Pawel Piotrowski
15 januari 2014

Toekomstwijzend

Voor het voortkwakkelende Opel is het oude adagium 'de een z'n dood is een ander z'n brood' meer dan ooit van toepassing. Met het wegvallen van de Europese Chevrolet-tak en het faillissement van Saab kunnen de Duitsers in hun handjes wrijven. Beide gebeurtenissen zijn een uitgelezen kans om het Duitse merk op de harde Europese markt te herpositioneren. De recent gefacelifte Insignia neemt het voortouw en laat op niet mis te verstane wijze blijken waar we het Duitse merk in de toekomst moeten zien: hogerop.

Nieuw gekroonde Koning

Natuurlijk, door het wegvallen van een tweetal concernmerken word je niet automatisch uitgeroepen tot winnaar. Op de korte termijn is voor Opel de grootste winst te behalen met haar bread-and-butter-modellen, die niet langer tegen identieke Chevrolet-klonen met een lager prijskaartje hoeven op te boksen. Maar er zit meer in het vat. Het onderwerp van deze test is een fully loaded Insignia, die met zijn ingetogen elegante uiterlijk en vernieuwde 2.0 SIDI turbomotor wel eens een kopersgroep zou kunnen aanboren die voorheen bij het ter ziele gegane Saab winkelde.

En waarom ook niet? Onderhuids was de Saab 9-5 NG voor pak 'm beet 80% een Opel Insignia. Nu de Zweed alleen nog op de tweedehandsmarkt te verkrijgen is, kon General Motors het zich veroorloven om de Insignia meer up-market te positioneren. En dat hebben ze gedaan. Het gefacelifte front is gelijkgetrokken met dat van de Cascada en oogt zelfverzekerder.

Belangrijker dan dat is echter de intrede van diverse high end gadgets die je voorheen

tevergeefs op de optielijst van de Opel zocht. Wie goed kijkt, ziet in de grille van 'onze' Insignia een vierkante zwarte afdekplaat. Daarachter verbergt zich een radaroog dat onderdeel is van het veiligheidspakket (Ã¡ 995 euro). Naast een rits assistentiesystemen behelst dat pakket onder andere adaptieve cruise controle en botswaarschuwing. Tot voor kort waren zulke fratsen alleen voor de Saab weggelegd, maar nu de Koning dood is, heeft de gefacelifte Insignia het rijk voor zich alleen.

Het mocht wat kosten

Ook in het interieur heeft Opel aardige stappen gezet op het gebied van verfijning. Zo zien we betere materialen, een meer solide afwerking en een from scratch nieuw ontworpen infotainmentsysteem - de uitgebreide facelift mocht blijkbaar wat kosten. Het tot Navi 900 IntelliLink gedoopte navigatiesysteem kan op vier verschillende manieren worden bediend, te weten via het touchscreen, de knoppen op het stuur, voice-control en een touchpad tussen de voorstoelen. Dat laatste lijkt een beetje overdreven en dat is het ook. In de praktijk zul je de meeste zaken via de spraakbediening of het touchscreen instellen. Het systeem verstaat ook het meest

onverstaanbare dialect en een adres mag je in Ã©Ã©n keer opdreunen. Dat werkt veel sneller dan het handmatig invoeren via het traag reagerende touchpad, dat weliswaar een leuke gimmick is, maar door een kunstmatig gegeneerde weerstand aanvoelt als een joystick uit midden jaren '80.

Via een touchbediening kun je eveneens de temperatuur en stoelverwarming regelen. In tegenstelling tot het touchpad werkt dat wel zoals dat zou moeten: intuÃ¯tief en trefzeker. Kers op de taart is het optionele 8 inch TFT-kleurendisplay, dat de klassieke analoge snelheidsmeter vervangt. Het scherm is haarscherp en geeft ook allerlei zaken van het infotainmentsysteem weer, zoals audiobronnen, de te volgen rijrichting en de door Opel Eye herkende verkeersborden. Voor de rest is het Insignia-interieur zoals we dat kennen: lekker ruim, voorzien van fraaie materialen en uitgerust met heerlijk zittende, AGR-gecertificeerde sportstoelen waarin ook voormalig Saab-rijders zich thuis zullen voelen. Een voordeel van de vijfdeurs ten opzichte van de vierdeurs is de hoog scharnierende achterklep, die een royale opening tot de 530 liter grote bagageruimte verschaft.

Snelle reisauto

Laat je de 325 pk sterke OPC buiten beschouwing, dan is de door ons gereden 2.0 SIDI 4x4 officieus de snelste 'normale' Insignia die er te koop is. Met de facelift heeft de 260 pk sterke 2.8 V6 het toneel stilletjes verlaten, om plaats te maken voor de onder handen genomen 2.0 turbo, die nu 250 pk en 400 Nm levert. Dat is 30 pk en 50 Nm meer dan voorheen. Om deze krachten goed op de weg te krijgen, is de 2.0 SIDI alleen nog maar met vierwielaandrijving verkrijgbaar. Doorslippende voorwielen op nat wegdek behoren daarmee tot het verleden.

Veel sneller is de Insignia door de vermogensupdate niet geworden. De voorganger, weliswaar met voorwielaandrijving en met minder kilo's aan het lijf, deed over de standaardsprint van nul naar honderd 7,8 seconden en behaalde een topsnelheid van 240 km/h. In z'n nieuwe jas gaat de sprint 0,1 seconde sneller en zou je een 5 km/h hogere topsnelheid kunnen bereiken. In de praktijk zijn de verschillen niet merkbaar; van de diverse aanpassingen aan het fijne blok merk je in principe niets. Het is nog steeds een heerlijk soepel blok, dat al vanaf 2.000 rpm het volle koppel paraat heeft.

Tussensprints zijn daarmee kinderspel. Trap bij een willekeurige snelheid het gaspedaal vol door en de Insignia schiet als een dolle windhond weg. De kracht wordt soms zo bruut losgelaten dat nietsvermoedende passagiers geÃ¯rriteerd opkijken.

Rekening aan de pomp

Bij de soepele vermogensopbouw van het krachtige blok passen de straffe onderstelafstemming en het directe stuurgevoel ideaal. Met de facelift heeft Opel het onderstel grondig aangepakt en daar pluk je als bestuurder de vruchten van. De demping van het optionele FlexRide-onderstel onderdrukt koetswerkbewegingen nog beter dan voorheen, zonder dat het oncomfortabel wordt. Alleen op korte oneffenheden - zoals de naden tussen betonplaten op diverse Duitse Autobahnen - wordt de grote Opel nogal stoterig. Daar verandert ook de Tour-modus niet teveel aan. Van de gereduceerde koetswerkbewegingen profiteer je het meest bij snelle koerswisselingen. De Insignia stuurt messcherp en blijft - ondanks het forse gewicht van 1.650 kg - opvallend kalm en neutraal bij provocerend rijgedrag. In de Sport-modus is het stuurgevoel door de geringere bekrachtiging het beste; gedurende de test stond de

Insignia daar dan ook standaard op ingesteld.

Theoretisch zou het brandstofverbruik door diverse optimalisaties in de aandrijflijn precies Ã©Ã©n liter per 100 km lager moeten uitvallen dan bij de voorganger. In de praktijk komt daar echter weinig van terecht. Enerzijds heb je door de standaard aanwezige vierwielaandrijving te maken met een hoger leeggewicht, anderzijds was 'onze' Insignia splinternieuw en met 235 km op de teller nauwelijks ingereden. In het beste geval hing het gemiddelde verbruik op ongeveer 1 op 10. Vaak liet de boordcomputer echter een veel dramatischer cijfer zien. Op zich kun je daar nog goed mee leven, ware het niet dat veel concurrenten met vergelijkbare prestaties een aanzienlijk lager verbruik weten te realiseren. Wie het vermogen van de 2.0 SIDI niet direct nodig heeft, kan derhalve beter kiezen voor de minder krachtige 1.6 SIDI, die met 170 pk en 260 Nm ook fatsoenlijke prestaties weet neer te zetten. Voor wie echt wil sparen zijn er uiteraard nog diverse diesels leverbaar, waaronder een 2.0 CDTI met 20% bijtelling.

Wederom een stap voorwaarts

Wederom heeft Opel met de Insignia een flinke stap voorwaarts gemaakt. Reeds vijf jaar geleden maakte de grote Opel diepe indruk met zijn fraaie ontwerp, vooruitstrevende technieken en brede motorenaanbod. De geschiedenis herhaalt zich. Het design is een tik fraaier geworden en aan vooruitstrevende technieken is wederom geen gebrek. Niet alles is echter een verbetering. Zo ontgaat ons de logica van het viervoudig redundant uitgevoerde bedieningsconcept, en ook het brandstofverbruik van de soepele 2.0 SIDI ontlokt weinig enthousiasme. Overall is de Opel Insignia echter een zeer fijne en doordachte auto, die een duidelijke taal spreekt: Opel is terug van weggeweest.

Plus

+ Vooruitstrevende technieken en opties
+ Heerlijk zittende AGR-gecertificeerde stoelen
+ Krachtige aandrijflijn en goed uitgebalanceerd onderstel

Min

- Touchpad stelt weinig voor
- Hoofdruimte op de achterbank
- Brandstofverbruik aan de hoge kant