

Paradepaardje

In een ver verleden verlieten nog regelmatig snelle Opels de fabriek in Rüsselsheim. Zo werd de Opel Commodore uitsluitend met statige zescilinders gebouwd en liet de afgeleide coupé menig autohart sneller slaan. Nadat maar liefst drie Baureihen geproduceerd waren hield de Commodore trilogie op te bestaan. Later kregen opgeleukte versies van bestaande compacte modellen een GSi badge achterop, wat Opels antwoord op de succesvolle GTI's uit Wolfsburg was. Tegenwoordig heeft Opel een speciale divisie die belast is met autosport en het op de markt brengen van sportieve uitvoeringen van bestaande modellen. Het nieuwste paradepaardje is de door het Opel Performance Center onder handen genomen Insignia OPC.



Met de montage van andere bumpers en spoilers onderscheidt de Insignia OPC zich duidelijk van zijn minder bedeelde broertjes. Naast deze uiterlijke verfraaiingen heeft het Opel Performance Center namelijk ook onder de kap diverse technische aanpassingen doorgevoerd. Zo is de welbekende 2,8 liter grote zescilinder op diverse vlakken gemoderniseerd. Met behulp van een grotere turboschopt het blok er nu maximaal 325pk en 435Nm uit. In de Vectra OPC waren dit er nog 'maar' 280pk en 355Nm. Voor deze vermogenswinst moet bij het nieuwe model wel dieper in de buidel worden getast. Kostte de vorige nog ongeveer €48.000 euro, voor de nieuwe moet minimaal €62.000 euro worden afgetikt. Daarmee komt de Insignia OPC in het vaarwater van auto's als de Audi S4 en de BMW 335i terecht. De Opel beschikt nu wel - net als de Audi - over een geavanceerd vierwiel aandrijvingsysteem. Daarover later meer.

Klaar voor vertrek

Bij het omdraaien van de sleutel worden de 325 turbopaarden uit hun slaap gehaald en braakt het Remus uitlaatsysteem de bijbehorende uitlaatdampen letterlijk uit. Het geluid dat volgt laat zich nog het best omschrijven als rauw en ongepolijst, om nog maar te zwijgen over de hoeveelheid decibellen. Naar mate de temperatuur van het blok stijgt, zakt het toerental met een paar honderd. Tijd om te vertrekken dus. Met een ferme slag zet ik de bak in de eerste versnelling en rijd ik rustig - hoe ironisch klinkt dat -



© Rijtesten.nl 2005 - 2012



weg. Tijdens de eerste kilometers pas ik het nieuwe rijden toe en schakel ik vroeg op. Er gaat namelijk best wat tijd overheen totdat het blok de juiste olietemperatuur heeft bereikt. In de normale modus laat zich de Opel moeiteloos door het drukke ochtendverkeer dirigeren. In vergelijking met een willekeurige leasebak trek ik wel alle aandacht op me.

Op naar Spa-Francorchamps

Tijdens het warmrijden heb ik de tijd om het interieur aan een nadere inspectie te onderwerpen. Op het afgeplatte stuur en de heerlijk zittende Recaro stoelen na komt de Insignia OPC binnenin grotendeels overeen met een gewone Cosmo of Business. De middenconsole puilt uit van diverse knopjes en schakelaars, het navigatiescherm ligt goed in het blikveld en de algehele bediening mist wat logica. Dat kennen we natuurlijk allemaal al van de gewone Insignia. Nieuw is een knop met 'OPC' opschrift en de mogelijkheid om in het scherm



tussen de tellers digitale informatie over de olietemperatuur, oliedruk en turbodruk op te kunnen roepen. Vooral dat laatste is een erg handige aanvulling, met symbolen wordt namelijk tevens aangegeven wanneer het blok gereed is voor een potje blazen.

Nu is het zuiden van Nederland niet bepaald een ideale locatie om het gas wat dieper in te trappen. Naast de diverse flitskasten, drempels en het gebruikelijke fileleed nodigen de kaarsrechte wegen niet echt uit om een leuk stukje te sturen. Samen met fotograaf Luuk valt het besluit om het kronkelige asfalt van onze zuiderburen nabij Spa-Francorchamps op te zoeken. Daar komt de Opel met zijn Flexride en Adaptive 4x4 veel beter tot zijn recht. Het motorvermogen wordt door deze elektronica tussen de voor- en achteras en over de linker- en rechterwielen verdeeld. Dat schept uiteraard bepaalde verwachtingen over de wegligging in bijvoorbeeld scherpe haarspeldbochten.

Maar zo ver is het nog niet. Op de snelweg rijdt de OPC betrekkelijk comfortabel over het in topconditie verkerende Nederlandse asfalt. Het onderstel is weliswaar merkbaar stugger afgesteld, de normale modus van Flexride laat echter een mooi compromis tussen sportiviteit en comfort toe. De besturing mist in dezelfde modus wat weerstand door een te sterke bekrachtiging, maar is door een speciaal voor de OPC ontworpen vooras ook superdirect en communicatief. In mijn handpalmen voel ik de wegbelijning onder de wielen verdwijnen en zou ik bij een euromunt zelfs kunnen raden welke zijde boven ligt. De gewone Insignia staat om zijn directe besturing bekend, maar in de OPC lijken alle mechanische onderdelen nog directer met elkaar in verbinding te staan. Het doet mij zelfs denken aan de magistrale stuurinrichting van de Focus RS.



Waterworld

Aangekomen bij Spa-Francorchamps lijkt het weer niet echt mee te zitten. De temperaturen liggen lager dan in ons kikkerlandje, hier en daar liggen nog wat sneeuwresten en de regen komt soms met bakken uit de lucht. Het is kortom nat en vochtig. Van ZOAB hebben ze hier nog nooit gehoord en zo stroomt het water dus over de weg. Geen ideale omstandigheden zou je zeggen. Naast het huidige circuit verloopt de N62c die uit redelijk wat steile stukken en lange bochten bestaat. Voor meer weerstand in de besturing en een



stugger onderstel druk ik de 'OPC' knop in. De tellers lichten rood op en de auto voelt meteen communicatiever aan. Met een hogere snelheid dan toegestaan jaag ik de Insignia door de verschillende bochtencombinaties heen. De auto geeft op het natte wegdek geen krimp. Het koppel wordt tussen de wielen continu verdeeld en de auto blijft daardoor optimaal in balans. In deze natte omstandigheden kan de OPC veel hogere bochtsnelheden aan dan dat ik eigenlijk aandurf.

Tijdens diverse fotostops ontstaat wat tijd om het uiterlijk van de Insignia OPC nader te beoordelen terwijl fotograaf Luuk zijn werk doet. De Insignia is een welgevormde middenklasser waarmee Opel een mooie troef in handen heeft. De auto heeft in de basis al veel weg van de fraai gelijnde GTC Coupé Concept, het Opel Performance Center heeft daar nog diverse details aan toegevoegd. Het meest in het oog springend zijn wellicht de 'tjigertanden' in de voorbumper. Deze extra koelopeningen moeten het krachtige blok van voldoende zuurstof voorzien. Aan de achterzijde domineren de door Remus ontworpen uitlaatsierstukken en de tussenliggende diffuser het beeld. Het geheel oogt samen met de 20 inch velgen zeer dik en zelfs een tikje vulgair. Dat laatste komt vooral door de olympic white lak die alle lijnen en details optisch benadrukt. Een andere kleurkeuze zou misschien beter passend zijn geweest, ook omdat een witte lak nogal snel smerig wordt.

Kippenvel

Na een korte lunchpauze en fotoshoot klaart het grauwe weer wat op. Het asfalt begint langzaam op te drogen en de lucht kleurt blauw. De ware pracht van de Ardennen komt nu eindelijk tevoorschijn. Ook de Insignia is nu redelijk op stoom. Tussen de verschillende dorpen zoals Malmedy, Stavelot, Trois-Ponts en Coe liggen voldoende rechte wegen waar diverse tussenacceleraties veilig kunnen worden ingezet. Tijdens continue snelheden broemt het uitlaatgeluid op een irritante manier door de hele auto heen waardoor je het liefst met het gaspedaal en de pook blijft spelen. De bak kent lange slagen, maar schakelt trefzeker op en neer. De reactie op het gaspedaal hangt af van de ingestelde modus. In 'Normaal' zit er een kleine vertraging in, in 'Sport' reageert de motor feller en in de 'OPC' modus lijkt het gaspedaal in rechtstreekse verbinding met de inlaatklep te staan.



De 2.8 V6 Turbo pakt vanuit lage toeren mooi op en gaat boven de 2.000 toeren echt los. Vanaf dat moment levert de turbo voldoende laaddruk om een serieus snelle acceleratie in te zetten. Dit is ook het moment dat de volle 400Nm ter beschikking staan. De trekkracht is mooi horizontaal opgebouwd tot 5.250 toeren, daarboven bereikt de motor in combinatie met een kortstondige overboost van het koppel zijn piekvermogen van 325pk en 435Nm. Dit is duidelijk voelbaar. In het begin verloopt de acceleratie mooi lineair, boven de 5.000 toeren komt daar een plotselinge sterkere duw in de rug bovenop. Tijdens zo'n tussenacceleratie verandert de irritante brom in een mooie heldere zescilinder roffel waar je haren van overeind gaan staan. De turbo fluit daar ook nog eens lekker dwars doorheen. Als je vervolgens het gas voor een bocht lost en naar een lager verzet terugschakelt komen er luide plofjes uit beide uitlaatmonden. Op zulke momenten ben je de irriterende brom alweer vergeten en blaas je met een brede grijns op je gezicht door naar de volgende bocht.

Op droog asfalt bijten de banden zich vast in de bochten en klemmen de Recaro-stoelen je stevig vast. Door de directe besturing kun je de apex mooi aansnijden om de ideale lijn te kunnen nemen. Wanneer je bij de exit teveel gas geeft glijden de voorbanden gecontroleerd over het asfalt heen en treed er dus licht onderstuur op. Vreemd, je zou juist verwachten dat het Adaptive 4x4 systeem het surplus aan koppel naar de achterwielen zou sturen. Door het gas iets te lichten is dit eenvoudig weer te corrigeren en vervolgd de Opel weer keurig zijn pad. Als wij 's avonds weer langzaam huiswaarts keren wordt het tijd voor een onoverkomelijke tankbeurt. Na zo'n dag is het logisch dat er meer Euro 98 door de leidingen stroomt dan tijdens woon - werk verkeer. Na een vlugge berekening blijkt er elke 100 kilometer 14,4 liter brandstof te zijn verbrand. Aan het einde van de testperiode ligt het gemiddelde echter lager, namelijk op 12,2 liter per 100 kilometer.



Moordende concurrentie

Tijdens de rit huiswaarts is er wat tijd om over de auto na te denken en conclusies te trekken. De Insignia OPC is op meerdere vlakken een briljante auto, voor wie er van houdt. Hij is uitbundig gestileerd en daarmee het tegenovergestelde van een wolf in schaapskleren. Je valt altijd op, of je het nu wilt of niet. Dit is tegelijk zijn grootste minpunt. Ook als je rustig wilt rijden is de irritante brom altijd aanwezig wat op den duur behoorlijk op je zenuwen kan werken. Daarnaast probeert er altijd wel iemand om een stoplichtsprint tegen je te houden,



ook al heb je daar helemaal geen zin in. Het Opel Performance Center is daarom wellicht iets doorgeslagen met het design, het representatieve karakter van de Insignia is door de uiterlijke verfraaiingen helemaal ondergesneeuwd geraakt. Dat het ook anders kan laat Audi met de S4 zien. Met de Audi hoef je je geen zorgen te maken over verkeerde reacties van je collega's of burens. En dan is er nog de vraagprijs. Zoals eerder gezegd vist de Insignia OPC in dezelfde vijver als de Audi S4 en BMW 335i. Voor dezelfde prijs van de OPC heb je ook een meer ingetogen S4 of bomvolle 335i High Executive op je oprit staan. Echt beter dan zijn concurrenten is de Opel niet, maar je koopt er wel een onderscheidende auto mee.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Communicatief onderstel
- + Messcherpe besturing
- + Sympathiek brandstofverbruik

Min

- Mist representativiteit
- Irritant gebrom op continue snelheden
- Te duur