

IAA 2013: Opel Insignia trumpft mit A+ auf

Der neue Opel Insignia hat auf der 65. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt (12. bis 22. September) seinen ersten Auftritt vor großem Publikum. Dort wird das Topmodell mit einer komplett neuer Infotainment-Generation vorgestellt. Unter der Motorhaube bietet der neue Insignia starke und effiziente Direkteinspritzer-Triebwerke wie die beiden neuen Turbobenziner und den neuen 99-Gramm-Turbodiesel. In beiden Leistungsstufen (88 kW / 120 PS und 103 kW / 140 PS) benötigen Vier- und Fünftürer mit Sechsgang-Schaltgetriebe und Start/Stop-Technologie im kombinierten Zyklus 3,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer (Sports Tourer: 3,9 l/100 km). Damit ist der Opel Insignia 2.0 CDTI der sparsamste Diesel seiner Klasse und wird in die beste Effizienzklasse A+ eingestuft.

Zahlreiche Maßnahmen an Achsen, Federung/Dämpfung und Lenkung sorgen zudem für ein Plus an Fahrdynamik bei gleichzeitig erhöhtem Komfort. Zugleich gestalteten die Entwickler die Karosserie noch aerodynamischer. Das Ergebnis: Der Insignia wird mit einem Luftwiderstandsbeiwert von unter 0,25 zur weltweit windschlüpfigsten Fließhecklimousine.

Über ein hochmodernes Feature verfügt der Insignia 2.0 CDTI mit Start/Stop-System in den beiden Leistungsstufen 88 kW/120 PS und 103 kW/140 PS: den aktiven Aero-Shutter. Die Luft, die zur Motorkühlung durch den Frontgrill strömt, macht normalerweise bis zu acht Prozent des gesamten Luftwiderstands des Fahrzeugs aus. Um diesen Widerstand zu reduzieren, schließt der Aero-Shutter automatisch den Kühlergrill, sodass keine Luft einströmen und verwirbeln kann. Der Vorteil: Nach dem Kaltstart kommt der Motor schneller auf Betriebstemperatur, zugleich sinken strömungsbedingt Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Sobald der Motor dann Luft zur Kühlung benötigt, öffnet sich der Aero-Shutter automatisch.

Das breite, erweiterte Motorenportfolio des neuen Opel Insignia ist auf Leistung und Komfort abgestimmt. Das Opel-Topmodell bietet die Wahl zwischen den drei Antriebsalternativen Benzin, Diesel und Autogas (LPG = Liquefied Petroleum Gas); das Leistungsspektrum reicht gegenwärtig von 88 kW / 120 PS bis 184 kW / 250 PS. Eine noch stärkere OPC-Version folgt zur IAA.

Der 88 kW / 120 PS-Turbodiesel liefert bis zu 320 Newtonmeter, sein Pendant mit 103 kW / 140 PS sogar bis zu 370 Newtonmeter und die mit Front- oder Allradantrieb erhältliche 120 kW / 163 PS-Version sattelt mit maximal 380 Newtonmetern nochmal zehn Newtonmeter drauf – möglich macht dies bei allen drei Motoren der bei Volllast automatisch einsetzende Overboost.

Prominenteste Neuzugänge bei den Benzinern sind die beiden Turbo-Direkteinspritzer: der 2.0 SIDI Turbo (SIDI = Spark Ignition Direct Injection) mit 184 kW / 250 PS und 400 Newtonmetern maximalem Drehmoment sowie der 1.6 SIDI Turbo der neuesten Motorengeneration mit 125 kW / 170 PS und 260 Newtonmetern, die sich per Overboost kurzzeitig auf bis zu 280 Newtonmeter steigern lassen und schon im niedrigen Drehzahlbereich ab 1650 U/min anliegen.

So benötigt der 1,6-Liter-Direkteinspritzer 5,9 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer bei einem CO₂-Ausstoß von 139 Gramm pro Kilometer (Sports Tourer: 6,2 l/100 km und 146 g/km) – das sind knapp 16 Prozent weniger als beim Vorgänger-Turbo. Der Motor kann mit Normal- oder Superbenzin betrieben werden.

Um Sparsamkeit, Leistung und Laufruhe für außerordentlichen Komfort in Einklang zu bringen, wollten die Ingenieure bei dem neuen 1.6 SIDI-Triebwerk ein besonders niedriges Geräusch- und Vibrationsniveau ohne Störfrequenzen erreichen. Dementsprechend fiel die Optimierung von Ansaug- und Abgastrakt aus: So kommen beispielsweise zwecks akustischer Entkopplung des Ventildeckels vom Zylinderkopf spezielle Verschlüsse und Dichtungen zum Einsatz. Auf diese Weise konnten die Ingenieure das aus der impulsartigen Verbrennung des direkteinspritzenden Benzinmotors resultierende Geräuschniveau deutlich senken. Als Ergebnis freuen sich Insignia-Fahrer und Passagiere über einen leisen und ruhigen Leerlauf sowie einen angenehmen Klang auch bei hohen Geschwindigkeiten, Drehzahlen und Motorlasten. Dazu tragen nicht zuletzt auch die in Tunnel-Bauweise von der rückwärtigen Blockwand aus integrierten Ausgleichswellen bei. Der 1,6-Liter-Turbo-Direkteinspritzer ist damit der einzige Benzinmotor seiner Hubraumklasse, der mit zwei Ausgleichswellen ausgerüstet ist.

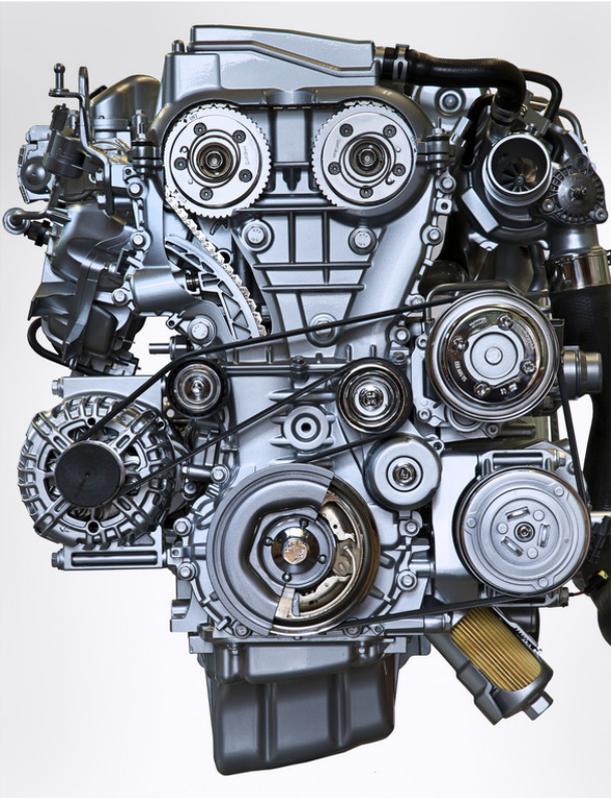
Sowohl der 1.6 SIDI Turbo als auch der 2.0 SIDI Turbo können mit Sechsgang-Schaltgetriebe und Start/Stop-System oder mit einer neuen, reibungsarmen Sechsstufen-Automatik kombiniert werden. Der Zweiliter-SIDI-Turbo fährt auf dem deutschen Markt mit Allradantrieb.

Als Basisbenziner ist zusätzlich der Euro-6-konforme 1.4 Turbo mit Sechsgang-

Schaltgetriebe und Start/Stop-System zum Marktstart im Angebot. Er bietet 103 kW / 140 PS Leistung und 200 Newtonmeter Drehmoment (220 Nm per Overboost), benötigt 5,2 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer und emittiert 123 Gramm CO₂ pro Kilometer (Sports Tourer 5,6 l/100 km und 131 g/km CO₂, womit er der sparsamste Benziner seiner Klasse ist.

Darüber hinaus steht als alternative Antriebslösung der 103 kW / 140 PS starke Opel Insignia 1.4 LPG (Liquefied Petroleum Gas) mit einem maximalen Drehmoment von 200 Newtonmetern bereit. Er erfüllt – wie die Benzin-Version – die strengen Vorgaben der künftigen Euro 6-Abgasnorm. Mit einem MVEG-kombinierten Kraftstoffverbrauch von 7,6 Liter pro 100 Kilometer (Sports Tourer: 7,9 l/100 km) und geringen CO₂-Emissionen von 124 Gramm pro Kilometer (Sports Tourer: 129 g/km CO₂) fährt der Insignia mit Autogas – unangefochten vor den Wettbewerbern – bis in die Effizienzklasse A vor. Weiterer Vorteil neben niedrigen Schadstoffwerten und Spritkosten ist die hohe Reichweite: Im bivalenten LPG/Benzin-Betrieb können mit dem Insignia bis zu 1700 Kilometer ohne Tankstopp zurückgelegt werden. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Opel 1.6 SIDI Turbo.



Opel 1.6 SIDI Turbo.