
Vorstellung Opel Insignia Grand Sport: Premium ist mehr als ein Wort

Von Axel F. Busse

Eigentlich hatte Opel sich schon vor längerer Zeit von Oberklasse-Limousinen verabschiedet. Doch der neue Insignia Grand Sport ist nur wenige Millimeter kürzer als der alte Diplomat, das seinerzeit mit V8-Motor und veritablem Luxus verwöhnte. Entsprechend selbstbewusst gibt sich Opel bei der Vorstellung des neuen Flaggschiffs aus Rüsselsheim.

Auch wenn die Marke mit dem Blitz als chronisch notleidend gilt und von General Motors zum französischen Staatskonzern PSA abgeschoben wird, ist die Qualität ihrer Autos in Europa unbestritten. Der Insignia der ersten Generation kam sogar zu weltweiten Ruhm, denn als Chevrolet Malibu reüssierte er in den USA, als Buick Regal in China und als Holden Commodore in Australien. Allein in Europa wurde er rund 940 000-mal verkauft.

Diesen Erfolg im Blick soll der neue Insignia wieder für Furore sorgen. Zunächst als Fließheck-Limousine zur Markteinführung am 24. Juni, dann als Kombi namens Sports Tourer, der zuletzt den Großteil der Verkäufe ausmachte. Zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren in sieben Leistungsstufen zwischen 81 kW / 110 PS und 191 kW / 260 PS stehen für den Antrieb bereit. Von einer 6-Gang-Handschaltung bis zu einer Acht-Gang-Automatik reichen die Getriebe-Variationen. Und bisher ist nicht dementiert worden, dass die sportlich orientierten Kunden sich auf ein OPC-Modell mit weit über 221 kW / 300 PS freuen können. Der günstigste Insignia wird für 25 940 Euro bei den Händlern stehen.

Laut Chef-Designer Stefan Arndt hat sich sein Team beim Styling des neuen Flaggschiffs von der Formensprache des Monza Concept inspirieren lassen, der 2013 auf der IAA in Frankfurt gezeigt wurde. Zu ausladenden Flügeltüren wie beim Showcar hat es nicht natürlich gereicht, aber die Fronpartie, ein längerer Radstand (+92 Millimeter) und kürzere Überhänge vermitteln einen athletischen Auftritt. Ein elegant geschwungenes Armaturenbrett, eine leicht angehobene Mittelkonsole und das neue Head-up-Display (für 955 Euro Aufpreis) sind die Hingucker im Innenraum.

„Obere Mittelklasse“ lautet das Zielsegment, das Maß von knapp 4,90 Metern würde auch für eine Konkurrenz zu den Business-Limousinen vom Schlage eines 5er-BMW oder Audi A6 reichen. Aber das Wort „Premium“ verwenden die Präsentatoren nur, wenn zum Beispiel Marketing-Manager Albrecht Schäfer davon spricht, dass man deren Hersteller „ein bisschen ärgern und herausfordern“ wolle. Weniger zimperlich ist Designer Arndt, der sie „ordentlich in den Hintern treten“ will.

Ob das mit einem 150-PS-Benziner klappt, wie ihn das Basismodell antreibt, muss sich erweisen. Der Insignia ist laut Opel gegenüber dem Vorgänger um bis zu 175 Kilogramm leichter geworden, so dass die Fahreindrücke mit dem Handschalter ganz passabel ausfallen. Lediglich im niederen Drehzahlbereich kommt etwas Müdigkeit auf, denn der Turbo braucht doch 2000 Umdrehungen, um sein volles Drehmoment von 250 Newtonmetern zu entfalten. Wird er etwas fordernder und mit häufigen Gangwechseln im Taunus durch die Kehren gescheucht, kann der Verbrauch sich gen neun Liter schrauben. Vorgesehen sind laut Prüfustand minimal 5,9 Liter auf 100 Kilometer.

Das Fahrwerk ist von bekannter Güte, Unebenheiten werden sauber weggebügelt, nur in scharfen Kurven kommt so etwas wie Seitenneigung auf. Die Lenkung gibt gute Rückmeldung und leidet nicht unter Präzisionsdefiziten, auch wenn die Servounterstützung erheblich ist. Wer es gern etwas dynamischer hat, greift lieber gleich

zum Top-Motor, der nicht nur 191 kW / 260 PS generiert, sondern sie auch 400 Newtonmetern an beide Achsen schafft. Der Allradantrieb ist serienmäßig und mit so genanntem Torque Vectoring ausgestattet, das Drehzahlunterschiede zwischen einzelnen Rädern für mehr Fahrstabilität ausnutzt. Da stört es nicht, dass sogar etwas mehr Drehzahl (2500 U/min) für vollen Schub gebraucht wird, denn unter kerniger Klangkulisse geht es zügig vorwärts.

Auf 400 Newtonmeter Durchzugskraft können auch die Fahrer des Zwei-Liter-Diesels zurückgreifen, der sie schon ab 1750 Umdrehungen bereit stellt. Die Leistung von 125 kW / 170 PS deutet darauf hin, dass die Möglichkeiten dieses Selbstzünders im Hinblick auf einen effizienzorientierten Betrieb (nach EU-Norm 5,2 Liter je 100 km) nicht voll ausgeschöpft wurden. Diesel dürfte die bevorzugte Motorisierung für den Sports Tourer darstellen, der zuletzt rund 80 Prozent der bestellten Insignia ausmachte.

Die von dem japanischen Ausrüster Aisin zugelieferte, sehr kompakte Acht-Gang-Automatik ist dem Zwei-Liter-Turbobenziner vorbehalten. Wer im Diesel keine Lust auf manuelle Gangwechsel hat, muss sich mit einer Sechs-Gang-Automatik begnügen. Premium nicht sein wollen, aber den Vergleich damit nicht scheuen, heißt für den Opel Insignia, bei Konnektivität und Assistenzsystemen auf dem aktuellen Stand zu sein.

Das Matrix-Licht der Hauptscheinwerfer hat nun 32 LED-Elemente (statt bisher 16) ist bei der Ausstattungslinie Innovation Serie, kostet aber für alle anderen Ausführungen 1590 Euro. Spurhalte- und Einpark-Assistent sind lieferbar, das Head-up-Display projiziert direkt in die Frontscheibe und kommt ohne zusätzlichen Spiegel aus. 360-Grad-Kamera und Rückfahr-Assistent geben Sicherheit, das Onstar-System wurde um einen Concierge-Service (zum Beispiel für Hotelbuchungen) und eine Parkplatz-Suchfunktion ergänzt.

Für den Top-Benziner sind mindestens 41 500 Euro fällig, für den stärksten Diesel 35 455 Euro. Als Sports Tourer kostet der Insignia jeweils 1000 Euro mehr. Ein neu aufgelegtes Individualisierungs-Programm namens Exclusive soll auch ausgefallene Kundenwünsche erfüllen. (ampnet/afb)

Daten Opel Insignia Grand Sport 2.0 DIT 4x4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,90 x 1,86 x 1,46
Radstand (m): 2,83
Motor: R4-Turbo-Benziner, Direkteinspritzung, 1998 ccm
Leistung: 191 kW / 260 PS
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 7,3 Sekunden
ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,6 Liter
Emissionen: 197 g/km
Leergewicht/Zuladung: 1649 kg / 596 kg
Kofferraumvolumen: 490–1450 Liter
Basispreis 43 035 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



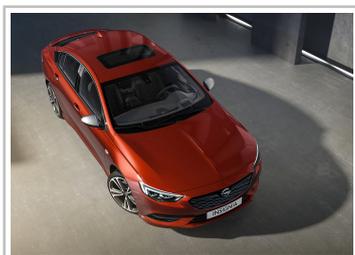
Opel Insignia Grand Sport Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport Exclusive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



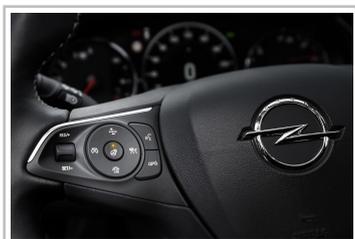
Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Onstar im Insignia Grand Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel