

Tak limuzyna, jak i kombi mają spokojne, klasyczne linie. I właśnie dzięki temu po blisko dziesięciu latach od debiutu wciąż wyglądają atrakcyjnie. I bez ostentacji potwierdzają preszli użytkownika.



Z dystansem do ś

Opel Omega ma w sobie coś, co cechuje jedynie nieliczne komfortowe auta klasy wyższej. Po zajęciu miejsca za kierownicą nabiera się dystansu do świata

Co jest tego powodem? Nadwozie o wyjątkowej przestronności? Ponadczasowa uroda wyraźnie sugerująca niepoddawanie się chwilowym modom? Poczucie bezpieczeństwa wynikające z rozmiarów i masy auta? A może komfort jazdy, który pozwala nie myśleć o fatalnym stanie dróg? Zapewne każda z tych rzeczy po trochu.

Jak w klubie

W istocie, nadwozie Omegi należy do ponadprzeciętnie obszernych, nawet w tym segmencie rynku. Z przodu siedzi się w fotelach, których nie powstydziliby się dobry londyński klub dla dżentelmenów. Na tylnej kanapie wygodnie podróżować mogą trzy osoby. Dwóch pasażerów,

nie przeszkadzając sobie zupełnie, może swobodnie przeglądać duże plachty „Financial Timesa” czy „The Wall Street Journal”.

Możliwości bagażnika wykorzystają jedynie używający Omegi jako dużego auta rodzinnego, bowiem aktówki biznesmenów czy nawet delegacyjne walizki z pewnością nie wypełnią 530-litrowego bagażnika, który wyposażono ponadto w otwór pozwalający na przewożenie nart, wędek itp. Na uwagę zasługuje pionowe umieszczenie koła zapasowego z boku, przy lewym błotniku, co zwalnia z konieczności wyjmowania bagaży w razie potrzeby skorzystania z zapasu.

W wersji kombi, tradycyjnie zwanej przez Oplę Caravanem, Omega plasuje się

w ścisłej czołówce aut tego typu. Oprócz dużych rozmiarów przestrzeni ładunkowej zwraca uwagę duża ładowność, wynosząca około (w zależności od wersji silnikowej) 515 kg. Pozwala to wykorzystywać samochód także jako auto użytkowe.

Klasyka na poziomie

Kokpit auta określić można jednym słowem: klasyczny. Nie wzbudzi on uznania osób preferujących oryginalne, często finezyjne rozwiązania spotykane na przykład w autach francuskich, za to z pewnością można go dobrze ocenić pod względem czytelności i łatwości obsługi. W samochodach z pierwszych lat produkcji narzekano nieco na jakość wycierających się tworzyw sztucznych, ale później producent najwyraźniej wziął sobie uwagę do serca.

Komfort jazdy Omegi w pełni dorównuje przestronności nadwozia. Wyrafinowane zawieszenie (z tyłu osi wielowahaczowa) doskonale tłumia nierówności nawierzchni. Również pod względem aku-

stycznym wszystko jest w porządku, co sprawia, że pokonywanie długich tras tym autem należy do przyjemności.

Do komfortu jazdy przyczynia się także poczucie bezpieczeństwa. Omega jest pod tym względem w naturalny sposób uprzywilejowana, gdyż już rozmiary auta sprzyjają dobremu samopoczuciu.

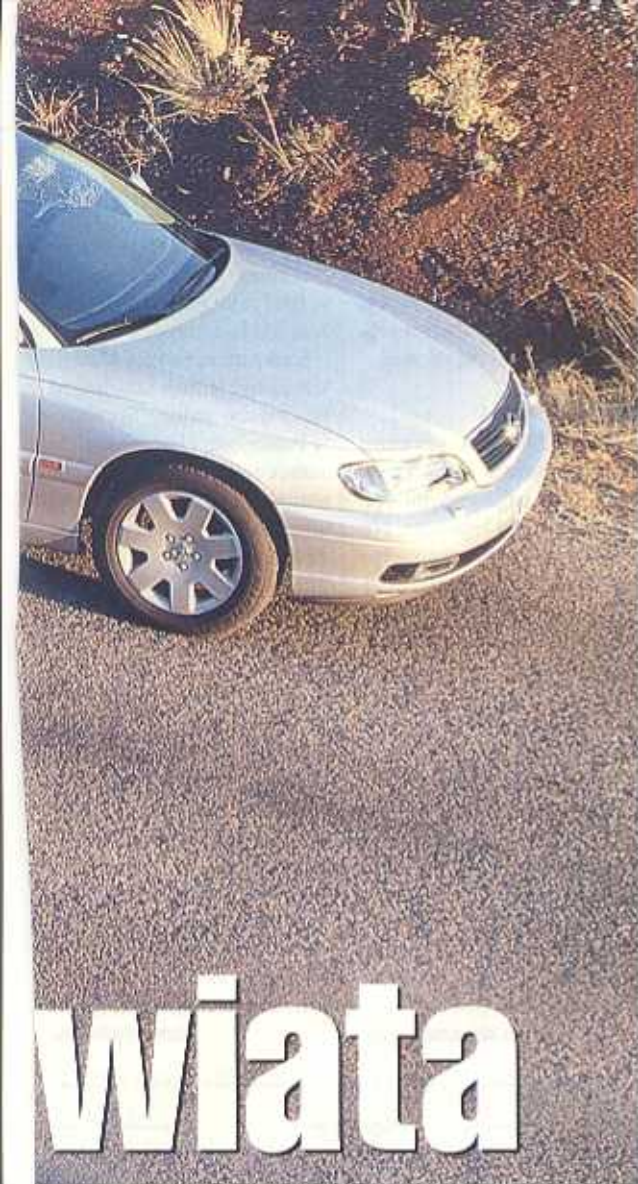
To jednak nie wszystko. Na przykładzie tego samochodu łatwo prześledzić, jak na przestrzeni ostatniej dekady zmieniły się oczekiwania wobec aut z tego segmentu. Na starcie, w 1994 r. dostępne były poduszki powietrzne dla kierowcy i pasażera. W 1997 roku zdecydowano o zastosowaniu tzw. pełnowymiarowych airbagów, pirotechnicznych napinaczy pasów bezpieczeństwa z elektronicznymi ogranicznikami napięcia oraz trzeciego zagłówka na tylnej kanapie. Na liście opcji pojawiły się poduszki boczne montowane w oparciach przednich foteli oraz system kontroli trakcji. Po modernizacji w 1999 roku poduszki boczne znalazły się na liście

wyposażenia standardowego, a w fotelach przednich pojawiły się tzw. aktywne zagłówki zapobiegające uszkodzeniom szyjnego odcinka kręgosłupa w razie najechania na tył pojazdu (wcześniej stosowane w autach Saaba). Układ hamulcowy uzupełniono o system wspomagania hamowania w sytuacjach awaryjnych (tzw. asystent hamowania). W kombi pojawiły się zabezpieczenia przed przemieszczeniem ładunku z przestrzeni bagażowej.

Szeroki wybór

Dość długi okres produkcji Omegi sprawił, że na rynku wtórnym obecnych jest sporo egzemplarzy samochodu w różnych cenach. Ułatwia to znalezienie auta odpowiadającego własnym wymaganiom i możliwościom finansowym. Tym bardziej, że poszczególne wersje silnikowe mają wyraźnie odmienny charakter i przeznaczenie.

Wersje benzynowe z czterocylindrowymi rzędówkami wystarczą do spokojnego poruszania się po mieście i po



wiata

szosie, ale większych przyjemności z jazdy (oczywiście poza komfortem) nie dostarczą. Są to więc typowe auta rodzinne, podobnie zresztą jak te napędzane jednostkami wysokoprężnymi o pojemności 2,0 i 2,2 l. Te ostatnie cechuje najlepsza ekonomika eksploatacji, znajdują więc uznanie u osób oszczędnych.

Na pewno znacznie przyjemniejsza jest jazda samochodami z benzynowymi silnikami 2,5 i 2,6 litra, a także jednostkami dieslowskimi o pojemności 2,5 litra (szczególnie tym najnowszym, wykorzystującym technikę bezpośredniego wtrysku Common Rail). Motory wysokoprężne szczególnie polecicie można (ekonomika!) pokonując długie trasy, a także wykorzystującym model kombi do przewozu większych ładunków.

Z silnikami V6 o pojemności 3,0 i 3,2 litra nie mała i nielekka Omega staje się autem o wręcz zaskakującym temperamencie. Wytwarzana była w wersjach Executive oraz Sport. W tej pierwszej jest

WNĘTRZE



- 1.** Fotele obszerne i bardzo wygodne. W podstawowych wersjach wykonane z pluszem, w najlepszych oczywiście skórą.
- 2.** Boczne poduszki powietrzne, montowane w oparciach przednich foteli, dostępne były w opcji od modernizacji w 1997 r.



Zalety

Omega to samochód zapewniający niezwykle wysoki komfort jazdy, a w wersji Caravan – także duże możliwości przewozowe. Jest idealnym autem do pokonywania długich tras bez znużenia. Nawet przy pełnym obciążeniu i zawieszaniu, i silnik zachowują się bez zastrzeżeń. Klasyczny układ napędowy może dać dużo przyjemności z jazdy osobom z nim oswojonym. Nawet uboższe wersje auta są nieźle wyposażone.



Regulacja położenia kolumny kierownicy (od 1997 r.)



W niemal wszystkich wersjach silnikowych dostępna była również przekładnia automatyczna

Wady

Kupując Omegę trzeba nieestety liczyć się ze sporymi kosztami eksploatacji. Benzynowe silniki V6 cechują wysoką kulturą pracy, ale niestety również i niemałe zapotrzebowanie na paliwo. Dość drogo wyniesie również utrzymanie auta w pełnej sprawności technicznej. Części zamienne nie są tanie, podobnie jak obsługa w ASO, która jest zalecana ze względu na dość skomplikowaną i nowoczesną konstrukcję tego auta.



Powtarzalną usterką są uszkodzenia czujników układu ABS



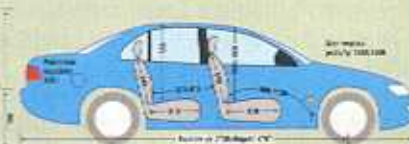
Sierownik centralnego zamka na podczerwień notorycznie odmawiał posłuszeństwa (później zastąpił go radiowy)



SEDAN



Czterodrzwiowej wersji samochodu używano najczęściej jako reprezentacyjnej limuzyny



Wymiary kabiny gwarantują wygodną podróż tak na przednich, jak i na tylnych siedzeniach



Korzystanie z bagażnika ułatwiają regularne kształty. Kolo zapasowe stoi z lewej strony

KOMBI



Wersja Caravan może pełnić rolę dużego auta rodzinnego lub małego pojazdu dostawczego



Dodatkową ważną zaletą odmiany kombi jest duża, wynosząca ponad pół tony ładowność



Pod względem wielkości Omega Caravan należy do ścisłej czołówki wśród europejskich kombi



1. 16-zaworowe silniki 2.0 i 2.2 radzą sobie z autem przyzwyczajone, ale to wszystko.
2. Na dużo więcej przyjemności z jazdy pozwala sześciocylindrowa jednostka 2.5.
3. Z silnikiem 3.0 V6 Omega ma gorący temperament, ale i duży apetyt na paliwo.
4. Najoszczędniejsza opcja to silnik 2.0 DTI 16V z 16 zaworami, bezpośrednim wtryskiem, intercoolerem i dwoma wałkami wyrównującymi. Lepszą dynamikę zapewniał stosowany od 2001 roku motor 2.2 DTI.
5. Turbodiesel 2.5 ma niezłe osiągi i nie rujnuje kieszeni. Sześciocylindrową rzędówkę cechuje przy tym duża kultura pracy.

luksusową limuzyną o ponadprzeciętnych parametrach dynamicznych. Z kolei wersja Sport ma obniżone o 15 mm i utwardzone zawieszenie, które zachęca do wykorzystania niemalych możliwości jednostki napędowej.

Fatalny start

Przed zakupem używanej Omegi można się zetknąć z wieloma negatywnymi opiniami na temat tego auta. Nie należy się nimi przesadnie przejmować, choć rzeczywistość je uzasadnia.

Do ich powstania przyczynił się przede wszystkim fatalny debiut rynkowy samochodu. Nabywcy pierwszych egzemplarzy borykali się z wieloma usterkami wynikającymi najprawdopodobniej ze zbyt pospiesznego uruchomienia produkcji nowego modelu. Już w 1995 roku wprowadzono pierwsze modyfikacje. W 1996 roku zrezygnowano z bardzo awaryjnego pilota na podczerwień, wprowadzono też nowe tech-

nologie zabezpieczenia nadwozia przed korozją. Od tego momentu jakość była już zupełnie dobra, a auta wyprodukowane po modernizacji w 1997 roku można już kupować bez żadnych obaw.

Szukając używanej Omegi, trzeba być jednak uczulonym na jeszcze jedno. Sprzedaż w Polsce była niewielka, wiele samochodów sprowadzono natomiast z zagranicy jako auta rozbite, przy czym tylko znikoma część z nich była naprawiana w sposób gwarantujący przywrócenie oryginalnych właściwości jezdnych, nie mówiąc już o odporności nadwozia na korozję. Wyrażna korozja powinna zdecydowanie zniechęcać do zakupu, bowiem w egzemplarzach wyprodukowanych po 1996 roku właściwie dowodzi ona wypadkowej przeszłości. W przypadkach wątpliwych na pewno warto przeprowadzić pomiar punktów stałych nadwozia na odpowiednim urządzeniu diagnostycznym,

Adam Jamiolkowski

MODERNIZACJE



Pierwsza generacja Omegi z 1994 roku



Wersję z 1998 roku różniły detale i opcjonalne ksenony



Model roku 2000 otrzymał grill zintegrowany z maską

Pierwszą modernizację Omegi przeprowadzono jesienią 1997 r. Wprowadzono wtedy 2-litrowego, 16-zaworowego turbodiesela z bezpośrednim wtryskiem paliwa. W najlepiej wyposażonych wersjach auta pojawił się system kontroli trakcji TC-Plus. Wprowadzono możliwość regulacji

położenia kolumny kierownicy. Rozpoczęło też montaż poduszek bocznych. Zewnętrzne zmiany były niewielkie. Jedyną znaczącą wyróżnik to reflektory ksenonowe, które można było zamówić do każdej odmiany auta.

Omega model roku 2000 (wprowadzona na rynek jesie-

nią 1999 roku) otrzymała nowe reflektory oraz maskę z przetłoczeniem w kształcie litery V i ze zintegrowaną chromowaną kratą wlotu powietrza. Zmieniono także lampy tylne. We wnętrzu znajdziemy odświeżoną deskę rozdzielczą z nową konsolą środkową. Na zamówienie monto-

wano w niej system nawigacji z kolorowym wyświetlaczem. Całkowicie zmieniono też boczki drzwi, które otrzymały funkcjonalne schowki. Przednie zawieszenie zmodernizowano i wzmocniono. W układzie hamulcowym pojawił się system wspomagania hamowania awaryjnego.

Do standardowego wyposażenia Omegi 2000 należały już przednie i boczne airbagi. W fotelach przednich zainstalowano tzw. aktywne zagłówki znane wcześniej z aut marki Saab. W roku 2000 i 2001 zmiany nadwoziowe uzupełnione zostały przez odświeżenie palety silników.

Oznaczenie modelu	2.0	2.0 16V	2.2 16V	2.2 16V	2.5 V6	2.6 V6	3.0 MV6	3.2 V6
Roczniki	94-98	94-01	99-00	00-03	94-00	00-03	94-00	00-03
Kod silnika	X20SE	X20XE	Y22XE	Z22XE	X25XE	Y26SE	X30XE	Y32SE
Silnik - typ, zawory	benz. R4/8	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. V6/24	benz. V6/24	benz. V6/24	benz. V6/24
Zasilanie	ww	ww	ww	ww	ww	ww	ww	ww
Pojemność skokowa	1998	1998	2198	2198	2498	2597	2962	3175
Stop. sprzężania	10,0	10,8	10,5	10,5	10,8	10,0	10,8	10,0
Moc maks. ECE (kW/KM/obr./min)	85/115/5400	100/136/5600	105/144/5400	105/144/5800	125/170/6000	132/180/6000	156/211/6000	160/218/6000
Maks. mom. obr. ECE (Nm/obr./min)	178/2800	185/4000	205/4000	205/4000	227/3200	240/3400	270/3400	290/3400
Skrzynia biegów	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)
Prędkość maksymalna (km/h)	195 (188)	210 (195)	210 (206)	210 (206)	228 (223)	229 (224)	235 (230)	240 (232)
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	13,0 (14,0)	11,0 (13,0)	10,5 (11,5)	10,5 (11,5)	9,5 (10,5)	9,5 (10,5)	8,5 (9,5)	9,0 (9,5)
Zuż. paliwa wg EU (l/100km)								
miasto	13,8 (14,3)	13,2 (14,6)	13,2 (14,3)	14,0 (14,9)	14,7 (15,7)	14,9 (16,4)	14,7 (15,9)	16,8 (16,9)
poza miastem	7,5 (8,0)	7,1 (7,7)	7,2 (7,6)	7,1 (7,3)	7,9 (8,1)	8,3 (8,6)	7,9 (8,3)	8,9 (9,0)
średnio	9,8 (10,3)	9,3 (10,2)	9,4 (10,2)	9,6 (10,1)	10,4 (10,9)	10,7 (11,5)	10,4 (11,1)	11,8 (11,9)

W nawiasach dane dla wersji ze skrzynią automatyczną; * spalanie wg ECE (90/120/miasto); 5,6;7,5;9,1 l/100 km; ww - wtrysk wielopunktowy, wp - wtrysk pośredni, wb - wtrysk bezpośredni, CR - system Common Rail



Elementarna wersja dla wybranych – Omega V8 – zaprezentowana została w 2000 r. Szybko zniknęła z katalogów.

Silnik o pojemności 5,7 l miał rozpędzać auto do 100 km/h w czasie poniżej 7 sekund. Prędkość maks. – 250 km/h. Śr. spalanie – ok. 13 l/100 km.



Widziasty silnik 5.7 V8 pochodził z modelu Chevrolet Corvette amerykańskiej gałęzi GM

Ceny części w ASO (zł)

dla wersji:	2.0 16V	3.0 MV6	2.5 TD
rozrząd kpl. (pasek, napinacz)	408	919	nie dot.
filtr oleju/powietrza	10/56	10/56	45/56
tarcza hamulcowa (przód)	662	662	662
klocki hamulcowe (przód)	391	391	391
sprzęgło kpl. (tarcza, docisk)	1121	1546	1546
blotnik/reflektor przedni (ksenon)	503/1358	503/1358	503/1358

Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Omega 2.0	-	31,3	25,8	23,2	20,8	18,5
Omega 2.0 CD automat	-	35,6	30,5	26,5	23,7	21,2
Omega 2.0 16V CD	-	35,3	30,2	26,2	23,5	21,0
Omega 2.5 CD	43,6	38,1	32,7	28,3	-	-
Omega 3.0 MV6	49,7	43,4	37,3	32,2	-	-
Omega 2.0 DTI Voyage	40,7	35,5	-	-	-	-
Omega 2.5 TD CD	47,0	41,0	35,2	30,5	-	-
Omega 2.5 TD Elegance	50,9	44,4	38,1	-	-	-
Omega kombi 2.0 GL	-	34,4	29,5	25,5	-	-
Omega kombi 2.0 16V CD	45,4	39,6	33,9	29,4	-	-
Omega kombi 2.5 CD	45,9	40,0	34,4	29,7	-	-
Omega kombi 3.0 MV6	52,0	45,3	38,9	33,7	-	-
Omega kombi 2.5 TD	-	-	-	31,4	28,1	25,1
Omega kombi 2.5 TD CD	48,8	42,5	36,5	31,6	-	-
Omega kombi 2.5 TD Elegance	52,3	45,7	39,2	-	-	-

Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	2002	2001	2000	1999
Omega 2.0 16V Elegance	-	-	54,1	47,1
Omega 2.2 Elegance	78,1	68,4	59,9	-
Omega 2.2 Elegance automat	82,1	71,9	62,9	-
Omega 2.5 Elegance	-	-	61,2	53,3
Omega 2.6 Elegance	81,8	71,5	62,7	-
Omega 3.0 Executive automat	-	-	69,6	60,7
Omega 3.0 Sport	-	-	64,3	56,0
Omega 2.0 DTI	-	-	61,3	53,5
Omega 2.2 DTI Elegance	84,5	74,0	64,8	-
Omega 2.5 DTI Elegance	88,3	77,3	-	-
Omega kombi 2.0 Base	-	-	52,6	45,8
Omega kombi 2.2 Elegance automat	87,5	76,6	67,1	-
Omega kombi 2.6 Executive	91,4	80,0	70,1	-
Omega kombi 2.2 DTI Elegance	89,8	78,6	68,9	-
Omega kombi 2.5 DTI Elegance	94,1	82,3	-	-

DTI 16V	2.2 DTI	2.5 TD	2.5 TD	2.5 DTI
97-00	00-03	94-96	96-01	01-03
X200TH	Y220TH	25TD	X250T	Y250T
l.diesel R4/16	l.diesel R4/16	l.diesel R6/12	l.diesel R6/12	l.diesel R6/24
wb	wb	wp	wp	wb-CR
1995	2171	2497	2497	2497
18,5	18,5	22,0	22,5	17,5
74/100/4300	88/120/4000	95/130/4500	96/130/4500	110/150/4000
205/1650	280/1600	250/2200	250/2200	300/1700
man. 5	man. 5	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)	man. 5 (aut. 4)
180	195	200 (195)	195 (190)	208 (206)
15,0	12,5	12,0 (12,5)	12,0 (12,5)	10,5 (11,0)
9,2	9,6	bd.*	10,9 (12,5)	10,1 (11,9)
5,1	5,6	bd.*	6,1 (7,0)	6,1 (6,7)
6,6	7,1	bd.*	7,8 (9,0)	7,6 (8,6)

WARIANTY DESKI ROZDZIELCZEJ

1. Kokpit wersji MV6 2/95 z połowy lat 90. Rozbudowany, ale czytelny i funkcjonalny zestaw wskaźników montowano we wszystkich wersjach auta. Poduszka dla kierowcy w każdej odmianie.
2. Kokpit wersji 2.0 DTI z 1998 roku. Także deska rozdzielcza auta z silnikiem dieslowskim jest bardzo rozbudowana, wyposażono ją w obrotomierz. Od roku modelowego 1998 pojawiło się nowe koło kierownicy.
3. Kokpit wersji 2.0 16V z 1998 roku. Począwszy od tego roku w samochodach coraz częściej spotkać można klimatyzację automatyczną z oddzielnym sterowaniem dla kierowcy i pasażera.
4. Kokpit wersji 3.0 V6 od roku modelowego 2000. Zmieniono kierownicę, osłonę przeciwsłoneczną i konsolę środkową. W najlepszych wersjach monochromatyczny wyświetlacz zastąpiły barwne ekrany systemu nawigacji.



NOWA JAKOŚĆ • NOWA SZATA GRAFICZNA • NOWE RUBRYKI

- Temat numeru: **wszystko o małych samochodach**
- **Auto miesiąca:** VW Phaeton – limuzyna dla kanclerza...?
- **Pod lupą:** Fiat Panda • **Design:** legenda Giugiaro
- **4x4:** Maverick, Outlander i RAV4 – sprawdź, który z nich jest najlepszy
- **Strefa mocy:** Porsche 585 KM • **Podróże:** rowerowy weekend w Bieszczadach
- **Nowości salonu frankfurckiego!**
- **Report specjalny:** co zrobić, by uzyskać kredyt na samochód nowy lub używany



NOWY!
AUTO SUKCES
MAGAZYN NA NAJWYŻSZYCH OBROTACH!