

MEDIENSPIEGEL

06.07.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 7
Folgeseiten: 19

	05.07.2018	Automobil Revue Der Tourer	01
	05.07.2018	Revue Automobile Beaux atours	09
	02.07.2018	Blick am Abend / Zürich Nichts für Schwarzseher	17
	02.07.2018	About Fleet Grossartig an Land gewonnen	18
	03.07.2018	Touring / Magazin für Mobilität Angemessene Motorisierung	21
	03.07.2018	Touring / Magazine de la Mobilité Une motorisation à niveau	23
	03.07.2018	Touring / La rivista della Mobilità Una motorizzazione di livello	25



Der Tourer

ELEGANTER BLITZ Die GSi-Modelle sind bei Opel die sportlichsten Varianten einer Modellreihe. Wir prüften, wie stark die Kombiversion Sports Tourer des Insignia die Eigenschaften Luxus und Dynamik vereint.

Text: Martin Mäder
Fotos: Alain D. Boilat

Dass der Opel Insignia GSi Sports Tourer seinen Insassen an Bord einiges an Verwöhnung und Behaglichkeit zu bieten hat, sieht man ihm an. Schliesslich sind eine Länge von rund fünf Metern sowie ein Radstand von 283 cm beim Thema Platzangebot schon fast eine Verpflichtung. In einem solchen Auto sollte man sich doch regelrecht tummeln und ausbreiten können. Und dann bildet die Insignia-Modellfamilie bei Opel die Premium-Fraktion.

Grundsätzlich hat man beim im Opel-Stammwerk Rüsselsheim (D) gebauten Insignia die Wahl zwischen der Limousine Grand Sport sowie den Kombi-Derivaten Country Tourer und Sports Tourer. Zusätzlich Pfeffer bieten die GSi-Ausführungen. Für Schweizer Kunden gibt es zum einen die zwei Kombis, ergänzt werden diese durch das GSi-Programm des Insignia, wo man zwischen dem Grand Sport und dem Sports Tourer wählen kann. Die Preisspanne (Basis, ohne aktuelle Rabattaktion wie die Flex-Prämie von Fr. 4500.–) bewegt sich zwischen Fr. 32'300.– (Grand Sport, 1.5 Benziner, 140 PS, 6-Gang) und Fr. 55'800.– für den Sports Tourer mit 2.0-l-Turbodiesel, 210 PS und Acht-Stufen-Automatik.

Sportliches Erbe verpflichtet

Der Opel Insignia GSi hatte seine Premiere auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2017 in Frankfurt (D), seit März ist diese Variante des Opel-Topmodells in der Schweiz im Handel. Bei unserem Test – die dynamischen Messungen (Beschleunigung und Bremsen) wurden wegen hoher Werte bei der Verzögerung mit den Winterreifen (Pirelli Sottozero 245/35 R20) im Sinne einer Vergleichsprüfung ebenfalls mit Sommerreifen (Michelin Pilot Sport 4S, 245/35 ZR20) durchgeführt – wollten wir auch herausfinden, ob dieses Auto der oberen Mittelklasse sportliche Gene hat. Schliesslich verpflichtet das Kürzel GSi (siehe Kasten «Erfolgsrezept») nicht weniger als die beim Vorgänger noch verwendete Bezeichnung OPC (Opel Performance Center). Aber wie sportlich kann – oder besser: soll – ein solcher Tourer überhaupt sein? Seine Stärken dürften wohl ja eher in der Langdistanz, denn im kurzen Sprint liegen.

Doch zuvor ein paar Worte zur äusseren Gestalt. Mit exakt 4986 mm ist dieser Opel ein veritabler Strassenkreuzer. Gegenüber dem Vorgänger ist dies ein Plus von 8 cm, und auch die meisten direkten Konkurrenten wie VW Passat Variant oder Ford Mondeo Turnier werden übertroffen. Die Premium-Mitbewerber Mercedes E-Klasse T-Modell, BMW 5er Touring und Audi A6 Avant sind kürzer oder in etwa gleich lang. Den Opel-Designern ist es aber gelungen, diesen Wagen nicht einfach wie ein Dickschiff aussehen zu lassen, obschon vor allem mit der Breite von 1941 mm (mit Spiegeln 2093 mm) übliche Mittelklasse-Dimensionen übertroffen werden. Für den



Automobil Revue
3172 Niederwangen
058/ 218 13 29
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 12
Fläche: 235'366 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70206023
Ausschnitt Seite: 2/8





sportiven Eindruck mit einem Touch Eleganz sorgen wohlplatzierte Details wie chromumrandete Lufteinlässe an der Front und am Heck gleich gestaltete Endrohre. Natürlich darf auch an einem Kombi dieser Prägung ein Heckspoiler nicht fehlen, dieser wurde übrigens speziell elegant integriert. Ansonsten sorgen analog zur Limousine Sicken und Knicke für einen dynamischen Look.

Hohes Ausstattungsniveau

Das Testauto, als GSi wird es vom 2.0-l-Turbodiesel (DPF) mit 210PS/480Nm angetrieben, ist mit einem Preis ab Fr. 55'800.– das Topmodell des Insignia Sports Tourers. Entsprechend dotiert ist die Werksausstattung. Schon die Basis Edition hat etwa eine schlüssellose Schliess- und Startfunktion oder ein kameragestütztes System zur Überwachung der Spurtreue und Verkehrsschilderkennung. Weiter beim Einstiegsmodell an Bord sind im Rahmen eines Sichtpakets zum Beispiel ein Regensensor sowie automatisches Abblend- und Fernlicht. Für das wirksame wie dienliche IntelliLux LED Matrix Licht mit einer adaptiven Matrix und individueller Lichtverteilung je nach Bedarf sind 1990 Franken Aufpreis fällig.

An weiteren empfehlenswerten Optionen – hier geht es um Dinge, welche den Umgang gerade mit einem solch grossen Fahrzeug vereinfachen und insbesondere auch sicherer machen – verfügte der getestete Insignia GSi Sports Tourer über das Einpark-System Park- & Go Premium 360 Grad (Fr. 1490.–) sowie über einen adaptiven Geschwindigkeitsregler (Fr. 1200.–). Gerade weil bei diesem mächtigen Wagen die Rundumsicht als nur mässig zu taxieren ist – beim Blick nach hinten beeinträchtigen die breiten D-Säulen die Sicht, der Bug ist nicht einsehbar und der Heckabschluss ist nur schwer abzuschätzen –, ist man um die 360-Grad-Kamera froh. Und in dieser Klasse gehört ein adaptiver Tempomat zur Entlastung des Fahrers und als Sicherheitsgewinn einfach dazu. Trotz all dieser Funktionen hat man gegenüber dem Vorgänger die Anzahl der Tasten im Cockpit senken können. Das Interieur wirkt nun aufgeräumter, und die verschiedenen Einstellungen lassen sich weitgehend intuitiv vornehmen.

Sitze als Spezialität

Bei aktuellen Opel-Modellen immer wichtig ist der Sitzkomfort. Bekanntlich hat sich die heutige Tochter der französischen PSA-Gruppe diesem Thema bereits länger verschrieben, so lässt Opel zum Beispiel bestimmte Sitzsysteme von der Aktion Gesunder Rücken e.V. (AGR) zertifizieren. Dabei handelt es sich jeweils um explizite Ergonomiesitze, welche man ab dem kompakten Crossover Crossland X aufwärts bis zum Insignia anbietet. Inzwischen wurde Opel Rüsselsheim zum Kompetenzzentrum für die Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugsitzen für sämtliche PSA-Marken. Und auch im getesteten Opel Insignia GSi Sports Tourer waren Sitze verbaut, welche sich mit dem AGR-Label schmücken durften.

Doch beim GSi ging man noch einen Schritt weiter. So hat unser Testwagen nicht einfach nur bequeme und ergonomisch gut geformte Sitze – hier ist Ergonomie so zu verstehen, dass man etwa bei einem Unfall vom Sitz möglichst gut in Position gehalten wird, sodass im Verbund mit Airbags und Gurten Verletzungen abgewendet werden können –, sondern das Gestühl ist betont sportlich ausgeformt. So gibt es nebst der ausgesprochen tiefen Sitzposition bei den Sitzen ausgeprägte Wangen an den Flanken und im Kopfbereich. Ältere Menschen werden wohl gerne von der Höhenverstellung Gebrauch machen. Aber obwohl diese bequemen Sitze – sie bieten im Rahmen eines Performance-Pakets (Fr. 1200.–) nebst einer Beheizung auch eine Massage- und eine Belüftungs-Funktion – keine richtigen Schalensitze, sondern nur eine komfortable Abwandlung davon sind, wurden sie fast zu stark tailliert.

Mensch und Gepäck haben es gut

Trotz ihres engen Schnitts sind die Sportsitze aber absolut langstreckentauglich. Und das ist natürlich für dieses Fahrzeugkonzept ideal, denn man fühlt sich wohl an Bord. Es ist den Opelanern nämlich auch hier gelungen, die schiere Länge zugunsten des Insassenkomforts im Fünfplätzer einzusetzen. Das gilt speziell für die Hinterbänker. Auch dort herrschen gute Platzverhältnisse, selbst für Zweimeter-Menschen, ist die



Automobil Revue
3172 Niederwangen
058/ 218 13 29
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 12
Fläche: 235'366 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70206023
Ausschnitt Seite: 4/8



**Sportliche
Erscheinung**
von der Sohle bis
zum Scheitel:
Trotz seiner Masse
wirkt dieser
Insignia-Kombi
fast leichtfüßig.

STÄRKEN

- ◆ Trotz Wucht elegant
- ◆ Raumangebot
- ◆ Ausstattung
- ◆ Fahrverhalten

Test AR | 56 | 2018
**Opel Insignia GSi
Sports Tourer
2.0 Biturbo AWD**
Note der Redaktion
90/100

SCHWÄCHEN

- ◆ Getriebespreizung
- ◆ Einfluss Winterreifen auf Fahreigenschaften
- ◆ Rundumsicht

**Eleganter
Reisewagen mit
viel Ausstattung
und sportlichem
Potenzial.**



Kopf- und Beinfreiheit fürstlich. Raum über den Köpfen gibt es beim Prüfling selbst mit dem optionalen Panorama-Glasschiebedach (Fr. 1490.–) genügend.

Und auch aus dem Gepäckabteil kommt, wenig überraschend, nur Gutes. Opel gibt hier einen Wert von 560l (gem. ECIE-Messmethode) an, bei vorgeklappter Rücksitzlehne (teilbar im Verhältnis 20:40:20) beträgt das maximale Volumen 1665l. Der Kofferraum hat diverse Ablagemöglichkeiten, und das Schienensystem des Flex-Organizer-Pakets (beim GSi Serie, sonst Fr. 120.–) mit einem Netz sorgt für sicheren Halt der Fracht. Positiv sind zudem die vier Taschenhaken sowie der durchgehend flache Ladeboden und die niedrige Ladekante. Nur ist Letztere mit einer zwar schönen, aber kratzempfindlichen Alu-Dekorleiste versehen. Weniger gelungen ist die fummelige und sperrige Kofferraumabdeckung, und auch das Öffnen mittels Fussensor (Fr. 400.–) ist Glückssache. Insgesamt ist der Innenraum des Opel Insignia GSi Sports Tourer eine Wohlfühlzone. Die Materialien entsprechen einem Auto dieser Preisklasse. Der Gesamtpreis des Testfahrzeuges beläuft sich inklusive Optionen und abzüglich der Opel-Flex-Prämie auf 64260 Franken.

Sportliche Erwartungen werden erfüllt

Grosszügig, schick und behaglich: ja. Aber ist dieser Opel im Fahrbetrieb auch sportlich? Immerhin warten ja mehr als 200 Pferdchen auf ihren Ausritt, und es wurde wie beim OPC-Vorgänger das Fahrwerk auf Sport getrimmt, und das Gewicht sank um rund 160 kg auf nun leer klar unter 1.9 Tonnen. Und eben: Wenn man ein derart dimensioniertes Auto mit kürzeren Federn um zehn Millimeter tiefer legt und es über das

adaptive Flex-Ride-Fahrwerk (Serie ab dem zweiten Ausstattungslevel Excellence) verfügt, darf man auf

die Fahreigenschaften gespannt sein. Und auch, weil spezielle Sportdämpfer verbaut wurden.

Das Fazit überrascht auch hier nicht. Dieser GSi-Opel ist kein Sportwagen. Aber er lässt sich durchaus sportlich bewegen. Allerdings nicht in Sachen purer Beschleunigung, hier enttäuschte der Prüfling übrigens mit beiden Reifensorten. Was überzeugt, ist vor allem die Fahrstabilität, wozu gewiss der Allradantrieb beiträgt. Das Fahrwerk vermag Karosseriebewegungen prima auszubügeln, und selbst in der straffesten Abstimmung ist der Federungskomfort sicher noch gut. Der 2.0-l-Diesel (Biturbo) seinerseits ist zwar eher ein gröberer Geselle, doch er erweist sich in fast jeder Situation als geschmeidiges und drehmomentstarkes (480 Nm bei tiefen 1500 U/min.) Aggregat. Vielleicht könnte die Achtstufen-Automatik noch munterer agieren: In länger übersetzten Gängen sind die Touren recht hoch, und man wünscht sich einen rascheren Gangsprung, zum Glück gibts Paddel am Lenkrad. Insgesamt ist der Antriebsstrang aber harmonisch. Ferner agiert die Lenkung, das Volant ist unten sportlich abgeflacht, zielgenau, und das Eigenlenkverhalten ist neutral. Bei den Bremsen machte sich der Wechsel von den Winter- zu den Sommerreifen bezahlt: Der gemessene Wert von 32.8 m bei der Vollbremsung aus 100 km/h ist hervorragend. Diesem Opel gelingt der Spagat zwischen Komfort und Sport problemlos. **AR**



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP.



Moderne

Behaglichkeit

Die Bordinstrumente sind informativ wie klar. Sportlich und technisch orientierte Fahrer dürften sich über die Anzeige der Öltemperatur oder der Batteriespannung freuen. Der Turbodiesel läuft zwar etwas rau, doch er ist ein drehmomentstarkes Aggregat. Das Raumangebot ist vorne wie hinten grosszügig, auch wenn die Sportsitze etwas kneifen. Der Kofferraum ist gross wie praktisch.

FAZIT

Flink wie der Opel-Blitz. Nein, das ist dieser Insignia-Kombi gewiss nicht. Nicht mit der Bezeichnung Sports Tourer – und auch nicht nach dem Wechsel von OPC zu GSi. Doch das ist gewiss kein Mangel oder gar eine Schwäche. Klar, die nackten Leistungsdaten, zumindest die Werksangaben (Beschleunigung!), lesen sich imposant, und man nimmt wohl auch die entsprechende Erwartungshaltung ein, doch dieser grosse Stationswagen ist klar mehr ein Cruiser als ein Racer. Sein Revier ist die Autobahn und seine Bestimmung das möglichst flotte wie bequeme Zurücklegen langer Distanzen. Bei ihm geht es nicht um das wilde Hochpreschen von mit



Martin Mäder, Tester

Serpentinen gespickten Alpenpässen. Klar, das kann er auch, doch eben in seinem Tempo und mit den logischen Auswüchsen beim Treibstoffverbrauch und der übrigen Belastung von Mensch und Material.

Opel ist es viel mehr gelungen, einen Spagat zwischen zwei Welten und Ansprüchen – Komfort und Sportlichkeit – zu schaffen. Dies garniert von einer fairen Preispolitik und einer guten Qualität. Und es wird sich auch niemand melden, der unkt, dass dieser stattliche Insignia zu Unrecht mit dem legendären GSi-Kürzel geadelt wurde. Ferner haben wir einmal mehr drastisch gelernt, welchen Einfluss die Bereifung hat.

Erfolgsrezept

Der Insignia GSi setzt bei Opel eine lange Tradition von Modellen mit der Bezeichnung GSi fort. Bei der Marke mit dem Blitz steht das Kürzel traditionell für sportlichere Modellvarianten, und dies bei vollem Erhalt der Alltagstauglichkeit. Erstmals hatten 1984 der Manta GSi sowie der Kadett GSi (115 PS aus 1800 cm³) für Furore gesorgt. Bereits vier Jahre später leistete der legendäre Kadett 2.0i GSi 16V dank zweier oberliegender Nockenwellen und Vierventiltechnik 150 PS. Dieser Hightech-Motor fand sich auch im Nachfolgemodell, dem ersten Astra, wieder. Auch bei den verschiedenen Corsa-Generationen gab es GSi-Modelle: Los gings mit dem 100 PS starken Corsa A (1988), Schluss war im August 2012 mit dem Corsa D. Nun soll ab Herbst 2018 ein Corsa GSi (Corsa E) den Insignia GSi flankieren.



Automobil Revue
3172 Niederwangen
058/ 218 13 29
https://www.automobilrevue.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 12
Fläche: 235'366 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70206023
Ausschnitt Seite: 7/8

TECHNISCHE DATEN	
PREIS	FAHRGESTELL & FAHRWERK
Opel Insignia Sports Tourer Edition Fr. 33 600.- (1.5 Ecotec, 140 PS, 6 Gang); Testwagen Insignia Sports Tourer GSi Fr. 55 800.- (2.0 Biturbo DPF, 209 PS, AT8), mit Optionen netto Fr. 64 260.-.	Selbsttragende Karosserie mit Hilfsrahmen vorne; v.: Federbeine, Dreiecksquerlenker; h.: Mehrlenkerachse; v./h.: Schraubenfedern, Kurvenstabilisatoren; 4 Scheibenbremsen (v. belüftet), Ø v./h. 296 292 mm; Zahnstangenlenkung m. elektr. Servo; Reifen v./h. 245/45 R18 oder Testwagen 245/35 R20.
TESTWAGENLIEFERANT	KAROSSERIE
Opel Suisse SA, Stelzenstrasse 4, 8152 Glattpark, www.opel.ch	Stationswagen, 5 Türen, 5 Plätze.
MOTOR (ECE)	ABMESSUNGEN & GEWICHTE
Zylinder R4 Hubraum 1956 cm ³ Verdichtung 16.0:1 Leistung 154 kW/209 PS bei 4000/min Drehmoment 480 Nm bei 1500/min Treibstoff Diesel	Länge 4986 mm Breite 1941 2093 mm Höhe 1490 mm Radstand 2829 mm Spur v./h. 1607 1610 mm Leergewicht (DIN) 1807 kg Gesamtgewicht 2370 kg Kofferraum 560-1665 l
MOTORKONSTRUKTION	FAHRLEISTUNGEN & VERBRAUCH
Vorne quer, Bohrung x Hub 83.0 x 90.4 mm, DOHC (Kette), 4 Ventile/ Zyl., VVT, Zylinderkopf und Motorblock Alu, Direkteinspritzung, Twin-Scroll-Turbo, Ladeluftkühler, Start-Stopp.	Höchstgeschwind. 231 km/h 0-100 km/h 7.9s Verbrauch, kombiniert 7.1 l/100 km CO ₂ -Emissionen 187 g/km Energieeffizienzklasse D
KRAFTÜBERTRAGUNG	GARANTIE
AWD, 8-Stufen-Automatik: I. 5.25, II. 3.03, III. 1.95, IV. 1.46, V. 1.22, VI. 1.00, VII. 0.81, VIII. 0.67, R. 4.02, Achse 3.08.	Werk/Teile je 2 Jahre FlexCare bis zu 5 Jahre

TESTDATENBLATT			
BESCHLEUNIGUNG 0-100 km/h			
0s Opel Insignia GSi Sports Tourer Sommerreifen	9.2 s		20 s
0s Mittelwert im Segment Sommerreifen 9.0 s			
0-40 km/h	2.4 s	0-140 km/h	17.7 s
0-60 km/h	4.2 s		
0-80 km/h	6.3 s		
0-120 km/h	12.9 s	400m aus dem Stand	16.6 s
0s Opel Insignia GSi Sports Tourer Winterreifen 9.3 s			
0s Mittelwert im Segment Winterreifen 8.4 s			
0-40 km/h	2.4 s	0-140 km/h	18.0 s
0-60 km/h	4.2 s		
0-80 km/h	6.4 s		
0-120 km/h	13.1 s	400m aus dem Stand	16.7 s
BREMSWEG 100-0 km/h			
0m Opel Insignia GSi Sports T. Sommerreifen	32.8 m		60 m
0m Mittelwert im Segment Sommerreifen 37.2 m			
120-0 km/h	48.1 m	40-0 km/h	5.4 m
80-0 km/h	21.0 m	30-0 km/h	3.1 m
60-0 km/h	11.9 m	20-0 km/h	1.5 m
50-0 km/h	8.4 m		
Opel Insignia GSi Sports T. Winterreifen 41.8 m			
0m Mittelwert im Segment Winterreifen 42.9 m			
120-0 km/h	60.7 m	40-0 km/h	6.8 m
80-0 km/h	27.1 m	30-0 km/h	3.9 m
60-0 km/h	15.2 m	20-0 km/h	1.8 m
50-0 km/h	10.6 m		



	GEWICHTE Gemäss Messung Gewichtsverteilung v. l.h. Leistungsgewicht	1840 kg 58 42 % 11.9 kg/kW / 8.8 kg/PS
	LENKUNG Lenkradumdrehung Ø zw. Mauern (l./r.)	2 1/5 12.4 12.3 m
	TESTVERBRAUCH Gesamtverbrauch Autobahn, flüssig Ausserorts, unregelmässig AR-Normrunde Reichweite	8.2 l/100 km 7.3 l/100 km 10.2 l/100 km 6.9 l/100 km 750 km
	INNENRAUMGERÄUSCH Leerlauf 50 km/h 80 km/h 120 km/h	54 dB(A) 62 dB(A) 65 dB(A) 68 dB(A)
	ZÄHLERABWEICHUNG 30 km/h Zähler = 50 km/h Zähler = 80 km/h Zähler = 120 km/h Zähler =	29 km/h eff. 47 km/h eff. 77 km/h eff. 117 km/h eff.
MESSBEDINGUNGEN		
Kilometerstand Testdistanz		1600 1741 km
Gewicht Testwagen + 150 kg, voller Tank; Temperatur auf 20 °C und Luftdruck auf 1000 mbar (Meereshöhe) umgerechnet; Bremsweg bei 6 °C (SR) : Michelin Pilot Sport 4S 245/35 ZR 20 95Y) und 8 °C (WR) : Pirelli Sottozero 245/35 R20 95W) null Reaktionszeit, Schwellwert auf trockenem Asphalt.		
MESSWERTE INNENRAUM		
VORDERSITZ RÜCKSITZ		
Kopffreiheit		93–98 95 cm
Sitzlänge		49–51 48 cm
Sitzhöhe		28–34 33 cm
Fussraum Kniefreiheit		33–63 14–43 cm
Innenbreite		147 141 cm
KOFFERRAUM		
Ladetiefe umgeklappte Rücklehne		112 213 cm
Innenbreite		103–141 cm
Ladekante		63 cm



Beaux atours

ÉCLAIR D'ÉLÉGANCE Faute de déclinaison OPC, la dénomination GSi est la plus sportive de la nouvelle gamme Opel. Break de chasse, la version Sports Tourer de l'Insignia était toute désignée pour bénéficier de ce badge.

Allure sportive De la tête aux pieds, l'Opel affiche un look élégant et soigné, en dépit d'un poids à vide qui frise les deux tonnes.





VERDICT

La clé du succès

Martin Mäder, essayeur

Texte: Martin Mäder

Photos: Alain D. Boilat

Comblent ses occupants par son confort et sa convivialité tout en faisant preuve de ré pondant, telle est la mission que s'est fixée l'Opel Insignia GSi Sports Tourer. Avec une longueur de près de 5 mètres et un empattement de 2,83 m, le break allemand affiche ses prétentions d'emblée et entend imposer son interprétation du vocable «premium», sommet de la gamme oblige.

Construite dans l'usine allemande de la maison-mère à Rüsselsheim, l'Insignia reste le vaisseau amiral du constructeur et se décline en berline (Grand Sport) ou en break (Country Tourer ou Sports Tourer). En Suisse, ces derniers bénéficient tous deux du badge GSi pour pimenter la recette, moyennant un tarif nettement plus élevé que le prix d'entrée des modèles de base, dont le plus bas est fixé à 32300 francs pour la berline. En comparaison, notre version – qui embarque un bloc 2.0 turbodiesel de 210 ch et 480 Nm de couple, secondé par une boîte automatique à huit rapports – démarre à... 55800 francs, hors prime «Flex» de 4500 francs. Est-ce justifié?

Patrimoine sportif

Dévoilée au Salon de Francfort en septembre 2017, l'Insignia GSi est commercialisée en Suisse depuis mars. Après avoir débuté notre essai avec des pneus d'hiver Pirelli Sottozero (245/35 R20), nous avons fait chauffer l'allemande de gommes d'été Michelin Pilot Sport 4S de mêmes dimensions pour vérifier si les gènes de sportivité sont au rendez-vous, mais également si les longs trajets sont révélateurs du confort promis par la marque dans toutes les conditions.

Avant de nous mettre en route, jetons un coup d'œil à l'extérieur. Avec exactement 4986 mm, l'Opel mesure 80 mm de plus que sa devancière et surclasse la majorité de ses concurrentes directes, comme la VW Passat Variant ou la Ford Mondeo, de même que ses adversaires premium comme la Mercedes Classe E break, la BMW Série 5 Touring et l'Audi A6 Avant. Les designers d'Opel ont réussi l'exploit de ne pas transformer cette voiture en «paquebot» sur le plan visuel, bien qu'avec une largeur de 1941 mm (2093 mm rétroviseurs inclus), elle rompt avec les dimensions usuelles du segment. Plusieurs détails bien pensés, comme des prises

d'air cernées de chrome à l'avant ainsi que des canules d'échappement de forme identique, engendrent une aura de sportivité sans renoncer à l'élégance. Le break au blitz ne pouvait échapper au traditionnel becquet arrière, intégré avec une belle maestria. A l'instar de la berline, les nervures dans les plis de carrosserie achèvent de lui conférer un look acéré.

Une dotation de haut niveau

Fière de son statut de porte-drapeau, l'Insignia Sports Tourer GSi profite d'un niveau d'équipement à l'avenant. L'exécution de base «Edition» intègre d'office une palette étendue d'assistances à la circulation, comme le contrôle de trajectoire piloté par caméra ou l'identification des panneaux de circulation. Intégré à la version GSi, le pack «Visibilité» ajoute les capteurs de pluie ainsi que la commutation automatique entre les feux de croisement et de route. Pour obtenir l'éclairage «IntelliLux LED Matrix Licht», aussi utile qu'efficace avec sa matrice adaptative et une répartition indi-

POINTS FORTS

- ◆ Design racé
- ◆ Place à bord
- ◆ Equipements
- ◆ Comportement

Test RA | 56 | 2018

**Opel Insignia GSi
Sports Tourer
2.0 Biturbo AWD**

Note de la rédaction

90/100

POINTS FAIBLES

- ◆ Boîte automatique
- ◆ Poids, même si revu à la baisse
- ◆ Visibilité

L'Opel offre un



excellent com- promis entre confort et sport.

viduelle du cône de lumière selon les besoins, il faut en revanche déboursier 1990 francs.

Autre option recommandable, notre Insignia intégrait l'aide au parage à 360° «Park & Go Premium» (1490 francs) ainsi qu'un régulateur de vitesses adaptatif (1200 francs). Bien que relativement onéreuse, la vision à 360° est quasiment un must avec un tel gabarit, d'autant que la visibilité générale est médiocre. Les larges montants de custode amputent le champ de vision et l'on a du mal à estimer les imposantes dimensions du véhicule. Quant au tempomat, c'est une question de goût, puisqu'une version standard (sans contrôle de distance) est déjà embarquée de série. Cerise sur le gâteau, malgré toutes les fonctionnalités supplémentaires, Opel a réussi à réduire le nombre de touches dans le cockpit par rapport à la précédente Insignia. L'habitacle paraît plus aéré et les différents réglages s'effectuent presque tous intuitivement.

Spécialistes du dos

Le confort des sièges a acquis une importance prépondérante sur les Opel récentes. Avant son rachat par le groupe PSA, la marque au blitz faisait déjà certifier ses systèmes d'assise par l'Aktion Gesunder Rücken (AGR), un organisme allemand spécialisé dans la santé du dos. Ergonomiques, confortables et modulables, ils intègrent désormais toute la gamme, depuis le crossover compact Crossland X jusqu'à l'Insignia. Dans l'intervalle, Opel Rüsselsheim est devenu un centre de compétence pour la conception et la fabrication de sièges de voitures pour toutes les marques de PSA. En cas d'accident, outre l'intervention des airbags et le maintien via la ceinture de sécurité, les sièges sont conçus pour assurer une position aussi stable que possible pour éviter les blessures.

En toute logique, notre break comportait des sièges frappés du label AGR et à la forme sportive. Outre une posture particulièrement basse (les seniors apprécieront le réglage vertical), ils enveloppent parfaitement le conducteur en plus d'offrir le chauffage, la ventilation et une fonction massage. Dommage qu'ils ne soient pas de «vrais» baquets et qu'il faille déboursier 1200 francs (avec le pack

«Performance») pour les obtenir.

Bienvenue à bord

Malgré leur relative étroitesse, les sièges Sport conviennent idéalement pour les voyages au long cours, et c'est l'essentiel. Les ingénieurs d'Opel ont maîtrisé l'art d'exploiter à fond la grande longueur de cette cinq-place en faveur du confort des occupants, tout particulièrement à l'arrière. Là aussi, l'habitabilité est plus que généreuse, même quand on mesure 2 m, et l'espace à la tête et aux jambes est somptuaire. Le toit vitré coulissant Panorama optionnel (1490 francs) ne pèjore pas davantage la garde au toit.

Sans surprise, les bagages ne sont pas non plus réduits à la portion congrue. Opel revendique une capacité de 560 litres (d'après la méthode de mesure ECIE), ainsi qu'un volume maximum de 1665 litres avec la banquette repliée (cette dernière pouvant être fractionnée à 20:40:20). Le coffre propose divers espaces de rangements, de même que le système de rails du pack «FlexOrganizer» avec ses filets d'arrimage (de série sur la GSi; sinon 120 francs).

Autres détails bien vus, les quatre crochets pour sacs à provisions et, surtout, le plancher de coffre totalement plat et un seuil de chargement très bas. A ceci près que ce dernier est orné d'une baguette de décoration anodisée, certes jolie, mais plutôt sensible aux rayures. Peu pratique et encombrant, le cache-bagages est moins réussi et l'ouverture du coffre avec capteur de pied (400 francs) fonctionne de façon aléatoire.

En dépit de ces quelques fausses notes, l'habitacle de l'Opel Insignia GSi Sports Tourer est un havre de bien-être. Les matériaux sont au diapason d'une voiture de cette catégorie de prix: options comprises et prime Opel «Flex» déduite, le prix de notre voiture s'élève à 64 260 francs.

Et le sport?

Vaste, chic et confortable: oui et trois fois oui, le cahier des charges est plus que rempli. Il ne reste qu'à vérifier si l'Insignia Sports Tourer mérite son nom. Il y a tout de même la bagatelle de 210 chevaux qui piaffent sous le capot, bien que nourris au diesel. Et comme pour sa devancière OPC, le châssis de la GSi est suffisamment rigide pour la conduite sportive, d'autant que le poids a été réduit d'environ 160 kg (désormais moins de 1,9 tonne à vide).

Surbaissée de 10 mm grâce à des ressorts plus



courts et dotée des suspensions adaptatives «FlexRide» (de série à partir du deuxième niveau d'exécution «Excellence»), le break au blitz ne dé-Rapide comme l'éclair, l'Opel? Oui et non. Avec sa désignation Sports Tourer et son badge GSi, le break allemand n'atteint pas les performances des anciens modèles OPC. Ce n'est pas une critique: au-delà des chiffres bruts, qui annonçaient des performances trop prometteuses à l'accélération, l'Insignia ne démerite pas et s'affiche avant tout comme une routière accomplie. L'autoroute est son terrain de jeu favori et les longues distances



ne lui font pas peur, le tout avec un confort de premier plan. Ce n'est pas en réalisant le chrono du siècle dans un col alpin truffé d'épingles à cheveux que l'on en profitera le mieux. Elle s'y défend bien, mais il faudra assumer la note à la pompe en plus de subir les foudres des passagers lorsqu'ils découvriront leurs nombreuses valises sens dessus-dessous. En somme, Opel a réussi à concilier au mieux les deux mondes et ce, pour un tarif qui reste dans le domaine du raisonnable, compte tenu de l'équipement fourni. Bien connu des fans de la marque, le sigle GSi n'a pas non plus été totalement usurpé, quoique la motorisation diesel voit son exubérance refreinée par une boîte de vitesse qui vise l'efficacité. Last but not least, la comparaison des montes pneumatiques a permis de souligner leur influence drastique sur le freinage.

ceva personne au tournant. Comme on pouvait s'y attendre, l'Insignia Sports Tourer GSi n'est pas une vraie voiture de sport, mais elle encaisse les trajets enjoués sans broncher.

Lente, puis rapide

C'est surtout sur le plan des accélérations qu'elle nous a déçu, quelle que soit la monte pneumatique. Une fois lancée, la direction stable et la transmission intégrale guident l'Opel avec précision, et les trains roulants estompent à la perfection les mouvements de caisse. Même avec le mode le plus ferme, le confort d'amortissement est encore très bon.

Doté de deux turbos, le 2.0 diesel est un peu primitif, mais il est souple et coupleux dès les plus bas régimes (480 Nm à 1500 tr/min). Dommage que la boîte auto à huit rapports ne soit pas plus rapide: les lois de passage sont hésitantes et l'étagement pourrait être plus rapproché. Fort heureusement, on dispose des palettes au volant. Terminons avec le freinage, où nos mesures permettent de confirmer pour la première fois la différence entre des pneus d'hiver et d'été avec la même voiture et dans des conditions identiques: de 41,8 m, la distance baisse à 32,8 m en pneus d'été. Compte tenu du poids, la valeur est remarquable et permet de conclure avec nos éloges: comme promis, l'Opel résout parfaitement la quadrature du cercle entre confort et sport. **BA**

L'Insignia GSi perpétue une longue tradition de modèles chez Opel. L'abréviation de la marque à l'éclair est connue pour orner les variantes plus sportives, mais qui restent malgré tout parfaitement utilisables au quotidien. C'est en 1984 que la Manta GSi et la Kadett GSi (115 ch pour 1800 cm³) ont fait fureur pour la première fois. Quatre ans plus tard, la légendaire Kadett 2.0i GSi 16V développait 150 ch grâce à deux arbres à cames en tête et une culasse à quatre soupapes. Ce moteur high-tech équipera aussi la première Astra. Il y a également eu des exécutions GSi pour plusieurs générations de la Corsa, à commencer par la Corsa A (1988) de 100 ch et jusqu'à la Corsa D apparue en 2012. À l'automne 2018, une Corsa GSi (Corsa E) devrait venir épauler l'Insignia GSi.



Revue Automobile
3172 Niederwangen
031 330 14 00
www.revueautomobile.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'169
Erscheinungsweise: 43x jährlich

Seite: 12
Fläche: 208'711 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70206110
Ausschnitt Seite: 5/8



ultimate
avec technologie
ACTIVE

La REVUE AUTOMOBILE
réalise ses essais avec les
carburants BP.





Convivialité L'instrumentation de bord est claire et informative. Les amateurs de données seront ravis de consulter la température d'huile ou le niveau de charge des batteries. Le moteur turbodiesel est rugueux, mais souple et coupleux. L'habitabilité est excellente et les sièges impeccables, bien qu'étroits à l'avant. Vaste, le coffre est aussi très pratique.



FICHE TECHNIQUE

PRIX

Opel Insignia Sports Tourer «Edition» Fr. 33 600.- (1.5 Ecotec, 140 ch, 6 vit.; voiture d'essai Insignia Sports Tourer GSi Fr. 55 800.- (2.0 Biturbo DPF, 210 ch, AT8), avec options Fr. 64 260.-.

IMPORTATEUR

Opel Suisse SA, Stelzenstrasse
4, 8152 Glattpark
www.opel.ch

MOTEUR (ECE)

Cylindres	L4
Cylindrée	1956 cm ³
Compression	16,0:1
Puissance	154 kW/210 ch
à	4000 tr/min
Couple	480 Nm
à	1500 tr/min
Carburant	diesel

MOTEUR (CONSTRUCTION)

Position transversale AV, alésage x course 83,0 x 90,4 mm, 2ACT (chaîne/VVT), 4 soupapes/cylindres, bloc et culasse alu, injection directe, 2 turbos, échangeur d'air, start/stop.

TRANSMISSION

AWD, boîte aut. 8 rapports: 1er 5,25, 11e 3,03, 11e 1,95, 1Ve 1,46, Ve 1,22, 1Ve 1,00, 11e 0,81, 11e 0,67, AR 4,02, pont 3.08.

CHÂSSIS, TRAINS ROULANTS

Carrosserie autoporteuse avec berceau auxiliaire; AV McPherson, AR essieu multibras, AV/AR amortisseurs pilotés, barres antiroulis; 4 freins à disque (AV ventilés), Ø AV/AR 296/292 mm; direction à crém., assistance servoélectrique; pneus 245/45 R18 ou (voiture d'essai) 245/35 R20.

CARROSSERIE

Break, 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS, POIDS

Longueur	4986 mm
Largeur	1941/2093 mm
Hauteur	1490 mm
Empattement	2829 mm
Voies AV/AR	1607/1610 mm
Poids à vide (DIN)	1807 kg
Poids total	2370 kg
Coffre	560-1665 l

PERFORMANCES, CONSOM.

Vitesse de pointe	231 km/h
0-100 km/h	7,9 s
Conso UE mixte	7,1 l/100 km
CO ₂	187 g/km
Etiquette énergie	D

GARANTIE

Usine/services	2 ans
FlexCare	jusqu'à 5 ans



MESURES RA			
ACCÉLÉRATIONS 0 – 100 km/h			
0s Opel Insignia GSi Sports Tourer (pneus d'été) 9,2s 20s			
0s Moyenne du segment (pneus d'été) 9,0s 20s			
0–40 km/h	2,4s	0–140 km/h	17,7s
0–60 km/h	4,2s		
0–80 km/h	6,3s		
0–120 km/h	12,9s	400m départ arrêté	16,6s
0s Opel Insignia GSi Sports Tourer (pneus d'hiver) 9,3s 20s			
0s Moyenne du segment (pneus d'hiver) 8,4s 20s			
0–40 km/h	2,4s	0–140 km/h	18,0s
0–60 km/h	4,2s		
0–80 km/h	6,4s		
0–120 km/h	13,1s	400m départ arrêté	16,7s
DISTANCE DE FREINAGE 100 – 0 km/h			
0m Opel Insignia GSi Sports Tourer (pneus d'été) 32,8m 60m			
0m Moyenne du segment (pneus d'été) 37,2m 60m			
120–0 km/h	48,1m	40–0 km/h	5,4m
80–0 km/h	21,0m	30–0 km/h	3,1m
60–0 km/h	11,9m	20–0 km/h	1,5m
50–0 km/h	8,4m		
Opel Insignia GSi Sports Tourer (pneus d'hiver) 32,8m 60m			
0m Moyenne du segment (pneus d'hiver) 42,9m 60m			
120–0 km/h	60,7m	40–0 km/h	6,8m
80–0 km/h	27,1m	30–0 km/h	3,9m
60–0 km/h	15,2m	20–0 km/h	1,8m
50–0 km/h	10,6m		



POIDS

Mesuré 1840kg
Répartition AV/AR 58/42 %
Rapport poids/puissance 11,9kg/kW / 8,8kg/ch



DIRECTION

Tours de volant 2 1/5
Ø entre murs (g./d.) 12.4/12.3m



CONSOMMATION

Moyenne d'essai **8,2l/100km**
Autoroute, fluide 7,3 l/100km
Route et autoroute, vit. irrégulière 10,2 l/100km
Parcours standard RA 6,9 l/100km
Autonomie moyenne 750km



BRUIT DANS L'HABITACLE

Au ralenti 54dB(A)
50 km/h 62dB(A)
80 km/h 65dB(A)
120 km/h 68dB(A)



ÉTALONNEMENT DU COMPTEUR

30 km/h compteur = 29 km/h eff.
50 km/h compteur = 47 km/h eff.
80 km/h compteur = 77 km/h eff.
120 km/h compteur = 117 km/h eff.

CONDITIONS DES MESURES

Kilométrage 1600 km; parcourus 1741 km
Poids du véhicule +150 kg, plein de carburant; température 20 °C, pression atmosphérique 1000 mbar (hauteur de la mer). Distances de freinage à 6 °C (Michelin Pilot Sport 4S 245/35 ZR 20 95Y) et 8 °C (Pirelli Sottozero 245/35 R20 95W) sur asphalte **sec** et plat.

COTES INTÉRIEURES

SIÈGES AV/AR

Garde au toit 93–98/95 cm
Longueur d'assise 49–51/48 cm
Espace aux jambes 33–63 / 14–43 cm
Hauteur d'assise 28–34/33 cm
Largeur intérieure 147/141 cm

COFFRE

Longueur/avec banquette rabattue 112/213 cm
Largeur 103–141 cm
Hauteur du seuil de chargement 63 cm



Auto Nichts für Schwarzseher



Unser Autospezialist
Jürg A. Stettler



mit 7,2 l/100 km bleibt das Spritbudget noch in den schwarzen Zahlen. ●

Peppiger Die «Black Edition» des Opel Astra.

OPEL ➔ Mit der «Black Edition» will Rüsselsheim dem kompakten Astra mehr Pep und Style verpassen.

Hilfe – bin ich farbenblind? Unter einer «Black Edition» habe ich mir ja vieles vorgestellt, nur kein weisses Auto! Ist das der richtige Testwagen?

Schon seit zweieinhalb Jahren ist die aktuelle Astra-Generation auf dem Markt. **Zeit für mehr Kont-**

rast, damit er wieder auffällt. Deshalb fährt das Sondermodell «Black Edition» mit Dach und Aussenspiegeln in Hochglanzschwarz vor.

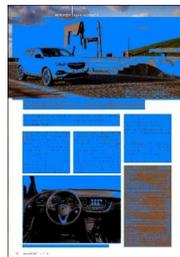
Wer die Welt lieber in Farbe sieht, könnte den Opel auch in zehn anderen Tönungen und statt als Fünftürer auch als Kombi mit dem schwarzen Dach. Selbst die 17-Zoll-Leichtmetallräder im Fünf-Speichen-Design tragen Schwarz, solange sie nicht Kontakt zu Bordsteinkan-

ten haben. Nett gemacht, genauso wie innen der – logisch – schwarze Himmel und Zierleisten in – genau – schwarzem Klavierlack. Nichts für Schwarzseher gibt es beim Fahrverhalten, der Turbobenziner des Testwagens leistet 200 Pferdestärken – Rappen, wahrscheinlich. **Die zerren den Astra flott voran**, die sechs manuellen Gänge schnippt man hinein, und

Facts

zum Opel Astra «Black Edition»

-
- Antrieb:** 1,6-R4-Turbobenziner, 200 PS, 300 Nm ab 1700/min. man. 6-Gang, Frontantrieb
- CO₂-Ausstoss:** 141 g/km
- 0 bis 100 km/h:** 7,2 s
- Spitze:** 235 km/h
- Werkverbrauch:** 6,0 l/100 km
- Listenpreis:** ab 31 800 Franken (Basis 1,2-Benziner, 105 PS, man. 5-Gang ab 23 700 Franken



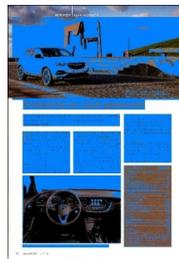
Grossartig an Land gewonnen



Der Opel Grandland X hat die Herzen im Sturm erobert – rund 70'000 Bestellungen nach nur sechs Monaten.



Gute Verarbeitungsqualität im Innern und eine eher schnörkellose, aber komplette Fahrerumgebung.



Mit den X-Modellen hat Opel ein höchst interessantes Terrain betreten. Der Grandland X bildet dabei die Speerspitze, ist quasi das Familienoberhaupt.

Text: Erwin Kartnaller

Der Grandland X basiert auf dem Peugeot 3008, doch der Einfluss von PSA ist auf den ersten Blick nicht erkennbar. Der Opel Grandland X hat sich ein eigenes Gesicht bewahrt, das nicht unmittelbar an die Plattform des Peugeot 3008 erinnert. Das Gleiche gilt übrigens auch für den Innenraum. Gegenüber dem Peugeot 3008 verströmt der Opel Grandland X so etwas wie deutsche Nüchternheit – schnörkellos, aber funktional kommt er rüber, und mit der sprichwörtlichen deutschen Verarbeitungsqualität. Anlässlich der Präsentation des neuen Topmodells, des Opel Grandland X Ultimate (s. Kasten) in San Sebastián, gab Väterchen Zufall so etwas wie einen Hinweis, was hier bei PSA und Opel Sache sein könnte. An einem Betonpfeiler in der baskischen Hochburg erinnert ein ausgefranster und verblichener Aufkleber an vergangene Tage, die sich um einen langjährigen Konflikt um die Autonomie des Baskenlandes drehten: «Wir sind keine Spanier, wir sind keine Franzosen, wir sind Basken!» Und Opel ist Opel ...

Wenns denn so ist, hat dies durchaus seine Berechtigung. Der Opel Grandland X wurde im letzten September an der IAA in Frankfurt erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. In den sechs darauffolgenden Monaten

sind rund 70'000 Bestellungen eingegangen.

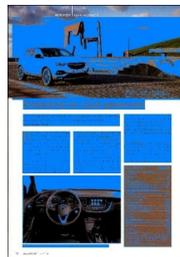
Solide Massarbeit

Das Testfahrzeug, ein Grandland X 1.6 Excellence, gibt denn auch schnell zu verstehen, was diesem Modell so sehr zum Erfolg verhilft. Zunächst einmal: SUV sind in Mode, gerade auch in der Schweiz. Die moderne, aber wenig aufdringliche und gleichwohl robuste Erscheinung des Opel Grandland X dürfte ebenfalls sehr viele Leute ansprechen. Hinzu kommt eine Verarbeitungsqualität, die man deutschen Autoherstellern nicht nur nachsagen, sondern die man erleben will. Im Grandland X ist dieses Erlebnis schon mal garantiert. Die Fahrerumgebung ist nicht protzig ausgestaltet, sondern gefällt durch harmonisch geschwungene Linien, in die alle Anzeigenelemente und Bedienelemente funktional integriert wurden. Hier zeigt sich auch, dass man keine billigen Kompromisse eingegangen ist. Spurassistent, Verkehrsschildererkennung, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer gehören ebenso zur Serienausstattung wie das LED-Tagfahrlicht, der Berganfahrassistent, die elektronische Bremskraftverteilung und das ESP Plus.

Ein Sparfuchs

Technische Daten/TCO		EUROTAX
Opel Grandland X 1.6 CDTi Excellence		
Leistung PS		120
Drehmoment Nm		300
Getriebe	6-Gang-Automatik	
Kofferraumvolumen Liter		520
Treibstoffverbrauch l/100 km		4,3
CO ₂ g/km/Energieeffizienz-Kat.		112/B
TOTAL COST OF OWNERSHIP TCO-Werte		
Listenpreis		39'000
Option: Metallic-Farbe		850
Option: Automatikgetriebe		
Listenpreis (inkl. Optionen*)		37'001
Abzüglich Prämien		5'180
Finanzierungsbetrag		31'821
Auslieferung, Registrierung		417
Abschreibung, Finanzierung		6'924
Betrieb (Unterhalt und Treibstoff)		3'355
Unterhalt =		1'441
Treibstoff =		1'914
Fahrzeugmanagement		240
Steuern		178
Versicherungen		1'012
TCO pro Jahr		11'709
pro Monat		976
pro km (in Rappen)		39.0
<small>Bei 30'000 km/Jahr und 36 Mt. Vertragsdauer; inkl. 1 Satz Winter- und Sommerreifen; Flottenrabatt bei 15 Fahrzeugen/Jahr; Diesel: Fr. 1.54/l, Benzin Fr. 1.48/l, Erdgas Fr. 1.42/kg; Strom: Fr. 0.17/kWh; Versicherung: SB Vollkasko Fr. 1000.-; MFZ-Steuer gem. Kt. ZH; Fahrzeugpreis inkl. Optionen Metallic-Lackierung und ggf. Automatik. Alle Preise in Franken exkl. MWS. Berechnung durch Eurotax, www.eurotaxpro.ch</small>		

Die Motorisierung des Testwagens, eines 120 PS starken 1,6-Liter-Diesels mit einem maximalen Drehmoment von 300 Nm, verspricht zwar keine Temperamentsausbrüche, kommt aber in jeder Situation recht flott zur Sache. Und was er vielleicht dem einen oder anderen an finaler Spritzigkeit vermissen lässt, belohnt er mit einem moderaten Verbrauch: 5,2 l/100 km bei zügiger Fahrweise. ■

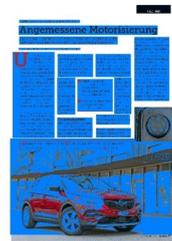


Der Ultimate

Kundenbefragungen gaben den Anlass, den Opel Grandland X schon nach sechs Monaten aufzupeppen und noch attraktiver zu machen.

Herausgekommen ist eine neue Topausführung namens Ultimate. Besonders der Wunsch nach einer stärkeren Motorisierung schien derart ausgeprägt, dass Opel dem Grandland X in der neuen Version kurzerhand einen 177 PS starken Turbodiesel mit 2 Liter Hubraum verpasste. Dazu kommt nun auch das neue 8-Gang-Automatikgetriebe. Zusammen bilden das Aggregat und die Automatik ein Gespann, das mehr Fahrspass garantieren soll. Doch auch äusserlich will sich die Ausstattungslinie Ultimate unterscheiden. Ein etwas markanterer SUV-Look mit Schutzverkleidungen an der gesamten Karosserie und edlen 19-Zoll-BiColor-Leichtmetallfelgen tragen zu dieser Erscheinung bei. Die neue Topversion geizt auch nicht mit Assistenzsystemen. Die elektronische Traktionskontrolle IntelliGrip mit fünf Modi, ein ultraschallbasierter Toter-Winkel-Warner, eine 360-Grad-Kamera für den Rundumblick aus der Vogelperspektive gehören ebenso dazu wie der Tempomat mit intelligentem Geschwindigkeitsbegrenzer und der Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung und Fussgängererkennung. Dazu kommen diverse serienmässige Komfort-Gimmicks.





OPEL GRANDLAND X ULTIMATE 2.0 D

Angemessene Motorisierung

Die Version Ultimate 177 PS verleiht dem Opel Grandland X den Schwung eines kompakten SUV. Die Ausstattung überzeugt.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN | FOTOS EMANUEL FREUDIGER

Ursprünglich mit Motoren mit nicht mehr als 130 PS eingeführt, schrammte der Opel Grandland X an der Untermotorisierung. Der 2-l-Diesel kommt zum richtigen Zeitpunkt. Zwar ist dieses Modell nur in der Oberklasse-Version Ultimate verfügbar, bietet aber den Vorteil einer guten Ausstattung. Der SUV liefert einen Vorgeschmack auf die «Entopelisierung», die der von PSA übernommenen deutschen Marke bevorsteht.

Auch mit positiven Aspekten, denn der Turbodieselmotor mit grosszügigem Drehmoment verführt durch seinen sanften Lauf. In der Stadt sehr angenehm zu fahren. Ohne sportlich zu sein, bietet er satten Durchzug. Ausser-

dem harmoniert der Motor gut mit der 8-Stufen-Automatik. Sie ist genügend reaktionsschnell und wechselt zügig in einen unteren Gang. Das Ganze sparsam: Der Grandland Ultimate kommt auf einen Verbrauch von 6,8 l/100 km. Das ist zwar mehr als die angegebenen 4,9 l, aber gemessen an der Grösse ein

guter Wert.

- +** Schicke Präsentation
Reichhaltige Ausstattung
Motor/Getriebe
Bescheidener Verbrauch
Ausgew. Fahrverhalten

- Federung bei tiefem Tempo
Dürftige Variabilität
Kein Allradantrieb

Vorderradantrieb

Als Familien-SUV per Definition weist der Grandland ein ausgewogenes Fahrverhalten mit wenig Neigung zum Wanken auf, was durch eine sehr indirekte Lenkung charakterisiert wird. Das Fahrwerk ist zwar nicht spassig, will aber Sicherheit vermitteln. Nur als 4×2 gebaut, zeigt der Grandland keinerlei

Einflüsse am Lenkrad und das ESP arbeitet ganz diskret. Er kann mit der elektronischen Schlupfregelung mit fünf Modi der PSA-Modelle (300 Fr.) ausgestattet werden, nur bei der Bergabfahrhilfe passt er. Ziemlich straff bei langsamer Gangart, bietet der Opel Grandland X auf der Autobahn

guten Fahrkomfort. Den hinteren Insassen wird auf der Sitzbank gerade angemessen Platz geboten, währenddessen der Kofferraum durch die bei der Version Ultimate eingebaute Denon-Audioanlage eingeschränkt wird. Der Preis für eine reiche Ausstattung, die ein Navi und eine automatische Einparkhilfe umfasst. Geschätzt haben wir auch die Unterstützung des adaptiven Tempomaten mit Stop-and-go-Funktion (800 Fr.). Das kompensiert die fehlende Variabilität und die auf zwei Jahre beschränkte Werksgarantie. ♦



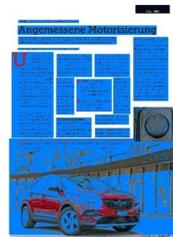
Fünf Modi zur Auswahl, aber kein 4x4



Magazin für Mobilität

Touring
3001 Bern
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 735'588
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 47
Fläche: 54'395 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70178787
Ausschnitt Seite: 2/2



📏 Länge: 4,48 m; Kofferraum: 520 l 📏 2-l-Turbodiesel, 177 PS, 400 Nm; 8 Gänge, 4x2;
0–100 km/h in 9,1 s; Testverbrauch: 6,8 l/100 km; Reichweite: 772 km 📏 45 600 Fr.

Gefälliges Design
Sanfte Linien, die mit der
Protzigkeit gewisser SUV
kontrastieren



Magazine de la mobilité

Touring / Magazine de la mobilité
3001 Berne
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 383'869
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 43
Fläche: 54'395 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70179248
Ausschnitt Seite: 1/2

OPEL GRANDLAND X ULTIMATE 2.0 D

Une motorisation à niveau

La version Ultimate 177 ch confère à l'Opel Grandland X l'allant que l'on attend d'un SUV compact. Le tout avec une riche dotation.

TEXTE MARC-OLIVIER HERREN | PHOTO EMANUEL FREUDIGER

Lancé initialement avec des motorisations n'excédant pas 130 ch, l'Opel Grandland X frisait la sous-motorisation. Le 2 l diesel de 177 ch arrive à point nommé. Si ce modèle n'est disponible qu'en déclinaison haut de gamme Ultimate, il présente l'avantage d'être bien pourvu et proposé à un prix ciblé. Notamment un peu inférieur à son proche cousin Peugeot 3008 avec lequel le Grandland est assemblé sur les chaînes de Sochaux. A cet égard, ce SUV fournit un avant-goût de la «désopelisation» qui s'annonce pour la marque allemande reprise par PSA.

Avec aussi des aspects positifs, puisque le moteur turbodiesel au couple généreux

séduit par son fonctionnement doux. Très agréable à mener en agglomération. Sans être sportif, il distille de solides reprises. Qui plus est, ce bloc officie en bonne harmonie avec la boîte automatique à 8 vitesses. Suffisamment réactive, elle passe promptement au rapport inférieur si nécessaire. Le tout dans la sobriété: le Grandland Ultimate ayant affiché une consommation de 6,8 l/km, certes supérieure aux 4,9 l annoncés, mais de bonne tenue pour un véhicule de ce gabarit.

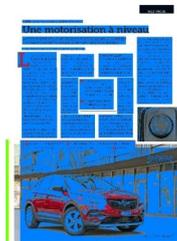
Traction avant

SUV familial par définition, le Grandland présente un comportement équilibré peu sensible au roulis et caractérisé par une direction très indirecte.

Sans être fun le châssis se veut rassurant. Uniquement produit en 4x2, le Grandland est exempt d'effets de couple au volant et l'ESP

œuvre en toute discrétion. Il peut être doté de l'antipatinage électronique à 5 modes équipant les modèles PSA (300 fr.), mais fait l'impasse sur le stabilisateur de vitesse en descente.

- ⊕ Présentation de bon ton
Équipement étoffé
Agrément moteur/boîte
Consommation modérée
Comportement équilibré
- ⊖ Filtrage à basse vitesse
Modularité sommaire
Pas de traction intégrale



D Longueur: 4,48 m; coffre: 520 l C 2 l turbodiesel, 177 ch, 400 Nm; boîte aut. 8 vitesses, 4x2; 0 à 100 km/h en 9,1 s; conso. (essai): 6,8 l/100 km; autonomie: 772 km P 45 600 fr.



Design plaisant Des lignes douces qui tranchent avec l'ostentation de certains SUV. Bonne qualité perçue.

juillet / août 2018 | touring 43

Assez ferme à allure modérée l'Opel Grandland réserve un bon confort de marche sur autoroute. Les occupants arrière disposent d'un espace simplement correct sur la banquette, tandis que le volume du coffre est prêté par le système audio Denon embarqué sur la version Ultimate. La rançon d'une riche dotation incluant navigateur et aide au parcage automatique. On apprécie aussi l'assistance du régulateur adaptatif avec fonction embouteillages (800 fr.). De quoi compenser l'absence de modularité et la garantie d'usine restreinte à deux ans. ♦



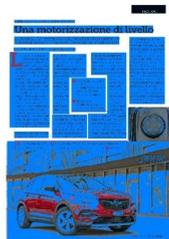
5 modes à choix mais pas de traction 4x4.



La rivista della mobilità

Touring / La rivista della mobilità
3001 Berna
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 71'538
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 41
Fläche: 54'395 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70191900
Ausschnitt Seite: 1/2

OPEL GRANDLAND X ULTIMATE 2.0 D

Una motorizzazione di livello

L'Ultimate 177 CV conferisce all'Opel Grandland X il dinamismo che ci si attende da una SUV compatta. Il tutto con una dotazione ricca.

TESTO MARC-OLIVIER HERREN | FOTO EMANUEL FREUDIGER

Lanciata inizialmente con motori che non superavano i 130 CV, la Opel Grandland X sfiorava la sotto-motorizzazione. Ora il 2 l diesel da 177 CV casca a pennello. Se questo modello è disponibile solo nella versione d'alta gamma Ultimate, ha quantomeno il vantaggio di essere ben equipaggiato e offerto a un prezzo corretto. È proposto a una tariffa inferiore alla cugina Peugeot 3008 con cui la Grandland è assemblata nelle officine di Sochaux. A tal proposito, questa SUV fornisce un'anteprima della cosiddetta «deopelizzazione» che si preannuncia per il marchio tedesco rilevato da PSA.

Con anche degli aspetti positivi, perché il motore turbodiesel dalla coppia generosa seduce per la morbidezza di funzionamento. Molto piacevole da guidare in città, senza essere sportiva, eroga riprese solide. Per giunta, questo propul-

sore lavora in buona armonia con il cambio automatico a 8 rapporti. Sufficientemente reattivo, quest'ultimo scala pronta-

mente verso il basso se necessario. Il tutto con sobrietà: la Grandland Ultimate ha infatti registrato consumi di 6,8 l/km, certamente superiori ai 4,9 l annunciati, ma buoni per un veicolo di questa prestanta.

Trazione anteriore

SUV familiare per definizione, la Grandland esprime un comportamento equilibrato, con poco rollio e caratterizzato da uno sterzo molto

indiretto. Senza essere ludico, il telaio vuole essere rassicurante. Prodotta unicamente in versione 4x2, la Grandland è esente da effetti di coppia

al volante e l'ESP opera in tutta discrezione. Può essere dotata del sistema elettronico antipattinamento a 5 modalità di marcia che equipaggia i modelli PSA (300 fr.), ma manca dello stabilizza-

tore di velocità in discesa. Piuttosto stabile ad andatura moderata, la Grandland offre un buon comfort di marcia in autostrada. Gli occupanti dietro dispongono di uno spazio solo corretto, mentre il volume del bagagliaio è penalizzato dal sistema audio Denon montato sull'Ultimate.

È il prezzo da pagare per una dotazione che include il navigatore e l'assistente per il parcheggio automatico. Apprezzabile anche l'aiuto del regolatore adattivo con «stop and go» (800 fr.). Quanto basta per compensare l'assenza di modularità e la garanzia di fabbrica ridotta a 2 anni. ♦

- +** Presentazione elegante
Ampia dotazione
Armonia cambio-motore
Consumi moderati
Condotta equilibrata
- Sospensione
Modularità sommaria
Assenza trazione integrale

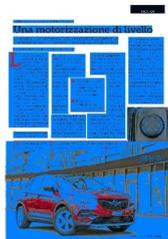




La rivista della mobilità

Touring / La rivista della mobilità
3001 Berna
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 71'538
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 41
Fläche: 54'395 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70191900
Ausschnitt Seite: 2/2

4,48 m; bagagliaio: 520 l 2 l turbodiesel, 177 CV, 400 Nm; cambio aut. 8 rapporti, 4x2;
da 0 a 100 km/h in 9,1 s; consumo (prova): 6,8 l/100 km; autonomia: 772 km 45 600 fr.



Design piacevole Linee morbide che si distanziano dall'ostentazione di certe SUV. Qualità percepita buona.

luglio / agosto 2018 | touring 41