglavitev videza niso spremnili. Še vedno ugajajo topo zašiljeni omege nos s trapezoidnima žarometoma, položna prednja šipa, skoraj povsem napriven zadak, elegantne okenske obrobe, natančni karoserijski spoji in radodarno odmerjena notranjost. Ta je takšna tudi za voznika: vštevši oporo za počivajočo levo nogo, vštevši dosegljivost stikal ter vštevši dober pregled izza volana, ne glede na dnevno ali nočno svetlobo. Kvečjemu potnika na zadnji klopi se utegneta pritoževati: ker tam ni zglavnikov in ker občasno spodnašanje zadka (če je voznik bolj surove narave) začutita v želodcu.

Zmogljivejši kot včasih pa je štirivaljni turbo dizel v nosu. Ta je še vedno v celi iz sive litine in z 2260 kubiki gibne prostornine, toda medtem so mu turbinski polnilnik oplemenili s hladilnikom polnilnega zraka, kar je pomoglo k višim motornim zmogljivostim v celoti. To pomeni zdaj največjo moč 74 kW oziroma 100 KM in največji navor 218 Nm, ali – tovarniško obljuheno – največjo hitrost 176 kilometrov na uro in pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 15 sekundah.

Testni avtomobil je pospeševal takole: do hitrosti 60 km na uro v 5,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 14,6 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 23,1 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 37,6 sekunde. Celotno prestavno razmerje je tudi s peto prestavo razmeroma na dolgo izračunano, kljub temu

pa je z njo moč doseči največjo hitrost 175 kilometrov na uro (naša meritev). Po vsem tem je testno povprečje porabe goriva znašalo 10,4 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Motorju gre zameriti kvečjemu malce oklevajoč vžig in nekaj grobosti takoj po tistem, ko steče, menjalniku pa zatikajoč se drugo prestavo. Ampak v celi je pri tej omegi vse tako, kot mora biti: skladno z imidžem, ki si ga je sčasoma pridobil. Zrazen soddi tudi podvozje DSA (Dynamic Safety Suspension System), ki velja za zgodnejši dosežek prilagodljivega vležanja vodil in zato temeljitosti tudi na neenakomerno oprijemljivih tleh, zrazen pa sodijo tudi zmogljive štirikrat kolutne zavore in servovočani volani s prijetnega samo 3,2 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Zato je omega – pač skladno s svojim turbo dizlom in s pogonom na zadnjem kolesu – dovolj hitra in okretna v različno zahtevnih voznih okoliščinah.

*Precejšnja dolžina voila sploh ne moti. »Long vehicle« opel omega caravan 2,3 D turbo GL diamond jo spremno prikriva. Ne le s prostornostjo, tudi s čedno zalogo drugih brillantnih lastnosti.*

*Test: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*

