

Vozili smo



(NOVI) OPEL
OMEGA



Rečeš "omega" in zgodi se tole: matematiki pomislijo na Grke, modneži na ure, avtomobilisti pa na ople. Vsakomur pripada njegov lastni prostor in opel omega si ga je vzel že drugič: kot dokaz, da je omega - tudi v avtomobilski podobi - nekaj, kar se premika skozi čas.

PROSTO



prijaznejše gospodarnosti. Zato medosnih razdalj niti limuzini niti caravanu niso spreminjali, pa tudi z zunanjimi merami sta oba le malenkostno večja od prednikov: za 49 oziroma 51 mm daljša, za 26 mm širša ter za 10 oziroma 25 mm višja. Toda, ker je po novem prednja šipa za 186 mm bližje nosu vozila, je dobiček pri merah največji v nertanosti. Omega caravan zmore ponuditi 1800 litrski prtljažnik in (ob zganjenem sovoznikovem sedežu) tudi 2,9 metra nakladalne dolžine, v limuzini pa je občutneje več nožnega prostora pred prednjima sedežema ter za 530 litrov prtljažnika, medtem ko se na zadnji klopi vzdolžni centimetri še vedno ne kosajo s prostorskimi razkošji.

Omega je z obema karoserijskima različicama na voljo s po tremi paketi opreme: GL, CD in MV6. Slednji spada povsem na vrh sveže Oplove palete, pa ne zgolj zaradi najzmogljivejšega motorja, ampak tudi zaradi klimatske naprave, avtomatike v menjalniku, hi-fija, računalnika, tempomata, volanskega servotronica, lahkih platišč in usnja na sedežih. Vsa ta zaloga se zdi Oplovim ljudem dovolj prestižna, da modela (pravzaprav različice) senator ne bodo več obujali. In tako je njihove parade kapitanov, admiralov, diplomatov, commodorov in senatorjev (za vedno?) konec.

Vzvojnja čvrstost omege je po tovarniških podatkih za 27 odstotkov večja, kot je bila prej, aerodinamika je s $C_x = 0,29$ v modernem Oplovem "stilu", zračni vreči pred prednjima sedežema, zavorni ABS, samozategovalna prednja varnostna pasova in trije avtomatski pasovi s tremi zglavniki na zadnji klopi spadajo k serijski opre. Volanski servoojačevalnik in podedovani kroglični prenos sta uradno natančnejša, zavore z večjimi koluti in z novim, tandemskim ojačevalnikom moči so učinkovitejše in bolj nadzirljive, merilnik hitrosti se začneja s številko 5 km na uro, o najboljših (možnih) željah po absorpcijski strukturi vozila in bočnih ojačitvah pa v teh naprednih avtomobilskih časih že skoraj ni spodobno govoriti; jasno je, da so jih upoštevali!

Omegina cena v Nemčiji sega od približno 39.000 do

R V ČASU

Opel omega druge generacije je ostal zvest podedovanim načelom: z limuzino in caravanom pri obliki, z velikim razponom opreme in zmogljivosti pri ponudbi in z zelo ugodnimi vrednostnimi razmerji pri ceni. Repriza gre predvsem na račun zunanje lepote, notranje varnosti, novih motorjev, izpušne čistosti, izrazitejšega udobja in žepu



približno 63.000 mark, seveda predvsem glede na to, kateri motor poganja omegini zadnji kolesi. Možnosti je pet: dvolitrski osemventilski motor spada v že znano ponudbo, povsem nova sta dvolitrski šestnajstventilski štirivaljnik in trilitrski štiriindvajsetventilski V6, ki z vmesnim 2,5-litrskim štiriindvajsetventilskim V6 vred pripadata sodobni Oplovi motorni družini ECOTEC, za omega pa je nov tudi 2,5-litrski turbodizel s hladilnikom polnilnega zraka, kupljen v tovar-

ni BMW. Ta turbodizel ima v oplo 13 KM manj kot v BMW, je pa zato zvočno uglasjenjši.

Pri obeh bencinskih motorjih V6 sta značilni predvsem njuni glavi s sistemom multi-ram (naslednik prejšnjega sistema dual-ram), ki deluje s tristopenjskim prilaganjem dolžine sesalnega sistema motornim vrljajem in tako zelo sproti in zelo ugodno jamči za dober navor ter za vse tisto, kar je v zvezi z njim. Sklopka je po novem hidravlična ter zato lahkotnejša

in natančnejša, pripada pa petstopenjskemu ročnemu menjalniku. Kupcem pa je na voljo tudi štiristopenjska avtomatika z elektronskimi programi za varčno, športno in zimsko vožnjo.

Podvozja niso na novo snovali, so ga pa na novo obdelali. Predvsem zadnja, neke vrste prostorska prema je zdaj bogatejša za dodatno vodilo, ki zagotavlja več stabilnosti predvsem med mejnimi vijuganji in ob uhajajočem zadku, v kombinaciji z motorjema V6 pa

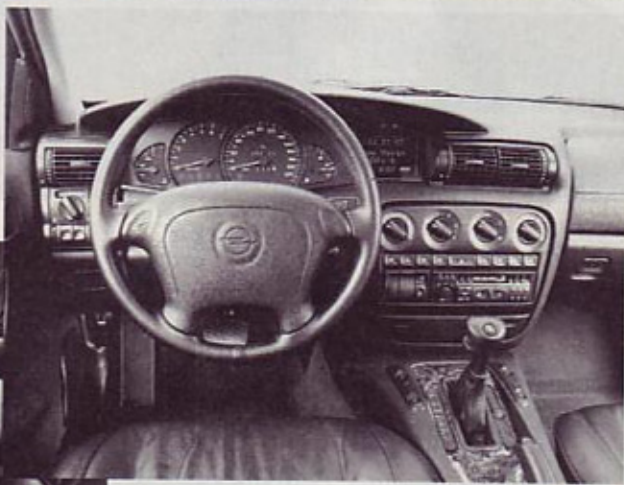
serijsko prištevajo tudi sistem ETC (electronic traction control) zoper zdrsanje gnanih koles ter volanski servotronic, ki se samodejno prilagaja hitrostim vozila. Seveda se hkrati s strmejšimi motornimi krivuljami širijo tudi gume na kolesih, več pa se - v isti sapi z več opreme - tudi teža različic nove omega. Saj je omega zdaj tudi nasploh - zaradi varnostnih dodatkov in ojačitev - opazno težja, kot je bila prej.

Ne glede na to, ali gre za limuzino ali za caravan, je novi

OPHEL OMEGA	2.0i	2.0 16V	2.5 V6	3.0 V6	2.5 TD (BMW)
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V-oblike	6-valjni, V-oblike	6-valjni, vrstni, turbo
vrtna in gib (mm)	86,0 x 86,0	86,0 x 86,0	81,6 x 79,6	86,0 x 85,0	80,0 x 82,8
gibna prostornina (ccm)	1998	1998	2498	2962	2497
kompresija	10,0:1	10,8:1	10,8:1	10,8:1	22,0
največja moč (kW/KM pri 1/min)	85/115 pri 5400	100/136 pri 5600	125/170 pri 6000	155/211 pri 6200	96/130 pri 4500
največji navor (Nm pri 1/min)	178 pri 2800	185 pri 4000	227 pri 3200	270 pri 3600	250 pri 2200
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	2, v glavi (zob. jermen)	4, v glavah (zob. jermen)	4, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2	4	4	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizgavanje (večtočkovno) in vžig				vis.tlač. črpalka, turb. pol.
hlajenje	vodno				
menjalnik (število prestav)	petstopenjski ročni ali štiristopenjski samodejni				
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	posamične obese, poševna vodila, vijajne (miniblok) vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator				
zavore spredaj	kolutne, notranje hlajene, ABS				
zavore zadaj	kolutne, ABS				
volan	s kroglicami, servo				
platišča	6,5J x 15	6,5J x 15	6,5J x 15	7J x 15	6,5J x 15
gume	195/65 R 15 H (V)	195/65 R 15 H (V)	205/65 R 15 V	205/65 R 15 V	205/65 R 15 V
teža praznega vozila (kg)	1410	1410	1510	1575	1525
medosna razdalja (mm)	2730	2730	2065	2095	2065
dolžina x širina x višina (mm)	4787 x 1786 x 1455 (caravan: 4819 x 1786 x 1505)				
prtljajnik (litri)	530 (caravan: 540/1800)				
posoda za gorivo (litri)	75				
največja hitrost (km/h)	195	210	223	240	200
pospešek 0 - 100 km/h (s)	13,0	11,0	9,5	8,8	12,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,6/8,3/11,8	6,6/8,0/10,8	7,0/8,6/11,6	7,2/8,8/12,8	5,6/7,6/9,1
vrsta goriva	neovinseni bencin super				plinsko olje

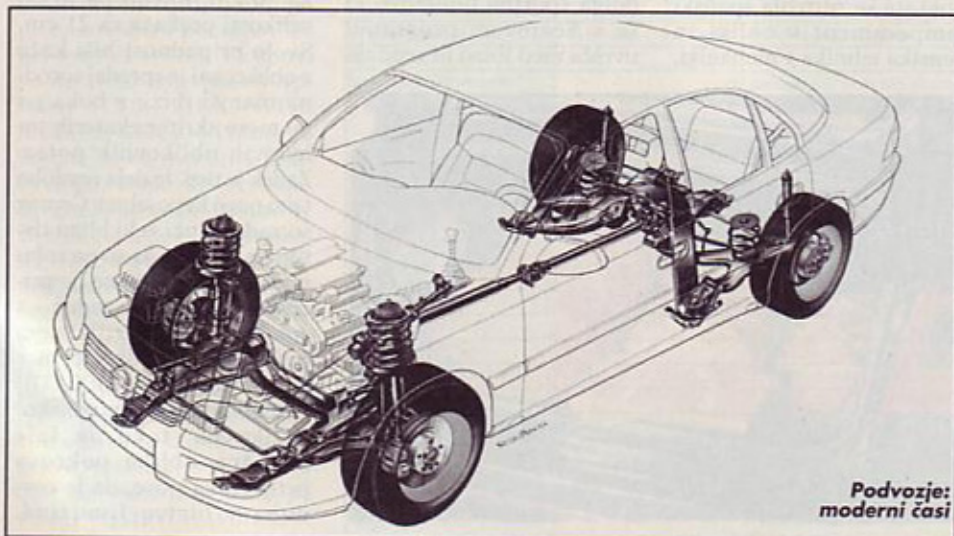


Opel Omega navzven zelo eleganten in oblikovno skladen avtomobil; znotraj prostorna in s posamičnimi porcijami serijsko ali doplačilno prisetih dodatkov do luksusa izpopolnjena limuzina, ali kombi boljše vrste, z motorji pa pripravljen ustreči zelo velikemu razponu kupčeve zahtev-



MV6: luksurni časi

Dodatek: tele-mobilni časi



Podvozje: moderni časi

nosti. Pa ne gre zgolj za največje moči od 115 do 211 KM, ali za največje hitrosti od 195 do 240 kilometrov na uro, ali za pospeške od 13,0 do 8,8 sekunde od 0 do 100 km na uro. Gre tudi za uglajenost in prepričljivost skoraj celotne motorne vrste, v številni bavarski turbodizel in v številni brezhibnost menjalnikov, gre pa tudi za številke, ki jih navaja tovarna in po katerih so Omega zdaj v povprečju za 8 odstotkov varčnejše z gorivom kot so bile prej, ter za 48 odstotkov pod evropskimi zahtevami glede izpušnih emisij.

Na cesti so vse nove Omega predvsem zelo lepo vzgojene limuzine. Niti kombijevski zadek niti šibkejši motorji različici (115 in 136 KM) tega vtisa ne skazijo, dobra končna obdelava in nakopičena oprema pa ga seveda močno oplemenitijo. Tiho udobje in zelo velika vozna zanesljivost (Opel utemljuje zadnji pogon predvsem z uspešnejšim spravljanjem motornih moči na cesto), upošteva temeljito podvozje, dobro uravnoteženost avta ter ABS in ETC, pa postavljajo novo Omega zelo izzivalno ob bok tistim avtomobilom, ki se jim doslej za takšno ceno to še ni izšlo.

Ali kot pravi Louis R. Hughes, glavni šef GM Evropa: "To je inteligentna ponudba zgornjega srednjega in malce luksuznega razreda."

Kar pomeni, da so za novi Opel Omega našli pravi prostor v pravem času!

MARTIN ČESENJ