



Opel Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel Business Innovation

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der Opel Insignia ist zweifellos eines der meist unterschätzten Fahrzeuge hierzulande und muss sich selbst vor der deutschen Premiumkonkurrenz nicht verstecken. Dies gilt besonders, wenn man den Rüsselsheimer als Kombi mit dem 170 PS starken Dieselmotor ordert. Dieser erfüllt inzwischen die Euro 6d-TEMP-Abgasnorm und überzeugt mit sehr geringen Abgasemissionen. Der Testverbrauch von 5,5 l/100 km geht für einen Kombi dieser Größe ebenfalls in Ordnung, auch Fahrleistungen und Leistungsentfaltung können überzeugen. Weniger gefällt hingegen das leichte Dröhnen, wenn sich die Drehzahlmessernadel unterhalb der 1.500er-Markierung befindet. Mit knapp fünf Meter Länge ist der Insignia ST der Mittelklasse eigentlich schon erwachsen, das Platzangebot für Passagiere und Gepäck fällt dementsprechend großzügig aus. Gut, dass sich der Insignia ST auch bei der Zuladung (615 kg) spendabel zeigt. Zu den weiteren wortwörtlichen Highlights gehört das beim Business Innovation serienmäßige LED-Licht, das die Fahrbahn sehr gut ausleuchtet. Ebenfalls Serie und sehr überzeugend sind die AGR-Vordersitze mit ihren vielfältigen Einstellmöglichkeiten. Was fällt negativ auf? Neben den Fensterhebern ohne wirksamen Einklemmschutz ist das im täglichen Gebrauch vor allem der USB-Anschluss fürs Smartphone, der unpraktisch unter der Mittelarmlehne angebracht ist. Für 36.505 Euro bekommt der Kunde nicht nur sehr viel Auto fürs Geld, sondern auch ein richtig gutes Fahrzeug, wie die Gesamtnote 2,1 im ADAC Autotest eindeutig belegt. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo Turnier, KIA Optima SW, Mazda 6 Kombi, Peugeot 508 SW, VW Passat Variant.

- +** viel Platz für Passagiere und Gepäck, umfangreiche Ausstattung, hohe Zuladung, sehr gutes LED-Licht, bequeme Sitze
- ungeschützter Unterboden, Fensterheber ohne Einklemmschutz, schlecht erreichbarer USB-Anschluss, sehr lange und breite Karosserie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

⊕ Der Insignia ist gut verarbeitet. Zwar sind einige Blechkanten der Karosserie nicht versiegelt und im Innenraum passt nicht jedes Spaltmaß perfekt, insgesamt aber hinterlässt der große Opel ein rundes Bild und wirkt solide. Die Materialien des Interieurs sind nicht ganz der Klasse angemessen. Nur die oberen Teile von Armaturenbrett und Türverkleidung bekamen angenehm weiche Oberflächen spendiert. Überall sonst dominiert harter Kunststoff, optisch ist das Interieur aber ansprechend.

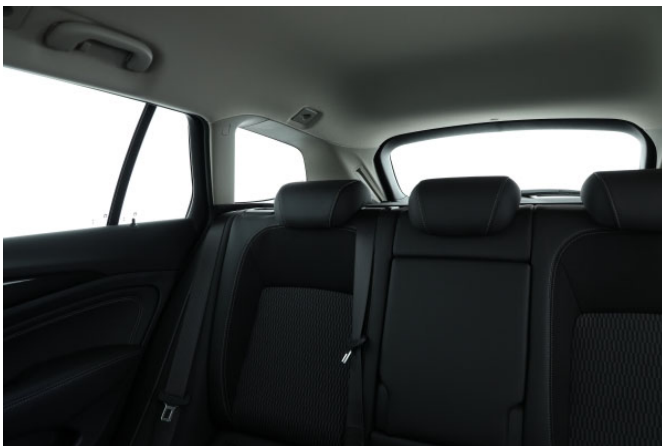
2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ 62 Liter Diesel passen in den Tank - auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs kommt man damit langstreckentaugliche 1.125 Kilometer weit. Dabei darf gern auch die ganze Familie samt Gepäck mitfahren, der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von großzügigen 615 Kilogramm. Davon können 100 auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden und 90 Kilogramm beträgt die Stützlast der optionalen Anhängerkupplung. Die maximale Anhängelast für gebremste Anhänger ist mit 1.950 kg großzügig bemessen.

2,5 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist nur mäßig und wird vor allem beim Blick nach hinten durch die breiten D-Säulen beeinträchtigt. Serienmäßig blendet der Innen- sowie optional der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab. Einen zusätzlichen asphärischen, den toten Winkel verkleinernden Bereich hat ebenfalls nur der linke Außenspiegel.

⊕ Die ab Innovation serienmäßigen LED-Scheinwerfer namens IntelliLux gefallen mit ihrer kräftigen, leider aber nicht perfekt homogenen Ausleuchtung der Straße.



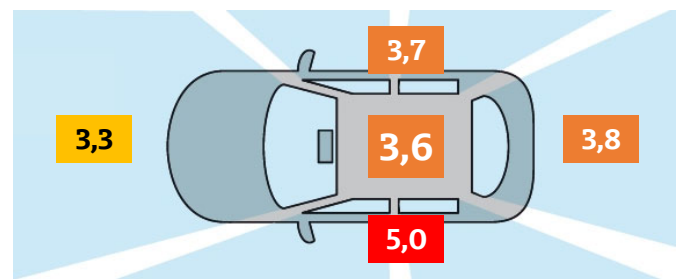
Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊖ Nicht angemessen ist die Gestaltung des Unterbodens. Keinerlei Verkleidung schützt den Motor oder andere Teile der Karosserie, außerdem ist nicht auf allen der vielen ungeschützten Bleche vernünftiger Unterbodenschutz aufgetragen. Daraus resultieren einige Nachteile wie eine schlechtere Aerodynamik und vor allen Dingen aber ein eingeschränkter Korrosionsschutz. Einige Jahre Betrieb im mitteleuropäischen Klima werden ihre Spuren am Auto hinterlassen.

⊖ Mit 4,99 Metern Länge und samt Spiegeln deutlich über 2,10 Breite sprengt der Insignia Sports Tourer das übliche Maß in der Mittelklasse - damit ist er länger und breiter als ein E-Klasse T-Modell. Hinzu kommt, dass er mit einem Wendekreis von zwölf Metern nicht sonderlich wendig ist. Im Falle einer Reifenpanne hält der Opel ein Pannenset parat, gegen Aufpreis steht zudem ein Notrad samt Bordwerkzeug und Wagenheber zur Verfügung.

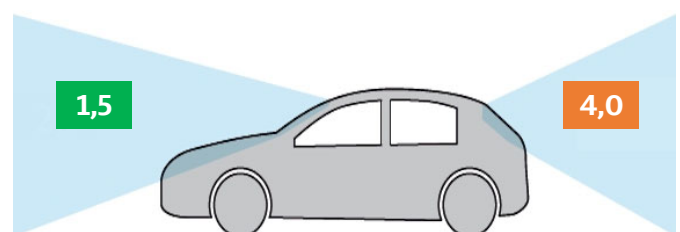
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Je nachdem, wo man gerade fährt, wird der Scheinwerferkegel verändert, um sowohl in der Ortschaft als auch außerorts oder auf der Autobahn bestmögliche Sicht zu erreichen - dies funktioniert tadellos. Auch der dynamische Fernlichtassistent, der andere Fahrzeuge gezielt aus dem Lichtkegel ausschneidet, gefällt. Man vermisst auf kurvigen Landstraßen nur ein vernünftiges Kurvenlicht, das in die Kurven hinein leuchtet. Denn das von Opel als statisches Kurvenlicht beschriebene, lenkwinkelabhängige Zuschalten des Abbiegelichts auch im Bereich zwischen 40 und 70 km/h ersetzt dieses nicht.

2,6 Ein-/Ausstieg

Ein- und Ausstieg gestalten sich dank der großen Türen passabel, die Sitze sind allerdings recht tief. Hinten stört der große Radlauf. Optional sind in den Außenspiegeln Leuchten verbaut, die zusammen mit dem Standlicht das Fahrzeugumfeld beim Auf- und Zusperrern beleuchten.

⊕ Haltegriffe sind an allen Türen am Dachhimmel vorhanden.

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des großen Kombis kann sich wahrlich sehen lassen. 460 Liter lassen sich unter der Hutablage verstauen. Bis unters Dach beladen passen 675 Liter oder zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitz-

⊖ Das vordere Ende des Autos ist überhaupt nicht einzusehen, der hintere Fahrzeugabschluss lässt sich anhand der Fensterunterkante der Heckscheibe abschätzen. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Selbst beim Top-Lichtsystem IntelliLux verzichtet Opel auf eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe öffnet mit einer gemessenen Stehhöhe von 1,85 m nicht sonderlich hoch.

⊕ Im Insignia Sports Tourer Business Innovation öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch - entweder per Tastendruck oder sensorgesteuert per Fußschwenk unter den hinteren

lehnen um, bietet der Sports Tourer bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 870 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.480 Liter zur Verfügung.

Stoßfänger. Die Öffnungshöhe ist einstellbar. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, damit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen.

Nicht nur rückengeplagte Personen freuen sich darüber, dass die Ladekante niedrig ist und sich auf einem Niveau mit dem Ladeboden befindet.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der serienmäßig dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand - egal, ob per Tastendruck im Kofferraum oder gleich an der Rückbank selbst. Man muss nur beim Wiederaufrichten etwas auf die Gurte achten - wenn einer versehentlich aus seiner Führung springt, kann man ihn leicht im Lehnenschloss einklemmen und so beschädigen. Im Gepäckabteil finden sich zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum Verstauen von Kleinkram, sowie sage und schreibe vier

Taschenhaken. Gegen Aufpreis sorgt ein Schienensystem samt Trennschieber sowie ein Gepäcknetz (im Paket) für sicheren Halt der Transportgegenstände.

Vorbildlich: Opel nimmt das Thema Ladungssicherung ernst. Ein Sicherheitsnetz, das den Lade- vom Passagierraum trennt, gibt es beim Kombi ab Werk. Es lässt sich sowohl hinter den Fondsitzen als auch hinter den Vordersitzen einhängen.

2,0 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Insgesamt gefällt die Bedienung im Insignia, es gibt aber Verbesserungspotenzial. Sitze und Lenkrad sind allerdings schnell passend eingestellt, Licht und Scheibenwischer stellen auch vor keine Probleme, vor allem dank der serienmäßigen Automatikfunktion. Mit den Grundfunktionen des automobilen Alltags kommt man also gut zurecht. Der Teufel steckt dann aber im Detail: So kann man durchaus längere Zeit nach der Einstellung für das optionale und durchaus empfehlenswerte Head-up-Display suchen. Die entsprechenden Tasten sind hinter dem Lenkrad versteckt. Auch die Fahrassistenzsysteme werden teils im per Touchscreen zu bedienenden Infotainmentsystem, teils per Taste bedient - hier ist kein durchgehend schlüssiges Bedienkonzept zu erkennen. Auch fehlt eine dauerhafte und übersichtliche Information, ob und welche Assistenzsysteme gerade aktiviert sind. Hat man sich aber mit dem Insignia etwas beschäftigt, geht auch die Bedienung tiefer versteckter Funktionen besser von der Hand, umständlich bleibt es aber trotzdem. So muss man für die Einstellung der Luftverteilung ein gesondertes Menü öffnen; einfache Tasten wären hier besser.

Der Insignia Business Innovation hat das neue Infotainmentsystem Multimedia Navi Pro serienmäßig an Bord. Es gefällt mit einer neu gestalteten Bedienoberfläche und überzeugt mit einem sensibel reagierenden Touchscreen samt guter Auflösung und klarer Darstellung. Das System arbeitet schnell, das Menü ist optisch aufgeräumt und recht logisch aufgebaut. Es fehlt aber ein Drehregler, um beispielsweise im Navimodus zu zoomen. Auch Tasten für die gespeicherten

Sender und Telefonfavoriten würden den täglichen Umgang einfacher gestalten. Hilfreich sind die Schaltflächen am unteren Bildschirmrand, um die gängigen Funktionen (Radio, Telefon, Navigation,...) direkt aufrufen zu können. Licht und Schatten auch beim Kombiinstrument, das im Testwagen zum Teil aus einem acht Zoll großen Monitor und teils aus analogen Zeigerinstrumenten gebildet wird. Löblich ist der Wille zur Bereitstellung möglichst vieler Fahrzeuginformationen, aber die Übersichtlichkeit geht verloren. Zudem fallen handwerkliche Fehler auf: Die Schriftart in den digitalen Instrumenten ist anders als die bei den analogen.



Das Interieur des Innenraums ist gut verarbeitet, die verwendeten Materialien können jedoch den Zwang zur Kostenreduzierung nicht gänzlich kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend gelungen, auch wenn eine gewisse Eingewöhnungszeit notwendig ist.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Infotainmentsystem mit acht Zoll großem Touchscreen ist serienmäßig im Insignia Business Innovation. Auch Apple CarPlay, Android Auto, eine Freisprecheinrichtung und die Wiedergabe von Videos oder Musik per USB- (zwei Stück) oder AUX-Anschluss sind inbegriffen. Zusätzlich steht die Bluetooth-Schnittstelle auch für die Audiowiedergabe zur Verfügung. Praktisch für Ausflüge ist eine 12-V-Steckdose im Kofferraum, die beispielweise für eine Kühlbox genutzt werden kann - diese gibt es aber nur für den Kombi. Zum Umfang des Systems Multimedia Navi Pro zählen zudem eine Navigationsfunktion (SD-Karte) mit Echtzeitverkehrsinformationen (Internetverbindung via Smartphone) sowie digitaler Radioempfang (DAB+). Eine induktive Ladestation ist ebenfalls Serie.

Ein CD-Laufwerk findet man allerdings nicht in der Ausstattungsliste.

Der Online- und Service-Assistent OnStar ist inzwischen nicht mehr serienmäßig an Bord, sondern kostet 490 Euro Aufpreis. Hinzu kommt, dass alle OnStar-Serviceleistungen zum 31.12.2020 eingestellt werden. Diese umfassen verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Ver- und Entriegeln, Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruffunktion im Falle eines Unfalls oder auch den praktischen Navigations- und Concierge-Service: Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem menschlichen Service-Berater her, der auf Anfrage beispielsweise Hotels, Restaurants oder Parkhäuser findet und die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem schickt. Auch können sich die Insassen in ein vom Auto generiertes WLAN-Netz einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen. Nach dem ersten

Nutzungsjahr fällt für OnStar eine jährliche Servicegebühr von 99,50 Euro an - die Nutzung des Daten-Netztes via WLAN kostet

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Auch lange Personen können entspannt auf den vorderen Plätzen sitzen, erst ab zwei Metern Körpergröße geht die Beinfreiheit zur Neige. Über dem Scheitel ist dann aber noch Luft. Subjektiv fühlt sich das Raumangebot ebenfalls gut an,

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten bietet der Insignia Sports Tourer den Insassen gute Platzverhältnisse. Selbst zwei-Meter-Hünen finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Für die Messung der Beinfreiheit gilt: Der Vordersitz ist auf eine Person mit 1,85 Metern Länge eingestellt. Die recht hohe Seitenlinie schränkt hier das Raumgefühl etwas ein.

2,8 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagen hat sich Opel Gedanken gemacht, gerade vorn bekommt man Becher, Flaschen und Kleinkram aller Art unter. Selbst an ein Brillenfach wurde gedacht. Aber auch hinten sind die Türfächer nicht zu klein, außerdem sind noch Becherhalter und Lehnentaschen vorhanden.

Das beleuchtete und mit Filz verkleidete Handschuhfach ist nicht sonderlich groß geraten und lässt sich weder abschließen noch kühlen.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für einige Varianten des Insignia auch ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferkennung zu haben. Für den Testwagen ist es verfügbar, dieser war jedoch nicht damit ausgestattet.

⊕ Das Standard-Fahrwerk überzeugt mit einem erstaunlich sensiblen Ansprechverhalten, nur im Stadtverkehr dringen

2,2 Sitze

Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank ist durchaus zufriedenstellend. Die Polsterung ist angenehm straff und die Lehne ordentlich konturiert.

⊕ Die bei der Business Innovation serienmäßige "Premium-Ausstattung Leder" umfasst vielfach verstellbare Teilleder-Vordersitze mit dem Gütesiegel der Aktion gesunder Rücken.

nach einer Testphase weiteren Aufpreis.

der helle Dachhimmel des Testwagens gleicht das eher wuchtig wirkende Armaturenbrett und den hohen Mitteltunnel wieder aus.



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

⊖ Sitzvarianten wie eine dritte Sitzreihe sind für den Sports Tourer genauso wenig erhältlich wie eine verschiebbare Rückbank oder eine in der Neigung einstellbare Lehne in der zweiten Sitzreihe.

Unebenheiten teils recht deutlich zu den Insassen durch. Dies liegt teils aber auch an der großen 20-Zoll-Niederquerschnittsbereifung des Testwagens. Auf der Landstraße und Autobahn liegt die Karosserie ruhig, die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen.

Länge, Höhe und Beinauflage sowie Lehnenneigung sind manuell einstellbar, die Sitzneigung und die Lendenwirbelstütze passt man auf Knopfdruck an. Der Sitzkomfort überzeugt, die Sitze sind eine klare Empfehlung wert. Als weitere Aufwertung gibt es noch Massagefunktion sowie eine elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion für den Fahrersitz.

3,3 Innengeräusch

Mit einem Schalldruckpegel von bei 130 km/h gemessenen 69,5 dB(A) im Innenraum ist der Insignia trotz der vorderen Doppelverglasung des Testwagens kein Leisetreter, insbesondere nicht für seine Klasse. Fahr- und Windgeräusche dominieren

2,2 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist im Insignia Business Innovation eine Zweizonen-Klimaanlage verbaut. Auch kann man die Intensität des Automatikmodus nicht einstellen, dafür aber beide Klimazonen synchronisieren.

Sitzheizung vorn und hinten ist beim Business Innovation genauso serienmäßig wie ein beheizbares Lederlenkrad, abgedunkelte Scheiben hinten kosten Aufpreis. Im Rahmen

bei dieser Geschwindigkeit und Konstantfahrt. Bei Drehzahlen unterhalb von rund 1.500 Umdrehungen entwickelt der nicht gerade flüsterleise Diesel ein störendes Brummen.

des Sitz-Komfort-Ausstattungs pakets ist auch eine Sitzbelüftung für die Vordersitze erhältlich.

⊖ Nicht der Klasse angemessen sind die Lüftungsdüsen vorn - man kann die Belüftungsstärke nicht unabhängig von der Luftstromrichtung regeln.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Turbodiesel mit 170 PS und 400 Nm sorgt im 1,6 Tonnen schweren Insignia Sports Tourer für souveräne Fahrleistungen. Die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h belegen dies - lediglich im sechsten Gang ist der Durchzug trotz der eher kurzen Übersetzung nur noch mittelmäßig. Hier fällt der Motor bei 60 km/h unter die

Drehzahlschwelle, ab der er sein stämmiges Drehmoment bereit stellt.

Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 223 km/h, die Zeit für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Opel mit 8,9 Sekunden an.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

In Sachen Laufkultur kommt der Opel-Diesel nicht an die besten seiner Klasse heran. Stets vibriert das Aggregat vernehmlich; vor allem ist der Motor akustisch sehr präsent, besonders unter Last und bei niedrigen Drehzahlen bringt er die Karosse zum Brummen und Dröhnen. Hier sind andere besser gedämmt.

Die Leistungsentfaltung ist hingegen besser gelungen. Bereits

unterhalb von 1.500/min treibt der Selbstzünder den großen Kombi wacker voran, darüber zieht der Vierzylinder satt durch, ehe der Vorwärtsdrang oberhalb von 3.500 Touren spürbar nachlässt. Das Drehmoment entwickelt der Turbodiesel angenehm homogen, die typische Turbokeule zieht der Opel-Diesel dem Fahrer nicht drüber.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe überzeugt. Leicht und zielgenau flutscht der Schaltknopf durch die nicht zu langen Gassen. Im Zusammenspiel mit der tadellos dosierbaren Kupplung machen Gangwechsel Spaß.

Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre gesichert und lässt sich auch bei noch langsam rollendem Fahrzeug einlegen. An Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Opels.

Die Übersetzung des sechsten Gangs hat Opel passend gewählt, bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle bereits mit knapp 2.300 Touren. Die Gänge sind passend gestuft.

Das Start-Stopp-System funktioniert gut. Allerdings muss man sich daran gewöhnen, dass der Motor erst gestartet wird, wenn man von der Bremse geht - und nicht wie üblich bereits beim Drücken der Kupplung.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Insignia ist auch als Sports Tourer ein sehr fahrsicheres Auto. Der Geradeauslauf ist tadellos, Spurrinnen beeinflussen das Auto nur leicht. Beim ADAC Ausweichtest regelt das ESP kompromisslos und senkt so die Geschwindigkeit nach dem ersten abrupten Lenkmanöver deutlich. Anschließend durchfährt man den Parcours ohne Probleme. Auch beim sportlichen Autofahren greift das ESP bei Bedarf rigoros ein, sobald man an den Grenzbereich gerät. Da dieser aber recht hoch angesiedelt ist, sind schnelle Fahrmanöver möglich, solange man nicht allzu hektisch lenkt oder bremst und damit das ESP weitgehend inaktiv bleibt.

Die Traktion ist trotz des kräftigen Dieselmotors gut, die optionalen 20-Zöller mit 245er-Breite bringen die 400 Nm des Selbstzünders souverän auf den Asphalt.

2,1 Lenkung

⊕ Bis auf eine leichte Teigigkeit um die Mittellage kann die Lenkung überzeugen, die Lenkkräfte und die etwas gedämpfte Rückmeldung passen gut zum Charakter des Autos. Die Präzision profitiert von den optionalen 20-Zöllern mit kleinem Querschnitt. Insgesamt liefert der Insignia im Lenkungskapitel eine tadellose Vorstellung ab.

1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Insignia bereits nach 32,4 m zum Stehen - damit sticht er sogar den ein oder anderen Sportwagen aus. Auch hier wirkt sich die große Optionsbereifung positiv aus. Die Bremse lässt sich gut dosieren und ist im Alltag im besten Sinne unauffällig.
























2,0 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Business Innovation ist mit allen für den Insignia erhältlichen Assistenzsystemen serienmäßig ausgestattet - ein gutes Angebot.

Die Frontkamera der "Generation 3" ist in jedem Insignia verbaut und bringt einige sinnvolle Assistenzsysteme mit. So bremst das Auto bis 40 km/h selbstständig bei Kollisionsgefahr mit einem anderen Auto. Bis 80 km/h unterstützt das System bei der Bremsung, indem es bei Bedarf den Bremsdruck auf das notwendige Maß erhöht, um einen Unfall möglichst zu vermeiden. Den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kann sich der Fahrer in Sekunden anzeigen lassen - fährt man zu nah auf, wird der Fahrer gewarnt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Ebenfalls über die Kamera wird der Spurhalteassistent realisiert. Dieser ist zwischen 60 und 180 km/h aktiv und warnt bei Verlassen der eigenen Fahrspur, falls man den Blinker nicht gesetzt hat. Zusätzlich erfolgt ein leichter Lenkeingriff, um den Fahrer zu unterstützen. Bei einem beabsichtigten Spurwechsel unterstützt gegen Aufpreis ein rückwärtiges Radarsystem, das bis zu 70 Meter weit auf Nebenspur fahrende Autos erkennt und bei Kollisionsgefahr vor einem Wechsel des Fahrstreifens warnt. Mithilfe dieser Technik erkennt der Insignia auch kreuzenden Verkehr beim Rückwärtsfahren.

Serienmäßig beim Business Innovation, ansonsten für 800 Euro baut Opel zusätzlich zur Kamera ein Radar in der Front ein. Dann wird der serienmäßige Tempomat durch einen Abstandsregeltempomaten ersetzt, der die Geschwindigkeit bis 180 km/h in Abhängigkeit von einem voraus fahrenden Fahrzeug regelt. Hat man sich für ein Automatikgetriebe entschieden, kann man diese Funktion auch im Stau nutzen,

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest stellt dem Insignia Grand Sport im Juli 2017 ein gutes Zeugnis aus, er erreicht 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Da Sports Tourer und Grand Sport weitgehend baugleich sind, lässt sich das Ergebnis auf den Kombi übertragen. Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, gegen Aufpreis ist der Opel auch hinten mit Seitenairbags ausgestattet. Dann verfügen die hinteren Sitze auch über Gurtwarner für nicht angelegte Gurte.

2,7 Kindersicherheit

Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren, um dort Kindersitze auch entgegen der Fahrtrichtung nutzen zu können. Isofix fehlt hier zwar, mit dem Gurt kann man Sitze aber sicher befestigen - nur bei sehr hohen Sitzen wird es aufgrund der nicht demontierbaren Kopfstützen des Testwagens eventuell schwierig.

Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt - es empfiehlt sich eine Probemontage inklusive Probefahrer mit der ganzen Familie.

⊕ Im Kapitel Kindersicherheit erzielt der Opel gute 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Die äußeren Fondsitze eignen sich sehr gut für die Montage von Kindersitzen. Sie bieten eine Isofix-Vorrichtung samt i-Size-Kennzeichnung, doch auch mit dem Gurt lassen sich selbst große Kindersitze problemlos fixieren.

⊖ Die Kindersicherung ist per einfachem Hebel an den Türen und damit auch von den Kindern selbst leicht zu bedienen. Auf dem mittleren Rücksitz sind Kindersitze mit Isofix überhaupt nicht und mit dem Gurt nur schwerlich lagestabil zu

das Auto fährt dann nach Stillstand selbstständig wieder an. Beim manuellen Getriebe wird das System unterhalb von 20 km/h abgeschaltet.

Die serienmäßige, manuelle Limiterfunktion bleibt stets erhalten. Der Insignia erkennt auch Verkehrszeichen, registrierte Geschwindigkeitsbegrenzungen können aber nicht automatisch in den Tempomaten oder Limiter übernommen werden. Angezeigt werden die Verkehrszeichen im Kombiinstrument oder auch im beim Business Edition serienmäßigen, wegen der klaren Darstellung und der vielfältigen Informationsmöglichkeiten überzeugenden Head-Up-Display.

⊖ Ein direktes, also den Reifendruck per Sensoren messendes Reifendruckkontrollsystem ist zwar Serie, um sich die Messwerte aber im Menü anzeigen zu lassen, muss man 150 Euro Aufpreis zahlen.

Die Kopfstützen vorn reichen für 1,90 Meter große Passagiere aus, hinten ist man bis 1,75 Meter Körpergröße geschützt. Ist der Insignia mit dem optionalen Opel OnStar ausgestattet (die ersten 12 Monate kostenfrei, Service wird zum 31.12.2020 eingestellt), kann er nach einem Unfall automatisch einen Notruf absetzen und Hilfe organisieren.

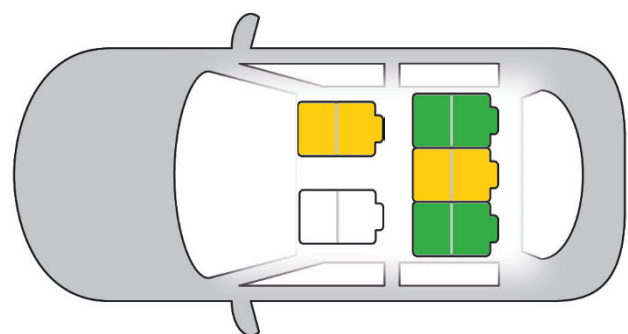
⊖ Für das Basismodell Selection sind die hinteren Seitenairbags nicht erhältlich.

befestigen.

Wirklich nicht der Fahrzeugklasse angemessen ist der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber - es gibt nämlich keinen. Die Schließkräfte sind so hoch, dass man sich Finger oder Arme empfindlich verletzen kann.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz wird beim ADAC Crashtest mit 78 Prozent bewertet. Vor allem der äußere Windschutzscheibenrahmen und der Bereich um die Scheinwerfer ist besonders unnachgiebig gestaltet.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

5,5 Liter Diesel braucht der Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel im Ecotest auf 100 Kilometer. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 172 g/km bringt dem Rüsselsheimer Kombi 26 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 5,9 Liter in der Stadt, 4,8 Liter außerorts und 6,1 Liter auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Ein hervorragendes Ergebnis fährt der Opel Insignia ST 2.0 Diesel bei den Schadstoffen ein. Der Dieselmotor mit wirkungsvoller Abgasreinigung zeigt sich immer sehr sauber, was auch die Messungen im Straßenverkehr beweisen. Im Ecotest erhält der Testwagen in diesem Kapitel die vollen 50 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt das

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Fahrzeug auf 76 Punkte, was vier Sternen im ADAC Ecotest entspricht.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

36.505 Euro kostet der getestete Opel Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel Business Innovation. Dafür bekommt man nicht nur einen sehr großen Familien-Kombi, sondern auch eine sehr reichhaltige Serienausstattung: LED-Scheinwerfer, adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremsassistent, Head-up-Display, Lenkrad- und Sitzheizung sind bereits an Bord.

Opel gibt standardmäßig zwei Jahre Garantie auf seine Fahrzeuge, gegen Aufpreis sind bis zu 60 Monate bzw. 150.000 Kilometer Garantie möglich. Im Rahmen dieses FlexCare genannten Angebots können auch alle Inspektionen und Verschleißteile in diesem Zeitraum für einen Festpreis gekauft werden. Zudem gibt es zwei Jahre Garantie auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 DI Turbo Business Edition	1.5 DI Turbo Business Edition	1.6 DI Turbo Dynamic	1.6 ECOTEC Diesel Business Edition	1.6 Diesel Business Edition	2.0 Diesel Business Edition	2.0 Bi- Turbo Diesel Dynamic 4x4 Aut.
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1490	4/1490	4/1598	4/1598	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	121 (165)	147 (200)	81 (110)	100 (136)	125 (170)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/2000	250/2000	280/1650	300/2000	320/2000	400/1750	480/1500
0-100 km/h [s]	10,2	9,2	7,9	11,6	10,7	8,9	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207	218	232	202	208	223	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	133	133	151	122	132	148	187
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/20	17/22/20	17/22/20	18/24/22	18/24/22	18/24/22	18/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	27.295	29.455	36.445	29.365	29.965	31.055	41.245

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.956 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,8/5,6 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	152/148 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.986/1.863/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.633/607 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.950 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,3/9,4/16,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,4 m
Reifengröße Testwagen	245/35 ZR 20 95Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/4,8/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	1.125 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.625/615 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/870/1.480 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	140 Euro	Wertverlust	385 Euro
Monatliche Gesamtkosten	741 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	304 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22		
Basispreis Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel Business Innovation	36.505 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.135 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.333 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	995 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (Paket)	1.190 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	795 Euro°/1.190 Euro
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	245 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/300 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Paket)	795 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (zwei Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Paket)	Serie/1.190 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	850 Euro
Metalllackierung	ab 595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.285 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	1,8
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	1,5
Innenraum	2,0	Sicherheit	2,0
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,2
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	2,4	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,2		

Stand: März 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl