



Opel Insignia (2008 - 2017)

Alta presión

Impresión | La Insignia es literalmente el buque insignia de Opel. Para quedarse con este galardón, Opel continuamente mejora el Insignia. Nuevas técnicas son aplicadas primero en el Insignia para después encontrar su ruta a los demás modelos. Para el modelo del año 2012 Opel ha provisto el Insignia de un chasis deportivo y un nuevo motor a diésel con dos turbos.

Los fabricantes de coches son presionados por sus clientes y la política, pero con deseos contradictorios. La política quiere coches más limpios, los compradores sin embargo quieren coches más rápidos. Como solución para esta paradoja Opel introduce un nuevo motor diésel con dos turbos. Un turbo emplea la presión de los gases de escape para forzar el aire fresco con extra fuerza en los cilindros. De esta manera el motor desarrolla extra potencia 'gratis'.

Bi-Turbo

Sin embargo, con el uso de dos turbos no logra la doble potencia. Un turbo es propulsado por los gases de escape, y entonces siempre tarda un poco para que el motor responda con más revoluciones. Recién cuando los gases de escape fluyen abundantemente, un turbo funciona como corresponde. Cuando el turbo comienza a funcionar repentinamente el motor adquiere un carácter inquieto. Entonces hablamos de la 'demora de respuesta'.



Empleando dos turbos la presión del escape es utilizado más eficazmente. Un turbo pequeño necesita poca presión para tener suficientes revoluciones y por eso es funcional más antes que un turbo grande. Una vez llegado a un número de revoluciones más elevado, el segundo turbo más grande toma la iniciativa, porque al fin y al cabo éste contribuye más. Independientemente de las revoluciones, los turbos prestan extra potencia y ya

no existe la demora de respuesta.

Es un truco que ya es aplicado por varios fabricantes, pero Opel lo lleva un paso más allá. El aire no es conducido a través del turbo grande antes de llegar al pequeño. Un sistema de válvulas (y su propio circuito de refrigeración del turbo pequeño) se encarga de que el más pequeño funcione aún más rápido. Una vez alcanzadas las suficientes revoluciones (+/- 2.500 rpm) el turbo grande gradualmente comienza a asistir para luego encargarse por completo.

Este proceso hace posible una más pronta reacción al acelerador y aumenta la contribución de los turbos. Se nota de inmediato, porque desde un RPM extremadamente bajo el motor diésel de 2.0 litros entrega un par motor sorprendente 400 Nm en 1.750 RPM). Es tanto, que el uso del embrague requiere acostumbramiento. Una vez que se llega a alta velocidad, siempre existe la suficiente potencia como para acelerar un poco más..

Las ruedas delanteras digieren bien la máxima potencia. La opcional doble tracción tiene solamente sentido bajo circunstancias extremas.



La verdadera ganancia se encuentra en la tranquilidad de tener más potencia en todos los RPM que lo promedio. Ya con 1.000 RPM puedes elegir la siguiente marcha. Es como una invitación para conducir relajadamente y entonces también económicamente.

Un recorrido rápido en un trayecto exigente (ciudad, caminos secundarios y caminos montañosos) costó según el ordenador 7.0 litros por 100 kms. Una vuelta más tranquila en un trayecto similar costó 5.9 litros por 100 kms. Claro, no son cifras para batir récords por un coche en este segmento, pero considerando sus prestaciones es un consumo muy decente.



Comportamiento en camino

Cuando Opel introdujo el Insignia en 2007 condujimos un motor a gasolina de seis cilindros. Era notorio como el seiscilíndrico metió presión a las ruedas delanteras. El nuevo motor diésel provee prácticamente la misma potencia (incluso una aceleración de 80 a 120 km/h es más rápida), pero se nota que pesa bastante menos. Ésta favorece a su comportamiento en camino. Las ruedas delanteras no tienen que buscar agarre, porque sencillamente lo tienen. Es más comunicativo entre coche y conductor y entonces aumenta la confianza.

Desde ahora está disponible como opción un "chasis super deportivo". En este caso, el Insignia está equipado de la suspensión delantera y los frenos del súper rápido Insignia OPC. Un diferencial autoblocante se encarga de una mejor división de fuerzas en las curvas.

Con todas estas adaptaciones el Insignia es aún más tranquilo en las curvas y las malas carreteras casi no ejercen influencia sobre las ruedas delanteras. El chasis súper deportivo viene acompañado de frenos extra fuertes. Para dar espacio a los enormes discos fueron diseñadas ruedas especiales que no serán del gusto de todos. (El coche en las fotos tiene ruedas normales.)

Confort

No hay que mirar al nuevo motor diésel como el modelo más deportivo de la gama. En lugar de eso, el bi-turbo ofrece tranquilidad para que el Insignia se preste mejor para recorrer distancias largas.

Esto sigue siendo el punto fuerte del Insignia. también en el año 2012 es un coche moderno que es muy seguro y confortable gracias a la avanzada tecnología. Ésto se debe en parte a la segunda generación del sistema "OpelEye". Es una cámara que mira con el conductor y lee señales de tránsito. Una limitación de velocidad o cualquier otra cosa es mostrada en una pantalla pequeña entre el velocímetro y el tacómetro. Gracias a la asistencia de un radar el OpelEye ahora también puede advertir peligros en la carretera.



Los favoritos de la redacción son los asientos desarrollado en cooperación con el instituto alemán para columnas sanas. Éstos hacen al Insignia aún más cómodo en distancias largas.

Conclusión

El Insignia es el buque insignia de Opel. El coche es continuamente modernizado bajo la presión del mercado. Para el año 2012 han presentado un nuevo motor diésel que es económico pero poderoso. El "2.0 BiTurbo" tiene excelentes prestaciones con un consumo relativamente bajo. Esto le da aún más grandeza y le hace más confortable en la distancia larga. ■



Especificaciones

Opel Insignia (2008 - 2017) Sportive 2.0 CDTI Biturbo 4x4 195cv

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	483 x 186 x 150 cms
Batalla	274 cms
Peso	1.844 kg
Remolque	750 kg
Remolque frenado	1.600 kg
Contenido del tanque de combustible	70 l
Maletero	520/1070 l
Dimensiones de los neumáticos	235/50R18

Motor y prestaciones



Cilindradas	1956 cc
Cilindros / valvulas	4/4
Potencia	194 cv @ 4000 rpm
Par motor	400 Nm @ 1750 rpm
Tracción	doble tracción
Aceleración de 0 a 100 km/h	9,9 seg.
Velocidad máxima	210 kms/h
Consumo promedio	6,6 l / 100 kms
Consumo urbano	8,9 l / 100 kms
Consumo extraurbano	5,3 l / 100 kms
Emision CO2	174 grs/km

Precio

Precio	€ 36.334
Modelo mas barato	€ 24.349