



## Opel Insignia Sports Tourer 1.5 DI Turbo Start&Stop Business Edition

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (121 kW / 165 PS)

Auf die Limousine Grand Sport folgt nun die Kombivariante 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. Die Tastenflut des Vorgängers hat Opel aus dem Cockpit verbannt, die Neuaufgag wirkt aufgeräumter und lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Der Testwagen war mit den Ergonomiesitzen ausgestattet, die für entspanntes Reisen sorgen. Mit dem neu entwickelten 1,5-Liter-Turbobenziner, der 165 PS leistet, ist man vollkommen ausreichend motorisiert, ein Verbrauchswunder ist das Aggregat allerdings nicht. Hinzu kommt, dass der Motor vergleichsweise rau läuft und im oberen Drehzahlbereich recht laut wird. An den agilen und sicheren Fahreigenschaften gibt es ebenso wenig zu kritisieren wie am sehr empfehlenswerten LED-Lichtsystem. Insgesamt ist der Insignia Sports Tourer eine attraktive Alternative unter den Mittelklasse-Kombis, die sich auch vor der deutschen Premium-Konkurrenz nicht zu verstecken braucht. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo Turnier, Mazda6 Kombi, Renault Talisman Grandtour, VW Passat Variant.

- + viel Platz für Passagiere und Gepäck, hohe Zuladung, sehr gutes LED-Licht (Option), sichere und agile Fahreigenschaften
- ungeschützter Unterboden, Fensterheber ohne Einklemmschutz, Höhenverstellung Beifahrersitz nur optional

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,2

### Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,5 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.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

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

⊕ 62 Liter passen in den Tank - auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs kommt man damit langstreckentaugliche 925 Kilometer weit. Dabei darf gern auch die ganze Familie samt Gepäck mitfahren, der Testwagen hat eine erlaubte Zuladung von guten 615 Kilogramm. Davon können 100 auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden und 75 Kilogramm beträgt die Stützlast der optionalen Anhängerkupplung.

### 2,9 Licht und Sicht

Die Rundumsicht ist nur mäßig und wird vor allem beim Blick nach hinten durch die breiten D-Säulen beeinträchtigt. Gegen Aufpreis 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 für den Business Edition optionalen 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.

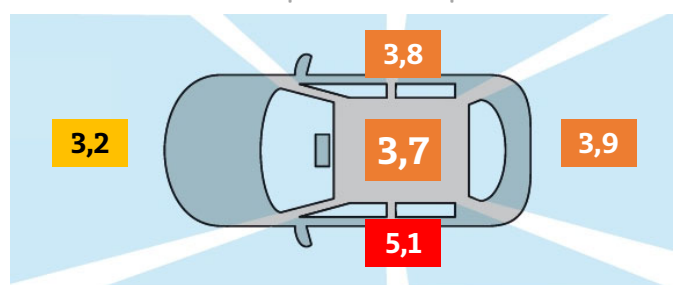
⊖ Nicht angemessen ist die Gestaltung des Unterbodens. Keinerlei Verkleidung schützt den Motor oder andere Teile der Karosserie, außerdem ist nicht auf allen der vielen ungeschützten Bleche vernünftiger Unterbodenschutz aufgetragen. Daraus resultieren einige Nachteile wie eine schlechtere Aerodynamik 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 12,3 m 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.

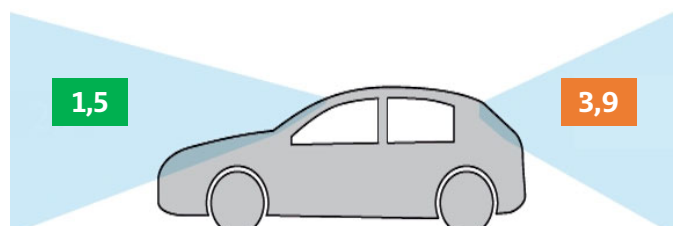
### Rundumsicht

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

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

⊕ Eine elektrische und zudem sensorgesteuerte Heckklappe ist erst ab der Ausstattung Dynamic erhältlich, beim Business Edition muss man die Heckklappe manuell öffnen und schließen. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, damit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen.

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

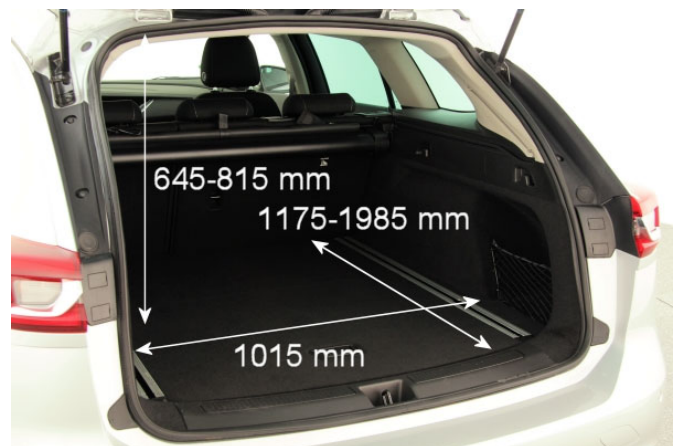
## 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Das Umlegen der für den Business Edition optional dreigeteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand - egal, ob per Tastendruck im Kofferraum oder gleich an der



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](http://www.adac.de/keyless).



Mit 460 l Volumen bietet der Kofferraum des Sports Tourer viel Platz für das Gepäck.

⊖ Schiebt man die Kofferraumabdeckung zum leichteren Einladen nach oben, fährt diese beim Schließen der Heckklappe nicht automatisch nach unten und behindert dadurch die Sicht nach hinten. Baut man die Abdeckung aus, lässt sich diese leider nicht unter dem Kofferraumboden verstauen.

Rückbank selbst. Man muss nur beim Wiederaufrichten etwas auf die Gurte achten - wenn einer versehentlich aus seiner Führung springt,

kann man ihn leicht im Lehnenschloss einklemmen und so beschädigen.

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

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

## 2,3 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Der Testwagen war nicht mit den optionalen Digitalinstrumenten ausgestattet, stattdessen war das serienmäßige Kombiinstrument verbaut. Die konventionellen Rundinstrumente könnten größer sein, die kleinen Ziffern lassen sich nicht optimal ablesen. Bei Nachtfahrten stört zudem die Beleuchtung rund um die Instrumente. Dieser Korona-Effekt sieht zwar schick aus, beeinträchtigt aber die Ablesbarkeit im ansonsten dunklen Innenraum.

⊕ 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 werden die Fahrassistenzsysteme 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 oder durch die Senderliste zu scrollen.



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

### 2,5 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 die optionale 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 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

### 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.

### 3,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Vorn wartet der Insignia mit großen Türfächern und vielen Ablagemöglichkeiten auf.

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

Im Fond hat Opel mit Ablagemöglichkeiten geizt. Es gibt

## 2,7 KOMFORT

### 2,8 Federung

Das optionale FlexRide Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung ist für den Insignia 1.5 DI Turbo nicht erhältlich.

Aber auch das konventionelle Standardfahrwerk wurde von den Opel-Ingenieuren vernünftig abgestimmt und bietet einen ordentlichen Komfort, ohne dass der Insignia besonders stark wankt oder nachschwingt. Lediglich in der

### 2,3 Sitze

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

⊕ Der bei der Business Edition serienmäßige Ergonomiesitz für den Fahrer umfasst vielfach verstellbare Vordersitze mit dem Gütesiegel der Aktion gesunder

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.

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



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

weder Becherhalter noch Sitzlehnentaschen zum Verstauen.

Stadt wirkt das Auto stößig, mit Gullideckeln und Straßenschäden kommt es nicht so gut zurecht, wobei dies zumindest teilweise auch auf die optionalen 18-Zoll-Räder des Testwagens zurückzuführen ist. Auf der Landstraße oder der zügigen Autobahnetappe gilt aber wieder: Der Insignia wirkt stets solide und kommt mit den meisten Fahrbahnunebenheiten gut zurecht.

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. Für den Beifahrer ist der Ergonomiesitz gegen Aufpreis zu haben und nicht nur wegen der darin enthaltenen Höhenverstellung zu empfehlen.

### 3,0 Innengeräusch

Mit einem Schalldruckpegel von bei 130 km/h gemessenen 68,5 dB(A) im Innenraum ist der Insignia kein Leisetreter,

insbesondere nicht für seine Klasse. Fahr- und Windgeräusche dominieren bei dieser Geschwindigkeit und Konstantfahrt.

### 3,0 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist im Insignia Business Edition eine Einzonen-Klimaanlage verbaut. Gegen Aufpreis steht zudem eine Zweizonen-Klimaautomatik zur Wahl, die einen Luftfeuchtesensor bietet, 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. Beheizbare Vordersitze sind beim Business Edition

serienmäßig, ein beheizbares Lederlenkrad sowie abgedunkelte Scheiben hinten kosten Aufpreis. Die Sitzheizung für die äußeren Fondsitze ist für die Editions-Modelle leider nicht erhältlich. Gleiches gilt für die Sitzbelüftung der Vordersitze.

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

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen

Wer meint, mit dem kleinvolumigen Benziner im großen Insignia Sports Tourer untermotorisiert zu sein, wird bereits auf den ersten Metern eines besseren belehrt. Der 1,5 Liter große Turbobenziner beschleunigt den lediglich 1.470 kg schweren Kombi energisch voran und sorgt für gute Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Rüsselsheimer in 5,5 s. Bei den Elastizitäts-

messungen schneidet er auch dank der recht kurzen Getriebeübersetzung gut ab.

Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 218 km/h, die Zeit für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Opel mit 9,2 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 2,6 Sekunden für den kurzen Sprint.

### 2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Akustisch hinterlässt der Turbobenziner keinen angenehmen Eindruck. Der Ottomotor läuft recht rau und beginnt ab 4.000 Touren merklich zu Dröhnen.

Das Ansprechverhalten geht hingegen in Ordnung, bei Vollast sind jedoch leichte Einbrüche in der Drehmomentkurve zu spüren.

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners geht in Ordnung, feine Vibrationen sind aber stets im Innenraum zu spüren.

### 2,5 Schaltung/Getriebe

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

⊕ 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.

Die Übersetzung des sechsten Gangs hat Opel recht kurz gewählt, bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle bereits mit 3.000 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.

## 2,3 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 des 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.

### 2,0 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 das Heck etwas verzögert Seitenführung aufbaut. Dies fällt im Alltag aber kaum ins Gewicht, der Insignia liefert im Lenkungskapitel insgesamt ein tadellose Vorstellung ab.

### 2,5 Bremse
























⊕ 35,5 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.

## 2,1 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.

## 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	nicht erhältlich
	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

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.

⊖ 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.



### Reifendruck-Kontrollsystem

Der Insignia ist serienmäßig mit einem direkt messenden System ausgestattet, das den Luftdruck mithilfe von Sensoren ermittelt

## 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 1,95 Meter große

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.

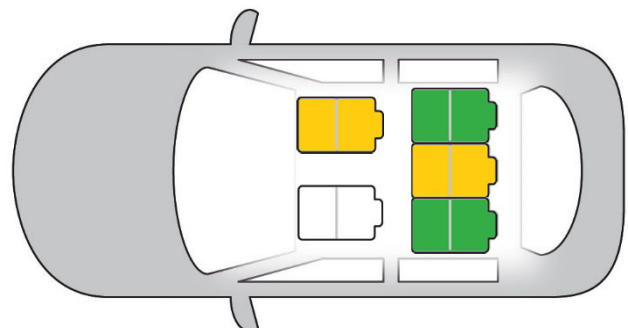
## 2,7 Kindersicherheit

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 Kindesitze problemlos fixieren.

### 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)



⊖ 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.

## 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.

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.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger erkennen.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

6,7 Liter je 100 km braucht der Insignia Sports Tourer 1.5 DI Turbo im EcoTest auf 100 Kilometer. Die entsprechende CO<sub>2</sub>-Bilanz von 183 g/km bringt dem Rüsselsheimer Kombi 22 von 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Die Verbräuche auf 100 Kilometer im Einzelnen: 6,9 Liter in der Stadt, 5,9 Liter außerorts und 7,8 Liter auf der Autobahn.

### 3,5 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des EcoTest schneidet der Insignia Sports Tourer nicht sonderlich gut ab: 25 von 50 Zählern erhält der Opel. Vor allem im aufgrund der Volllastanteile anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der Partikelaustritt des Direkteinspritzers zu hoch. Aber auch der CO-Austritt ist dann erhöht, der Katalysator arbeitet nicht ausreichend. Die insgesamt erzielten 47 Punkte im EcoTest reichen für nur zwei Sterne.

### Verbrauch

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

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

Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

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

## 2,2 AUTOKOSTEN

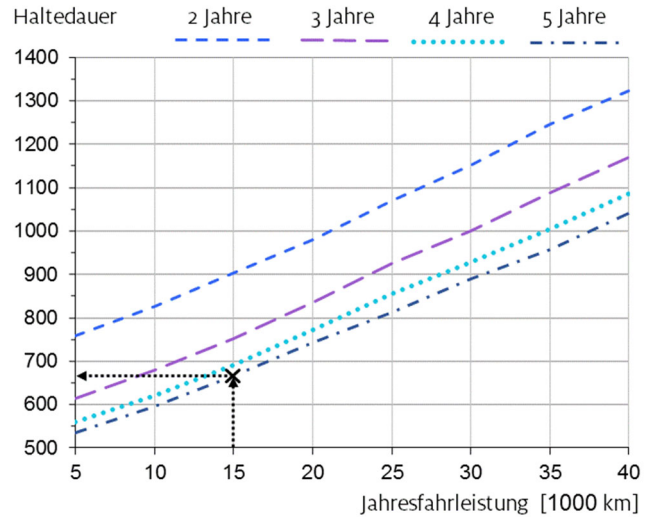
### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 28.890 Euro kostet der getestete Opel Insignia Sports Tourer 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. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 118 Euro.

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: 666 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 BiTurbo 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
CO <sub>2</sub> [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	18/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	112	118	248	186	200	278	380
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	649	669	917	650	657	702	875
Preis [Euro]	26.730	28.890	42.640	28.415	29.415	30.655	40.435

#### 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, Euro 6b	
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	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	6,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.986/1.863/1.500 mm
Leergewicht/Zuladung	1.487/598 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	560/1.665 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.405 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 (2.+3. Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,4/11,1/14,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R18 96W
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact
Wendekreis links/rechts	12,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,9/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	155 g/km (WTW* 183 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.470/615 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	460/870/1.480 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>85 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>113 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>345 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	666 Euro		
Steuer pro Jahr	118 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/19		
Basispreis Insignia Sports Tourer 1.5 DI Turbo Start&Stop BE	28.890 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.320 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.427 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.690 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.690 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	220 Euro°
Fernlichtassistent (im Paket)	220 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/690 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (im Paket)	795 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	555 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	195 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	245 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	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
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	195 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/295 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

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

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,2**

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

Stand: Januar 2018

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