

Kurven-Sportler

Fahrvorstellung | Opel reicht beim Insignia die Sport-Version GSi nach. Mehr Leistung bringt das Traditionskürzel am Heck allerdings nicht mit. Dafür ist die neue Agilität ein wahrer Genuss.



Foto: Michael Gebhardt/Autoflotte



Foto: Opel Automobile

Effizienter Rundenräuber | Auf der legendären Nordschleife auf dem Nürburgring zeigte der GSi was in ihm steckt. Beeindruckender als der Rausch auf der Geraden ist seine Kurvenwendigkeit

Modern | Am Interieur findet auch der GSi-Fahrer Gefallen. Herausragend sind hier die Sitze

Die älteren Autofahrer unter uns erinnern sich: Kadett, Mantra oder Astra GSi, das waren in den 1980ern und 90ern richtig feine Sport-Modelle. In letzter Zeit ist es um die drei Buchstaben ruhig geworden, zuletzt durfte vor gut zehn Jahren ein Corsa das GSi-Signet tragen. Den Fokus richteten die Rüsselsheimer lieber auf die noch sportlicheren OPC-Modelle und packten unter diesem Logo beispielsweise satte 325 PS in den Insignia. Auch das ist inzwischen allerdings Geschichte.

Gleiche Leistung, mehr Dynamik | Um die Sportfraktion trotzdem glücklich zu machen, hat Opel jetzt GSi als Marke wiederbelebt und verspricht den dynamischsten Insignia überhaupt. Die Zahlen sind beeindruckend. Zwölf Sekunden schneller als das alte OPC-Modell umrundet der Neue die Nordschleife – und das mit maximal 260 PS unter der Haube. Denn: Anders als früher setzt Rüsselsheim nicht mehr auf stärkere Motoren für das GSi-Modell. Zur Wahl stehen stattdessen die beiden bekannten Top-Aggregate, eben jener erwähnte Turbo-Benziner und ein doppelt aufgeladener Selbstzünder mit 210 PS, die auch in anderen Ausstattungsvarianten – und dort mitunter für über 5.000 Euro weniger – zu haben sind.

Die Sportlichkeit zeigt sich im GSi nicht in schnelleren Sprintzeiten oder höherer Endgeschwindigkeit, sondern in mehr Agilität in der Kurve. Dafür wurde die Fahrwerks-

abstimmung verschärft, ein Competition-Modus für das ESP entwickelt, das Schaltprogramm der Standard-Achtgang-Automatik neu sortiert, wurden Sportstoßdämpfer verbaut, wurde der serienmäßige Allrad-Antrieb mit Torque-Vectoring-Funktion neu eingestellt, die Brembo-Vierkolbenbremsanlage feinjustiert und die Lenkung neu abgestimmt.

Das zeigt Wirkung: Der Opel lenkt superpräzise ein, durchpfeilt fast jede Biegung auf der Ideallinie und wedelt wie ein Top-Athlet um die Hütchen. Aber: Im Vergleich mit Generation eins ist der aktuelle Insignia, der deutlich abgespeckt hat, schon ein ganzes Stück agiler und leichtfüßiger geworden.

Daten und Preise | Opel Insignia GSi

Grand Sport 2.0 Turbobenziner 4x4 ab 40.168 Euro

R4/1.998 cm³ | 191 kW/260 PS | 400 Nm/2.500–4.000 U/min | 8-G-Autom. | 7,3 s | 250 km/h | 8,6 S | 197 g/km

Sports Tourer 2.0 Biturbo Diesel 4x4 ab 39.155 Euro

R4/1.956 cm³, 154 kW/210 PS | 480 Nm/1.500 U/min | 8-G-Autom. | 7,9 s | 231 km/h | 7,3 D | 192 g/km

4.998 x 1.941 x 1.490 mm | 560 – 1.665 Liter (Sports Tourer)

Wartung: 12 Monate oder 30.000 km
Effizienzklasse: E | D

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 15/18 | 23/22 | 25
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Starker Auftritt | Sehen kann man die Sport-Gene auf jeden Fall: Neue Stoßfänger mit großen Lufteinlässen, Chrom in der Front und an den Endrohren und eigens entwickelte Seitenschweller machen dem Kombi-Namen Sports Tourer nun auch optisch alle Ehre und der Limousine hat Opel zusätzlich noch einen kleinen Heckspoiler spendiert. Und natürlich bekommt man für mindestens 38.315 Euro (Limousine) beziehungsweise 39.155 Euro (Kombi) auch reichlich Ausstattung: Tempomat und Frontkamera (inklusive Spurhalter und Notbremsassistent), Matrix-Licht und Achtzoll-Navigationssystem, Sitzheizung sowie schlüsselloses Zugangs- und Start-System, adaptives Fahrwerk und 18-Zoll-Räder. Beim Sports Tourer sind auch noch die Befestigungsschienen im Kofferraum Serie.

Das heißt aber nicht, dass es keine Optionen mehr gibt: Abstandstempomat, Verkehrszeichenerkennung und Park-Assistent kosten im Innovationspaket 1.454 Euro, die speziell für den GSi entwickelten, superbequemen Sportsitze mit Massagefunktion, Heizung und Ventilation schlagen in Volllederausstattung mit 3.025 Euro zu Buche und selbst für eine induktive Handyladeschale in der Mittelkonsole wird man mit 160 Euro zur Kasse gebeten. Man sollte sich also genau überlegen, ob man sein Geld wirklich in die GSi-Version investiert oder bei den Extras aus den Vollen schöpft. | M. Gebhardt