



Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Der Opel Insignia erfreut sich vor allem als Kombi-Version (Sports Tourer) großer Beliebtheit. Nach einem dezenten Facelift wirkt das Auto frischer und noch lange nicht veraltet. Der Nutzwert des Kombis ist aber nur durchschnittlich. Denn der Kofferraum fällt relativ klein aus, auch die Rundumsicht ist eingeschränkt und verbesserungswürdig. Am Platzangebot im Innenraum jedoch gibt es dagegen nichts zu bemängeln. Vorn wie hinten finden selbst groß gewachsene Personen ausreichend Platz vor. Der 103 kW/140 PS starke Dieselmotor sorgt nur für durchschnittliche Fahrleistungen. Es fehlt ihm vor allem an Durchzugskraft aus dem Drehzahlkeller. Im ADAC EcoTest punktet der Testwagen mit einem niedrigen Durchschnittsverbrauch von nur 4,8 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Einige moderne Assistenzsysteme, wie die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit automatischer Gefahrenbremsung, sind optional erhältlich und erhöhen das Sicherheitsniveau. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es das sehr gute Scheinwerfersystem AFL+. Die Anschaffungskosten des Insignia sind hoch angesetzt. Ein Grundpreis von 30.820 ist nicht gerade günstig. Durch die lange Aufpreisliste kann der Opel noch mit viel Geld individualisiert werden und deutlich teurer geraten. **Karosserievarianten:** vier- und fünftürige Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.

- +** niedrige Betriebskosten, großzügiges Raumangebot vorn, komfortable Sitze (Aktion gesunder Rücken), hoher Sicherheitsstandard, kräftige Bremsanlage
- kein Fehlbetankungsschutz, mäßige Rundumsicht, schwache Heizleistung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,3 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,1 Langstrecke

2,2 Transport

3,2 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, wenn auch die Spaltmaße etwas variieren. Das Ladeabteil zeigt sich ordentlich verkleidet. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, Lackschutzleisten an den Türschwelleren gibt es aber nicht. Der gute Eindruck setzt sich im Innenraum fort. Die verwendeten Kunststoffe wirken überwiegend hochwertig und sind teilweise geschäumt. Chromapplikationen und lackierte Oberflächen werben das Interieur optisch auf. Der Motorraum ist fast vollständig nach unten abgeschottet, sodass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Insgesamt ist der Unterboden glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen.
- Sowohl an den Fahrzeugflanken als auch an den Stoßfängern fehlen Stoßleisten, die vor fremden Autotüren oder bei kleinen Parkremplern schützen könnten. Am Heck ist zwar im unteren Bereich ein austauschbarer Einsatz, dieser weist aber kaum eine Schutzfunktion auf. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht installiert, sodass der Insignia mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann, was teure Folgearbeiten nach sich zieht. Die Motorhaubentriegelung ist schlecht zugänglich (vorn am Fahrzeug).

2,0

Alltagstauglichkeit

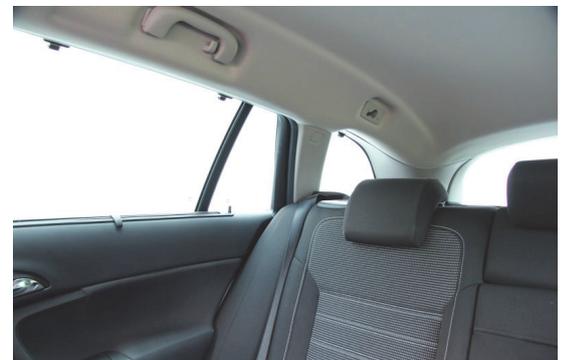
- +** Der Insignia bietet mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet, eine gute Alltagstauglichkeit. Mit einer Tankfüllung (70 l) lassen sich Reichweiten bis rund 1.455 Kilometer realisieren (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Die maximale Zuladung fällt mit 570 kg ordentlich aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.600 kg (ungebremst 750 kg) angehängt werden, die zulässige Stützlast beträgt üppige 85 kg. So können auch Radträger mit zwei E-Bikes sicher befestigt werden.
- Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, was sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Optional ist auch ein Notrad erhältlich, nur dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord (Aufpreis 60 Euro). Die große Karosserie schränkt die Handlichkeit im Stadtverkehr ein.

2,4

Sicht

Die Außenspiegel liefern ein zufriedenstellendes Bild nach hinten. Der Linke hat einen asphärischen Bereich - dadurch fällt der tote Winkel deutlich kleiner aus. Gegen Aufpreis sind die Spiegel elektrisch anklappbar und automatisch abblendend (nicht im Testwagen).

- +** Die Karosserieenden lassen sich beim Insignia Kombi recht gut abschätzen. Aufgrund der flachen Motorhaube lassen sich vor dem Fahrzeug befindliche Gegenstände sehr gut wahrnehmen. Das adaptive Fahrlicht (AFL+) ist optional an Bord. Die Fahrbahn wird mittels Bi-Xenonscheinwerfern mit variabler Lichtverteilung (Stadt, Landstraße, Autobahn, Schlechtwetter) inklusive Kurvenlicht sehr gut ausgeleuchtet. Darüber hinaus ist das Fernlicht sensorgesteuert und in den Hauptscheinwerfern befindet sich ein separates Abbiegelicht.

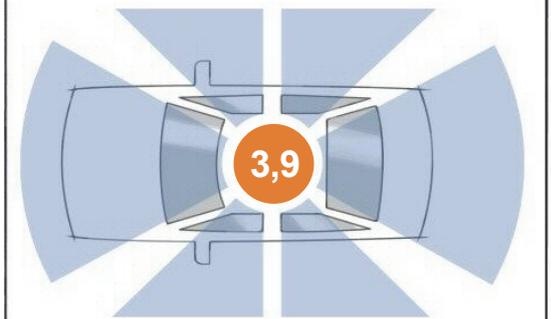


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

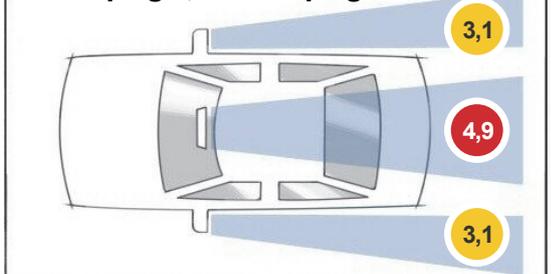
Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Fahrzeuge blendet der Innenspiegel automatisch ab. Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich. Optional gibt es Parksensoren an Front und Heck, die beim Rangieren helfen. Gegen weiteren Aufpreis ist der Parkassistent erhältlich. Von ihm werden Parklücken vermessen - wird eine geeignete Lücke erkannt, erhält der Fahrer Anweisungen, wie er das Fahrzeug in die Lücke manövrieren soll. Zusätzlich ist auch eine aufpreispflichtige Rückfahrkamera erhältlich (alle Assistenten im Fahrzeug). In Verbindung mit der Kamera gibt es den Rückfahrassistenten, dieser registriert (beim Zurücksetzen aus unübersichtlichen Lücken) mittels Radarsensoren seitlich herannahende Fahrzeuge und warnt im Bedarfsfall den Fahrer.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Insignia nicht gut ab. Durch die breiten Dachsäulen und die hohen Kopfstützen wird besonders der Sichtbereich nach hinten eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen (hier leistet die optionale Heckkamera etwas Abhilfe). Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

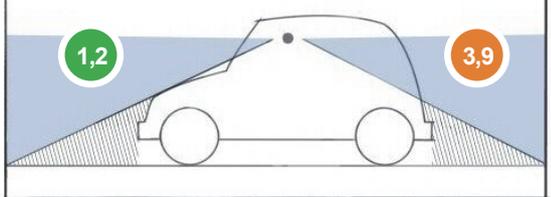
Rundumsicht



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

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt zufriedenstellend. Der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist aber zu groß. Zudem ist die Dachhöhe gering, wodurch speziell große Personen beim Einsteigen sich den Kopf stoßen können. Die Türöffnung ist im Fond groß, die Türen dürften aber etwas weiter öffnen. Trotzdem gelangt man bequem ins Fahrzeug. Die Türaufhalter sind vorn wie hinten ausreichend kräftig dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten. Vorn gibt es drei, hinten jedoch nur zwei Rastungen.

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Schließ- und Startsystem ausgestattet. Zum Ver- und Entriegeln muss man nur den Schlüssel bei sich führen, der Rest geschieht per Fingertipp an den Türgriffen. Aufgrund des Systems ist ein Aussperren nicht möglich. Beim Aussteigen helfen an allen äußeren Plätzen Haltegriffe am Dachhimmel. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

2,7 Kofferraum-Volumen*

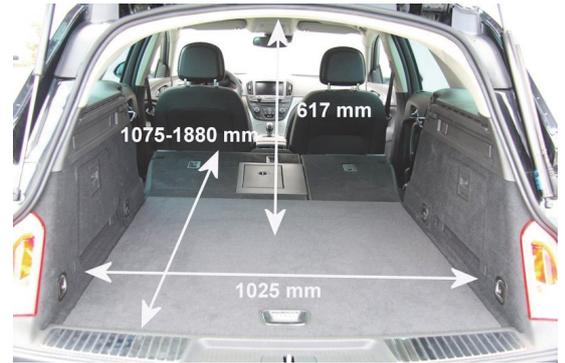
Unter der Laderaumabdeckung fasst der Kofferraum ein Volumen von 365 Liter. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, kann man 585 Liter oder auch 12 handelsübliche Getränkeboxen zuladen. Bei umgeklappter Rücksitzbank finden 755 Liter Gepäck ihren Platz (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man das komplette Volumen bis zum Dach und bis zu den Vordersitzen, finden 1.325 Liter ihren Platz. Unter dem Kofferraumboden lassen sich weitere 30 Liter verstauen.

2,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt beim Testwagen elektrisch. Die Öffnungshöhe lässt sich vom Fahrerplatz aus beschränken, wodurch in Garagen keine Beschädigungsgefahr besteht. Sie schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,80 m Platz darunter. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch. Das Format des Gepäckabteils ist zweckmäßig. Zum Einladen muss das Ladegut über die knapp 64 cm hohe Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen stört keine Stufe.

⊖ Bei geöffneter Laderaumabdeckung leuchtet die Lampe am Dachhimmel großflächig aus. Zieht man die Abdeckung aber nach hinten, so ist es im Gepäckraum komplett dunkel.



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

2,5

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, das ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von kleinen Gegenständen ist unter dem Kofferraumboden etwas Platz (aber keine Fächer), zudem gibt es links und rechts geschlossene Fächer. Im Testwagen war der ausziehbare Flexboden verbaut. Der entscheidende Vorteil dieser Einrichtung leuchtet aber nicht sofort ein. Für den Transport langer Gegenstände gibt es eine praktische Durchladeluke. Ein Trennnetz zum Fahrgastraum ist optional erhältlich, war aber im Testwagen nicht vorhanden.

2,0

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Opel hat das Cockpit seit dem Facelift aufgeräumt. Die Mittelkonsole wird nun von einem Acht-Zoll-Touchscreen des IntelliLink-Infotainmentsystems dominiert, darunter befindet sich das Klimaanlagebedienteil - die vielen kleinen und unübersichtlichen Schalter gehören der Vergangenheit an. Ergänzt wird das Infotainmentsystem durch ein zwischen den Sitzen angeordnetes Touchpad, hier können Buchstaben und Zahlen mit dem Finger gezeichnet werden. Sie werden vom System gelesen. Zudem kann man durch Darüberstreichen, die im Hauptdisplay angezeigten Menüpunkte anwählen - die Auswahl wird durch "Rucken" im Touchpad bestätigt. Teilweise lassen sich die Menüpunkte aber auch mittels konventioneller Tasten in der Konsole bedienen. So sind manche Funktionen mehrfach belegt, bzw. auf unterschiedliche Weisen zu nutzen. Mit dem IntelliLink-System kann auch das Smartphone via Bluetooth eingebunden werden. Darüber hinaus bietet das System Individualisierungsmöglichkeiten - es gibt 60 belegbare Speicherplätze (z.B. Radiosender, Telefonnummer, Navigationsziele). Insgesamt ist eine gewisse Eingewöhnung notwendig, bis man sich mit dem System auskennt. Das Lenkrad ist etwas mit Schaltern überfrachtet.



Der Insignia überzeugt durch tadellose Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

⊕ Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Start-Stopp-Knopf wird zwar etwas vom Lenkrad verdeckt, ist aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Das Licht wird mittels Drehschalter links vom Lenkrad oder mittels Sensor aktiviert. Das Fernlicht wird ebenfalls sensorgesteuert, ebenso die vorderen Scheibenwischer. Der Heckwischer besitzt eine Permanent- und Intervallschaltung sowie eine gesonderte Waschfunktion. Das Kombiinstrument besteht bei der getesteten Variante aus einem großen Bildschirm und zwei seitlich angeordneten "Halbkreisen" (links: Drehzahlmesser; rechts: Motortemperatur und Kraftstoffanzeige). Bei der Bildschirmdarstellung kann man zwischen zwei Designs wählen (Tour- und Sport-Modus). Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, fraglich ist allerdings warum der Momentanverbrauch nur in ganzen Litern angegeben wird. Sind Türen oder Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Darüber hinaus gibt es auch Bedienelemente für die Audioanlage und die Sprachsteuerung am Lenkrad. Das Klimaanlagebedienteil liegt in guter Höhe und ist übersichtlich. Die im Testwagen verbaute Einzonen-Klimaanlage ist von der Bedienung her deutlich simpler als das Modell mit zwei Zonen. Unerklärlich ist nur, warum die Temperatur weit rechts am Bedienteil reguliert wird. Die eingestellte Temperatur wird dauerhaft am Bedienteil und kurzzeitig im Zentralsdisplay angezeigt. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit deaktiviert und die Umluftzufuhr wird automatisch abgeschaltet, wenn die Innenraumluft zu feucht ist. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis die Fahrertür geöffnet wird. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn ist die Anzahl an Ablagen gut, hinten gibt es nur Lehnentaschen, schmale Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne.

⊖ Die Buchstabenerkennung des Touchpads funktioniert nicht immer zuverlässig, was zur Ablenkung führen kann. Die Lichtschalterbedienung ist nicht optimal. Man kann den Lichtsensor durch drehen des Schalters auf die Stellung "o" deaktivieren, dieser springt dann aber wieder in die Stellung "Auto" zurück. Es erscheint zwar kurzzeitig eine Statusmeldung im Kombiinstrument, später ist aber eine klare Zuordnung nicht vorhanden. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört etwas beim Anschnallen. Das Handschuhfach fällt sehr klein aus.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Platzangebot großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt sogar noch etwas üppiger aus. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich ebenfalls ordentlich bemessen, es stellt sich ein angenehmes Raumempfinden ein.

2,7 Raumangebot hinten*

Im Fond finden Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Platz. Die Kopffreiheit reicht vollkommen aus. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich. Subjektiv fühlt man sich auch im Fond gut aufgehoben.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Insignia werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraumvariabilität nur ausreichend aus.

2,3

KOMFORT

2,3

Federung

Mit der getesteten Motorisierung ist der Insignia serienmäßig um 10 mm tiefer gelegt. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist ausgewogen und komfortabel. Auf feinen Unebenheiten fehlt es aber etwas an Feinschliff. Optional ist auch ein adaptives FlexRide Premium-Fahrwerk erhältlich, das aber im Testwagen nicht verbaut war.

⊕ Lange Bodenwellen schluckt die Federung ordentlich weg, zeigt aber bei höheren Geschwindigkeiten eine leichte Nachschwingtendenz. Voll beladen ist diese etwas ausgeprägter. Kurze Wellen dringen etwas deutlicher, aber nicht zu stark, bis zu den Insassen durch. Zudem tritt gelegentliches Stuckern auf. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel pariert das Opel-Fahrwerk ordentlich. Die Nickbewegungen der Karosserie beim Beschleunigen und Bremsen treten in tolerierbarem Maße auf. Auch in schnell durchfahrenen Kurven fällt die Seitenneigung nicht zu ausgeprägt aus. Auch bei langsamer Fahrt im Stadtverkehr zeigt sich der Insignia recht komfortabel. Selbst Kopfsteinpflaster bringen ihn nicht aus der Ruhe.

1,6

Sitze

Der Insignia ist serienmäßig mit Komfortsitzen ausgestattet. Gegen Mehrpreis sind auch Premium-Sitze mit Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken e.V.) erhältlich. Dieser AGR-Sitz war am Fahrerplatz verbaut.

⊕ Die Vordersitze lassen sich manuell in der Neigung und elektrisch in der Höhe einstellen. Darüber hinaus ist die Sitzfläche des Fahrersitzes ausziehbar. Aufgrund der zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten finden Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition und auch die Polsterung ist angenehm. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und bieten eine gute Unterstützung. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen sind ordentlich konturiert, wenn auch Letztere im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnten - der Seitenhalt ist auch in schnell durchfahrenen Kurven gut. Beide Vordersitze besitzen Lordosenstützen, die in Höhe und Intensität einstellbar sind. Der Fahrer kann seinen linken Fuß ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Lehnen sind im Fond sehr hoch, die Sitzposition ist hinten gut. Die Konturierung geht für die Rücksitze in Ordnung, wenn sie an der Lehne aber noch etwas ausgeprägter sein könnte. Die Polsterung ist bequem.

