

Opel GT-X Experimental - Crossover zamiast GT?

Autor: Wojciech Sierpowski

Dwa lata temu Opel zaprezentował koncepcyjne GT, które potencjalnie mogło zostać kolejnym duchowym następcą legendarnego Opla GT z połowy lat 60. Z chwilą gdy obie europejskie marki (Opel i Vauxhall), należące od lat 20 do koncernu GM zostały przejęte przez PSA, realizację nowych projektów opóźniono, bo niezbędne stało się skoordynowanie działań wszystkich marek francuskiego koncernu.

W sierpniu 2018 roku zarówno Opel jak i Vauxhall przedstawiły koncepcyjnego crossovera GT-X z własnymi logo, bazującego na designie prototypowego Opla GT. Tym samym ujrzeliśmy samochód rozwijany pod kierownictwem Marka Adamsa w innej kolorystyce i w zupełnie innych proporcjach. Relatywnie prosty układ twarzy stylisci nazwali Compass Signature. Wokół powiększonego logo znajdują się 4 linie; dwie poziome tworzą diodowe światła dzienne, pionowa linia biegnie wzdłuż osi symetrii maski a poniżej logo znajduje się przetłoczenie swoim ostrzem wchodzące na grill. Należy przypuszczać, że ten styl – albo jak kto woli, wyraz twarzy, zostanie wprowadzony we wszystkich nowych i restylizowanych modelach. Warto zwrócić uwagę na podział nadwozia. Praktycznie pozbawione jest ono błotników, bo obie pary drzwi stykają się z osłoną zderzaków zachodzącą daleko na boki. Uwagę przyciąga też głęboka i zadziorna rzeźba felg jak również ciekawe wykończenie wnętrza kół.

Bez wątplenia design zasługuje na wyróżnienie – jest nowoczesny i skromny, niedrażniący, a zarazem odznacza się dobrze dobranymi proporcjami. Gdyby nie kilka bardzo charakterystycznych motywów, prawdopodobnie rzadko kto skojarzyłby te dwa koncepty z różnymi wariantami jednego projektu. Ale podobieństwo nie kończy się na stylizacji. Wystarczy przyjrzeć się zawiasom i sposobowi otwierania drzwi. Przednie otwierają się identycznie jak w GT. To samo rozwiązanie wybrano dla drzwi tylnych. Nie dość, że otwierają się one w systemie open space, a więc w przeciwne strony i to pod kątem prostym, nie pozostawiając słupków B, to jeszcze specyficzne zawiasy powodują, że ulegają one szerszemu rozsunięciu niż zwykle, torując drogę do wnętrza. Jednym słowem, wreszcie pojawiło się coś nowego w samochodzie, a nie tylko kolejny, słono opłacany system elektroniczny. W wielu miejscach daje o sobie znać nowy duch projektowania zmierzający do chęci ulepszania tego co nie jest jeszcze doskonałe.

Pod maską – jakżeby inaczej – tylko napęd elektryczny, a na podłodze płasko rozłożony zestaw baterii 50 kWh następnej generacji, który ma zapewnić zasięg rzędu 400 km. Jeśli chodzi o jazdę autonomiczną, nie wysilano się na obietnice bez pokrycia i porzeczono na poziomie 3 – czyli na jeździe samoczynnej z możliwością ingerencji kierowcy w każdej chwili. Design wnętrza – „Pure Panel” może służyć za przykład jak powinna wyglądać nowoczesna deska rozdzielcza, ułatwiająca koncentrowanie się na tym co dzieje się na drodze. Zawieszona na środkowej konsoli fotele mają zintegrowane zagłówki, pasy bezpieczeństwa i głośniki. 4-miejscowe auto ma długość 406 cm, szerokość 183 cm, wysokość 153, toczy się na 17-calowych kołach.

Przeglądając prasę brytyjską można było dojść do wniosku, że to Vauxhall ma ogromny wkład w ten projekt i że stanie się on przełomowy dla marki, która przestanie podążać jak cień za Oplem, ale rzeczywistość wydaje się być inna. Nadal będą to samochody bliźniacze, z marką Vauxhall dedykowaną Wielkiej Brytanii oraz marką Opel dominującą na naszym kontynencie.

WS

Galeria zdjęć