

Znamenje časti

| Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi (118 kW) Cosmo



In hkrati postal zrelejši. Okornih linij, ki ste jih vajeni pri Vectri, v Insigni ne boste našli. Notranjost je že na prvi pogled prijetnejša, mehkejša, in česar do zdaj pri Oplu nismo bili vajeni, tudi barvno zanimivejša. Testni Sports Tourer se je na primer postavjal s kombinacijo svetle in temno rjave barve, oplemeniten z vložki iz imitacije lesa. Prav tako je v pozabo odšla tipična rumena barva, ki je ponoči osvetljevala merilnike in gumbje. Zdaj so ti osvetljeni rdeče, merilniki pa belo. Pohvaliti je treba tudi voznikovo delovno okolje. Volanski obroč in sedež (v paketu opreme Cosmo je električ-

Ni kaj, za dobrih 29.000 evrov, kolikor v osnovi zahtevajo za takšnega Sportsa Tourerja (brez dodatkov), dobi kupec resnično veliko. Veliko prostora, veliko opreme pa tudi konjičev pod motornim pokrovom. Toda preden se dotaknemo teh, ne moremo mimo stvari, ki so nas zmotile v potniški kabini: na primer precej nelogično postavljeni in podvojeni gumbi, ki jih najdemo na sredinski konzoli in grebenu, ali pa njihova preobčutljivost za dotik in cenen občutek, ki ga dajejo, ko prsti posegajo po njih. Minus smo pripisali tudi spojem plastičnih elementov v notranjosti, zaradi katerih

Bodimo odkriti: tudi če niste pristaš te nemške znamke, bo treba prikimati in priznati – Sports Tourer je lep kombi. V veliki meri so za to poskrbeli že njegovi geni, piko na i pa so nanj na koncu dodali arhitekti, ki so zrisali všečen zadek in s tem ponovno dokazali, kako previdno in premišljeno so pri Oplu izbrali ime Insignia in kako zelo si želi jo povrniti nekdanji ugled.

besedilo: Matevž Korošec • foto: Saša Kapetanovič

▶▶ Se tudi vam kdaj zazdi, da smo, ko gre za kombije in njihove zadke, videli že vse? No ja, skoraj vse. K sreči na ceste vsake toliko časa zapelje nov, oblikovno svež 'karavan', ki te domneve ovrže. In Sports Tourer je nedvomno eden teh. S svojim športno oblikovanim, pa vendar skladnim zadkom lahko, če izberete pravo barvo zanj, pokaže tudi pravo mero elegance. In verjemite, ta beseda mu ni tuja. Če izberete najboljši paket opreme (Cosmo), na primer, prtljažna vrata odpira in zapira elektrika. Udobno, elegantno in še priročno! Tej pa ukazuje prek gumba na daljinskem upravljalniku, stikala na prtljažnih vratih ali pa gumba na voznikovih vratih. Nič manj elegantna ni njegova notranjost. Čeprav je prostor zadaj namenjen prtljagi, je lepo oblikovan, obdan z enakimi materiali, kot jih najdete v potniški kabini, opremljen s predali ob straneh in z rolojem, ki od vas zahteva le en prost

prst, ko ga hočete zviti ali razpeti. Da so v Russelsheimu kompleksno razvijali zadek (in se niso posvetili le njegovi obliki), dokazuje tudi dodaten par luči, skrit v notranjosti, ki ponoči, ko so vrata odprta, prevzame delo svetlobnih teles na njih. Ja, svežino zadka je treba iskati prav v prtljažnih vratih, ki se skupaj z zadnjimi lučmi globoko zažirajo v zadnja blatnika. In ko gre za estetiko, si, kot smo že ugotovili, Sports Tourer zasluži visoke ocene, nekoliko nižje pa, ko gre za uporabnost. Če ne želite bušk, je treba biti previden predvsem ob robovih vrat, ko so odprta, manjšo zamero smo pripisali še roloju, ki se je samodejno zvil tudi takrat, ko tega nismo želeli od njega, na primer, na slabi cesti, polni lukenj (varovalo, ki ga ohranja razpetega, je preslabotno), sicer pa za vse drugo velja, da lastniku vrača prav vse, kar od kombijevskega zadka pričakuje. Naslonjalo zadnje klopi je deljivo in zlahka



zložljivo, dno je dvojno in vedno ravno, rolo preprosto odstranljivo, za prevoz daljših in ožjih kosov prtljage pa je na voljo tudi odprtina v sredini naslonjala. In če vas zanima, ali je Insignia v primerjavi z Vectro zaradi bolj zaobljene oblike izgubila kakšen prostorninski liter, je odgovor preprost – ne. Ko gre za osnovno prostornino, jih je deset celo pridobila, trik pa se skriva v dodatnih dolžinskih centimetrih. Sports Tourer je namreč v primerjavi z Vectro Karavan zrasel, toda le za slabih sedem centimetrov.

no pomikčen in s spominskima funkcijama) sta izdatno nastavljava in poleg tega oblečena še v usnje. Za dobro počutje v notranjosti pa poskrbi tudi spoštljivo dolg seznam serijske opreme, na katerem so prostor našle celo stvari, kot so tipali za dež in svetlobo, samodejno zatemnitvena vzvratna ogledala (razen desnega), elektronska parkirna zavora s funkcijo pomoči pri speljevanju v klancih, dodatno zatemnjena stekla zadaj ter samodejna dvostezna klimatska naprava ali pa tempomat, ki ju najdemo že v srednjem paketu opreme (Edition).

je ta cvilila, na zunanjem delu pa je šlo vse skupaj celo tako daleč, da je sprednji odbijač dobesedno štrlel iz osnovne lege in je, tudi ko smo ga potisnili nazaj, že kmalu spet prilezel ven. Za tako uveljavljeno znamko, kot je Opel, ki ima močno tradicijo, ko gre za kakovost, se to seveda ne spodobi, zato dopuščamo možnost, da je bil testni le žrtev pionirstva (ko je prišel k nam na test, je števec kazal slabih osem tisoč prevoženih kilometrov), vseeno pa Oplu pošiljamo namig, naj svojega všečnega izdelka nikar ne okužijo s slabo kakovostjo.



“Okornih linij, ki ste jih vajeni pri Vectri, v Insigni ne boste našli. Notranjost je že na prvi pogled prijetna, mehka, in česar do zdaj pri Oplu nismo bili vajeni, tudi barvno zanimiva.”

Tudi zato ne, ker je Insignia, ko gre za vozne lastnosti, čistokrven Opel. In to v najboljšem pomenu besede. Čeprav testna ni imela vzmetenja Flexride (ta je serijsko na voljo le v opremi Sport), nas je ves čas prepričevala s svojo suverenostjo in zanesljivo lego na cesti. Tudi pri večjih hitrostih in med ovinki, za kar se moramo zahvaliti tudi odličnim

Bridgestonovim gumam na njej (Potenza RE050A, 245/45 R 18). Poglejte samo rezultat zavorne poti na naših meritvah! Tako sta edini zameri, ki ju lahko pripišemo mehaniki in z njo motorju, navorska neodločnost v najnižjem delovnem območju (turbo) in relativno velika poraba goriva, ki smo jo dosegli na testu. V povprečju nam je Sports Tourer popil 8,8 litra plinskega olja na sto prevoženih kilometrov, in to kljub temu da smo večino kilometrov opravili zunaj mesta in v območju z zakonom predpisanih hitrosti.

Ampak to splošnega dobrega vtisa o avtomobilu, za katerega je že danes jasno, da je prišel na trg tudi zato, da znamki povrne ugled, prav nič ne pokvari. ◀◀



Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTi (118 kW) Cosmo

Cena osnovnega modela:	29.270 EUR
Cena testnega vozila:	35.535 EUR
NAŠE MERITVE T = 25 °C / p = 1.225 mbar / rel. vl. = 23 % / Stanje kilometrskega števca: 7.222 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,4 s (133 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	9,0 s/16,1 s
80–120 km/h (V./VI.):	9,8 s/12,9 s
NAJVEČJA HITROST	
	212 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	36,1 m (AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.956 cm³ - največja moč 118 kW (160 KM) pri 4.000/min - največji navor 350 Nm pri 1.750–2.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 245/45/R18 W (Bridgestone Potenza RE050A).
Mase: prazno vozilo 1.610 kg - dovoljena skupna masa 2.165 kg.
Mere: dolžina 4.908 mm - širina 1.856 mm - višina 1.520 mm - prtljažnik 540–1.530 l - posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 212 km/h - pospešek 0–100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 7,9/4,9/6,0 l/100 km, izpust CO₂ 157 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ oblika
 - ▲ prostornost
 - ▲ bogata oprema
 - ▲ sedež in valan
 - ▲ uporabnost zadka
 - ▲ lega na cesti
- ▼ nelogično postavljeni in podvojeni gumbi na sredinski konzoli
 - ▼ prečutljivost gumbov za dotik
 - ▼ kakovost izdelave
 - ▼ časovno neusklajena zvočni in svetlobni signal smernikov
 - ▼ prožnost motorja v spodnjem delovnem območju (turbo)

Končna ocena

Ko gre za obliko, ni dvomov: Oplovi arhitekti so naredili ogromen korak naprej. Sports Tourer je všečen, bogato opremljen (Cosmo) in zaradi dodatnih sedmih centimetrov, ki jih je pridobil v primerjavi z Vectro Karavan, tudi prostoren avto. In če vas je navdušila zunanost, vas bo gotovo tudi notranjost. Nekaj očitkov je med testom letelo na kakovost izdelave, toda glede na izkušnje iz preteklih let verjamemo, da bo testni Sports Tourer ostal bolj ali manj osamljen primer, in ne Oplova praksa.