

Wielki powrót

Europejska wersja Opla GT zostanie oficjalnie zaprezentowana za kilka tygodni. My mieliśmy okazję już ją zobaczyć i porównać ze słynnym poprzednikiem. Czy auto może nosić miano GT?



Pierwsze GT zwraca uwagę okrągłymi lampami i wlewem paliwa nad rejestracją, następnica – przetłoczeniem za zaglówkami

„Tylko latanie jest przyjemniejsze” – tak w 1968 roku reklamowano wchodzącego właśnie do sprzedaży Opla GT. „Niemiecka Corvette” (tak tytułowano ten samochód) z dzisiejszego punktu widzenia nie powinna wzbudzać aż takich emocji – mierzący zaledwie 4,11 m pojazd jest po prostu mały i wąski, a 90-konny silnik to nie demon prędkości. Ale to właśnie przez jego pryzmat przyszło nam się przyglądać nowemu Oplowi GT. I trzeba przyznać – nie mogło się lepiej złożyć!

Ale dlaczego właściwie Opel nazwał swój najnowszy samochód na cześć „wielkiego” po-

przednika? Przecież tamten był typowym coupé, a tu mamy do czynienia z roadsterem. Czyżby firma chciała na siłę ożywić legendę?

Nawiązania do GT? Także, ale nie tylko!

Nie do końca, bo gdy dobrze przyjrzymy się nowemu GT, spostrzeżemy, że auto wyraźnie nawiązuje stylistycznie do poprzednika z 1968 r. Co prawda nie mamy już designu typu butelka coli, ale np. przednie błotniki z wyraźnym garbem są niemalże identyczne.

Trochę trudniej dopatrzeć się takich podobieństw z przodu, ale nowe GT wyglą-





da naprawdę korzystnie. Nisko osadzony, na 18-calowych kołach, z szeroką maską i dużymi wlotami powietrza w zderzaku... Zaraz, zaraz, przecież ten samochód wygląda jak skrócona, aktualna Corvette!

Wsiadamy. Małe szyby sprawiają, że można nabawić się klaustrofobii. Ale spokojnie. Jeden ruch ręki (za pomocą dźwigni) i dach chowa się w bagażniku, a naszym oczom ukazują się piękne dwa „pagórki” tuż za zagłówkami. Bagażnik? Czy przy takim aucie ktoś

w ogóle o niego zapyta? GT jest zabawką – taką samą jak jego poprzednik z lat 60.

Ręka sama trafia na umieszczony na wysokim środkowym tunelu drążek zmiany biegów. Ciekawe, czy pod względem precyzji zmiany przełożeń samochód będzie mógł konkurować ze swoim największym rywalem – Mazdą MX-5?

A teraz silnik. Turboładowany, o mocy 264 koni jest dokładnie taki, jaki powinien być motor w roadsterze – przy niskich obrotach groźnie „bulgo-

cze”, przy wyższych ożywia się, rozwijając blisko 270 KM. Oczywiście nie obyło się bez najnowszej techniki, jak bezpośredni wtrysk paliwa czy podwójne, zmienne fazy rozrządu.

Opel rodem ze Stanów Zjednoczonych

Dzięki tym wszystkim usprawnieniom jednostka napędowa rozwija 353 Nm maksymalnego momentu obrotowego już od 2,5 tys. obr. Dla kierowcy oznacza to, że mocniejsze naciśnięcie gazu musi

spowodować nerwowość tylnej osi, ale w takim pojeździe właśnie o to chodzi.

Osiągi GT (0-100 km/h w 5,7 s, prędkość maksymalna 229 km/h) i układ jezdy z podwójnymi wahaczami poprzecznymi na obu osiach sprawiają, że Opel wkroczył w rewir Mercedesa SLK i BMW Z3.

Poprzednie GT było eksportowane do USA, nowe będzie stamtąd importowane. Dokładnie z Nest Wilming niedaleko Filadelfii, gdzie auto powstaje razem ze swoimi

technicznymi braćmi – Saturnem Sky i Pontiakiem Solstice. Pytanie tylko, czy europejskie nastawy zawieszenia i układu kierowniczego okażą się wystarczająco... europejskie.

GT zadebiutuje na rynku w marcu. Nie wiemy, ile będzie kosztowało w Polsce. W Niemczech podstawowy model wyceniono na ponad 30 tys. euro (ok. 120 tys. zł).

Oprac. PB



Kokpit ładny i przejrzysty, ale nierówne szpalty między poszczególnymi elementami nie pasują do tego szlachetnego image'u



Jak w Corvette – maska unosi się od strony szyby. Doładowany silnik ma 264 KM



OPEL GT	
Silnik	t.benzynowy
Pojemność	1998 ccm
Cylindry/zawory	R4/16
Moc maksymalna	264 KM/5300
Maks. mom. obr.	353 Nm
Układ	wzdłuż. przód
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	man. 5-bieg.
Zawieszenie przód	niezależne
Zawieszenie tył	niezależne
Hamulce przód	tarcz. went.
Hamulce tył	tarcz.
Długość	4100 mm
Szerokość	1813 mm
Wysokość	1274 mm
Rozstaw osi	2415 mm
Masa własna	1395 kg
Prędkość maks.	229 km/h
Przysp. 0-100 km/h	5,7 s
Śr. zuż. paliwa	9,2 l/100 km