



Jarno van Maanen
7 juni 2009

© Rijtesten.nl

Vorm en functie

Met de Insignia lijkt Opel goud in handen te hebben. In minder dan een half jaar zijn er al meer dan honderdduizend exemplaren verkocht. Waar andere fabrikanten hun werknemers tijdelijk naar huis sturen en soms zelfs fabrieken sluiten vanwege overcapaciteit, moeten ze in Rüsselsheim juist extra ploegendiensten inzetten om aan de vraag te kunnen voldoen. En dat is nog maar het begin. De Insignia was tot nu toe alleen nog leverbaar als sedan en hatchback, terwijl de stationwagen, Sports Tourer gedoopt, volgens het Duitse merk uiteindelijk het leeuwendeel van de verkopen op zijn naam zal schrijven. Reden temeer om uitgebreid kennis te maken met het jongste lid van de Opel familie.



Dynamische uitstraling

Over smaak valt te twisten, maar dat de Insignia een fraaie verschijning is, daar zijn de meesten het wel over eens. Ook bij de Sports Tourer ligt de nadruk, meer dan bij de Vectra, op de vormgeving. Dat is goed te zien aan de schuin aflopende achterkant. Een rechte achterzijde zorgt voor meer bagageruimte, een schuine voor een meer dynamische uitstraling. Hiermee volgt de Sports Tourer de lijn van de zogenaamde lifestylecombi's zoals de Alfa Romeo 159 SW en Audi A4 Avant. Naast de sportievere uitstraling, zorgt zo'n schuin achterste ook voor een betere stroomlijn en dat zorgt op zijn beurt weer voor een lager brandstofverbruik en minder windruis.

De Sports Tourer is 8 centimeter langer dan de gewone Insignia en daarmee is het de langste Opel van de afgelopen decennia, hij is zelfs een stukje langer dan de Omega. Op zich is de auto goed in proportie, al is de overhang aan de achterzijde wat lang.

Opvallend is dat de achterklep zo ongeveer de volledige achterzijde beslaat. Die klep is trouwens optioneel elektrisch te openen: met de contactsleutel – met een knop in het bestuurdersportier. Omdat hij in geopende toestand ver boven het dak uittoort, zou dat in lage parkeergarages nog wel eens voor problemen kunnen zorgen. Opel heeft daar iets op gevonden: je kunt de achterklep begrenzen op driekwart van de hoogte.



Ruimtelijke opzet

Dankzij de gigantische achterklep is de toegang tot de bagageruimte perfect. Omdat de achterlichten ook meescharnieren zijn in de kofferruimte extra lichtunits geplaatst. Wel zo veilig, maar het ziet er een beetje vreemd uit. Qua inhoud moet de bagageruimte het afleggen tegen de stationwagens met een functioneler ontwerp: de Ford Mondeo Wagon en Volkswagen Passat Variant kunnen met neergeklapte achterbank zo'n 200

liter mÃ©Ã©r verstouwen. Toch is de inhoud niet onaardig. Op de achterbank is in ieder geval voldoende ruimte. Waar de hoofdruimte van de vier- en vijfdeurs varianten achterin wat tegenvalt door de aflopende daklijn, is bij de Sports Tourer geen reden tot klagen.

Voorin is weinig nieuws te bespeuren: het interieur is identiek aan dat van de sedan en hatchback. Niet dat daar iets mis mee is, de ruimtelijke opzet en het mooie design valt wederom bij ons in de smaak. Het glimmende zilver rondom de automaatpook is iets waar we maar niet aan kunnen wennen. Dat oogt wat kitscherig en als de zon erop schijnt, kunnen de reflecties hinderlijk zijn. De testauto is uitgevoerd als 'Executive'; een speciale uitvoering voor de zakelijke markt, die is gebaseerd op de luxe Cosmo. Gescheiden klimaatregeling, 18 inch lichtmetalen velgen en een cd-navigatiesysteem met kleurenscherm en in zes richtingen verstelbare stoelen behoren tot de standaarduitrusting.



Nadruk op comfort

Nieuw op de Sports Tourer is 'Opel Eye', het systeem verkeersborden herkent. In sommige situaties werkt dat akelig nauwkeurig, maar in andere situaties ging het niet foutloos, dan zag hij een bord dat waarschuwde voor overstekende kinderen aan voor 'begin inhaalverbod' en een 'einde 100km/h'-bord juist voor 'einde inhaalverbod'. We zouden dus niet blindelings vertrouwen op de verkeersbordeninformatie, desalniettemin juichen we het toe dat Opel als eerste zo'n systeem in een betaalbare auto monteert. Later zal Opel Eye worden uitgebreid met parkeerassistentie, dat de bestuurder instructies geeft met betrekking tot de benodigde stuurbewegingen tijdens het fileparkeren.

Onder de motorkap ligt een 160pk sterke tweeliter dieselmotor. Het is prettige krachtbron, maar hij voelt wat minder sterk aan dan hij op papier is. Wellicht is de



oorzaak te vinden bij het gewicht van de auto, dat met zo'n 1.700kg wat aan de hoge kant is. Dat gewicht is helaas ook merkbaar bij snelle lastwisselingen of bij stevig afremmen. Op het verbruik lijkt het weinig invloed te hebben, dat is met een gemiddelde van zo'n 7 liter per 100km keurig voor een auto als deze. In het algemeen hebben stationwagens meer last van windruis bij hoge snelheden, maar daar is bij de Sports Tourer geen sprake van. Het motorgeluid had wel wat beter mogen worden gedempt, dat bevindt zich iets teveel op de voorgrond.

Voor wat betreft het rijgedrag is deze Insignia meer 'Tourer' dan 'Sports'. Met zijn comfortabele onderstel zweeft hij over de weg. Forse gaten in de weg of listige drempels zijn geen enkel probleem, de bijna vijf meter lange Opel weet er wel raad mee. Ook de besturing is op comfort afgesteld. Die voelt nogal licht aan en is jammergenoeg wat minder communicatief dan je in zo'n grote auto zou wensen. De sterke dieselmotor is bij onze testauto gekoppeld aan een prettig schakelende zestraps automaat, waar we niets op aan te merken hebben. Overigens maakt binnenkort een nog sterkere diesel zijn debuut in de Insignia: een 2.0 bi-turbo met 190pk en 400nm, die ook met vierwielaandrijving leverbaar is.



Weinig te wensen

De prijzen van de Insignia Sports Tourer beginnen bij 28 mille voor de 1.6 benzinemotor met 115pk. Dieselen kan vanaf 32.650 euro, voor dat geld heb je een 2.0 CDTi met 110pk en een handbak. Wil je een 160pk sterke diesel met zestraps automaat en de meest luxe uitvoering, dan mag je daar nog eens tienduizend euro bij optellen. Dat zijn serieuze bedragen, maar dan heb je wel een van de meest comfortabele en ruime middenklassers, die een uitstraling heeft waar veel van zijn concurrenten niet aan kunnen tippen. Verder is de 160pk CDTi-motor behoorlijk zuinig, de speciaal op de zakelijke markt toegesneden Executive-uitvoering is bovendien van alle gemakken voorzien en laat weinig te wensen over.



Plus

- + Vormgeving
- + Comfort
- + Verbruik

Min

- Motorgeluid
- Gewicht