



Opel Cabrio

EL NUEVO **DESCAPOTABLE DE OPEL** ES LA COMBINACIÓN DE UN **DISEÑO ATRACTIVO** UNIDO A LA MÁS **ALTA TECNOLOGÍA**, INCORPORADA EN TODOS SUS ELEMENTOS, QUE LO CONVIERTEN EN UN AUTÉNTICO DESCAPOTABLE, ELEGANTE Y EFICIENTE



Por **Ricardo Rodríguez Remuñán**

Diseñado siguiendo las pautas de un convertible clásico, con capota de lona, se sitúa en el segmento de los descapotables de tamaño medio con una longitud de 4.7 metros y cuatro cómodas plazas.

El Opel Cabrio se comercializa en España bajo esta denominación, ya que en el resto de países se denomina Cascade.

Diseño

El Opel Cabrio destaca por su expresivo frontal, remarcado por el esbelto y agresivo paragolpes y los faros con luces de conducción diurna LED. Las molduras cromadas dotan al vehículo de un aspecto clásico, sin perder el carácter deportivo. La capota de lona es un elemento de distinción, le confiere un aspecto retro, sin descuidar la comodidad y rapidez de uso. Cuando está abierta queda perfectamente enrasada en la carrocería, lo que le otorga un perfil lateral fluido y continuo. Una vez cerrada, destacan la ausencia de pilares y la moldura cromada, presente en la base de las ventanas y que rodea la parte trasera de la capota, creando una imagen similar a la de los glamorosos descapotables de antaño.

En la parte trasera tiene pilotos LED, unidos por una moldura cromada, y con la tercera luz de freno integrada en el portón, dándole un aspecto limpio de líneas y muy vistoso.

Identificación

La identificación del vehículo se realiza a través del número de bastidor (VIN), que se encuentra troquelado en el piso del habitáculo, debajo del asiento del acompañante. También podemos encontrar el VIN en el registro de la luna parabrisas, en el lado izquierdo.

Las características que identifican al vehículo se recogen en la placa del constructor, situada en el pilar delantero izquierdo.

Carrocería

El Opel Cabrio tiene una longitud de 4696 mm, una anchura de 1839 mm, una altura total de 1443 mm y una batalla de 2695 mm, con la apariencia de un descapotable deportivo y grande, donde las 2 plazas traseras resultan realmente cómodas para dos adultos. El peso es de 1816 kg con un coeficiente Cx = 0,30.

El maletero tiene una capacidad de 380 litros cuando la capota está abierta, y se reduce a 280 litros cerrada, pero es posible abatir uno o los dos asientos traseros para aumentar el espacio de carga del maletero.

Para proporcionar rigidez a la carrocería y proteger a los ocupantes en caso de impacto, la célula que rodea el habitáculo está construida en acero de alta resistencia. Esta sólida estructura se complementa con el conjunto de barras de acero entrecruzadas que integran el chasis.

Para la protección en un vuelco, los pilares del marco del parabrisas están totalmente reforzados con tubos de acero de alta resistencia, que dispensan la energía del vuelco hacia los bajos de la puerta, minimizando así los daños.

En la parte trasera los arcos antivuelco están sólidamente unidos a la célula del habitáculo y se activan a través de los sensores de los airbags, en pocos milisegundos.

Chasis

El chasis de este descapotable está diseñado para transmitir los menores

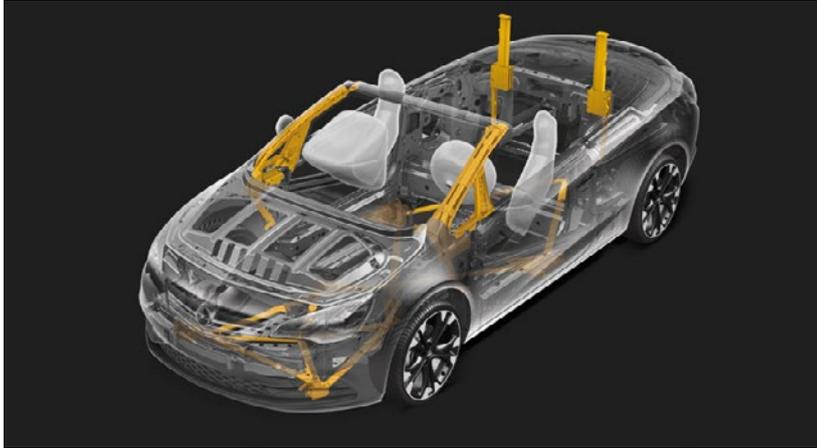


► Identificación VIN

esfuerzos torsionales a la carrocería. Contribuyen a su alta rigidez torsional, los tubos de acero de alta resistencia integrados en el marco del parabrisas y las sólidas traviesas en la zona inferior del chasis. Así, este descapotable tiene

► Dimensiones





► Antivuelco completo

una excelente calidad de conducción y un comportamiento neutro. Las torretas de suspensión delantera *HiPerStrut* se encargan de separar las funciones de dirección y amortiguación, consiguiendo aumentar la precisión de la dirección y la tracción en el paso por curva, mejorando el agarre. El eje trasero con paralelogramo *Watt* aumenta el confort y la estabilidad, reforzando la sujeción lateral de toda la suspensión trasera a la carrocería y evitando que las ruedas traseras se desalíneen ante esfuerzos laterales. El **sistema de control de chasis (*FlexRide*)** cuenta con tres ajustes: *Normal* (adaptativo), *Tour* (pensado para generar el máximo confort) y el *Sport* (orientado a potenciar la dinámica deportiva). Este

sistema permite que la suspensión se adecue automáticamente, según el tipo de carretera o de conducción.

Capota

La capota del Opel Cabrio está diseñada para ofrecer protección bajo cualquier condición climatológica y ha sido fabricada con materiales de muy alta calidad, que garantizan un aislamiento perfecto, mejor incluso que el de un techo duro retráctil.

El tejido exterior no necesita mantenimiento; es resistente a la decoloración, a los rayos UV y aguanta el paso por el túnel de lavado, además de soportar velocidades de hasta 240 km/h con una deformación máxima de 3 cm. La incorporación de elementos de magnesio en el sistema de accionamiento consigue que el peso del conjunto capota/accionamiento sea de unos 100 kg menos que un techo duro retráctil. Este sistema electrohidráulico ha sido testado para resistir unos 15.000 accionamientos, equivalentes a 10 años de uso y 4 operaciones diarias.

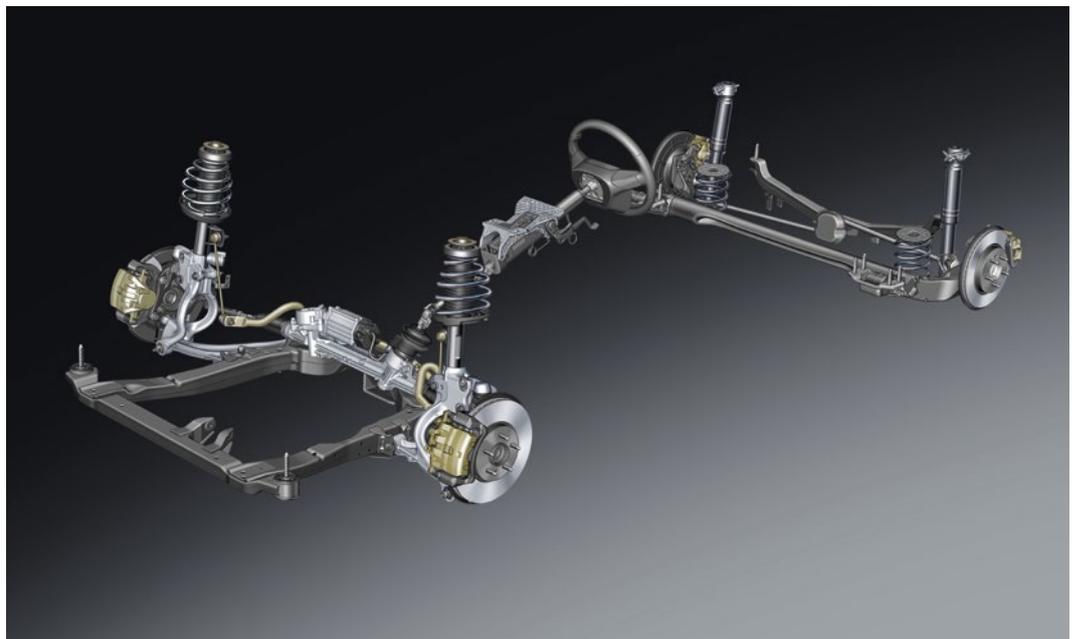
La capota incorpora luneta térmica de cristal y cuando está recogida queda enrasada bajo su cubierta, dando un carácter aerodinámico al vehículo. Se puede abrir circulando hasta 50 km/h en sólo 17 segundos y se cierra en apenas 19 segundos; su accionamiento es desde el interruptor de la consola central o con el mando a distancia.



LA CÉLULA QUE
RODEA AL HABITÁCULO
ES DE ACERO DE
ALTA RESISTENCIA,
DANDO RIGIDEZ A
LA CARROCERÍA Y
PROTECCIÓN A LOS
OCUPANTES



► Chasis





► Línea aerodinámica

Existen dos tipos de capota: estándar y acústica, ambas disponibles en 4 colores. La capota estándar consta de 4 capas, de fuera hacia adentro:

- (1) Capa exterior, compuesta por un tejido poliacrílico de alta resistencia.
- (2) Cámara de aire.
- (3) Película de material elastómero, que permite que sea muy flexible.
- (4) Tapizado interior de alta calidad, tejido 100% poliacrílico.

La capota acústica ofrece un mejor aislamiento térmico y acústico, gracias a la incorporación de una capa de lana de poliéster, situada entre la capa exterior y el tapizado interior de la capota. La reducción del nivel sonoro es muy importante, ya que se consigue un

descenso de, aproximadamente, un 60% respecto a la estándar.

Motorizaciones

La gama de motores disponibles para el Opel Cabrio en gasolina son el 1.4 Turbo de 140 CV y el avanzado, 1.6 SIDI Turbo Ecotec de 170 Cv ó 200 CV.

En diésel, 2.0 CDTI de 165 CV y el nuevo 2.0 CDTI Biturbo de 195 CV.

El novedoso motor 1.6 SIDI (*Spark Ignition Direct Injection*) es el primero de la nueva generación de motores de gasolina con inyección directa.

Todas las motorizaciones están disponibles con el sistema Star/Stop y el asistente ecoFlex Drive, a fin de reducir el consumo. También hay cambio manual o automático, ambos de 6 velocidades, con mejoras como



LA CAPOTA DE LONA

OFRECE UNA GRAN

PROTECCIÓN BAJO

CUALQUIER CONDICIÓN

CLIMATOLÓGICA



► Capota estándar





► Motor 1.6 SIDI

la reducción de peso, la menor complejidad mecánica y una mayor eficiencia. Para el motor 1.4 Turbo sólo se dispone de cambio manual.

Seguridad pasiva

El Opel Cabrio cuenta con airbags frontales y laterales de gran tamaño, que funcionan de forma conjunta y coordinada para minimizar el impacto de un golpe en los ocupantes. Los cinturones delanteros tienen doble pretensor, uno en la banda transversal y otro en la horizontal. Con el fin de aumentar la seguridad, este vehículo posee reposacabezas delanteros activos, que previenen lesiones cervicales en caso de una colisión trasera. También, el sistema de pedales retráctiles (PRS), que previene lesiones en pies y piernas, si se produce un fuerte impacto frontal.

Sistemas de asistencia

Este cabrio dispone del avanzado sistema de iluminación faros inteligentes adaptativos (AFL Plus) con lentes Bi-Xenón, que, respaldado por una cámara frontal, adapta automáticamente su haz luminoso a las condiciones ambientales, el tipo de vía o en el encuentro con otros vehículos. El **sistema Opel Eye** está basado en una cámara frontal, que escanea continuamente la carretera, recogiendo datos que,

procesados, van a servir de ayuda a la conducción, bien mostrándolos en el *display* central o bien a través de señales acústicas. Entre sus funciones se encuentra el asistente de señales de tráfico (TSA), que muestra al instante en el display central las señales de “prohibido adelantar” o “limitación de velocidad”.

El Indicador de distancia de seguridad (FDI) expone permanentemente en el display la distancia al vehículo que nos precede, y se complementa con el sistema de alerta de colisión frontal (FCA), que advierte mediante una señal acústica y visual cuando la distancia se reduce peligrosamente.

También cuenta con el avisador de cambio involuntario de carril (LDW), con el cual una alarma acústica nos avisa cuando atravesamos la línea divisoria de nuestro carril sin motivo. Este sistema se complementa con el de alerta de ángulos muertos (SBSA), que utiliza sensores de ultrasonidos para vigilar continuamente ambos laterales y prevenir colisiones al cambiar de carril.

A todo este equipamiento se deben añadir los sistemas de asistencia al aparcamiento, tanto por cámara posterior como por sensores encargados de calcular los espacios.

Peritación

A la hora de efectuar la peritación, en caso de siniestro, la diferencia más notable de este vehículo respecto a otros reside en el sistema de capota y en los elementos de carrocería exclusivos de los vehículos cabrio, como los montantes delanteros, que incluyen los tubos de acero de alta resistencia integrados en el marco del parabrisas y las sólidas traviesas en la zona inferior del chasis.

► Opel Eye



EL SISTEMA

ANTIVUELCO DEL

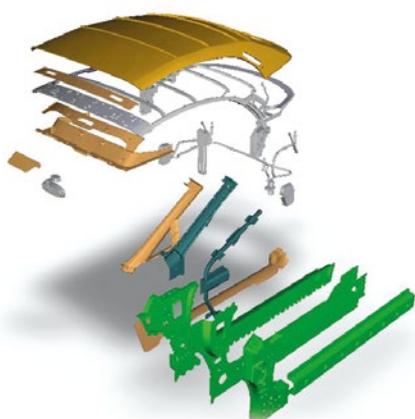
MARCO PARABRISAS

ESTÁ REFORZADO

CON TUBOS DE ALTA

RESISTENCIA

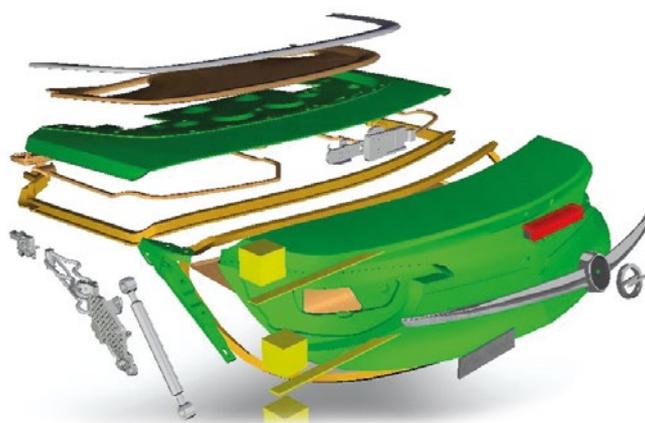




► Capota y montante, (Audatex)

El perito debe tener en cuenta todo el mecanismo que configura el sistema de la capota. Se trata de un sistema electrohidráulico, formado por cuatro cilindros hidráulicos para la capota, otros dos cilindros para la tapa del compartimiento del maletero, una unidad de mando, el motor para la bomba hidráulica y las diversas válvulas magnéticas de la bomba hidráulica. Además, se deben tener en cuenta los numerosos sensores y motores de posición, espacio y bloqueo/desbloqueo. No hay que olvidar la propia estructura del sistema de capota, las bisagras de capota y de tapa, y la composición de la lona. Para esta peritación Audatex nos muestra los diversos elementos del sistema, con sus precios y sus tiempos de reparación.

► Tornillos de la placa de anclaje



► Tapa de capota, (Audatex)

Cuando se produce una colisión con daños estructurales en la carrocería o un golpe sobre la capota, el primer paso que debe seguir el perito es la verificación visual de todo el sistema, comprobando que no presenta holguras y que encaja y funciona perfectamente.

El segundo paso consiste en verificar que los dos tornillos de la placa de anclaje tienen intacto el precinto de pintura que traen de fábrica o que no estén flojos, ya que ambas situaciones muestran un desajuste de la placa.

La placa de anclaje va sujeta a la carrocería a través de estos dos tornillos y sobre ella va anclada la placa de bisagra, posteriormente atornillada a la carrocería a través de tres tornillos ■



► Placa de anclaje (en amarillo) y de bisagra

PARA SABER MÁS

✉ Área de Carrocería
Carrocería@cesvimap.com

✉ Área de Peritos
peritos@cesvimap.com

🌐 Opel
www.opel.es

📖 Cesviteca, biblioteca *on line*
de CESVIMAP. www.cesvimap.com

🐦 @revistacesvimap