

---

## Vorstellung Opel Insignia Sports Tourer: Flaggschiff voraus

Von Frank Wald

Die Limousine war nur der Appetitanreger, jetzt folgt das Volumenmodell. Nach dem Insignia Grand Sport rollt Opel am 24. Juni die Kombi-Version Sports Tourer zum Händler. „Ein echtes Flaggschiff“, sagt Marketing- und Vertriebsdirektor Jürgen Keller. Wobei Straßenkreuzer die passendere Bezeichnung wäre. Auf knapp fünf Meter macht der Wagen eine ebenso stattliche wie elegante Figur. Schöner ließen sich in der Mittelklasse Surfbretter und Zweimeter-Regale selten transportieren.

Länge läuft immer, müssen sich die Designer gedacht haben, als sie den neuen Insignia Sports Tourer gleich mal um acht Zentimeter auf 4,99 Meter streckten. Damit übertrifft die zweite Generation seine direkten Konkurrenten VW Passat Variant (4,78 Meter) und Ford Mondeo Turnier (4,87 Meter) ebenso wie die noch eine halbe Klasse höher positionierten Premium-Pendants BMW 5er Touring (4,94 Meter) und Audi A6 Avant (4,98 Meter). Auch die Achsen rutschen um neun Zentimeter auf nun 2,83 Meter auseinander. Die neuen Dimensionen räumen natürlich reichlich Platz für Mensch und Material ein. Mit maximal 1665 Liter lässt sich der Raum hinter den Vordersitzen nun füllen. Das sind über 130 Liter mehr als beim Vorgänger, wenn auch nicht ganz so viel wie beim Passat oder Audi.

Dafür zeigt der Kombi den Komfort und die Funktionalität der Oberklasse. So lassen sich auf Wunsch die Rücksitzlehnen vom Heck aus mit einem Hebelzug zu einer ebenen Fläche mit zwei Meter Ladelänge nach vorne klappen. Und für 455 Euro extra öffnet und schließt die Kofferraumklappe auch per Fußkick unter den hinteren Stoßfänger. Clever: Damit man mit dem Fuß nicht sinnlos unterm Heck herumstochert, zeigt ein auf den Boden projiziertes Symbol den richtigen Kick-Bereich an. Selbstverständlich lässt sich die Ladeluke auch per Schalter auf der Fahrerseite, Taste am Heck oder Schlüsselfernbedienung öffnen. Aber auch die Passagiere in der zweiten Reihe dürfen sich über mehr Bewegungsfreiheit freuen. Knie-, Kopf- und Schulterfreiheit wurden um einige Zentimeter vergrößert. Und darüber spannt sich exklusiv für den Insignia Sports Tourer ein Panorama-Sonnendach. Erstmals lassen sich außerdem die beiden äußeren Fondsitze beheizen.

Der beste Platz ist und bleibt aber natürlich vorne links. Wie üblich wurden Interieur und Instrumente weitestgehend von der Limousine übernommen. Dazu gehören ein vollwertiges Head-up-Display (995 Euro) ebenso wie das Intelli-Link-Infotainmentsystem mit Touchscreen, Smartphone-Anbindung und/oder Navigation, der Online- und Service-Assistent Onstar inklusive WLAN-Hotspot sowie den rüchenschonenden AGR-Sitzen mit Massage-, Memory- und Belüftungsfunktion. Kostet natürlich wie in der Oberklasse alles extra oder ist nur in den Top-Ausstattungen zu bekommen, aber immerhin gibt es diese Luxusfeatures überhaupt. Was Opel-Kunden durchaus zu schätzen wissen, orderten doch laut Albrecht Schäfer vom Produkt-Marketing „schon beim Vorgänger 64 Prozent die höchsten Ausstattungsversionen“. Erstmals im Insignia-Kombi eingesetzt wird die nächste Ausbaustufe der LED-Matrix-Scheinwerfer, die nun mit je 16 LED-Segmenten bestückt sind. Damit lässt sich sowohl der entgegen kommende Verkehr noch präziser und schneller ausblenden als auch die Lichtstärke bei Kurvenfahrten erhöhen. Dazu kommt ein Fernlichtstrahl, der die Lichtweite auf bis zu 400 Meter verlängert. Und auch das Assistenzsystem-Arsenal übernimmt der Kombi von der Limousine. Schon in der Basisversion sind neben den gesetzlich vorgeschriebenen ESP, Reifendruckkontrolle und LED-Tagfahrlicht sechs Airbags, ein Kollisionswarner mit Fußgängererkennung und Notbremse, Spur- und Spurhalte-Assistent sowie eine Berganfahrhilfe serienmäßig an Bord. Als Einzeloption oder im Paket kommen dazu Abstandsradar inklusive Staufunktion

(Automatikgetriebe), Verkehrsschilderkennung, Park-Pilot oder eine Rückfahrkamera. Zumindest die 390 Euro für Letztere ist bei der unübersichtlichen Länge des Opel-Laders gut investiertes Geld. Wer im laufenden Stadtbetrieb die Fünf-Meter-Karosserie rückwärts in eine Parklücke bugsieren will, braucht jeden Zentimeter zum Rangieren.

Viel besser läuft es da in der Vorwärtsbewegung. Bis zu 200 Kilogramm Gewicht konnten die Opel-Entwickler der zweiten Insignia Sports Tourer-Generation abtrainieren. Zwar wiegt der Kombi damit immer noch mindesten 1487 Kilogramm, doch damit werden die Motoren spielend fertig. Wie im Insignia Grand Sport gibt es drei Vierzylinder-Benziner mit 140 PS, 165 PS und 260 PS sowie drei Diesel mit 110 PS, 136 PS und 170 PS. Beim Vorgänger war der große Selbstzünder mit 50 Prozent der absolute Bestseller. Und tatsächlich zeigt das bärenstarke Zweiliter-Aggregat eine souveräne Laufkultur und wuppt mit 400 Nm Drehmoment den Kombi in schnellen 8,9 Sekunden auf Tempo 100. Nach dem Diesel-Desaster dürfte das Pendel jedoch stärker in Richtung Benzin ausschlagen - was aber auch keine schlechte Wahl wäre. Schon der kleine 1,5-Liter-Turbo mit 165 PS lässt den Sports Tourer schnell und leichtfüßig durch die Spuren wedeln. Vor allem mit dem dreistufig einstellbaren Flex-Ride-Fahrwerk, das im Sportmodus Größe und Gewicht der Karosserie vergessen lässt. Am besten gelingt das natürlich im Zweiliter-Turbo-Topmodell mit 260 PS, das stets nur mit Allradantrieb sowie schnell und seidenweich schaltender Acht-Stufen-Automatik angeboten wird. Das Vergnügen gibt es allerdings auch nicht unter 42 500 Euro.

Es geht aber auch deutlich günstiger. Die Preisliste beginnt, mit jeweils 1000 Euro Aufschlag zur Limousine, ab 26 940 Euro für den 140-PS-Turbobenziner in der Selection-Ausstattung. Neben den erwähnten Sicherheitssystemen immerhin inklusive Klimaanlage, Audiosystem mit Sieben-Zoll-Touchscreen, USB- und Bluetooth-Schnittstelle sowie schlüssellosem Starterknopf. Zu empfehlen ist die Version Edition (ab 28 535 Euro), ab Werk mit Opel Onstar-Service und Smartphone-Anbindung oder Dynamic (ab 30 995 Euro) mit AGR-Sitzen und 8-Zoll-Touchscreen. Matrix-Scheinwerfer, 2-Zonen-Klimaautomatik und Navigation gibt es jedoch erst in den Topversionen Innovation (ab 32 530 Euro) und Exclusive (ab 36 145 Euro). Die Diesel starten ab 28 625 Euro, der empfehlenswerte 170-PS-Selbstzünder kostet mit der Grundausstattung 30 865 Euro. (ampnet/fw)

Daten: Opel Insignia Sports Tourer 2.0 Diesel

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 x 1,86 x 1,50

Radstand (m): 2,83

Motor: R4-Turbodiesel, 1956 ccm

Leistung: 125 kW / 170 PS

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750 -2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 223 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.

Antriebsart: Vorderrad

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 5,3 Liter, mit Start-Stopp

Effizienzklasse: B

CO2-Emissionen: 139 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1633 kg / max. 604 kg

Kofferraumvolumen: 560-1655 Liter

Tankvolumen: 62 Liter

Max. Anhängelast: 1950 kg

Wendekreis: 11,74 m

Bereifung: 225/55 R 17

Basispreis: 30 865 Euro

---

## Bilder zum Artikel



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

---



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

---



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



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Insignia Sports Tourer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel