



## Informação à Imprensa

21 Fevereiro, 2018

### Num relance: o novo Insignia GSi

- **Estreia mundial:** Salão de Frankfurt, setembro de 2017;
- **Lançamento no mercado:** Encomendas em dezembro de 2017, primeiras entregas em março de 2018;
- **Produção:** Fábrica da Opel em Rüsselsheim, Alemanha;
- **Segmento:** Familiares médios;
- **Perfil e posicionamento:** Topo de gama desportivo, potente e preciso, com comportamento dinâmico referencial graças ao chassis mais baixo em 10 mm, suspensão com controlo eletrónico e sistema de tração integral Twinster com vetorização de binário. 'Design' GSi com para-choques, saias, saídas de escape e 'spoiler' específicos, a par de bancos 'bacquet' desenvolvidos pela Opel, volante com base plana e forros pretos de tejadilho e pilares. Variantes berlina Grand Sport e 'station wagon' Sports Tourer. Possui todos os sistemas avançados de assistência à condução dos restantes Insignia de nova geração.
- **Dimensões, em milímetros:**
  - GSi Grand Sport: 4910 / 1871 / 1445 (comprimento / largura sem espelhos / altura);
  - GSi Sports Tourer: 4998 / 1871 / 1490 (comprimento / largura sem espelhos / altura);
  - Compartimento de bagagem: Grand Sport, 490 a 1450 litros; Sports Tourer, 560 a 1665 litros;
- **Preços** a partir de 55.680 euros (Grand Sport) e 57.030 euros (Sports Tourer).

### Destaques:

- **'Design' e construção:**
  - Construção de baixo peso maximiza a eficiência;
  - 'Design' exterior:
    - Para-choques dianteiro e traseiro de desenho específico;



- 'Spoiler' traseiro na variante Grand Sport;
  - Saídas de escape com contornos metalizados;
  - Saias laterais;
  - 'Design' interior:
    - Bancos 'bacquet' desenvolvidos pela Opel, certificados pela AGR;
    - Volante desportivo com base plana;
    - Pedais com capas em alumínio;
    - Forros do tejadilho e pilares em preto.
  - Chassis GSi com novas afinações e suspensão mais baixa em 10 milímetros por comparação com as variantes Grand Sport e Sports Tourer normais;
  - Amortecedores especiais, com controlo eletrónico, reduzem movimentos da carroçaria ao mínimo;
  - Pneus especiais Michelin Pilot Sports 4 S, em jantes de 20"
  - Travões Brembo com pinças de quatro pistões
- **Tecnologias, assistência e conforto:**
    - Sistemas do chassis FlexRide têm afinação mais dinâmica, ajustando amortecedores e direção em frações de segundo;
    - Modo "Competitive" do ESP permite maior liberdade em condução desportiva e desliga o controlo de tração;
    - De série: tração integral com vetorização de binário é o sistema mais sofisticado neste segmento de mercado;
    - A mais recente geração de faróis de matriz de LED com 32 segmentos de díodos e alcance até 400 metros;
    - Capô do motor ativo para melhor proteção de peões;
    - Câmara dianteira com:
      - Alerta de Colisão Dianteira Iminente com deteção de peões e Travagem Automática de Emergência;
      - Assistente de Manutenção de faixa com correção automática da direção;
      - Indicação de distância para o veículo da frente.
    - Tecnologias inovadoras: Programador de Velocidade Adaptativo, 'head up display' e câmara 360º de assistência ao estacionamento;



- Sistema de apoio em viagem e emergência OnStar<sup>1</sup>;
  - A mais recente geração IntelliLink Navi 900 com navegação integrada, compatível com Apple CarPlay e Android Auto;
  - Bancos tipo 'bacquet' desenvolvidos em Rüsselsheim, certificados pela agência de especialistas em ergonomia AGR, com funções de ventilação, aquecimento, massagem (para o condutor) e regulação do apoio lateral;
  - Bancos aquecidos à frente e atrás.
- **Motorizações:**
    - Motores topo de gama, a gasolina e a gasóleo, com sobrealimentação e caixa de velocidades automática de oito velocidades com programação eletrónica especial GSi (na motorização a gasolina);
    - A gasolina: 2.0 Turbo com injeção direta de 260 cv e 400 Nm (consumos NEDC: urbano 11,5-11,2 l/100 km; extraurbano 7,1 l/100 km; misto 8,7-8,6 l/100 km, emissões CO<sub>2</sub> 199-197 g/km);
    - Diesel: 2.0 BiTurbo D com 210 cv e 480 Nm (consumos NEDC: urbano 9,2 l/100 km; extraurbano 5,8-5,7 l/100 km; misto 7,1-7,0 l/100 km, emissões CO<sub>2</sub> 187-186 g/km).

**Texto e fotos de elevada resolução em [www.media.opel.pt](http://www.media.opel.pt)**

---

<sup>1</sup> Os serviços OnStar requerem ativação e uma conta junto da OnStar Europe Ltd. Os serviços de 'hotspot' de Internet necessitam de conta junto do operador de telecomunicações associado. Há lugar a custos após expirarem os períodos de experimentação grátis.



## Informação à Imprensa

21 Fevereiro, 2018

Novo Opel Insignia GSi: 'Design', Desenvolvimento e Habitáculo

### **GSi: a versão Opel Insignia para conhecedores**

- Novos elementos de carroçaria e jantes de 20 polegadas;
- Suspensão controlada eletronicamente e travões Brembo;
- Nova caixa automática de oito velocidades;
- Tração integral com vetorização de binário;
- Bancos tipo 'bacquet' com o selo de aprovação AGR;
- Mais rápido do que o anterior Insignia OPC no circuito de Nürburgring;
- GSi disponível nas variantes Grand Sport e Sports Tourer.

Mais preciso e mais eficiente. O novo Opel Insignia GSi é uma máquina de elevadas 'performances' dedicada quem sabe apreciar algo de muito especial. Com uma afinação de chassis orientada para a dinâmica, são múltiplos os pontos técnicos a merecerem destaque, desde o evoluído motor 2.0 Turbo de 260 cv de potência até à mais recente tecnologia 4x4 com vectorização de binário - inédita neste segmento -, passando por novos pneus Michelin montados em jantes de 20 polegadas. A transmissão conta também com uma nova caixa automática de oito velocidades que pode ser comandada manualmente a partir de patilhas colocadas no volante. A versão GSi extrai todo o potencial das melhores características que marcam a nova geração Insignia, nomeadamente o peso reduzido e o baixo centro de gravidade. Assim, o Insignia GSi tem para oferecer uma boa relação peso/potência e revela um excelente equilíbrio.

O visual condiz com o desempenho. O para-choques dianteiro possui duas grandes molduras metalizadas e na tampa da mala surge um 'spoiler' de dimensões consideráveis, para gerar carga aerodinâmica adicional a velocidades elevadas. No habitáculo sobressaem bancos dianteiros de tipo 'bacquet', forrados a couro, que são exclusivos desta versão, e um volante com base plana ao qual foi acrescentado 'grip'. Quem precisa de espaço também pode desfrutar da versão de 'performance' do Insignia visto que a linha



GSi inclui a variante 'station wagon' Sports Tourer. Os preços do Insignia GSi Grand Sport iniciam-se em 55.680 euros e do Insignia GSi Sports Tourer em 57.030 euros.

### **No circuito mais exigente do mundo: o Nürburgring-Nordschleife**

Criar o Insignia mais eficiente foi, desde logo, o objetivo dos engenheiros que se encarregaram do desenvolvimento do GSi. O resultado traduz um novo conceito moderno de dinâmica superior, caracterizado por excelente tração e precisão milimétrica, talentos que os adeptos dos modelos desportivos apreciarão e poderão, ao mesmo tempo, verificar no cronómetro.

*«O Insignia GSi ficou extremamente preciso graças à configuração do chassis, à excelente suspensão pilotada e à sofisticada transmissão integral. E, naturalmente, o baixo peso do automóvel desempenha também um papel importante nesta equação»,* concluiu Volker Strycek quando deu por terminadas as sessões de testes. *«Os resultados falam por si. Consigo completar uma volta ao Nordschleife em cerca de menos 12 segundos do que com o antigo OPC, que era mais potente. Nas secções mais exigentes, com curvas mais pronunciadas ou piso mais escorregadio - isto é, quando o automóvel precisa de reagir de forma especialmente ágil e precisa - o GSi é claramente mais rápido e fácil de controlar».*

As afinações finais do novo Insignia GSi foram realizadas e testadas no lendário circuito de Nürburgring-Nordschleife, situado nas verdejantes montanhas do Eifel. Com mais de 20 quilómetros de extensão, o mítico circuito é de tal forma exigente que o triplo campeão do mundo de Fórmula 1 Jackie Stewart apelidou-o de Green Hell (Inferno Verde). A suspensão do Insignia GSi recebe molas mais curtas em 10 milímetros e amortecedores de alto desempenho que reduzem os movimentos da carroçaria ao mínimo. Os travões Brembo, com pinças de quatro êmbolos, e a direção assistida foram adaptados à nova configuração. De série, o GSi surge equipado com o chassis de controlo eletrónico FlexRide, capaz de reagir em frações de segundo para ajustar, entre outros, a pressão dos amortecedores e a assistência da direção. A unidade de controlo do sistema também consegue intervir ao nível da resposta do acelerador e dos pontos de troca das oito velocidades da caixa automática. O condutor pode escolher entre os modos Normal, Tour e Sport, com parâmetros diferentes de funcionamento. Um exclusivo do GSi é o modo



'Competitive', ativado através do ESP, que permite a condutores experientes controlarem eles próprios ângulos maiores de derrapagens, bem como a entrega da potência - algo essencial para uma volta rápida no Nordschleife, por exemplo.

O chassis desportivo do Insignia GSi surge associado na perfeição aos evoluídos pneus Michelin Pilot Sport 4S, montados em jantes de 20 polegadas. Estes pneus são reconhecidos pelo elevado grau de aderência ao alcatrão, maximizando a interação com o sistema de tração integral com vetorização de binário e os potentes motores sobrealimentados.

*«É a combinação de baixo peso - especialmente sobre o eixo dianteiro - baixo centro de gravidade, potência disponível numa faixa alargada de rotações e a melhor tecnologia em tração, que tornam o GSi tão rápido», explica Strycek. «Isto é eficiência pura. E a tração integral é simultaneamente perfeita para o circuito, dando prazer de condução, e para a estrada, proporcionando níveis acrescidos de segurança».*

### **Equipamento exclusivo**

O perfil dinâmico do novo Opel Insignia GSi espelha-se discretamente no exterior e no interior com equipamentos exclusivos desta versão. No topo da lista surgem os bancos dianteiros, desenvolvidos pela Opel.

Este banco integral de elevada 'performance' oferece as mesmas funções dos bancos normais de topo de gama do Insignia, nomeadamente ventilação, aquecimento, massagem e regulação do apoio lateral. As costas altas, com encosto de cabeça integrado, foram desenhadas a pensar também no posicionamento ideal do cinto de segurança, algo que nem sempre é um dado adquirido em bancos desta natureza. Para o forro, a Opel oferece à escolha duas combinações diferentes de couro de alta qualidade. A assinatura discreta 'GSi' embutida à altura dos ombros faz parte da decoração sóbria. A equipa de designers de bancos da Opel destaca a característica peculiar de a configuração do conjunto fazer lembrar uma cobra-capelo em posição de ataque, alegando que essa semelhança está em consonância com o carácter dinâmico do novo Insignia GSi.



A notável atenção ao detalhe está bem patente, por exemplo, nas molduras que simulam os orifícios para a passagem de cintos de competição, nas costas do banco, que foram inspiradas nas entradas de ar na frente do Insignia GSi.

O ângulo do assento e das costas, bem como a distância e a altura do banco, possuem regulações elétricas. De igual modo, as almofadas de ar que fazem variar o apoio lombar e o ângulo dos apoios laterais são acionadas eletricamente. Todas as regulações, à exceção do ângulo do assento, são memorizáveis. Os sistemas de ventilação e aquecimento atuam no assento e nas costas. Nestas, o condutor pode escolher o movimento de massagem.

No conjunto, as características do novo banco desportivo da Opel são únicas, tendo sido desenvolvidas no centro de competências de Rüsselsheim. Aliás, trata-se do primeiro banco de alta 'performance' desenvolvido exclusivamente por um fabricante de automóveis. Na verdade, a prática habitual é recorrer a fornecedores externos quando se trata de adotar este tipo de componentes especiais. O Centro de Desenvolvimento Técnico da Opel possui longa experiência no que toca a estruturas de bancos. Os planos da nova geração Insignia contemplaram desde o início um conceito modular, com bancos 'bacquet' desenvolvidos "em casa" a ocuparem uma das premissas inquestionáveis.

O desenho da estrutura levou em consideração o conceito de baixo peso. Registe-se que um banco dianteiro 'bacquet' do Corsa OPC, que já está no mercado há uns anos e não possui qualquer função de conforto nem regulação elétrica, pesa 28 kg. Um banco dianteiro completo do Insignia GSi, com todas as funções, pesa apenas 26 kg.

