

Leichter nach oben

Fahrvorstellung | Ab Ende Juni steht die zweite Insignia-Generation beim Opel-Händler. Bereits seit Februar bestellbar, soll das neue Topmodell auch mit reduzierten TCO glänzen.



Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Deutlich dynamischer | Der neue Opel Insignia – hier die Limousine Grand Sport – steht sichtbar breiter auf der Straße. Beliebter wird wie bisher aber wohl der Kombi Sports Tourer bleiben

— Flaggschiff – ein Wort, das Opel-Verantwortliche gerne in den Mund nehmen, wenn es um den neuen Insignia geht. Und tatsächlich bewegt sich der traditionell in der Mittelklasse angesiedelte Rüsselsheimer mit knapp 4,90 (Limousine Grand Sport) und 4,99 Meter (Kombi Sports Tourer) Länge auf Oberklassenniveau. Aber auch sonst ist der optisch von der Studie Monza Concept inspirierte Insignia eine prägnante Erscheinung: Schmale Scheinwerfer vermitteln zusammen mit kürzeren Überhängen vorn, der elf Millimeter breiteren Spur und einem bei der Limousine 29 Millimeter niedrigeren Dach deutlich mehr Präsenz und Dynamik.

Deutlicher Gewichtsverlust | Als technische Basis dient die Epsilon-2-Plattform von General Motors, damit speckt der Insignia bis zu 175 (Grand Sport) oder 200 Kilogramm (Sport Tourer) ab. Daneben hat Opel eine weitere Schwäche des Vorgängers ausgemerzt: Das Raumgefühl ist deutlich luftiger, auch große Hinterbänker sitzen ordentlich, allerdings erschwert beim Grand Sport die coupéartige Dachlinie den Ein- und Ausstieg. Zudem ist Platz für ordentlich Gepäck: 490 bis 1.450 Liter fasst der Grand Sport, 560 bis 1.665 Liter der Sports Tourer, für den Opel 840 Euro Aufpreis verlangt. Seine Heckklappe bietet nun einen deutlich breiteren Zugang zum Gepäckabteil als bisher.

Ganz neu unter der Haube sind die 1,5-Liter-Turbobenziner mit 140 oder 165 PS und Sechsgangschaltgetriebe, wobei es für die stärkere Version eine Sechsgangautomatik gibt (1.681 Euro). Der 2,0-Liter-Topbenziner mit 260 PS steht derzeit immer mit Allradantrieb und Achtgangautomatik in der Preislite. Für Dieselliebhaber gibt es zwei 1,6-Liter mit 110 und 136 PS sowie einen 2,0-Liter mit 170 PS, wobei nur der mittelstarke Diesel mit einer Automatik zu haben ist. Für den Sports Tourer ist auf Dieselseite aktuell ausschließlich die 170-PS-Variante vorgesehen, weitere Varianten folgen. Die Motoren sollen nach WLTP-Zyklus bis zu zehn Prozent weniger Sprit konsumieren und so einen wichtigen Beitrag zur TCO-Minimierung leisten.

Besseres Matrix-LED-Licht | Auch ausstattungsseitig hat sich einiges getan: Neu sind ein individualisierbares Head-up-Display (836 Euro), ein für Überholvorgänge auf der Autobahn optimierter adaptiver Tempomat (504 Euro) oder das Matrix-LED-Licht mit 400-Meter-Fernlichtspot und 32 statt 16 Lichtsegmenten (1.336 Euro) für weichere Lichtübergänge und höhere Auflösung. Und über den Onstar-Concierge-Service sind nun Hotelreservierungen oder die Parkplatzsuche möglich.

Gefahren sind wir den 165-PS-Benziner sowie den Top-Diesel. Opels Ziel, ein fahrer-

orientiertes, dynamischeres Auto zu bauen, ist erreicht. Das Standardfahrwerk gibt sich knackig, ist keine Sänfte, aber auch nicht bretthart. Wir meinen: Das 824 Euro teure adaptive Flexride-Fahrwerk kann man sich sparen. Die Motoren liefen sehr ruhig, dass sich der Diesel untenrum agiler zeigte als der kaum schwächere Benziner, ist keine Überraschung. Wer den Benziner wählt, muss an Steigungen vielleicht öfter schalten, entscheidet sich aber für eine adäquate Motorisierung. Innen gibt der Insignia ebenfalls keine Rätsel auf, hier vereinfacht die fahrgeneigte Mittelkonsole die Bedienung.

Regulär startet der Insignia bei 21.798 Euro. Besonders interessant sind die noch günstigere Business Edition (ab 21.504 Euro) oder die Business Innovation (ab 25.874 Euro). Dann sind auch Navi, AGR-Fahrersitz, Sitzheizung vorn dabei. Im Business-Innovation heißen die Gimmicks Matrix-LED-Licht, adaptiver Tempomat, AGR-Sitze vorn, Head-up-Display und Verkehrszeichenassistent.

| Christian Frederik Merten



Keine Rätsel | Das Insignia-Cockpit zeigt sich gut verarbeitet und ergonomisch durchdacht

Daten und Preise | Opel Insignia Grand Sport

1.5 Direct Injection Turbo (165 PS)	ab 24.954 Euro
R4/1.490 cm ³ 121 kW/ 165 PS 250 Nm/2.000 – 4.500 U/min 6-G. 8,9 s 222 km/h 6,0 S 136 g/km	
1.6 Turbo D	ab 23.845 Euro
R4/1.598 cm ³ 100 kW/136 PS 320 Nm/2.000 – 2.250 U/min 6-G. 10,5 s 211 km/h 4,3 D 114 g/km	
2.0 Turbo D	ab 25.097 Euro
R4/1.956 cm ³ 125 kW/170 PS 400 Nm/1.750 – 2.500 U/min 6-G. 8,7 s 226 km/h 5,2 D 136 g/km	

4.897 x 1.863 x 1.455 mm | 490 – 1.450 Liter

Wartung: 1 Jahr/alle 30.000 km

Effizienzklasse: C | A | B

HK: 16/19/19 | TK: 20/22/22 | VK: 22/24/24

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer