

# Nekje vmes

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič



So cenejše in dražje Corse, so bolj in manj opremljene, so močnejše in šibkejše. Tale je bila nekje vmes. Zlata sredina?

## Opel Corsa 1.7 CDTI (92 kW) Cosmo

hitro, dinamično vožnjo ne potrebuje (višjih) vrtljajev, kar pomeni, da se s takšno Corso lahko lotite tudi zahtevnejših prehitovanj brez večjih skrbi. Ob tem je lahko motor tudi skromen; potovalni računalnik pravi, da potrebuje (v 6. prestavi) za 100 kilometrov na uro

najmanjša povprečna poraba je znašala 6,8, največja pa 9 litrov na 100 kilometrov.

Ob takšnem na trenutke športnem motornem značaju pa pride do izraza edina večja zamera: testna Corsa ni imela nadzora nad zdrsom gnanih koles (vrtenje notranjega pogonskega kolesa

Nedvomno velja: takšna Corsa ne spada v zlato sredino ponudbe; če bi morali tja postaviti turbodizelski motor, bi to bil zagotovo 1.3 CDTI s 66 kilovati. Bo pa takole motorizirana nedvomno vseh bolj športnim voznikom. ◀◀



### Opel Corsa 1.7 CDTI (92 kW) Cosmo

Cena osnovnega modela: 16.930 EUR  
Cena testnega vozila: 18.855 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 15°C / p = 1.090 mbar / rel. vl. = 44% / Starje kilometrskega števca: 9.628 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 10,5 s  
402 m z mesta: 17,6 s (131 km/h)  
1.000 m z mesta: 31,9 s (166 km/h)

**PROŽNOST**  
50-90 km/h (IV.): 8,9 s  
80-120 km/h (V.): 10,4 s

**NAJVEČJA HITROST**  
195 km/h (V. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 50,1 m (AM meja 41 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 7,5 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.686 cm<sup>3</sup> - največja moč 92 kW (125 KM) pri 4.000/min - največji navor 280 Nm pri 2.300/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/55 R 16 H (Dunlop SP Winter Sport M3).

Mase: prazno vozilo 1.145 kg - dovoljena skupna masa 1.565 kg.

Mere: dolžina 3.999 mm - širina 1.737 mm - višina 1.488 mm - prtljajnik 285-1.100 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 6,2/4,0/4,8 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ dostopnost, udobje, prostornost notranjosti
- ▲ oprema
- ▲ sedeža
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ poraba

- ▼ robot tek motorja
- ▼ nima nadzora nad zdrsom gnanih koles (ASR) in ESP
- ▼ slab odziven čas turbine
- ▼ nekateri notranji materiali
- ▼ zadržan videz petvatne različice

#### Končna ocena

Pravzaprav je takšna Corsa zelo dobra izbira za tisto družino, katere voznik (ali voznica) išče varčen, a zmogljiv motor za dinamičnejšo vožnjo.

(1.700 vrtljajev) 4,6 litra na 100 kilometrov, za 130 kilometrov na uro (2.200 vrtljajev) 7,7 in za 160 kilometrov na uro (2.700) 8,9 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Naša

v prazno!), kaj šele stabilizacijskega ESP. Tudi volan z električnim servom ni dorasel športnosti motorja in menjalnika, saj je razmeroma neposreden, a tudi dokaj nenatančen.



► Tale generacija Corse je posebej vredna pozornosti; pa ne toliko zaradi tehnike kot zato, ker z njo Opel ponuja široko paleto možnosti izbire, in še zlasti zato, ker je videti mladostna, dinamična, prijetna. Ne le da to (skoraj) nikogar ne moti, celo nasprotno; vseh je več ljudem kot prejšnje Corse.

No, petratna različica Corse je uporabnejša, a tudi nekoliko bolj zadržanega videza. Testna Corsa pa je dokazala, da zmore voznika in potnike tudi precej razvijati: z gretjem sedežev in volanskega obroča (!), s parkirnim pomagalom zadaj in še s čim, če tule naštejemo

le tisto, kar najbolj odstopa od opreme, ki smo je tudi v tem razredu že vajeni. Morda ob vsem manjka le osvetlitev ogledal v senčnikih.

Znova velja spomniti na sedeža, ki sta odlična: z ravnim, čvrstim delom v sredini in z več kot le solidno bočno oporo. Lepi in pregledni so tudi merilniki, ki tudi v tej različici nimajo merilnika hladilne tekočine motorja, in v splošnem je čedna celotna notranjost, čeprav vsa uporabljena plastika morda ni na otip (in na pogled) tako zlahka, kot bi pričakovali. Še vedno je na preizkušnji tudi precej neintuitivno upravljanje potovalnega računalnika (in

drugih nastavitvev), ki se je voznik sicer hitro navadi, a vseeno ne pusti najboljšega vtisa.

Na naš test se je tale Corsa pripeljala (tudi) zaradi motorja. Ta nekoliko robato teče in je glasnejši od najboljših pri tekmech, njegovo turbopuhalo pa ima dokaj dolg odzivni čas. Vse našeto sicer ni moteče, sploh potem, ko se ga nekoliko navadite, sploh pa če v ozir vzamete njegove zmogljivosti. Zdi se precej športen (ali pa le slabo vzgojen?): do 2.000 motornih vrtljajev je precej len, potem pa njegove zmogljivosti nenadno narastejo. Od tod streže z dovolj njutonmetri in kilovati, da za