



LO MEJOR

- Frenadas de emergencia
- Comportamiento equilibrado

LO PEOR

- Vibraciones y motor ruidoso



IMPACTANTE. No sólo imagen. El Insignia tiene mucho motor y muy buen bastidor. Se suma a los chasis activos, con triple tarado de amortiguación, dirección, etc.

la progresividad sobre la insalubridad. Esta actitud en un motor potente y par no convierte en sus inferiores prestaciones de una muy definida apuesta, sea de la singular personalidad en C5.

LOS DE LA CARRETERA

ra de sus solventes motores elastostidores de estos seis coches es más cómodos y otros más di-

ce una muy definida apuesta, sea de la singular personalidad en C5. s políticamente incorrecto linamismo sigue vendiendo y el olvo S60 se ha sumado a esta lón. No obstante, el suceso es un on un tacto de rodadura espe-

cialmente bien filtrado, muy refinado, pero al que curiosamente en asfaltos bacheados le echamos en falta una mayor calidad de amortiguación.

El S60 no se siente tan sólido como un Audi, pero sin parecerlo se conduce muy rápido, y ahora, sin que forzando la marcha nos alerten reacciones aparatosas, teniendo también en cuenta que puede contar con un chasis activo que permite jugar con tres leyes de amortiguación. Sobre su tren delantero recae toda la responsabilidad de guiado del coche y ni para bien ni para mal su zaga participa. Es un coche sencillo, fácil y amable, algo que por el tacto de su dirección o pedal del freno también justifica. Si en una prueba tan extrema como es el circuito del INTA

cede tiempo a todos sus rivales no es por una cuestión de bastidor, sino por un cambio automático que como ya hemos comentado prioriza el agrado de conducción.

EFICACIA QUATTRO

Con un chasis rebajado, jugosas llantas de 19 pulgadas y el inestimable ayuda de la tracción permanente quattro, el Audi A4 que hemos tenido lleva su especialización dinámica a niveles donde sus rivales ni pueden ni pretender llegar. Rotundo en pista cerrada, donde por precisión de bastidor y elevada motricidad admite una conducción mucho más atrevida que sus rivales y sin la percepción tan evidente de acercarnos a sus límites. Independientemente



LO MEJOR

- Prestaciones
- Tacto de conducción

LO PEOR

- Refinamiento mecánico

LA BERLINA "GTI". Contenido en tamaño y peso, el Exeo aprovecha como ningún otro pariente de Grupo el potencial del motor TDI 170 CV. Qué bien frena en firme deslizante.





SEIS MODELOS, SEIS INTERPRETACIONES. Con tres personalidades muy concretas: Audi permite configurar la berlina más deportiva, Citroën la más cómoda y Volvo la más refinada.

de sus resultados, es el coche que por tacto más seguridad transmite para realizar una violenta frenada en curva o una radical maniobra evasiva. En este sentido, también interviene una electrónica que sacrifica, en según que ejercicios, resultados por darle al conductor esa alta sensación de dominio comentada. Esta solvencia la paga con una «pesadez» de rodadura que cansa y que poco hace por disimular incluso el bache pequeño, y todo esto en ciudad lo convierten con la configuración probada en un coche fuera de su hábitat.

SUPER PASSAT

Con la mismas intenciones que el Audi se comporta el Volkswagen Passat R-Line DSG 4Motion, pero con unas sen-

saciones de conducción no tan «emocionantes» como son las que ofrece el A4. Y si sacrifica cierto dinamismo — su embrague tipo Haldex no se muestra tan resolutivo como el sistema quattro—, ofrece un confort de rodadura mucho más equilibrado que el A4. Como todo Volkswagen su eficacia pasa por realizar todo tipo de maniobras con un control de reacciones que simplifica enormemente su conducción. Y también como todo Volkswagen, incluso con esta deportiva configuración, su confort de bacheo es de alta calidad, sin que ruidos ni golpes —más evidentes en sus rivales— se transmitan al habitáculo y con el mejor equilibrio entre lo que transmite su tren delantero y el trasero.

ALFOMBRA HIDRONEUMÁTICA

Pero si por confort de bacheo y de rodadura en general nos dejamos llevar, el C5 supone no solo la referencia entre estos modelos sino también frente a berlinas de superior categoría. El aislamiento entre rueda y asfalto disimula baches como ninguno, pero también tacto de guiado, por lo que circulando muy rápido puede generar cierta imprecisión. Es una cuestión de tacto, porque sus resultados son asombrosamente buenos. Su exclusiva suspensión mantiene el coche plano en virajes y lo autonivela con plena carga, por lo que conserva siempre muy buena motricidad y apoyo lateral por sus constantes geométricas. De hecho en la prueba en pista cerrada ha sido el trac-

CON PIEL DE CORDERO. La tracción 4Motion, el cambio DSG y un chasis en consecuencia hacen del equilibrado Passat un coche completísimo en todos los aspectos.



LO MEJOR
 ■ Equilibrio general
 ■ Motor

LO PEOR
 ■ Refinamiento mecánico

COMPORTAMIENTO

¿qué dice el cronómetro

a igualdad existente entre todos los modelos de nuestra comparativa aparece incluso en las más exigentes pruebas dinámicas en pista trada, escenario donde ceden cilmente los coches menos ones sobre los mejores. Solo y dos ejercicios en los que

un modelo impone categóricamente su ley sobre los demás. En el circuito de «handling», el A4 quattro se muestra intratable, pero en gran medida por la inestimable ayuda de su tracción integral permanente y una configuración de su bastidor muy deportiva. La cómoda

gestión electrónica del cambio Geartronic del Volvo y el intrusivo ESP del Opel limitan las posibilidades de los respectivos S60 e Insignia, y no porque denoten malas configuraciones técnicas.

Por otra parte, la frenada sobre piso deslizante del Exeo ha resultado excelente, si bien obli-

gando al conductor a lidiar con reacciones algo más exigentes que en sus rivales. Cuántas veces la mejor eficacia exige la mejor pericia del conductor. Justo lo contrario que un A4 quattro, que moderando sus reacciones ha llevado la crítica frenada deslizante a la peor distancia.

Autopista

PRUEBAS EN PISTA DE MEDIA ADHERENCIA CON PISO DESLIZANTE

	Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
FRENADA EN MOJADO						
80-0 km/h (s)	69,85	60,25	60,52	56,8	65,34	63,16
Deceleración (g)	-3,53	-4,1	-4,08	-4,34	-3,78	-3,91

PRUEBAS EN PISTA DE MEDIA ADHERENCIA CON PISO SECO

	Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
CIRCUITO DE ADHERENCIA						
Tiempo (s)	18,84	17,03	18,81	17,21	17,1	17,11
Acceleración lateral (G)	0,63	0,62	0,84	0,90	0,61	0,61
Velocidad media (km/h)	79	76,1	79,1	77,3	77,8	77,7

	Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
CIRCUITO DE HANDLING						
Tiempo	1,32,09	1,35,48	1,37,46	1,35,92	1,34,42	1,37,53

	Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
FRENADA EN CURVA						
Distancia (m) (1)	33,2	23,27	22,64	23,99	21,51	22,99
Distancia (m) (2)	24,85	24,96	24,88	25,49	22,75	25,68
Distancia (m) (3)	23,97	23,8	24,93	24,92	22,01	24,34
Decelar. promedio (g)	-7,88	-7,94	-7,58	-7,58	-8,50	-7,76

(1) Frenada realizada en curva (70 km/h, μ lateral 0,6, con dos ocupantes)
 (2) Frenada realizada en curva al límite de adherencia lateral (desde 70 km/h, con dos ocupantes)

	Audi	Citroën	Opel	Seat	Volkswagen	Volvo
PRUEBAS DE ESALON						
Tiempo (s)	8,54	9,03	8,85	8,96	8,98	8,88
Velocidad media (km/h)	65,0	62,2	63,5	62,7	62,5	63,2

PISO DESLIZANTE



PRUEBA DE ESALON



FRENADA EN CURVA



CIR. ADHERENCIA



CIRC. HANDLING



LO MEJOR

- Agrado de conducción
- Tacto del motor

LO PEOR

- Respuesta acelerador brusca

AGRADABLE. El S60 no establece referencias dinámicas medidas por el cronómetro o el metro, pero resulta rápida, eficaz, segura y sobre todo muy agradable de conducir.



LO QUE EL OJO NO VE



Dos carrocerías, un resultado

No se extrañen ver dos Audi A4 participando en esta supercomparativa. La imposibilidad de contar con una unidad de prensa que se adaptara a las características de los rivales enfrentados, nos llevó a utilizar una versión Avant con el motor requerido para testar su dinamismo, teniendo en cuenta que son prácticamente extrapolables los resultados de la variante familiar Avant a la berlina. Para la segunda parte, donde el análisis que acometemos si está condicionado a las formas de la carrocería,

hemos tenido en cuenta las mediciones internas de la berlina y su precio.

En definitiva, salvo campos muy concretos, el análisis de una carrocería u otra no conlleva diferencias significativas. El mejor ejemplo de dos diferentes carrocerías que prácticamente calcan sus características en todos los sentidos lo vemos en los Insignia, que ofrecen versiones de 4 y 5 puertas, al margen de la familiar Sportourer. Más que los 30 litros de capacidad de maletero que gana el 5 puertas (530 litros) sobre el 4 (500 litros), la principal

ventaja de esta articulación está en la facilidad de carga que permite un gran portón liberando una inmensa boca de carga. Y nada más. Ni las sutiles diferencias estéticas ayudan a adivinar cual es cual.

No se da la norma entre un Passat berlina y su "couperizada" versión CC. Algo más largo, bajo y afilado, el Passat CC tiene un objetivo más alejado de la berlina de la que parte. No por una testimonial pérdida de 20 litros de maletero, como por una habitabilidad posterior limitada a sólo dos plazas.

ción delantera más rápida, por detrás de los «asistidos» A4 quattro y Passat 4Motion. Sorprendente para un coche con una filtrada dirección que con 3,5 vueltas entre topes para el peor radio de giro se muestra el menos maniobrable en la ciudad.

FIRMA DE LA CASA

El marchamo de Seat sobre el heredado Audi A4 de la anterior generación da como resultado un coche dinámicamente bueno y creíble por el tacto general de rodadura y por sus resultados. Es uno de los coches más pequeños y ligeros de una categoría que ha crecido muchos centímetros y kilos, aunque curiosamente en las frenadas no es un coche especialmente brillante. Pero con el Exeo sintoniza enseguida el conductor con cierto regusto por la conducción dinámica. Su tren delantero es muy bueno guiando el coche y todo el tacto mecánico —dirección, pedal de freno, cambio— transmite una muy buena precisión de marcha.

GRAN RODADOR

Voluminoso y pesado pero igualmente muy efectivo. El Insignia no parece que tenga ni el tacto firme y directo de los otros coches alemanes (o sí, tirando de opciones como enormes llantas de 19 pulgadas y amortiguación activa) ni la filtración del rival francés y sueco, pero su equilibrio resulta su mejor carta de presentación. Bien asentado sobre su enorme huella el Insignia es un coche neutro y sencillo en su conducción y ejemplarmente contundente frenando. Sus tiempos en pista cerrada no asombran por un control de estabilidad que interviene con mayor intrusismo que en sus rivales, con una clara puesta a punto que prioriza la seguridad en carretera. También puede contar con un



activo que permite actuar sobre rigitación, la dirección y aceleración que en su configuración más va convierte a este gigante en lomada y contundente berlina recorrido. Consigue mejor este que si pulsamos la tecla Tour sca primar el confort de marcha, deja la extensión muy suelta y de inera el confort es relativo.

CIÓN DE CARÁCTER

Los números que establecen las cías dinámicas entre estos con las sensaciones de conducción marcan las diferencias más sigvas entre ellos. De hecho, entre un C5, por citar los dos modelos diferentes entre sí, no debería toda de elección por la marcada alidad de cada coche. El nuevo i60 aporta mucho agrado de con y el componente mecánico que su motor de cinco cilindros aso cambio Geartronic. No tan re con el S60, el Insignia establece en compromiso, de la misma a que Exeo y Passat, que en esta a parte se llevan el gato al agua; o por la rentabilidad que saca a tor y el vencedor Passat, por el e equilibrio de un bastidor que opcional tracción 4Motion comi mejor eficacia dinámica con un nfort de rodadura.

Ninguna otra comparativa re nos habíamos encontrado con tuación en la que las puntuacio nales estuviesen tan juntas. Si nos estas notas y cada uno le da r subjetivo que aprecie de cada el resultado final puede variar etamente. ■

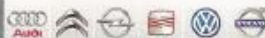
EQUIPO DE PRUEBAS
FOTOS: J.P. RACHEDO



DESPUES DE RODAR Y RODAR... La semana que viene aspectos como la vida a bordo analizada desde el espacio interior y el equipamiento arrojarán nuevos juicios de valor.

ANTOPISTA COMPARATIVA

PUNTUACIONES



MOTOR-TRANSMISIÓN

	AUDI	CITROËN	OPEL	SEAT	VW	VOLVO
Refinamiento	7,5	8	6,5	7,5	7,5	8
Empuje/potencia	8	7,5	8	8,5	8	8
Cambio/selector	8	8	7,5	8	8,5	8
Acceleración/velocidad	8	7,5	8	8,5	8	8
Elasticidad	8	7,5	8	8	8	7,5
Consumo urbano	7,5	7	7	7,5	7,5	7
Consumo carretera/autovía	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Autonomía	8	8	7	8	8	7,5
TOTAL (entre 20 coches)	62,5	61	59,5	63,5	63	61,5

COMPORTAMIENTO

	AUDI	CITROËN	OPEL	SEAT	VW	VOLVO
Estabilidad en curva	8,5	8,5	8,5	8	8	8
Frenada en curva	8	8	8	8	8	8
Frenada	8	8	8,5	7,5	8	8
Frenada en superficie deslizante	7,5	8,5	8,5	8	8	8
Estioma	9	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
Dirección	8,5	7,5	8	8,5	8,5	8
Manejabilidad urbana	7	7	7	7,5	7	7
Ruido de giro	7,5	7	7,5	7,5	7,5	7,5
Confort de bacheo baja velocidad	7,5	8,5	7,5	7,5	8	7,5
Confort de bacheo alta velocidad	7,5	8,5	7,5	7,5	8	7,5
TOTAL (entre 100 pruebas)	79	80	80,5	79,5	80,5	78

SUMA TOTAL (entre 300 pruebas) **141,5 | 141 | 140 | 143 | 143,5 | 139,5**

NOTA MEDIA FINAL **7,86 | 7,83 | 7,78 | 7,94 | 7,97 | 7,75**

Ajustadísimo resultado, con muy poca diferencia entre los puestos de cabeza. La nota aquí obtenida hará medio con las que se van en el segundo punto de esta comparativa que les ofreceremos la próxima semana, junto con habitabilidad, equipamiento y precio. Damos los datos por separado para distinguir en qué apartado es mejor cada uno en función de las necesidades de cada conductor.

ANTOPISTA ELIGE VOLKSWAGEN PASSAT

Victoria a los puntos de un sofisticado Passat que se aprovecha de su tracción Haldex y cambio DSG para añadir a su equilibrio general un comportamiento dinámico de primera línea. Pero su ventaja sobre un rapidísimo Exeo que se muestra intratable frente al cronómetro resulta inrosoria. Comportamiento dinámico y motor consolidan el tercer puesto de un A4, también asistido por una tracción quattro. Sorprendente un comodísimo Citroën que



no entra en la guerra de las máximas prestaciones. Por enésima vez, cuánto ganaría el Insignia con un mo-

tor más refinado. Pequeños matices relegan al S60, el modelo con mayor agrado de conducción.

LA PRÓXIMA SEMANA...

Vida interior a examen

Nuestro ganador puede estar satisfecho de su victoria a los puntos, pero no tranquilo. La semana que viene quedan valoraciones muy importantes en este segmento de berlinas familiares, como son la habitabilidad, la vida a bordo, el equipamiento y el precio. Tendremos un ganador de la segunda parte y un ganador final. Aquí la cosa ha estado muy igualada y cualquiera de ellos puede contentarnos, pero ya les adelantamos que en el próximo número habrá diferencias más significativas.

