



Leta?

Na zadnjem primerjalnem testu malih avtomobilov se je Corsa zelo dobro odrezala. Od takrat so jo še prenovili, a let vseeno ne more skriti.

►► Pred pogledom v cenik, ki pri različnih ljudeh vzbuja različne občutke, je tole na papirju ena boljših Cors: s petimi vrati, z dobrim paketom opreme in z varčnim turbodizlom. Verjetno si takšne želi večina tipičnih kupcev Corse oziroma malega avtomobila na splošno. In s (takšno) tudi ne bi veliko zgrešili. Dovolj časa je imela, da se je tudi pri nas dokazala: da je dostop vanjo lahek, da se v njej povsem spodobno sedi in pelje,

pohvalen je tudi njegov sistem zaustavljanja in ponovnega zagona (Stop&Start), ki deluje resnično brezhibno, hitro in nemoteče. V tem trenutku celo bolje kot pri kakšnem trikrat dražjem avtomobilu bolj bleščečega imena. V kombinaciji s tem smo pogrešali le svetovalno zeleno puščico za pretikanje navzgor, ki v merilnikih je, zasvetiti pa je nismo videli nikoli. Malce moteča reč v povezavi z motorjem je, da očitno elektronika sama, ko

zmanjševanju porabe), ampak pri drugih prestavah je sreča, da lahko vedno prestavimo eno nižje. Razen v tej nesrečni prvi ... In še ena praktična posledica toliko predolgega menjalnika: pogosto je treba pretikati v prvo prestavo, kjer se sicer vozimo v drugi.



Kljub temu pa ima motor dovolj navora že pri 1.500 vrtljajih v minuti, da od tam celo v peti prestavi (kar pomeni 80 kilometrov na uro!) lepo potegne. Pravim lepo, ne športno! In takole 'posiljen' s predolgim diferencialom je motor varčen; na potovalnem računalniku smo prebrali porabo 2,8 litra na 100 kilometrov za 60, 3,6 za 100, 4,8 za 130 in 6,9 za 160 kilometrov na uro. To pa so tudi absolutno

gledano lepe številke, celo naša testna poraba je znašala skromnih 6,4 litra na 100 kilometrov, odstopanja od tega povprečja pa so bila zelo majhna.

Mehanika je torej večinoma zelo dobra, delno tudi stvar (krajšega) časa, da se je človek privadi. Je pa Corsa v marsičem, kar ni opravičljivo z leti, ki jih šteje, razočarala. Gre sicer bolj ali manj za malenkosti, a vseeno. Zunanji ogledali dajeta denimo premajhno sliko. Potem prtljažnik: podira se le naslonjalo, okej, ampak edina lučka za osvetlitev je postavljena tako nizko na boku, da jo že prva torba zakrije. In je tako, kot da je ni. Problem klimatizacije: da (v hladnem) dolgo ne začne ogrevati notranjosti, je stvar vsakega dizelskega motorja in tega, da v mali avtomobil ne nameščajo dodatnih grelnikov, okej, a ko začne pihati toplo, piha vozniku v desno nogo tako, da jo skoraj kuha, leva je pa lahko še v stanju odmrzovanja. Ko je zunaj vroče ali le toplo, pa klimatska naprava zelo mrzlo in močno piha v glavi prednjih potnikov. In je zato treba ves čas popravljeni nastavitve sistema! Govorimo o samodejnem načinu, za katerega smo seveda plačali 240 evrov. Tudi neprijetno: da se dizel trese, vemo, da je to težje odpraviti v malem av-

tomobilu, tudi, a tako tresljaji kot trušč v kabini so v tej Corski precej neprijetni, pri 130 kilometrih na uro pa se trese še notranje ogledalo. Sicer zelo narahlo, a dovolj, da v njem ni mogoče prepoznati slike, le objekte v grobem. In za konec še o novi pridobitvi Corse – avdionavigacijski napravi Touch&Connect. V teoriji je stvar krasna, navigacija, za dotik občutljiv barvni zaslon, vhod USB, bluetooth, praksa pa razkriva tudi slabe strani. Naprava je namreč postavljena na spodnji del osrednje konzole. Ergonomija med drugim pravi, da je treba vse vizualne informacije kar se da približati očem, pri Oplu pa so to zanemarili. Le približno četrta metra višje ni le zelo dobro mesto za tak zaslon, ampak celo za zaslon, ki ga pri Corsah že dolgo poznamo. Zakaj torej dva zaslona, zakaj novost v barvah ni preprosto zamenjala monokromatske 'starine'? Morda tudi zato, ker na to starino zgoraj voznik vidi v vseh svetlobnih razmerah, na novost spodaj pa le, ko ni sonca. Tako pa je zdaj gornji zaslon namenjen le še urejanju klimatske naprave ... Razlog za takšno namestitvev je skoraj zagotovo v strošku, ki bi nastal s spremembo ožičenja in posledično prilagoditvijo proizvodne linije, ampak prosim, tale Touch&Connect stane 840 evrov! Bolje in ceneje bi bilo Corsi prilagati mobilni Garmin, TomTom ali kaj podobnega.

Da, res je, vse omenjene slabosti so za marsikoga malenkosti in v precejšnji meri stvar navade, ampak nekaj tega je Corsa dobila celo s 'prenovo', ki si v tem primeru zares zasluži narekovanje. In za tole, kar vidite na fotografijah, je v ceniku postavljena cena več kot 17 tisoč evrov. Samo barva 'Guacamole', ki je sicer do očesa prav prijetna, z laičnega zornega kota pa le malo z zeleno umazana bela, stane 335 dodatnih evrov!

Ne, leta za to ne morejo biti izgovor. Tu bo treba kaj postoriti. ◀

Motorček je res hvaležna reč tega avtomobila. Prav zelo zmogljiv ni, res je, a bo za dnevna potepanja odlično služil.

daj je lahkotna za vožnjo in parkiranja, da ima veliko odlagalnih mest (pravzaprav veliko več kot marsikateri večji avtomobil) in da je dovolj velika, da popelje ne prav veliko družino iz mesta ali celo na dopust.

Motorček je res hvaležna reč tega avtomobila. Prav zelo zmogljiv ni, res je, a za dnevna potepanja bo odlično služil, saj je do približno 70 kilometrov na uro kar poskočen, pri vožnji na dopust s polno naloženim prtljažnikom pa ljudje tako in tako v glavnem ne vozijo na čas. Odličen in

voznik med mirovanjem pretakne v prvo prestavo, nekoliko dvigne motorne vrtljaje. Na stvar se človek sicer navadi, a daje misliti. Verjeten razlog za to je menjalnik z le petimi prestavami, ki ne morejo povsem pokriti hitrostnega področja z navor-sko krivuljo motorja. Povedano preprosto: prva prestava je predolga, zato je težko speljati. Tudi omenjeni dvig vrtljajev ne pomaga pri speljevanju v klanec in bog ne daj še z obremenjenim avtomobilom.

Pravzaprav so predolga vsa prestavna razmerja (kar je popoln rezultat težnje po

Opel Corsa 1.3 CDTI (70 kW) Ecoflex Cosmo (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 15.795 EUR
Cena testnega vozila: 17.225 EUR

NAŠE MERITVE
T = 7 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 33 % / stanje kilometrskega števca: 1.992 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 12,8 s
402 m z mesta: 19,0 s (120 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV.): 10,6 s
80-120 km/h (V.): 19,5 s

NAJVEČJA HITROST 177 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT od 100 km/h: 43,2 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA skupno testno povprečje 6,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.248 cm³ - največja moč 70 kW (95 KM) pri 4.000/min - največji navor 190 Nm pri 1.750-3.250/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/65 R 15 T (Continental ContiEcoContact3).
Masi: prazno vozilo 1.160 kg - dovoljena skupna masa 1.585 kg.
Mere: dolžina 3.999 mm - širina 1.737 mm - višina 1.488 mm - medosna razdalja 2.511 mm - prtljažnik 285-1.100 l - posoda za gorivo 45 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE) 4,3/3,2/3,6 l/100 km, izpust CO₂ 95 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ motor, poraba
 - ▲ uporabna notranjost, predali
 - ▲ notranja prostornost
 - ▲ lahkotnost vožnje in upravljanja
 - ▲ preprost, logičen tempomat
 - ▼ hladilno-grelni sistem
 - ▼ postavitve in vidljivost na Touch&Connect
 - ▼ notranji tresljaji in hrup
 - ▼ predlog menjalnik
 - ▼ postavitve lučke v prtljažniku

Končna ocena

Ja, tale Corsa ima kar nekaj pomanjklivosti, ki si pri tehnikih zaslužijo resno obdelavo. S stališča uporabnika, ki se zna navaditi na marsikatero muho, pa je takšna Corsa lahko zelo uporaben in prijeten avtomobil. Edino, česar ne vzbujajo, so (pozitivna) čustva.