

Norma eur



Opel Corsa

1.4/60 KM

Trudno sobie wyobrazić giełdę, na której nie byłoby niemieckich „maluchów”. W szranki stają Opel Corsa i VW Polo. Która transakcja jest obciążona większym ryzykiem?

Samochody małowartościowe łączą optymalne wykorzystanie przestrzeni ze zminimalizowanymi kosztami eksploatacji. Niestety, często wiąże się to z zastosowaniem tanich rozwiązań, które dopiero po kilku latach eksploatacji pozwalają określić, jak duże były ograniczenia finansowe. W jakim stopniu objęły one dwóch odwiecznych rywali segmentu B – Opla Corsę i VW Polo?

Minęło już sporo czasu, od kiedy opisywane generacje aut pojawiły się na rynku. Pierwsza światło dzienne ujrzała Corsa. W 1993 roku

Opel przedstawił zupełnie zmieniony, mały samochód. Zgodnie z trendem, jaki panował na początku lat 90., wszechobecne kandydy zastąpiły miękkimi, delikatnie prowadzonymi liniami. Karoseria wyładniała i nawet obecnie prezentuje się całkiem atrakcyjnie. Ale przygotowanie Corsy do podboju Europy nie polegało tylko na skrojeniu przyjemnego dla oka nadwozia. Postęp dokonał się także w zabezpieczeniu antykorozyjnym oraz spasowaniu elementów blacharskich. Egzemplarze bezwypadkowe są niemal w całości wolne od korozji. Jej oznaki niekiedy poja-

wiają się na krawędziach drzwi bądź w okolicach zamków – dotyczy to szczególnie aut z początku produkcji. Takich kłopotów nie znajdziemy też w Polo III generacji, które pojawiło się w 1994 roku. Auto nie przeszło tak gruntownej metamorfozy stylistycznej, jak Corsa. Nadwozie mocno upodobniło się do innych modeli produkowanych przez firmę z Wolfsburga. Zgryźliwi twierdzili, że samochód z przodu wygląda jak Passat III po modernizacji, a tył jest kopią Golfa III. Jednak nadwozie do dziś wygląda dobrze oraz odznacza się odpornością na czynniki zewnętrzne.

Jednak decyzja o kupnie nie jest wyłącznie sprawą gustu. Bardzo ważne są walory użytkowe nadwozia, odporność na starzenie materiałów wykończeniowych czy też kondycja i wyprofilowanie foteli.

Nowatorskie podejście w fazie projektowania procentuje po latach. Zarówno Corsa, jak i Polo są nadal atrakcyjne

W kategorii przestronność wnętrza przewagę uzyskuje Polo. Jego kabina jest zdecydowanie szersza i wyższa zarówno w przedniej, jak i tylnej części. Deska rozdzielcza przejęta z Seata Ibiza na pierwszy rzut oka sprawia dobre wrażenie. Jest łatwa w obsłudze i solidnie poskręcana. Podczas przejeżdżania przez

nierówności do uszu podróżnych rzadko dochodzą trzaski czy skrzywienia twardego i nieprzyjemnego w dotyku plastiku. Jednak wykończenie Polo robi lepsze wrażenie niż to zastosowane u konkurenta. Ale czy jest ono wzorcem w klasie? Na pewno nie. Sporo do życzenia pozostawia kondycja mechanizmu pedału sprzęgła, czasami hałasuje tylna półka, w wielu egzemplarzach wyrobione są mechanizmy przesuwania i odchylania foteli. Jednak co do ukształtowania ich i odporności na zużycie nie można mieć większych zastrzeżeń.

Corsa kontratakuje większą o ok. 3-4 cm przestrzenią na nogi podróżnych tylnej kanapy. Zasiadają tu trzy osoby, choć jak w większości aut segmentu B na dłuższych

opejska



VW Polo

1.4/60 KM

Corsa



Deska rozdzielcza przejrzysta i łatwa w obsłudze. Fotele nie przesuwają się po odchyleniu

W tylnej części kabiny jest sporo miejsca na nogi. Zagłówki wymagały dopłaty w wersjach uboższych



Polo



Kokpit seryjnie wyposażony w obrotomierz. Niezawodny mechanizm składania fotela

Wygodna kanapa tylko przeciętna. Materiałowa tapicerka bocznych w bogatszych wersjach



Corsa



Ulubienica kobiet. Corsa sprawdza się w ruchu miejskim. Widoczność z miejsca kierowcy wzorowa

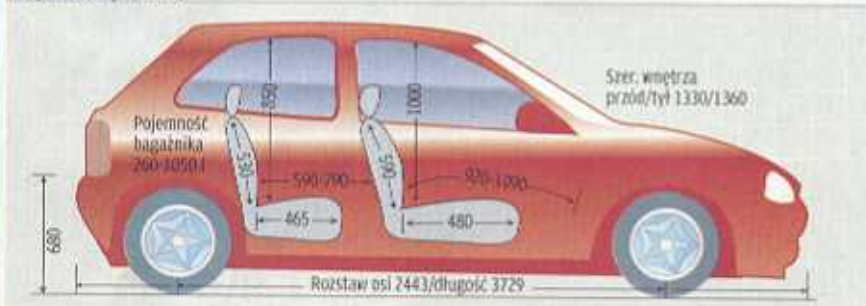
Typowe usterki

Wycieki oleju spod uszczelki pod głowicą; awarie czujnika temperatury płynu chłodzącego i pompy wodnej; nietrwały układ wydechowy (szczególnie tłumik końcowy); usterki czujnika wału korbowego; niesprawności zaworu recyrkulacji spalin; zużyte łożyska kół.



Ustawny bagażnik Corsy zadowoli wielu użytkowników. Pojemność 260 l to dobra wartość w klasie

Wymiary (mm)



Polo



Sylwetka jeszcze długo ma szansę nie znudzić się. Wycieraczka tylnej szyby w bogatszych wersjach

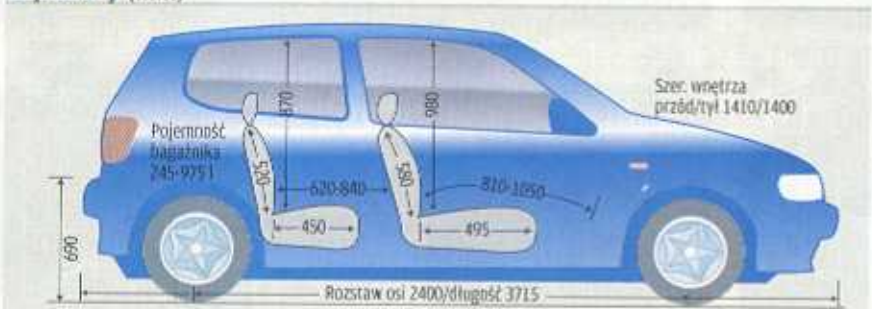
Typowe usterki

Częste awarie skrzyni biegów; niedomagania pompy wodnej i paliwowej; luzy w zawieszeniu; kiepska trwałość docisku sprzęgła; nietrwała cewka zapłonowa; zużyte łożyska kół; awarie sondy lambda; usterki silniczka tylnej wycieraczki; niesprawności przepustnicy.



Po złożeniu kanapy przeszkadza wysoki próg. Dzielona tylna kanapa wymaga dopłaty

Wymiary (mm)



dystansach środkowe miejsce powinno pozostać puste. Ograniczona jest również przestrzeń nad głowami osób podróżujących w drugim rzędzie siedzeń. Fotele dość dobrze znoszą kilkuletni okres użytkowania. W większości przypadków nie kiwają się nadmiernie, zachowują sprężystość, a ich obicia nie przecierają się. Nie ma problemów ze znalezieniem wygodnej pozycji, ale regulacja wysokości fotela znajdowała się na liście opcji w podstawowych wersjach wyposażeniowych (podobnie jak u konkurenta). Bardzo praktyczne są liczne schowki, skrytki i długie (ponadpółmetrowe) kieszenie w drzwiach. Deska rozdzielcza nie zaskakuje oryginalnymi pomysłami, ale jest estetycznie wykonana.

