

v Dostupný se



Na přelomu šedesátých a sedmdesátých let vyráběla automobilka Opel půvabné dvoumístné kupé GT, patrně vůbec nejlíbivější vůz s bleskem ve znaku. I po třech desetiletích zůstává Opel GT ukázkou skvěle strážené automobilové konfekce.

n



Cenově výhodný model Opel GT/J debutoval na jaře 1971



Speciál Opel Diesel při rekordních jízdách v červnu 1972



Všechno začalo už v roce 1962, kdy se zrodila myšlenka na výrobu dostupného, ale velmi atraktivního automobilu sportovního stříhu využívajícího veikosériově vyráběné mechanické skupiny. V září 1965 byl na frankfurtském autosalonu vystaven jeden z prototypů kupé postavených podle tohoto vzorce, jenž měl za úkol sondovat zájem potenciálních zákazníků. Test dopadl výborně a už počátkem roku 1966 padlo rozhodnutí o přípravě sériové výroby atraktivně tvarovaného sportovního vozu připomínajícího zmenšeninu amerického Chevroletu Corvette.

Háček byl jen v tom, že Opel tehdy neměl k dispozici potřebné výrobní kapacity – bylo nutné hledat externího dodavatele schopného produkovat více než 80 kompletních karoserií denně. Nakonec došlo k dohodě s francouzskou firmou Brissonneau et Lotz, ta však sama na tento úkol nestačila. A tak vstoupila do hry další francouzská karosárna Chausson, která se od jara 1966 zapojila do vývoje nového vozu a později v továrně v Asnières na severozápadním předměstí Paříže zajišťovala výrobu holých karoserií. Ale nepředběháme.

Základem dvoumístního kupé se stala podlahová plošina kompaktního vozu Kadett, s níž karoserie tvořila samonosný celek. Podlaha prošla u firmy Chausson rekonstrukcí související s posunutím motoru za přední nápravu kvůli příznivějšímu rozložení hmotnosti na přední a zadní kola. Úhledně střížená karoserie se skládala z nosného skeletu a k němu přivařených povrchových panelů, přičemž její zadní část spolu se střešou kabiny tvořily jeden celek. Vzadu chybělo víko zavazadlového prostoru – ten byl totiž

hned za sedadly, před zadní nápravou a přístupný jen zevnitř vozu.

Za zadní nápravou měla své místo palivová nádrž o objemu 58 litrů s nalévacím hrdlem ústícím nahoře uprostřed zádě, nad nádrží bylo vodorovně uložené náhradní kolo. Patentovanou zvláštností kupé Opel GT byly světlomety, jež se do pracovní polohy nevyklápěly směrem vzhůru jako u řady konkurentů, ale natáčely kolem podélné osy. Při dobré viditelnosti se tak kupé vyznačovalo velmi plochou předí a při zkouškách v aerodynamickém tunelu vykazovalo na svoji dobu příznivý součinitel čelního odporu $c_x = 0,39$. Charakteristickým prvkem kupé byl i zaoblený výstupek vpravo na kapotě, pod nímž se skrýval čistič vzduchu.

Vývoj karoserie byl ve Francii dokončen na jaře 1968 a navzdory květnovým revolučním událostem se podařilo dodržet termín zahájení sériové výroby. Počátkem září 1968 už měli v továrně Opel v Bochumi první kompletní karoserie a 12. září opustil montážní linku první sériový Opel GT. Připomeňme, že firma Chausson vyráběla holé svařené karoserie, které v dílnách firmy Brissonneau et Lotz v Creillu, asi 30 kilometrů severně od Paříže, dostávaly lak, čalounění, elektroinstalaci a kompletní vnitřní i vnější vybavu. Chyběly jim vlastně jen nárazníky. V této podobě putovaly karoserie vlakem (jeden převážel až dvě stovky karoserií najednou) do Bochumi, kde se montovaly mechanické skupiny.

Kupé mělo vpředu lichoběžníkové polonápravy a příčné listové pero, vzadu byla tehdy nová – i když nadále tuhá a samozřejmě poháněná – náprava modelu Kadett B s podélnými suvnými ra-

meny, příčnou panhardskou tyčí a vlnutými pružinami. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, hřebenové řízení vyžadovalo mezi krajními polohami tři otáčky volantu. Nabídku tvořily dva modely: levnější GT 1100 poháněl skromný čtyřválec OHV o objemu 1078 cm³ a výkonu 60 k (44 kW), dražší GT 1900 měl pod kapotou modernější čtyřválec OHC, jenž z objemu 1897 cm³

11,5 s. Spotřeba se u obou vozů pohybovala těsně nad desetilitrovou hranicí, verze se samočinnou převodovkou však spotřebovala přes 13 l cenné tekutiny na 100 km. To však nebyl velký problém – naprostá většina kupé s automatickou převodovkou byla totiž určena pro americký trh, kde vozy Opel GT prodávali vybraní dealeri značky Buick.

Od zářijového debutu do konce roku 1968 se prodalo jen málo přes pět stovek kupé Opel GT, z toho jen tučt vozů s motorem 1,1 l, už v sezóně 1969 však produkce dosáhla rekordních 35 tisíc kusů, přesněji 31 474 kupé GT 1900 a 3523 vozů GT 1100. Událostí roku 1969 byla zářijová frankfurtská premiéra vozu Opel Aero GT, z kupé odvozeného modelu s odnímatelným dílem stře-



dával rovných 90 k (66 kW). Oba motory byly standardně spojeny s mechanickou čtyřstupňovou převodovkou s krátkou řadicí pákou na středním tunelu, k většímu čtyřválcí 1,9 l si však zákazník mohl za příplatek objednat třístupňovou automatickou převodovku.

Kupé s rozvorem 2431 mm a rozchodem kol 1254 mm vpředu a 1284 mm vzadu bylo dlouhé 4113 mm, široké 1580 mm a vysoké jen 1225 mm, pohotovostní hmotnost měla hodnotu 960 kg (se samočinnou převodovkou 980 kg) a celková 1160 kg. Kupé GT 1100 dosahovalo na pneumatikách rozměru 155 SR 13 největší rychlosti 155 km/h a ke zrychlení z 0 na 100 km/h potřebovalo 16,5 s, podstatně živější model GT 1900 uháněl na pneumatikách 165 SR 13 rychlostí přes 185 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za



Opel GT 1100 první série se světlomety v pracovní poloze

Inovovaný Opel GT 1900 z roku 1971 s novými disky kol



< **Levnější Opel GT/J si pěstoval image automobilu pro mladé**

▽ **Typická záď kupé Opel GT s víčkem nádrže nahoře uprostřed**

níků však znovu oživil již zmíněný model GT/J, a tak se v roce 1972 prodalo přes 17 tisíc vozů. Zvěsti o blížícím se konci výroby pak vyburcovaly další vlnu zájmu v sezóně 1973, kdy se za první pololetí prodalo více než 11 tisíc kupé Opel GT.

V létě 1973 však výroba opravdu skončila, a to hned z několika důvodů. Především automobilka Opel přišla o výrobní základnu v karosárnách



chy a mohutným ochranným obloukem, řešeného stejně jako americká Corvette. Atraktivní vůz však vznikl jen ve třech exemplářích, jeho výroba údajně vycházela příliš drahé. Ostatně ani kupé Opel GT nebylo tak docela levnou, i když pro americké a západoevropské motoristy vcelku dostupnou záležitostí. Model GT 1900 s mechanickou převodovkou se v roce 1969 v Německu prodával za 11 880 DM, zatímco výkonem srovnatelné čtyřmístné kupé Kadett Rallye 1900 S s tímtéž motorem stálo jen 8090 DM. Za Opel GT 1100 musel v téže době zákazník zaplatit 10 780 DM, čtyřmístné kupé Kadett Rallye 1100 SR se však dalo pořídit již za 7445 DM.

Model GT 1100 nezaznamenal velký úspěch – z nabídky zmizel už v červnu 1970 a celkem se prodalo jen 3573 exemplářů. Jeho nástupcem se

stalo na jaře 1971 kupé s označením GT/J se zjednodušenou výbavou: dřívě chromované díly dostaly matově černou barvu, lisované disky kol zůstaly bez ozdob, textilní koberce nahradily pryžové koberečky a funkce některých přístrojů převzaly pouhé kontrolky. Důležitější však bylo, že pod kapotou modelu GT/J (tedy GT Junior) určeného především mladým motoristům tepalo větší čtyřválcové srdce o objemu 1,9 l a výkonu 90 koní, takže se i levnější kupé dosahující rychlosti 185 km/h mohlo bez uzardění měřit s konkurencí – např. s vozy Alfa Romeo 1750 GTV, VW-Porsche 914, Triumph GT6, Matra 530.

Největší obchodní úspěchy zaznamenal Opel GT během prvních tří let kariéry – v období 1968 až 1970 se prodalo přes 56 tisíc těchto kupé. V roce 1971 odbyt poněkud poklesl, zájem zákaz-

Chausson a Brissonneau et Lotz, obě francouzské firmy totiž mezitím ovládla skupina Renault a ta nehodlala ve vlastním domě trpět konkurencí pro svá kupé Renault 15 a 17. Podstatný vliv však měly i nové bezpečnostní a ekologické předpisy zaváděné v USA. Kupé by muselo dostat zcela novou předkaroserie, aby zvládlo nárazové zkoušky, ale také nový "čistý" motor schopný pinit americké emisní požadavky. Obojí by si vyžádalo značné investice, jejichž návratnost byla nejistá. A tak půvabný sportovní vůz tiše zmizel z nabídky značky s bleskem a během krátké doby se stal oblíbeným předmětem sběratelského zájmu.

Opel GT má ve svém životopisu řadu zajímavých stránek spojených se sportovními aktivitami, ale také s propagačními rekordními jízdami. Odlehčené kupé proměněné v elektromobil se za-

krytými koly a názvem Elektro-GT ustavilo v polovině května 1971 šest světových rekordů pro automobily s elektrickým pohonem. Počátkem června 1972 se na firemní dráze v Dudenhofenu proháněl vůz Opel Diesel s karoserií odvozenou z kupé GT, ale s jen úzkým kapkovitým krytem nad sedadlem řidiče. Poháněl jej přeplňovaný vznětový čtyřválec 2,1 l o výkonu 95 k (70 kW), jehož podstatně skromnější atmosférická verze se měla na podzim 1972 objevit pod kapotou vo-

mezinárodních rekordů pro vozy se vznětovými motory o objemu 2000 až 3000 cm³, z nichž většina do té doby patřila značce Mercedes-Benz. Ve finále náročného programu zajel Jochen Springer letmý kilometr průměrem 197,5 km/h a na letmé míli mu naměřili 195,8 km/h. Přitom i na vzdálenosti 10 000 km se průměrná rychlost aerodynamického vozu dostala přes 190 km/h.

Opel GT 1900 se koncem šedesátých a počátkem sedmdesátých let poměrně často objevoval



Model Aero GT s odnímatelným dílem střechy z roku 1969

Interiér kupé Opel GT první série z roku 1968



ným vstřikováním paliva Kugelfischer naladěným až na 210 k (155 kW).

Ve Francii závodní i soutěžní verze kupé Opel GT připravoval Henri Greder, jinak také autor několika „ostrých“ verzí vozů Chevrolet Corvette. Kromě samotného Gredera se za volanty jeho vozů objevovala především sympatická blondýnka Marie-Claude Beaumontová, jež v sezóně 1970 obsadila třetí příčku v národním mistrovství (v mužské konkurenci!), ale také vycházející hvězda Jean Ragnotti, který jinak proháněl soutěžní Kadett Rallye.

V Německu si největší popularitu získaly vozy Opel GT v úpravě Steinmetz. V národním mistrovství vozů GT statečně bojovaly proti početní i výkonnostní převaze automobilů Porsche 911 a Klaus Steinmetz doslova skákal radostí, kdykoliv se konkurenci z Zuffenhausenu podařilo porazit.

Jan Tuček



Aero GT na dobovém snímku v americkém stylu

Opel GT v úpravě Steinmetz v souboji s Porsche 911 (1972)

zu Opel Rekord. Za volantem stříbřitě šedého vozu se zakrytými zadními koly se střídala šestice řidičů a řidiček, kterou vedl belgický novinář (a někdejší vítěz závodu 24 hodin v Le Mans) Paul Frere. Dámskou část týmu tvořily Marie-Claude Beaumontová a Sylvia Oterbergová, pánskou čtveřici doplňovali Henri Greder, Giorgio Pianta a Jochen Springer. Výsledkem 52 hodin trvajícího snažení byly dva světové rekordy a osmnáct

na závodních a soutěžních tratích a i když to nebyl vůz aspirující na absolutní prvenství, získal si značnou popularitu. V Itálii se jeho úpravami zabýval proslulý turínský ladič Virgilio Conrero, jehož kupé skupiny 4 s motorem o výkonu kolem 185 k (136 kW) dokázalo v sezóně 1972 v závodech Targa Florio vyhrát dvoulitrovou třídu vozů GT před kavalkádou automobilů Porsche. Na okruhy posílal Conrero vozy Opel GT s motorem opatře-

