



25 sierpnia 2006 roku

Czwarta generacja bestsellera

Ekscytujący, indywidualny, dynamiczny: całkowicie nowy Opel Corsa

- Sportowy, mocny design dwóch niepowtarzalnych modeli
- Supernowoczesne innowacje, takie jak system „Flex-Fix” i światła adaptacyjne
- Wysoka dynamika jazdy dzięki nowemu zawieszeniu
- Miła atmosfera wnętrza – ekscytująco czerwonego lub czarnego jak fortepian

Rüsselsheim. Po spektakularnej premierze w Londynie, czwarta generacja popularnego Opla Corsa wyjeżdża właśnie na drogi. Podobnie jak Astra i Astra GTC, sportowa trzydrzwiowa oraz rodzinna pięciodrzwiowa Corsa przeznaczone są dla różnych klientów. Od 1982 roku sprzedano w Europie ponad 9,4 miliona egzemplarzy wszystkich poprzednich wersji tego modelu. Nowa Corsa będzie znów produkowana w Saragossie (Hiszpania) i w Eisenach (Niemcy). Obie wersje nadwoziowe będą dostępne u dealerów w październiku 2006 roku.

Nowa Corsa ma wszystko, co potrzebne, aby stać się bestsellerem: ekscytującą stylistykę i sportowy wygląd, nowo zaprojektowany układ jezdny, umożliwiający bezpieczne i szybkie pokonywanie zakrętów, nowe wnętrza o wysokiej jakości, oferujące mnóstwo przestrzeni i miłą atmosferę oraz techniczne nowości, po raz pierwszy oferowane w tej klasie pojazdów, takie jak podgrzewana kierownica czy reflektory adaptacyjne. Swoją światowy debiut w masowo produkowanym samochodzie ma zintegrowany system „Flex-Fix”, a nowością w tym segmencie będzie nowo opracowane, zmienne, progresywne wspomaganie układu kierowniczego Corsy Sport. Wspomaganie to umożliwia bezpośrednie reagowanie podczas jazdy na wprost, przy czym reakcja wzrasta wraz ze wzrostem (do 90 stopni) kąta skręcenia kierownicy, co przypomina precyzję sportowych układów kierowniczych. Krzywa reakcji umożliwia wzrost siły wspomagania przy większym kącie skręcenia kierownicy, co ułatwia manewry.

Informacje na temat specyfikacji i wyposażenia dotyczą modeli oferowanych na rynku niemieckim. W innych krajach mogą wystąpić różnice. Wszystkie dane dotyczące zużycia paliwa podano zgodnie z europejskim cyklem testowym. Informacje podlegają zmianom.





Zaskakująca stylistyka wyzwala emocje

Nadwozie trzydrzwiowej Corsy kryje nowoczesne rozwiązania technologiczne i obejmuje wyraźnie zarysowane kontury i wyrazistą linię okien, a także linię dachu nawiązującą kształtem do samochodów coupé. Efekt ten dodatkowo wzmacnia przypominający Astrę GTC widok boczny w postaci dużego łuku biegnącego od przedniego słupka aż do tylnej części pojazdu. Wyraźnie zaznaczone błotniki nad tylnymi kołami podkreślają siłę nowej Corsy. Wspólne elementy wersji trzydrzwiowej i pięciodrzwiowej to tylko błotniki, zderzaki, maska silnika i przednie słupki.

Długa linia dachu i duże okna rodzinnego modelu pięciodrzwiowego zapewniają sporą przestrzeń pasażerom siedzącym z tyłu. Boczna linia okien przypomina linię pięciodrzwiowej Astry, ale ma inaczej umiejscowiony słupek środkowy, który nadaje modelowi niepowtarzalny wygląd.

Choć obie wersje nadwoziowe mają taką samą długość i wysokość (3999 mm/1488 mm), występują niewielkie różnice w szerokości (3-drzwiowa 1713 mm, 5- drzwiowa 1737 mm). Dzięki długiemu rozstawowi osi (2511 mm) i kół (przód/tył: 1485 / 1478 mm) obie wersje Corsy charakteryzują wyraźnie sportowe proporcje. Koła o rozmiarze do 17 cali umieszczone są w rogach nadwozia i pozostawiają bardzo krótkie zwisy. Konstruktorom udało się stworzyć samochód o dobrych proporcjach, zachowując przy tym jego kompaktowe wymiary. Dodatkowo, zwis z przodu, choć wygląda na wyjątkowo krótki, zapewnia doskonałe zabezpieczenie w przypadku kolizji z pieszym.

Stylowe wnętrza wykonane z wysokiej jakości materiałów i przemyślane nowe funkcje tworzą ciepłą i zachęcającą atmosferę. Przełączniki klimatyzacji, radia i reflektorów są podświetlane. Wykończenie konsoli centralnej lakierem fortepianowym w niektórych wersjach wyposażenia wraz z odpowiednio dobranym wykończeniem kierownicy i nawiewów klimatyzacji, to znacznie wyższy standard niż spotykany w tym segmencie rynku. Liczne duże i małe schowki oferują dużo miejsca na wszelkiego rodzaju drobiazgi.

Wyróżniające się samochody dla różnych klientów

Opel zamierza powrócić do czołówki w segmencie małych samochodów, drugim największym segmencie w Europie, obejmującym ponad 20 procent całego rynku samochodów osobowych. Klienci mogą oczekiwać najwyższej jakości, która z pomocą palety kolorów i ekskluzywnego wykończenia zapewni dużą radość z jazdy.



Na przykład, wersja Editio (w Polsce Enjoy) wyróżnia się z powszechnej w tej klasie szarości. Świeże kolory tapicerki i paneli drzwiowych doskonale harmonizują z kolorową powierzchnią ekscytująco czerwonego lub elegancko niebieskiego panelu instrumentów. Niezależnie od wersji wyposażenia – podstawowego, Edition, Sport lub Cosmo – Corsa oferuje doskonale dobrane kombinacje na każdy gust i na każdą kieszeń. Nowy model może być jeszcze bardziej zindywidualizowany dzięki pakietom wyposażenia specjalnego, innowacyjnym opcjom i licznym funkcjom wybieranym przez klientów w zależności od ich potrzeb i upodobań.

Ekskluzywny, sportowy charakter

Corsa Sport zajmuje szczególne miejsce w gamie modelowej. Dla zapewnienia maksymalnej zwinności jest ona po raz pierwszy wyposażona we wspomaganie układu kierowniczego o zmiennej sile. Sportowo zestrojony układ jezdny obniżony jest o 18 mm z przodu i 15 mm z tyłu, a krótko zestopniowana skrzynia biegów umożliwia lepsze przyspieszanie. Oprócz tego wewnątrz Corsy Sport oferuje elementy o szczególnie wysokiej jakości, jak wykończona matowym chromem konsola czy obleczone perforowaną skórą kierownica. Na zewnątrz należy zwrócić uwagę na przyciemnione reflektory, 16-calowe koła z lekkich stopów z oponami w rozmiarze 195/55 R 16 i chromowaną, sportową końcówkę rury wydechowej.

Ustawienia indywidualne zapamiętywane w kluczyku

Nowoczesne lub klasyczne – jakiegokolwiek nie będą upodobania muzyczne kierowców nowego Opla Corsy – samochód łatwo zapamięta ustawienia radia. A to tylko jeden przykład możliwości w zakresie personalizacji tego pojazdu. Swoje ustawienia, obejmujące system audio-informacyjny, klimatyzację elektroniczną i ustawienia elektroniki pokładowej, może zapisać i uaktywnić kluczykiem do samochodu do pięciu różnych kierowców. Nowe opcje w zakresie komfortu sprawiają, że pasażerowie nowej Corsy czują się jak w domu. Opcje te obejmują elektrycznie otwierany, panoramiczny szklany dach, który mocno doświetla kabinę nawet, gdy jest zamknięty, a na chłodniejsze okresy Corsa oferuje – nowość w tej klasie – podgrzewaną kierownicę oraz opcjonalny system dogrzewania Quickheat, który elektrycznie podgrzewa powietrze tłoczone do kabiny po uruchomieniu silnika w niskiej temperaturze aż do chwili, gdy układ chłodzenia silnika będzie mógł zapewnić odpowiedni stopień ogrzewania.



Opel wyznacza standardy w zakresie elastycznych innowacji

Corsa to wszechstronny samochód na czas wolny, do uprawiania sportu czy do użytku rodzinnego. Sprawdza się doskonale w każdej roli. Dzięki sprytnym innowacjom spełnia on wszelkie potrzeby użytkowników pod względem transportu i komfortu znacznie lepiej niż inne pojazdy. Jedną z nich jest elastyczny system transportowy „Flex-Fix”. Można go niemal całkowicie schować pod tylnym zderzakiem, a w razie konieczności łatwo rozłożyć i wykorzystać do przewożenia dwóch rowerów. W typowym dla Opla stylu – podobnie jak w przypadku wszechstronnego systemu foteli Flex7 modelu Zafira – zintegrowany system „Flex-Fix” zapewnia pełną funkcjonalność, eliminując konieczność uciążliwego demontażu i przechowywania różnych elementów.

Inne funkcje praktyczne obejmują podłogę „DualFloor” o regulowanej wysokości i łatwo wyjmowaną roletę bagażnika. Stabilna podłoga bagażnika może być ustawiona na dwóch wysokościach, co umożliwi poziome podzielenie bagażnika, jak również powierzchni powstałej po złożeniu oparcia tylnej kanapy i ustawieniu podłogi w wyższej pozycji. Wyższa pozycja to także łatwiejszy załadunek i rozładunek. Objętość bagażnika do wysokości rolety, którą można umieścić w pozycji pionowej za tylnymi fotelami, wynosi 285 litrów i 300 litrów do wysokości tylnych oparć. Po złożeniu dzielonego w proporcji 60:40 oparcia tylnej kanapy, pojemność bagażnika wzrasta do 700 litrów i aż do 1 100 litrów przy załadunku do wysokości sufitu. Oparcie tylnej kanapy można również pochylać o 7,5 stopnia, co zapewnia te kilka dodatkowych centymetrów, które często uniemożliwiają przewożenie w bagażniku większych przedmiotów, jak np. złożony wózek dziecięcy.

Silniki benzynowe o niskim poziomie zużycia paliwa, mocne i wydajne jednostki wysokoprężne

W chwili debiutu rynkowego Corsa dostępna będzie z trzema silnikami benzynowymi i dwoma turbodoładowanymi, wysokoprężnymi z układem wtrysku bezpośredniego common-rail z rodziny ECOTEC. Oferują one moc od 60 do 90 KM. Wkrótce po rozpoczęciu sprzedaży pojawi się nowy silnik wysokoprężny 1.7 CDTI o mocy 125 KM, standardowo wyposażony w filtr cząstek stałych. Osiąga on moment obrotowy 280 Nm przy 2 300 obr. na min.



Niski poziom zużycia paliwa to także rynkowy wyróżnik nowoczesnych silników wysokoprężnych Opla. Nowa Corsa z jednostką 1.3 CDTI o mocy 90 KM zużywa zaledwie 4,6 litra paliwa na 100 km (test łączony MVEG). Nowoczesna technologia, np. system TWINPORT, gwarantuje również oszczędność paliwa w przypadku silników benzynowych. Jednostka 1.2 o mocy 80 KM we współpracy ze skrzynią biegów Easytronic potrzebuje zaledwie 5,8 litra paliwa na pokonanie 100 km (test łączony MVEG).

Oprócz pięcio- i sześciobiegowych manualnych skrzyń biegów (współpracujących z dwoma mocniejszymi silnikami wysokoprężnymi) i zautomatyzowanej skrzyni Easytronic (opcja w benzynowej wersji 1.2) dostępna będzie również czterobiegowa, automatyczna skrzynia biegów w modelu Corsa 1.4.

Przegląd silników modelu Corsa:

Silniki benzynowe ECOTEC	1.0 TWINPORT	1.2 TWINPORT	1.4 TWINPORT
Pojemność skokowa (cm ³)	998	1 229	1 364
Moc maks. (kW/KM przy obr. na min.)	44/60 przy 5 600	59/80 przy 5 600	66/90 przy 5 600
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr. na min.)	88 przy 3 800	110 przy 4 000	125 przy 4 000

Silniki wysokoprężne ECOTEC	1.3 CDTI	1.3 CDTI	1.7 CDTI
Pojemność skokowa (cm ³)	1 248	1 248	1 686
Moc maks. (kW/KM przy obr. na min.)	55/75 przy 4 000	66/90 przy 4 000	92/125 przy 4 000
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr. na min.)	170 przy 1 750 – 2 500	200 przy 1 750 – 2 500	280 przy 2 300

Nowo opracowany układ jezdny zapewnia wysoki poziom dynamiki. Doskonała dynamika jazdy, wyjątkowe prowadzenie – w tak prosty sposób można opisać cele, jakie postawili przed sobą inżynierowie Opla/GM podczas opracowywania czwartej generacji Corsy. Dzięki zastosowaniu całkowicie nowej architektury, już na samym początku prac udało się im stworzyć najlepsze warunki do osiągnięcia tych celów. Oprócz sztywniejszego nadwozia Corsa ma teraz nową, krótszą ramę pomocniczą, która umożliwi wykorzystanie optymalnej geometrii układu jezdnego, oraz belkę skrętną z tyłu – znaną już z modelu Astra – o trzech poziomach skręcania. W zależności od silnika zapewniają one idealne dopasowanie do obciążenia przedniej osi.



Najnowszej generacji systemy ABS i ESP posiadają dodatkowe funkcje. System ABS Corsy wyposażony jest w układ elektronicznego rozdziału siły hamowania, system wspomagania hamowania w zakrętach (CBC) i system kontroli stabilności jazdy na wprost (SLS). System ESP, obsługujący w razie konieczności niezależnie wszystkie cztery koła, został tak zestrojony, że początkowo daje kierowcy pełną kontrolę, nawet podczas pokonywania zakrętów z dużymi szybkościami i włącza się progresywnie wyłącznie wtedy, gdy pojawia się ryzyko utraty kontroli.

Inżynierowie skupili się również na udoskonaleniu układu kierowniczego nowej Corsy, którą wyposażyli w znacznie sztywniejszą kolumnę kierownicy z dwupłaszczyznową regulacją położenia koła kierownicy oraz wysoce wydajny, zależny od prędkości, elektryczny układ wspomagania (EPS). Siłę układu wspomagania zwiększono z 40 do 55 Nm (w zależności od wersji silnikowej) w celu dalszego ograniczenia wysiłku niezbędnego do wykonania np. manewru parkowania. Wszystkie wersje Corsy z silnikami od 1.3 wyposażone są we wspomaganie układu kierowniczego o zmiennej reakcji. Corsa Sport jako pierwsza w tym segmencie oferuje nowo opracowany układ kierowniczy o progresywnie zmiennej krzywej reakcji. Przy stosunku 13:1 system ten zapewnia bezpośrednie reakcje podczas jazdy na wprost. Wraz ze wzrostem kąta skręcenia kierownicy reakcja staje się jeszcze bardziej bezpośrednia i wynosi 12:1 przy 90 stopniach, co tworzy wrażenie jazdy samochodem sportowym. Zmienna progresja zapewnia, że reakcja wzrasta przy większym kącie skręcenia kierownicy, co ułatwia manewry i parkowanie.

SAFETEC, wszechstronny system bezpieczeństwa

Opel stosuje zintegrowane podejście do kwestii bezpieczeństwa. Wszystkie aktywne i bierne układy, które przyczyniają się do zmniejszenia zagrożenia podczas jazdy, ujęte są w jednej, wspólnej kategorii: SAFETEC. System ten obejmuje pomoc zapewnianą kierowcy przez innowacyjne systemy, jak adaptacyjne reflektory (AFL), unikanie wypadków dzięki zaawansowanemu układowi jezdnemu i funkcjom wspomagającym, jak systemy ABS i ESP, ograniczanie efektów wypadków przez wszechstronne systemy zabezpieczające oraz ochronę innych użytkowników dróg, np. przez zastosowanie adaptacyjnych świateł hamulcowych.

Sukces działań inżynierów Opla w zakresie bezpieczeństwa znalazł potwierdzenie w postaci wyników testów zderzeniowych EuroNCAP, w których Corsa uzyskała



maksymalną ilość 5 gwiazdek. Bardzo dobre oceny w tej klasie samochodów uzyskano również w zakresie zabezpieczenia dzieci i przechodniów – 3 gwiazdki w obydwu kategoriach.

W razie wypadku o bezpieczeństwo pasażerów Corsy dba wszechstronny system zabezpieczający, obejmujący zoptymalizowane strefy zgniotu, dwie dwustopniowe przednie poduszki powietrzne, boczne poduszki powietrzne kierowcy i pasażera siedzącego z przodu oraz – od wersji Editio (Enjoy)– boczne kurtyny powietrzne, chroniące pasażerów zajmujących skrajne fotele na całej długości samochodu. Poduszkę pasażera z przodu można wyłączyć przyciskiem na panelu instrumentów.

Nowoczesne urządzenia dbają nie tylko o bezpieczeństwo pasażerów, lecz także o bezpieczeństwo przechodniów. Specjalna pianka o niskiej gęstości w przednim zderzaku zmniejsza siłę uderzenia w dolne części ciała, a usztywnienie dolnej części zderzaka rozprowadza obciążenie na większej powierzchni i ogranicza siłę uderzenia na wysokości kolan. Specjalna konstrukcja maski silnika ogranicza siłę uderzenia, a duża przestrzeń pomiędzy maską a silnikiem zapewnia odpowiedni dystans na deformację. Specjalne nacięcia na błotnikach również ulegają deformacji w chwili uderzenia.

Po raz pierwszy w tej klasie samochodów dostępne są reflektory o zakrzywionym promieniu światła stanowiące istotny wkład w bezpieczeństwo aktywne. System AFL połączony jest z reflektorami halogenowymi, co ogranicza koszty przy zachowaniu wszystkich funkcji. Dynamiczny promień reaguje na ruchy kierownicy i szybkość jazdy, przesuwa promień światła mijania lub drogowych o 15 stopni na zewnątrz lub o 8 stopni do wewnątrz. Przy szybkościach poniżej 40 km/h uaktywnia się system oświetlenia statycznego. W zależności od włączenia kierunkowskazów i kąta skręcenia kierownicy, reflektory doświetlają skrzyżowania i podjazdy.

Inne innowacje w zakresie oświetlenia w nowej Corsie obejmują automatyczną kontrolę światła i adaptacyjne światła hamowania, które migając pięć razy na sekundę, przekazują kierowcom jadącym za samochodem ostrzeżenie o włączeniu się układu ABS. W przypadku uaktywnienia się poduszek powietrznych lub napinaczy pasów bezpieczeństwa automatycznie włączają się światła awaryjne.



Opel Corsa: Przegląd danych technicznych

Silniki benzynowe				
		1.0 TWINPORT ECOTEC	1.2 TWINPORT ECOTEC	1.4 TWINPORT ECOTEC
Norma emisji spalin		Euro 4	Euro 4	Euro 4
Paliwo		super bezołowiowe	super bezołowiowe	super bezołowiowe
Liczba cylindrów		3	4	4
Średnica cylindra	w mm	73,4	73,4	73,4
Skok tłoka	w mm	78,6	72,6	80,6
Pojemność skokowa	w cm ³	998	1229	1364
Maksymalna moc	w kW (KM)	44 (60)	59 (80)	66 (90)
	przy obr. na min.	5 600	5 600	5 600
Maks. moment obrotowy	w Nm	88	110	125
	przy obr. na min.	3 800	4 000	4 000
Stopień kompresji		10,5 : 1	10,5 : 1	10,5 : 1
Skrzynia biegów / Przełożenie przekładni głównej				
5-biegowa manualna		I / 4,29	I / 4,29	I / 4,18
Easytronic		-	O / 4,18	-
4-biegowa automatyczna		-	-	4,12
Ciążar przyczepy w kg				
Manualna skrzynia biegów/ Easytronic / Automatyczna – bez hamulca		450 / - / -	450 / 450 / -	500 / - / 500
Z hamulcem przy nachyleniu 12%		500 / - / -	850 / 800 / -	1 000 / - / 1 000
Z hamulcem przy nachyleniu 10%		750 / - / -	1 000 / 1 000 / -	1 000 / - / 1 000

Silniki wysokoprężne				
		1.3 CDTI ECOTEC	1.3 CDTI ECOTEC	1.7 CDTI ECOTEC
Norma emisji spalin		Euro 4	Euro 4	Euro 4
Paliwo		ON	ON	ON
Liczba cylindrów		4	4	4
Średnica cylindra	w mm	69,6	69,6	79
Skok tłoka	w mm	82	82	86
Pojemność skokowa	w cm ³	1248	1248	1686
Maksymalna moc	w kW (KM)	55 (75)	66 (90)	92 (125)
	przy obr. na min.	4 000	4 000	4 000
Maks. moment obrotowy	w Nm	170	200	280
	przy obr. na min.	1 750 – 2 500	1 750 – 2 500	2 300
Stopień kompresji		18,0 : 1	18,0 : 1	18,0 : 1



Skrzynia biegów / Przełożenie przekładni głównej		5-biegowa	6-biegowa	6-biegowa
Manualna		1 / 3,74	1 / 3,72	1 / 3,35
Ciężar przyczepy w kg				
Manualna skrzynia biegów				
Bez hamulca		500	500	500
Z hamulcem przy nachyleniu 12%		1 000	1 200	1 300
Z hamulcem przy nachyleniu 10%		1 000	1 200	1 300

Osiągi, zużycie paliwa i poziom emisji spalin

	Osiągi		Zużycie paliwa (l/100 km) według 1999/100/EU			Poziom emisji CO ₂ w g/km
	Prędkość maksymalna w km/h	Przyspieszenie od 0 do 100 km/h (od 80 do 120 na piątym biegu) w s	Miasto	Poza miastem	Łącznie	
5-biegowa						
1.0	150	18,2	7,3	4,6	5,6	134
1.2 Standard / Sport	168	13,9 / 13,9 (28,6 / 19,3)	7,7 / 8,0	4,7 / 5,0	5,8 / 6,1	139 / 146
1.4 Standard / Sport	173	12,4 / 12,4 (23,0 / 16,8)	7,8 / 8,1	4,8 / 5,1	5,9 / 6,2	142 / 149
1.3 CDTI	163	14,5	5,8	3,9	4,6	124
6-biegowa						
1.3 CDTI	172	12,7	5,9	3,8	4,6	124
1.7 CDTI *	190	10,1	6,2	4,0	4,8	130
Easytronic						
1.2	168	15,4	7,6	4,6	5,8	137
4-biegowa automatyczna						
1.4	166	14,8	8,7	5,7	6,8	163

Dane dotyczą europejskiego modelu podstawowego ze standardowym wyposażeniem. Zużycie paliwa według normy 1999/100/EU uwzględnia wagę pojazdu gotowego do jazdy określoną w tej normie. Dodatkowe wyposażenie może powodować nieco wyższe od deklarowanych wartości zużycie paliwa i wyższą emisję CO₂. Ponadto może także spowodować wzrost wagi pojazdu gotowego do jazdy i w niektórych przypadkach wzrost wagi samochodu brutto, maksymalnego nacisku na osie i odpowiednio zmniejszyć dopuszczalną masę przyczepy. Z tego względu prędkość maksymalna może być mniejsza, a przyspieszenie dłuższe. Opublikowane dane dotyczą pojazdu gotowego do jazdy bez kierowcy z 200 kilogramami obciążenia.

* Dane wstępne



Wymiary samochodu w mm	3-drzwiowa	5-drzwiowa
Długość	3999	3999
Szerokość	1713	1737
Szerokość z rozłożonymi lusterkami	1944	1944
Wysokość (waga pojazdu gotowego do jazdy)	1488	1488
Rozstaw osi	2511	2511
Rozstaw kół, przód	1485	1485
Rozstaw kół, tył	1478	1478
Promień zawracania w m		
Pomiędzy ścianami	10,40	10,40
Pomiędzy krawężnikami	10,10	10,10
Wymiary bagażnika w mm		
Długość podłogi do oparcia tylnej kanapy	703	703
Długość podłogi do przednich foteli	1348	1348
Szerokość bagażnika pomiędzy nadkolami	944	944
Maksymalna szerokość bagażnika	969	969
Wysokość otwarcia klapy bagażnika	763	778
Pojemność bagażnika (l) według ECIE		
Bagażnik do wysokości rolety	285	285
Przy złożonym oparciu tylnej kanapy, do wysokości oparcia przednich foteli	690	700
Przy złożonym oparciu tylnej kanapy, do wysokości sufitu	1 050	1 100
Waga i nacisk na osie w kg (1.2 l)		
Waga pojazdu gotowego do jazdy z kierowcą (według 70/156/EU)	1 130	1 160
Waga samochodu brutto	1 555	1 585
Ładowność	500	500
Maksymalny nacisk na oś, przód	805	815
Maksymalny nacisk na oś, tył	800	800
Maksymalne obciążenie dachu ¹⁾	75	75

- 1) Przy uwzględnieniu wagi samochodu brutto. Ze względów bezpieczeństwa, przy obciążonym dachu nie zaleca się jazdy z szybkością przekraczającą 120 km/h.



Rynek i model

Wprost na szczyt

- Prognoza: szybki rozwój segmentu rynku w najbliższych latach
- Profil: modele trzy- i pięciodrzwiowe dla różnych grup docelowych
- Asortyment modeli: cztery poziomy wyposażenia i szeroki wybór pakietów

Dotychczas sprzedano w Europie ponad 9,4 miliona egzemplarzy Corsy. Czyni to z niej jednego z najsilniejszych zawodników w segmencie rynku zwanym tradycyjnie segmentem samochodów małych, choć wiele z nich znacznie podrosło. Dotyczy to szczególnie czwartej generacji Corsy, która pojawi się na rynku na początku października, a zamówienia na którą można składać od 18 lipca.

Obejmująca całą Europę historia sukcesu rozpoczęła się w 1982 roku, gdy Opel zadebiutował w klasie, w której później Corsa odegrała istotną rolę. Na przykład w Niemczech była ona niekwestionowanym liderem przez siedem kolejnych lat od 1995 do 2001 roku. Corsa zdobyła też pierwsze miejsce w swoim segmencie w Wielkiej Brytanii w 2004 i 2005 roku, uzyskując w nim niemal 16-procentowy udział w rynku.

Nowa Corsa zmierza na szczyt nie tylko w Wielkiej Brytanii, ale w całej Europie. Przystępuje ona do wyścigu w drugim pod względem wielkości segmencie Europy, stanowiącym 24,3 procent całej sprzedaży samochodów osobowych. Opel korzysta z silnych podstaw: w ubiegłym roku nabywców znalazło ponad 321 000 egzemplarzy Corsy, co zapewniało temu popularnemu pojazdowi w 2005 roku udział w segmencie na poziomie 7,6 procent. Po Wielkiej Brytanii, gdzie zarejestrowano 89 000 nowych egzemplarzy Corsy, największą popularność model ten zdobył w Niemczech, gdzie sprzedaż sięgnęła poziomu blisko 53 000 pojazdów, uzyskując 10,8 procent udziału w segmencie samochodów małych.

Istnieją duże szanse, że nowa generacja Corsy może w najbliższych latach odnieść jeszcze większy sukces dzięki licznym zaletom zarówno wersji trzydrzwiowej, jak i pięciodrzwiowej oraz w związku z ogólnymi prognozami dotyczącymi segmentu samochodów małych.



Według ekspertów marketingowych Opla, wszystko wskazuje na to, że będzie się on rozwijał. W miejsce 3,92 miliona małych samochodów sprzedanych w 2005 roku przewidują oni, że za pięć lat roczna sprzedaż w Europie osiągnie poziom 4,25 miliona.

Gama modeli: dostosowana do różnych stylów życia

Stylowa i sportowa wersja trzydrzwiowa spodoba się szczególnie tym klientom, których eksperci od marketingu nazywają „grupą postępową i nowoczesną”. Jej profil obejmuje młode osoby dorosłe do 35. roku życia, nie posiadające jeszcze dzieci, ale z ambitnymi planami zawodowymi – dobrze wykształceni, pragną awansować, żyjąc jednocześnie na pełnych obrotach i czynnie uprawiając różne sporty. Uzyskują dochody na poziomie średnim do wysokiego i uważają Internet i telefony komórkowe za równie niezbędne w życiu, co samochód. Zgodnie z tym bardzo istotne znaczenie ma atmosfera wnętrza ich samochodu. Uważają również design zewnętrzny za odzwierciedlenie własnej osobowości i zwracają wiele uwagi na sportowe cechy oraz wysoki poziom bezpieczeństwa aktywnego.

Choć wersja pięciodrzwiowa oferuje podobny do siostrzanego modelu, sportowy charakter, dłuższa linia jej dachu i większe okna boczne ukazują dojrzałość czwartej generacji Corsy. Jest ona przeznaczona do dwóch głównych grup docelowych: jedna z nich to rodziny, często podróżujące z dziećmi, dla drugiej dzieci nie są już częstymi pasażerami, ponieważ opuściły już rodzinny dom. Rozpiętość wiekowa obu grup – 30 do 50 lat – może wydawać się dość duża, jednak styl życia i miejsce samochodu w nim jest dość podobne: to życie charakteryzujące się zdrową równowagą pomiędzy pracą, rodziną a samorealizacją. A samochód oferuje wyjątkowo wysoki poziom bezpieczeństwa, wysoką wartość i wszechstronność.

Różnorodność: dla każdego gustu i na **każdą** kieszeń

Europejscy nabywcy Corsy mogą stworzyć samochód dla siebie zgodnie ze swoimi życzeniami. Jest to możliwe dzięki tak innowacyjnym rozwiązaniom, jak elastyczny system transportowy „Flex-Fix”, podwójna podłoga bagażnika czy podgrzewana kierownica. Możliwości personalizacji samochodu obejmują również: zapamiętanie odmiennych ustawień systemu audio, elektronicznej klimatyzacji i elektroniki dla pięciu różnych kierowców i ich aktywowanie kluczykiem.



Cztery poziomy wykończenia Corsy z różnymi wzorami tapicerki i materiałami wnętrza oraz siedem pakietów wyposażenia obejmującego elektronikę, pakiet zimowy, komfortowy i technologiczny to dalsze możliwości indywidualizacji pojazdu.

Taka gama możliwości gwarantuje, że Corsa może być dostosowana do wszelkich gustów i praktycznie do każdego budżetu. Nawet standardowe wyposażenie Corsy obejmuje takie elementy, jak pochłaniająca ciepło powłoka szyb, elektryczne lusterka, zamek centralny, dwupłaszczyznowa regulacja kierownicy, regulacja wysokości fotela kierowcy, system Easy Entry z funkcją pamięci, ułatwiający dostęp do tylnych foteli (wersja trzydrzwiowa), ostrzeżenie o zbyt dużej szybkości, wspomaganie układu kierowniczego uzależnione od prędkości oraz przednie i boczne poduszki powietrzne.

Wzór do naśladowania: ekskluzywne wnętrze wykończone lakierem fortepianowym

Standardowe wyposażenie Corsy Edition wzbogaca wersję podstawową o takie praktyczne funkcje, jak klimatyzacja, elektryczne okna z przodu, zamek centralny z pilotem zdalnego sterowania, asymetrycznie dzielone oparcie tylnej kanapy oraz kurtyny powietrzne i aktywne zagłówki z przodu. Kolory tapicerki i paneli drzwi doskonale harmonizują z kolorem panelu instrumentów – klasycznym szarym, ekscytującym czerwonym lub eleganckim niebieskim. Corsa Cosmo, jedyny samochód w tej klasie, który może poszczycić się wykończeniem lakierem fortepianowym, kładzie jeszcze większy nacisk na komfort (wersja Edition także z wnętrzem wykończonym na czerwono). Jest on wyposażony w system audio CD 30 MP3 z możliwością obsługi z koła kierownicy, skórzane obicie kierownicy, sportowe fotele z przodu, podgrzewane lusterka, światła przeciwmgienne i pakiet oświetleniowy, obejmujący lampki do czytania i oświetlenie na wysokości nóg oraz dodatkowe, przezroczyste przełączniki.

Wyjątkowo dynamiczna Corsa Sport oferuje taki sam wysoki poziom wyposażenia oraz konsolę wykończoną matowym chromem i perforowane, skórzane obicie kierownicy. Dużą zwinność zapewnia progresywne wspomaganie układu kierowniczego po raz pierwszy oferowane w tym modelu. Sportowy układ jezdny obniżony jest o 18 mm z przodu i 15 mm z tyłu, zaś dodatkową dynamikę zapewnia krótko zestopniowana skrzynia biegów. Na zewnątrz również dominuje dynamizm dzięki przyciemnionym reflektorom, 16-calowym felgom z lekkich stopów z oponami o rozmiarze 195/55 R 16 i chromowanej końcówce rury wydechowej.



