



## Opel Insignia 2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop Sport (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (143 kW / 195 PS)

Nach fast vier Jahren Bauzeit hat sich der Insignia bereits bewährt. Das Design wirkt nach wie vor elegant und frisch. Durch das optionale OPC Line-Paket (am Testwagen verbaut) bekommt der Opel eine sehr sportliche Note. Das Platzangebot im Innenraum und im Gepäckraum ist großzügig. Durch das gut abgestimmte FlexRide-Fahrwerk und die bequemen Premiumsitze kommt auch der Komfort nicht zu kurz. Der neue 2.0 Liter-BiTurbo-Diesel wirkt etwas träge, was aber hauptsächlich daran liegt, dass er ohne Leistungslöcher vom Drehzahlkeller bis zur Abregeldrehzahl gleichmäßig durchzieht. Die Fahrleistungen stellen absolut zufrieden, und der Verbrauch liegt im Test mit 5,6 Litern auf 100 Kilometer im Mittelfeld seiner Klasse. Wer BiTurbo Sport fahren will, muss mindestens 35.625 Euro investieren. Die Aufpreisliste bietet kostenintensive Möglichkeiten zur Individualisierung. **Karosserievarianten:** 5-türige Limousine, Kombi (Sports Tourer). **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4, BMW 3er, Citroen C5, Mercedes C-Klasse, Seat Exeo, Skoda Octavia.

**+** großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorn, hoher Komfort, sichere Fahreigenschaften, hoher Sicherheitsstandard

**-** teilweise unlogische Bedienung, großer Wertverlust, hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,9 Langstrecke

2,3 Transport

2,0 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums zeigt sich auf hohem Niveau. Die Haptik der im Innenraum verwendeten Kunststoffe gefällt. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Insgesamt ist der Unterboden glattflächig verkleidet, wodurch unnötige Luftwirbel und somit auch ein erhöhter Kraftstoffverbrauch vermieden werden kann. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet.

⊖ Das Fahrzeug besitzt rundum keine Schutzleisten, welche bei kleinen Parkremplern oder dagegen schlagenden Autotüren den Lack vor Beschädigungen schützen würden.

2,2

### Alltagstauglichkeit

Der Insignia bietet vier vollständige Sitzplätze, der hintere Mittelsitz kann nur als Notsitz für kurze Strecken verwendet werden. Die maximal zulässige Zuladung beträgt 480 kg.

⊕ Mit einer Tankfüllung ist eine Reichweite von 1296 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg befördert werden.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, was sich bei größeren Beschädigungen als nutzlos herausstellen kann. Optional ist auch ein Notrad erhältlich. Wagenheber und Radmutterenschlüssel werden nur in Verbindung mit dem Notrad geliefert. Die große Karosserie schränkt die Handlichkeit im Stadtverkehr ein.

2,6

### Sicht

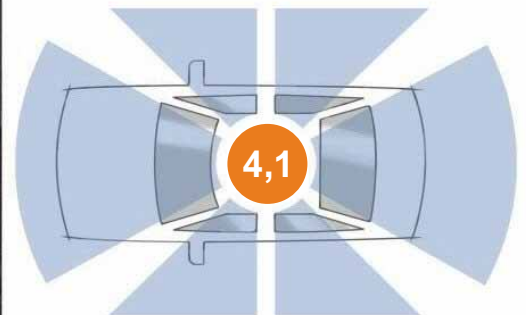
Die Sicht in den Rückspiegeln ist nur befriedigend. Immerhin besitzt der linke Außenspiegel einen asphärischen Bereich, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

⊕ Das aufpreispflichtige adaptive Fahrlicht AFL+ beinhaltet neben sehr hellen Bi-Xenonscheinwerfern, die die Fahrbahn sehr gut ausleuchten auch ein adaptives Kurvenlicht und separate Abbiegelichter. Der ebenfalls im AFL+-Paket enthaltene Fernlichtassistent steuert automatisch die Fernlichtfunktion und blendet bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeugen automatisch ab. In der Praxis funktioniert dieser recht gut, vor allem im Stadtverkehr zeigt er aber noch Schwächen und reagiert hier nicht immer optimal. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass man auch tagsüber gut vom Gegenverkehr gesehen wird.

