



## Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI ecoFlex Start& Stop Innovation

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(118 kW / 160 PS)

Der Opel Insignia Sports Tourer gefällt vor allem durch sein modernes Design. Der Nutzwert des Kombis leidet allerdings darunter: Der Kofferraum fällt verhältnismäßig klein aus, und auch die Übersichtlichkeit nach hinten bietet Raum für Verbesserungen. Am Platzangebot im Innenraum gibt es dagegen nichts zu bemängeln. Vorne wie hinten finden selbst hochgewachsene Personen ausreichend Platz. Der 160 PS Dieselmotor sorgt in Verbindung mit dem teuren optionalen ecoFlex Paket zwar nicht für herausragende Fahrleistungen, die lange Getriebeübersetzung hilft aber beim Kraftstoff sparen - 4,8 l Testverbrauch sind ein guter Wert. Moderne Assistenzsysteme wie Verkehrszeichenerkennung oder ACC inkl. Notbremsassistent erhöhen die Fahrsicherheit ebenso wie das sehr gute Scheinwerfersystem AFL+, das für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung sorgt. 36.355 Euro verlangt Opel für die getestete Variante (ohne Extras) – nicht gerade günstig, aber angesichts der umfangreichen Serienausstattung noch akzeptabel.

**Karosserievarianten:** viertürige und fünftürige Stufenhecklimousine.

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

**+** gute Verarbeitung, gutes Raumangebot, hoher Komfort, sichere Fahreigenschaften, geringe Betriebskosten

**-** schlechte Sicht nach hinten, teilweise unlogische Bedienung



### ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,0 Langstrecke

2,3 Transport

2,7 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012  
Text: D. Silvestro

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

### Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums gibt kaum Anlass zur Kritik. 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 keine Schutzleisten, welche bei kleinen Parkremplern oder dagegen schlagenden Autotüren den Lack vor Beschädigungen schützen würden. Das Fahrzeug besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, wodurch versehentlich Benzin anstatt Diesel in den Tank gefüllt werden kann.

2,1

### Alltagstauglichkeit

Der Insignia Sports Tourer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen hintere Mittelsitz, welcher nur als Notsitz für kurze Strecken verwendet werden kann.

- +** Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten von bis zu 1458 km möglich. Die maximal zulässige Zuladung beträgt großzügige 550 kg. 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 Radmutternschlüssel werden nur in Verbindung mit dem Notrad geliefert. Die große Karosserie schränkt die Handlichkeit im Stadtverkehr ein.

2,7

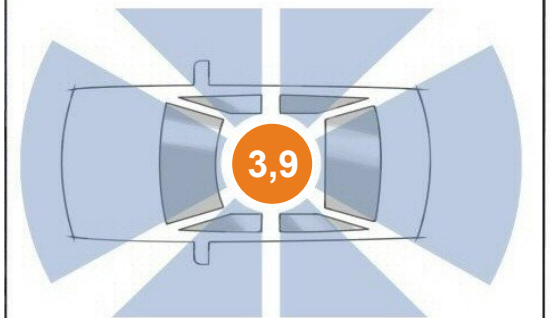
### Sicht

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

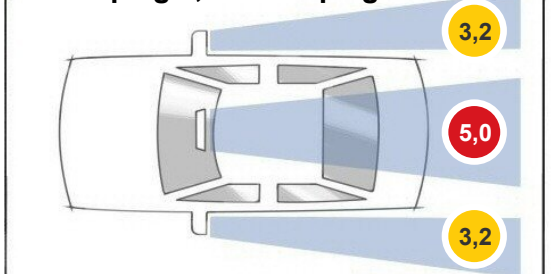


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

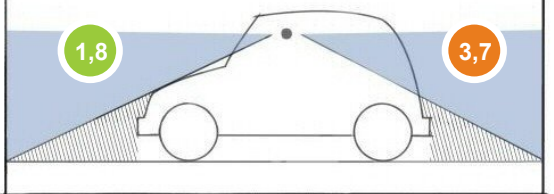
#### Rundumsicht



#### 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.

⊕ Das in dieser Ausstattung serienmäßige 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. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. 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.

### 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 angenehm breit aus und zusätzlich fällt die Dachlinie nach hinten nicht ab, beides erleichtert das Ein- und Aussteigen; große Personen müssen aber auch hier auf ihren Kopf achten. Die Türaufhalter sind ausreichend kräftig dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten.

⊕ Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung kann auch zum Öffnen und Schließen der Fenster verwendet werden. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Insassen außer dem 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 (außer Fahrertüre). Liegt dann der Schlüssel noch im Innenraum, hat man sich ausgesperrt.

### 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des Insignia Sports Tourer fällt mit 365 l eher bescheiden aus. Grund ist die Karosserieform, die im Innenraum nicht soviel Platz zulässt, wie von außen zu vermuten ist. Vor allem die dicken Seitenwände im Kofferraum schränken das Raumangebot ein.

⊕ Klappt man die Rücksitze um, erweitert sich der Stauraum auf 755 l (gemessen bis Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich bei umgeklappten Rücksitzen gut bis zum Dach beladen.



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

### 2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig per Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Mit 64 cm liegt die Ladekante angenehm niedrig, eine Bordwand innen stört nicht, der Kofferraumboden schließt bündig mit der Ladekante ab. Insgesamt fällt die Ladeöffnung groß aus, sie wird nur im Dachbereich durch die nach innen verlaufenden hintersten Säulen etwas eingeschränkt. Die Kofferraumform ist zweckmäßig und das Gepäckabteil damit gut nutzbar.

– Von Nachteil ist aber der weit nach hinten herausragende Stoßfänger; damit muss man sich sehr weit nach vorne beugen, um an Gepäck nahe der Rücksitze zu kommen - die Kofferraumtiefe wird damit unnötig groß und man macht sich an der Heckschürze schnell die Hose schmutzig. Die Kofferraumbeleuchtung ist schwach.

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

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

– Ansonsten gibt es nur wenige Ablagen im Kofferraum.

## 2,1 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.

+ Die Pedale sind optimal angeordnet. Das Zündschloss ist gut erreichbar. Der 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 Fernlichtassistent steuert bei Bedarf automatisch die Fernlichtfunktion.



**Der Insignia überzeugt durch tadellose Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.**

– Der Lichtschalter ist gut erreichbar angeordnet, allerdings lässt er sich nicht optimal bedienen. Mit dem 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.

---

## 1,6 Raumangebot vorne\*

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

---

## 2,8 Raumangebot hinten\*

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



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Im Insignia werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 1,9 Federung

Testwagen mit optionaler adaptiver Dämpfereinstellung.

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

– Auf den hinteren Plätzen fehlt es an Oberschenkelaufgabe, da man aufgrund des geringen Abstands zwischen Boden und Sitzfläche mit angewinkelten Beinen sitzen muss.

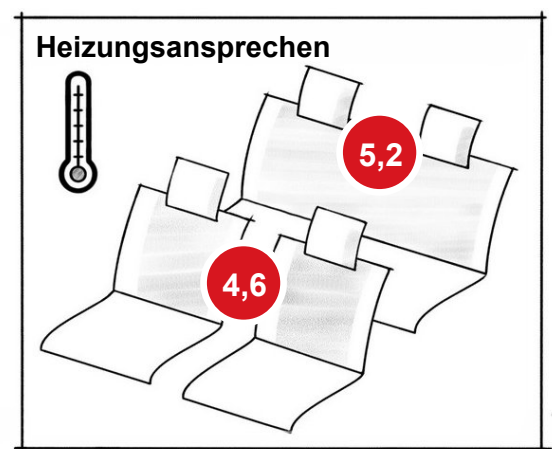
## 2,1 Innengeräusch

+ Das Innengeräusch ist niedrig. Es dringen kaum Wind- oder Fahrgeräusche bis zu den Insassen durch. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei niedrigen 67,9 dB(A). Der Dieselmotor wird mit steigender Drehzahl lauter und ist dann auch deutlich hörbar. Besonders in kaltem Zustand dringen die Motorgeräusche deutlicher durch.

## 3,3 Klimatisierung

+ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in der getesteten Ausstattung Serie. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Ein Feuchtigkeitssensor verhindert das Beschlagen der Scheiben.

– Die Heizung zeigt eine sehr schwache Leistung. Es dauert lange bis der Innenraum angenehme Temperaturen erreicht hat. Das optionale Quickheat Schnellheizsystem sollte deshalb unbedingt dazu geordert werden (nicht im Testwagen).



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

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 160-PS-Dieselmotors sind dank des hohen Drehmoments von 350 Nm sehr gut. Überholmanöver sind durch Ausdrehen des Motors rasch absolviert. Durch die lange Gesamtübersetzung zeigt sich der Motor in den oberen Gängen nicht besonders elastisch. Es muss öfters ein Gang zurück geschaltet werden, möchte man zügig beschleunigen.

### 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0 CDTI-Triebwerks gehört nicht zur besten in dieser Klasse. Der Innenraum ist nicht ganz 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 giftig anspricht. Nur mit sehr viel Gefühl im Bein kann der nächste Gang ohne spürbares Rucken eingelegt werden.

+ 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.

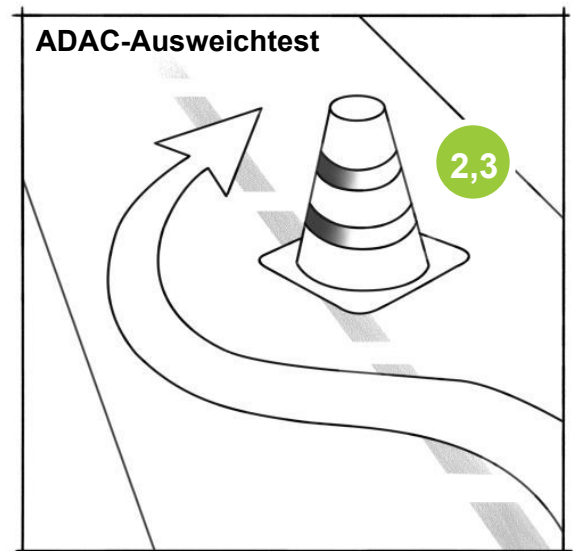
## 1,5 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor, es ergeben sich keine zu großen Drehzahlsprünge. Bei Autobahngeschwindigkeit sorgt die lange Übersetzung des sechsten Gangs für entspanntes und spritsparendes Fahren. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bei gerade einmal 2.000 1/min.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

+ Durch den langen Radstand fährt das Fahrzeug sehr richtungsstabil und folgt selbst groben Spurrillen nur minimal. Die Stabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls ist durch das früh eingreifende elektronische Stabilitätsprogramm sehr gut. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Insignia Sports Tourer zunächst spontan auf Lenkbefehle, drängt dann aber mit dem Heck etwas nach; das ESP greift effektiv ein, hat aber Mühe, das Auto zu stabilisieren, so dass sich in der dritten Gasse noch ein Gegenpendler ergibt. Schleudern wird aber effektiv unterbunden. Das leicht untersteuernde Fahrverhalten des Opel Insignia Sports Tourer kommt auch ungeübten Fahrern entgegen. Der Wagen zeigt kaum Lastwechselreaktionen, wenn der Fahrer in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas geht. Das Eigenlenkverhalten ändert sich auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum. Durch die adaptive Fahrwerksregelung sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, das feinfühlig reagierende elektronische Stabilitätsprogramm greift zuverlässig ein, um den Fahrer in kritischen Situationen zu unterstützen.



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.

### 2,4 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 11,35 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.

## 2,0 Bremse

⊕ Der Bremsweg des Opel Insignia Sports Tourer beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand lediglich 36,7 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen Michelin Primacy HP der Größe 225/55 R17 97W). Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich gut dosieren.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

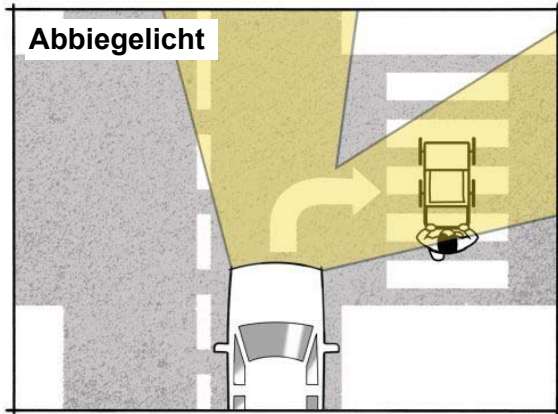
⊕ Der Opel Insignia ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die adaptiven Bremslichter blinken bei einer starken Bremsung um den nachfolgenden Verkehr frühzeitig zu warnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches frühzeitig bei einer Reifenpanne warnt. Die in dieser Ausstattung serienmäßigen 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. Das optionale ACC beinhaltet auch eine Kollisionswarnung sowie einen Notbremsfunktion. Der Notbremsassistent funktioniert insgesamt zufriedenstellend (siehe auch ADAC Test Notbremsassistenten 08/2012) und kann die Gefahr eines Auffahrunfalls reduzieren.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Ist der Warnblinker aktiviert, so ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige z.B. beim Abschleppen unnötig erschwert.

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

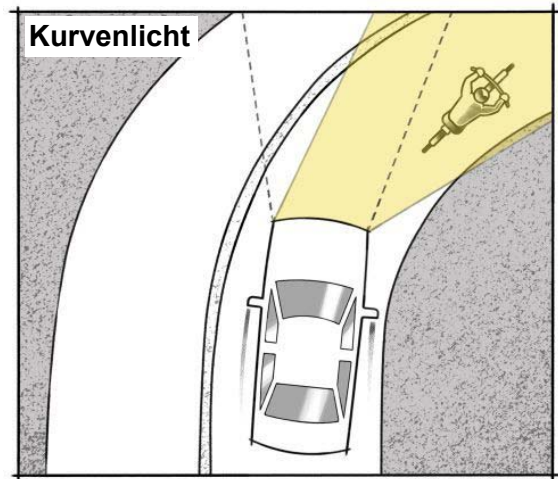
⊕ Der Opel Insignia bietet dank modernem Gurtsystem mit doppelten Gurtstrammern und Kraftbegrenzern sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags (hinten Seitenairbags gegen Aufpreis) einen sehr guten Insassenschutz. Mit insgesamt 35 Punkten (Frontcrash: 15; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer 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. 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.

#### Abbiegelicht



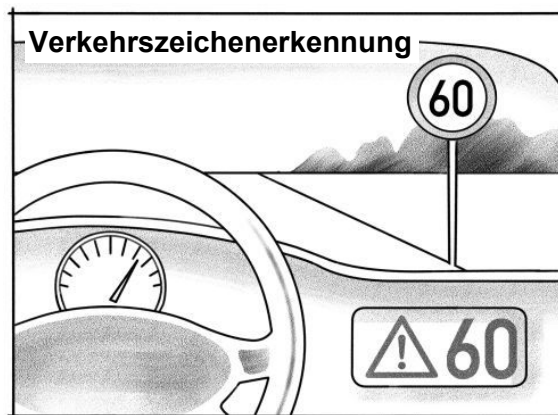
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

#### 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 Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



– Die Kopfstützen hinten reichen in der Höhe nur für kleine Personen bis 1,60 m, der Abstand zum Kopf ist zudem recht groß, wodurch sie im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal wirken können. Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

## 1,8 Kindersicherheit

+ Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. 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. 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. Auf dem Beifahrersitz sind trotz Airbag-Deaktivierungsschalter nicht alle Kindersitzklassen erlaubt. So dürfen Kindersitze der Klassen II und III laut Betriebsanleitung nicht montiert werden.

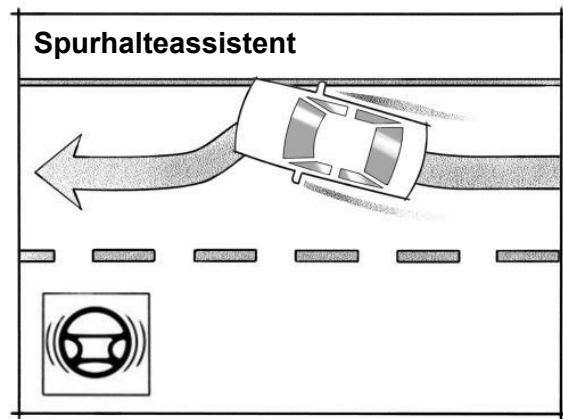
## 3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz fällt zufriedenstellend aus. Bei den ADAC Crashtests werden 14 von max. 36 Punkten erreicht (2 von 4 Sterne). 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.

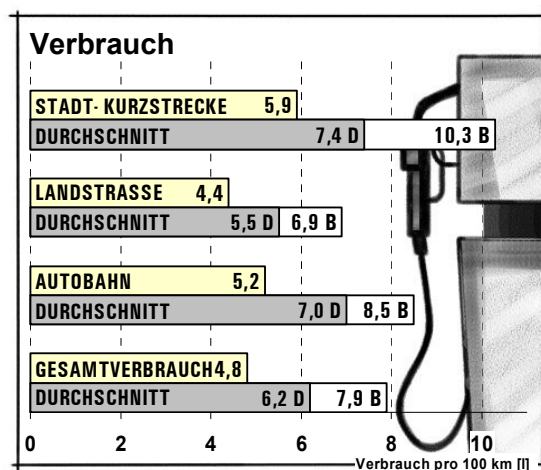
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO2\*

+ Der Opel Insignia Sports Tourer mit ecoFlex Paket kann mit einem niedrigen Verbrauch punkten. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km ermittelt. Mit einem CO2-Ausstoß von 155 g/km werden gute 37 Punkte im CO2-Kapitel erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 5,2 l pro 100 km. Das ecoFlex Paket beinhaltet neben einem Start-Stopp-System auch aerodynamische Modifikationen und eine längere Achsübersetzung. Das ecoFlex Paket kostet leider stolze 750 Euro Aufpreis.



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.



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

---

## 2,6 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht der Insignia zufriedenstellende 34 Punkte. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus fällt der NO<sub>x</sub>-Ausstoß etwas erhöht aus, was den Insignia einige Punkte im Schadstoffkapitel kostet. Insgesamt erhält der Opel mit 71 Punkten knapp vier Sterne im ADAC EcoTest.

---

## 2,7 AUTOKOSTEN

---

### 1,9 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da sich der Insignia mit günstigem Diesel-Kraftstoff zufrieden gibt, fallen die Betriebskosten niedrig aus.

---

### 4,5 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 6 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.

---

### 2,8 Wertstabilität\*

Dem Insignia Sports Tourer wird eine zufriedenstellende Wertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass das Modell mit einem sparsamen Motor und modernen Sprintspar-Techniken ausgestattet ist und dass Kombis durch ihren höheren Nutzwert im allgemeinen beliebt sind.

---

### 3,4 Kosten für Anschaffung\*

Die getestete Motorisierung kostet in der Top-Ausstattung Innovation stolze 36.355 Euro. Das hört sich im ersten Moment extrem teuer an, doch findet man in der Innovationsausstattung alles an Bord, was das Herz begehrt. Das moderne Lichtsystem AFL+ (inkl. Xenonscheinwerfer), ein Navigationssystem oder die elektrisch öffnende Heckklappe sind nur einige Highlights der Premium-Ausstattung. Das Opel aber für das ecoFlex Paket stolze 750 Euro Aufpreis verlangt, ist unverständlich - auch wenn dadurch laut Hersteller der Kraftstoffverbrauch um ca. 0,8 l gesenkt werden soll.

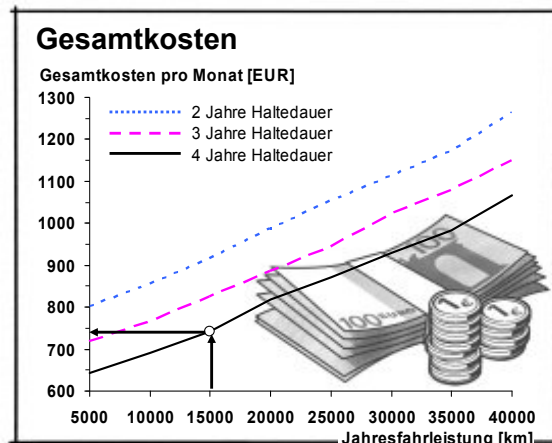
---

### 1,6 Fixkosten\*

Im Jahr sind für das Fahrzeug 206 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungsklassen bewegen sich durchweg im akzeptablen Bereich, was zu erträglichen Fixkosten führt.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten halten sich vor allem dank der geringen Betriebskosten noch im Rahmen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 743 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN

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 Start&Stop (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	12,6	12,6	11,6	11,6	9,9	9,9	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	185	200	200	212	215	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 D	4,5 D	4,9 D	4,5 D	5,3 D	4,5 D	5,1 D
CO2 [g/km]	129	119	129	119	139	118	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	228	208	228	208	248	206	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	660	655	676	671	756	688	804
Preis [Euro]	26.240	26.640	27.590	27.990	31.540	29.440	34.690

#### 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)	245/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,35/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>6,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/ 4,4/ 5,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km / <b>155g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,9dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4908/1856/1520 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2080 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1725 kg/550 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>365 l/755 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1455 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>103 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>78 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>120 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>442 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>743 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/23
Grundpreis	36.355 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 +)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. Notbremsassistent)	1.300 Euro°
Automatikgetriebe (nicht als EcoFlex)	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (AFL +)	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFL +)	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	Serie
Reifendruckkontrolle	205 Euro°
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	700 Euro°
Xenonlicht (AFL +)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	Serie
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>

2,3

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

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