



Da: vse teže je povezovati začetke mesecev z njihovimi konci. Dinarjev zmanjkuje celo za mleko in kruh! In ob vsem tem utegne biti branje o dragih avtomobilih, najsi bodo še tako dobri in vredni svojega denarja, norčavo početje.

Amapak svet se vrtil in na njem so vseh sort okoliščine, ljudje z njimi in avtomobili ob njih. Prostor in čas nista odmerjena za vse enako!

Opel omega je bil avtomobil leta 1987. Dober avtomobil. Temeljito in skrbno zasnovan. Pa vendarle ne nedosegljivo prestižen. Njegova različica caravan 2,3 TD GLS, natanko takšna kot je bil testni avtomobil, stane v ZR Nemčiji približno 33000 mark. To je tam ugodna cena! Podobno zasnovan in podobno zmogljiv mercedes je za celo tretjino dražji!

Pri nas je ta caravan skorajda sanjski avtomobil. Na račun valutnega tečaja in uzakonjenih dajatev, jasno. Pa vendar ni mogoče zanikati: da je ta caravan v svojem razredu eden izmed najvabljivejših kombijev ta hip. Upošteva celo vrsto njegovih dobrih lastnosti, tudi ceno. Ter gledano relativno in mednarodno široko.

Caravani so Oplova stara navada. Po naše bi se reklo, da so v tej tovarni znali prisluhniti ljudstvu in mu ponuditi avtomobile, namenjene predvsem vsak-

Opel omega caravan 2.3 TD GLS

PROSTOR IN ČAS

Udobna notranjost in turbo-dizel

danji uporabnosti. Za rekordom na primer so dosegli skoraj osem milijonov izdelanih (in prodanih) primerkov. Omega tradicijo uspešno nadaljuje. Kot limuzina in kot caravan.

Omega caravan je v primerjavi z omego limuzino za štiri centimetre daljši in za skoraj prav

toliko višji, širina vozila pa je obakrat enaka. Caravanov glavni adut je seveda zadek, strmo odsekan in z vrati, ki se odpirajo povsem do odbijača, ko gre pa za širino, se ognejo le zadnjima lučema. Podprta so z dvema teleskopskima blažilnikoma, v zgornji polovici pa zapolnjena

z veliko in ogrevano šipo ter brisnikom zanjo. Omega je ob svojem rojstvu podirala aerodinamične karoserijske rekorde in tega tudi kot caravan ne more prikriti. Vsi spoji na vozilu so brezhibno tesni in to velja tudi za zadnja vrata, najsi gre za njihovo tesnenje ali pa za njihovo skladnost glede na koroserijo v celem. Tako kot limuzina, je tudi omega caravan očem takoj všeč: zaradi elegantnega prednjega dela in močno položne šipe, zaradi nizko zastekljenih bokov, zaradi tankih okenskih okvirjev in zaradi skladnega, komaj opazno zožanega zadka. Opazen oblikovalski delež prispeva tudi zajetna in spodaj v spojlerja zavihnjena plastična odbijača, optično »povezana« z letvama na bokih, velika žarometna, oglata izreza nad zadnjima kolesoma in motno črni zunanji ogledali. Dodatni pečat pa odpade na skrbno obdelani aluminijasti letvi na strehi, ki sodita med doplačila in sta namenjeni pričvrstitvi posebej prilagojenih prtljažnih nosilcev ali zabojev.

Testna omega caravan se je ponašala z oznako GLS, kar pomeni boljšo poremo, v zvezi z njo pa tudi povsem limuzinsko počutje za volanom, ali ob njem.

Caravan GLS streže z električno vodenimi šipami v vratih, z električno premakljivima in ogrevnima zunanji ogledaloma, z osrednjo ključavnico, s preprogami, s prednjima zglavnikoma, s po višini in s pomočjo pripravne ročice nastavljivimi voznikovim sedežem, z meglenkami, z merilnikom motornih



Caravan: veliko prostora, pet vrat

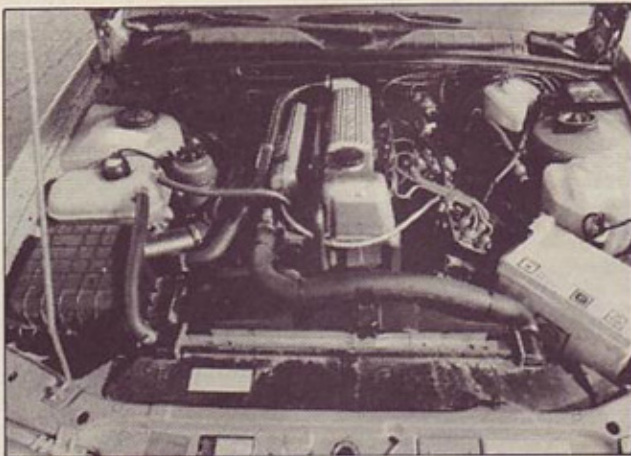
vrtljajev in tako dalje. Med doplačilno opremo pri tem avtu pa štejejo: (električno) pomična streha, zavorni dodatek ABS, roleta nad prtljažnikom ter mreža med potniškimi in prtljažnim prostorom.

Tudi prtljažni prostor je enako skrbno obdelan kot celotna notranjost vozila. Zadnje naslonjalo je po polovici deljivo, s čimer omogoča vmesno kombinacijo med številom potnikov in količino prtljage. Normna prostornina zadnjega dela vozila sega od 540 litrov (ob potniško povsem zasedenem avtu) do 1850 litrov (ob samo dveh ljudeh v avtu in z do stropa založenim podaljšanim prtljažnim delom vozila). Dovoljena obremenitev omega caravan znaša 565 kilogramov.

Tej zmogljivosti je zlahka kos tudi štirivaljni turbo-dizel, ki jo poganja. Motor ni nov, je pa preskušen, trpežen in za moderne čase malce preroban. Učinkovito predgrevanje omogoča lahkoten vžig tudi v hladnih jutrih, ampak dokler se motor ne ogreje, cinglja skoraj po tovarnjaško, kar je slišati navkljub dobri zvočni izolaciji k potniškemu prostoru. Motor je izdelan v cellem iz sive litine, streže z 2260 kubiki gibne prostornine ter zmore ob kopresiji 23:1 in s pomočjo turbinskega polnilnika največjo moč 66 kW oziroma 90 KM pri 4200 vrtljajih v minuti. Največji navor 190 Nm doseže pri za polovico nižjih vrtljajih. Kdor bi rad vozil v višjih prestavah in pod 2000 vrtljaji v minuti, mora biti porpežljiv. Kajti turbin-



Kokpit: vse na svojem mestu



Motor: robot, a dovolj zmogljiv

ski polnilnik opazno zadira šele pri tej številki, kar med pospeševanjem vozila ni moč prezreti.

Med našimi meritvami (dve osebi v avtu, polna posoda goriva) smo pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,9 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 9,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,1 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 24,0 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 38,8 sekunde. Pri tem smo pretikali pri 6400 vrtljajih v minuti, tik pred tistim, ko se visokotlačna črpaka za gorivo prične upirati voznikovega nasilju (čepjav je prepovedano rdeče polje na merilniku zarisano šele od številke 5000 dalje).

Petstopenjski menjalnik je preračunan na direktno četrto prestavo in rahlo varčevalno peto prestavo, vendar je ta obnem kos tudi največji hitrosti vozila (naša meritev: 168 kilometrov na uro). Je pa jasno: hitro vrteči se dizel in turbinski polnilnik ob njem vodita – med ostrimi in hitrimi voznjaji – k večji žeji po gorivu. Med našim celotnim testom smo izmerili povprečje 10,2 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Ampak za to »ceno« je omega caravan 2.3 TD – tudi polno obloženo – moč voziti hitro in odločno. Obnem tudi zelo varno. Kajti njeno podvozje je limuzinsko temeljito, vključno s štirimi posamičnimi in skrbno zasnovanimi obesami (tovarna jih oznažja kot DSA, »Dynamic Safety Suspension System«) z rahlo negativnim polmerom vodenja prednjih koles ter posebne vleženja vodil, kar omogoča stabilnost vozila med zaviranjem tudi ne neenako oprijemljivih tleh. In, ker je omega tudi sicer spretno uravnotežena, je voznik do nje lahko zelo zahteven. Njeno nežno željo po odv-



Citroen AX 14 TZS

REVOLUTIONNAIRE!

