



# Länge läuft

**Autoflotte-Test** | Das Flaggschiff aus Rüsselsheim bringt Platz und gute Bedienbarkeit mit. Mit 136 PS gibt er sich recht agil und sparsam. Das eigentliche Highlight zeigt sich aber erst, wenn die Dämmerung einsetzt.

Zwei Dinge schätzt der hessische Mittelklasse-Kombi vor allem: Dunkelheit und schnelle Passagen. Wo sonst der Rüsselsheimer Kombi namens Sports Tourer die Dienstfahrt vereinfacht oder doch ins Stocken bringt, zeigt unser Test.

**Das Testauto** | Der Insignia Sports Tourer fuhr als Business Innovation mit dem 1,6-Liter-Ecotec-Diesel (136 PS) und manueller Sechsgangschaltung vor. Zur Grundausstattung (29.298 Euro) kamen unter anderem dazu: Metalliclack (Tiefsee-Blau; 626 Euro), Park & Go Premium (360-Grad-Kamera, Parkpilot, Spurwechsel-Assist, Rückfahrkamera, Toter-Winkel-Warner, Rückfahr-Assistent, elektrische Außenspiegel; 1.000 Euro), Flex-Ride-Premium-Fahrwerk (836 Euro), DAB+ (176 Euro), Sitz-Komfort-Ausstattung (580 Euro). Macht in Summe: 32.516 Euro.

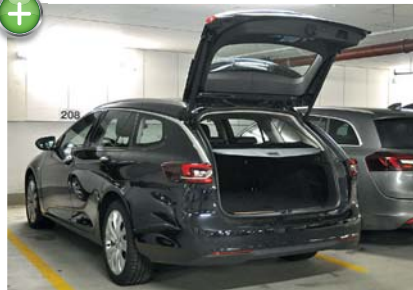
**Karosserie** | Mit fast fünf Metern Länge (4,99 Meter) gibt sich das Rüsselsheimer Flaggschiff selbstbewusst. Die Heckklappe geht nun nicht mehr um die Heckleuchten herum, sondern wird praxistauglicher zentriert. Der Kofferraum ist tief und dennoch plan zur Ladekante. Seine Maße bieten selbstredend viel Reiseplatz auf den vier Sitzen. Die exzellenten AGR-Sitze in der Front sind immer noch ein großes Plus des Mittelklasslers.

Die sportliche Silhouette könnte es auch sein, wenn zwei Dinge besser gelöst wären: zum einen die Verarbeitung der Zierleisten, die recht große Spaltmaße aufweisen. Zum anderen der eingeschränkte Blick nach hinten, den die breite C- und die noch breitere D-Säule arg begrenzen. Das wäre kein Beinbruch, wenn die Kameratechnik nicht so



Fotos: Ibero Swantusch/Autoflotte

**Flagge zeigen** | Der Insignia Kombi ist wieder ein würdiger Kapitän für die Opel-Flotte



**Klappe** | Beim Vorgänger (r.) zog sich die Heckklappe noch um die Rückleuchten

schmutz- und damit störungsanfällig wäre. Da auch die langgezogene Motorhaube samt der reaktivierten mittigen Falz mehr Schätzen als Sehen erlaubt, tappt man je nach Witterung bisweilen im Dunkeln, wenn es geht, sich dem Bordstein zu nähern.

**Interieur** | Mit Herantasten ist auch das Aktivieren der Konnektivitätselemente im Insignia gut umschrieben. Das Koppeln mit dem Smartphone klappte spät, das ausgewiesene WLAN zu nutzen gar nicht. Auch der DAB-Empfang blieb meist stumm.

Verstummt sind längst aber auch die Kritiker des Flaggschiffs der Blitzmarke, was sein Bedienkonzept betrifft. Aus der Armada an Knöpfen, Drehern, Schaltern ist ein wohl dosierter Dreiklang aus Touchscreen, Tasterleiste und Multifunktionslenkrad geworden. Das Navi und das Head-up-Display sind vorbildlich. Nur ist der XXL-Insignia oft sehr mitteilungsbedürftig. Wichtige Warnhinweise – etwa, ob mögliches Glatteis und dem simplen Folgen der gewählten Fahrtroute – ploppen zu oft auf. Auch des Nächstens. Hier blicken wir auf das eigentliche Highlight des Opels: die Lichtautomatik. Alles leuchtet er



**Kamera** | Der Blick von oben ist hilfreich, aber die Rückfahrkamera ist schnell verdreht



**Gute Linie** | Aufgeräumt, bedienfreundliches Cockpit und ein leichtläufiger Handschalter

## Details | Stärken & Schwächen

<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Viel Platz</li> <li>▶ Auch mit 136 PS sehr agil und lauffrig</li> <li>▶ Gute Verbrauchswerte auch auf sehr schnellen Passagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Konnektivität stockte etwas</li> <li>▶ DAB-Radio verstummte oft</li> <li>▶ Kameratechnik ist sehr schmutzanfällig</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**

Opel Insignia Sports Tourer  
Restwerte vom Listenpreis  
(Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach  
36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 49,1%  
25.000 km/Jahr: 45,5%  
40.000 km/Jahr: 39,1%

**Daten und Preise | Opel Insignia Sports Tourer**

**1.6 Ecotec Diesel (136 PS) ab 32.517 Euro**  
R4/1.598 cm<sup>3</sup> | 100 kW/136 PS | 320 Nm/2.000 – 2.250  
U/min | 6-Gang | 10,7 s | 212 km/h | 4,5 D | 119 g/km

4.986 x 1.863 x 1.500 mm | 560 – 1.665 Liter  
Wartung: 1 Jahr/alle 30.000 km  
Effizienzklasse: A  
Versicherung: 19 | 22 | 24  
Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

perfekt aus und dimmt fast unmerklich bei Gegenverkehr Teile ab. Alles ist im Fluss. Und wenn der eigentlich mit 136 PS recht moderat ausgestattete lange Rüsselsheimer ins Rollen kommt, dann überrascht er nochmals. Denn dann heißt es wahrlich: willkommen in der Mittelklasse.

**Antrieb** | Die Sechsganghandschaltung, die an das 136-PS-Aggregat gekoppelt wurde, lässt die Gangtaschen fast gleitend ansteuern. Zudem ist das Getriebe gut auf den mittelgroßen Selbstzünder abgestimmt, so

dass es dem Opel Sports Tourer nicht an Agilität mangelt.

**Fahrpraxis** | Der Insignia für den Außendienst nennt sich nicht nur Sports Tourer, er bedient auch beide Reisevarianten per Knopfdruck. Wobei wir zum Sport-Modus raten. Denn neben der direkteren Gasannahme sorgt die deutlich direktere Lenkung als im Tour-Modus für eine souveränen Zirkeln des Groß-Hessens. Souverän gibt er sich auch beim Thema Tanken. Man kann ihn locker mit fünf Litern fahren. Da aber der Fahr-

spaß bei höheren Geschwindigkeiten zunimmt, haben wir öfters den Bereich um die 200 km/h angepeilt und mussten nun häufiger den Abzweig zum Tankwart nehmen (6,6 l/100 km). Was in Summe aber ein recht wirtschaftlicher Auftritt ist.

**Autoflotte-Tipp** | Die Business Edition kommt im Vergleich zu „Business Innovation“ mit 16- (statt 17-)Zöllern, Klimaanlage (statt Zweizonenautomatik), Navi, AGR-Sitze samt Sitzheizung, Parkpilot, Ladeschale und Onstar laut Liste für 24.718 Euro mit dem 1,6-Liter-Diesel. Die gesparten 4.500 Euro relativieren sich aber. Denn nimmt man das Innovation-Paket (2.218 Euro) unter anderem mit dem Intellilux-Matrix-Licht, Rückfahrkamera, Verkehrszeichen-Assistenten dazu, dann hat sich der Preisvorteil schon halbiert. Kommen dann noch die Zweizonenautomatik und das beheizte Lederlenkrad dazu (496 Euro), dann fällt die Wahl zur Vollausrüstung als Business Innovation nicht mehr schwer, zumal hier der Komfort des Head-up-Displays dazukommt. |rs

# Unaufgeregt solide

**Autoflotte-Test** | Opels neues Top-SUV Grandland X ist der zweite Rüsselsheimer mit Peugeot-Genen. Im Alltag schlägt er sich als bodenständiger Begleiter.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

ohne Not aus dem Boom-Markt zurück und konnte auch mit dem Frontera-Enkel Antara keinen Boden gutmachen. Die Wende schaffte der Mokka X, als neueste Modelle ergänzen der Crossland X und Grandland X die SUV-Ränge von Opel. Wie sich das neueste und größte Opel-SUV Grandland X in der Praxis schlägt, haben wir getestet.

**Das Testauto** | Drei Motoren bietet Opel für den Grandland X an: einen 130-PS-Benziner und zwei Diesel mit 120 und 177 PS. Uns diente der kleinere Selbstzünder als Testexemplar, als Business Innovation mit Sechsgangschalter ab 27.702 Euro. Als zweitbeste Ausstattung fährt er unter anderem mit Spurhalte-, Totwinkel- und Verkehrsschilderassistent, beheiztem Multifunktions-Lederlenkrad, Einparkhilfe vorn und hinten, Radio mit Sieben-Zoll-Touchscreen, 18-Zoll-Leichtmetallrädern, Frontkollisionwarner, Zweizonen-Klimaautomatik, schlüssellosem Zugang, elektrischer Heckklappe, Sitzheizung vorn, Onstar-Telematik und Windschutzscheibenheizung vor. Zusätzlich zur regulä-

Opel und das Thema SUV – da kann man ohne Zweifel von einer Beziehung mit Höhen und Tiefen sprechen. Mit der Isuzu-Kon-

struktion Frontera gehörten die Rüsselsheimer Anfang der 1990er ganz klar zu den Wegbereitern des Segments. Dann zog man sich



Tribut an die Optik | Schickes Heckdesign, aber hohe Ladekante

Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

**Details | Stärken & Schwächen**

<span style="color: green;">+</span>	<span style="color: red;">-</span>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis</li> <li>▶ Ruhiger Motor</li> <li>▶ Sehr wendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Pünktuell nachlässige Verarbeitung innen</li> <li>▶ Hakeliges Getriebe</li> <li>▶ schwache Sitzheizung</li> </ul>



Foto: Opel Automobile

Ohne Rätsel | Das Cockpit ist sachlich gezeichnet, dafür aber sehr übersichtlich und bedienerfreundlich

**Daten und Preise | Opel Grandland X 1.6 D. Bus. Inn.**

**Grundpreis Testwagen** **27.702 Euro**  
 R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 88 kW/120 PS | 300 Nm/1.750 U/min  
 6-G. | 11,8 s | 189 km/h | 4,3 – 4,0 D | 111 – 104 g/km  
 4.477 x 1.856 x 1.609 mm | 514 – 1.652 Liter  
 Wartung: 1 Jahr/30.000 km  
 Effizienzklasse: A  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 19 | 21 | 21  
 Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

**Restwerte | DAT-Prognose**

Opel Grandland X 1.6 Diesel Business Innovation



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

- 15.000 km/Jahr: 47,0 %
- 25.000 km/Jahr: 43,5 %
- 40.000 km/Jahr: 37,5 %

ren Innovation-Ausstattung sind außerdem unter anderem AGR-Sitze vorn, adaptives LED-Licht, Nebelscheinwerfer oder das Paket „Park & Go Premium“ unter anderem mit 360-Grad-Kamera, automatischem Parkassistenten und Navi an Bord.

**Karosserie** | Technisch basiert der Grandland X auf dem Peugeot 3008, beim Design geht Opel aber eigene Wege. Das Design ist dynamisch-modern, aber deutlich weniger progressiv als das des französischen Konzernbruders. Einen gelungenen optischen Kontrast setzt das – regulär nur in der Topvariante Ultimate erhältliche – schwarze Dach. Ansonsten kommt der Grandland X mit sehr breiten D-Säulen vorgefahren mit entsprechenden Auswirkungen auf die Sicht nach schräg hinten. Auffällig war außerdem die relativ hohe Ladekante. Dahinter verbirgt sich jedoch ein Kofferraum, der auch für die große Reise taugt.

**Interieur** | Auch innen grenzt sich der Grandland X deutlich von seinem Technikspender 3008 ab. Wo der Franzose futuristisch-extrovertiert auftritt, kommt der Deutsche im modernen, aber doch nüchternen

Stil daher, inklusive optimaler Bedien- und Ablesbarkeit. Nur an Details wie der Außenspiegel-Verstellung blitzen Peugeot-Teile durch, auch die – manchmal hakende – Bordcomputer-Drehregelung im Blinkerhebel ist löwentypisch. Grundsätzlich macht der Grandland-Innenraum einen soliden Eindruck, nur kleine Qualitätsmacken wie die sperrig zu öffnende Schublade links neben

**Der Grandland X ist ein typisches Onroad-SUV – Allradantrieb gibt es nicht.**

dem Lenkrad oder die immer wieder selbst öffnende Klappe zum Wireless Charging hinter dem Schalthebel trüben den Eindruck.

**Antrieb** | Etwas Schwung braucht der Diesel, bis er auf der Autobahn in Fahrt kommt. Die 120 PS reichen zum zügigen Dahingleiten, bei Bergauffahrten zeigt sich der sehr ruhige Selbstzünder nicht gerade als Sportskamerad. Dazu kommt ein oft hakeliges Sechsganggetriebe. Mit 7,2 Litern auf 100 Kilometer gab sich der Grandland X bei vorwie-

genden Stadt- und schnellen Autobahnfahrten aber mit wenig Diesel zufrieden.

**Fahrpraxis** | Neben dem Design haben sich die Opel-Ingenieure auch der Lenkung gewidmet. Sie arbeitet leichtgängig, anders als im 3008 aber etwas indirekt. Überzeugend ist das Fahrwerk – wie im 3008 federt es satt und komfortabel, ohne zu weich zu wirken. Nicht so gut gefallen haben uns die schwache Sitzheizung und die Stauumfahrung des Navis – im 3008 arbeitete das System deutlich besser und führte zuverlässiger um Verkehrsstockungen herum. Außerdem schaltet die 360-Grad-Kamera beim Rangieren vorne zu schnell ab.

**Autoflotte-Tipp** | Die Business Innovation ist die perfekte Grandland-X-Variante. Dazu DAB-Empfang für 176 Euro und – da wir den großen Diesel mit serienmäßiger Achtstufen-Automatik bevorzugen (ab 32.382 Euro) – adaptiver Tempomat (672 Euro), fertig ist der Grandland X. So kommen wir auf insgesamt 33.230 Euro. Als zusätzliches Extra steht dann je nach Geschmack noch ein Wunschlack zur Debatte (252 bis 861 Euro).

| Christian Frederik Merten