














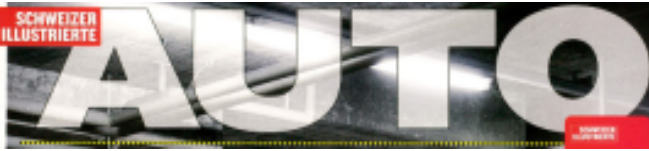


MEDIENSPIEGEL

08.10.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 15
Folgeseiten: 23

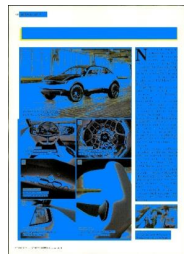
	05.10.2018	Schweizer Illustrierte / Auto OPEL ÖFFNET DAS VISIER	01
	01.10.2018	Auto Illustrierte HOT HATCH	03
	04.10.2018	Auto Illustré HOT HATCH	06
	27.09.2018	AutoBild Schweiz Kleine Sportskanone	09
	07.10.2018	Il Caffè della domenica Grinta e design alla nuova Corsa non manca nulla	11
	01.10.2018	Auto Illustrierte FRECH UND FRÖHLICH	12
	04.10.2018	Auto Illustré JOYEUX ET AUDACIEUX	15
	01.10.2018	Auto Illustrierte FAMILIENFREUND MIT VORZÜGEN	18
	04.10.2018	Auto Illustré AMI DE LA FAMILLE PLEIN D'AVANTAGES	22
	30.09.2018	NZZ am Sonntag / Stil Opel Grandland X	26
	26.09.2018	GHI / Le Journal malin des Genevois Le break majuscule aime les longs trajets	27
	02.10.2018	Corriere del Ticino Ultimate X: col 2 litri diesel brio assicurato	28
	24.09.2018	4x4 / Das Schweizer Automagazin Zertifizierte Opel-Sitze	29
	20.09.2018	AutoBild Schweiz Opel sorgt für einen gesunden Rücken	31
	29.09.2018	20min.ch / 20 minuten Online Welch ein sparsames Prunkstück!	33



Schweizer Illustrierte

Schweizer Illustrierte
8008 Zürich
044/ 259 63 63
www.schweizer-illustrierte.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 155'516
Erscheinungsweise: 3x jährlich



Seite: 46
Fläche: 54'166 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71144020
Ausschnitt Seite: 1/2

AUTO DESIGN

OPEL ÖFFNET DAS VISIER

Netter Versuch, Herr Kollege. Knapp daneben, die Limousine – denn natürlich setzt Opel bei seinem neuen Concept Car auf eine trendige SUV-Form. Kaum vier Meter lang, knappe Überhänge, aber selbstbewusster Auftritt: So wartet der GT X Experimental in der antik aussehenden Ex-Fertigungshalle im Opel-Werk Rüsselsheim (D) auf uns.

Designer Michael Richter erklärt das Konzept: Elektroantrieb, Batterie im Unterboden, damit genug Platz bleibt für frische Ideen im Interieur. «Die dunkelblaue Basis symbolisiert den Antrieb, der Aufbau darüber soll leicht und nicht aggressiv wirken», sagt Rich-

ter. So ganz hat Kollege Pfannkuchen mit seinem Zeichenstift doch nicht vorbeigezielt: Die dunklen Absetzungen an den Portaltüren – bloss trägt der GT X sie nach innen statt nach aussen – haben es ebenso ins Concept Car geschafft wie die visierartige Frontmaske. Statt die Sensorik für Assistenten und künftiges autonomes Fahren zu verstecken, werden sie präsentiert wie Schmuckstücke hinter Glas.

«Tür auf» erfolgt per App. Drinnen warten bequeme Sitze und entspannter Purismus statt wildes Gemisch aus Touchscreens und Tasten. Und der GT X steckt voller Details wie das vom ersten Opel Manta abgeschautete Sechseck, das sich überall, sogar im Querschnitt des Blinkerhebels, findet. Monitore in

Felgen und Lenkrad, die den Opel-Blitz immer waagrecht zeigen. Oder der verschliessbare Schlitz unter der Frontscheibe, der wie beim Töfffahren Luft und Duft in die Glaskanzel wirbelt.

«Genau so wird kein künftiges Opel-Modell aussehen», sagt Richter. Aber so ähnlich. **ANDREAS FAUST**

**EXKLUSIV**

Designer Michael Richter (r.) erklärt dem Autor das Innenraumkonzept.

**EXPERIMENTELL**

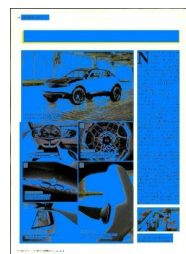
Opels neues Concept Car GT X wagt den Blick in die Zukunft der Marke.



Schweizer Illustrierte

Schweizer Illustrierte
8008 Zürich
044/ 259 63 63
www.schweizer-illustrierte.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 155'516
Erscheinungsweise: 3x jährlich



Seite: 46
Fläche: 54'166 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71144020
Ausschnitt Seite: 2/2



1

MEGA-MONITOR

Im Cockpit werden nur jene Infos angezeigt, die gerade wichtig sind.



2

FAKE-FELGE

Die 20 Zoll grosse Blende verbirgt ein komfortabel rollendes 17-Zoll-Rad.



3

AKKU-ANZEIGE

Solche Sechsecke zierten schon den ersten Manta.



4

TON-TRÄGER

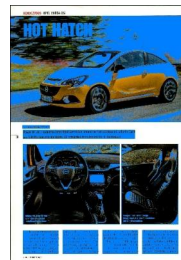
Der Lautsprecher im Sitz auf Ohrenhöhe lässt sich herausnehmen.



5

RÜCKSPIEGEL-SPIEL

Kameras projizieren ihr Sichtfeld in kleine Bildschirme.



TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: OPEL

Genau 30 Jahre nach dem ersten Opel Corsa GSi erscheint die fünfte Auflage mit scharfer Optik und 150 Pferden unter der Haube. Wir scheuchen ihn schon mal durch die Vogesen.

Die Buchstabenkombinationen GSE, GTE, GTC oder GSi lassen seit Jahrzehnten das Herz des sportlichen Opel-Fahrers schneller schlagen. Nur das sperrige OPC ist gewöhnungsbedürftig, aber es stand im Falle des Corsa für das 207 PS starke Topmodell, welches jedoch aus dem Programm gefallen ist. Der Corsa GSi bildet somit wieder die leistungsmässige Speerspitze – fast jedenfalls. Den 150 PS starken 1.4 Ecotec Turbo gibt es bereits in der OPC Line. Er ist zudem fünftürig, während der GSi ausschliesslich als Dreitürer ausgeliefert wird.

Abgesehen vom fehlenden po-

tenten 1,6-Liter-Turbomotor ist der neue GSi in seinen Grundzügen ein OPC. Er übernimmt alle Anbauteile mit grösseren Lufteinlässen. Wie der Schlitz auf der Motorhaube dienen sie nur der Optik und sind verschlossen. Seitlich gibt es die OPC-Schweller, die hübschen 17-Zoll- oder gegen Aufpreis 18-Zoll-Aluräder sowie den grossen Heckspoiler. Auf den OPC-Doppelauspuff verzichtet der GSi hingegen. Schade eigentlich.

Die 150 Pferde beschleunigen die knapp 1300 Kilogramm Leergewicht in unter neun Sekunden auf 100 km/h. Das kürzer abgestimmte Sechsgang-Getriebe bie-

tet kurze und knackige Schaltwege. Das Sahnehäubchen ist aber definitiv das ausgezeichnet abgestimmte und komplett vom OPC übernommene, leicht tiefergelegte Fahrwerk, welches vom einstigen DTM-Meister Volker Strycek unter anderem auf dem Nürburgring abgestimmt wurde. Strycek leitet bei Opel die Motorsportabteilung und ist auch für die sportlich aufgeäumten Strassenautos verantwortlich.

Handling vom OPC

Sein Know-how mündet beim GSi in einem sehr agilen Handling mit perfekter Feder- und Dämpferabstimmung. Es kommt



kaum Seitenneigung auf, sodass der GSi – zumindest mit den auf unserem Prüfling montierten 18 Zöllern – mit hohem Tempo um die Kurven wetzt. Unterstützt wird er von einer sehr direkt und präzise arbeitenden Lenkung. Dabei bleibt er lange Zeit sehr neutral. Das ESP ist zwar zur Stelle, lässt einem aber genug Freiheiten, bevor es spät eingreift. Die Vorderräder waren schon mit 207 PS nicht überfordert, mit der nicht unbe-

dingt überbordenden Leistung des GSi erst recht nicht.

Die serienmässigen Recaro-Ledersitze sorgen dabei für optimalen Halt. Alles andere ist typisch Corsa: praktisch, geräumig und gut verarbeitet. Bei aller Freude sollten sich eingefleischte Opel-Fans der Tatsache bewusst sein, dass der Corsa E der letzte seiner Art ist. 2020 kommt der Nachfolger auf PSA-Basis. Darum lieber jetzt noch zuschlagen und

das Original kaufen!

Stefan Fritschi sagt

» Auch wenn uns die über 200 PS des OPC fehlen, bereitet der GSi doch enorm viel Fahrspass, ohne kompromisslos zu sein. Das stempelt ihn zum alltags-tauglichen Hot Hatch par excellence.

Opel Corsa GSi R4-Turbobenziner, 1364 cm³, 110 kW/150 PS, 220 Nm bei 3000-4500/min, 6-Gang manuell, Vorderrad • 6,0 l/100 km (WLTP), 138 g/km CO₂, Effizienz F, 0-100 km/h 9,9 s, Spitze 207 km/h • L/B/H: 4036/1775/1479 mm, Leergewicht: 1259 kg, Ladevolumen: 280 bis 1090 l • Preis ab 26 400 Franken.



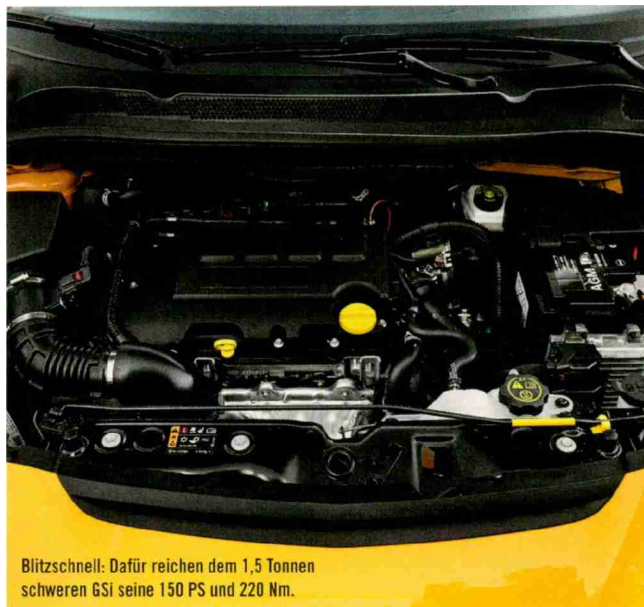
Aufgewertet: Beim GSi sind Leder-Sportlenkrad und -schaltknäuf immer dabei.



Festgeschnallt: serienmässige Recaro-Sportsitze zum Kurvenrübern und Langstreckefahren.



Festgekrallt:
Optionale 18-Zoll-
Alufelgen sorgen im
Verbund mit dem OPC-
Fahrwerk für optimalen Grip.



Blitzschnell: Dafür reichen dem 1,5 Tonnen
schweren GSi seine 150 PS und 220 Nm.



**Nur Schritzug
und Einzelaus-
puff unterscheiden
den GSi vom OPC.**

10|18 AUTO-ILLUSTRIERTE



TEXTE : STEFAN FRITSCHI PHOTOS : OPEL

Exactement 30 ans après la première Opel Corsa GSi est lancée la cinquième édition avec un look superbe et 150 chevaux sous le capot. On va la pousser dans ses retranchements à travers les Vosges.



Mise à niveau : la GSi a toujours un volant et un pommeau de levier de vitesse sport en cuir.



Sièges sport Recaro de série pour les virages et la conduite longue distance.



Depuis des décennies, les combinaisons de lettres GSE, GTE, GTC ou GSi font battre plus vite le cœur des conducteurs sportifs d'Opel. Seul l'encombrant OPC demande un temps d'adaptation, mais ce problème concerne uniquement le modèle haut de gamme de 207 ch de la Corsa, qui n'est plus fabriqué aujourd'hui. La Corsa GSi représente donc une fois de plus le fer de lance en termes de performance – ou presque. Le turbo 1.4 Ecotec de 150 ch est déjà disponible à bord de la gamme OPC. Il s'agit par ailleurs d'un modèle à cinq portes, tandis que la GSi est livrée exclusivement en trois portes.

Outre l'absence d'un puissant moteur turbo de 1,6 litre, la nouvelle GSi est essentiellement un OPC. Elle en réutilise toutes les pièces, avec des entrées d'air plus grandes. Celles-ci, comme la fente sur le capot, n'ont qu'un rôle esthétique et sont fermées. Sur les côtés, il y a les seuils d'un OPC, les jolies roues en aluminium de



17 pouces ou, moyennant un supplément, de 18 pouces et le grand aileron arrière. Par contre, la GSi se passe du double échappement de l'OPC. Dommage, en fait.

Les 150 chevaux accélèrent la GSi - au poids à vide de presque 1300 kilogrammes - à 100 km/h en moins de neuf secondes. La boîte de vitesses à six rapports plus courts offre des courses de levier nettes et précises. Mais la cerise sur le gâteau est sans aucun doute le châssis remarquablement réglé et légèrement abaissé, qui a été complètement repris de l'OPC et utilisé et adapté entre autres par Volker Strycek, l'ex-champion du DTM au

Nürburgring. Strycek dirige le département sport automobile d'Opel et est également responsable des voitures de rallye sur route.

Maniabilité de l'OPC

Son savoir-faire se traduit pour la GSi par une grande agilité et par un réglage parfait des ressorts et des amortisseurs. Il n'y a pratiquement pas d'inclinaison latérale, si bien que la GSi - au moins avec les 18 pouces montées sur notre véhicule de test - négocie les courbes à grande vitesse. Elle est soutenue par un système de direction très direct et précis. Elle reste très neutre pendant longtemps. Certes, l'ESP

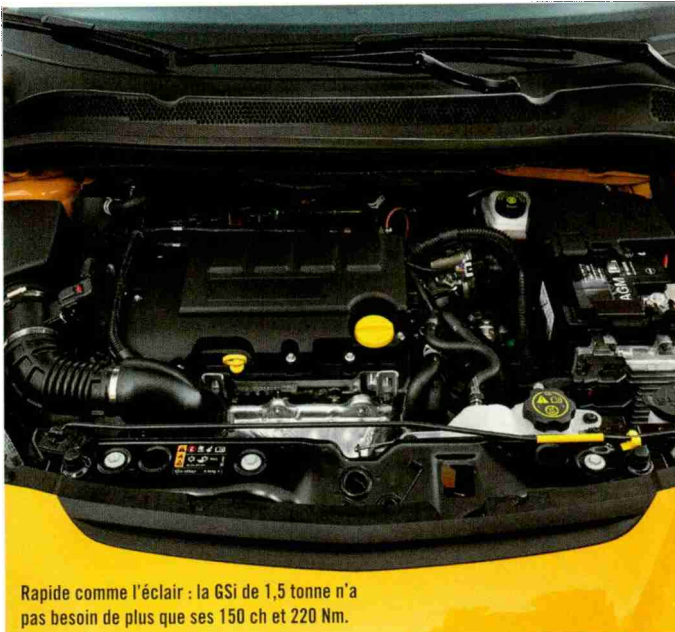
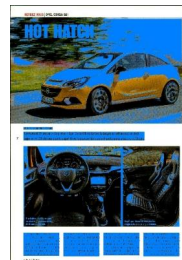
fait partie de l'équipement, mais il laisse suffisamment de liberté avant d'intervenir tardivement. Les roues avant n'étaient déjà pas surchargées avec 207 chevaux, elles le sont encore moins avec la GSi, dont les performances ne sont pas forcément exubérantes.

Les sièges en cuir Recaro de série offrent un soutien optimal. Tout le reste est typique de la Corsa : pratique, spacieux et bien fait. Avec toute cette joie, les inconditionnels d'Opel devraient tout de même garder en tête que la Corsa E est la dernière du genre. En 2020, son successeur sera basé sur PSA. Agissez donc maintenant et achetez l'original ! ■

Stefan Fritschi dit

➤ Même si les plus de 200 ch de l'OPC nous manquent, la GSi procure un plaisir de conduite énorme, avec ses compromis. Cela en fait la Hot Hatch par excellence pour une utilisation quotidienne.

Opel Corsa GSi R4 turbo essence, 1364 cm³, 110 kW/150 ch, 220 Nm à 3000-4500/min, boîte manuelle à 6 vitesses, traction par roues avant - 6,0 L/100 km (WLTP), 138 g/km CO₂, efficacité F, 0-100 km/h 9,9 s, pointe 207 km/h - L/V/h : 4036/1775/ 1479 mm, poids à vide : 1259 kg, capacité de chargement : 280 à 1090 L - prix à partir de 26 400 francs.



Rapide comme l'éclair : la GSi de 1,5 tonne n'a pas besoin de plus que ses 150 ch et 220 Nm.



**Seuls le sigle et le
pot d'échappement
simple différencient la
GSi de l'OPC.**

10/18 AUTO-ILLUSTRÉ



LANGE JAHRE VERBANDEN Opel-Fans die drei Buchstaben OPC mit besonders dynamischen Fahrleistungen. Wer aber schon länger der Marke mit dem Blitz verbunden ist, kennt von früher noch ein anderes Kürzel: GSi. Nach dem Insignia trägt jetzt auch der Corsa wieder diese Zeichen am Heck. Und hat sie sich auch verdient: Denn mit 150 PS, 220 Newtonmetern, rund 1,2 Tonnen Gewicht und ein vom ehemaligen Rennfahrer Volker Strycek auf der Nürburgring Nordschleife abgestimmtes Setup ist der «Kleine» auf kurvigen Strassen zu Hause, wie wir auf einer ersten Testfahrt in den Vogesen erfahren haben.

Optisch nachgeschärft

Schon im Stand wirkt der Corsa GSi dynamisch. Der kleine Flitzer verfügt über eine schwarze Querleiste auf der Motorhaube und in

Chrom eingefasste Nebelscheinwerfer. Ein Wabenmuster ziert den Kühlergrill, Schweller lassen die Seitenpartie bulliger wirken. Für ein sportliches Heck sorgen ein Spoiler, eine Heckschürze und ein Chrom-Endrohr. Optional sind 18-Zoll-Leichtmetallräder erhältlich. Im Interieur gibt's auf Wunsch Sportsitze von Recaro. Serienmässig sind ein Sportlenkrad und ein Schalthebel aus Leder.

Kurven als bevorzugtes Metier

Am wohlsten fühlt sich der Opel Corsa GSi naturgemäss auf kurvigen Strecken. Der 1,4-Liter-Turbomotor dreht fleissig hoch, fühlt sich nicht bei tiefen Drehzahlen, sondern bei 3000 bis 4500 u/min am wohlsten. Dass Volker Strycek und sein Team den Corsa GSi etliche Runden über die Nordschleife gescheucht haben, spürt man beim Fahrwerks-Setup. Der Corsa

GSi hat keinerlei Traktionsprobleme, bringt die Kraft ohne An-
Der Opel Corsa ist das zweite Modell der Rüsselsheimer, das neu mit GSi-Kürzel vorfährt.

triebseinflüsse auf die Lenkung souverän auf die Strasse. Grosses Augenmerk legte die Marke mit dem Blitz auch auf das Thema Konnektivität. Auf Wunsch ist das markeneigene Opel-Infotainment-System IntelliLink eingebaut, mit dem man in die Smartphone-Welt von Apple iOS- und Android eintauchen kann. Die Bedienung ist einfach, alles funktioniert intuitiv. Verfügbar ist der Opel Corsa GSi ab sofort. Die Preise beginnen bei 28'900 Franken. (ml)



Sportliches Interieur: Der Fahrer fühlt sich im GSi ideal eingebettet.





Grinta e design alla nuova Corsa non manca nulla

I modelli sportivi sono un must per Opel
che presenta la quinta generazione GSi

I modelli sportivi GSi appartengono alla tradizione Opel, sin dal 1984. L'ultima novità è la quinta generazione della Opel Corsa GSi. Attualmente la versione di Corsa, ottenibile solo a tre porte, è il secondo modello GSi dopo Insignia GSi. Un piccolo concentrato di potenza che permette al modello, lungo poco più di quattro metri, di accelerare da 0 a 100 in 8,9 secondi e di raggiungere una velocità massima di 207 chilometri orari.

Attrattiva e atletica si presenta con un design caratterizzato da ampie prese d'aria, cofano motore dalle forme possenti, spoiler posteriore pro-

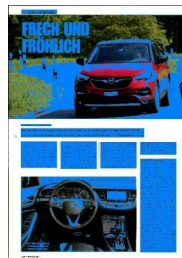
nunciato, elementi in carbonio all'esterno e minigonne laterali sapientemente scolpite. Sinonimo di precisione pura e massimo divertimento alla guida, la versione più sportiva dell'attuale generazione di Corsa è alimentata con un motore turbo benzina da 1,4 l (norma Euro 6d-Temp) che sviluppa 150 cavalli, con una e una coppia di 220 Nm. Un propulsore che dispone di una potenza per litro specifica di oltre cento cavalli. Abbinato ad un cambio manuale a sei marce dai rapporti brevi, vanta una straordinaria potenza in seconda e terza marcia nonché una coppia massima compresa tra 3.000 e 4.500 gi-

ri/minuto.

Numeri ideali per uno stile di guida grintoso. Il telaio e i freni dotati di pinze rosse sono stati messi a punto sulla leggendaria "Nordschleife" del Nürburgring. La vettura ha cerchi in lega leggera in BiColor-Titan in 7J x 17. In combinazione con i cerchi in lega leggera da 18 pollici, pneumatici 215/40 ZR18 (opzione) per un'elevata aderenza. Il carattere sportivo della Corsa GSi si riconosce anche nella parte posteriore, come lo spoiler, marcato sull'estremità del tetto. Il tubo di scarico cromato è inserito nel diffusore posteriore nel colore della carrozzeria.

La sensazione di sportività si respira anche nell'abitacolo. I sedili performanti e comodi sono firmati Recaro, il volante sportivo, con bordo inferiore appiattito e impugnatura antiscivolo e il pomello del cambio sono in pelle e i pedali, sportivi pure quelli, in alluminio. Su richiesta è disponibile a bordo il sistema di Infotainment Opel IntelliLink - e con questo il mondo degli smartphone con sistemi operativi iOS Apple e Android. La Opel Corsa GSi è in vendita da 26'400 franchi. s.p.





TEST | OPEL GRANDLAND X



TEXT: MICHAEL LUX FOTOS: VESA ESKOLA

Der Grandland X ist nach dem Crossland das zweite Gemeinschaftsprojekt von Opel und PSA. Das SUV sieht mit Zweifarblackierung nicht nur spritzig aus, sondern fährt sich dank 177-PS-Turbodiesel auch so.

Ist das echt ein Diesel? Der Blick auf die Drehzahlanzeige verrät: Ja, es ist tatsächlich ein Selbstzünder, der hier so leise und ruhig unter der Motorhaube seine Arbeit verrichtet. Und das, obwohl der Spitzenmotor in der Grandland-Palette immerhin 177 PS leistet und 400 Nm auf die Wellen stemmt. Nach leichter Verzögerung zieht das Triebwerk schön durch und hängt auch im mittleren und oberen Drehzahlbereich gut am Gas. Am ruhigsten gleitet man mit 50 bis 60 km/h und gemässigtem Gasfuss dahin. Dann wechselt der Achtgang-Automat sanft und präzise die

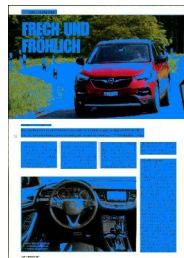
Gänge. Erst wenn man das Gaspedal beim Kickdown voll durchdrückt, muss der Wandler erst seine Gedanken ordnen, bevor er die Gänge nacheinander einsortiert. Unter Volllast tönt der Grandland dann etwas lauter, obwohl er kräftemässig mit Steigungen spielend fertig wird – das Drehmoment macht's eben!

Flotter Kurvengänger

In Kurven spürt man den hohen Schwerpunkt des Grandland, dennoch schaukelt er sich nicht übermässig auf. Das Fahrwerk ist ausgewogen und ausreichend komfortabel. Nur über gröbere Unebenheiten holpern die gros-

sen 18-Zöller etwas unsanft hinweg. Die sind in Kombination mit Titan-Felgen im Allroad-Paket enthalten. Wohlgermerkt: Allroad, nicht Allrad, denn einen echten 4x4 gibt es für den Grandland X nicht. Stattdessen kommt die von PSA bekannte Traktionskontrolle Intelligrip für verschiedene Untergründe zum Einsatz, die sich via Drehschalter vorwählen lassen. Mehr braucht es streng genommen für ein Stadt-SUV nicht.

