



Sedeža sicer nista športna, vendar dobro opravljata svoje delo.



Diskretno športnost poudarjajo tudi zatemnjene zadnje luči.



Notranjost je lična, toda bolj udobna kot športna.

Oživljanje mita?

Pri Oplu se je vedno vedelo: oznaka GSi je rezervirana za najbolj športne različice modelov. In tako je tudi bilo vse do leta 1999. Nato pa nenadna sprememba. Oznako GSi je zamenjala kratica OPC (Opel Performance Center).

Se je mit o »geesijih« takrat podrl? Morda. Zagotovo pa je, da je oznaka, ki je imela vsaj tako bogato zgodovino kot Volkswagova GTI, v trenutku izgubila pomen. In kot da so tega začeli zavedati tudi pri Oplu: že prihodnje leto je na trg prišla nova Corsa, z njo pa tudi oznaka GSi. Že bežen pogled nam razkrije, da na pogled deluje mnogo manj agresivno kot predhodnici, čeprav je res, da zna, obarvana v črno barvo, skupaj z diskretno zatemnjenimi zadnjimi lučmi, litimi platišči in seveda širšimi gumami, pogledati dovolj agresivno. To pa lahko zapišemo tudi za njeno notranjost. S kromom obrobjeni merilniki na umirjeno beli podlagi nikakor ne poudarja-

jo športnosti. Še zlasti ne, če pomislimo, da so ponoči osvetljeni v rumeno beli barvi. Volanski obroč, čeprav trikrak, z vsemi stikali za ukazovanje radijskemu sprejemniku, prav tako ne. To velja tudi za prednja sedeža. Oba sta izdatno nastavljiva in omogočata zelo dober bočni oprijem, toda športna vseeno nista. Je pa zato v Corsi GSi izredno bogata serijska oprema. Na sredinski konzoli sta poleg radia tudi predvajalnik kaset in CD-izmenjevalnik, na dnu je stikalo za vklop klimatske naprave, da je avdiosistem mogoče uravnnavati s stikali na volanskem obroču, smo že omenili, nismo pa še prednjih meglenk, bralnih lučk, osvetljenih ogledalc v senčnikih, tempomata in »alu«

dodatkov. Ali med naštetim kaj pogrešate? Prav imate, električni pomik stekel in zunanjih ogledal, toda teh dveh dodatkov, ne boste verjeli, v paketu opreme sploh ni. Dobite ju lahko le, če doplačate za paket GSi Tech, ki pa zahteva kar nekaj dodatnih denarcev. Sicer pa, pomislite za trenutek na Speedsterja. Pri njem niste prikrajšani le za oba dodatka, ampak tudi za klimatsko napravo!

Da je najnovejša Corsa GSi hkrati tudi najmočnejša Corsa vseh časov, nikakor ne smemo pozabiti. To ji zagotavlja 1,8-litrski motor, ki so ga skupaj z menjalnikom prevzeli kar iz Astre. Pomislek je seveda upravičen! Bo motor, ki je v Astri sicer živahen, v Vectri pa le še družinsko zadovoljiv, v Corsi GSi dovolj športno iskri? Odgovor je pritrdilen! V trenutku, ko obrnete ključ, se štirivaljnik budno oglasi in se živahno odziva na ukaze stopalke za plin. Ker je Corsa GSi za okroglih 100 kilogramov lažja od Astre, se živahnost na cesti

prelevi kar v športnost. Prestavna razmerja so namreč tej Corsi pisana na kožo, saj se kazalec na merilniku vrtljajev v vseh prestavah hitro in brez omahovanja približuje rdečemu polju. To oznanja tudi motor z zvokom, zato pozornost, usmerjena na merilnik vrtljajev, ni potrebna. Res pa je, da je zvok pri največjih hitrostih precej moteč, saj se kazalec na merilniku vrtljajev povsem približa rdečemu polju. To je dokaz več, da bi inženirji tej Corsi morali nameniti šeststopenjski menjalnik.

Corsa Gsi je, čeprav tega z nekoliko umirjeno zunanostjo in notranjostjo ne kaže, namreč športen avto. Da to drži, dokaže že na prvi nekoliko bolj ovinkasti cesti. Nje-

pri Oplu, ki je vedno navduševal nad izredno športnimi »geesiji«, vztrajajo pri neizklopljivem sistemu za nadzor nad zdrsom gnanih koles (TC), si je težko razložiti. Saj bodo vendar povsem »zafrustrirali« podmladek! Na vragolije lahko tako povsem pozabite. Pa tudi na to, da se boste izkopali iz snega ali blata, kajti TC, čeprav si za delovanje zasluži vse pohvale, prednjim kolesom ne dovoli zdrsniiti.

Je pač tako, da pri Oplu postavljajo varnost na prvo mesto. Zato pa dobite v Corsi GSi že serijsko pet zglavnikov in varnostnih pasov, dve varnostni blazini, ABS in seveda TC. In če ob tem pomislimo še na to, da sta

Stekla in ogledala boste morali pomikati ročno!

na lega je namreč odlična, avtomobil je dolgo povsem nevtralen in dopušča velike vstopne hitrosti, nekaj več posrednosti in natančnosti pa bi si voznik želel le od elektrohidravličnega volanskega servomehanizma. In ko tako začnete uživati ovinek za ovinkom, vas nenadoma presenetijo kratki pojemki in utripajoča opozorilna lučka na armaturni plošči. Seveda, »traction control«! Toda zlomka se ne da izklopiti. Zakaj prav

potniška kabina in prtljažni prostor dovolj velika, da lahko sprejmeta tudi tri ali celo štiri ljudi s prtljago, potem je Corsa že sama po sebi dovolj zanimiv avtomobil. Za vse tiste, ki hočejo ob tem še športen značaj, pa še toliko bolj, saj je povsem sprejemljiva tudi njena cena.

Žal le GSi ne pomeni več tisto, kar je pomenil некоč. Toda slišati je, da že pripravljajo Corso OPC.

Matevž Korošec

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,5 × 88,2 mm - gibna prostornina 1796 cm³ - kompresija 10,5 : 1 - največja moč 92 kW (125 KM) pri 6000/min - največji navor 165 Nm pri 4600/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 5,4 l - motorno olje 4,25 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,730; II. 2,140; III. 1,410; IV. 1,120; V. 0,890; vzratna 3,310 - diferencial 3,740 - gume 185/55 R 15

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3817 mm - širina 1646 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2491 mm - kolotek spredaj 1417 mm - zadaj 1408 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1390/1410 mm - višina 920-1000/910 mm - vzdolžnica 890-1100/840-620 mm - prtljažnik (normno) 260-1060 l - posoda za gorivo 44 l

Mase: prazno vozilo 1135 kg - dovoljena skupna masa 1555 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,0 s - poraba goriva (ECE) 11,2/6,0/7,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OS 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	4,4 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	6,4 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	9,4 s	50	47,3 km/h
0-120 km/h:	13,2 s	70	66,9 km/h
0-140 km/h:	18,5 s	100	96,7 km/h
1000 m z mesta:	31,0 s	130	126,0 km/h
(166 km/h)		150	144,5 km/h

Največja hitrost:

203 km/h (V. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):

9,3 s

80-120 km/h (V.):

13,6 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:

95,1 m

od 100 km/h:

54,7 m

Poraba goriva:

Testno povprečje

11,3 l/100 km

Najmanjše povprečje

9,8 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V.

T = 2 °C

50 km/h

59

90 km/h

66

130 km/h

71

Prosti tek

38

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Corsa GSi ni dirkaško športna, ampak udobna športna kombilimuzina. To dokazuje z odlično lego, veliko zalogo moči in dobrimi zmogljivostmi ter tudi z izredno bogato opremo, čeprav v slednjo nista vključena električni pomik stekel in zunanjih ogledal. Da nadzora nad gnanimi kolesi (TC) ni mogoče izklopiti, ji boste morali pač oprostiti, zato pa je na našem trgu zelo razumno postavljena njena cena.

☛ motorne zmogljivosti
☛ prestavna razmerja v menjalniku
☛ lega na cesti
☛ zunanji videz
☛ bogata oprema

☛ nadzora nad zdrsom gnanih koles (TC) ni mogoče izklopiti
☛ moteč zvok in število vrtljajev pri največji hitrosti (pogrešamo šeststopenjski menjalnik)
☛ ročno pomikna stekla in ogledala

CENE (Opel Marketing)

OSNOVNI MODEL:

TESTNO VOZILO:

SIT

3.149.773

3.149.773