

Un juguete muy serio



Su volante no es redondo: marca de la casa; si quieres el navegador, prepara 2.200 euros; por 1.400 lo tienes monocromo y con indicaciones por flechas



El maletero tiene una repisa para ayudar a organizar la carga; a la derecha, el kit reparapinchazos: mejor no revientes; los asientos Recaro tienen el airbag integrado



Al acelerar a fondo tendrás que agarrar fuerte el volante; se deja influir demasiado



Su imagen exterior no oculta su carácter; los paragolpes son específicos de la versión

Es pequeño, pero matón. La típica expresión que has oído mil veces (o más) para definir a este tipo de coches es tan cierta que parece complicado no acordarse de ella. También podrías decir que es un *lobo con piel de lobo*: no hay más que mirar su agresiva imagen exterior para darse cuenta de que por dentro también es una máquina de lo más explosiva.

Utiliza la carrocería de tres puertas y la base del Corsa Sport, aunque los ingenieros del equipo OPC, que han puesto a tono al *corsita* en las pistas de Idiada, en Barcelona, y en Nürburgring, han desarrollado un tarado diferente de

suspensiones, han reducido el balanceo un 25 por ciento, colocando un eje trasero más rígido, y rebajado la carrocería en 15 mm.

Han conseguido un coche deportivo con una suspensión dura, aunque no incómoda, que se comporta de maravilla si no te da por perder la cabeza. El eje trasero traza con tiralíneas, y si *ahuecas* conscientemente, te regalará una pequeña deriva, mientras que si lo haces sin querer, el ESP te lo parará sin demasiados problemas. Aún así, lleva unos generosos *zapatos* y una suspensión afinada que traga bastante bien las inercias y

sólo se descompone cuando a partir de 3.000 vueltas y hasta el corte (tiene función *overboost* que aumenta su par máximo hasta 266 Nm durante 15 segundos) que te obliga a agarrar bien el volante si aceleras a fondo en marchas cortas.

No es tan efectivo dinámicamente como lo puede ser un Clio Sport, principalmente porque tiende a perder tracción al acelerar a fondo, por ejemplo si te lanzas a cuchillo a por tus enlazadas favoritas, pero a cambio su motor turbo con distribución variable ofrece una respuesta explosiva, sobre to-

do a partir de 3.000 vueltas y hasta el corte (tiene función *overboost* que aumenta su par máximo hasta 266 Nm durante 15 segundos) que te obliga a agarrar bien el volante si aceleras a fondo en marchas cortas.

Si piensas hacer muchos kilómetros a bordo, el Corsa no te va a machacar los riñones tanto como te puedes esperar. Parte de la culpa la tienen los excelentes asientos tipo baquet de Recaro que son de serie. Son cómodos y sujetan muy bien el cuerpo. Además permiten viajar con desahogo siempre y cuando

el terreno no esté muy bacheado. La dirección de asistencia variable es precisa y directa, y sólo los retrovisores son algo pequeños para un uso intensivo en ciudad. Nada grave.

Sólo echo en falta una sexta un poco más larga (es de unos 39 km/h por 1.000 rpm) para desahogar de ruido y vibraciones el habitáculo en autopista.

En definitiva, un pequeño deportivo de lo más divertido, que no llega a ser radical e incómodo. Si lo quieres usar todos los días, perfecto: te puedes olvidar de las visitas al masajista. Sólo visitarás con frecuencia el surtidor... Luis I. Guisado



Su suspensión está rebajada 15 mm; por 400 euros, llantas de 18 pulgadas



El bloque de 1.6 litros se ha tomado prestado del que ya utiliza el Meriva OPC (180 CV), aunque se ha potenciado y mejorado

El coche más emocionante de la gama Opel es el pequeño Corsa OPC. En apenas cuatro metros caben un montón de sensaciones...



OPC, lo mismo que el alerón posterior; las luces adaptativas cuestan 400 euros: muy interesante



DATOS TÉCNICOS

Motor	4L Turbo/Del./Trans.
Cilindrada	1.598 cc
Potencia	192 CV a 5.850 rpm
Par motor	230 Nm a 1.980-5.800 rpm
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Tracción	Delantera
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	215/45 R17 V
Capacidad del maletero	285/1.050 l
Capacidad del depósito de combustible	45 l
Largo/ancho/alto	4.040/1.713/1.488 mm
Peso en vacío	1.203 kg
Velocidad máxima	225 km/h
Consumo (datos de fábrica)*	10,5/6,4/7,9 l
*Urbano/extraurbano/mixto en 100 km	

Resultados de las mediciones

0-100 km/h	7,8 (7,2) s
0-1000 km/h	28,9 s
60-100 km/h en 4ª/80-120 en 5ª/6ª	5,1/6,7/7,2 s
Distancia de frenado a 100 km/h (frío/caliente)	38,4/36,3 m
Consumo en test	9,9 l/100

Equipamiento

Control de estabilidad	Serie
Airbags frontales/laterales	Serie/Serie
Aire acondicionado/Climatizador	Serie/300 euros
Teléfono manos libres Bluetooth	300 euros

Costes/garantías

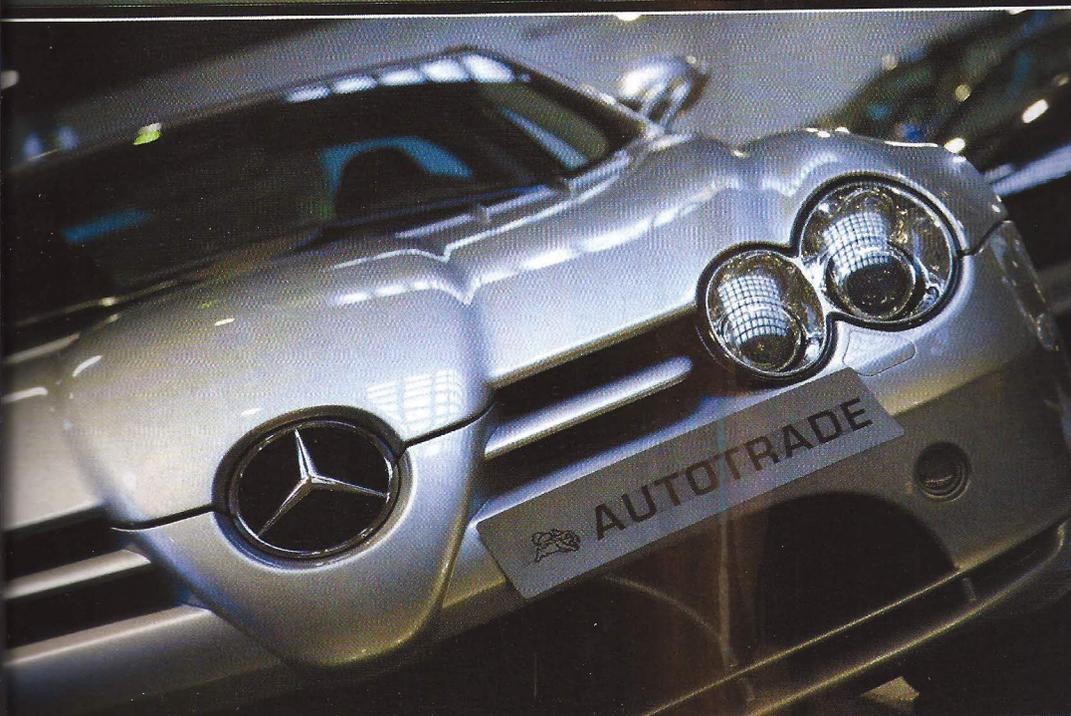
Seguro a todo riesgo	1.185 euros
Seguro a terceros	320 euros
Garantía	2 años
Garantía anticorrosión	12 años

Precio 22.950 euros

Más información en www.autobil.es o www.opel.es

- +** Gran comportamiento dinámico que no compromete demasiado el confort de marcha; respuesta del motor; asientos Recaro de serie; equipamiento; incluye ESP
- La dirección es sensible a la tracción; visibilidad posterior por el grueso pilar C; acceso a las plazas traseras; consumo elevado; kit antipinchazos; ya ni rueda de galleta

NOTA: 8



AUTOTRADE

Distribuidor Oficial de Obras de A

San Juan de la Salle, 4. 28036 MADRID.
Tlf: 914 112 200. www.autotrade.es