

Glej, Strela!

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc

Opel GT je pravzaprav Pontiac Solstice z Oplovo obleko in Oplovim motorjem. V resnici pa je Opel GT Strela McQueen oziroma mednarodno Lightning McQueen.

▶▶ Ne verjamete? Vprašajte kakega mulca med tretjim in sedmim letom starosti ali njegovega očeta. Tudi kaka smrklja ali mati vesta povedati enako. Tale Strela s fotografiji je na lepo nedeljo povzročila več zanimanja v prestolnici kot marsikateri precej dražji avtomobil, ki smo ga imeli na testu, odkar smo iz zvezne republike postali samostojna država.

V nečem se z omenjenim mulcem strinja: Strela je igračka. Opel GT je tiste sorte avtomobil, ki mu lahko pripišemo ogromno 'minusov' in en velik 'plus': avto je zabaven.

Minuse je treba razdeliti v dve skupini. Med tiste, ki so bolj ali manj povezani s pojavo in z zasnovo, štejemo (pre)majhni zunanji ogledali, skop in le enosmeren (in to ob desetih navolanskih tipkah!) potovalni računalnik, notranjo utesnjenost (voznik mimogrede s komolcem spušča bočni šipi ...), neustreznost za višje voznike (njihove oči so nekje v višini okvirja šipe), pomanjkanje uporabnih odlagalnih mest in predalov (pa sploh še nimamo v roki plastenke z vodo ...), nerodno zapiranje obeh pokrovov, nerodno pospravljanje (in še bolj) pokrivanje platnene strehe, majhen prtljažnik (ki postane še manjši, ko je v njem platnena streha), nerodno odklepanje pokrovička za gorivo in nerodna sedeža, ki (ko se voznik povsem nasloni nazaj) silita glavo moteče naprej in navzdol. A z vsem tem se da nekako živeti in preživeti.

V drugo skupino minusov spadajo tisti, ki krnijo zabavnost avtomobila. Ni jih veliko, a vseeno. Avtomobil z 264 'konji' na zadnjih kolesih bi 'moral' imeti vsaj dva merilnika več – za spremljanje temperature hladilne tekočine in tlaka v turbopuhalu. Okej, oba pogojno obstajata, a v digitalni obliki in znotraj potovalnega računalnika. Spremljanje (več)vrednosti je skoraj nemogoče. In drugi minus te skupine: domet, saj



je posoda za gorivo premajhna.

Strela, oprostite, Opla GT je treba resno dojemati kot igračo. Zadeva ima široka koloteka in kratko medosje, po domače (in ne prav korektno) bi rekli, da so kolesa postavljena v vogale kvadrata, zdaj pa si to skušajte pred-

stavljati s povsem teoretičnega stališča. In ne boste veliko zgrešili. Strela se obnaša precej nepredvidljivo: najprej ima voznik slab občutek, kako in kdaj bo zdrsnilo, ko pa se navadi in potiska meje naprej, ugotovi, da je vse skupaj precej zlahka nadzirljivo. Teorija sicer drži:

daljše medosje (pri zadnjem pogonu), lažje nadzorovanje odhranjanja zadka. Prav zato bi prvih 11 krogov na stezi Nordschleife uporabil pomoč sistema ESC v dirkaškem programu. Ta je zabaven – dopušča veliko zdrsa, a že precej pomaga, ko gre kaj narobe. Ko pride Strela v kri, je ESC odveč in lepo je, da se pusti izklopiti. Zabava se takrat šele prične ...

Turbo! Poglejte prostornino in moč motorja.

V drugi prestavi je takoj pri prekinjevalniku (okrog 6.300 vrtljajev v minuti), v peti (zadnji) prestavi pa hudič še hudo vleče. Ošvrknem merilnik hitrosti in si mislim: »Tristo kosmatih, tale streha pa pri 140 kilometrih na uro že neznošno šumi.« Pogledam še enkrat in tokrat malo bolje: v resnici je kilometrov na uro – 240! Ampak takrat pada podatek o dometu kot sekundno odštevanje ... Sicer pa je kljub 'turbokonjem' stroj razmeroma varčen – kakorkoli smo ga gnali, bistveno čez 15 litrov na 100 kilometrov ni zlezal. Potovalni računalnik se je celo hvalil, da (v peti prestavi) porabi med šestimi

in sedmimi litri na 100 kilometrov za 100 kilometrov na uro (2.000 vrtljajev motorja), med osmimi in devetimi za 130 (2.600) in 11 za 160 kilometrov na uro pri 3.200 vrtljajih na minuto. Nadtlak v puhalu pa v najhujših razmerah naraste na največ 130 kilopaskalov.

Povsem brez pripomb smo pri vseh preostali mehaniki: volan in menjalnik sta zelo dobra, povsem dovolj dobra za te zmogljivosti in ta namen, se pravi za športno dirkaško vožnjo. Volanski obroč se zdi velik, a se zelo dobro izkaže pri hitrih sukanjih. Volanski servo je že dirkaško tog in podvozju, razen neudobja, nimamo kaj očitati.

Zdaj pride še ena lepa stran. Motor v prostem teku (800 vrtljajev v minuti) izjemno mirno teče, in če voznik ne zna, si ne upa ali se mu preprosto ne ljubi, se lahko brez naprezanja zanj in za motor povsem spodobno in normalno pelje.

In povsem za konec še slaba stran: tudi poskušajte ne Strele doma predstaviti kot udoben in prostoren družinski avtomobil.

Razen mulcu ... ◀◀

| Opel GT



“Strela, oprostite, Opla GT je treba resno dojemati kot igračo.”

Opel GT	
Cena osnovnega modela:	35.950 EUR
Cena testnega vozila:	36.465 EUR
NAŠE MERITVE	
<small>T = 23 °C / p = 1059 mbar / rel. vl. = 48 % / Stanje kilometrskega števca: 9.952 km</small>	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	6,4 s
402 m z mesta:	14,2 s (156 km/h)
1.000 m z mesta:	26,0 s (204 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV):	7,1 s
80–120 km/h (V):	9,3 s
NAJVEČJA HITROST	
	230 km/h (V, prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	38,3 m
	(AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	14,5 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
<small>Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 194 kW (264 KM) pri 5.300/min - največji navor 353 Nm pri 2.500–5.000/min. Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 245/45 R 18 W (Goodyear Eagle F1). Mase: prazno vozilo 1.331 kg - dovoljena skupna masa 1.625 kg. Mere: dolžina 4.100 mm - širina 1.813 mm - višina 1.274 mm - prtljažnik 66–157 l - posoda za gorivo 52 l. Zmogljivost: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0–100 km/h 5,7 (samo voznik); 6,3 (voznik + 125 kg) - poraba goriva (ECE) 13,0/6,9/9,2 l/100 km.</small>	
HVALIMO IN GRAJAMO	
<ul style="list-style-type: none"> ▲ zabavnost ▲ zunanja pojava ▲ lega na cesti ▲ motor, menjalnik ▲ podvozje, volan ▲ uglajenost motorja pri normalni vožnji 	
<ul style="list-style-type: none"> ▼ notranji videz ▼ notranja utesnjenost, majhen prtljažnik ▼ zlaganje strehe ▼ slaba mesta za drobnarije ▼ pomanjkljivi merilniki ▼ domet ▼ majhni zunanji ogledali 	
Končna ocena	
Opel GT je narejen zato, da bi dobil vse možne točke pri kategoriji 'Užitik v vožnji'. In jih tudi zares osvoji. V preostalem pa precej šepa, a to je do neke mere jasno že iz izhodišča – roadsterji so v osnovi precej špartanski avtomobili. Še posebej če so skoraj dirkaške narave.	