Bjorn Blokzijl
5 januari 2014

# Zakelijke topper in spÃ©

Opel is sinds jaar en dag succesvol met modellen in de middenklasse. Het begon in 1936 met de Olympia, opgevolgd door diverse generaties Rekord en Vectra. In 2008 werd die laatste afgelost door de Insignia, welke vol lof werd ontvangen door pers en consument. Niet alleen door zijn rijeigenschappen, maar ook door zijn design. Dat enthousiasme kwam voort uit het enorme verschil met zijn voorgangers; deze auto's waren niet bepaald het toonbeeld van sprankelend design. In het eerste volledige jaar dat de Insignia te koop is, verkoopt Opel ruim 5.000 exemplaren in Nederland, waarna een daling inzet met een schamele 1.600 verkochte Insignia's in 2013 tot gevolg. Een grondige facelift moet een nieuwe verkoopimpuls genereren.

# Complimenten!

Dat de Insignia al vijf jaar meeloopt, zou je op het eerste gezicht niet zeggen.  In 2008 was het design verfrissend, maar ook nu is hij nog steeds een fraaie verschijning. Toch vond men het nodig hem grondiger aan te pakken dan dat je op eerste gezicht zou zeggen. Zet een Insignia van de eerste generatie ernaast en direct vallen enkele zaken op. Aan de voorzijde is dit de subtiel, doch grondig aangepakte neus. Met een bredere grille, nieuwe bumpers en opnieuw gestileerde koplampen heeft hij het nieuwe familiegezicht - zoals we eerder zagen op de Cascada. De achterzijde van de cabriolet lijkt ook model te hebben gestaan voor de kont van de Insignia. Grote donkere achterlichten, verbonden door een strook glimmend metaal zorgen voor een nog dikker lijkende achterkant. Gebleven is de enorme achterklep die - buiten de achterbumper - de gehele achterzijde beslaat.

De designafdeling heeft de zijkant van de auto ongemoeid gelaten. Zijn typische vouw in het voorportier - welke het begin vormt van een lijn over de gehele zijde en doorloopt tot de achterbumper - geeft de auto een herkenbare vorm voor zowel het merk als het

model. 'Onze' auto was voorzien van een wat saaie grijze kleur, maar dankzij het 18 inch lichtmetaal - een maat groter kÃ¡n, maar hoeft voor het uiterlijk zeker niet, de eerder genoemde donkere achterlichtunits en de uiterlijke aanpassingen aan de voorzijde is de Insignia een nog fraaiere verschijning dan dat hij al was.

## Goed geluisterd

Over het  binnenste waren we vÃ³Ã³r de facelift al positief, al konden we de knoppenbrij op de middenconsole niet zo waarderen. In de basis is het interieur ongewijzigd, maar de kritiekpunten zijn aangepakt. Nog steeds lopen de portieren visueel door in de lijn over het dashboard. Deze lijn is getooid met een fraai soort pianolak. Daarbij zijn de handgrepen in de portieren en het hart van het stuurwiel voorzien van een metalen afwerking. Samen met de hogere kwaliteit van de rest van de gebruikte kunststoffen, geven deze accenten het interieur een hoogwaardige look. Leuke gimmick is de bediening van de temperatuurinstelling van de climate control en de stoelverwarming. Dit gaat niet via druk- of draaiknoppen, maar via een touchbediening. Tegen verwachting in gaat dit eenvoudig en hoef je niet een paar keer te proberen voordat hij

werkt.

Ook de klokkenwinkel is grondig op de schop genomen. Niet langer vind je vier 'tunnels', maar is voor een conservatieve indeling gekozen. Deze nieuwe indeling geeft ruimte aan een groot centraal informatiescherm. Gelukkig hebben ze bij Opel niet alles in het interieur veranderd. De heerlijk - met leer beklede - zittende stoelen, bieden niet alleen aan alle kanten een goede ondersteuning, ook het zitcomfort ligt op een hoog niveau. Achterin is voldoende plek, maar heel ruim is het niet voor een auto van dit formaat. Geheel achterin is de bagageruimte groot genoeg met 540 liter, maar zet het wederom geen nieuwe maatstaf; bijvoorbeeld de Passat Variant biedt zo'n 60 liter meer inhoud.

## Vier is teveel

Aanvankelijk lijkt de ergonomie van het multimediasysteem niet bijster goed. Zeker als je je bedenkt dat je deze op vier (!) verschillende manieren kunt bedienen: via de knoppen op het stuur, het grote touchscreen op het dashboard, spraakbesturing en -

als nieuwe toevoeging aan de Insignia - het touchpad tussen de voorstoelen. Net als bij veel van de 'premium' merken kun je op het touchpad schrijven en worden zelfs de grootste hanenpoten herkend. Toch gebruik je deze functie in de praktijk niet of nauwelijks. Het touchscreen werkt sneller en ook de spraakbesturing werkt voldoende snel. Met gebruik van de laatste twee bedieningsmogelijkheden is het bedieningsgemak ruim voldoende.

## Niet tÃ© comfortabel

Rijden deed de Insignia al vanaf het begin goed. In de test van de Sports Tourer van voor de facelift roemden we het op comfort afgestelde onderstel. Dit is gelukkig gebleven. Richels en oneffenheden worden gladgestreken, maar zonder daarbij deinerig te worden. Over de besturing waren we kritisch, gezien de lichte bediening en het beperkte gevoel in het stuurwiel. DÃ¡t is wel aangepakt, met als gevolg dat het sturen een stuk zwaarder gaat en je ook daadwerkelijk voelt wat er onder de voorwielen gebeurt. Een bochtenridder als de Mondeo is het niet, maar voor een het rijgedrag hoeft de Opel zich niet te schamen. In combinatie met de 140 pk sterke tweeliter dieselmotor

is de Insignia sowieso een prettige metgezel.

Ondanks zijn forse gewicht - 1.633 kilo schoon aan de haak - en de dikke diesel, valt de Insignia 2.0 CDTI in alle carrossievarianten in de zakelijk aantrekkelijke 20%-bijtellingscategorie. Dat je voor een lage bijtelling niet hoeft te beknibbelen op vermogen, is al gebleken bij andere merken.  De door ons gereden Insignia versterkt dit alleen maar. Zelfs al rijd je in de 'Eco-Mode', dan biedt de motor ruim voldoende vermogen om er gang in te krijgen Ã©n te houden. Daarbij blijft het verbruik uiterst laag. Op lange snelwegritten gaf de boordcomputer een bijna ongeloofwaardige 4,1 liter per 100 km aan. Na de snelweg te hebben verlaten en de rest van de week enkel in stadsverkeer en op buitenwegen te hebben vertoefd, komt het testverbruik uit op 6,6 liter per 100 km. Nog steeds netjes, gezien de vele kilometers binnen de bebouwde kom. De beloofde waarde van 3,9 liter haal je echt nooit, tenzij je met 60km/u op de cruise control alle kilometers maakt, maar een verbruik van rond de Ã©Ã©n op twintig is een realistische en haalbare waarde.

# Sterke zakelijke troef

Door de Insignia grondig aan te pakken, hoopt Opel een nieuwe verkoopimpuls aan dit model te geven. Op het gebied van design was er nog weinig mis aan de auto, maar toch is dit niet ongemoeid gelaten. En zowaar is de auto van binnen Ã©n van buiten nog fraaier geworden. Dat de Duitsers goed geluisterd hebben naar de kritiekpunten, blijkt uit het aanpakken van de besturing, de middenconsole en het ontbreken van een bijtellingsvriendelijke ST. Door de facelift is de Insignia weer helemaal up-to-date en kan hij weer een paar jaar mee. Dankzij zijn lange lijst met kwaliteiten en 20% bijtelling voor alle carrosserievarianten met deze motor, heeft Opel nu een sterke troef in de zakelijk markt in handen. Wij voorspellen dat de gewenste verkoopstijging wel behaald zal worden.

## Plus

+ Nog fraaier uiterlijk
+ Hoogwaardig binnenste
+ Comfortabel rijgedrag

## Min

- Niet de ruimste voor z'n grootte
- Fabrieksopgave verbruik absoluut onhaalbaar
- Touchpad onnodige toevoeging