



Opel Insignia Grand Sport 1.5 DI Turbo Start&Stop Business Edition

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (121 kW / 165 PS)

Der neue Benziner mit eineinhalb Liter Hubraum, Turboaufladung und Direkteinspritzung von Opel debütiert im Insignia der zweiten Generation und ersetzt damit sowohl den 1.4- als auch den 1.6-Benziner des Vorgängermodells. Leider kann der Motor im Testwagen nicht gänzlich überzeugen, da zwar das Ansprechen und der grundsätzliche Durchzug gefallen, deutliche Ruckler beim Beschleunigen ihm aber den Auftritt verderben. Die absoluten Leistungsdaten des Motors sind locker ausreichend für den Alltag und kräftige Zwischensprints: Mit 165 PS und 250 Nm gehört man zu den besser motorisierten Fahrzeugen.

Der Testverbrauch von 7,0 l/100 km ist für einen neuen Motor dann aber doch recht hoch, auch in dieser Leistungsklasse. Darüber hinaus fällt der hohe Partikelaustritt auf. Das Fahrverhalten ist sicher und nicht zuletzt dank der überzeugenden Lenkung agil. Auch die Fahrwerksabstimmung trägt zum handlichen Eindruck bei, schränkt dabei zumindest in der Stadt und bei größeren Polterstrecken den Komfort etwas ein.

Als Business Edition bringt der Insignia 1.5 DI Turbo für 27.750 Euro zwar beispielsweise die Extras Navi und Komfort-Fahrsitz serienmäßig mit, vieles ist aber erst aber der Ausstattung Dynamic erhältlich, wie etwa das empfehlenswerte Head-up-Display. Man sollte also genau vergleichen und überlegen, ob man nicht doch eine höhere Ausstattungslinie wählt. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Sportback, BMW 4er Gran Coupé, Skoda Superb.

+ sicheres Fahrverhalten, gelungene Lenkung

- ungleichmäßiger Motorlauf, ungeschützter Unterboden, einige Extras erst für höhere Ausstattungslinien

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,2**

Zielgruppencheck

Familie **3,0**

Stadtverkehr **3,9**

Senioren **3,2**

Langstrecke **2,8**

Transport **2,6**

Fahrspaß **2,8**

Preis/Leistung **2,5**

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der Insignia ist gut verarbeitet. Zwar sind einige Blechkannten 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

62 Liter Benzin passen in den Tank - auf Grundlage des Eco-Test-Verbrauchs kommt man damit 885 Kilometer weit. Dabei darf gern auch die ganze Familie samt Gepäck mitfahren, der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von üppigen 580 Kilogramm. Davon können 100 auf das Dach geladen werden und 60 Kilogramm beträgt die Stützlast der

3,1 Licht und Sicht

Optional blendet der Innenspiegel automatisch ab. Einen zusätzlichen, den toten Winkel verkleinernden Bereich hat nur der linke Außenspiegel.

Die Halogenscheinwerfer des Testwagens bieten eine ordentliche Ausleuchtung, kommen aber in Lichtstärke und Leuchtweite nicht an die optionalen LED-Scheinwerfer heran. Da diese darüber hinaus einen adaptiven Fernlichtassistenten mit gezielter Ausschattung anderer Fahrzeuge bieten, sollte man den Aufpreis investieren. Für



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.

⊖ 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.

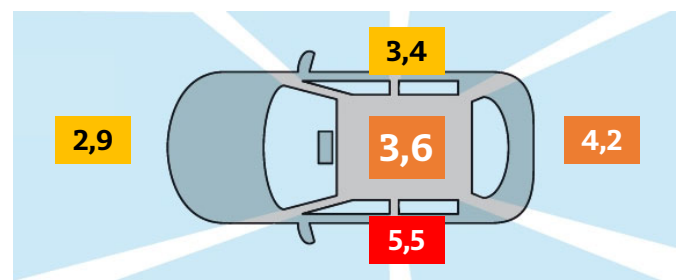
optionalen Anhängerkupplung. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.405 Kilogramm wiegen, ungebremste 700 kg.

⊖ 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.

die Halogenscheinwerfer ist immerhin ein statischer Fernlichtassistent verfügbar, der die Scheinwerfer abblendet, sobald man andere Verkehrsteilnehmer blenden würde.

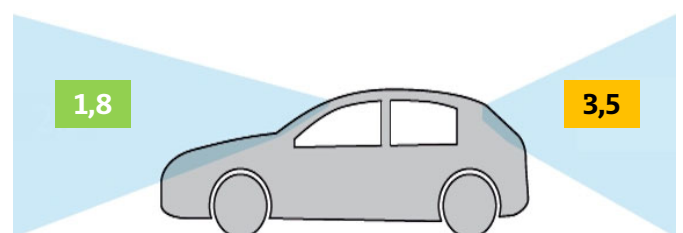
Rundumsicht

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, dieser bietet aber ein nicht ausreichendes Wischfeld. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion

zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Das Park&Go Premium-Paket ist für die Ausstattungslinie Edition nicht erhältlich - damit muss man eine höhere Ausstattungslinie wählen, um eine 360°-Einparkkamera bestellen zu können. Genauso ist für den Business Edition kein automatisch abblendender Außenspiegel verfügbar.

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.

⊖ 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.

2,3 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.



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

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.

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

⊖ 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 dreckig.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der aufpreispflichtigen dreigeteilten Rücksitzlehne (Serie: asymmetrisch zweigeteilt) geht leicht von der Hand, egal ob der 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.

⊖ 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 mit der aufpreispflichtigen Automatikfunktion. Mit den Grundfunktionen des automobilen Alltags kommt man also gut zurecht.

Im Detail dann steckt der Teufel: 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.



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 beispielweise 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-Netztes 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.

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.



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

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

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Das optionale FlexRide Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung ist für den 1.5 DI Turbo nicht erhältlich. Aber auch das konventionelle Standardfahrwerk wurde von den Opel-Ingenieuren recht vernünftig abgestimmt und bietet einen ordentlichen Restkomfort, ohne dass der Insignia besonders stark wankt oder nachschwingt. Lediglich in der Stadt wirkt das Auto stößig, mit Gullideckeln

und Straßenschäden kommt es nicht so gut zurecht. Das Fahrwerk des 2.0 Diesels war hier souveräner. Auf der Landstraße oder der zügigen Autobahnetappe gilt aber wieder: Der Insignia wirkt stets solide und hält die meisten Unbilden schlechterer Straßen von den Insassen fern.

2,3 Sitze

⊕ Der bei der Business Edition serienmäßige Fahrersitz mit dem Gütesiegel der Aktion gesunder Rücken gefällt sehr gut. Er stützt den Rücken gleichmäßig und erlaubt auch längere Fahrten ohne Probleme. Länge, Höhe und Beinauflage sowie Lehnenneigung sind manuell

einstellbar, die Sitzneigung und die Lendenwirbelstütze passt man auf Knopfdruck an. Als weitere Aufwertung gibt es noch Massagesitze, Lederbezug sowie eine Memory-Funktion. Bis auf diese ist auch der Beifahrersitz mit allen genannten Funktionen aufrüstbar.

3,0 Innengeräusch

Mit einem Schalldruckpegel von bei 130 km/h gemessenen 68,1 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 oder fährt Drehzahlen über 3.800 Umdrehungen, dröhnt der Motor stark.

3,0 Klimatisierung

Serienmäßig ist im Insignia Edition eine manuelle Klimaanlage verbaut, gegen Aufpreis wird diese wie im Testwagen durch eine Zweizonen-Klimaautomatik ersetzt. 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 ist beim Business Edition genauso serienmäßig, ein beheizbares Lederlenkrad kostet Aufpreis. Auch abgedunkelte Scheiben hinten kosten Aufpreis.

⊖ Nicht der Klasse angemessen sind die Lüftungsdüsen vorn - man kann die Belüftungsstärke nicht unabhängig von der Luftstromrichtung regeln. Die für die höheren Ausstattungen verfügbare Sitzbelüftung vorn gibt es für den Business Edition nicht.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,4 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 Turbobenziner mit 165 PS und 250 Nm sorgt für souveräne Fahrleistungen. Die

Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h belegen dies - im vierten, fünften und auch sechsten Gang zieht der Motor den Insignia ordentlich vorwärts.

Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 222 km/h, den Zeit für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Opel mit 8,9 Sekunden an.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Benziner schickt zwar merkliche Vibrationen in den Innenraum, besonders auffällig ist aber die Akustik: Hält sich das Aggregat bei gleichmäßiger Fahrt noch zurück, meldet er sich bei stärkerer Beschleunigung und insbesondere bei höheren Drehzahlen deutlich und dröhnend zu Wort.

⊖ Der neu entwickelte Vierzylinder zieht nicht gleichmäßig durch das Drehzahlband. Sowohl bei Teil- als auch bei Vollast ruckelt der Motor, in allen Drehzahlbereichen. Hier muss Opel definitiv noch einmal Hand anlegen.

2,4 Schaltung/Getriebe

Die Kupplung des Testwagens ist unauffällig und gut dosierbar, solange man nicht schnell und mit höheren Drehzahlstrüngen schalten will - dann erntet man starke Lastwechselschläge.

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe überzeugt. Leicht und zielgenau flutscht der Schaltknauf durch die nicht zu

langen Gassen. Nur beim zügigen Schalten wird es etwas knochig.

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

⊕ 35,0 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.

2,2 SICHERHEIT
























1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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 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 Auto 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.

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 enthalten. 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 an sich empfehlenswerten Head-Up-Display - das für den Business Edition aber nicht erhältlich ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Ein direktes, also den Reifendruck per Sensoren messendes Reifendruckkontrollsystem ist zwar Serie, um

sich die Messwerte aber im Menü anzeigen zu lassen, muss man aber 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.

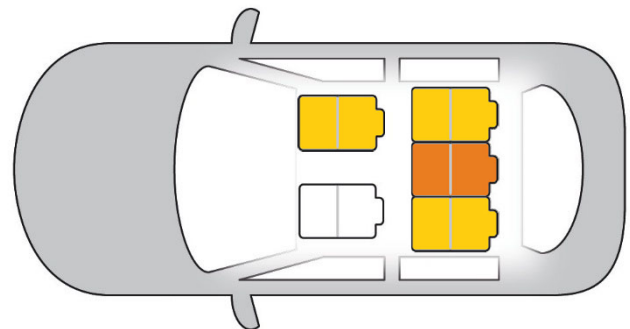
⊖ Die Kindersicherung ist per einfachem Hebel an den Türen und damit auch von den Kindern selbst leicht zu bedienen. Auf dem mittleren Rücksitz sind Kindersitze mit Isofix überhaupt nicht und mit dem Gurt nicht stabil zu befestigen - dieser Platz ist dafür ungeeignet.

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 noch besonders unnachgiebig.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

4,0 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2

Sieben Liter Superbenzin braucht der Insignia Grand Sport 1.5 DI im EcoTest auf 100 Kilometer. Die entsprechende CO2-Bilanz von 188 g/km bringt dem Testwagen 21 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 7,3 Liter in der Stadt, 6,0 Liter außerorts und 8,1 Liter auf der Autobahn.

4,1 Schadstoffe

⊖ Der EcoTest stellt dem Testwagen bezüglich der Schadstoffe kein gutes Zeugnis aus: 19 von 50 Zählern erhält der Opel. Vor allem im aufgrund der Volllastanteile anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der Partikelausstoß des Direkteinspritzers zu hoch. Aber auch der CO-Ausstoß ist dann erhöht, der Katalysator arbeitet nicht ausreichend. Die insgesamt erzielten 40 Punkte im EcoTest reichen für nur zwei Sterne.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

27.750 Euro kostet der getestete Opel Insignia Grand Sport 1.5 DI Turbo Start&Stop Business Edition. Leider sind einige Extras wie beispielsweise Head-up-Display, Sitzheizung hinten oder das große Parkpaket für diese Variante nicht erhältlich.

⊕ Jährlich müssen 112 Euro Steuern gezahlt werden. 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.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

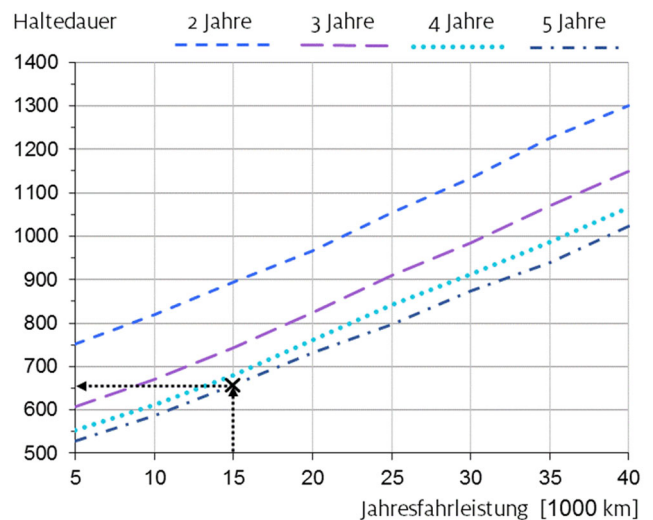
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 656 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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.490 ccm
Leistung	121 kW/165 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km	6,0 l
CO ₂ -Ausstoß	136 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.897/1.863/1.455 mm
Leergewicht/Zuladung	1.441/574 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.450 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	700/1.405 kg
Stützlast/Dachlast	60/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,2/10,7/14,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 96W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact5
Wendekreis links/rechts	12,4/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/6,0/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	159 g/km (WTW* 188 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.435/580 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/835/1.315 l

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

Betriebskosten	122 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	110 Euro	Wertverlust	339 Euro
Monatliche Gesamtkosten	656 Euro		
Steuer pro Jahr	112 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/20		
Basispreis Insignia Grand Sport 1.5 DI Turbo Start&Stop BE	27.750 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.120 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.585 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. 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.

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	-/1.590 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht (bei LED-Scheinwerfer inkl.)	1.590 Euro/-
Regen-/Lichtsensor (beides im Sicht-Paket)	220 Euro°
Fernlichtassistent (im Sicht-Paket)	220 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/600 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (Park&Go-Paket)	695 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	390 Euro/-
Head-Up-Display (nur für höhere Ausstattungen)	-
Verkehrszeichenerkennung	145 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	245 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/300 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/600 Euro°
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	Serie/395 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	220 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	195 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (60/40)	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: September 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.