

Os 50 anos do Opel GT



A tradução livre de "Nur fliegen ist schöner" resulta na expressão - Só voar é melhor. Este foi o célebre "slogan" publicitário que acompanhou o lançamento do Opel GT há 50 anos. Este desportivo entrou para a história, graças a várias inovações que marcaram a indústria à época. Para assinalar a data, a Opel preparou um programa completo de comemorações que arranca em Maio, com a participação na feira alemã de automóveis clássicos "Bodensee-Klassik".

Em bom rigor, a lenda Opel GT inicia-se com um "big bang" no Salão Automóvel de Frankfurt de 1965. A grande estrela da Opel, foi um irreverente modelo desportivo de dois lugares com silhueta muito esguia, faróis escamoteáveis, guarda-lamas salientes e traseira curta. Até então, nenhum fabricante europeu se atrevera a realizar algo semelhante. Na verdade, o Experimental GT era o primeiro "concept car" apresentado por uma marca alemã. A Opel classificou-o como um estudo de automóvel de elevadas "performances". A autoria era de Erhard Schnell e da sua equipa de "designers", que haviam estreado, poucos meses antes, o novíssimo "Styling Studio" da marca em Rüsselsheim - o primeiro centro de "design" de um fabricante de automóveis na Europa.

Erhard Schnell recorda-se bem de que o desenvolvimento do Experimental GT decorreu sob grande segredo: No começo era apenas um projecto de estilo. O meu chefe não tinha dito nada à administração mas quando se aproximou a conclusão do trabalho teve de o fazer. Estávamos apreensivos porque era a primeira vez que mostrávamos aquela nossa criação tão irreverente. Mas o receio durou pouco porque toda a gente aplaudiu espontaneamente. Ficaram verdadeiramente entusiasmados, explica Schnell com um sorriso aberto.



A ousadia foi plenamente recompensada no Salão de Frankfurt desse ano. Tanto a imprensa como o público renderam-se às linhas do Experimental GT e teceram grandes elogios ao avanço da Opel. Na verdade, ninguém esperara da parte da marca um modelo desportivo tão radical. A entusiástica recepção foi motivo suficiente para que a passagem à produção recebesse luz verde. Decorridos seis anos sobre o primeiro esboço e apenas três sobre essa decisão, a primeira unidade Opel GT saía da linha de montagem. Corria o ano de 1968.

Friedhelm Engler, actual diretor de "Design" exterior na Opel, considera a iniciativa dos seus antigos colegas muito arrojada. Foi quase uma traquinice propor um protótipo com motor dianteiro-central, inspirado no Kadett B. Em vez de trabalharem numa roupagem sobre uma mecânica de produção em massa, tiveram a coragem de fazer algo totalmente radical - um verdadeiro Gran Turismo. E o resultado é História.



Colaboração transfronteiriça

O Opel GT é um dos primeiros exemplos de colaboração franco-alemã. Na sequência de outros projetos em conjunto, a Opel encarregou os produtores franceses de carroçarias Chausson e Brissonneau & Lotz das operações de prensagem, soldadura e pintura, bem como da instalação do habitáculo do GT. As unidades eram depois enviadas para a Alemanha para montagem final, nomeadamente dos componentes de chassis e do conjunto motor/transmissão. O Opel GT oferecia duas motorizações à escolha. O mais acessível 1.1 provinha do modelo Kadett e debitava 60 cv de potência. O outro era o mais potente 1.9, com 90 cv, oriundo do Rekord. O GT 1900 ganhou rapidamente grande popularidade graças a performances de relevo para a época, como a velocidade máxima de 185 km/h e a aceleração de zero a 100 km/h em 11,5 segundos. A tracção às rodas traseiras era efectuada através de uma transmissão

manual de quatro velocidades. Na Europa, poucos clientes encomendaram a transmissão automática de três relações, a qual era muito mais requisitada do outro lado do Atlântico, para onde a Opel também exportou o GT.



Revolucionário, por fora e por dentro

O formato do GT de produção era consideravelmente diferente do do protótipo de 1965. Na realidade, tinha aparência ainda mais musculada. A frente surgia mais larga e a projecção dianteira era mais curta. A saliência para contornar os componentes do sistema de alimentação do motor, permitiu manter a linha muito baixa do capot. Mas os recortes rectangulares dos faróis do protótipo foram substituídos por molduras arredondadas que contribuíam para dar ao GT uma aparência ainda mais original. A carroçaria muito baixa e as linhas elegantes do Opel GT levaram em linha de conta o desempenho aerodinâmico a alta velocidade nas auto-estradas alemãs. Mas esse "design", que tornava o modelo tão especial, de repente tornou-se num problema - o GT era indisfarçável, ou seja, a Opel cedo teve que 'abrir o jogo' porque não havia camuflagem que escondesse a sua existência durante os habituais testes de estrada da fase pré-produção. Tal como o exterior, o habitáculo do Opel GT era muito avançado para a época. Saltavam imediatamente à vista os bancos tipo "bacquet", o belíssimo volante de três raios e os mostradores redondos. Ainda hoje, o ambiente e a ergonomia de automóvel desportivo deste Opel não deixa ninguém indiferente. Contudo, apesar da emoção subjacente ao GT, os "designers" não deixaram de contemplar os mais avançados sistemas de segurança da época, como cintos de segurança de três apoios, estrutura de tejadilho reforçada, protecção contra embates laterais e coluna de direcção telescópica.

Vitórias e recordes

Com baixo centro de gravidade, estrutura rígida e suspensão evoluída, o GT era um automóvel ideal para corridas. Entre muitos sucessos contam-se as vitórias obtidas pelos Opel GT preparados pela "Scuderia italiana Conrero" em provas de longa distância, no início dos anos 1970. Em 1971, Georg von Opel, neto do fundador da Opel, decidiu elaborar uma versão GT com motorização eléctrica, capaz de atingir velocidades da ordem de 190 km/h, vindo a estabelecer vários recordes mundiais. Em Junho de 1972 a Opel construiu um GT com motor Diesel que fixaria dois recordes mundiais e 18 recordes internacionais

em provas realizadas no centro de testes da Opel em Dudenhofen. Um desses impressionou: velocidade de 197 km/h ao cabo de apenas 1.000 metros era algo de inédito para um motor a gasóleo. O "designer" do GT, Erhard Schnell, recorda como este GT tinha uma silhueta ainda mais baixa: Não tínhamos orçamento ilimitado, pelo que decidimos pegar num dos protótipos de estudo para um descapotável e cortámos o para-brisas. Em 1969, no Salão de Frankfurt, a Opel apresentou o protótipo Aero GT com óculo traseiro que baixava eletricamente e tejadilho amovível. Por muito que este fosse um modelo de sonho para os adeptos dos descapotáveis, o projecto não passou da fase de estudo.



O Opel GT esteve em produção até 1973. Com elevado desempenho dinâmico, "design" exclusivo e preço acessível, a popularidade do GT excedeu todas as expectativas. A produção alcançou um total de 103.463 unidades em apenas cinco anos. O radical Opel GT teve clientes apaixonados na Europa e nos Estados Unidos da América. Alguns ainda mantêm os seus automóveis e participam em encontros de automóveis clássicos. Actualmente, um dos distintos proprietários de Opel GT é o actor Ken Dukan, que não hesita em afirmar que : a publicidade estava errada. Voar não é melhor.



