

Comparativa: Skoda Superb Combi vs. Opel Insignia Sports Tourer



20.08.2010

En familia

Texto y fotos: Michael Gebhardt

Quienes viajen con niños, juguetes, mascota y abuela deberían decantarse por un vehículo familiar. Estos maestros de la carga no sólo tienen capacidad para mucho equipaje, sino que también suelen ser más elegantes que sus hermanos berlina. Hemos querido comparar dos modelos de clase media: uno es amplio y el otro un milagro del espacio...

Amplio es el Opel Insignia Sportstourer que ofrece bastante espacio para pasajeros y equipaje a lo largo de sus 4,91 metros de longitud. Aunque en la parte delantera su prominente consola central parece que limita algo el espacio disponible, los conductores y copilotos más corpulentos también disfrutarán de unas dimensiones cómodas. Lo mismo ocurre con la parte trasera del vehículo, donde hay sitio suficiente tanto a la altura de las rodillas como del techo a la cabeza. Eso sí, los asientos del Insignia no son nada del otro mundo y, a la larga, tampoco resultan excesivamente cómodos.

¿Y el milagro del espacio? Se llama Skoda Superb Combi y presenta –pese ser 7 cm más corto– una oferta de espacio sin parangón en la clase media e incluso en el segmento superior. En un Mercedes Clase E o en un BMW Serie 5 no se tiene más espacio, sino todo lo contrario. Incluso si el conductor mide más de dos metros de altura, detrás de él continúa habiendo suficiente espacio como para que los ocupantes de los asientos posteriores puedan sentarse cómodamente.

Con apoyapiés



Y puesto que en la parte trasera del Superb hay tanto espacio libre como en una limusina, Skoda lo ha dotado de pequeños reposapiés que hacen que resulte todavía más cómodo. Aunque el Skoda no cuente con unos asientos especialmente buenos, sus superficies duras resultan agradables, aún sin merecer el calificativo de excelentes. En el único punto en el que este modelo checo no le puede plantar cara al Opel es en el de la sujeción lateral.

El hecho de que el Superb también gane la partida en lo que respecta al maletero le otorga definitivamente el título de milagro del espacio. Con todos los asientos en posición normal el maletero tiene una capacidad de 603 litros, es decir 60 litros más que el Opel. Sin embargo, la diferencia se hace mucho más evidente al plegar el banco trasero. Entonces, la capacidad del Insignia aumenta a 1.530 litros, mientras que el Superb alcanza casi los 1.835 litros. De esta manera, no sólo se sitúa a la cabeza de su segmento, sino que en el segmento inmediatamente superior sólo se ve superado en unos 100 litros por el Mercedes Clase E Estate. El Audi A6 Avant y el BMW Serie 5 Touring quedan por detrás con aproximadamente 200 litros menos.

Un gran portón trasero



No sólo que el Skoda tiene más espacio, sino que la zona de carga también resulta más fácil de llenar. Aunque ambos familiares cuentan con un enorme portón trasero, que bascula hacia arriba dejando un gran espacio libre, sólo en el caso del Superb su apertura en sentido longitudinal es igual de grande. En el caso del modelo de Rüsselsheim lo que estorban son sus anchas paredes laterales. El plano de carga es bajo en los dos vehículos, lo que aumenta en gran medida la comodidad a la hora de llenarlos y, además, en ambos casos los compartimentos están forrados con una moqueta muy resistente. El mecanismo de plegado del Opel le permite sumar puntos con respecto a su oponente. El banco trasero del Insignia se pliega hasta conseguir una superficie de carga casi plana, mientras que el del Skoda presenta una ligera inclinación.

Los puestos de conducción de ambos familiares no se diferencian de sus homólogos en versión berlina. En general, el Skoda tiene un aspecto más ordenado; un menor número de botones facilita el manejo y el sistema de pantalla táctil deja de ser una incógnita a

los pocos minutos. En el caso del Insignia, la lógica de manejo es más difícil de comprender; multitud de interruptores, botones y reguladores giratorios crean confusión y el sistema de navegación y entretenimiento no es tan intuitivo.

El Opel lee y el Skoda aparca



En cambio, si uno lo desea el Opel puede leer las señales de tráfico e informar al conductor acerca del límite de velocidad máximo en ese momento a través de la pantalla informativa situada entre los instrumentos. Eso es algo que el Skoda no puede hacer, pero en cambio, si uno está dispuesto a pagar un suplemento, este modelo checo es capaz de aparcar por sí solo. El conductor sólo tiene que pisar el acelerador y frenar mientras que de la dirección se hace cargo el ordenador, que maniobra al Superb de forma precisa hasta que éste entra en el hueco del aparcamiento. Se trata sin duda de una buena ayuda para aquellos a los que les cuesta aparcar, aunque gracias a su buena visibilidad tanto el Skoda como el Opel se pueden aparcar sin ningún problema, incluso sin asistente.

Para que tanto familia como equipaje no sólo lleguen cómodos al destino, sino también a una buena velocidad, para la prueba nos decidimos en ambos casos por un motor diésel de 2 litros. Bajo el capó del Skoda Superb trabaja el 2.0 TDI que VW monta en todas sus series. Éste desarrolla 170 CV y, a 1.750 revoluciones, 350 Nm dirigidos en su totalidad a las ruedas delanteras. En nuestro coche de prueba la gestión de la potencia era competencia del cambio de doble embrague DSG de seis velocidades.

Una maquinaria bien engrasada



En el caso del Superb, el motor diésel common rail también se muestra como una máquina bien engrasada que lleva a cabo su trabajo sin ningún motivo de queja por nuestra parte. Sin embargo, hay que decir que este cuatro cilindros tampoco es nada de otro mundo. No es ni excesivamente silencioso ni especialmente económico, tampoco sumamente rápido. Es, simplemente, un buen motor. El modelo que probamos registró un tiempo de aceleración de 9,7 segundos y su velocidad máxima alcanzó los 218 km/h. Gracias al DSG, el Skoda se pone en marcha de forma ágil, el efecto turbo resulta casi imperceptible y en las aceleraciones intermedias, por ejemplo al adelantar, el cambio

automático reduce de forma rápida. En el caso de nuestro Insignia, el cambio de las marchas es cosa del conductor. Su motor 2.0 CDTI está asociado a un cambio de marchas manual de seis velocidades a cuya palanca de manejo suave debe recurrir con frecuencia el conductor si quiere mantener una buena velocidad.

Más rudo, más ruidoso y más lento



Aunque el motor del Opel de 160 CV –con un funcionamiento más rudo y ruidoso– desarrolla un poco menos de potencia que el motor diésel del VW, y también alcanza los 350 Nm a 1.750 vueltas, el Insignia presenta un marcado efecto turbo. Además, por debajo de las 2.000 revoluciones le cuesta bastante traducir las órdenes del acelerador en movimiento. Esto resulta especialmente evidente en las cuestas que, en ocasiones, el Opel debe subir en segunda y pisando a fondo.

Parte de la culpa la tiene el acabado «ecoFlex» del que disponía nuestro vehículo de prueba. El cambio de este Opel de bajo consumo, con una relación de transmisión bastante larga, equilibra el motor en cuanto a eficacia, pero no a desarrollo de potencia, y frena el impulso hacia adelante. Aquellos que sepan aprovechar las marchas y cambien tarde podrán alcanzar los 100 km/h en 10,9 segundos. Sin embargo, en tal caso resulta improcedente hablar de ahorro de combustible. El Opel no sólo necesita más tiempo para alcanzar los 100 km/h, sino que además su frenada también es algo más larga que la del Skoda. El modelo checo se detiene a los 35,7 metros, mientras que el Insignia lo hace un metro después.

Consumos similares



¿Y el consumo de combustible? Sobre el papel, el Opel ecoFlex es un litro más económico que el Superb. El Insignia consume 5,1 litros según el ciclo UE y el Skoda 6,1 litros. Sin embargo, en la práctica la ventaja del Insignia Sportstourer en cuanto a consumo disminuye, tanto más cuando uno pretende rodar a buena velocidad y, por lo tanto, no realiza los cambios de marcha de forma muy eficaz que digamos. De esta manera, para su uso cotidiano el consumo se cifra más bien entre los 6,5 y los 7 litros, siempre y cuando se viaje solo o en compañía de un único ocupante. Si cargamos este

familiar de 1,6 toneladas de peso al máximo de su capacidad, con equipaje y pasajeros adicionales, entonces tendremos que sumar entre uno y dos litros más.

Por norma general, y cuando no se utilizan en ciudad, los modelos familiares suelen ser más habituales en las autopistas, donde resultan mucho más económicos. Sin embargo, la diversión al volante está garantizada, e incluso fuera de las autopistas más rectas ambos modelos superan la prueba. Nuestro Opel disponía del chasis adaptativo FlexRide. Pulsando un botón podemos modificar no sólo la dureza de la suspensión, sino que en el modo «Sport» también influimos sobre la dirección, la respuesta del acelerador y la iluminación de los instrumentos.

Escasa comodidad



Efectivamente, en modo «Sport» el Opel se puede conducir de forma deportiva, toma las curvas con poca inclinación lateral y cabecea bastante tarde sobre las ruedas delanteras. Por el contrario, resulta difícil notar la diferencia entre el modo «Normal» y el modo «Tour» que, supuestamente, debería ser más cómodo. Incluso en modo «Tour» el Insignia es bastante duro y sobre todo en largas distancias uno desearía que su reglaje fuera algo más cómodo. Además, por motivos aerodinámicos el modelo ecoFlex es 10 centímetros más bajo que el Opel Insignia normal. A esto cabe añadir que su dirección demasiado suave ofrece una respuesta relativamente escasa, algo que llama especialmente la atención en carreteras sinuosas.



El Skoda se comercializa sin chasis adaptativo, aunque tampoco lo necesita. En el caso del Superb los ingenieros han logrado un buen equilibrio en lo que al reglaje se refiere, por lo que las posibilidades de ajuste individuales resultan innecesarias. El Skoda neutraliza fácilmente la mayoría de las irregularidades, muestra un gran aplomo sobre la carretera y, si es necesario, permite trazar a gran velocidad las curvas. Aunque tiende a subvirar un poco antes que el Opel, el ESP se encarga de impedir este movimiento nada más iniciarse.

El mismo precio

El precio es, por supuesto, un criterio de compra importante, precisamente si hablamos de coches como los familiares que se adquieren más con la cabeza que con el corazón.

En este sentido, el Skoda continúa haciendo honor a su fama de ofrecer buenos coches a precios bajos. El 2.0 TDI se comercializa –sin el DSG opcional– a partir de 28.250 euros. En el caso del Insignia 2.0 CDTI ecoFlex el precio asciende a 28.690 euros por el equipamiento básico. Aunque ninguno de los dos se presenta excesivamente equipado en sus respectivas variantes de acceso, el equipamiento básico incluye radio CD, elevalunas eléctrico en todas la ventanillas, aire acondicionado y ordenador de a bordo.



En lo que respecta al Skoda, el acabado más recomendable es el «Ambition» por 31.650 euros. Con él dispondremos de luz de curva, climatizador, programador de velocidad, sensor de lluvia, calefacción en los asientos delanteros, asiento del conductor regulable, sensores de aparcamiento en la parte posterior, inserciones en aluminio y llantas de aluminio de 16" en lugar de ruedas de acero. El equipamiento inmediatamente superior del Opel, el «Edition», cuesta 31.845 euros. En comparación con el Skoda se echan en falta, entre otras cosas, los faros antiniebla, el sensor de lluvia, los sensores de aparcamiento y las llantas de aluminio, aunque, por el contrario, cuenta con un sistema de navegación. Quienes estén dispuestos a pagar un total de 35.000 euros obtendrán un familiar bien equipado tanto en la casa Opel como en Skoda.

Conclusión

Mucho coche a buen precio. Con el Insignia Sportstourer Opel ofrece un automóvil familiar amplio a un precio razonable. Sin embargo, frente al Skoda lo tiene muy difícil. El Superb Combi cuenta con un motor más agradable, ofrece bastante más espacio y es más sencillo de manejar. Y todo esto a un precio muy similar. Lo único que puede perjudicar al Skoda es el problema de imagen de la marca checa que lamentablemente y fruto de la ignorancia, aún continúa anclado en las cabezas de muchos conductores.



** Nota: Los precios reflejados en el texto corresponden al mercado alemán*