

C24NE leírás:

Az utakon gurulva mint a forgalom egyik résztvevője elég ritkán pillanthatjuk meg egy-egy felbukkanó Omega A hátulján a 2.4i feliratot. Ennek több oka is van. A viszonylag kevés gyártott darabszám, illetve a Magyarországi ccm utáni adózás mind negatívan befolyásolja ezzel a típusú motorral szerelt Omegák eladási és behozatali statisztikáit. Arról nem is beszélve, hogy a korszerűbb OHC 20SE motor hasonló paraméterekkel rendelkezik mint a C24NE kevesebb fogyasztással és mivel csak 2L-es jóval kevesebb adót kell fizetnünk utána. Valószínű ezen okok miatt érdeklődés hiányában 2 év gyártás után örökre befejezték ezen motorok gyártását.

Akkor mégis miért érdemes erről a motorról szót ejteni? Biztos kevesen tudják, hogy az Opel ezt a konstrukciójú motort (CIH – Cam In Head) kb. 30 éven !!!!! keresztül gyártotta különböző variánsokban 1,5 – 2,4L-es lökettérfogatig, A C24NE volt ezen motorcsaládnak utolsó 4 hengeres képviselője. Ezek szinte az összes olyan régebbi Opelben megtalálhatóak amelyeknek lökettérfogata 1,5L vagy nagyobb volt. Továbbá ezzel a szívómotorral (2.4) nem kevés rally és túrakocsi versenyeket nyert az Opel, B Asconába és Manta B-be beépítve i400 típusjelzéssel ellátva. Igaz ezeknél 1977-től 16 szelepes hengerfejjel voltak szerelve 240-270Le teljesítménnyel. Ezeket a motorokat a későbbiekben leváltották a sokkal korszerűbb fogazott szíjas vezérlésű keresztáramlású hengerfejes OHC és DOHC 16 szelepes motorok.

Felépítés:

Ha kinyitjuk egy 2.4-es Omega motorháztetejét és a motorra pillantunk egyből láthatjuk a régi tervezési látásmódot miszerint „nem spóroltak” az anyaggal. Robusztus felépítésű motorról van szó láncos vezérműmeghajtással, azonban a kiforrott konstrukciójának köszönhetően egyáltalán nem hangos. Precíz nyugodt járás jellemzi. Éppen ezért is ez a motorcsalád nagyságrendekkel jobban tuningolható mint mostani társaik. Észrevehetjük, hogy a szívó és kipufogó csatornák egy oldalon helyezkednek el az öntöttvas hengerfejen. Ez sajnos kedvezőtlenül befolyásolja a gázok áramlását és rontja a hatásfokot. Kicsit mélyebbre nézve az erőforrásban a dugattyúk 95mm-es átmérőt foglalnak el, melyhez 85mm-es löket párosul. Aki kicsit is foglalkozott a motorok felépítésével azonnal gondolhatja, hogy extrém pörgős motorról van szó, hiszen a dugattyúátmérő jelentősen nagyobb a löketnél ez pedig alapvetően a pörgős, dinamikus motorok ismérve. Ezt az elméletünket az Opel tervezőmérnökei a vezérműtengely és a szívócsonk kialakításával már ki is verték fejünkéből. A paraméterek pedig magukért beszélnek: 125Le / 4600-as percnkénti fordulatszámnál és 195 Nm nyomaték 2400rpm-nél. Mint megszokhattuk az Opel 8 szelepes erőforrásainál ezt a motort is gazdaságosságra és alacsony fordulaton megjelenő nagy nyomatéokra hangolták, ami ilyen mechanikus paraméterek (furat x löket) mellett elég meglepő. A kis teljesítmény köszönhető a szűk szívónyílásoknak és a kis nyitásszögű vezérműtengelynek. Cserébe viszont már alacsony fordulatszámon is megjelenik a

felhasználható forgatónyomaték nagy része szinte a „pincéből” húz. Ebből kifolyólag ez a motor nagyon alkalmas arra, hogy automataváltóval társítsuk. Ha esetleg Svájcban járunk, akkor megfigyelhetjük, az Omegák döntő többsége automataváltóval van szerelve és 2.4-es motorral. A hengerfej égésterének régi látásmódú kialakítása sajnos nincs túl jó hatással a károsanyag kibocsátásra. Ahhoz, hogy eladható legyen ez a régi felépítésű motor segítségül hívták a 90-es évek eleji technikát és felszerelték a BOSCH Motronic M1.5-ös befecskendező rendszerrel. Ezzel és a lambdaszondás szabályozott katalizátorral elérték, hogy legyen még egy utolsó tisztavirág életű felvirágzása ennek a motorcsaládnak. Végző kivonulását a „történelemből” elsősorban az új OHC motorcsalád megjelenése okozta melyben sokkal jobb kialakítású égésteret, alumínium keresztáramlású hengerfejet, könnyebb alkatrészeket pontosabb illesztéseket találunk mely végző soron kevesebb üzemanyag-fogyasztást és jobb emissziós paramétereket jelentenek.