



Opel Insignia 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

Opel bietet den Insignia nach dezemtem Facelift weiterhin als Kombi-Version (Sports Tourer) und sowohl als vier- als auch fünftürige Limousine an. Neben einem Autogasantrieb und drei Otto-, sind für den Opel zwei Dieselmotoren erhältlich. Im fünftürigen Testwagen ist das kräftigste Diesellaggregat verbaut - ein Zwei-Liter-Selbstzünder. Es leistet maximal 125 kW/170 PS und ist mit einem Automatik- oder dem im Testwagen verbauten Sechsgang-Schaltgetriebe kombinierbar. Die gelungene Antriebseinheit überzeugt mit einem guten Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen, auch wenn der Motor beim Anfahren und Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen etwas mehr Durchzugskraft bieten könnte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei niedrigen 4,9 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Der Lohn sind vier Sterne im EcoTest. Punkten kann der Opel auch mit einem großzügigen Platzangebot vorn und einem üppig bemessenen Kofferraum. 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+, das dank Bi-Xenon-Scheinwerfern mit variabler Lichtverteilung und einem Fernlichtassistenten für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgt. Die Anschaffungskosten des getesteten Insignia sind hoch angesetzt. Ein Grundpreis von 32.645 Euro ist nicht gerade günstig. Die lange Aufpreisliste beinhaltet eine Vielzahl an Komfortausstattungen, die den Preis weiter nach oben treiben kann.

Karosserievarianten: Sports Tourer, Schrägheck-Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A5 Sportback, BMW 3er Gran Turismo, Citroen DS5, Ford Mondeo, Skoda Octavia.

- +** komfortable Premiumsitze (Option), hoher Sicherheitsstandard, niedriger Verbrauch, hohe Anhängelast
- wenig Kopffreiheit im Fond, Mittelkopfstütze im Fond nur gegen Aufpreis, schlechte Rundumsicht, mäßiger Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,1 Senioren

1,9 Langstrecke

2,1 Transport

2,5 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: September 2015
Text: Martin Brand

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

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, Einstiegsleisten, die die lackierten Türschweller vor Kratzern schützen, gibt es aber nicht. Die Türrahmen sind mit Kunststoff verkleidet. Der gute Eindruck setzt sich im Innenraum fort. Die verwendeten Kunststoffe wirken überwiegend hochwertig und sind teilweise geschäumt. Chromapplikationen und lackierte Oberflächen werten das Interieur optisch auf. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Im Stutzen befindet sich eine Sperrklappe, die ein versehentliches Befüllen mit Otto-Kraftstoff verhindert.
- 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 bietet jedoch kaum Schutz. Der Motorraum ist von unten unverkleidet, wodurch er leicht verschmutzen kann. Der restliche Unterboden ist nur teilweise verkleidet. Die Motorhaubenentriegelung ist schlecht zugänglich (vorn am Fahrzeug).

2,1

Alltagstauglichkeit

- +** Der fünftürige Insignia bietet insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit. Vier Personen können auf vollwertigen Plätzen sitzen, der schmale Fondmittelplatz eignet sich jedoch nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung (70 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.425 Kilometer möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 510 kg zufriedenstellend aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden, eine Reling gibt es aber nicht. Gebremste Anhänger können bis 1.800 kg und ungebremste bis 750 kg angehängt werden. Die zulässige Stützlast beträgt 85 kg. So können auch Radträger mit zwei E-Bikes sicher befestigt werden.
- Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Optional sind auch ein Not- oder Reserverad erhältlich, nur dann befinden sich Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord. Die große Karosse schränkt die Handlichkeit im Stadtverkehr ein.

2,6

Sicht

- Die Karosserieenden lassen sich kaum einsehen. Die Front ist zwar noch zufriedenstellend abschätzbar, das Heck entzieht sich aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe jedoch dem Blick des Fahrers. Die Sitzhöhe des Fahrers ist durchschnittlich, das Verkehrsgeschehen kann akzeptabel überblickt werden. Die Außenspiegel haben eine zufriedenstellende Größe. Darüber hinaus besitzt der linke Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Gegen Aufpreis sind die Spiegel elektrisch anklappbar und der fahrerseitige automatisch abblendend (nicht im Testwagen).
- +** Dank der flachen Motorhaube lassen sich tief vor dem Fahrzeug liegende Gegenstände sehr gut wahrnehmen. Gegen Aufpreis ist der Insignia Edition mit dem adaptiven Fahrlicht (AFL+) ausgestattet. Die Fahrbahn wird dann 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. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab. (Option, im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich. Beim Rangieren helfen optionale Parksensoren an Front und Heck. Gegen weiteren Aufpreis ist der Parkassistent erhältlich. Dann werden Parklücken vermessen - wird eine geeignete Lücke erkannt, erhält der Fahrer Anweisungen, um das Fahrzeug in diese zu lenken. 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 sowie Fußgänger und warnt im Bedarfsfall den Fahrer.

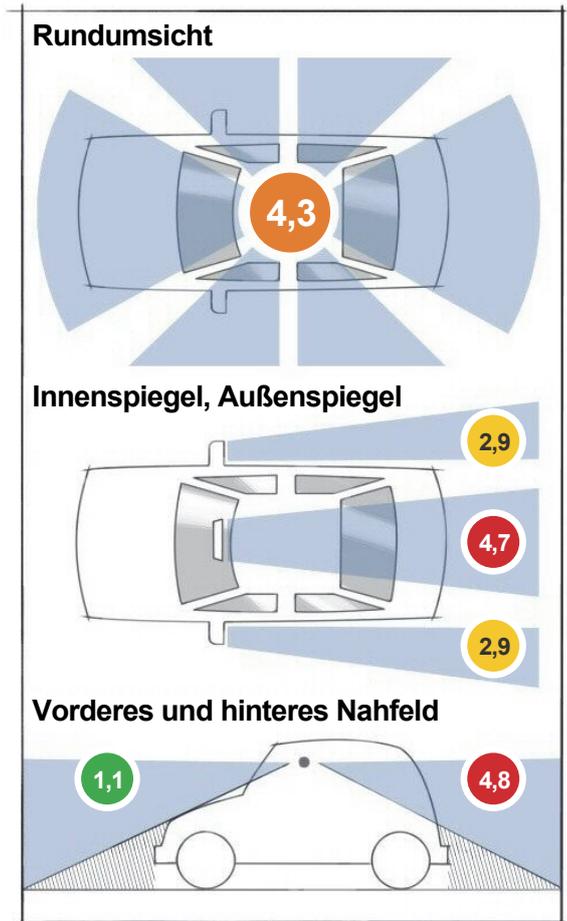
⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Insignia nicht gut ab. Durch die breiten C-Säulen und die hohen Kopfstützen wird besonders der Sichtbereich nach hinten eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante tief liegende Hindernisse im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht lokalisieren (hier leistet die optionale Heckkamera etwas Abhilfe). Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt zufriedenstellend. Der Fahrersitz ist in zufriedenstellender Höhe über der Straße angeordnet, der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist aber zu groß. Zudem ist die Höhe der Türöffnung gering, wodurch sich speziell große Personen beim Einsteigen den Kopf stoßen können. Im Fond ist beim Öffnen der Türen Vorsicht geboten, da man sich den hinteren Teil der Türen leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern kann dies unter Umständen der Kopfhöhe entsprechen. Die Türöffnung ist im Fond allerdings groß und die Dachlinie fällt nicht zu stark ab - große Personen sollten dennoch auf den Kopf achten. Man gelangt recht bequem ins Fahrzeug, wenn auch die Tür ein Stück weiter öffnen könnte und der Radlauf etwas stört. Die Türfeststeller 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 Rasterungen.

⊕ Serienmäßig ist der Insignia mit Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Schließ- und Startsystem erhältlich. Dann muss man zum Ver- und Entriegeln lediglich den Schlüssel bei sich führen, der Rest geschieht per Fingertipp an den Türgriffen. Dank des Systems ist ein versehentliches Aussperren nicht möglich. Beim Aussteigen helfen an allen äußeren Plätzen Haltegriffe über den Türen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch eine kurze Zeit an und beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Mit der serienmäßigen Zentralverriegelung ist ein versehentliches Aussperren möglich, wenn sich der Schlüssel im Fahrzeug befindet, da eine Verriegelung nur bei offener Fahrertür unterbunden wird.



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.

1,9

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Ladeabteil fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 480 Liter verstauen. Baut man diese aus, fasst das Ladeabteil 545 Liter. Dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Scheibenkante 880 Liter in den Kofferraum. Dachhoch lassen sich bis zu 1.285 Liter verstauen.



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

3,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schwingt weit auf, wodurch auch große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf zu stoßen. Zum Schließen gibt es eine praktische Griffmulde. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch aber schmal. Die Grundfläche des Ladeabteils ist durchschnittlich. Zum Einladen muss das Ladegut über die knapp 74 cm hohe Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen stört eine knapp 20 cm hohe Stufe. Da der Kofferraum nicht zu tief ist, lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände noch gut erreichen, jedoch stört der breite Stoßfänger etwas.

⊖ An den abstehenden Ecken können sich große Personen den Kopf stoßen. Der Ladeboden ist im hinteren Bereich uneben, nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht zudem eine unpraktische Stufe. Darüber hinaus ist das Ladeabteil mit einer Lampe nur schwach beleuchtet.

2,5

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Zum Verstauen von kleinen Utensilien ist unter dem Kofferraumboden etwas Platz (aber keine Fächer) und es gibt links in der Kofferraumverkleidung ein Netz. Für den Transport langer Gegenstände ist optional eine praktische Durchladeluke (Innenraum-Paket) erhältlich.

2,2

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Opel hat das Cockpit seit dem Facelift aufgeräumt. Die Mittelkonsole wird gegen Aufpreis von einem Acht-Zoll-Touchscreen (Serie 4,2 Zoll Infotainmentsystem) des Navi 900-IntelliLink-Systems dominiert, darunter befindet sich das Klimaanlagebedienteil - die vielen kleinen und unübersichtlichen Schalter gehören der Vergangenheit an. Das Infotainmentsystem kann durch ein zwischen den Sitzen angeordnetes Touchpad ergänzt werden (nicht im Testwagen). Dort können Buchstaben und Zahlen mit dem Finger gezeichnet werden und das System liest diese dann. Zudem kann man durch Darüberstreichen die im Hauptdisplay angezeigten Menü-Punkte auswählen - die Auswahl wird durch "Rucken" im Touchpad bestätigt. Mit dem IntelliLink-System ist zudem eine Einbindung des Smartphones via Bluetooth möglich. Darüber hinaus bietet das System Individualisierungsmöglichkeiten - es gibt 60 belegbare Speicherplätze (z. B. Radiosender, Telefonnummern, Navigationsziele).



Der Insignia überzeugt durch ordentliche Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung.

Insgesamt ist eine gewisse Eingewöhnung notwendig, bis man sich mit dem System auskennt. Das Lenkrad ist etwas mit Schaltern überfrachtet. Das Zündschloss ist zum Fahrer hin im Lenkstock angeordnet, jedoch unbeleuchtet.

⊕ Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das Licht wird mittels Drehschalter links vom Lenkrad oder mittels Sensor (Option) aktiviert. Ordert man das adaptive Fahrlicht (AFL+), ist auch das Fernlicht sensorgesteuert. Die vorderen Scheibenwischer sind gegen Aufpreis sensorgesteuert. Der Heckwischer besitzt eine Permanent- und Intervallschaltung sowie eine gesonderte Waschfunktion. Neben dem serienmäßigen Kombiinstrument mit 4,2 Zoll ist gegen Aufpreis das im Testwagen verbaute Acht-Zoll-Instrumentendisplay erhältlich. Das optionale Kombiinstrument besteht 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, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Bei Wahl des adaptiven Geschwindigkeitsreglers wird ebenfalls am Lenkrad der gewünschte Abstand zum Vorausfahrenden eingestellt. 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 Ein-Zonen-Klimaautomatik 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 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 Lichtschalterbedienung ist nicht optimal. Man kann den Lichtsensor durch Drehen des Schalters auf die Stellung "0" 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 Metern finden genügend Beinfreiheit vor - die Kopffreiheit fällt noch etwas üppiger aus. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich ebenfalls ordentlich bemessen, es stellt sich ein angenehmes Raumempfinden ein.

3,9 Raumangebot hinten*

Im Fond finden aufgrund der geringen Kopffreiheit lediglich Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,80 m genügend Platz. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich durchschnittlich bemessen. Das Raumgefühl ist akzeptabel, leidet aber unter der abfallenden Dachlinie und den schmalen Seitenscheiben.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 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

2,4

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, hier zeigt der Opel eine gewisse Stuckerneigung, wodurch er etwas nervös wirkt. Kopfsteinpflaster oder auch Querfugen dringen ebenfalls etwas stärker zu den Insassen durch. Gegen Aufpreis ist das adaptive FlexRide-Fahrwerk mit wählbaren Fahrmodi (Standard, Tour, Sport) erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ Lange Bodenwellen schluckt die Federung ordentlich, 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. 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.

2,0

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.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich manuell in der Neigung und elektrisch in der Höhe einstellen. Darüber hinaus ist die Fläche des Sitzes ausziehbar, und es gibt eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Aufgrund der zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten finden Fahrer unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition, und auch die Polsterung ist bequem. 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. 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.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich weder in der Höhe noch in der Neigung einstellen. Eine Lordosenstütze fehlt ebenfalls (beides gegen Aufpreis erhältlich).

2,0

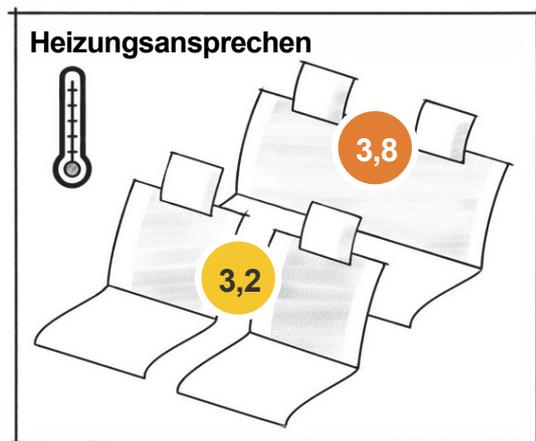
Innengeräusch

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

2,7 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Insignia dank des optionalen Quickheat-Schnellheizsystems insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis vorweisen, dieses sollte unbedingt geordert werden. Doch auch damit müssen sich die hinten Sitzenden länger gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen.

⊕ 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. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Dank Luftfeuchtesensor wird die Umluftfunktion automatisch deaktiviert, wenn Scheibenbeschlag droht. Für die hinteren Passagiere gibt es optional Sonnenschutzrollos an den Seitenfenstern.



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der Insignia fährt mit dem leistungsstarken 2,0-l-Diesel bei den Fahrleistungsmessungen ein gutes Ergebnis ein. Das Aggregat leistet 125 kW/170 PS (bei 3.750 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 400 Nm, das bei 1.750 1/min anliegt. Überzeugen können die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang. Es vergehen 6,6 bzw. 9,7 Sekunden bis der Insignia ab Tempo 60 die 100 km/h-Marke erreicht. Im sechsten Gang vergehen durchschnittlich 16,3 Sekunden. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 5,3 Sekunden absolviert (im dritten Gang gemessen).

⊖ Beim Anfahren und Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen könnte der Motor etwas mehr Durchzugskraft bieten.

2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des 2,0-Liter-Diesels ist insgesamt zufriedenstellend. Vibrationen können, besonders unter Last, zwar nicht gänzlich von den Insassen fern gehalten werden, die Geräuschkulisse des Motors ist aber angenehm. Auch unter Last verknüpft sich der Motor weitgehend störendes Dröhnen.

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, sodass auch schnelle Schaltvorgänge möglich sind. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert, er lässt sich stets problemlos einlegen. Die Kupplung kann zufriedenstellend dosiert werden, sie verlangt dem Fahrer besonders beim Anfahren aber etwas Feingefühl ab. Besitzt man dieses nicht, ruckelt es im Antriebsstrang. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Beim Losfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motor springt nach dem Betätigen der Kupplung schnell an, selbst wenn der Gang bereits eingelegt war und ermöglicht eine zügige Weiterfahrt.

2,0 Getriebeabstufung

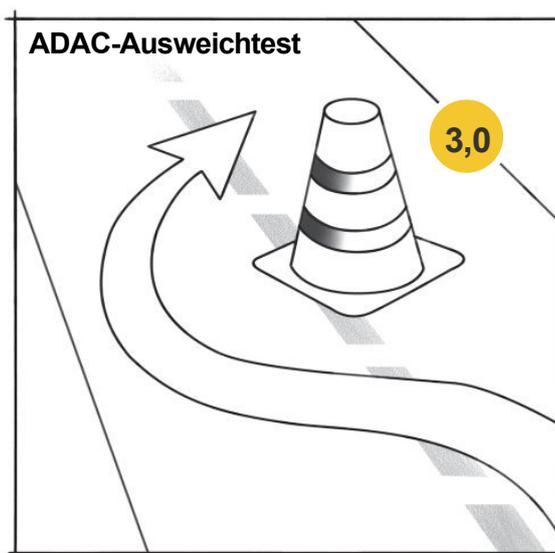
⊕ Die Abstufungen der einzelnen Gänge passen zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt - das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit im größten Gang mit nur 2.250 1/min.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Insignia geht in Ordnung, wenn auch das Verhalten nicht immer souverän ist. Im ADAC Ausweichtest kann der Insignia ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Opel begibt sich schnell, aber mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Bei großen Lenkwinkeln greift das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv ein, was zu starkem Untersteuern führt - das überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht. Bei kleineren Lenkwinkeln wird kaum Geschwindigkeit abgebaut, sodass ein Gegenpendler beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht.

⊕ Der Opel reagiert gut auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem leicht nachpendelnden Heck. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Geht der Fahrer in einer Kurve schlagartig vom Gas, drückt der Insignia mit dem Heck nach, bleibt aber gut kontrollierbar. Das Eigenlenkverhalten ändert sich auch bei voll beladenem Fahrzeug kaum. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.



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 Lenkung spricht bei kleinen Lenkwinkeln indirekt, 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 11,7 m durchschnittlich aus.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit überzeugen. Der Insignia steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach 37,2 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.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

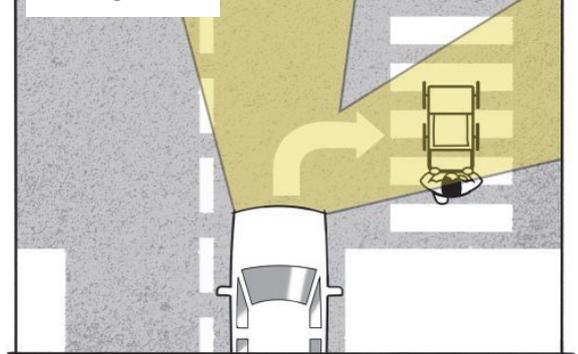
⊕ Der Insignia kann insgesamt mit einer sehr guten aktiven Sicherheitsausstattung überzeugen. Der Opel ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Serienmäßig ist ein Geschwindigkeitsbegrenzer vorhanden. In der getesteten Variante kann der Insignia optional mit dem adaptiven Fahrlicht (AFL+) ausgestattet werden, das die Lichtverteilung entsprechend dem Betriebszustand (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 - 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 Notbremsystem. Optional ist auch ein Toter-Winkel-Assistent erhältlich. Das direkt messende Reifendruckkontrollsystem ist serienmäßig an Bord. 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 von hinten herannahende Verkehrsteilnehmer warnen. Ist der Warnblinker aktiviert, ist die Funktion des Blinkers unterbunden, was die Fahrtrichtungsanzeige z. B. beim Abschleppen unnötig erschwert.

Passive Sicherheit - Insassen

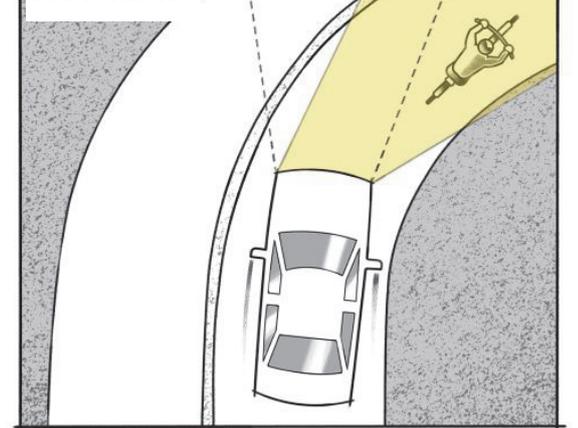
⊕ Der Opel Insignia ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Vorhangairbags (hinten Seitenairbags gegen Aufpreis) ausgestattet. Beim Crashtest (02/2009) erreicht er 94 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassensicherheit - insgesamt erreicht der Insignia die vollen fünf Sterne. Vorn bieten die aktiven Kopfstützen (Fahrerseite Premiumsitz) Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m optimalen Schutz. Die vorderen Passagiere werden ermahnt, sich anzuschnallen.

Abbiegelicht



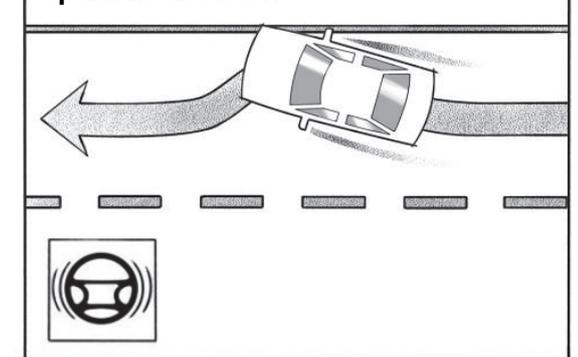
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

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.

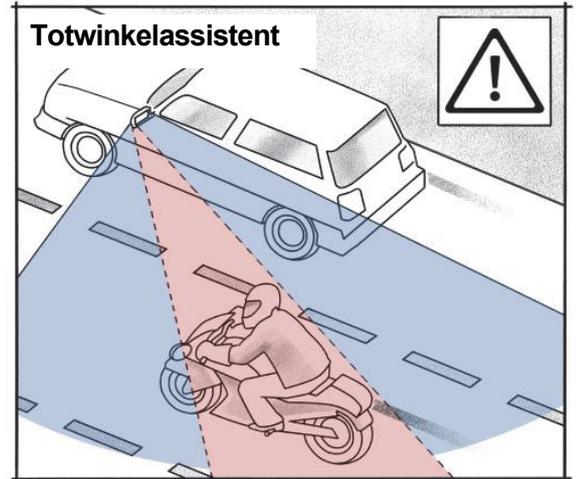
Nur gegen Aufpreis wird der Status der hinten Sitzenden im Display angezeigt (in Verbindung mit Seitenairbags hinten). An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann sich nach einem Unfall positiv auswirken. Darüber hinaus ist der Insignia ab der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig mit den Opel OnStar-Dienstleistungen ausgestattet (kostenfrei für 12 Monate, dann monatliche Gebühr). Dann wird bei einem Unfall mit Airbagauslösung automatisch ein Notruf ausgelöst, relevante Fahrzeugdaten (u. a. Position, Fahrtrichtung, Unfallschwere) übermittelt und eine Sprechverbindung mit dem OnStar Center aufgebaut.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen in der Höhe nur für kleine Personen bis etwa 1,55 m, der Abstand zum Kopf ist zudem recht groß, wodurch sie im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal wirken können. Fraglich ist, warum Opel für eine dritte Kopfstütze im Fond Aufpreis verlangt, diese gehört bei vielen Fahrzeugen zur Serienausstattung. Für den Verbandkasten gibt es keinen definierten Halter, dieser kann aber seitlich im Kofferraum untergebracht werden. Werden die Opel OnStar-Dienstleistungen nach dem kostenlosen Jahr nicht verlängert, ist auch der OnStar-Notruf nicht mehr funktionsfähig.

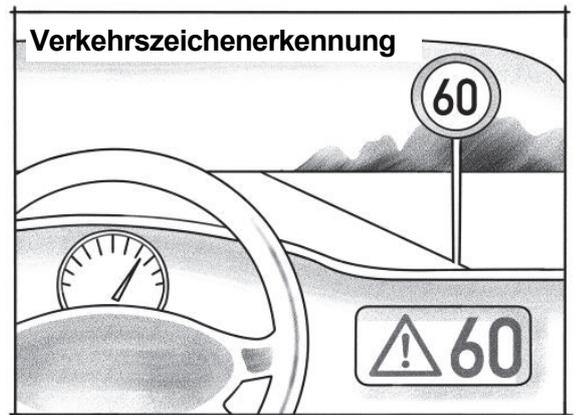
1,9 Kindersicherheit

⊕ Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, der Insignia erreicht bei der Kindersicherheit 79 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2009). 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 Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Auf den äußeren Fondplätzen (und vorn rechts) sind Position und Abstände der Gurtanlenkpunkte optimal. Alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden und früh einsetzenden Einklemmschutz. Im Fond sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ 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. Hohe Kindersitze finden auf den Fondaußenplätzen zu wenig Platz und können dort nicht verwendet werden.



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.



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

3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz fällt noch zufriedenstellend aus. Bei den Crashtests erreicht der Insignia nur 40 Prozent der möglichen Punkte (Test 02/2009). 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.

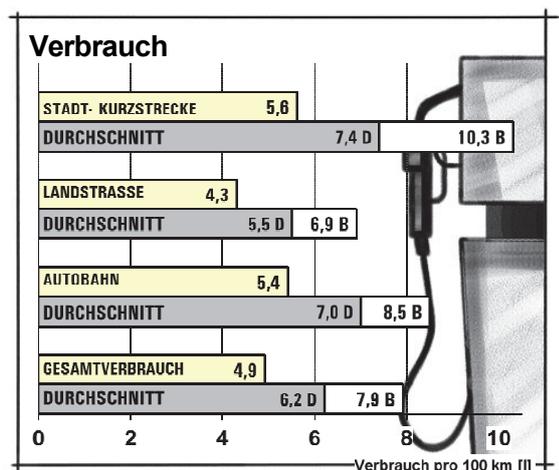
1,9 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂ *

⊕ Der getestete Insignia 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (125 kW/170 PS) erhält eine gute Bewertung in diesem Kapitel. Im EcoTest wurde eine CO₂-Bilanz von 156 g/km ermittelt - das entspricht 37 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,9 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l/100 km, außerorts bei 4,3 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 5,4 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht der Insignia 2.0 CDTI ecoFlex Start&Stop (125 kW/170 PS) dank Euro6-Abgastechnik (BlueInjection - AdBlue) sehr gute 45 Punkte. Keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Opel 82 Punkte, das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,5 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten *

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

3,7 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 120.000 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.

3,9

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.

4,4

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der getestete Insignia kostet in Verbindung mit dem leistungsstarken Dieselmotor mindestens 32.645 Euro, was im Klassenvergleich teuer ist. Empfehlenswerte Systeme wie das Lichtsystem AFL+ oder die Frontkamera mit Kollisionswarnung müssen zusätzlich geordert werden und treiben den Kaufpreis dadurch weiter nach oben.

3,9

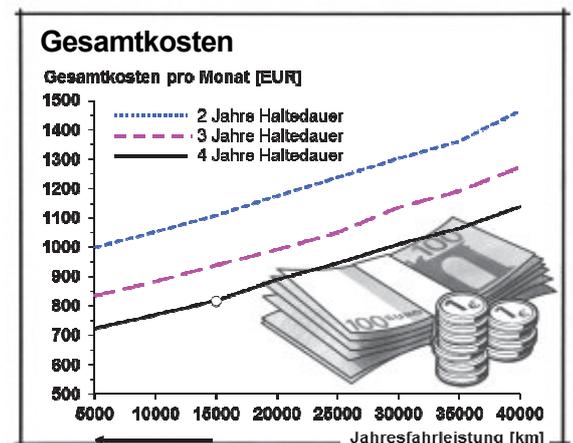
Fixkosten*

Die Fixkosten des getesteten Insignia liegen hoch. Allein die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit 228 Euro zu buche. Ebenfalls ungünstig sind die Versicherungseinstufungen (KH: 18; VK: 23; TK: 23).

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 818 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	2.0 DI Turbo ecoFlex Start&Stop	1.6 CDTI Start&Stop	2.0 CDTI Automatik	1.6 CDTI ecoFlex Start&Stop	1.4 LPG ecoFlex	OPC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1364	4/1598	4/1998	4/1598	4/1956	4/1598	4/1364	6/2792
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	125 (170)	184 (250)	88 (120)	96 (130)	100 (136)	103 (140)	239 (325)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1850	260/1650	400/2500	320/2000	300/1750	320/2000	200/1850	435/5250
0-100 km/h[s]	10,9	9,2	7,5	11,9	11,2	10,9	11,9	6,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	220	250	195	204	210	195	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	5,9 S	7,2 S	4,1 D	5,3 D	3,9 D	7,9 FG	10,6 SP
CO2 [g/km]	129	139	169	109	139	104	128	244
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	17/20/24	17/22/24	18/18/23	18/21/23	18V/18V/23V	17/20/20	18/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	96	120	188	180	278	170	94	354
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	664	796	906	648	713	655	652	1249
Preis [Euro]	25.070	29.425	33.870	27.060	29.200	28.460	27.070	49.735

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1956 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,3/5,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4842/1856/1498 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/880 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1425 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	90 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	127 Euro
Monatlicher Wertverlust	529 Euro
Monatliche Gesamtkosten	818 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	32.645 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptives Fahrlicht AFL +)	1.250 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (inkl. Notbremsassistent)	1.300 Euro ^o
Automatikgetriebe	1.650 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (FlexRide Premium-Fahrwerk)	980 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (nur mit Sicht-Paket)	130 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Adaptives Fahrlicht AFL +)	1.250 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Sicht-Paket)	220 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Frontkamera)	700 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Rückfahrkamera)	495 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung (Frontkamera)	700 Euro ^o
Xenonlicht (Adaptives Fahrlicht AFL +)	1.250 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	220 Euro ^o
Keyless Entry	490 Euro
Klimaautomatik (Einzonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.200 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Außenspiegel, elektr. anklappbar (+ abblendend Fahrerseite)	175 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen