



vozili smo

Ante Mahkota

Ne ve se še, koliko bo stal pri nas. Iz avstrijske cene GT z 1,9-litrskim motorjem si upamo prerokovati: nekaj manj kot šest starih milijonov. Preberite, čeprav nimate toliko denarja! Zanimivo je vedeti, kaj se Opelju zdi šport.

Šport je dandanes reklama. Športni avto slavi firmo. Šport dobro prodajajo. Športni avto je poper v vsakdanji prežanki tehnikov in oblikovalcev v vsaki veliki tovarni.

Se GT je na široko odprl svoje žahbe oči (desno zgoraj) ko je čez cesto skočil brat z zaprtimi žarometi (levo). Časnikar v mirujočem avtu pa tudi, saj mu je cesto preskočil švedski svražji dirkač.

Ce smo izpod tržban na dirkališču Hockenheim zapodili z vso močjo in ovinke pred ravnim odsekom »vzeli« s hitrostjo 130 km na uro (levo na sosednji strani smo na ravnem dosegli hitrost čez 180 km na uro.

OPEL GT 1900

LEPOTEC Z ŽABJIMI OČMI

Toda še preden postavimo lepota GT na cesto, naj pojasnimo, zakaj mu ceno računamo po avstrijsko — kakor da bi se nas držalo še nekaj cesarskokraljevega. Takote je bilo: General Motors Avstrija nas je povabil preskušat novi avto. Priteleteli smo skupaj z avstrijskimi in švicarskimi časnikarji. Dva avtobusa sta nas čakala. In smo vstopili v švicarskega. »Narobe,« se je smejal sofer, »tukaj ni prostora za vas, vi iz Jugoslavije ste skupaj z Avstrijci.«

In sedaj, ko je cena razglášena, je očitno, da avto tudi za bolj revne playboye in podobne dobrotnike ni tako poceni, kot so obetali odobro obveščeni, ki so ga že štiri leta napovedovali. Šele sedaj, ko je GT v izloži, je konkurenca laže zadihala. Izdelovalci športnih avtomobilov so se namreč ves čas bali, da bo športni opel scenokaza v njihovem razredu; saj je sestavljen iz velikoserijskega podvožja kadeta, motor ni športno predelan, le karoserija je nova.

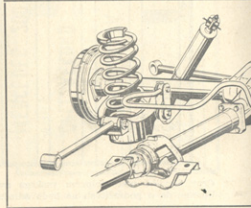
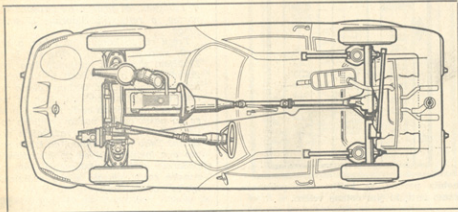
Pogled v prihodnost ni dovoljen

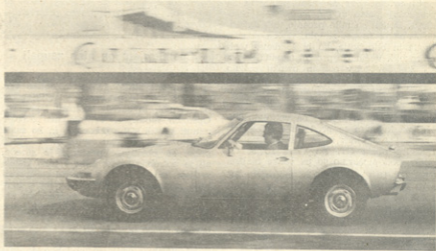
Prav zaradi njegove izvirne karoserije ne bomo začeli našega »Vozili smo« na dirkališču Hockenheim, kjer smo »GT« zares vozili, ampak v Rüsselsheimu, v Opelovi krojačnici oblik.

Reče se ji styling, po ameriško kajpak, ko gre za nemško podružnico največjega avtomobilskega koncerna na svetu: GM! Goethe bi se obračal v grobu, ko bi šilal, da se v tovarni, ki je tako blizu njegovega rojstnega kraja, govori ameriška nemščina! Tisti svoji ljubki pesnici: »Od očeta imam postavo, od mamiče veselo naravo...« bi dodal še: »Od Amerikancev imam...«

Nobenega dvoma namreč ni, da ima GT postavo po svojih ameriških očeti, saj je za evropski okus predelava chevroletove corvette.

In če Nemcem ni nerodno ponavljati ameriških izrazov, kadar govorijo o oblikovanju karoserije, nam dovolite, da jih ponavljamo tudi mi.





Opel GT je bil najprej le avto za show, popotnik z avtomobilske razstave na vsakovo. Tako kot jih v Ameriki vabijo vsakoletni dream car, ki jih nihče ne prodaja in so to za tovarnino kolono, ki vozi coast to coast, čez kontinent — za reklamo seveda.

Pri vsem tem gotovo ni bilo slučajno, da se je Opel odločil najprej povabiti časnike v svoj styling, kjer so javnosti vedno zaprta vrata: karta, s katero igra pri prodaji GT, je oblika.

Vsak človek ni lutka

Čudovita hiša tale styling! Štiri leta nastaja novi avtomobil, se pravi, da oblikovalci že zdaj oblikujejo avtomobile letnika 1973. Zaradi časnika, ki so prišli gledat GT, so morali zviti in skriti risbe avtov, ki naj bi vozili tisti čas, ko se bodo veselili že razmnoževali na Luni. Morda takšne, s platnom na jamborih, ki so zasajeni v pokrov? Kot so nam skрили avto, ki so ga pravkar oblikovali. V številne dvorane so nam prepovedali poka-kati. Samo eno nam je bilo dovoljeno: videti razvoj opela GT!

Pet let stare risbe. In za časopise so razvrstili vse tako, kakor je karoserija v razdobju petih let nastajala. Na levi strani dvorane, pod velikimi okni, so se igrali kreatorji s črno in rdečo kreda, kakor da bi risali obline. Pokazali so nam mali model, ki je nastal iz vseh teh risb in so

ga potem postavili v vetrovnik tehnične visoke šole v Berlinu, ki je izmerila, kako bo treba karoserijo prilagoditi, da bi kar najbolje rezała zrak. Šele nato so inženirji preskušali, če je mogoče v to obliko spraviti motor, sedeže, obese. Na velikih risbah v naravni velikosti so v prerezani GT posadili lutke, da bi videli, če bo imel voznik dovolj prostora.

Pokazali so nam notranjost avtomobila, kjer so iz plastelina izdelali cockpit, kot je zdaj v GT — seveda ne iz mavca, ampak oblažinjen. Tudi merilniki so v avtu pravi, v modelu pa le na papirju.

Ostane vtis, da je karoserija bolj zanimiva kot lepa; tako neavadna je, da ji je mogoče obetati: daljše življenje. Pri tem ji ne manjka dodatkov, ki jih je ponavadi treba dokupiti: halogenski žarometi, alarmna naprava, izredno močne zavorne luči, množica merilnikov, predvsem pa seveda žabje oči — žarometi, ki jih s posebno ročico odpirate in zapirate.

Izdati je treba še to, da je evropska corvette iz Rüsselsheima po svoje tudi Amerikanec v Parizu; saj izdeluje karoserijo francoska karoserijska tovarna Brisoneau & Lotz.

Razvaline so pokrili tako

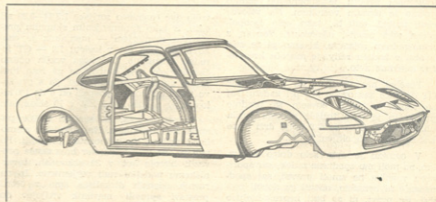
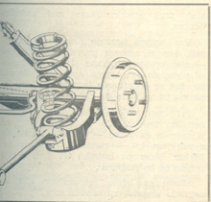
Ko smo meglenega jutra sedli na dirkališču v GT, smo prižgali radio. Iz zvočnika je zapelo: »Wonderful, merveilleuse in spomnili smo se na Pariz.

Že na prvem ovinku se je pokazalo, da je voznik, odrasel po JUS-u, drugače raščen kot lutka, ki so jo v stylingu postavili v kabino, se reče cockpit. Z levo hlačnico se je voznik zataknil v nerodno nameščeno ročico za okno v vratih in šiv je počil.

Gotovo bodo pri serijskem GT okensko ročico bolj smotno namestili, saj se je zaradi nje pritoževalo že več preskuševalcev. Prošili so nas za prizanesljivost, zakaj vozili smo prvo, še prototipno serijo GT, ki so jo pripravili le za predstavo in ne za prodajo.

Motor za predajo premo pomaga, da se GT bolj drži ceste kot bi pričakovali po zadnji togi premi. Na skici lepo vidimo varnostni volan s križnim zgibom in s teleskopsko osjo (levo na sosednji strani). Toga prema je izpopolnjena s trojnimi vodili: z osrednjim zgibom in dvema vzdolžnima nihalkama. GT 1900 ima plinske blažilnike bilstein, za serijski izvoz tudi prečni stabilizator (na sredini).

Samosna karoserija je zasnovana, kot ukazujejo sodobne raziskave prometnih nesreč. Kabina je trdna, predaji in zadnji del pa se rad zmečka, da absorbira kinetično energijo udara. Nekateri časniki so preskusili, če je to res ...



83 avtomobilov so nam pripravili za preskušnjo, avto in pol na vsakega novinarja. Dodal so mi lo prošnjo, čes da pride za nami še pet stupin, vsak dan ena, in da bi bilo boljše, ko bi že danes vseh ne razbili. Večina je prošnji ugodila, le nekaj kolegov je v ostrem ovinku peljalo naravnost. Da bi pregnali strah, so razvalino takoj pokrili s platnom, šoferjevo bledico pa mirili z lepimi besedami.

Ves dan nam je bilo na voljo dirkališče, na katerem je pred meseci tragično preminil Jim Clark in preskušali smo vse različice opela GT. Na videz so si vsi enaki, pod pločevino so pa velike razlike. Opel GT 1100 z 1,1-litrskim motorjem SR s 60 KM pri 5200 vrtljajih — v minuti sploh ne bomo opisovali. Zakaj zdi se, da avto ne nameravajo izvažati in je najbrž namenjen le damam, ki ne bodo protestirale, če da imajo v športnem avtomobilu preslaboten motor.

GT z 1,9-litrskim motorjem, ki smore 90 KM pri 5100 vrtljajih v minuti, je na cesti povsem nekaj drugega. Še posebej, če je opremljen s stabilizatorji, ki jih je treba v Nemčiji dookupiti. Za izvoz na vzhod, so nam dejali, bodo stabilizatorji serijski.

Očitno zaradi slabših cest in ne zaradi pomanjkljivosti, ki smo jo opazili v zelo ostrih ovinkih, ko smo vozili GT brez stabilizatorjev. Avto s takšnim bolj preprostim podvozjem se namreč v ostrem ovinku tako zelo nagne, da motor ne dobi goriva in zakaslja prav v trenutku, ko bi voznik moč najbolj potreboval.

Koliko časa še toga prema?

Ne bi radi preveč ponavljali, saj ni dolgo, kar smo preskušali rally kadet z 1,9-litrskim motorjem, se pravi avto, ki je GT 1900 zelo podoben. Zato se bomo pri opisu podvozja in motorja ter prenosa moči predvsem posvetili razlikam med avtomobiloma.

Prednja in zadnja prema GT ne skrivata, da sta kadetovi, le ojačeni. Prednja kadetova prema s prečnimi, listnatimi vzmetmi nam je bila vedno všeč. Če je opremljena s stabilizatorjem, zadosti vsem željam. Še posebej, ko so na kolesih široke, pasaste gume. Zadnja prema je toglia, vendar zelo izpopolnjena: vzdržljiva volila, Panhardov drog, vijajne vzmeti, poševni blažilniki, prečni stabilizator. V GT 1900 so dragoceni blažilniki bilstein in na dirkališčnem asfaltu je spodnašalo zadnjo premo le drznim voznikom. Na valoviti cesti najbrž tudi ta, tako zelo izpopolnjena toga prema, odkaljuje. Vendar, z neposrednim volanom, ki smo ga že zelo hvalili v kadetu rally, je mogoče brez težav izravnavati avto.

Posebej naj povemo, da je podvozje GT drugače zasnovano kot pri kadetu; saj so motor postavili povsem za prednjo premo in je tako težiče nizkega vozila blizu vrtilišča. Zato se GT bolj drži ceste kot še tako izpopolnjen kadet.

V ovinkih je avto zelo dober, ko npr. vrtljen, na majhni mu spodnese zadok, kar športnega voznika ne amoti preveč, saj spodnasanje ni nenadno, občuti ga dovolj zgodaj. Se pravi, ni se bati nepreračunljive

spremenje, ampak ži vnaprej veste, da bo treba — če boste preveč pridrvili — odvzeti volan.

6000, se pravi, da je avto drvel hitreje kot 180 km na uro.

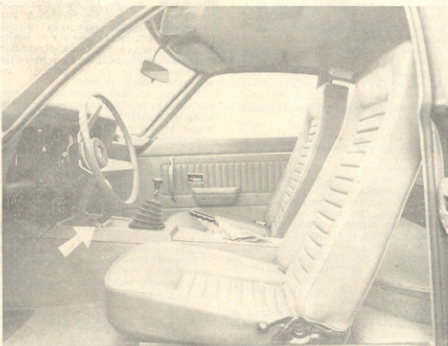
Predlagamo!

Časnikarjem ga niso zaupali

Rekordov 1,9-litrski motor ni tako športen, kot sta podvozje in oblika GT. Njegova moč je predvsem v veliki gibni prostornosti, in seveda v znani trpežnosti Opelovih motorjev. Vrtljaje nad 5700 v minuti ventili slabo prenesejo in ko zaide kazalec na merilniku vrtljajev v rdečo polje, se obljeto. Vprašanje je seveda, ali je potrebno motor siliti v tako visoke vrtljaje, saj so se že v tovarni zavarovali pred premano izvežbanimi vozniki s tem, da je serijska prestava v diferencialu namenjena predvsem veliki končni hitrosti in manj izrednim voženjem. Kdor hoče izredno dobro pospeševati in se sam pred sabo zaveže, da bo ves čas srbno opazoval merilnik vrtljajev, si lahko doplača drugačno prestavo — za GT 1900 sta na

Pokazalo se je, da je dvosedelni GT — za priljago je le ozka klopa za prednjima sedežema — zelo prijeten avto tudi pri največji hitrosti. Kabina je elegantno opremljena, črno oblažena. Za lesenim volanom sta velika merilnika vrtljajev in hitrosti, v konzoli na sredini pa so urice za dinamo, pritisk olja, temperaturo hladilne tekočine in za gorivo. Pa seveda še ura, ki meri čas. V konzoli so tudi stikala in ročice za zračenje in ogrevanje, pod njo pa poseben ročaj, s katerim odpirate žarometa. Prestavna ročica je kratka in dovolj natančna, všeč nam je bil zapora za vzvratno prestavo in napol dvignjen vzvod ročne zavore.

Tudi pri veliki hitrosti karoserija ne šumi, saj je zračenje brez preplaha skozi odprtini na robovih armaturne plošče,



Notranjost zasluži letalsko ime cockpit. O sedežih pove slika več kot besede. Razložiti moramo le kratko ročico (puščica) med volanom in prestavno ročico. To je vzvod, s katerim odpirate in zapirate žaromete.

voljo dve (namesto serijske 1:3,44—3,89 ali 4,22). S tako spremenjenim skupnim prestavnim razmerjem — menjalnik je enako prestavljen kot v kadetu 1,9 — GT izredno pospešuje. Takšnega vozila očitno časnikarjem niso zaupali in ga zato tudi nismo vozili. Izračunali smo, da s prestavo 1:4,22 GT gotovo pospeši od 0 do 100 kilometrov na uro prej kot v 10 sekundah.

Tovarna obeta, da serijski »1900« po-speši v 11,5 sekunde. Na dirkališču nismo imeli prilike, da bi podatek preverili. Po tem pa, da smo kilometer brez zalepa prevozili hitreje kot v 32 sekundah, tovarniškemu podatku radi verjamemo. In na ravni odsekih dirkališča smo v četrti prestavi spravili merilnik vrtljajev do

slab zrak srkajo škrge nad zadnjim oknom.

Vse bogate opreme ne bomo upeševali, ker je soznan prevelik. Že dolžina — več kot pol tipkane strani projekta — pove, da je tovarna avto opremila tako, kot se športnemu kupeju spodobi. In seveda za milijone kot GT stane.

Pri vseh teh milijonih nam je skoro nerodno zapisati, da 1,9-litrski motor ni pijanec in da lahko — po naših izkušnjah z rallyjem 1,9 — računate 11 litrov na 100 km. Sicer pa lastnike GT tudi dražji bencin ne bo razburil...

Mirno ga lahko priporočimo KB za nagrado vlagateljem vesanih vlog.