Straty poniesione w kategorii „przestronność wnętrza” Corsa nadrabia funkcjonalnością przestrzeni bagażowej. 260 l, regularny kształt i poprawne wykończenie – to mocne argumenty. Po złożeniu kanapy wielkość kufra wzrasta ponadczterokrotnie. Bagażnik Polo jest nieco mniejszy, głębszy i mniej ustawny. W użytkowaniu przeszkadza nisko unoszona kłapa. Natomiast cechą wspólną są wysokie progi załadunku i brak w standardzie dzielonej tylnej kanapy. Za ten „luksus” trzeba było dopłacić lub wybrać wyższy standard wykończenia.

Nie jest to jedyny mankament wyposażenia seryjnego obydwu modeli. Standard eg-

zemplarzy oferowanych na naszym rynku nie obejmował wspomagania kierownicy, elektrycznie sterowanych szyb i lusterek, airbagu kierowcy ani systemu ABS. Prawdopodobieństwo „trafienia” któregośkolwiek z wymienionych udogodnień jest większe w Corsie. Pod koniec 1997 roku wzbogacono wykończenie „małego” Opla. Wyposażenie Polo zyskało dopiero pod koniec 1998 roku (m.in. airbag kierowcy).

Dwa oblicza ujawnia Corsa, jeżeli weźmiemy pod uwagę komfort jazdy. Na twardym, równym podłożu bez problemu uzyskuje poziom klasy aut kompaktowych. Sprężyste nastawy świetnie sprawdzają się podczas jazdy na zakrętach i całkiem przyzwoicie tłumią silne wstrząsy. Jednak jeżeli następują one bezpośrednio po sobie, auto zaczyna zachowywać się niestabilnie. Układ jezdny Polo jest twardszy. Nieco cierpi na tym komfort, ale nadwozie nie wychyla się podczas nagłej zmiany kierunku jazdy, a auto pewnie omija przeszkody. Jednak elementy układu resorującego gorzej znoszą jakość polskich dróg. Dość szybko pojawia się luz na łącznikach stabilizatora oraz sworzniach wahaczy.

Ze swoimi – niemal identycznymi pod względem konstrukcji – silnikami o mocy 60 KM Corsa i Polo są w stanie zadowolić użytkownika. Jednostka Corsy to rozwinięcie silnika 1300 stosowanego w Kadettach. Układ wtrys-



Wersje z układem kierowniczym bez wspomagania rażą kiepską precyzją. Hamulce przeciętne - droga zatrzymania Corsy i Polo wynosi ok. 42,5 m

wy typu Multec TBI 700 jest taki sam jak stosowany w rodzimym Polonezie. Choć na papierze parametry silnika wyglądają poprawnie – krzywa momentu przebiega płasko – w dolnym zakresie obrotów silnik zachowuje się ospale. Nie do przyjęcia jest spalanie. Średnie na poziomie 7,4 l (test redakcyjny) to wartość zbyt wygórowana.

Układy napędowe Corsy i Polo mają zalety i wady. Minusem w Oplu jest spore spalanie, w Polo rozczarowuje działanie skrzyni biegów

Jednak nie tylko spalanie należy do słabych punktów jednostki napędowej. Nieśprawności trapią również elektronikę. Najczęściej posłuszeństwa odmawia układ zapłonowy oraz alternator. Oprócz tego występują problemy z zaworem recyrkulacji spalin i czujnikami położenia wału korbowego. Niekiedy pojawiają się wycieki spod

uszczelki pod głowicą. Sam silnik jest mało zawodny.

Jednostka Polo proponuje zbliżone walory użytkowe do konkurenta, ale dzięki nieco lepszej dynamice w dolnym zakresie obrotów uzyskuje minimalną przewagę w kategorii osiągi. W sprincie od 0 do 100 km/h osiąga 14,3 s (o 0,4 s lepiej), a podczas przyspieszania od 60 do 100 km/h – 12,4 s (o 0,7 s szybciej). Spala też średnio o 0,6-0,8 l mniej paliwa. Podobnie jak motor Corsy cierpi na spore niedomagania osprzętu. Często występują usterki pomp paliwowej oraz wodnej, zawodzi sonda lambda, regularnie trzeba czyścić przepustnicę (średnio co 30 tys. km). Zdarzają się defekty „elektroniki”, a także czujnika temperatury płynu chłodzącego.

Prawdziwym utrapieniem dla użytkowników Polo są skrzynie biegów. Niestety, trzeba nauczyć się „mieszać” lewarkiem i często kontrolować stan oleju przekładniowego. Przyczyna problemów

to brak osłony uszczelnacza wybieraka skrzyni biegów. Często prowadzi to nawet do zablokowania przekładni i w konsekwencji kosztownej naprawy. Tęgo typu problemy nie występują w Corsie, choć włączanie biegów jest również dalekie od ideału.

Oferta rynkowa porównywanych modeli jest dość szeroka, ale trudno o egzemplarz w dobrym stanie technicznym. W suchej analizie kosztów lepiej wypada Corsa. Ceny rynkowe Opla są atrakcyjniejsze. Także koszty eksploatacyjne przemawiają na korzyść Corsy bez względu na to, czy części kupuje się w ASO czy u niezależnych sprzedawców. Niemal wszystkie okresowe czynności przeprowadza się w identycznych interwałach. Także usterkowość oraz trwałość łożysk kół, wydechu, amortyzatorów czy sprzęgła są na zbliżonym poziomie, choć na tle konkurentów wcale nie wypadają lepiej.

Marcin Matus



Wybór lepszego okazuje się bardzo trudny.

Obydwie konstrukcje są warte uwagi i cieszą się dość dobrą opinią użytkowników. Po wnikliwej analizie Corsa wygrywa „rzutem na taśmę”. Co prawda okazuje się lepsza tylko w trzech kategoriach, ale przewagę dokumentuje bardzo wyraźnie. Dotyczy to kategorii szczegó-

nie cenionych przez użytkowników, czyli: ceny zakupu, utraty wartości oraz kosztów eksploatacji. Polo na pewno wygra w oczach osób ceniących więcej przestrzeni w kabinie, lepsze osiągi i właściwości jezdne. Pod względem awaryjności obydwie samochody wypadają na zbliżonym poziomie.

Jeżeli potencjalny egzemplarz nie przechodził napraw wypadkowych, a usterki były usuwane systematycznie, zarówno Corsa, jak i Polo będą dobrą inwestycją.



Dane techniczne

	Corsa	Polo
Silnik - typ/cylindry/zawory	benz. R4/8	benz. R4/8
Pojemność skokowa (cm ³)	1389	1390
St. sprężania/zasilanie	9,4/ww	10,2/ww
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	44/60/5200	44/60/4700
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	103/2800	116/3000
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5
Prędkość maksymalna (km/h)	155	160
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	15,0	14,9
Spalanie wg normy ECE (l/100 km)	5,1/7,0/8,4	4,8/6,6/7,6
Długość	3729	3715
Szerokość	1608	1640
Wysokość	1420	1414
Rozstaw osi (mm)	2443	2441
Rozstaw kół p/t (mm)	1387/1388	1429/1410
Masa własna (kg)	od 875	od 985
Dop. masa całkowita (kg)	1350	1400
Dop. masa przyczepy z ham. (kg)	950	800
Średnica zawracania (m)	10,4	11,0
Pojemność zbiornika paliwa (l)	46	45
Pojemność bagażnika (l)	260/1050	245/975

Przeglądy i dane regulacyjne*

	Corsa	Polo
Wymiana oleju wraz z filtrem	co 15 tys. km	co 15 tys. km
Wymiana świec zapłonowych	co 30 tys. km	co 60 tys. km
Wymiana wkładu filtra powietrza	co 30 tys. km	co 30 tys. km
Wymiana płynu chłodzącego	co 3 lata	co 3 lata
Wymiana płynu hamulcowego	co 2 lata	co 2 lata
Wymiana paska rozrządu	co 60 tys. km	co 60 tys. km

Corsa: olej silnikowy 15W/40 klasy min. 5J (poj. z filtrem 3,5 l); manualna skrzynia biegów: olej przekładniowy SAE 80W (poj. 2,4 l). Świece zapłonowe Bosch FR8LDC4 (lub Champion RN9YCC4, NGK BKR6EK), odległość elektrod 0,8-1,0 mm. Płyn hamulcowy klasy DOT 4 (obj. 0,4 l). Układ chłodzenia poj. 5,8 l, płyn niezamarzający Opel Long Life. Ciśnienie w oponach przód/tył 2,1/1,9 bara, rozbieżność kół przednich od 0 do 1 mm.

Polo: olej silnikowy 15W/40 klasy min. 5J (poj. z filtrem 3,2 l); manualna skrzynia biegów: olej przekładniowy SAE 75W/90 (poj. 2,7 l). Świece zapłonowe NGK BUR6ET (Champion RN10VTC4, Bosch W7LTCR), odległość elektrod 0,8-1,0 mm. Płyn hamulcowy klasy DOT 4 (obj. 2,0 l). Układ chłodzenia poj. 5,6 l, płyn niezamarzający G11. Ciśnienie w oponach przód/tył 2,1/2,0 bara, zbieżność kół przednich od -1 do 1 mm.

*Dane dla wersji z początku 1995 r.

Ceny części zamiennych (zł)

	Corsa	Polo
ASO		
klocki/tarcze hamulcowe (przód, kpl.)	162/302	189/486
okładziny hamulcowe (tył, kpl.)	102	220
pasek rozrządu + rolka napinająca	273	304
pompa wody	234	153
tłumik końcowy	237	510
reflektor/błotnik (przód)	345/478	587/525
Zamienniki		
klocki/tarcze hamulcowe (przód, kpl.)	75-160/160-240	98-230/230-300
okładziny hamulcowe (tył, kpl.)	72-120	53-115
pasek rozrządu + rolka napinająca	225-421	245-450
pompa wody	84-186	96-179
tłumik końcowy	110-300	125-250
reflektor/błotnik (przód)	115-212/110	179-389/120

Ceny używanych (wg Eurotaksu, w tys. zł)

	1998	1997	1996	1995	1994
Corsa 1.4/60 Eco	-	13,3	12,2	-	-
Corsa 1.4/60 Swing	13,9	13,6	12,5	11,4	10,3
Polo 1.4/60	17,6	15,6	14,3	13,3	-
Polo 1.4/90 16V	19,2	17,0	15,6	-	-

KLASYFIKACJA

Punktacja	Maks. liczba punktów	1	2
		miejsce	miejsce
Wnętrze (przestronność, wygoda)	50	25	28
Jakość wykończenia	25	14	16
Bagażnik	25	16	13
Silnik/skrzynia biegów	50	29	29
Podwozie	30	19	19
Układ hamulcowy	20	10	10
Cena zakupu/utrata wartości	40	26	22
Zużycie paliwa	30	9	12
Koszty obsługi technicznej	25	19	17
Sieć serwisów	5	4	4
RAZEM	300	171	170