

Poliranje zaprašene oznake

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

Opel je iz omare privlekel večini prepoznavno oznako, jo očistil prahu in zloščeno pritaknil na zadek nove Corse. Nekoč je GSi pomenil najbolj športno različico, dandanes je tako ožigosan avtomobil le drugi v hierarhiji mišičastih Oplov.

▶▶ Opel je prebudil legendo, ob kateri vsem ljubiteljem te znamke zapoje srce. Športniki z oznako GSi so še vedno splošno prepoznavni, če le ločite avtomobile po znamkah ali prave športnike od tistih, ki jih z mišičastimi druži le cenena nalepka M, GSi, GTi ali AMG. Zato lahko mirno zatrdimo, da nekoč zelo prepoznavni Opl razobesijo belo zastavo le poimenovanju GTi, ki je oznaka tega razreda. Saj veste, razred GTi, ki ni bil nikoli razred GSi ...

Pri Oplu so Corsi GSi namenili vlogo poskočnega, ki igra v domači hierarhiji le stransko vlogo. Če malce pobrsate po spominu, se boste spomnili, da smo v lanski 18. številki naše revije že predstavili različico OPC, ki je s 192 'konji' vsekakor zastavonoša poskočnosti pri nemški znamki. A pustite Opel Performance Center, pozabite, da doma nimate najmočnejšega. Če berete naprej, boste spoznali, da mogoče le ni vse v količini kilovatov oziroma številu 'konjev', ki so zapisani v prometni izkaznici avtomobila.

Opel Corsa GSi ni tako nastopaška kot OPC, saj ima le izrazitejši prednji in zadnji odbijač, večji zadnji spojler in izrazitejši zaključek izpušnega sistema. Tudi vzratni ogledali, ki sta pri OPC-ju bolj umetniški izdelek kot pripomoček za vzratno vožnjo, sta pri GSi-ju čisto običajne oblike. A iz izkušenj vam povemo, da boste vseeno opaženi. Živo rdeča barva kliče k dolgemu pogledu, 17-palčna platišča razkrivajo kolutne zavore v velikosti 308 milimetrov spredaj in 264 milimetrov zadaj, iz izpušne cevi se vije zdravo brundajoči zvok motorja, ki mu je steza drugi dom. Corsa GSi ni za tuning prireditve, kar številni prištevamo k pozitivnim lastnostim. Bistvo tega avtomobila se skriva pod motornim pokrovom, saj vozniku uravnavanje pulza in dihanja narekuje 1,6-litrski štirivaljni, ki mu pri delu pomaga turbopuhalo. V tehničnih podatkih piše, da ima 150 'konjev' in 210 Nm največjega navora od 1.850 do 5.000 vrtljajev. Če pokukamo v zgodovino, vidimo, da je moč zrasla za polovico. Prva Oplova Corsa GSi, ki so jo

| Opel Corsa GSi

predstavili leta 1987, je imela le 98 'konjev'. Z vsako naslednjo generacijo je moč motorja naraščala, saj je imela Corsa GSi z oznako B (1994) 109 'konjev', Corsa GSi C (2001) 125 in Corsa GSi D (2007) že omenjenih 150 iskrih 'konjičev'. A čeprav je prirastek videti ogromen, je dejansko le korak naprej. Prva Corsa GSi je zmogla 186 km/h največje hitrosti, ob tem pa se je hvalila s povprečno porabo 7,3 litra, medtem ko se novinec lahko pohvali z 210 km/h in povprečno porabo 7,9 litra. Zakaj tako majhna razlika? Hja, novinec mora na svojih plečih nositi bistveno večjo maso (izdatnejše dimenzije, bogatejša oprema in večja varnost), predvsem pa mora zaradi ekoloških predpisov zelo plitko dihati. Zato verjamemo, da je razlika s tehničnega vidika veliko večja, kot jo prikazujejo suhoparni podatki. Novodobna Corsa GSi ima prvič motor s turbopuhalom. Z uporabo aluminija (glava motorja, oljna črpalka in deli turbopuhala) so zmanjšali maso motorja, saj ima ta zdaj le 131 kilogramov, predvsem pa so izboljšali lego in omejili podkrmarenje. Manjša prostornina pomeni tudi večjo kompaktnost, zaradi hitrejšega odziva dodatnega polnjenja pa je turbopuhalo dobilo mesto blizu motorja, na izpušnih kolektorjih. Ker se turbina lahko zavrti do dvestotisočkrat v minuti, se kljub bližini vročega motorja ne pregreva zaradi izdatnega

“Čas na Racelandu je pokazal, da je OPC hitrejši od GSi za dobrih sedem desetink. S podobno obutvijo bi se ta razlika izničila.”

zunanjšega (vodnega) hlajenja. Njen odziv je zelo dober: zbudi se tik nad prostim tekom in razvaja z lepo razporejenim navorom čez srednje območje vrtljajev, v višjih vrtljajih pa poskrbi za moč, ki razveseli prav vsakega, ki ima v krvi primešan bencin. Če bi ga primerjal s tekmeči, bi dejal, da smo do zdaj peljali le en boljši motor podobne prostornine in tehnike. V Peugeotu 207 in Miniju se namreč bohota 1,6-litrski turbo, ki je malce bolj obdarjen z navorom, predvsem pa se zbudi pri nižjih

DIRKALIŠČE

19. 1:00,60 S

1. BMW M3	(L)	56,86
6. Peugeot 207 RC	(L)	58,29
17. Opel Corsa OPC	(L)	59,89

Voč na www.avto-magazin.si. Menjav je bila opravljen z merilo naprav. Timemaster (www.kbroselect.com). * (L) letno, (2) zmerilo gume





vteljajih in manj onesnažuje. A brez skrbi: Opel s športnim srcem je dostojen tekmeč. Poskočen, kadar 'tiščite', zmerno žejen, kadar ste na potovanju z družino, in krotek, kadar greste z njim na mestno tržnico. Zamerimo lahko le zvoku: pri 130 km/h je že skoraj preglasen, pri polnem plinu pa smo pogrešali malce zvočnega razvajanja. Saj veste, naj rohni, žvižga, grgra, karkoli, samo da imamo občutek, da imamo najhitrejši avtomobil na svetu. Pa bodo mojstri tuninga spet zaslužili ...

In prav trgovine s tuningom bodo verjetno spet (dvojno) zaslužile, saj se je pri GSi pojavila enaka zamera kot pri OPC. Kako spraviti to moč na cestišče? Ob vklopljenem stabilizacijskem sistemu ESP boste sicer varnejši, vendar vam bo elektronika pogosto posegla v zabavo. Športni ESP dovoljuje nekaj več svobode, a še vedno odločno premalo za večje voznike. In če izklopite ESP? Takrat pa se pojavi težava: razbremenjeno notranje pogonsko kolo se ob polnem plinu rado zavrti v prazno. Težava je sicer manjša

"V 20 letih in štirih generacijah je Corsa GSi napredovala z 98 na 150 'konjev'. Čeprav je prirastek moči ogromen, je največja hitrost narasla s 186 le na 210 km/h. Razlog? Pred dvema desetletjema je imela Corsa 865 kg, dandanes pa ima krepko več kot tona (1.100 kg z voznikom)!"



kot pri močnejšem OPC-ju, vendar je še vedno tako izrazita, da pokvari nekaj zabave, predvsem pa vam tanjša denarnico, saj pogonski gumi hudega tempa ne zmoreta dolgo časa. Zapora diferenciala bi to težavo rešila (in hkrati prinesla kakšno novo, recimo trganje volana iz rok), vendar pa je prav Raceland dokazal, da tako GSi kot predvsem OPC ne ljubita zaprtih ovinkov. Pri Peugeotu ali Miniju kljub isti konjušnici nismo imeli tolikšnih težav. Lahko to pripišemo boljšemu podvožju? Kdo bi vedel, za boljše primerjavo bi potrebovali več časa, predvsem pa enake vremenske razmere in gume. Zato se ne čudite, da je bistveno močnejši OPC le malce hitrejši; če bi imeli na GSi letne gume, bi bil čas verjetno povsem enak. Se torej splača kupiti OPC? Ne, vsaj ne zaradi na papirju boljših zmogljivosti, čeprav je prekleto dobro videti, kajne?

V notranjosti ne boste razočarani. Strupena kombinacija sive in rdeče barve poživlja, športni sedež in volanski obroč razvajata tudi zahtevne, menjalnik navdušuje z natančnostjo pri počasnih in zadovoljuje pri hitrih pretikanjih. Pri električnem servovolanu nas je zmotilo delovanje v izhodiščni legi, ko elektromotor začne pomagati vozniku pri vrtenju volanskega obroča. Ta prehod iz izhodišča v polno delovanje je malce moteč, saj takrat ne veste točno, kaj se dogaja pod kolesi. Sicer res le za trenutek in mogoče to zaznajo le najbolj občutljivi, a vseeno – na trgu je že toliko boljših električno gnanih volanov (BMW, Seat ...), da je to le stvar finega tuninga.

Če na koncu primerjamo OPC in GSi, se tehnica kljub skromnejšim zmogljivostim prevesi v prid šibkejšemu bratu. Čeprav ima le 150 'konjev', je dovolj poskočen, da dodatnega gretja volanskega obroča ne boste potrebovali, primerno zmogljiv, da se občutljivi sovozniki ne bodo hoteli peljati z vami, predvsem pa še primerno uglajen, da lahko njegovo športnost tudi zanemarite. Pri Opelu so oznako GSi resda potegnili iz praha, a je bilo loščenje več kot uspešno. ❄❄

Opel Corsa 1.6 Turbo ECOTEC (110 kW) GSi

Cena osnovnega modela: 18.950 EUR
Cena testnega vozila: 20.280 EUR

NAŠE MERITVE

T = 9 °C / p = 1.100 mbar / rel. vl. = 37 % / Starje kilometrskega slovoča: 5.446 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,3 s
402 m z mesta: 16,4 s (142 km/h)
1.000 m z mesta: 29,7 s (177 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 6,4 s / 8,4 s
80-120 km/h (V./VI.): 8,6 s / 9,6 s

NAJVEČJA HITROST

211 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 47,8 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,5 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM

težave z elektronikom

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.598 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5.850/min - največji navor 210 Nm pri 1.850-5.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 17 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).

Masa: prazno vozilo 1.100 kg - dovoljena skupna masa 1.545 kg.

Mere: dolžina 3.999 mm - širina 1.713 mm - višina 1.488 mm - prtljažnik 285-1.100 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,1 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,4/7,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ šeststopenjski menjalnik
- ▲ videz
- ▲ lega na cesti
- ▲ položaj za volanom
- ▼ delovanje servovolana pri izhodiščni točki
- ▼ hrup pri 130 km/h
- ▼ pomik prednjih sedežev
- ▼ pri polnem plinu bi lahko imel izrazitejši zvok

Končna ocena

Legenda GSi se nadaljuje. Corsa z omenjeno oznako ima vse tisto, kar ste želeli od vašega športnega avtomobila, čeprav niste ljubitelj Oplov. Prikupen videz, zabavno upravljanje in strupena tehnika tako prepričajo, da lahko na OPC kar pozabite!