

Στο τέλος του 2011, γνωριστήκαμε με το Opel Corsa OPC Nurburgring edition. Κυκλοφορήσαμε εκεί που κάποτε το χώμα και η σκόνη ήταν κυρίαρχα στοιχεία. Τριάντα και περισσότερα χρόνια διαφοράς όμως, τριάντα τόσα χρόνια «πρόοδου», ασφαλτόστρωσαν τους χωματόδρομους, συντόμεψαν τις αποστάσεις και έφεραν τα χωριά πιο κοντά στο κέντρο.

Ετσι

δόθηκε η ευκαιρία σε αυτοκίνητα όπως το

Corsa

OPC

να περάσουν από μέρη που στις προηγούμενες δεκαετίες δεν ήταν δυνατόν.



Κάτι περισσότερο από τρία χρόνια αργότερα, τον Απρίλιο του '15 γνωριστήκαμε με την τελευταία, μέχρι στιγμής, έκδοση του Corsa OPC, αρκετά μακριά από τους ελληνικούς δρόμους, στο επαρχιακό οδικό δίκτυο της χώρας των Βάσκων. Ακολουθώς καταγράφονται

και οι εντυπώσεις.

Στο τέλος της δεκαετίας του '90, οι 110 ίπποι ήταν μια αξιολογότετη απόδοση για κινητήρα του 1,6 λίτρου. Στις μέρες μας, κάποιες εκδόσεις έχουν σχεδόν διπλασιάσει αυτό το νούμερο.

Βέβαια όλη η σειρά Opel Performance Center, δικαίως διατηρεί τα σκήπτρα του διαφορετικού, του ακραία όμορφου, ακόμα και του παραβατικού. Διότι αν είναι να παραμείνεις νομότυπος, ποιος ο λόγος να έχεις διαθέσιμους 210 ίππους, αληθινό διαφορετικό περιορισμένης ολίσθησης, μπάκετ καθίσματα, εξατάχυτο κιβώτιο και ένα άριστα στημένο σύνολο;

Αυτά σκεφτόμουν έχοντας ρυθμίσει το cruise control στα 120 χλμ/ωρ και ταξίδευα στην εθνική, ανεβαίνοντας για Θήβα με την 6η στις 3.100 σ.α.λ. καίγοντας περίπου 8 λίτρα στα 100 χλμ. Χάζευα, τις πληροφορίες στην κεντρική οθόνη, έπαιζα με τον πλούτο των παρεχόμενων στοιχείων, θαύμαζα το
at
bottom
όμορφο τιμόνι και περίμενα την ανισόπεδη.

fl



Έξοδος, πάνω από τη γέφυρα, λίγα χιλιόμετρα ακόμα και πάλι αριστερά για το

ενδιαφέρον “λούπ” που τ α ‘χει σχεδόν όλα. Ξηρονομή, Αλυκή, πάλι πίσω Ξηρονομή, Δόμβραινα, Θίσβη, Αγ. Άννα, Αγ. Τριάδα. Στα ευθύγραμμα κομμάτια πολύ ήσυχα να μην καταναλώνουμε το καύσιμο σε λάθος σημεία, στα “στιφτερά” πιέζοντας λίγο στην αρχή, περισσότερο αργότερα και με τα ηλεκτρονικά εκτός για να καταλάβουμε χαρακτήρα. Στις κλειστές με καλή ασφαλτο η ευεργετική παρουσία του “μπλοκέ” γίνεται αισθητή και καλοδεχούμενη. Θυμίζει ελαφρότερα, λιγότερο ισχυρά, περισσότερο απλά αυτοκίνητα προηγούμενων δεκαετιών. Φτάνεις, κατεβάζεις, σημαδεύεις, στρίβεις, και πριν την κορφή της στροφής σανιδώνεις και εξαφανίζεσαι μέχρι την επόμενη.



Η σφικτή ανάρτηση ίσως ενοχλήσει μερικούς σε κομμάτια με μπαλώματα, με κακοποιημένη ασφαλτο που σε συνδυασμό με το “35άρι” προφίλ των γιγαντιαίων (18 ιντσών) τροχών, δεν αποτελούν εχέγγυα άνεσης. Αλλά βαθιά καθισμένος στο άριστο μπάκετ, καταπίνοντας τα ανηφορικά κομμάτια της Θίσβης, ποιος ανισόρροπος θα επιθυμήσει άνεση;







