

TEST - OPEL CORSA 1.2 16V EASYTRONIC ELEGANCE

»Take it easy«



Naj začnem pri ceni, ki se mi tokrat zdi sprejemljiva. Razlika namreč. Za model Easytronic je treba doplačati le slabih sto tisočakov. V tolarjih seveda. Če menjalnik ni dilema in je vprašljivo le število vrat, je od Corse s tremi vrati do Corse s petimi spet slabih osemdeset tisočakov razlike. Oprema tako ali tako ni vprašanje. V paketu Elegance je v Corsi skoraj vse. Ni recimo serijskega zavornega ABS-a, ki pa ga ob zanesljivem zaviranju niti ne potrebujemo. Vse drugo zadovolji tudi zahtevnejšega voznika.

Pet vrat je v Corsi namenjeno tistim, ki se ne vozijo sami ali največ v dvoje. Večje število potnikov in večje število vrat je tesno povezano, in sicer s preprostejšim vstopanjem in izstopanjem. Vrata so lahko krajša in jih je lažje odpreti na tesno odmerjenih prostorih, tisti na zad-

njih sedežih pa imajo svoj vhod in ne gnjavijo tistih na prednjih sedežih. Več vrat je torej kar velika prednost, če se vozi več potnikov.

Karoserija v bistvu ni veliko spremenjena, le prednja vrata so nekaj krajša, zadnja pa daljša. Kljub temu je še vedno do-

volj prostora za vstopanje in izstopanje. V Corsi je dovolj prostora za pet potnikov. Na prednjih sedežih za dva več kot dovolj, zadaj pa za tri bolj teoretično kot praktično. Dva odrasla se bosta zelo dobro počutila, za tretjega pa je že vprašanje ... Predvsem pa je dovolj visoka

streha porok za to, da se potniki z glavami ne bodo zadevali v strop. Pri potnikih, ki zadaj ne potrebujejo veliko prostora (na primer otroci), je možno zadnje naslonjalo postaviti bolj pokonci, saj je nastavljivo v dveh stopnjah. Tako dobimo več prostora v prtljajniku, ki, roko na srce,

ni ravno razkošno velik, vendar v svojem razredu nekako zadovolji potrebe. Predvsem s postopno prilagodljivostjo. Seveda bi bilo bolje, če bi bilo skupaj s tretjinsko deljivostjo naslonjala enako možno storiti tudi s sedalnimi delom. Zloži se namreč le v celoti. Ampak kaj hočemo, tako je.

Tako kot večina sodobnih samodejnih menjalnikov tudi Easytronic omogoča popolnoma samodejno delovanje ali pa ročno pretikanje.

Vendar pa bistvo testne Corse ni bilo le število vrat. Enako zanimiv, če ne še bolj, je bil menjalnik Easytronic. Samodejni menjalnik je v bistvu klasični menjalnik, popolnoma na novo pa je zasnovana krmilna elektronika. Brez tega namreč ne bi šlo. Gre za klasičen petstopenjski menjalnik s suho enolamelno sklopko. Za hidravlično krmiljeno sklopko in za prestavlja-

nje skrbijo trije elektromotorji. Če vse to ne bi bilo podprto z umetno inteligenco zmogljivega računalnika, seveda ne bi delovalo, kakor si želimo. Izmenjava podatkov med motorjem, menjalnikom in zahtevami voznika mora potekati izredno hitro. Ker je bila pri samodejnih menjalnikih poleg uglajenosti vedno vprašljiva tudi hitrost pretikanja, naj omenim, da so pri

Corsi problem v obeh pogledih izredno dobro rešili. Menjalnik pretika uglajeno, poleg tega je tudi precej hiter. Izvzeti je treba speljevanje in po možnosti še vzvratno vožnjo. Pri tem nikar ne pretiravajte. Vzemite si čas. »Take it easy!« Hitro pretikanje iz vzratne prestave prek nevtralnega položaja do položaja za vožnjo naprej (ali obratno) včasih zmede sistem, da ne ve

točno, kaj mora storiti. Temu se pač izogibajte in z novim menjalnikom boste lahko prav dobro sodelovali.

Tako kot večina sodobnih samodejnih menjalnikov tudi Easytronic omogoča popolnoma samodejno delovanje ali pa ročno pretikanje. V samodejnem načinu je pod merilnikom vrtljajev dovolj velik zaslon LCD, ki s črko A oznanja, da se

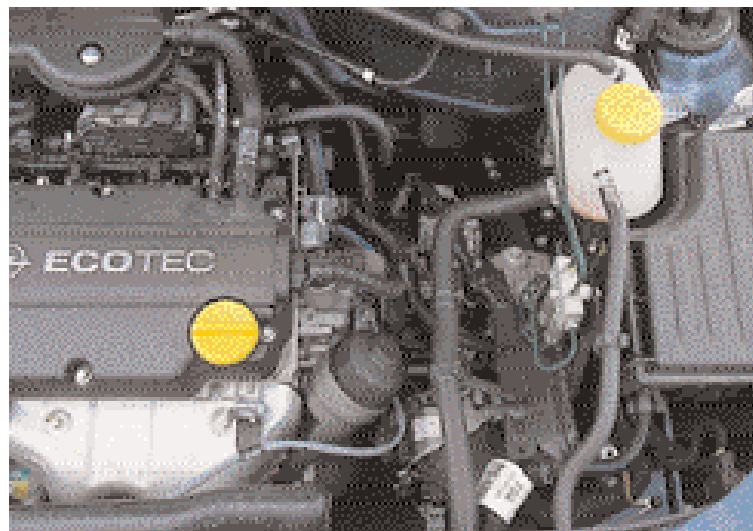
Vodljivost je odlična.



Menjalnik Easytronic: malo potrpljenja pri speljevanju, o vsem drugem nimamo pripomb.

Uporabno delovno okolje





Menjalnik s tremi elektromotorji se razlikuje od klasičnega le če si ga ogledamo od blizu.



V merilniku vrtljajev dovolj velik prikazovalnik kaže, v katerem položaju je menjalnik.

menjalnik sam prilagaja načinu vožnje. Prestavno razmerje izbere sam, tako da je najbolj optimalno glede na obremenjenost motorja in vrtljaje. Pri katerih vrtljajih bo pretikal, je precej odvisno od položaja stopalke plina. Le rahel pritisk pomeni umirjeno vožnjo in pretikanje pri že zelo nizkih vrtljajih, tja do najvišje, pete prestave. Sorazmerno z globljim pritiskom na stopalko plina se pretikanje premakne v višje vrtlja-

je in pri neusmiljenim plinu do konca tudi pretika najvišje (tam nekje pri 6400 vrtljajih). Pri polnem plinu in nizkih vrtljajih se menjalnik odzove tako, da prestavi eno ali dve prestavi nižje, pač glede na optimalne vrtljaje in največjo moč ter navor. To mu sicer vzame nekaj več časa, zato denimo pred prehitevanjem priporočam ročno pretikanje. Samo ročico je treba rahlo potegniti nazaj (proti oznaki minus). En-

krat ali pa celo dvakrat. Prvič to zahteva nekaj vaje in predvsem razmišljanja, vendar hitro preide v avtomatizem. Menjalnik se do neke mere tudi prilagaja načinu vožnje, tako na primer sam pretika navzdol pri zaviranju. Posebnost menjalnika v primerjavi z drugimi samodejnimi menjalniki je tudi ta, da nima položaja P za parkiranje (blokiranje kolesa). Zato je treba uporabiti ročno zavoro, da avtomobil ostane na svojem mestu. Pozabljivce bo na to opozorila utripajoča rdeča lučka na armaturni plošči. Za nežnejše speljevanje (pozimi) ima menjalnik vgrajeno posebno stikalo z narisano snežinko. Za kontrolo se v prikazovalniku zasveti oznaka za vklopljen sistem. Prav tam, kjer se prikazujejo tudi številke, ki označujejo izbrano prestavo v ročnem načinu prestavljanja.

Strah pred samodejnimi menjalniki bo treba prav gotovo nekako odpraviti. Sodobni menjalniki so namreč že tako dobri, hitri in uglajeni, da prav v vseh pogledih odtehtajo ročne. Prav tak, kot je v Corsi, je lep dokaz, da se spleča premisliti. Tudi cena namreč ni tako zasoljena, kot je bila včasih, če pa upoštevamo še obljubljeni manjšo porabo, ki se je potrdila tudi na našem testu, skoraj ne najdem več razlogov proti.

Igor Pucihar

Delo le za desno nogo: plin in zavora

Pet ali troje vrat, to je sedaj vprašanje!



avto magazin OPEL CORSA 1.2 16V EASYTRONIC ELEGANCE 55 kW (75 KM) • 16,7 s • 172 km/h • 7,8 l/100 km • 2.502.322 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeski	s
0-60 km/h:	7,3
0-80 km/h:	11,6
0-100 km/h:	16,7
0-120 km/h:	25,2
0-140 km/h:	39,2
1000 m z mesta:	38,2
	(138 km/h)

Prožnost s
Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost **172 km/h**
(V. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 7,1
največje povprečje 8,6
skupno testno povprečje 7,8

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 57 56
100 km/h	70 68 67
150 km/h	74 74 74
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	58,3
80	78,0
100	98,4
120	116,6
140	136,1

Zavorna pot m
od 100 km/h: 45,4

Okolišne meritve

T = 19 °C
p = 1019 mbar
rel. vl. = 58 %

Napake med testom

- brez napak

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

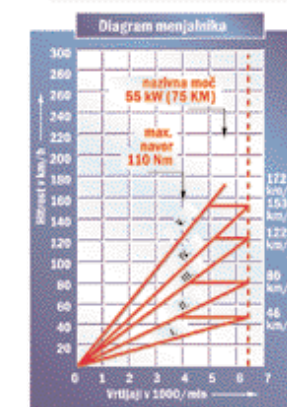
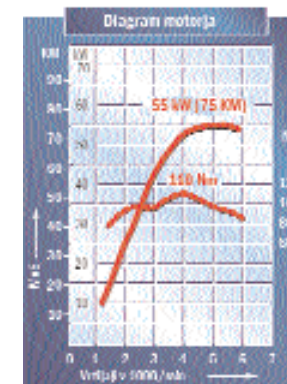
1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12-letna garancija na pločevino, 3-letna garancija na akumulator

Obvezno zavarovanje:

46.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

58.000 SIT



CENE

Testirani model

2.502.322 (Opel Marketing)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	2.502.322
Ogrevanje prednjih sedežev	23.254
Kovinska barva	52.598
Električno pomično strešno okno	128.671
Navigacijski sistem	385.015
Naprava za pranje žarometov	64.446

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet z utripalko	43.942
Prednja meglenka	15.971
Prednji odbijač z masko	70.536
Vetrobransko steklo	36.617
Znak	1.724
Prednji blatnik	28.057
Zadnji odbijač	54.916
Zunanje ogledalo	32.683
Lahko platišče	31.020

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 72,5 × 72,6 mm - gibna prostornina 1199 cm³ - kompresija 10,1 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5600/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,6 m/s - specifična moč 45,9 kW/l (62,4 KM/l) - največji navor 110 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic M 1.5.5) - tekočinsko hlajenje 5,0 l - motorno olje 3,0 l - akumulator 12V, 55 Ah - alternator 70 A - uravnnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednja kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik podprt z elektrono, krmiljen s tremi elektromotorji - prestavna razmerja I. 3,730; II. 2,140; III. 1,410; IV. 1,120; V. 0,890; vzvratna 3,310 - prestava v diferencialu 3,940 - platišča 5,5J × 14 - gume 175/65 R 14 T (Michelin Energy), kotalni obseg 1,76 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,7 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - C_x = 0,32 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prislino hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zasuk med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 3817 mm - širina 1646 mm - višina 1440 mm - medosna razdalja 2491 mm - kolotek spredaj 1429 mm - zadaj 1420 mm - rajdni krog 10,4 m
notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (komolci) spredaj 1380 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 930-1000 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 840-1050 mm, zadnja klop 810-580 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnja klop 440 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtlačnik (normno) 260-1060 l - posoda za gorivo 44 l

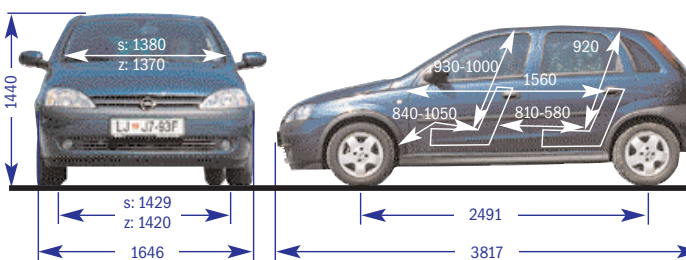
Mase:

prazno vozilo 1035 kg - dovoljena skupna masa 1430 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,0 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,2/6,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

V razredu avtomobilov, v katerega spada Corsa, je samodejni menjalnik še redkost. Predvsem dober samodejni menjalnik in predvsem pri nas. Zato mogoče velja razmisliti ravno o tem. Mogoče se spleča premagati strah pred neznanim in poskusiti? Mogoče pa ne bi bilo tako slabo? Glede na naše izkušnje ga lahko priporočamo!

- zmogljiv, varčen motor
- menjalnik
- podvozje, vodljivost
- prostornost, prilagodljivost
- zanesljive zavore tudi brez ABS

- ➡ znotraj ni gumba za osrednje zaklepanje
- ➡ nedeljiv sedalni del zadnjega sedeža

Model	Opel Corsa 1.2 16V	Fiat Punto 1.2 16V ELX	Renault Twingo Quickshift 5	Nissan Micra 1.4 Au- tomatik (CVT) Eleg.
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1199	1242	1190	1348
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 5600	59/80 pri 5000	43/60 pri 5250	60/82 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	110 pri 4000	114 pri 4000	93 pri 2500	108 pri 2800
dolžina × širina × višina (mm)	3817 × 1646 × 1440	3800 × 1660 × 1480	3433 × 1630 × 1423	3746 × 1595 × 1430
največja hitrost (km/h)	170	172	151	164
pospešek 0-100 km/h (s)	13,0	11,4	14,4	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,2/5,2/6,3	7,6/6,0/5,0	7,3/4,8/5,7	8,5/5,2/6,4
cena osnovnega modela (SIT)	1.914.227	2.245.930	Cena še ni znana	2.405.000