

Skoda Superb 2.0 TDI



Audi A4 2.0 TDI



Kia Optima 1.7 CRDi



Renault Talisman Energy dCi 160 EDC



# Blikseminslag

De tweede generatie van de Insignia wekte verbazing: de auto was dusdanig verbeterd dat niemand meer iets durfde te roepen over het burgerlijke imago van Opel. De auto is ruimer, veiliger en dynamischer en mag tegen vier concurrenten bewijzen dat hij echt goed is.

Tekst: Marcel Kühler, Jaap Peters · Foto's: Klaus Huber-Abendroth

Opel Insignia Grand Sport 2.0 CDTi





**BESTE ALLROUNDER**

▼◀ Het touchpad van het navigatiesysteem herkent zelfs de ergste hanenpoten.

▼ Met de virtual cockpit kun je spelen met de vormgeving van het instrumentarium.

▼▼ Typisch Audi: uitstekend afgewerkt en hoogwaardig interieur. De sportstoelen zijn ook comfortabel.



**RUIM EN COMFORTABEL**

▼◀ De 1,7-liter diesel met 141 pk heeft in vergelijking met de concurrentie gebrek aan vermogen en koppel.

▼ Optioneel kun je de stoelen van de Kia niet alleen laten verwarmen, maar ook laten verkoelen.

▼▼ Het Optima-dashboard is mooi afgewerkt, overzichtelijk en eenvoudig te bedienen.

## AUDI A4

De Audi is in deze test de auto met de meeste pretenties: hij houdt zich liever bezig met concurrenten als Mercedes en BMW dan met brave merken als Opel en Renault. Als je instapt, zie je meteen dat hij een chiquere uitstraling heeft. Alleen heeft hij wel de hulp van dure opties nodig om te excelleren. De sportstoelen zijn op veel manieren instelbaar en bieden veel steun, maar kosten 461 euro. Ook de adaptieve schokdempers krijg je niet voor niets: je betaalt er 1372 euro voor. Je kunt ze bestellen met een sportieve of een comfortabele basisafstemming en onze testauto is voorzien van de laatstgenoemde mogelijkheid. Als het onderstel zwaar op de proef wordt gesteld, herstelt het zich onmiddellijk. Daardoor maakt de A4 een stoïcijnsere indruk dan zijn concurrenten. Bovendien reageren de veren en de dempers fijngevoelig op dwarsrichels en putdeksels en worden zelfs grote oneffenheden soeverein gladgestreken. Daarbij is het geluidsniveau indrukwekkend laag. Dankzij al deze metingen doet de Audi heel goede zaken in het Comfort-hoofdstuk.

## NIET ZO RUIM

Met 150 pk is de Audi niet zo krachtig als de Insignia en de Talisman, maar hij presteert prima. Met een aanloop haal je bovendien een top van 220 km/h. Het geluid van de 2.0 TDI wordt effectief gedempt en hij heeft de minste diesel nodig: 5,2 l/100 km. De zeskak had soepeler mogen schakelen. Vooral als je van de derde versnelling terugschakelt naar z'n twee, moet je te veel kracht zetten.

Dankzij het neutrale rijgedrag, de goede tractie en de communicatieve besturing doet



de Audi het goed op het testcircuit, alleen kan hij niet meekomen met de krachtige Opel (170 pk). De A4 biedt alle inzittenden een aangename zitpositie, maar achterin komen lange mensen ruimte tekort. Dat merk je extra goed als je eerst in een van de andere auto's hebt gezeten. Op het gebied van afwerking en materiaalkwaliteit kan – ook deze test weer – geen auto aan de Audi tippen. Onder de streep pakt de zuinige, comfortabele en chique Audi A4 de meeste punten en dus is hij de testwinnaar, maar de nummer twee zit hem op de hiel.

## AUDI A4 2.0 TDI

- 🚗 1968 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 110 kW / 150 pk, 320 Nm
- 🛢️ 3,8 l/100 km (1 : 26,3), 99 g CO<sub>2</sub>/km
- 🏁 0-100 km/h in 8,9 s, 221 km/h
- 📏 4726 / 1842 / 1427 mm
- 🛢️ 480 l
- 🚚 1430 kg
- 💰 43.175 euro
- 🇧🇪 33.560 euro

## KIA OPTIMA

Koreaanse merken weten kopers vaak te verleiden met rijk uitgeruste auto's voor relatief lage bedragen en goede garantievoorwaarden. De Optima is geen uitzondering, maar het is niet eerlijk om hem alleen om deze redenen te prijzen. Hij heeft meer kwaliteiten. Zo is hij erg ruim, ook al zo'n belangrijk verkoopargument. Helaas laat hij ook wat steekjes vallen. De belangrijkste boosdoener is de dieselmotor. Met een inhoud van 1,7 liter en een vermogen van 141 pk is de Optima duidelijk zwakker dan de Opel en de Renault. Er gaan 10,4 seconden voorbij voordat de 100 km/h is bereikt, de Opel is bijna 2 seconden sneller. Het testverbruik van 6,4 l/100 km/h is niet meer dan gemiddeld: de Audi en de Skoda zijn zuiniger.

De motor speelt de Kia ook parten op de testbaan. Bij lage toerentallen moet hij er even inkomen en als hij dan op dreef komt, is zijn achterstand op de Duitse concurrenten al te groot. De Optima weet alleen de Renault achter zich te laten. Bovendien biedt de lichte besturing te weinig feedback.

## KOOPJE

De Kia revancheert zich in het Comfort-hoofdstuk. Hij veert fijngevoeliger dan de Renault en de carrosserie blijft met volle belading op de snelweg mooi in balans. Met korte oneffenheden heeft de carrosserie meer moeite. Bovendien hebben de stoelen een zachte vulling en bieden ze te weinig zijdelingse steun. Op lange afstanden is het beter toeven in de Opel Insignia en de Audi A4. Daarentegen krijgen motor en wind weinig kans om in het interieur door te dringen. De ruimte achter in de Optima is indrukwekkend. Vooruit, aan de Superb kan geen enkele concurrent tippen, maar na de



Skoda is de Kia het ruimst. Vooral de beenruimte is immens. Jammer dat het panoramadak uit de testauto de hoofdruimte beperkt. Waar we ook van onder de indruk zijn, is de uitstekende afwerkingskwaliteit. De Opel en de Renault staan wat dat betreft echt een treetje lager. In het hoofdstuk Milieu/kosten slaat de Optima zijn laatste slag: geen concurrent kan in de buurt komen van zijn gunstige prijs van 36.189 euro. Ook 7 jaar fabrieksgarantie is bijzonder gul. De Kia wint het laatste hoofdstuk met overmacht en blijft daardoor de Renault Talisman in de eindrangschikking voor.

## KIA OPTIMA 1.7 CRDI

- 🚗 1685 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 104 kW / 141 pk, 340 Nm
- 🛢️ 4,4 l/100 km (1 : 22,7), 116 g CO<sub>2</sub>/km
- 🏁 0-100 km/h in 10,4 s, 203 km/h
- 📏 4855 / 1860 / 1465 mm
- 🛢️ 510 l
- 🚚 1455 kg
- 💰 34.970 euro
- 🇧🇪 33.589 euro



VERRASSEND DYNAMISCH

▼ De comfortstoelen bieden veel zijdelingse steun en geven naar wens een massage.

▶▶ De knoppen voor het head-up display zitten verstopd achter het stuur.

▼▼ Logisch ingericht dashboard, met hier en daar een misser in de afwerking. Dankzij de lage zitpositie is de bestuurder perfect in het interieur geïntegreerd.



## OPEL INSIGNIA

Je hoeft maar even een blik naar binnen te werpen om te zien dat de Opel Insignia een rijdersauto is. Alle bedieningselementen zijn rond de bestuurder gegroepeerd. Bovendien heb je voorin een riante hoeveelheid hoofd- en beenruimte, wat deels te danken is aan de vele instelmogelijkheden van de uitstekende – zij het optionele – comfortstoelen. De beenruimte achterin is ook goed voor elkaar en het interieur is breed genoeg om ruimte voor jezelf over te houden. Daarentegen wordt de hoofdruimte beperkt door de aflopende daklijn.

De kofferruimte is met 490 liter niet zo groot (alleen in de Audi kun je nog minder spullen kwijt), maar wat betreft flexibiliteit slaat de Insignia zijn concurrentie om de oren met een in drie delen neerklapbare achterbank en een grote achterklep.

De veiligheidsuitrusting van de Opel is er flink op vooruitgegaan ten opzichte van zijn voorganger. Zo heeft de dure Innovation-uitvoering standaard matrix-led-verlichting. De Opel heeft ook een systeem dat waarschuwt voor kruisend verkeer, bijvoorbeeld als je ach-

## OPEL INSIGNIA GRAND SPORT 2.0 CDTI

- 🛢️ 1965 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 125 kW / 170 pk, 400 Nm
- 🛢️ 5,2 l/100 km (1 : 19,2), 136 g CO<sub>2</sub>/km
- 🏁 0-100 km/h in 8,7 s, 226 km/h
- 📏 4897 / 1863 / 1455 mm
- 📦 490 l
- 🏋️ 1507 kg
- 🇩🇪 39.290 euro
- 🇧🇪 32.400 euro

teruit de weg wilt opdraaien. Een noodrem-assistent is standaard. Op het gebied van afwerking is er nog ruimte voor verbetering, zoals bij de soms wat slordig ingepaste panelen.

## SNEL EN ZUINIG

Op het testparcours laat de Insignia zien dat hij sportief is: hij laat de snelste rondetijd noteren. De onderstelafstemming zal voor sommige mensen misschien te stevig zijn. Vooral in de sportstand van de adaptieve schokdempers gaat het er in snelle bochten nogal bruuft aan toe. Ook in de comfortabele stand weet de Opel niet zo goed raad met on-effenheden als de Audi. Met koude remmen staat de Opel na 32,9 meter wel als eerste stil.

De turbodiesel doet het prima: samen met de Renault zet de Opel de snelste tijd neer op de sprint van 0 naar 100, terwijl hij net als de Kia genoeg heeft aan 6,4 liter diesel per 100 kilometer. Als we alle punten bij elkaar optellen, komt de Insignia achter de Skoda Superb terecht op de derde plaats.

## RENAULT TALISMAN

Als we een schoonheidsprijs zouden uitreiken, had de Renault hem gewonnen. Je herkent hem uit duizenden aan zijn bijzonder vormgegeven koplampen en zijn dynamische silhouet. Zelfs Volkswagen lijkt bij het ontwerp van de Arteon heel goed gekeken te hebben naar de creatie van Laurens van den Acker.

Dankzij het touchscreen werd het aantal knoppen op het dashboard flink beperkt, maar het systeem reageert niet altijd even fijn-gevoelig op aanrakingen. De bestuurder en de bijrijder hebben in de Renault de minste bewegingsvrijheid. De auto heeft een vrij lage carrosserie en ook de ruimte voor je voeten is beperkter dan in onder meer de Insignia. Wel zit je lekkerder in de Talisman dan in de Kia Optima. De veiligheidsuitrusting is niet helemaal op orde: de optionele noodremassistent remt niet helemaal af tot stilstand.

## RODE LANTAREN

Als de bestuurder zelf op de rem trapt, staat de auto met koude en warme remmen na

## RENAULT TALISMAN ENERGY DCI 160 EDC

- 🛢️ 1598 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 118 kW / 160 pk, 380 Nm
- 🛢️ 4,5 l/100 km (1 : 22,2), 118 g CO<sub>2</sub>/km
- 🏁 0-100 km/h in 8,7 s, 215 km/h
- 📏 4849 / 1868 / 1463 mm
- 📦 608 l
- 🏋️ 1522 kg
- 🇩🇪 43.390 euro
- 🇧🇪 34.400 euro

ruim 34 meter stil. Het heldere drukpunt en het precieze pedaalgevoel is beter voor elkaar dan bij de concurrentie. Van de langzame rondetijd is het vroeg en rigoureuus ingrijpende ESP de oorzaak. Dankzij de optionele vierwielbesturing hoef je in krappe bochten niet te klagen over souplesse, maar al te dynamische ambities worden door het ESP in de kiem gesmoord.

De 160 pk sterke motor is gekoppeld aan een wat trage zestraps transmissie met dubbele koppeling en weet tot 140 km/h goede

prestaties neer te zetten. Als het harder moet, krijgt de 1,6-liter motor er moeite mee. Het testverbruik ligt met 6,6 l/100 km een liter hoger dan dat van de Audi.

Hoewel standaard adaptieve schokdempers worden gemonteerd, reageert de Talisman met z'n 19-inch wielen nogal lomp op dwarsrichels. Dat merk je bijvoorbeeld als je vorstschade in het asfalt tegenkomt. De uitrusting van de Renault is compleet, maar hij blinkt verder nergens echt in uit en komt niet verder dan plaats 5.



MISSCHIEN WEL DE MOOISTE

▲◀ Bediening via touchscreen of centrale draai-/drukknop.

▲▲ De kleur en de sterkte van de interieurverlichting kun je aan je eigen wensen aanpassen.

▲ Licht en schaduw: de vormgeving is geslaagd, maar de materiaal- en afwerkingskwaliteit kan beter.



RUIM ALS EEN DIRECTIEWAGEN

▼ De Superb misstaat niet als directiewagen dankzij de gigantische ruimte.

▼▼ In de voorste portieren zit een kleine paraplu verstopt.

▼ De bediening is simpel, de afwerking is uitstekend, maar het navigatiescherm zit nogal diep.

## SKODA SUPERB

De chicste Skoda is zo ruim dat hij kan meekomen met veel grotere auto's.

Vooral achterin is hij zo ruim dat zelfs een auto uit een hoger segment er niet altijd aan kan tippen. Ook de inhoud van de kofferruimte is met 620 liter enorm, al komt de Renault Talisman met 608 liter heel dicht in de buurt. Het maximale laadvermogen valt met 465 kilo een beetje tegen. De Opel kan meer gewicht aan.

De bediening is heel eenvoudig te doorgronden. Net als in de Kia vind je op het dashboard draai- en drukknoppen met duidelijke functies, bovendien zijn de menustructuren van het multimediасherm helder. De veiligheidsuitrusting van de Superb is omvangrijk, een noodremfunctie met voetgangersherkenning is standaard.

## TE LANGE REMWEG

Met zijn ontspannen rijeigenschappen is de Superb een auto voor lange ritten. Het onderstel weet zowel raad met kleine als met grote oneffenheden. Ook de motor gedraagt zich netjes. 150 pk is ruim voldoende voor de relatief lichte Superb. Een sprint van 0 naar 100 in 8,8 seconden is gewoon goed, net als de topsnelheid van 220 km/h. Bovendien is hij zuinig (5,6 l/100 km).

De rijeigenschappen zijn gemiddeld: op de testbaan moet de Superb de Audi en de Opel voor laten gaan. Dat is geen drama, wél zorgwekkend is de lange remweg van 36,1 meter (koud) en 35,6 meter (warm). Daarmee presteert hij het slechtst. Het is een van de belangrijkste redenen dat hij geen testwinnaar wordt. **A**

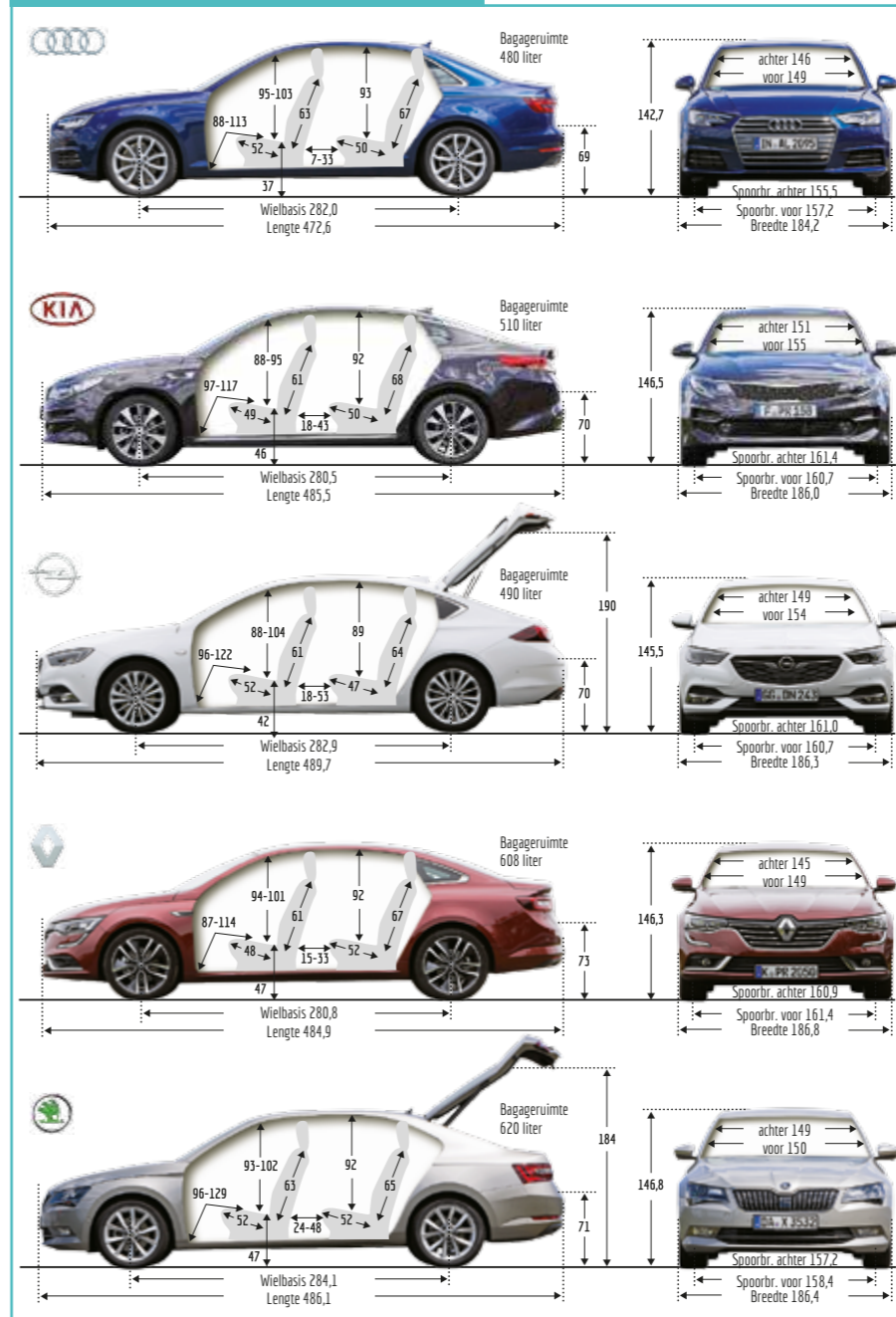
### SKODA SUPERB 2.0 TDI

- 1968 cm<sup>3</sup>, viercilinder turbodiesel, 110 kW / 150 pk, 340 Nm
- 4,1 l/100 km (1 : 24,4), 109 g CO<sub>2</sub>/km
- 0-100 km/h in 8,8 s, 220 km/h
- 4861 / 1864 / 1468 mm
- 620 l
- 1410 kg
- 38.790 euro
- 32.440 euro



De chicste Skoda is zo ruim dat hij kan meekomen met veel grotere auto's

## ALLE MATEN OP EEN RIJ



## WIKKEN & WEGEN

Op basis van het uiterlijk staat de Renault Talisman bovenaan op mijn favorietenlijstje. Maar vanaf het begin ben ik een beetje teleurgesteld in zijn rijeigenschappen. Het onderstel is voor comfortliefhebbers zoals ik nogal stevig afgestemd. Als dat leidt tot sublieme rijeigenschappen, is het doel tenminste duidelijk. Maar uit onze metingen blijkt dat de Renault ook in dat opzicht afhaakt. Werk aan de winkel, wat mij betreft.

Voor de Skoda Superb heb ik een zwak, omdat je voor weinig geld toch een directieauto kunt kopen. Wat een ruimte biedt hij achterin, en die paraplu blijft een leuke gimmick. Zo kom je zelfs in een Skoda in Rolls-Royce-sferen. Sympathieke auto, maar niet voor mij. Er zijn ook auto's waarbij ik meteen afhaak. De Kia Optima bijvoorbeeld, die op geen enkel punt echt indruk maakt, behalve met zijn prijs. Of de Audi A4, die weliswaar voor de zoveelste keer een galavorstelling neerzet in een vergelijkende test, maar voor mij wat te anoniem is.

Zo heb ik door vier van de vijf auto's een streep gezet en kom ik uit bij de Opel Insignia. Dat ik me nog eens door een Opel zou laten verleiden, had ik een paar jaar geleden niet verwacht. Maar het leek wel of de Opel-designers al een voor gevoel hadden dat het merk in Franse handen zou komen. De Insignia heeft de klasse van een auto uit Frankrijk en maakt in vrijwel elk hoofdstuk van onze test indruk. Voor mij dus de Opel graag.

Jaap Peters



