



Opel Insignia 2.0 CDTI Edition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Der Opel Insignia ist in seiner Erscheinung deutlich eleganter geworden als sein doch eher biederer Vorgänger. In Länge und Breite enorm gewachsen (22 cm länger als der Vectra), bietet er ordentlich Stauraum und als Schräghecklimousine auch einen besser zugänglichen Kofferraum als bei der Stufenhecklimousine. Die Schrägheckvariante ist für 390 Euro Mehrpreis erhältlich. Die Platzverhältnisse sind vorne gut, die abfallende Dachlinie sorgt allerdings für ein schlechteres Raumangebot im hinteren Bereich. In Verbindung mit dem recht sparsamen aber brummigen 2,0 l-Diesellaggregat zeigt sich die Mittelklasse-Limousine langstreckentauglich. Als erster Hersteller bietet Opel in einem Fahrzeug der Mittelklasse eine Verkehrszeichenerkennung an, welche auch einen Spurhalteassistenten beinhaltet. 30.645 Euro verlangt Opel für die getestete Variante (ohne Extras), nicht gerade billig, aber angesichts der guten Gesamtleistung akzeptabel.

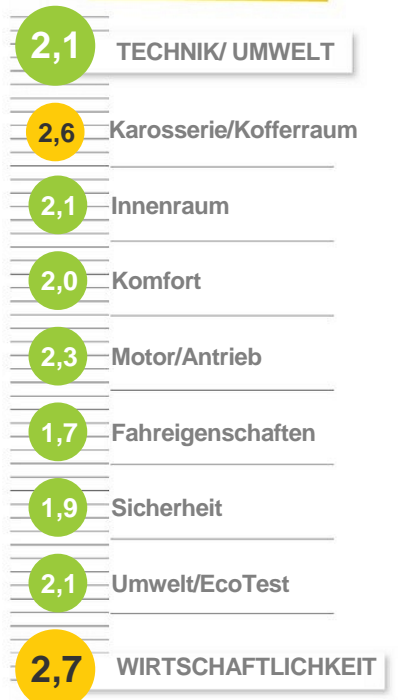
Karosserievarianten: Stufenhecklimousine, Kombi **Konkurrenten:** Ford Mondeo, Mazda 6, Renault Laguna, Skoda Octavia

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

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



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums präsentiert 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 Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Die maximale Zuladung beträgt beachtliche 490 kg. Ein Dachgepäckträger darf mit 100 kg belastet werden. Es gibt aber keine stabile Reling.

⊖ Es ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches sich bei größeren Reifenbeschädigungen schnell als unnützlich erweisen kann. Gegen Aufpreis ist allerdings ein Notrad lieferbar. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug ist nur mit dem aufpreispflichtigen Notrad 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.

3,2

Sicht

Die Rundumsicht des Insignia mit Schrägheck 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 äußeren Rückspiegeln ist befriedigend, der Innenspiegel zeigt dagegen nur einen recht kleinen Ausschnitt. Gegenüber der Stufenhecklimousine fällt die Sicht im Innenspiegel schlechter aus, da die Heckscheibe im oberen Bereich kleiner ist. 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 auch Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Kurvenlicht und Fernlichtassistent erhältlich (im Testwagen nicht vorhanden). Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Optional ist auch der linke Außenspiegel automatisch abblendend (nicht im Testwagen). Die Außenspiegel sind beheizbar. Das Fahrzeug ist vorne und hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet (Aufpreis).

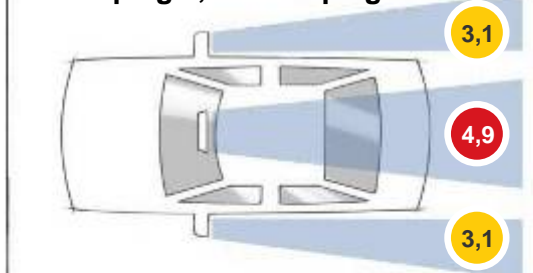


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

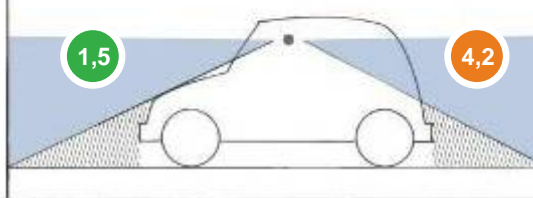
Rundumsicht



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.

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.

1,4

Kofferraum-Volumen*

- + Der Kofferraum des Insignia fällt mit 480 l groß aus. Bei geklappter Rückbank steigt das Volumen auf üppige 860 l an (gemessen bis Fensterunterkante). Die Schrägheckvariante lässt sich zumindest in einem kleinen Bereich bis zum Dach beladen.



Mit 480 l Ladevolumen bleibt auch bei der Urlaubsreise kaum ein Wunsch offen.

3,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung des Insignia Schrägheck ist zufriedenstellend. Der Kofferraum ist insgesamt gut nutzbar, wobei im hinteren Teil des Kofferraums der Boden nicht glattflächig ist und bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine Stufe entsteht. Trotz des tiefen Kofferraums ist die Zugänglichkeit noch akzeptabel. Sowohl die äußere Ladekantenhöhe als auch die innere Bordwand sind nicht ideal, wodurch das Gepäck weit angehoben werden muss.

- + 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 einfach umklappen. Es entsteht jedoch eine störende Stufe am Kofferraumboden.

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 Mittelunnel 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 Doppelbelegung von einzelnen Funktionen erfordert die fehlerfreie Bedienung des Fahrzeugs 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 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. Für gut 2 m große Personen ist genügend Kopffreiheit vorhanden, die Beinfreiheit reicht sogar für noch größere Personen.

3,5 Raumangebot hinten*

Hinten geht es dagegen deutlich enger zu. Hier finden aufgrund der geringen Kopffreiheit nur Personen bis 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.

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Der Opel Insignia 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 gut gedämpft 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 Fahrwerkeinstellung Standard, als auch im Sport-Modus kaum vorhanden. Die Einstellung Tour lässt den Opel wie eine Sänfte über den Asphalt gleiten, dass Nachschwingen der Karosserie bei langen Bodenwellen muss dann aber in Kauf genommen werden.

2,0 Sitze

⊕ Bei dieser Ausstattungsvariante ist nur der Fahrersitz 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 Premiumsitze 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.

1,9 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist gering. 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.

2,2 Klimatisierung

Das Heizansprechen und die Heizwirkung sind mit der aufpreispflichtigen 2-Zonen-Klimaautomatik zufriedenstellend. Hinten dauert es aber länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

+ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Ein Feuchtigkeitssensor verhindert das Beschlagen der Scheiben.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

1,7 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.

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.

3,1 Schaltung

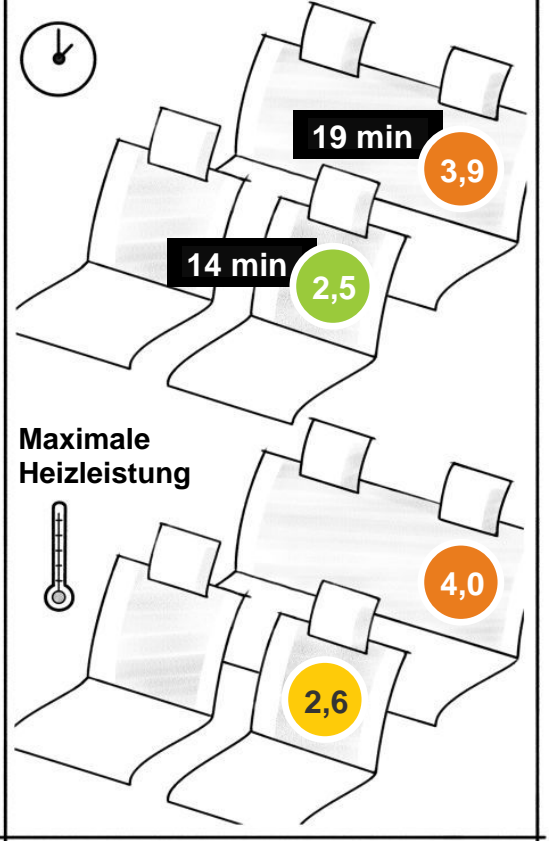
Das 6-Gang-Getriebe des Insignia lässt sich leicht schalten, allerdings ist es kaum möglich, den Gang ohne Rucken einzulegen, da die Kupplung sehr giftig anspricht. Nur mit sehr viel Gefühl im linken Bein kann der nächste Gang ohne spürbares Rucken eingelegt werden.

+ Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen.

1,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei Autobahngeschwindigkeit sorgt die lange Übersetzung des sechsten Gangs für entspanntes und spritsparendes Fahren.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf $+22^{\circ}\text{C}$

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 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. Das Fahrzeug bleibt aber durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms immer lenkbar und fährt sich absolut unkritisch durch den Parcours.

1,8 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. Durch die adaptive Fahrwerksregelung sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, das feinfühlig reagierende elektronische Stabilitätsprogramm greift zuverlässig ein, um den Fahrer in kritischen Situationen zu unterstützen.

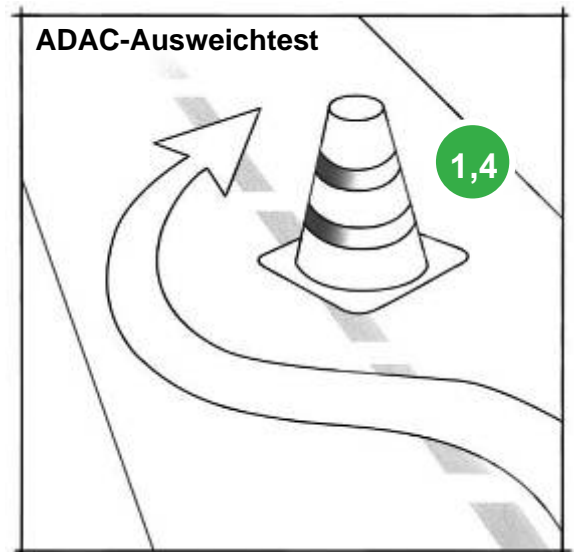
2,4 Lenkung*

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 11,5 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.

1,3 Bremse

+ Trotz des Leergewichts von knapp 1,7 t erreicht der Insignia exzellente Werte bei der Bremswegmessung. Das Fahrzeug benötigt nur 35 m aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Bereifung 245/45R18W, Bridgestone Potenza RE050A 96W). 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

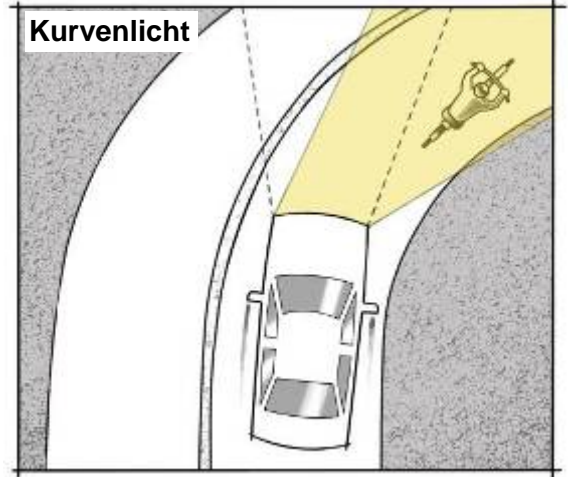
⊕ Der Nachfolger des Vectra steigt bei der Insassensicherheit in die Spitzengruppe seiner Klasse auf. Der Opel Insignia bietet dank modernem Gurtsystem mit doppelten Gurtstrammern und Kraftbegrenzern sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags (hinten Seitenairbags gegen Aufpreis) einen sehr guten Insassenschutz. 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.

1,4

Kindersicherheit

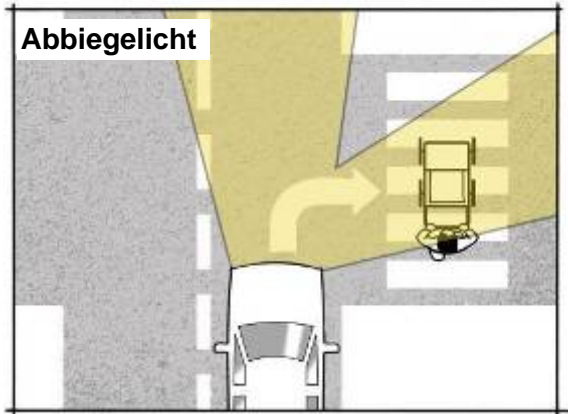
⊕ Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut.

Kurvenlicht



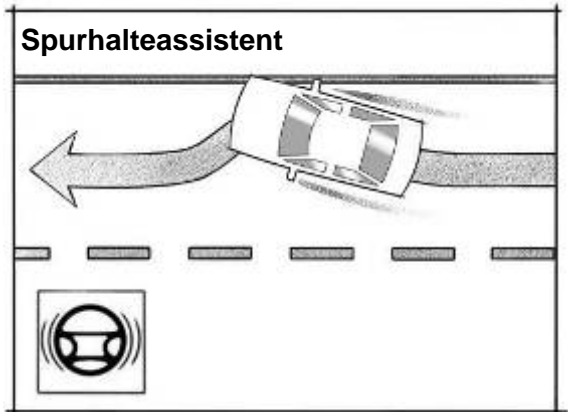
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

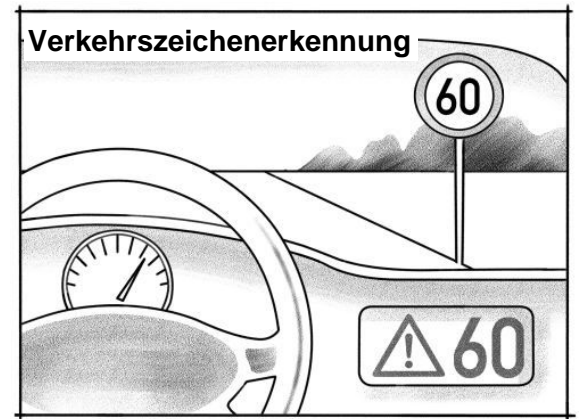
Spurhalteassistent



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.

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.



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.

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).

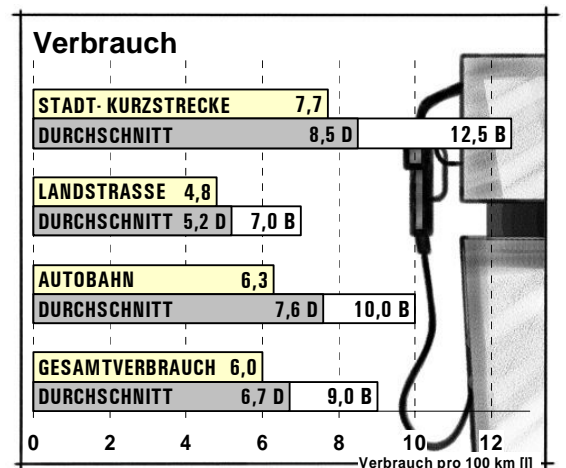
2,1 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

In der Stadt ist der Verbrauch des Insignia mit dem 2,0 CDTI-Motor mit 160 PS mit 7,7 l auf 100 km leicht erhöht. Bei Überlandfahrten (4,8 l) oder auf der Autobahn (6,3 l) zeigt sich der Opel dagegen recht sparsam. Das ergibt einen Gesamtverbrauch von 6,0 l auf 100 km. Beim ADAC EcoTest werden 34 von 50 Punkte erreicht.

1,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist dank des serienmäßigen Partikelfilters gering (45 von 50 Punkte beim ADAC-EcoTest).



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

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

+ Der relativ geringe Kraftstoffverbrauch schlägt sich auch bei den Betriebskosten nieder. Diese fallen dank des günstigen Diesel-Kraftstoffs gering aus.

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

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 spendiert dem Insignia 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.

1,5 Wertstabilität*

+ Die praktische Schrägheckvariante des Opel Insignia mit Dieselmotor lässt einen stabilen Restwertverlauf erwarten.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 30.645 Euro ist der Opel Insignia 2,0 CDTI in der Ausstattungsvariante Edition kein Schnäppchen, der Preis geht aber in Ordnung. Das serienmäßig verbaute Navigationssystem kann auch abgewählt werden, dann kann der Grundpreis um bis zu 1.500 Euro verringert werden (je nach Radiotyp).

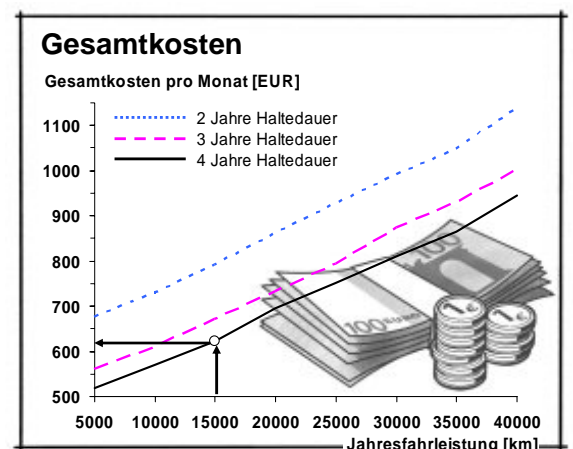
3,3 Fixkosten*

Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 238 Euro. Die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung sind durchschnittlich.

- Die Teilkaskoeinstufung ist dagegen ungünstig.

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten bewegen sich dank geringen Betriebskosten im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 622 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	OPC	2.0 CDTI	2.0 CDTI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1796	4/1598	4/1998	6/2792	6/2792	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	132(180)	162(220)	191(260)	239(325)	81(110)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/4000	175/3800	230/2200	350/2000	350/1900	435/5250	260/1750	300/1750
0-100 km/h[s]	12,9	11,4	8,9	7,6	6,9	6,0	12,1	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	207	225	242	250	250	190	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	8,1 S	8,2 S	8,7 S	11,3 S	11,6 SP	5,9 D	5,9 D
CO2 [g/km]	174	178	179	192	256	249	136	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/19/18	17/20/25	18/22/25	18/22/25	17/25/27	18/19/23	18/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	140	152	150	184	328	314	222	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	587	612	679	736	927	1115	546	564
Preis [Euro]	23.490	25.790	30.795	32.895	38.370	46.540	25.090	26.440

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 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)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17 W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/ 4,8/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km / 158g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4830/1858/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1652 kg/488 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1165 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (inkl. Spurassistent)	525 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (Flex-Ride)	930 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (6-Stufen)	2050 Euro
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°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	112 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	355 Euro
Monatliche Gesamtkosten	622 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/23
Grundpreis	30.645 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

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen