

Za-pet?

Tole je, kot vidite že na fotografijah, Corsina trivratna različica. Razlika je, jasno, v številu vrat, a tudi v obliki zadka. Trivratna hoče biti še bolj mlado-

stna, malce kupejevska, dinamičnejša, morda celo na videz bolj športna. Ta Corsa je tisti avtomobil, ki po svojem ustroju sega še v čase, ko sta se 'poročila' Fiat in GM. Povedano po domače: nastala je na enaki platformi kot Grande Punto pa tudi motor v njej je iz te naveze, saj enak turbodizel poganja tudi Fiate. Kljub temu pa bi bilo zmotno trditi, da je to le v Opla preoblečeni Fiat, saj z videzom in v vožnji izraža povsem Oplov značaj.

Njena 'obleka' se zdi posrečena; deluje skladno in kompaktno in z vsakega zornega kota je čedna. Še zlasti ker je trivratna. Od vsega izstopata na videz razširjena zadnja blatnika, ki se zadaj končujeta v zadnji luči, očesu pa tudi ne uide zadnji par bočnih šip, ki se končujeta izrazito v špico na njihovem spodnjem delu.

Notranjost je zasnovana, oblikovana in izdelana v rahlo drugačnem slogu: želi dajati vtis večjega prestiža, kot smo v tem razredu vajeni. Tudi s svetlečo črnino (predvsem na osrednjem delu armaturne plošče, a tudi na vratnih oblogah), ki pa ima svojo slabo stran: na njej se takoj pozna prah. No, kljub temu je tudi notranje oblikovanje prikupno, mladostno in dokaj ugledno, materiali so razredno nadpovprečni in izdelava je zelo dobra. Deluje zrelo. Ampak k zunanosti bi se veliko bolj podala, če bi sivino in črnino razbile vsaj delno živahnije barve.

»Zmotno bi bilo trditi, da je to le v Opla preoblečeni Fiat, saj z videzom in v vožnji izraža povsem Oplov značaj.«

Čeprav je tudi ta generacija Corse, kot vsi tekmeči zadnjega časa, precej zrasla, znotraj še vedno ni prostorskega čudeža. Res je, da je dolžine na vseh sedežih opazno več kot pri prejšnji generaciji, še vedno pa pešata širina in (še posebej) višina. Višji od 1,9 metra se ne bodo počutili prav dobro, čeprav je denimo voznikov položaj odlično nastavljaliv: sedež ima dovolj odmika in volanski obroč ima radodarne pomicke v obe smeri.

Ne! Nova Corsa ni 'zapet' avtomobil. Ni, kot bi morda utegnili pomisliti, nemško tog. Je lahкотen, mladosten, prijeten avtomobil.



Prednja sedeža sta zelo dobra: zagotavljata skoraj športnodirkaški bočni oprijem, zelo učinkovit, a še nemoteč pri vstopanju in izstopanju. Tudi daljše sedenje na njiju ni utrujajoče, k pomanjkanju notranje višine pa sedeža prispevata svoje, saj se že v osnovi na njiju (pre)visoko sedi kljub voznikovi višinski nastavljalivosti. In v takšni, trivratni različici se tudi nista posebej izkazala s svojim odklikom za vstopanje na zadnjo klop. Mehanizem je trd, sovoznikov vozniku težko dosegljiv in spomina, kje sta bila pred zlaganjem, nimata. Nerodno.

Ja, če zadnje klopi ne uporabljate pogosto, ta nerodnost ne pride do izraza. Je pa zato položaj za volanom, kot rečeno, zelo dober, volanski obroč je prijeten za oprijem ter ravno prav velik in vožnja je v splošnem lahкотna in prijetna. Merilniki so čedni, diskretni, 'čisti', (tudi ponoči) pregledni, a manjka merilnik temperature hladilne tekočine. Tudi nova Corsa spet deli ljudi v privržence in nasprotnike obvolanskih ročic, saj imajo te le eno lego, se pravi, da na primer ročica za brisalnice vedno ostane v enaki legi, tudi ko vklopite hitro brisanje z večkratnim pomikom navzgor. Njihova mehanika je sicer



