



Opel Insignia 2.0 Turbo Edition

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (162 kW / 220 PS)

Der Opel Insignia zeigt sich in seiner Erscheinung deutlich eleganter als sein biederer Vorgänger. In Länge und Breite enorm gewachsen (22 cm länger als der Vectra), bietet er viel Stauraum und genügend Platz für die (vorderen) Insassen. Die abfallende Dachlinie sorgt allerdings für ein schlechteres Raumangebot hinten. Der leistungsstarke Turbo-Benziner mit 220 PS sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Auch wenn der Verbrauch nicht gerade niedrig ausfällt, dank des vorbildlich niedrigen Schadstoffausstoßes erreicht der Insignia knapp die vier Sterne beim EcoTest. Als erster Hersteller bietet Opel in einem Fahrzeug der Mittelklasse eine Verkehrszeichenerkennung an, welche u.a. auch einen Spurhalteassistenten beinhaltet. 32.505 Euro verlangt Opel für die getestete Variante (ohne Extras), das ist nicht gerade günstig, vor allem wenn man bedenkt, dass Opel sogar für elektrische Fensterheber hinten Aufpreis verlangt. **Karosserievarianten:** 5-türige Stufenhecklimousine, Kombi (Sports Tourer) **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Peugeot 407, Mercedes C-Klasse, Seat Exeo, Skoda Octavia, VW Passat

+ gute Verarbeitung, gutes Raumangebot vorne, sehr gute Fahrleistungen, hoher Komfort, sichere Fahreigenschaften, sehr geringer Schadstoffausstoß

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



ADAC-URTEIL



2,9

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 Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Bedienung des Deckels ist durchschnittlich. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Die maximale Zuladung beträgt sehr gute 505 kg. Ein Dachgepäckträger darf mit 100 kg belastet werden. Es gibt aber keine stabile Reling. Das im Testwagen vorhandene vollwertige Reserverad kostet Aufpreis. Das Kofferraumvolumen reduziert sich dann aber deutlich. Serienmäßig ist aber nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich bei größeren Reifenbeschädigungen schnell als unnützlich erweisen kann. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug ist nur mit dem aufpreispflichtigen Reserverad im Fahrzeug vorhanden.

⊖ Das Fahrzeug besitzt rundum keine Schutzleisten, welche bei kleinen Parkremplern oder dagegenschlagenden Autotüren den Lack vor Beschädigungen schützen würden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen ist extrem aufwendig und mit Bordmitteln kaum durchführbar. Der Motorraum des 2,0 Turbo ist von unten komplett offen, wodurch Schmutz eindringen kann und der Verbrauch durch Luftverwirbelungen erhöht wird.

3,2

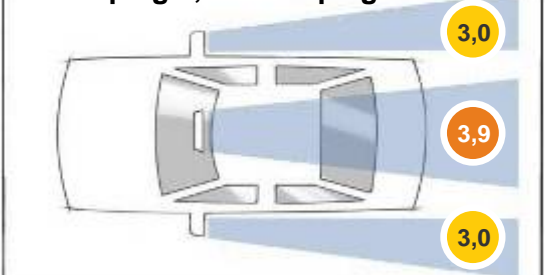
Sicht

Die Rundumsicht des Insignia ist nur ausreichend. Die Sicht wird speziell nach hinten eingeschränkt, da die C-Säulen sehr wuchtig ausgefallen sind. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum abschätzen da die Motorhaube stark abfällt und die hoch angesetzte Heckscheibe den Blick nach hinten einschränkt. Die Sicht in den Rückspiegeln ist nur befriedigend. Immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

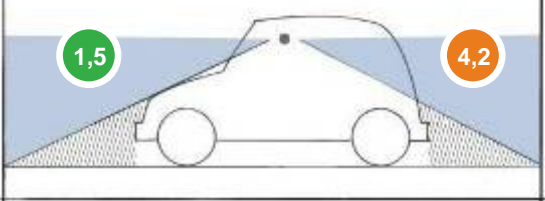
Rundumsicht



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.



Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊕ Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn akzeptabel aus, gegen Aufpreis sind auch Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Kurvenlicht und Abbiegelicht erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Es ist auch eine Frontkamera lieferbar, welche neben der Verkehrsschilderkennung auch einen Fernlichtassistenten enthält (nicht im Testwagen). Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Optional ist auch der fahrerseitige Außenspiegel automatisch abblendend (im Testwagen vorhanden). Die Außenspiegel sind beheizbar. Gegen Aufpreis ist das Fahrzeug vorne und hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet, gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen Einparkassistenten (beides nicht im Testwagen).

2,9 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 zwar sehr breit aus, aber aufgrund der abfallenden Dachlinie haben auch hier große Personen Probleme beim Ein- und Aussteigen. 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. Liegt dann der Schlüssel noch im Innenraum, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Wählt man das aufpreispflichtige Reserverad, stehen nur zufriedenstellende 360 l Kofferraumvolumen zur Verfügung (ohne Reserverad: 460 l). Bei umgeklappter Rücksitzbank erweitert sich das Volumen auf 765 l (ohne Reserverad: 865 l).



Mit 460 l Ladevolumen bleibt auch bei der Urlaubsreise kaum ein Wunsch offen.

3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung des Insignia ist recht klein. Aufgrund der relativ kleinen Kofferraumöffnung und der großen Tiefe des Kofferraums ist die Zugänglichkeit nicht optimal.

⊕ Der erhöhte Ladeboden bei Wahl des Reserverades verkleinert zwar das Kofferraumvolumen, wirkt sich aber zumindest teilweise positiv auf die Zugänglichkeit aus. So beträgt die Höhe der inneren Bordwand nur 13 cm (ohne Reserverad über 20 cm), was das Ein- und Ausladen etwas erleichtert. Zudem ist der Kofferraumboden selbst bei umgeklappten Rücksitzen eben, es stört dann keine Stufe mehr beim Verschieben des Gepäcks. Die Kofferraumklappe lässt sich über den im Opel-Emblem integrierten Griff einfach öffnen und schließen.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach.

2,4 Kofferraum-Variabilität

Es gibt nur wenige Ablagen im Kofferraum für kleine Utensilien. Lediglich ein kleines Fach auf der linken Kofferraumseite eignet sich zum Verstauen kleiner Gegenstände.

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Durchladeluke, welche vom Kofferraum aus auch verriegelt werden kann.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, jedoch ist der Einstellbereich gering. Der Schalthebel ist zufriedenstellend angeordnet. Die Klimaregelung ist zufriedenstellend erreichbar, die Bedienung erfordert aber aufgrund der kleinen Knöpfe und den schlecht erkennbaren Piktogrammen eine gewisse Aufmerksamkeit. Die Schalter für die Heckscheibenheizung und Umluftsteuerung sind dagegen groß und gut erreichbar. Die Bedienung des Audio- und Navigationssystems ist teilweise durch mehrere Dreh-Drück-Regler doppelt belegt. Dadurch erfordert es eine gewisse Eingewöhnungszeit, vor allem da manche Funktionen nur mit dem Dreh-Drück-Regler unter dem Radio und manche Funktionen nur mit dem im Mitteltunnel angebrachten Dreh-Drück-Regler ausführbar sind. Alle Fensterheber haben eine Auf-/ Abwärtsautomatik, allerdings funktionieren die Fensterheber nur mit Zündung. Die Ergonomie der Bedienelemente ist insgesamt zufriedenstellend. Durch die teilweise undurchsichtige Doppeltbelegung von einzelnen Funktionen erfordert die fehlerfreie Bedienung des Fahrzeugs eine gewisse Eingewöhnungszeit.

⊕ 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 (nicht im Testwagen vorhanden). Für alle Mitfahrer sind Leseleuchten vorhanden. Nicht richtig geschlossene Türen oder Klappen werden dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Bordcomputer informiert den Fahrer über den Mometan- 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.



Der Insignia überzeugt durch tadellose Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

1,5 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot vorne ist dank der großzügigen Innenbreite und der weit zurückschiebbaren Vordersitze gut. Für gut 2 m große Personen ist genügend Kopffreiheit vorhanden, die Beinfreiheit reicht sogar für noch größere Personen.

3,6 Raumangebot hinten*

Hinten geht es dagegen deutlich enger zu. Hier finden aufgrund der geringen Kopffreiheit nur Personen bis knapp 1,80 m genügend Platz. Die Beinfreiheit reicht dagegen für 1,90 m große Personen (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Auch das subjektive Raumgefühl leidet unter der abfallenden Dachlinie und ist nur befriedigend. Der Insignia bietet hinten drei Personen auf zwei vollwertigen und einem Notsitz Platz.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Opel Insignia zeigt sich insgesamt komfortbetont abgestimmt, grobe Unebenheiten dringen dadurch wenig bis in den Innenraum, bei langen Bodenwellen auf der Autobahn schwingt die Karosserie aber leicht nach. Seitenneigung und Vertikalschwingungen sind nicht besonders ausgeprägt vorhanden. Auf Wunsch ist der Insignia auch mit dem adaptiven Fahrwerk "FlexRide" lieferbar (nicht im Testwagen vorhanden). Die elektronische Dämpferregelung lässt sich in drei Stufen von sportlich straff bis komfortabel in der Härte einstellen.

2,0 Sitze

⊕ Bei dieser Ausstattungsvariante ist nur der Fahrsitz serienmäßig in der Höhe und Neigung einstellbar und mit einer in Intensität und Höhe elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Für den Beifahrersitz kosten diese Funktionen Aufpreis (Sitzpaket 2, nicht im Testwagen). Der Sitzkomfort ist schon auf den Standardsitzen gut, da die Flächen straff gepolstert und gut ausgeformt sind. Nur der Seitenhalt bei schnell durchfahrenen Kurven lässt etwas zu wünschen übrig. Wer es noch komfortabler mag, kann gegen Aufpreis für Fahrer und Beifahrer getrennt einen Premiumsitz bestellen, welcher für hervorragenden Sitzkomfort sorgt (nicht im Testwagen). Hinten ist der Sitzkomfort dank gut ausgeformten Sitzen ebenfalls gut. Die Beinunterstützung ist allerdings nur befriedigend, da der Abstand vom Boden zum Sitz gering ist.

⊖ Die Fuß- und Beinabstützung des Fahrers ist schlecht, da der linke Fuß nicht stabil abgestellt werden kann.

2,0 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist gering. Es dringen kaum Wind- oder Fahrgeräusche bis zu den Insassen durch. Der aufgeladene Benzinmotor hält sich akustisch angenehm zurück, erst bei steigenden Drehzahlen hört man dezent den kernigen aber nicht aufdringlichen Klang des Turbomotors.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Vorne spricht die Heizung schnell an und sorgt für hohe maximale Temperaturen. Hinten dauert es länger, auch die maximale Heizleistung ist deutlich schlechter als vorne, aber immer noch zufriedenstellend. Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt rasch für einen kühlen Innenraum. Die Temperatur- und Luftverteilung lässt sich zufriedenstellend dosieren. Die Temperatur lässt sich aber nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, dafür gibt eine aufpreispflichtige 2-Zonen-Klimaanlage (nicht im Testwagen), welche dann auch über einen Feuchtigkeitssensor verfügt, der beschlagene Scheiben verhindert.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder des Opel Insignia 2,0 Turbo schöpft aus 1998 ccm Hubraum und Zwangsbeatmung mittels Turbolader stolze 220 PS. Dank des hohen Drehmoments von 350 Nm, welches über einen weiten Drehzahlbereich (2000 - 4000 U/min) anliegt, zeigt der Insignia sehr gute Fahrleistungen. Egal ob der Motor weit ausgedreht wird, oder schaltfaul in einem hohen Gang gefahren wird, der Motor spricht schnell an und sorgt immer für sehr guten Vortrieb.

2,0 Laufkultur

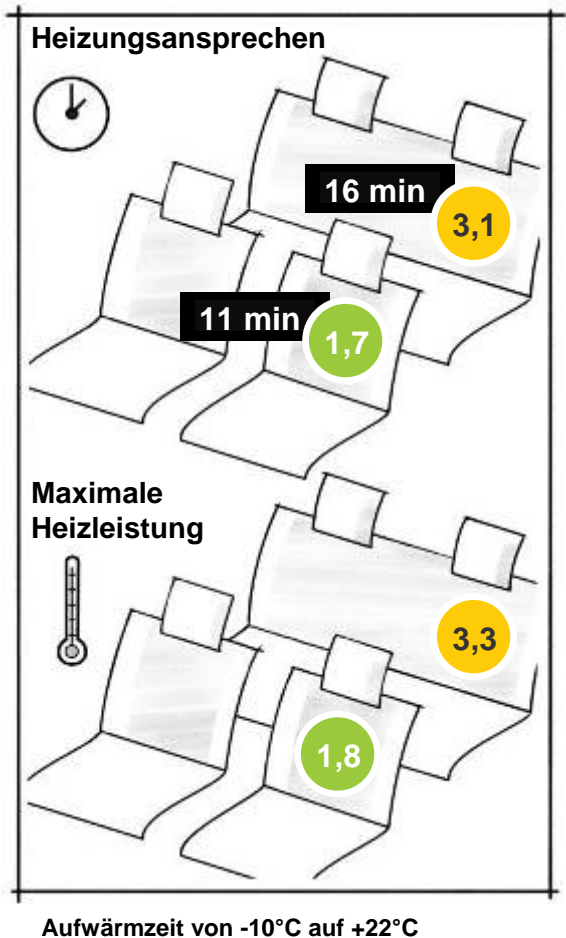
⊕ Der Motor läuft für einen Vierzylinder angenehm kultiviert. Es stören weder Vibrationen noch Brummfrequenzen.

2,3 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich leicht und ohne zu haken einlegen. Die Schaltwege könnten aber etwas kürzer sein. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zum Motor. Dank des über einen weiten Drehzahlbereich anliegenden maximalen Drehmoments können die Gänge weit gespreizt werden, dadurch fallen auch bei Autobahntempo die Drehzahlen niedrig aus.



2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 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. Beim ADAC-Ausweichtest untersteuert der Insignia beim Gegenlenken leicht (mit Serienfahrwerk etwas stärker als mit dem aufpreispflichtigen FlexRide-Fahrwerk). Das Fahrzeug bleibt aber durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms immer lenkbar und fährt sich absolut unkritisch durch den Parcours.

1,9 Kurvenverhalten

⊕ Das leicht untersteuernde Fahrverhalten des Opel Insignia 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. Das feinfühlig reagierende elektronische Stabilitätsprogramm greift zuverlässig ein, um den Fahrer in kritischen Situationen zu unterstützen.

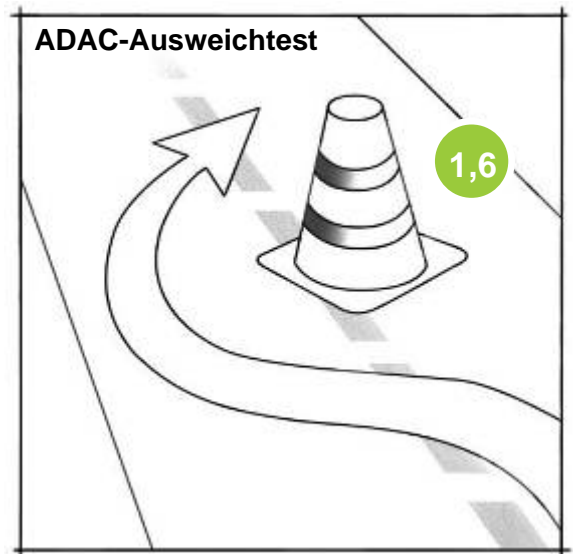
2,5 Lenkung*

Die sehr leichtgängige Lenkung vermittelt wenig Lenkgefühl, wodurch die Präzision etwas leidet. Der Wendekreis ist mit 11,5 m für diese Fahrzeugklasse akzeptabel. Das aufpreispflichtige adaptive Fahrwerk FlexRide (nicht im Testwagen verbaut) 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.

⊕ 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.

2,1 Bremse

⊕ Der Insignia erreicht gute Werte bei der Bremswegmessung. Das Fahrzeug benötigt 37 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Bereifung 225/55R17W, Michelin Primacy HP 97W). Die Bremse spricht sehr 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

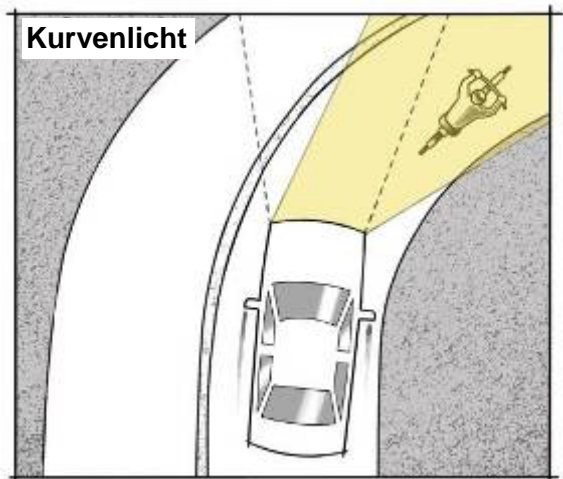
+ Der Opel Insignia ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die adaptiven Bremslichter blinken bei einer starken Bremsung um den nachfolgenden Verkehr frühzeitig zu warnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei 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 einblendet und auch einen Spurassistenten beinhaltet.

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

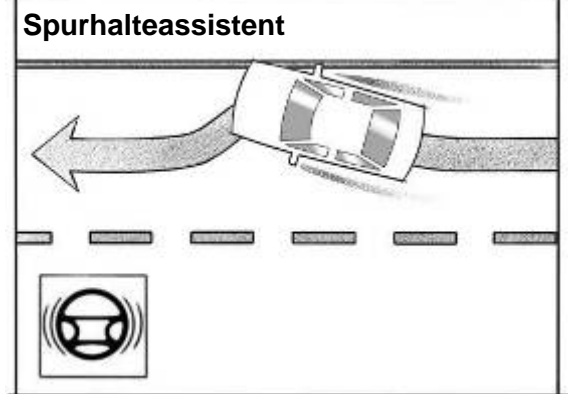
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ 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. Serienmäßig sind auch Kopfstützen mit HWS-Schutz (vorne), welche in der Höhe für Personen bis 1,95 m reichen, verbaut. Hinten reicht die Höhe der Kopfstützen für Personen bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf ist hier allerdings recht groß. Seatbelt-Remindern 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.

- Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.



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



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



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

1,6 Kindersicherheit

⊕ Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige 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). 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.

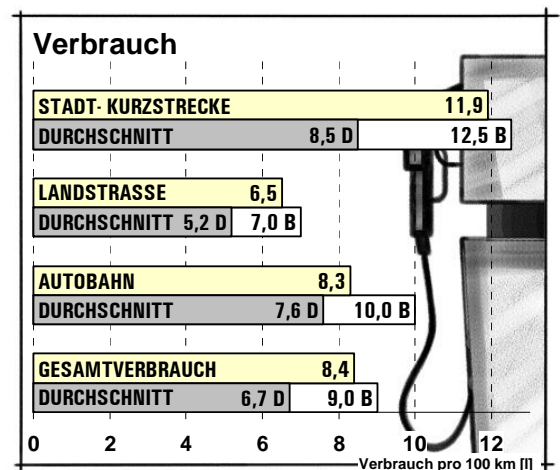
3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden, denn entschärft ist 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 max. 36 Punkten werden erreicht (2 von 4 Sterne).

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des 220 PS starken Insignias fällt mit durchschnittlich 8,4 l/100 km allenfalls akzeptabel aus. Der CO₂-Ausstoß beträgt bei der ADAC-Messung 207 g/km, dadurch werden beim ADAC-EcoTest nur 22 Punkte im Kapitel CO₂ erreicht. Während der Autobahnverbrauch mit 8,3 l und der Verbrauch außerorts mit 6,5 l pro 100 km zufriedenstellend ausfallen, zeigt sich der Opel Insignia vor allem im Stadtbetrieb nicht als Kostverächter - mit 11,9 l/100 km fährt er hier ein sehr schlechtes Ergebnis ein, was sich auch negativ auf die Verbrauchsnote auswirkt.



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

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Abgasen zeigt der Opel dagegen ein vorbildliches Ergebnis. Er erreicht hier Bestwerte im Benzinerbereich und erhält in diesem Kapitel die Maximalpunktzahl von 50 Punkten. Das rettet die Mittelklasse-Limousine trotz der eher mäßigen Verbrauchsnote auf ein Vier-Sterne-Ergebnis (gesamt 72 Punkte) beim ADAC-EcoTest.

3,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1

Betriebskosten*

- Die Betriebskosten fallen hoch aus, da der Kraftstoffkonsum des Insignia nicht gerade niedrig ist.

3,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Opel gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,6

Wertstabilität*

- Dem hoch motorisierten Benziner kann kein besonders stabiler Restwertverlauf vorausgesagt werden.

3,7

Kosten für Anschaffung*

Für die Editions-Ausstattung des Opel Insignia 2,0 Turbo verlangt Opel nicht gerade günstige 32.505 Euro. Immerhin kann der Anschaffungspreis durch Verzicht auf das serienmäßige Navigationssystem um bis zu 1.500 Euro gesenkt werden (bei Wahl des günstigsten Radios). Die Ausstattung fällt zufriedenstellend aus, allerdings verlangt Opel auch teilweise unverschämte Aufpreise für heutzutage meist sogar in den kleineren Klassen serienmäßig verbaute Ausstattungsdetails. So lässt sich Opel elektrische Fensterheber hinten mit 375 Euro extra bezahlen.

2,9

Fixkosten*

Die jährlichen KFZ-Steuern fallen mit 216 Euro für einen Benziner nicht gerade günstig aus. Bei den Einstufungen der Versicherungsklassen zeigt sich beim Insignia Turbo ein durchwachsenes Bild. So fällt die HaftpflichtEinstufung günstig, die Vollkaskoversicherung zufriedenstellend und die Teilkasko sehr ungünstig aus.

3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Insgesamt fallen die absoluten monatlichen Kosten nicht gerade niedrig aus, sprengen aber auch nicht den Rahmen. Einzig die recht hohen Betriebskosten und die schlechte Wertstabilität fallen hier negativ ins Gewicht.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	1.6 Turbo	2.8 V6 Turbo	2.0 CDTI	2.0 CDTI ecoFlex	2.0 CDTI ecoFlex	2.0 BiTurbo CDTI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1796	4/1598	6/2792	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	132(180)	191(260)	81(110)	96(130)	118(160)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/4000	175/3800	230/2200	350/1900	260/1750	300/1750	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	12,9	11,4	8,9	6,9	12,1	11,1	9,5	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	207	225	250	190	207	221	228
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	8,1 S	8,2 S	11,3 S	5,9 D	5,3 D	5,4 D	6,2 D
CO2 [g/km]	177	182	181	263	154	136	136	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	17/17/18	17/19/25	15/22/25	17/19/23	17/21/23	17/21/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	146	160	154	342	258	258	222	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	568	596	665	916	538	k.A.	566	679
Preis [Euro]	23.100	25.400	30.405	37.980	24.700	26.400	27.500	33.855

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1998 ccm
Leistung	162 kW (220 PS)
bei	5300 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	242 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,9/ 6,5/ 8,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	208g/km/ 207g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4830/1858/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/765 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	830 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	158 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	408 Euro
Monatliche Gesamtkosten	719 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/25
Grundpreis	32.505 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	525 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abbiegelicht (AFL+)	1.250 Euro
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.050 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (AFL+)	1.250 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFL+)	1.250 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	520 Euro
Reifendruckkontrolle	205 Euro
Spurassistent (Frontkamera)	525 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht (AFL+)	1.250 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	375 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaanlage (1-Zonen)/ Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie/395 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	825 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	170 Euro°
Nebelscheinwerfer	185 Euro°
Schiebe-Hubdach (ab)	850 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen