Michel van Breugel
1 juli 2007

Wederopstand

Opel komt met een sportwagen op de markt en dat is best opmerkelijk. Het merk blinkt namelijk niet uit met haar historie van de sportwagens, waarbij de Speedster de laatst geproduceerde is. Op papier is de Speedster wel een Opel geweest, maar in wezen ging het om een aangepaste Lotus Elise. De nieuwe Opel GT, die vanaf april 2007 leverbaar is, mag gezien worden als een blije verwelkoming in de markt van de open tweezitters, maar echter niet als volbloed opvolger van de eerder genoemde Speedster. Met de nieuwe GT geeft Opel duidelijk een knipoog naar de GT die in het begin van de jaren zeventig geproduceerd werd waarbij het merk furore maakte met een kleine betaalbare tweezitter. Er kan dus gesproken worden van een wederopstand van de Opel GT als een opvolger van de Speedster.

De nieuwste telg van Opel heeft het recht om de naam GT te voeren compleet in

handen: een snelle, betaalbare tweezitter met softtop. De GT past geheel in het nieuwe imago wat Opel probeert te realiseren met de aantrekkingskracht van onder andere de Tigra TwinTop en de Astra TwinTop. De Opel GT komt op de markt in verschillende gedaantes, als merknaam Pontiac, Saturn, Chevrolet en zelfs als Daewoo. Elk model onderscheidt zich middels de stijlkenmerken van de leverancier, ook al zijn de verschillen summier. Met een prijs van net boven de veertigduizend euro moet de Opel GT toch een schot in de roos zijn?

Nekkendraaier

Vanaf de eerste aanblik op deze Opel maakt de GT direct duidelijk dat hij een raszuivere sportroadster is door de scherpe vouwen, strakke belijning en vloeiende oppervlakken die hem een uiterst dynamische uitstraling geven. Tijdens de fotoreportage bleven er ook veel mensen naar kijken en werd ons verschillende keren gevraagd wat dit precies

voor een auto was. Menigeen had niet verwacht dat dit een Opel was, eerder een sportwagen van een Duits of Italiaans luxemerk.

De voorzijde van de GT wordt gekenmerkt door een uitgesproken kromming in de spatborden en de forse chroomstrip waar het bliksemteken op prijkt. De lange, overigens naar voren scharnierende, motorkap is wel het grootste kenmerk van deze auto. De motorkap neemt bijna een halve autolengte in beslag en is daardoor erg fors.

Aan de voorzijde lijkt de Opel GT op het eerste model Dodge Viper, en dat mag beslist als een compliment beschouwd worden. Hij kijkt gemeen uit zijn ogen en vooral de scherpe lijnen maken hem af. Bovenop de motorkap zitten koelopeningen, eveneens achter de voorste wielkasten. De spiegels zijn bij de Opel GT op voetjes geplaatst op de deur en zijn niet groot uitgevallen, overigens geven ze wel voldoende zicht tijdens het rijden. De twee bulten op de achterklep zijn puur esthetisch en dragen ook een klein steentje bij aan de veiligheid van de auto. De twee beugels achter de stoelen zijn chroomkleurig uitgevoerd evenals het voorraam, iets dat bij elke carrosseriekleur terugkomt.

De achterzijde kenmerkt zich nog het meest als familiegezicht van de laatste modellen die het merk heeft gelanceerd. Zo heeft de GT de kenmerkende melkglas achterlichten zoals ook de Astra vijfdeurs deze heeft. De achterzijde is geheel symmetrisch en dat staat hem bijzonder fraai. De twee uitlaatpijpen maken het verhaal kompleet in combinatie met het gecentreerde mist- en achteruitrijlicht. Een achterbumper heeft de GT overigens nauwelijks, dus als er iets geraakt wordt heeft dat meteen desastreuze gevolgen. De 18 inch wielen op de vier uiterste hoeken van de carrosserie benadrukken de korte overhang.

Ook tijdens het rijden valt de Opel GT erg op, vooral wanneer het dak in de achterklep is verdwenen en al helemaal in combinatie met de fel rode carrosseriekleur. De GT profileert zich hierdoor als een nekkendraaier, veel passerende mensen kijken meerdere keren om wanneer deze lage GT hen passeert.

Gran turismo

Bij een eerste blik in het interieur van de GT valt op dat het niet de magie uitstraalt als het exterieur van deze gran turismo. Het interieur oogt eerder ingetogen als excentriek. Eenmaal zittend op de lederen stoelen valt op dat je enorm laag in de auto zit, bijna op het asfalt. Dat komt overigens de feeling met de auto ten goede, alleen het in- en uitstappen zeer zeker niet. Lichamelijke gebreken maken dit gewoonweg ook onmogelijk. De stoelen zitten vrij goed, bieden enig zijdelingse steun maar niet overdreven veel en kunnen helaas niet zo ver naar achteren worden ingesteld. In de achterste stand zit de stoel direct tegen het dak de achterzijde van de cockpit aan. De instelling van de stoel is ook niet optimaal, het valt niet mee om direct een lekkere zithouding aan te nemen en daarbij komt dat de zitting niet lang genoeg is voor personen van 1.85 meter en langer. Aan de zithouding zit ook de stuurverstelling vast en dit zorgt direct voor een teleurstelling; deze is niet in hoogte noch in lengte

verstelbaar. Dat is erg jammer en een gemis voor een optimale zithouding. Tijdens het rijden wordt de stabiliteit van het zitten niet echt uit de stoel gehaald, maar meer uit het feit dat je klem zit tussen het deurpaneel en de zeer forse middenconsole.

De tellerplaten komen gelukkig bekend voor en bieden een goede afleesbaarheid. Naast de toerenteller en de snelheidsmeter is een brandstofmeter aanwezig, de rest van de belangrijke informatie is uit te lezen op de boardcomputer die eenvoudig vanaf het stuurwiel te bedienen is.
De middenconsole blinkt in eerste instantie niet uit in functionaliteit, maar gaandeweg zijn alle bedieningstoetsen gemakkelijk te vinden. Het dashboard geeft in combinatie met de tweekleurige lederen bekleding wel een moderne sfeer in de auto. De mooie grote ronde bedieningsknoppen voor de airco en de luchtverdeelschakelaars wijzen eveneens op de aandacht die de GT-ontwerpers aan de details besteedden. De bediening is echter wat losjes, en heeft absoluut niet het robuuste karakter dat we gewend zijn van een merk als Opel. Opel probeert in de GT met talrijke accenten in chroom, aluminium of glanzende lak de aandacht af te leiden van de materiaalkeuze. Deze is helaas van een mindere kwaliteit. Overal worden harde kunststoffen gebruik en is het â€œaaibaarheids gehalteâ€• beneden peil. De afwerking zelf kent ook een aantal missers, zoals de keiharde, holle plastic â€“ aluminium look â€“ middenconsole rondom de versnellingspook, en de scherpe delen rondom de deuropeners. Absoluut zonde en hierbij slaat Opel de plank mis, tenzij je hard zwart plastic aantrekkelijk vindt.

Bij een open roadster denk je al snel aan concessies doen. Ook in de Opel GT is dit het geval, echter helaas meer dan je lief is. In het interieur is nergens een bruikbare bergruimte te vinden, zelfs het dashboardkastje is te klein voor wat leeswerk laat staan een blikje of drinkflesje. Ook in de bergruimte achterin zien we dit terug. Het beschikbare volume is 157 liter als het dak dicht is, en een 66 liter als het dak zich ook in deze ruimte bevindt. Hier kan men dus geen koffer in kwijt, misschien met pijn en moeite een sporttas. Het openen van deze klep is enigszins omslachtig, door middel van een knop die in het dashboardkastje is gemonteerd kan de klep, in tegengestelde richting, geopend worden. De volledig handmatige dakconstructie (er is geen elektrische kap leverbaar) blikt niet uit in eenvoud. Het in- en uitvouwen geschiet

geheel handmatig en is wat omslachtig. Er dient eerst een ontgrendeling van het dak in de auto af gehaald te worden waarna men het dak in de ruimte achter de stoelen kan laten zaken. Even aan alle kanten aandrukken en de klep kan weer gesloten worden. Eenvoudig is het niet, maar een roadster is eenmaal improviseren, bij de Ã©Ã©n wat meer als bij de ander.

Vier of zescilinder?

