Wilbert Huls
18 augustus 2009

Goud

Auto van het jaar 2009. In een half jaar al meer dan 5000 orders in Nederland alleen. Het is duidelijk dat Opel met de Insignia goud in handen heeft. Waar allerlei belangrijke onderhandelingen gaande zijn over de toekomst van Opel, wijst de Insignia de goede weg. Naast de drie carrosserievarianten was er toch nog iets wat er ontbrak. De concurrenten schuiven ook in de middenklasse de ecomodellen als warme broodjes over de toonbank, vanwege interessante BPM-kortingen. Opel schuift zodoende nu ook haar paradepaardje naar voren met de toevoeging ecoFLEX. Honderdzestig pk en een A-label. Dat klinkt als een aantrekkelijke deal.

Geen concessies

Op het eerste oog verraadt natuurlijk de ecoFLEX-badge dat het hier een zuinige variant van de Insignia betreft, maar er hebben optisch meer wijzigingen plaatsgevonden. Met name om de luchtweerstand te reduceren. Zo zijn de lamellen in de grille deels gedicht, ligt de auto dichter op het wegdek en is er een lip onder de voorbumper geplaatst. Buiten het gezichtsveld zijn aan de onderkant van de auto afdekkingen geplaatst om onnodige luchtwervelingen te voorkomen met een zo vlak mogelijke bodem. Uiteraard staat de auto op brandstofbesparende banden.

Het klinkt allemaal heel ingrijpend, maar uiteindelijk zijn de wijzigingen geen van allen gezichtsbepalend. En dat willen we natuurlijk het liefst. Zuinig rijden willen we allemaal wel - al is het maar om de financiÃ«le voordelen - maar uiteindelijk is de groep die daarvoor serieuze concessies wil doen maar klein. Gelukkig blijft de Insignia met al

deze maatregelen nog steeds de stijlvolle zakensedan zoals we al constateerden toen we eerder met de Insignia kennismaakten.

Hoge kwaliteit

Wat het interieur betreft hoeven er natuurlijk voor de zuinigheid al helemaal geen aanpassingen gedaan te worden, dus zien we nog steeds hetzelfde mooie interieur als in de normale Insignia. Het Siena Beige leer geeft de Opel in combinatie met de donkere tinten op het dashboard een chique uitstraling. Er is volop aandacht besteed aan de vormen en details, zodat een prachtig, maar toch functioneel interieur is ontstaan. Het dashboard lijkt rondom door te lopen tot op de portieren doordat het lijnenspel daar doorloopt. Onderdeel van het lijnenspel is een bruingrijze lijst die helemaal doorloopt over de bovenkant van het dashboard. Esthetisch gezien een mooie toevoeging om het grote bovenvlak te breken, maar bij bepaalde lichtval

weerkaatst het hinderlijk in de voorruit. Toch heeft Opel haar zaakjes goed voor elkaar, want zelfs met veel verschillende vlakken en materialen is er op de afwerking geen kritiek te geven.

De eerder genoemde lederen stoelen maken deel uit van het Business Introductiepakket 2, waar ook het DVD-navigatiesysteem deel van uitmaakt. Ze zijn via diverse hendels prima handmatig naar eigen believen in te stellen. Ze bieden een aangename, comfortabele zit, zoals de kilometervreter dit graag heeft. Voor de winterdag is er teven stoelverwarming in aangebracht. Ook achterin is het prima vertoeven. Helaas heeft de aflopende daklijn wel consequenties voor de hoofdruimte, die niet heel royaal is. De beenruimte is voldoende en voor het comfort is er een neerklapbare middenarmsteun en zit er een regelbare ventilatie tussen de voorstoelen.

Vermogend

Pak de Bluemotions, Econetics en consorten er maar eens bij en je ziet dat het vermogen bij vrijwel alle directe concurrenten in de middenklasse zo tussen de 105 en 115 pk ligt. Tegenwoordig niet bijzonder veel voor een grote sedan, maar je moet wat over hebben voor een A-label. Minder vermogen is immers minder verbruik... Of toch niet? Opel hangt een andere filosofie aan en stopt maar liefst 160 pk onder de motorkap van zijn ecomodel. Zo gek is die gedachte nog niet, aangezien zuinig rijden wat anders is dan gezapig rijden. Snel doortrekken naar de gewenste snelheid om vervolgens in een hoog verzet een constante snelheid aan te houden is in veel gevallen zuiniger dan langdurig accelereren. Je merkt dan ook aan de schakelindicator dat hij niet om de haverklap vraagt om opschakelen. Wanneer hij aanvoelt dat je nog aan het accelereren bent, houdt hij zich langer afzijdig dan wanneer je meer naar een constante snelheid neigt.

Gelukkig blijkt bewust rijgedrag - zonder met kromme tenen de indicator in de gaten te hoeven houden - zich in deze ook uit te betalen. Over een krappe 700 km werd een gemiddeld verbruik gerealiseerd van slechts 5,0 liter per 100 km. Dat is zelfs tweetiende minder dan de fabrieksopgave en dat zien we niet vaak. De winst wordt vooral geboekt op de snel- en buitenwegen, waar een dieselende auto in ons land vaak zijn diensten mag bewijzen. Zonder problemen is de Insignia daar gemiddeld met een verbruik van rond de 4,5 liter per 100 km te rijden. Uiteraard loopt in het stadsverkeer het verbruik wat op, maar niet in die mate dat het gemiddelde totaal om zeep geholpen wordt.

Gewijzigde overbrenging

Naast de lichte wijzigingen aan het exterieur heeft Opel ook onderhuids nog wat gesleuteld. Met name de langere eindoverbrenging van de versnellingsbak drukt het toerental en zodoende het verbruik. Dit resulteert er wel in dat je genoodzaakt bent terug te schakelen om effectief te kunnen versnellen. Onder pakweg zo'n 1.800 toeren heeft de motor wel voldoende kracht om op constante snelheid te cruisen, maar echt versnellen is er dan niet bij. Datzelfde merk je ook bij de korter gemaakte eerste twee versnellingen. Je moet bij het wegrijden echt even het gaspedaal indrukken om de motor niet af te laten slaan, waar de meeste diesels al haast vanzelf beginnen te rollen wanneer het koppelingspedaal gelift wordt. Rond de 1.800 toeren merk je dat de motor de zaken ineens heel anders oppakt en plots begint de auto flink te versnellen. Dan merk je dat je geen uitgekleed ecomodelletje rijdt, maar dat je een meer dan volwaardige krachtbron in het vooronder hebt.

Helaas is de motor brommerig in de zin van geluid. Nu moet gezegd worden dat de figurerende Insignia nog geen 300 km op de klok had staan bij aanvang van de test, dus kan het nog wel wat verbeteren naarmate het blok ingereden is, maar desondanks was het voor een hedendaagse auto vrij gortig. Het past dan ook niet goed bij de verder zo verfijnde auto. Want ook zaken als stuurgedrag en wegligging zijn - zonder het direct sportief te noemen - gewoon prettig strak en van hoog niveau. Wanneer je het echt te bont maakt met je stuuruitslag zetten de veiligheidssystemen van de Insignia je heel soepel weer op het goede spoor.

Een onderdeel van de veiligheidssystemen - waar Opel ook driftig de boer mee op gaat - is het zogenoemde Opel Eye. Dit camerasysteem leest onder andere de ronde verkeersborden met snelheidslimieten of inhaalverboden. En eigenlijk is de waarschuwing die bij het starten op het display verschijnt, dat de bestuurder ten allen tijde verantwoordelijk is voor het naleven van de verkeersregels, Opels eigen doodsteek voor het systeem. Je kan er namelijk niet van op aan. In sommige gevallen werkt het vrij aardig, maar dan moeten er geen vreemde situaties zijn. We noemen een bord in een bocht, of een bord dat iets meer in de bossages staat (maar wel goed te zien is). Matrixaanwijzingen worden uiteraard helemaal niet gelezen. Al met al is de verkeersbordenlezer een leuke gadget die ons een toekomstbeeld toont, maar betrouwbaar is het zeker niet en zodoende de grote investering niet waard. Al moet wel gezegd worden dat het Lane Departure Warning systeem - dat waarschuwt wanneer je van je rijbaan af dreigt te raken - via hetzelfde systeem werkt.

1 + 1 = 2

Maar laten we daar niet bij blijven hangen, want het is slechts een van de vele opties op de Insignia. We begonnen al met de opmerking dat Opel goud in handen heeft met de Insignia en wij voorspellen u: dat gaat voorlopig niet minder worden met een aantrekkelijke uitvoering als de EcoFLEX. Het mooie is dat Opel er met behoorlijk meer vermogen dan de concurrentie een eigen draai aan geeft, wat veel potentiÃ«le klanten zal aanspreken. Laten we eerlijk zijn: uiteindelijk gaat het veel mensen in de eerste plaats om de centen en dan houd je toch mooi 1.400 euro BPM in the pocket. Het enige dat de concurrentie nog als wapen in de strijd kan gebruiken is de prijs. In min of meer gelijkwaardige uitvoeringen kost de Insignia zo'n 3000 euro meer dan bijvoorbeeld een Volkswagen Passat Bluemotion of een Ford Mondeo Econetic. Echter als antwoord daarop heeft Opel al een goedkopere 130 pk Insignia EcoFLEX in de startblokken staan. In feite is de toekomst van deze auto een simpel rekensommetje. Ten eerste is de

Insignia al zeer populair en ten tweede plukken alle merken de vruchten van hun ecomodellen. You do the math!

Plus

+ Prachtige vormgeving
+ Eenvoudig zuinig te rijden
+ Aantrekkelijk vermogen

Min

- Ruimte achterin
- Motorgeluid
- Matige werking Opel Eye