

*Data: 02/08/ 2011**testata: **Autoblog.it***

## **Opel Insignia Sports Tourer OPC: il test di Autoblog**

Publicato il 02 ago 2011 da Fabio Sciarra

Ha avuto bisogno di poco, pochissimo tempo la [Opel Insignia](#) per far dimenticare del tutto la sua antenata, la Vectra. Presentata tre anni fa, la grande berlina tedesca è stata la capostipite di un corso stilistico rivoluzionario, che ha poi coinvolto tutti i rimanenti modelli di casa. Il capo dello stile, [Mark Adams](#), con questo modello ha cancellato in un sol colpo quell'immagine un po' noiosa che le [Opel](#) si portavano sulle spalle negli anni scorsi. ...**(SEGUE)**

### **Su strada e **in pista****

Dovendo indicare l'aspetto dell'Insignia OPC che più ci ha colpito indicheremmo -forse un po' a sorpresa- il livello del suo comfort. Considerata la gommatura esagerata dell'auto, siamo davvero su valori assoluti. Chiaramente non ci si può aspettare l'effetto "tappeto volante" garantito dalle altre Insignia, ma non c'è buca o scossone per quanto brusco in grado di disturbare la quiete dell'abitacolo.

La OPC Sports Tourer rappresenta in questo senso un compromesso di riferimento: piantata su strada grazie all'ottimo lavoro svolto dagli enormi PZero e dalle sospensioni adattative del telaio FlexRide, non richiede alcun tipo di sacrificio nell'utilizzo sulle strade di tutti i giorni. E lo stesso discorso vale per il livello del comfort acustico. Anzi, a dirla tutta, forse qualche decibel di più nell'abitacolo ci sarebbe stato proprio bene...

Tanto più che il 2.8 canta che è un piacere. All'avviamento ti accoglie con un bel rombo cupo, pieno, minaccioso, e per i primi minuti mantiene un minimo insolitamente alto, lasciando libero sfogo alle onde acustiche. La medesima colonna sonora, mai graffiante, ma sempre presente, accompagna tutto l'allungo del V6. Che se non è cattivo come un aspirato da corsa agli alti, offre tanto, tantissimo sul piano dell'elasticità a qualunque regime. Merito dei suoi 435 Nm, che nella maggior parte delle situazioni fanno dimenticare un peso a secco dichiarato pari a 1865 kg.



La vettura che abbiamo avuto in prova era equipaggiata con il cambio manuale, un sei marce che pur non presentando particolari limiti, non è da prendere come riferimento in termini di manovrabilità. La leva risulta un po' troppo affossata nel tunnel, e quando si vanno ad inserire le marce pari, ci si trova spesso con il gomito che urta contro il bracciolo centrale. Non il massimo dunque, dal punto di vista dell'ergonomia, a maggior ragione nella guida sportiva.



Dotata di uno sterzo che rappresenta un buon compromesso tra manovrabilità e precisione, l'Insignia si fa notare tra i cordoli per le sue ottime doti di tenuta e stabilità. Solamente quando provocata fino ai suoi limiti dinamici, la vettura mostra un'evidente propensione al sottosterzo, che penalizza gli inserimenti e l'agilità nel misto stretto. Logicamente, all'aumentare dell'usura dei pneumatici, l'effetto si fa via via più evidente.



Per ottenere il massimo in queste situazioni, la soluzione migliore è quella di agire sull'inerzia del veicolo azionando il freno con il piede sinistro e rilasciandolo, in modo tale da provocare il retrotreno. Le reazioni dell'Insignia Sports Tourer OPC, anche ad elettronica disattivata, risultano comunque graduali e controllabili: quando la vettura sta per raggiungere i suoi limiti insomma, c'è sempre un discreto margine di preavviso. ....**(SEGUE)**



Tester - Fabio Sciarra, Lorenzo Baroni, Claudio Galiena

Fotografi - Marco Valerio Condorelli, Giacomo Eusebi, Jacopo Di Barbora

Pista - Istituto Sperimentale Auto e Motori, ISAM Motor Center, Anagni <http://www.isam-spa.it>

Fonte: [www.autoblog.it](http://www.autoblog.it)