Eksperti marketingowi przewidują, że do dziesięciu procent wszystkich nabywców europejskich wybierze właśnie sportową wersję Corsy. Cosmo przyciągnie pewnie nieco więcej chętnych. Wersja Edition zajmie zapewne pierwsze miejsce jako najlepiej sprzedająca się odmiana Corsy. Wśród modeli z silnikami benzynowymi TWINPORT najpopularniejsza jest jednostka 1,2 litra (80 KM), którą wybrało 33 procent klientów, a za nią wersja jednolitrowa o mocy 60 KM (16 procent). Zgodnie z oczekiwaniami, wśród silników wysokoprężnych prowadzi wersja 1.3 CDTI o mocy 75 KM, która zdobyła 26-procentowy udział. O połowę mniej nabywców – 13 procent – zainteresowała jednostka o mocy 90 KM. Jeśli chodzi o wersje trzy- i pięciodrzwiowe rynek podzielił się w stosunku 55 do 45 procent.

Opel spodziewa się 75 000 rejestracji nowych egzemplarzy nowej Corsy, która przeznaczona jest obecnie dla szerszej grupy klientów dzięki dwóm charakterystycznym rodzajom nadwozia i zaawansowanym opcjom, nowym w tej klasie samochodów. W 2007 roku, pierwszym pełnym roku sprzedaży, planowana jest sprzedaż 375 000 egzemplarzy – o około 25 procent więcej niż w 2006 roku.



W świetle jupiterów

Jak mała Corsa odniosła wielki sukces na całym świecie

Kiedy 14 maja 1982 roku z taśmy produkcyjnej nowego zakładu GM w Saragossie zjechała pierwsza Corsa, zebrani przy niej menedżerowie General Motors i Opla wiedzieli, że odniesie ona ogromny sukces. Dzień ten okazał się pamiętny dla historii firmy, gdyż nikt, nawet w najśmielszych snach, nie przewidywał popularności, jaką zdobędzie nowy samochód. Corsa zrobiła ogromne wrażenie i szybko stała się jednym z najbardziej udanych małych samochodów na świecie. Produkowana przez General Motors na czterech kontynentach do połowy 2006 roku znalazła około 14,2 miliona nabywców.

Powstające różne wersje odzwierciedlają popularność małego Opla. Pierwszym jego krewniakiem został w 1993 roku kompaktowy van Combo, a rok później Tigra coupé. Corsa miała wiele wspólnego z wszechstronną Merivą, produkowaną od 2003 roku i z Tigrą TwinTop, która weszła na rynek rok później. Poza Europą wielką popularność zdobyły wersje kombi, czterodrzwiowa i pick-up.

Podstawą sukcesu była doskonale się sprzedająca pierwsza generacja modelu, Corsa A. Do końca 1992 roku w Hiszpanii powstało 3,1 miliona jej egzemplarzy. Później jej gwiazda świeciła jeszcze jaśniejszym blaskiem. Od 1993 roku druga generacja, oznaczona literą „B”, uzyskała najlepsze w historii notowania. Od 1994 roku, w tempie jednego zakładu na rok, powstało osiem dodatkowych zakładów produkujących Corsę w Ameryce Południowej i Środkowej, Azji (w Indiach i Chinach) oraz w RPA. Efektem była roczna produkcja ponad miliona egzemplarzy Corsy rocznie od 1998 roku. Rok później, pod koniec Europejskiego cyklu życiowego modelu, wielkość ta osiągnęła poziom około sześciu milionów pojazdów, sprzedawanych w ponad 75 krajach i udział w rynku przekraczający niekiedy 30 procent w klasie samochodów małych.

Na tym etapie Corsa stała się w całej Europie nową gwiazdą na motoryzacyjnym firmamencie. Wszystkim się spodobała – od studentów po menedżerów banków. W tym czasie ten mały samochód zyskał duże znaczenie dla poziomu sprzedaży Opla i zajął w niej drugie miejsce, stanowiąc około 21 procent wszystkich rejestracji.



W nowym tysiącleciu trzecia generacja Corsy nadal odgrywała rolę lidera, co widać po wielkości sprzedaży wersji C: w samej Europie sprzedano dotychczas ponad 2,7 miliona samochodów.

Jednak rekordowa sprzedaż popularnej Corsy nie jest jedynym osiągnięciem w jej karierze: należy tu zwrócić uwagę na takie obszary, jak estetyka, technologia i sportowy charakter. Przykłady obejmują ponad 20 międzynarodowych wyróżnień zdobytych przez Corsę B, pierwszy trójdrożny katalizator standardowo oferowany w samochodzie tej klasy (1985 r.), pierwszy na świecie samochód spalający poniżej 3 litrów paliwa na 100 km – Corsa Eco 3 – zaprezentowany podczas Salonu Samochodowego we Frankfurcie w 1995 roku czy wyczynowy model Corsa Super 1600, który pojawił się w 2001 roku, wyposażony w silnik 215 KM i przeznaczony na mistrzostwa świata juniorów. Opel realizował również swoje „pozaziemskie ambicje” modelem Moon Corsa, zaprezentowanym w 1997 roku w przypominającej księżyc scenerii wulkanicznej wyspy Teneryfy. Ten niezwykły pojazd skonstruowany we współpracy z General Motors, powstał na podstawie pierwszego pojazdu księżycowego („Rover I”, Apollo 15). Dzięki niemu Opel postawił przed sobą kolejny, ujęty żartobliwie, cel – rozwinąć „sprzedaż poza istniejące rynki”.



Stylistyka

Sportowy, mocny wygląd dwóch unikalnych modeli

- Ekscytujące połączenie śmiałej linii i dynamicznych płaszczyzn
- Wersje trzydrzwiowe i pięciodrzwiowe wyraźnie różnią się od siebie
- Wysokiej jakości wnętrza

Zarówno w wersji trzydrzwiowej, jak i pięciodrzwiowej sportowe, pełne mocy kontury podkreślają język stylistyki nowego Opla Corsy, jednocześnie wyraźnie odróżniając od siebie oba modele. Nadwozie wersji trzydrzwiowej kryje nowoczesne rozwiązania technologiczne i obejmuje silnie zarysowane kontury i wyrazistą linię dachu, nawiązując kształtem do samochodów coupé. Długa linia dachu i duże okna rodzinnego modelu pięciodrzwiowego zapewniają sporą przestrzeń pasażerom siedzącym z tyłu.

Choć obie wersje nadwoziowe mają taką samą długość i wysokość (3999/1488 mm), występują niewielkie różnice w szerokości (3-drzwiowa: 1713 mm, 5- drzwiowa 1737 mm). Punkt H i linia dachu są położone o 40 mm wyżej niż w poprzedniej wersji, co ułatwia wsiadanie i zapewnia lepszą widoczność. Dzięki długiemu rozstawowi osi (2511 mm) i kół (przód/tył: 1485/1478 mm), obie wersje Corsy mają wyraźnie sportowe proporcje. Koła o rozmiarze do 17 cali umieszczone są w rogach nadwozia i pozostawiają bardzo krótki zwis z tyłu. Konstruktorom udało się stworzyć samochód o dobrych proporcjach, zachowując przy tym jego kompaktowe wymiary. Było to możliwe między innymi dzięki wyjątkowo krótkiemu zwisowi z przodu, który mimo to oferuje doskonałe zabezpieczenie w przypadku kolizji z pieszym.

Duże reflektory odzwierciedlają łagodną, a przy tym pełną energii osobowość Corsy, podkreśloną przez konstrukcję dolnej części przedniego zderzaka kojarzącą się z przyjaznym uśmiechem. Stromo pochylone przednie słupki wysunięte są do przodu, co optycznie skraca maskę i koncentruje większość masy pojazdu pomiędzy osiami.

Lusterka zewnętrzne mocowane na karoserii standardowo obsługiwane są elektrycznie, co umożliwia zastosowanie małego, trójkątnego okienka polepszającego widoczność.



Trzydrzwiowa Corsa z wersją pięciodrzwiową dzieli zaledwie błotniki, zderzaki, maskę silnika i przednie słupki. Jej tylne okno opada znacznie bardziej stromo, tworząc linię dachu łudząco przypominającą model coupé. Jest to nawiązanie do Astry GTC, obejmujące duży, rozciągnięty od przedniego słupka łuk dachu. Wyraziste błotniki tylnych kół podkreślają siłę i sportowy charakter Corsy, zaś tylna szyba opada nisko do dołu, w charakterystycznym układzie przypominającym literę V, co jest typowym elementem języka designu Opla. Linia dachu pięciodrzwiowej Corsy nawiązuje do modelu Astra, przy czym jej unikalnym elementem są przesunięte do tyłu słupki tylne.

Stylowe wnętrze wykonane z wysokiej jakości materiałów i przemysłane nowe funkcje tworzą ciepłą i zachęcającą atmosferę. Przełączniki klimatyzacji, radia i reflektorów są podświetlane. Pakiet Lighting (lampki do czytania, podświetlenie przestrzeni na nogi) w wersji Cosmo i Sport oferuje przełączniki półprzezroczyste. Wykończenie konsoli centralnej lakierem fortepianowym w niektórych wersjach wyposażenia wraz z odpowiednio dobranym wykończeniem kierownicy i nawiewów klimatyzacji, to znacznie wyższy standard niż spotykany w tym segmencie rynku. A wnętrze nowej Corsy nie tylko wygląda doskonale, ale jest też bardzo praktyczne. Kolumna kierownicy regulowana jest w dwóch płaszczyznach, zaś standardowa regulacja wysokości fotela kierowcy umożliwia optymalne jego ustawienie. Pochylona konsola środkowa zapewnia doskonałą ergonomię i widoczność, a liczne duże i małe schowki oferują dużo miejsca na wszelkiego rodzaju drobiazgi.

Corsa trzy- i pięciodrzwiowa: nadwozie

Długość	3999 mm
Szerokość (3-drzwiowa/5-drzwiowa)	1713/1737 mm
Wysokość	1488 mm
Rozstaw osi	2511 mm
Rozstaw kół, przód/tył	1485/1478 mm
Masa pojazdu gotowego do jazdy (1.2 ECOTEC, manualna skrzynia biegów) 3-drzwiowa/5-drzwiowa	1130/1160 kg
Ładowność	500 kg



W świetle jupiterów

Jak powstają powierzchnie

Wrażenie wysokiej jakości wnętrza zależy od stylistyki, zastosowanych materiałów, dopasowania i wykończenia powierzchni. Nie muszą już być robione jak dawniej, gdy niemal wyłącznie stosowano skórę zwierząt do wykończenia panelu instrumentów, bocznych okładzin, schowków i innych części. Obecnie stosuje się modne wzory lub geometryczne kształty. Czasem nawiązują one do skóry, a niekiedy do wykończeń roślinnych czy nawet drobnych kropli deszczu. Odpowiedzialność za obecną koncepcję – w ścisłej współpracy z General Motors Design Center Europe w Rüsselsheim – przyjęli na siebie specjaliści pracujący u wysoko wykwalifikowanych dostawców, opracowujących specjalne narzędzia do wykańczania różnych powierzchni.

Skomplikowany proces wykańczania rozpoczyna się od pomysłów i rysunków stylistów. Zainspirowani skórą krokodyla, łupinami orzechów, plastrami miodu, skórką cytryny czy nawet matową skórą amazońskiej żaby, twórcy przenoszą pomysły na wykończenie wnętrza samochodu na ekran komputera. Na bazie takiego głównego pomysłu, zwanego „koncepcją wykończenia” powstaje czarno biała błona, a następnie wszystkie wzory i struktury zostają pokryte odpornym na kwasy lakierem. Błona zostaje umieszczona w specjalnym narzędziu o dokładności do jednego milimetra.

Następnie, w procesie zwanym „wytrawianiem fotochemicznym” rozpuszcza się kwasem azotowym lub solnym te metalowe elementy narzędzia, które nie zostały pokryte lakierem odpornym na kwasy. Tak powstaje wymagany wzór, tzn. design powierzchni zostaje w pełni przeniesiony na metalową formę, która będzie stosowana do wytłaczania elementów z tworzyw sztucznych, takich jak poliamid, winyl czy aluminium. Czas przebywania w kąpieli kwasowej, wynoszący od dwóch do trzech minut w temperaturze od 22° C do 25° C, określa głębokość wytłoczenia, która wynosi od 0,12 mm do 0,3 mm. W przypadku wielokrotnego wytrawiania – w „procesie wielowarstwowym” – powstają różne, wyjątkowo plastyczne głębokości, tworzące trójwymiarowe powierzchnie.

Najważniejszym czynnikiem zapewnienia jakości w procesie tworzenia są prace ręczne: retuszowanie błony podczas jej mocowania w narzędziu przed wytrawianiem. Aby uzyskać całkowicie czyste przełożenie struktury powierzchni na zgięciach



i krawędziach, co uzyskuje się przy wykorzystaniu szeregu komponentów, doświadczeni specjaliści wykorzystują szkło powiększające, skalpel i ołówki do retuszu, aby zharmonizować te miejsca z obszarami bezpośrednio przylegającymi do narzędzia. Ta czynność, wymagająca wysokiej sprawności i szerokiej wiedzy graficznej oraz kreatywności i cierpliwości, nie została dotychczas zastąpiona urządzeniami sterowanymi elektronicznie. A podczas projektowania i wykańczania powierzchni nie mogą powstawać załamania, ponieważ ze względów bezpieczeństwa niezbędna jest powierzchnia w pełni matowa i taka, na której nie tworzą się refleksy świetlne.

Twórczo zaprojektowane powierzchnie wnętrza samochodu mają coraz większe znaczenie. Tendencja ogólna jest taka, że coraz więcej urządzeń użytkowych, takich jak telefony komórkowe, sprzęt elektryczny czy wyposażenie kuchni, zapożycza pomysły na powierzchnie z natury. Ma to szczególne znaczenie tam, gdzie dochodzi do kontaktu z ludzką dłonią. Wysiłki projektantów są olbrzymie: w przypadku samej Corsy powstało 200 projektów.



Elastyczność i codzienna funkcjonalność

Wyznacza standardy elastyczności

- Zawsze gotowa do użytku: elastyczny i innowacyjny system transportowy „Flex-Fix”
- Zawsze nieco więcej miejsca: duża przestrzeń bagażowa i system podwójnej podłogi „DualFloor”
- Zawsze gotowa na świeże powietrze: duży, panoramiczny otwierany dach

Składany trzeci rząd foteli w Zafirze czy regulowane fotele zewnętrzne z tyłu w Merivie i Signum: niewiele samochodów może dostosować się do potrzeb kierowców tak dobrze jak Opel. Licznymi stylowymi i praktycznymi pomysłami konstruktorzy ponownie udowodnili swoją innowacyjność. Jeden z tych pomysłów jest również światową nowością: to opcjonalnie dostępny system transportowy Flex-Fix, będący rozwinięciem rozwiązania po raz pierwszy zaprezentowanego w samochodzie koncepcyjnym Opel TRIXX w 2004 roku.

Zintegrowany system Flex-Fix, niemal całkowicie chowany pod tylnym zderzakiem, może być w prosty sposób rozłożony i posłużyć na przykład do przewozu dwóch rowerów (rozmiar kół: 18 do 28 cali). System posiada nawet dodatkowe światła tylne, umieszczone w schowku szufladowym i szybko montowane. Szczególnie ważną funkcją jest zapewnienie łatwości parkowania z zawieszonymi rowerami, dzięki skonstruowanemu specjalnie dla systemu Flex-Fix układowi wspomaganie parkowania, który można zamontować w serwisie Opla już po zakupie samochodu.

Inne praktyczne funkcje to między innymi podwójna podłoga DualFloor, standardowo oferowana w wersjach Edition, Sport i Cosmo. Płaska podłoga na poziomie progu, ciągnąca się po złożeniu tylnej kanapy aż do przednich foteli, ułatwia załadunek i rozładunek ciężkiego lub dużego bagażu, np. skrzynek z napojami, które można w prosty sposób wysunąć z bagażnika. Kiedy podłoga ustawiona jest w górnej pozycji, pod nią powstaje oddzielny schowek o pojemności 135 litrów. Podłoga może być również ułożona płasko w dolnej pozycji.

