

LA PRESENTAZIONE

Opel Insignia è già un successo: ora replica con la station wagon

Opel **Insignia** è la grande scommessa che Opel sta vincendo. Con 80.000 ordini acquisiti dall'inizio dell'anno, Opel **Insignia** ha superato anche le più positive previsioni e, soprattutto, ha confermato che il progetto, per una nuova famiglia di modelli Opel in grado di inserirsi nel segmento delle vetture premium, è stato concepito con competenza e sta effettivamente conquistando crescenti consensi al di fuori delle tradizionali aree di mercato in cui ha sempre operato lo storico marchio generalista di **General Motors**. In effetti, Opel **Insignia** ha messo in mostra, fin

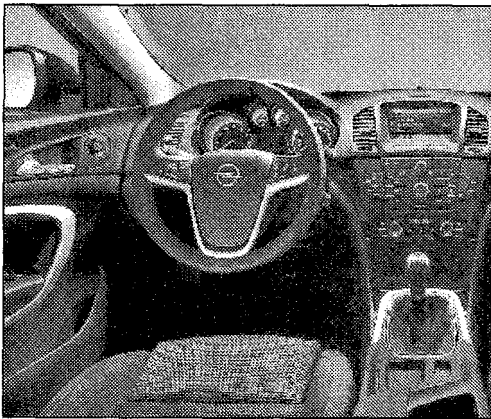
dalla nostra prima presa di contatto alla presentazione ufficiale in Austria, una classe ed una qualità che nulla hanno da invidiare al meglio che i più celebrati marchi premium europei hanno attualmente a listino nella stessa classe dimensionale. La assoluta competitività dei prezzi, e quindi l'eccezionale rapporto di controvalore che

Insignia berlina ha proposto in tutte le sue esecuzioni, ha fatto quadrare l'equazione, anche su un mercato snob come, nel segmento, è quello italiano, dove **Insignia** ha totalizzato già 2200 ordini. E ora arriva Sport Tourer, la versione "familiare" che, nelle aspettative dei responsabili di GM Italia, dovrebbe rappresentare l'80% delle vendite

Insignia nel nostro paese. Sport Tourer riafferma in modo ancora più definitivo la qualità del progetto stilistico della gamma. Elegante, perfettamente equilibrata nei rapporti fra aree finestrate e corpo vettura, con linee ben tese e muscolose, **Insignia** assume uno slancio veramente da "Sport Tourer" grazie a quegli 8 centimetri di lunghezza in più, tutti giocati nel maggior sbalzo posteriore. La mano dello stili-

sta è stata particolarmente competente nel disegnare la sezione posteriore che, non solo appare perfettamente coordinata con il design generale, ma lo rende ancora più snello grazie al profilo, fortemente inclinato e convesso, del portellone. L'interno di Sport Tourer, ovviamente, ripropone lo stesso elegante design e la magnifica qualità che abbiamo già rilevato sulla berlina. Qui, ovviamente, c'è un vano di carico da 540 litri, che diventano 1530 abbattendo il sedile posteriore. Riafferma la qualità che Opel ha immesso nella esecuzione degli interni del suo modello di punta e che qui si esprime

nell'elegante rivestimento del vano di carico, e nel portellone ad attivazione con servocomando elettrico, bloccabile nell'angolo di apertura più opportuno. La dotazione di serie è ugualmente a livelli di eccellenza, e gli optional includono, come per la berlina, i nuovi gruppi ottici attivi AFL, i più avanzati oggi, ruote con diametro di calettamento fino a 20 pollici e relativi pneumatici ultra-ribassati, il sensore optronico OpelEye, l'autotelaio con assetto a gestione elettronica e sospensioni attive. Con Sport Tourer hanno esordito in gamma anche due propulsori fondamentali, sia per il mercato italiano che per l'immagine della stessa Opel: il 1600 turbo da 180Hp e il



OPEL La linea della Sport Tourer, qui sopra l'abitacolo

LA TECNICA

INSIGNIA SPORT TOURER 1.6 TURBO

Station Wagon cinque porte, prezzo 26.000 euro. Motore: 4 cilindri, 4 valvole, turbocompressore, alesaggio mm79 corsa mm81,5 potenza max. 180Hp a 5500giri, coppia massima 230Nm da 2200 a 5500 giri. Trasmissione: cambio manuale a 6 marce, trazione anteriore. ABS, ESP, ruote da 17" pneumatici 225/55-17. Dimensioni: lunghezza mm 4908, larghezza mm 1856, altezza mm1520, peso 1503kg. Prestazioni: vel. max. 220kmh, accelerazione 0-100kmh 9"2, consumo medio litri 7,9/100km.

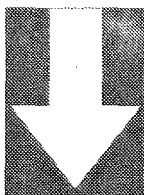
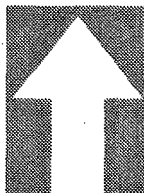
2000 bi-turbo diesel da 190Hp. Il primo è fondamentale in quanto offre una alternativa assolutamente credibile al 2000 turbo da 220Hp, il secondo rappresenta il picco tecnologico GM nel settore e, soprattutto, consente ad **Insignia** di scendere in contesa con il meglio delle motorizzazioni a gasolio al limite dei 2.0-2.2 litri proposte dalle concorrenti di classe premium.

Bruno De Prato



ZOOM

Abbiamo provato **Opel Insignia Sport** Wagon con ambedue i nuovi propulsori. Il 1600 turbo, con 220Nm di coppia massima e una curva di erogazione che non finisce mai, costituisce una scelta molto attraente, perché è anche molto efficiente. Il suo rapporto consumo/prestazioni è, infatti, estremamente attraente, con un consumo medio di 7,9 litri/100km a fronte di una velocità massima di 220 kmh e di un tempo di accelerazione 0-100kmh di 9"2. Leggero e compatto, è associato ad un ottimo cambio manuale a 6 marce, con un altrettanto efficiente 6 marce automatico disponibile come optional. **Opel Insignia Sport Tourer 1.6**



Turbo ha confermato straordinarie doti di agilità, precisione di risposta allo sterzo e tenuta alle accelerazioni laterali. Sulla sezione più tortuosa del percorso di prova, **Insignia Sport Tourer 1.6 turbo** è stata semplicemente formidabile, da vera sportiva. Il 2.0 bi-turbo diesel è una grande affermazione hi-tech, con i suoi 190Hp e 400Nm di coppia massima. Il risultato è una punta velocistica di 225 kmh, un tempo di accelerazione 0-100kmh di 8"8 e un consumo medio di 6,5 litri/100km. **Insignia Sport Tourer 2.0 bi-turbo D** è una gran-routiere, estremamente confortevole, silenziosa e sicura. In una parola: sontuosa.