In de lange neus van deze nieuwe GT ligt de krachtigste productiemotor van het Ecotec-programma van Opel. De tweeliter turbokrachtbron werd ontwikkeld in de VS en Europa en is nauw verwant aan de rechtstreeks ingespoten 2,2-liter Ecotec met benzine-injectie die bekend is van de Vectra en Signum. Uit de cilinderinhoud van tweeliter levert de krachtbron een fors vermogen van 264 pk met een maximumkoppel van 353Nm, dat beschikbaar is tussen de 2500 en 5000 t/min. De tweeliter turbomotor

onderscheidt zich door een variabele kleptiming, een â€œdual-scrollâ€• turbocompressor en een interkoeler. Net als de variabele nokkenastiming komt dit type turbo de respons van de motor ten goede. Het resultaat is een overvloedig koppel dat al vanaf een laag toerental aanwezig is.

Met deze gegevens stappen we, in het begin enigszins ongemakkelijk door de zÃ©Ã©r lage instap, de auto in en starten de krachtbron. Deze geeft bij het inschakelen een lekkere brom, die niet direct van een viercilinder lijkt te komen, maar eerder van een zescilinder. Tijdens de eerste kilometers valt al op dat de auto zeer acuut reageert op stuuruitslagen wat in het begin erg wennen is. De stuurinstallatie stuurt lekker zwaar en geeft werkelijk elk richeltje in het wegdek door. Tevens is de reactie van het stuur op de wielen subliem. Inparkeren is door de zware stuurbekrachtiging minder eenvoudig. Er zit veel gevoel in de stuurbewegingen en de auto is precies te plaatsen waar de bestuurder hem wil hebben. Een twijfel zit er niet in, het lijkt wel alles of niets. Ditzelfde wordt opgemerkt bij het schakelen met de vijfbak. Deze kent korte slagen, werkt uiterst hakerig maar wat een precisie zit erin! Het â€œklik-klakâ€• gevoel komt bij deze bak helemaal naar boven waardoor misschakelen bijna onmogelijk wordt. Ook de versnellingsbak werkt dusdanig zwaar dat deze in combinatie met de koppeling gewenning vraagt tijdens de eerste kilometers. Tijdens het wegrijden moet wat meer gas worden gegeven dan in veel andere autoâ€™s, en daarbij is het aangrijpingspunt van de koppeling goed merkbaar. Deze geeft een dosis tegendruk wat wel zo prettig is. Houd overigens wel enige tijd die tegendruk, bij te snel liften slaat de motor gemakkelijk af. Het rijden in de GT is kortom nog behoorlijk gecompliceerd, maar eenmaal gewend een uiterst fijne combinatie.

Wanneer het gas op de plak wordt gelegd schiet de GT voorruit, en daarbij maakt het eigenlijk niet uit in welke verzet de versnellingsbak staat. Het maximale koppel is al leverbaar vanaf 2500 t/min, maar in de praktijk lijkt het maximum al onder de 2000 t/min beschikbaar te zijn. De kracht die deze tweeliter turbo levert is verbazingwekkend en bovendien erg verslavend. Het uitlaatgeluid is daarbij vanuit binnen wat magertjes en had wat luider gemogen. Buiten de auto is het geluid een stuk duidelijker te horen en daarbij zullen omstanders twijfelen of het een vier of zescilinder betreft. Het geluid wat

uit de dubbele pijp wordt verwekt gaat eerder richting een zescilinder en klinkt zwaarder dan je zou verwachten.

De tractioncontrol in de GT is in drie standen handmatig te regelen, uitgeschakeld, competition mode en volledig ingeschakeld. Hierbij is de â€œcompetition modeâ€• een soort middenweg tussen uitgeschakeld en ingeschakeld. Deze is fijn wanneer je toch wat meer gevoel in de wagen wil hebben, maar niet tot het uiterste wil gaan. De elektronica zorgt er in deze stand voor dat er vroegtijdig wordt ingegrepen wanneer de achterwielen te ijverig hun rondjes draaien zonder vooruitgang. Dit kan leuk zijn bij droog wegdek, bij een nat of vochtig wegdek is deze â€œcompetiton modeâ€• af te raden en al helemaal de uitgeschakelde stand. In deze situatie beweegt de GT zich absoluut op glad ijs en wordt hij zelfs Tricky. Zelfs mÃ©t volledig ingeschakelde traction controle is het niet aan te raden meer dan half gas te geven wanneer men bijvoorbeeld een rotonde verlaat gezien de kans groot is dat de GT met zâ€™n staart gaat kwispelen. De woorden â€œLow tractionâ€• verschijnen dan ook op het display van de boardcomputer. In deze omstandigheden is het dus uitkijken en aan te raden met een flink aantal eieren onder het gaspedaal te rijden.

Comfort staat in de GT niet op de eerste plaats. Het gaat in deze wagen meer om het plezier wat er wordt beleefd tijdens het rijden en de manier waarop. De wegligging is hierbij erg belangrijk, en is in de GT zeer geslaagd wanneer er wordt gekeken vanuit het oogpunt van een sportwagen. De vering is zeer straf, maar geeft de GT daardoor een sublieme wegligging en helemaal in combinatie met de achterwielaandrijving. Het zorgt voor een messcherp weggedrag die tot een heerlijk potje sturen uitnodigt. De auto ligt zeer stabiel op de weg en geeft geen kik bij krachtwisselingen. Een kanttekening hierbij is dat bij een slechter wegdek de auto wat gaat stuiteren en door de korte veerwegen wat zoekerig wordt. Geen nood, maar wel iets om rekening mee te houden.

Bij lange afstanden komt naar voren dat de zit in de GT niet optimaal is. Wanneer er met de kap open wordt gereden zijn snelheden tot 120 km/h geen probleem, daarboven wordt het in de cockpit wel erg winderig en zelfs onplezierig. Met de kap

dicht is het niet veel beter, ook dan domineren windgeluiden de sfeer tijdens deze snelheden. Dat is het nadeel van een roadster met softtop, en dat moet bij de GT dan ook voor lief worden genomen. Een tweede bijkomend punt is de zitpositie. Deze functioneert goed bij tourritjes en korte afstanden, maar bij lange afstanden wordt vooral het been wat tegen de middenconsole steunt wat geÃ¯riteerd door de harde materialen. Overigens is de overzichtelijkheid tijdens het rijden, en vooral tijdens het inparkeren een groot struikelpunt wat voor lief moet worden genomen in deze roadster. Het testverbruik tijdens deze periode valt met 11 l/100km boven het gemiddelde van de fabrikant uit, 9.2 l/100km maar dat is grotendeels te verwijten aan de waarschijnlijk iets pittigere rijstijl die werd aangenomen tijdens deze testperiode. Overigens is de geteste waarde nog alleszins acceptabel voor een krachtige roadster als deze Opel GT.

Lastige keuzes

Het rijden in de nieuwe Opel GT is een sensatie. Hij rijdt heerlijk, ligt als een rots op de weg, levert uitermate goede prestaties, heeft een zeer hoge fun-factor en biedt een kloek uiterlijk. Er zijn op de GT echter ook helaas wat zaken aan te merken die niet geheel onbelangrijk zijn. Daarbij beginnen we maar met het afwerkingniveau van het interieur wat gewoon onder de maat is van het merk Opel zoals wij dat kennen. Het gebrek aan ruimte is ook een groot struikelpunt van de GT en dan hebben we het over de zeer kleine bagageruimte en de aflegruimte in het interieur. Ook het geluid van de wind, zowel open als dicht rijdend, boven de 120 km/h is niet zoals we dat graag zouden willen ervaren.

De gereden Opel GT heeft een cataloguswaarde van â‚¬44.125 en dat is â‚¬2270 meer dan de instapprijs van â‚¬41.855 Dit testexemplaar droeg als optie bij zich het Premium pakket (lederen bekleding, radio/cd-wisselaar, zes luidsprekers, stuurwielbediening) en metallic lak. Door zijn zeer scherpe prijs blijft de GT zonder meer de directe concurrentie voor. De Nissan 350Z, Porsche Boxster, Mercedes SLK, BMW Z4, Audi TT Roadster, Alfa Romeo Spider of Honda S2000 zijn allen een stuk duurder. De Mazda MX-5 komt in tweeliter configuratie nog het dichtst bij de GT in de buurt, maar mist vermogen en daardoor een groot deel van de fun factor. Aan u de keus wat voor u het zwaarst telt: Ontzettend veel rijplezier, of betere afwerking en functionaliteit.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

+ Fun factor
+ Heerlijke motor
+ Fantastische wegligging

Min

- Materiaalgebruik interieur
- Geen opbergruimte (interieur)
- Minder geschikt voor dagelijks gebruik