Całkowita pojemność bagażnika Corsy do wysokości rolety wynosi 285 litrów oraz 300 litrów do krawędzi oparcia. Po złożeniu dzielonego w proporcji 60:40 oparcia tylnej kanapy



objętość przestrzeni bagażowej wzrasta do 700 litrów i do 1 100 litrów przy załadunku do wysokości sufitu. Oparcie tylnej kanapy może być również przechylane o 7,5 stopnia, co zapewnia często brakujące kilka centymetrów, umożliwiające np. przewiezienie złożonego wózka dziecięcego. Inny pomysł to roleta bagażnika – jeśli nie jest potrzebna lub utrudnia transport dużych przedmiotów, można ją zamocować pionowo za oparciem tylnej kanapy, tak by nie przeszkadzała i by w razie potrzeby można ją było szybko zamocować.

Dalsza przestrzeń dostępna jest w innych miejscach: na przykład w przednich drzwiach zainstalowane są schowki na 1,5-litrowe butelki. Schowek umieszczony pomiędzy kieszenią na drzwiach a podłokietnikiem umożliwia przechowywanie np. telefonu komórkowego. Dalszą przestrzeń odnaleźć można w pobliżu tylnych foteli, w schowku na desce rozdzielczej czy też w szufladzie pod fotelem pasażera z przodu (wersje Edition i Cosmo). Monety i bilety parkingowe można przechowywać w specjalnym schowku na tunelu. W wersji trzydrzwiowej w schowkach bocznych można przechowywać butelki 2-litrowe.

Oprócz systemu „FlexFix”, praktycznej podłogi „DualFloor” i licznych schowków, Corsa dostępna jest również w wersji z elektrycznie otwieranym szklanym dachem, obejmującym całą szerokość samochodu. Dzięki otwarciu o 25 procent większemu niż u poprzednika, pasażerowie Corsy mogą rozkoszować się podróżą pod gołym niebem już po naciśnięciu jednego przycisku. Podwójne uszczelnienie i osłona przeciwwiatrowa efektywnie obniżają poziom hałasu wytwarzanego przez pęd powietrza, a ruchoma osłona chroni przed promieniami słonecznymi.



W świetle jupiterów

Światowa premiera: elastyczny, zintegrowany system transportowy Flex-Fix

Pomysł wydaje się bardzo prosty i pewnie dlatego mówi się o nim od wielu lat: zwiększyć możliwości przewozowe samochodu poprzez dodanie zintegrowanego systemu transportowego, chowanego w karoserii, gdy nie jest wykorzystywany. Hendrik Hofmann, Inżynier Opla ds. rozwoju, wie, dlaczego ten intrygujący pomysł nigdy wcześniej nie trafił do masowej produkcji – „Urealnienie tego pomysłu zajęło moim kolegom i mnie dwa i pół roku”.

Zespół postawił sobie trzy zasadnicze pytania:

Zagospodarowanie: Jak schować tylny system transportowy bez wpływu na takie funkcje, jak bezpieczeństwo w wypadkach czy prześwit? Kolejny cel: system powinien pasować nie tylko do Corsy, ale także do innych pojazdów firmy bez wielkich adaptacji. Po udanej prezentacji systemu w małym prototypie TRIXX, Opel podjął decyzję o jego produkcji na potrzeby Corsy, co było wyjątkowo trudnym zadaniem, uwzględniając niewielką długość samochodu.

Funkcjonalność: Jak można zapewnić, że system będzie działał bezpiecznie we wszystkich warunkach drogowych – nawet po kilku godzinach jazdy po szutrowej drodze w Szwecji czy podczas nagłej burzy w Alpach?

W trakcie zakrojonych na szeroką skalę testów inżynierowie dokonali oceny funkcjonalności systemu, a wyniki dały im jeszcze większą motywację – „Trzeba było widzieć zdziwione miny naszych kolegów z innych firm, kiedy wyciągnęliśmy system spod całkowicie pokrytego śniegiem tyłu samochodu podczas testów zimowych” – mówi Hofmann i wciąż się uśmiecha. Uważnie przemyślano również inne aspekty codziennego użytkowania. Na przykład dźwignia blokady systemu Flex-Fix umieszczona jest na krawędzi bagażnika, co zapewnia dostęp do niej, nawet gdy jest on pełny. Po wrzuceniu wstecznego biegu rozlega się specjalne ostrzeżenie, przypominające kierowcy, że Corsa jest teraz o 50 cm dłuższa. „Nie chcemy, żeby klienci uderzali tyłem w ścianę garażu” –



dodaje Hofmann. Oprócz systemu przeznaczonego dla wszystkich wersji Corsy, Opel oferuje także specjalnie opracowane wspomaganie parkowania.

Trwałość: Jak można zapewnić, że system Flex-Fix zachowa sprawność w całym okresie eksploatacji samochodu? Jako jego integralna część musi on spełniać ostre wymagania Opla w przeciwieństwie do sprzętu akcesoryjnego. „System może udźwignąć do 40 kg, a sam waży 23,5 kg. Przy odrobinie technicznej wyobraźni nietrudno zrozumieć, jak wielkie siły oddziałują na jego wsporniki podczas jazdy po nierównej drodze” – mówi Hofmann, ukazując problem, dla którego nie było podręcznikowego rozwiązania, często występujący podczas poszukiwania rozwiązań innowacyjnych.

Inżynierowie zamocowali prototyp systemu do samochodu testowego, w punktach mocowania zainstalowali czujniki i poddali samochód trudnym testom na najtrudniejszym torze testowym Opla w Dudenhofen. Wyniki poddano analizie wprowadzono do specjalnego programu testowania hydropulsowego w ośrodku rozwojowym w Rüsselsheim. Od tej chwili każda zmiana sprawdzana była laboratoryjnie pod względem trwałości. W efekcie wszystkie wersje Corsy wyposażone w system Flex-Fix mają wzmocnienia w tylnej części płyty podłogowej. Opel zastosował tam zmodyfikowaną belkę poprzeczną, do której zwykle mocowany jest hak holowniczy. Przewód haka holowniczego wykorzystany został także do dodatkowego oświetlenia.

Zespół zajmujący się systemem Flex-Fix nie uznawał również kompromisów w zakresie ochrony antykorozyjnej. Stalowe elementy systemu są nie tylko galwanizowane, ale również pokryte lakierem w procesie katalforezy i zabezpieczone elastyczną powłoką wytrzymującą lata eksploatacji na żwirze i na posypanych solą drogach, co dowiodły przeprowadzone testy. Oprócz tego elementy mechanizmu otwierania systemu pokryte są teflonem.



Komfort

Przyjazna atmosfera wnętrza

- Nowość w tej klasie: podgrzewana kierownica
- Zaawansowane systemy kontroli klimatyzacji i systemów audio
- Ustawienia zapamiętywane w kluczyku

Oprócz przyjemnej atmosfery wnętrza, wysoki poziom komfortu Corsy tworzą liczne, wyjątkowe detale. Wiele z nich można było dotychczas spotkać w samochodach wyższych klas. Obejmują one m. in. opcjonalnie dostępną podgrzewaną kierownicę, która po naciśnięciu odpowiedniego przycisku podgrzewa się do przyjemnych 34 stopni czy bagażnik, który można otworzyć, korzystając z klawiatury dotykowej.

Jak uważny lokaj nowa Corsa zapamiętuje ulubione ustawienia kierowcy – „personalizacja” jest tu słowem kluczowym. Można zapisać do pięciu zestawów ustawień systemu audio-informacyjnego, klimatyzacji i elektroniki pokładowej, po czym uaktywnić je kluczykiem zapłonu.

Komfortowe temperatury przez cały rok: kontrola klimatyzacji

Suchy upał w lecie, siarczysty mróz zimą: bez nowoczesnej klimatyzacji i ogrzewania obniża się zarówno komfort pasażerów, jak i możliwość koncentracji kierowcy.

Nowa Corsa gwarantuje, że temperatura panująca wewnątrz pojazdu będzie zawsze komfortowa i oferuje kilka opcjonalnych funkcji:

- podgrzewaną kierownicę,
- podgrzewane przednie fotele,
- system dogrzewania Quickheat,
- system elektronicznej kontroli klimatu (ECC),
- szyby odbijające promienie słoneczne,
- ogrzewanie postojowe.



System elektronicznej kontroli klimatu (ECC) oferuje komfort najwyższej jakości. Jego chroniony wieloma patentami układ elektronicznej kontroli nie reguluje temperatury wstecznie – mierzy ją w czasie rzeczywistym na podstawie matematycznego modelu bilansu energetycznego, co umożliwia systemowi reagowanie, zanim nastąpi zmiana temperatury.

Elektryczny system dogrzewania Quickheat wydajnie zapobiega zaparowaniu przedniej szyby i szybko nagrzewa wnętrze pojazdu. Włącza się automatycznie po wybraniu ustawienia „maksymalne grzanie” przy niskiej temperaturze otoczenia i płynu chłodzącego.

Filtr przeciwpyłkowy zapobiegający przedostawaniu się do wnętrza pyłków i kurzu oferowany jest standardowo.

Doskonała rozrywka i ważne informacje: systemy audio-informacyjne

Istotną rolę w nowej Corsie odgrywają, obsługiwane intuicyjnie, nowoczesne systemy audio-informacyjne w podwójnym formacie DIN. Zarówno duże, umieszczone centralnie pokrętło z funkcją przycisku, jak i przyciski na wielofunkcyjnej kierownicy są optymalnie rozmieszczone i łatwe w obsłudze. Umieszczony po środku, duży wyświetlacz informacyjny jest dobrze widoczny, co umożliwi kierowcy skoncentrowanie się na drodze. Główne funkcje można wybierać bezpośrednio w dowolnym momencie czterema dużymi przyciskami funkcyjnymi umieszczonymi dookoła pokrętła.

Gama systemów audio obejmuje pięć modeli, w skład których wchodzi odtwarzacz CD z funkcją MP3, podwójne tunery z doskonałym odbiorem radiowym i systemy nawigacyjne z odtwarzaniem CD i DVD-ROM.

Przeгляд – systemy audio i ich najważniejsze funkcje:

- CD 30: radio z odtwarzaczem CD i czterema 17-watowymi głośnikami;
- CD 30 MP3: radio z odtwarzaczem CD MP3, siedmioma 20-watowymi głośnikami i zdalnym sterowaniem w kierownicy;



- CDC 40 Opera: radio z odtwarzaczem CD MP3, sześciopłytkową zmieniarzką płyt CD, podwójnym tunerem, cyfrowym procesorem dźwięku, 7-pasmowym korektorem, siedmioma wysokiej jakości głośnikami (trzema 20-watowymi i dwoma 45-watowymi), zdalnym sterowaniem w kierownicy i wyświetlaczem graficznym;
- CD 60 Navi: radio z odtwarzaczem CD MP3 i podwójnym tunerem, system nawigacji z oddzielnym napędem CD, siedem głośników, w tym cztery 20-watowe, zdalne sterowanie w kierownicy, wyświetlacz graficzny;
- DVD 100 Navi: radio z odtwarzaczem CD MP3 i podwójnym tunerem, system nawigacji z napędem DVD, siedem głośników, w tym cztery 20-watowe, zdalne sterowanie w kierownicy, wyświetlacz graficzny.

Do każdego z powyższych systemów dostępna jest wygodna i bezpieczna konsola telefoniczna obejmująca uniwersalne mocowanie i odpowiednią przejściówkę do telefonu. Podłączony do niej telefon jest w pełni zintegrowany z całym systemem i może być obsługiwany klawiszami z koła kierownicy. Konsola wyposażona jest również w interfejs Bluetooth™ i funkcję kontroli głosowej.

Zajrzeć za zakręt i to po ciemku: technologie świetlne

Corsa oferuje również zaawansowane rozwiązania w dziedzinie oświetlenia. Nowością w tej klasie pojazdów są opcjonalnie dostępne za 1 500 złotych reflektory adaptacyjne wykorzystujące światło halogenowe, tańsze niż lampy bixenonowe. Ten innowacyjny system łączy funkcję dynamicznego zakrzywienia promienia ze statycznym doświetlaniem zakrętów.

Inne nowości w dziedzinie oświetlenia w Corsie obejmują system automatycznej kontroli świateł (ALC). W chwili zapadania zmroku kierowcy nierzadko zapominają o włączeniu świateł. Aby zapobiec takim niebezpiecznym sytuacjom, Opel w Corsie oferuje funkcję automatycznego włączania świateł mijania. Dzięki dwóm czujnikom umieszczonym w przedniej szybie włączają się one samoczynnie w tunelach i na ciemnych parkingach oraz po zapadnięciu zmroku. Kiedy samochód powróci do strefy lepszego oświetlenia,



np. wyjedzie z tunelu, system ALC automatycznie wyłączy światła. Funkcja ta jest opcjonalnie dostępna z czujnikiem deszczu i elektrochromatycznymi lusterkami zewnętrznymi.

Obsługa wycieraczki tylnej szyby jest równie wygodna. Działa ona zależnie od szybkości jazdy i włącza się automatycznie, gdy uruchomione są wycieraczki przedniej szyby i kierowca wrzuci wsteczny bieg lub – w modelach z czujnikiem deszczu – kiedy przez dwie minuty czujnik wykrywa obecność wody na szybie.



W świetle jupiterów

Personalizacja: jak Corsa rozpoznaje swojego kierowcę

Tuż po otwarciu drzwi pilotem zdalnego sterowania Corsa rozpoznaje kierowcę i automatycznie uruchamia jego ustawienia zapisane podczas jego ostatniej jazdy. Dostępne dla pięciu kluczyków.

Moduł sterujący w samochodzie rozpoznaje, który kluczyk jest używany dzięki kodowi zapisanemu w nadajniku kluczyka. Komunikuje się wówczas z systemem szyny danych CAN przy wykorzystaniu dwóch komend: „Ustaw” (powoduje on zapisanie nowych ustawień wybranych podczas jazdy) i „Przywołaj” (przywołuje ustawienia uprzednio zapisane w pamięci). Po wydaniu komend urządzenia uruchamiające wybierają odpowiednie ustawienia, np. temperaturę.

Automatycznie można przywołać następujące funkcje:

- Elektroniczna kontrola klimatu: włączenie/wyłączenie, temperatura, dystrybucja powietrza, szybkość nawiewu, grzanie postojowe (opcja).*
- System audio-informacyjny: klawisze stacji radiowych, głośność, balans/płynne wyciszanie, ustawienia dźwięku, komunikaty o ruchu drogowym, zaś w przypadku samochodów z systemem nawigacji: ostatni cel podróży, ostatni punkt startowy, preferowany rodzaj dróg (np. najszybsza, najkrótsza, alternatywne trasy itp.).*
- Wyświetlacz: kontrast, język, ustawienie dzień/noc, itp.*

Ponadto można także zaprogramować osobiste preferencje. Postępując zgodnie z instrukcjami w podręczniku użytkownika, można wprowadzić i zapisać żądane ustawienia.



Ustawienia obejmują następujące funkcje:

- *automatyczne blokowanie drzwi i klapy bagażnika (wł./wył.),*
- *oddzielne otwieranie drzwi kierowcy (wł./wył. – tylko w połączeniu z alarmem),*
- *kontrola dotykowa kierunkowskazów (wł./wył.),*
- *światło na powitanie (wł./wył.),*
- *tylna wycieraczka zależna od szybkości (wł./wył.),*
- *ostrzeżenie o szybkości (wł./wył., ograniczenie),*
- *głośność komunikatów ostrzegawczych (pięć poziomów).*



Napęd

Oszczędna mobilność

- TWINPORT: oszczędne silniki benzynowe
- CDTI: mocne i wydajne jednostki wysokoprężne
- Easytronic: przyczyniająca się do oszczędności paliwa zmiana biegów

Gama silników nowej Corsy obejmuje sześć jednostek ECOTEC wykorzystujących technologie czterech zaworów na cylinder. Pięć z nich – trzy benzynowe i dwa wysokoprężne turbo z układem wtrysku bezpośredniego common rail o mocy od 60 do 90 KM – będzie dostępnych już w chwili debiutu nowego modelu. Wkrótce potem gama poszerzy się o kolejną, najmocniejszą w tym momencie jednostkę 1.7 CDTI o mocy 125 KM, standardowo wyposażoną w filtr cząstek stałych. Przy 2 300 obrotach na minutę silnik ten oferuje moment obrotowy o wartości 280 Nm, zapewniający Corsie imponujące osiągi.

Niski poziom zużycia paliwa to kolejny znak firmowy nowoczesnych silników wysokoprężnych Opla. Nowa Corsa wyposażona w silnik 1.3 CDTI o mocy 90 KM zużywa zaledwie 4,6 litra paliwa na 100 km (test łączony MVEG). Zaawansowana technologia silników benzynowych, np. system TWINPORT wykorzystujący otwieranie i zamykanie kanału dla jednego z zaworów ssących w porcie dolotowym i wysoki stopień recyrkulacji spalin, także zapewnia niższe zużycie paliwa. Corsa z silnikiem 1.2 TWINPORT ECOTEC o mocy 80 KM i skrzynią biegów Easytronic zużywa 5,8 litra paliwa na 100 km (test łączony MVEG).

Podobnie jak silniki, skrzynie biegów dostępne w Corsie spełniają różnorodne potrzeby i preferencje klientów. Oprócz zoptymalizowanych manualnych pięcio- i sześciobiegowych przekładni w modelu 1.4 TWINPORT, Opel oferuje w modelu Corsa 1.2 udoskonaloną wersję zautomatyzowanej, ręcznej skrzyni biegów Easytronic. Kontrolka widoczna na panelu instrumentów informuje kierowcę o konieczności naciśnięcia pedału hamulca podczas uruchamiania samochodu. System automatycznie włącza wtedy bieg neutralny.



Oprócz pięcio- i sześciobiegowych manualnych skrzyń biegów (standardowo oferowanych w dwóch mocniejszych wersjach wysokoprężnych) i zautomatyzowanej przekładni Easytronic (dostępnej w wersji z silnikiem benzynowym 1.2), Corsa 1.4 TWINPORT ECOTEC może być zamawiana w wersji z czterobiegową automatyczną skrzynią biegów.

Silniki ECOTEC: oszczędne, czyste, mocne i niewymagające serwisowania

Wszystkie trzy silniki benzynowe, w tym trzycylindrowa jednostka 1.0 i dwie czterocylindrowe, charakteryzują się zaawansowaną konstrukcją. Najważniejszy jej element to innowacyjne rozwiązanie TWINPORT. Ta opracowana przez Opla, inteligentna technologia stosowana w silnikach z czterema zaworami na cylinder o pojemności skokowej do 1,6 litra, przyczynia się do obniżenia zużycia paliwa nawet o 10 procent w warunkach codziennego użytkowania poprzez otwieranie i zamykanie kanału dla jednego z zaworów ssących w porcie dolotowym i wysoki stopień recyrkulacji spalin. Przy częściowym obciążeniu, 25 procent ładunku cylindra pochodzi ze spalin dostarczanych dodatkowym przewodem, przy czym moc i wydajność przy pełnym obciążeniu pozostają niezmienione. To rozwiązanie jest stosowane w silnikach o mniejszej pojemności skokowej, które często są narażone na relatywnie większe obciążenia ze względu na swoją wielkość.

Wszystkie jednostki benzynowe wyposażone są w zaawansowany system kontroli, sterujący między innymi wtryskiem paliwa i zapłonem. Wszystkie trzy silniki wykorzystują wtrysk sekwencyjny i elektroniczną kontrolę przepustnicy (E-Gas). Wielopunktowy system wtrysku zapewnia wyjątkowo precyzyjną dystrybucję mieszanki paliwowej. Zapłon o statycznej dystrybucji napięcia jest bezobsługowy. Wytwarzające pojedyncze iskry cewki zgrupowane są w jednym module. Kontrola przeciwstukowa cylindrów zapewnia bezpieczeństwo oraz niezawodność przy korzystaniu z paliwa o różnej jakości i stopień kompresji 10,5:1.

Głowica cylindrów wykonana jest z ultralekkiego aluminium, a zoptymalizowany pod względem hałasu, wzmocniony blok silnika z szarego żeliwa. Zarówno wał korbowy, jak i wałki rozrządu są wydrążone w środku, co ma na celu zmniejszenie ich wagi. Każdy cylinder posiada cztery zawory obsługiwane przez górne wałki rozrządu. Są one z kolei napędzane niewielkim i bezobsługowym łańcuchem.



Listę wspólnych elementów silników benzynowych uzupełniają zoptymalizowane pod względem tarcia rolki popychaczy i bezobsługowe popychacze hydrauliczne, wyjątkowo cienka metalowa uszczelka pod głowicą, układ odprowadzania wolnego paliwa i prosty w obsłudze moduł filtra oleju, w którym wymienia się wyłącznie element papierowy. Wymiana oleju i okresy międzyprzebiegowe dla wszystkich wersji benzynowych i wysokoprężnych wynoszą 30 000 km lub 12 miesięcy. Układy wspomagające napędzane są paskiem wieloklinowym, który nie wymaga obsługi przez cały okres eksploatacji samochodu dzięki zastosowaniu automatycznego napinacza.

Bardzo mały diesel: jednostka 1.3 z układem wtrysku common rail

Silniki wysokoprężne zdobywają coraz większą popularność w klasie samochodów małych. W chwili rynkowego debiutu nowa Corsa dostępna będzie z innowacyjnymi jednostkami 1.3 CDTI ECOTEC o dwóch poziomach mocy: 55 kW (75 KM) lub 66 kW (90 KM) i maksymalnym momencie obrotowym 170 Nm lub 200 Nm osiąganym pomiędzy 1 750 a 2 500 obrotami na minutę, wyposażonymi we wtrysk wielopunktowy o doskonałych parametrach i wyjątkowo niskim zużyciu paliwa. Głównym elementem wyróżniającym mocniejszą wersję jest turbosprężarka o zmiennej geometrii turbiny oraz standardowo oferowana sześciobiegowa skrzynia biegów. Obie wersje korzystają z chłodnicy powietrza dolotowego.

Paliwo doprowadzane do układu wtrysku w pięciu fazach jest kontrolowane elektrozaworem. Układ wtrysku charakteryzuje się krótkim czasem reakcji (maks. ciśnienie wynosi 1 600 bar), co w efekcie daje bardzo wysoki poziom precyzji odmierzenia paliwa i umożliwia wykonanie nawet pięciu wtrysków w jednym cyklu. System taki nie tylko zapewnia wyjątkowo niski poziom zużycia paliwa i emisji spalin, ale także wyjątkowo niski poziom hałasu. Na przykład wstępny wtrysk podczas rozgrzewania silnika zmniejsza niesławne stukanie do ledwo zauważalnego poziomu. Silnik ten, najmniejsza na świecie czterocylindrowa jednostka wysokoprężna z układem wtrysku common rail i turbosprężarką (długość/szerokość/wysokość: 460/500/650 mm), wyposażony jest w ultralekką, wykonaną z aluminium głowicę i zoptymalizowany wagowo blok silnika z szarego żeliwa.



Najmocniejszy diesel: nowa jednostka 1.7 o mocy 125 KM

Krótko po premierze Corsa będzie dostępna w wersji z mocniejszą jednostką – najsilniejszym silnikiem Diesla o pojemności skokowej 1,7 litra z układem wtrysku common rail. Średnica cylindra tej osiągnącej moc 92 kW (125 KM) jednostki wynosi 79 mm, skok tłoka 86 mm, a dokładna pojemność skokowa to 1686 cm³. Podobnie jak inne silniki, jest ona wyposażona w lekką głowicę z aluminium i blok z szarego żeliwa. 16 zaworów obsługiwanych jest przez płaskie popychacze napędzane dwoma górnymi wałkami rozrządu. Maksymalne ciśnienie wtrysku wynosi 1 800 bar. Turbosprężarka o zmiennej geometrii łopat turbiny zapewnia krótki czas reakcji. Przy 2 300 obrotach na minutę maksymalny moment obrotowy wynosi 280 Nm. Standardowe wyposażenie obejmuje bezobsługowy filtr cząstek stałych oraz sześciobiegową, manualną skrzynię biegów.

Przeгляд silników modelu Corsa:

Silniki benzynowe ECOTEC	1.0 TWINPORT	1.2 TWINPORT	1.4 TWINPORT
Pojemność skokowa (cm ³)	998	1229	1364
Maks. moc (kW/KM przy obr./min)	44/60 przy 5 600	59/80 przy 5 600	66/90 przy 5 600
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr./min)	88 przy 3 800	110 przy 4 000	125 przy 4 000
Zużycie paliwa z manualną skrzynią biegów (MVEG-Mix, l/100 km)	5,6	5,8	5,9
Maks. szybkość (km/h)	150	168	173

Silniki wysokoprężne ECOTEC	1.3 CDTI	1.3 CDTI	1.7 CDTI
Pojemność skokowa (cm ³)	1248	1248	1686
Maks. moc (kW/KM przy obr./min)	55/75 przy 4 000	66/90 przy 4 000	92/125 przy 4 000
Maks. moment obrotowy (Nm przy obr./min)	170 przy 1 750–2 500	200 przy 1 750–2 500	280 przy 2 300
Zużycie paliwa z manualną skrzynią biegów (MVEG-Mix, l/100 km)	4,6	4,6	4,8
Maks. szybkość (km/h)	163	172	190 *

Wszystkie dane dotyczą wersji trzydrzwiowej. * dane wstępne



Układ jezdny

Wyjątkowa zwinność i wysoki poziom bezpieczeństwa

- Całkowicie nowy układ jezdny we wszystkich odmianach Corsy
- Nowość: zmienny, progresywny układ kierowniczy
- Najnowszej generacji system ESP kontroluje nawet cztery koła

Wyjątkowa dynamika jazdy i doskonałe prowadzenie – takie były cele, jakie postawili sobie inżynierowie podczas prac nad czwartą generacją Opla Corsy. Dzięki zastosowaniu całkowicie nowej architektury już na samym początku udało im się stworzyć najlepsze do tego warunki. Oprócz sztywniejszego nadwozia w Corsie zastosowano z przodu nową, krótką ramę pomocniczą, charakteryzującą się trzykrotnie większą sztywnością poprzeczną niż poprzednia konstrukcja i zapewniającą optymalną geometrię układu jezdneho. Łożysko łączące zawieszenia umieszczone jest bezpośrednio w kole, co zwiększa precyzję prowadzenia. Rozlokowanie punktów zawieszenia i tulei umożliwiło zastosowanie bardzo precyzyjnych ustawień, co ma istotny wpływ na zachowanie się samochodu na drodze, precyzję kierowania oraz komfort jazdy.

Inżynierowie w Rüsselsheim opracowali całkowicie nową oś tylną. Znana z innych modeli Opla belka skrętna po raz pierwszy wykorzystuje w Corsie tuleje ustawione w kształcie litery V. Ich rozmieszczenie istotnie podwyższa komfort jazdy, zapewniając jednocześnie dużą zwinność na zakrętach. Szczególną cechą konstrukcji tylnej osi jest elastycznie regulowane skręcanie, które umożliwia okrągły w profilu, skrętny łącznik na wzdłużnych wahaczach. Trzy różne profile skrętne o odpowiednio dobranym stopniu skręcania zapewniają przestrzeń dla różnych silników i różnych wersji pojazdu, uzupełniając w ten sposób wyjątkowe właściwości układu jezdneho Corsy.

Ponadto wiele elementów układu jezdneho zapewnia szybkie reakcje w różnych warunkach drogowych – wśród nich znajduje się stabilizator przedniej osi o niskim poziomie tarcia, rozdzielanie obciążenia i amortyzacji przedniej osi czy podwyższające komfort jazdy dolne mocowania przednich amortyzatorów.



Nowa Corsa Sport: bardziej sportowe wrażenia dzięki nowemu układowi jezdnemu

Inżynierowie skoncentrowali się również na udoskonaleniu układu kierowniczego nowej Corsy i wyposażyli go w znacznie sztywniejszą kolumnę, dwupłaszczyznową regulację oraz wydajniejsze, działające w zależności od szybkości elektroniczne wspomaganie (EPS), dzięki któremu możliwe było zastosowanie mniejszego koła kierownicy. Oprócz zmiennej siły wspomagania, która działa liniowo (modele 1.0, 1.2) lub w stosunku od 13:1 do 15:1 (modele 1.4, 1.3 CDTI, 1.7 CDTI), eksperci zajmujący się układem jezdnym po raz pierwszy opracowali dla tego segmentu inne rozwiązanie przeznaczone dla sportowej wersji Corsy: zmienny, progresywny układ wspomagania. Już przy stosunku 13:1 zapewnia on wystarczająco bezpośrednie reakcje podczas jazdy na wprost. Wraz ze wzrostem skrócenia kierownicy, reakcje stają się jeszcze bardziej bezpośrednie – osiągają wartość 12:1 przy 90 stopniach, zapewniając bardziej sportowe wrażenia. Zmienna progresja gwarantuje również wzrost siły wspomagania przy większych kątach skrętu kierownicy, co zdecydowanie ułatwia manewry i parkowanie.

Opatentowana tylna belka skrętna umożliwia precyzyjne zestrojenie

Tylne koła nowej Corsy zawieszono na osi wykorzystującej belkę skrętną – to po prostu genialny, a przy tym genialnie prosty system. Chroniona wieloma patentami konstrukcja jest wciąż unowocześniana i zapewnia wiele korzyści:

- idealna kontrola zbieżności kół, przy oddziaływaniu sił bocznych, zapewniająca – dzięki tulejom ustawionym w kształcie litery V – stabilność w zakrętach,
- wysoka stabilność jazdy i zmniejszone zużycie opon dzięki niskiemu kątowi pochylenia kół i małym zmianom zbieżności przy pełnym załadunku,
- ograniczone zużycie paliwa i wysoki komfort jazdy dzięki mniejszej wadze, która jest efektem zastosowania mniejszej liczby części i zintegrowanego stabilizatora,
- minimalne wymagania pod względem przestrzeni dzięki optymalnej elastyczności konstrukcji zbiornika paliwa i bagażnika,
- i wreszcie solidna konstrukcja, zapewniająca doskonałe działanie podczas całego okresu eksploatacji.



Niewielkie rozmiary tylnej osi pomogły również inżynierom utrzymać niski środek ciężkości samochodu. Dzięki kompaktowej konstrukcji zbiornik paliwa umieszczony jest głęboko pomiędzy kołami, co umożliwia niższe osadzenie tylnej kanapy.

Układy hamulcowe: dwustopniowe wspomaganie jako układ wspomagania hamowania na zakrętach

Połączenie dynamiki jazdy i tak wysokiego poziomu bezpieczeństwa, rzadko spotykane w tej klasie samochodów, widoczne jest również w konstrukcji układu hamulcowego i elektronicznych systemów bezpieczeństwa jazdy. Nowe, dwustopniowe wspomaganie hamowania to nie tylko lepsza reakcja pedału hamulca, ale również funkcja wspomagania podczas nagłego hamowania w zakrętach. System pozwala bezzwłocznie uzyskać pełną siłę hamowania po szybkim wciśnięciu pedału. Dzięki doskonałemu układowi jezdnemu można było zastosować bardzo „agresywną” krzywą charakterystyczną systemu ABS. Dlatego, ze względu na wyjątkowo wysoką stabilność Corsy, nawet podczas awaryjnego hamowania bardzo efektywnie wytraca ona prędkość.

Pomoc dla kierowcy: nowe funkcje systemów ABS i ESP

Systemy ABS i ESP najnowszej generacji otrzymały nowe funkcje. ABS został wyposażony w elektroniczny system dystrybucji siły hamowania, system wspomagania hamowania na zakrętach (CBC) i system kontroli stabilności podczas jazdy na wprost (SLS).

System ESP dostrojono tak, by na początku pełną kontrolę nad pojazdem miał kierowca, nawet w chwili pokonywania zakrętów z bardzo dużą prędkością, zaś sam system włączał się stopniowo, gdy zachodzi niebezpieczeństwo utraty kontroli nad pojazdem. Corsa wykazuje także wyjątkową dynamikę pokonywania zakrętów dzięki zaawansowanej kontroli podsterowności (EUC), będącej funkcją systemu ESP: sam system kontroluje indywidualną siłę hamowania nawet na czterech kołach, tak jakby kierowca dysponował oddzielnym hamulcem dla każdego z nich. W ten sposób szybko eliminuje potencjalny poślizg. Inne nowe funkcje systemu ESP obejmują układ wykrywania utraty powietrza w oponach (DDS) i wspomaganie ruszania pod górę (HSA). Ten ostatni zapobiega staczaniu się samochodu w chwili ruszania na wzniesieniu bez konieczności zaciągania hamulca ręcznego. Ciśnienie w układzie pozostaje na wysokim poziomie przez około 1,5 sekundy po zwolnieniu przez kierowcę pedału hamulca, co daje mu możliwość wrzucenia



odpowiedniego biegu i ruszenia. Ciśnienie w obwodzie spada w chwili ruszenia samochodu. System HSA działa identycznie podczas ruszania tyłem.

Corsa jest opcjonalnie dostępna z oponami 195/55 R 16 z możliwością jazdy po przebiciu. Nawet po spadku ciśnienia umożliwiają one pokonanie dystansu do 80 km z maksymalną szybkością 80 km/h. Ta opcja wykorzystuje układ wykrywania utraty powietrza w oponach (DDS).



W świetle jupiterów

ESP: więcej niż selektywne hamowanie

Oprócz tradycyjnych funkcji, systemy wspomagające kierowcę Corsy (ABS i ESP) przejmują kilka nowych i precyzyjnie reagują na dane warunki drogowe. Poniższy przegląd pokazuje, co robią i jak pomagają kierowcy w sytuacjach krytycznych.

ABS

System	Funkcja	Działanie
ABS standard	Zapobiega zablokowaniu kół podczas ostrego hamowania, zapewniając możliwość kierowania pojazdem	Jeżeli koło zablokuje się podczas hamowania, system ABS automatycznie obniża ciśnienie hamowania w cylinderku hamulca, dopóki koło nie odzyska przyczepności.
CBC (system wspomagania hamowania na zakrętach), standard	Optymalizuje drogę hamowania i stabilność jazdy podczas hamowania na zakrętach	Gdy podczas pokonywania zakrętu czujniki koła zarejestrują różną szybkość obrotową kół po prawej i lewej stronie, siła hamowania na kołach wewnętrznych ulegnie zmniejszeniu zgodnie z granicą ciśnienia układu ABS. Spowoduje to powstanie siły, która ustabilizuje tor jazdy samochodu.
DDS (system wykrywania spadku ciśnienia w oponach), opcja, występuje również razem z oponami umożliwiającymi jazdę po przebicium	Wykrywa spadek ciśnienia w oponach	Sygnały z czujników szybkości koła powodują włączenie kontrolki informującej o spadku ciśnienia. System wykrywa utratę ciśnienia po zmniejszeniu się obwodu koła, co powoduje zwiększenie szybkości obrotowej w stosunku do innych kół.



<i>System</i>	<i>Funkcja</i>	<i>Działanie</i>
<i>DTC (System kontroli momentu obrotowego), standard</i>	<i>Zapobiega blokowaniu się kół napędzanych przy wysprzęglaniu i redukcji na zakrętach</i>	<i>Zwiększa moment obrotowy silnika (poprzez otwarcie przepustnicy), zapobiegając zablokowaniu kół.</i>
<i>EBD (System elektronicznej dystrybucji siły hamowania), standard</i>	<i>Maksymalnie skraca drogę hamowania</i>	<i>Ciśnienie wymagane do optymalnego hamowania stosowane jest indywidualnie wobec każdego z kół.</i>
<i>SLS (system kontroli hamowania na prostych), standard</i>	<i>Optymalizuje stabilność hamowania na prostych drogach</i>	<i>Zapobiega poślizgom podczas hamowania na prostych drogach, co jest szczególnie korzystne na nierównych lub słabych nawierzchniach. System SLS wykrywa pożądany kierunek jazdy dzięki kontroli kąta skręcenia kierownicy i stabilizuje samochód, odpowiednio regulując ciśnienie hamowania i utrzymując właściwy tor jazdy.</i>

ESP

<i>System</i>	<i>Funkcja</i>	<i>Działanie</i>
<i>ESP (Elektroniczny program stabilizacji toru jazdy), opcja</i>	<i>Zapobiega wypadaniu z zakrętów</i>	<i>Przy pomocy czujników system określa prędkość obrotową, kąt skręcenia kierownicy, szybkość wychylania i przyspieszenie boczne. Umożliwia to porównanie intencji kierowcy z warunkami drogowymi. W sytuacji krytycznej system interweniuje poprzez elektronikę silnika i selektywnie wyhamowuje nawet do czterech kół jednocześnie, aby przywrócić stabilny tor jazdy pojazdu.</i>



<i>System</i>	<i>Funkcja</i>	<i>Działanie</i>
<i>EUC (Zaawansowany system kontroli podsterowności), standard z ESP</i>	<i>Wspomaga neutralne zachowanie samochodu na zakrętach</i>	<i>Jeżeli wystąpi podsterowność, w pierwszej kolejności ograniczona zostaje szybkość poprzez przymknięcie przepustnicy, a następnie poprzez wyhamowanie nawet czterech kół jednocześnie, aby zapewnić stabilny tor jazdy na zakręcie.</i>
<i>HSA (System wspomagania pod górę), opcja</i>	<i>Ułatwia ruszanie pod górę, poprzez zapobiegania staczaniu się samochodu do tyłu bez konieczności używania ręcznego hamulca</i>	<i>Ciśnienie hamowania zachowane jest w układzie przez 1,5 sekundy po zwolnieniu pedału hamulca, co zapewnia kierowcy czas na wrzucenie biegu i naciśnięcie pedału gazu. Ciśnienie zostaje zwolnione, gdy tylko samochód ruszy. Ta sama funkcja pomaga ruszać tyłem na wzniesieniu.</i>
<i>TC^{Plus} (System kontroli trakcji), standard z ESP</i>	<i>Zapobiega buksowaniu kół</i>	<i>Jeśli jedno z kół samochodu znajduje się na twardej nawierzchni, a drugie na nawierzchni o słabej przyczepności, jedno z nich będzie miało tendencję do buksowania przy ruszaniu. System TC^{Plus} automatycznie wyhamowuje to koło do chwili, gdy drugie z nich nie otrzyma wystarczającej mocy do ruszenia.</i>



W świetle jupiterów

Roboty za kierownicą

Opel prowadzi specjalne testy zderzeniowe w celu zbadania wyników kolizji, będących efektem przypadkowych poślizgów – na przykład na plamie oleju czy na cienkiej warstwie lodu pokrywającej nawierzchnię – i przeanalizowania ich konsekwencji. Podobną serię testów zaplanowano także dla nowej Corsy. Wiedza uzyskana w ten sposób pozwoli przygotować się na te rzadkie sytuacje w codziennej eksploatacji, w których, pomimo niezwykle zaawansowanych systemów elektronicznych układu jezdnego, małe poślizgi prowadzą do wypadków. W tych trudnych, prowadzonych na śliskich nawierzchniach testach udział brali kiedyś ludzie, jednak dziś zastępują ich zdalnie sterowane roboty, umieszczane za kierownicą pojazdu. Robot-kierowca to wynik kreatywności pracowników Opla. Nad pracami projektowymi czuwa inżynier ds. rozwoju, Werner Schleidt.

W testach zderzeniowych najpierw usuwa się fotel kierowcy. W jego miejscu konstrukcja z aluminiowych odcinków rur tworzy mocowanie dla sztucznego kierowcy, wykonanego z kilku komponentów. Całość wykonuje wszystkie podstawowe czynności prawdziwego kierowcy. Samochód jest sterowany poprzez łącze elektryczne, wyposażone w pas zębaty zamocowany do wału kierownicy. Podczas przyspieszania dźwignia regulacyjna dociska pedał gazu zupełnie jak ludzka noga. A cylindry na sprężone powietrze – niby stalowa noga – obsługują sprzęgło i hamulce. I wreszcie niewielki robot umocowany do dźwigni zmiany biegów wrzuca biegi.

Werner Schleidt i jego współpracownicy mogą określić wszystkie parametry, takie jak np. prędkość jazdy, punkty zmiany biegów, procedury hamowania i zablokowanie kierownicy. Jednak najważniejszym elementem całej procedury jest zdalne sterowanie robotem. Przy pomocy konsoli przypominającej te, jakich używają modelarze, ale odpowiednio przerobionej przez Wernera Schleidta do prowadzenia testów w skali 1:1 na wolnym powietrzu, pracownicy Opla bezpiecznie i precyzyjnie kierują samochodem nawet z dużej odległości. Trasa pojazdu testowego określona jest przewodem prowadzącym, ułożonym na ziemi i działającym jako przekaźnik. Antena odbiorcza umieszczona jest w przedniej części pojazdu i gwarantuje bezdotykowy kontakt z dokładnością do centymetra. Gdy tylko samochód minie czujnik świetlny umieszczony na krawędzi starannie nasmarowanej powierzchni z zaprogramowaną szybkością



18 km/h, robot umieszczony za kierownicą przechodzi zgodnie z planem w tryb automatyczny. Naciska sprzęgło, hamuje i przekręca kierownicę pod kątem 30 stopni. Nieuchronnym efektem jest poślizg samochodu w kierunku żelaznej belki, która działa tu jak solidny krawężnik.

Efekty takiego kontrolowanego poślizgu – zazwyczaj odkształcenia przednich kół – są poddawane uważnemu badaniu i ocenie. Werner Schleidt wyjaśnia – „Naszym celem jest uzyskanie wpływu na deformację wahaczy trójkątnych i ewentualnie drążków kierowniczych poprzez modyfikacje ich konstrukcji, tak by zmiany były wyraźnie odczuwane przez kierowcę i jasno wskazywały na konieczność przeprowadzenia naprawy. Z punktu widzenia jazdy musi być zapewniona możliwość bezpiecznego dotarcia do warsztatu... oraz rozsądny koszt naprawy. Aby przeprowadzić serię tych testów w sposób wiarygodny, musimy jeszcze dopracować kilka parametrów. W tej nowej dziedzinie nauki i badań potrzebne są nam w pełni powtarzalne dane, gwarantujące dokładność naszych prac. I właśnie pod tym względem robot-kierowca będzie miał zawsze przewagę nad człowiekiem”.



Bezpieczeństwo

Wszechstronne zabezpieczenie dzięki systemowi SAFETEC

- Koncepcja wszechstronnego bezpieczeństwa zdobywa pięć gwiazdek
- Zapobieganie wypadkom dzięki zaawansowanemu układowi jezdnemu
- Kierowcy pomagają reflektory doświetlające zakręty

Opel stosuje całościowe podejście do bezpieczeństwa. Wszystkie systemy bezpieczeństwa aktywnego i biernego, które przyczyniają się do ograniczenia zagrożeń podczas jazdy, należą do jednej kategorii: SAFETEC. Koncepcja ta obejmuje wspomaganie kierowcy przez takie innowacyjne rozwiązania, jak reflektory adaptacyjne (AFL), unikanie wypadków dzięki zaawansowanemu technicznie układowi jezdnemu, takie systemy, jak ABS i ESP, redukcja efektów wypadków dzięki wielu rozwiązaniom konstrukcyjnym i zabezpieczeniom czy wreszcie ochronę innych użytkowników dróg, którą zapewniają między innymi adaptacyjne światła hamulcowe i specjalne zabezpieczenia opracowane z myślą o pieszych.

System SAFETEC w nowej Corsie, powstały w wyniku kilkudziesięciu lat badań i prac rozwojowych inżynierów ds. bezpieczeństwa w Rüsselsheim, oferuje najlepsze, dostępne zabezpieczenia w kolizjach tylnych. Maksymalna ocena pięciu gwiazdek, uzyskana w testach zderzeniowych Euro NCAP, także potwierdziła wyjątkowo wysoki poziom bezpieczeństwa nowego modelu Opla. Bardzo dobre wyniki – trzy gwiazdki – pojazd ten osiągnął również w kategoriach bezpieczeństwa dzieci i zabezpieczenia pasażerów.

Podczas wypadku pasażerów Corsy chronią zoptymalizowane strefy kontrolowanego zgniotu i specjalnie do nich dostosowane systemy zabezpieczające. Obejmują one dwustopniowe, przednie poduszki powietrzne, boczne poduszki powietrzne kierowcy i pasażera z przodu oraz – od wersji Edition – kurtyny powietrzne obejmujące swoim zasięgiem całą długość kabiny. Podczas przewozu dziecka w foteliku przednią poduszkę powietrzną można odłączyć przyciskiem umieszczonym na panelu instrumentów. System ISOFIX zapewnia optymalne mocowanie fotelika. Został on udoskonalony i obejmuje, na fotelu przedniego pasażera oraz na skrajnych fotelach z tyłu, dodatkowe punkty mocowania, do których można doczepić paski zabezpieczające górną część fotelika.



Inżynierowie zajmujący się rozwojem włożyli także wiele starań w udoskonalenie pasów bezpieczeństwa. Przy zderzeniach czołowych lub bocznych zostają one przyciągnięte do użytkownika przez zamocowane do foteli pirotechniczne napinacze, co eliminuje luz i błyskawicznie ustawia kierowcę i pasażera z przodu we właściwej pozycji. Ogranicza to ich przesunięcie się do przodu, a przez to siły oddziałujące na ciało. Od wersji Edition dodatkowy napinacz zamocowany do karoserii samochodu skraca luz dolnej części pasa i, wraz z specjalnymi wypukłymi elementami fotela, ogranicza przesuwanie się miednicy pasażerów do przodu. Jednocześnie ograniczniki siły oddziaływania zamontowane w rolkach przednich i tylnych pasów zapobiegają wzrostowi siły ich działania. Optymalny komfort z przodu zapewnia regulacja wysokości pasów bezpieczeństwa. Pas kierowcy wyposażony jest dodatkowo w dźwiękowe i wizualne ostrzeżenie o nie zapiętych pasach, gwarantujące, że kierowca nie zapomni o ich użyciu.

Od wersji Edition system zabezpieczeń uzupełniają aktywne zagłówki z przodu. W kolizjach tylnych wysuwają się one automatycznie do przodu i do góry, ograniczając ryzyko obrażeń kręgosłupa szyjnego. System odłączania pedałów – standard we wszystkich wersjach Corsy, ale rzadkość w tej klasie pojazdów – odłącza pedały od ich mocowania podczas poważnych zderzeń czołowych, co chroni stopy kierowcy przed obrażeniami.

Różne nowatorskie systemy bezpieczeństwa chronią nie tylko pasażerów, ale także pieszych. Jest to na przykład pianka o niskiej gęstości, zastosowana w belce przedniego zderzaka, redukująca siłę uderzenia, czy usztywnienie niższej części zderzaka, rozpraszające siłę uderzenia po większej powierzchni i ograniczające nacisk na kolana podczas zderzenia. Materiał, z którego wykonano maskę silnika, został specjalnie opracowany tak, by pochłaniać jak najwięcej energii, ograniczając siłę zderzenia czołowego. Duża przestrzeń dzieląca maskę od silnika zapewnia także odpowiednie miejsce na jej deformację. Szczelinowe mocowania błotników również ulegają deformacji podczas zderzenia.

Reflektory doświetlają zakręty

Zgodnie z filozofią udostępniania zaawansowanych technologii jak najszerszej grupie odbiorców, Opel jest pierwszym producentem, który oferuje w tej klasie pojazdów adaptacyjne reflektory, dzięki czemu nowa Corsa, jako szósty już model, dołącza



do grupy pojazdów korzystających z tego systemu po modelach Vectra, Signum, Astra, Zafira i Meriva. Jednak w segmencie samochodów małych reflektory takie są nowością. Aby utrzymać jak najniższy poziom ceny, system AFL Corsy współpracuje z reflektorami halogenowymi. Dynamicznie zakrzywiający się promień światła reaguje na kąt skręcenia kierownicy i szybkość pojazdu, skręcając reflektory nawet o 15 stopni na zewnątrz i 8 stopni do wewnątrz. Przy szybkościach poniżej 40 km/h włącza się funkcja statycznego doświetlenia zakrętów. W zależności od włączenia kierunkowskazu i pozycji kierownicy doświetla ona skrzyżowania i podjazdy po prawej lub lewej stronie za pomocą dodatkowego reflektora. Uaktywnia się również po włączeniu wstecznego biegu. Doświetlanie zakrętów zwiększa także bezpieczeństwo podczas nocnej jazdy w górach, ukazując wąskie zakręty krętych dróg.

Inne innowacje Corsy w zakresie oświetlenia to system automatycznej kontroli oświetlenia, samoczynnie włączający światła w ciemności, np. w tunelach czy na zabudowanych parkingach. Kiedy samochód powróci do dobrze oświetlonego miejsca, system automatycznie wyłącza światła. Po wyjściu z samochodu reflektory oświetlają drogę do domu dzięki standardowo oferowanej funkcji *Follow-me-home*. Po jej uruchomieniu (przekręceniu włącznika świateł w stronę kierownicy) reflektory świecą się przez 30 sekund po wyjściu przez kierowcę z samochodu, po czym automatycznie się wyłączają.

Dzięki adaptacyjnym światłom hamulcowym oferowanym w nowej Corsie wszystkie trzy światła mrugają pięć razy na sekundę, jeżeli uaktywni się układ ABS przy szybkości powyżej 30 km/h, co ma na celu ostrzeżenie kierowców jadących za Corsą. Jeżeli w trakcie wypadku uruchomią się napinacze pasów bezpieczeństwa lub wystrzelą poduszki powietrzne, automatycznie włączą się światła awaryjne.

Poziom bezpieczeństwa w Corsie zwiększa również urządzenie ostrzegające o szybkości. Można ustawić w nim wartość prędkości maksymalnej, a po jej osiągnięciu będzie się uruchamiał sygnał dźwiękowy, co jest w szczególności przydatne podczas jazdy w mieście lub w terenie, w którym występują ograniczenia prędkości. To także pomoc dla nowych kierowców w rodzinie, którzy mogą uzgodnić prędkość maksymalną, a następnie zaprogramować ją w swoim oddzielnym kluczyku, eliminując potrzebę ponownego ustawiania urządzenia za każdym razem przed rozpoczęciem jazdy.



Jakość i koszty eksploatacji

Przyjemna jazda nie musi być droga

- Produkcja wstępna trwa od marca w Saragossie i Eisenach
- Długie okresy międzyprzebiegowe, przystępne ceny przebiegów
- Inteligentna konstrukcja i metody napraw – korzystna klasyfikacja ubezpieczeniowa

GM zainwestowało około 700 milionów euro w zakłady w Saragossie i Eisenach w związku z produkcją nowej Corsy. Przy rocznej wydajności przekraczającej 400 000 pojazdów i 7 600 pracowników główny zakład produkcji modelu Corsa w Saragossie, gdzie produkowana jest również Meriva, jest największym zakładem produkcyjnym GM w Europie. Nowa tłocznia, zajmująca obszar 90 000 m², przetwarza dziennie 1 500 ton stali, w tym na części karoserii modeli produkowanych w zakładzie w Eisenach. W nowym modelu 35 z tych części wykonanych jest z wysokowytrzymałej stali, co przyczynia się do obniżenia masy pojazdu i ma istotny wkład w doskonałe zabezpieczenie nowej Corsy przy kolizjach. W procesie montażu do instalacji stosunkowo ciężkiej przedniej i tylnej szyby wykorzystywane są obecnie precyzyjne roboty.

Większość zmian kabiny i karoserii dokonano w Eisenach (roczna wydajność około 175 000 pojazdów, 1 800 pracowników), gdzie pracuje jedenaście całkowicie nowych urządzeń spawalniczych z 53 nowymi robotami, wykorzystywanych do produkcji bocznych paneli, osłon i części płyty podłogowej.

Tak samo jak w Saragossie, eksperci ds. produkcji zaprojektowali wszystkie narzędzia i procesy robocze zgodnie z najnowszymi technikami ergonomii ze względu na fakt, że pracownicy uzyskują najlepsze wyniki jakościowe, gdy nie są narażeni na zbędny wysiłek.

Wstępna produkcja prowadzona była w obu zakładach od marca – na długo przed rozpoczęciem właściwej produkcji. Ta faza służyła optymalizacji wiedzy pracowników. Pierwsze egzemplarze nowej Corsy – nie przeznaczone do sprzedaży – zjeżdżały pojedynczo z linii produkcyjnej wśród innych, obecnie produkowanych modeli.



Później przerwy stawały się coraz krótsze i w końcu rozpoczęła się produkcją całych serii nowego samochodu. Starannie powtarzano wszystkie procesy produkcyjne, ustawiano systemy, roboty i narzędzia na potrzeby nowego modelu i sprawdzano procedury. Do czerwca każda faza była dopracowana. Podobne procedury zastosowano w Saragossie. Wspólnie oba zakłady wyprodukowały ponad 1 100 egzemplarzy przedprodukcyjnych w celu zagwarantowania doskonałego opanowania produkcji pojazdu i realizacji procesów.

Od rozpoczęcia produkcji we wrześniu 1992 roku zakład w Eisenach nadawał tempo w międzynarodowej organizacji GM. System produkcyjny – znany jako „GM Global Manufacturing System (GMS)” – oparty na „zasadzie zera usterek”, standaryzacji, nieustannym doskonaleniu, krótkim czasie produkcji i zaangażowaniu pracowników został po raz pierwszy wprowadzony do działania w Eisenach i był stale rozwijany. Dla GM Eisenach stało się istotnym ośrodkiem szkoleniowym. Od 1993 roku odwiedziło go ponad 15 000 pracowników firmy – od techników z linii produkcyjnych po kierowników produkcji – z zakładów na całym świecie, w celu poznania najnowszych metod produkcji podczas indywidualnie dostosowanych kursów.

Długie okresy międzyprzebiegowe wynoszące 30 000 km, minimalny zakres przebiegów

Inżynierowie odpowiedzialni za trwałość i łatwość napraw Corsy także przyjęli za cel stałe udoskonalanie. W efekcie nowa Corsa osiąga jedne z najlepszych wyników pod względem kosztów eksploatacji. Wynika to nie tylko z szerokiej gamy nowoczesnych i ekonomicznych silników ECOTEC: długie okresy międzyprzebiegowe to także niższe koszty eksploatacji, szczególnie w przypadku kierowców pokonujących duże dystanse. Wersje benzynowe i wysokoprężne wymagają przebiegów co 30 000 kilometrów (lub raz do roku).

Aby zapewnić, że przeglądy prowadzone są w odpowiednim momencie, kierowcę powiadamia o konieczności dokonania przeglądu odpowiedni wskaźnik na panelu instrumentów – co jest przy okazji istotną pomocą dla osób kierujących dużymi flotami.

Niski poziom kosztów zapewniają nie tylko długie okresy międzyprzebiegowe, ale także niewielki zakres czynności serwisowych. Rzadkie wizyty w warsztacie, jakich można oczekiwać od Corsy, możliwe są dzięki zastosowaniu wielu komponentów



bezobsługowych lub takich, które wymagają rzadkiego serwisowania. Na przykład skrzynia biegów, osie i różne łącza w układzie jezdny wykorzystują wysokiej jakości oleje, które nie wymagają wymiany w całym okresie eksploatacji pojazdu. Napęd wałków rozrządu i urządzeń pomocniczych również nie wymagają serwisowania, a hydrauliczne sprzęgło nie wymaga kontroli ani regulacji.

Części ulegające zużyciu: wysoka jakość produktu gwarantuje długą żywotność

Oprócz tego wiele części oferuje długą żywotność. Na przykład plan przeglądów zakłada wymianę filtra powietrza i oleju zaledwie co cztery lata lub 60 000 kilometrów, a dzięki specjalnemu umiejscowieniu filtra układu oczyszczania powietrza w kabinie pojazdu, zapewniającemu efekt samooczyszczania, jest on wymieniany co dwa lata lub co 30 000 kilometrów. Układ hamulcowy to kolejny układ niewymagający zbyt wielkiej obsługi: sygnał dźwiękowy informuje kierowcę o konieczności wymiany przednich klocków hamulcowych, hamulec awaryjny regulowany jest z wnętrza kabiny, a płyn hamulcowy wymaga wymiany zaledwie co trzy lata.

Odzwierciedleniem stosowanej przez Opla koncepcji zachowania wartości jest także wszechstronna gwarancja. Jej podstawowa wersja obejmuje okres dwóch lat bez limitu kilometrów oraz dodatkowe 12 lat na perforację nadwozi, która jest także wynikiem pełnej galwanizacji wrażliwych części nadwozia. Program „Opel Assistance” to dalszy plus: gwarancja mobilności obowiązuje przez dwa lata od daty pierwszej rejestracji na terenie Europy i może zostać przedłużona o kolejne trzy lata lub dłużej. W razie awarii pokrywa ona koszty takie jak holowanie, transport do najbliższego warsztatu Opla, udostępnienie samochodu zastępczego lub opłatę za nocleg.

Bezpośrednie związki klientów, dealerów i producenta Opla zapewniają najwyższy poziom zadowolenia klientów. Można skontaktować się ze specjalnie przeszkolonym personelem Opla poprzez gorące linie „ICATS” (International Customer and Technical Service) w celu uzyskania odpowiedzi na konkretne pytania lub rozwiązania potencjalnych problemów.



Nowa Corsa oferuje jeszcze lepszą klasyfikację ubezpieczeniową

Wszechstronne badania prowadzone przez towarzystwa ubezpieczeniowe są kluczowym czynnikiem obliczania kosztów eksploatacji, a ułatwiająca naprawy konstrukcja nowej Corsy umożliwia jej wejście do grupy samochodów o niższych kosztach ubezpieczenia niż poprzedniczka. Aby zminimalizować czas przestoju i koszty napraw, nowy pojazd został zaprojektowany tak, by możliwa była szybka i ekonomiczna wymiana części. Koncepcja ta wykorzystuje na przykład znacznie szersze stosowanie połączeń śrubowych niż spawów w wielu miejscach. Szeroka belka przedniego zderzaka, część wykonana ze specjalnego stopu aluminium, mocowana jest do karoserii śrubami poprzez tzw. *crash boxy* HSS. Inne detale takiej konstrukcji to między innymi łatwy dostęp i mocowanie układu chłodzącego i reflektorów. Określone części ramy również przyczyniają się do obniżenia kosztów, podobnie jak specjalne systemy naprawcze do komponentów elektrycznych (obudów gniazd czy uszkodzonych poszczególnych przewodów) i elementów syntetycznych, np. poszycia zderzaków.

W Niemczech – podobnie jak w Wielkiej Brytanii – głównym kryterium klasyfikacji ubezpieczeniowej nowego samochodu są jego wyniki w testach, zgodne ze standardami światowej organizacji RCAR – znane także w Niemczech jako testy zderzeniowe AZT. Nowa Corsa to jeden z pierwszych samochodów, który musiał przejść nowe testy zderzeniowe towarzystwa ubezpieczeniowego, które od listopada ubiegłego roku są znacznie surowsze.

Nowy samochód zdał te testy celująco. Modele symulacyjne, ułatwiające przewidzenie efektów zderzenia, zostały na tym etapie, jeszcze przed ukończeniem gotowego samochodu, znacznie ulepszone. W procesie tym inżynierowie pokrywają części pojazdu siatką elementów skończonych, która jest tak dokładna, że umożliwia komputerowe wykrycie deformacji o wielkości milimetra. Oprócz tego, zakrojone na szeroką skalę badania materiałów oraz zaawansowane metody obliczeniowe pomagają uzyskać materiały idealnie zachowujące się podczas wypadków z jednoczesnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszych.

Nowo wprowadzona formuła hybrydowego przedniego modułu pojazdu to także element szerokiej koncepcji zarządzania energią. Przesunięty do tyłu za strefę kontrolowanego zgniotu umożliwia dzięki swemu położeniu i konstrukcji ekonomiczne prowadzenie napraw



poszczególnych obszarów, w których konieczne są zazwyczaj kosztowne prace spawalnicze i lakiernicze.

W fazie prac konstrukcyjnych podjęto ponadto działania ułatwiające ekonomiczne naprawy poważnych uszkodzeń. Jeżeli w ochronie pasażerów udział wezmą belki boczne nadwozia, liczne punkty oddzielenia umożliwią wymianę tylko tych, które uległy uszkodzeniu, w ramach zdefiniowanych odcinków ramy.

Z tyłu nowa Corsa posiada przykręcaną belkę zderzaka wykonaną z wysokowytrzymałego, wyciskanego aluminium, która w razie kolizji pochłania energię uderzenia, wraz z systemem Coax Dual Tube Energy Management. Wykorzystuje on solidne łożysko wykonane z wysokowytrzymałej stali w belce bocznej i wzmocnionej płycie podłogowej. Konstrukcja klapy bagażnika i tłumika powoduje, że nie znajdują się one w bezpośrednim miejscu zagrożonym uderzeniem podczas kolizji tylnej.

Innowacyjna koncepcja układów elektrycznych kompaktowej Corsy wykorzystuje podobne rozwiązania. Dzięki zastosowaniu szczególnej konstrukcji wiązek kabli konieczna jest wymiana tylko uszkodzonych ich odcinków. Natomiast specjalny system naprawczy, opracowany przez Opla, umożliwia dokonywanie ekonomicznych napraw obudów gniazd i poszczególnych przewodów.

Ciężkie czasy dla złodziei: doskonałe zabezpieczenie przed kradzieżą

Niedrogie ubezpieczenie nowego Opla Corsa wynika również ze skutecznego zabezpieczenia przed włamaniami i kradzieżą. Zamki przykryte są osłonami znacznie utrudniającymi włamanie, specjalne łącza w zamkach i w blokadzie kierownicy zapobiegają siłowemu pokonaniu tych mechanizmów.

Dzięki zaawansowanej technologii szyny danych CAN (Controller Area Network), komponenty elektroniczne, takie jak systemy audio czy urządzenia sterujące, posiadają oznaczenia, rozpoznawane przez inne systemy sieciowe. Dzięki temu nie jest możliwe uruchomienie różnych systemów z zewnątrz samochodu. Urządzenia systemu audio ukradzione z Corsy można uruchomić tylko we współpracy z „ich” własną siecią CAN.



W świetle jupiterów

Nowatorskie obwody przedłużają żywotność żarówek

Większość żarówek samochodowych psuje się ze względu na zbyt duże napięcie. Napięcie w 12-woltowej instalacji samochodowej może się wahać od 10 do ponad 14 woltów. Żarówki stosowane w reflektorach korzystają z napięcia 13,2 wolta, inne 13,5 wolta. Niemożliwe do uniknięcia chwilowe skoki napięcia, występujące np. w chwili wyłączenia wentylatora, mogą z czasem przyczynić się do uszkodzenia żarówki, ale najistotniejszym czynnikiem jest tu liczba układów zapewniających komfort w samochodzie, które czerpią zasilanie z akumulatora. W zimie zapotrzebowanie na energię jest jeszcze większe ze względu na korzystanie z podgrzewanych foteli, ogrzewania tylnej szyby, nawiewów, itp. Aby akumulator właściwie się naładował, wymagane jest stałe napięcie alternatora wynoszące 14 woltów.

Jako jeden z wiodących w tej dziedzinie producentów Opel wykorzystuje w reflektorach nowej Corsy system modulacji szerokości pulsu (PWM) w celu trzykrotnego przedłużenia żywotności żarówek i dalszego ograniczenia kosztów. Funkcja ta była wcześniej oferowana w modelach Vectra, Signum i innych. Dzięki temu obwodowi napięcie nie osiąga już wartości przekraczającej wartość nominalną żarówek. Wykorzystuje obwód z przerywaczem, który odcina napięcie podawane do żarówek na bardzo krótkie chwile.

Średnie napięcie (w żargonie technicznym: napięcie wynikowe) obejmuje stan „wyłączenia” i „włączenia”, i odpowiada obszarowi pod sygnałami, który można obliczyć poprzez całkowanie. Sieć urządzeń pokładowych samochodów Opla działa przy częstotliwości PWM wynoszącej około 100 Hz. Ponieważ faza „włączenia” jest relatywnie dłuższa niż faza „wyłączenia”, a żarówki wykazują pewną inercję, gwałtowne przełączenie z jednego stanu w drugi nie jest widoczne gołym okiem. Kiedy napięcie przechodzi w stan „wyłączenia”, występuje mała, ledwie zauważalna zmiana jasności, ponieważ żarówki wciąż świecą dzięki wysokiej temperaturze.



Nowa Corsa od A do Z

Słowniczek technologii i innowacji

ABS

Jeżeli koło zablokuje się podczas pełnego hamowania, jednostka sterująca systemem ABS automatycznie zmniejsza ciśnienie hamowania w cylinderku do chwili przywrócenia jego obrotów.

Aktywny filtr węglowy

We wszystkich wersjach bez klimatyzacji gwarantuje on, że do wnętrza Corsy nie dostaną się szkodliwe wyziewy.

Aktywne zagłówki

Ta udoskonalona konstrukcja przyczynia się do ograniczenia ryzyka urazów kręgosłupa szyjnego podczas kolizji tylnych. Po zderzeniu górna część ciała przyciska układ dźwigni znajdujący się w oparciu, co powoduje przesunięcie do przodu zarówno zagłówek, jak i górnej części oparcia fotela. W efekcie siła uderzenia głową o oparcie jest mniejsza.

Adaptacyjne przednie oświetlenie AFL

Współpracujące z układem kierowniczym reflektory halogenowe. W Corsie system AFL obejmuje funkcje „reflektorów o dynamicznym zakrzywieniu” i „statycznego doświetlenia zakrętów”. Zależnie od ustawienia kierownicy i szybkości jazdy, reflektory obracają się w stronę skrętu. Przy szybkościach poniżej 40 km/h włącza się także funkcja statycznego doświetlenia zakrętów. W zależności od włączenia kierunkowskazu i pozycji kierownicy, doświetla ona skrzyżowania i podjazdy po prawej lub lewej stronie za pomocą dodatkowego reflektora. Uaktywnia się również po włączeniu wstecznego biegu.

System automatycznej kontroli oświetlenia ALC

Reagując na impulsy otrzymane z dwóch czujników umieszczonych w szybie przedniej, system ALC automatycznie włącza lub wyłącza światła mijania. Jeden czujnik dokonuje pomiaru jasności w najbliższym otoczeniu, drugi uwzględnia warunki świetlne panujące na drodze tuż przed pojazdem i może przez to rozpoznać tunel czy most. Jeżeli oba czujniki wykryją ciemność (np. w nocy), światła mijania zostaną automatycznie włączone. Jeśli przed samochodem wykryta zostanie ciemność, a w jego otoczeniu dobre warunki świetlne (np. w tunelu) światła mijania również zostaną włączone. Jeżeli oba czujniki wyczują jasne oświetlenie światła mijania zostaną po krótkiej chwili wyłączone.



Jeżeli przedni czujnik wykryje jasne oświetlenie, a drugi ciemność, oznacza to pojawienie się mostu lub wiaduktu i światła pozostają wyłączone.

Automatyczny zamek

Zamyka automatycznie samochód po upływie pięciu minut od przypadkowego pozostawienia odblokowanych drzwi po ich zamknięciu. Może być zaprogramowany przez kierowcę w ramach → Systemu personalizacji.

System wspomagania nagłego hamowania

Ta funkcja wspomagania hamulców progresywnie wytwarza maksymalną siłę hamowania w sytuacji, gdy pedał hamulca zostanie gwałtownie wciśnięty, co przyczynia się do skrócenia drogi hamowania.

CAN Bus (cyfrowa sieć komunikacyjna)

Sieć wielu → systemów szyn danych o różnych prędkościach przekazu danych.

System wspomagania hamowania na zakrętach

Skraca drogę hamowania i stabilizuje jazdę podczas hamowania w zakrętach. Kiedy czujniki kół wykryją różną prędkość obrotową na kołach po lewej i prawej stronie podczas pokonywania zakrętu, siła hamowania na wewnętrznych kołach zostanie ograniczona po osiągnięciu przez ciśnienie układu limitu systemu ABS. Tworzy to moment obrotowy, stabilizujący pojazd.

Crashbox

Element ten umieszczony jest pomiędzy poprzeczkami zderzaka a karoserią. Jego pochłaniająca energię konstrukcja zapobiega uszkodzeniu kosztownych podzespołów samochodu w mniejszych kolizjach. Wymiana mocowanych na śruby „*crashboksów*” jest prosta i tania.

Szyna danych

Różnorodne podzespoły elektryczne i elektroniczne połączone są szeregowo jedną szyną danych. Moduły te posiadają zdolność rozpoznawania skierowanych do nich komend. Zalety: większa ilość przekazywanych danych, wyższa szybkość przekazu, mniejsza masa urządzenia, lepsza niezawodność (→ CAN Bus)



System wykrywania niskiego ciśnienia DDS

Dzięki sygnałom pochodzącym z czujników prędkości kół, odpowiednia kontrolka ostrzegawcza informuje kierowcę o utracie ciśnienia, jeśli system wykryje zmniejszenie obwodu koła i wzrost jego prędkości obrotowej w stosunku do pozostałych kół.

Podwójny format DIN

Uporządkowany panel kontrolny systemu audio-informacyjnego jest dwa razy większy niż jednostka standardowa. Zalety: łatwiejsze w użyciu pokrętła i przyciski, większa przestrzeń na dodatkowe urządzenia, takie jak telefon czy zmieniarzka CD.

System kontroli momentu obrotowego DTC

Funkcja systemu ABS zapobiegająca blokowaniu kół napędzanych w trakcie puszczenia pedału sprzęgła i redukcji przełożeń.

Podwójna podłoga bagażnika

Umożliwia wysunięcie płaskiej podłogi na wysokości progu, co ułatwia załadunek i rozładunek ciężkich lub nieporęcznych przedmiotów jak skrzynki z napojami, które można po prostu wsunąć do bagażnika. Kiedy podłoga znajduje się w górnej pozycji, pod nią powstaje oddzielny schowek. Alternatywnie można ją ułożyć płasko w dolnej pozycji.

E-Gas

Elektronicznie sterowany zawór przepustnicy.

Easytronic

Jeszcze bardziej udoskonalona zautomatyzowana ręczna skrzynia biegów o pięciu przełożeniach.

Fotele Easy Entry

Aby wsiadanie do tyłu (wersje trzydrzwiowe) było łatwiejsze, przednie fotele przesuwają się do przodu po złożeniu oparć, a po ich wyprostowaniu powracają do pozycji normalnej.

Elektroniczny system rozkładu siły hamowania EBD

Funkcja układu ABS powodująca dystrybucję siły hamowania indywidualnie na każde koło w celu optymalizacji hamowania.



Elektroniczna klimatyzacja ECC

Kierowca ustawia wyłącznie temperaturę tego elektronicznego systemu. Przyjazny dla użytkownika system samodzielnie reguluje dmuchawę i intensywność nadmuchu. Wykorzystując model matematyczny i informacje pochodzące z różnych czujników oraz skomplikowane oprogramowanie, szybki procesor oblicza, jak zmieni się temperatura wnętrza i reaguje jeszcze zanim zmiana taka nastąpi, wprowadzając na przykład do kabiny chłodniejsze powietrze.

Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego EPS

Układ ten zużywa energię tylko wówczas, gdy wykonywane są ruchy kierownicą, co zapewnia jej oszczędność od dwóch do pięciu procent zależnie od profilu drogi.

Układ stabilizacji toru jazdy ESP

Najnowszej generacji układ stabilizacji toru jazdy, wykorzystujący funkcję selektywnego wyhamowywania kilku kół.

Zaawansowany system kontroli podsterowności EUC

Dalsze rozwinięcie funkcji systemu ESP, wspomagającej neutralne zachowanie się pojazdu w zakrętach. W przypadku wystąpienia podsterowności prędkość zostaje ograniczona początkowo przez przymknięcie przepustnicy, a następnie przez wyhamowanie nawet czterech kół.

Zintegrowany system transportowy „Flex-Fix”

Zintegrowany system transportowy „Flex-Fix” ma w Corsie swój światowy debiut. Chowa się on niemal całkowicie pod tylnym zderzakiem, a w razie potrzeby można go łatwo wyciągnąć i wykorzystać np. do przewozu dwóch rowerów. W jego schowku mieszczą się nawet dwa dodatkowe i proste w montażu światła tylne.

Funkcja „Follow-me-home”

Przednie reflektory świecą przez 30 sekund po zamknięciu samochodu, oświetlając drogę kierowcy np. do drzwi frontowych.

System nawigacji satelitarnej (GPS)

Geostacjonarny system, obejmujący obecnie 29 aktywnych satelitów. Za pomocą GPS określa on bieżące położenie pojazdu i oblicza trasę na podstawie porównań z cyfrową mapą. Mapa ta znajduje się na płycie CD-ROM lub DVD.



Kurtyny powietrzne chroniące głowę

Kurtyny powietrzne najnowszej generacji zapewniają dodatkową ochronę pasażerom na przednich i tylnych fotelach z obu stron samochodu. Napełniają się w czasie 25 do 30 milisekund, tworząc rodzaj wewnętrznej kurtyny wzdłuż samochodu. W przypadku kolizji bocznych ochraniają głowy pasażerów i zapobiegają skaleczeniom szkłem z potłuczonych szyb.

Podgrzewana kierownica

Po naciśnięciu klawisza niektóre części koła kierownicy podgrzewają się do przyjemnej temperatury wynoszącej 34 stopnie Celsjusza.

System wspomagania ruszania pod górę (HSA)

Ten współpracujący z układem → ESP system, ułatwia ruszanie pod górę bez stosowania hamulca ręcznego, zapobiegając staczaniu się samochodu do tyłu. Po zwolnieniu pedału hamulca ciśnienie w systemie utrzymane jest przez 1,5 sekundy, co daje kierowcy wystarczająco dużo czasu na wrzucenie biegu i naciśnięcie pedału gazu. Ciśnienie w układzie zostaje zwolnione, kiedy samochód ruszy do przodu. System zapobiega także staczaniu się pojazdu w trakcie cofania pod górę.

Hydroforming

Technologia formowania: produkcja rurowych kształtów wykonanych ze stali przy wykorzystaniu strumienia wody o bardzo wysokim ciśnieniu. Zalety: lepsza jakość, redukcja masy. Zastosowanie w modelu Corsa: rama pomocnicza z przodu.

Odtwarzacz plików MP3

Skrót MP3 oznacza „Motion Pictures Experts Group Audio Layer 3” – jest to proces umożliwiający przechowywanie skompresowanych plików muzycznych bez utraty jakości dźwięku. Dzięki wysokiemu stopniowi kompresji na zwykłej płycie CD można pomieścić aż do 10 godzin muzyki zamiast standardowych 70 minut.

System wspomagania parkowania Park Pilot

Wykorzystuje on czujniki ultradźwiękowe umieszczone w tylnym zderzaku Corsy i ostrzega kierowcę sygnałem dźwiękowym o pojawieniu się przeszkody. Czujniki systemu wysyłają i odbierają fale dźwiękowe, dokonują obliczenia odległości do przeszkody, po czym system emituje dźwiękowe ostrzeżenie, jeżeli odległość jest mniejsza niż zaprogramowana. System wyczuwa także obecność haka holowniczego, jeżeli jest on zamontowany.



Personalizacja

Nawet pięciu różnych kierowców może zapisać swoje indywidualne preferencje, obejmujące system audio-informacyjny, ustawienia klimatyzacji oraz elektroniki i może je uaktywniać kluczykiem.

Lakier fortepianowy

Wykończenie lakierem fortepianowym oferowane jest w wybranych wersjach wyposażenia na konsoli centralnej wraz z dobranym do niego wykończeniem ramion kierownicy i dużych, okrągłych wlotów powietrza.

System odłączania pedałów PRS

Pedały hamulca i sprzęgła zostają automatycznie odłączone przy określonej sile uderzenia, co zapobiega obrażeniom stóp i dolnej części nóg kierowcy przy kolizjach czołowych.

System modulacji szerokości PWM

Obwód przedłużający żywotność żarówek. Dzięki niemu krytyczne napięcie żarówek nie jest przekraczane. Jest to wynikiem zastosowania przerywacza odcinającego, na bardzo krótkie chwile, napięcie podawane do żarówek.

System dodatkowego ogrzewania Quickheat

Innowacyjny system dogrzewania, wykorzystujący dodatkową elektryczną nagrzewnicę, zapobiegający zamarzaniu szyb i przyspieszający nagrzewanie wnętrza pojazdu. Uruchamia się automatycznie po włączeniu maksymalnego poziomu ogrzewania przy niskiej temperaturze otoczenia i płynu chłodzącego silnika.

Radio z systemem RDS

Radioodbiorniki wyposażone w taki dekodery otrzymują w postaci cyfrowej takie informacje, jak nazwa stacji radiowej czy komunikaty drogowe. Wszystkie systemy audio-informacyjne oferowane w Corsie wyposażone są w system RDS.

Opony umożliwiające jazdę po przebicium

Corsa opcjonalnie dostępna jest z oponami 195/55 R 16, umożliwiającymi jazdę po przebicium dzięki wzmocnionym ściankom bocznym. Taka konstrukcja zapewnia zachowanie przez oponę ograniczonej możliwości eksploatacji nawet przy całkowitej utracie ciśnienia. Corsa może wówczas pokonać odległość do 80 km z szybkością maksymalną 80 km/h. Opony takie wyposażone są w system →DDS.



Pakiet bezpieczeństwa SAFETEC

Wszechstronny system bezpieczeństwa stosowany w nowej Corsie obejmuje wszystkie elementy bezpieczeństwa biernego i aktywnego. Elementem aktywnym jest w praktyce układ jezdny wyposażony w układ kontroli hamowania w zakrętach →CBC i system ABS z układem wspomagania nagłego hamowania →Brake Assist. Podstawą programu elementów bezpieczeństwa biernego jest mocne nadwozie z tzw. *crashboksami* i trzema ścieżkami rozprowadzania energii uderzenia w trakcie kolizji. Bezpieczeństwo pasażerów obejmuje także inne elementy, w tym system odłączania pedałów (→PRS), poduszki powietrzne z przodu, → boczne poduszki powietrzne na wysokości klatki piersiowej i miednicy (od wersji Edition), trzypunktowe pasy bezpieczeństwa na wszystkich fotelach oraz akustyczne i wizualne powiadomienie o nie zapięciu pasa przez kierowcę.

Wskaźnik serwisowy

Jednostka kontrolna, obliczająca, kiedy samochód winien być poddany kolejnemu przeglądowi. Informacja jest przekazywana kierowcy poprzez wyświetlacz na panelu instrumentów.

System kontroli stabilności jazdy na wprost SLS

Funkcja systemu ABS, zapobiegająca poślizgowi pojazdu w lewo lub w prawo, szczególnie na nierównej drodze.

Zamek zależny od szybkości

Automatycznie blokuje wszystkie drzwi po przekroczeniu szybkości 12 km/h (bagażnik przy 6 km/h) i może być uaktywniony przez →System personalizacji.

System kontroli trakcji TC^{Plus}

Zapewnia przeniesienie napędu przy minimalnym poślizgu opon. Jeśli jedno z napędzanych kół samochodu znajduje się na twardej nawierzchni, a drugie na śliskiej, jedno z nich będzie miało tendencję do ślizgania się. System TC^{Plus} automatycznie wyhamowuje koło, które nie ma dobrej przyczepności do chwili, kiedy drugie przekaże odpowiednią ilość momentu obrotowego, aby samochód zdołał ruszyć.

Boczne poduszki powietrzne na wysokości tułowia i miednicy

Zainstalowane w oparciach przednich foteli, duże i zoptymalizowane w formie dwukomorowe poduszki powietrzne zabezpieczają górną część tułowia i miednicę pasażerów.



Skrętna belka tylnej osi

Konstrukcja tylnej osi Corsy została udoskonalona i łączy zalety konwencjonalnych osi rozwidlonych, jak np. niewielkie wymagania dotyczące przestrzeni, niska masa i pochylenie kół z możliwością wprowadzania precyzyjnych regulacji, spełniających konkretne wymagania różnych odmian modelu.

TWINPORT

Opracowana przez Opla inteligentna technologia oszczędności zużycia paliwa, stosowana w silnikach benzynowych o czterech zaworach na cylinder o pojemności skokowej do 1,6 litra. Wykorzystuje ona otwieranie i zamykanie kanału dla jednego z zaworów ssących w porcie dolotowym oraz stosuje wysoki stopień recyrkulacji gazów spalinowych, co w efekcie daje ograniczenie zużycia paliwa aż o 10 procent w warunkach codziennego użytkowania. Przy częściowym obciążeniu aż do 25 procent mieszanki wprowadzanej do cylindra pochodzi z gazów spalinowych, doprowadzonych dodatkowym przewodem, przy czym przy pełnym obciążeniu wytwarzana moc i wydajność pozostają bez zmian, a mogą się jeszcze polepszyć. W nowej Corsie: 1.0 TWINPORT ECOTEC (44 kW/60 KM), 1.2 TWINPORT ECOTEC (59 kW/80 KM) i 1.4 TWINPORT ECOTEC (66 kW/90 KM).

Zmienne progresywne wspomaganie układu kierowniczego

Układ kierowniczy zarezerwowany dla sportowej wersji nowej Corsy. Zapewnia wyjątkowo bezpośrednie reakcje podczas jazdy na wprost i przy niewielkich ruchach kierownicą. System zapewnia stosunek 13:1 przy ustawieniu kierownicy na wprost i staje się bardziej bezpośredni w miarę wzrostu kąta jej skrętu – przy 90 stopniach wspomaganie wynosi 12:1 – zapewniając w ten sposób bardzo sportowe wrażenia. Dzięki zmiennej progresji stopień wspomaganie wzrasta wraz z kątem przekręcenia kierownicy, co ułatwia manewry i parkowanie.