



Test

Igrača

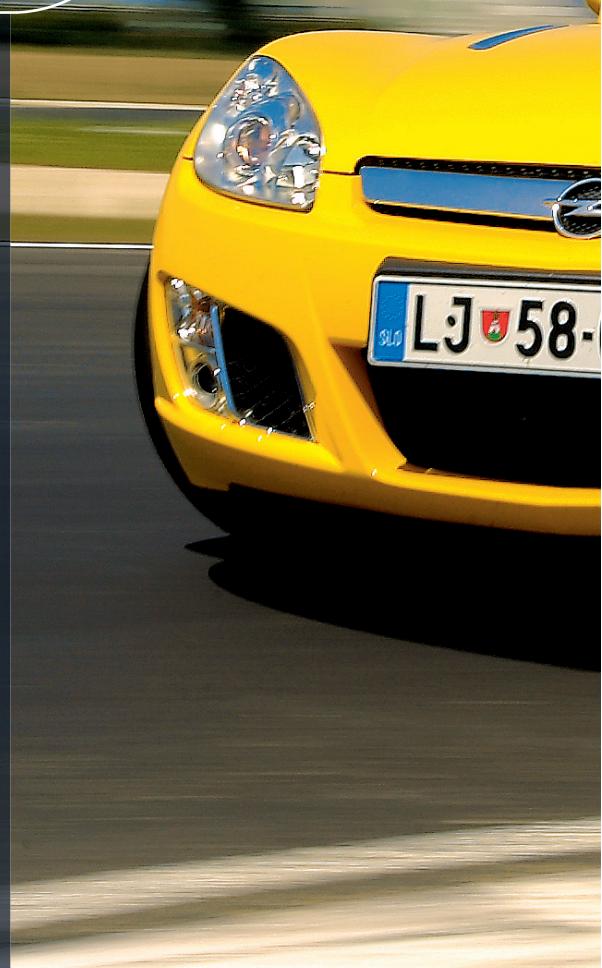
besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Takole na prvi pogled je Opel GT roadster brezkompromisen. Le dva sedeža, mehka streha z bolj malo zvočne izolacije, na pogled neuporaben prtljažnik, živahen motor in 'ritajoče' vozne lastnosti.

► Kmalu pa se izkaže, da vse le ni tako 'orto', kot je videti na prvi pogled. Ampak (tudi zaradi časa, izmerjenega na dirkašču Raceland) najprej se ustavimo pri podvozu. Večina redakcije se je strinjala, da je avto zelo živčen, da gume škripajo za vsako malenkost in da je raven oprijema na splošno presenetljivo nizka. Skratka, ravno nasprotno, kot je bilo videti po prvih kilometrih, ki smo jih prevozili na predstavitev vozila v začetku leta - takrat se je Opel GT izkazal za igriv, a zanesljiv in hiter avto. Čas na Racelandu - GT je komajda zlezel pod 59 sekund, kar pomeni, da je bila od njega hitrejša kopica šibkejših ali manj športnih avtomobilov; recimo vsega 175-'konjski' in spredaj gnani Peugeot 207 RC, enako močni, a s samodejnimi menjalnikom opremljeni BMW Z4 3.0Si, ki je povrh vsega še brez zapore diferenciala, ter tudi enako močna, a spredaj gnana in dobrih 70 kilogramov težja Mazda3 MPS - je sodu izbil dno. Na servisu smo zatorej poprosili, naj vendarle pregledajo, kaj je z avtomobilom, saj niso pomagale niti spremembe tlaka v gumah. Odgovor je bil hiter (in nekako pričakovani): podvozje je bilo dodobra razmajano, njegove nastavitev pa marsikje zunaj tovarniških toleranc. In ker smo potem opazili še to, da prednji odbijač ni nameščen povsem naravnost in da ima sledi udarca, lahko le ugibamo, da se je GT pred prihodom na naš test znašel v kakem jarku - sicer brez na oko vidnih razbitin, a s posledicami za podvozje.

Zato lahko o legi na cesti zapišemo le tisto, kar smo zapisali že ob predstavitvi: »Razporeditev teže v razmerju 51 : 49 med prednjo in zadnjo premo je skoraj idealna, vse štiri posamične obese (dvojna trikotna aluminijasta vodila pri vsakem kolesu) skrbijo za natančno vodenje koles, 18-palčne pnevmatike, široke 245/5 milimetrov, pa za to, da zaloge oprijema zlepa ne zmanjka. Avto je dolgo nevtralen, še na sami meji najprej zdrsne nos (to je mogoče kljub električnemu servu precej dobro zaznati, še preden oprijem do konca popusti), delo z volanom, zavorami in plinom pa je odločno.« Ali vse to še vedno velja tudi za testni GT, bomo izvedeli kmalu, saj so pri Oplu že obljudili, da nam ga bodo 'vrnili', da ga spet zapeljemo na Raceland in preverimo.

Ena od značilnosti, s katerimi je rumeni izstrelki privlačil poglede, je tudi odpiranje motornega pokrova. Odpira se namreč naprej v enem kosu, skupaj z blatnikmi, masko in lučmi - kot pri najprestižnejših superšportnikih s spredaj nameščenim motorjem. Pod njim (mimogrede, izdelan je iz zelo tanke pločevine in se temu primerno rad ukrivi, če se nanj premočno naslonite; to velja tudi za pokrov prtljažnika) se skriva 260-'konjski' dvolitrski štirivaljni bencinar s turbinskim polnilnikom. Izvira iz 2,2-litrskega bencinskega motorja (z neposrednim vbrizgom), ki ga poznamo iz Vectre, oziroma iz Oplovih športnih modelov že znanega dvolitrskoga štirivaljnega, podprtoga





| Opel GT



DIRKALIŠČE	
10.	58,86 s
1.	Mitsubishi Lancer EVO IX (L) 56,91
9.	BMW Z4 Coupe 3.0Si A/T (L) 58,70
11.	Nissan 350Z (L) 58,98

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).
*(L) letne, (Z) zimske gume



Test

s turbino. Premore neposredni vbrizg, ima za turbomotorje precej visoko kompresijsko razmerje 9,2 : 1, turbinski polnilnik z dvema vhodoma za izpušne pline (twin scroll), s po enim za vsak par valjev (prič in

Iz oči v oči



Mitja Reven

► Če zmore vaša denarnica recimo limuzinski kombi za družinske in siceršnje potrebe ter poleg še takšnega GT-ja, ki stane recimo toliko kot SUV, zagotavlja pa precej več užitkov v vožnji, si ga privoščite. Z vetrom ali brez njega v laseh, v takšni napadalni rumeni barvi. Le vzmetite v zakup smešno dolgotrajno zlaganje strehe, precej mehka pokrova (pri zapiranju je treba paziti, kje pritiskate!) in druge pomanjkljivosti, saj bodo postale malenkosti v hipu, ko bo izpušnih cevi zadonel turbinski štirivaljnik. GT je avto, v katerega sedeš nekajkrat na leto, da pozabiš na šefa, taščo in še koga (ali kaj), kar človeku najeda živce. GT je užitek na kvadrat, kar potrebuje tudi številni mimovozeči z dvignjenimi palci. Pozabite na Speedsterja, to je druga zgodba. KK



četrti ter drugi in tretji), ki zmore 1,38 bara nadpritska, hladilnik polnilnega zraka in odmični gredi, ki sta sposobni (prek elektrohidravličnega sistema) zvezno uravnavati čase odpiranja ventilov. K vsemu temu pa so dodali še izravnalne gredi za dušenje vibracij. Ob vsem tem ni presenetljivo, da je

največji navor, 353 njutonmetrov, na voljo že pri dva tisoč vrtljajih. To v praksi pomeni, da avto mirno potegne že kakih 500 vrtljajev prej, turbo luknja pa je uporabno majhna. In še posladek: pri prestavljanju ali hitrem odvzemanju plina se motor oglasi s sikanjem odvečnega pritiska za turbino,



I Opel GT



značilnim za nekatere starejše turbomotorje. Se še spomnите Lancijinj ali Audijevih reli turbospecialk? Ne čudite se, če bodo vozniki GT-ja vedno pospeševali s polnim plinom in prestavljal takrat, ko bo pritisk v sesalnem kanalu narasel na maksimum - takrat je zvočni učinek najglasnejši.

Škoda je, da so se Opoli inženirji odločili, da je za GT dovolj pet prestav. Res je, motor je prožen, a ker je peta prestava vendar naravnana precej potovalno (mimo-grede, z Oplom GT se lahko dokaj udobno peljete s potovalno hitrostjo okoli 160 kilometrov na uro, še posebej, ker je serijsko

opremljen s tempomatom), je razmik med prvimi štirimi vendar večji, kot bi si želel športni voznik. Opel, šesto, prosim!

Taisti športi voznik se bo po drugi strani razveselil zapore diferenciala, zato se notranje kolo med ostrim vijuganjem ne vrti v prazno. Sistem za stabilnost ESC se da popolnoma izklopiti, vendar le, če ste dovolj trmasti in na gumb tiščite kakih deset sekund. Če ga pritisnete za hip, izključite le sistem proti zdrsu pogonskih koles, z nekoliko daljšim pritiskom pa se elektronika preklopi v tekmovalni način. V tem je sistem proti zdrsu pogonskih koles izklopljen, sistem za stabilnost pa dovoljuje precej drsenja in popravlja le (njemu) očitne vozniške napake. Izkušnja s steze pravi, da je pri vožnji na čas, če voz-

“Škoda je, da so se Opoli inženirji odločili, da je za GT dovolj pet prestav.”

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

► Ne morem mimo, ne da bi ga primerjal s Speedsterjem. Kljub podobni vlogi (beri šarmiranju mimoidočih in pospeševanju bitja src vozečih) sta si namreč avtomobila tako zelo različna, da je izbira drugega (že legendarnega Oplovega) imena pravilna odločitev. (Lotusov) Speedster je bil zaradi trdega podvozja, asketske notranjosti in zelo neposrednega volanskega sistema le popoldanski avtomobil, z GT-jem pa bi zlahka preživel tudi ves konec tedna pohajanja. Dovolj je udoben, da kosmodisk ni obvezna oprema, je primerno opremljen, da vas ni sram priznati, koliko ste zanj odšteli, in – ne smemo zanemariti – videti je precej bolje. Skratka: GT je oborožen s prikupno obliko in razvajajočo tehniko, ima bogat zgodovino, le še na (športnem) imidžu bo treba delati. Tu je Opel še globoko v zimskem spanju. KK



Test



Se pa na istem koncu avta pokaže, da bi snovalci lahko bili malce domiselnejši, saj je odpiranje ali zapiranje strehe precej nadležna reč. Da je zlaganje in odpiranje povsem ročno, ne moti, moti pa, da je treba nujno zlesti iz avta in hkrati ob vsakem (!) odpiranju prtljažnika (tudi za prtljago, ne le ob pomiku strehe) stopiti okoli avta in zatakniti oba zadnja vogala strehe. Škoda ...

Pa vseeno: po tednu ali dveh uporabe se izkaže, da Opel GT od uporabnika terja malo kompromisov, glede na to, kako širok nasmešek zvabi na njegov obraz med vožnjo. Je vsakdanje uporaben in hkrati pravi športni roadster. Igrača za vsak dan. Igrača za željne užitkov. KK

nik ni res vrhunski, Opel GT v tekmovalni nastavitev delovanja stabilnostne elektronike (še zlasti v mokrem) hitrejši, kot če je elektronika popolnoma izklopljena.

Dolga motorni pokrov in pokrov prtljažnika (ozioroma prostora za zloženo streho) pomenita, da sta notri le dva sedeža – a v kabini je presenetljivo veliko prostora. Dovolj (tako vz dolžno kot po višini) tudi za tiste, ki so visoki prek 190 centimetrov; edina pomanjkljivost položaja za volanom pa je, da je njegov najvišji položaj za dolgine prenizek, saj jim prekriva zgornji del merilnikov. Prvi hip zmoti tudi pomanjkanje uporabnih odlagalnih površin na sredinski konzoli in v vratih, a za to se GT odlično odkupi z žepom na sedežu pod stegni in s predalčkom za voznikovim desnim komolcem (res pa je, da se ga ne da zakleniti).

Tudi prtljažnik je v resnici uporabnejši, kot je videti. Kljub štrečemu srednjemu delu, kamor lahko odložite kvečjemu list ali dva papirja, je v njem dovolj prostora za recimo precej veliko poslovno torbo, fotografiski nahrbtnik ali recimo tedenske družinske nakupe špecerije. Le zložiti je treba znati. Skratka, on in ona za teden dni na morje? Če nimata namena voziti šotor, brez težav. To pa je za tak avto povsem dovolj.

Posebna ocena za kabriolete

mehanizem strehe - kakovost (15)	11
mehanizem strehe - hitrost (10)	4
tesnenje (15)	13
videz brez strehe (5)	5
videz s streho (5)	5
imidž (10)	9
skupna ocena kabrioleta	47

OCENA 1 2 3 4 5



Tabela konkurence

MODEL	Opel GT	Audi TT Roadster 2.0 TFSI	Nissan 350Z Roadster	BMW Z4 Roadster 3.0si
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	6-valjni - V 60°	6-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.998	1.984	3.498	2.996
največja moč (kW/KM pri 1/min)	194/264 pri 5.300	147/200 pri 5.100	221/301 pri 6.400	195/265 pri 6.600
največji navor (Nm pri 1/min)	353 pri 2.500-5.000	280 pri 1.800-5.000	353 pri 4.800	315 pri 2.750
dolžina × širina × višina (mm)	4.100 × 1.815 × 1.275	4.178 × 1.842 × 1.358	4.310 × 1.815 × 1.315	4.091 × 1.781 × 1.299
največja hitrost (km/h)	229	237	250	250
pospešek 0-100 km/h (s)	5,7	6,7	6,4	5,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	13,0/6,9/9,2	10,7/6,2/7,8	16,1/8,7/11,4	12,6/6,3/8,6
cena osnovnega modela (evri)	35.500 evrov	38.656 evrov	45.990 evrov	45.250 evrov



Tehnični podatki

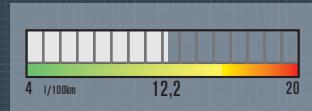
I Opel GT

CENA:	(GM Southeast Europe)
Opel GT:	35.500 EUR
Testno vozilo:	35.500 EUR
Moc:	194 kW (264 KM)
Pospesek:	6,4 s
Največja hitrost:	230 km/h
Povpr. poraba:	12,2 l/100 km

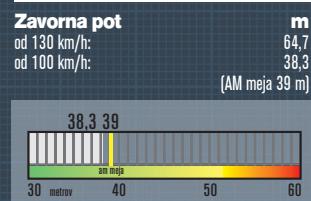
NAŠE MERITVE
[T=22 °C / p=1.080 mbar / rel. vl.: 45 % / Gume: Goodyear Eagle F1
245/45 R 18 W / Starje stevca: 4.492 km]

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0–100 km/h:	6,4
402 m z mesta:	14,2
(156 km/h)	
1.000 m z mesta:	26,0
(204 km/h)	
Prožnost	s
50–90 km/h (IV.):	7,1
80–120 km/h (V.):	9,3
Največja hitrost	230 km/h (V. prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	18,7
skupno testno povprečje	12,2



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	62 60 59
90 km/h	68 66 62
130 km/h	74 72 71
Prosti tek	40



Napake med testom

- brez napak

Garancija:
(2 leti splošne garancije z možnostjo dokupa podaljšane garancije za 3., 4. in 5. leto)

Predviđeni redni servisi:

Menjava olja na	30.000 km
Sistematični pregled na	30.000 km

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi,	obvezno zavarovanje (2):	5.020	
delo in material:	545	kasko zavarovanje (2):	5.400
gorivo	13.310		
gume (1):	2.235	Skupaj:	45.920
izguba vrednosti po 5 letih:	19.410	Strošek za prevoženi km:	0,46 EUR/km

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

DIAGRAM MENJALNIKA:

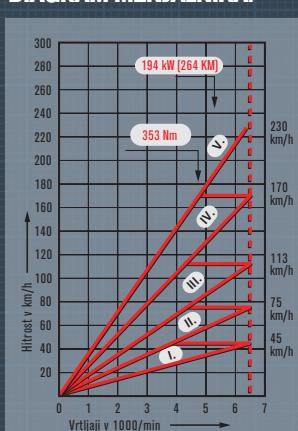
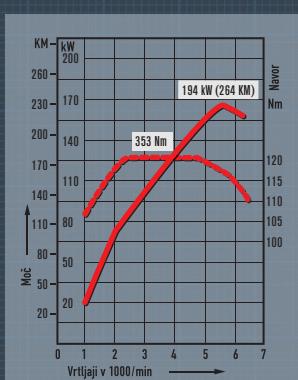


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

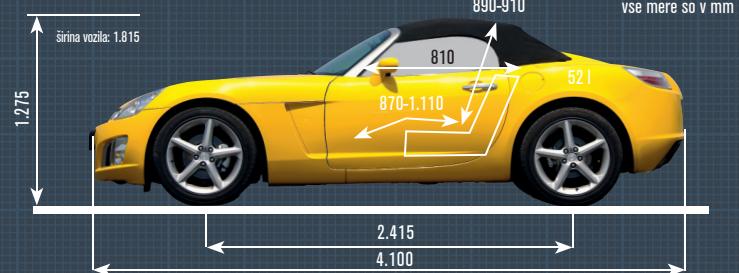


Tudi tule se opiramo na prve izkušnje in ne na testni avto. Štirica zato, ker se užitek neha nad 100 kilometri na uru, saj je vetrna preveč, in zato, ker so prestave zaradi le petstopenjskega menjalnika 'preredke'.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vajni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 86 × 86 mm – giba prostornina 1.998 cm³ – kompresija 9,2 : 1 – največja moc 194 kW (264 KM) pri 5.300/min – srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s – specifična moč 97,1 kW/l (132,1 KM/l) – največji navor 353 Nm pri 2.500–5.000/min – 2 odmični gredi v glavi (veriga) – po 4 ventili na valj – turbinski polnilnik na izpušne pline – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor pogarja zadnji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,75; II. 2,26; III. 1,51; IV. 1,00; V. 0,73; – diferencial 3,73 – platišča 8J × 18 – gume 245/45 R 18 W, kotalni obseg 2.04 m. **Voz in obese:** roadster – 2 vrat, 2 sedeža – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, dvojni trikotni vodili, stabilizator – posamični obesi, dvojni trikotni vodili, stabilizator – zavora spredaj kotulnate (prisilno hlajene), zadaj kotulnate, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, elektrohidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.331 kg – dovoljena skupna masa 1.625 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: ni predvideno, brez zavor: ni predvideno – dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 229 km/h – pospešek 0–100 km/h 5,7 [samovoznik]; 6,3 [voznik + 125 kg] – poraba goriva [ECE] 13,0/6,9/2,0 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.813 mm – kolotek spredaj 1.543 mm – zadaj 1.561 mm – rajdn krog 10,4 m.

Notranje mere: širina spredaj 1.390 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm – premer volanskega obroča 365 mm – posoda za gorivo 52 l.



Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l);

Pomembnejša serijska oprema: voznika in sovoznika varnostna blazina – stranski varnostni blazini – tempomat – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni pomiki šip spredaj – električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-om in MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obroču – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – prednje meglenke – po višini nastavljiv volanski obroč – po višini nastavljiv voznikov in sovoznikov sedež – tempomat – potovalni računalnik

Ocena

Zunanost (15)	13	Napadalen, opazen, skratka tak, kakršen mora biti.
Notranost (140)	96	Nekateri materiali bi lahko bili boljši, manjka vetrna zaščita.
Motor, menjalnik (40)	38	Motor je odličen, menjalnik pa ima le pet prestav.
Vozne lastnosti (95)	87	O njih smo sklepali na podlagi prvih vtisov s predstavitev [glej tekstu]. Po ponovnem preizkusu bomo oceno po potrebi popravili.
Zmogljivosti (35)	32	So dovolj dobre, da je z njimi zadovoljen tudi zahteven voznik.
Varnost (45)	39	Luči so odlične, varnostna elektronika pa dobra in ne preveč nadležna.
Gospodarnost (50)	35	Glede na to, kaj Opel GT nudi, je cena primerna. Poraba je ugodna.
Skupaj	340	Za tiste, ki si želijo ne le lepega, temveč tudi hitrega roadsterja z motorjem, ki je dorasel podvozu, je ta hip Opel GT verjetno najboljši kompromis med lastnostmi in ceno.

OCENA 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0–180 = 1; 181–240 = 2; 241–300 = 3; 301–360 = 4; 361–420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ motor
- ▲ položaj za volanom
- ▲ oprema
- ▲ cena
- ▲ zapora diferenciala

- ▼ sistem zlaganja strehe
- ▼ premajhna posoda za gorivo
- ▼ le petstopenjski menjalnik