

OPEL LOTUS OMEGA

**KULTNA IN SPORNA SERIJSKA DRUŽINSKA LIMUZINA,
HITREJŠA OD FERRARI TESTAROSSE, PRAZNUJE 30 LET**

Metod Levart, Oldtimer Duplek



(VIR: CARTHROTTLER.COM)

Z nekaj provokativnosti si upam reči, da je nekoč Opel izdeloval zanimive avtomobile. S tem ne želim diskreditirati, da danes v njihovi ponudbi ni vznemirljivih ali zanimivih avtomobilov, ampak v prodajnih katalogih nimajo tega, kar so imeli pred tremi desetletji – družinske limuzine z zmogljivostmi, ki je ogorčene spravila na noge konkurenco, javnost, policijo in celo angleški parlament. To je zgodba o neverjetni družinski limuzini, imenovani Opel Lotus Omega, kultnem avtomobilu z impresivnimi zmogljivostmi ter neverjetno zgodbo.

Razvoj limuzine pri dirkaškem oddelku Lotus

Leta 1989 so možje pri General Motors (tedanjem lastniku podjetja Opel) prišli na idejo, da si dajo duška z do dodobra znano Opel Omega serije A (v Angliji poznana kot Vauxhall Carlton) razreda GSi. Taka omega je bila takrat opremljena z vzpodbudnim 3 litrskim motorjem s šestimi cilindri in 24 ventili, ki je iztisnil iz sebe solidnih 204 konjskih moči (150kW). Kljub njenim dobrim zmogljivostim so kupci veliko raje posegali po bolj športnih limuzinah, kot je bila npr. BMW e34 M5, ki je kraljevala v razredu s svojimi 311 konjskimi močmi in 360Nm navora.

Oplovi inženirji so se zato odločili model Omega GSi predati v »obdelavo« podjetju, ki se je uveljavilo v Formuli 1, Lotusu in sledila je čarovnija. Angleški inženirji so povečali prostornino motorja na 3.6 litra, zamenjali glavno motorno gred, ojnice in bate ter namestili dve turbini Garrett T25 s sicer skromnim tlakom 0.7 bara. Kompresijsko razmerje se je zmanjšalo iz 10.0:1 na 8.2:1. Preko General Motorsa so si zagotovili ročni menjalnik ZF s 6 prestavami, ki ga je bilo moč najti v avtomobilu Chevrolet Corvette ZR1. Nova moč motorja se je na podlago prenašala preko diferenciala z mehansko zaporo (špero), ki je do tedaj bil nameščen v Holden Commodore z V8 motorjem.



VIR: GTPLANET.NET

Naslednje sočne predelave so bile na podvozju, kjer so mojstri pri Lotusu izboljšali stabilnost Omege pri višjih hitrostih ter izboljšali že do sedaj dobro lego. Spredaj so namestili zajetne štiri batne zavore s premerom diska 328 mm ter zadaj dvo batne čeljusti z zavornimi koluti premera 300 mm, ki so poskrbele za zaustavitev 1653 kg limuzine. V tako mehansko spremenjeno vozilo so vgradili športne sedeži ter spremenili zunanjo podobo s spojlerji, poširitvami in športnimi dodatki. Vsi avtomobili so bili Imperial zelene barve.



Zdaj pa k neskromnim številkam – moč avtomobila se je povečala iz 204 konjskih moči (250kW) na neverjetnih 377 konjskih moči (281kW) pri 5200 vrtljajih na minuto in navor 557Nm pri 4200 vrtljajih na minuto. Pri tem je razpoložljiv navor pri 2000 vrtljajih znašal 470 Nm. To je pomenilo, da je avtomobil Lotus Omega pospešil od 0-100km/h v petih sekundah in svoje pospeševanje končal pri uradnih 280km/h. Avto je bil na podlago povezan s stikom 17 palčnih platišč z dimenzijami pnevmatik 235/45R17 spredaj in 265/20R17 zadaj.

Uglajena družinska limuzina je postala izjemno hitri bolid, po negativnih odzivih takratne javnosti celo še prehiter. To je prisililo podjetje Lotus, da je priredilo uradne zmogljivosti vozila in navedlo manjšo končno hitrost, ki jo je avtomobil zmožen doseči (realna hitrost je bila višja od 290 km/h).

Serija ogorčenja in zgražanja

Predstavlajte si, da bi danes stopili v salon Opla in kupili avtomobil Opel Insignia, ki bi imelo boljše zmogljivosti ne samo od BMW M5, temveč tudi od Ferrari 512 Superfast in to za ceno, nižjo od prej omenjenega BMW-ja. Ni potrebno posebej poudarjati, da je bila avtomobilska konkurenca na nogah. Opel je s svojim modelom Lotus Omega presegel dogovorjeno najvišjo hitrost med Mercedes Benzom in BMW-jem (le-ta je znašala

250km/h). Javnost in kritiki so bili zgroženi. Pojavila so se ugibanja, kdo bi potreboval družinsko limuzino, ki dosega skoraj 300km/h? Komik Jasper Carrot je v satiri hitro podal odgovor: »Kdo je ta družina? Gospod in gospa Fittipaldi?!«

Prav tako ogorčena je bila angleška policija, kajti v Angliji so se policisti vozili z vozilom Vauxhall (Opel) Senatorjem, ki ni dosegal niti 240km/h, mestne patrulje pa z avtomobilom Rover Metro, ki je imel najvišjo hitrost 145km/h. Samo vprašanje časa je bilo, kdaj se bodo nepridipravi polastili tako hitre omega za njihova nečedna dejanja.



VIR: GTPLANET.NET

Kriminalni avto popoln za pobeg

Tisti na napačni strani zakona v Angliji so »zavohali« priložnost in za svoje podvige pričeli uporabljati vozila Vauxhall Lotus Carlton oz. Opel Lotus Omega. V začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja je lotusova omega postal zelo priljubljen avto za pobeg, pri čemer je najbolj znana zgodba avtomobila »40 RA«. Tako oznako na registrski tablici je imela lotus omega, ki so jo nepridipravi 23. novembra 1993 ukradli v okraju West Midlands. V naslednjih tednih so s pomočjo tega vozila izvedli kar nekaj kraj cigaret in alkohola ter oškodovali lastnike podjetij za več kot 40 000 €. Organi oblasti so hitro postali

pozorni na temen avtomobil Lotus Omega z registrsko oznako »40 RA«, ki je poleg sledi gum zaradi pospeševanja pustila tudi policiste daleč za seboj. Policijski uslužbenec David Oliver je nemočno dejal: »Preprosto se nismo mogli približati reči in kot kaže, se ji tudi nikdar ne bomo.«

Malopridneži so vedeli, da jih policisti s svojimi vozili ne bodo mogli prestreči, zato so naposled predrzno oropali trgovino, ki je bila oddaljena le 25 metrov vstran od policijske postaje ter uspešno pobegnili. Razširile so se celo govorice, da je zloglasna omega »40 RA« na avtocesti M6 pobegnila policijskemu helikopterju. Mediji so seveda te dogodke hitro razpihnili, kljub temu predrznih tatov niso nikoli prijeli, avtomobila z oznako »40 RA« pa nikoli izsledili.

Politična kampanja za prepoved Opel Lotus Omega

Po teh dogodkih se je pojavilo veliko pobud za prepoved vozil Lotus Omega na javnih cestah. Kljub veliki podpori medijev in javnosti kampanja ni prinesla uspeha. Morda velja omeniti, da je že leta 1990 skupina članov angleškega parlamenta zahtevala, da se glasuje o prepovedi vozila Vauxhall Lotus Carlton (Opel Lotus Omega) in pritisnila na General Motors, da preneha z distribucijo tovrstnega modela v Veliki Britaniji. Želeli so celo, da se proizvodnja vozil ustavi. Podpornik tega, Lord Alex Carlile, je dejal: »Se bodo častitljivi gospodje pridružili pri obsodbi posebej visoke publicitete, ki je bila naklonjena Vauxhall Carlton (Lotus Omega), ki je zmožen dosegati hitrost 170 milj na uro (280km/h)? Avtomobil ne bi smel biti na voljo javnosti za nakup, tudi ne za nezaslišano ceno, menim da 45 000 funtov«. Predlog ni bil potrjen. Slednje je podžgalo vodstvo General Motorsa, da pri svojih avtomobilih ni več omejevalo hitrosti (op. uradno najvišjo hitrost so zato podali nižjo kot je bila realna).

Dediščina ostaja

Do konca proizvodnje v decembru leta 1992 je bilo izdelanih 950 primerkov tega avtomobila, 630 Opel Lotus Omeg in 320 Vauxhall Lotus



VIR: GTPLANET.NET

Carlton (Omega z volanom na desni). Cilj proizvodnje je sicer bil 1100 primerkov, vendar zaradi recesije in visoke cene ni bil dosežen. Danes so taki primerki zelo iskani med navdušenci Opla. Cene se gibljejo med 25 000 € in 50 000 €.

Opel Lotus Omega morda res ni najbolj eleganten avtomobil, saj ga pesti konservativen dizajn A Omega s temnim lesom in notranjostjo, ki je podobna stari omari s kupom stikal. Lotus verzija je zgodba, ki priča, kako lahko s pravimi ljudmi in idejo preporodimo neatraktivno limuzino v absurdno hitro in močno pošast z dvema turbinama, ki bo v ovinku potisnila zadek ven, če se bo voznik preveč spogledoval s stopalko plina. Seveda so obstajale športne verzije Omega, kot so Omega 3000 (3 litrski šest cilindrski motor) ter malce omiljena verzija Lotus Omega, imenovana Omega Evolution 500.

Za zaključek, lotusova omega je letos upihnila 30 svečk, vendar je moč njene številke postaviti ob bok današnjim športnim vozilom. Tudi ostala avtomobilska industrija je pred tremi desetletji imela v repertoarju zanimive avtomobile (ne moremo oporekati BMW-ju M5 E34, ki ima še danes močan renome v razredu športnih limuzin ali Mercedes Benz 500E), ampak Lotus Omega? Neponovljiva. Imel bi jo vsak dan in dva krat

v nedeljo. V Sloveniji naj bi bila primerek ali dva Lotusove Omega, zato upam, da bo moj skromni prispevek vzpodbudil enega izmed lastnikov Lotus Omega v Sloveniji, da mi bo odstopil svojo za popoldansko testno vožnjo.

Viri:

https://drivetribe.com/p/the-story-of-the-vauxhall-lotus-R_wHUndgQfaPbkz_B1YC0Q?iid=auC3st18QMyBCFaGvAI1mQ

<https://jalopnik.com/an-amazing-lotus-tuned-sedan-terrorized-the-uk-in-a-vio-1575033146>

<https://www.carthrottle.com/post/lotus-carlton-meeting-the-car-that-made-the-government-angry/>

<https://media.lotuscars.com/en/blog/1990-2020-thirty-years-of-the-ground-breaking-lotus-carlton.html>

https://en.wikipedia.org/wiki/Lotus_Carlton

https://drivetribe.com/p/british-bandit-40-ra-XYtqJ_9NSX-Sff7EGEsgJQ?iid=LDU6NkeORFen47BC8wEi7A

<https://www.avto-magazin.si/media/upload/Test/opel/omega-lotus.pdf>