



Opel Insignia 1.4 Turbo ecoFlex Innovation

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Modernes Design, innovative Assistenzsysteme und hohen Reisekomfort kennzeichnen den Opel Insignia. Der 1,8-l-Benzinmotor wurde nun durch einen kleinen 1,4-l-Turbomotor mit ecoFlex-Paket ersetzt. Dieses beinhaltet neben Start-Stopp-Automatik und Schaltpunktanzeige auch aerodynamische Optimierungen. Der Verbrauch damit kann sich sehen lassen: 6,2 l pro 100 km wurden im EcoTest ermittelt. Der aufgeladene Motor zeigt sich im Insignia erstaunlich durchzugsschwach. Der Komfort reicht dagegen sogar an Oberklasseniveau, aber nur, wenn man kräftig investiert: Die Premium-Komfortsitze und das adaptive FlexRide-Fahrwerk kosten einen saftigen Aufpreis, sind aber für komfortorientierte Fahrer durchaus lohnenswert. Investieren sollte man auch in die Frontkamera (2. Generation). Sie beinhaltet neben Verkehrszeichenerkennung und Spurassistent nun auch eine Kollisionswarnung. Die getestete Variante des Opels kostet mindestens 31.930 Euro, entschädigt aber mit einer reichhaltigen Ausstattung. **Karosserievarianten:** Schrägheck, Kombi.

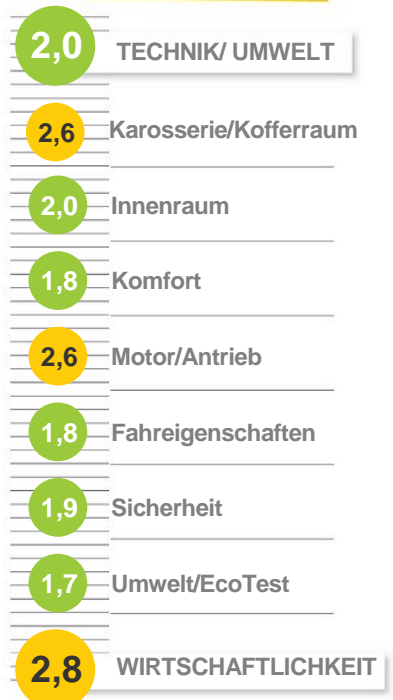
Konkurrenten: Audi A4, BMW 3er, Mercedes C-Klasse, VW Passat.

+ vorne viel Platz, großzügiger Kofferraum, komfortables adaptives Fahrwerk, langstreckentaugliche Premiumsitze, hohes Sicherheitsniveau, niedriger Verbrauch

- durchzugsschwacher Motor, mit Außenfarbe "Luxorblau" keine Einparkensoren lieferbar, teils unlogische Bedienung



ADAC-URTEIL



⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums liegt auf hohem Niveau. Die Haptik der im Innenraum verwendeten Kunststoffe gefällt. Der Tankdeckel ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Bedienung des Tankverschlusses ist durchschnittlich. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Die maximale Zuladung beträgt gute 475 kg. Ein Dachgepäckträger darf mit 100 kg belastet werden. Es gibt aber keine Reling. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet und aerodynamisch verkleidet, wodurch kaum Schmutz eindringen kann und der Verbrauch reduziert wird.

⊖ Das Fahrzeug besitzt rundum keine Schutzleisten, welche bei kleinen Parkremplern oder dagegenschlagenden Autotüren den Lack vor Beschädigungen schützen würden. Serienmäßig ist der Insignia nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, welches sich bei größeren Reifenbeschädigungen schnell als unnützlich erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es auch Reserverad (nicht im Testwagen vorhanden). Mit Reserverad würde sich das Kofferraumvolumen deutlich reduzieren. Ein Wagenheber oder Bordwerkzeug ist nur mit dem aufpreispflichtigen Reserverad im Fahrzeug vorhanden.

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.

⊕ Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Kurven- und Abbieglicht (AFL+) leuchten die Fahrbahn hell und homogen aus. Zusätzlich ist ein Fernlichtassistent an Bord, welcher das Fernlicht automatisch steuert und bei Gegenverkehr oder vorausfahrenden Fahrzeugen selbstständig abblendet. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Serie beim Innovation). 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.

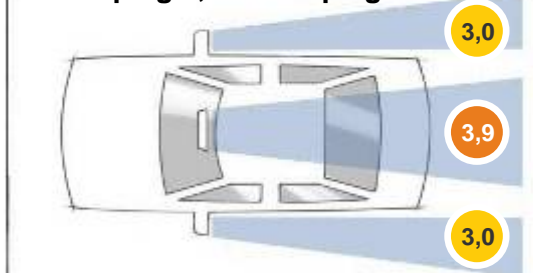


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

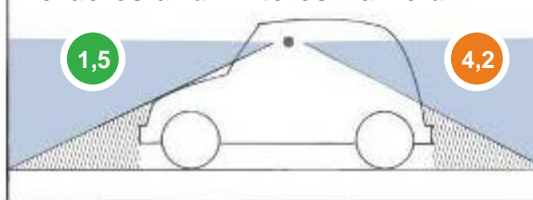
Rundumsicht



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.

➖ Möchte man die (dringend empfehlenswerten) Einparksensoren an Bord haben, sollte man aber nicht die Farbe des Testwagens wählen. Unverständlicherweise sind die Parksensoren (und der Einparkassistent) nicht mit der Außenfarbe "Luxorblau" kombinierbar.

3,1 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 außer für den Fahrer 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.

1,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Opel Insignia fällt mit 460 l großzügig aus. Klappt man die Rücksitzlehnen um, stehen maximal 865 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).

➖ Achtung: Wählt man das aufpreispflichtige Reserverad, sinkt das Kofferraumvolumen um 100 l, da der Ladeboden dann höher liegt.



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

3,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung des Insignia ist recht klein. Die Nutzbarkeit ist nur befriedigend, da im hinteren Teil des Kofferraums der Boden nicht glattflächig ist und bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine Stufe entsteht. Aufgrund der relativ kleinen Kofferraumöffnung und der großen Tiefe des Kofferraums ist die Zugänglichkeit nicht optimal.

⊕ 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. In der Rücksitzlehne befindet sich eine praktische Durchladeluke, welche vom Kofferraum aus auch verriegelt werden kann.

2,0

INNENRAUM

1,9

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 Mittelunnel angebrachten Dreh-Drück-Regler ausführbar sind. Alle Fensterheber haben eine Auf-/ Abwärtsautomatik und funktionieren jetzt auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird). 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 serienmäßige 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 (Navi 900 Europa). 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 Antipffunktion und blinkt dann dreimal. Eine praktische Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord.

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

1,5

Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot vorne ist dank der großzügigen Innenbreite und der weit zurückschiebbaren Vordersitze gut. Für gut zwei Meter große Personen ist genügend Bein- und Kopffreiheit vorhanden.

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.

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

Testwagen mit optionaler adaptiver Dämpfereinstellung.

⊕ 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 sehr ausgewogen. Sowohl Einzelhindernisse als auch kurze Bodenwellen werden gut gedämpft und 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 noch komfortabler über den Asphalt gleiten, dass Nachschwingen der Karosserie bei langen Bodenwellen muss dann aber in Kauf genommen werden.

1,4 Sitze

⊕ Die aufpreispflichtigen Premiumsitze kombiniert mit der optional erhältlichen Lederausstattung bieten hervorragenden Sitzkomfort. Sitzhöhe und Neigung sind auf der Fahrerseite elektrisch einstellbar. Der Beifahrersitz besitzt zwar auch eine Höhen- und Neigungseinstellung, doch lediglich die Höheneinstellung funktioniert elektrisch. Der Seitenhalt ist auch bei schnell gefahrenen Kurven gut. Durch das perforierte Leder mit Sitzbelüftung (jetzt für den Fahrer und Beifahrer) ist die Atmungsaktivität gut. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer Lordosenstütze ausgestattet. 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.

1,8 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch fällt gering aus. Es dringen kaum Wind- oder Fahrgeräusche bis zu den Insassen durch. Auch der aufgeladene Benzinmotor hält sich akustisch angenehm zurück, wird erst bei steigenden Drehzahlen etwas lauter, aber nie unangenehm.

2,3 Klimatisierung

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

⊕ Vorne spricht die Heizung schnell an und sorgt schnell für angenehme Innenraumtemperaturen. 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 für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Ein Feuchtigkeitssensor, welcher beschlagene Scheiben verhindert, ist ebenfalls an Bord.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der 140 PS Turbomotor müht sich, die 1,6 t schwere Limousine in Fahrt zu bringen. Das maximale Drehmoment liegt trotz Turboaufladung bei nicht besonders hohen 200 Nm. So scheint es nicht verwunderlich, dass der Motor mit hohen Drehzahlen gefahren werden muss, um für gute Fahrleistungen zu sorgen. Dreht man den Motor weit aus, können Überholvorgänge in doch akzeptabler Zeit absolviert werden. Für den Spurt von 60 auf 100 km/h wurden 6,6 Sekunden ermittelt. Bei der Elastizitätsmessung kann im vierten Gang noch ein zufriedenstellendes Ergebnis erreicht werden.

⊖ Im 5. und besonders im 6. Gang müht sich der Motor aber extrem ab, überhaupt noch für Vortrieb zu sorgen. Es vergeht eine gefühlte Ewigkeit, bis das Fahrzeug auf die Wunschgeschwindigkeit beschleunigt. Schaltfaules fahren ist so kaum möglich.

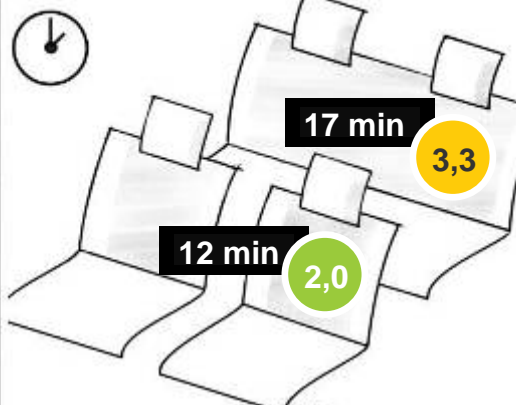
2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylindermotor läuft vibrationsarm und kultiviert. Nur zwischen 2.000 und 2.500 1/min. sind leichte Vibrationen spürbar. Bei hohen Drehzahlen wird die Laufkultur deutlich schlechter, hier neigt der Benziner dann zum Dröhnen. Bei gelassener Fahrweise hält man sich kaum in diesen Drehzahlbereichen auf, möchte man aber etwas Vortrieb muss oft einen Gang zurück geschaltet werden, um genügend Leistung zu haben und man fährt in diesem Dröhnenbereich.

2,2 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. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zur Leistungscharakteristik des Motors, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Allerdings hat der Motor im 5. und speziell im 6. Gang mit der langen Übersetzung zu kämpfen. Dadurch ist häufiges Zurückschalten unvermeidbar, wenn man auf der Landstraße oder Autobahn beschleunigen möchte. Andererseits kann man mit niedrigen Drehzahlen ruhig dahinfahren und dabei Sprit sparen.

1,8 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.

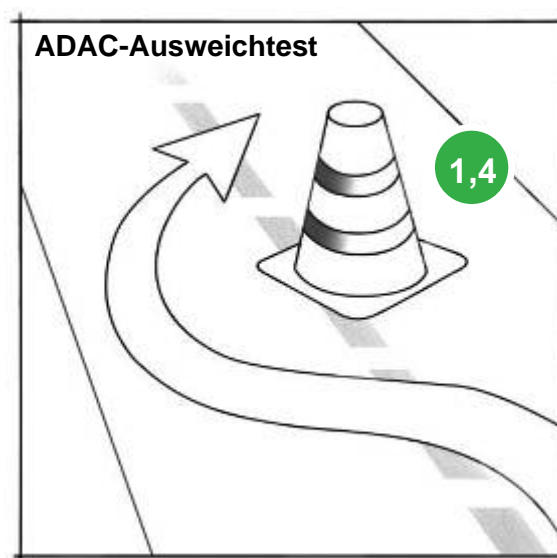
1,8 Kurvenverhalten

⊕ 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.

2,3 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.



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.

1,7 Bremse

⊕ Der Insignia erreicht sehr gute Werte bei der Bremswegmessung. Das Fahrzeug benötigt nur 35,5 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.

1,9 SICHERHEIT

2,0 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 in dieser Ausstattungsvariante serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer beinhalten auch Kurven- und Abbiegelicht, sowie eine fahrsituationsabhängige Lichtverteilung. Optional bietet Opel nun die zweite Generation einer Frontkamera an, welche eine Verkehrsschilderkennung besitzt und dem Fahrer einblendet und einen Spurhalteassistenten beinhaltet, welcher den Fahrer beim Überfahren von Fahrbahnmarkierungen akustisch warnt. Als Neuerung gibt es in der zweiten Generation nun auch ein Kollisionswarnsystem. Fährt man einem anderen Fahrzeug hinterher, kann permanent der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug angezeigt werden. Prinzipiell ist diese Funktion nicht schlecht, das Problem ist allerdings, dass man mit dem angezeigten Abstand in Sekunden kaum was anfangen kann, besser wäre der Abstand in Meter. Droht ein Auffahrunfall und der Fahrer reagiert nicht, erfolgt eine akustische und optische Kollisionswarnung. Das System reagiert in der Praxis nicht immer situationsgerecht. Oft erfolgen Warnungen, obwohl die Situation unkritisch scheint.

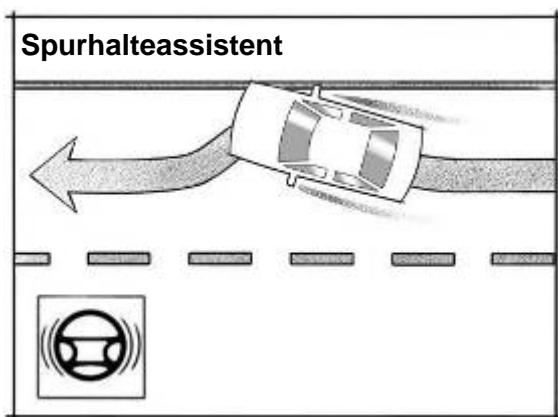
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

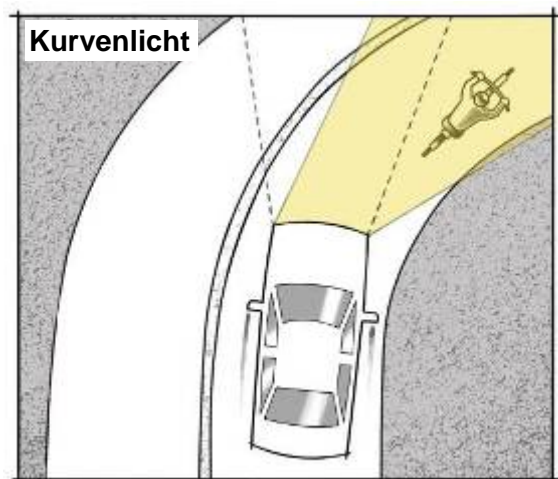
⊕ Der Opel Insignia bietet dank modernem Gurtsystem mit doppelten Gurtstrammern und Kraftbegrenzern sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags (hinten Seitenairbags gegen Aufpreis) einen sehr guten Insassenschutz.



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.



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.



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

Mit insgesamt 35 Punkten (Frontcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er klar 5 Sterne. Die Kopfstützen der optionalen Premium-Sitze sind aktiv und besitzen somit einen guten HWS-Schutz (vorne). Sie sind in der Höhe für Personen bis 1,90 m hoch genug. 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.

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.

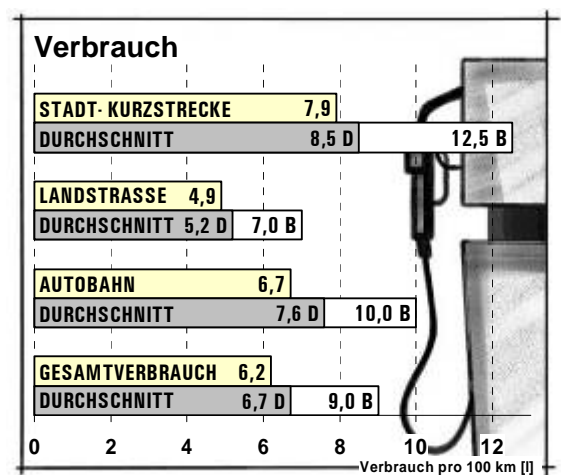
3,5 Fußgängerschutz

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).

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

⊕ Der Opel Insignia 1.4 Turbo EcoFlex kann mit einem gemessenen Verbrauch von lediglich 6,2 l/100 km Punkten. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 142 g/km werden beim ADAC EcoTest in diesem Kapitel gute 39 Punkte erreicht. Der Stadtverbrauch liegt auch dank Start-Stopp-System bei recht niedrigen 7,9 l/100 km. Außerorts sind es 4,9 l und auf der Autobahn 6,7 l pro 100 km.



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

1,3

Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß fällt gering aus. Keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. Somit reicht es hier für 47 Punkte. Insgesamt erreicht der Insignia mit 86 Punkten ein sehr gutes Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest.

2,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,9

Betriebskosten*

Da der Verbrauch recht gering ausfällt, halten sich die Kosten für Super-Kraftstoff noch in Grenzen.

4,2

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.

3,1

Wertstabilität*

Dem Opel Insignia 1.4 Turbo kann ein zufriedenstellender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

2,8

Kosten für Anschaffung*

In der Top-Ausstattungsvariante Innovation ist der 1.4 Turbo ab 31.930 Euro zu haben. Angesichts der sehr reichhaltigen Serienausstattung mit Xenonscheinwerfer (AFL+), Navigationssystem und Klimaautomatik geht der Preis absolut in Ordnung. Wer auf das Navigationssystem verzichten kann, kann dieses auch abwählen und den Grundpreis somit um 1.400 Euro drücken.

2,5

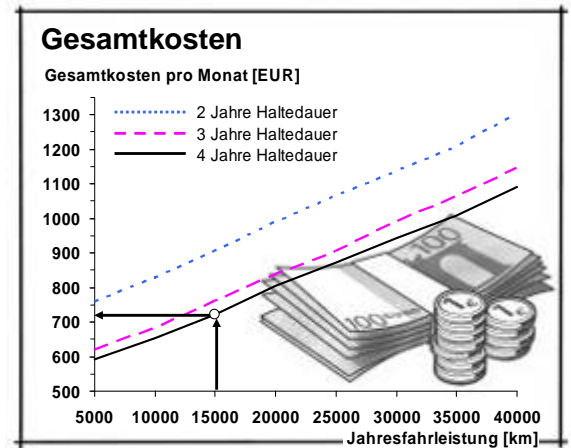
Fixkosten*

+ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei sehr günstigen 52 Euro. Die Einstufung in der Teilkaskoversicherung fällt günstig aus.

- Teuer zeigt sich das Fahrzeug aber in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten in Euro und Cent fallen noch recht günstig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 723 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 Turbo	2.0 Turbo	2.0 Turbo	2.8 V6 Turbo
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1364	4/1598	4/1998	4/1998	6/2792
Leistung [kW(PS)]	85(115)	103(140)	132(180)	162(220)	184(250)	191(260)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	155/4000	200/1850	230/2200	350/2000	400/2400	350/1900
0-100 km/h[s]	12,9	10,9	8,9	7,6	7,5	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	205	225	242	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	6,2 S	7,5 S	8,6 S	9,0 S	11,5 S
CO2 [g/km]	174	134	164	189	199	258
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	18/21/18	18/19/25	21/23/25	21/23/25	21/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	140	56	120	178	198	332
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	673	665	766	850	915	1065
Preis [Euro]	23.450	26.105	30.450	32.550	36.130	40.870

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1364 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4900 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 4,9/ 6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / 142g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4830/1856/1498 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1585 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/865 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1150 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	427 Euro
Monatliche Gesamtkosten	723 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/18
Grundpreis	32.385 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)	625 Euro°
Abbieglicht (AFL+)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandswarner (ohne ACC) (Frontkamera)	625 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (AFL+)	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFL+)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	520 Euro
Reifendruckkontrolle	205 Euro°
Spurassistent (Frontkamera)	625 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (AFL+)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik(2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	825 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	170 Euro°
Lackierung Metallic	580 Euro°
Schiebe-Hubdach(ab)	850 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen