



Corsa 1.4 Twinport - Ecotec - bvm5 - Cosmo - 90 cv

La quatrième mouture de la Corsa, la Corsa D, a pris de l'embonpoint avec les années : vingt centimètres en longueur, quelques autres en largeur et en hauteur et pas mal de kilogrammes qui les accompagnent. En compensation, elle offre une collection impressionnante d'équipements traditionnellement réservés aux grandes berlines. Un modèle trois portes et un autre à cinq portes, trois moulins carburant au diesel et trois à l'essence, des boîtes manuelles à cinq ou six vitesses, une easytronic et une automatique quatre rapports ainsi que quatre finitions permettent au client de choisir parmi quarante-six versions distinctes commercialisées par l'importateur en Belgique. À cela s'ajoute une collection de packs et d'options qui feront que votre Corsa se démarquera de celle de votre voisin, sans difficulté...

De grands progrès ont été réalisés aussi en matière d'ergonomie et de facilité d'utilisation. La Cosmo 1.4 essence mise à disposition englobait les packs winter, technic et weather, le conditionnement d'air électronique, la préinstallation téléphonique bluetooth, la radio CD/MP3, le toit ouvrant transparent et la peinture métallisée. Elle proposait en plus l'AFL (Adaptive Forward Lightning), l'IDS (Interactive Driving System), les appuie-tête actifs à l'avant, l'aide au stationnement. La boîte de vitesses est plus courte sur le Corsa « D » que sur son aînée, la cinquième étant plus longue pour limiter la consommation. Ainsi armée, la Corsa se sent plus à l'aise en ville et à la campagne où elle se montre souple et silencieuse que sur autoroute où elle peine dans

les faux plats. La version essence interpelle par son économie à l'achat, son silence et sa souplesse.

Apparues dès 1982, les presque dix millions de Corsa participent à cet important groupe des petites polyvalentes qui représentent vingt pour cent des immatriculations en Europe. La trois portes séduira plus aisément la jeunesse avec son profil de coupé. Les rangements intérieurs sont nombreux et originaux, comme ce vide-poche situé entre la poignée et le traditionnel bac de bas de portière. Le coffre à deux compartiments s'aménage en fonction des besoins. Le sérieux teuton des finitions reste exemplaire et le confort est assuré par des réglages du siège du conducteur pour tous les gabarits. On regrettera peut-être les reflets du liseré de la console de commande qui gênent par grand soleil...

Le freinage surprend quelque peu par sa puissance lors de la prise en main. À l'usage, il se montre rassurant, puissant et mordant. La caisse rigide se greffe sur un train avant précis et un essieu arrière collé à la chaussée. Les suspensions amortissent les inégalités du bitume en assurant à la fois une tenue de route et un confort exemplaires. En revanche, l'assistance électrique de la direction, à démultiplication progressive, variable en fonction de la vitesse, a demandé un temps d'adaptation nettement plus long. Même si elle confère un avantage appréciable en matière de consommation, la précision de conduite au millimètre près est parfois perturbée.

En matière de sécurité active et passive, Opel reprend dans sa Corsa tous les systèmes contribuant à réduire les dangers. L'ABS comprend un répartiteur électronique de freinage, la gestion du freinage en virage et le contrôle du maintien en ligne droite. L'éclairage halogène en virage côtoie les nombreux air-bags, les cinq étoiles de la protection des passagers ainsi que les trois étoiles pour la sécurité des enfants transportés et celles des piétons obtenues lors des tests de l'Euro-NCAP.

En ce qui concerne les usagers faibles de la chaussée, cinq mesures ont été prises : remplissage en mousse de la zone devant la traverse avant afin de minimiser l'impact sur les jambes, raidissement de la section inférieure du bouclier pour diffuser la force du choc, capot conçu dans un matériau réduisant les dégâts à la tête, ancrages des ailes pouvant se déformer et enfoncement de l'espace entre le moteur et la carrosserie.

Les équipements complémentaires facilitent la vie de tous les jours. Le système Flex-Fix intègre un porte-vélos qui se range derrière la plaque d'immatriculation. L'ordinateur de bord et le GPS autorisent un contrôle permanent de l'itinéraire et préviennent le pilote des arrêts nécessaires pour alimenter le réservoir. La météo de mai ne nous a pas permis d'utiliser la jante chauffante du volant. Le cruise-control est étonnant sur une voiture principalement destinée à la ville. Il est cependant le bienvenu pour prévenir les contrôles de vitesse qui fleurissent sur le réseau en cette saison printanière.



Citadine	
Prix du modèle testé :	20.715 euros
Autonomie :	45 litres = 700 km
Émission de CO ₂ du test :	154 gr/km
Couple maxi :	125 Nm à 4.000 tr/min
Puissance maxi à :	5.600 tr/min
Poids :	1.140 kg
Puissance/Poids :	57,89 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	142 gr/km
CO :	0,400 gr/km
NO _x :	0,021 gr/km
HC :	0,055 gr/km

