

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Opel geeft Insignia smoel en klasse

De Vectra voorbij

Er is heel wat water door de Rijn gestroomd voordat de Insignia in de ogen van de kritische ingenieurs écht helemaal af was. Opel neemt met deze auto geen enkel risico. De Insignia moet in korte tijd de doelgroep overen die de Duitse fabrikant voor ogen heeft. Opel's toekomst ziet er met deze dynamische middenklasser hoopvol uit.

De Insignia volgt twee modellen op: allereerst de Vectra maar ook de nooit helemaal begrepen Signum. Eigenlijk drie modellen, want de reeds eerder verdwenen Omega komt ook niet meer terug. De Vectra was nooit een slechte auto, bepaald niet zelfs! Nee, het gebrek aan liefde bij de klant voor dit model lag vooral aan het uiterlijk. Dat was zacht gezegd, erg weinig spannend terwijl de concurrentie daar juist wél veel van wist te bakken. Het nieuwe topmodel uit Rüsselsheim dient die sores voor Opel in snel tempo te helpen vergeten. Dat moet met dit soepele design zeker gaan lukken!

Zelf noemt Opel de Insignia 'beeldende kunst' wanneer in hoogst euforische bewoordingen het nieuwe model wordt besproken. En je mag het ze nageven, de Vectra-opvolger is zeer geslaagd, zodanig zelfs dat hij de prestigieuze titel 'Auto van het Jaar 2009' won. Hoe ziet hij eruit? Er zit een beetje BMW in (achterkant) maar we vinden ook wel wat Amerikaanse invloeden in plaatwerk en chroom. De ronde lijnen en vooral het lage dak boven de achterbank, suggereren een coupévorm. De voorruit ligt erg schuin en ook valt de bovenrand van de achterraut laag uit. Ronduit interessant is de vouw in de flanken die nog het meeste op een omgekeerde hockeystick lijkt, een stylingdetail uit het Amerika van de jaren

vijftig. Dik uitstulpende wielkasten maken de Opel Insignia helemaal af. Overigens is de vorm van de Insignia alvast een voorbeeld van hoe andere, toekomstige Opel-modellen er uit zullen gaan zien.

De Insignia, op dit moment alleen als vierdeurs sedan en vijfdeurs hatchback in de Opel-showroom, is als Vectra-opvolger een heel wat grotere auto dan zijn voorganger. Hij meet 483 en 186 cm in de lengte en breedte (was 461 en 180 cm). De wielbasis is 274 cm (+4 cm).

De Opel Insignia wordt op dit moment geleverd in de uitvoeringen Edition, Sport en Cosmo. De eenvoudiger Essentia komt bij ons niet voor. De prijslijst begint bij € 26.995,- voor de sedan met 85 kW 1.6 ECOTEC-benzinemotor en standaard zesbak. De vijfdeurs hatchback kost in vergelijkbare uitvoering € 400,- meer. De Sports Tourer genoemde stationwagen staat binnenkort in de showroom en kost dan vanaf € 28.195,-.

Onze testauto was een 2.0 Turbo 4x4 zesbak Sport voor € 40.395,-. Met een aantal pakketten en losse extra's kwam de prijs op bijna 50 mille!

Qua concurrentie gaan we uit van de prijs zonder extra's. De Insignia komt dan onder meer de Alfa 159 JTS, Audi A4 2.0 TFSI, BMW 320i, Ford Mondeo 2.5 20V, Mercedes C200 Kompressor, Peugeot 407 2.2 GT, Saab 9-5 2.3t Linear,



De achterlichten en sommige vormen in de carrosserie doen heel even aan een machtige Duitse concurrent denken.

VW Passat 2.0 Turbo FSI en Volvo S60 2.5 T in zijn vaarwater tegen.

Stille en krachtige motor

Onder de motorkap ligt een moderne, lichtmetalen viercilinder met een cilinderinhoud van 1998 cm³. Hij levert 162 kW en een uitermate respectabel koppel van 350 Nm. Opel past variabele lichthoogte van de kleppen toe en een twin scroll uitlaatgasturbo met intercooler. Wie denkt dat deze motor te licht zou zijn voor de anderhalve ton zware Insignia heeft het gelukkig mis. De direct ingespoten 2.0 liter is verrassend krachtig en hij doet ook opmerkelijk geruisarm z'n werk. De motor lijkt daardoor haast wel een zescilinder, al mist hij een beetje van die souplesse onder de 2000 t/min. Ook bij acceleratie blijft het vanuit de machinekamer opvallend rustig en kruisend rond de 120 km/h (is 2500 t/min) is de wind zo ongeveer het belangrijkste wat je hoort.

De standaard zesbak is een zalfje om mee te werken, niet in de laatste plaats door de lichte en uitstekend aangrijpende koppeling.

Eén niet onbelangrijk aspect waar Opel nog eens naar zou moeten kijken is het opvallend hoge brandstofverbruik. Wij haalden op geen stukken na het gemiddelde dat Opel zelf opgeeft.

Interessante snufjes

Het Insignia-interieur is licht en ruim. Bij het instappen is het even uitkijken geblazen want de voorruitstijl staat erg schuin en achterin heb je beslist last van de lage daklijn. De ergonomische sportstoelen zorgen voor een stevige zit die het lichaam goed ondersteunt en ze zijn in allerlei richtingen verstelbaar, inclusief de lengte van de zitting. Bij de bestuurstoel gaat



De Insignia heeft een eigen en zeer herkenbare vorm. Deze styling zal ook andere toekomstige Opel-modellen kenmerken.

De rijke ambiance in het interieur hoort normaal bij auto's uit een duurdere klasse. Je voelt je in de Insignia snel thuis.



De drukte op de middenconsole valt erg mee. De bediening van de navigatie gaat 'op het gevoel' en behoeft geen enkele speciale uitleg.



De instrumenten zijn helder en overzichtelijk. Opel heeft hier al jaren patent op! De cruise control en de audio zijn vanaf het stuur te bedienen.

De lage daklijn maakt de instap naar de achterbank niet eenvoudig. Dankzij de neerklapbare leuningen is de bagageruimte variabel te gebruiken.

Foto's: Jan Liefink



bijna alles elektrisch. De rugleuning van de achterbank is in twee delen omklapbaar en omvat een middenarmsteun met bergruimte en skilruik. De bagageruimte meet een zeer bruikbare 500 liter.

Het Sport-interieur heeft afgezien van de mooie lederen bekleding (extra), met z'n piano-black-afwerking, een ingetogen en iets te weinig gedecoreerde uitstraling. Het instrumentenbord is met de mooie, ronde klokken, helder en duidelijk afleesbaar. Op het stuurwiel zit de bediening voor de cruise control en de audio/telefoon, handig en simpel. Op het eerste gezicht lijkt het knoppenaanbod op de middenconsole door de grote hoeveelheid onoverzichtelijk, in de

praktijk valt dat erg mee. De navigatie laat zich eenvoudig bedienen. De centrale menuknop is op de console, achter de pook geplaatst en je hebt geen uitgebreide instructie nodig om ermee te werken.

Twee schakelaars vallen op: Sport en Tour. Ze zijn voor FlexRide waar in de Sportstand de dempers 'harder' worden, de motor sneller op het gas reageert, er meer koppel naar de achteras gaat en de dashboardverlichting van wit op rood overgaat. Vooral dat laatste, hoe bedenk je zo iets! Gebruik je beide knoppen niet, dan werkt alles volgens de standaardmodus. De Insignia Sport is van een zeer behoorlijke uitrusting voorzien. Hij staat om te beginnen

op mooie 18" lichtmetalen wielen met 245/45 R18 banden, maar verder komt dit model ook met mistlampen vóór, een iets verlaagd onderstel en zichtbare uitlaatpijpen. In het interieur vinden we een radio/MP3-speler, electronic climate control, cruise control, elektrische bediening van zijruiten en buitenspiegels, en op het gebied van actieve en passieve veiligheid zaken als ABS, ESP, actieve hoofdsteunen voorin en zes airbags. Een knieairbag voorin ontbreekt. Opel heeft ook extra systemen ontwikkeld zoals Adapted Forward Lighting inclusief bi-xenonkoplampen en bochtverlichting. Ook kan de Opel met een camera achter de voorruit, verkeersborden lezen en deze op het dashboard

Geen frequent werkplaatsbezoek

Elke 30.000 km of jaarlijks wordt de Insignia in de werkplaats verwacht. Dan krijgt de motor verse olie en een nieuw oliefilter. Voor de benzinemotoren schrijft Opel een GM-LL-A-025 olie voor

met viscositeit 0W-30, 0W-40, 5W-30 of 5W-40. De dieselmotoren worden gesmeerd met een GM-LL-B-025 met dezelfde viscositeitkeuzes. Het interieurfilter maakt elke 60.000

km of 2 jaar plaats voor een schoon exemplaar, het motorluchtfilter 60.000 km of 4 jaar. Klepspelingscontrole is alleen bij de 1.6 en 1.8 benzinemotoren nodig, en pas na 10 jaar of 150.000 km. Het corrigeren gebeurt met vulplaatjes. De bougies houden 60.000 km of 4 jaar stand. Uitzondering vormen de 2.0 Turbo en de 2.8 V6 Turbo waar de bou-

gies pas na 120.000 km of 8 jaar gewisseld worden. Bij de benzinemotoren zijn alleen de 1.6 en 1.8 met een distributietandriem uitgerust die na 10 jaar of 150.000 km vernieuwd moet worden. Ook de diesels hebben een tandriem die eveneens na 10 jaar of 150.000 km aan de 'beurt' is. De Insignia-transmissies zijn voor het leven gesmeerd. ●

Afgezien van enkele stukken gladde kunststof, maakt de Insignia een zeer doorwrochte en kwalitatief hoogstaande indruk die je alleen in een hoger segment zou verwachten!

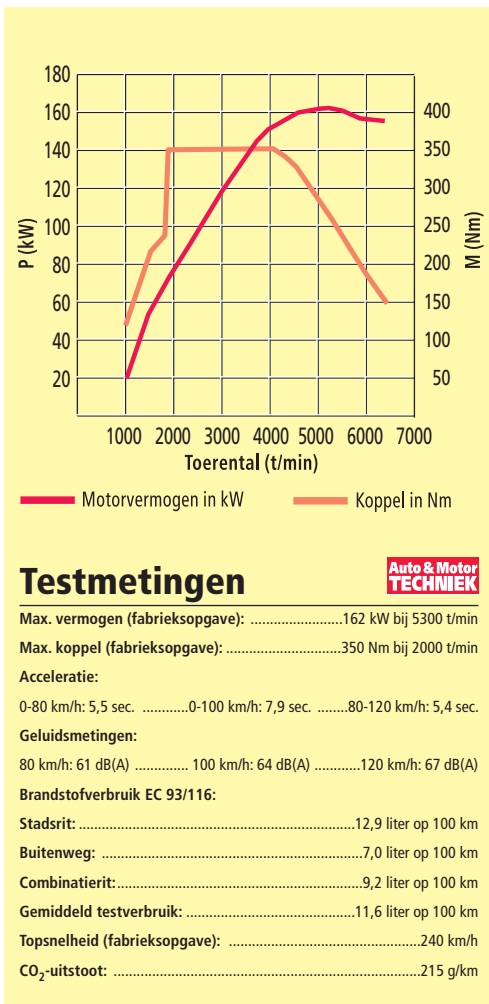
Comfortabel en toch sportief

In combinatie met de 2.0 turbomotor levert Opel vierwielaandrijving als optie. Deze voorziening kost iets meer dan € 4.000,- en geeft de 1500 kg wegende Opel een zeer solide weggedrag. Voorzien van de juiste banden, kun je er dan zó mee naar de wintersport. In combinatie met de nieuwe wielophanging met MacPherson-veerpoten en stabilisator voor en achter een multilink-as met schroefveren, is de nieuwe Opel ook nog opvallend comfortabel geveerd. Knap werk dat deze belangrijke en voelbare mate van comfort de bestuurbaarheid van de Insignia op geen enkele manier in de weg zit. Het is natuurlijk duidelijk dat de Insignia geen uitgesproken sportieve auto is, maar hij helt weinig over in snelle bochten en geeft voldoende informatie naar de bestuurder. Lange reizen zorgen voor minimale vermoeidheid. Een belangrijke extra bonus bij dit alles is uiteraard de enorm geruisarme maar ook lekker enthousiaste motor, die bij een béétje sportieve rijstijl de prestaties als het ware uit de rechtervoet van de bestuurder zuigt. Maar als nadeel, óók in snel tempo de brandstof uit de benzinetank! ●

Dick Schornagel



De 2.0 liter turbomotor is niet alleen zeer gewillig maar helaas ook erg dorstig. Voordeel: hij maakt ook bij hoge toeren amper geluid.



Testmetingen **Auto & Motor TECHNIEK**

Max. vermogen (fabrieksopgave):162 kW bij 5300 t/min

Max. koppel (fabrieksopgave):350 Nm bij 2000 t/min

Acceleratie:

0-80 km/h: 5,5 sec.0-100 km/h: 7,9 sec.80-120 km/h: 5,4 sec.

Geluidsmetingen:

80 km/h: 61 dB(A) 100 km/h: 64 dB(A)120 km/h: 67 dB(A)

Brandstofverbruik EC 93/116:

Stadsrit:12,9 liter op 100 km

Buitenweg:7,0 liter op 100 km

Combinatierit:9,2 liter op 100 km

Gemiddeld testverbruik:11,6 liter op 100 km

Topsnelheid (fabrieksopgave):240 km/h

CO₂-uitstoot:215 g/km

De boordcomputer geeft aan hoe lang er nog met de motorolie kan worden doorgereiden.



weergeven. Deze unieke Opel Eye genoemde voorziening komt samen met Lane Departure Warning en kost € 750,-.

Modelserie en prijzen

Opel Insignia 1.6 ECOTEC:.....	v.a. € 26.995,-
Opel Insignia 1.8 ECOTEC:.....	v.a. € 28.145,-
Opel Insignia 1.6 Turbo ECOTEC:.....	v.a. € 29.945,-
Opel Insignia 2.0 Turbo ECOTEC:.....	v.a. € 34.395,-
Opel Insignia 2.0 Turbo ECOTEC 4x4:.....	v.a. € 39.745,-
Opel Insignia 2.8 V6 Turbo ECOTEC 4x4:.....	v.a. € 50.445,-
Opel Insignia 2.0 CDTI ECOTEC 81 kW:.....	v.a. € 31.445,-
Opel Insignia 2.0 CDTI ECOTEC 96 kW:.....	v.a. € 32.445,-
Opel Insignia 2.0 CDTI ECOTEC 118 kW:.....	v.a. € 33.945,-
5-deurs Hatchback:.....	+€ 400,-
Stabiliteitsregeling:.....	standaard
Remassistent:.....	standaard
Hoofddairbags:.....	standaard
Regensensor:.....	standaard
Elektrische ruiten:.....	standaard
Automatische klimaatregeling:.....	standaard
Cruise control:.....	standaard
Audiosysteem:.....	standaard
Navigatiesysteem:.....	optie € 995,-
Adaptive Forward Lighting met bi-xenon:.....	optie € 1.495,-
Opel Eye camera:.....	optie € 750,-

General Motors Nederland
 ☎ (076) 544 80 00
 www.opel.nl



Opel heeft kans gezien om de Insignia een knappe combinatie van veel comfort en veiligheid en toch ook een strakke wegligging en communicatieve besturing mee te geven. Het zal wel aan de 4x4 aandrijving hebben gelegen, maar deze Insignia Sport gaf ons een uiterst veilig en solide gevoel. En los daarvan: de Insignia is vooral ook een mooie auto.



De aandrijving zorgde voor een onhandige, grote draaicirkel die snel keren in een straatje tot een tijdrovende manoeuvre maakt. De te kleine zijspiegels in de te grote behuizing geven onvoldoende zicht, vooral aan de rechterkant waardoor je vaak even opzij moet kijken. De lage daklijn aan de achterkant noopt bij de instap tot enige voorzichtigheid om een buil op het hoofd te vermijden.