



Chevrolet Camaro

De regreso al pasado

Prueba | Antes era todo mejor. O sólo aparenta? Es la memoria selectiva y han quedado sólo los buenos recuerdos? Chevrolet presenta una nueva versión del legendario Camaro. El carácter se mantiene fiel al original, pero la capacidad y el diseño han sido adaptados a esta época. Puede el nuevo Camaro traer de vuelta el sentimiento de antaño?

A mitad del siglo pasado decidió Chevrolet traer autos a la gente de otra manera radical. Ya no se vendía en propagandas el producto, sino un sueño. Chevrolet debía ser tan americano como el béisbol, hotdogs y el pastel de manzana. El hecho de tener un Camaro fue publicado como la última realización del sueño americano.

El nuevo Camaro pretende sobre todo ser un ícono de estilo. Si bien el Camaro es menos costoso que un Corvette, el nuevo es más grande y sobre todo muy llamativo. El nuevo Camaro es ostentoso, políticamente incorrecto, erróneo y ciertamente orgulloso de eso. Niños saludan entusiasmados al auto durante la prueba. Adultos vuelcan la cara o, a pesar del notable ruido del motor, se esfuerzan por ignorar al Camaro.



Coupé

El reencarnado Camaro es entregado como coupé y cabriolet. En la realidad hay un mundo de diferencia entre ambas realizaciones. El coupé tiene muy poco espacio para la cabeza. Quien mide más de 1,80 m., debe situar el asiento del conductor casi en la posición más baja para caber en el vehículo. Ésta no es la mejor posición para domar un coche de este calibre. Sobre todo estorba el estilo-A la vista hacia

afuera. Los apoyos para cabeza tampoco son calculados para europeos altos, lo cual nuevamente no es bueno para la seguridad.

El Camaro fue siempre presentado como el Corvette para cuatro personas, pero esto no es más que un eslogan publicitario. El espacio para piernas en el asiento trasero es nulo. Por eso es ese espacio útil más que nada para equipaje, ya que el maletero es tan pequeño (e inaccesible), cada espacio extra es bienvenido.



El Camaro Coupé es sorprendentemente silencioso. Tan pronto como la llave es girada, tiene el motor de arranque notable dificultad para mover los ocho cilindros de 6.1 litros (del Corvette). Luego suena un gruñido profundo (los diseñadores buscaron imitar el sonido del Pontiac GTO) y rezongan los escapes. Ésto solamente se escucha con las ventanas abiertas. Con el motor en rotación estacionaria se sacude el coche suavemente, como señal de que el monstruo en la parte delantera ha cobrado vida.

Una vez en camino, con las ventanas cerradas, se escucha poco de la fuente de poder. El sonido más agradable viene entonces del fantástico sistema de sonido de Boston Acoustics.



Cabriolet

El Camaro Convertible tiene una personalidad totalmente distinta. Incluso con la capota cerrada, se oyen claramente todos los ruidos del motor. Con capota abierta, no sólo escucha el conductor el coche, sino que puede sentir e incluso oler toda la mecánica y la experiencia se vuelve mucho más intensa. Sobre todo se soluciona lógicamente el problema del limitado espacio de cabeza.

Tenga en cuenta que el cabriolet ofrece poca comodidad. A velocidades mayores de 80 km/h el viento se torna molesto y casi no se puede tener una conversación. La capota es operable mitad eléctricamente y la electrónica hace el trabajo francamente lento.

Automático o manual?

... pero eso es lo único que es tardío en el Camaro. Totalmente como es tradición, propulsa la fuente de poder las ruedas traseras. La potencia depende de la transmisión elegida. La variante con caja automática provee 405 pk / 556 Nm y tiene un inesperado carácter manso.



Sólo cuando el acelerador es firmemente pisado a fondo, libera el motor bruscamente su fuerza. Si el conductor se distrae ya sea por un momento, la posibilidad es grande de que la velocidad reduzca desapercibidamente. Aunque la caja automática secuencialmente también se deje cambiar de velocidad, es reducidamente posible que el motor refrene.

La variante con caja manual es buena para 432 pk / 569 Nm y suministra esa potencia con mucho menos drama. El Camaro tiene un embrague agradablemente duro que agarra tan bruscamente que pareciera que la transmisión pudiera consumir mil pk si necesario.



Cuando el acelerador es soltado, se oyen explosiones profundas desde el tubo de escape y un ligero estremecimiento recorre todo el cuerpo de más de un conductor! Incluso estacionariamente es el sonido pasmante y turbulento.

Los ocho cilindros son tan fuertes que en la ciudad apenas importa qué velocidad se escoge. Deje al monstruo hacer revoluciones y el Camaro se dispara chillante y resoplante hacia adelante. El sprint de 0 a 100 km/h toma 5.2 segundos. Además, recién después de los 100 km viene la potencia a su derecho y se puede notar lo fuerte que el Camaro es. Tampoco es sorprendente que la velocidad máxima se limite a 250 km/h.



Asuntos como el indicador de marchas o un sistema de parada y arranque son como blasfemias en la iglesia. El conductor del Camaro no quiere entremetimiento y justamente quiere dejar gruñir al motor frente al semáforo.

Sin embargo hay un aprovisionamiento de ahorro de combustible: a velocidad cruceo 4 cilindros pueden ser temporalmente deshabilitados (ahorro: 7.5%). De todos modos un consumo de 1 en 10 solo puede ser realizado con un pie derecho de terciopelo (y qué leal conductor lo tiene?). En la realidad cuente con 1 en 5.

Comportamiento en el camino

Frente a la enorme potencia del motor están los igual de fuertes frenos, pero desgraciadamente un pedal de freno donde casi no hay sensibilidad. A pesar del inmenso peso, el Camaro no se siente masivo en lo absoluto (pero sí grande).



Vehículos deportivos europeos y japoneses son dirigidos directamente, a penas ladean y pareciera que, gracias a una aerodinámica diseñada en computadora, importaran las leyes de la naturaleza. El Camaro no se interesa en nada de esto y conduce como un americano de la vieja escuela, a pesar del chasis deportivo diseñado para Europa.

Si bien el coche dirige directamente, debido a eso la carrocería se sumerge en los amortiguadores. Especialmente el cabriolet tuerce tanto, que todo el coche pareciera doblarse con la curva. Igualmente por eso es infantilmente simple situar con un toque certero en el acelerador la parte trasera un paso de lado.

En curvas rápidas viene la adherencia al asfalto esencialmente de las ruedas (Pirelli 275/40ZR20) y menos del chasis. Conducir rápido con el Camaro significa sobre todo el cálculo justo de la curva y luego el dirigir en una línea ideal. Entonces este americano muerde decididamente el asfalto y la fiesta está completa.

Conclusión

Era antes todo mejor? Es de verdad tan divertido volver en el tiempo? Chevrolet cree que sí y trae una interpretación moderna del Camaro al mercado. El diseño es una evolución exitosa del diseño antiguo. Disimuladamente es la ingeniería moderna.

Desde un punto de vista objetivo, el Camaro no es recomendable después de todo. Por encima de todas las desventajas mencionadas, el coche de prueba no estaba libre de sonidos molestos, no hay un sistema de navegación suministrable, el parabrisas delantero se empaña tan pronto como el aire acondicionado es apagado, los paneles de plástico son tan suaves que parecen hechos de recipientes reciclados de McDonalds, el copiloto puede quemarse los pies con el escape caliente debajo de la puerta derecha y el conductor se denigra con toda clase de ruidos y advertencias.

Pero también hay literal- y figuradamente un gran "plus" frente a todo esto: el Camaro es radicalmente distinto de los vehículos deportivos europeos y japoneses. Con el Camaro no se trata de funcionar al máximo, sino de presentar al máximo. Si se trata de tensión y sensación, el Camaro vencerá siempre a la competencia. ■



Especificaciones

Chevrolet Camaro Coupe

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	484 x 192 x 136 cms
Batalla	285 cms
Peso	1.769 kg
Remolque	No se sabe
Remolque frenado	No se sabe
Contenido del tanque de combustible	72 l
Maletero	384 l
Dimensiones de los neumáticos	245/45/Y

Motor y prestaciones



Cilindradas	6162 cc
Cilindros / valvulas	8/2
Potencia	432 cv @ 5900 rpm
Par motor	569 Nm @ 4600 rpm
Tracción	ruedas traseras
Aceleración de 0 a 100 km/h	5,2 seg.
Velocidad máxima	250 kms/h
Consumo promedio	14,1 l / 100 kms
Consumo urbano	20,9 l / 100 kms
Consumo extraurbano	10,2 l / 100 kms
Emision CO2	329 grs/km

Precio

Precio	€ 43.900
Modelo mas barato	€ 43.900