



Omega Break V6 2.5 DTi Executive



Les breaks offrent encore une réponse aux conducteurs sceptiques vis-à-vis des monospaces plus imposants. Leurs avantages sont nombreux : prix d'achat, rapport SCx, où la surface de pénétration est souvent divisée par deux, qui induit une moindre consommation de carburant, centre de gravité plus bas garantissant une meilleure tenue de route... C'est le choix du constructeur allemand qui, de plus, assouplit les suspensions pour garantir le confort d'une conduite tranquille. Revers de la médaille, les orniers des bandes de droite des autoroutes se font sentir et rappellent au conducteur qu'il dirige un mastodonte de 1600 kg et de presque 5m sur 2m.

Le velouté sonore du six cylindres m'a amené à couper la radio pour mieux l'apprécier. Ce 2.5 DTi fait partie des moteurs modernes (common rail).

L'Omega méritait cette motorisation pour prolonger en beauté sa déjà longue carrière. Etonnant, le rapport volumétrique de ce propulseur est faible pour un diesel (17,5 /1).

Ces caractéristiques, associées aux quatre soupapes à chaque cylindre, favorisent le rendement, donc l'économie de carburant et les faibles rejets dans l'atmosphère, la douceur de fonctionnement et les montées rapides en régime. L'Omega se meut en souplesse, en silence, sans vibrations.

Les accélérations apportent une grande sérénité de conduite. La commande de la boîte de vitesses est précise et bien guidée. Je regrette cependant l'inadmissible niveau sonore de la ventilation.

La version Executive testée, à 39.100,00 euro (TMC = 867 et TR = 733 euro) bénéficie du combiné radio/CD/GSM/GPS. La précision du système GPS est passée de 50m à 10m. Son couplage



au procédé TMC (intégration des messages concernant le trafic routier) n'est malheureusement pas encore utilisable en Belgique. Gageons que ce soit pour

bientôt. La qualité musicale est d'un excellent niveau. Dans ce contexte, l'Omega est une véritable grande routière qui, malgré ses dimensions, se débrouille aisément en ville, même dans

les petites ruelles. L'aide au parking est assurément une aide précieuse, même si les loupiottes d'approche font défaut.

Dans l'habitacle, classique, l'efficace rigueur germanique transpire : la planche de bord intègre l'écran des informations radio/.../GPS, les aérateurs et toutes les commandes de la climatisation, de la radio, du GPS...

L'Omega a été dotée en série de tous les équipements dignes des véhicules haut de gamme. Sauf d'une horloge permanente...



L'ensemble mérite la boîte automatique que j'espère pouvoir essayer à l'avenir.

L'Omega se choisit aussi pour son volume. Et du volume, il y en a. De la place, il y en a en suffisance pour tout le monde. Si d'aventure il en manquait, l'attache remorque avec attelle démontable multiplie l'espace disponible qui délestera l'intérieur des encombrants bagages. Le plancher est plat, bien fini et pourvu d'un filet. Le large hayon facilite l'accès au coffre sans recoins gênants. Les rangements intégrés de l'Omega, véhicule conçu il y a de nombreuses années, sont chiches : peu nombreux et adaptés a posteriori. Les sièges sont fermes et donnent une position de conduite parfaite. Il y a trois mémoires de positions du siège et des trois rétroviseurs. Les 75 litres du réservoir assurent une autonomie de plus de 850 kilomètres.