
Vorstellung Opel Insignia GSi: Alles was Spaß und schnell macht

Von Michael Kirchberger

Das waren noch Zeiten, damals, 1984. Der Opel Kadett GSi hat 150 PS und ist zum ersten Mal schneller als der Erzrivale Golf GTI. Der kompakte Rüsselsheimer folgt dem Wolfsburger Erfolgsmodell in der Zulassungsstatistik auf dem Fuß. 34 Jahre später ist das allenfalls noch für einen Kaminabend mit in Ehren ergrauten Freunden ein Thema, unter den zehn Spitzenreitern der meistverkauften Autos in Deutschland ist aktuell kein Opel mehr vertreten. Vielleicht bemüht die an-, aber noch lange nicht geschlagene Marke gerade deshalb das einstige Erfolgskürzel, jetzt kommt wieder ein GSi auf die Straßen, der den Konkurrenten das Fürchten lehren soll.

Diesmal stellt er sich am anderen Ende der Modellpalette auf, das Flaggschiff Insignia betritt als Limousine Grand Sport und als Kombi Sports Tourer mit dem Kürzel GSi die Bühne. Zur Wahl stehen ein Turbobenziner mit 191 kW / 260 PS und ein Biturbodiesel, der 154 kW / 210 PS leistet. Die Limousine steht je nach Motorisierung für 47 800 und 45 595 Euro bei den Händlern, für den Kombi verlangt Opel einen glatten Tausender mehr.

Die Einordnung der beiden Karosserievarianten fällt nicht schwer. Sie bilden die Pfeilspitze der Spitzenbaureihe und sollen jung gebliebene Sportfahrer und leistungsinteressierte Einsteiger ansprechen. Mit dem Kombi, der immerhin bis zu 1665 Liter Kofferraumvolumen bietet, will Opel auch den einen oder anderen Familienvater oder Freizeitsportler überzeugen, der Kind und Kegel ebenso eilig wie engagiert befördern will. Dienstwagenfahrer stehen ebenfalls im Fokus. Insbesondere jene, die in ihrem Budgetrahmen selbst die Wahl treffen dürfen und sich lieber für einen voll ausgestatteten, sportlichen Opel als ein dürrtig motorisiertes Audi-Basismodell entscheiden. Ein Stammtisch-Argument dafür liefern die Rüsselsheimer gleich mit: Der GSi hängt den bisher sportlichsten Vorgänger Insignia OPC auf der Nürburgring-Nordschleife locker ab. Die G-Serie soll daher weiter ausgebaut werden, was zwar nicht das Ende von Corsa und Astra OPC bedeutet, aber doch klar auf einen Richtungswechsel hindeutet.

Denn es gibt alles, was Spaß und schnell macht. Der GSi hat ein adaptives Fahrwerk mit drei Programmeinstellungen, zertifizierte Sportsitze und einen Allradantrieb. Optisch unterstreichen den sportlichen Anspruch die um einen Zentimeter tiefergelegte Karosserie, 20-Zoll-Leichtmetallräder, eigens gestaltete Stoßfänger vorn und hinten sowie reichlich Zierrat, der verchromt oder im Aluminium-Design Akzente setzt. Das alles ist nicht zu dick aufgetragen, formal geht der Insignia GSi noch als überaus sozialverträglich durch.

Unterwegs werden die Grenzen des schnellen Opel-Topmodells bald erfahrbar. Es glänzt mit vorzüglicher Traktion, setzt mit dem Torque Vectoring, der Beaufschlagung des kurveninneren Rades mit höherem Moment, und einer ausbalancierten Gewichtsverteilung Klassenmaßstäbe. Vor allem auf nasser Strecke zeigt der Insignia GSi ähnlich kräftigen Kollegen schnell die Rückleuchten. Doch drückt die Allradtechnik trotz intensiver Leichtbau-Bemühungen auf die Waage. Fast 1700 Kilogramm wiegt die Limousine, beinahe zwei Zentner stehen beim Diesel im Datenblatt. Der neun Zentimeter längere Sports Tourer bringt jeweils 33 Kilogramm Mehrgewicht mit. Das ist nicht wirklich viel, verhindert aber beim 260 PS starken Benziner und dem Diesel, der 210 PS leistet, die brachiale Leistungsexplosion. Nur die Limousine schafft als Benziner 250 km/h Höchstgeschwindigkeit, der Kombi erreicht 245 km/h, die Diesel sind 233 und 231 km/h

schnell. Die Beschleunigungswerte von null auf 100 km/h liegen zwischen 7,3 und 7,9 Sekunden, aber das Ansprechverhalten beider Motoren geht völlig in Ordnung und offenbart kein Zögern beim Leistungsabruf. Dennoch – wären nicht die ordentlichen Drehmomente (400 und 480 Newtonmeter) und die wohl abgestimmte Acht-Stufen-Automatik, würde der neue GSi den eigentlichen Ansprüchen nicht völlig gerecht.

Dank dieser Durchzugsstärke aber zieht Opels Feinster aus allen Drehzahlen heraus spontan und zügig, wie an der Schnur gezogen nach vorn. Das reicht für munteres Fahren, souveräne Überholmanöver und schwingvolle Kurvenpartys. Vor allem aber die Fahrwerksabstimmung ist gelungen, die war schon immer eine Domäne der Rüsselsheimer. Die Lenkung erfreut in höchstem Maße mit Präzision und direkter Ansprache, gleiches gilt für die Bremsen, deren Druckpunkt und Wirksamkeit auch einem Audi Sport oder BMW M gut zu Gesicht stünden. Der Federungskomfort führt selbst im schärfsten Fahrmodus nicht zum Zähneklappern, minimiert jedoch Wank- und Nickbewegungen wie bei den Großen. In der Tour-Einstellung, die auf Reise Flughöhe angesagt ist, verwöhnt der GSi mit erheblichem Kompensationsvermögen, was eine der Voraussetzungen für ermüdungsfreie Fortbewegung ist.

Die weiteren Zutaten gehören in der Sport-Leistungsklasse einfach dazu. Das unten abgeflachte Sportlenkrad etwa, Aluminiumpedalerie, Aluminiumoptik für die beiden Auspuffrohre und ein Diffusor unter dem Heck gibt es beim Insignia serienmäßig. Bemerkenswert sind außerdem das Voll-LED-Licht mit 400 Meter Leuchtweite und vor allem die Sport-Kontursitze mit mehrfacher elektrischer Verstellung, die das Siegel der Aktionsgemeinschaft Gesunder Rücken tragen. Sie sind trotz Belüftung und Heizung, Massagefunktion, ausgeprägter Wangen und einer wunderbar integrierten Kopfstütze zwei Kilogramm leichter als das Gestühl der OPC-Modelle, geben hervorragenden Seitenhalt und schonen die Bandscheiben. Auch ein unschlagbares Argument für Vielfahrer.

Ins Feld führen die Autobauer vom Main obendrein die Möglichkeiten der Individualisierung ihres neuen Topmodells. Die jüngst eingeführte Exclusive Line ist auch für den GSi zu haben. Neben den 17 neuen zusätzlichen Lackfarben sind so auch alle anderen Tönungen der Karosserie und des Interieurs auf Kundenwunsch möglich. So ließe sich das Auto auf das Design der Lieblingsturnschuhe abstimmen, sagt Opel-Marketing- und Vertriebsvorstand Jürgen Keller. Wobei es vielleicht günstiger wäre, die Farbe der Turnschuhe auf den Standardlack des Insignia GSi abzustimmen. (ampnet/mk)

Daten Opel Insignia GSi 2,0 DIT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,91 x 1,86 x 1,46
Radstand (m): 2,83
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 191 kW / 260 PS bei 5300 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2500–4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,6 Liter
CO₂-Emissionen: 197 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 1683 kg / 537 kg
Kofferraumvolumen: 490 -1450 Liter
Max. Anhängelast: 2200 kg
Wendekreis: 11,7 m
Bereifung vorne//hinten: 245/35 R20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Preis: 47 800 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia GSi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Kadett GSi (1984).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
