Martijn Verhoef
28 december 2017

Geen grootspraak meer

Reikhalzend werd uitgekeken naar het nieuwe vlaggenschip van Opel. Een strakke concept car vormde de aankondiging dat de nieuwe d-segmenter een stuk spannender zou worden dan de Vectra die hij opvolgde. Met een mediacampagne waar je 'u' tegen zegt, werd de Insignia van de eerste generatie gelanceerd. Volgens de autobouwer was het de beste Opel ooit. De verwachtingen waren dan ook hooggespannen toen we voor het eerst op pad mochten met de Insignia. De auto bracht vooruitstrevende techniek in een aantrekkelijke verpakking. Maar hij liet ook punten liggen op het gebied van dynamiek en afwerking. Genoeg huiswerk voor de opvolger van dit model, dat mede door een scherpe prijs geen slechte zaken deed in de afgelopen jaren.

Mag het een maatje meer zijn?

En daar is dan de langverwachte opvolger: nog dynamischer vormgegeven dan de eerste Insignia en sinds de modelwisseling alleen nog te verkrijgen als hatchback - de geteste Grand Sport - en Sports Tourer. Vooral de flinke neus is strak vormgegeven en het nieuwe Opel-design kan ons daarom wel bekoren. Bij het vorige type Insignia was de sedan een hele mooie creatie, terwijl de hatchback een wat twijfelachtig voorkomen had. De lijnen van de Grand Sport zijn veel vloeiender en hoewel de achterzijde een stuk anoniemer is dan die van de Sports Tourer, mis je een sedan niet in het gamma van Opels grootste.

De vorming van de achterruit doet bijna denken aan de aflopende stijl van een coupÃ© en gelukkig heeft Opel een achterruitwisser weggelaten. Letten we even op, Ford? De op de testauto aanwezige OPC-line had voor ons niet gehoeven; zeker in het Abelone White lijken de opgeplakte zijskirts en achterspoiler van een automaterialenzaak afkomstig. Waar de vorige Insignia grossierde in abnormaal grote wielen, komt het 18 inch lichtmetaal onder de testauto wat bedeesd over. Een maatje meer had zeker

gemogen.

Sober

Met de leverbare luxe-opties biedt de auto een vergelijkbare ervaring als in het premium D-segment. Massagestoelen, een projectiescherm op de voorruit en een stiksel dat over het dashboard loopt. De Insignia heeft het - optioneel - allemaal en toch komt het in deze auto zo gewoontjes over. De opbouw van het dashboard is eenvoudig, zelfs sober te noemen.

De kunststof omlijsting van het head-up display reflecteert hinderlijk in de voorruit. Daarnaast doen de sierlijsten goedkoop aan en de materialen zijn niet veel beter geworden ten opzichte van de auto die hij opvolgt. Je hebt meer het idee dat je in een grote Astra zit. Dat is deels een compliment voor de zeer succesvolle C-segmenter, waarin je de vooruitgang echt ervaart. Maar het geeft ook blijk van een herhaling van zetten, want we hadden stiekem toch op wat meer onderscheid gerekend.
Niet vooruitstrevend dus, dit binnenste van de Insignia. Terwijl het exterieur toch zoveel

meer belooft.

Toch is het zeker geen kommer en kwel binnenin de Opel. Zo zitten de stoelen uitstekend en is het stuur zeer uitgebreid te verstellen. De kleuren van het touchscreen komen wat flets over, maar de bediening is prima. Voorin kun je dus prima je plek vinden, maar ook achterin heb je geen reden tot klagen. Ondanks de aflopende daklijn kunnen langere passagiers hun hoofd en benen goed kwijt. Een hatchback belooft een praktische kofferbak en dat is ook bij de Insignia Grand Sport het geval.
De vrij zware achterklep dien je zelf omhoog te duwen, want een gemotoriseerde opener en sluiter is op de hatchback niet leverbaar. Ondanks de breed uitgebouwde wielkasten blijft er een zeer bruikbare ruimte over.

Veel dynamischer

De vorige Insignia werd door Opel zelf gebombardeerd tot beste Opel ooit. Een goed staaltje "Wij van WC-eend...", maar het schepte (te) hoge verwachtingen. Zo bleken de motoren niet efficiÃ«nt genoeg en pasten de rijeigenschappen niet bij het dynamische

uiterlijk. We noemen vrij logge motoren, een op comfort afgesteld onderstel, hakerige manuele transmissie en een gevoelloze besturing. Aan het uiterlijk van de nieuwe Insignia zal het niet liggen, maar je zult begrijpen dat we met minder hoge verwachtingen in de nieuwe telg stapten. En dan blijkt de Insignia opeens verrassend uit de hoek te komen. De auto is lichtvoetig, communicatief en bij vlagen zelfs sportief. De Insignia schreeuwt niet alleen dynamiek, het komt ook zeker terug in het rijgedrag. We zijn blij verrast, want we hadden een behoudendere stijl verwacht. Op alle vlakken waar de vorige Insignia punten liet liggen, maakt de nieuwe bolide een inhaalslag.

Het is jammer dat de 165 pk sterke 1.5 aan een ouderwetse zestraps automaat is gekoppeld, want anders had de auto nog gretiger aangevoeld.
In tegenstelling tot de vorige motorenlijn doet de 1.5 Turbo beheerst zijn werk. Met behulp van extra isolatie worden geluiden van buitenaf goed gedempt, waardoor je binnenin de Insignia geen reden hebt tot klagen. De Insignia is bijna 200 kilo lichter geworden en dat merk je in alles. Niet alleen doet de auto lichtvoetiger aan, ook het verbruik is een stuk verbeterd ten opzichte van de 170 pk sterke 1.6 die opgevolgd wordt.
Zo noteerden wij een testverbruik van 1 op 14,5 en dat is geen slechte waarde als je in het achterhoofd houdt dat de auto voor de fotomomenten vaak moet optrekken, om vervolgens weer af te remmen.

Duurder, maar completer

De prijzen van de nieuwe Insignia zijn marktconform.
Instappen onder de 30 mille gaat niet meer lukken, want de 140 pk sterke Grand Sport kost als Online Edition ruim 32.000 euro. Maar de uitrusting is dan al compleet te noemen, met zaken als infotainment met navigatie via de smartphone, keyless entry en het unieke Opel OnStar-programma. De Business Executive voegt daar navigatie, uitgebreidere veiligheidssystemen en sfeerverlichting aan toe.

De testauto is voorzien van deze uitvoering en daarnaast zijn er nog wat uitrustingspakketten aangevinkt. Ga zeker voor de IntelliLux koplampen, want die maken de auto niet alleen mooier, de constant aanpassende koplampunits maken het rijden in het donker een stuk prettiger.

Geslaagde missie

Nieuwe veiligheidsopties als verkeersbordherkenning en een rijbaanhulp in een strak vormgegeven verpakking maakten de Insignia tot een bescheiden succes. Auto's als de Ford Mondeo en de Volkswagen Passat moest hij echter altijd voor zich dulden. Een ingrijpende facelift kon daar geen verandering in brengen en het is de vraag of dat bij dit nieuwe model wel gaat lukken. In het C-segment is de Astra onderscheidend, door voor een schappelijke prijs luxe en geavanceerde veiligheidssystemen te bieden.

In het D-segment hebben de directe concurrenten dezelfde opties en bovendien loopt dit segment in aantallen al jaren terug door de komst van midi-SUV's. Maar het is bewonderenswaardig hoe Opel ook met de nieuwe Insignia laat zien goed naar kritiek te luisteren en de auto op de vorige pijnpunten aan wist te pakken. De auto rijdt een stuk leuker dan zijn voorganger en is daarnaast een stuk zuiniger geworden. Vanbinnen is de auto sober, maar de ergonomie en de fijne stoelen maken de auto wel een fijne kilometervreter.

Plus

+ Veel dynamischer rijgedrag
+ Luxe opties leverbaar
+ Uitgebreide uitrustingspakketten

Min

- Kraakjes in interieur
- Afwerking niet bijzonder
- OPC-line doet goedkoop aan