

# Pomiędzy nimi

Corsa, jaką znamy, opuszcza salony sprzedaży. Nowa jest większa, bezpieczniejsza, bardzo stylowa i pojemna. Czy to starczy, aby zdezonizować konkurentów?



**Opel Corsa** nowy

Nowa Corsa jest większa, nowocześniejsza i bardziej komfortowa. Dzięki pracy stylistów można powiedzieć o niej „mała Astra”. Tak jak ona będzie dostępna w dwóch wersjach nadwoziowych o odmiennym charakterze

Na nową Corsę czekaliśmy najdłużej. Jej bezpośredni konkurenci, czyli Fiat Grande Punto, Peugeot 207, Renault Clio oraz Toyota Yaris, na dobre zadomowili się w salonach. Corsa trafi do nich dopiero w październiku. Czy to nie jest za późno?

Nowy Opel, tak jak konkurenci, bardzo wydorósł. Niemal 4 m długości to już standard w przypadku aut klasy B, ale jak zapewne pamiętacie, jeszcze kilka lat temu była to długość auta kompaktowego. Jednak w przeciwieństwie do swoich bezpośrednich konkurentów Corsa oferuje coś

ekstra – wyraźny podział na auto rodzinne (wersja 5-drzwiowa) i sportowe, mające 3 drzwi. Czy to wystarczy, aby na coraz bardziej wymagającym rynku odnieść sukces?

### Przemysłane rozwiązania stawiają ją wysoko

Osoby, które czekały na następcę Corsy, nie będą zawiedzione. W nowym Oplu postawiono na wysoką jakość. Znajdziemy ją wszędzie, poczynając od montażu karoserii, a kończąc na wnętrzu, które wykonano z materiałów wysokiej jakości. W wersji Cosmo, którą jeździliśmy, wyjątkowy

charakter auta podkreślono czarnymi panelami wykończonymi jak powierzchnia fortepianu – może się podobać lub nie, ale u konkurentów tego nie znajdziemy. Kolejne elementy, o których warto wspomnieć, to m.in. samoregulujące się przednie reflektory, elektryczne podgrzewanie kierownicy czy opcjonalny system dogrzewania wnętrza Quickheat. Pamiętano również o odpowiedniej aranżacji przestrzeni bagażowej, która w obu wersjach nadwoziowych wynosi 285 l. Niby niedużo, ale dzięki regulowanemu oraz składanym oparciom tylnych foteli można ją

powiększyć do 1050 l w wersji 3d i 1100 l w wersji 5-drzwiowej. Pamiętano również o miłośnikach jazdy na 2 kółkach, którzy za dodatkowe 2 tys. zł mogą doposażyć auto w praktyczny, wysuwany z tylnego zderzaka bagażnik do przewozu rowerów.

### To kosztuje

Niestety wszystko ma swoją cenę, a ta w przypadku wersji z najmocniejszym obecnie silnikiem 1.7 CDTI do niskich nie należy. Za 5-drzwiową Corsę w najwyższej specyfikacji Cosmo trzeba zapłacić co najmniej 70 tys. zł. W wyposażeniu

znajdziemy m.in. czołowe, boczne oraz kurtynowe poduszki powietrzne, ABS, klimatyzację, radio z CD czy regulację wysokości fotela kierowcy, a nawet 16-calowe koła oraz eleganckie, czarne wykończenia deski rozdzielczej – czy to jednak nie za dużo jak z auto klasy B? Niestety osoby, które chciałyby kupić słabiej wyposażone auto z mocnym turbodieslem, nie mają za dużego wyboru. Występuje on tylko w topowym Cosmo i wersji Sport (bez klimatyzacji, ale ze sportowym zawieszaniem – od 66 400 zł za wersję 3-drzwiową. ► str. 8





# jest przepaść

 Opel Corsa stary



 Opel Corsa 3-drzwiowy



Zdawałoby się, że „usportowiona” Corsa jest mniejsza od wersji rodzinnej. To tylko złudzenie – wymiary zewnętrzne i ilość miejsca w środku są identyczne. Jedną z większych wad wersji 3-drzwiowej jest utrudnione zajmowanie miejsc na tylnej kanapie, gdzie wbrew pozorom nie brakuje miejsca nad głową. 17-calowe obręcze z lekkich stopów wymagają dopłaty



## Prawie jak coupé

Podobno prawie robi wielką różnicę – ale nie w przypadku nowej generacji Corsy, której 3-drzwiowa wersja tak, jak w przypadku większej i starszej Astry, ma całkowicie odmienny charakter. Corsa 3d wygląda jak rasowe GTI – wygląda, bo z podstawowymi silnikami benzynowymi nic więcej nie potrafi. Dowcipni koledzy stwierdzili, że wersja 1.0 jest przeznaczona dla osób bojących się prędkości. Na pewno jest – to jedno z ładniejszych 3-drzwiowych aut należących do popularnej klasy B.





5-drzwiowa Corsa ma rodzinny charakter. Już po pierwszym spojrzeniu widać, że miejsca w środku starczy dla wszystkich



Deska rozdzielcza jest dopracowana pod każdym względem, poczynając od ergonomii, a kończąc na jakości użytych materiałów. Elegancji dodają czarne, lakierowane elementy. Kierownica jest regulowana w dwóch płaszczyznach dopiero od wersji Enjoy



Przednie fotele umieszczone za wysoko



Nie uszczelniono nierównych szczelin



Bagażnik ma podwójne dno

## Wersje wyposażenia

**Essentia:** czołowe poduszki powietrzne, system ABS, wspomaganie układu kierowniczego, centralny zamek, elektrycznie sterowane lusterka, 14-calowe koła.

**Enjoy:** wersja Essentia plus zdalne sterowanie centralnego zamka, elektrycznie regulowane przednie szyby, regulacja położenia kierownicy, regulacja wysokości fotela kierowcy, 15-calowe koła.

**Sport:** wersja Enjoy plus boczne i kurtynowe poduszki powietrzne, podgrzewanie lusterek, radio z CD, sportowe zawieszenie.

**Cosmo:** wersja Enjoy plus boczne oraz kurtynowe poduszki powietrzne, klimatyzacja, elektrycznie podgrzewane lusterka, radio z CD, 16-calowe koła ze stalowymi obręczami.

► Jeździliśmy autem z najmocniejszym obecnie silnikiem – 125-konnym turbodieslem, który w salonach powinien pojawić się na przełomie listopada i grudnia. Już po pokonaniu pierwszych kilometrów za kierownicą „grande” Corsy łatwo dojdź do wniosku, że słabsze silniki – podstawowy 1.0 (60

KM) i 80-konny 1.2 – mają co robić, aby sprawnie wprawić ją w ruch.

### Najmocniejszy daje radę

Nasze auto na osiągnięcie pierwszej „setki” potrzebowało jedynie 10,1 s – to w porównaniu z wersją podstawową (18,2 s) czyni z najmocniej-

szego turbodiesla optymalny silnik. Corsa to nie tylko nowe nadwozie i wnętrze, to również nowa płyta podłogowa i typowe w tej klasie zawieszenie (z przodu kolumny McPhersona, a z tyłu belka skrętna). Trzeba przyznać, że całość jest dopracowana. Auto prowadzi się dobrze w każdych warun-

kach: w zatłoczonym mieście, na krętych, wąskich drogach czy autostradach – cóż, dłuższe nadwozie i większy rozstaw osi pozytywnie wpłynęły na stabilność auta. Corsa jedzie zawsze tam, gdzie chce kierowca. Jedyną rzeczą, która może się nie podobać, jest wysokie ustawienie przednich foteli.

Podczas jazdy auto zużyło średnio 5,2 l/100 km. Opel liczy, że Corsa tak, jak jej poprzedniczki odniesie sukces. W starciu z konkurentami nie będzie łatwo, tak jak ona otrzymała maksymalne noty w testach Euro-NCAP, więc o jej sukcesie zdecydują jedynie ceny.

Robert Rybicki

Dane techniczne*	1.0	1.2	1.4	1.3 CDTI	1.3 CDTI	1.7 CDTI
Silnik	benz. R3/12	benz. R4/16	benz. R4/16	t. diesel R4/16	t. diesel R4/16	t. diesel R4/16
Pojemność skokowa (ccm)	998	1229	1364	1248	1248	1686
Moc maks. (kW/KM/obr./min)	44/60/5600	59/80/5600	66/90/5600	55/75/4000	66/90/4000	92/125/4000
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	88/3800	110/4000	125/4000	170/1750	200/1750	280/2300
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)*	18,2	13,9	12,4	14,5	12,7	10,1
Prędkość maksymalna (km/h)*	150	168	173	163	172	190
Cena	<b>36 900 zł</b>	<b>39 900 zł</b>	<b>44 300 zł</b>	<b>46 900 zł</b>	<b>53 800 zł</b>	<b>68 400 zł</b>

\*cena wersji 3 drzwiowej – dopłata do nadwozia pięciodrzwiowego 1600 zł



Wersja 5-drzwiowa ma inne klosze tylnych lamp