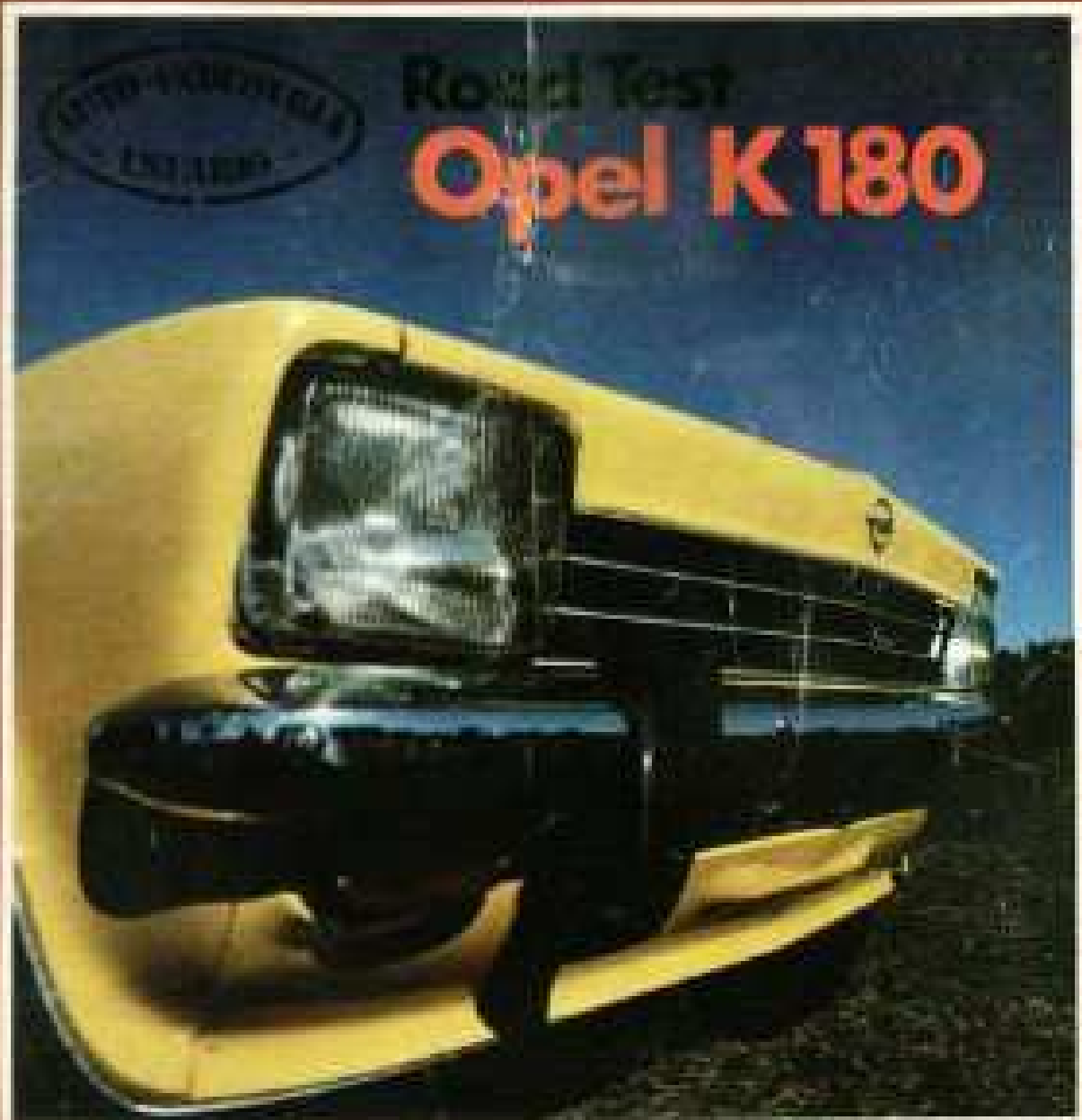


Parabrisas C O R S A



Club del Opel K180 – www.k180.com.ar

Agradecimiento: Test del Ayer - www.testdelayer.com.ar



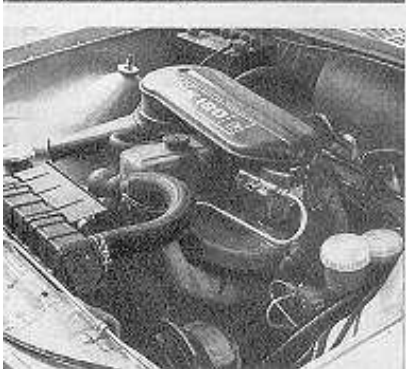
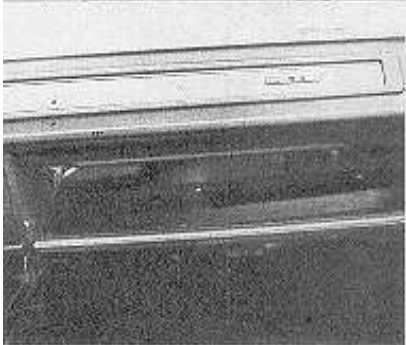
Dos elementos logramos destacar al cabo de las pruebas que efectuamos con el nuevo modelo de General Motors: su indiscutible belleza estética y -fundamentalmente- la inclusión de una larga lista de elementos que apuntan exclusivamente a la seguridad dentro de las tónicas más modernas. Las fallas no resultaron importantes, simplemente algunos problemas que no afectan al funcionamiento del coche (fallas que por otra parte ya fueron solucionadas en modelos más recientes). Medimos las performances y concluimos interpretando la filosofía del vehículo, que es común a muchos productos de empresas del mismo origen: sacrificar velocidad y "nerviosismo" por una mayor durabilidad garantida



Ya no hay más coches malos. No hay vuelta que darle. Antes un road test podía hacerse de manera más gruesa en cuanto a amplitud de juicio. Detectando fallas importantes -horriblemente importantes para el nivel actual- o detectando mejoras y ventajas que podían resultar verdaderos avances dentro del medio automovilístico en que nos movíamos.

Hoy no es así. Movidos por la competencia, el elevado nivel de producción (que tiene que venderse), el tiempo pasado con las consecuencias que implica, la experiencia, el público mucho más exigente, etc., las fábricas reproducen en nuestro país modelos de reconocida confiabilidad tanto en Europa como Estados Unidos.

Y si no los reproducen, los crean, con los conocimientos adquiridos a través de tantos años de acopiar conocimientos e idoneidad. Esto determina ciertas exigencias que junto a la descartada y absurda chance de "quemarse" hace imposible cualquier tipo de aventura industrial.



Sin embargo esta premisa de primera instancia no está aún bien clara en la mente del consumidor. Quizá porque desconoce los infinitos y exhaustivos pasos previos al lanzamiento de un modelo fresquito. No es fácil ponerse en la intrincada mentalidad de nuestros peculiares compradores. ¿Que motivaciones los mueven a sus bien determinadas elecciones?. ¿De donde salen sus predilecciones y tantos (pero tantos ...) mitos?. ¿Por qué de entrada algunos modelos reciben el si y otros desairadas negativas?. Problema de sociólogos, posiblemente. Pero vayamos a la raíz de la cuestión, la que nos ocupa.

Porque un día, por todos estos motivos de lista interminable, un modelo de General Motors fue puesto en la picota. Y mil leyendas (por supuesto nefastas) se tejieron a su alrededor. A tal punto llegó la cuestión que antes de recibir el comprador su coche encargado ya le había pedido al concesionario que le reemplazara ciertos elementos. Es decir, un elemento: el carburador. De esta forma pequeñas industrias paralelas cuyo negocio consistía en cambiar carburadores de los modelos grandes de GM. Posiblemente hábiles comerciantes promovieron en su medida la imagen negativa de la alimentación de esos modelos. En su descargo, cabe aclarar que no dejaban de tener su razón. Porque es cierto que algún modelo de la marca estaba provisto de un carburador que te lo regalo. Lástima que aunque fue reemplazado en series siguientes y por supuesto en modelos siguientes, la fama estaba hecha y la cama de laureles tendida ...

Nosotros -equipo de test- no nacimos en Varsovia. Y venimos de fábrica con la misma tendencia y capacidad hacia el prejuicio como cualquier otro coterráneo. Y a fuerza de ser sinceros, cabe confesar que antes de recibir el nuevo Opel producido en San Martín, ya algunas dudas negativas nos golpeaban la conciencia. Parte de culpa tuvo la misma fábrica y sin querer. En primer lugar por la demora con que nos entregó uno de sus coches para someterlo al examen. Ellos no lo negaban, aunque nosotros elaboráramos toda serie de malas ideas. Simplemente el departamento de la fábrica encargado de darnos la unidad no tenía ninguna. Así de fácil. Pero durante todo el tiempo de espera, los comentarios -a favor y en contra- recogidos durante se tiempo iban macerando in mente. El día que tuvimos el K 180 las barreras del test se habían superado para pasar al terreno de la inquisición: ¡a ver dónde está culpa!. Porque alguna falla (y grande) debía tener para tantas dilaciones. Proceso que se invirtió a favor del coche cuando terminado el test no solamente nos encontramos sorprendidos (¿y defraudados?) por no encontrarle el pecado capital encima, sino que por hilar tan fino un buen puntaje en este caso no es ni mas ni menos que un excelente ante el desprejuicio de los otros comienzos anteriores.

Buscando la información

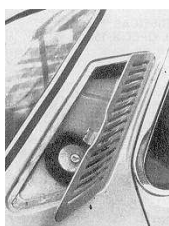


En Alemania, el hermano original de nuestro modelo se denomina Kadett L. A este en 1973 se le introdujeron modificaciones en la carrocería y suspensiones. El motor no lo tenemos por ahora en cuenta por cuanto el producido aquí -ya hablaremos de eso- es absolutamente Made in Argentina. Allí también tiene un cuatro cilindros pero de solamente 1.200 cm³, una medida de motor que parece adecuarse mucho más al resto del auto en comparación con el 1.800 cm³ con que nació aquí.

Sus dimensiones exteriores y sobre todo interiores nos proponen más un coche ubicado dentro de los de la clase "mil cien" que entre los medianos. El resto de los elementos, por su extraordinaria calidad -como diseño- mecánica, aceptan perfectamente el traspaso hacia mayores cubicajes.

El proyecto del desarrollo de un motor diseñado y construido totalmente en GM Argentina se puso en acción concretamente en octubre de 1971. Para el block partieron del seis cilindros en producción "serruchándole" un par de cilindros con una tapa absolutamente nueva y parte de la distribución adaptada del motor Chevrolet. Consecuentemente y salvo bielas y pistones, todo lo demás también tuvo que pasar por las mesas de dibujo, etc., de los distintos departamentos de la planta de San Martín.

Por consecuencia esta versión del Kadett L logra mucho mayor potencia que su similar alemán. Y como consecuencia de ello, a su vez, surgieron los primeros problemas de adaptación de todo el conjunto de transmisión para recibir el torque de la nueva planta motriz. El europeo arroja en el banco 78 HP (SAE) aprox. y 75 HP (SAE) aprox. para los modelos de exportación, ambos a 5.600 rpm. El argentino entrega 82 HP a 5.200 rpm.



Esa potencia se transmite, en el caso del coche probado, a una caja de cuatro marchas exactamente igual a la que utiliza -volvamos a Deutschland- el Opel Manta de 1.900 cm³ de cilindrada en su versión para rally (si se quiere) con encendido electrónico, inyección y 157 HP (SAE). Con lo que alcanza los 188 Km/h declarados de fábrica. De más está decir que esta caja bien puede bancarse al motor de producción local.



En cuanto al escalonamiento de las relaciones, la caja - como apuntaban en GM- tiene una tendencia hacia la característica europea (y mas que europea diríamos francesa) de tener una tercera para desenvolverse con agilidad y sin irse muy arriba en vueltas, por la ciudad. Y ya tranquilos, en el despejado, poder meter la cuarta.



En la práctica

No tuvimos que esperar a que llegara el momento de las pruebas medidas para detectar la primera falla que desde ese mismo primer momento fue tan evidente como misteriosa. Evidente porque se manifestaba como un golpe seco y bien resonante por todo el interior bajo determinadas circunstancias. Y misteriosa porque no podíamos explicarnos de dónde provenía. Todo parecía indicar que estábamos detectando una gruesa falla de diseño o construcción de la suspensión trasera. Doblando en segunda o tercera, es decir, en cambios y curvas trabadas, el golpeteo se hacía burdo. Exactamente igual al más tradicional zapateo de las ruedas traseras. Sin embargo notamos también que ninguna de las dos ruedas posteriores en el momento del golpeteo perdía adherencia. Siempre se mantenían bien pegadas al piso. Las primeras concusiones teóricas apuntaban a problemas en la amortiguación, la frecuencia del rebote ... en fin, que hiciera tope.

