

Test

OPEL CORSA
GSi 16V

PROJEKTIL



Majhno, a zelo hitro. Mimo tebe švigne, slišiš ga, vidiš pa ne. Tipična definicija in opis izstrelka. Ampak vsi izstrelki niso znak agresije. Na primer športno streljanje s puško. Ali z lokom. Ali pa vožnja s corso GSi.



Za uporabnost: po tretjini
zložitljiva zadnja klop

Strup, pravijo, je v majhnih stekleničkah. In corsa je majhen avtomobilček, bolj za potrebe mestnih voženj. Majhne zunanje mere ne obljublajo čudežev v notranjosti, ampak čudež se je skoraj zgodil: prostora na prednjih sedežih, pa tudi na zadnji klopi je dovolj. V višino, dolžino, z malo skromnosti pa tudi v širino. Zadovoljiv je tudi prtljažnik. Obdelan je natančno in lepo, osnovnega prostora pa je natančno za dve malo večji nakupovalni vrečki ali pa za košaro z gobami ter vrečko s škornji.

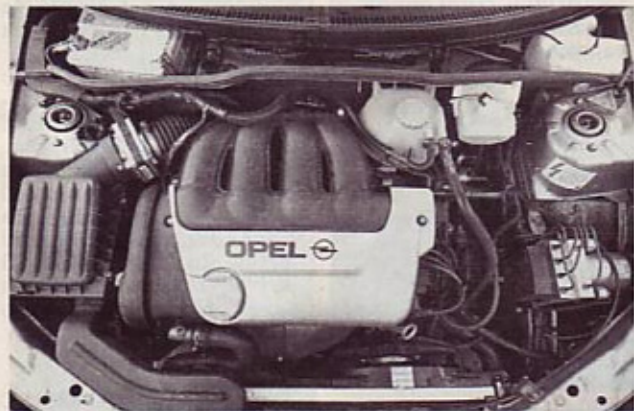


Za voznika: corsa v športnejši podobi



Skratka dovolj. A ne bojte se: če je bila v trgovini ravno razprodaja ali pa če naberete preveč gob, je prtljažnik po zaslugi zlozljivega naslonjala zadnje klopi še povečljiv na več kot tisoč litrov prostora. To pa je, povedano z drugimi

Spojerji sicer niso v Cosworthovem slogu, ampak to jim štejem le v dobro.



Za zmogljivosti: odlični šestnajstventilski motor

enotami, en kubični meter plus dva sedeža spredaj. Če mene vprašate, več kot dovolj!

Vendar corsa GSi razen v skrajni sili ni namenjena prevažanju tovora. V ta namen ponujajo combo. In če se ne morete odločiti med tema modeloma, kupite combo. Corsa GSi je, čeprav brez šifre 002, namenjena uživanju. Nima dvestopetdesetih konjskih moči, nima platnene strehe, nima zadnjega pogona in ni le dvosedežnik. Je pa majhna, simpatična in agresivna že na pogled. Vse naokrog je obdana s spojlerji: pod odbijačema, na pragovih, med kolesi ter kot podaljšek strehe na zadku. Spojlerji sicer niso v Cosworthovem slogu, ampak to jim štejem le v dobro. Ne kričijo, ampak lepo povedo: mi smo tukaj in tukaj nismo brez pomena, ampak služimo lepšemu videzu, pa tudi boljši legi, ki

jo zahteva zmogljiv motor.

Kdaj je motor zmogljiv, je zelo relativen pojem. Prostornina motorja (1600 kubikov) je za ta avtomobilski razred razmeroma velika. Tudi moč motorja je z 80 kW (109 KM) zelo velika; specifična moč je z 68 KM/liter v zgornjem "motornem" razredu nasploh; tudi podatek, da vsaka konjska moč vleče le slabih devet kilogramov, je spoštovanja vreden. Ampak vse te številke ne morejo opisati značaja tega motorja: ne glede na trenutni položaj kazalca na merilniku vrtljajev, pri dodajanju plina motor dejansko enakomerno "vleče" skoraj povsod enako. Pospešek je v vsaki prestavi čez celotno delovno območje motorja, od 2000 do 6500 motornih vrtljajev, praktično konstanten. Tak značaj motorja po eni strani dopušča lenarjenje pri pretikanju, po drugi strani pa ponu-

ja veliko užitka ljubiteljem nenehnega premikanja prestavne ročice, saj je tudi menjalnik športni naravnosti avtomobila primerno kratko izračunan, njegovi gibi pa so natančni.

Nekoliko trše corsino podvoze omogoča hitro in zanesljivo vožnjo. Spojlerji preprečujejo, da bi se zaradi povečane vzgonske sile pri večjih hitrostih stik med gumami in



Za mimoidoče: naj se ve, GSi 16V!

Pirellijevimi) gumami, je vodenje avtomobila zelo oteženo: ne samo pri parkiranju, torej pri manjših hitrostih, temveč tudi pri srednje velikih hitrostih med vožnjami v ovinke. Ali, če povem bolj preprosto: brezpogojno manjka servoojačevalnik volana! To pa tudi zato, ker se corsa že po definiciji v skrajnih mejah vožnje obnaša tako, da prične zadek močno oddrsavati, in

Sicer pa corsi (GSi) težko še kaj očitamo. Prijetno je voznikovo delovno okolje, (ročno nastavljiva sedeža sta odlična, armaturna plošča je pregledna, v usnje oblečen volanski obroč s tremi prečkami je ravno prav velik, ogrevanje in zračenje notranjosti sta učinkovita. Med Oplove že klasične napake štejem pri nizkih temperaturah trd menjalnik, pri večjih hitrostih



cestiščem nevarno poslabšal in kljub majhni medosni razdalji corsa GSi ubogljivo drži smer vse do končne hitrosti. Teorija pravi, da avtomobilu takih mer bolj ustrezajo ovinki z manjšimi polmeri in to tudi v corsinem primeru nesporno drži, toda...

Zamera! Za nezahtevnega voznika corse 1.2i, ki vozi zmerno, je volan brez servo-

ojačevalnika nerodna, a zlahka odpustljiva reč. Ker je geometrija krmiljenja prednjih koles pri corsah nekoliko neposrečena, s tem pa vrtenje volanskega obroča že kar malce težaško opravilo, je to že bolj nerodna, a še vedno odpustljiva stvar. Ko pa gre za corso GSi z mnogo težjim motorjem, ki bremeni prednjo premo, in z opazno širšimi (sicer odličnimi

takrat je pač treba zelo hitro odvzeti volan. In to natanko toliko, kolikor je potrebno; napak tale avtomobilček ne odpušča. Da ne govorim o bolečinah v mišicah po hitro voženi daljši ovinkasti cesti ali po parkiranju v petnajst centimetrov daljši parkirni prostor od avtomobila. Da, servoojačevalnik volana je pri tej corsi res potreben.

neučinkovita prednja brisalnika ter odročna in nevidna stikala za meglenke in za električni pomik šip v vratih. Pa tudi glasen motor v višjih režimih delovanja. Ampak to, tako kot prednje meglenke, široke, nizkopresečne gume na lahkih platiščih in vse drugo že našeto, spada v športni paket GSi.

Veste, vozili smo že corso 1.2i. Prijazen, ubogljiv avtomobilček. Potem corso 1.5td. Opa, živahna mala stvarčica. Hitrejša, uporabnejša. In na koncu: corsa GSi. No, Mansell je hitrejši. Pa Senna tudi. Pa Kankkunen. Ampak oni dirkajo. Za slavo in denar. Mi pa vozimo. Zaradi potrebe. In s corso GSi se da voziti zelo hitro.



Za boljšo lego: nizke in široke gume, obrobo, spojlerji



Za boljšo vidljivost: meglenka v odbijaču

**Tekst: VINKO KERNIC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 79,0 x 81,5 mm - gibna prostornina 1598 kubikov - kompresija 10,5:1 - največja moč 80 kW (109 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,3 m/s - specifična moč 50,1 kW/liter (68,2 KM/liter) - največji navor 150 Nm pri 3800/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch) - vodno hlajenje 5,6 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 980 W - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,730; II. 2,130; III. 1,410; IV. 1,120; V. 0,890; vzvratna 3,310; diferencial 3,740 - platišča 5,5J x 14 - gume 185/60 R 14 H (pirelli P 600), kotalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,6 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija, Cx = 0,35 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - valan z zobato letvijo, 2,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3729 mm - širina 1608 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2443 mm - kolotek spredaj 1387 mm, zadaj 1388 mm - rajdni krog 10,45 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (kolokolci) spredaj 1310 mm, zadaj 1350 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-920 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1102 mm, zadnja klopa 820-620 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normno) 260/1050 litrov - posada za gorivo 46 litrov

Teže: prazno vozilo 975 kg - dovoljena skupna teža 1430 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,5 s - poraba goriva (ECE): 5,4/7,2/9,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
193 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h: 4,5 s
0 - 80 km/h: 6,7 s
0 - 100 km/h: 10,4 s
0 - 120 km/h: 14,8 s
0 - 140 km/h: 22,0 s
0 - 160 km/h: 36,2 s
1000 m z mesta:
32,7 s (156 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
32,5 s (160 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
39,1 s (139 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 89,3 m
od 100 km/h: 42,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	56,6 km/h
80	74,4 km/h
100	93,3 km/h
120	114,0 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje
9,9 litra/100 km

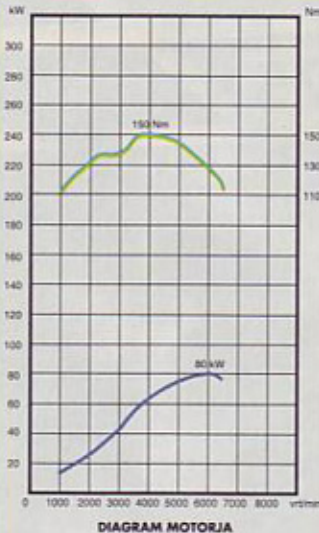


DIAGRAM MOTORJA

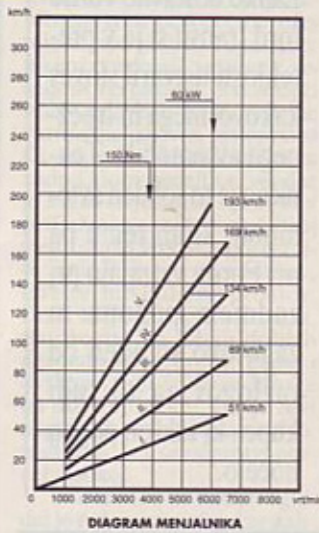


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor, menjalnik
- sedeži
- lega na cesti
- oblika

Grajamo

- težaški volan
- odročna (nekatera) stikala
- v višjih vrtljajih glasen motor
- pri večjih hitrostih neučinkoviti brisalniki

Cena ATS 222.818
(Avtotehna VIS d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Opel corsa GSi 16V ne pušča dvomov: namenjena je ljubiteljem majhnih avtomobilov ter hkrati hitre in živahne vožnje in natanko takšna tudi je. Z dobro osnovno športno opremo, z zelo dobro lego na cesti in z odličnim motorjem. Absolutno enim najboljših ta hip. Pa še zelo simpatična je ob enem.