



Vem, da me bo vprašanje, kako se Opel Corsa OPC pelje na primernih športnih letnih gumah, mučilo še nekaj časa, saj z zimsko obutvijo zgolj obeta.



Obetavno

► Seznam sodelujočih pri projektu Corsa OPC je zanimiv: za sedeže je poskrbel Recaro, za zavore Brembo, za izpuh Remus in za podvozje (ki prilagaja moč blaženja frekvenci nihanja vozila) Koni. Toda avtomobil je veliko več kot le seštevek sicer priznanih znamk športe opreme, zato je treba gledati celoto. No, ne samo gledati, ampak čutiti, doživeti.

Zunanost je skoraj preveč diskretna, saj ne nazadnje govorimo o različici OPC, ki hoče zbuditi čustva in predramiti volka v ovčici za volanom. Če ne bi bilo velikega zadnjega spojlerja in 18-palčnih aluminijastih platišč, ki bolj razkrivajo kot skrivajo zavorne čeljusti znamke Brembo, bi ga na cesti verjetno zgrešili. Se še spomnite predhodnika? Z enojnim trikotno oblikovanim zaključkom izpušne cevi sredi (lepotnega) difuzorja ter dodatnimi režami na odbijaču je obrnil marsikatero glavo, zdaj pa dveh večjih zaključkov izpušnih cevi na vsaki strani avtomobila skoraj ni opaziti.

Podobna zgodba je v notranjosti potniške kabine: če ne bi školjkastih sedežev znamke Recaro, bi napise OPC na pragovih, merilnikih in prestavni ročici najbrž spregledali. Zato je v tem pogledu v Corsi



OPC še veliko dela, čeprav verjamem, da si nekateri vozniki prav želijo nevpadljiv avtomobil. No, nevpadljiv je zgolj do trenutka, ko pohodiš stopalko za plin!

Različice OPC so bile vselej znane po zmogljivih motorjih in nova Corsa z veseljem nadaljuje to tradicijo. Celo več: če smo pri Fiesti ST pohvalili menjalnik in pri Cliu R.S. Trophyju lego na cesti, je Corsa

prav gotovo v vrhu z motorjem. Zgolj 1,6-litrski turbomotor je res izvrsten, saj rad primarne za delo že iz nizkih vrtljajev ter se navdušen zapodi v bližino rdečega polja. Veliko pove že podatek z naših meritev, da je bila izhodna hitrost pri pospeševanju na 402 metra z mesta skoraj enaka kot pri Cliu R.S. Trophyju z vrhunskimi letnimi gumami! Z njim lahko mirno krožite po mestu



Opel Corsa 1.6 Turbo ECOTEC OPC

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	17.890 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	23.480 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	23.480 EUR

triglav	ZAVAROVANJE AO:	1.099 EUR
	KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.648 EUR

NAŠE MERITVE	
Okolišne meritev:	
T = -2 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 58 % / stanje kilometrskega števca: 1.933 km	

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	7,4 s
402 m z mesta:	15,4 s (153 km/h)

PROŽNOST	
50-90 km/h (IV./V.):	5,9/7,7 s
80-120 km/h (V./VI.):	7,8/15,9 s

TRUŠČ V NOTRANJOSTI	dB
Hitrost (km/h)	VI. prestava
90	61

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	42,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje:	10,3 l/100 km
normni krog:	7,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.598 cm ³ - največja moč 154 kW (210 KM) pri 5.800/min - največji navor 245 Nm pri 1.900-5.800/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/40 R18 V (Bridgestone Blizzak LM-32).	
Masi: prazno vozilo 1.278 kg - dovoljena skupna masa 1.715 kg.	
Mere: dolžina 4.021 mm - širina 1.736 mm - višina 1.479 mm - medosna razdalja 2.510 mm - prtljažnik 285-1.090 l - posoda za gorivo 45 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 230 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 7,5 l/100 km, izpust CO ₂ 174 g/km.	

