

OPEL CORSA-e



*El primer utilitario diseñado íntegramente desde la absorción de Opel por parte de PSA, el Opel Corsa-e, a la venta desde 2020, **comparte plataforma** con el e-208, el nuevo C4 y con el -futuro- modelo de la marca DS. Un vehículo 100 x 100 eléctrico: Opel Corsa-e, con **batería estructural, diseñada igual para todo el grupo.***



Por **Alberto Blanco Jiménez**
ÁREA DE VEHÍCULOS
✉ vehiculos@cesvimap.com



Después de los crash test delantero y trasero

Las baterías estructurales de este modelo enmarcado en el segmento M1 son de litio, refrigeradas por agua, para soportar las condiciones más exigentes, porque, aunque el Corsa sea un modelo eminentemente urbano, otros vehículos del grupo -con los que comparte batería- no lo son. De 50 kW de energía, su motor síncrono de imanes permanentes de neodimio y 110 kW (150 CV) lo ponen a la vanguardia en tecnología.

Seguridad

EL Opel Corsa-e destaca por sus elementos de **seguridad**. Respecto a la **activa**, utiliza 12 sensores de ultrasonido -6 en el paragolpes delantero y 6 en el trasero- para sus sistemas de alerta de ángulo muerto y de asistencia al aparcamiento. Una cámara panorámica de visión trasera, en la parte superior del portamatrículas, "vigila" este último. Incorpora también el asistente de frenado activo de emergencia, el frenado autónomo de emergencia con detección de peatones, la alerta por cambio involuntario de carril, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico y el control de velocidad de crucero adaptativo. Una cámara delantera, en la parte superior del parabrisas, y un radar, en el paragolpes delantero revisan estos sistemas.

En cuanto a la **seguridad pasiva** dispone de airbag frontal del conductor y acompañante, airbag lateral en laterales de los asientos de-

lanteros y airbag laterales de cabeza. También, Isofix en la plaza delantera del copiloto y en las plazas laterales traseras, y cinturones de seguridad con pretensor en todas las plazas.