Con esa duda sin resolver en medio de las pruebas promovimos una reunión de consulta con los ingenieros de GM y finalmente pudimos dilucidar el enigma. En primer lugar quedó descartada la posibilidad de que el coche tuviera fallas en la suspensión trasera. Lo sospechábamos y de hecho el coche nunca demostró que el ruido producido fuera consecuencia de un zapateo por cuanto siempre demostró tener las "patas" bien apoyadas al suelo. La clave estaba en otro lugar, la solución al mejor estilo Holmes era mucho más sencilla y entender de una buena vez de dónde provenía el golpeteo fue mucho más sencillo que todas las hipótesis creadas por nuestro equipo.

La cosa es así: el torque de este motor (mayor que el alemán) se transmite vía volante de motor - embrague - caja al árbol de transmisión. Este por las soluciones mecánicas (que por otra parte son soluciones sofisticadas y realmente costosas en términos de producción) incluye un tubo de torque (de reacción) que viene a ser una extensión del piñón.

El momento de inercia provocado por el par motor, este tubo de torque tiene a levantarse. Para evitar que este golpe sea demasiado brusco, en el lugar de fijación del tubo a una pieza que se fija al piso del auto, a unos 30 cm de los asientos delanteros, tres gomas soportan los movimientos hacia arriba y abajo del tubo de torque. Cuando el coche acelera bruscamente, o bajo ciertas condiciones como puede ser la de doblar acelerando fuerte y en algún cambio, el tubo -extensión del piñón- al hacer fuerza para empujar por lógica mecánica (principio típico del tren trasero en coche de transmisión posterior, por supuesto) tiende a levantarse.

Pero las gomas son insuficientes para disimular el golpe del tubo contra el piso y de allí surge ese ruido tan parecido a un zapateo y que buscábamos detectar. Charla por medio, la fábrica dio las modificaciones que ya han introducido en los modelos más recientes del Opel para evitar este inconveniente que sin ser grave (mecánicamente) no deja de ser una falla. En primer término buscaron bajar el momento de inercia del volante alivianándolo en un 10%. Por otra parte y apuntando directamente al lugar del golpe y su resonancia, se rediseñaron los toques de goma incorporando unos capaces de absorber los movimientos del tubo de torque.



Esta misma explicación nos dio otra respuesta. Cuando realizamos las pruebas de aceleración, tirando cambios a fondo, sentimos que el acople de la transmisión al soltar el embrague era demasiado brusco. Tan exagerado que provocaba un ruido alarmante y un violento sacudón. Al proveerse el coche con un volante de motor más liviano y el cambio de esos toques de goma, el efecto habrá de cambiar. Salvamos entonces el prestigio de la suspensión, algo que caía de maduro ya que pocos modelos de producción local incluyen tantas soluciones costosas y de refinamiento: barras antirrolido atrás y adelante, barra Panhard atrás y brazos de reacción.

Las distancias de frenado si bien no son destacadamente cortas (y coincidentes con las cifras que obtuvo el equipo de pruebas del modelo de GM, cifras que a los efectos comparativos nos facilitaron), es obligación remarcar la forma en que se comportó el coche durante las pruebas. A cualquier velocidad (inclusive a 140 Km/h reales) el Opel se mantuvo en línea bien paralela a la dirección que llevábamos sin

bloquear en ningún momento. Es decir, se podría haber hecho un "panic stop" a más de cien o ciento veinte sin tener las manos sobre el volante. Cabe consignar también que las pruebas de frenado las hicimos con el coche calzado con gomas Firestone, aunque la fábrica también los entrega con Fate TM. Esta diferencia en los modelos de los neumáticos puede arrojar distintas cifras de frenado. Evidentemente al buen comportamiento del auto en el momento de detenerlo súbitamente no solamente contribuyeron los frenos sino también la suspensión diseñada para mantener las ruedas bien apoyadas bajo cualquier circunstancia. A pesar de ello, los ingenieros nos informaron que el sistema de frenos con que vino provisto el auto de test ya es obsoleto. Los modelos producidos actualmente ya han cambiado las pastillas delanteras y las cintas traseras tienen mayor coeficiente de fricción, con lo que han mejorado (en sus pruebas de frenado quedaron registradas las cifras) un 25% de efectividad.

El manual

Un elemento muy importante y que bien puede encuadrarse dentro del termino genérico de "road test" es el manual que entrega la fábrica al comprador junto con el coche. Hemos tenido experiencias de fábricas que produciendo nuevos modelos y teniéndolos ya en venta no tenían manuales específicos del coche y le daba al reciente comprador un manual del modelo anterior que en muchos casos no tenía nada que ver con el auto comprado. Incluso hubo casos de modelos de distinto motor unificados -por un raro pase mágico- en un mismo manual de fábrica que se refería a uno de los dos modelos.

En el caso del Opel el manual es excelente. Muy completo y verdaderamente útil, completo y didáctico para el comprador. Incluye consejos para economizar combustible en primer lugar. Luego sigue una completísima descripción técnica del auto y las reparaciones y servicios al alcance del usuario muy bien ilustradas con fotografías. Finalmente trae una sección donde sugieren los repuestos que el comprador puede llevar en los viajes.

El mismo librito trae las direcciones de todas las concesionarias de General Motors en el país y los cupones y tablas de mantenimiento y service. Hasta ahora este es uno de los manuales más completos que hemos tenido en nuestras manos al efectuar el road test de tantos modelos nacionales.

ACELERACIÓN		CONSUMO	
0-40 Km/h	3.0 s	Velocidad	Km/Lt
0-60 Km/h	5.8 s	40 Km/h	16.6
0-80 Km/h	10.0 s	60 Km/h	14,8
0-100 Km/h	16.8 s	80 Km/h	13,6
0-120 Km/h	26.0 s	100 Km/h	10.8
0-140 Km/h	43.0 s	120 Km/h	9.4
0-500 Metros	22.5 s	140 Km/h	7.1
0-1000 Metros	37.0 s	DISTANCIA DE FRENADO	
0 - 100 Km/h - 0	20.0 s	Velocidad	Total
40-60 Km/h	6.5 s	40 Km/h - 0	11.20 m
40-80 Km/h	13.2 s	60 Km/h - 0	23.10 m
40-100 Km/h	22.0 s	80 Km/h - 0	41.60 m
40-120 Km/h	31.0 s	100 Km/h - 0	69.10 m
40-140 Km/h	45.4 s	120 Km/h - 0	84.00 m

En general muchos puntos a favor

Seria redundante caer en descripciones de carrocería cuando la parte gráfica es mucho más elocuente. Lo que si podemos destacar es la gran visibilidad del modelo. Enormes superficies vidriadas, parantes angostos y un buen par de espejos retrovisores (adentro y afuera) hacen que el conductor tenga verdadero dominio del entorno desempeñándose sobre todo en medio del transito. Vayamos ahora a algo bastante más importante y que son los sistemas de control y de seguridad -de todo orden- que trae como standard el Opel nacional.

RADIO DE GIRO	
A la derecha	7.35 m
A la izquierda	7.63 m
VELOCIDAD CADA 1000 RPM	
Marcha	Km/h
1	8.56
2	13.47
3	21.08
4	29.11
CAJA DE VELOCIDADES	
La primera y la segunda muy pegadas y la tercera larga para permitir un cómodo accionamiento con agilidad en ciudad	
VELOCIDAD MÁXIMA EN CADA MARCHA	
Marcha	Km/h
1	50
2	78
3	121
4	160

Si vamos a las performances (aceleración y velocidad final) notamos que con las 5.200 / 5.300 rpm que tiramos en cada cambio (revoluciones que por supuesto no se alcanzan en directa en condiciones de terreno llano normal) podría subir a velocidades más altas. Las cifras de aceleración resultaron muy bajas. Teniendo en cuenta que el Opel es un coche liviano y que lo impulsa un motor de cilindrada importante como son sus 1.800 cm³, la capacidad de acelerar es pobre y la velocidad final que alcanzamos (coincidente con la cifra oficial entregada por la fábrica como resultado de sus test) está muy por debajo de las expectativas. Cualquier modelo nacional de similar capacidad cúbica, y aún coches con motores de menor tamaño tiene su velocidad final bastante más arriba que el K180.

La justificación institucional corre por cuenta de los ingenieros encargados del desarrollo del modelo quienes prefirieron reservar 300 rpm de chance con miras a una mayor durabilidad del motor. Una constante y tradicional inclinación de las firmas norteamericanas. Bajaron también la

relación final (piñón / corona), razón de más para que el coche tuviera menor pique en las pruebas de aceleración. No obstante fue notable ver de que manera violenta subía la aguja del cuentavueeltas con que se había provisto a nuestro coche en particular cuando pisábamos a fondo el acelerador. Claro que por sobre todo es el motor el que provoca esa reacción en el instrumento. Que en los modelos con volante alivianado se acentuará aún más.

Estéticamente el diseño del coche nos gustó y mucho. Es excelente y toda su concepción de líneas resulta muy agradable. Amen de que el K-180 es uno de los modelos nacionales a los que más agregados se le pueden introducir para "customizarlo", con lo que gana notablemente en "facha". Eso lo pudimos ver en Brasil donde a sus Chevette (gemelo del Opel nuestro) le introducen una cantidad de elementos que mejoran mucho al auto.

Corresponde ahora analizar el interior y la concepción general del modelo. Sobre todo por ser un producto 1975, cuando en todo el mundo productor de automóviles, la gran preocupación es el tema seguridad. Tenemos sobrados recuerdos de épocas cuando se construían en la Argentina coches que en sus países de origen estaban absolutamente fuera de la ley en cuanto a circulación por motivos elementales de seguridad. Allá no se permitía largar a la calle lo que aquí se producía de a decenas diarias. Total ... Ahora la actualización industrial es un hecho. La preocupación por la seguridad nos alcanzó.



Boletín de calificaciones	
Diseño y construcción	
Estética	9.00
Motor	7.00
Embrague	7.00
Caja de cambios	8.00
Dirección	9.00
Frenos	8.00
Transmisión final	5.00
Suspensión	9.00
Terminación	6.00
Habitáculo	6.00
Capacidad del baúl	9.00
Estanqueidad	7.50
Visibilidad	8.50
Instrumentación	5.50
Accesorios	6.00
Controles	8.50
Posición de manejo	9.50
Luces	9.00
Funcionamiento	
Velocidad máxima	6.50
Aceleración	6.50
Consumo	7.00
Tenida en ruta	9.00
Confort de marcha	8.00
Motor	7.00
Embrague	8.00
Caja de cambios	9.00
Frenos	9.00
Suspensión	8.50
Maniobrabilidad	9.00
Dirección	9.50

Vayamos por partes. Adelante el Opel es intachable, no encontramos ningún punto criticable: la aireación es buena, las butacas son confortables y la posición de manejo excelente para cualquier largo de conductor. Pero sobre todo llama la atención la simplificación de los controles de luz y aire forzado (caliente o frío) sistemas que muchos modelos actuales no tienen todavía bien solucionado. Aquí la cosa es elemental: una perilla al girar enciende las luces de posición, las altas y las bajas, el cambio de luces se hace por una palanquita en la barra de dirección y esa misma barra pone en funcionamiento las dos velocidades del limpiaparabrisas. Por otro lado las luces de los faros delanteros del coche merecen subrayarse por la capacidad lumínica que supera -en distancia de alumbrado- la velocidad final del auto. Se puede viajar de noche con seguridad en este aspecto.

Atrás, en cambio, el asunto cambia. El espacio para los pasajeros en la parte posterior del habitáculo es mucho más reducido. El motivo no es difícil descubrirlo: el tanque de nafta (primer modelo que tenemos con estas características) está colocado exactamente detrás del asiento trasero. Desde la bandeja debajo de la luneta hasta más abajo del asiento en sí. Paradójicamente, para quien no está bien informado en el tema, esto parecería absolutamente peligroso, ya que a nadie le gusta moverse con tantos litros de nafta en la nuca. Sin embargo, las pruebas de destrucción hechas en Alemania, y los accidentes sufridos por los coches de GM durante las pruebas previas al lanzamiento del modelo, demostraron cabalmente que ante violentos

impactos se deforma la trompa y la cola del coche pero el habitáculo queda intacto. Y consecuentemente el tanque de nafta no llega a derramar ni una gota -que viene a ser lo más importante de la cuestión-. Esa posición del tanque es la más segura. Pero también por eso se ha sacrificado espacio en la parte de atrás del habitáculo.

En cambio el baúl se agrandó impresionantemente. Es casi insospechado el volumen que aparece ante los ojos al levantar la tapa. Acompañado a la disposición del tanque por razones de seguridad, hay que agregar que tanto la trompa como la cola son "colapsables", lo que significa que tienen unos "fusibles" (es decir partes que a arrugarse absorben energía de deformación) que ante un impacto provocan la inmediata deformación de trompa o cola o de ambos para que la cabina quede sin deformarse. La trompa se dobla para arriba (es notable ver el proceso filmado) el motor se va para abajo junto con la barra de dirección por su sistema de dos remaches de plástico que se rompen y el eje de dirección así se hace inofensivo y seguro. La pedalera también es colapsable, lo que significa que no ofrece peligro en el supuesto caso que se produzca una fuerte colisión.

Por último, las puertas tienen unas trabas de seguridad para niños que al accionarlas impide que las manijas actúen desde adentro.



Viéndolo así el coche que hemos tenido para analizar desde el punto de vista de la seguridad, un tema apremiante en nuestro país hoy, es importante darle un buen puntaje porque de entre los defectos y las virtudes medidas y detectadas, el Opel no sólo trae buenas intenciones sino que también las pone en práctica.

Características técnicas

Motor

4 cilindros en línea. Cilindrada 1.796,8 cm³ Diámetro de los cilindros 90.42 mm Carrera del pistón 69.85 mm Relación de compresión 8.2:1 Potencia máxima 86 HP (SAE) a 5.200 rpm Cupla motriz máxima 13.4 mkg a 2.800 rpm. Bancadas del cigüeñal 5. Árbol de levas lateral. Válvulas a la cabeza, accionadas por balancines y varillas.

Encendido

A bobina y platinos. Bujías Bosch W200T35

Alimentación

Carburador Zenith tipo ascendente de una boca.

Lubricación

Forzada.

Refrigeración

Por agua.

Transmisión

Embrague monodisco seco, mando mecánico. Caja de 4 velocidades y marcha atrás. Relaciones: 1era 3.40:1 2da 2.16:1 3era 1.38:1 4ta 1.00:1 MA 3.81:1. Relación final de puente 3.73:1. Tracción trasera.

Dirección

A cremallera. Columna de dirección con eje telescópico colapsable. Vueltas de volante (entre topes): 3

Suspensión delantera

4 brazos oscilantes, espirales y amortiguadores telescópicos.

Suspensión trasera

2 brazos tensores, barra Panhard, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos.

Frenos

Hidráulicos de potencia, a disco adelante y tambor atrás..

Cubiertas

5.60" x 13".

Instalación eléctrica

Batería 12V 45 A/h. Generador Alternador 32 Amp

Pesos y dimensiones

Largo 4.125 mm Ancho 1.570 mm Alto 1.324 mm Distancia entre ejes 2.395 mm Trocha delantera 1.300 mm Trocha trasera 1.300 mm Peso en orden de marcha 925 Kg Capacidad de carga 380 Kg Capacidad del baúl 533 dm³ Capacidad del tanque de combustible 45 litros

CONCLUSIONES

Virtudes

Excelente estética.
Muy buenas luces.
Inteligente sistema de controles.
Aplicación de sistemas de seguridad en el diseño.
Cómoda posición de manejo.
Excelente tenida, refinados sistemas de suspensión.
Gran visibilidad.
Accesibilidad a las partes del motor.
Buena maniobrabilidad y destacado radio de giro y salida de estacionamiento.
Baúl de gran capacidad.
Frenos muy efectivos.

Defectos

Defectos de construcción molestos pero que no hacen al funcionamiento.
Poco espacio en la parte posterior del habitáculo.
Pobre aceleración y velocidad máxima.
Faltan cinturones de seguridad.
La tapa plástica que cubre los instrumentos dificulta la lectura por reflejos del sol.
Faltan instrumentos de lectura de aguja

Puntaje final: **78.16**

VEL. MÁXIMA 150.010 KM/H

Promedio de las dos mejores pasadas en sentido contrario