

# KOMBIKLÍČE K ČESKÝM SRDCÍM

Německá manažerská kombi střední třídy jsou snem řady českých rodin. Nabízí širokou paletu motorů, dostatek místa pro všechny pasažéry i čtyřnohého miláčka a v top provedeních si výbavou nezadají s výrazně dražšími modely z prémiového segmentu. Dokáže si nováček od Opelu poradit se stálicí od VW?



## RYCHLÝ PŘEHLED

### PEL INSIGNIA SPORTS TOURER

#### 2.0 CDTI S/S, 125 kW

0-100 km/h za 8,9 s, 5,3 l/100 km

0,560/1,665 m<sup>3</sup>, od 714 900 Kč

### VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT

#### 2.0 TDI BMT, 110 kW

0-100 km/h za 8,9 s, 4,3 l/100 km

0,650/1,780 m<sup>3</sup>, od 796 900 Kč

Zatímco pozornost automobilek i velké části zákazníků se v současné době upíná k vozům kategorie SUV, před nedávnem rozčeřila poměrně stojaté vody střední třídy nová generace Opelu Insignia. Zejména ve střední Evropě velebovaná verze kombi na sebe našťástí nenechala příliš dlouho čekat. Kromě prvků známých z liftbacku přináší hlavně obrovský zavazadelník. Papírově dokonce ještě větší nabízí i Volkswagen Passat, matador mainstreamové střední třídy, jehož osmá generace je na trhu od roku 2015.

Postavili jsme proti sobě jedny z nejžádanějších verzí, předokolky s manuálními převodovkami a vznětovými dvoulitry. Pro 125kW diesel Insignie je ideálním protivníkem o něco slabší, 110kW čtyřválec Passatu. Obě verze si jsou podobné jak cenově (v top verzi Highline je Passat výrazně dražší než nejvyšší provedení Insignie), tak jízdními výkony. Insignia totiž narostla do úctyhodných rozměrů (je například delší než BMW řady 5 Touring) a rozhodla se tak následovat Škodu Superb až těsně na hranici vyšší střední třídy. A to se obvykle projeví na hmotnosti, ale nová Insignia udělala, co se odučno-

vací kúry týče, obrovský pokrok. Mezigeneračně totiž zhubla až o 200kg!

Dvoulitrové TDI ve Volkswagenu má za studena o něco hrubší chod, jakmile se ale oba motory zahřejí, patří kultivovanost i utlumením k nadprůměru segmentu. Výhoda 60 Nm a 15 kW ve prospěch Opelu není při jízdě s prázdnými auty příliš patrná, pokud však oba soky naložíte rodinou a zavazadly, začne mít Insignia převahu. Velmi podobná je i reakce na plyn, přičemž „silné pásmo“ Passatu leží v nepatrně vyšších otáčkách. Insignia si s podtáčením umí poradit lépe, má také příjemnější spojku, byť u obou verzí bychom zvažovali připlatek za automat. Šestistupňové DSG v Passatu přijde na 68 tisíc, Insignia bude sama řadit (rychlostních stupňů má automat hned osm) za přijatelnějších 40 000 Kč. Ve spotřebě vítězí Passat, se kterým jsme se (být těsně) vešli do šesti litrů nafty na 100 km. Insignia si v průměru vyžádala o 0,8 litru více. Rozdíl není nikterak zásadní, a proto by bylo zajímavé sledovat, co by se spotřebou udělala zástavba močovinového systému do Passatu. Ten totiž z principu oproti řešením s pouze akumulacním NO<sub>x</sub> katalyzátorem spotřebu snižuje. ➤





Architektura palubní desky odpovídá současným moderním trendům. Dvoutónový interiér působí vzdušně.



Ergonomické sedadlo řidiče je standardem od Dynamicu, Innovation přidává širší možnosti nastavení a polokožené potahy. Kůže s vyhříváním je za 35 000 Kč.



Digitální přístrojová deska má sice „jen“ 8“ úhlopříčku, zato ji pořídíte za rozumných 10 000 Kč.

Kotvící body systému Isofix jsou výborně dostupné, sem se budou autosedačky dávat jedna radost.



Vzadu je v obou vozech spousta místa, Insignia působí vzdušněji. Ticho na palubě zvýší laminovaná skla (1400 Kč), zadní boční airbagy stojí 8000 Kč.

tlumiče (26 000Kč) potlačují pohupování karoserie a pomáhají zlepšovat jízdní komfort. Jako už tradičně u podobných nastavitelných systémů je režim Sport na naše silnice zbytečně tvrdý, raději jsme měli komfortní, houpavý Tour, byť ani on nedokáže spolehlivě odfiltrovat všechny krátké nerovnosti našich tankodromů. S nimi si musí poradit uložená náprava, respektive pneumatiky. Brzdy reagují rychle a jsou příjemně progresivní, VW má méně citlivý pedál, účinek je u obou velmi podobný. Passat má pod-



Léty prověřená klasika. Obrazovka multimédií je nešikovně nízká, loketní opěrka je zase příjemně vysoko.



I základní sedadla ve výbavě Highline mají velmi slušné rozměry, potěší také čalounění kombinací kůže a Alcantary. Vyšší verze s masáží přijde na 29 700 Kč.

vozek nastaven o něco poddajněji, což je dáno standardně menšími koly. U Opelu bychom zapřemýšleli o bezplatné možnosti vyměnit 18“ za 17“ disky.

Interiéry obou aut jsou přehledné a díky relativně tenkým středovým tunelem také prostorné. Na šířku vítězí díky tenčím dveřím VW Passat, nicméně rozdíl nejsou nikterak zásadní. Dlouhání budou spokojeni v obou vozech, vzadu se o něco pohodlněji usadíte v Passatu, i když Insignia také vzadu přidala 25 mm pro kolena. Zpracování i kvalita



Základní přístroje jsou dobře čitelné, celodigitální provedení s 12,3“ displejem přijde na 17 500 Kč.

Isofixy v Passatu jsou „utopeny“ hlouběji v opěradle, je navíc nutné vycvaknout a někam odložit plastový kryt.



Zadní sedáky jsou ve VW nepochybně delší a také výše umístěné. U obou vozů je v nabídce palubní wi-fi, zde za 11 700 Kč, u Opelu zdarma v rámci systému OnStar.



Zaoblený klíček Opelu standardně nabízí bezklíčový vstup a start, u VW připlatíte 13 000 Kč (včetně alarmu).

materiálů jsou příkladné, o něco „urozeněji“ na nás působí Insignia, nicméně naživo budou rozhodovat spíše maličkosti a osobní preference. Kupříkladu panel infotainmentu je v Opelu natočen k řidiči a palubní deska jej pocitově více obklopuje. Spolujezdec ve Volkswagenu však bude při „hraní si“ s navigací spokojenější. Tenčí věnec volantu Insignie se bude lépe držet lidem s menšíma rukama, tlačítka na volantu se zase lépe mačkají v Passatu, Opel je má ale o fous logičtěji rozmístěná. ➤

**219 mm**

**O TOLIK JE NOVÁ INSIGNIA ST DELŠÍ NEŽ PASSAT VARIANT. TÍM SE BLÍŽÍ K VOZŮM VYŠŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDY.**





**Perfektně využitelný** zavazadlový prostor má pravidelný tvar, za papírově menší objem proti VW může méně místa pod podlahou. Roletka se umí zvedat spolu s pátými dveřmi.



**Pod vysoko umístěnou** roletkou se ukrývá doslova jeskyně. Za nákladovou hranou je malý schůdek, opěrka jsou u obou rivalů dělená v poměru 40:20:40.



**Dlouhý rozvor** se bohužel na velikosti zadních dveří příliš neprojevil. Vstup je sice v nejšířším místě velkorysý, směrem dolů se však poměrně rychle zužuje.



**Volkswagen** sází na konzervativnější tvary karoserie, i proto nabízí něco velkorysejší prosklení kabiny. Nástup na zadní sedadla je příkladný.



**Barevný HUD** Opelu zobrazuje informace přímo na čelní sklo, bez pomocného sklíčka. To je v tomto segmentu raritou.



**Vznětový dvoulitr** v testovaném Passatu nenabídne takovou porci točivého momentu, avšak je o něco úspornější.



**Hrdlo** pro doplňování močovin je v Opelu klasicky pod krytem nádrže, bezvíčkový vstup zpřijemňuje tankování.



**U 110kW** provedení s pohonem předních kol se ještě obejdete bez doplňování močovin, čtyřkolka i silnější diesely už ho mají.



**Naživo** vypadá téměř pětimetrová Insignia vedle Passatu jako auto z vyšší střední třídy.



**Zajímavý design** si vybral svou daň: Přední dveře Insignie jsou zakončeny trčíci špičkou.



**LED světlomety** jsou v obou případech za příplatek (i top verze mají standardně halogeny!), inteligentní adaptivní Matrix LED jsou jedny z nejlepších na trhu.



Modernější Insignia nabízí třeba indukční nabíjení telefonů nebo více USB vstupů, Passat kontruje rozměrnějšími kapsami ve dveřích a pohodlnější středovou loketní opěrkou. Odkládacích prostor je dostatek v obou autech, jakmile však dojde na trumfování se výbavou, odchází jako vítěz kombi z Rüsselsheimu. Vychytávky jako 360stupňové pokrytí okolí kamerami včetně pohledu z ptačí perspektivy nebo chytré diodové světlomety se šestnácti moduly na každé straně jsou opravdu spíše z prémiového segmentu. Noční jízda je díky schopnosti vykrývat protijedoucí vozy a mít tak stále zapnutá dálková světla příjemnější.

Celkově se hodnocení přiklonilo na stranu Insignie, svou roli hraje i pětiletá záruka Opelu na motor, převodovku a rozvodovku včetně pětileté asistenční služby, VW má záruku standardně dvouletou. Oba vozy jsou však opravdu špičkovými rodinnými kombíky, které jsou přes pracovní týden dostatečně reprezentativní a v pátek se změní ve výborné rodinné služebníky.

**Text:** Aleš Jungmann  
**Foto:** Martin Mičánek

## TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI S/S Innovation	Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI BMT Highline
Uspořádání motoru/počet válců	Ř/4	Ř/4
Palivo	nafta	nafta
Objem	1956 cm <sup>3</sup>	1968
Nejvyšší výkon	125 (170)/3750 kW (k) při 1/min	110 (150)/3500-4000
Nejvyšší toč. moment	400/1750-2500 Nm při 1/min	340/1750-3000
Emisní norma	Euro 6	Euro 6
Emise CO <sub>2</sub>	139 g/km	113
Provozní/uzitečná hmotnost	1633/607 kg	1505/595
Délka x šířka x výška	4986 x 1863 x 1500 mm	4767 x 1832 x 1516
Rozvor	2829 mm	2786
Zavazadlový prostor	0,560/1,665 m <sup>3</sup>	0,650/1,780
Objem palivové nádrže	62 l	66
Pneumatiky	245/45 R 18	215/55 R 17
Přenos síly	6st. manuální převodovka, pohon předních kol	6st. manuální převodovka, pohon předních kol
Zrychlení 0-100 km/h	8,9 s	8,9
Nejvyšší rychlost	223 km/h	218
Spotřeba (dle ECE)	6,9/4,3/5,3 l/100 km	5,0/4,0/4,3
Havar. pojištění (AXA, Allrisk)	51 393 Kč	49 549
Základní cena	774 900 Kč	839 900
Cena testovaného vozu	1 031 600 Kč	912 700
Kožené čalounění/aut. dvouz. klimatizace	35 000 (vč. vyhřívání)/S	16 700/S
Samočinná převodovka	40 000 (8st.)	68 000 (6st. DSG)
Vyhřívání/odvětrávaná sedadla vpředu	7000/15 700	S/11 600
Bixenonové/LED světlomety	-/35 000 (adaptivní)	-/25 400 (statické)
Parkovací senzory/kamera	16 000/10 500	S/10 100
HUD/navigační systém	25 000/15 000 (8" displej)	13 700/21 300 (8" displej)
18"/19" litá kola	S/25 000 (v nabídce pouze 20")	18 300/29 700
<b>auto motor sport</b> HODNOCENÍ (nejvyšší počet bodů)	<b>Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI S/S</b>	<b>Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI BMT</b>
Pohon	9 (10)	8
Podvozek	9 (10)	9
Komfort	8 (10)	9
Interiér	8 (10)	7
Cena/výbava	8 (10)	7
<b>Celkem</b>	<b>(50) 42</b>	<b>40</b>

## ZÁVĚR

### 1 Opel Insignia Sports Tourer

Nová generace je o poznání svěžejší a dynamičtější. Interiér má skvělou ergonomii i provedení, nabízí spoustu zajímavých příplatkových systémů a karoserie sbírá body za design. Proti Passatu je řidičsky zajímavější, drobnou slabinu vidíme v komfortu na 18" kolech.

### 2 Volkswagen Passat Variant

Passat nedává svou kůži zadarmo. Bohužel to platí i o cenovce, která je v top výbavě zhruba o 65 tisíc vyšší než u silnější, novější Insignie. Příjemně nízké ceny příplatků ani o něco nižší spotřeba už to nezachrání. Podvozek na 17" kolech je na české silnici vhodnější.



**Velikost** vstupního otvoru i výška nákladové hrany nad zemí jsou u obou vozů příkladné.