



## Opel Insignia Grand Sport 2.0 Diesel Start&Stop Business Innovation

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Mit dem Insignia der zweiten Generation möchte Opel die Mittelklasse-Konkurrenz aufmischen. Dafür bringt er sich in Form: Je nach Modell ist der Insignia B um bis zu 200 Kilogramm leichter als der seit 2008 angebotene Vorgänger. Aber auch in die inneren Werte der dynamisch gezeichneten Schrägheck-Limousine hat Opel auf den neusten Stand gebracht. Von Apple Carplay/ Android Auto über eine induktive Ladestation bis hin zum schon bekannten Opel OnStar-System - der Insignia bietet aktuelle Technik. Auch die aktiven Assistenz- und Sicherheitssysteme sind up to date: Notbremsystem mit Personenerkennung, Matrix-LED-Scheinwerfer, Spurhalteassistent und vieles mehr ist erhältlich und beim getesteten Business Innovation für 34.715 Euro serienmäßig.

Lenkung und Fahrwerk sind gelungen und bieten einen guten Kompromiss zwischen Handlichkeit und Komfort. Bei manchen Grundlagen des modernen Fahrzeugbaus hat Opel sich aber Schnitzer geleistet. So ist der Unterboden gestaltet wie bei Autos vor zwanzig Jahren, also unverkleidet, und der Diesel bietet entgegen der Marketingversprechen keine besonders geschliffenen Manieren. Leistung hat der 2.0 Diesel mit 170 PS aber genug, auch der Verbrauch geht mit 5,3 Litern auf 100 Kilometer in Ordnung. Auch die NOx-Emissionen bleiben im EcoTest noch im Rahmen.

Der neue Hoffnungsträger aus Hessen ist gerade als Business Innovation ein interessantes Angebot zu einem akzeptablen Preis, der viel Chic und Technik bietet, sich aber ein paar Patzer leistet.

**Konkurrenten:** u.a. u.a. Audi A5 Sportback, BMW 4er Gran Coupé, Skoda Superb.

**+** umfangreiche Ausstattung, sicheres Fahrverhalten, gelungene Lenkung

**-** recht unkultivierter Diesel, ungeschützter Unterboden

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

Familie 3,0

Stadtverkehr 3,9

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,7

Transport 2,5

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,5

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,7 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.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Der Insignia 2.0 Diesel mit 170 PS hat einen 15 Liter großen AdBlue-Tank. Mittels des Harnstoffgemischs werden die Stickoxidemissionen reduziert. Der Verbrauch beträgt laut Bedienungsanleitung etwa zwei Liter pro 1.000 Kilometer, kann je nach Fahrbedingungen aber auch höher liegen. Das Nachfüllen gelingt problemlos über den hinter der Tankklappe befindlichen Stutzen.

⊕ 62 Liter Diesel passen in den Tank - auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs kommt man damit langstreckentaugliche 1.170 Kilometer weit. Dabei darf gern auch die

⊖ 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.

ganze Familie samt Gepäck mitfahren, der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von stattlichen 605 Kilogramm. Davon können 100 auf das Dach geladen werden und 90 Kilogramm beträgt die Stützlast der optionalen Anhängerkupplung. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.950 Kilogramm wiegen.

⊖ Mit 4,90 Metern Länge und samt Spiegeln deutlich über zwei Metern Breite ist der Insignia Grand Sport gerade in der Stadt mitunter unhandlich, zumal der Wendekreis mit 12,4 Metern sehr groß ist.

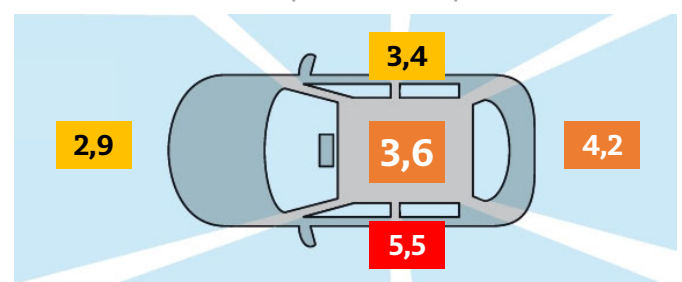
### 2,8 Licht und Sicht

Serienmäßig blenden 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. 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 "Kurvenlicht"-Funktion beschriebene, lenkwinkelabhängige Zuschalten des Abbiegelichts auch im Bereich zwischen 40 und 70 km/h ersetzt dieses nicht.

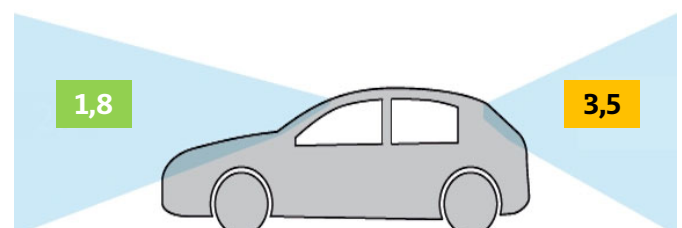
#### Rundumsicht

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 Enden des Autos sind überhaupt nicht einzusehen und nur mit einiger Erfahrung abzuschätzen, vor allem das Heck entzieht sich den Blicken des Fahrers völlig. Ein Heckscheibenwischer ist nur optional erhältlich. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Selbst beim Top-Lichtsystem IntelliLux verzichtet Opel auf eine Scheinwerferreinigungsanlage.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Ein- und Ausstieg gestalten sich dank der großen Türen passabel, die Sitze sind allerdings recht tief. Hinten stören darüber hinaus die abfallende Dachlinie und 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.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen kann sich sehen lassen. 420 Liter lassen sich unter der Hutablage verstauen. Bis zum Dach passen 530 Liter oder neun Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Opel bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 835 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1315 Liter zur Verfügung.

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe gibt eine große Öffnung frei, durch die der geräumige Kofferraum gut zu beladen ist - wenn man die 74 cm hohe Ladekante überwunden hat. Auch von innen ist die Stufe knapp 16 cm hoch.

⊖ Der Verzicht auf einen Griff an der Heckklappe mag zwar elegant wirken, man macht sich aber beim Öffnen an der unteren Kante der Klappe unweigerlich die Finger

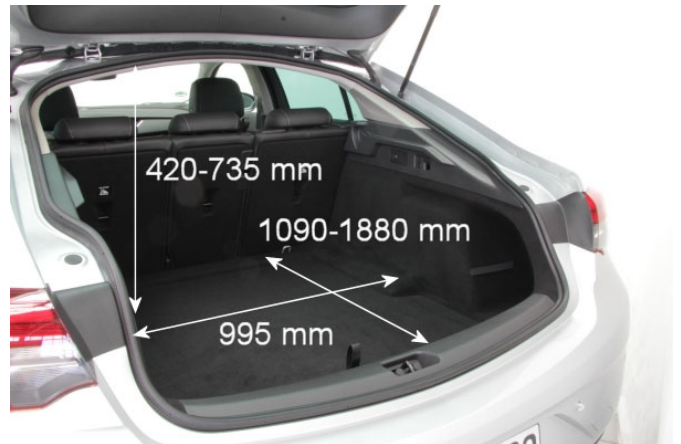
## 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der aufpreispflichtigen 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



Die Sicht nach schräg hinten ist zwar nicht besonders gut, aber besser als bei vielen Konkurrenten. Dazu tragen auch die niedrigen Kopfstützen bei, die das Sichtfeld nicht zusätzlich einschränken.

einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 420 l Volumen ist der Kofferraum zwar groß, gegenüber dem Vorgängermodell (480 l) jedoch deutlich geschrumpft.

dreckig.

Bei umgelegter Rücksitzlehne entsteht kein ebener Ladeboden. Im Dunkeln reicht die eine schwache Lampe nicht aus, um den Kofferraum ordentlich auszuleuchten.

Führung springt, kann man ihn leicht im Lehnenschloss einklemmen und so beschädigen.

⊖ Um Ablagen für Kleinkram ist es im Kofferraum schlecht bestellt. In die Reserveradmulde kann man kleineres Gepäck nur legen, falls man das Notrad nicht

bestellt hat. Ansonsten gibt es keinerlei Verstaumöglichkeit für einzelnes Gepäck - zumindest zu Taschenhaken hat sich Opel hinreißen lassen.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Insgesamt gefällt die Bedienung im Insignia, es gibt aber Verbesserungspotential. 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.

Im Detail dann steckt der Teufel: 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. So muss man für die Einstellung der Luftverteilung ein gesondertes Menü öffnen; einfache Tasten wären hier besser.

Das serienmäßige Infotainmentsystem mit Navigation bedient man hauptsächlich über den Touchscreen. Das Menü ist optisch aufgeräumt und recht logisch aufgebaut. Es fehlt aber ein Drehregler, um beispielsweise im Navimodus zu zoomen.

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, außerdem ruckelt der digitale Tachozeiger deutlich - hier fehlt wohl Rechenleistung des dahinter stehenden Prozessors.



Der Insignia überzeugt im Innenraum durch eine gute Verarbeitung. Die Materialanmutung kann dagegen nicht vollständig überzeugen. Auch die Funktionalität ist weitgehend gegeben, im Detail bleibt jedoch genügend Raum für Verbesserungen.

### 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen ist serienmäßig in jedem Insignia. Auch Apple Carplay, Android Auto, eine Freisprecheinrichtung und die Wiedergabe von Videos oder Musik per USB-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 beispielsweise für eine Kühlbox genutzt werden kann - diese gibt es aber nur für den Kombi namens Sports Tourer und nicht für die getestete Limousine.

Gegen Aufpreis von 1.250 Euro beziehungsweise ab der Ausstattung Dynamic und bei den Business-Modellen serienmäßig verbaut Opel ein festplattenbasiertes Navigationssystem mit acht Zoll großen Touchdisplay,

auch zwei weitere USB-Anschlüsse zum Laden im Fond sind dann an Bord. DAB-Empfang kostet Aufpreis, ein CD-Laufwerk findet man nicht in der Ausstattungsliste. Eine induktive Ladestation gibt es für 120 Euro - die Business-Modelle haben diese serienmäßig.

Ab der Ausstattung Edition hat der Insignia den Online- und Service-Assistenten OnStar serienmäßig an Bord. Dieser umfasst verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder 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 Passagiere in ein vom Auto generiertes WLAN-Netz

einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen. Nach dem ersten Nutzungsjahr fällt eine jährliche Servicegebühr von 99,50 Euro pro Jahr an - die Nutzung des WLAN-Netzes kostet aber extra.

### 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Auch lange Mädels und Kerls 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, der helle Dachhimmel des Testwagens gleicht das eher wuchtig wirkende Armaturenbrett und den hohen Mittelunnel wieder aus.

### 3,1 Raumangebot hinten

Hinten ist weniger Platz. Während man auch mit 1,95 Metern Länge noch genügend Beinfreiheit hat, kommt man schon bei knapp zehn Zentimetern weniger Körpergröße dem Dachhimmel sehr nahe. Für die Messung der Beinfreiheit gilt: Der Vordersitz ist auf eine Person mit 1,85 Metern Länge eingestellt. Die abfallende Dachlinie der Limousine und die recht hohe Seitenlinie schränken hier das Raumgefühl etwas ein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

### 2,9 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 noch Becherhalter und Lehnentaschen zur Stelle.

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

## 2,3 KOMFORT

### 2,6 Federung

Der Testwagen ist nicht mit dem optionalen FlexRide Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung ausgestattet. Aber auch das konventionelle Standardfahrwerk wurde von den Opel-Ingenieuren gelungen abgestimmt und bietet einen ordentlichen Komfort, ohne dass der Insignia besonders stark wankt oder nachschwingt. Ob in der Stadt,

wo lediglich grobes Kopfsteinpflaster merklich durchdringt, oder auf der zügigen Autobahnetappe: Der Insignia wirkt stets solide und hält die meisten Unbillen schlechterer Straßen von den Insassen fern.

### 2,1 Sitze

⊕ Die bei der Business Innovation serienmäßige "Premium-Ausstattung Leder" umfasst vielfältig einstellbare Vordersitze mit dem Gütesiegel der Aktion gesunder Rücken. 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 Massagesitze sowie eine Memory-Funktion für den Fahrersitz.

### 3,1 Innengeräusch

Mit einem Schalldruckpegel von bei 130 km/h gemessenen 68,5 dB(A) im Innenraum ist der Insignia trotz der vorderen Doppelverglasung des Testwagens kein Leisetreter, insbesondere nicht für seine Klasse. Fahr- und Windgeräusche

dominieren bei dieser Geschwindigkeit und Konstantfahrt. Gibt man Gas, drängt sich der nicht gerade flüsterleise Diesel in den Vordergrund.

### 2,0 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist im Insignia Business Innovation eine Zweizonen-Klimaanlage verbaut. Diese bietet einen Luftfeuchtesensor, der bei Bedarf die Umluftfunktion deaktiviert. Ein Luftgütesensor, der auch in Tunneln oder bei sonst verschmutzter Außenluft die Umluftfunktion aktiviert, ist aber nicht vorhanden. Auch kann man die Intensität des Automatikmodus nicht einstellen, dafür aber beide Klimazonen synchronisieren.

Sitzheizung vorn und hinten sind beim Business

Innovation genauso serienmäßig wie ein beheizbares Lederlenkrad, abgedunkelte Scheiben hinten kosten Aufpreis. Im Rahmen 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.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

Bei der Messung des Anfahrverhaltens, also des Durchzugs von 15 - 30 km/h im zweiten Gang, geht der Opel eher verhalten zu Werke und braucht fast drei Sekunden für den kurzen Sprint.

⊕ Einmal in Fahrt, sorgt der Turbodiesel mit 170 PS und 400 Nm 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 226 km/h, die Zeit für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Opel mit 8,7 Sekunden an.

### 3,3 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 recht

hemdsärmelig - bei sehr niedrigen Drehzahlen passiert nicht viel, ab kurz vor 2.000 Umdrehungen aber fällt das Drehmoment über die Vorderräder her. Ab diesem Punkt zieht der Motor das Auto kraftvoll vorwärts.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe überzeugt. Leicht und zielgenau flutscht der Schaltknäuf 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.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Insignia ist ein 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. Richtig sportlich wird das Fahrgefühl aber nicht.

### 2,0 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. Zielgenaue Kurvenfahrten sind leicht möglich, wenn auch bei manchen Lenkwinkeln das Heck etwas verzögert Seitenführung aufbaut. Dies aber fällt im Alltag kaum ins Gewicht, der Insignia liefert im Lenkungskapitel insgesamt ein tadellose Vorstellung ab.

### 2,5 Bremse




















⊕ 35,2 m Bremsweg sind ein solider Wert, wenn auch manch ein Konkurrent aus 100 km/h eher zum Stehen kommt. 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 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.

## 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	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	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	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug kann sich der Fahrer in Sekunden anzeigen lassen - fährt man zu nah auf, wird man 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 auf Nebenspuren fahrende Autos bis zu 70 Meter weit erkennt und bei Kollisionsgefahr vor einem Wechsel des Fahrstreifens warnt. Mithilfe dieser Technik erkennt der Insignia auch kreuzenden Verkehr beim rückwärts Fahren.

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 bis 180 km/h die Geschwindigkeit in Abhängigkeit von einem voraus

fahrenden Fahrzeug regelt. Hat man sich für ein Automatikgetriebe entschieden, kann man diese Funktion auch im Stau nutzen, 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.

## 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest stellt dem Insignia im Juli 2017 ein gutes Zeugnis aus, er erreicht 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. 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.

Die Kopfstützen vorn reichen für 1,90 Meter große Passagiere aus, hinten ist man bis 1,65 Meter Körpergröße

geschützt.

Ist der Insignia mit seinem Opel OnStar registriert (die ersten 12 Monate kostenfrei), kann er im Falle eines Unfalls automatisch einen Notruf absetzen und Unfallhilfe organisieren.

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

## 3,3 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. Hinten außen steht Isofix samt i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung, mit den Gurten ist es aber aufgrund der recht stark ausgeprägten Sitzkonturen mitunter schwierig, einen Kindersitz gerade und stabil zu befestigen. Auch stehen besonders hohe Sitze eventuell an der Dachsäule an - wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf ratsam.

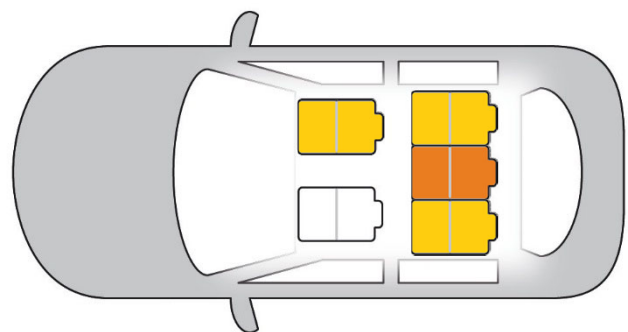
⊕ Im Kapitel Kindersicherheit erzielt der Opel gute 85 Prozent der Punkte beim Crashtest.

⊖ 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 nicht stabil zu befestigen - dieser Platz ist dafür ungeeignet.

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.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

5,3 Liter Diesel braucht der Insignia Grand Sport 2.0 Diesel im EcoTest auf 100 Kilometer. Die entsprechende CO<sub>2</sub>-Bilanz von 169 g/km bringt dem Testwagen 27 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 5,9 Liter in der Stadt, 4,7 Liter außerorts und 5,9 Liter auf der Autobahn.

Interessanterweise deckt sich der Testverbrauch in etwa mit dem von Opel angegebenen - wenige Hersteller geben so realistische Verbrauchswerte an.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Der EcoTest stellt dem Insignia 2.0 Diesel bezüglich der Schadstoffe ein recht gutes Zeugnis aus: 35 von 50 Zählern erhält der Opel. Das SCR-Abgasreinigungssystem mit AdBlue-Einspritzung sorgt für einen nicht zu allzu hohen Stickoxidausstoß, alle anderen Schadstoffwerte sind

### 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	5,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

absolut im grünen Bereich. Die insgesamt erzielten 62 Punkte im EcoTest reichen für drei Sterne.

## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

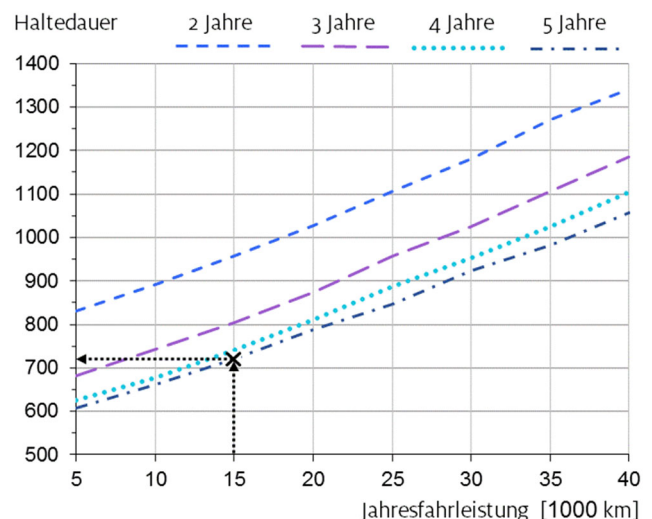
Der Zahnriemen des Insignia 2.0 Diesel muss alle sechs Jahre oder 150.000 Kilometer gewechselt werden. 272 Euro kostet der Diesel jährlich an Steuern.

⊕ 34.715 Euro kostet der getestete Opel Insignia Grand Sport 2.0 Diesel Start&Stop Business Innovation. Dann hat man genügend Leistung, einen akzeptablen Verbrauch, die empfehlenswerten LED-Scheinwerfer sowie Lederausstattung samt den AGR-Sitzen an Bord. Außerdem ist der Abstandsregeltempomat und der Verkehrsschild-Assistent dabei.

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 flexicare genannten Angebots können auch alle Inspektionen und Verschleißteile in diesem Zeitraum für einen Festpreis gekauft werden.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 721 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 DI Turbo Start&Stop	1.5 DI Turbo Start&Stop	1.2.0 DI Turbo Start&Stop 4x4 Aut.	1.6 Diesel Start&Stop	1.6 Diesel Start&Stop	2.0 Diesel Start&Stop	2.0 Bi- Turbo D Start&Stop 4x4 Aut.
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1490	4/1490	4/1998	4/1598	4/1598	4/1956	4/1956
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	121 (165)	191 (260)	81 (110)	100 (136)	125 (170)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/2000	250/2000	400/2500	300/2000	320/2000	400/1750	480/1500
0-100 km/h [s]	9,9	8,9	7,3	11,6	10,5	8,7	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	222	250	201	211	226	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9   S	6,0   S	8,6   S	4,2   D	4,3   D	5,2   D	7,1   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	133	136	197	110	114	136	186
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/20	16/22/20	15/25/23	19/24/22	19/24/22	19/24/22	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	106	112	244	182	190	272	372
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	635	656	907	644	650	694	k.A.
Preis [Euro]	25.590	27.750	41.500	27.025	28.025	29.515	39.295

## 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, 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	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km	5,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	136 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,3 m <sup>2</sup> /0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.897/1.863/1.455 mm
Leergewicht/Zuladung	1.582/603 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.450 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)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,5/9,6/16,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 96W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/4,7/5,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	141 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	1.170 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/605 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/835/1.315 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>89 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>138 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>391 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	721 Euro		
Steuer pro Jahr	272 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/22		
Basispreis Insignia Grand Sport 2.0 Diesel Start&Stop BI	34.715 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.865 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.920 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 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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	980 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	990 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	390 Euro°/990 Euro (Paket)
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	695 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (zwei Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/690 Euro (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	850 Euro
Metalliclackierung	ab 595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	920 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: September 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.