In Kurven schiebt der Opel nur moderat, da das ESP ihn frühzeitig einbremst. Die direkte Lenkung hilft, das SUV in der Spur zu halten. Ebenfalls positiv: trotz



agilen Fahrverhaltens zeigt sich der Grandland mit durchschnittlich 5,3 Litern im Test alles andere als durstig.

Viel Komfort

Die bequemen Leder-Ergonomie-Sitze von Opel haben wir schon oft genug gelobt. Die 1500 Franken sind gut investiert, zumal sich das Gestühl beheizen und belüften lässt. Eher die Seltenheit im Segment: Die Fondsitze mit angenehm langer Sitzfläche, die sich auf Wunsch beheizen lassen.

Allgemein gibt es am Interieur wenig zu meckern. Der hochauflösende Touchscreen gefällt ebenso wie das grosse Panorama-Glasdach. Eine Heckklappe, die per Fusskick öffnet, hätten wir in diesem Segment ebenfalls nicht unbedingt erwartet. Der Opel überrascht also in vielerlei Hinsicht positiv.

Michael Lux sagt



Die PSA-Frischzellenkur hat den Opelanern gutgetan. Der Grand-

land ist ein freches SUV mit französischem Pfiff und deutschem Komfortanspruch.

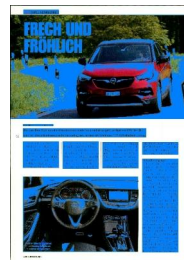
Opel Grandland X 2.0 R4-Turbodiesel, 1997 cm³, 130 kW/177 PS, 400 Nm bei 2000/min, 8-Gang-Automat, Vorderrad • Norm 4,9 l/100 km (NEFZ), 128 g/km CO₂, Effizienz C, Test 5,3 l/100 km, 0–100 km/h 9,1 s, Spitze 214 km/h • L/B/H: 4477/1856/1609 mm, Leergew.: 1575 kg, Ladevolumen: 520–1652 l • Preis ab 45 600 Franken.

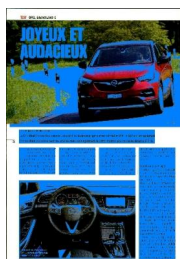


Die auto-illustrierte testet mit ultimate-Treibstoffen von BP.



Moderner Style: Das Cockpit mit hochauflösendem Touchscreen und hochwertiger Ausstattung.





TEXTE : MICHAEL LUX PHOTOS : VESA ESKOLA

Le Grandland X constitue, après le Crossland, le deuxième projet commun d'Opel et PSA. Le SUV n'a pas seulement l'air pétillant grâce à sa peinture bicolore mais roule également de cette manière avec son turbo-diesel à 177 ch.

S'agit-il vraiment d'un diesel ? Un coup d'œil sur compte-tours : oui, c'est bien un diesel qui effectue son travail si silencieusement et calmement sous le capot. Et ce, malgré le fait que le moteur puissant issu de la palette Grandland fournisse 177 ch et 400 Nm. Après une légère hésitation, le groupe moteur propulse et réagit très bien, même dans la plage de régime moyenne à élevée. On glisse le mieux entre 50 et 60 km/h avec une accélération régulière. Ensuite, la boîte automatique à 8 rapports change les vitesses

avec précision et douceur. Ce n'est que lors d'un « kickdown », lorsque l'on appuie à fond sur l'accélérateur, que le transducteur doit d'abord mettre de l'ordre dans ses idées avant de sélectionner les vitesses dans le bon ordre. À pleine charge, le Grandland fait plus de bruit, bien que les montées soient un jeu d'enfant niveau puissance ; merci le moment de rotation !

Rapide dans les virages

Dans les virages, on sent le centre de gravité haut du Grandland mais on ne note toutefois pas de trop grands

mouvements de roulis. Le châssis est équilibré et suffisamment confortable. Ce n'est que sur les grandes inégalités que les grandes roues de 18 pouces tressautent un peu. Elles sont combinées avec des jantes en titane, incluses dans le pack « Allroad ». Attention : Allroad et non pas tout-terrain, car le Grandland X ne propose pas de vrai 4x4. Au lieu de cela, on bénéficie du fameux contrôle de traction « Intelligrip » de PSA pour différents types de sols, que l'on peut choisir via un commutateur rotatif. À proprement parler, on n'a pas besoin de plus pour un SUV citadin.

Dans les virages, l'Opel ne glisse



que très peu car l'ESP le freine à temps. La direction directe aide le SUV à maintenir son cap. Également positif : malgré son comportement de conduite agile, le Grandland se montre tout sauf gourmand en carburant avec sa consommation moyenne de 5,3 litres.

Beaucoup de confort

Nous avons déjà assez chanté les louanges des sièges ergonomiques en cuir d'Opel. Les 1500 francs qu'ils valent sont un bon investis-

sement, étant donné que les sièges disposent d'un système de chauffage et de ventilation. Assez rare dans ce segment : les sièges arrière possèdent une assise longue et agréable et peuvent également être chauffés sur demande. Globalement, pas grand-chose à reprocher à l'intérieur. L'écran tactile haute définition nous plaît autant que le toit panoramique en verre. Dans ce segment, nous n'aurions pas forcément attendu non plus un hayon qui s'ouvre avec un mouvement

du pied. L'Opel nous surprend donc positivement à bien des égards. ■

Michael Lux dit

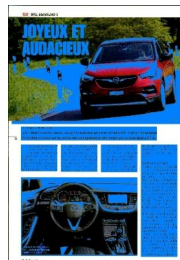
➤ La cure de jouvence de PSA a fait du bien à Opel. Le Grandland est un SUV audacieux avec une touche d'originalité à la française mêlée aux exigences de confort allemandes. Opel Grandland X 2.0 R4 turbo-diesel, 1997 cm³, 130 kW/177 ch, 400 Nm à 2000/min, boîte de vitesses automatique à 8 rapports, traction avant • Norme 4,9 L/100 km (NEFZ), 128 g/km CO₂, efficacité C, test 5,3 L/100 km, 0-100 km/h 9,1 s, vitesse maximale 214 km/h • L/h : 4477/1856/1609 mm, poids à vide : 1575 kg, volume de charge : 520-1652 L • Prix à partir de 45 600 francs.



Style moderne : l'habitacle avec son écran haute définition et un équipement haut de gamme.



Le magazine auto-illustré teste avec des carburants BP Ultimate.





FAMILIENFREUND MIT VORZÜGEN

TEXT: MICHAEL LUX FOTOS: OPEL, PEUGEOT

Die fünfte Generation des Combo beerbt als PW gleichzeitig die auslaufenden Van-Modelle Meriva und Zafira.

Als Nutzfahrzeugversion ist der gemeinsam mit PSA entwickelte Transporter vielseitig einsetzbar.

Der Combo ist so etwas wie das Schweizer Sackmesser unter den sogenannten Hochdachkombis. Die PW-Version «Combo Life» gibt es in zwei Längenausführungen – wahlweise als Fünf- oder Siebenplätzer. Im Fond nehmen die Passagiere auf einer Rückbank oder drei klappbaren Einzelsitzen Platz. Bei der Langversion mit dritter Sitzreihe lassen sich die Sitze sechs und sieben sogar verschieben. Für kürzere Wegstrecken halten es

Erwachsene so eine ganze Weile aus, wenn auch mit stark angewinkelten Beinen.

Die Handwerker-Variante Combo ist ebenfalls in zwei Längen erhältlich, mit zwei- oder dreisitziger Bestuhlung oder als Doppelkabine mit bis zu fünf Sitzplätzen. Während der Combo Life ein Stauvolumen von 850 bis maximal 2693 Liter (Langversion) aufweist, schluckt der Transporter sogar bis zu 4,4 Kubikmeter. Zuladung: 1000 Kilogramm, Ladelänge: 3,44 Meter (XL-Version). Praktisches

Zubehör für die arbeitende Zunft liefert Opel ausserdem zuhauf. So etwa eine optionale Dachklappe zum Beladen langer Gegenstände oder eine sensorgesteuerte Überladungsanzeige.

