

Opel 1900 GT

Nisem tak kot mislite

L'Auto-journal, Francija

Opel se je v zadnjem času lotil zanimivega reklamnega posla. Strokovnjaki iz Rüsselsheima so s težavo priznali, da se o oplih vse sorte šušlja. In povabili so občinstvo, da naj preskusi nove modele. Vsakdo naj se prepriča o lažeh, ki se širijo o »nedoločnih avtomobilih! Ne vemo, če je ta komercialna taktika vžgala, moramo pa le priznati, da smo opel preskusili. Zares ni vse res, kar zlobneži natočujejo!

Predvsem je opel GT športno vozilo po svojih merah ter predstavlja prelomnico z običajnim oplovskim stilom. Ta dvosedežnik brez pomožnih sedežev je skrbno krojen. Psihologi so prepričani, da bo vozilo ugajalo večini. Naše priznanje pa ni popolno. Saj voznik ne vidi ključna vozila; v mestu doživlja težke preskušnje. Krma je sicer odsekana, pa je tudi dobro ne vidimo. Kljub višini vozila (1,22 metra) je vstop lahek, ker segajo vrata v streho. Sedeža imata visoki naslonjali in sta udobna. Za noge in glavo je dovolj prostora — več kot bi sodili po zunanosti.

Kar zadeva tehnične rešitve se GT oprilehje rošitev, ki jim spoštljivo rečemo, da so preskušene. Stirivalni 1897 kubični motor, ki sicer poganja opel rekord, ima vrtno 93 mm in gib 68,8 mm, pa kljub temu ne ljubi vrtljajev. 90 KM (DIN) doseže pri 5100 vrtljajih, rdeče polje na merilniku vrtljajev se zneže pri 6000 vrtljajih v minuti. Motor spredaj poganja zadnji kolesi; inženirji so ga namestili za prednjo premo, da bi izboljšali razdelitev teže.

Prenos moči in »luknja«

Na pisti v Motiheryju smo mu namerili največjo hitrost 181,2 km na uro in pospeške z mesta do 100 km na uro v 12,3 sekunde, oziroma 33 sekund za kilometer brez zaleta. Ko smo merili prožnost v četrti prestavi, je za kilometer začetno hitrostjo 40 km na uro GT potreboval 36,2 sek. Vozilo pohvalimo zaradi majhne porabe. Pri poprečni hitrosti 90 km na uro je motor porabil 9,5 litra na 100 kilometrov, medtem ko se je pri hitri vožnji po navadnih in avtomobilskih cestah zadovoljil s 13,6 litra goriva super na 100 km.

Kljub ugodnim zmogljivostim pa motor ne skriva preproščine po svoji zasnovi. Močan je in navor (14,9 kpm DIN med 2500 in 3100 vrtljaji v minuti) je prijetno velik. Pri tem pa pri večjem številu vrtljajev oddaja vibracije in hrup, ki so neprijetni. Sodimo, da je prenos moči pregle-

sen. Verjetno moramo za to obdolžiti dokaj poprečno dušenje zvokov na račun prihranka na teži ali pri denarju.

Menjalnik je dobro sinhroniziran in majhna, vzvišeno postavljena prestavna ročica je zelo pri roki. Pedala za zavoro in plin sta zelo skupaj in se ponujata vožnji — sprsti petas. Zelo neprijetna pa je luknja med drugo prestavo (ne preseže 90 km na uro) in tretjo, ki potegne do 140 km na uro. Voznik na slabših cestah in v ovinkih omahuje med obema prestavama pa med pospeški in hitrostjo.

Varnost boljša od udobja

General Motors, kot vsi Američani, trmasto odklanja posamične obese zadnjih koles. Oplivim inženirjem pa gre priznanje, da so GT opremili s togo premo, ki jo je moč lepo nadzorovati in dovoljuje hitro vožnjo. Vmetenje je kajpak zelo trdo. Na ravnem in v blagih ovinkih se nos vozila lepo drži smeri; opel GT vozi lahko tudi razmeroma neizkušen voznik kar 180 km na uro. Vozilo namreč reagira zelo kontrolirano in nežno. V ostrih ovinkih in na slabem asfaltu se športni voznik jezi zaradi

slabega stika s cesto na zadnji premi. Nedvomnim kvalitetam volana in mehanizma za vodenje pa gre zaslug, da se nekoliko več voznik lahko z ovinki polgrava.

Tog, stabilen in ubogljiv, z zadkom, ki se ga da spodnati po želji, je opel GT vozilo, ki združuje lastnosti tovrstnih vozil z one strani Rokavskega preliva z občutno drugačnim videzom nemške karoserije. Poleg trdega vzmetenja skrbi za »možatost« trd volan pri operacijah na mestu. Tega mu ne zamerimo, ker se izkaže z natančnostjo pri velikih hitrostih. Tudi položaj voznika za volanom je odlično prilagojen športni vožnji. Po drugi strani so pa zavore mehke in voljne. Vzdržljivost in učinkovitost kolutnih zavor na sprednjih in bobnastih zavor na zadnjih kolesih zadovoljuje ta športne ambicije vozila in voznika.

Hitrosti željnini bo pri srcu

Kljub dobro opremljeni armaturni plošči in korektnemu sfinišu pa oprema kaže nekatere slabosti: Do rezervnega kolesa je moč priti le z notranje strani, kar bo najmanj všeč voznikom; ročice oken na vratih so na izjemno neprikladnih mestih; ko posoda za gorivo ni več polna, se iz nje sliši klokotanje; železna palica za podpiranje pokrova nad motorjem v letu 1969 ni prav nič sodobna; predal za drobnarije je majhen in brez pokrova. Težko opravičimo, da v tako dragem avtu ni dnevnega stevca kilometrov. Vzratno ogledalo skraj sredi vetrne šipe je precej v napoto.

Ob omenjenih očitkih ima pa voznik na voljo ročico svetlobnega signala, ki upravlja žaromete, ki so skriti v nosu vozila, električno napravo brišiperi in električno ogrevanje zadnje šipe. Dokaj omejen prostor je za prtjago.

Opla lahko hvalimo, da je rodil pravi, srijski športni avto. Res je: njegova uporabnost je umerjena estetsko, je pa neprilagojen mestni voznik; zato pa ne bodo razočarani ljubitelji, ki jim zadostuje dvosedežnik z vzvratnim ogledalom, v katerem bodo malokdaj zagledali vozilo, ki bi jih sledilo.