O volante de base plana, as capas de pedais em alumínio e o forro preto do tejadilho e dos pilares, acrescentam, com discrição, o imprescindível ambiente desportivo.

### **Dinâmica e sentido prático**

Ao mesmo tempo que dá ares de respeitável automóvel desportivo, com para-choques volumosos, saídas de escape específicas e, na variante Grand Sport, um 'spoiler' proeminente que garante carga aerodinâmica adicional, o Insignia GSi não perde o sentido prático. O espaço e o conforto estão garantidos, a par dos sistemas referenciais



de informação, entretenimento e conectividade IntelliLink e OnStar<sup>1</sup>. Tal como a variante que lhe serve de base, a carrinha Insignia GSi Sports Tourer oferece uma grande bagageira, com volume que vai de 560 a 1665 litros graças a bancos traseiros que podem rebater, com comando automático, na proporção 40/20/20. Graças a isso, a Insignia GSi pode adotar múltiplas configurações para transporte dos mais variados objetos sem abdicar de lugares para passageiros. O portão traseiro tem abertura e fecho elétricos, podendo ser comandado à distância através da chave ou recorrendo ao sensor de pé colocado sob o para-choques.

O Insignia GSi integra tecnologia de topo, numa longa lista onde estão, por exemplo, os faróis de matriz de LED IntelliLux e múltiplos sistemas de assistência à condução, com destaque para o Alerta de Colisão Dianteira Iminente com deteção de peões e travagem automática de emergência.

### **34 anos de tradição GSi**

Adotada pela Opel em 1984, a sigla GSi surge pela primeira vez nos modelos Manta GSi e Kadett GSi, com motor 1.8 de 115 cv. Quatro anos mais tarde aparece no Kadett GSi 16V equipado com o célebre 2.0 DOHC de 16 válvulas que debitava 150 cv. O primeiro Astra, em 1993, também herdou este motor, bem como a designação, que veio a partilhar com uma versão 1.8 de 125 cv. E houve igualmente versões GSi em várias gerações Corsa, começando no Corsa A com 100 cv e terminando no Corsa D em agosto de 2012.

***Texto e imagens de alta resolução em [www.media.opel.pt](http://www.media.opel.pt)***

---

<sup>1</sup> Os serviços OnStar requerem ativação e uma conta junto da OnStar Europe Ltd. Os serviços de 'hotspot' necessitam de conta junto do operador de telecomunicações associado. Há lugar a custos após expirarem os períodos de experimentação grátis.





## Informação à Imprensa

21 Fevereiro, 2018

Novo Opel Insignia GSi: motores, chassis e transmissão

### **GSi: potência, precisão e eficiência dinâmica**

- Motores 2.0 BiTurbo D (210 cv) a gasóleo e 2.0 Turbo (260 cv) a gasolina;
- Nova caixa automática de oito velocidades com comandos no volante;
- Suspensão com controlo eletrónico;
- Tração integral com vetorização de binário;

A Opel define o novo Insignia GSi como um instrumento de precisão. Está 10 milímetros mais próximo da estrada face a um Insignia normal e pesa menos cerca de 160 quilogramas por comparação com o Opel Insignia OPC da anterior geração. Possui um sistema inteligente de tração integral com vetorização de binário, capaz de dosear com grande precisão a potência que é entregue a cada roda. Com isto, o comportamento dinâmico eleva-se a patamares superiores e a subviragem é totalmente eliminada. As rodas, com jantes em liga leve de 20 polegadas e pneus Michelin Pilot Sport 4 S, bem como os potentes travões Brembo, são componentes específicos deste Insignia. O conjunto de equipamento especial fica completo com a direção direta, os amortecedores especiais com controlo eletrónico e a caixa automática de oito velocidades com comando por patilhas no volante. O novo Opel Insignia GSi é um desportivo moderno que sobressai pela eficiência. Este automóvel para conhecedores leva o selo “Tested on the Nürburgring”. Tal como os outros desportivos de topo da Opel, o modelo recebeu as afinações finais no emblemático circuito grande de Nürburgring: o Nordschleife.

A Opel selecionou para o Insignia GSi dois motores de topo. A opção Diesel assenta no novo 2.0 BiTurbo D de altas ‘performances’, que debita 210 cv de potência às 4000 rpm e entrega nada menos que 480 Nm de binário logo às 1500 rpm. O Insignia GSi Grand Sport BiTurbo D consegue acelerar de zero a 100 km/h em apenas 7,9 segundos e alcança a velocidade máxima de 233 km/h. Os consumos de acordo com a norma NEDC quedam-se



em 9,2 l/100 km em ciclo urbano, 5,8-5,7 l/100 km em ciclo extraurbano e 7,1-7,0 l/100 km no ciclo misto. As emissões de CO<sub>2</sub> são de 187-186 g/km.