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ motor	
▲ sedeži Recaro	
▲ mehanska delna zapora diferenciala	
▲ zavore Brembo	
▲ diskretna zunanost	
▲ poraba goriva	
▲ trdo podvozje	
▲ z njim nismo smeli na Raceland	

Končna ocena

Motor navduši, menjalnik bi lahko bil hitrejši, pri podvozju pa zaradi zimskih gum lahko samo rečemo, da je predvidljivo. Palec gor za klasično zaporo diferenciala, ki na žalost spada med dodatno opremo.

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

ali se zapodite v ovinek na dirkališču, kot bi avtomobil ukradli. Ob tem postreže s prijetnim brundajočim zvokom, čeprav smo pri prestavljanju pogrešali tako všečno pokanje iz izpušne cevi. Menjalnik je natančen, mogoče bi lahko bil še bolj športen, torej s krajšimi hodi prestavne ročice. Toda možnost, da lahko povsem izklopiš stabilnostno elektroniko, da ima ročni menjalnik in da je ročna zavora klasična, je ob prvem snegu več kot mamljiva. Saj veste, o čem govorimo, kajne?

Testna Corsa OPC je imela med dodatno opremo še tako imenovani paket zmogljivosti OPC (OPC Performance Pack), ki vključuje že omenjene 330-milimetrske zavorne kolute (spredaj) z zavornimi čeljustmi Brembo, 18-palčna platišča z zmogljivimi gumami velikosti 215/40 in celo mehansko delno zaporo diferenciala znamke Drexler. To pomeni, da zavora deluje ne glede na delovanje stabilnostnega sistema (niso redki športniki, ki imajo tako imenovano elektronsko delno zaporo diferenciala, ki deluje ob vklopljenem ESP-ju, če pa

ga izklopiš, denimo na dirkališču ali praznem zasneženem parkirišču, pa sistem ne deluje, kar je popolni nesmisel), kar pa se tudi občuti na volanskem obroču. Zato velja ob polnem pospeševanju iz ovinka volanski obroč trdneje prijeti, kot bi vozili dirkalni avtomobil, sicer se kmalu znajdete v najbližjem grabnu. Tudi speljevanja po mrzlih, mokrih in spolzkih ljubljanskih cestah si ne predstavljam brez zapore, saj motor prednji pogonski kolesi zelo rad zavrti v prazno tudi takrat, ko želite le priti varno do službe. Drugače je Corsa OPC zelo pohleven avtomobil in ob zmernem plinu prijatelja zlahka pretentate, da je zgolj malce bolj športna različica, saj se takrat ne čuti ne trganja volana iz rok ne zmogljivih zavor, le podvozje je malce trše.

Prav pri podvozju bomo naredili korak nazaj in priznali, da si ne upamo trditi, kako dobro je v primerjavi s Fiestino (prepričljiv zmagovalac našega primerjalnega testa majhnih športnikov pred nekaj leti) in Clivio, ki je znano kot merilo za tekmece. Zimske gume so tako šibak člen v verigi, ki se ji reče lega na cesti, da smo slovenskega zastopnika za Opel prosili, da avtomobil preskusimo še na letnih gumah in z njim za primerjavo naredimo tri kroge na poligonu Raceland. Žal so nas zavrnil, češ da avtomobil ni za dirkališče. Ste prepričani? Mogoče bi lahko bili malce bolj samozavestni, saj denimo Renault, Mini in Ford s tem sploh nimajo težav, saj verjamejo v svoj izdelek.

Zato lahko sklenemo, da je Corsa OPC vsekakor pozitivno presenetila tako z motorjem kot tudi deloma z menjalnikom in predvidljivim podvozjem, najbolj pa z dobro mehansko zaporo diferenciala. Vsekakor dokupite paket zmogljivosti OPC za 2.400 evrov, ne bo vam žal! ❗