Moderne Ausstattung

Technisch ist der Combo, der wie die Schwestermodelle Peugeot Rifter und Citroën Berlingo auf der EMP2-Plattform von PSA basiert, voll auf der Höhe. Nicht weniger als 19 Assistenzsysteme sind je nach Version an Bord. Mit dabei unter



anderem Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent, Müdigkeitserkennung, 180-Grad-Kamera. Auch das Cockpit mit 8-Zoll-Touchscreen und Head-up-Display kann sich sehen lassen. Einzig bei der Materialauswahl mit viel Hartplastik verströmt der Combo noch Nutzfahrzeugcharme.

Mit der Basisversion, dem 110-PS-Turbobenziner mit Sechsgang-Handschriftung für 21 650 Franken, rollt man schon recht

flott im Verkehr mit. Alternativ bietet Opel einen 1,5-Liter-Turbodiesel mit 76 bis 130 PS an. In der 130 PS starken Topversion ist dieser statt mit Fünfgang-Getriebe an einen präzisen Achtstufen-Automat gekoppelt. Dank 300 Nm Drehmoment zieht diese Antriebskombination ausserdem deutlich besser durch und ist nach oben hin elastischer. Lenkung und Fahrwerk des Combo sind auf Komfort ausgelegt.

Michael Lux sagt

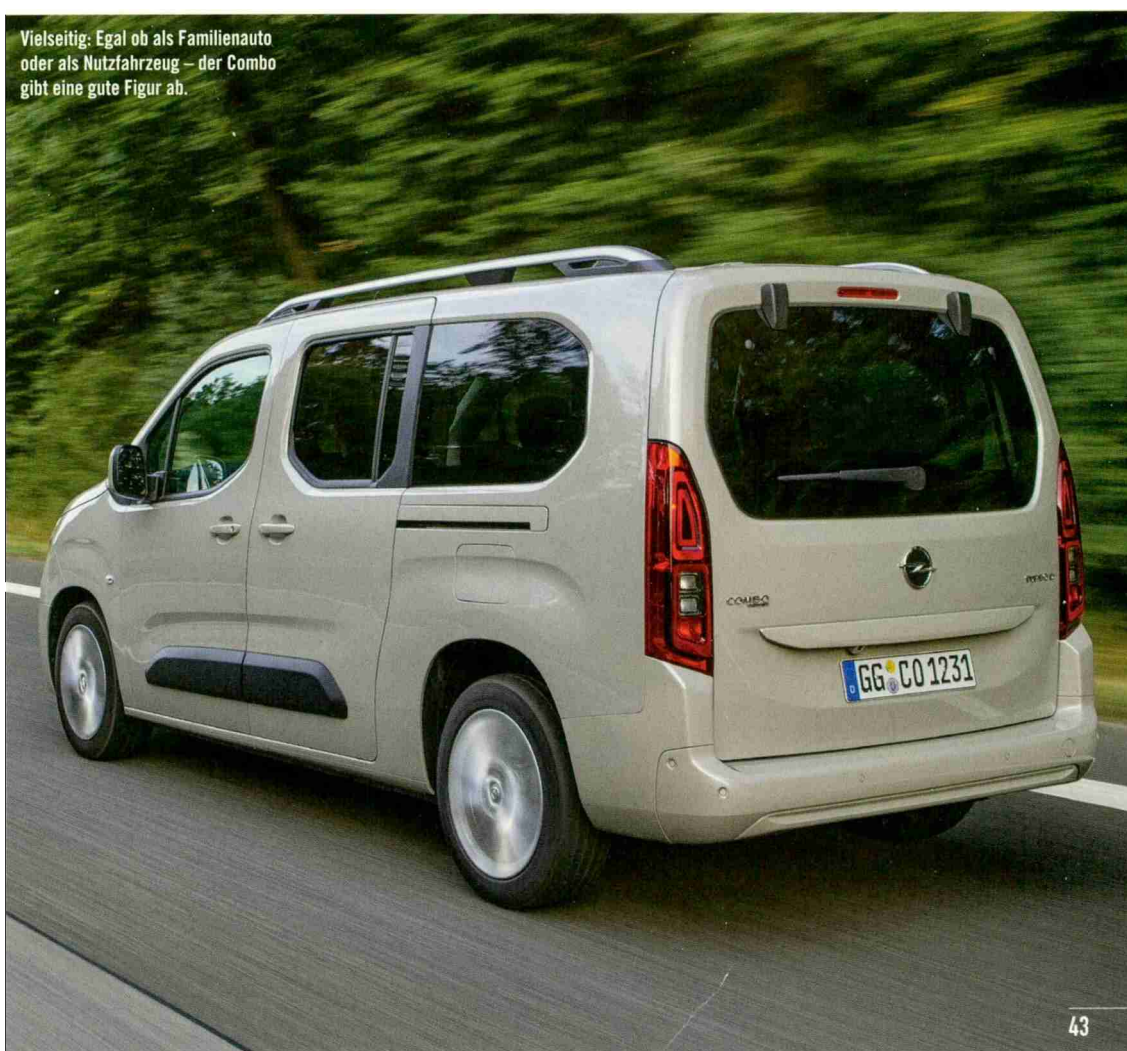


Neue Plattform, viel neue Technik: Der Combo macht einen deutlich moderneren Eindruck, ohne seine Arbeiter-Gene dabei zu verleugnen.

Opel Combo 1.5 Diesel AT8 R4-Turbodiesel.
1499 cm³, 96 kW/130 PS, 300 Nm bei 1750/min, 8-Gang-Automat, Vorderrad • 4,3 l/100 km (NEFZ), 113 g/km CO₂, Effizienz B, 0–100 km/h 11,4 s, Spitze 184 km/h • L/B/H: 4403/1921/1841 mm, Leergewicht: 1430 kg, Ladevolumen: 597 bis 2126 l • Preis ab 27 550 Franken.



Moderner Opel-Look: Der Schalthebel ist etwas klobig, ansonsten wirkt das Interieur frisch und zeitgemäss.





Peugeot Rifter

CLEVERER FRANZOSE

Als Schwestermodell des Opel Combo aus dem gemeinsamen französischen Mutterkonzern PSA unterscheidet sich der Peugeot Rifter technisch nicht von diesem – Plattform und Antriebe sind identisch. Ab 25 100 Franken geht es auch beim Franzosen mit dem handgeschalteten 1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner und 110 PS los. Es folgen die Leistungsvarianten des 1,5-Liter-

BlueHDi mit bis zu 130 PS und Achtgang-Automatik bei der Topversion (ab 31 000 Franken).

Wie der Combo bietet der Peugeot zahlreiche clevere Verstaumöglichkeiten. Etwa das Glas-Panoramadach mit integriertem, durchgehendem Fach im Dachhimmel oder die Box im Kofferraumdeckel, die sowohl vom Fond als auch von aussen befüllt werden kann.

Innen moderner

Nebst geringfügiger Designunterschiede – darunter vor allem die Front mit jeweiligem Markengesicht – ist das Cockpit das auffälligste Alleinstellungsmerkmal: Peugeot spendiert dem Rifter das markentypische «i-Cockpit» mit sehr kleinem Lenkrad und hoch angesetzten Instrumenten. Das Ganze wirkt stärker durchgestylt als beim Opel-Bruder. Und statt Ganghebel gibt es beim Franzosen nur einen Drehknopf in der aufgeräumten Mittelkonsole. **M.L.**



Löwen-Miene: Am Markengesicht erkennt man den Peugeot Rifter.



Grösster Unterschied: das typische i-Cockpit von Peugeot mit kleinem Lenkrad.



RENDEZ-VOUS | OPEL COMBO | PEUGEOT RIFTER



AMI DE LA FAMILLE PLEIN D'AVANTAGES

TEXTE : MICHAEL LUX PHOTOS : OPEL, PEUGEOT

La cinquième génération du Combo hérite en même temps des modèles Van Meriva et Zafira, comme VP. En version véhicule utilitaire, le transporteur développé conjointement avec PSA peut être utilisé pour une large gamme d'applications.

Le Combo est un peu comme un couteau suisse parmi les breaks à toit surélevé. La version VP « Combo Life » est disponible en deux longueurs - au choix en cinq ou sept places. À l'arrière, les passagers prendront place sur la banquette ou sur trois sièges individuels rabattables. Dans la version longue avec une troisième rangée de sièges, les sièges six et sept peuvent même être déplacés. Sur des distances plus courtes, les adultes les supporteront pendant

un bon moment, même si leurs jambes doivent être très fléchies.

La variante artisanale Combo est également disponible en deux longueurs, avec deux ou trois places assises ou en cabine double jusqu'à cinq places. Alors que le Combo Life dispose d'un volume de stockage de 850 à 2 693 litres maximum (version longue), le transporteur englutit même jusqu'à 4,4 mètres cubes. Charge utile : 1 000 kilogrammes, longueur de chargement : 3,44 mètres (Version XL).

Opel fournit également un grand nombre d'accessoires pratiques pour la confrérie des travailleurs. Par exemple, un volet de toit en option pour le chargement d'objets longs ou un indicateur de surcharge commandé par capteur.

Équipement moderne

Techniquement, le Combo est, comme les modèles frères Peugeot Rifter et Citroën Berlingo, basé sur la plateforme EMP2 de PSA, pleine hauteur. Selon les versions, on



compte pas moins de 19 systèmes d'assistance embarqués. Il s'agit, entre autres, d'un système d'avertissement de collision frontale, d'un assistant de maintien de trajectoire, d'un détecteur de fatigue et d'une caméra à 180 degrés. Le cockpit avec écran tactile de 8 pouces et écran tête haute est également impressionnant. Le choix de matériaux comportant beaucoup de plastique dur permet encore au Combo d'exhaler tout le charme d'un véhicule utilitaire.

Avec la version de base, le moteur turbo 110 ch à essence et sa

boîte manuelle à six rapports pour 21 650 francs, on s'intègre de façon très alerte dans le trafic. Opel propose également un moteur turbo diesel de 1,5 litre d'une puissance de 76 à 130 ch. Dans la version haut de gamme de 130 ch, il est couplé à une boîte automatique précise à huit rapports au lieu d'une boîte à cinq rapports. Grâce à un couple de 300 Nm, cette combinaison de variateur entraîne bien mieux et fait preuve d'une plus grande souplesse vers le haut. La direction et le châssis sont pro-

grammés confort. ■

Michael Lux dit

➤➤ Nouvelle plateforme, truffée de nouvelle technique : le Combo respire une indéniable modernité sans pour autant renier ses gènes de travailleur.

Opel Combo 1.5 Diesel AT8 R4 turbodiesel, 1499 cm³, 96 kW/130 ch, 300 Nm à 1750/min, boîte automatique 8 rapports, traction avant • 4,3 l/100 km, 113 g/km CO₂, efficacité B, 0-100 km/h 11,4 s, vitesse de pointe 184 km/h • L/l/h : 4403/1921/1841 mm, poids à vide : 1430 kg, volume de chargement : 597 à 2126 l • Prix à partir de 27 550 francs.



Look Opel moderne : excepté un levier de vitesses un peu encombrant, l'intérieur a l'air frais et contemporain.



Polyvalente : que l'on voit en lui
une voiture familiale ou un véhicule
utilitaire, le Combo fait bonne figure.



Peugeot Rifter

UN FRANÇAIS ASTUCIEUX

Comme modèle frère de l'Opel Combo, de la société mère française PSA, le Peugeot Rifter n'en diffère pas techniquement car la plateforme et les entraînements sont identiques. À partir de 25 100 francs, le Français démarre également avec le moteur à essence trois cylindres de 1,2 litre à commande manuelle et 110 ch.

Viennent ensuite les variantes de performance du BlueHDi de 1,5 litre avec une puissance allant jusqu'à 130 ch et une boîte automatique à huit rapports dans la version haut de gamme (à partir de 31 000 francs).

Comme le Combo, le Peugeot offre nombre d'options de rangement astucieuses. Par exemple, le

toit panoramique en verre avec un compartiment continu intégré dans la garniture de toit ou la boîte dans le couvercle du coffre, à laquelle on accède aussi bien par l'arrière que par l'extérieur.

Un habitacle plus moderne

Outre des différences de design

mineures - y compris notamment la face avant avec le visage de la marque respectif - le cockpit est l'argument de vente unique le plus frappant : Peugeot donne au Rifter un « i-Cockpit » typique de la marque avec un très petit volant et des instruments placés en hauteur. L'ensemble a un effet plus puissamment stylé que chez son frère l'Opel. Puis, en guise de levier de vitesses, il n'y a chez ce Français qu'un seul bouton rotatif sur la console centrale.

M.L.



Un minois de...lion : on reconnaît le Peugeot Rifter au visage de la marque.



La plus grande différence : l'i-cockpit Peugeot typique avec un petit volant.



ABGEFAHREN

Opel Grandland X

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass die Öffentlichkeit gerne über dicke SUV schimpft, welche die Strassen verstopfen, während andererseits die Zulassungszahlen die steigende Anzahl Fahrzeuge in dieser Kategorie deutlich machen. Diese Modelle scheinen also etwas zu haben, was «normalen» Autos abgeht, sei es ein höheres Sicherheitsgefühl, eine bessere Übersicht oder mehr Platz im Kofferraum.

Doch es gibt auch kleine SUV, auch wenn dies zuerst nach einem Widerspruch in sich klingt. Der Opel Grandland X verkörpert dieses Prinzip. Nicht wirklich lang geraten, gestaltet sich die Parkplatzsuche vor Schulen und beim Shopping darin unkompliziert – dafür sorgt die Sitzhöhe für den gewünschten Adlerblick in weite Fernen. Was sollte ein familien-tauglicher SUV noch haben? Platz für fünf Insassen? Hat er ausreichend. Platz für die Sport-



Leistung: 130 PS / 97 kW; Beschleunigung 0-100 km/h: 10,9 sec;
Verbrauch (EU-Norm): 5,3 l / 100 km. Preis: ab 29'350 Fr.

ausrüstung der Kids? Ist vorhanden. Und die 130 PS des kleinen Dreizylindermotors sind auch mehr als genug, um sich bei eiligen Stressfahrten die eine oder andere Busse einzufangen.

Was dem Grandland X dafür abgeht, ist das Martialische, jene

Mischung aus Trutzburg und Kampfkreuzer auf vier Rädern, die den Ruf dieser Fahrzeugkategorie mitgeprägt hat. Kurz gesagt: Dieser Opel ist zwar ein SUV mit vielen der Vorzüge dieses Genres, aber er gibt sich als ordinäres Familien-gefährt. *Jürgen Lewandowski*



Le break majuscule aime les longs trajets



OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER • Le choix d'un break provient d'un besoin de volume utile. Opel y répond, avec un caractère de plus, tout chemin.

Test auto Gil Egger

La tradition des grands breaks se perpétue chez Opel. Bien avant la vogue des SUV, censés valoriser ces aspects pratiques, la marque à l'éclair a répondu aux besoins de volume utile. L'*Insignia Country Tourer* ajoute un visage aventureux, ce qui ne l'empêche pas d'avaler la route sans fatigue.

Traction et protection

Prétendre passer partout exige d'avoir la traction sur les quatre roues. Elle est intelligente et se gère automatiquement sur cette *Insignia*.

Souligner ce caractère a incité les designers à installer des protections de bas de caisse, ainsi que des passages de roues en plastique.

La protection concerne aussi les passagers. Les dernières innovations sont à bord. Le châssis *FlexRide* adapte les suspensions aux conditions de la route. La sécurité est assurée par une batterie très complète: freinage d'urgence automatique, avertisseurs de tous genres... Le régulateur de vitesse interactif agit seul et, en cas de bou-

chon, va jusqu'à l'arrêt.

Le volume intérieur est impressionnant. Et pratique. Contrairement à bien des SUV, le seuil de chargement est bas. D'une touche dans le coffre on fait basculer les dossiers des sièges arrière. C'est alors un vaste plancher qui s'offre pour emporter des colis encombrants. Cela tombait bien pour ce test, il s'agissait précisément de déménager toutes sortes d'objets, et cela nous a révélé les avantages de cette modularité.

L'âme d'une grande routière

Le moteur diesel de 210 ch. fait apprécier les qualités de grande routière de cette *Insignia*. Surtout avec la boîte automatique à huit rapports, douce et réactive. On peut choisir son style de conduite: Sport pour des accélérations franches, Normal ou

Tour pour des voyages au long cours privilégiant le confort d'amortissement. En cas de besoin, les palettes au volant comblent les amateurs de changements manuels. Le fait d'avoir un break permet d'apprécier un contact avec la route semblable à une berline. ■

Notre avis

- Longueur de chargement idéale
- Seuil du coffre bas
- Diesel onctueux et discret
- Equipement très complet
- Transmission intelligente

Carte de visite

- 4 cyl. turbodiesel 1 956 cm³, 154 kW-210 ch., boîte auto 8, couple 480 Nm, 0-100 km 8,2 sec.
- conso. 7,1 l./100 km. CO₂ 188g/km.
- Long 4,99 m, larg. 1,94 m., haut. Coffre 560-1 665 l.
- Poids 1 807 kg.
- Prix: dès 53'900 fr.



Corriere del Ticino
6903 Lugano
091/ 960 31 31
www.cdt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 34'657
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 28
Fläche: 27'108 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71101110
Ausschnitt Seite: 1/1

OPEL Ultimate X: col 2 litri diesel brio assicurato

■ Ci siamo messi alla guida della Opel Grandland X nella sua versione Ultimate 2.0: motore a quattro cilindri alimentato a gasolio, 170 cavalli di potenza e 400 Nm di coppia massima, consumi tutto sommato contenuti (la casa indica 4,9 litri per 100 km nel ciclo misto, la nostra prova ne attesta qualcuno in più, ma come sempre la misurazione dipende dalle condizioni e dallo stile di guida).

Grandland X è l'ultima arrivata tra le vetture a baricentro alto della gamma Opel e quella che abbiamo potuto provare è la versione col motore più potente di tutte, che si avvale di un cambio automatico a otto rapporti.

Interessante l'accelerazione (da 0 a 100 km/h in 9,1 secondi), la velocità massima dichiarata è di 241 km/h.

In Svizzera Grandland X è venduta in quattro allestimenti (Enjoy, Design Line, Excellence e Ultimate, ossia la versione d'alta gamma) a partire da un prezzo 32.350.- franchi per arrivare ai 46.000.- che sono la base di partenza del nostro modello, il quale di serie ha praticamente tutto (dai fari adattivi a tecnologia LED alla telecamera, dal sensore che avvisa in caso di perdita di concentrazione del conducente fino a tutte

le diavolerie che consentono una guida sicura e la connettività col resto del mondo, che ad elencarle ci porterebbero via tutto lo spazio previsto per questo articolo). Insomma, l'avrete capito: siamo in presenza di un'auto che strizza l'occhio alla categoria superiore e fin dal primo sguardo si mostra accattivante, con una linea moderna, tratti caratteriali non particolarmente decisi, qualche concessione – se ci è consentito – ai disegni della casa madre francese, dato che Opel, come tutti ormai sanno, è finita sotto le ali protettrici del gruppo PSA e infatti condivide la piattaforma con la Peugeot 3008. L'abitacolo è ben rifinito, pur senza concessioni al lusso: all'interno sono stati utilizzati buoni materiali, il disegno della plancia è piacevole, lo schermo (da otto pollici) che gestisce il sistema multimediale, è tutto sommato semplice e intuitivo nella sua utilizzazione. Di buona fattura i sedili di conducente e passeggero, regolabili in maniera

precisa elettricamente, ottima la visibilità dall'abitacolo durante la guida, lo spazio per i passeggeri è comodo e abbondante. Se un difetto va trovato all'interno dell'abitacolo è la posizione della presa USB e 12V, che sono un po' nascoste in fondo al tunnel centrale e non proprio facilmente raggiungibili. Durante la guida la Grandland X si mostra molto reattiva e mansueta. La reattività deriva anche dalla buona risposta del cambio automatico, che in effetti è piuttosto preciso e flessibile, alle sollecitazioni del conducente, ma la potenza del motore recita la sua parte, con una coppia massima disponibile già a 2000 giri. Accelerando, l'auto va via che è un piacere e il cambio tra un rapporto e l'altro è quasi impercettibile. L'osservazione ci consente di dire due parole anche sull'insonorizzazione dell'abitacolo, che abbiamo trovato eccellente. Lo sterzo risponde bene, anche se non ha la precisione di una sportiva. T.B.





Opel legt viel Wert auf rückschonendes Fahren. Das hat der Marke früh ein Qualitäts-Zertifikat und jetzt einen Grossauftrag im PSA-Konzern eingebracht Text: Heinz Schneider // Fotos: Opel

So sitzen Sie richtig hinter dem Lenkrad

Sitz so weit nach vorn schieben, dass beim Treten von Bremse und Kupplung die Knie leicht angewinkelt sind.
Sitzhöhe so verändern, dass Fahrbahn und Instrumente gut überblickbar sind.
Lehne für aufrechte Sitzposition einstellen. Das schont den Rücken, garantiert kleinsten Abstand bis Kpfsstütze.
Schulterblätter brauchen Kontakt zur Lehne. Abstand zwischen Brust und Lenkrad: mindestens 30 Zentimeter.
Für eine entspannte Haltung muss das Lenkrad möglichst steil stehen. Schultern müssen Lehne auch dann berühren, wenn man das Handgelenk oben auf den Lenkradkranz legt.

Gute Ergonomie-Sitze gehören zu Opel wie der Blitz im Kühlgrill – sagen die Rüsselsheimer. Und berufen sich dabei auf ihre 120 Jahre alte Tradition in der Herstellung von Autositzen. Die, wenn man es genau nimmt, im Jahre 2003 den ersten grossen Imageschub erfuhr – dank der Mittelklasselimousine Signum und ihren damals neu entwickelten Fauteuils, die von der «Aktion Gesunder Rücken e.V.» (AGR) das Gütesiegel «Geprüft & empfohlen» erhalten hatten. Der 1995 im deutschen Bremervörde (Niedersachsen) gegründete Verein zeichnet mit seinen AGR-Zertifikaten besonders rückenfreundliche Produkte aus – neben Büromöbeln und Gehhilfen auch



Ralph Bingelli, Facharzt FMH.

andere ergonomisch relevante Alltagsgegenstände wie Nackenstützkissen, Betten oder eben Autositze.

Für Opel wurden mittlerweile viele weitere Empfehlungen ausgestellt – unter anderem fürs Gestühl in den X-Modellen Crossland, Mokka und Grandland sowie für Astra, Cascada, Zafira und Insignia. Jüngstes Produkt im Portefeuille ist der Sportsitz im Insignia GSi: Er bekam die AGR-Zertifizierung auch wegen des gebotenen Langstreckenkomforts, dem komfortablen Seitenhalt dank verstellbarer Wangen und der hochgezogenen Lehne mit integrierter Kopfstütze.

Die Opel-Ingenieure entwickeln künftig die Sitze für alle Marken im PSA-Konzern

Darüber hinaus stellt er eine Ventilation, natürlich die dreistufige Heizung sowie Memory- und Massagefunktionen zur Verfügung. Und er ist nur noch 26 Kilo schwer – das sind zwei Kilo weniger als der Sportsitz im viel kleineren Corsa OPC. Klar, dass die Kunde dieser Kompetenz längst auch in Paris in der Zentrale von Opel-Mutter PSA angekommen ist. Dort fiel jetzt der Entscheid, dass die

Profis aus Deutschland ab sofort die Sitzgruppen-Entwicklungen für alle Konzernmarken (Citroën, DS, Opel, Peugeot, Vauxhall) verantworten werden. Mit dem Ziel, Verbesserungen hinsichtlich der Themen Komfort und Gewicht zu erreichen. Letzteres vor allem bei den einfacheren Fauteuils in der Kompaktklasse.

Der Fahrersitz im Citroën C4 Picasso wiegt nämlich aktuell knapp 13, derjenige im Peugeot 308 etwas mehr als elf Kilo. Für die Opel-Entwickler – ihr Produkt im Grand-

land X ist rund 9,5 Kilo leicht – sind die PSA-Werte zu hoch: Sie streben acht Kilo bis zum Jahr 2020 an.

Wer sich einfach hinters Lenkrad lümmelt, macht seinem Rücken keinen Gefallen

«Beim Sitzen ist die Belastung auf die untersten Bandscheiben am grössten», weiss Ralph Bingelli, Facharzt FMH für Neurochirurgie. Dem kann im Alltag vorgebeugt werden: Mit Entspannungstechniken, Massagen, einer richtigen Körperhaltung und viel Bewegung. Und natürlich einer richtigen Sitzposition hinter dem Lenkrad (siehe Box). ●





AGR-Sitze

Opel sorgt für einen gesunden Rücken

Falsches Sitzen im Auto kann Rückenschmerzen verursachen. Gemäss dem Wirbelsäulenchirurg Dr. Ralph Binggeli können die AGR-Sitze von Opel dies verhindern.

AUTOSITZE VON OPEL tragen seit 15 Jahren das AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e. V.). Zum Jubiläum lud Opel Schweiz den Schmerz- und Wirbelsäulenchirurgen Dr. Ralph Binggeli ein, um über das Sitzen an sich und Rückenschmerzen zu dozieren.

Sitzen ist das neue Rauchen

Der Belegarzt am Berner Salem Spital brachte eine aktuelle Studie aus Australien mit – der Titel: «Sitzen ist das neue Rauchen: Eine Stunde Sitzen kostet 22 Minuten Lebenszeit». Demnach würde ein 85-Jähriger, der jeden Tag acht Stunden gesessen hatte, 7,3 Lebensjahre verlieren. Gemäss Dr. Binggeli sei nicht das Sitzen als solches lebensbedrohlich, sondern die fehlende Bewegung. «Durch eine tägliche Aktivität von einer Stunde können die negativen Effekte kompensiert werden», so der Mediziner.

Direkte Auswirkungen habe langes Sitzen allerdings auf den Rücken. Binggeli: «In den Industrieländern sind Rückenschmerzen bei Menschen über 45 der häufigste Grund für Arbeitsunfähigkeit. Rückenschmerzen sind der stärkste Kostentreiber für medizinische Leistungen und Lohnausfallzahlungen.»



Dr. Ralph Binggeli erklärt den anwesenden Journalisten die Komplexität von Rückenschmerzen.

In den Industrieländern sind Rückenschmerzen bei Menschen über 45 der häufigste Grund für Arbeitsunfähigkeit

Durch ihre zahlreichen Verstellmöglichkeiten, der wirbelsäulenfreundlichen festen Grundstruktur und der seitlichen Unterstützung könnten Opel-AGR-Sitze Rückenschmerzen nach längeren Autofahrten verhindern. Dr. Binggeli: «Eine auf die individuellen Bedürfnisse abgestimmte Einstellung des Autositzes ist ideal und zahlt sich umso mehr aus, je länger die Person im Auto Zeit verbringt».

Fast alle Opel mit AGR-Sitzen lieferbar

Diesem Umstand trägt Opel Rechnung, in dem heute fast alle Modelle mit den rückenfreundlichen Sitzen erhältlich sind. 2003 waren die AGR-Sitze noch dem damaligen Flaggschiff Signum vorbehalten. (mb)

➔ www.opel.ch



Opel Kadett C Coupé 1.2 SR 29. September 2018 10:47; Akt: 29.09.2018 10:47

Welch ein sparsames Prunkstück!

von B.v.Rotz - Das Coupé war die sportlichste Variante des Opel Kadett C und macht sich immer noch gut. Und Spass haben kann man damit auch.



Das Opel Kadett C Coupé von 1978 – schnörkellose Linienführung, grosse Fensterflächen.

Bild: Bruno von Rotz / www.zwischengas.com

Offiziell vorgestellt wurde der Opel Kadett C im September 1973 an der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt. Man war in Rüsselsheim keine Risiken eingegangen, hatte wieder auf Frontmotor und Heckantrieb gesetzt und trotzdem wirkte der neue Kadett auch im internationalen Konkurrenzvergleich frisch und gefällig. Den VW Golf mit Frontantrieb gab es schliesslich noch nicht, und die Konkurrenz aus Frankreich und Italien spielte in Deutschland kaum eine Rolle.



www.zwischengas.com ist die umfangreichste Online-Plattform zu den Themen Oldtimer, Youngtimer und historischer Rennsport und wird von Enthusiasten mit Benzin im Blut täglich mit neuen Artikeln, Bildern und historischen Dokumenten ergänzt.

Auch bei den Motoren musste Opel keine Experimente wagen, die Vierzylinder-1,2-Liter-Aggregate hatten sich beim Vorgänger bewährt.



Umfassend verbessert

Doch Opel hatte dem Kadett B nicht einfach eine modernere Karosserie verpasst, man hatte das Auto umfassend verbessert. Schliesslich war der Kadett C als Weltauto konzipiert worden, und da durfte man schon etwas mehr erwarten, zum Beispiel eine neue Vorderachse.

Von Anfang an gab es den Kadett C in drei Karosserieausführungen: als Limousine, als Kombi und als Coupé. An den Start ging der Neuling mit zwei Ausführungen des 1,2-Liter-Motors, die 52 und 60 PS leisteten.

Der Kadett fand sein Publikum, dabei half die wachsende Motorenpalette genauso wie die stetig zunehmenden Ausstattungsvarianten und immer wieder erscheinende Sondermodelle. Mit dem City mit Heckklappe und dem Aero mit Targa-/Faltdach kamen weitere Versionen hinzu. Als die Produktion in Deutschland im Jahr 1979 auslief, hatten 1,7 Millionen Kadett C die Fabrik verlassen.

Das Kadett Coupé

Von Anfang an war die Coupé-Version des Kadett etwas höher positioniert als die übrigen Modelle. Dies zeigte sich im Preis, aber auch im Ausstattungsumfang, denn die einfachste Kadett-Variante gab es als Coupé nicht. Die kompakten Aussenabmessungen blieben gleich, was 4,125 Meter Länge und 1,58 Meter Breite bedeutete. Nur etwas flacher war die sportliche Variante, 3,5 Zentimeter, um genau zu sein. Der Kofferraum war beim Coupé mit 385 Litern sogar um sieben Liter grösser als bei der Limousine.

Wie bei dieser konnte man auch beim Coupé viele Zusatzausstattungen ordern, so zum Beispiel das SR-Paket, das mit Drehzahlmesser, Zusatzinstrumenten in der Mittelkonsole und Sportfelgen Laune machte.

Mit 13'100 Franken war das gut ausgestattete SR-Coupé 1974 zwar nicht billig, aber sicherlich mehr als konkurrenzfähig. Im Test lief der Wagen 147,5 km/h und beschleunigte in 16,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Ein Käfer war da kein Problem, ein Audi 80 schon.

Unterwegs im Coupé

Reichen eigentlich 60 PS und 88 Nm (bei jeweils 5400, respektive rund 3000 Umdrehungen), um mit einen 835 Kilogramm schweren Coupé Spass zu haben? Immerhin bieten moderne Autos schnell einmal das Drei- und Vierfache an Leistung/Drehmoment, und dies bei etwa verdoppeltem Gewicht.

Die Antwort: auf jeden Fall. Die Freude am Opel Coupé beginnt bereits beim Betrachten, denn die hübsche und kompakte Karosserie wirkt bis heute elegant und überraschend modern.

Auch vom Innenraum ist man positiv angetan, denn das Interieur wirkt keinesfalls ärmlich, die Sitzposition stimmt, und der Schalthebel des Vierganggetriebes ist genau richtig positioniert.

Natürlich erklingt nach dem Drehen des Zündschlüssels kein aufregender Sechszylinder-Sound, sondern das typische luftige Opel-Vierzylindergeräusch. Und selbstverständlich reissen 60 PS auf der Strasse niemanden vom Hocker, aber für Autobahn-Richtgeschwindigkeiten und Landstrassen-Höchstgeschwindigkeiten ist das Coupé schnell genug, zumal das Schalten der vier Gänge viel Freude macht.

Weitere Informationen, viele Bilder und ein Tonmuster zum Opel Kadett C Coupé gibt es auf www.zwischengas.com.

ANHANG: Bildstrecke



2 | 12

Die Schokoladenseite des Coupés, das Heck – allerdings ohne Heckklappe, nur mit Kofferraumdeckel.



3 | 12

Das Coupé war gleich lang und breit wie die Limousine, nur in der Höhe um 3,5 Zentimeter niedriger.



4 | 12

Opel Kadett – nicht nur für Hutträger und Kirchgänger ...



5 | 12

Die SR-Ausstattung glänzte mit Sportlenkrad und umfassender Instrumentierung.



6|12

Drehzahlmesser mit rotem Bereich ab 6000 Umdrehungen. Da Klang der Motor aber schon ziemlich angestrengt



7|12

Vier Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole gab es als Teil des SR-Ausstattungspaketes.



8|12

Vier Zylinder, eine seitliche Nockenwelle, hängende Ventile und ein Fallstromvergaser – genug für 60 PS aus 1,2 Litern Hubraum.



9|12

In den Scheinwerfern integrierte Blinker gab es ab dem Facelift im Jahr 1977.



10|12

Der 1,2-S-Motor war die Standardmotorisierung des Coupés – 60 PS mussten reichen.