

Test:

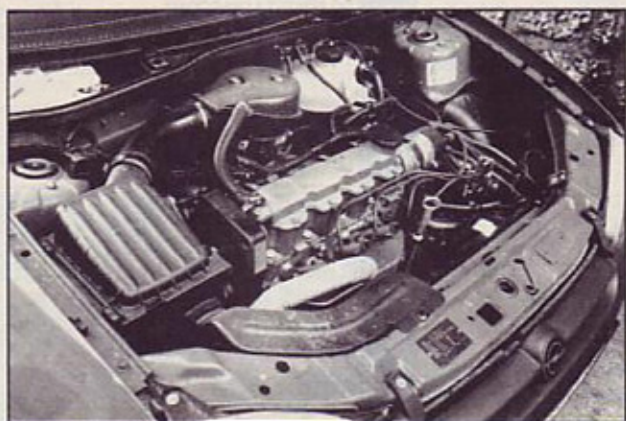
OPEL CORSA 1.4i SWING

MOJ MALI PRIJATELJ

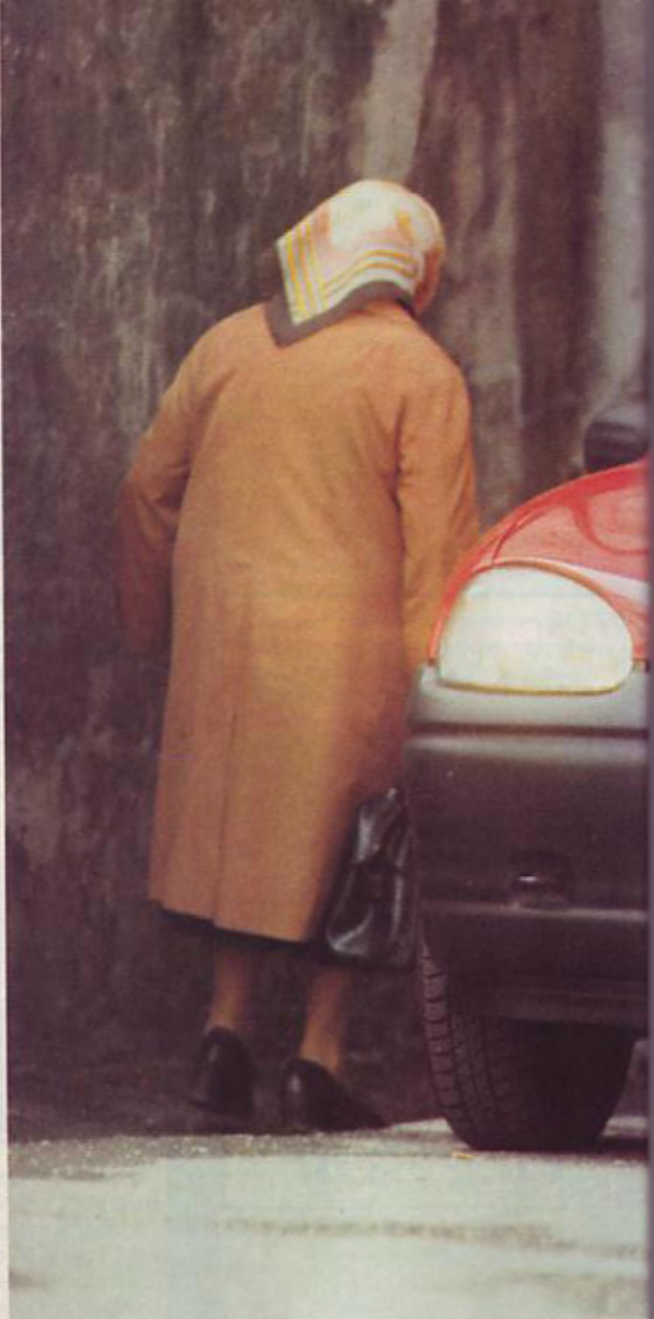
Pri Oplu vedo: še preden staro odsluži, je treba narediti novo. Tudi čisto novo, če je treba. In tale corsa je, če verjamete ali ne, (skoraj) čisto nov avtomobil(ček). Namenjen mestnim voznjam boljše polovice, noče biti samo in predvsem to. Seveda, s corso se lahko pelje tudi on, v službo ali na Dunaj. V vsakem primeru je to zelo uslužen avtomobil.



Armaturna plošča: najdete kaj, kar ni vsaj zaokroženo?



Motor: majhna litrska moč zagotavlja prožnost in dolgo življenje



Pri Oplu vedo tudi to, da je za zadovoljitev raznovrstnih želja treba nekaj več, zato so že na začetku ponudili celo paleto motornih in karoserijskih različic ter različnih paketov opreme. Testna corsa je po opremljenosti segala približno v sredino te ponudbe, to pa pomeni po višini nastavljen vozniški sedež, po tretjini deljivo zadnje klopi, volan z dvema prečkama, predal pred sovoznikom z lučko in ključavnico, radio-kasetofon z ločenim displayem, na katerem so še ura, datum in zunanja temperatura, vžigalnik, ogledalo v desnem senčniku, štirje po višini nastavljeni varnostni

pasovi, dvoje od znotraj nastavljivih zunanjih ogledal, pa tudi predali za odlaganje drobnarij (pod armaturno ploščo in na vratih), osvetlitev prtljažnega prostora in tapisom v njem. Ampak takole suhoparno naštevanje ne pove dosti. Vse naštetto morate doživeti. Prav neverjetno je, kako simpatično so vse malenkosti zložene skupaj; vsako le malo daljše druženje s corso zbudi prijateljstvo. Mogoče boste rekli, takole okrogel že avtomobil ne more biti prijatelj. Pa se motite! Vsak del avtomobila je konstruiran premišljeno in narejen natančno tako, da je kar se da uporaben. Od volanskega ob-



Prtljažni prostor: kupili ste majhen avto

roča, ki je sicer plastičen, a za normalno vožnjo prijeten, ker je njegova površina groba, pa do prestavne ročice, ki je priročne oblike in odeta v usnje. Vsa stikala (luči, zadnja meglenka, varnostne utripalke, ventilator, gretje zadnje šipe, radio) in vzvodi (za zračenje ter gretje) so pri roki ter osvetljeni, da so vidni tudi ponoči. Tudi opremljenost armaturne plošče je dovoljšna. Trije merilniki (bencin, hitrost, temperatura hladilne tekočine) so dovolj veliki in pregledni, blizu očem oziroma pogledu pa je tudi display radia: ta je nameščen na sredini, neposredno

nad odprtinami za zračenje. Bolj športno naravnani vozniki bodo pogrešali merilnik vrtljajev motorja, a ti bodo najverjetneje segli po bolj opremljenih različicah z močnejšimi motorji. Tisti, katerim je namenjena corsa swing, merilnika vrtljajev ne potrebujejo. Vsekakor je pomembnejše, da so obvolanska stikala pri roki, da so lahko vklopljiva ter da nimajo preveč zadolžitev, ki bi se jih morali vsakič sproti ponovno učiti. Pomembnejše je tudi, da je vidljivost vse naokrog dobra, kar lahko zagotovijo dovolj velike šipe, dobri brisalniki in učinkovito zračenje (zoper

Prav neverjetno je, kako simpatično so vse malenkosti zložene skupaj.



Vrata: tapete iz prijetnega blaga, visokotonski zvočnik

rošenje), ki ta pridevnik v kombinaciji z (doplačljivo) sončno streho res zasluži. Vse skupaj daje, ne glede na to, s katerega sedeža opazujete, videz otroške preprostosti in prikupnosti. Pravzaprav me je tale corsa ves čas spominjala na kockelego in sicer na tisti otroški sistem "duplo": vse, kar je namenjeno ročni uporabi, je veliko, da bi lahko upravljale tudi okorne in nerodne otroške roke.

Tudi zunanost corse spominja na igračko. Da je oblika stvar okusa, vemo vsi, a tudi če sovražite okrogline, vam sčasoma postanejo všeč. Igračka je nagajiva in nagajivost je simpatična. Poglejte na primer vzvratno luč. Ta je majhna in okrogla. Ampak ta luč je vgrajena v zadnjo luč, ki je prav tako okrogla. Gospod Adam Opel je imel srečno roko, ko je že zdavnaj blagoslovil logo znamke svojih avtomobilov, ki je že od samega začetka ok-



Delovni prostor: kupili ste velik avto

rogel.

Motor v testni corsi je bil drugi po moči, šteto od spodaj navzgor. Za avstrijski in zato tudi za naš trg ima le 40 kW (55 KM) namesto 44 kW. Zahteve po glasnosti in čistosti izpuha so pač take, da se jim tovarna prilagodi, četudi je zato

moč manjša. Ampak testna corsa ni bila dirkalnik in to tudi ni hotela biti. V mestu, pa tudi na krajših razdaljah, je moči v motorju dovolj, pa tudi prožnost zadovoljuje. Seveda se večkratnemu pretikanju, zaradi prehitavanja, ne boste mogli izogniti, a to pač sodi k delu za volanom. Pretikanje tako ali tako ne zahteva večjih naporov, saj je pedal sklopke mehak, gibi prestavne ročice pa so dovolj natančni. Je pa res, da sta motor in menjalnik opazno mehko vpeta v karoserijo. To je moč opaziti pri izmeničnem odzemanju in dodajanju plina, ko se prestavna ročica premakne. Vendar to v nobenem primeru ni moteče, kot ni moteč zvok motorja, čeprav je pri

višjih motornih vrtljajih opazno bolj slišen.

V podvozju corse ni nobenih revolucionarnih novosti. Prednji del je opt na že tradicionalni vzmetni nogi, izum gospoda McPhersona, ki sta prečno vodeni s trikotnimi vodili, zadnja prema je poltoga. Obnašanje avtomobila je dolgo nevtralnno, z malenkostno poudarjenim siljenjem nosu iz ovinka. To zahteva dodajanje volana, vse skupaj pa je povsem rutinska zadeva. Večje težave nastopijo v hitro voženem ovinku, ko ugotovimo, da bi bila primernejša ali morda celo nujna manjša hitrost. Povsem normalno je, da v tem primeru odzvamemo plin ali celo narahlo pohodimo pedal zavore. Corsa reagira odločno. Kot da bi se zadnji del hotel zavrteti okrog prednjega. Posredovanje z volanom v nasprotno smer je neizogibno. Sicer se avtomobilček res lahko zavrti. Zato tega raje ne poskušajte.

Na corso ste se namreč upam, da je tako - že navezali in postala vam je prijateljica. Ko jo gledate in ko jo vozite. Ali pa, če ste le potnik. Prijateljici pa se ni lepo izneveriti. In corsa zna prijateljstvo vračati!

Za mestno vožnjo krasen frkolinček. A šele kot drugi avto pri hiši. Tudi precej drag je, toda modo majhnih avtomobilov z veliko opreme in z Oplovo tradicijo je pač treba plačati.



Saia

**Tekst: VINKO KERNIC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirilaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 77,6 x 73,4 mm - globina prostornina 1389 kubikov - kompresija 9,4 : 1 - največja moč 40 kW (55 KM) pri 5200/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 28,8 kW/liter (39,6 KM/liter) - največji navor 103 Nm pri 2800/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak val - glava iz lahke kovine - elektronski enotočkovni vbrizg - elektronski vžig - vodno hlajenje 5,8 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12 V 36 Ah - alternator 770 W - uravnani katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - suha enoploščna sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,550; II. 1,960; III.: 1,300; IV. 0,890; V. 0,710; vzvratna 3,310; diferencial: 4,180 - platišča 5J x 13 - gume 145/80 R 13 michelin MXT 80, kotalni obseg 1,77 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 35,8 km/h

Voz in obese: kombi limuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,35 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna trikotna vodila, stabilizator - zadaj polloga prema, vzdolžne nihajke, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnoste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, prestava 22,6:1, 4,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3729 mm - širina 1608 mm - višina 1420 mm - medosna razdalja 2443 mm - kolotek spredaj 1387 mm, zadaj 1388 mm - rajdni krog 10,1 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1570 mm - širina (kolokolci) spredaj 1310 mm, zadaj 1350 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-920 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1102 mm, zadnja klopi 820-620 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 260/680/1150 litrov - posoda za gorivo 46 litrov

Teže: prazno vozilo 850 kg - dovoljena skupna teža 1335 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h: 15 s - poraba goriva (ECE): 5,2/6,9/8,6 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

53 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 6,1 s

0 - 80 km/h 10,5 s

0 - 100 km/h 16,1 s

0 - 120 km/h 27,0 s

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):

40,0 s (127 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):

45,3 s (115 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 48,6 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60 km/h 56,6 km/h

80 km/h 73,4 km/h

100 km/h 92,9 km/h

120 km/h 111,6 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje:

8,5 litra/100 km

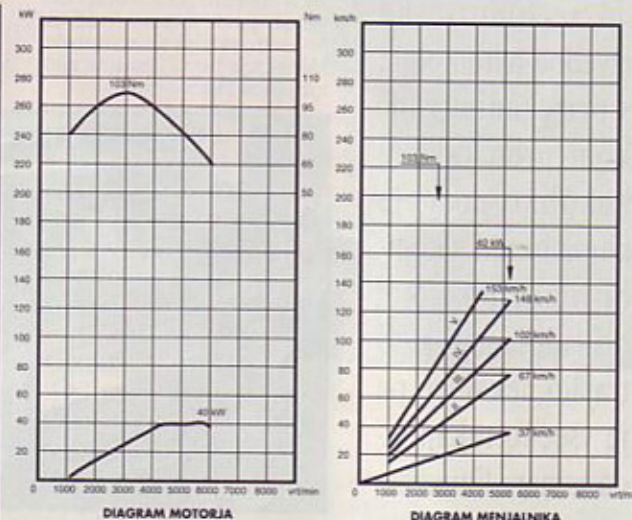


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motor (prožnost, poraba)
- (usnjena) prestavna ročica
- prostornost
- prikupnost v celem

Grajamo

- zadnja vrata: samo s ključem
- ni ročajev za roke na zadnji klopi
- zmogljivosti

Cena

ATS 103.890 + 43 odstotkov tolarskih dajatev
(Avtotehna vis d.o.o., Ljubljana)

Končna ocena

Za mestne vožnje in parkiranje ter za vožnjo dveh oseb in prtljage je corsa odličen avtomobil. Tudi za štiri potnike je prostora dovolj, a zmanjka prtljažnega prostora. Motor je za živahno vožnjo prešibak, vendar je vodljivost avtomobila tudi po daljšem času neutrujajoča. Dober avto!