

comparativa



Los caballeros también corren

“Correr es de cobardes”, dicen; “*A gentleman will walk, but never run*” (los caballeros caminan, pero no corren), corean en el Reino Unido. Basura. Los más elegantes caballeros también corren. Y mucho, como nos han hecho saber nuestros protagonistas de hoy: Opel Insignia OPC y Audi S4.

Rafa J. CID. Fotos: Jorge BRICHETTE

OPEL INSIGNIA OPC



- Deportividad OPC
- Precio
- Sistema de tracción total



- Consumos
- Calidad de interiores (frente a su rival)
- Sin caja de cambios secuencial

AUTO SPORT

7,8

39.725 €

AUDI S4



- Deportividad máxima
- Autoblocante
- Potencia



- Consumos
- Radio de giro
- Incómodo

AUTO SPORT

8,2

60.180 €



En el S4 y el Insignia OPC hemos encontrado dos berlinas altamente deportivas. Enamora conducir las.

Míralos. Tienen tres volúmenes, un tipo de carrocería que jamás se compraría un chaval; estamos tratando con coches para caballeros. Pero la juventud no la dan los años, sino el apasionamiento, y los dos modelos que hoy nos ocupan son apasionados. Y mucho.

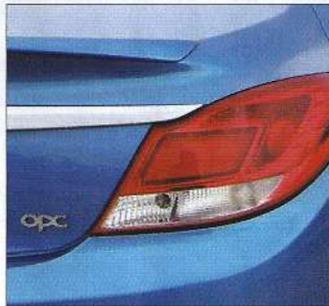
Para empezar, no tienen el aspecto estirado de sus hermanos de gama, y ambos añaden detalles que les personalizan. Así, el Insignia muestra sus "dientes de tigre" en la parrilla frontal –frase literal, no metafórica, mira las fotos–, también el volante y los asientos, excelentes bacquets que sujetan como los de competición y te cuidan mucho mejor.

El S4 también tiene defensas específicas, faldones laterales, menor altura al suelo, llantas generosas de 18 pulgadas (por 17" del OPC) y a sus asientos podemos asignarles los mismos piropos que a los de su rival.

Rápidos. Ahora que hemos comprobado que estos caballeros llevan la misma chaqueta americana que sus hermanos de gama, pero son capaces de combinarla con unos jeans de marca, vamos a adentrarnos en sus prestaciones.

El Insignia cuenta con un motor 2.8 V6 turbo de 325 caballos de potencia, y a tan solo 1.900 vueltas ya entrega todo su par. Tal fuerza es transmitida al suelo mediante las cuatro ruedas a través de una caja de cambios de seis marchas con embrague Haldex. Ah, y el eje trasero tiene un segundo diferencial autoblocante. No está nada mal.

Pero el propulsor 3.0 V6 del S4 es todavía mejor. La clave,



Al contrario que el anterior Vectra OPC, el Insignia OPC sí es un deportivo con garra.



Los S de Audi son una realidad desde el año 1990.

la inyección directa. Gracias a ella, la potencia sube hasta los 333 CV, el par motor también es ligeramente superior (aunque su máximo lo alcanza algo más alto de vueltas, a 2.900 rpm), pero, sobre todo, sus consumos son realmente inferiores: si el OPC gasta 11,4 litros de combustible cada 100 kilómetros, el S4 baja la cifra hasta los 9,4. Mucha diferencia. Eso sí, el diferencial autoblocante trasero que en el Opel es de serie, en el Audi se paga aparte, al igual que la caja de cambios S tronic, una virguería que cuesta poco más de 2.000 euros. El OPC no tiene cambios secuenciales ni en opción. Pero se los merece.

Ambos tienen limitada su velocidad máxima a 250 km/h, y el



COMPETICIÓN

El Corsa S2000 de MSD

El Corsa S2000 es el primer modelo de competición de primera línea de Opel en rallyes desde los tiempos de los Ascona y Manta. Y fue el preparador británico MSD (Motor Sport Development) el que, en directa colaboración con Opel, le dio forma en 2008. En su haber cuenta también con la preparación del MG Súper 2000.

