



Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI Edition (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(118 kW / 160 PS)

Mit dem Insignia geht Opel neue Wege, nun soll auch das Design ein echtes Kaufargument sein. Diese Strategie scheint aufzugehen, denn technisch bietet der Vectra-Nachfolger ohnehin zahlreiche Innovationen wie Verkehrsschild-Erkennung und besonders komfortable Sitze (das meiste gegen Aufpreis). Unter dem flotten Design leidet jedoch etwas der Nutzwert, was besonders beim Kombi auffällt: Der Kofferraum fällt deutlich kleiner aus und auch die Übersichtlichkeit war schon mal besser. In Verbindung mit dem recht sparsamen, aber brummigen 2,0-l-Diesellaggregat zeigt sich der Mittelklasse-Kombi langstreckentauglich. Über 31.000 Euro verlangt Opel für die getestete Variante (ohne Extras); nicht gerade günstig, aber angesichts des guten Gesamtpakets akzeptabel. **Karosserievarianten:** vier- und fünftürige Limousine, Sports Tourer (Kombi) **Konkurrenten:** u.a. Citroen C5, Ford Mondeo, Mazda 6, Toyota Avensis, VW Passat

+ gute Verarbeitung, gutes Raumangebot, hoher Komfort, sichere Fahreigenschaften, gutes EcoTest-Ergebnis, geringe Betriebskosten

- schlechte Sicht nach hinten, teilweise unlogische Bedienung (Lichtschalter, Navigation), brummiger Motor



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums zeigt sich auf hohem Niveau. Die Haptik der im Innenraum verwendeten Kunststoffe gefällt. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen nur mäßig abgedichtet, immerhin befinden sich noch schmale Abdeckungen auf den Schwellern, um sie vor Kratzern zu schützen. Die maximale Zuladung beträgt beachtliche 540 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden.

⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich bei größeren Reifenbeschädigungen schnell als wertlos erweisen kann. Gegen Aufpreis ist allerdings ein Notrad lieferbar. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug sind nur mit dem aufpreispflichtigen Notrad im Fahrzeug vorhanden. Der Insignia besitzt rundum keine Schutzleisten, welche bei kleinen Parkrempeln oder dagegenschlagenden Autotüren den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

2,8

Sicht

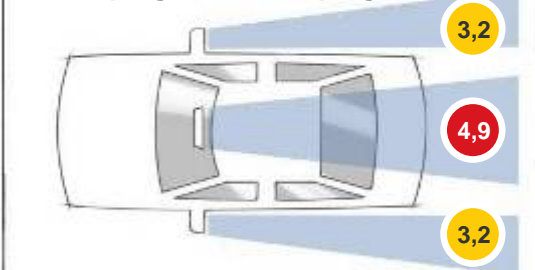
Die Rundumsicht des neuen Insignia Sports Tourer ist kaum befriedigend. Die Sicht wird vor allem zur Seite durch die dicken Dachpfosten und nach hinten durch die C-Säulen eingeschränkt. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum abschätzen, da die Motorhaube stark abfällt und das runde Heck das Fahrzeugende nur erahnen lässt. Die Sicht in den Rückspiegeln ist nur zufriedenstellend. Immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

⊕ Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn recht gut aus, gegen Aufpreis sind Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Kurvenlicht erhältlich (im Testwagen vorhanden). Das Xenon-Licht wird sehr homogen auf der Straße verteilt und unterschiedlichen Fahrsituationen angepasst (innerorts, Landstraße, Autobahn, Regenfahrt). Das LED-Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Ab Mitte 2009 ist eine Frontkamera lieferbar, welche neben der Verkehrsschild-Erkennung auch einen Fernlichtassistenten enthält. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Optional sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend (nicht im Testwagen). Die Außenspiegel sind beheizbar. Auf Wunsch gibt es vorne und hinten akustische Einparksensoren (nicht im Testwagen).

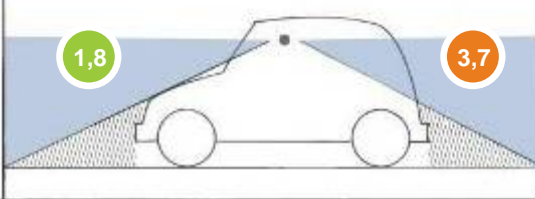
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg vorne fällt nicht optimal aus, da der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß ist. Zudem ist die Höhe der Türöffnung gering, wodurch speziell große Personen beim Einsteigen Probleme haben. Hinten fällt die Türöffnung angenehm breit aus und zusätzlich fällt die Dachlinie nach hinten nicht ab, beides erleichtert das Ein- und Aussteigen; große Personen müssen aber auch hier auf ihren Kopf achten. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten.

- + Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung kann auch zum Öffnen und Schließen der Fenster verwendet werden. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Sperrt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür mit der Fernbedienung zu, ist nach dem Schließen der geöffneten Tür das Fahrzeug komplett verriegelt (außer Fahrertüre). Liegt dann der Schlüssel noch im Innenraum, hat man sich ausgesperrt.

2,5 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum des Insignia Sports Tourer fällt mit 365 l eher bescheiden aus. Grund ist die Karosserieform, die im Innenraum nicht soviel Platz zulässt, wie von außen zu vermuten ist. Vor allem die dicken Seitenwände im Kofferraum schränken das Raumangebot ein. Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich der Stauraum auf 755 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 365 l Volumen ist gegenüber den Konkurrenten (z.B. Ford Mondeo mit 530 l Volumen) wesentlich kleiner.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe öffnet bis 1,84 m hoch - sehr große Personen müssen also etwas auf ihren Kopf achten.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Mit 64 cm liegt die Ladekante angenehm niedrig, eine Bordwand innen stört nicht, der Kofferraumboden schließt bündig mit der Ladekante ab. Insgesamt fällt die Ladeöffnung groß aus, sie wird nur im Dachbereich durch die nach innen verlaufenden hintersten Säulen etwas eingeschränkt. Die Kofferraumform ist zweckmäßig und das Gepäckabteil damit gut nutzbar.
- Von Nachteil ist aber der weit nach hinten herausragende Stoßfänger; damit muss man sich sehr weit nach vorne beugen, um an Gepäck nahe der Rücksitze zu kommen - die Kofferraumtiefe wird damit unnötig groß und man macht sich an der Heckschürze schnell die Hose schmutzig. Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach.

1,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach umklappen. Die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Es ergibt sich ein ebener Ladeboden. Für kleines Gepäck befindet sich unter dem Kofferraumboden ein flaches Fach. Eine Durchladeluke ermöglicht das Verstauen von langen und schmalen Gegenständen.

Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, jedoch mit kleinem Einstellbereich. Der Schalthebel ist zufriedenstellend angeordnet. Die Klimaregelung lässt sich gut erreichen, die Bedienung erfordert aber aufgrund der kleinen Knöpfe und der schlecht erkennbaren Piktogramme eine gewisse Aufmerksamkeit. Die Schalter für die Heckscheibenheizung und Umluftsteuerung sind dagegen groß und günstig platziert. Die Bedienung des Audio- und Navigationssystems ist teilweise durch mehrere Dreh-Drück-Regler und Knöpfe doppelt belegt. Dadurch wird eine gewisse Eingewöhnungszeit nötig, da manche Funktionen nur mit dem Dreh-Drück-Regler unter dem Radio und manche Funktionen nur mit dem am Mitteltunnel angebrachten Dreh-Drück-Regler ausführbar sind. Hinzu kommt, dass manche Knöpfe zwar unterschiedlich bezeichnet sind, aber die gleichen Funktionen aufrufen. Alle Fensterheber haben eine Auf-/ Abwärtsautomatik, allerdings funktionieren die Fensterheber nur mit Zündung. Die Ergonomie der Bedienelemente geht insgesamt in Ordnung. Die Bedienung des Fahrzeugs erfordert aber eine gewisse Eingewöhnungszeit.



Der Insignia überzeugt durch tadellose Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

+ Die Pedale sind optimal angeordnet. Das Zündschloss ist gut erreichbar. Der im Testwagen verbaute Regensensor passt die Wischergeschwindigkeit optimal an und reagiert feinfühlig. Die Bedienelemente der Nebelleuchten sind sinnfällig im Lichtschalter untergebracht. Die Schalter sind optimal beleuchtet. Das Radio ist auch über Lenkradtasten bedienbar. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang auch bei lauter Musik (Radio DVD 800 NAVI). Das Navigationssystem ist serienmäßig verbaut, wer es nicht benötigt, kann es allerdings abwählen und ein MP3 Radio wählen. Vorne und hinten sind genügend Ablagen vorhanden, es fehlen allerdings Halter für große Flaschen. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet. Die Instrumente sind gut ablesbar; wählt man beim aufpreispflichtigen FlexRide Fahrwerk die Einstellung "Sport", ändert sich die Beleuchtungsfarbe der Instrumente von weiß zu "sportlichem" rot. Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Nicht richtig geschlossene Türen oder Klappen werden dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Bordcomputer informiert den Fahrer u.a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Der Blinker hat eine Antippfunktion und blinkt dann dreimal.

- Der Lichtschalter ist gut erreichbar angeordnet, allerdings lässt er sich nicht optimal bedienen. Mit dem aufpreispflichtigen Lichtsensor kann der Lichtschalter nicht auf die Stellung "0" gedreht werden, sondern er springt immer in die Stellung "Auto" zurück, auch wenn die automatische Lichtsteuerung ausgeschaltet ist. Dadurch kann man nicht erkennen, ob der Lichtsensor an oder aus ist.

+ Das Platzangebot vorne ist dank der großzügigen Innenbreite und der weit zurückschiebbaren Vordersitze gut. Selbst über 2 Meter große Personen können noch bequem sitzen, die Sitze haben einen sehr weiten Einstellbereich.

2,8 Raumangebot hinten*

Hinten geht es etwas enger zu. Der Platz reicht hier für knapp 1,90 m große Personen (Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt). Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, auch die Innenbreite großzügig, wenn hinten nur zwei Erwachsene sitzen - für drei Leute wird es eng.



In Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

2,1 KOMFORT

1,8 Federung

Testwagen mit optionaler adaptiver Dämpfereinstellung.

⊕ Der Opel Insignia Sports Tourer ist auf Wunsch mit dem adaptiven Fahrwerk "FlexRide" lieferbar. Die elektronische Dämpferregelung lässt sich in drei Stufen (Standard, Sport und Tour) in der Härte einstellen. Im Standard-Modus zeigt sich das Fahrwerk ausgewogen, Einzelhindernisse dringen kaum bis in den Innenraum. Bei langen Bodenwellen schwingt die Karosserie aber speziell bei voll beladenem Fahrzeug etwas nach. Dort eignet sich der Sport-Modus besser, welcher kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse zwar stärker bis zu den Insassen durchreicht, aber nicht unkomfortabel wirkt. Wankbewegungen und Seitenneigung sind sowohl bei der Fahrwerkseinstellung Standard als auch im Sport-Modus kaum vorhanden. Die Einstellung Tour lässt den Opel wie eine Sänfte über den Asphalt gleiten, das Nachschwingen der Karosserie bei langen Bodenwellen muss dann aber in Kauf genommen werden.

2,1 Sitze

⊕ Der Fahrersitz lässt sich auch dank Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen sehr gut anpassen. Die Höheneinstellung erfolgt elektrisch. Der Fahrersitz verfügt über eine Lordosenstütze, die sich in Höhe und Intensität einstellen lässt. Die Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken einen festen Halt. Auch die Flächen sind körpergerecht gestaltet. So ergibt sich dank straffer Polsterung ein angenehmer Sitzkomfort, zu dem auch die hohen Vordersitzlehnen beitragen. Der Seitenhalt fällt aber nur zufriedenstellend aus. Die Rücksitze sind relativ günstig ausgeformt, die Lehne hoch, die Sitzfläche nicht zu niedrig und tief genug - so ergibt sich ein recht brauchbarer Sitzkomfort, große Personen haben aber zu wenig Oberschenkelunterstützung.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung, diese kostet Aufpreis und war im Testwagen nicht vorhanden.

2,1 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist niedrig. Es dringen kaum Wind- oder Fahrgeräusche bis zu den Insassen durch. Nur der Dieselmotor wird mit steigender Drehzahl lauter und ist dann auch deutlich hörbar. Besonders in kaltem Zustand lässt er die akustische Laufkultur vermissen, die man inzwischen von modernen Common-Rail-Dieseln erwartet.

2,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC Klimakammer)

- + Die Heizung spricht vorne noch gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Gegen Aufpreis lässt sich die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen (nicht im Testwagen). Die Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst.
- Hinten spricht die Heizung deutlich schlechter an und zeigt nur eine ausreichende Heizwirkung.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des 160-PS-Dieselmotors sind dank des hohen Drehmoments von 350 Nm sehr gut. Egal ob aus dem Drehzahlkeller oder bei hohen Drehzahlen, es steht immer genügend Leistung zur Verfügung. Überholmanöver sind rasch absolviert und auch schaltfaules Fahren ohne Probleme möglich. Nur im lang übersetzten sechsten Gang werden die Elastizitätswerte etwas schlechter.

3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0 CDTI-Triebwerks kann nicht komplett überzeugen. Im Stand sind starke Nagelgeräusche des Selbstzünders vorhanden. Während der Fahrt halten sich die Vibrationen noch in Grenzen, nur bei niedrigen Drehzahlen sind störende Brummfrequenzen vorhanden, besonders in den höheren Gängen.

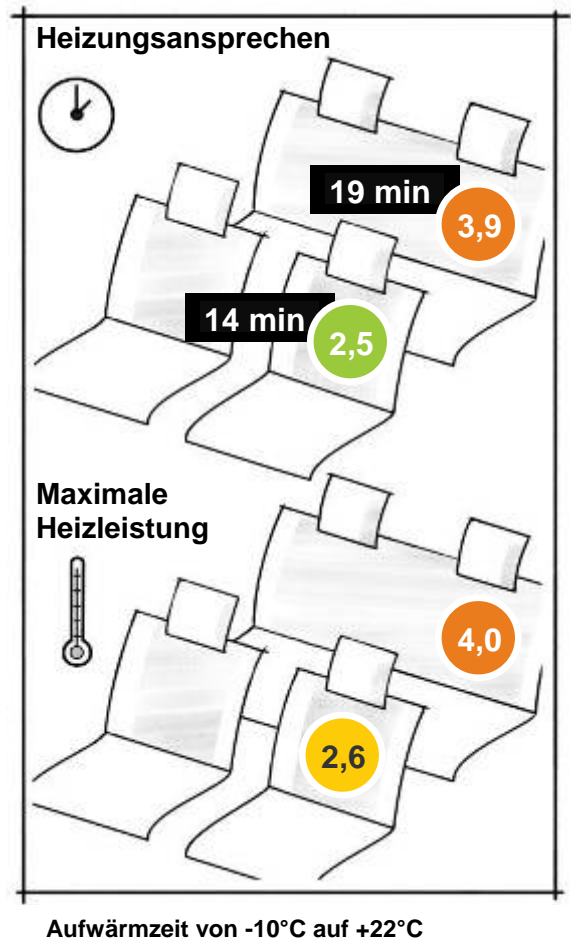
3,1 Schaltung

Das 6-Gang-Getriebe des Insignia lässt sich leicht schalten, die Schaltwege sind kurz, allerdings ist es kaum möglich, den Gang ohne Schaltschläge einzulegen, da die Kupplung sehr giftig anspricht. Nur mit sehr viel Gefühl im linken Bein kann der nächste Gang ohne spürbares Rucken einglegt werden.

- + Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen.

1,3 Getriebeabstufung

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei Autobahngeschwindigkeit sorgt die lange Übersetzung des sechsten Gangs für entspanntes und spritsparendes Fahren.



2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Durch den langen Radstand fährt das Fahrzeug sehr richtungsstabil und folgt selbst groben Spurrillen nur minimal. Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist durch das früh eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm sehr gut. Auf rutschiger Fahrbahn hilft die Traktionskontrolle, das Vorwärtskommen zu verbessern. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Insignia zunächst sehr spontan auf die Lenkbefehle, drängt dann aber mit dem Heck etwas nach; das ESP greift effektiv ein, hat aber Mühe, das Auto zu stabilisieren, so dass sich in der dritten Gasse noch ein Gegenpendler ergibt. Schleudern wird aber effektiv unterbunden.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Das leicht untersteuernde Fahrverhalten des Opel Insignia Sports Tourer kommt auch ungeübten Fahrern entgegen. Der Wagen zeigt kaum Lastwechselreaktionen, wenn der Fahrer in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas geht. Das Eigenlenkverhalten ändert sich auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum. Durch die adaptive Fahrwerksregelung sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, das feinfühlig reagierende elektronische Stabilitätsprogramm greift zuverlässig ein, um den Fahrer in kritischen Situationen zu unterstützen.

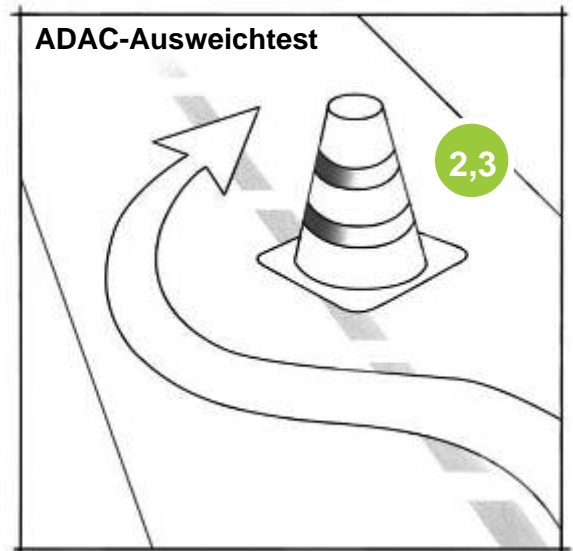
2,5 Lenkung*

Die sehr leichtgängige Lenkung vermittelt wenig Lenkgefühl, wodurch die Präzision etwas leidet. Das adaptive Fahrwerk FlexRide bietet die Möglichkeit, dass durch Tastendruck auf das Fahrprogramm Sport automatisch die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung auf sportlich getrimmt wird, dann ist das Lenkgefühl auch bei schnell gefahrenen Kurven deutlich besser. Der Wendekreis ist mit 11,6 m für diese Fahrzeugklasse akzeptabel.

⊕ Die direkt ausgelegte Lenkung spricht aus der Mittellage heraus fast verzögerungsfrei an, ohne dass sie bei hohen Geschwindigkeiten nervös wirken würde. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist angenehm gering.

2,2 Bremse

⊕ Der Insignia Sports Tourer benötigt durchschnittlich 37,5 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bereifung 225/55 R17W). Das sollte heutzutage etwas kürzer gehen - zumal sich bei sehr hoher Beanspruchung ein zunehmend längerer Bremsweg ergibt. Die Bremse spricht aber schnell an und lässt sich gut dosieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,9 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

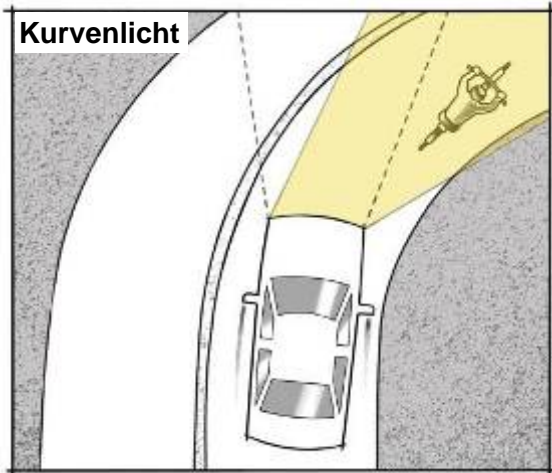
⊕ Der Opel Insignia Sports Tourer ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die adaptiven Bremslichter blinken bei einer starken Bremsung, um den nachfolgenden Verkehr frühzeitig zu warnen. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches frühzeitig bei einer Reifenpanne warnt. Die gegen Aufpreis erhältlichen Bi-Xenon-Scheinwerfer beinhalten auch Kurven- und Abbiegelicht, sowie eine fahrsituationsabhängige Lichtverteilung. Optional bietet Opel eine Frontkamera an, welche automatisch Verkehrsschilder (Tempolimits, Überholverbote) einblendet und auch einen Spurassistenten beinhaltet (voraussichtlich ab Sommer 2009 lieferbar).

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Nachfolger des Vectra steigt bei der Insassensicherheit in die Spitzengruppe seiner Klasse auf. Der Opel Insignia bietet dank modernem Gurtsystem mit doppelten Gurtstrammern und Kraftbegrenzern sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags (hinten Seitenairbags gegen Aufpreis) einen sehr guten Insassenschutz. Mit insgesamt 35 Punkten (Frontcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er klar 5 Sterne und auch nach dem neuen Rating-System kann er mit 94 Prozent Insassensicherheit glänzen (jeweils Test der bauähnlichen Limousine). Serienmäßig sind auch Kopfstützen mit HWS-Schutz (vorne) verbaut, welche in der Höhe für Personen bis 2 m reichen. Seatbelt-Reminder auf beiden vorderen Sitzen erinnern die Insassen sich anzuschnallen, für hinten wird dem Fahrer in einem Display der Anschnallstatus angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Hinten reicht die Höhe der Kopfstützen nur für Personen bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf ist hier recht groß.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempolimits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,4

Kindersicherheit

- +** Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb- und dreijährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird aber über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind unzureichend und können leicht entfernt werden. Die Isofix-Verankerungen im Fahrzeug sind nicht gut gekennzeichnet. Der Insignia erreicht bei der Kindersicherheit 4 von 5 möglichen Sternen (39 von max. 49 Punkten bzw. 79 Prozent nach neuer Bewertung). Kindersitze lassen sich auf den Außensitzen und auf dem Beifahrersitz (Beifahrerairbag über Schlüsselschalter abschaltbar) einfach montieren. Das Fahrzeug besitzt hinten für alle drei Sitze das Isofix-Befestigungssystem mit Ankerhaken. Da die Isofix-Befestigungspunkte am Mittelsitz nicht mittig platziert sind, können nur zwei Kindersitze nebeneinander montiert werden (entweder beide Außensitze oder rechter Außensitz und Mittelsitz). Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzkontur nicht optimal ist. Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher. Isofix-Sitze sind nur mit Einsteckhilfen montierbar.

3,5

Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden, denn entschärft sind nur der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die Vorderkante sowie die hinteren und seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. Nur 14 von maximal 36 Punkten werden erreicht (2 von 4 Sterne), nach neuem System sind es 40 Prozent.

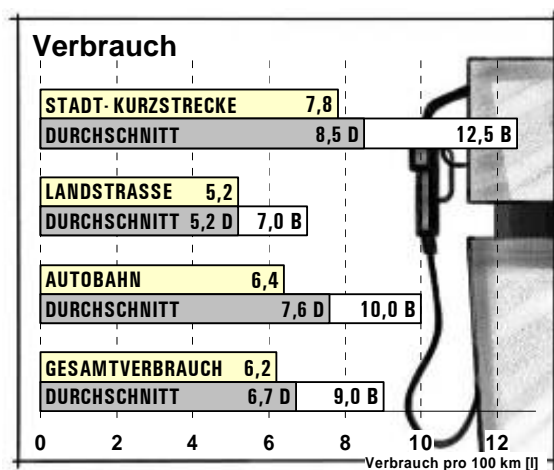
2,4

UMWELT/ECOTEST

2,8

Verbrauch/CO₂*

Im Durchschnitt konsumiert der Insignia Sports Tourer mit dem 160-PS-CDTI-Motor 6,2 l Diesel pro 100 km. Dadurch ergibt sich ein CO₂-Ausstoß von 168 g je Kilometer. Im EcoTest reicht es somit für 32 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,8 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 6,4 l alle 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9

Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, es zeigt sich keine Schadstoffgruppe auffällig. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleiben die Werte im Rahmen, das ist nicht selbstverständlich und zeigt das Bemühen Opels, nicht nur im Zyklus die Ansprüche zu erfüllen, sondern auch in der Praxis. So reicht das Ergebnis für 41 von 50 möglichen Schadstoff-Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 73 Punkte im ADAC EcoTest und damit vier Sterne.

2,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Insignia Sports Tourer relativ genügsam mit dem teuren Sprit umgeht, kann er hier eine recht gute Bewertung erreichen.

2,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine genaue Beurteilung liegen uns derzeit noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor. Der Insignia muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 2 Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

+ Opel verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Der Rußpartikelfilter ist völlig wartungsfrei und muss nicht gewechselt werden.

- Der jährliche Service bedeutet auch für den Normal- und Wenigfahrer häufigere Werkstattaufenthalte.

2,8

Wertstabilität*

Dem Insignia in der Kombi-Ausführung wird eine zufriedenstellende Wertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell ganz neu am Markt ist, dass es mit einem sparsamen Motor ausgestattet ist und dass Kombis im allgemeinen beliebter sind in Deutschland.

3,5

Kosten für Anschaffung*

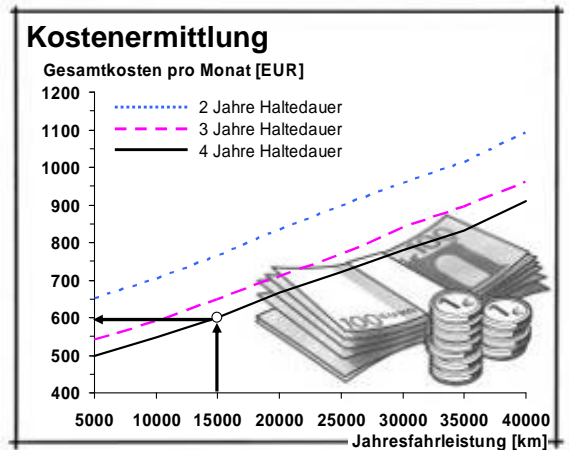
Knapp 31.500 Euro sind weit weg von einem Sonderangebot. Dennoch sollte man die gute Ausstattung dabei berücksichtigen, die im Sicherheitsbereich alles Nötige umfasst und im Komfort und Bedienungsbereich sogar ein DVD-Navigationssystem mit Farbbildschirm beinhaltet. Der Aufpreis von 375 Euro für elektrische Fensterheber hinten ist sehr hoch und unangemessen.

3,5 Fixkosten*

Die Einstufungen bei der Versicherung liegen im zufriedenstellenden Bereich. Lediglich die Teilkasko-Versicherung kommt etwas teurer. Günstiger wird es bei der KFZ-Steuer, die künftig eine CO₂-Ausstoß-Komponente enthält und den sparsamen Motor im Insignia berücksichtigt.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Versicherung und Steuer sind nicht zu teuer, die Ausgaben für den Kraftstoff halten sich in Grenzen und auch in der Werkstatt wird man nicht mit übermäßigen Kosten belastet - so ergeben sich mäßige absolute monatliche Kosten, die im Klassenumfeld des Insignia im guten bis zufriedenstellenden Bereich liegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	1.6 Turbo	2.0 Turbo	2.8 V6 Turbo	2.0 CDTI	2.0 CDTI	2.0 BiTurbo CDTI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1796	4/1598	4/1998	6/2792	4/1956	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	132(180)	162(220)	191(260)	81(110)	96(130)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/4000	175/3800	230/2200	350/2000	350/1900	260/1750	300/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	13,8	12,2	9,2	7,9	7,2	12,6	11,6	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	202	220	236	250	185	200	223
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	8,2 S	8,2 S	9,2 S	11,7 S	6,2 D	6,2 D	6,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	16/18/18	16/19/25	15/21/25	15/22/25	17/21/23	17/21/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	156	170	164	218	352	268	268	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	552	577	638	704	892	527	541	665
Preis [Euro]	24290	26590	31645	33745	39455	25590	26940	35095

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 5,2/ 6,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 168g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4908/1858/1520 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

elektronische Dämpferkontrolle (Flex-Ride)	930 Euro°
Verkehrsschilderkennung (inkl. Spurassistent)	525 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (6-Stufen)	2050 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1250 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	520 Euro°
Reifendruckkontrolle	205 Euro
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1250 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Licht-Regensensor)	200 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen, Aufpreis)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	2575 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	275 Euro°
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN


Außenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro
Lackierung Metallic	525 Euro°
Schiebe-Hubdach	850 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	343 Euro
Monatliche Gesamtkosten	598 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	31.495 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	2,5	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,2	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,8
Komfort	2,1	Schadstoffe	1,9
Federung	1,8		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,8
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	1,8
Klimatisierung	2,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	2,8
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	3,5
Laufkultur	3,2	Fixkosten*	3,5
Schaltung	3,1	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen