

DANE I FAKTY



LISTA USTEREK

Nadwozie/podwozie – korozja krawędzi drzwi, maski i tylnych nadkoli (1), wyrwane ograniczniki drzwi (2). **Zespół napędowy** – wycieki oleju z silnika i mechanizmu różnicowego (3). **Elektryka/elektronika** – awarie wyświetlacza komputera pokładowego, matowienie lusterek reflektorów (4), awarie pilota centralnego zamka. **Układ jezdny** – wycieki oleju z przekładni kierowniczej (5), zużyte łączniki stabilizatorów (6). **Wyposażenie wnętrza** – awarie zaworu nagrzewnicy.



HISTORIA MODELU

1994 marzec: wprowadzenie Omegi B, dwie wersje nadwoziowe: czterodrzwiowa limuzyna i kombi. W ofercie jednostki benzynowe: 2.0/115, 2.0 16V/136, 2.5 V6/170 i 3.0 V6/211 KM oraz turbodiesel 2.5/130 KM. **1997:** wprowadzenie silnika 2.0 TD o mocy 100 KM; modernizacja wyposażenia. **1999:** face lifting nadwozia obejmujący również wnętrze, silnik benzynowy 2.2/144 KM. **2000:** nowe silniki 2.6 V6/180, 3.2 V6/218 oraz 2.2 DTi/120 KM. **2003:** zakończenie produkcji.



CENY CZĘŚCI W ZŁ

	ASO	ZAMIENNIKI
filtr oleju	11	11
filtr powietrza	51	35
tarcze/klocki ham. (przód, kpl.)	604/168	318/124
cewka zapłonowa (szt.)	634	211
sprzęgło (kpl.)	869	743
amortyzatory (tył)	648	338
reflektor/błotnik (przód)	999/548	419/238



DANE TECHNICZNE

► **Silnik:** benz., R4/8V, OHC, poj. 1998 cm³, wtrysk wielop. Stopień sprężania 10,0. Moc maks. 85 kW (115 KM) przy 5400 obr./min. Maks. moment obrotowy 178 Nm przy 4000 obr./min. ► **Prędkość maks.:** 195 km/h. ► **Przysp. 0-100 km/h:** 13,0 s. ► **Spalanie wg ECE:** (90 km/h/120 km/h/miasto) 6,6 l/8,3 l/11,8 l/100 km. ► **Podwozie:** napęd tylny, skrzynia 5-biegowa manualna. Zawieszenie z przodu i z tyłu niezależne. Hamulce z przodu tarczowe wentylowane, z tyłu tarczowe, ABS. Opony 195/65 R 15. ► **Nadwozie:** dł./szer./wys. 4790/1785/1455 mm. Masa własna od 1400 kg, dop. masa całkowita 1955 kg. Poj. bagażnika 540/1800 l. Śred. zawracania 11,0 m. Poj. zbiornika paliwa 75 l.

ZDANIEM FACHOWCA

– Omega u większości użytkowników zyskuje uznanie z powodu komfortu, jaki oferuje, i trwałości układu napędowego. Model B trapiły drobne usterki, zwłaszcza w pierwszych dwóch latach produkcji. Najlepszy silnik 8-zaworowy cechuje bezawaryjność, nie zapewnia on auto dobrych osiągnięć, ale ma mały apetyt na paliwo.

Grzegorz Paszkowski
kier. serwisu
ASO Opla
Miniewski



NASZ WERDYKT

W klasie średniej wyższej Omega ma wielu konkurentów, ale ze względu na relację ceny do jakości wydaje się być dobrym wyborem. Oferujące podobną przestrzeń Mercedes E czy Audi A6 są znacznie droższe, z kolei auta francuskie takie jak Renault Safrane czy Citroën XM mogą okazać się bardziej awaryjne. Silnik 2.0 115 KM nie jest nowoczesną jednostką, ale jeśli dynamika nie ma decydującego znaczenia, to można go polecić ze względu na bezawaryjność. Duży wybór aut daje większe szanse na znalezienie zadbanego egzemplarza z dobrym wyposażeniem.

Omega 2.0i

Lata: 1994-98

Silnik: 2.0

Moc: 115 KM

Cena: od 8 tys. zł



Prestiż poza za

Mimo predyspozycji Omega nigdy nie stała się autem ekskluzywnym,

Najczęściej bywa tak, że auta dające prestiż i społeczną nobilitację dostępne są tylko dla nielicznych. Zgodnie z tą logiką Opel Omega nigdy nie miał szansy stać się autem ekskluzywnym. Paradoksalnie to jego atuty wpływające na doskonałą sprzedaż, m.in. przystępna cena, pozbawiły go tej szansy, czyniąc go bardzo komfortową limuzyną dostępną dla szerokiego grona odbiorców.

Po prawie 4 latach od zakończenia produkcji Omega B wciąż cieszy się popularnością, ale teraz na rynku wrotnym wśród osób szukających obszernego, dobrze wyposażonego i komfortowego auta. Bogata oferta obejmująca dwie wersje nadwoziowe i szeroką gamę silników jest w stanie sprostać różnym oczekiwaniom.

Omega II generacji pojawiła się wiosną 1994 r. i w prezentowanej wersji z 2-litrowym, 8-zaworowym silnikiem benzynowym oferowana była do roku

1998. Jednostka ta, oznaczona symbolem X20SE, jest mocno spokrewniona konstrukcyjnie ze stosowanym w Omedze A silnikiem X20NE. Rzędowa „czwórka” zasilana wtryskiem wielopunktowym (Bosch Motronic) osiąga podobnie jak poprzednik 115 KM, ale zmiany w komorze spalania sprawiły, że występuje w nim ryzyko kolizji tłoków z zaworami w przypadku zerwania paska rozrządu. Jest to najsłabsza i najprostszą jednostką napędową spośród oferowanych, która razem z silnikiem 2.0 16V pełniła rolę podstawowej.

Silnik jest oszczędny, ale niezbyt dynamiczny

Napędzający półtoratonowe auto silnik wypada przyzwoicie, ale nie należy oczekiwać ponadprzeciętnej dynamiki. Według danych producenta auto do „setki” rozpędza się w 13 s, co w tej klasie raczej nie daje powodów do dumy, nie najgo-

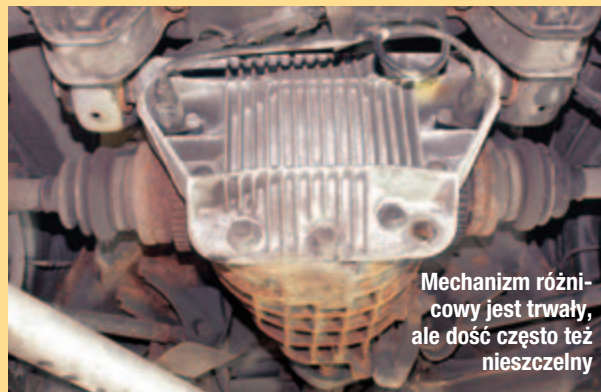
rzej jest natomiast z elastycznością, którą dorównuje mocniejszej jednostce 16-zaworowej. 172 Nm momentu obrotowego 8-zaworowiec uzyskuje znacznie wcześniej, bo już przy 2800 obr./min, co sprawia, że podczas manewrów wyprzedzania Omega z tym silnikiem radzi sobie przyzwoicie, nie zmuszając kierowcy do ciągłej zmiany biegów. Do bardziej dynamicznej jazdy warto polecić auto z silnikiem 2.5 V6 o mocy 170 KM lub 211-konną wersję MV6 z silnikiem 3.0 V6. Z takim napędem limuzyna Opla zupełnie zmienia charakter na zdecydowanie bardziej dynamiczny. Wydatki na paliwo będą jednak dość wysokie, czego nie można powiedzieć o Omedze z silnikiem 115-konnym, gdyż ten samochód nie wykazuje dużego apetytu na paliwo. Średnie zużycie benzyny nie przekracza 11 l na 100 km, a na odcinkach pozamiejskich, do których to auto jest stworzone,



Czterodrzwiowy sedan może pełnić rolę auta reprezentacyjnego

To się psuje!

■ Najczęstsze niedomagania modelu wiążą się z usterkami, które nie powodują zatrzymania samochodu. Nagminne są wycieki oleju, ale zdarzają się też tak niespotykane usterki, jak wyrwane ograniczniki otwarcia drzwi czy zacięcie zamka schowka. Zawieszenie ma przyzwoitą trwałość, ale co pewien czas trzeba wykasować jakiś luz. Czasem awarii ulega zawór w nagrzewnicy.



Mechanizm różnicowy jest trwały, ale dość często też niszczelny



Rdza atakuje głównie krawędzie drzwi, a szczególnie ramy okien pod uszczelkami



Układ wydechowy jest wrażliwy na korozję, ale nie ponadprzeciętnie



Elementy najczęściej psujące się w zawieszaniu to standardy, m.in. łącznik stabilizatora



Czasem konieczna jest wymiana pękniętej osłony przegubu półosi napędowej

sięgiem

ale z pewnością bardzo popularnym

zmniejsza się do 9 l. To bardzo przyzwoity wynik jak na tej wielkości pojazdu. Przy mieszczącym 75 l zbiorniku paliwa pozwala to na pokonywanie dużych odległości, sięgających nawet 800 km, na jednym tankowaniu.

Napęd na tylną oś przekazywany jest przez 5-biegową skrzynię manualną lub 4-stopniowy „automat”. Do ich pracy nie ma zastrzeżeń. „Manual” pracuje precyzyjnie, a przełożenia są odpowiednio dobrane do

mocy auta. Na pochwały zasługuje „automat”, który dość sprawnie zmienia biegi, sprawiając, że auto rozpędza się do „setki” tylko o sekundę dłużej niż ze zwykłą skrzynią.

Podczas jazdy samochód zachowuje się bardzo przyzwoicie, prowadzi się stabilnie w trakcie szybkiego pokonywania zakrętów, jak również podczas nagłej zmiany kierunku jazdy. Komfort jazdy jest bardzo wysoki, miękkie zawieszenie i duży rozstaw osi (2730 mm)

sprawią, że nierówności jezdni nie przekładają się na ruchy nadwozia i auto sprawia wrażenie płynącego po drodze. Komfort jazdy można porównać z tym, co oferują konkurencyjne limuzyny francuskie.

Bezproblemowe zachowanie na jezdni

Układ kierowniczy standardowo wyposażony we wspomaganie daje poczucie dobrej kontroli nad autem. Na pochwałę zasługuje zwrotność. Średnica zawracania wynosi tylko 11 m, a to przy tak dużym aucie znacznie pomaga w manewrowaniu. Układ hamulcowy z ABS-em działa dość precyzyjnie jak na tę klasę. Droga hamowania około 41 m z prędkości 100 km/h to wynik przy-

zwoity w porównaniu z ówczesnymi konkurentami, ale Audi A6 czy Ford Scorpio radziły sobie znacznie lepiej.

Jednym z największych atutów auta jest obszerne i na ogół bogato wyposażone nadwozie. Choć zaprojektowano je na początku lat 90., to linia jest wciąż atrakcyjna. Łagodne kształty trzybryłowego sedana dość skutecznie opierają się działaniu czasu i mimo że różnice w stosunku do nowych aut są oczywiste, to zadbana Omega wciąż jest bardzo ładną limuzyną. Zwłaszcza auta po przeprowadzonym w 1999 roku face liftingu wyglądają bardzo współcześnie,

tych jednak nie oferowano z silnikiem 8-zaworowym.

Wnętrze auta jest naprawdę przestronne. Zarówno z przodu, jak i z tyłu można czuć się bardzo swobodnie. Przednie fotele są bardzo obszerne i dość wygodne, mają regulację wysokości i podparcia części lędźwiowej. Również z tyłu pasażerowie nie mogą narzekać na brak miejsca. Szerokość wnętrza na poziomie tylnej kanapy wynosi aż 153 cm, co pozwala 3 przeciętnych rozmiarów osobom podróżować w bardzo przyzwoitych warunkach, w innych autach rzadko jest ►

CENY UŻYWANYCH OMEG (wg Eurotaksu, w tys. zł)

Rocznik	1999	1998	1997	1996	1995
2.0/115 KM	-	15,6	13,7	12,0	10,6
2.0 GL/115 KM	-	14,1	12,2	10,8	-
2.0 CD/115 KM	-	15,7	13,6	12,0	10,6
2.0 CD Aut./115 KM	-	16,3	14,2	12,5	11,0
2.0 CD/136 KM	16,9	14,9	13,0	11,5	-
2.0 Sport/136 KM	19,6	17,3	15,1	-	-
2.5 Elegance/170 KM	18,0	16,1	13,9	-	-
3.0 MV6/210 KM	19,4	17,3	15,0	13,3	-
2.5 DTI/130 KM	17,6	15,5	13,2	-	-
2.5 DT CD/130 KM	19,3	16,9	14,6	13,0	-

Opel Omega to limuzyna do pokonywania długich tras, więc należy z dystansem traktować nienaturalnie małe przebiegi



OPEL 9000 Zł



Omega 2.0, 1994 r., 230 tys. km, ABS, el. ster. szyby, klimatyzacja, komputer, radio z CD, wspomaganie, centralny zamek, welur.

OPEL 12 000 Zł



Omega 2.0, 1994 r., 172 tys. km, bezwypadkowy, wspomaganie, el. ster. szyby, radio, welurowa tapicerka, komputer, szyberdach.

MERCEDES 28 900 Zł



E 220D, 1996r., 147 tys. km, sprrowadzony, ABS, pełna „elektryka”, alufelgi, dwie poduszki powietrzne, radio z CD, welurowa tapicerka.

CITROËN 9200 Zł



XM 2.0, 1995 r., 178 tys. km, 2 airbagi, el. ster. szyb i lusterek, wspomaganie, klimatyzacja, inst. gazowa, immobiliser, komputer.

►to możliwe. We wnętrzu znajduje się wiele praktycznych schowków. Ergonomii nie można nic zarzucić, zegary są czytelne, a do wszystkich przełączników dostęp jest dobry. Kształt deski rozdzielczej bywa różnie oceniany, ale w większości dość pozytywnie. Do wykończenia wnętrza wykorzystano materiały dobrej jakości, choć ich spasowanie nie zawsze bywa perfekcyjne. Zwłaszcza w autach o dużych przebiegach trzeszczenie plastików zdarza się często. Bagażnik jest bardzo pojemny i ma ustawny kształt, niestety po rozłożeniu tylnych siedzeń nie uzyskamy płaskiej podłogi, bo przeszkadza w tym wystające na około 10 cm wzmocnienie nadwozia. Nie ma tego problemu w wersji kombi, w której przestrzeń ładunkowa zaspokoi najbardziej wymagających.

Poziom wyposażenia jest na ogół bogaty, choć silnik 115-konny był oferowany najczęściej w podstawowej wersji GL i nieco bogatszej CD. Wyposażenie pierwszej obejmowało m.in. ABS, poduszkę powietrzną dla kierowcy, elektrycznie sterowane szyby przednie, immobiliser. W wersji CD można znaleźć dodatkowo poduszkę pasażera, elektryczne sterowanie lusterek i tylnych szyb oraz komputer pokładowy. Wyposażenie standardowe ciągle podlegało zmian i np. od 1997 r. oferowano już 4 poduszki i regulację kierownicy w dwóch płaszczyznach. Jednak często można spotkać auta z tym silnikiem w pełnym wyposażeniu, mające m.in. klimatyzację automatyczną i elektrycznie regulowaną wysokość foteli.

Większość Omeg ma bardzo duże przebiegi

Chcący kupić Omegę mają w czym wybierać. Ilość ofert jest naprawdę duża, spora część z nich to auta z importu przygotowane do rejestracji lub spro-

wadzone jakiś czas temu. Przy wyborze nie warto kierować się przebiegiem, chyba że jest on wiarygodnie udokumentowany. Prawidłowo eksploatowane auto jest bardzo trwałe i nawet po przebiegu 300 tys. km ma jeszcze bardzo dobrą kondycję techniczną (dla ponad 10-letnich Omeg to prawdopodobny, prawdziwy przebieg).

Wycieki oleju z układu napędowego są częste

Omega nie jest autem idealnym, trapią ją drobne usterki. Szczególnie dużo pojawiło się ich w autach z pierwszych lat produkcji, potem firma usunęła powtarzające się problemy. Dotyczyło to złego zabezpieczenia antykorozyjnego, w wyniku którego dość często pojawia się korozja głównie na krawędziach drzwi i tylnej kłapy. Kłopotliwy był sterowany na podczerwień pilot centralnego zamka, który często zawodził. W późniejszych latach zmieniono go na radiowy. Sam układ napędowy okazuje się bardzo trwałe i mało problematyczny. Silnik 2.0 115 KM jest szczególnie bezawaryjny ze względu na prostą konstrukcję. Wymaga tylko regularnej obsługi, np. wymiany oleju co 15 tys. km i dość częstej (bo co 60 tys. km) wymiany paska rozrządu. Piętą achillesową są wycieki oleju z silnika (dotyczy to też innych jednostek), tylnego mostu i przekładni kierowniczej. Luzy w zawieszeniu pojawiają się po około 60 tys. km. Słabym punktem Omegi są fabryczne reflektory, w których po kilku latach matowiały odbłaski.

Pod względem kosztów obsługi Omega z najszabszym silnikiem jest do zaakceptowania. Części są łatwo dostępne, a ich cena jak na tak duże auto przystępna. Prosta konstrukcja samochodu nie wymaga korzystania z drogich, specjalistycznych warsztatów.

Wojciech Denisiuk

Kabina pasażerska



Dominuje czarny kolor panelu, ale bywają też inne, np. brązowy. Często wnętrze uszlachetniano wstawkami z drewna



Trwały welur nawet po latach wygląda jak nowy. Trzy zagłówki to standard



We wnętrzu znajduje się wiele praktycznych schowków, m.in. na drogi biazgi z lewej strony kierownicy

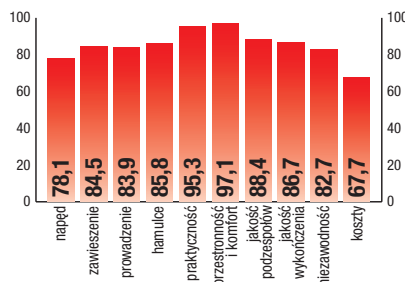


W bagażniku łatwo utrzymać porządek. Z prawej strony są pojemne schowki, a z lewej pionowo ukryto koło zapasowe

Zmieść swoje ogłoszenie!

Chcesz sprzedać samochód? Wejdź na stronę www.uzywane.auto-swiat.pl. Ogłoszenia zamieszczamy w dodatku „Auto Świat Market”. Najbliższe wydanie już 18 grudnia 2006 r.

Samochody z całej Europy
Największa baza ogłoszeń
www.auto-swiat.pl



Wysokie koszty utrzymania

■ Oceny walorów użytkowych i eksploatacyjnych Omegi dokonane przez uczestników naszego Narodowego Auto Testu wypadają dość dobrze. Najlepszą notę użytkownicy przyznali za praktyczność (użyteczność) samochodu. Niemal równie wysoko oceniono przestronność i komfort kabiny oraz jakość pracy podstawowych podzespołów. Dość dobrze podsumowano własności jezdne i hamulce oraz układ napędowy. Ocena za niezawodność nie jest najlepsza, ale najgorzej wypadają koszty utrzymania. Niestety części do auta tej klasy kosztują więcej niż do aut małych.