
Fahrvorstellung Opel Insignia: Mehr Licht und weniger Verbrauch

Von Michael Kirchberger, cen

Opel hat eine Tradition, was Dickschiffe angeht. Die eiligen drei Könige, intern kurz KAD (für Kapitän, Admiral und Diplomat) genannt, haben das Bild der Marke bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts geprägt. Dann kamen noch Senator und Monza, danach war Schluss mit den wirklich großen Limousinen. Mit bisher 1,2 Millionen verkauften Exemplaren ist der Insignia im neuen Modelljahr wieder der Hoffnungsträger.

Seit 2008 hat der Insignia die Rolle des Flaggschiffs aus Rüsselsheim übernommen. 1,2 Millionen Exemplare von ihm wurden seitdem verkauft. Das ist kein sensationeller Erfolg, doch durchaus achtbar. Die zweite Generation des als Limousine und Kombi angebotenen Viertürers bekommt jetzt eine technische Aufwertung, neue Motoren, mehr Assistenten und zusätzlicher Komfort sollen die Attraktivität des 4,89 Meter langen Wagens steigern. Der Einstiegspreis liegt bei 29.965 Euro, der zehn Zentimeter längere Sports Tourer genannte Kombi startet bei 31.963 Euro.

An Dynamik gewonnen hat die Front. Die in Rüsselsheim gerne hergenommene Chromspange zieht sich über den markanteren Kühlergrill, sie findet in den ihn einrahmenden LED-Leuchteinheiten eine optische Fortsetzung. Licht, so Opel-Deutschland-Chef Andreas Marx, soll der Kernwert der Marke sein. Die Zahl der einzelnen Segmente ist in jedem Scheinwerfer 16 auf 84 vergrößert worden, so können sie noch präziser den Gegenverkehr oder vorausfahrende Fahrzeuge trotz Fernlicht gezielt ausblenden. Das System heißt Intellilux-Pixel Licht und soll die Dunkelheit im Dienste der Sicherheit deutlich aufhellen. In den Ausstattungsversionen Elegance, GSi Plus Line und GSi gehört diese Ausstattung zum Serienumfang, sonst werden zusammen mit der Verkehrsschilderkennung im Paket dafür rund 1700 Euro fällig.

Die neue Lichttechnik hat einen deutlich niedrigeren Energieverbrauch als herkömmliche Scheinwerfer, sie schonen also den Generator und senken damit den Treibstoffverbrauch. Diesen Anspruch pflegt Opel ohnehin, der CO₂-Ausstoß und der Konsum sollen sinken. Eine komplette Verkleidung des Unterbodens und sogenannte Aero-Shutter, Jalousien, die bei niedrigem Last den Kühlergrill verschließen, haben den Luftwiderstandsbeiwert des Insignia auf 0,25 gesenkt. Ein Rekordwert in dieser Klasse, sagt Opel.

Zusammen mit dem bereits im Astra eingesetzten, 90 kW / 122 PS starken 1,5-Liter-Dreizylinderdiesel rutscht der Insignia bei den CO₂-Emissionen unter die 100-Gramm-Grenze. Mit einem Ausstoß des Klimaschädling von 99 g/km gehört er zu den effizientesten Limousinen in dieser Klasse. Der kleine Selbstzünder markiert auch den Einstieg in die Modellpalette des Insignia. Es folgen zwei Zweiliter-Benziner mit 170 PS (125 kW) und 200 PS (137 kW). Zumindest der stärkere des Duos arbeitet mit einer Zylinderabschaltung, die zwei Töpfe bei geringer Lastanforderung stilllegt.

Hierzu wird eine dreifach verstellbare Nockenwelle genutzt. Opel setzt diese Technik zum ersten Mal in einem Serienfahrzeug ein, im Praxisbetrieb geschieht die Ab- oder Zuschaltung des Zylinderduos völlig unmerklich. Auch in der Dieselfraktion gibt es eine Alternative zum Basismotor, der Zweiliter-Diesel mit 174 PS (128 kW) soll etwa 57 Prozent Anteil im Modellmix ausmachen und kostet mindestens 39.025 Euro. Zur Wahl stehen manuell geschaltete Sechsganggetriebe oder achtstufige Automatikboxen, die 2250 Euro mehr kosten. Der starken Benziner kostet

40.550 Euro und wird grundsätzlich mit einer neunstufigen Automatik ausgestattet.

Als Option für die stärkeren Maschinen bietet Opel einen Allradantrieb an, der erstmals wieder nicht permanent arbeitet sondern per Knopfdruck zugeschaltet werden kann. Zwei Lamellenkupplungen an der Hinterachse statt des üblichen Differenzials erlauben die Beaufschlagung einzelner Räder mit Drehmoment und steigern die Effizienz. Das sogenannte Torque-Vectoring verleiht dem Insignia gerade in der 230 PS (169 kW) starken GSi-Ausführung zusammen mit dem adaptiven Fahrwerk zusätzliche Agilität. Das unsportliche Untersteuern wird dabei weitgehend neutralisiert.

Überarbeitet wurden auch die Lenkung für noch feineres Ansprechverhalten und die Bremsen, die jetzt zumindest im GSi von Brembo kommen und mit Vierkolbensätteln die Bremsscheiben in die Zange nehmen. Das System nutzt nicht wie bisher einen pneumatisch-hydraulischen Bremskraftverstärker sondern eine elektrohydraulische Anlage. Diese baut den Druck dreifach schneller auf und vermittelt ein konstanteres Pedalgefühl.

Vor allem Flottenbetreiber und Dienstwagenfahrer hat Opel im Fokus für den Insignia. Daher rührt die hohe Erwartung des Kombi-Anteils, 77 Prozent der Baureihe sollen als Sports Tourer auf die Straße kommen. Aber auch die Langstreckentauglichkeit des Rüsselsheimer Topmodell bewegt sich auf hohem Niveau. Die AGR-Sitze (Aktion Gesunder Rücken) sollen der Volkskrankheit Rückenleiden der Vielfahrer entgegenwirken. Der Fahrersitz kann zudem beheizt oder gekühlt, eine Massagefunktion kann zusätzlich geordert werden. Eine Sitzflächenheizung gibt es auch für die Rücksitze und den lederbezogenen Kranz des Lenkrads. Für mehr Sicherheit sorgt neben der Vielzahl der Assistenten ein optionales Head-Up-Display.

Parallel zur Optimierung der Verbrennungsmotoren hält Opel am Ausbau der Elektrifizierung fest. Bis 2024 soll jede Baureihe eine elektrische oder teilelektrische Variante bekommen. Bereits heute liegen 16 Modelle der Marke unter der Grenze von 100 g/km an CO₂, neun davon schaffen sogar weniger als 95 g/km. Das ist auch notwendig, denn die Strafzahlungen für überhöhte Emissionen dürften das noch frische PSA-Tochterunternehmen auf seinem Weg zur Konsolidierung erheblich im Wege stehen. (ampnet/mk)

Daten Opel Insignia 1,5 Diesel Business

Länge x Breite x Höhe (m): 4,89 x 1,94 x 1,46
Radstand (m): 2,83
Motor: R3-Benziner, 1496 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 122 PS (90 kW) bei 3250 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,4 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 3,9 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 99 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2110 kg / max. 590 kg
Kofferraumvolumen: 419 - 1450 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 11,7 m
Bereifung: 215/55 R 17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,25
Wartungsintervalle: 20 000 km
Garantie: 24 Monate

Basispreis: 29.695 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Insignia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Insignia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
