

COMPARATIVA

PREMIUM y generalistas

EL VOLVO S60 FRENTE A SUS RIVALES MÁS VENDIDOS (I)

Entre las berlinas medias más vendidas en nuestro mercado se intercalan fabricantes premium –por muy poco no entra el Serie 3 de BMW– y generalistas. Con argumentos de unos –calidad, tecnología e imagen– y otros –relación tamaño/precio/equipamiento–, el nuevo Volvo S60 se enfrenta a tan convincentes como variadas alternativas.

Volvo es una de esas contadas marcas que por calidad general percibida se siente más próxima –si no con ellas, según el modelo– a las reconocidas marcas alemanas que todos sabemos, y como consecuencia, se aleja de las generalidades de esas otras marcas más populares que también conocemos. Pero estamos en un segmento donde los fabricantes generalistas parecen dar todo lo mejor de sí y sus berlinas medias se convierten seguramente en sus productos más competitivos y convincentes. En definitiva, todo rival es muy bueno independientemente del lustre de su sello.

No hace muchos años la presencia de los fabricantes más prestigiosos en este segmento era testimonial comparada con nuestros días. De hecho no estaban todos los que están y todavía recordamos cuando la emblemática Mercedes decidió crecer hacia abajo sacando en 1982 al mercado aquel 190 con código interno W201.

Con una clase media más rica, los fabricantes de prestigio vieron una interesante cuota de mercado y abrieron otro frente entre ellas... y las marcas

populares, que espoleadas por esta nueva competencia han desarrollado modelos, si nos ceñimos ya a nuestros días, con una imagen, tecnología y calidad... también «premium».

SE NOTA, SE SIENTE

Desde el primer instante, el nuevo Volvo S60 transmite prácticamente en todos los aspectos un plus de refinamiento en el segmento. Pero analicémoslo por partes. Su motor Diesel más pequeño disponible por ahora (un 2.0 de 163 CV) ha marcado esta comparativa y en esta primera parte donde valoramos todo lo relativo a la dinámica, el S60 destaca con una exquisitez no encontrada en sus rivales: su bloque de cinco cilindros. Una impar confi-

guración un tanto atípica, no ya por su número de cilindros, sello de la marca sueca, sino por su cilindrada final de sólo 2 litros. La teoría «downsizing» imperante en nuestros días seguro que cuestiona esta mecánica, pero no por su dulzura de giro (ni tampoco por su peso, que fabricado íntegramente en aluminio no debiera pesar mucho más que los de sus rivales de fundición y aleación). Así, el motor D3 del S60



AUDI A4 2.0 TDI quattro

PRECIO Desde 37.700 euros | POTENCIA 170 CV |

CITROËN C5 2.0 HDi

PRECIO Desde 24.445 euros | POTENCIA 163 CV |

OPEL Insignia 2.0 CDTi

PRECIO Desde 27.540 euros | POTENCIA 160 CV |

SEAT Exeo 2.0 TDI

PRECIO Desde 26.237 euros | POTENCIA 170 CV |

VW Passat 2.0 TDI 4M DSG

PRECIO Desde 38.505 euros | POTENCIA 170 CV |

VOLVO S60 D3 Aut.

PRECIO Desde 34.401 euros | POTENCIA 163 CV |



AVENTAJADO. La tracción quattro que ofrece Audi y una configuración deportiva de su bastidor hacen de este A4 el coche más preciso y eficaz entre curvas.



LO MEJOR

- Comportamiento «quattro»
- Motor



LO PEOR

- Frenada asimétrica



convierte por comparación en agrios, a pesar de su reciente «refinamiento common rail», a los prestacionales Audi A4 y no mucho menos VW Passat y Seat Exeo (todo un ex-Audi). Peor queda en la comparación el 2.0 CDTi 160 CV del Opel Insignia, el más ruidoso y peor filtrado de vibraciones, un aspecto principalmente evidente en el arranque del motor e inicio de la marcha.

Todo un contraste de sensaciones frente al excelente trabajo de Citroën. Con la relación de compresión más baja de todos con un valor de sólo 16:1, el motor 2.0 HDi de 163 CV del C5 nos demuestra lo sedoso y silencioso (también se aprecia que es el motor más aislado del habitáculo) que puede resultar un bloque de 4 cilindros.

PERSONALIDAD MECÁNICA

La riqueza y variedad técnica del segmento nos ha llevado a encontrarnos con unidades de prensa no estrictamente rivales, en el sentido que aparecen versiones con cambios manuales y automáticos, y transmisiones convencionales sobre las ruedas delanteras o integrales. Esto no conlleva una ventaja o desventaja global porque, por ejemplo, la dinámica adelantada por una tracción integral tiene un coste en las prestaciones, consumos, etc, y, sobre todo, en la factura del coche. Y salvo el deportivo chasis R-Line del Passat que además acentúa su deportividad con un cambio de doble embrague DSG y una tracción Haldex, el resto de combinaciones no altera la personalidad del modelo base, sino

más bien reafirman la naturaleza de partida.

AUTOMÁTICOS O MANUALES

En el cambio automático Geartronic del Volvo por convertidor de par prevalece el confort por encima de la deportividad del DSG del Passat con sus rapidísimas transiciones, y combinado con el motor de cinco cilindros aporta aún más agrado a su conducción. Es una fuente propulsora que quizá por sensaciones no ofrece la contundencia de los TDI, a cambio de una amable pero también poderosa aceleración. Por este motivo desconcierta una abrupta transición en las primeras 1.500 revoluciones, fruto de un pico de par –oficialmente el más elevado con unos espectaculares 40,8 mkg a sólo

SUAVE EFICACIA. La suspensión hidroneumática le procura al C5 el mejor confort de rodadura y mucho mejor eficacia dinámica de lo que por su filtrado tacto puede parecer.



LO MEJOR

- Confort de suspensión
- Carrocería autonivelante

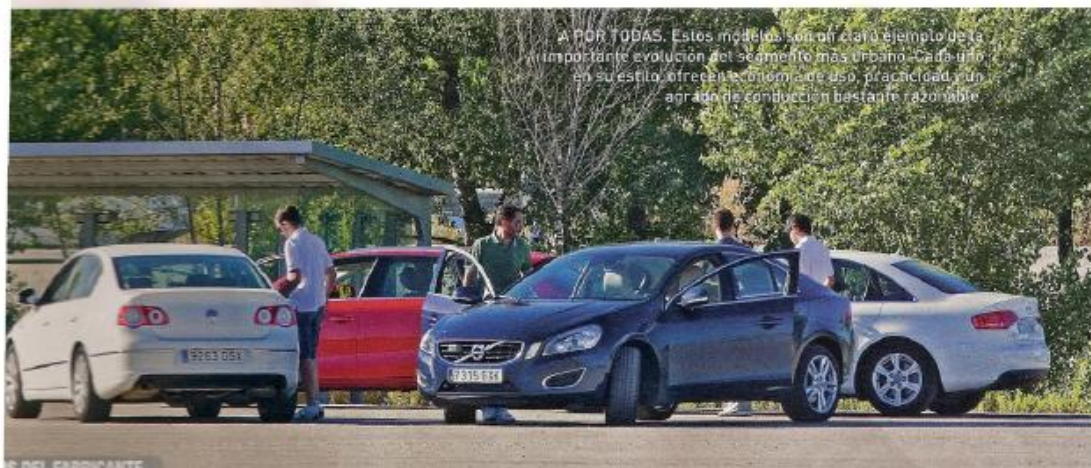


LO PEOR

- Prestaciones



A POR TODAS. Estos modelos son un claro ejemplo de la importante evolución del segmento más urbano. Cada uno en su estilo, ofrecen economía de uso, practicidad y un agrado de conducción bastante razonable.



DATOS DEL FABRICANTE

	AUDI A4	CITROËN C5	OPEL INSIGNIA	SEAT EXEO	VW PASSAT	VOLVO S60
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	5 en línea
Capacidad	1.968 cm ³	1.997 cm ³	1.956 cm ³	1.968 cm ³	1.968 cm ³	1.984 cm ³
Altura	81,0 x 95,5 mm	85 x 88 mm	93 x 90,4 mm	81 x 85,5 mm	81 x 95,5 mm	81 x 77 mm
Tracción	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Aleación/aleación
Acción	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válv/cil.	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válv/cil.	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válv/cil.	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válv/cil.	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válv/cil.	Dos árboles de levas en culata accionados por correa dentada. 4 válv/cil.
Inyección	Inyección directa por cond. común, turbo de geom. var. e intercooler	Inyección directa por cond. común, turbo de geom. var. e intercooler	Inyección directa por cond. común, turbo de geom. var. e intercooler	Inyección directa por cond. común, turbo de geom. var. e intercooler	Inyección directa por cond. común, turbo de geom. var. e intercooler	Inyección directa por cond. común, turbo de geom. var. e intercooler
Relación	16,5:1	16,0:1	16,5:1	16,5:1	16,5:1	16,5:1
Velocidad máxima	170 CV CEE a 4.200 rpm	163 CV CEE a 3.750 rpm	160 CV CEE a 4.000 rpm	170 CV CEE a 4.200 rpm	170 CV CEE a 4.200 rpm	163 CV CEE a 2.900 rpm
Consumo urbano	35,7 mkg CEE a 1.750 rpm	34,7 mkg CEE a 2.090 rpm	35,7 mkg CEE a 1.750 rpm	35,7 mkg CEE a 1.750 rpm	35,7 mkg CEE a 1.750 rpm	40,8 mkg CEE a 1.400 rpm

TRANSMISIÓN

	Tracción total permanente	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Integral por embr. Haldex	Tracción delantera
Tipos	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Doble multid. baño aceite	Convertidor de par
Relación	3,30:1	4,31:1	3,56:1	3,75:1	4,11:1	3,08:1
5ª marcha	3,77:1 (8,6)	3,42:1 (8,42)	3,92:1 (8,91)	3,68:1 (8,48)	3,48:1 (8,84)	4,14:1 (9,28)
4ª marcha	2,85:1 (17,6)	1,78:1 (16,19)	2,04:1 (17,12)	2,85:1 (15,15)	2,95:1 (16,45)	2,37:1 (16,24)
3ª marcha	1,92:1 (17,4)	1,12:1 (25,73)	1,32:1 (26,47)	1,28:1 (24,18)	1,39:1 (24,83)	1,56:1 (24,76)
2ª marcha	0,97:1 (37,3)	0,80:1 (35,02)	0,85:1 (36,77)	0,84:1 (33,12)	0,90:1 (33,54)	1,15:1 (33,33)
1ª marcha	0,75:1 (47,8)	0,65:1 (44,33)	0,75:1 (46,58)	0,70:1 (44,23)	0,91:1 (41,62)	0,88:1 (44,81)
Relación final	0,82:1 (57,9)	0,53:1 (54,36)	0,62:1 (56,35)	0,57:1 (54,08)	0,75:1 (59,07)	0,68:1 (56,11)

TIPICOS

	Audi A4	Citroën C5	Opel Insignia	SEAT Exeo	VW Passat	Volvo S60
Delantero	Triángulos superpuestos	Triángulos superpuestos	McPherson triángulo inf.	Triángulos superpuestos	McPherson triángulo inf.	McPherson triángulo inf.
Resorte	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Amortizadores	27 mm de Ø	23,5 mm de Ø	28 mm de Ø	31 mm de Ø	23,5 mm de Ø	22 mm de Ø
Trasero	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo
Resorte	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal	Resorte helicoidal
Amortizadores	22 mm de Ø	21 mm de Ø	21 mm de Ø	18 mm de Ø	22 mm de Ø	20,5 mm de Ø
Asistencia	Servofreno, BAS, ABS, EBD, ESP	Servofreno, BAS, ABS, EBD, y ESP	Servofreno, BAS, ABS, EBD, y ESP	Servofreno, BAS, ABS, EBD, y ESP	Servofreno, ABS, BAS, EBU y ESP	Servofreno, ABS, BAS, EBU y ESP
Disco delantero	Disco vent. 314 mm de Ø	Disco vent. 304 mm de Ø	Disco vent. 321 mm de Ø	Disco vent. 312 mm de Ø	Disco vent. 311 mm de Ø	Disco vent. 300 mm de Ø
Disco trasero	Disco de 300 mm de Ø	Disco de 290 mm de Ø	Disco vent. 315 mm de Ø	Disco de 255 mm de Ø	Disco de 285 mm de Ø	Disco de 302 mm de Ø
Asistencia	Cremallera, con asistencia electrohidráulica	Cremallera, con asistencia electrohidráulica	Cremallera, con asistencia electrohidráulica	Cremallera, con asistencia electrohidráulica	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera, con asistencia electrohidráulica
Diámetro	2,9/37 cm	3,0/36,5 cm	2,75/37 cm	2,8/37 cm	3,0/37,5 cm	2,5/37,5 cm
Altura	11,5 m	11,7 m	11,4 m	11,2 m	11,4 m	11,3 m
Neumáticos	225/55 R16 / 7,5 x 16 pulg.	225/55 R17 / 7,5 x 17 pulg.	245/45 R18 / 8 x 18 pulg.	225/45 R17 / 7x17 pulg.	205/55 R16 / 6,5x16 pulg.	215/50 R17 / 7x17 pulg.

PROCESERIA

	Audi A4	Citroën C5	Opel Insignia	SEAT Exeo	VW Passat	Volvo S60
Tipos	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipos	Berlina fam. de 5 puertas	Berlina de 4 puertas	Berlina de 5 puertas	Berlina de 5 puertas	Berlina de 4 puertas	Berlina de 4 puertas
Coeficiente Cx	0,32	0,31	0,27	0,29	0,29	0,28
Nº plazas	5	5	5	5	5	5
Peso oficial (kg)	1.600 kg	1.609 kg	1.536 kg	1.455 kg	1.543 kg	N.D
Reserva de combustible	64 litros	71 litros	70 litros	70 litros	70 litros	67,5 litros
Dimensiones	470 x 182 x 144 cm	478 x 186 x 145 cm	483 x 186 x 150 cm	466 x 177 x 143 cm	477 x 182 x 147 cm	462 x 186 x 171 cm
Distancia entre ejes	280 y 136/155 cm	282 y 159/156 cm	274 y 159/159 cm	264 y 132/152 cm	271 y 155/157 cm	277 y 158/158 cm
Superficie lateral (litros)	490 dm ²	438 dm ²	520 dm ²	460 dm ²	541 dm ²	368 dm ²

INDICADORES OFICIALES

	Audi A4	Citroën C5	Opel Insignia	SEAT Exeo	VW Passat	Volvo S60
Velocidad máxima (km/h)	220 km/h	210 km/h	218 km/h	229 km/h	217 km/h	215 km/h
Consumo urbano (l/100 km)	8,8 s	10,0 s	9,5 s	8,4 s	8,6 s	9,2 s
Consumo ciclo urbano (l/100 km)	7,1 / 5,1 / 5,8 l/100 km	8,9 / 5,6 / 6,8 l/100 km	7,6 / 4,8 / 5,8 l/100 km	8,1 / 4,6 / 5,9 l/100 km	8,0 / 5,5 / 6,4 l/100 km	N.D / 7,0 / 5,9 l/100 km
Consumo ciclo urbano (g/km)	154 g/km	179 g/km	154 g/km	153 g/km	168 g/km	154 g/km



TREMENDAMENTE COMPETITIVAS. Vaya colección de berlinas. El nuevo Volvo S60 presenta excelentes cartas en el segmento: mucho agrado de conducción por basador y motor... de 5 cilindros.

autopista		MEDICIONES DEL CENTRO TÉCNICO					
PRESTACIONES Y PESO		Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
ACELERACIÓN							
Velocidad	Tiempo (s)						
0-100 km/h	9,69 s	10,30 s	9,91 s	8,47 s	9,92 s	9,97 s	
0-400 m	16,83 s	17,25 s	17,09 s	16,81 s	17,29 s	16,97 s	
0-1.000 m	30,65 s	31,91 s	31,10 s	29,59 s	31,3 s	31,56 s	
ADELANTAMIENTOS							
Velocidad	Tiempo (s)						
20 a 30 km/h en 2ª o D	1,79 s	1,80 s	1,67 s	1,37 s	0,93 s	0,71 s	
20 a 50 km/h en 2ª o D	3,57 s	3,27 s	3,40 s	2,81 s	2,65 s	2,31 s	
60 a 120 km/h en 3ª o D	6,62 s	10,55 s	8,91 s	8,02 s	9,41 s	9,81 s	
80 a 120 km/h en 4ª o D	7,27 s	7,83 s	6,59 s	6,32 s	6,74 s	7,64 s	
80 a 120 km/h en 5ª o D	9,59 s	9,99 s	8,06 s	8,37 s	--	--	
80 a 120 km/h en 6ª o D	12,86 s	14,47 s	11,62 s	11,85 s	--	--	
FRENADA							
Velocidad	Espacio (m)						
60 km/h	13,3 m	13,4 m	12,7 m	13,6 m	13,4 m	13,5 m	
100 km/h	37,3 m	37,3 m	35,9 m	37,3 m	37,6 m	36,8 m	
120 km/h	53,0 m	53,4 m	52,1 m	54,5 m	53,5 m	53,7 m	
140 km/h	71,6 m	72,6 m	68,9 m	75,8 m	72,8 m	72,6 m	
PESO							
Potencia máxima CV/rpm	--	157 / 3.950	160,2 / 3.730	170,1 / 3.960	--	--	
Par máximo kg/dpm	--	36,4 / 2.010	42,3 / 2.020	39,1 / 2.310	--	--	
Peso (kg)	1.700 kg	1.594 kg	1.708 kg	1.560 kg	1.525 kg	1.615 kg	
Peso/potencia (kg/CV)	10	10,1	10,7	9,2	9,0	9,9	
CONSUMOS Y NEUMÁTICOS		Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
CONSUMO							
Velocidad	l/100 km	l/100 km	l/100 km	l/100 km	l/100 km	l/100 km	
Ciudad	8,8	8,9	9,7	8,2	8,5	8,6	
Carretera	5,8	5,4	5,8	5,9	5,5	5,6	
Autopista	7,1	6,7	6,8	6,8	6,6	6,5	
Medio ponderada	7,4	7,2	7,7	7,1	7	7,1	
Autonomía media	984 km	984 km	915 km	965 km	995 km	957 km	
NEUMÁTICOS EN LAS UNIDADES PROBADAS							
Marca	Dunlop	Michelin	Bridgestone	Pirelli	Continental	Continental	
Modelo	SportMaxx GT	Pilot Sport	Potenza RE 0500A	Pzero Rosso	Contact Sport	Contact Sport	
Medida	225/35 R19	245/40 R19	245/45 R18	225/40 R18	235/45 R17	235/45 R17	

1.400 rpm- difícil de amortiguar en según qué circunstancias.

Los vertiginosos cambios de marcha del Passat DSG también aportan un alto agrado de conducción, pero esta combinación primeramente ofrece sensaciones de altas prestaciones y eso que cronómetro en mano no es evidente su supuesta superioridad respecto al S60.

Es el «veterano» Exeo el que traduce la fuerte personalidad del motor 2.0 TDI 170 CV en unas sorprendentes cifras que los expertos en números sabrán cuantificar: bajar de los 9 segundos en la aceleración corta (de 0 a 100 km/h) y de los 30 segundos en la larga (1.000 metros) es sinónimo de coche muy rápido. Estas prestaciones son también fruto de una caja de cambios con un tacto y guiado que denota alta precisión mecánica.

Obviamente, la tracción quattro lastra a un A4 equivalente que parece tan rápido como el Exeo aunque el cronómetro certifique que no lo es. Más que en aquél, la precisa caja de cambios del A4, el consistente tacto del embrague o su rigurosa dirección engatusará al conductor más deportivo.

En el caso del Insignia, su motor tiene un mensaje por encima de todo y ya lo hemos comentado. Cuánto ganaría con un funcionamiento más refinado. Nada que objetar a la cantidad. Este Insignia es tan grande en la carretera como sus mejores rivales, recupera muy bien y sólo sus largos desarrollos - y elevado peso- no permiten descuidar el régimen de giro por abajo.

Los 160 CV del Citroën C5 entran en escena de forma mucho más pausada que en sus rivales. La elevada filtración de su motor parece también filtrar su respuesta. Manda el decibelio sobre la