

Opel Insignia Grand Sport: viaggio premium ad Ostia Antica

Il nostro viaggio a **Roma** sulla **Opel Insignia Grand Sport** lascia l'impressione, fondata su elementi concreti, di aver guidato una vera auto premium da weekend. Siamo partiti da Milano per visitare l'area archeologica di **Ostia Antica**, non lontano da Fiumicino. Poco più di 600 Km fra tutor, autovelox, carreggiate ristrette, gallerie e, una volta entrati nella capitale, buche assassine e asfalto trasformato in dossi insidiosi dalle radici di grossi alberi la cui manutenzione è a dir poco lacunosa. Percorrere questo tragitto in auto non è mai rilassante. Ma a bordo della Insignia tutto è diventato più facile. Comfort assoluto, guida agevole e sicura (trovando la strada giusta diventa anche divertente), ambiente rassicurante, notevole praticità. E un design decisamente accattivante, il che non guasta mai. Altro elemento non trascurabile: consumando pochissimo. Insomma, siamo arrivati in una delle zone più suggestive del mondo nelle migliori condizioni per goderci la visita, nonostante le tante trappole stradali, in autostrada e in città. Entriamo nei dettagli.

OPEL INSIGNIA GRAND SPORT, VERA AUTO PREMIUM DA WEEKEND



Opel non ha l'immagine da marchio di lusso, perché ha sempre privilegiato la produzione di auto pratiche e accessibili alla maggior parte delle persone. Inoltre questa Insignia è una berlina a tre volumi (in realtà due e mezzo, come vedremo poi), carrozzeria tradizionalmente associata alle flotte aziendali, non certo alle gite turistiche. Tutto vero. Però riflettiamo brevemente. **Cosa vuol dire auto premium?** Prezzo alto? Anche, ma non solo. **Cos'è un'auto da weekend?** SUV o station, coupé o cabrio? Anche, ma non solo. Premium significa soprattutto possedere caratteristiche distintive di alta qualità. L'auto da weekend è quella che permette di compiere il proprio viaggio in modo confortevole, rilassante, sicuro, pratico e piacevole.



Allora: la Opel Insignia Grand Sport offre interni eleganti, moderni, di ottima qualità e anche di pregio; la sua meccanica non ha nulla da invidiare alle connazionali più quotate e pagate; l'apparato tecnologico è all'altezza delle concorrenti; il design è tra i migliori del segmento; lo spazio è infinito; ha la praticità e il bagagliaio di una station wagon. Questa è un'auto premium vera. Non costa quanto un appartamento? Meglio. Sulla carrozzeria berlina a tre volumi: se non devo guardare i torrenti o arrampicarmi sulle mulattiere, il SUV non mi regala vantaggi; se non devo traslocare, la station wagon è solo un'auto molto lunga; se non devo andare in pista, la supercar da un milione di cavalli è overkill. Con questa berlina si riesce a viaggiare bene e con classe ovunque. Se poi serve raggiungere località dove piove tanto o nevica, c'è anche la versione a trazione integrale.

OSTIA ANTICA, LA ROMA PIU' VERA



Il teatro nel sito archeologico di Ostia Antica – Credit: Daniel di Palma, CC 2.5

La Roma più famosa, storicamente parlando, è quella del Colosseo e dei fori imperiali oppure del Vaticano. Ma il cuore di ogni città è sempre il suo corso d'acqua e il suo benessere dipende dalle vie di comunicazione. Ostia deriva dal latino *ostium* che significa foce del fiume. Il Tevere. Quindi acqua dolce per l'agricoltura e le persone ma anche accesso al mare e quindi al commercio. La Roma che avrebbe civilizzato l'intera Europa occidentale e il bacino del Mediterraneo viveva grazie all'attività operosa di questa zona, prima di sviluppare la rete stradale terrestre. Quindi in un certo senso può essere definita la Roma più vera. Gli **scavi archeologici** restituiscono preziose testimonianze di questo passato. I ruderi, i reperti, il museo: trascorrere qui una giornata (o anche di più) è certamente tempo speso bene, lontano dal turismo frivolo. E' anche facile arrivarci, una volta entrati nel GRA (Grande Raccordo Anulare) basta seguire le indicazioni, uscita 28 e poi la lunghissima via del Mare. Già che ci si trova da quelle parti, proprio di fronte

all'ingresso degli scavi c'è la **Rocca di Ostia**, nota anche come **Castello di Giulio II**, il papa che lo fece costruire quando era ancora cardinale. Visitabile nei weekend, prezzo irrisorio (3 euro il biglietto intero), mostra un interessante spaccato della vita medievale.



La Rocca di Ostia o Castello di Giulio II, di fronte all'ingresso del sito archeologico

Tuttavia, visto che non si può vivere di sola cultura, quando è ora di pranzo si può fare un salto al non lontano **ristorante Eden** nel quartiere Infernetto (vicino alla tenuta presidenziale di Castel Porziano). Servizio eccellente, simpatia, ambiente curato; la specialità è il pesce ma vengono preparati numerosi piatti della cucina mediterranea, tutto di alta qualità. *Info – Ristorante Eden – Via Umberto Giordano 105 – Infernetto – Roma – Tel. 06.50916969 – web www.ristoranteeden.it*. E un **hotel** per soggiornare? Ad esempio il vicino Ostia Antica Park Hotel & Spa. Categoria tre stelle, non fumatori, ottimo rapporto qualità/prezzo, piscina e appunto spa, wi-fi gratuita, aria condizionata, colazione a

buffet. Info – Viale dei Romagnoli, 1041/a – 00119 Ostia Antica – Roma – Tel. 06.5652089 – web www.ostiaanticaparkhotel.it.

BEVE POCO, COMODA, SICURA E VA ANCHE FORTE. LA INSIGNIA INSEGNA



Fare lo slalom tra voragini e altre insidie non è mai bello. Roma oggi è talmente decaduta da avere percorsi asfaltati che perfino i piloti della Dakar troverebbero complicati, a bordo dei loro mezzi studiati per superare le dune. Eppure anche la civilissima Opel Insignia Grand Sport se la cava bene, a patto di tenere gli occhi molto aperti, perché da certe buche non esce nemmeno la Jeep Wrangler Rubicon. Una **berlina** lunga quasi cinque metri e piuttosto massiccia come la Insignia non dovrebbe essere agile, invece se la cava benissimo nei cambiamenti di direzione decisi. Mai un'incertezza, mai una sbavatura. Lo **sterzo** è molto morbido ma preciso nelle curve veloci. Nella modalità di guida standard il **comfort** è già molto elevato e la configurazione meccanica è tarata per

consumare poco. A proposito dei **consumi**: circa 1.150 Km con un pieno (61 litri) di gasolio vi sembrano pochi? Percorso prevalentemente autostradale e velocità particolarmente moderate ma non da lumaca. L'insignia da noi provata montava il **motore** 2.0 CDTI da 170 cavalli in allestimento Innovation con Start&Stop, dispositivo sempre più importante in città e nelle code. Trazione anteriore e cambio manuale a sei marce. Ma c'è anche la versione con l'automatico a doppia frizione e otto rapporti oppure a trazione integrale con cambio manuale. Purtroppo nella Opel Insignia Grand Sport l'accoppiata 4x4-automatico è disponibile solo sulla motorizzazione a benzina da 260 cavalli. Peccato.



Premendo un pulsante sulla consolle centrale si può attivare la modalità Touring, dove la macchina diventa ancora più morbida e tranquilla. Ma se si preme il **pulsante Sport** cambia tutto e **ci si può divertire davvero**. L'assetto s'irrigidisce, il motore perde le briglie e dà tutto quello che ha. Anche il rumore è diverso. Inoltre quando si sale di marcia l'elettronica regala anche la doppietta automatica; sensazioni

sportive, senza dubbio. Perché questa Insignia si butta dentro in curva come se si dimenticasse di avere la trazione anteriore, tanto è neutra. Sottosterzo del tutto assente. Frenata molto potente. Dimenticate la parola berlina: la nuova Opel Insignia **si comporta come una coupé, le somiglia pure**. Perché il **design** è un altro dei suoi punti forti. Maledettamente filante e aerodinamica, lunga, larga e bassa, fari sottili, portellone talmente inclinato da sembrare piatto. Il **bagagliaio** è impressionante, inoltre i sedili si abbassano e sono frazionabili, si può caricare tanto e di tutto. Infatti dato il portellone completamente sollevabile, la carrozzeria della Opel Insignia Grand Sport sarebbe da due volumi e mezzo invece di tre, giusto perché c'è un po' di coda, non molta.

Le uniche **imperfezioni** notate sono forse nella logica del software di infotainment, in particolare i comandi vocali: spesso la signorina che risponde non capisce un tubo e bisogna ricominciare da capo; inoltre chiede troppe conferme, cosa sempre molto irritante, al punto che si fa prima a comporre il numero a mano, distraendosi. La funzione di chiamata automatica SOS Opel on Star è decisamente provvidenziale. Purtroppo il pulsantino di attivazione, collocato dietro lo specchietto retrovisore centrale, è in posizione un po' infelice, perché troppo vicino alle luci di cortesia. Al buio si potrebbe premere l'SOS per sbaglio cercando di accendere la luce, come effettivamente ha fatto il mio passeggero. Però gli operatori della centrale quando hanno richiamato sono stati cortesi e comprensivi. Per il resto c'è tutta la **tecnologia** che si potrebbe desiderare, cioè quella che serve realmente, sia per quanto riguarda la sicurezza che il multimedia. Insomma, con quest'auto i weekend diventano certamente premium.

SCHEDA TECNICA, ALLESTIMENTI E PREZZI



Qualche numero ci vuole, allora ecco la **scheda tecnica**. Dicevamo Opel Insignia Grand Sport 2.0 CDTI, allestimento Innovation; potenza 170 cavalli, coppia massima 400 Newton metri fra 1.750 e 2.500 giri; peso in ordine di marcia con conducente 1.582 Kg. Lunghezza 4.897 mm, larghezza con specchietti 2.093 mm (1.893 senza), altezza 1.455 mm. Passo 2.829 mm. Volume bagagliaio da 490 a 1.450 litri. Prestazioni: accelerazione 0-100 in 8,7 secondi, velocità massima 226 Km/h. Consumi dichiarati: 6,7 l/100 Km nel ciclo urbano, 4,3 nell'extraurbano e 5,2 nel combinato. Emissioni dichiarate di CO₂: 136 g/100 Km. Nel nostro viaggio (circa 80% autostrada, 10% statali e 10% città) il computer di bordo variava da 5,5 a 5,8 l/100 Km.

Chiudiamo con **allestimenti e prezzi**. Tre allestimenti, Advance, Innovation e Country Tourer (station con assetto un po' rialzato). Gli equipaggiamenti di serie sono molto ricchi già al livello di partenza. Sarebbe tedioso elencarli,

chiunque può leggersi il listino. C'è tutto, fidatevi; altre marche blasonate offrono di serie molto meno. Poi gli optional disponibili fanno entrare in zona lusso, come i sedili in pelle Siena traforata dell'esemplare in prova, oppure l'impianto audio Bose, l'head up display, i fari a matrice di LED, il sedile guida con funzione massaggio, il controllo dinamico dell'assetto Flex Ride.



La “nostra” Insignia era full optional, il prezzo chiavi in mano diventa di 41.700 euro. Andate a leggere prezzi ed equipaggiamenti delle altre tedesche (e inglesi, francesi, italiane, coreane e giapponesi) e poi ragioniamo ancora sul significato di premium. Riepiloghiamo i prezzi di listino chiavi in mano con gli equipaggiamenti di serie, ricordando che le motorizzazioni a benzina vanno da 165 a 260 cavalli e le diesel da 110 a 170 cavalli. Per l'allestimento Advance si va da 30.300 a 34.500 euro; Innovation va da 32.350 a 36.550 euro; Country Tourer 39.550 e 40.050 euro.