

Vozili smo v Seville:

OPEL CORSA

Corso je Opelova fiesta. Tako kot je clio Renaultova micra. Ali pa uno Fiatov polo. Razumete? Svet se še vedno suče (tudi) okrog majhnih avtomobilov. Zdaj celo bolj kot pred kratkim. Zato je gospod Louis R. Hughes, vodja evropskega General Motorsa, povsem prepričan: nova corsa je pravi avtomobil ob pravem času!



Novi opel corsa: swing in GSI 16V (desno)

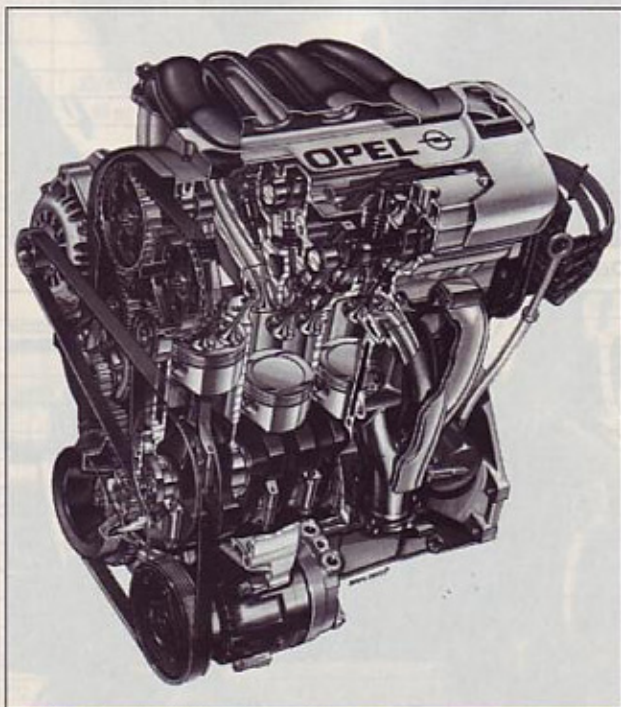
CORSO DI CORSA





Če verjamete ali ne, Opel je od leta 1982 prodal več kot tri milijone cors. Če bi corse merili na metre, tako kot blago za njihove sedeže, bi celotna kolona - odbijač do odbijača - merila skoraj enajst tisoč kilometrov. Ko bodo prodali toliko novih cors, bo kolona še daljša. Corsa je namreč prav zdaj malce zrasla: 77 milimetrov po dolžini, 73 milimetrov po širini in 53 milimetrov po višini. Večja (za 100 milimetrov) je tudi medosna razdalja, to pa zagotavlja tudi za 79 milimetrov več "nožnega" prostora pred zadnjo klopjo. Jasno, da so majhni avtomobili spet vse bolj priljubljeni, če je pa vse udobneje živeti v njih! V corsinem zadku je tudi za 260 litrov osnovnega prtljajnika, ki ga je moč povečati na 680 (zložena klop) oziroma v celem in merjeno do stropa na 1150 litrov praznine. Odraščanje corse je torej ne le zapisan, ampak tudi povsem uporaben podatek.

Novo corso je oblikoval Hideo Kodama. Japonec v Rüssels-



Novi motor: 1,6 litra, 16 ventilov

heimu. Mož, ki je pri Oplu že 26 let in zaradi katerega je tole revijo vredno prelistati vsaj do 22. strani. In oblikoval jo je tako, kot se to danes počne: ljubko, zaobljeno, z odločno nagnjeno prednjo šipo in - na izbiro - s tremi ali petimi vrati. Corsin nos - gledano pred prednjima kolesoma - je še dokaj spodobno dolg, zadek pa je hkrati tudi blatnik zadnjega kolesnega para. Vrata na njem so delali s šestilom, čeprav so povsem navpična in tretji bočni okni bi bili lahko tudi pozdravček fiata tipa. Pravi tip vedno ve, kdaj si mora ali pa si lahko kaj sposodi.

Gospod Kodama tudi dobro ve, da so moderne luči sestavni del avtomobilske oblike in ne le svetila, zatakajena v pločevino. Hkrati je obdelal tudi tla vozila, spojlerja na obeh koncih in vse drugo, kar šteje za količnik zračnega upora, ki pri novi corsi znaša od 0,34 do 0,35, odvisno od različice. Različice je moč prešteti v kombinaci-



jah sedmih motorjev (pet bencinskih, pa še dizel in turbo-dizel) in šestih paketov opreme: city, swing, GLS, joy, sport in GSi 16V. Prav pri slednjem je že na pogled jasno, za kaj gre: za najzmogljivejšo motorizacijo, za največ športne opreme, zato tudi za samo tri vrata, in za najboljše zmogljivosti. Tem je nova corsa kos povsem brez skrbi: zato, ker je njena karoserija za 40 odstotkov trdnjša, kot je bila nekoč, in zato, ker so ji všili tudi precej varnosti (od serijsko vgrajenih bočnih ojačitev in samodejnih zategovalnikov prednjih varnostnih pasov, do doplačilne zračne vreče pred voznikom, ki jo bo moč naročiti od letošnje jeseni dalje). Med doplačila pa sodijo tudi mikrofilter za prezračevalni sistem, klimatska naprava, volanski servoojačevalnik, zavorni ABS (ki je serijski le pri GSi 16V) in štiristopenjski samodejni menjalnik s programi "varčnost", "šport" in "zima".

Corso so gradili na osnovi koncepta avtomobila Opel Junior (izpred nekaj let), zato hoče biti mladosten avtomobil. Namenjena je posameznikom, mladim parom in družinam - kot drugi ali tretji avtomobil pri hši. Opre-



Osnovna možnost: corsa city



Različica z vrha: corsa GSi 16V

ma city namiguje na mestno uporabo, swing na koketnost, GLS na zahtevnejše okuse, sport na to, kar ta beseda pomeni, za GSi 16V sem pa že rekel, da je "top-model" s corsinimi "toplastnostmi". Motor za to različico je povsem na novo zasnovan "ECOTEC" (Emissions Consumption Optimization Technology) in s tem prvi tako majhen hišni agregat z dvema odmičnima gredema v lahki glavi in s poštirimi ventili za vsak valj. Njegovi odliki sta obe krivulji - za moč in za navor, ki zagotavljata - družno z razmeroma majhno težo vozila - odlične končne zmogljivosti. In ne pretirano porabo goriva.

Predvsem na varčnost pa so usmerili novi 1,2-litrski motor (SZ), ki je tudi za prihodnost dovolj čist, pa hkrati z višjo kompresijo prožnejši, pri pospeških pa komaj opazno slabotnejši od že prej znanega 1,2-litrskega štirivaljnika enake velikosti.

Oba 1,4-litrska motorja se ločita po zmogljivostih na račun kompresije in vrtljave za enotočkovnega oziroma večtočkovnega vbrizgavanja goriva, oba dizla pa po tem, da je

slabotnejši zgolj sesalno polnjeni agregat, zmožljivejšemu pa pomaga turbinski polnilnik na izpušne pline. Menjalnik je serijsko vselej petstopenjski, razen ob motorju 1,2i NZ, kjer je peto prestavo treba doplačati.

Podvozje so seveda prilagodili novim meram vozila. Prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi ter prečna in vzdolžna vodila, zadnja prema pa je poltoga, z vijaknimi vzmetmi. Stabilizatorja in notranje hlačenje zavornih kolutov (ob prednjih kolesih) sodijo le k zmožljivejšim različicam, petinpol colska kolesa z gumami 185/60 R 14 pa k različici GSi 16V. Je pa zanje moč doplačati pri corsah swing, joy in sport.

Med luksuzne dodatke sodi tudi dvodelni radijski kasetofon, podoben kot pri astri, k varnosti avtomobila samega pa alarmni sistem, povezan z osrednjo ključavnico.

Do voznika in potnikov je nova corsa zelo prijazen avtomobil. Pri tem ni kaj dosti pomembno, kakšen motor je v nosu. Corsa se odziva lahkotno, že od motor-



nega vžiga naprej. Pedala so prilagojena tudi zahtevnejšim voznikovim željam, opora za levo nogo je brezhibna, volan je tudi brez servo naprave še dovolj lahkoten in lahkotna, predvsem pa natančna je tudi prestavna ročica.

Oblika volanskega obroča, nastavljivost voznikovega sedeža in temeljitost prednjih sedežev so v celem odvisni od paketov opreme. Zunanji ogledali sta elektrificirani, armaturna plošča

pa je - skoraj po beemvejevsko - nadstrešna vzporedno s krogom po višini nastavljivega volanskega obroča. Zato je v celem in vselej pregledna. Vse drugo spominja na astro in to ni nič slabega. In, kar je vsakomur v corsi najprej všeč, je tole: da se na prednjih sedežih odlično (tudi glede vzdolžnosti) sedi in da je tudi zadaj - še predvsem ob štirih bočnih vratih - mogoča povsem udobna vožnja.

Simbioza je tako na dlani:

corsa je majhen, prostoren, dovolj zmožljiv in zelo okreten avtomobil. Vzmetenje je kompromisno - med ne pretirano nežnim udobjem in zanesljivo lego - lega je precej časa povsem nevtralna in briljira predvsem pri različici GSi 16V, vse drugo pa je tako kot smo pri opilih navajeni: korektno, razmeroma skrbno izdelano in dobro delujoče.

Corso izdelujejo v Zaragozi (Španija), v Azambuji (Portugalska) in v Eisenachu (Nemčija). Že prihodnje leto nameravajo izdelati več kot 400.000 teh vozil, (avstrijska) cena zanje pa znaša od 127.900 do 214.700 šilingov.

• • •

Corso di corsa je torej povsem jasno začrtan: majhen avto z velikimi željami. In z velikimi možnostmi. Smer je torej prava in pravkar so jo začeli uresničevati.

MARTIN ČESENJ

OPEL CORSA	1.2i NZ	1.2i SZ	1.4i NZ	1.4i SZ	1.6i XZ	1.5 D	1.5 TD
motor (zasnova)	štirivaljni, štiriktni, vrstni						
vršina in gib (mm)	72,0x73,4	72,0x73,4	77,6x73,4	77,6x73,4	79,0x81,5	76,0x82,0	76,0x82,0
gibna prostornina (cm ³)	1195	1195	1388	1388	1598	1487	1487
kompresija	9,0:1	10,0:1	9,4:1	9,8:1	10,5:1	23,0:1	22,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	33/45 pri 5000	33/45 pri 4600	44/60 pri 5200	60/82 pri 5800	80/109 pri 6000	37/50 pri 4800	49/67 pri 4600
največji navor (Nm pri 1/min)	86 pri 2800	88 pri 2800	103 pri 2800	114 pri 3400	150 pri 3800	90 pri 2400	132 pri 26000
odmična gred (pogon)	1 v glavi (zobati jermen)			2 v glavi (zob. jermen)		1 v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	2	2	2	2	4	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje in vžig, uravnavani katalizator					visokoločalna črpalka (TD: turbinski polnilnik)	
hlajenje	vodno						
menjalnik (število prestav)	4/5	5	5	5	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, (stabilizator)						
zadnja prema	polloga prema, vzdolžne nihajke, vijakne vzmeti, tel. blažilnik, (stabilizator)						
zavore spredaj	kolutne, servo						
zavore zadaj	bobnaste servo (1.6i: ABS)						
volan	z zobato letvijo						
platišča	5J x 13	5J x 13	5J x 13	5J x 13	5,5J x 14	5J x 13	5J x 13
gume	145 R13	145 R13	145 R13	165/70 R13	185/60 R14	145 R13	145 R13
teža praznega vozila (kg)	845	835	850	865	960	905	905
dovoljena skupna teža (kg)	1320	1320	1335	1335	1415	1380	1390
medosna razdalja (mm)	2443						
dolžina x širina x višina (mm)	3729 x 1608 x 1420						
priljučnik (litri)	260/680/1050 (280/680/1150)						
posoda za gorivo (litri)	46						
največja hitrost (km/h)	145	145	155	173	195	150	165
pospešek 0 - 100 km/h (s)	19,5	20	15,0	12,5	9,5	19,5	14,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,1/7,1/77	4,4/6,2/7,2	5,2/6,9/8,6	5,0/6,8/8,7	5,4/7,2/9,1	4,0/5,7/6,0	4,0/5,7/6,0
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super					plinsko olje	