Streepje voor

Vectra-opvolger mag hij eigenlijk niet worden genoemd, de Insignia. Opel spreekt liever van een geheel nieuw model. Dat neemt niet weg dat de jongste telg uit RÃ¼sselsheim het, net als de Vectra, zal moeten opnemen tegen autoâ€™s als de Volkswagen Passat en Ford Mondeo. Geen makkelijke opgave, maar de Insignia heeft alvast Ã©Ã©n streepje voor: hij heeft de verkiezing â€˜Auto van het jaar 2009â€™ op zijn naam geschreven. Vooral zijn stijlvolle design, zuinige motoren en geavanceerde opties deden het goed bij de jury. Dat is uiteraard een prettige start, maar de grote vraag is: wie verkiest de Insignia tot zijn of haar nieuwe auto?

Sierlijk

Zonder logoâ€™s zouden veel mensen de Insignia niet als Opel herkennen. Hij straalt een zekere elegantie uit die we niet van dit merk gewend zijn. De Insignia is dan ook het eerste model van een nieuwe designrichting. Waar de vormgeving van zijn voorgangers te typeren is als degelijk en tamelijk kleurloos, is Opels nieuwe zakenauto juist sierlijk en frivool. Hij ziet er bovendien gestroomlijnd uit en is dat ook: geen enkele andere auto in dit segment heeft een gunstigere luchtweerstandscoÃ«fficient. Met zijn vloeiende, organische lijnen degradeert hij de concurrentie direct tot lichtelijk verouderd. Door de coupÃ©-achtige daklijn zou je deze sedan welhaast een vierdeurs coupÃ© noemen, naar het concept van de Mercedes-Benz CLS.

Van dichtbij bekeken zien we bijzondere details. Zo is er het boemerangvormige profiel in de flanken, verder zien we bij de C-stijl een knik in raamlijsten die doet denken aan

BMWâ€™s â€˜Hofmeisterknikâ€™ en op de kofferbak zit een subtiel spoilertje. Sommige zaken zijn wat minder subtiel en bevinden zich net op het randje van goede smaak. Denk hierbij aan de - optionele - licht gepolijste 19-inch lichtmetalen velgen, de verchroomde grille en de led-lampjes naast de koplampen. Met een lengte van 4,83 meter en een breedte van 1,86 meter behoort de Insignia tot de grootste in zijn klasse. Het resultaat van dit alles is een zelfverzekerde uitstraling die we toch vooral kennen van autoâ€™s uit een hogere prijsklasse.

Chiq

De sfeer die het interieur uitademt zou ook niet misstaan bij een auto uit een hogere prijsklasse. Vooral deze luxe Cosmo-uitvoering is on-Opels chiq. Met name de donkerbruine kleur die consequent is doorgevoerd in het interieur, van het dashboard tot de achterportieren en van de pookhoes tot het stuurwiel, draagt daar aan bij. De

klassieke kleurstelling van een bruin dashboard en beige bekleding staat de Insignia goed. Wat beter kan is het plastic op de middentunnel, dat voelt, in tegenstelling tot de andere materialen, nogal goedkoop aan. Ook komt de middenconsole wat druk over, vanwege het grote aantal knopjes tussen de aircobediening en het navigatiescherm.

Dat die middenconsole zo druk is, heeft te maken met het feit dat er zowel op de middentunnel als op de middenconsole een grote bedieningsknop met daaromheen sneltoetsen is geplaatst. De bediening van de verschillende systemen werkt wel prettig. Het navigatiesysteem is duidelijk en grafisch erg mooi, maar hij is niet heel snel met het berekenen van een route. Met onder andere parkeersensoren rondom, gescheiden klimaatregeling en 18-inch wielen is de uitrusting zoals je die mag verwachten van de meest chique uitvoering. Zaken als een dvd-navigatiesysteem, leren bekleding en xenonverlichting â€“ met meesturende koplampen en verschillende lichtbundels - vergen een extra investering.

Zoals viel te verwachten bij een auto met coupÃ©-achtige daklijn, is de Insignia achterin geen ruimtewonder. Achterbankzitters moeten oppassen dat ze zich bij het instappen niet stoten aan het lage dak en eenmaal plaatsgenomen genoegen nemen met weinig hoofdruimte. De beenruimte is gelukkig wel voldoende en voor wie voorin zit is er al helemaal geen reden tot klagen. Qua kofferruimte scoort de Opel met zijn stijlvol geboetseerde achterste iets minder goed dan de wat praktischer gevormde concurrentie, maar met 500 liter is de kofferbak nog steeds heel fors. Bovendien is de achterbank in delen neerklapbaar, op die manier kan een ruimte van iets meer dan 1.000 liter worden gecreÃ«erd.

Vooruitstrevend

De titel â€˜Auto van het jaarâ€™ heeft de Insignia onder meer te danken aan de vooruitstrevende opties. Een voorbeeld hiervan is Opel Eye, een systeem dat verkeersborden herkent en waarschuwt wanneer je per ongeluk je rijstrook verlaat. Een ander stokpaardje van de Insignia is Adaptive Forward Lightning, waarmee de lichtbundel van de koplampen wordt aangepast aan elke situatie. Met name in de stad werkt dit erg prettig. Zo wordt een in te rijden zijstraat al verlicht zodra het knipperlicht wordt ingeschakeld en draaien de koplampen mee wanneer wordt ingestuurd. De grootlicht-assistent werkt niet feilloos: reflecteert het licht via een verkeersbord, dan â€˜denktâ€™ hij een tegenligger te zien en gaat het grootlicht uit.

Ook het rijden zelf wordt vergemakkelijkt met een systeem: FlexRide laat de bestuurder kiezen tussen een normaal, comfortabel (â€˜Tourâ€™) of sportief (â€˜Sportâ€™)

rijkarakter. Met Ã©Ã©n druk op de knop wordt het onderstel, het stuurgedrag en de gasreactie afgestemd op de gekozen modus. Een leuk detail hierbij is dat de tellerverlichting in de sportstand van wit naar rood verandert. Wij reden het liefst in deze stand, met name omdat het stuurgevoel dan echt scherp is; in de normale stand voelt het stuur een tikkeltje overbekrachtigd aan. Het comfort is, vooral in de Tour-modus, heel behoorlijk, maar niet top. De demping is redelijk stug, dankzij de lange wielbasis worden hobbels in de weg echter goed gladgestreken.

Het motorenaanbod bestaat uit vijf benzinemotoren, van een 1.6 met 115pk tot een 260pk sterke 2.8 Turbo, en drie dieselmotoren met 110, 130 en 160pk. Later volgen nog een 190pk diesel en een ultrazuinige Ecoflex. Wij reden met de Ã©Ã©n na sterkste benzine, de 2.0 Turbo met 220pk. Dit is zoâ€™n fijne motor, dat we hem zouden verkiezen boven de veel duurdere 2.8 Turbo. Vanaf 2.000 toeren is de maximale trekkracht al voorhanden zodat tussensprintjes kinderspel zijn. De automaat schakelt bovendien soepel en op de goede momenten. Helaas lust deze krachtbron wel een slok; reken op zoâ€™n 10 liter benzine per 100km. Geen beroerde score voor een motor van dit kaliber, maar de Volkswagen Passat 2.0 TSI heeft vergelijkbare prestaties en die is een stukje zuiniger.

Waardevolle aanvulling

Met de Insignia heeft Opel een grote stap voorwaarts gemaakt. Zijn fraaie ontwerp, vooruitstrevende technieken en brede motorenaanbod zorgen ongetwijfeld voor de interesse van de zakelijke rijder. Die moet dan wel voor lief nemen dat de hoofdruimte op de achterbank niet overhoudt en dat deze auto, wanneer hij tenminste is voorzien van de 2.0 Turbo motor, regelmatig een bezoekje aan het tankstation moet brengen. Voor veel mensen zal dat laatste echter geen probleem zijn: de meeste kopers en leaserijders zullen waarschijnlijk kiezen voor een meer bescheiden benzinemotor of een zuinige diesel. In ieder geval is de Insignia een waardevolle aanvulling op de bestaande modellen in de zakelijke middenklasse.

Plus

+ Vooruitstrevende opties
+ Goede afwerking
+ Fraai ontwerp

Min

- Hoofdruimte achterin
- Niet bepaald zuinig