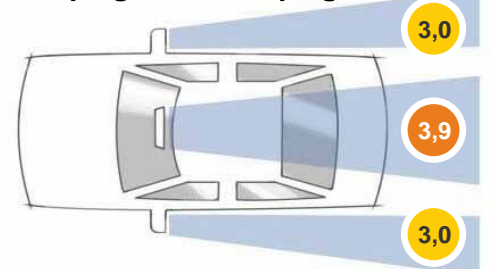


Die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

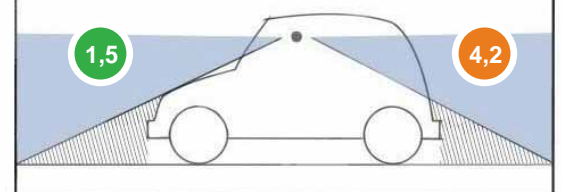
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Optional sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend (nicht im Testwagen). Die Außenspiegel sind beheizbar. Das Fahrzeug ist vorne und hinten mit einer optischen und akustischen Einparkhilfe ausgestattet (Aufpreis).

⊖ 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. Niedrige Hindernisse (auch spielende Kinder) können hinter dem Fahrzeug kaum erkannt werden.

## 3,0 Ein-/Ausstieg

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 dem Fahrer vorhanden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

⊖ Der Zustieg vorne fällt nicht optimal aus, da der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß ist. Man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen. Zudem ist die Höhe der Türöffnung gering, wodurch speziell große Personen beim Einsteigen Probleme haben. Sperrt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür (außer Fahrertür) 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 Insignia fällt mit 460 l groß aus. Bei geklappter Rückbank steigt das Volumen auf üppige 865 l an (gemessen bis Fensterunterkante).



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

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung des Insignia fällt nur durchschnittlich aus. 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, der geringen Höhe 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.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach umklappen. Es entsteht jedoch eine störende Stufe am Kofferraumboden. Lange Gegenstände lassen sich durch eine Ladeluke in der Rücksitzlehne in den Innenraum schieben.
- Es gibt nur wenige Ablagen im Kofferraum für kleine Utensilien. Lediglich ein kleines Fach auf der linken Kofferraumseite eignet sich zum Verstauen kleiner Gegenstände.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

Das Lenkrad ist in Höhe und Weite einstellbar, jedoch ist der Einstellbereich gering. Der Schalthebel ist zufriedenstellend angeordnet. Bei Nutzung der Mittelarmlehne ist er etwas kurz gestaltet. 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 Bedienelemente 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 Einstellknopf ausführbar sind. Alle Fensterheber haben eine Auf-/Abwärtsautomatik, allerdings funktionieren die Fensterheber nur mit Zündung. Die Ergonomie der Bedienelemente ist insgesamt zufriedenstellend.



**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. Vorne und hinten sind genügend Ablagen vorhanden. 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 aufpreispflichtige Fernlichtassistent steuert bei Bedarf automatisch die Fernlichtfunktion (im Testwagen vorhanden).

- 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 massive Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot vorne ist dank der großzügigen Innenbreite und der weit zurück schiebbaren Vordersitze gut. Personen von bis zu zwei Metern Größe können bequem sitzen, die Kopffreiheit ist üppig.

---

## 3,7 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.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Im Insignia werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 1,9 Federung

⊕ Auch der Opel Insignia ecoFlex 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. Das Fahrwerk zeigt sich im Standard-Modus ausgewogen, Einzelhindernisse dringen noch 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.

---

## 1,4 Sitze

⊕ Die aufpreispflichtigen Premiumsitze bieten einen hohen Sitzkomfort. Sitzhöhe und Neigung können in einem großen Bereich eingestellt werden (Fahrer und Beifahrer). Der Seitenhalt ist auch bei schnell gefahrenen Kurven gut. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer in Intensität und Höhe elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Fuß- und Beinabstützung des Fahrers ist aber nur durchschnittlich, da der linke Fuß nicht stabil abgestellt werden kann. Hinten ist der Sitzkomfort dank gut ausgeformten Sitzen ebenfalls gut.

⊖ Hinten fehlt es an Beinunterstützung, da der Abstand vom Boden zum Sitz gering ist.

---

## 2,2 Innengeräusch

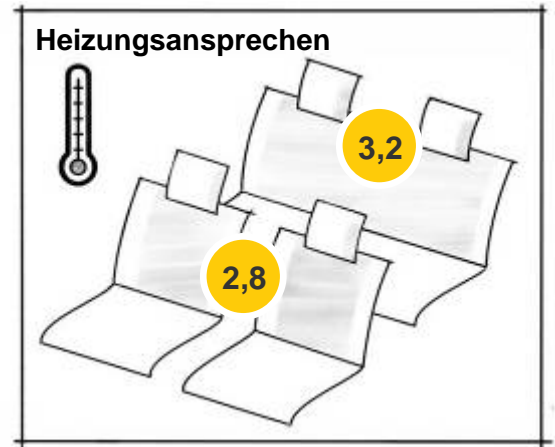
⊕ Das Innengeräusch ist sowohl gemessen als auch subjektiv gering. Es dringen kaum Wind- oder Fahrgeräusche bis zu den Insassen durch. Nur der kernige Dieselmotor ist stets präsent. Er wird mit steigender Drehzahl lauter und ist dann auch deutlich hörbar.

---

## 2,5 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Erwartungsgemäß bietet der Insignia 2.0 BiTurbo mit seinen 143 kW/195 PS überzeugende Fahrleistungen. Subjektiv wirkt er auf den Fahrer nicht übermäßig kräftig, aber die Messwerte belegen, dass der Diesel für steten Vortrieb sorgt. Er zeigt sich in allen Gängen sehr durchzugsstark. Das Bi-Turbo-Konzept geht auf.

---

### 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0 CDTI-Triebwerks kann nicht komplett überzeugen. Der Innenraum ist nicht frei von Vibrationen. Bei hohen Drehzahlen neigt der Motor etwas zum Dröhnen.

---

### 2,6 Schaltung

Das 6-Gang-Getriebe des Insignia lässt sich leicht schalten, allerdings ist es kaum möglich, den Gang ohne Schaltschläge einzulegen, da die Kupplung sehr giftig anspricht. Nur mit sehr viel Gefühl im linken Bein kann der nächste Gang ohne spürbares Rucken eingelegt werden. Versucht man den ersten Gang bei ausrollendem Fahrzeug einzulegen, zeigt sich die Synchronisierung zu schwach - das Getriebe rasselt etwas.

⊕ Die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch, auch wenn die Schaltwege etwas kürzer sein dürften. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft dabei den richtigen Gang zu wählen und somit keinen Kraftstoff zu verschwenden. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch festgehalten (sog. Hill-Holder), wodurch das Anfahren deutlich erleichtert wird.

---

## 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge des Schaltgetriebes passen einwandfrei zur Motorcharakteristik. Auch die Gesamtübersetzung ist gut gewählt. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit im höchsten Gang dreht der Motor mit 2.500 Umdrehungen pro Minute.

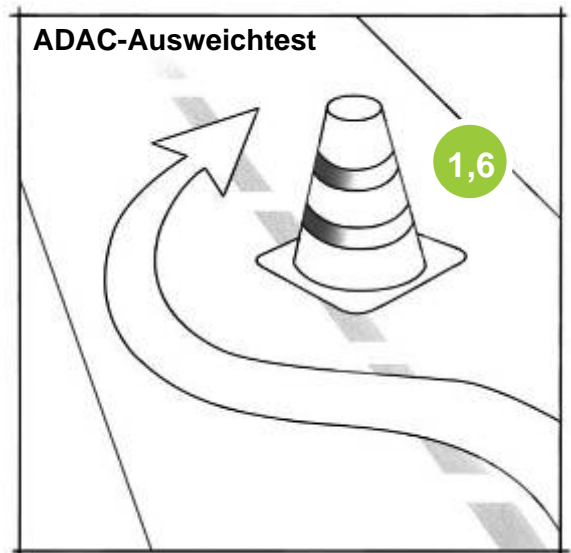
---

## 1,9 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. Das Fahrzeug bleibt aber durch effektive Eingriffe des Stabilitätsprogramms immer lenkbar und fährt sich absolut unkritisch durch den Parcours. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Insignia über die Vorderräder - ein gut beherrschbares Verhalten im Grenzbereich. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.



**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.**

---

### 2,5 Lenkung\*

Die sehr leichtgängige Lenkung vermittelt wenig Lenkgefühl, wodurch die Präzision etwas leidet. Das adaptive Fahrwerk FlexRide bietet die Möglichkeit, dass durch Tastendruck auf das Fahrprogramm Sport automatisch die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung auf sportlich getrimmt wird, dann ist das Lenkgefühl auch bei schnell gefahrenen Kurven deutlich besser. Der Wendekreis ist mit 11,5 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. Durch die direkte Übersetzung ist vor allem beim Rangieren kaum Kurbelarbeit nötig.

---

### 1,7 Bremse

⊕ Der Bremsweg des Opel Insignia beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand vorbildliche 35,5 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen Continental Sport Contact 3 der Größe 245/45 ZR 18 96 W). Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich gut dosieren.

2,0

## SICHERHEIT

1,9

### 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 Spurrassistenten beinhaltet. Der Abstand zum Vordermann wird automatisch geregelt, zudem wird eine Kollisionswarnung ausgegeben und ein automatischer Bremsengriff vorgenommen.

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

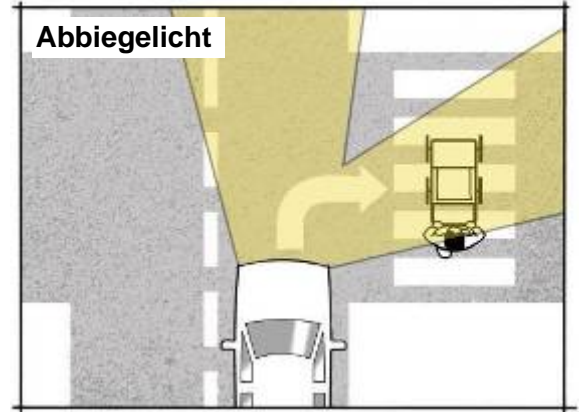
1,8

### 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 1,90 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 hohe Zugkraft aufbringen.

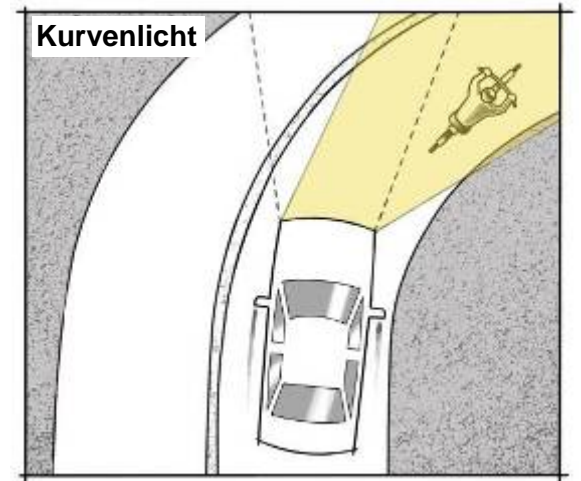
**-** Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

#### 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.

#### Kurvenlicht



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

#### Verkehrszeichenerkennung



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



## 1,8 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 sind nur der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Die Vorderkante sowie die hinteren und seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet. Nur 14 von max. 36 Punkten werden erreicht (2 von 4 Sterne).

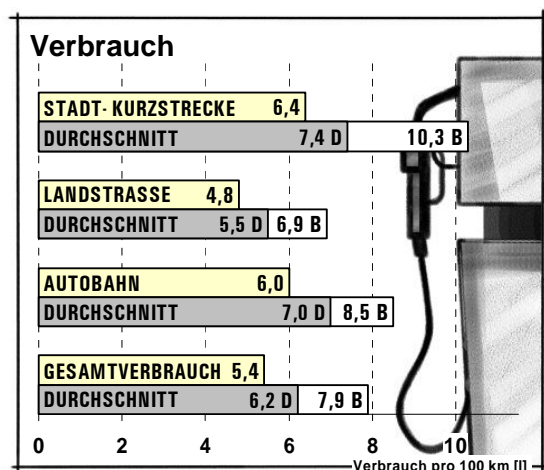
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Zum Sparen ist er nicht gebaut, der große Diesel. Berücksichtigt man aber das Leistungspotenzial, so kann ein mittlerer Testverbrauch von 5,4 Litern auf 100 km gut akzeptiert werden. Dieser Teil sich auf in 6,4 Liter in der Stadt, 4,8 Liter über Land und 6 Liter auf Autobahnen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt dabei 173 g/km, was beim ADAC EcoTest zu 32 Punkten führt.

### 2,4 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist dank des serienmäßigen Partikelfilters gering (36 von 50 Punkte beim ADAC-EcoTest). Mit insgesamt 68 Punkten verfehlt der Opel Insignia BiTurbo beim ADAC-EcoTest knapp die vier Sternen.