A alternativa, a gasolina, é constituída pelo potente 2.0 Turbo de 260 cv (consumos NEDC: urbano 11,5-11,2 l/100 km, extraurbano 7,1 l/100 km, misto 8,7-8,6 l/100 km, emissões CO<sub>2</sub> 199-197 g/km). Esta versão debita um elevadíssimo binário máximo de 400 Nm, constante entre as 2500 e as 4000 rpm. Este é um dos fatores que permite ao Insignia GSi Grand Sport 2.0 Turbo acelerar de zero a 100 km/h em apenas 7,2 segundos e atingir 250 km/h de velocidade máxima.

A par da construção de baixo peso, do centro de gravidade mais baixo e da sofisticação da transmissão e dos componentes de chassis, ambos os motores dão um importante contributo para a eficiência dinâmica, que se sobrepõe à pura potência.

O chassis do novo Insignia GSi possui afinações que tornam este desportivo extremamente ágil e preciso. As molas reduzem a distância ao solo em 10 mm e os amortecedores controlam de forma particularmente eficaz os movimentos da carroçaria. Os sistemas mecatrónicos, como o FlexRide de controlo do amortecimento, ajustam-se em frações de segundo à estrada e aos comandos do condutor. Este sistema, aliás, intervém diretamente na pressão dos amortecedores, na assistência da direção, no curso do acelerador e nos pontos de troca de velocidades da caixa automática de oito velocidades. O condutor pode selecionar três modos de funcionamento pré-programados: Standard, Tour e Sport. O GSi oferece um modo especial Competitive, ativado na tecla do ESP, que desliga o controlo de tração e permite a condutores mais experientes explorarem os limites da condução desportiva.

Um dos expoentes tecnológicos do Opel Insignia GSi é a tração integral Twinster, com vetorização de binário - algo que é único no segmento. Neste sistema de transmissão às quatro rodas o diferencial traseiro convencional é substituído por duas embraiagens multidiscos, uma para cada roda. Assim, de forma instantânea, é possível entregar débitos variáveis de força motriz a cada roda, de forma independente. Graças a isso, o Insignia revela uma agilidade superior e mantém trajetórias com facilidade surpreendente, mesmo a velocidades elevadas.



Para contribuir para colocar toda a potência na estrada com máxima tração, os engenheiros escolheram pneus de elevada 'performance': Michelin Pilot Sport 4 S, montados em jantes de liga leve de 20 polegadas. Do lado da travagem, a Opel optou por potentes travões Brembo, com discos de dimensões generosas e pinças de quatro pistões. Tudo isto, associado ao baixo peso do automóvel, confere ao Insignia GSi um comportamento dinâmico referencial.

***Texto e fotos de elevada resolução em [www.media.opel.pt](http://www.media.opel.pt)***



## Informação à Imprensa

21 Fevereiro, 2018

Novo Opel Insignia GSi: Centro de Testes e Desenvolvimento da Michelin

### Onde a 'performance' se sente em casa: de Nürburgring para Fontange

- Afições do Insignia GSi foram realizadas no circuito grande de Nürburgring;
- Pneus de alta 'performance' Michelin Pilot Sport 4 S desenvolvidos no Centro de Testes de Fontange.

O novo Opel Insignia GSi consegue de proporcionar elevado prazer de condução graças ao comportamento dinâmico extremamente preciso. Logo na aparência, percebe-se de imediato que sob a carroçaria elegante está uma máquina de emoções mais fortes que o habitual. Os ingredientes incluem potentes motores sobrealimentados, chassis FlexRide com 'setup' especial, tração integral inovadora com vetorização de binário, uma nova caixa automática de oito velocidades - que permite mudanças manualmente através de patilhas no volante - e pneus de alta 'performance' Michelin Pilot Sport 4 S.

Enquanto que o Insignia GSi foi testado e afinado no lendário circuito grande de Nürburgring-Nordschleife, os pneus Michelin foram desenvolvidos em Salon-de-Provence, mais precisamente no [Centro de Testes da Michelin em Fontange](#). Os Pilot Sport 4 S, montados em jantes de liga leve de 20 polegadas, colocam toda a potência do Insignia GSi no chão e garantem elevadíssimos níveis de aderência em curva.

O complexo de Fontange, situado no sul de França a cerca de 30 quilómetros de Marselha, ocupa uma área total de 56 hectares. Este é um dos cinco centros de testes e desenvolvimento operado pelo fabricante francês de pneus Michelin, onde os seus produtos são submetidos a ensaios em pistas que totalizam uma extensão de sete quilómetros. Aderência em piso seco ou molhado, ruído, conforto e desempenho em travagem, são examinados ao detalhe durante todo o ano. Na verdade, as condições meteorológicas são normalmente boas graças à vizinhança do Mediterrâneo.



A pista de velocidade tem três quilómetros de perímetro e curvas com inclinação de 20%, o que a torna ideal para testar limites de fiabilidade, resistência ao rolamento ou consumos de combustível. Outras pistas possuem as características necessárias para avaliar ruído de rolamento. O comportamento em piso molhado, incluindo 'aquaplaning', é aferido numa pista específica com 1200 metros de extensão. Na pista de travagem é estudada a interação entre os pneus, os sistemas do chassis, os travões e os controlos eletrónicos. Por seu turno, os testes de resistência lateral dos pneus são efetuados numa pista circular com 70 metros de diâmetro exterior. O centro está dotado de garagem, rampa hidráulica, e equipamentos de montagem e equilibragem de rodas, a par de escritório, salas de reuniões e um centro para eventos.

***Texto e imagens de alta resolução em [www.media.opel.pt](http://www.media.opel.pt)***



## Informação à Imprensa

21 Fevereiro, 2018

### Novo Opel Insignia GSi: principais características técnicas

Motores	2.0 Turbo, Injeção Direta (260 cv)	2.0 BiTurbo D (210 cv)
Transmissão	Integral, adaptativa	Integral, adaptativa
Classe de emissões	Euro 6	Euro 6 <sup>1</sup>
Combustível	Gasolina <sup>2</sup>	Gasóleo
Nº de cilindros	4	4
Cilindrada cm <sup>3</sup>	1998	1956
Diâmetro x curso mm	86,0 / 86,0	83,0 / 90,4
Potência máxima cv / a rpm	260 / 5300	210 / 4000
Binário máximo Nm / a rpm	400 / 2500-4000	480 / 1500
Relação de compressão	9.5 : 1	16.5 : 1
Capacidade do depósito de combustível, l	62	62

<sup>1)</sup> Filtro de partículas sem manutenção; tratamento de gases de escape com SCR (Selective Catalytic Reduction) com AdBlue (injeção de ureia). Versões com tecnologia BlueInjection requerem reabastecimento periódico de AdBlue. O computador de bordo do veículo dá indicação quando é necessário reabastecer.

<sup>2)</sup> Todos os motores a gasolina podem funcionar com gasolina sem chumbo de 91 RON, 95 RON e 98 RON, com uma percentagem máxima de 10% de incorporação de etanol (E10), em cada caso. Os dados de 'performances' e de consumos apresentados referem-se ao funcionamento com gasolina 95 RON.



	2.0 Turbo (260 cv)	2.0 BiTurbo D (210 cv)
<b>Pesos e cargas máximas (kg)</b>		
<b>GSi Grand Sport</b>		
Peso, incluindo o condutor (70/156/EEC)	1683	1772
Peso bruto	2220	2315
Tara	537	543
Peso máx. sobre o eixo dianteiro	1130	1210
Peso máx. sobre o eixo traseiro	1100	1115
Peso máx. no tejadilho <sup>3</sup>	100	100
<b>GSi Sports Tourer</b>		
Peso, incluindo o condutor (70/156/EEC)	1716	1807
Peso bruto	2275	2370
Tara	559	563
Peso máx. sobre o eixo dianteiro	1125	1205
Peso máx. sobre o eixo traseiro	1160	1175
Peso máx. no tejadilho <sup>3</sup>	100	100
<b>Capacidade de reboque (kg)</b>		
<b>GSi Grand Sport</b>		
Sem travões	750	750
Com travões, gradiente 12%	2200	1805
<b>GSi Sports Tourer</b>		
Sem travões	750	750
Com travões, gradiente 12%	2200	1805

<sup>3</sup>) Dependendo do Peso Bruto. Por razões de segurança, recomendam-se velocidades inferiores a 120 km/h quando se circula com carga no tejadilho

**Todos os dados são relativos ao modelo base-de-gama europeu com equipamento de série e estão sujeitos a alteração.** A instalação de equipamento suplementar pode aumentar a tara e, em certos casos, o peso bruto e as cargas máximas permitidas sobre o eixo do veículo e, conseqüentemente, reduzir a carga útil e a carga permitida no atrelado. A tara dos modelos da Opel inclui tolerâncias de peso de 68 kg para o condutor e 7 kg para a bagagem. A carga útil refere-se apenas ao peso dos ocupantes e/ou da bagagem, exceto o condutor.



INSIGNIA GSi GRAND SPORT							
	Velocidade máxima (km/h)	Aceleração 0-100 km/h (segundos)	Recuperação 80-120 km/h em 5ª vel (segundos)	Consumo (l/100 km)			Emissões CO <sub>2</sub> (g/km, misto)
				Urbano	Extraurbano	Misto	
Caixa automática de 8 velocidades, tração 4x4 Twinster							
2.0 Turbo (260 cv)	250	7,2	-	11,2	7,1	8,6	197
2.0 BiTurbo D (210 cv)	233	7,9	-	9,2	5,7	7,0	186

INSIGNIA GSi SPORTS TOURER							
	Velocidade máxima (km/h)	Aceleração 0-100 km/h (segundos)	Recuperação 80-120 km/h em 5ª vel (segundos)	Consumo (l/100 km)			Emissões CO <sub>2</sub> (g/km, misto)
				Urbano	Extraurbano	Misto	
Caixa automática de 8 velocidades, tração 4x4 Twinster							
2.0 Turbo (260 cv)	245	7,4	-	11,5	7,1	8,7	199
2.0 BiTurbo D (210 cv)	231	8,0	-	9,2	5,8	7,1	187

**Todos os dados são relativos ao modelo base-de-gama europeu com equipamento de série e estão sujeitos a alteração.** Os dados relativos ao consumo de combustível e às emissões de CO<sub>2</sub> são determinados de acordo com o Regulamento 2007/715/CE, tendo em consideração, tal como este estipula, a tara do veículo. A instalação de equipamento suplementar pode fazer subir ligeiramente o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de CO<sub>2</sub> face aos valores declarados. Além disso, pode aumentar a tara e, em certos casos, o peso bruto e as cargas máximas permitidas sobre o eixo do veículo e, conseqüentemente, reduzir a carga útil e a carga permitida no atrelado. Assim, a velocidade máxima pode diminuir e o tempo de aceleração aumentar. Os valores de performance publicados são possíveis com a tara do veículo, exceto o condutor e mais uma tolerância de carga de 200 kg.





<b>Insignia GSi</b>		
<b>Dimensões (mm)</b>	<b>GSi Grand Sport</b>	<b>GSi Sports Tourer</b>
Comprimento	4910	4998
Largura, com/sem espelhos	1871 / 2093	1871 / 2093
Altura	1445	1490
Distância entre eixos	2829	2829
Via dianteira	1607	1607
Via traseira	1610	1610
<b>Diâmetro de viragem (m)</b>		
Entre paredes	11,74	11,74
Entre passeios	11,14	11,14
<b>Dimensões da bagageira (mm)</b>		
Comprimento do piso até aos bancos traseiros	1133	1178
Comprimento do piso com bancos rebatidos	1940	2005
Largura entre cavas das rodas	1030	1030
Largura máxima	1444	1451
<b>Volume da bagageira (ISO 3832)</b>		
Bagageira	490-1450	560-1665

Todos os dados relativos ao modelo base-de-gama europeu com equipamento de série.



## Opel Insignia GSi

### Equipamento

	GSi	Observações
<b>Jantes e Pneus</b>		
Jantes em liga leve 8,5J 20", pneus 245/35 R20 95Y	●	
Kit de reparação de pneus	40 €	
<b>Dinâmica e Segurança</b>		
Sistema de travões anti-bloqueio (ABS), com EBD	●	
Programa Eletrónico de Estabilidade ESP Plus	●	<i>inclui modo 'Competitive'</i>
FlexRide (suspensão com controlo eletrónico)	●	
Assistência ao arranque em subidas	●	
Travão elétrico de estacionamento	●	
Programador de velocidade, com limitador	●	
Programador de velocidade adaptativo	*	<i>Integrado no sistema "Opel Eye" com radar</i>
Airbags' frontais, laterais e de cortina	●	
Airbags' laterais traseiros	300 €	
Sistema de desativação do 'airbag' do passageiro	●	
Cintos de segurança com limitador de força (fr.)	●	
Aviso de falta de colocação do cinto de segurança	●	
Capô activo (proteção de peões)	●	
OnStar	●	
OnStar (remoção)	-250 €	
Sistema de câmara "Opel Eye"	●	<i>Inclui: deteção de peões, travagem automática de emergência, alerta de saída de faixa com correção autónoma, alerta de colisão iminente, indicador de distância para o veículo da frente.</i>
Sistema de câmara "Opel Eye" com radar	1.000 €	<i>Inclui: programador de velocidade adaptativo, deteção de peões, travagem automática de emergência, alerta de saída de faixa com correção autónoma, alerta de colisão iminente, indicador de distância para o veículo da frente.</i>
Sistema de reconhecimento de sinais de trânsito	100 €	
Faróis de matriz de LED IntelliLux	1.450 €	
Comutação automática 'médios/máximos'	●	
Luzes diurnas LED	●	
Farolins traseiros LED	●	
Sensor de luminosidade	●	
Sensor de chuva	●	
Sistema de monitorização de pressão dos pneus	●	
Alarme	500 €	
<b>Instrumentação e Infoentretenimento</b>		
Rádio Navi 900 IntelliLink	●	<i>Sistema de navegação integrado, 7 altifalantes 'premium', ecrã tátil polícromático 8", tomada USB</i>
Sistema de áudio Bose	690 €	
Comandos de rádio no volante	●	
Tomadas USB (2) nos lugares traseiros	●	
Carregamento de baterias de 'smartphones' por indução	175 €	
Apple CarPlay e Android Auto	●	
Painel de instrumentos digital (ecrã de 8")	400 €	
'Head-up display'	800 €	
Computador de bordo	●	
<b>Habitáculo</b>		
Ar condicionado de comando eletrónico bi-zona	●	
Ventilação para os lugares traseiros	●	
Bancos 'bacquet' OPC Performance, forrados a couro	●	<i>Inclui regulações elétricas em 8 vias com memórias (incl. espelho retrovisor), regulação do apoio lateral (condutor) e função de massagem</i>



## Opel Insignia GSi

Equipamento (cont.)

	GSi	Observações
Bancos 'bacquet' OPC Performance, forrados a couro perfurado 'premium'	●	Inclui regulações elétricas em 8 vias com memórias (incl. espelho retrovisor), regulação do apoio lateral (condutor) e função de massagem
Banco traseiro rebatível 40/20/40 com rebatimento automático comandado da traseira	●	
Apoio de braços traseiro, com espaço de arrumação	●	
Vidros dianteiros e traseiros com comando elétrico	●	
Volante forrado a couro, com base plana	●	
Volante ajustável em altura e profundidade	●	
Volante aquecido	●	
Patilhas de comando da caixa automática no volante	●	
Forro do tejadilho em preto	●	
Espelho interior retrovisor eletrocromático	●	
Pedais com capas em alumínio	●	
<b>Exterior</b>		
Sensores de estacionamento (à frente e atrás)	●	
Câmara traseira	350 €	
Sistema ultrassónico de apoio ao estacionamento Advanced Park Assist + (direção automática e travagem semi-automática) com câmara 360º e deteção lateral	1.000 €	
Fecho centralizado de portas e ignição sem chave	●	
Abertura e fecho da porta da bagageira com sensor de pé	350 €	na Sports Tourer
Espelhos exteriores com regulação e rebatimento elétricos, aquecidos, com luz de orientação e electrocromatismo no lado do condutor	●	
Limpa-vidros traseiro	●	
Tejadilho de abrir com comando elétrico	850 €	
Tejadilho de abrir com comando elétrico, panorâmico	1.100 €	
Vidros traseiros escurecidos	●	
Spoiler' traseiro GSi	●	
Barras no tejadilho	●	na Sports Tourer
Pintura brilhante	325 €	
Pintura metalizada	600 €	
Pintura metalizada premium	800 €	

- (•) Equipamento de série
- (-) Equipamento não disponível



## Opel Insignia GSi

### Preços

	cv	Emissões CO <sub>2</sub>	P.R.V.P.
Opel Insignia Grand Sport GSi 2.0 Turbo	260	197 g/km	55.680 €
Opel Insignia Sports Tourer GSi 2.0 Turbo	260	199 g/km	57.030 €
Opel Insignia Grand Sport GSi 2.0 BiTurbo D	210	186 g/km	66.330 €
Opel Insignia Sports Tourer GSi 2.0 BiTurbo D	210	187 g/km	67.680 €

Janeiro, 2018