

## Opel Corsa – stor småbil

**Corsa var två poäng från att bli Årets Bil och dieslversionen en centiliter från att bli miljöbil. Gröna Bilister testar både lilla bensinmotorn och dieseln.**

Opel Corsa var två poäng från att bli Årets Bil 2006, med höga poäng från bl.a. svenska jurydeltagare. En snabb överblick visar att konceptet är attraktivt: Fyra meter bil från 118 000 kronor betyder 25 000 billigare än minsta Golf och Astra, trots att Corsa har nästan samma innerutrymmen, toppbetyg i krocktest och lägre bränsleförbrukning. Förväntningarna är högt ställda.

Alla bilar växer, så även Corsa som numera är prick fyra meter lång. Att den dessutom är lite byggd på höjden ökar utrymmena och luftigheten. Den är numera stor nog för fyra vuxna med bagage, särskilt i femdörrarsmodellen som också ger större utrymmen bak. Sitter man i mitten blir det trångt förstås, men alla platser har trepunktsbälten och nackskydd. Bagageutrymmet är stort och enkelt att lasta, med ett borttagbart övre golv som blottar ännu ett utrymme. Eftersom det i stort sett alltid behövs kan man gott lämna övergolvet i bilhandeln.

Småbilar kan vara säkra och Corsa fick fem stjärnor i Euro-NCAP. NTF har tidigare varnat för Corsas dåliga uppträdande mot oskyddade trafikanter, men nya Corsa fick toppbetyg också i säkerhet för fotgängare, liksom för barnsäkerhet i bilen. Sex krockkuddar är standard, liksom låsningsfria bromsar och stabilitetssystem med antisladd- och antispinnssystem. Strålkastarna följer hjulutslagen när man svänger – otroligt att det fortfarande inte är självklart, femtio år efter att Citroën uppfann det. Till skillnad från en del andra tillverkare, så ingår all säkerhetsutrustning också i de billigaste modellerna, utom den eluppvärmda ratten som innebär att man kan köra handskfritt och säkrare.

Den lilla bensinmotorn på 1,2 liter och 80 hästar imponerar inte. Att 0-100 tar 14 sekunder kan vi leva med, men den saknar kraft i stort sett i alla lägen och körningen blir ryckig eftersom man måste växla ner så ofta. Som tillval för 7 000 kronor finns en kopplingsfri Easytronic-låda som minskar snitförbrukningen ett par centiliter till priset av en ännu långsammare acceleration. Bränsleförbrukningen anges till 0,61 liter per mil och den nivån håller man ganska enkelt, men många bilar i samma storleksklass har numera lägre förbrukning. En större motor med 10 hästar extra kostar 20 000 mer – väldigt dyrt per hästkraft. Dock får man bättre drag och kommer undan med samma förbrukning.

Dieseln är däremot imponerande, med 90 hästar och ett överraskande kraftigt vridmoment från en 1,3 litersmotor. Det ger rejäl kraft nästan från tomgång, och klart snabbare omkörningar än bensinvarianterna. Underhållsfritt partikelfilter är standard. Bränsleförbrukningen anges till 0,46 liter per mil, en centiliter mer än vad Vägverkets miljöbilsdefinition godkänner, men i vårt test lyckas vi trots rejält snålkörande inte komma under halvlitern per mil. Med Easytronic-lådan hade det nog gått bättre, men den finns inte för dieslarna. Gemensamt för alla versionerna är utmärkta köregenskaper – Corsa är rolig att köra och ligger bra på vägen, med chassi och fjädring som sväljer dåliga vägar.

Dieseln kostar strax under eller precis över 150 000 kronor beroende på om man väljer tre eller fem dörrar. Merkostnaden jämfört med den lilla bensinmotorn har man aldrig igen, trots lägre förbrukning och tre års partikelfilterrabatt. Ändå väljer vi dieseln, som känns som en mycket ”större” bil, samtidigt som den har lägre miljöpåverkan.

Men ser vi oss lite omkring hittar vi andra bilar värda att titta närmare på innan man slutligt köper Corsa-dieseln. Citroën C3 Hdi kostar 10 000 mer, 161 900 kronor. Men den är så snål att den är miljöbilsklassad, vilket förutom minskad miljöbelastning betyder att man slipper trängselavgifter och parkerar gratis i en rad kommuner. I vårt test var förbrukningen dessutom närmare den angivna än den var hos Corsa. Cittran har hela 110 hästar, vilket ger klart bättre prestanda än Corsas. Euro-NCAP gav bara bilen fyra stjärnor och antalet airbags är fyra mot Corsans sex. Istället är utrustningen rikligare, med en klimatanläggning som kostar nästan 10 000 kronor extra i Corsan. Peugeots motsvarighet, med samma motor som Citroën och samma miljöklassning men toppbetyg i Euro-NCAP, kostar exakt samma och är kanske bästa köp bland de stora småbilsdieslarna – välj själv!

Mattias Goldmann