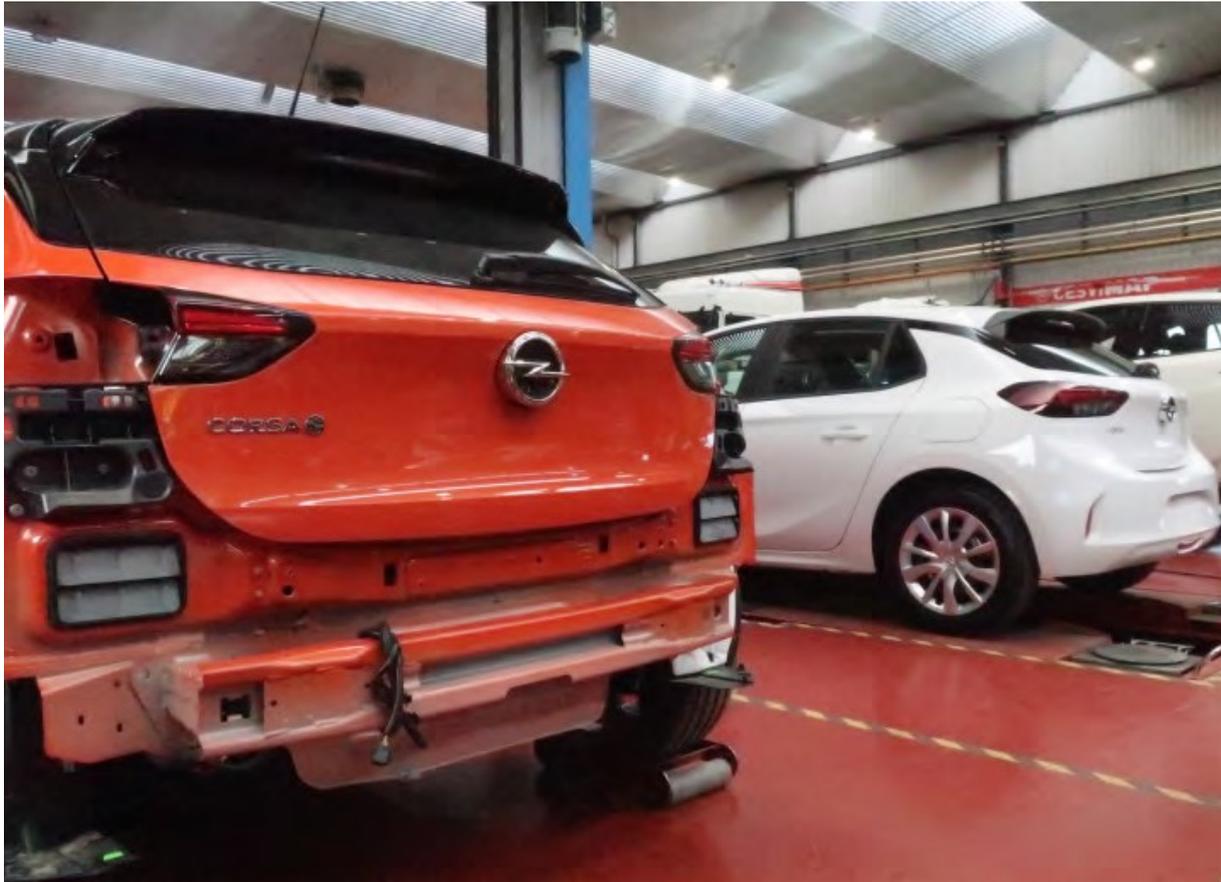
Crash test CESVIMAP

Como con cualquier vehículo de investigación hemos sometido al Opel Corsa-e a dos crash test RCAR¹. En ellos, medimos las cotas de la estructura del vehículo antes y después de los impactos para identificar los elementos



Interior

1: Son dos crash test, según todos los centros de investigación en reparación. La frontal afecta al 40 % de la anchura delantera izquierda del vehículo, la trasera, al lado derecho en el 40% de su anchura.



Comparativa Corsa-e, en un vistoso naranja cuántico, y el Corsa térmico

afectados. Posteriormente, valoramos los daños y pasamos a repararlo, reflejando, textual y gráficamente, los métodos de trabajo, técnicas y herramientas empleados durante el proceso (parte de nuestra información se puede encontrar en Cesviteca, la biblioteca on line de CESVIMAP).

De este modo obtenemos una valiosa información, analizando también los precios del recambio y el coste total de la reparación.

En el **crash test frontal** del Opel Corsa-e, hemos visto daños en numerosas piezas del frente, particularmente, tras desmontar el paragolpes: el refuerzo del paragolpes, el amortiguador central de paragolpes, la rejilla superior e inferior de paragolpes, el faro delantero izquierdo, el canalizador de aire del radiador, el travesaño paragolpes, la punta del absorbedor izquierdo, el deflector, el insonorizante inferior, el módulo de aire y la parte frontal.

A estas piezas dañadas sumamos la deformación sufrida por el radiador, la arruga del larguero delantero y la pequeña deformación de

Modelo urbano, pero equipado con numerosos sistemas ADAS

la aleta delantera izquierda, en la punta superior con su unión al faro. El capó también presenta daños externos e internos, a simple vista de poca magnitud. Sin embargo, al ser de aluminio tiene difícil reparación y optamos por su sustitución. El coste total de materiales ascendió a 3.239,54 euros, de los que el faro -al ser de LED- se lleva la parte más importante, 1.100 euros. El coste final de la reparación, mano de obra, pintura y materiales incluidos, es de 4.017,12 €.

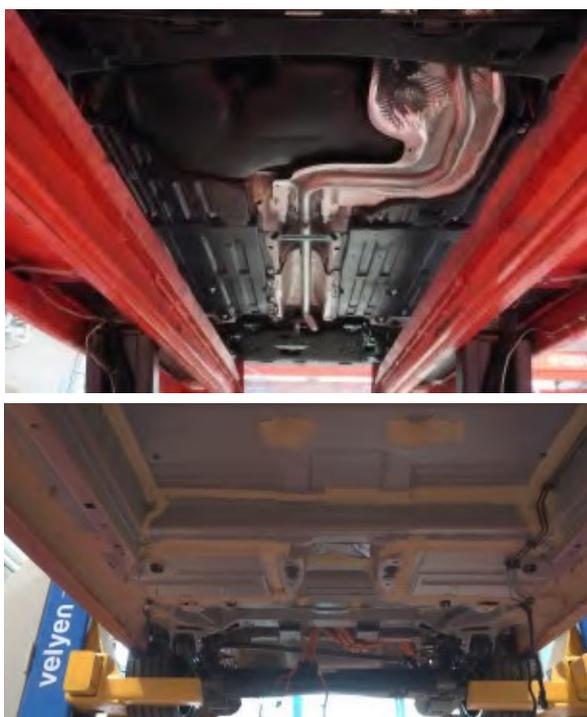
En el **crash test trasero** se ha dañado el paragolpes trasero, con una rotura que exige su sustitución. Una vez desmontado, los daños



Arriba, hueco de rueda de repuesto del Corsa térmico.
Abajo, hueco del Opel Corsa-e



Piso central del Opel corsa térmico vs. Opel Corsa-e



Bajos del Opel Corsa térmico versus Corsa-e

El modelo eléctrico frente al térmico varía en su peso, suspensión trasera y piso del maletero

Eléctrico vs térmico

Además, hemos comparado el Opel Corsa-e con su versión térmica, 1.2T 96 kW (130 CV). Entre las escasas diferencias, destaca el incremento de peso del eléctrico, 300 kg más que el térmico, que pueden ser debidos a la batería de tracción. También en el modelo eléctrico difiere la suspensión trasera, al llevar la batería debajo del piso ha sido necesario cambiar de lugar algunos componentes de la suspensión. La plataforma del modelo eléctrico deriva del Opel Corsa térmico CMP, *Common Modular Platform*; pero está lógicamente preparada para acomodar la propulsión eléctrica.

internos alcanzan al travesaño del paragolpes trasero, piso y larguero trasero.

El coste de la reparación del crash test trasero, incluyendo materiales de pintura, fue de 583,81 €. Con la mano de obra asciende a 985,56 €.

El piso del maletero también difiere. El Corsa convencional térmico alberga un hueco para la rueda de repuesto, aumentando en 40 litros la capacidad del maletero. El eléctrico en su lugar aloja un kit antipinchazos.

En el piso central del eléctrico, la traviesa delantera del asiento es más ancha.

Observando los bajos de los dos modelos se aprecia cómo en el eléctrico, al desmontar la batería de tracción, la forma del piso varía. También incorpora las traviesas y anclajes necesarios que (lógicamente) no lleva el Corsa térmico, pero éste sí necesita hueco en

su parte central para dejar pasar el tubo de escape.

Respecto al crash test delantero y trasero, las características del ensayo son las mismas para ambas propulsiones. Las piezas de la carrocería, delantera exterior e interior son prácticamente iguales. Por tanto, los daños son muy similares, considerando la diferencia de peso existente.

El eléctrico ha tenido unos costes de reparación del crash test delantero de 222,87 € más. En el análisis de costes del impacto trasero, por el contrario, el coste ha sido mayor en el Corsa térmico, 114,63 € más ●



ADAS: Evaluación de funcionamiento

Por Daniel Hernández Caballero

CESVIMAP efectúa diversas pruebas de los sistemas de ayuda a la conducción ADAS. En este gráfico hemos tenido en cuenta la siniestralidad real y la posible influencia de estos sistemas en la reducción de accidentes.

Hemos comparado el funcionamiento de los ADAS del Opel Corsa-e respecto a la media de otros vehículos del mercado. La obtención de este promedio de funcionamiento es posible tras el análisis estadístico de los resultados de más de 125 modelos diferentes de vehículos.