zelo dobra, a če se voznik le rahlo zmede pri upravljanju, niso posebej hvaležni. Stvar okusa. Bolj kot to pa moti zapleteno upravljanje nekaterih funkcij drugega pomena: izklapljanja klimatske naprave ter upravljanja potovalnega računalnika in avdiosistema. Nerodno je tudi, da z izklopom avdiosistema ugasne osvetlitev nekaterih gumbov, ki niso vezani le na avdiosistem. In številni gumbi okrog glavnega stikala za žaromete niti niso vidni niti niso ergonomске oblike. Nerodno pri tem je, da sta tam tudi gumba za meglenke, ki bi ju bilo načeloma treba hitro najti ob poslabšani vidljivosti v megli, ne pa da se voznik sklanja z glavo in ju najprej išče. Vse to utegne starejše kupce odvrniti, mlajših pa zagotovo ne privlačiti.



Test | Opel Corsa 1.3 CDTi (66 kW) Cosmo

Čeprav rahlo nakazuje kupejevstvo, je vidljivost navzven zavidljivo dobra. Veliko k temu pripomorejo dobra (velika) vzvratna ogledala, celo majhni trikotni okenci pred vrati prineseta nekaj dodatne vidljivosti (kar pomeni, da nista le oblikovni rešitvi) in le zajeten stebriček C povzroča nekaj mrtvega kota. V notranjosti morda zmoti tudi paket opreme, ki se nanaša na udobje: medtem ko na primer nima kozmetičnega ogledalca pri sovozniku in žepov na sedežnih hrbtisčih, ima osvetljen del pri nogah pri prednjih potnikih in samodejno klimatsko napravo. Ta je sicer zelo učinkovita, a zahteva tudi do tri stopinje Celzija različno nastavitvev pri počasni (mestni) in pri hitrejši (zunajmestni) ožnji.

K notranjosti je seveda treba prišteti tudi prtljajnik. Le nekaj centimetrov (v višino ali v širino) mu zmanjka, da bi vanj lahko postavili še en kovček srednje velikosti, kar pomeni, da je litrsko precej radodaren. Je kvadraste oblike, ima dvojno dno in gornja polička se prikladno zloži



»Notranjost želi dajati vtis večjega prestiža, kot smo v tem razredu vajeni.«

ob naslonjalo zadnje klopi. Njegova slaba stran pa je, da se podaljšuje le z zlaganjem naslonjala zadnje klopi, kar pomeni, da je sedalo nepremično, kar spet pomeni, da je pri podaljšanem na njegovi sredi precejšnja stopnica. Škoda.

Pa dinamika? Če bi sodili le po volanu, bi morali zapisati, da Corsa ni namenjena ljubiteljem športne vožnje. Njegov servo je namreč precej močan, zato je sukanje volanskega obroča zelo lahkotno tudi takrat, ko to ni potrebno. Tudi to je vzrok, da voznik na volanskem obroču nima občutka, kdaj v kritičnih primerih (spolzek asfalt) guma prehaja iz oprijema v zdrs. Če pa bi sodili po preostali mehaniki, bi takšni Corsi morali reči, da je kar živahen, športen avtomobil. Začeni s motorjem: ta sicer zahteva dokaj dolgo predgretje (dizel!) in ni prav ugledno zvočno izoliran, kar se sicer ne sklada z že omenjeno ugledno notranjostjo. No, prav hudo sicer ni, je pa opazno. Ampak motorček je tudi isker, kar je lepo podprto s hitrim in sicer dokaj dolgo izračunanim menjalnikom. Ta ima za lahkotna speljeva-

nja razmeroma kratko prvo prestavo, potem tri prestave nekje med športnostjo in varčnostjo, zadnji dve prestavi pa sta izrazito varčni. Medtem ko se v prvih štirih prestavah motor zlahka zavrti do 4.500 vrtljajev v minuti, pride v peti prestavi kazalček na merilniku vrtljajev komaj kaj prek številke 4.000, kar na merilniku hitrosti pomeni dobrih 170 kilometrov na uro, ko pa potem pretaknete v šesto prestavo, tudi poln plin pri normalnih pogojih ne poveča hitrosti.

Na merilniku vrtljajev se sicer rdeče polje prične pri številki 5.000, a bi temu po šolsko lahko rekli utopični realizem. Ampak to je lepotna napaka. Ne glede na to in na dolgost menjalnika motor zlahka vzdržuje potovalnih 160 kilometrov na uro, če se ne peljete ravno po vrhniškem avtocestnem klancu. Navzgor seveda. To pomeni v šesti prestavi okrog 3.000 vrtljajev ročične gredi v minuti, kar spet pomeni balzam za motor; takrat lepo, mehko teče in porabi raz-



Test | Opel Corsa 1.3 CDTi (66 kW) Cosmo



meroma malo goriva. 'Razmeroma' pa zato, ker poraba na našem testu ni prav pohvalna; tipične številke so v preglednici s tehničnimi podatki, tule pa le podatek o tem, da pri omenjenih 160 kilometrih na uro v zadnji prestavi (po trditvi potovalnega računalnika) porabi več kot devet litrov za 100 kilometrov, pri polnem plinu pa se dvigne na nekaj čez 10 litrov na 100 kilometrov. Naše meritve porabe kažejo, da je interval porabe (od najmanjše do največje) precej ozek, povprečje pa dokaj visoko.

Koliko stane EUR

DODATNA OPREMA	
Kovinska barva	300
Aluminijasta platišča 6 x 16	380
Radio CD30 MP3	140
Dnevne luči	10
Elektronsko uravnavana klimatska naprava	240

»Če bi sodili po preostali mehaniki, bi takšni Corsi morali reči, da je kar živahen, športen avtomobil.«

Porabo seveda lahko vzamete v zakup, saj še vedno velja, da je poraba davek na (živahne) 'konje'. Živahnost 'konjev' iz motorja pa pomeni delo za podvozje. Corsino je odlično, saj je udobno, a zlahka nadzira gibanje karoserije. Lega na cesti je dolgo zelo nevtralna in tipična za prednji pogon: pri skrajnih razmerah prične v ovinku nos rahlo siliti navzven, kar popravite z dodajanjem volana. Pohvalno pri podvozju je, da kljub zadnjim vzdolžno vodenim kolesom med zaviranjem v ovinku zadek le rahlo nakazuje, da bi rad zbežal iz njega, kar je spet preprosto nadzirljivo z odvzemanjem volana. Pri takšnih motornih zmogljivostih (predvsem navor!) pa tej Corsi manjka vsaj elektronski

Tabela konkurence

Model	Opel Corsa 1.3 CDTi Enjoy	Fiat Grande Punto 1.3 16V M-Jet Dynamic	Renault Clio 1.5 dCi Dynamique	Peugeot 207 1.6 16V HDi (66 kW) Sport
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1248	1248	1461	1560
največja moč (kW/KM pri 1/min)	66/90 pri 4000	66/90 pri 4000	63/86 pri 3750	66/90 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	200 pri 1750-2500	200 pri 1750-2000	200 pri 1900	215 pri 1750
dolžina × širina × višina (mm)	3999 × 1713 × 1488	4030 × 1687 × 1490	3986 × 1707 × 1493	4030 × 1720 × 1472
največja hitrost (km/h)	172	175	174	182
pospešek 0-100 km/h (s)	12,7	11,9	12,7	11,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,9/3,8/4,6	5,9/3,9/4,6	5,2/4,0/4,4	5,8/3,8/4,5
cena osnovnega modela (EUR)	12.670	13.480	14.590	12.404

Iz oči v oči



Če pogledam novo Corso, mi je bila testna različica druga najljubša. Dovolj odrasla, da bo v njej brez težav preživela tudi manjša družinica, z motorjem in s šeststopenjskim menjalnikom, ki poleg majhne porabe zagotavlja tudi nekaj užtkov v vožnji, in z zanesljivo lego. Zato je tudi višja cena v primerjavi s staro Corso pričakovana, čeprav je – če se spomnite – tudi predhodnica še nedolgo tega zmagala na našem primerjalnem testu. A še vedno ostaja druga. Prva je namreč OPC!

Aljoša Mrak



Opel je s Corso zapeljal na enako pot kot že z novo Astro. Z dvema različnima oblikama, s katerima želijo ustreči tistim kupcem, ki si od avtomobila želijo več osebnosti. Kako jim je to uspelo s Corso, si lahko misli vsak sam, dejstva pa so, da je nova Corsa vsaj za razred boljša od prejšnje. Boljša tehnika in materiali so zahtevali več moči in 1.3 CDTi je zagotovo bolj uporaben motor kot bencinski 1.2.

Mitja Reven



Zunanja oblika: odlično. Notranja oblika: odlično. Kot smo zapisali že v primerjalnem testu: mehanika, sedenje, ergonomija so odlični. In v nasprotju z anemičnim bencinskim motorjem tole Corso poganja (dovolj) živahen dizel, da vožnja ni nadležna. Izberite takšno, a petratno. Bolje skoraj ne gre.

Dušan Lukič

nadzor nad zdrsom gnanih koles (ASR), če že ne tudi stabilizacijski ESP.

Če ste naslov tega sestavka morda razumeli drugače: za (oceno) pet nova Corsa po naših kriterijih ni. Kakšne večje napake sicer nima, je pa preveč drobnih nerodnosti, ki se na koncu sešetejejo v skupno oceno štiri. Kar pa tudi ni slabo. ■



Opel Corsa 1.3 CDTI (66 kW) Cosmo

CENA:	(GM Southeast Europe)
1.3 CDTI Enjoy	12.670 evrov
1.3 CDTI Cosmo	14.920 evrov
Testno vozilo:	15.990 evrov

Moč:	66 kW (90 KM)
Pospšek:	13,1 s
Največja hitrost:	165 km/h
Povpr. poraba:	9,5 l/100 km

Garancija:
[2] leti brez omejitev prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 2 leti garancije za lak, 2 leti mobilne garancije]

Predvideni redni servisi:
menjava olja na 30.000 km ali na 1 leto
sistematični pregled na 60.000 km ali na 2 leti

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v evrih):

redni servisi, delo:	266	obvezno zavarovanje [2]:	2.490
material:	368	kasko zavarovanje [2]:	2.400
gorivo	8.778		
gume [1]:	2.035	Skupaj:	34.941
izguba vrednosti po 6 letih:	10.400	Strošek za prevoženi km:	0,35 evrov/km

[1] - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 6 letih

NAŠE MERITVE

(T=2 °C / p= 1022 mbar / rel. vl.: 59 % / Gume: Dunlop SP Winter Sport M3 M+S / Stanje km števec: 5141 km)

Vozne lastnosti

Pospški	s
0-100 km/h:	13,1
402 m z mesta:	18,7 (118 km/h)
1000 m z mesta:	34,6 (147 km/h)

Prožnost

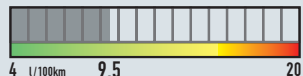
50-90 km/h (V.):	10,4
50-90 km/h (VI.):	14,7
80-120 km/h (V.):	19,9
80-120 km/h (VI.):	23,2

Največja hitrost

165 km/h
(V in VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	7,8
največje povprečje	10,2
skupno testno povprečje	9,5

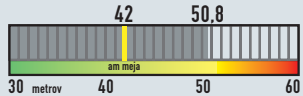


Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	60 58 57 57
90 km/h	66 64 64 63
130 km/h	70 68 68
Prosti tek	43

Zavorna pot

od 100 km/h: 50,8 m
(AM meja 42 m)



Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

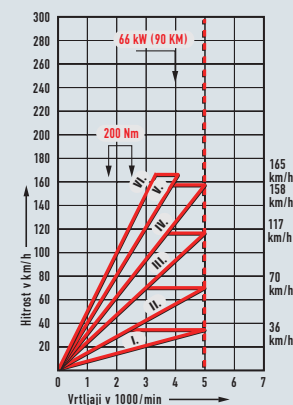
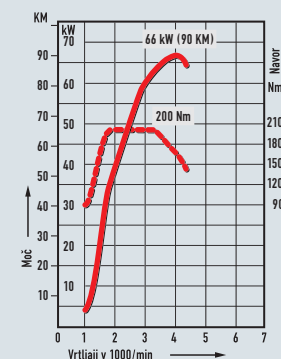


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

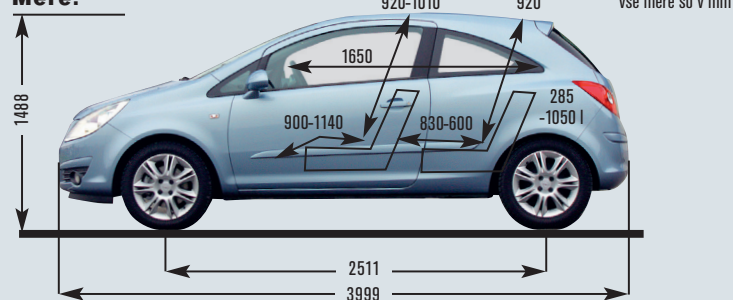


Živahen motorček je za štiri, ampak te užitke zmanjšujeta dolg menjalnik in premočan volanski servo.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 69,6 × 82,0 mm - gibna prostornina 1248 cm³ - kompresija 18,0 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,9 m/s - specifična moč 52,9 kW/l (71,9 KM/l) - največji navor 200 Nm pri 1750-2500/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,27; II. 2,16; III. 1,30; IV. 0,96; V. 0,74; VI. 0,61; vzvratna 3,82 - diferencial 3,72 - platišča 6J × 16 - gume 195/55 R 16 H, kotalni obseg 1,88 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 49,7 km/h. **Voz in obse:** kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1130 kg - dovoljena skupna masa 1555 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 172 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva (ECE) 5,9/3,8/4,6 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1713 mm - kolotek spredaj 1485 mm - zadaj 1478 mm - rajdni krog 10,4 m.

Notranje mere: širina spredaj 1400 mm, zadaj 1410 - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 500 - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 45 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: varnostna blazina za voznika in sopotnika - stranski varnostni blazini za voznika in sopotnika - zračni zavesi - ABS - električen servovolan - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljalni in ogrevani vzvratni ogledali - potovalni računalnik - radio CD in z obvolanskim upravljanjem - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenke - po višini in globini nastavljalni volanski obroč - voznikov sedež nastavljalni po višini - predal pred sopotnikovim sedežem

Ocena

Zunanost (15)	14	Zelo čeden, dinamičen, kompakten avtomobil, tale (tri vrata) tudi športnega videza.
Notranost (140)	105	Znotraj je dovolj dolžine, a manj širine in premalo višine. Nekoliko nerodno sestavljen paket opreme.
Motor, menjalnik (40)	37	Tehnično in praktično odlični motor. Zelo hiter menjalnik, a s prestavnimi razmerji naravnani na varčnost.
Vozne lastnosti (95)	76	Zelo lahek volan ni po godu športne vožnje željnemu vozniku. Zelo dobra lega na cesti in občutek na stopalki zavore.
Zmogljivosti (35)	26	Za motor tako majhne prostornine in to maso so zmogljivosti zelo dobre, pravzaprav že kar rahlo športne.
Varnost (45)	33	Zimske gume in visoke zunanje temperature so precej pokvarile pričakovani rezultat. Nima pa ne sistema ASR ne ESP.
Gospodarnost (50)	37	Edina slaba lastnost motorja je dokaj velika poraba goriva. Kljub le trem vratom pa pričakujemo majhno izgubo vrednosti.

Skupaj

328

Takšna Corsa je čeden in dinamičen majhen avtomobil, ki se prijetno pelje, a ima nekaj manjših napak. Te je sicer v praksi razmeroma lahko oprostiti, vseeno pa prav zaradi njih ne zasluži najvišje ocene.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunanosti
- ▲ lahkotnost upravljanja
- ▲ nastavljalnost volana in sedeža
- ▲ živahen motor
- ▲ 'hiter' menjalnik
- ▲ osnoven prtljajnik
- ▲ sedeža
- ▼ ergonomija (stikala, upravljanje sekundarnih funkcij)
- ▼ notranja višina
- ▼ 'nerodno' sestavljen paket opreme
- ▼ nima sistemov ASR in ESP
- ▼ povečan prtljajnik ima stopnico
- ▼ poraba