



Opel Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel Ultimate Automatik

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (128 kW/174 PS)

Nach drei Jahren Bauzeit hat Opel den Insignia einer Modellüberarbeitung unterzogen. Das noch unter GM-Ägide entwickelte Flaggschiff der Rüsselsheimer wurde allerdings nur mit Samthandschuhen angefasst – offensichtlich war der PSA-Mutterkonzern nicht bereit, größere Summen in das letzte GM-Modell zu investieren. Entsprechend übersichtlich fallen die Änderungen aus. Vorn trägt der Insignia eine geänderte Frontschürze samt neu designtem Grill mit verschließbarer Kühlerjalousie und – als Highlight im wahrsten Sinne des Wortes – neuen LED-Scheinwerfern mit nun 84 statt zuvor 16 LED-Segmenten, die bei aktiviertem Fernlicht andere Verkehrsteilnehmer feiner ausblenden können. Größte technische Änderung ist die neu entwickelte Motoren- und Getriebegeneration, die den Insignia deutlich sparsamer machen soll. Der Testwagen hat den Zweiliter-Diesel mit 174 PS sowie die optionale Achtstufen-Automatik unter der Haube. Der Selbstzünder ist mit einem Verbrauch von 5,5 l/100 km recht genügsam und punktet mit geringen Schadstoffemissionen.

Das Interieur präsentiert sich nahezu unverändert, wirkt dadurch allerdings nicht mehr ganz up-to-date. An der Bedienbarkeit gibt es nur wenig auszusetzen, allerdings haben es die Rüsselsheimer bei dem lediglich 8 Zoll großen Zentraldisplay und dem nur teildigitalen Kombiinstrument verpasst, zur Konkurrenz aufzuschließen. Der Insignia überzeugt nach wie vor mit seinem ausgewogenen Fahrwerk und dem üppigen Raumangebot – bei knapp fünf Metern Länge darf man dies allerdings auch erwarten. Damit übertrifft er beispielsweise das T-Modell der Mercedes E-Klasse und strebt eindeutig in Richtung obere Mittelklasse. Bei genauerem Hinsehen kann er diesem Anspruch jedoch nicht ganz gerecht werden. Dafür ist das Geräuschniveau zu hoch, der Diesel geht recht ungehobelt zu Werke und die Lücken bei der aktiven Sicherheit sind zu groß. Wer damit leben kann, bekommt mit dem Insignia Sports Tourer eines der meistunterschätzten Fahrzeuge dieser Klasse. **Konkurrenten:** u. a. Ford Mondeo Turnier, Mazda 6 Combi, Skoda Superb Combi, VW Passat Variant.

- +** viel Platz für Insassen und Gepäck, große Reichweite, sichere und komfortable Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Licht (Option), umfangreiche Ausstattung
- unterdurchschnittlicher Geräuschkomfort, Diesel mit mäßiger Laufkultur, Fensterheber ohne wirksamen Einklemmschutz, Lücken bei der aktiven Sicherheit

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der Insignia ist gut verarbeitet. Zwar sind einige Blechkanten der Karosserie nicht versiegelt und im Innenraum passt nicht jedes Spaltmaß perfekt, insgesamt hinterlässt der große Opel jedoch 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. Ansonsten sonst dominiert harter Kunststoff. Optisch ist das Interieur mit zahlreichen Chromakzenten

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ 62 Liter Diesel passen in den Tank – auf Grundlage des ADAC 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 631 Kilogramm. Davon können 100 auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden. Die Stützlast der optionalen Anhängerkupplung beträgt 90 kg. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger ist mit 1.625 kg ordentlich bemessen, ungebremste Hänger dürfen bis zu 750 kg wiegen.

2,6 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist nur mäßig und wird vor allem nach hinten durch die breiten D-Säulen beeinträchtigt. Das vordere Ende des Autos ist nicht einzusehen, aber der hintere Fahrzeugabschluss lässt sich anhand der Fensterunterkante der Heckscheibe abschätzen. Serienmäßig blenden der Innen- sowie der fahrerseitige Außenspiegel automatisch ab. Einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert, besitzt ebenfalls nur der linke Außenspiegel.



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

sowie Einsätzen aus Klavierlack ansprechend gestaltet. Die Verkleidung des Unterbodens hat Opel im Zuge des Facelifts verbessert. Nun sind immerhin der Motor sowie die seitlichen Bereiche zwischen Vorder- und Hinterachse glattflächig verkleidet. Dies schützt Motor und Karosserie nicht nur vor Schmutz und Korrosion, sondern verbessert die Aerodynamik und hat damit einen geringeren Verbrauch zur Folge.

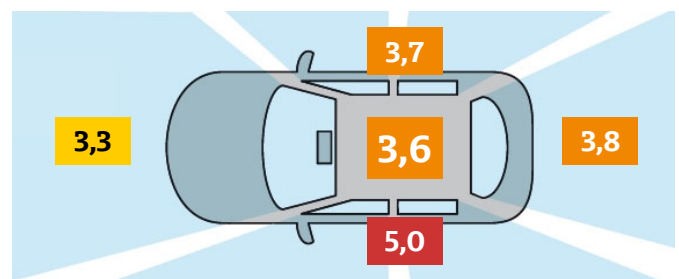
⊖ Mit 4,99 Metern Länge sprengt der Insignia Sports Tourer das übliche Maß in der Mittelklasse – damit ist er länger und breiter als ein E-Klasse T-Modell, der zur oberen Mittelklasse gehört. Hinzu kommt, dass er mit einem Wendekreis von zwölf Metern nicht sonderlich wendig ist.

Im Falle einer Reifenpanne hält der Opel ein Pannenset parat, gegen Aufpreis steht zudem ein Notrad samt Bordwerkzeug und ein Wagenheber zur Verfügung.

Einen wirksamen Fehlbetankungsschutz, der das Betanken mit Benzin verhindert, hat der Insignia nicht zu bieten.

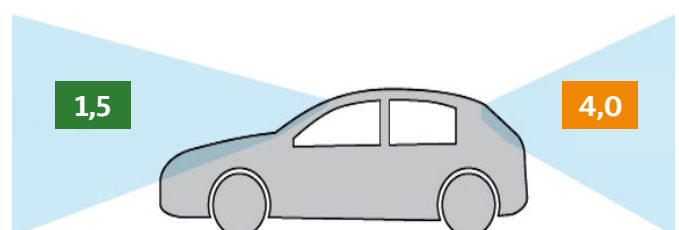
Rundumsicht

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.



⊕ Die beim Insignia Ultimate serienmäßigen LED-Scheinwerfer namens IntelliLux LED-Pixel-Licht überzeugen mit ihrer kräftigen und recht homogenen Ausleuchtung der Straße. 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. Die Anzahl der LED-Segmente pro Scheinwerfer stieg im Zuge des Facelifts von 16 auf 84 an. Der dynamische Fernlichtassistent kann andere Fahrzeuge nun noch detaillierter ausblenden. Auf kurvigen Landstraßen würde man sich für ein echtes High-End-Lichtsystem dennoch ein „echtes“ Kurvenlicht wünschen, das auch bei höheren Geschwindigkeiten in die Kurven hinein

2,5 Ein-/Ausstieg

Ein- und Ausstieg gestalten sich dank der großen Türen passabel, die Sitze sind allerdings recht tief (40 cm über der Fahrbahn in der untersten Position). Hinten stört der voluminöse Radlauf, der in den Türausschnitt ragt. Optional sind in den Außenspiegeln Leuchten verbaut, die zusammen mit dem Standlicht das Fahrzeugumfeld beim Auf- und Zusperrern beleuchten.

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 Rücksitzlehnen 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.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

⊕ Im Insignia Sports Tourer Ultimate öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch – entweder per Tastendruck oder sensorgesteuert per Fußschwenk unter den hinteren 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 mit 64 cm über der Fahrbahn recht niedrig ist und sich auf einer Ebene mit dem Ladeboden befindet.

⊖ Die Laderaumabdeckung lässt sich nicht nur nach vorn, sondern auch nach oben schieben. Befindet sich die

leuchtet. Das von Opel als statisches Kurvenlicht beschriebene, lenkwinkelabhängige Zuschalten des Abbiegelichts im Bereich zwischen 40 und 70 km/h reicht da nicht heran.

Beim Einparken helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten. Ebenfalls hilfreich sind die Rückfahrkamera sowie der Parkassistent – beides kostet allerdings Aufpreis.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Selbst beim Top-Lichtsystem verzichtet Opel auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die feinen Drähte der beheizbaren Windschutzscheibe (Option) können nachts bei entgegenkommenden Fahrzeugen zu störenden Reflexionen führen.

⊕ Haltegriffe sind über allen Türen am Dachhimmel vorhanden.

⊖ 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.



Mit 460 l Volumen bietet der Kofferraum des Sports Tourers reichlich Platz für das Gepäck.

Abdeckung allerdings in der oberen Position und vergisst man diese vor dem Schließen der Heckklappe wieder zurückzuschieben, steht sie im Weg und versperrt die Sicht nach hinten. Eine elektrische Betätigung, die die Laderaumabdeckung automatisch hoch- und herunterfährt, besitzt der Insignia Sports Tourer nicht.

Mit nur einer Lampe wird der große Kofferraum nachts nicht ausreichend ausgeleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der serienmäßig dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand – egal, ob per Tastendruck im Kofferraum oder an der Rückbank selbst. Man muss nur beim Wiederaufrichten etwas auf die Gurte achten. Springt einer der beiden äußeren Gurte aus seiner Führung, kann man ihn leicht im Lehnenschloss einklemmen und beschädigen.

Im Gepäckabteil finden sich zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum Verstauen von Kleinkram, sowie sage und schreibe vier

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

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

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Insgesamt gefällt die Bedienung im Insignia, dennoch gibt es Verbesserungspotenzial. Sitze und Lenkrad lassen sich passend einstellen, und auch Licht und Scheibenwischer bereiten keine Probleme, vor allem dank der serienmäßigen Automatikfunktion. Mit den Grundfunktionen des automobilen Alltags kommt man also gut zurecht.

Der Teufel steckt dann jedoch im Detail: So kann man durchaus längere Zeit nach der Einstellung für das optionale 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 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 beschäftigt, geht die Bedienung auch tiefer versteckter Funktionen besser von der Hand – umständlich bleibt es trotzdem. So muss man beispielsweise für die Einstellung der Luftverteilung ein gesondertes Menü öffnen, separate Tasten hierfür wären praktischer.

Der Insignia Ultimate hat das neue Infotainmentsystem Multimedia Navi Pro serienmäßig an Bord. Es gefällt mit seiner übersichtlichen 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 allerdings 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, mit denen die gängigen Funktionen (Radio, Telefon, Navigation,...) direkt aufgerufen werden können. Licht und Schatten gibt es auch beim Kombiinstrument, das zum Teil aus einem acht Zoll großen Monitor und teils aus analogen Zeigern gebildet wird. Löblich ist der Wille zur Bereitstellung möglichst vieler Fahrzeuginformationen, was geht allerdings zu Lasten der Übersichtlichkeit geht.



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.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Infotainmentsystem mit acht Zoll großem Touchscreen ist serienmäßig im Insignia Ultimate. Auch Apple CarPlay, Android Auto, eine Freisprecheinrichtung und die Wiedergabe von Musik per USB- (zwei Anschlüsse vorn), AUX-Anschluss oder Bluetooth-Schnittstelle sind inbegriffen. Ordert man das Charging-Paket, bietet der Opel auch für die Fondinsassen zwei USB-Anschlüsse, eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones sowie eine 12-V-Steckdose im

Kofferraum, die beispielweise für eine Kühlbox genutzt werden kann.

Die serienmäßigen Online-Funktionen (Connected Navigations-Services), für die eine Internetverbindung mittels des Smartphones notwendig ist, umfassen das Update der Navigationskarten, Echtzeitverkehrsinformationen, Online-POI-Suche und -Routenführung sowie Park- und Kraftstoffpreisinformationen.

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

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Selbst hochgewachsene Personen können entspannt auf den vorderen Plätzen sitzen: Erst ab einer Körpergröße von zwei Metern geht die Beinfreiheit zur Neige. Über dem Scheitel ist dann noch reichlich Luft. Subjektiv fühlt sich das

Raumangebot ebenfalls gut an. Der dunkle Dachhimmel des Testwagens, das wuchtig wirkende Armaturenbrett und der hohe Mitteltunnel schmälern das Raumgefühl allerdings etwas.

2,0 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 zusätzlich zum dunklen Dachhimmel das Raumgefühl etwas ein.



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

2,7 Innenraum-Variabilität

In puncto Ablagen hat sich Opel Gedanken gemacht. Insbesondere 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, und es sind Becherhalter und Lehnentaschen vorhanden.

Das beleuchtete und mit Filz verkleidete Handschuhfach ist

nicht sonderlich groß geraten und lässt sich weder abschließen noch kühlen.

2,2 KOMFORT

1,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den Insignia auch ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferkennung zu haben – allerdings nur für den Zweiliter-Diesel mit dem Multimediasystem Navi Pro.

⊕ Das adaptive Fahrwerk überzeugt mit sensiblem Ansprechverhalten und filtert die meisten Unebenheiten gekonnt aus. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht die Feder-Dämpferkombination feinfühlig an. Auf der Landstraße und Autobahn liegt die Karosserie ruhig und die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen.

2,2 Sitze

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

⊕ Der Insignia Ultimate ist dank serienmäßig vielfach verstellbarer Vordersitze mit dem Gütesiegel der Aktion gesunder Rücken (AGR) ausgestattet. Längsposition, Höhe, die Länge der Beinauflage sowie Lehnenneigung sind manuell

einstellbar. Sitzneigung und Lendenwirbelstütze können per auf Knopfdruck angepasst werden. Der Sitzkomfort überzeugt. Die Sitze sind eine klare Empfehlung wert. Als weitere Aufwertung gibt es für beide Vordersitze eine 8-fache elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion sowie Sitzlüftung, verstellbare Seitenwangen und für den Fahrer eine Massagefunktion.

3,4 Innengeräusch

Mit einem gemessenen Schalldruckpegel im Innenraum von 69,6 dB(A) bei 130 km/h ist der Insignia trotz der vorderen Doppelverglasung des Testwagens vor allem für ein Fahrzeug der Mittelklasse kein Leisetreter. Dies liegt vornehmlich an den in diesem Geschwindigkeitsbereich deutlich vernehmbaren

Fahr- und Windgeräuschen liegt. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten wird die Geräuschkulisse im Innenraum vom Dieselmotor geprägt, der alles andere als ein Flüsterdiesel ist und für ein Fahrzeug der Mittelklasse besser gedämmt sein dürfte.

2,2 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist im Insignia Ultimate eine Zweizonen-Klimaanlage verbaut. Die Intensität des Automatikmodus lässt nicht einstellen, dafür kann man aber beide Klimazonen synchronisieren.

Sitzheizung vorn und hinten außen sowie ein beheizbares Lenkrad kosten ebenso Aufpreis wie eine Standheizung. Im Rahmen des Sitz-Komfort-Ausstattungs pakets ist auch eine

Sitzbelüftung für die Vordersitze erhältlich. Getönte Scheiben ab der B-Säule sind hingegen serienmäßig an Bord.

⊖ Nicht der Klasse angemessen sind die Lüftungsdüsen vorn, da sich die Belüftungsstärke nicht unabhängig von der Luftstromrichtung regeln lässt. Eine automatische Umluftfunktion gibt es nicht, stattdessen muss der Fahrer ggf. manuell auf Umluftbetrieb umschalten.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Turbodiesel mit 174 PS und 380 Nm sorgt im über 1,6 Tonnen schweren Insignia Sports Tourer für souveräne Fahrleistungen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Rüsselsheimer glatte fünf Sekunden. Auch das Anfahrverhalten – gemessen von 15 bis 30 km/h – ist mit

gemessenen 1,5 s tadellos.

Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 222 km/h, die Zeit für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Opel mit 9,1 Sekunden an.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

In Sachen Laufkultur kommt der Diesel nicht an die besten seiner Klasse heran. Neben den deutlich spürbaren Vibrationen stören dabei vor allem das zu präsenten Arbeitsgeräusch des Dieselmotors. Hinzu kommt, dass der Selbstzünder bei sehr niedrigen Drehzahlen leicht zum Dröhnen neigt.

Die Leistungsentfaltung ist hingegen besser gelungen. Bereits

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

2,0 Schaltung/Getriebe

Der Insignia 2.0 Diesel ist mit einem manuellen Sechsganggetriebe ausgestattet, optional ist eine Achtstufen-Automatik erhältlich.

⊕ Die Achtgang-Automatik hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Während die Automatik beim Beschleunigen zielstrebig hochschaltet, unnötige Schaltvorgänge vermeidet und die Schaltstrategie damit überzeugen kann, fällt der Schaltkomfort insgesamt enttäuschend aus. In den unteren Fahrstufen sind die Schaltvorgänge deutlich zu spüren, bei den oberen Gängen geht der Schaltvorgang geschmeidiger

vonstatten.

Dank der acht Gänge ist das Getriebe eng gestuft, sodass beim Hochschalten stets genügend Antriebskraft zur Verfügung steht. Trotz der acht Fahrstufen ist die Automatik nicht sonderlich lang übersetzt. Bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.100 Touren.

⊖ Das serienmäßige Start-Stopp-System macht im Alltagsgebrauch einen etwas unharmonischen Eindruck, da der Motor beim Starten ein deutlich spürbares Rucken verursacht.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

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

Die Traktion ist trotz des kräftigen Dieselmotors gut. Die 18-Zöller mit 245er-Breite bringen die 380 Nm des Selbstzünders bemerkenswert gut 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 ist auch dank der recht direkten Übersetzung gut, wobei sich der Lenkaufwand mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag in Grenzen hält.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Insignia nach 36,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) zum Stehen – ein lediglich durchschnittlicher Wert.










⊕ Die Bremse lässt sich gut dosieren und ist im Alltag im besten Sinne unauffällig.

1,9 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Opel Insignia bietet ein ordentliches Angebot an Assistenzsystemen, allerdings haben es die Rüsselsheimer verpasst, mit dem Facelift die bestehenden Lücke zu manchem Konkurrenten zu schließen. 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 Fahrzeug. 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

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

sich der Fahrer in Sekunden anzeigen lassen – fährt man zu nah auf, wird der Fahrer gewarnt.

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 Nebenspuren fahrende Autos erkennt und bei Kollisionsgefahr vor einem Wechsel des Fahrstreifens warnt. Mithilfe dieser Technik erkennt der Insignia auch kreuzenden Verkehr beim Rückwärtsfahren.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm stellt dem Insignia ein gutes Zeugnis aus. Er erreicht 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand 07/2019) und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis. Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind stets Serie, und der Ultimate ist als einzige Ausstattungslinie zudem serienmäßig mit Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen ausgestattet. Dann verfügen die hinteren Sitze auch über Gurtwarner für nicht angelegte Gurte.

Die Kopfstützen vorn reichen für 1,95 Meter große Passagiere aus, hinten ist man bis 1,75 Meter Körpergröße geschützt. Ist der Insignia mit den optionalen Konnektivitätsdiensten ausgestattet, kann er nach einem Unfall automatisch einen Notruf absetzen.

⊖ Für einige Ausstattungslinien sind die hinteren Seitenairbags nicht erhältlich.

2,6 Kindersicherheit

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

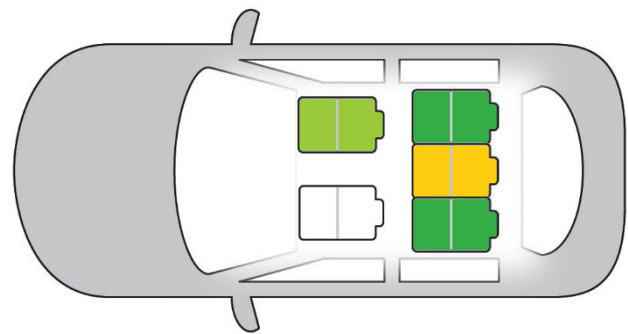
⊕ Im Kapitel Kindersicherheit erzielt der Opel gute 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Die äußeren Fondsitze eignen sich sehr gut für die Montage von Kindersitzen. Sie bieten eine Isofix-Vorrichtung samt i-Size-Kennzeichnung, doch auch mit dem Gurt lassen sich selbst große Kindersitze problemlos fixieren. Nutzt man im Fond eine platznehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der jeweilige Vordersitz zwar weit, aber nicht mehr ganz

ordern man das Innovations-Paket 2, bietet der Insignia nicht nur ein Head-up-Display, sondern auch einen Abstandsregeltempomaten, der bis 180 km/h funktioniert und in Verbindung mit dem Automatikgetriebe zudem eine Start&Go-Funktion besitzt. Beim manuellen Getriebe wird das System unterhalb von 20 km/h abgeschaltet.

Die serienmäßige, manuelle Limiter-Funktion bleibt stets erhalten. Der Insignia erkennt auch Verkehrszeichen, registrierte Geschwindigkeitsbegrenzungen können jedoch nicht automatisch in den Tempomaten oder Limiter übernommen werden. Einen Müdigkeitswarner, Notfall- oder Kreuzungsassistenten sucht man in der Preisliste vergebens.

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)

nach hinten schieben. Daher ist eine Sitz- und Montageprobe empfehlenswert.

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

Wirklich nicht der Fahrzeugklasse angemessen ist der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber, der lediglich im Automatikmodus funktioniert. Bei manueller Betätigung der Fensterheber sind die Schließkräfte so hoch, dass man sich Finger oder Arme empfindlich verletzen kann.

2,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz wird beim Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm mit 78 Prozent recht gut bewertet. Während die aktive Motorhaube für einen zusätzlichen Deformationsweg sorgt und dadurch den Abstand zum harten Motorblock vergrößert, sind der äußere Windschutzscheibenrahmen und der Bereich

um die Scheinwerfer unnachgiebig gestaltet und weisen daher ein erhöhtes Verletzungsrisiko auf.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

5,5 Liter Diesel braucht der Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel im ADAC Ecotest auf 100 Kilometer. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 174 g/km bringt dem Rüsselsheimer Kombi 25 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 5,9 Liter in der Stadt, 4,7 Liter außerorts und 6,4 Liter auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Opel Insignia ST 2.0 Diesel Automatik fährt bei den Schadstoffen ein hervorragendes Ergebnis ein. Der Dieselmotor mit wirkungsvoller Abgasreinigung zeigt sich in allen Fahrsituationen sehr sauber, was auch die Messungen im Straßenverkehr (PEMS) bestätigen. Im ADAC Ecotest erhält der Testwagen in diesem Kapitel die vollen 50 Punkte. Zusammen

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	4,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

mit den CO₂-Punkten kommt das Fahrzeug somit auf 75 Punkte, was vier von fünf Sternen entspricht.

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

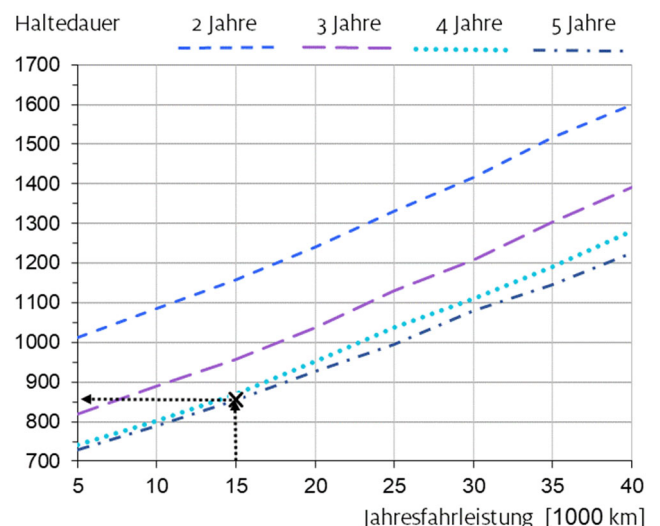
43.651 Euro kostet der getestete Opel Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel Ultimate Automatik. Dafür bekommt man nicht nur einen sehr großen Familienkombi, sondern auch eine sehr reichhaltige Serienausstattung: LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sowie Komfortsitze sind bereits an Bord.

Die Unterhaltskosten fallen aufgrund der recht hohen Kfz-Steuer (266 Euro pro Jahr) und der ungünstigen Versicherungseinstufungen für Voll- und Teilkasko (VK: 23; TK: 24) nicht sonderlich niedrig aus.

Opel gibt standardmäßig zwei Jahre Garantie auf seine Fahrzeuge, gegen Aufpreis gibt es bis zu 60 Monaten bzw. 250.000 Kilometer. 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 853 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 DI Turbo Business Elegance Automatik	2.0 DI Turbo Business Elegance Automatik	GSi 2.0 DI Turbo 4x4 Automatik	1.5 Diesel Business Edition	2.0 Diesel Business Edition
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1496	4/1955
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	147 (200)	169 (230)	90 (122)	128 (174)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	350/1500	350/1500	350/1500	300/1750	380/1500
0-100 km/h [s]	8,9	7,9	7,6	11,6	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	233	235	202	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,5 S	7,5 S	8,6 S	4,8 D	4,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	146	146	163	104	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/22/23	15/22/23	15/22/23	18/23/24	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	217	217	312	206	249
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	827	847	988	719	729
Preis [Euro]	39.445	41.245	50.975	31.740	33.300

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-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.955 ccm
Leistung	128 kW/174 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.986/1.863/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/600 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.625 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 (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 100Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/4,7/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	1.125 km
Innengeräusch 130 km/h	69,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.614/631 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/870/1.480 l

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	516 Euro
Monatliche Gesamtkosten	853 Euro		
Steuer pro Jahr	266 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24		
Basispreis Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel Ultimate Automatik	44.780 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.07.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.183 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.249 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * 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	970 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.316 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.345 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.004 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	1.316 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.004 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	132 Euro° (Paket)/960 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	829 Euro
Metalllackierung (blau)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Januar 2021

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