



# Drugačen POKLIC

Predhodnica Vectra je bil primeren avtomobil za službene poti. Razmeroma ugoden za vzdrževanje in nič kaj razburljiv. Da so zaposleni vedeli, da so v službi.



besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

► Insignia je morala biti drugačna od Vectre, če je Opel v zgornjem srednjem razredu hotel igrati vidnejšo vlogo. Nemcem se je posrečil oblikovno dober izdelek, ki s strani spomni na štirivrtni kupe, nizka preža s prelivajočimi se linijami, ki se v zadku postrečno zlijejo v krilce (to v ničemer ne spominja na dolgočasno polico limuzinske Vectre), pa ob popolnjenih in izstopajočih blatnikih zelo uspešno skriva dejstvo, da je Opelov zastavonoša presegel mejo 4,8 metra. Karoserija ima polno kromanih detajlov, ureznini na boku pa sta del Opelove oblikovalske filozofije rezila. Luči, dnevne so v LED-tehniki, svetijo prepoznavno. Na zunaj Insignia premete-

no skriva konfekcijsko številko Škodinega Superba, ki se mu po prostornosti zadnje klopi ne more niti približati. Oblikovno zelo opazno oddaljevanje od Vectre je ob spremenjenem imenu dobro, saj je Insignia končno lep Opel tega razreda. Opel, ki si ga ne bodo želela le podjetja za službeni avtomobil, ampak tudi posamezniki. Spet so na izbiro tri karoserijske različice, poleg limuzinske še kombilimuzinska (identične zunanje mere!) in kombijevska, ki novim časom v pozdrav nosi drugačno ime kot običajno: Sports Tourer. Evropski avtomobil leta je znotraj še bolj nov kot zunaj. Ne duha ne sluha ni o Vectrinih z ravnilom začrtanih linijah in prež-

večeni rumeni barvi osvetlitve. Zdaj vse sveti rdeče, merilniki so načeloma odeti v belo, s pritiskom na gumb Sport (odvisno od opreme) pa tudi njih zalije rdečica. Skali glavnih merilnikov spomnita na ure. Osvetljena konica igel merilnikov je še en zanimiv detajl. Armaturna plošča je bolj razgibana, element krila jasno teče od enih prednjih vrat do drugih, dopolnjujejo pa ga elementi rezila – svetli deli na volanskem obroču, okoli prestavne ročice in na vratih. Armaturna plošča je zgoraj mehka, pod imitacijo pa trda. V povezavi z izdelavo notranjosti bi ob dobrem splošnem vtisu pripomnili le, da nekaj več natančnosti v notranjosti ne bi škodilo.



“Pri športni nastavitvi sistema FlexRide lahko izbiramo, na kaj bo športnost vplivala (blaženje, volan, odzivnost).”



Ergonomija je v redu, zahvaljujoč dobrim tristopenjsko ogrevanim sedežem, se sedi dobro, dobro nastavljen volanski obroč pa je še dodaten razlog, da v tem Oplu najdete ugoden položaj za volanom. Vse štiri bočne šipe se samodejno pomikajo z le enim pritiskom na stikalo, ogledalca so električno nastavljiva in poklopna, nič pa se ne bi prito-

ževali, če bi bila večja. Za uporabo Insignie ne boste potrebovali knjižice z navodili, saj je vse logično. Skoraj vse. Izbirno stikalo potovalnega računalnika bi bilo lahko postavljeno kam drugam, ne na levo obvolansko ročico, ki zahteva umikanje roke z volana. Prav tako ne razumemo podvojenosti tipk na centralni konzoli in ob stikalu parkirne



“Agregatu najprej zamerimo glasnost.”

obeh prednjih sedežev, mesti za pijačo na sredinski konzoli in luknji(ci) pod kolenično oporo. Zadnja potnika lahko zložita del sredinskega sedeža v naslonjalo, ki ponudi predal in dve mesti za odlaganje pijače, ter ga za potrebe prevoza smuči ali česa podobnega povsem odpreta. Zadovoljivo. Kakšen kupec bo morda v Insignii pogrešal pametni ključ, marsikdo pa bo zadovoljen, da ima v sredinskem grebenu pred zadnjimi potniki pod režami ventilacije klasično električno vtičnico! Spredaj je prostora več kot zadaj, kjer na več kot povprečno radodarnost prostora za glave ne računajte (odrasli nad 1,8 metra bodo z glavami dosegli kupejevsko

zavore za upravljanje navigacijskih, avdio in telefonskih vsebin. Pri uporabniškem vmesniku zabavno-navigacijsko-telefonskega dela vidimo še možnosti za izboljšave. Nekateri tekmeči so se odločili za odlično alternativo – za zaslone, občutljive za dotik. Prostorčno telefoniranje deluje v Insignii dobro, škoda je le, da je izbira številke mogoča le prek zaslona (skakanje s številke na številko in vsakič zamudno potrjevanje), in ne prek tipk radia (teh je le od 0 do 6). Rešitev je v glasovnem upravljanju, a brez lepe angleščine ne bo nič. Odlagalnih mest bo za prvo silo dovolj. Ta so v vseh bočnih vratih, najdemo pa še predal pred voznikovim levim kolonom, sovoznikov predal, žepka na hrbtiščih in prednjih delih

spuščajajo se streho). Za kolena ga bo kasneje zmanjkalo. Da je streha nizka, se pozna tudi pri vstopanju in izstopanju na zadnjo klop. Treba je biti previden, da ne bo buške. Bolj radodaren je 500-litrski prtljažnik, ki se s podiranjem naslonja zadnje klopi še poveča, vendar pa zaradi grbin (podvozje) in stopnice ni nikoli raven. Odprtina za nalaganje ni najširša, a se odpre dovolj dobro, da ni bojazni za bližnje srečanje, je pa treba računati, da bo v dežju kaka kaplja padla v notranjost. Za varnost je v testni Insignii, ki smo jo vozili, še preden se je na slovenskem trgu uradno začela prodajati (zato objavljamo poslovenje-nemško ceno testnega vozila), poleg štirih varnostnih blazin, dveh zaves in petih zvezdic

do Saabov), pa posrečena. Insignia je med ovinki dobro vodljiva, stabilna in predvidljiva (pričakovano, a dokaj pozno in obvladljivo podkrmarenje), nagibanja je zanemarljivo malo, in čeprav je čistokrvno nemško, je blaženje učinkovito. Še v izbranem načinu Tour (prilagodljiv sistem blaženja FlexRide – odvisen od opreme), ki je najudobnejši, se v Insignii ne boste počutili nič kaj francosko. Zanimivo, tudi pri Sportu, ki otrdi blažilnike, poveča odzivnost stopalke za plin in otrdi volan (športne vožnje željnim bo volan še premalo neposreden), voznik in potniki ne bodo imeli občutka, da gre za 'tršo' skrajnost. Sport je uporaben za vsak dan. A ne skrbite, razlike med Tourom in Sportom so med

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Čeprav sem z avtomobilom prevozil le nekaj kilometrov, je bil prvi vtis dober. Svoje mišljenje lahko strnem v štiri točke. Položaj za volanom: sedi se dobro, čeprav bi lahko bil volanski obroč izdatneje vzdolžno pomikčen. Oblika in materiali: oči so bile zadovoljne, le plastika na sredinski konzoli bi lahko bila boljše. Tehnika: zadovoljiva. Ni mi sicer jasno, zakaj mora imeti menjalnik tako dolg gib prestavne ročice, a tudi na to se človek kmalu navadi. Splošen vtis: končno Vectra z drugim imenom, ki jo bodo imeli ljudje radi. A tekmeči ponujajo še ključavnico in zagon brez ključa (Laguna, Mondeo, Avensis), hidravlično vzmetenje (C5), menjalnik z dvema sklopama (Passat) ... Si bo Insignia v tej zagrizeni družini lahko priborila svoj prostor? «



Dušan Lukič

» Insignia ima pravzaprav vse, kar mora imeti tovrsten sodoben avto, po drugi strani pa ničesar, kar bi jo zares izpostavilo. Res je, lahko si jo omislite s kupom elektronskih dodatkov, ki lahko olajšajo življenje (oziroma delo) za volanom, vendar bi raje videl, da bi se odlikovala na kakem tehničnem področju. Z odlično avtomatiko (ali menjalnikom z dvema sklopama), recimo, z vrhunsko zvočno izolacijo in z nadpovprečno prostornostjo. Pa se ne – je sicer vsepovsod dobra, a nikjer zares nadpovprečna. Tako bo vsekakor pridobila svoj (in sploh ne majhen) krog kupcev, ne bo pa tak korak naprej, da bi bilo zato res vredno menjati ime. «



