

Impresión de manejo: Chevrolet Corsa



Velocidad máxima: +173 km/h
Acel. 0 a 100 km/h: 11s2
Consumo prom.: 7.5 l/100 km

Un millón de amigos

El histórico Corsa Classic cambió su conocido 1.6 L por un nuevo 1.4L, que ofrece prestaciones similares. Averiguamos si logra defender en la práctica lo que anuncia en la ficha técnica.



Texto y fotos: Hernando Calaza

Precio: \$ 42.560.- | **Versión:** 1.4 3P GLS | **Origen:** Argentina

Impresión de manejo: Chevrolet Corsa

Como un Roberto Carlos de las cuatro ruedas, el Chevrolet Corsa continúa en su búsqueda por alcanzar el millón de amigos, que no es lo mismo que amigos millonarios. Esta es la clave de su éxito y perdurabilidad: ofrece una de las formas más económicas para alcanzar el anhelado y tan buscado paraíso del 0 Km cubriendo el acceso a la gama por debajo de su segunda generación. Ofrecido a lo largo de su historia en siluetas sedán, familiar y 3 y 5 puertas (esta última discontinuada), y con diversos impulsores, lo más llamativo es lo poco que mutó su figura durante tantos años en el ruedo. La incorporación del nuevo 1.4L no es la excepción, anotándose como únicas novedades el nuevo borde en plástico negro de la parrilla y el parante central, también negro, que se suman a algunas alteraciones menores producidas varios años atrás.

Puertas adentro el paisaje es el mismo, simple, correcto y con la inocente simpatía de los diseños firmados en los 90s.

Si la gran novedad es el nuevo 1.4 L, lo mejor es que la única vuelta que demos sea con la llave, y es necesario insistir un poco para sacar al motor de su modorra, al menos en frío. Una vez en marcha ofrece más solvencia de la esperada para un pequeño impulsor, responde rápido los llamados del acelerador y sobre todo, entrega buen torque desde bajas vueltas. Tiene con qué el chiquitín: declarando 94 CV no solo supera en dos equinos al 1.6 litros que reemplaza, también alcanza una cifra casi milagrosa para un 8 válvulas de su cilindrada. Aunque General Motors no incluyó el valor de torque en la información técnica, la versión brasilera declara 13.0 kgm a 2.800 rpm. Al utilizar etanol, el valor es levemente superior al nuestro, pero explica su correcta solvencia. Colabora en el accionar la caja de marchas levemente cortas, que además permite insertar cambios altos en avenidas, uno de los secretos de su contenido consumo urbano. Si se necesita velocidad hay que jugar con la selectora de



recorridos largos, pero precisa, y obviamente pedirá a cambio más Super, pero controlando la vehemencia o saliendo con tiempo, cualquier usuario podrá rondar los 9.08 litros cada 100 km que se midieron en la prueba.

Tratándose de un auto compacto y económico, es obvio que no cuenta con mucho material fono-absorbente permitiendo que la voz del motor se filtre en la cabina. Los de gusto GTi agradecerán la nota alegre, los otros disfrutarán del estéreo, que ofrece mucha potencia y buen sonido. Siendo una unidad de frente desmontable, hay que apartar la vista del camino o saber Braille para acertar a sus teclitas, pero a cambio tiene entrada auxiliar (mini plug) para iPods y demás reproductores de MP3, ranura para tarjetas de memoria SD y puerto USB para pendrives. Estas posibilidades garantizan más autonomía musical que de marcha, aún con el nuevo tanque de nafta que ha crecido hasta los 54 litros, otra novedad en el Corsa que no se ve, pero se aprecia.

El eterno Corsa Classic renueva su impulso con una versión fuertemente mejorada del histórico 1.4 L que ofrece más empuje del esperado en su cilindrada y gran frugalidad.



Un clásico argentino

Difundido en este lado del mundo con el escudo de Chevrolet, el origen del Corsa es europeo, donde fue creado por Opel, la marca alemana de General Motors. En el Viejo

Continente se encuentra transitando su 4° generación, desde su nacimiento en 1982. Durante los 90s, el retorno al país de la marca del moño marcó su primera aparición, que correspondía a la segunda generación del modelo, presentada internacionalmente en 1993. Su diseño pertenece a la época de los autos redondeados y simpáticos con el sello de la simplicidad alemana, tanto en el exterior como en el interior. En 1995 comenzó a ser producido en el Mercosur, distribuido entre Argentina y Brasil. En 2002 llegaría nuestra segunda generación, similar pero diferente a la europea. A partir de ese momento, el Corsa I comenzó a reducir su oferta conservando su lugar como exitoso acceso de gama y al soñado 0 Km.



Arriba (página anterior):

Poco ha cambiado la figura del Corsa, como novedad se destaca el marco negro de la parrilla.

Abajo:

Algunas terminaciones podrían mejorar, pero se destaca el tapizado en tela de las contrapuertas. El estéreo brilla por su potencia y lectura de MP3, con puertos USB y ranura para memorias SD.

Continuando con la cabina poco se puede agregar, los materiales son simplemente correctos y la terminación deja algunos huecos en varios encastres, destacándose positivamente los tapizados en tela que se extienden a las contrapuertas. La versión GLS aquí ensayada no tira equipamiento por la ventana, pero tiene levanta-vidrios eléctricos, aire, cierre central (sin mando a distancia), alarma, display central sin computadora, pero con hora, fecha y temperatura, a los que suma unos mimos como los rompenieblas delanteros y las llantas de aleación calzadas con caucho 185/60 R14. El cuadro de instrumentos de fondo negro cuenta con cuatro indicadores de

aguja, de temperatura y nafta a ambos lados, y en el centro el velocímetro pisando al tacómetro, un detalle que reduce su tamaño complicando levemente la lectura, pero que luce agradable.

Conducir el Corsa es tarea súper simple. Aunque los espejos exteriores informan poco y no cuenta con regulaciones de volante, la gran superficie acristalada deja ver todo lo que nos circunda y es fácil encontrar una posición cómoda. Solo el asiento un poco elevado molesta porque hace entrar en el campo visual el empalme del parabrisas con el techo. Las acotadas medidas exteriores y una dirección con correcta asistencia permiten dirigirlo fácilmente hacia donde



Impresión de manejo: Chevrolet Corsa

se desea y escabullirse rápidamente entre los recovecos del tránsito apoyado en su buen pique corto. En calles muy desperejadas, como las de empedrado, o ante imperfecciones pequeñas, como juntas de dilatación, se sienten vibraciones en la carrocería, elementos que hablan de los años del Corsa y roban refinamiento a un andar donde abunda el confort.

La reducción en la cilindrada se hace notar en ruta donde las patas de la 5° se quedan cortas, necesitando 4.000 rpm para viajar a los 120 km/h, indicados por el infalible GPS, y casi 130 en el velocímetro. A esta velocidad la sed todavía se mantiene contenida midiendo 7.36 litros cada 100 km; a 90 km/h solo consumió 6.17 litros para el mismo kilometraje. Afortunadamente el estéreo le sale al cruce a cualquier rumor y la relación de caja permitió superar los 170 km/h, muy cerca del corte.

La estabilidad en rectas es correcta, el rolido en curvas algo acentuado y no ofrece demasiada resistencia al subviraje. Si sumamos una dirección equilibrada, ni muy rápida ni muy lenta, el bajo peso y un 0 a 100 que en promedio midió 11s30 (11s05 en una única pasada), la combinación garantiza suficiente diversión en lo trabado. Esto es sin dudas una de las características propias de su concepción en los 90s, cuando los compactos aún respetaban a su segmento y ofrecían menos grip pero más alegrías y mejor tacto detrás del volante.

Los tiempos en que el Corsa fue primera vedette han pasado, pero aún continúa siendo un objeto muy deseado a la hora de alcanzar una de las mayores ambiciones argentinas, el bendito primer 0 km. Práctico, compacto, de buen rendimiento general y sobre todo económico, el Corsa Classic mantiene el impulso con el nuevo 1.4 L, motor compacto que ya cuenta con bastante historia, pero que ha sido fuertemente actualizado para ganar en eficiencia y ofrecer más solvencia de la esperada en un 8 válvulas de esta cilindrada. En ruta sufre un poco, por lo demás hace gala de buena caballería y de consumos contenidos acompañando correctamente el comportamiento del «Corsita». Por todo esto el pequeño Chevrolet sigue su camino hacia el millón de amigos, casi como un Roberto Carlos de las cuatro ruedas.



Especificaciones

Motor delantero, longitudinal	
4 cilindros en línea, 8 válvulas, un árbol de levas	
Inyección electrónica multipunto	
Cilindrada / Diam. x Carrera:	1.389 cc / 77.6 x 73.4 mm
Potencia:	94 cv a 5.600 rpm
Torque:	12.7 kgm a 3.200 rpm
Relación de compresión:	ND
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Tracción / Transmisión	Delantera / Manual, 5 velocidades
Suspensión delantera:	Ind., brazos longitudinales y transversales y barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Brazos arrastrados con eje torsional y barra estabilizadora
Frenos del/traseros:	Discos ventilados / Tambor
Llantas / Neumáticos:	Aleación 14" / 185/60 R 14

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes:	3.759/1.768/1.420 - 2.443 mm
Trochas del / tras:	1.385 / 1.388 mm
Radio de giro / Despeje:	4.9 m / 135 mm
Peso / Capacidad de carga:	910 / 450 kg
Volumen del baúl:	260 - 1.050 Lts
Capacidad del tanque:	54 Lts. nafta

Consumo de combustible

	Por litro	Con 20 l	c/100 Km	Autonomía
Urbano	11,0 km	220,0 km	9,1 litros	594,0 km
a 90 km/h	16,1 km	322,0 km	6,2 litros	869,4 km
a 120 km/h	13,5 km	270,0 km	7,4 litros	729,0 km

Equipamiento

- Aire acondicionado
- Asiento trasero rebatible
- Cierre central de puertas
- Cinturones inerciales
- Faros antiniebla delanteros
- 3ª luz de stop
- Lava limpia luneta
- Levantacristales eléctricos delanteros
- Radio AM/FM c/ CD, MP3, Aux, SD y USB
- Sistema de alarma
- Inmovilizador de motor
- Volante regulable en altura