Najmočnejši motor, najboljša oprema

Greh takoj priznam: naslov tega pisanja sem prepisal iznad glave srčkanega Kitajčaka, ki na oglasu za citroen AX kroži po vsem svetu. A je Kitajček le drobec orjaške in drage reklamne kampanje, ki so jo Citroenovci v celoti spejljali s pomočjo njegove širne dežele. Tako je citroen AX, najnovejši in najmanjši izdelek te avtomobilske hiše, migogrede dokazal, da je dovolj okreten tudi za vožnjo po kitajskem zidu. Da je obenem revolucionaren avtomobil, pa tudi ni iz trte zvito!

Pa, saj smo o revolucionarnosti tega novinca pisali že leta 1986, v takratni 20. številki naše revije, takoj po krstni vožnji z njim. Tokrat smo preiskusili najodločnejše motorizirano in hkrati najboljše opremljeno različico AX sport, ki je prestižnejši na račun svojih športnih ambicij in dodatkov.

Testni avtomobil nam je odstopila Citroenova avstrijska podružnica, saj koprski Cimos ne premore niti dovolj možnosti niti dovolj zagretosti za tovrstno sodelovanje. To je obe-



zemanju volana na hitrih ovinkih pa je dostikrat mogoče odpraviti že samo s hitrim in kratkim popravkom na pedalju za plin. Občutek zanesljivosti povečujejo tudi štiri kolutne zavore, volan s servoojačevalnikom in samo 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke pa je enako kos hitremu vijuganju in počasnim manevrom v gneči.

avtomobilov, pri katerih sta si prostor in čas odlično podala roke: ta avtomobil je moderen in zelo udoben hkrati. Namenjen je vsem tistim kupcem, ki prisegajo na limuzine, a so občasno z veliko prtljage pritisnjeni ob zid. Velja za trgovske potnike, jadrance, dopustnike nasploh in tako dalje. Seveda pod pogojem, da so okoliščine na njihovih koncih sveta takšne, da si tole omego lahko privoščijo.

Opel omega caravan 2.3 TD
GLS je torej eden izmed tistih

MARTIN ČESENJ
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 92,0 x 85,0 mm – gibna prostornina 2260 kubikov – kompresija 23,0:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 4200/min – največji navor 190 Nm pri 2200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – blok in glava iz sive litine – visokotlačna črpalka bosch – turbinski polnilnik na izpušne pline (KKK) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 70 Ah – alternator 910 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 4.044; II. 2.265; III. 1.434; IV. 1.000; V. 0.842; vzvratna 3.748; diferencial 3.450 – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185/70 R 14 (dunlop)

Voz in obese: kombi za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na

posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator; zadaj vijajni vzmeti, poševna vodila, dvojni teleskopski blažilniki – stabilizator – dvokrožne zavore, kolutje za vsa štiri kolesa, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, prestava 14,7:1.

Mere in teže: dolžina 4,730 m – širina 1,772 m – višina 1,481 m – medosna razdalja 2,730 m – kolotek spredaj 1,447 m, zadaj 1,465 m – rajdni krog 10,8 m – teža praznega vozila 1385 kg – dovoljena skupna teža 1950 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1250 kg, brez zavore 565 kg – prtljažnik (normno) 540/1020/1850 litrov – posoda za gorivo 75 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 15,5 s – poraba goriva (ECE): 5,5/7,7/8,2 litra plinskega olja na 100 km

