



EUROFIGHTER

OPEL GT BY DELTA MOTOR Mehr Leistung, bessere Bremsen und ein gut ausbalanciertes Sportfahrwerk werten den amerikanischen Opel-Roadster zum europäischen Corvette-Ersatz auf.

Ein geöffnetes Stoffdach, Hinterrad-antrieb und die Schweizer Rundstrecke Lignières – eine Kombination, die maximalen Fahrspass garantiert. Zumal dem knallgelben Opel GT beim Schweizer Tuning-Spezialisten Delta-Motor eine umfassende Kur verpasst wurde.

Der Motor: Delta-Motor entlockte dem Zweiliter-Turbo von Opel 295 PS, ohne dabei seine Laufkultur und die Leistungsentfaltung zu verschlechtern. Er spricht mit minimaler Verzögerung an und stellt bullige Kraft zwischen 3000 und 6500/min zur Verfügung. Akustisch äusserst zurückhaltend arbeitet die Edelstahl-Auspuffanlage mit vier Endrohren.


Die Bremsen: Keine Leistungssteigerung ohne Optimierung der Bremsen. Dieser eisernen These kommt Felix Wyder perfekt nach. Mit grösser dimensionierten vorderen Scheiben, Stahlflexleitungen und einer speziellen Bremsflüssigkeit von Castrol mit höherem Siedegrad verleiht er den Stoppern eine Standfestigkeit, der auch unzählige, rennmässig gefahrene Runden in Lignières nichts anhaben können.

Das Fahrwerk: Neben dem Optimieren aller Arten von Benzinmotoren gehört die Fahrwerksabstimmung zur Kernkompetenz des Automobil-Ingenieurs und ehemaligen Rennfahrers Felix Wyder. Beim Opel GT ging es ihm darum, die beim Serienmodell etwas hochbeinig wirkende Optik und die Balance mit einem V3-Gewindefahrwerk von KW zu verbessern.

Das Ergebnis kann sich zumindest auf der Rundstrecke sehen lassen. Der Zweisitzer begeistert mit messerscharfem Einlenken, hervorragender Balance und für einen turbogeladenen Hecktriebler mit ausgezeichneter Traktion. Auch mit komplett ausgeschalteter ESP-Elektronik bleibt der Opel GT bei trockenen Bedingungen gut beherrschbar. Seine leichtfüssige Agilität trotz stattlichen 1426 Kilo Leergewicht vermittelt echte Freude.

Die Kehrseite der Medaille ist der auf schlechten Strassen spürbar eingeschränkte Federkomfort und die mit rund 7 cm minimale verbliebene Bodenfreiheit, mit der man über Schwellen schnell mal in Bodenkontakt kommen kann.

Die Optik: Die Karosserie wurde nur durch einen bügelförmigen Heckspoiler mit DTC-Gutachten veredelt. Das reicht. Die dynamischere Wirkung erzielen ohnehin die vier Auspuffrohre, die abgesenkte Fahrzeughöhe sowie die ausgezeichnet zum Fahrzeugcharakter passende Mischbereifung. Vorne verbaute Wyder 19-Zoll-Räder, hinten wählte er gar 20-Zöller. Auch die montierten König-Sportsitze passen optisch gut zum Outfit. Die für den Testwagen gewählten Modelle boten jedoch wenig Seitenhalt im oberen Schulterbereich, verfügten aber über Heizung, Lordosenstütze und el. Lehnenverstellung.

Die Basis: Der von der Idee her geradezu puristische Roadster, dessen Schwestermodell als Pontiac Solstice vom Schweizer GM-Vizepräsidenten Bob Lutz konzipiert wurde, ist ein echter Sportwagen, zu dem die manuelle Verdeckmechanik passt. Dass trotzdem nur ein verschwindend kleiner Laderaum und kaum Ablageflächen zur Verfügung stehen, irritiert. Ein weiterer Wunsch wäre ein 6-Gang-Getriebe. 

STEFAN LÜSCHER