

Vozili smo: OPEL CORSA SWING 1, 5 D IN 1,2 S

Čeprav je corsa swing v vsej Oplovi družini najmanjši avto, lastniku zaradi njega ni treba imeti manjvrednostnega kompleksa. Na tržišču se je pojavil že leta 1982 kot kombilimuzina s tremi in kot limuzina s štirimi vrati. V spominu je ostal kot minikadett, ker ima po konstrukcijski plati z njim precej skupnega.

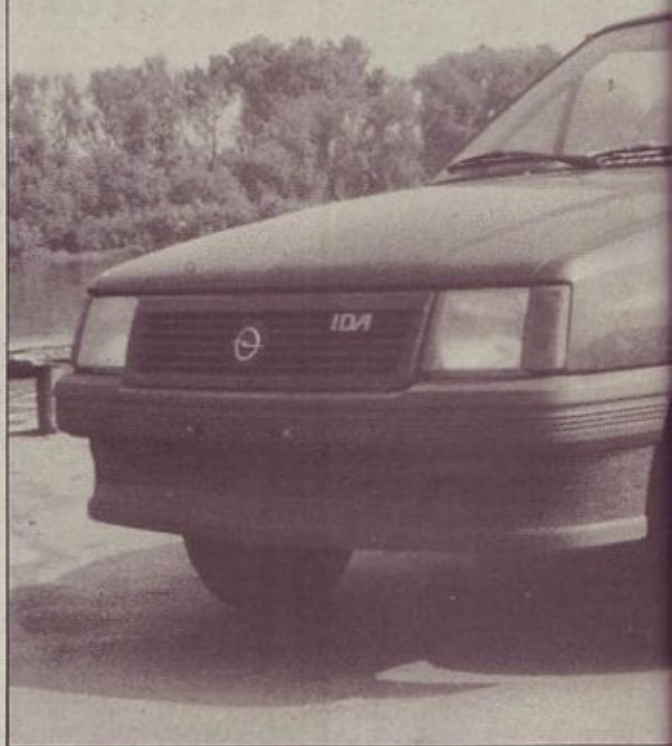
IDA-Kikinda je skupaj z Oploom dolgo vztrajala pri nerealno visokih cenah in s tem odganjala potencialne kupce. Potem pa se je to, kar je zahteval trg, vendarle zgodilo: zaradi konkurence se je corsa morala počeniti in ljubiteljem tega avtomobilskega razreda se je končno ponudila prilagodljivost, da pridejo do nje.

Corso izdelujejo v sodobni tovarni v španski Saragosi. Opel je svoj cilj, da bi bil lastnik avtomobila skromnih dimenzij zadovoljen prav tako, kot

Komande za luči so skrajno preproste in učinkovite. Enako velja za nastavljanje temperature in pretok zraka. Usmerjevalcev zraka je dovolj, prav tako odprtega in zaprtega prostora za razne drobnarije. Ena od takih prirodnih poličk je predvidena tudi za vgradnjo radijskega sprejemnika. Vse to je hvale vredno, pomembno pa je predvsem, da brezhibno deluje.

IDA nam je tokrat omogočila, da smo preskusili kombilimuzino z dvema različnima motorjema: z 1,5-litrskim dizlom in z 1,2-litrskim bencinskim. Primerjava je zelo zanimiva, ker sta si po karakteristikah zelo podobna.

Dizelski motor so naredili v japonski tovarni Isuzu. To je sodobno skonstruiran štirivaljni z odmično gredjo v glavi. Poganja jo zobati jermen, povezan z ročično gredjo, ki je vpeta v 5 ležajev, črpalka za vbrizgavanje pa je bosch VE. Ta presentljivi klopoteč sijajno ustreza 835 kg teži karoseriji. S skoraj idealnimi prenosi omogoča kar zadovoljivo vožnjo v vseh razmerah. Motor je dovolj močan, da je prehitovanje vedno varno, hitrosti 130 km/h pa na avtocesti ne spremlja hrup, ki bi dal vedeti, kateri motor je pod pokrovom. In vse to pri moči, ki ne presega 37 kW



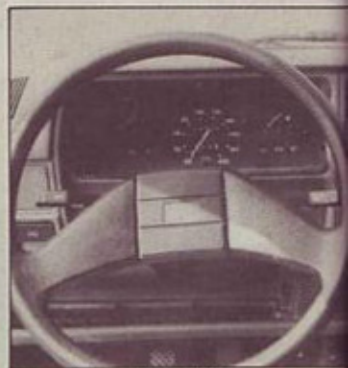
PREPRIČLJIVE ZMOGLJIVOSTI

če bi vozil velikega, skoraj dosegel. Corsa je v obeh izvedbah, kot 3,62 metra dolga kombilimuzina in kot 3,95-metrski tridelna limuzina, z nešteti podrobnostmi posrečen avto. V kombilimuzini, ki ji dajejo pečat izbokline na blatnikih, a je kljub temu sodobno oblikovana, je petim osebam dovolj udobno tudi na daljših potovanjih in ne le po mestu. Prav presenetljivo je, kako udobna sta voznikom in sovoznikom sedež, čeprav se zdita na prvi pogled tanka. Ravno zato je tudi dovolj prostora za potnike, ki sedijo zadaj. Toda bistvo sedeža je v njegovem kroju in ne v polnilu.

Notranjščina corse ni kaj posebnega, zato se ujema s pojmovanjem vseh tistih, ki menijo, da ni dobro, če je pred voznikom preveč instrumentov in kontrolnih lučk. V tem slogu je tudi oplovska pokončna armaturna plošča opremljena le z najpotrebnejšimi merilnimi instrumenti, kot so brzinomer v sredini, termometer na levi in desno kazalec za gorivo.

(50 KM). Po zaslugi standardnega petstopenjskega menjalnika se kazalec za gorivo premika zelo počasi, saj znaša poraba dizelskega goriva pri 90 km/h 3,9 litra, pri 120 km/h 5,5 in po mestu 5,6 litra. S temi podatki se uvršča corsa med varčne avtomobile, ker velja taka poraba za majhno, povrh tega pa z dizlom že po naravi ni kdove kakšnih stroškov. Prestavljanje je mehko in natančno, zato je tudi vožnja skozi ostre ovinke, ko je treba pogosteje prestavljati, tekoča, s tem pa se seveda poveča varnost.

Corso swing 1,5 DJ pospeši od 0 do 100 km/h v 17,5 sekunde in doseže največjo hitrost 151 km/h. Za avto tega formata je to popolnoma dovolj. Na avtocesti je pri konstantni hitrosti 120 km/h udobna in na daljšem potovanju ne utruja. Tudi potnikom na zadnjih sedežih se ne godi slabo, pod pogojem, da srednja nista do kraja pomaknjena nazaj. Tudi v višino je zadaj dovolj prostora. Drugače pa je mogoče zadnje sedeže tudi zložiti, pri čemer se prostornina



Enostavna armaturna plošča

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štirifaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 77,8x62,9 mm - gibna prostornina 1196 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 40 kW (54 KM) pri 5600 vrt./min - največji navor 86 Nm pri 2600 vrt./min - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - glava iz lahke kovine - uplinjač Pierburg 1 B 1 - vodno hlajenje - akumulator 12 V, 44 Ah - alternator 55 A; 5 1,5 D: gibna prostornina 1488 kubikov - vrtna in gib 76x82 mm vrt./min - največji navor 90 Nm pri 3000 vrt./min - odmična gred v glavi (zobati jermen) - ročična gred v 5 ležajih - visokotlačna črpalka za gorivo in brizgalne šobe bosch VE. **Prenos moči:** motor spredaj pagarnja sprednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna ročica na fleh - platišča 5 J - gume 165/70 R 13 (michelin); **Voz in obese:** kombilimuzina (limu-

na) - 5 sedežev - 3/5 ali 4 vrata - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila - zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijčne vzmeti in teleskopski blažilniki - dvokrotne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobingste, servo - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - valan z zobata letvijo 21,4:1; **Mere in teže:** dolžina 3,620 m - širina 1,530 m - višina 1,365 m (limuzina: dolžina 3,955 m - širina 1,540 m - višina 1,360 m) - medosna razdalja 2,345 m - kolotek spredaj 1,320 m, zadaj 1,305 m - rajdni krog 10 m - teža praznega vozila s 3/5 vrati 740/765 kg (limuzina: 740/765 kg) - dovoljena skupna teža 1220/1245 kg - prostornina prtljavnika (VDA) 255/550/845 litrov (limuzina: 430 litrov) - posoda za gorivo 42 litrov;

Zmogljivosti: (tovarna) največja hitrost 152 km/h (dizel: 151 km/h) - pospešek od 0 do 100 km/h 16,5 s (dizel: 17,5 s) - poraba goriva (ECE): 4,7/6, 3/7,9 litra supra (dizel: 3,9/5,5/5,6 litra dizelskega goriva) na 100 km



Udobna sprednja sedeža

navduši pri speljevanju in končni hitrosti. S 40 kW (54 KM) pri 5600 vrt./min. torej z malo več moči, pospeši od 0 do 100 km/h v 16,5 sekunde, največja hitrost, ki jo doseže, pa je 152 km/h. S petstopenjskim menjalnikom porabi 4,7 litra supra pri 90 km/h, 6,3 litra pri 120 km/h in po mestu 7,9 litra na 100 kilometrov.

Kdor kupuje corso, lahko torej izbira med dvema motorjema in bolje se odloči, če izbere dizla, ki je sicer komaj za spoznanje počasnejši in slabših pospeškov, se pa ponaša z bistveno manjšo porabo. Poleg tega dizlu še zdaleč ni treba posvečati toliko skrbi kot bencinskemu motorju, da o cenah dizelskega goriva in kurilnega olja sploh ne govorimo. Ker pa je dizelska izvedba corse za 20.000 dinarjev dražja od bencinske, je treba vzeti v roke kalkulator in izračunati, ali se pri običajnem številu prevoženih kilometrov na leto razlika v ceni izplača.

Na voljo sta sicer še 1,4-litrski motor z močjo 44 kW (60 KM) in turbodizel z močjo 49 kW (67 KM), vendar smo vam predstavili tista dva, ki smo ju lahko preskusili. Izvedbe z močnejšimi motorji je mogoče naročiti prek konsignacije.

Skratka, avto je star dobrih osem let. Ker je okreten in zelo ubogljiv,

naj gre za upravljanje z-njim ali za njegovo odzivanje, je kot nalašč za mestno vožnjo, pa še razgled iz njega je dober.

IDA dobavlja corse tudi z Michelinovimi gumami. Ker so za tako majhen avto razmeroma velike (165/70×13), smo dobili vtis, da v kombinaciji z dobro izbranimi obesami, kakršne ima njen starejši brat kadett, kar spodobno prenaša naše slabe ceste. Spredaj sta vzmetni nogi, zadaj pa toga prema z vzdolžnimi vodili, vijajnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki.

Zarometi so za nočno vožnjo dovolj močni, žal pa so slabi brisalci. Kupcu svetujemo, da se jih takoj znebi, ker se začnejo že pri nekaj kapljah dežja »zatikati«.

Skratka, opel corsa swing, pa naj bo v bencinski ali dizelski izvedbi, ki ji je bilo v prvi polovici tega leta namenjene več pozornosti, utegne z nižjo ceno pritegniti nove kupce, kajti v primerjavi s tekmeci je njena edina hiba cena, o kateri bomo spričo precej povečane ponudbe avtomobilov nižjega srednjega razreda verjetno še slišali.

Miroljub Nikolić

prtljavnika poveča z 225 na 845 litrov.

Corsa swing 1,2 SJ nas malo bolj



Prilagodljiv in dovolj prostoren prtljajnik

**DRAKE
PADS
DRAKE
PADS**



sinter

ASBESTOSFREE

NOVO NA TRŽIŠČU!

Cesta v Mestni log 100/b
Telefon: (061) 271-377 in 268-268
LJUBLJANA

RACING PROGRAM

Sklopke za voznike, ki cenijo športno vožnjo!
Na zalogi imamo vedno tudi zavorne obloge za vse vrste vozil
(osebne, tovornjake, priklopnike, viličarje itd.)



**ASBESTOS FREE
SEMIMETALLIC PADS**

OGLASITE SE!