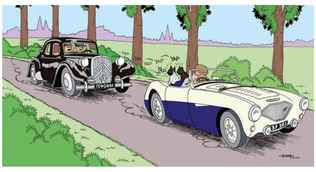

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

W sam raz dla państwa Fittipaldi

przez Zbigniew Kluczkowski | 14 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Omega nigdy nie był autem, na którego widok zapiera dech. Duży, tylnonapędowy sedan lub obszerne kombi – szybkie z silnikami V6 i wyjątkowo powolne z dieslem. W dodatku w prezencie od GM klient Opla otrzymywał pewność, że auto szybko zacznie rdzewieć, gdyż jakość blach była, delikatnie mówiąc, dyskusyjna. Omega prezentowała się na tyle atrakcyjnie, że mogła posłużyć do budowy auta o wyczynowych osiągach. Tak przynajmniej uważały władze Lotusa, który u Vauxhalla zamówił 1100 sztuk „nowego" superauta.

Był rok 1989. Wówczas Lotus produkował (choć to za duże słowo) 4 – cylindrowe Esprity, małe roadstery oraz wyjątkowo paskudne GT. Carlton miał być połączeniem osiągów Esprite'a z wygodą limuzyny – bez paskudztwa, które zaserwowano pod nazwą Elite lub Eclat. Pod obłym nadwoziem Omegi miała znajdować się inżynieria Lotusa i elementy znane z … Corvette, najszybszego samochodu od GM. Nadal obowiązywał najważniejszy warunek – wszechstronność. Osiągi? Tak przy okazji.

Solidna „szóstka", pomimo nowoczesnej konstrukcji, nie była na tyle mocna aby z niej wykrzesać choćby 250 KM. Potrzebna była sprężarka a najlepiej dwie. Dlatego też w celu zwiększenia mocy silnik rozwiercono do 3.6 dm^3 (zwiększono skok) i połączono z dwoma Garrettami T25 – solidnym turbodoładowaniem. W ten sposób napęd generował 377 KM i 557 Nm momentu obrotowego. Taki moment na koła mogła przenieść tylko skrzynia biegów z Corvette ZR1. Inne szybko straciłyby sprawność obsługując takiego kolosa.

Silnik Lotusa

Źródło: flickr

Podczas zmiany nazwy z Opla na Lotusa zmieniono również całe zawieszenie i hamulce. Te ostatnie miały średnicę 330 mm i firmował je AP Racing. Dla frajdy postanowiono zastosować również mechanizm różnicowy o ograniczonym uślizgu. Zatem frajda była i to wielka. Dzięki skutecznym hamulcom limuzyna Lotusa mogła zatrzymać się z prędkości 283 km/h. To oznaczało, że można mieć osiągi Ferrari 348 i wygodę limuzyny w jednym samochodzie.

Carlton do 100 km/h rozpędzał się w 5,4 s a do 100 mil/h w 11,1 s. Tak szybkie nie było nawet BMW M5. Z powodu absurdalnych osiągów oraz kampanii reklamowej zainteresowanie rynku było ogromne. Niestety wrzawa opadła po ogłoszeniu cennika – gdy zwykły Vauxhall Carlton 3.0 GSi 24V kosztował 24 tys. funtów Lotus był dwukrotnie droższy. Do opinii o aucie wtrąciła się nawet Izba Gmin, której przedstawiciele wytykali Lotusowi, że jest zbyt szybki i niebezpieczny.

Nawet Królewskie Towarzystwo Prewencji Wypadków Drogowych rozpoczęło walkę o szybkie zakończenie produkcji tego stwora a Stowarzyszenie Wyższych Oficerów Policji zakazało reklamowania osiągów Carltona. Lotus nic sobie z tego nie robił i nawet nie dołączył do „klubu 250" – nie było mowy o ograniczeniu prędkości. Kiedy BMW czy Mercedes nagle traciły moc Lotus mógł z łatwością im uciec na 30 – kilometrowej „rezerwie". Nawet brytyjska policja nie miała na niego rady, 3 – litrowy Carlton, którego używano w „drogówce" był za słaby.

Z zamówionych 1100 sztuk w ciągu dwóch lat powstało zaledwie 950, z czego 284 zostały na Wyspach a reszta jako Opel trafiła na Stary Kontynent. Wszystkie egzemplarze pomalowano na kolor Imperial Green a poza barwą ich karoseria wyróżniała się znacznie poszerzonymi nadkolami, dodatkowymi wlotami na masce oraz dużym tylnym spojlerem. Szerokie koła pochodziły od Esprite'a S4, co pozwalało mieć nadzieję na to, że auto będzie trzymać się drogi. Na szczęście trakcja była na tyle dobra, że nie było mowy o wycieczce w najbliższe krzaki.

Lotus Carlton

Źródło: autozine

Co utrzymywało pasażerów wewnątrz tej „rodzinnej rakiety"? Skórzane fotele, które były dostosowane do osiągów. Wyposażenie wnętrza było takie same jak u „zwykłej" Omegi, ale jakość wykończenia jeszcze wyższa. Ilość miejsca była taka sama jak w Omedze. Na rodzinną wycieczkę i piknik na Silverstone nie było lepszego samochodu. W bagażniku można było zmieścić cały ekwipunek a na tylnej kanapie trójkę dzieci lub znajomych. Gdy jedni jedliby przysmaki, drudzy uzyskanym wynikiem okrążenia toru zawstydziliby niejedną wyścigówkę.

Deska rozdzielcza Lotusa

Źródło: shaolintiger

Twór konstruktorów Opla i Lotusa przez kilka lat nosił tytuł „najszybszego sedana świata". Sukcesu rynkowego Lotus nie odniósł, ale stał się jednym z najważniejszych modeli przełomu lat 80 i 90-tych. Jasper Carrot, znany komik i właściciel tej niezwykłej ewolucji Opla Omegi powiedział kiedyś: „to czterodrzwiowy samochód dla rodziny, jeżdżący 280 km/h. Pod warunkiem, że tą rodziną są państwo Fittipaldi". Trudno nie przyznać mu racji, gdyż wówczas takie osiągi szokowały opinię publiczną, choć znaleźli się i tacy, dla których Lotus miał zbyt pospolity wygląd.

Do dziś zachowała się większość wyprodukowanych egzemplarzy. Obecnie duchowym następcą super Lotusa jest 570 – konny Vauxhall VXR8. Choć to nie jest konstrukcja niemiecka a australijska, na wszelkie predyspozycje do bicia rekordów – prędkości i absurdu. To ostatnie dlatego, że Vauxhall jest równie szybki co AMG, „M-ki" czy „S-ki", ale nie jest dla nich konkurencją. To nie komputer a maszyna – brutalny stwór z krainy mocy, decybeli i dwutlenku węgla. Ma wszystko to, co jego przodek i tak jak on jest Corvettą dla całej rodziny. Dla państwa Fittipaldi również.

Visited 10 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: GarrettT25, ImperialGreen, Lotus, LotusCarlton, OpelOmega

Zobacz wpisy
← Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski
Indian – indiańska legenda →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Ding-dzioną, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km…

DNA marki według „Historii…", #40 – Tata Motors

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) prasowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 6 144

Wszystkie wpisy: 659