El Corsa S2000 participará en diversos campeonatos internacionales, como el IRC, y Gardemeister utilizó uno de ellos en el Rallye Príncipe de Asturias del año pasado.



El Opel Corsa de competición es obra de MSD.

El Opel es fácil de conducir, y muy deportivo cuando pulsamos el botón "OPC". Brillante.



El Audi se conduce "parecido" al OPC: fácil al límite y más manejable de lo que aparenta por su tamaño. Y de nuevo excelente tracción total con autoblocantes.



Valoración **AUTO SPORT**

• media

OPEL **7,8** AUDI **8,2**

• motor

OPEL **8**
AUDI **9**
El propulsor Audi logra mejores resultados y consumos más bajos. La inyección directa es la clave.

• prestaciones

OPEL **8**
AUDI **8,5**
Aunque la velocidad máxima está autolimitada, en las demás mediciones se impone el modelo de los cuatro aros.

• comportamiento

OPEL **8,5**
AUDI **8,5**
Francamente parejos en este aspecto: sistemas de tracción total brillantes, posibilidad de endurecer las suspensiones, mucha deportividad... una gozada.

• consumos

OPEL **6**
AUDI **7,5**
Como ya apuntaba, el apartado del consumo es coto del Audi, con cifras de gasto medio muy inferiores.

• precio

OPEL **8,5**
AUDI **7**
El precio del Opel es de derribo. Por eso gana tantos enteros al analizarlo.

• equipamiento

OPEL **8**
AUDI **8,5**
Ambos vienen muy bien equipados, y el S4 todavía más, pero no por mucha diferencia. En el apartado de opcionales este último golea.

• habitabilidad

OPEL **7,5**
AUDI **8**
Los asientos traseros del Audi resultan más amplios, a costa de una muy ligera pérdida de maletero.

• acabados

OPEL **7,5**
AUDI **9**
El Opel tiene calidad y buena imagen por dentro... pero el Audi le gana de largo, es una verdadera virguería de lujo.

• racing

OPEL **8**
AUDI **8**
Empate justo, pues los dos modelos son berlinas cuidadas que apuestan por el dinamismo con claridad. Son caballeros con el corazón joven.

OPEL INSIGNIA OPC

Audi impone la superioridad de su motor al analizar cifras como la aceleración, en la que "le mete" a su rival 7 décimas en el paso de cero a cien: 5,3 frente a 6 segundos. Y es que, en la práctica, el motor TFSI es una bala, y una bala fácil de exprimir.

En marcha. Llega la hora de encender los motores y llevar a nuestros protagonistas a las curvas. Lo estaba deseando. Hasta llegar a ellas, los dos se muestran dóciles como corderitos. ¿No son demasiado suaves? Se les nota en su avance un toque deportivo muy moderado, nos transportan con gran suavidad. Pero para eso ya están los Insignia y los A4 convencionales. Su sonido embriagador, en ambos casos, anticipa buenas vibraciones.

Salimos de la autopista. Paramos los coches. Entonces pulsamos dos botones, uno en cada uno de sus salpicaderos. Ahora, algunas de sus características cambian: las suspensiones se hacen más firmes, el mapa



Cuidado, que muerde: los "colmillos de tigre" están presentes en el volante, las defensas y los asientos.

Nunca un Opel estuvo tan cerca de un Audi, y en lo que más se parecen es en el dinamismo

electrónico de los motores varía para que entreguen su fuerza con más presteza, la dirección se hace más directa... y en el caso del S4, además, la caja de cambios deja que la aguja del cuentarrevoluciones se acerque más a la zona roja antes de pasar a la siguiente relación.

Esto es otra cosa. Ahora sí tenemos chicha, y de la buena. La diferencia entre la posición más conservadora y la más agresiva se nota con claridad en ambos modelos, y al pulsar sus botones "Sport" -botón "OPC" en el caso del Opel- salen a relucir sus corazones jóvenes.

Así que, entre los dos, las cosas son difíciles de juzgar: potencias similares, tracción total apoyada por interesantes autoblocantes, suspensiones independientes bien regladas... el caso es que nunca un Opel había estado tan cerca de un Audi. Si el Vectra OPC era el único modelo de esta saga deportiva que no merecía

AUDI S4

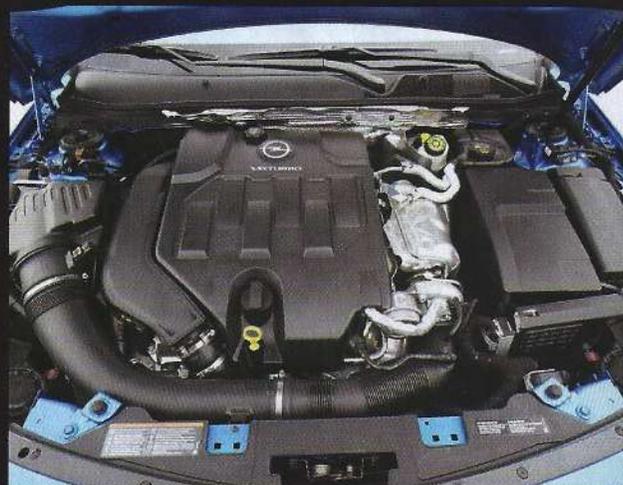




El interior del Opel tiene mucha calidad, pero no alcanza la brillantez del S4.



Los asientos son excelentes bacquets, de cuero, que agarran muy bien sin renunciar al confort.



El motor del Opel entrega 325 caballos y consume mucho.



Buena y abundante información en los relojes cromados.



¡Vaya interior! Aún me parece el de los A6; tiene una enorme calidad.



También Audi opta por asientos semejantes a los bacquets de competición, pero con más calidad y mullido.



El TFSI del S4, con sus 333 CV, mejora las prestaciones de su rival, y también los consumos.



Da gusto ver la aguja escalar el cuentarrevoluciones.

Estéticamente, ambos heredan la elegancia de sus respectivas gamas, pero añaden detalles estéticos deportivos propios.



Lastima que en opción no esté disponible una caja secuencial para el OPC. Se la merece.



El cambio S tronic es una gozada de rapidez y suavidad gracias a sus dos embragues.

tal apellido, el Insignia se lo ha ganado a pulso. El interior del Opel no es tan lujoso como el de su rival, pero a la hora de manejarse por las curvas logra un resultado francamente parejo: mucha agilidad y gran facilidad de conducción caracterizan a ambos, tanto en el comportamiento del coche al límite como en la naturalidad con la que pueden alcanzarse esos límites. Hay que ir a detalles concretos para encontrar diferencias, como un tacto del freno demasiado esponjoso del Opel, que el Audi

logra mejorar, o las prestaciones y consumos comentados, dos apartados en los que se impone el coche de los cuatro aros.

Veredicto. El Audi es una berlina superior a su rival, como has podido ir viendo. La imagen de marca y la calidad del interior son irrefutables, y la guinda la ponen las prestaciones y, sobre todo, los consumos.

Pero dinámicamente el resultado es muy parejo, algo que es ciertamente interesante para los amantes de las curvas.

El S4 gana la partida por prestaciones, imagen de marca y calidad general

Y a la hora de ver la factura, el resultado es que si te llevas a casa el OPC en vez del S4 te ahorras... ¡unos 20.000 euros! El precio de otro coche enterito.

Así que si buscas un coche deportivo para dar envidia al vecino y eres un sibarita, tu coche es el Audi. Pero si la faceta deportiva es la que te hace disfrutar de la vida y todo lo demás lo pones en un segundo plano, entonces ahórrate los 20.000 euros y opta por el OPC. Ofrece sensaciones bien parecidas. ■



Ficha técnica

OPEL
INSIGNIA OPC

AUDI
S4

Motor

Emplazamiento:	delantero transversal	delantero longitudinal
Nº de cilindros:	6 en V a 60°	6 en V a 90°
Cilindrada (cc):	2.792	2.995
Diámetro x carrera (mm):	89 x 74,8	84,5 x 89
Relac. de compresión:	9,5:1	10,3:1
Potencia máx. (CV/rpm):	325/5.250	333/7.000
Caballos/litro:	116,4	111
Par máximo (Nm/rpm):	435/1.900-4.000	440/2.900-5.300
Alimentación:	Inyecc. indirect., turbo variable, 2 árboles levas en culata	inyecc. directa, turbo variable, 2 árboles levas en culata
Distribución:		
Válvulas por cilindro:	4	4

Transmisión

Embrague:	monodisco en seco	monodisco en seco
Tracción:	total	total
Caja de cambios:	manual, 6 velocidades	manual, 6 velocidades
Rel. de cambio:	1ª 8,13	1ª 6,40
(Velocidad en km/h cada 1.000 rpm):	2ª 15,62	2ª 13,80
	3ª 23,27	3ª 19,80
	4ª 30,36	4ª 26,30
	5ª 37,50	5ª 33,70
	6ª 43,07	6ª 41,40

Suspensión

Delantera:	indep., McPherson, muelles helic., amortig. telesc. y barra estabiliz.	indep., doble triángulo, muelles helic., amortig. telesc. y barra estabiliz.
Trasera:	indep., doble triángulo, muelles helic., amortig. telesc. y barra estabiliz.	indep., doble triángulo, muelles helic., amortig. telesc. y barra estabiliz.

Dirección

Tipo:	cremallera servoasistida	cremallera servoasistida
Diámetro de giro (m):	10,9	10,3

Frenos

Delanteros/diám. (mm):	disco ventilado/335	disco ventilado/n.d.
Traseros/diám. (mm):	disco/315	disco/n.d.

Ruedas

Llantas:	7,0"J x 17"	8 x 18"
Neumáticos:	245/40 R19	245/40 R18

Dimensiones

Largo/ancho/alto (mm):	4.830/1.856/1.473	4.717/1.826/1.406
Batalla (mm):	2.737	2.811
Via del./tras. (mm):	1.585/1.587	1.552/1.539
Maletero (litros):	500	480

Peso

En marcha (kg):	1.735	1.760
Rel. peso/pot. (kg/CV):	5,3	5,3

Prestaciones

Velocidad máx. (km/h):	250	250
De 0 a 100 km/h (seg.):	6,0	5,3

Consumos

Urbano (l/100 km):	16,6	13,5
Extraurbano (l/100 km):	8,4	7
Combinado (l/100 km):	11,4	9,4

Equipamiento

ABS	•	•
Airbag cabeza/lateral	•/•	•/•
Aire acond./climatizador:	•/•	•/•
Alarma:	379	•
Conexión luces automat.	•	•
Control de tracción	•	•
Control de estabilidad	•	•
Control presión de ruedas	•	•
Llantas de aleación	217	100
Llantas de aleación	•	•
Navegador	935	3.100
Ópticas de xenón	1.083	•
Ordenador de a bordo	•	•
Pintura metalizada	444	910
Programador de vel.	•	•
Radio/CD	•/•	•/•
Asientos deportivos	•	•
Sensor de lluvia	•	•
Suspensión deportiva	•	•
Suspensión electrónica	•	•
Tapicería de cuero:	•	•

• de serie; n.d.: no disponible con este acabado; precio en euros.

Precio **39.725 €** **60.180 €**

COMPETICIÓN

Audi "Race Experience"

¿Quieres correr con un Audi R8 LMS? Pues saca la billetera, porque no te hará falta nada más para ser un integrante del equipo oficial de la firma alemana. Incluso, según sus responsables, "no se necesita una gran inversión financiera" para ello. El caso es que Audi Sport y el equipo Joest colaboran en esta iniciativa que pretende acercar la competición a los más apasionados clientes de Audi, que correrán junto a otros pilotos oficiales. Wolfgang Ullrich, director de Audi Motorsport, afirma que "esta iniciativa es única en el mundo".



Audi ofrece la posibilidad de competir en su equipo oficial a quien esté dispuesto a pagar por ello.