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

3,6

## AUTOKOSTEN

2,3

### Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da sich der Insignia mit günstigem Diesel-Kraftstoff zufrieden gibt, sind die Betriebskosten, trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs, niedrig.

5,2

### 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. Erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern zusätzlich eine bessere Benotung.

4,1

### Wertstabilität\*

⊖ Leistungsstarke Motoren passen nicht gut in Zeiten mit hohen Kraftstoffkosten. Deswegen wird dem Insignia BiTurbo aktuell nur ein mäßiger Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum prognostiziert.

3,5

### Kosten für Anschaffung\*

Der Opel Insignia BiTurbo ecoFlex ist in der Ausstattungsvariante Sport für noch akzeptable 35.625 Euro erhältlich. Wer eine ordentliche Ausstattung will, darf aber ruhig noch ein paar Optionen dazu wählen. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen muss Zusatzausstattung im Wert von 3295 € bestellt werden.

4,2

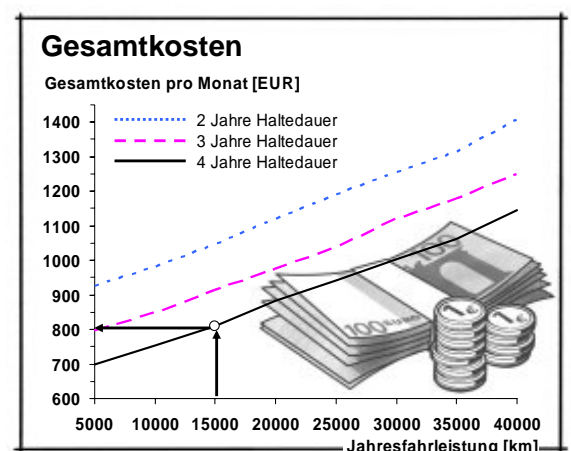
### Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten sind hoch. In alle Versicherungsklassen ist der Insignia sehr hoch eingestuft. Die Kfz-Steuer beträgt 228 Euro pro Jahr.

3,3

### Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Kosten halten sich dank der geringen Betriebskosten noch im Rahmen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 808 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 CDTI (DPF)	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	2.0 CDTI (DPF)	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	2.0 CDTI (DPF)	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	81(110)	81(110)	96(130)	96(130)	118(160)	118(160)	143(195)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	260/1750	260/1750	300/1750	300/1750	350/1750	350/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	12,1	12,1	11,1	11,1	9,5	9,5	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	190	205	207	218	221	230
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	4,7 D	4,4 D	4,7 D	4,4 D	5,1 D	4,3 D	4,9 D
CO2 [g/km]	124	116	124	114	129	114	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/18/23	19/18/23	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	218	202	218	198	228	198	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	623	620	652	644	731	666	779
Preis [Euro]	25.050	25.450	26.400	26.800	30.300	28.250	33.450

### 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	143 kW (195 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/45R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,35/11,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,4/ 4,8/ 6 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km / <b>173g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,7dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4830/1856/1498 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2085 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1710 kg/480 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>460 l/865 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1295 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>111 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>84 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>105 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>508 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>808 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/23
Grundpreis	35.670 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht(AFL + Lichtpaket)	1.250 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. Notbremsassistent)	1.300 Euro°
Automatikgetriebe	1.695 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (AFL + Lichtpaket)	1.250 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFL + Lichtpaket)	1.250 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	200 Euro°
Reifendruckkontrolle	205 Euro°
Spurassistent (Frontkamera-Paket)	625 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera-Paket)	625 Euro°
Xenonlicht (AFL + Lichtpaket)	1.250 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(Sicht-Paket)	200 Euro°
Klimaautomatik	Serie°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzlüftung	395 Euro°

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	1,6
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,5
Sicht	2,6	Bremse	1,7
Ein-/Ausstieg	3,0	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Volumen*	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,7	Kindersicherheit	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	2,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	2,8
Raumangebot hinten*	3,7	Schadstoffe	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>1,9</b>		
Federung	1,9		
Sitze	1,4		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	2,5		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,3</b>		
Fahrleistungen*	2,0		
Laufkultur	2,8		
Schaltung	2,6		
Getriebeabstufung	2,0		

### AUTOKOSTEN

3,6

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,2
Wertstabilität*	4,1
Kosten für Anschaffung*	3,5
Fixkosten*	4,2
Monatliche Gesamtkosten*	3,3

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen