



Opel Insignia Sports Tourer 1.6 ECOTEC Diesel Start&Stop Business Innovation

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Auf die Limousine Grand Sport folgt nun die Kombivariante Sports Tourer des neuen Opel Insignia. Der Sports Tourer sprengt mit knapp fünf Metern das übliche Längenmaß in der Mittelklasse. Zusammen mit der stattlichen Fahrzeugbreite und dem nicht sonderlich kleinen Wendekreis wird der Parkhausbesuch zur schweißtreibenden Angelegenheit. Dafür entlohnt der Rüsselsheimer mit viel Platz für die Passagiere samt Gepäck, das dank der sehr hohen Zuladung gerne etwas schwerer ausfallen darf. Der Fahrkomfort weiß ebenfalls zu überzeugen, was neben den hervorragenden AGR-Sitzen auch am gelungenen Federungskomfort des optionalen FlexRide-Fahrwerks liegt. Unter der Haube des Testwagens steckt ein 1,6 Liter großer Vierzylinderdiesel, der 136 PS und 320 Nm entwickelt. Damit ist der Rüsselsheimer vollkommen ausreichend motorisiert, der Testverbrauch von 5,3 l/100 km geht ebenfalls in Ordnung. Leider verzichtet Opel anders als bei den Zweiliter-Dieselmodellen auf ein SCR-System, der verbaute NOx-Speicherkat kann den Stickoxid-Anteil im Abgas nur unzureichend reduzieren. Mit einem Grundpreis von knapp 35.000 Euro ist der Insignia Sports Tourer 1.6 Diesel mit der umfangreichen Business Innovation-Ausstattung ein attraktives Angebot, das sich vor der deutschen Konkurrenz nicht verstecken braucht. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo Turnier, Mazda6 Kombi, Renault Talisman Grandtour, VW Passat Variant.

- ⊕ viel Platz für Passagiere und Gepäck, umfangreiche Ausstattung, hohe Zuladung, sehr gutes LED-Licht
- ⊖ ungeschützter Unterboden, Fensterheber ohne Einklemmschutz, hohe NOx-Emissionen wegen fehlendem SCR-System

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★☆☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

⊕ Der Insignia ist gut verarbeitet. Zwar sind einige Blechkanten der Karosserie nicht versiegelt und im Innenraum passt nicht jedes Spaltmaß perfekt, insgesamt aber hinterlässt der große Opel ein rundes Bild und wirkt solide.

Die Materialien des Interieurs sind nicht ganz der Klasse angemessen. Nur die oberen Teile von Armaturenbrett und Türverkleidung bekamen angenehm weiche Oberflächen spendiert. Überall sonst dominiert harter Kunststoff, optisch ist das Interieur aber ansprechend.

2,7 Alltagstauglichkeit

Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger fällt mit 1.405 kg vergleichsweise gering aus.

⊕ 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 ganze Familie samt Gepäck mitfahren, der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von hervorragenden 700 Kilogramm. Davon können 100 auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden und 75 Kilogramm beträgt die Stützlast der optionalen Anhängerkupplung.

2,8 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist nur mäßig und wird vor allem beim Blick nach hinten durch die breiten D-Säulen beeinträchtigt. 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 statisches Kurvenlicht beschriebene, lenkwinkelabhängige Zuschalten des Abbiegelichts auch im Bereich zwischen 40 und 70 km/h ersetzt dieses nicht.

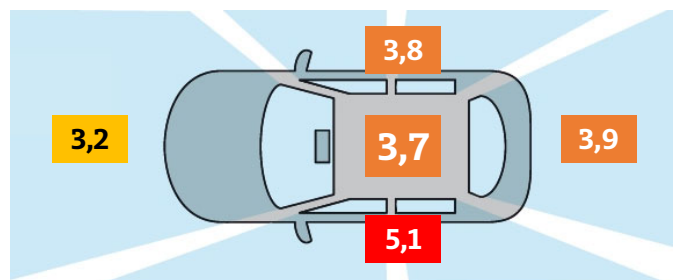
⊖ Nicht angemessen ist die Gestaltung des Unterbodens. Keinerlei Verkleidung schützt den Motor oder andere Teile der Karosserie, außerdem ist nicht auf allen der vielen ungeschützten Bleche vernünftiger Unterbodenschutz aufgetragen. Daraus resultieren einige Nachteile wie eine schlechtere Aerodynamik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

⊖ Mit 4,99 Metern Länge und samt Spiegeln deutlich über 2,10 Breite sprengt der Insignia Sports Tourer das übliche Maß in der Mittelklasse - damit ist er länger und breiter als ein E-Klasse T-Modell. Hinzu kommt, dass er mit einem Wendekreis von zwölf Metern nicht sonderlich wendig ist.

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

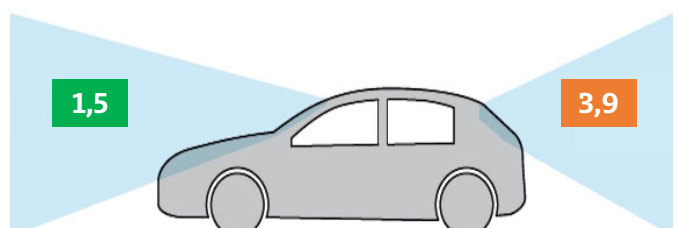
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊖ Das vordere Ende des Autos ist überhaupt nicht einzusehen, der hintere Fahrzeugabschluss lässt sich anhand der Fensterunterkante der Heckscheibe abschätzen.

Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion zum Anzeigen der Fahrtrichtung deaktiviert. Selbst beim Top-Lichtsystem IntelliLux verzichtet Opel auf eine Scheinwerferreinigungsanlage.

2,5 Ein-/Ausstieg

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

⊕ Haltegriffe sind an allen Türen am Dachhimmel vorhanden.

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des großen Kombis kann sich wahrlich sehen lassen. 460 Liter lassen sich unter der Hutablage verstauen. Bis unters Dach beladen passen 675 Liter oder zwölf Getränkeboxen 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.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe öffnet mit einer gemessenen Stehhöhe von 1,83 m nicht sonderlich hoch.

⊕ Im Insignia Sports Tourer Business Innovation öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch - entweder per Tastendruck oder sensorgesteuert per Fußschwenk unter den hinteren Stoßfänger. Die Öffnungshöhe ist einstellbar. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, damit lassen sich

2,0 Kofferraum-Variabilität

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



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊖ 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 Tourer ordentlich viel Platz für das Gepäck.

auch sperrige Gegenstände einladen.

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

Im Gepäckabteil finden sich zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum Verstauen von Kleinkram, sowie sage und schreibe vier Taschenhaken. Gegen Aufpreis sorgt ein Schienensystem samt Trennschieber sowie ein Gepäcknetz (im Paket) für sicheren Halt der Transportgegenstände.

2,1 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Insgesamt gefällt die Bedienung im Insignia, es gibt aber Verbesserungspotenzial. Sitze und Lenkrad sind allerdings schnell passend eingestellt, Licht und Scheibenwischer stellen auch vor keine Probleme, vor allem Dank der serienmäßigen Automatikfunktion. Mit den Grundfunktionen des automobilen Alltags kommt man also gut zurecht.

Der Teufel steckt dann aber im Detail: So kann man durchaus längere Zeit nach der Einstellung für das optionale und durchaus empfehlenswerte Head-up-Display suchen. Die entsprechenden Tasten sind hinter dem Lenkrad versteckt. Auch die Fahrassistenzsysteme werden teils im per Touchscreen zu bedienenden Infotainmentsystem, teils per Taste bedient - hier ist kein durchgehend schlüssiges Bedienkonzept zu erkennen. Auch fehlt eine dauerhafte und übersichtliche Information, ob und welche Assistenzsysteme gerade aktiviert sind. Hat man sich aber mit dem Insignia etwas beschäftigt, geht auch die Bedienung tiefer versteckter Funktionen besser von der Hand, umständlich bleibt es aber trotzdem. So muss man für die Einstellung der Luftverteilung ein gesondertes Menü öffnen; einfache Tasten wären hier besser.

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.



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 manchen Funktionen eine einheitliche Logik abgeht.

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. Gegen Aufpreis von 1.250 Euro beziehungsweise ab der Ausstattung Dynamic und bei den Business-Modellen verbaut Opel serienmäßig ein festplattenbasiertes Navigationssystem mit acht Zoll großem 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-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 Notruf funktion 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 Daten-Netzes via WLAN kostet aber weiteren Aufpreis.

1,8 Raumangebot vorn

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

1,9 Raumangebot hinten

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

2,9 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 vorhanden.

⊖ Sitzvarianten wie eine dritte Sitzreihe sind für den Sports Tourer genauso wenig erhältlich wie eine

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



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

verschiebbare Rückbank oder eine in der Neigung einstellbare Lehne in der zweiten Sitzreihe.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für die Dieselmotoren des Insignia auch ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferkennung zu haben. Der Testwagen war mit dem optionalen FlexRide-Fahrwerk ausgestattet, das besonders für Vielfahrer eine klare Kaufempfehlung ist.

⊕ 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, die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen.

2,1 Sitze

⊕ Die bei der Business Innovation serienmäßige "Premium-Ausstattung Leder" umfasst vielfach verstellbare 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 elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion für den Fahrersitz.

3,2 Innengeräusch

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

dominieren 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 ist 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

2,7 Fahrleistungen

Einmal in Fahrt, sorgt der Turbodiesel mit 136 PS und 320 Nm für ordentliche Fahrleistungen. Die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h erledigt der Insignia Sports Tourer 1.6 Diesel recht flott - 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

bereitstellt.

Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 212 km/h, die Zeit für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Opel mit 10,7 Sekunden an. 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 3,1 Sekunden für den kurzen Sprint.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

In Sachen Laufkultur schneidet der 1,6-Liter-Diesel besser ab als die Zweiliter-Variante. Die Vibrationen liegen auf klassenüblichem Niveau, auch akustisch hält sich der Selbstzünder abgesehen von einer leichten Dröhnneigung bei niedrigen Drehzahlen angenehm zurück.

Die Leistungsentfaltung ist nicht sonderlich harmonisch - 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.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe überzeugt. Leicht und zielgenau flutscht der Schaltknauf durch die nicht zu langen Gassen. Im Zusammenspiel mit der tadellos dosierbaren Kupplung machen Gangwechsel Spaß. Der Rückwärtsgang ist durch eine Sperre gesichert und lässt sich auch bei noch langsam rollendem Fahrzeug einlegen. An Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Opels.

Die Übersetzung des sechsten Gangs hat Opel recht kurz gewählt, bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle bereits mit knapp 2.500 Touren. Im Gegenzug sind die Gänge recht eng gestuft, die Anschlüsse passen.

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

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Insignia ist auch als Sports Tourer ein sehr fahrsicheres Auto. Der Geradeauslauf ist tadellos, Spurrinnen beeinflussen das Auto nur leicht. Beim ADAC Ausweichtest regelt das ESP kompromisslos und senkt so die Geschwindigkeit nach dem ersten abrupten Lenkmanöver deutlich. Anschließend durchfährt man den

Parcours ohne Probleme, wenn auch nicht sonderlich präzise und agil. 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.

2,2 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 das Heck etwas verzögert Seitenführung aufbaut. Dies fällt im Alltag aber kaum ins Gewicht, der Insignia liefert im Lenkungskapitel insgesamt ein tadellose Vorstellung ab.

2,9 Bremse

⊕ 36,5 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.

1,9 SICHERHEIT







1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

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

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

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	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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,

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest stellt dem Insignia Grand Sport im Juli 2017 ein gutes Zeugnis aus, er erreicht 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Da Sports Tourer und Grand Sport weitgehend baugleich sind, lässt sich das Ergebnis auf den Kombi übertragen. Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, gegen Aufpreis ist der Opel auch hinten mit Seitenairbags ausgestattet. Dann verfügen die hinteren Sitze auch über Gurtwarner für nicht angelegte Gurte. Die Kopfstützen vorn reichen für 1,90 Meter große

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.

Passagiere aus, hinten ist man bis 1,75 Meter Körpergröße geschützt.

Ist der Insignia mit seinem Opel OnStar registriert (die ersten 12 Monate kostenfrei), kann er nach einem Unfall automatisch einen Notruf absetzen und Hilfe organisieren.

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

2,7 Kindersicherheit

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

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

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

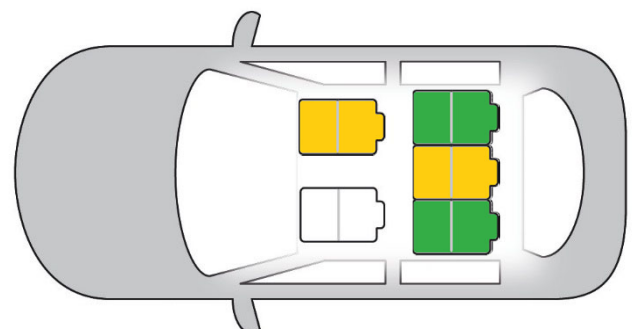
⊖ Die Kindersicherung ist per einfachem Hebel an den Türen und damit auch von den Kindern selbst leicht zu bedienen. Auf dem mittleren Rücksitz sind Kindersitze mit Isofix überhaupt nicht und mit dem Gurt nur schwerlich

lagestabil zu befestigen.

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

2,4 Fußgängerschutz

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

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

4,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

5,3 Liter Diesel braucht der Insignia Sports Tourer 1.6 Diesel im EcoTest auf 100 Kilometer. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 168 g/km bringt dem Rüsselsheimer Kombi 27 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 5,4 Liter in der Stadt, 4,7 Liter außerorts und 6,2 Liter auf der Autobahn.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der 1.6 ECOTEC Diesel verzichtet im Gegensatz zu den 2,0-Liter-Varianten auf ein SCR-System, stattdessen kommt lediglich ein NO_x-Speicherkatalysator zum Einsatz. Die Messergebnisse des ADAC EcoTest machen deutlich, dass diese Technik im Falle des Insignia ein schlechtes Ergebnis liefert - die NO_x-Emissionen sind deutlich zu hoch. Daher geht der Insignia Sports Tourer 1.6 ECOTEC Diesel im Schadstoffkapitel leer aus und kommt

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B	
Landstraße	4,7		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B	
Autobahn	6,2		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B	
Gesamtverbrauch	5,3		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B	

insgesamt auf lediglich 27 Punkte und damit einen Stern im ADAC EcoTest.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

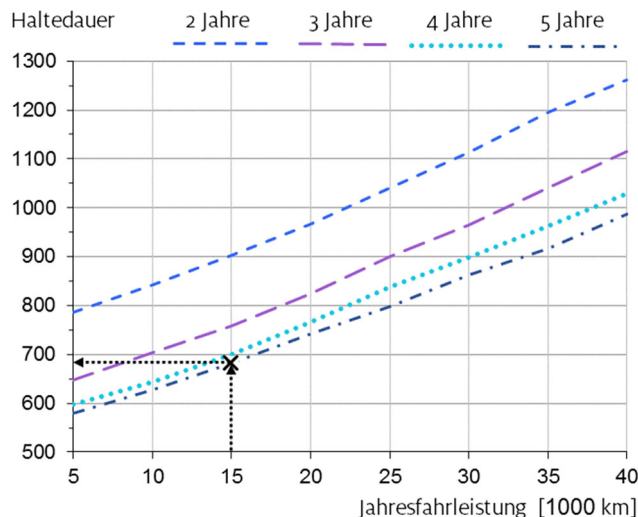
Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 200 Euro.

⊕ 34.825 Euro kostet der getestete Opel Insignia Sports Tourer 1.6 ECOTEC Diesel Start&Stop Business Innovation. Nicht gerade günstig, doch dafür ist der Rüsselsheimer Kombi auch sehr umfangreich ausgestattet: LED-Scheinwerfer, adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremsassistent, Head-up-Display, Ledersitze, Lenkrad- und Sitzheizung sind bereits an Bord.

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 682 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	2.0 DI Turbo Start&Stop 4x4 Aut.	1.6 ECOTEC Diesel Start&Stop	1.6 ECOTEC Diesel Start&Stop	2.0 Diesel Start&Stop	2.0 Bi-Turbo Diesel Start&Stop 4x4 Aut.
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1490	4/1490	4/1998	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]	10,2	9,2	7,5	11,8	10,7	8,9	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207	218	245	201	212	223	231
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,1 S	8,7 S	4,3 D	4,5 D	5,3 D	7,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	136	139	199	112	119	139	190
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/19	17/22/19	15/25/23	18/24/22	18/24/22	18/24/22	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	112	118	248	186	200	278	380
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	645	666	912	647	655	699	861
Preis [Euro]	26.690	28.850	42.500	28.265	29.375	30.615	40.295

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor, Turbo, Euro6c, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.986/1.863/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.537/598 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.405 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Rüsselsheim

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,8/11,4/19,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	12,0 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,7/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	140 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	1.170 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/700 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/870/1.480 l

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

Betriebskosten	87 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	377 Euro
Monatliche Gesamtkosten	682 Euro		
Steuer pro Jahr	200 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22		
Basispreis Insignia Sports Tourer 1.6 ECOTEC Diesel Business Innov.	34.825 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.740 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.259 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	695 Euro° (Paket)
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° (im Paket)

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Oktober 2017

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