6 settembre 2017

Il Dream Team Opel: il nuovo diesel per l'ammiraglia Insignia

* Massima potenza: turbocompressione sequenziale per 154 kW/210 CV e una coppia elevata
* Combinazione ideale: sempre con il nuovo cambio automatico a otto rapporti e la trazione integrale
* Estremamente efficiente: consumi secondo il ciclo NEDC (ciclo misto) 6,9 litri, equivalenti a emissioni di CO2 di 183 g/km

Rüsselsheim. Inizia la produzione del nuovo motore top di gamma e di Insignia Country Tourer. I primi propulsori 2.0 litri BiTurbo diesel usciranno infatti dalla linea di produzione subito dopo l'estate, realizzati su misura per la Country Tourer e per tutte le altre versioni dell'ammiraglia Opel. La seconda generazione di Insignia, in versione Grand Sport, Sports Tourer e Country Tourer, sarà ordinabile con il nuovo diesel top di gamma già quest'anno. La Country Tourer si rivolge a tutti gli appassionati di Insignia alla ricerca di una station wagon elegante e pratica dall'estetica offroad. La nuova vettura sarà presentata in anteprima mondiale al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte (dal 14 al 24 settembre).

Grazie al doppio turbo sequenziale con due stadi di compressione, il nuovo diesel 2.0 litri genera 154 kW/210 CV a 4.000 giri e sviluppa una coppia di ben 480 Nm a partire da 1.500 giri (consumi ufficiali della versione Grand Sport 2.0 BiTurbo secondo il Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 8,7 l/100 km, ciclo extraurbano 5,7 l/100 km, ciclo misto 6,9 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto pari a 183 g/km). La nuova Insignia BiTurbo passa da 0 a 100 km/h in soli 7,9 secondi e raggiunge una velocità massima di 233 km/h.

Tutta questa potenza deve essere trasferita sull'asfalto in maniera intelligente e per questo motivo il nuovo propulsore al vertice della gamma viene sempre offerto in abbinamento con la trasmissione automatica a otto rapporti, particolarmente fluida, e con la trazione integrale hi-tech con [torque vectoring](http://media.gm.com/media/it/it/opel/home.detail.html/content/Pages/news/it/it/2017/opel/01-11-all-wheel-drive-for-new-insignia.html). Accanto alla potenza, la guidabilità (con la possibilità di sfruttare tutta la potenza del turbo in qualsiasi situazione) e la fluidità del nuovo motore common rail presentano notevoli miglioramenti rispetto all'attuale e amato propulsore 2.0 litri con turbocompressore unico (125 kW/170 CV; consumi ufficiali della versione Grand Sport a trazione anteriore secondo il Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 6,7 l/100 km, ciclo extraurbano 4,3 l/100 km, ciclo misto 5,2 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto pari a 136 g/km).

Oltre ai dati NEDC, obbligatori dal punto di vista legale, Opel ha calcolato anche i valori secondo il ciclo di guida **WLTP** (**W**orldwide Harmonized **L**ight-Duty Vehicles **T**est **P**rocedure) che saranno obbligatori a partire dal prossimo autunno. I valori secondo il ciclo WLTP (Insignia Grand Sport 2.0 BiTurbo: intervallo di consumo secondo il ciclo WLTP 12,2-6,2[[1]](#footnote-1) l/100 km, ciclo misto 8,0-7,5 l/100 km, emissioni di CO2 209-196 g/km) sono molto più realistici rispetto ai valori registrati secondo il ciclo NEDC, fino a oggi obbligatorio (consumi ufficiali Grand Sport 2.0 BiTurbo secondo il ciclo NEDC: ciclo urbano 8,7 l/100 km, ciclo extraurbano 5,7 l/100 km, ciclo misto 6,9 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto 183 g/km). I valori registrati nel ciclo WLTP prendono in considerazione diversi stili di guida e ciò permette ai clienti di avere una stima migliore del proprio consumo di carburante[[2]](#footnote-2). Una panoramica dei dati di consumo più realistici registrati secondo il ciclo WLTP si trova su [opel.it](http://www.opel.it/tool/wltp-ciclodiguida-consumocarburante.html).

Come l'attuale motore 2.0 litri da 125 kW/170 CV con turbocompressore unico, anche il nuovo diesel top di gamma è dotato di sistema di riduzione catalitica selettiva (SCR). Si tratta di un sistema altamente efficiente per il trattamento dei gas di scarico, nel quale quantità minime di AdBlue, una soluzione acquosa di urea, vengono iniettate nel flusso dei gas di scarico. La soluzione contiene ammoniaca (NH3), che reagisce con gli ossidi di azoto (NOx) presenti nel gas di scarico all'interno del catalizzatore SCR, producendo azoto e vapore acqueo, due sostanze innocue.

**Il nuovo diesel top di gamma con doppio turbo sequenziale con due stadi di compressione**

Opel ha fatto tutto il possibile per raggiungere la massima efficienza in termini di consumi e un assoluto piacere di guida. Il nuovo diesel monta due turbocompressori che funzionano in modo sequenziale. L'aria aspirata entra nel primo turbocompressore dove viene compressa prima di passare al secondo turbo, all'interno del quale si trova una Turbina a Geometria Variabile azionata da palette nel flusso del gas di scarico, che aumentano la coppia ai bassi regimi e la potenza ai regimi superiori. La Turbina a geometria variabile regola le palette affinché siano parallele al flusso, riducendo in questo modo la contropressione e i consumi. L'aria di aspirazione, adesso fortemente compressa e caldissima, passa attraverso l'intercooler prima di raggiungere le camere di combustione, in cui viene iniettato il gasolio con iniettori a sette fori che effettuano fino a dieci iniezioni per ciclo a 2000 bar. La pressione di sovralimentazione viene controllata, in funzione della velocità e del carico del motore, da tre valvole differenziali e da una turbina a geometria variabile ad azionamento elettrico.

Oltre all'aumento di efficienza, potenza e coppia, la fluidità e la silenziosità sono state le priorità nella fase di progettazione del nuovo motore. Gli ingegneri Opel hanno pertanto dotato il motore di albero motore in ghisa, controalberi, un volano più rigido e diviso la coppa dell'olio in due parti, per ridurre al minimo le tipiche vibrazioni e risonanze del diesel. Per limitare ulteriormente i consumi, la pompa dell'acqua viene attivata elettricamente solo quando le temperature lo richiedono.

**La potenza di due turbo: i diesel BiTurbo ora su Astra, Insignia, Vivaro e Movano**

Il motore 2.0 litri BiTurbo diesel da 143 kW/195 CV con coppia massima di 400 Nm ha debuttato sulla prima generazione di Insignia nel 2012 ed è stato poi offerto su Astra, Cascada, GTC e Zafira Tourer. La nuova unità da 154 kW/210 CV e 480 Nm di **Insignia** si inserisce alla perfezione nella gamma delle attuali unità Opel turbocompresse a due stadi.

**Astra**, Auto dell'Anno 2016 per l'Europa, è disponibile in versione 5 porte e Sports Tourer con motore 1.6 BiTurbo da 118 kW/160 CV. Il quattro cilindri genera una coppia massima di 350 Nm a soli 1.500 giri (consumi ufficiali Astra 5 porte in base al Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 5,0 l/100 km, ciclo extraurbano 3,4 l/100 km, ciclo misto 4,0 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto 106 g/km). L'Astra diesel più veloce passa da zero a 100 km/h in 8,9 secondi e raggiunge una velocità massima di 220 km/h.

I due stadi di compressione garantiscono ottime prestazioni e consumi ridotti anche sui veicoli commerciali leggeri Opel. La gamma **Vivaro** permette di scegliere tra due versioni particolarmente efficienti dell'unità 1.6 litri BiTurbo: il motore da 92 kW/125 CV con 320 Nm di coppia (consumi ufficiali di Combi L1 in base al Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 6,4 l/100 km, ciclo extraurbano 5,1 l/100 km, ciclo misto 5,6 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto 145 g/km) e l'unità da 107 kW/145 CV con 340 Nm di coppia (consumi ufficiali di Combi L1 in base al Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 6,6 l/100 km, ciclo extraurbano 5,4 l/100 km, ciclo misto 5,9 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto 152 g/km).

Le prestazioni dei motori di Vivaro sono leggermente superate da quelle dei più grandi diesel quattro cilindri 2.3 litri di Opel **Movano**. Due sono le opzioni anche in questo caso: l'unità da 107 kW/145 CV e 350 Nm (consumi ufficiali di Combi1 in base al Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 7,4 l/100 km, ciclo extraurbano 5,8 l/100 km, ciclo misto 6,3 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto 165 g/km) e l'unità da 125 kW/170 CV, sempre con 350 Nm (consumi ufficiali della versione furgone L1 in base al Nuovo ciclo di guida europeo NEDC: ciclo urbano 7,4 l/100 km, ciclo extraurbano 5,8 l/100 km, ciclo misto 6,3 l/100 km, emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto 165 g/km).

**Un'offerta completa: i motori diesel di nuova Insignia**

Segue una panoramica delle unità diesel attualmente disponibili per Insignia. Tutti i valori si riferiscono alla versione berlina Grand Sport.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | Consumi ufficiali[[3]](#footnote-3) | Emissioni ufficiali di CO2 nel ciclo misto[[4]](#footnote-4) |
| Motori | Potenza | Coppia | Ciclo urbano | Ciclo extraurbano | Ciclo misto | Ciclo misto |
| 1.6 Diesel | 81 kW (110 CV) | 300 Nm | 4,9 l | 3,8 l | 4,2 l | 110 g/km  |
| 1.6 DieselECOTEC | 81 kW (110 CV) | 300 Nm | 4,6 l | 3,6 l | 4,0 l | 105 g/km  |
| 1.6 Diesel | 100 kW (136 CV) | 320 Nm | 5,2 l | 4,0 l | 4,5 l | 118 g/km  |
| 2.0 Diesel | 125 kW (170 CV) | 400 Nm | 6,7 l | 4,3 l | 5,2 l | 136 g/km  |
| 2.0 BiTurbo | 154 kW (210 CV) | 480 Nm | 8,7 l | 5,7 l | 6,9 l | 183 g/km  |

**Contatti per la stampa**:

**Paola Trotta**

Direttore Comunicazione

tel. +39 06 5465 3390

paola.trotta@opel.com

**Stefano Virgilio**

Capo Ufficio Stampa

tel. +39 06 5465 3217

stefano.virgilio@opel.com

**Contatti per il pubblico:**

opel.italy@opel.com

tel. +39 02 7541 9845

***Testi e foto disponibili su*** [***media.opel.it***](http://www.media.opel.it)

1. Gli intervalli indicati sono i seguenti: il valore inferiore rappresenta la misura minima delle quattro fasi del ciclo WLTP, il campione preso rappresenta il consumo di carburante della versione con le caratteristiche di motorizzazione e trasmissione più favorevoli. Il valore superiore rappresenta il massimo delle quattro fasi del ciclo WLTP, il campione preso rappresenta il consumo di carburante della versione con le caratteristiche di motorizzazione e trasmissione più sfavorevoli. I valori ottenuti forniscono una buona idea e un'utile indicazione del consumo giornaliero previsto. [↑](#footnote-ref-1)
2. I valori indicati sono basati sul ciclo di guida WLTP. Sono stati calcolati utilizzando un ciclo di guida predefinito, standardizzato su un banco di prova. I valori effettivi possono variare in funzione dello stile di guida, dell'utilizzo e di altri fattori. [↑](#footnote-ref-2)
3. I dati relativi ai consumi di gasolio si riferiscono al ciclo NEDC. Tutti i dati fanno riferimento alla versione base, con allestimento di serie, in vendita nei paesi europei. Le rilevazioni sono state effettuate sulla base del regolamento 2007/715/CE, con vettura in ordine di marcia, come specificato dallo stesso [↑](#footnote-ref-3)
4. I dati relativi ai consumi di gasolio si riferiscono al ciclo NEDC. Tutti i dati fanno riferimento alla versione base, con allestimento di serie, in vendita nei paesi europei. Le rilevazioni sono state effettuate sulla base del regolamento 2007/715/CE, con vettura in ordine di marcia, come specificato dallo stesso [↑](#footnote-ref-4)