2,0

Innengeräusch

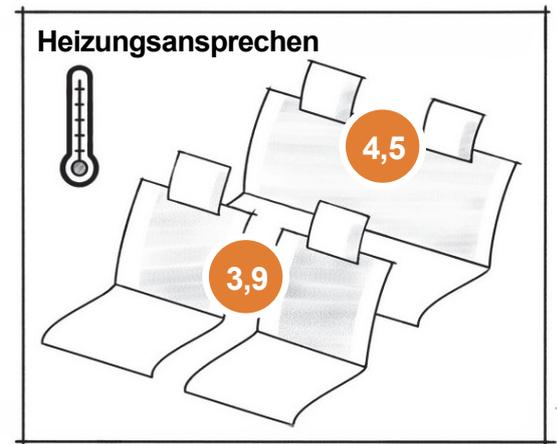
⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt recht niedrig. Es dringen kaum Fahr- oder Windgeräusche bis zu den Insassen durch. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei niedrigen 67,5 dB(A). Das Diesel-Aggregat hält sich weitgehend im Hintergrund, wenn er auch recht kernig klingt.

3,4

Klimatisierung

⊕ Im Testwagen war die serienmäßige Ein-Zonen-Klimaautomatik verbaut. Gegen Aufpreis gibt es auch ein Modell mit zwei Zonen. Die Luftverteilung erfolgt allerdings bei beiden Anlagen für alle Insassen gemeinsam - die Bereiche sind einzeln wählbar. Die Frisch- und Umluftzufuhr ist sensorgesteuert. Für die hinteren Passagiere gibt es optional Sonnenschutzrollos an den Seitenfenstern.

⊖ Im ADAC Heizungstest kann der Insignia kein gutes Ergebnis vorweisen, die Heizung zeigt eine sehr schwache Leistung. Es dauert lange bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Das optionale Quickheat Schnellheizsystem sollte deshalb unbedingt dazu geordert werden (nicht im Testwagen).



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der Insignia 2.0 CDTI ecoFlex kann mit 103 kW/140 PS und einem Drehmoment von 350 Nm bei den Fahrleistungen ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Im vierten Gang kann das Aggregat noch akzeptable Elastizitätswerte vorweisen (9,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h), im fünften und im sechsten Gang wirkt er aber schlapp (17,6 s bzw. 46,6 s)- es muss öfters ein Gang zurück geschaltet werden, wenn man zügig beschleunigen möchte. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,8 Sekunden absolviert.

⊖ Bei niedrigen Drehzahlen herrscht ein starker Leistungseinbruch, ein sogenanntes Turboloch.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0-Liter-Diesels ist nicht berühmt. Es sind dauerhaft Vibrationen im Innenraum vorhanden, die unter Last noch deutlicher zu spüren sind. Störfrequenzen fallen nicht zu unangenehm auf, im oberen Drehzahlbereich ist aber ein deutliches Dröhnen im Innenraum zu vernehmen.

2,4 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich meist problemlos einlegen, jedoch hakelt das Getriebe beim Herunterschalten gelegentlich. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert, er lässt sich stets problemlos einlegen. Die Kupplung lässt sich nur zufriedenstellend dosieren und verlangt dem Fahrer etwas Feingefühl ab. Besitzt man dieses nicht, ruckelt es im Antriebsstrang. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, das Aggregat springt nach dem Betätigen der Kupplung schnell an, selbst wenn der Gang bereits eingelegt war und ermöglicht eine zügige Weiterfahrt.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der einzelnen Gänge passen zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt - das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit gerade einmal mit 2.000 U/min. Dies hat aber auch den Nachteil, dass an Steigungen (bei höheren Geschwindigkeiten) oder zum Überholen öfter zurück geschaltet werden muss, da der Motor im größten Gang kaum mehr Zugkraftreserven aufweist.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Insignia erweist sich zufriedenstellend. Der Opel reagiert zwar gut auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem leicht nachpendelnden Heck. Er stabilisiert sich aber wieder sauber in der Mittellage. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der Insignia ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Opel reagiert schnell auf den ersten Lenkbefehl, durchfährt dann den Parcours deutlich übersteuernd, aber noch sicher. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Kombi über die Vorderräder weg und bleibt gut beherrschbar. Lastwechselreaktionen treten auf, finden aber so träge statt, dass kein Fahrer überfordert wird. Das Eigenlenkverhalten ändert sich auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab.

2,5

Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht bei kleinen Lenkwinkeln kaum, bei größeren aber sehr spontan an und erweist sich als recht präzise. Bei kleinen Lenkwinkeln ist die Rückmeldung nur zufriedenstellend, mit größeren Lenkwinkeln wird auch das Lenkgefühl besser. Beim Rangieren ist nicht viel Kraft erforderlich und auch der Kurbelaufwand fällt gering aus - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Umdrehungen. Der Wendekreis fällt mit 11,4 m durchschnittlich aus.

1,9

Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann mit einer guten Wirkung und Belastbarkeit überzeugen. Der Insignia steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 bereits nach 36,1 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; Größe 225/55 R17 97W). Die Bremse spricht schnell an und das Pedal lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue geht bei Bremsungen in Kurven in Ordnung.

1,8

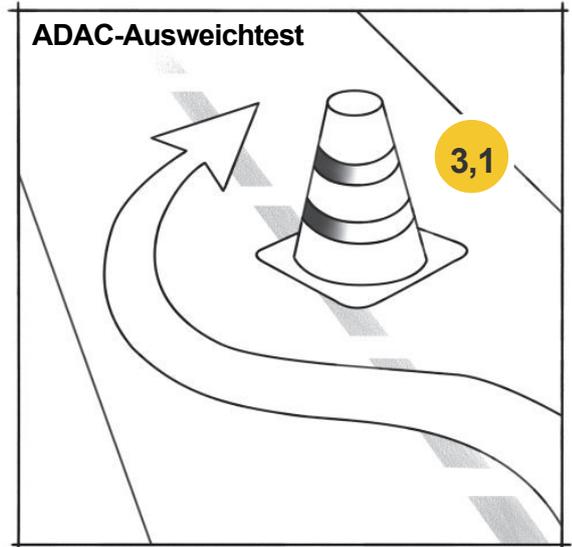
SICHERHEIT

1,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

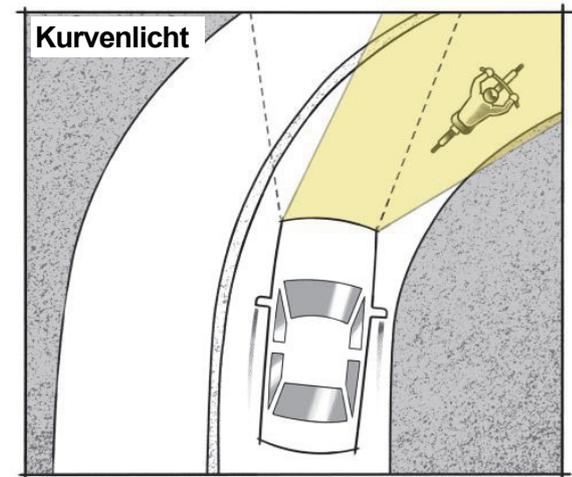
⊕ Der Insignia kann insgesamt mit einer guten aktiven Sicherheitsausstattung überzeugen. Der Opel ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen.

ADAC-Ausweichtest



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.

Kurvenlicht



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

Serienmäßig ist ein Geschwindigkeitsbegrenzer vorhanden. In der getesteten Variante kann der Insignia optional mit dem adaptiven Fahrlicht (AFL+) ausgestattet werden, das die Lichtverteilung entsprechend des Betriebszustandes (Stadt, Landstraße, Autobahn, Schlechtwetter) anpasst. Darüber hinaus schwenkt das Licht in Kurven mit und es ist ein separates Abbiegelicht vorhanden. Die hellen LED-Bremslichter sind sehr reaktionsschnell und blinken bei Vollverzögerungen mit erhöhter Frequenz - dadurch wird der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Gegen Aufpreis ist die Frontkamera mit Abstandsanzeige, Kollisionswarner, Verkehrsschilderkennung und Spurverlassenswarner erhältlich. Beim Spurverlassenswarner ist das Signal allerdings nicht optimal. Anstatt des Warntons wäre beispielsweise eine Vibration am Lenkrad besser. Gegen weiteren Aufpreis gibt es das System mit adaptiver Geschwindigkeitsregelung (Regelbereich 25 - 180 km/h) und Notbremssystem. Optional ist auch ein Toter-Winkel-Assistent erhältlich. Gegen Aufpreis ist ebenfalls ein Reifendruckkontrollsystem erhältlich. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

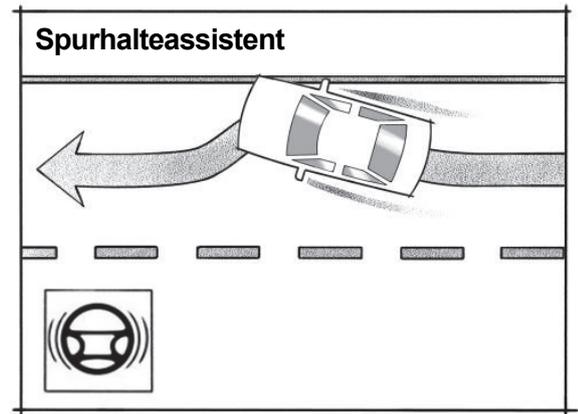
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Ist der Warnblinker aktiviert, so ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige z.B. beim Abschleppen unnötig erschwert.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

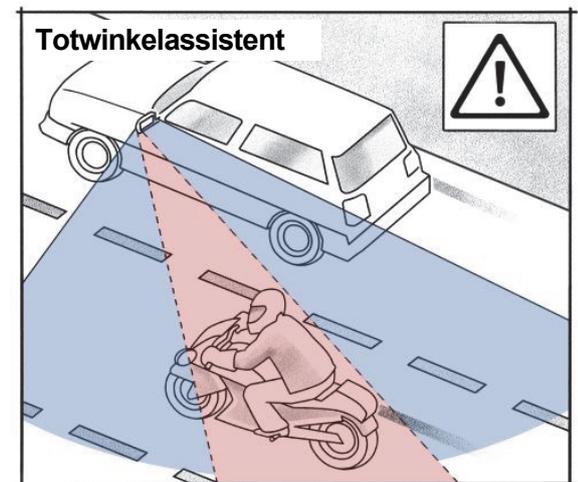
⊕ Der Opel Insignia ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Vorhangairbags (hinten Seitenairbags gegen Aufpreis) ausgestattet. Beim ADAC Crashtest (11/08) erreicht er 95 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit. Der Test wurde zwar mit einer Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar

sein. Vorn bieten die aktiven Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m optimalen Schutz. Die vorderen Passagiere werden ermahnt sich anzuschnallen. Gegen Aufpreis wird der Status der hinten Sitzenden im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken.

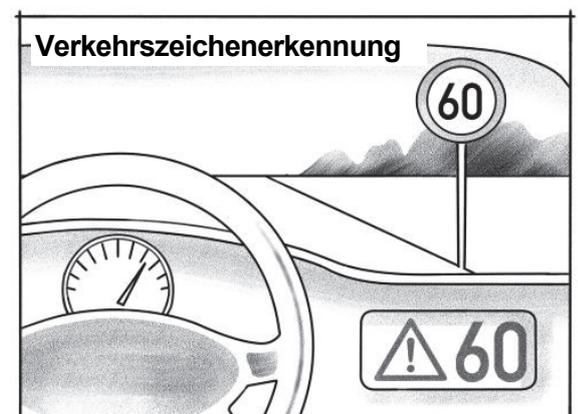
⊖ Die Kopfstützen hinten reichen in der Höhe nur für kleine Personen bis etwa 1,60 m, der Abstand zum Kopf ist zudem recht groß, wodurch sie im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal wirken können.



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



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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

1,7 Kindersicherheit

⊕ Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, der Insignia erreicht beim ADAC Crashtest im Bereich Kindersicherheit 80 % der möglichen Punkte. Trotzdem, dass der Test mit einer Limousine durchgeführt wurde, sollten die Ergebnisse ähnlich ausfallen. 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). Alternativ können die Sitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrerplatz sind Position und Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Im Fond sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Auch besonders hohe Kindersitze können problemlos eingebaut werden.

⊖ Der hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Sitzkontur nicht optimal ist. Die Gurtschlösser sind auf den hinteren Sitzplätzen nicht verwechslungssicher. Isofix-Sitze können nur mit Einsteckhilfen montiert werden. Auf dem Beifahrersitz sind trotz Airbag-Deaktivierungsschalter nicht alle Kindersitzklassen erlaubt. So dürfen Kindersitze der Klassen II (15 bis 25 kg) und III (22 - 36 kg) laut Betriebsanleitung nicht montiert werden.

3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz fällt zufriedenstellend aus. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Insignia nur 39 Prozent der möglichen Punkte. 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

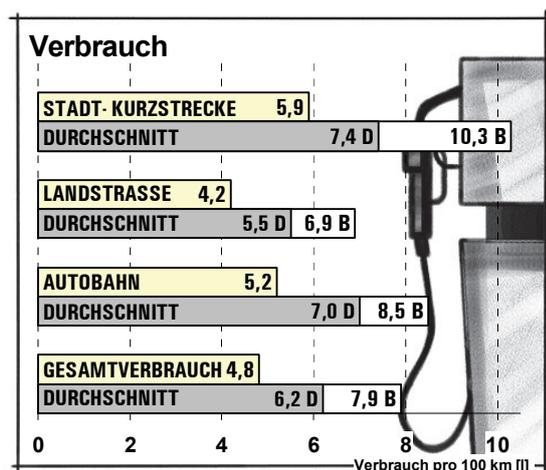
2,2 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der Opel Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop erfreut mit einem niedrigen Verbrauch. Im EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 153 g/km ermittelt - das entspricht 38 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km, außerorts bei 4,2 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 5,2 l pro 100 km.

2,8 Schadstoffe

Aufgrund erhöhter Stickoxid-Emissionen verpasst der Insignia eine gute Bewertung der Schadstoffe. Es reicht nur für 32 Punkte.

Zusammen mit den CO₂-Punkten sammelt der Opel insgesamt 70 Punkte und somit gerade noch vier Sterne.



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

3,1 AUTOKOSTEN

1,3 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Opel Insignia sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er hier eine sehr gute Beurteilung.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Insignia muss alle 30.000 km oder alle 12 Monate zum Service in die Werkstatt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 150.000 km oder nach sechs Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Opel spendiert dem Insignia nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt zudem eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Während das 30.000 km Service-Intervall für den Vielfahrer in Ordnung ist, wirkt sich der jährliche Abstand zwischen den einzelnen Inspektionen vor allem für den Normal- und Wenigfahrer durch häufigere Werkstattaufenthalte und somit höher anfallenden Kosten negativ aus.

3,5 Wertstabilität*

Trotz Facelift kommt der Insignia in die Jahre. Ein Modellwechsel rückt näher. Somit kann ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

4,1 Kosten für Anschaffung*

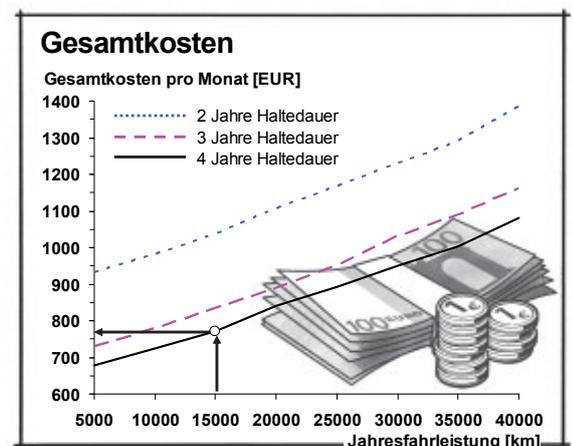
⊖ Billig ist er nicht, der Insignia Kombi mit dem 2.0-CDTI-Motor. In der getesteten Leistungsstufe und der Ausstattungsvariante Edition sind mindestens 30.820 Euro fällig. Sinnvolle Optionen, wie z.B. das empfehlenswerte Lichtsystem AFL+, müssen zum Großteil zusätzlich per Aufpreis geordert werden.

3,5 Fixkosten*

Hier landet der Insignia im Mittelfeld. Die KFZ-Steuer beträgt durchschnittliche 208 Euro pro Jahr. Teuer sind allerdings die Versicherungseinstufungen (KH: 19; VK: 21; TK: 23).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld. Daran können auch die niedrigen Betriebskosten nichts ändern.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 772 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI Automatik	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop	2.0 BiTurbo CDTI ecoFlex Start&Stop
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	96 (130)	103 (140)	120 (163)	143 (195)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	300/1750	300/1750	350/1750	350/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	12,4	11,7	11,0	9,9	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	198	200	215	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	3,9 D	5,4 D	3,9 D	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km]	104	144	104	119	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/21/23	19/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	208	288	208	238	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	660	722	673	817	860
Preis [Euro]	27.065	29.605	28.665	32.810	34.360

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1956 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,2/5,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	104 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	153 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4913/1856/1513 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1730 kg/570 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1455 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	492 Euro
Monatliche Gesamtkosten	772 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/23
Grundpreis	30.820 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (AFL +)	1.250 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. Notbremsassistent)	1.300 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide Fahrwerk)	930 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFL +)	1.250 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	220 Euro°
Reifendruckkontrolle	205 Euro°
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Rückfahrkamera)	490 Euro°
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	700 Euro°
Xenonlicht (AFL +)	1.250 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	220 Euro°
Keyless Entry	220 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.200 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	170 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen