

Opel Insignia - czy sprawdza się jako holownik?

data aktualizacji: 2019.10.14



Czy idealny holownik przyczepy kempingowej musi być SUV-em? Niekoniecznie. Bardzo często nasi czytelnicy wybierają popularne „kombiaki”, które doskonale radzą sobie również w codziennych warunkach, kompletnie niezwiązanych z caravaniem. Postanowiliśmy więc przetestować Opla Insignię Sports Tourer z mocnym, 170-konnym silnikiem wysokoprężnym pod maską. Samochodem przejechaliśmy kilka tysięcy kilometrów, podróżując na niemieckie targi caravanningowe do Stuttgartu. Wrażenia? Niezwykłe.

Kombi, co oczywiste, kojarzy się z rodziną, długimi wyprawami i mnóstwem bagażu, który musimy ze sobą zabrać. Nie dziwi więc fakt, że to właśnie takie rodzaje samochodów bardzo często widzimy na kempingach. Nie dość, że zazwyczaj są one w stanie pociągnąć nawet ciężką przyczepę kempingową, to jeszcze na ich pokład zabierzemy całą rodzinę wraz ze wszelkimi niezbędnymi (i zbędnymi) bagażami. Jednocześnie samochód doskonale sprawdzi się, kiedy będziemy musieli przewieźć coś większego/dłuższego lub po prostu wyskoczyć ze znajomymi na weekendową wycieczkę za miasto. Idealnie w taką definicję wpisuje się Opel Insignia Sports Tourer, którym ruszyliśmy z Warszawy prosto do Stuttgartu na targi caravanningowe CMT. Jest to trasa licząca prawie 1200 kilometrów w jedną stronę - podobne pokonują caravanningowcy podczas urlopowych wojaży. Gdy wróciliśmy do domu, wiedzieliśmy o tym samochodzie wszystko - wszak po tylu godzinach w nim spędzonych nie

byłby on w stanie zatuszować nawet najdrobniejszych wad.

Pierwsze wrażenie

Rzadko kiedy piszemy o pierwszym wrażeniu związanym z testem danego auta lub kampera. Dlaczego? To proste – zazwyczaj jest ono mylne, kierujemy się emocjami, a nie zdrowym rozsądkiem. W przypadku tego modelu trzeba jednak do „pierwszego looku” wrócić. Testowa Insignia Sports Tourer wyróżniała się przede wszystkim kolorem (biała perła, przepiękny kolor) i długością wynoszącą prawie 5 m. Dodajmy do tego szerokość rzędu blisko 1,9 m i rozstaw kół powiększony o 11 mm do prawie 2,9 m. Co otrzymamy? Olbrzyma, którym trudno poruszać się po drodze? No cóż, niekoniecznie.

Przede wszystkim wersja Sports Tourer wygląda po prostu świetnie. Producent na swojej stronie pisze, że w wyglądzie znajdziemy „wiele nawiązań do sportowej sylwetki modelu Mozna Concept” – i jak najbardziej jesteśmy w stanie to uwierzyć. Linie są poprowadzone bardzo dynamicznie i zgrabnie, a przetłoczenia rozpoczynające się na przednich drzwiach i biegnące aż do końcowych lamp nawiązują wprost do „sportowych” emocji w tym (jakby nie było) rodzinnym kombi. Ten efekt nie mija, ciągle cieszymy się na jego widok nawet wtedy, gdy po prostu musimy dojechać do pracy. Co więcej, auto wyróżnia się na tyle, że przyciąga wzrok naprawdę wielu przechodniów, a przecież... to wciąż tylko (a może „aż”) opel.

Sam wygląd to nie wszystko. Dzięki opływowej sylwetce Insignia Sports Tourer ma bardzo niski współczynnik oporu aerodynamicznego (0,26), co przekłada się na obniżenie paliwożerności. Warto też wspomnieć, że nowa generacja jest o wiele lżejsza od poprzedniczki – w wersji Sports Tourer różnica może sięgnąć wartości nawet 200 kilogramów. Jest to bardzo odczuwalne na drodze, o czym za chwilę.

W testowanym przez nas modelu zamontowane były również 18-calowe felgi aluminiowe z podwójnymi ramionami, które idealnie komponowały się z sylwetką auta i jeszcze dodawały jej dynamiczności.

Pozostając przy wyglądzie zewnętrznym opla, zatrzymajmy się dłuższą chwilę przy przednich reflektorach. Już na samym początku zrobiły dobre wrażenie – opływowe, kształtne, ładne. To jednak nie wygląd jest ich największą zaletą.

Producent twierdzi, że druga generacja adaptacyjnych reflektorów matrycowych LED IntelliLux jest „innovacyjna” i „zasługuje na wyróżnienie”. Nie są to słowa rzucane na wiatr. Dość powiedzieć, że nie spotkaliśmy się jeszcze z tak dobrym oświetleniem drogi, jak to miało miejsce właśnie w testowym modelu. 32 segmenty LED (dwa razy więcej niż w Astrze) umożliwiają precyzyjne dopasowanie wiązki światła tam, gdzie jest ona potrzebna. Tryb automatyczny reaguje błyskawicznie i zazwyczaj nie myli się w prawidłowym odczytaniu sytuacji na drodze. Przykład: gdy inny pojazd porusza się przed nami, reflektory doświetlają oba pobocza po to, byśmy mogli kontrolować, czy np. nie chowają się w nich dzik lub sarna gotowi, by wtargnąć przed maskę. Gdy natomiast mijamy się z innym pojazdem jadącym z naprzeciwka, tylko jeden reflektor przełącza się w stan mijania. Same światła drogowe tworzą pełny „korytarz świetlny”, który wręcz kapitalnie oświetla całą drogę, w każdym kierunku. O wpływie tego rozwiązania na bezpieczeństwo nie będziemy wspominać – jest on oczywisty.

Dynamiczny wygląd, dynamiczny silnik

Pod maską testowanego przez nas modelu pracował 2-litrowy silnik Diesla CDTi o mocy 170 KM. Współpracował on z 8-biegowym automatem. Mówiąc krótko, to świetne połączenie, które sprawdziło się w trakcie naszego testu. Jazda po niemieckich autostradach z prędkością bliską 200 km/h nie stanowiła żadnego problemu, podobnie jak wyprzedzanie i reakcja skrzyni na mocne naciśnięcie pedału gazu. Jednocześnie podczas jazdy miejskiej lub ekonomicznej na trasie paliwożerność tej jednostki zamykała się w okolicach 6 litrów – to świetny wynik!

Po przejechaniu 1200 kilometrów nie mieliśmy ochoty na odpoczynek, ba – nie byliśmy praktycznie w ogóle zmęczeni. Wyciszenie w kabinie jest na bardzo dobrym poziomie (warto dołożyć 1000 zł do

laminowanych okien bocznych), a sama pozycja za kierownicą satysfakcjonująca. Na pokładzie znajdziemy szereg różnych systemów, które wspomagają kierowcę. Warto nadmienić, że większość z nich instalowana jest jako wyposażenie podstawowe, u konkurencji musielibyśmy za nie dodatkowo zapłacić.

Co warto wymienić? Wyświetlacz head-up display z prawdziwego zdarzenia, który pozwala nie odrywać wzroku od drogi - wszystkie najważniejsze informacje mamy wyświetlone na szybie. Kamera 360 stopni, która ułatwia parkowanie i manewrowanie tym (jakby nie było) dość dużym samochodem. Do tego adaptacyjny tempomat z funkcją awaryjnego hamowania (sprawdził się idealnie na niemieckich drogach), asystent pasa ruchu z korektą jazdy (współpracuje z układem kierowniczym) i system ostrzegania o zbliżającym się pojeździe z tyłu. To nie koniec. W testowym modelu znaleźliśmy czujniki wykrywające przeszkody z boku, ruch poprzeczny z tyłu oraz kamerę „Opel Eye”, rozpoznającą znaki drogowe.

Ten komfort!

Jednak nawet najlepsze systemy nie pomogą, gdy jazda będzie po prostu niewygodna. Przejechanie 1200 kilometrów „na raz” to duże wyzwanie, ale o braku komfortu mówić nie można. Do dyspozycji mieliśmy pełny system multimedialny z najlepszym dostępnym na rynku systemem nagłośnienia Bose (8 głośników premium w zestawie). Do tego pakiet elektryczny fotela kierowcy zawierający w sobie aż 8-kierunkową regulację z dodatkową funkcją masażu. Ta ostatnia przydała się zwłaszcza na końcowych kilometrach trasy. Dodatkowo podgrzewane i wentylowane siedzenia z przodu oraz podgrzewane z tyłu.

Jeszcze słowo o tapicerce. W naszym modelu mieliśmy opcjonalną skórzaną, perforowaną w kolorze czarnym. Warto do niej dopłacić 7500 zł, ponieważ w zestawie otrzymujemy również wysuwaną poduszkę podudziową kierowcy i pasażera, sportowy wygląd samych foteli i tylną kanapę składaną na płasko, dzieloną 40/20/40. Nie dość, że wyglądała świetnie, to jeszcze była bardzo przyjemna w dotyku.

A co z bagażami? Kombi Sports Tourer jest w stanie zmieścić 1665 litrów przy złożonych siedzeniach - wartość imponująca. 560 litrów uzyskamy w momencie, gdy podróżujemy całą rodziną. To jednak też jest wartość, która spokojnie powinna wystarczyć do przewozu wszystkiego, co niezbędne. Zawsze możemy zamontować box dachowy - maksymalne obciążenie dachu to 100 kilogramów.

Nie ma mowy o skrzypieniu plastików lub podłokietnika, wszystko pracuje tak, jak powinno. Dostęp do wszelkich urządzeń pokładowych jest bardzo prosty, czy to za sprawą bardzo ładnie wyglądającego tunelu środkowego, czy też trójramiennej kierownicy multimedialnej. Ta ostatnia, za dopłatą 1500 zł, może być stylizowana na wersję OPC, podobnie jak inne elementy wnętrza (czarna podsufitka, sportowe, aluminiowe pedały, podgrzewana kierownica).

Na koniec warto zwrócić uwagę na okno dachowe, które ciągnie się aż po drugi rząd siedzeń. Wymaga dość dużej dopłaty (4500 zł), ale - naszym zdaniem - warto to zrobić.

Podsumowanie w temacie komfortu jazdy może być tylko jedno: nieważne, czy podróżujemy jako kierowca czy pasażer, Insignia Sports Tourer nie tylko świetnie wygląda, potrafi zmieścić dużo bagażu, jest bardzo dynamiczna, ale też paliwooszczędna i doskonale wyposażona w kwestii bezpieczeństwa. Ile to wszystko kosztuje? No właśnie, tu przechodzimy do jednej z najważniejszych zalet: na tle konkurencji bardzo niewiele. Cena bazowa Insignii Sports Tourer to 144 700 zł. Wszystkie dodatki, które mieliśmy zainstalowane na pokładzie, to dodatkowy wydatek rzędu 40 290 zł. Dużo? To nadal mniej niż 200 tys. zł - w tej cenie otrzymujemy świetne auto, które sprawdzi się w każdych warunkach. Warto pamiętać, że już w wersji 1.6 CDTi 136 KM ten samochód jest w stanie uciągnąć przyczepę o masie aż 1800 kilogramów.

Czy jest to auto idealne pod caravanning? My nie znaleźliśmy w nim wad - niech to będzie najlepsza rekomendacja.

tekst i zdjęcia Bartłomieja Ryś

Artykuł pochodzi z numeru 4(83) 2018 Polskiego Caravanning

Źródło: