

La prova

Scommessa Insignia così Opel alza il tiro

“L’ammiraglia che ci mancava”

MASSIMO TIBERI

Aggredito da monovolume, Suv e quant’altro, il settore delle vetture medie ha ridotto progressivamente il suo peso sul fronte europeo negli ultimi tempi e, oggi, oscilla intorno al 10 per cento delle vendite totali. In Italia la domanda è ancora un po’ più bassa (qualcosa meno di 200 mila unità all’anno) e, per circa il 60 per cento, è legata al noleggio e alle flotte aziendali, due variabili che stanno acquistando sempre maggiore importanza nelle stesse strategie commerciali dei costruttori. Inoltre, è netta da noi la preferenza per le versioni wagon (valori “bulgari” del 70 per cento), tanto per complicare ulteriormente le cose. La partita si presenta dunque assai difficile per chiunque, la concorrenza non consente distrazioni e, naturalmente, la crisi sta dicendo cinicamente la sua.

Una bella sfida per la nuova Opel Insignia, che arriva sul nostro mercato fresca del titolo di Auto dell’Anno e che, con ottimismo da neofita, cerca di mescolare le carte in una categoria tradizionalmente divisa a metà, tra i modelli più blasonati e cari, come l’Audi A4 o la Bmw Serie 3, e quelli cosiddetti “generalisti”, come la Ford Mondeo o la Citroen C5. E se, finora, la Volkswagen

Passat ha rappresentato una sorta di solido anello di congiunzione, la debuttante tedesca della General Motors vuole darle filo da torcere. Frece al suo arco, un design sportivo e grintoso, che taglia decisamente i ponti con l’anonimato borghese di tante medie Opel precedenti, e un controvalore rispetto ai prezzi, in fatto di qualità ed equipaggiamenti complessivi, che in questa fase quasi residuale può fare la differenza.

Frutto di un progetto nato per sostituire contemporaneamente la vecchia classica Omega, la quasi clandestina (almeno in Italia) Signum e la Vectra di lunga onorata carriera, la Insignia le salta tutte a piè pari, con i suoi tratti coupeggianti per un macchinone da oltre 4,80 metri (uno sguardo alle Bmw che non guasta e un pizzico di Mercedes CLS), ma soprattutto senza lesinare in materia di cura costruttiva e dei

particolari, nonché di apparati tecnologici d’avanguardia. La Opel, insomma, ci riprova riscoprendo il gusto dell’ammiraglia.

L’abitacolo è accogliente, per i bagagli c’è tanto spazio e il guidatore dispone di un ricco potenziale: dai sistemi di controllo elettronico dell’assetto, alla possibilità delle varianti a quattro ruote motrici. Non manca neppure qualche chicca di sapore fantascientifico, come il sistema che permette addirittura di leggere i segnali stradali, divieto di transito e limite di velocità, avvertendo anche sull’eventuale attraversamento di corsia. Scelte di conseguenza, poi, per i motori, tutti sovralimentati, potenti, Euro 5 e con cambi manuali o automatici a sei marce: benzina 1.600 e 2.000 ad iniezione diretta da 180 o 220 Cv, diesel due litri da 130 o 160 Cv e biturbo da 190.

Pronta a scendere in campo ad aprile sul nostro difficile terreno nazionale, per giunta in una fase preoccupante per la General Motors e un po’ sfortunata per la categoria di confine con l’alto di gamma, la nuova Opel cala però l’asso di prezzi competitivi tra 25 e 30 mila euro, per le versioni berlina, puntando alle 3-400 vendite mensili. Un biglietto da visita, in attesa del prossimo lancio della wagon, quella di sicuro più appetibile per la nostra clientela e che darà il segno delle reali capacità di contrastare le rivali.



Quei "bolidi" che non t'aspetti

FORD FOCUS RS E JAGUAR XF-R

Su "Affari e Finanza in edicola oggi con Repubblica un servizio sulle berline travestite da supersportive, veri e propri bolidi in grado di competere con le supercar. Tutti i segreti della nuova Ford Focus RS da 305 Cv e della Jaguar XF-R e XK-R

Il modello

La nuova Opel Insignia che sostituisce la Vectra è lunga 4 metri e 83. I motori sono tutti sovralimentati ed Euro 5 (benzina 1.6 e 2.0 da 180 e 220 Cv; diesel 2.0 da 130, 160 e 190 Cv). I prezzi sono compresi tra 25 e 30 mila euro



Opel Insignia