



Wersja: **Cosmo**
 Moc: **140 KM**
 Cena: **107 600 zł**

Z dużymi możliwościami

Insignia w roku modelowym 2012 otrzymała nowe wyposażenie oraz 140-konny silnik benzynowy wykorzystujący technikę downsizingu. W teście sprawdzamy jego osiągi oraz zasadność wyboru

■ Jeszcze kilka lat temu, gdyby któryś z producentów postanowił wyposażyć limuzynę klasy średniej w 1,4-litrowy silnik, większość z nas pukałaby się w czoło. Dziś, w erze downsizingu, nikogo to nie dziwi. Wspomagane przez turbinę jednostki o małej pojemności znaleźć można w wielu autach segmentu D: Citroën C5 1.6 THP/156 KM, For-

dzie Mondeo 1.6 EcoBoost/160 KM, Skodzie Superb 1.4 TSI/125 KM czy Volvo S60 1.6 T/150 KM. Opel także postanowił pójść tą drogą i w swojej limuzynie od 2012 roku oferuje 1,4-litrową jednostkę benzynową o mocy 140 KM.

Podstawowy cel stosowania techniki downsizingu to obniżenie zużycia paliwa poprzez zmniejszenie

pojemności silnika przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej mocy jednostki za sprawą turbodoładowania. Motor Opla spełnia to założenie, ale co z osiąganymi i spalaniem?

Producent obiecuje przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 10,9 s i średnie zużycie paliwa na poziomie 5,7 l/100 km (tylko o 1 l wyższe niż w przypadku diesla 2.0 CDTI/130 KM). W teście dynamikę 1,4-litrowego motoru oceniliśmy jako zadowalającą – mimo lekko wyczuwalnej dziury turbinowej reakcja silnika na niskich obrotach jest do-

bra. Auto sprawnie rozpędza się do 100 km/h, ale gwałtownemu przyspieszaniu towarzyszy hałas. Przy większych prędkościach sytuacja diametralnie się zmienia: silnikowi

zaczyna brakować wigo-ru, z kolei w trakcie jazdy autostradowej (120-140 km/h) we wnętrzu auta jest zaskakująco cicho.

Także podczas pomiarów spalania spotykaliśmy się ze skrajnościami.

Przy spokojnym traktowaniu pedału gazu Insignia 1.4 Turbo potrafiła w trasie zadowolić się 6,4 l/100 km, z kolei szybka (zgodna

Mimo niedużej pojemności 1.4 Turbo ma dobrą dynamikę i potrafi być oszczędne



TESTOWY egzemplarz wyposażony w tapicerkę Indian Summer II (pakiet za 17,4 tys. zł)



SPORTOWE fotele (z regulacją długości siedzisk) dobrze trzymają na zakrętach



PASAŻEROWIE tylnej kanapy mają ograniczoną ilość miejsca nad głowami



NAWIGACJA z trójwymiarowym obrazem i danymi zapisanymi na karcie SD (6 tys. zł)



REGULOWANE zawieszenie z trybami: normalny, sportowy i komfortowy (3,5 tys. zł)

Testowe pomiary zużycia paliwa

	Zużycie paliwa w l/100 km	Średnia prędkość przejazdu w km/h
W mieście	9,1	31,4
Poza miastem	6,4	80,2
Autostrada	9,6	119
Średnie (2860 km)	8,9	58,0

z przepisami) jazda na autostradzie powodowała zużycie na poziomie 9,6 l/100 km.

Oprócz motoru 1.4 T Insignia w 2012 roku otrzymała także nowe: silnik 2.0 T/220 KM (w wersji 4x4 – 250 KM), manetki zmiany biegów na kierownicy dla „automatu” (przy zakupie pakietu OPC), kamerę do rozpoznawania znaków drogowych (czyta teraz więcej znaków i obsługuje asystenta świateł drogowych), system nawigacji oparty na karcie SD

(dotychczas mapa z CD) z funkcją rozpoznawania głosu i personalizacji (wyższe wersje).

Podczas testu na dystansie 2,5 tys. km mieliśmy też możliwość oceny aktywnego zawieszenia FlexRide (3,5 tys. zł) oraz systemu ostrzegającego przed kolizją. Obydwa układy według testujących wypadły bardzo korzystnie.

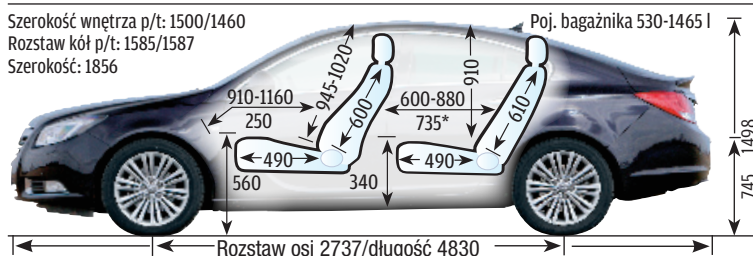
WYCIERACZKA tylnej szyby poprawia widoczność podczas jazdy w trudnych warunkach



WYMIARY w milimetrach

Szerokość wnętrza p/t: 1500/1460
Rozstaw kół p/t: 1585/1587
Szerokość: 1856

OPEL INSIGNIA



*Przy przednich fotelach odsuniętych o metr do tyłu

OCENA

KAROSERIA ★★★★★

■ Aspirujący do klasy premium model Opla ma luksusowo wykończone wnętrze. Z wyjątkiem tylnej kanapy to przestronny i funkcjonalny hatchback.

NAPĘD ★★★★★

■ Silnik 1.4 Turbo mimo małej dziury turbinowej ma zadowalającą dynamikę. Zużycie paliwa jest mocno uzależnione od stylu jazdy kierowcy.

KOMFORT ★★★★★

■ Niskoprofilowe opony i sztywne zawieszenie nie sprzyjają komfortowi. Na szczęście jest FlexRide z regulowaną twardością amortyzatorów.

PROWADZENIE ★★★★★

■ Insignia jest bardzo stabilna, dynamicznie wchodzi w zakręty i zapewnia kierowcy (zwłaszcza w trybie Sport) dużą satysfakcję z prowadzenia. W wersji Cosmo oprócz ESP oferowany jest układ ułatwiający ruszanie na wzniesieniu.

KOSZTY ★★★★★

■ Cena w stosunku do rywali jest konkurencyjna, ale zakup tego silnika jako alternatywę dla diesla powinni rozważać tylko kierowcy z lekką nogą!

PODSUMOWANIE



■ Przykład Insignii 1.4 Turbo pokazuje, że downsizing daje naprawdę duże możliwości. Jednostka - mimo małej pojemności - sprawdza się w ważącym ponad 1,4 tony aucie. Warunkiem uzyskania korzyści z jej zakupu (niskie zużycie paliwa) jest jednak spokojna jazda. Wykorzystywanie pełnej mocy silnika mocno odbija się na spalaniu.

Redaktor
JANUSZ BORKOWSKI



maksymalna nota: ★★★★★

DANE TECHNICZNE	OPEL
Silnik - typ/cylindry/zawory	t.benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1364
Moc maks. (KM/obr./min)	140/4900
Maks. mom. obr. (Nm/obr./min)	200/1850
Prędkość maksymalna (km/h)	205
Skrzynia biegów	man. 6
Napęd	przedni
Hamulce (p/t)	tw/t
Ogumienie	245/45 R 18
Masa własna/ładowność (kg)	1428/532
Poj. zbiornika paliwa (l)	70
Emisja CO ₂ (g/km)	134

OSIĄGI*	INSIGNIA
Przyspieszenie 0-100 km/h	10,9 s
Zużycie paliwa w mieście	7,5 l/100 km
poza miastem	4,7 l/100 km
średnie	5,7 l/100 km

*dane fabryczne

WYPOSAŻENIE	INSIGNIA
Wersja	Cosmo
Airbagi czołowe/boczne/kurtyny	S/S/S
ESP/hill holder/tempomat	S/S/S
Zawieszenie FlexRide/start-stop	3500 zł/S
Klimatyzacja aut. 2-strefowa	S
Radioodtwarzacz CD/Bluetooth	S/900 zł
Czujnik potencjalnej kolizji	2400 zł
Elektr. ster. szyby/lusterka	S/S
Podgrzewane fotele/wnętrze OPC	800/600 zł
Elektr. ster. ham. postojowy	S
Skórzana tapicerka Indian Summer	17 400 zł
Alufelgi 18 cali/biksenony	S/5200 zł

KOSZTY/GWARANCJA	INSIGNIA
Gwarancja mechaniczna	2 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat
Przeglądy	co 30 tys. km
Cena	107 600 zł

CENA AutoSalon24 od 99 500 zł
Zobacz oferty na www.autosalon24.autoswiat.pl



IMPONUJĄCA pojemność (530 l) i regularne kształty to zalety bagażnika Insignii