









MEDIENSPIEGEL

27.10.2017

Avenue ID: 260
Artikel: 8
Folgeseiten: 12

	01.11.2017	Touring / Magazin für Mobilität Im Winschatten der SUV	01
	01.11.2017	Touring / Magazin für Mobilität Urbane Gefährten	03
	01.11.2017	Touring / Magazine de la Mobilité L'ultime larron d'une trilogie	07
	01.11.2017	Touring / Magazine de la Mobilité Les baroudeurs des cités	09
	20.10.2017	Schweizerische Gewerbezeitung Leichtbaulimousine für Kenner	13
	27.10.2017	Corriere del Ticino Grandland X, un SUV a tutto comfort	15
	27.10.2017	Corriere del Ticino Opel Insignia, un'ammiraglia innovativa e spaziosa	16
	21.10.2017	La Regione Ticino Opel Grandland X	18



TECHNIK

Haus-Design Die Stilelemente von Opel sind klar erkennbar.

OPEL GRANDLAND X

Im Windschatten der SUV

 Länge: 4,48 m; Kofferraum: 514–1652 l
  Benzin 130 PS, Diesel 120 PS; 4x2; Verbrauch (mix): ab 4,0 l/100 km, CO₂ ab 104 g/km
  26 800 bis 43 500 Fr. (Ein 180-PS-Diesel folgt)

FOTOS: ZAC

Mit dem Grandland X ist Opels SUV-Trilogie komplett. Dieser authentische, kompakte SUV positioniert sich etwas unterhalb des Peugeot 3008, der parallel entwickelt wurde.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN

Wie die meisten Hersteller setzt auch Opel auf die SUV-Karte. Der am PSA-Produktionsstandort in Sochaux hergestellte Grandland X ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit, die lange vor der Übernahme von Opel durch die französische Gruppe initiiert wurde. Der Grandland X teilt sich zwar den Grossteil der Technik mit dem Crossover Peugeot 3008, behält aber eine eigene Identität. Das beginnt bereits beim Design, welches einige Merkmale der Limou-



Auswahl Fünf Fahrmodi für heikle Strecken



Magazin für Mobilität

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

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 754'150
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 51
Fläche: 53'125 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67186283
Ausschnitt Seite: 2/2

sine Insignia aufnimmt. Man merkt es besonders am Kühlergrill und an den verchromten Frontelementen. Neben der erhöhten Bodfreiheit wird die SUV-Optik durch Schutzverkleidungen und durch die Radläufe weiter verstärkt. Der Gesamteindruck der Karosserie bleibt mit den raffinierten Rundungen aber elegant-dynamisch.

Viel Platz zum Laden

Das nüchterne, unauffällige Design setzt sich im Innenraum weiter fort. Die Instrumentierung wird durch einen Touchscreen (7 oder 8 Zoll) unterstützt, unter dem sich die Belüftungssteuerung befindet. Die Vordersitze sind korrekt dimensioniert. Im Fond bietet die erhöhte Sitzbank auch in der Mitte eine gute Sitzposition. Während die Kopffreiheit grosszügig bemessen ist, ist die Beinfreiheit nur mittelmässig. Die Modularität beschränkt sich auf zwei Hebel, mit denen die Rücksitzlehnen umgeklappt werden können. Dafür bietet der Kofferraum mit doppeltem Ladeboden viel Laderaum.

Masse stimmen

Das theoretische Gewicht des Grandland X liegt bei 1,4

Tonnen. Das ist gut, denn die Motorenpalette beschränkt sich zunächst auf einen 120 PS starken Dieselmotor und einen 130 PS starken 3-Zylinder-Turbobenziner mit 1,2 l Hubraum. Letzterer zeigt sich auf der Autobahn diskret und sorgt für angemessenen Fahrkomfort sowie Leistung. Beide Motoren können mit einem 6-Gang-Automatikgetriebe kombiniert werden. Wir freuen uns auf den für Anfang 2018 angekündigten 180 PS starken Dieselmotor und auf die Plug-in-Hybrid-Version. Doch diese wird erst mittelfristig kommen und den Grandland X vermutlich in die 4x4-Welt einführen. Wie seine PSA-Brüder muss er sich derzeit mit Frontantrieb begnügen, unterstützt durch eine optionale, elektronische Traktionskontrolle mit fünf Fahrmodi. Seine Langstreckenqualitäten zeigt der Grandland X mit einem gut ausbalancierten Fahrwerk, das kaum ins Wanken gerät.

Die Grundausstattung ist sehr korrekt und lässt sich mit den meisten Fahrhilfen und weiteren Ausstattungsmöglichkeiten von Opel, wie etwa Matrix-Scheinwerfern, kombinieren. Preislich liegt er etwas unter seinem französischen Pendant. ♦

Urbane Gefährten

📏 Länge: 4,21 m; Kofferraum: 410–810 l 📊 1,2 l-Turbobenziner, 110 PS, 205 Nm; aut. 6-Gang-Getriebe, 4x2; 0–100 km/h in 11,8 s; Testverbrauch: 7,3 l/100 km; Reichweite: 616 km 🏷️ 27 000 Fr.



Gefälliger Look Der Crossland teilt die stilistischen Attribute der Stadt-SUV.



Hinten variiert das Volumen mit der optionalen verschiebbaren Rückbank zwischen 410 und 520 l

- +** Ansprechendes Design/Verarbeitung
Handlicher und funktioneller SUV
Platzangebot hinten, echter 3. Platz
Gute Ausstattung, moderne Technik
Ausgeglichenes Fahrverhalten
Passendes Automatikgetriebe
- Allradantrieb nicht verfügbar
Windgeräusche, lauter Motor
Sehr klassische Raumaufteilung
Unzuverlässiger Spurhalteassistent
Minimalistische Garantie (2 Jahre)



Magazin für Mobilität

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

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 754'150
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 56
Fläche: 107'264 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67183237
Ausschnitt Seite: 2/4



OPEL CROSSLAND X 1.2 EXCELLENCE AUT.

Der typische Stadt-SUV Opel Crossland X löst den Minivan Meriva ab, von dem er viele praktische Aspekte erbt.

TEXT MARC-OLIVIER HERREN | FOTOS EMANUEL FREUDIGER

Abgang der kleinen Minivans, Auftritt der Mini-SUV! Das verlangen Kunden, die jetzt den Look und eine erhöhte Sitzposition zu Ungunsten der Variabilität bevorzugen. Dabei fehlt es diesem nahen Cousin des Citroën C3 Aircross, der mit Kunststoffprotektoren und Auffahrschutzelementen gut gepolstert ist, keineswegs an Aussehen. Geschützt für das Abenteuer in der Stadt, aber ohne Allradantrieb, schlängelt sich der Opel Crossland dank seiner kompakten Abmessungen und seines kleinen Wendekreises ideal durch den Stadtdschungel.

Eine gute Dosis Variabilität bleibt bestehen. Der Kofferraum verfügt über einen doppelten Boden, der für eine ebene Ladefläche sorgt, wenn die Lehnen der Sitzbank umgeklappt sind. Das Nutzvolumen ist für ein Fahrzeug dieser Grösse angemessen. Es lässt sich variieren, wenn man sich für die optionale, um 15 cm verschiebbare Rückbank (300 Fr.) entscheidet. Eine gute Wahl, da die

Beinfreiheit der Passagiere grosszügig bemessen ist. Und auch wer in der Mitte sitzt, reist unter guten Bedingungen.

Innen dominieren ganz im SUV-Stil harte, nüchtern wirkende Kunststoffe. Dennoch ist das Interieur einladend und der 8-Zoll-Touchscreen lockert das Ganze auf. Abgesehen vom beim Beschleunigen laut werdenden 3-Zylinder und deutlichen Windgeräuschen bei Autobahntempo bietet der Crossland einen angemessenen Fahrkomfort. Der 1,2-l-Motor mit bescheidener Leistung profitiert von der stets sinnvollen Unterstützung des 6-Stufen-Automatikgetriebes. Und zwar so sehr, dass das Auto im Alltag genügend Schwung hat. Ausserdem liegt der Crossland X gut auf der Strasse, bietet aber kaum Fahrgefühl, da es der Vorderachse an Rückmeldung fehlt. Er kann auf ein grosses Arsenal an Fahrassistenten zählen. Geschätzt haben wir das sehr gut ablesbare Head-up-Display (350 Fr.), die wunderliche Schilderererkennung dagegen weniger. ♦



Magazin für Mobilität

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

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 754'150
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 56
Fläche: 107'264 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67183237
Ausschnitt Seite: 3/4

MINI COOPER SE ALL4 COUNTRYMAN

Als aufladbarer Hybrid ist dieser SUV massgeschneidert für die Stadt. Und auch sein Styling und Platzangebot gefallen.

Man könnte einen Übergang zwischen dem elektrischen Modus und dem Einschalten des 3-Zylinder-Benziners befürchten. Dem ist nicht so. Die Gene des Supersportwagens BMW i8 in sich tragend, vereint dieser Stadt-SUV die Ruhe des Elektromodus und das sportlich geprägte Brummen des 1,5-l-Turbos erstaunlich gut. Letzterer ist gut eingekapselt und die Ingenieure haben ihn mit einem Ton versehen, der Charakter aufweist. Kein Gebrüll also, wenn der Verbrennungsmotor erwacht, um kräftige Beschleunigung zu liefern, wobei die kombinierte Leistung bei 224 PS liegt.

Dennoch erweist sich der Countryman SE eher dynamisch als wirklich sportlich. Sein durch Batterien und Elektromotor verursachtes Übergewicht (ca. +250 kg) ist spürbar. Der kompakte SUV liegt gut auf der Strasse und zeigt ein fast neutrales Fahrverhalten. Das Ganze steht unter der Fuchtel eines früh eingreifenden ESP. Etwas Verrücktheit kommt eher vom fröhlich hochdrehenden 3-Zylinder. Aber es macht auch Spass, im elektrischen Modus zu fahren. Von der angegebenen Reichweite (7,6-kWh-Batterie) von 41 Kilometern schafft er letztlich nur etwa 30. Doch das genügt, um in der Agglomeration emissionsfrei zu fahren. Allerdings schliessen 36 l Tankinhalt Langstrecken aus.

Als Mini im SUV-Look gibt sich auch der Countryman ganz durchgestylt. Innen wirkt der Überfluss an angesagten Materialien fast schon etwas erdrückend.

Und beim zentralen Bildschirm ändern sich immer wieder die Farben, ob man nun das Radio lauter dreht oder einen Fahrassistenten aktiviert. Der vielseitige SUV hat eine erhöhte hintere Sitzbank, die für gute Kniefreiheit sorgt. Sein Kofferraum entspricht der Norm und verliert wegen des Einbaus des Elektromotors unter seinem Boden nur 45 l. Erfreulich ist, dass Mini diesen Salon-4×4 nicht teurer verkauft als die Sportversion JCW des Countryman. ♦



Plug-in-Hybrid Die rein elektrische Reichweite beträgt in der Praxis etwa 30 km.

- +** Vielseitiger Plug-in-Hybrid
 - Das Duo aus 3-Zylinder- und E-Motor
 - Fahrleistungen und Fahrverhalten
 - Bord-Ambiente/Geräuschdämmung
 - Platzangebot und Kofferraum
 - Gratis-service 10 Jahre/100 000 km
- Hohes Leergewicht (1,7 t)
 - Steriles Fahrgefühl
 - Harte Federung
 - Aufpreispolitik
 - Spiegelungen im Kombiinstrument



Magazin für Mobilität

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

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 754'150
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 56
Fläche: 107'264 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67183237
Ausschnitt Seite: 4/4

L Länge: 4,30 m; Kofferraum: 405–1275 l **♥** 1,5-l-Benziner, 136 PS + elektrische 88 PS, kombinierte 224 PS, aut. 6-Gang-Getriebe, 4x4; 0–100 km/h in 6,8 s; Testverbrauch: 5,8 l/100 km + elektrisch **€** 42 900 Fr.



Maxi-Mini Mit 4,30 m bietet der Countryman ganz schön viel Platz im Innenraum.



TECHNIQUE

Design maison On retrouve clairement les éléments stylistiques Opel.

OPEL GRANDLAND X

L'ultime larron d'une trilogie

📏 Longueur: 4,48 m; coffre: 514–1652 l 🚗 Essence 130 ch, diesel 120 ch; 4x2; conso. (mixte): dès 4,0 l/100 km, CO₂ dès 104 g/km 🏷️ 26 800 à 43 500 fr. (suivra 180 ch diesel)

Avec l'apparition du modèle Grandland X, la trilogie des SUV Opel est au complet. Cet authentique modèle compact se positionne un peu sous le Peugeot 3008 avec lequel il a été développé en parallèle.

TEXTE MARC-OLIVIER HERREN

Comme la plupart des constructeurs, Opel joue à fond la carte des SUV. Produit sur le site PSA de Sochaux, le Grandland X résulte d'une collaboration initiée bien avant le rachat de la marque par le groupe français. S'il reprend l'essentiel du viatique technique du crossover Peugeot 3008, le Grandland dé-

tient une identité propre. A commencer par le design qui partage certains traits de la berline Insignia. C'est notamment le cas de la calandre et des éléments chromés parcourant la face avant. Outre la garde au sol rehaussée, l'aspect SUV est souligné par les protections avant et des passages de roues. Mais l'ensemble de cette carrosserie aux galbes savamment struc-

turés demeure élégant et dynamique. A témoin la ligne de ceinture remontant haut vers l'arrière.

Il a du coffre

On retrouve ce stylisme sobre et dénué d'ostentation dans l'habitacle. Garnie d'un revêtement moussé valorisant, la planche de bord dégage une impression de fluidité et d'ergonomie. L'instrumentation



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: 389'004
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 52
Fläche: 53'578 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67186313
Ausschnitt Seite: 2/2

est secondée par un écran tactile (7 ou 8") sous lequel est disposée la commande de ventilation. Les sièges avant sont correctement dimensionnés. A l'arrière, la banquette surélevée offre, une fois n'est pas coutume, une position décente au passager médian. Si la garde au toit est généreuse, l'espace aux jambes se révèle moyen. Quant à la modularité, elle se résume à deux manettes commandant le rabattement des dossiers des sièges arrière. Cela étant, le coffre à double plancher présente une belle capacité.

Masse sous contrôle

Le poids théorique du Grandland X se cantonne à environ 1,4 tonne. C'est préférable car la palette initiale des motorisations est limitée à un diesel de 120 ch et un 3 cylindres 1.2 l essence turbo de 130 ch. Très discret en usage auto-

routier, ce dernier fournit un agrément et des performances convenables. Les deux blocs peuvent être couplés à une boîte automatique 6 vitesses. On attend avec impatience le diesel de 180 ch et, plus encore, la version hybride plug-in. Mais ce sera à moyen terme. Ce modèle introduira vraisemblablement le Grandland dans la galaxie 4x4. Comme ses pairs PSA, il se contente présentement d'une traction avant assistée en option par

un antipatinage électronique à 5 modes. Bonne routière, le Grandland X est campé sur un train de roulement équilibré et insensible au roulis.

La dotation de base est très correcte et peut être assortie de la plupart des aides à la conduite ainsi que d'éléments prisés par Opel, tels que les sièges ergonomiques et les phares matriciels. Les prix sont un brin inférieurs à ceux de son pendant français. ♦



Adhérence
Cinq modes à choix pour les tracés délicats.



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: 389'004
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 44
Fläche: 107'498 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67184683
Ausschnitt Seite: 1/4



Les baroudeurs des cités

OPEL CROSSLAND X 1.2 EXCELLENCE AUT.

Archétype du SUV urbain, l'Opel Crossland X prend le relais du minispace Meriva dont il hérite nombre d'aspects pratiques.

TEXTES MARC-OLIVIER HERREN | PHOTOS EMANUEL FREUDIGER

Exit les minispaces, place aux mini SUV! Ainsi que le requiert une clientèle privilégiant désormais le look et une position d'assise surélevée au détriment de la modularité. Il est vrai que ce proche cousin du Citroën C3 Aircross enrobé de protections plastifiées et d'éléments anti-encastrement ne manque nullement d'allure. Paré pour l'aventure urbaine à défaut de viser le terrain vu l'absence de traction intégrale l'Opel Crossland se faufile idéalement dans la jungle urbaine grâce à son gabarit compact et son faible rayon de braquage.

Une bonne dose de modularité subsiste. Le coffre détient un double plancher assurant une surface de chargement plane lorsque les dossiers de la banquette sont rabattus. Le volume utile est honnête pour un véhicule de cette taille. Il peut être modulé en optant pour l'option banquette coulissante sur 15 cm (300 fr.). Un bon choix étant donné que l'espace aux jambes des passagers est généreuse-

ment dimensionné. Et pour une fois, le passager médian voyage dans de bonnes conditions.

Se réclamant du style SUV, l'agencement intérieur est dominé par les plastiques durs et du genre sobre. Mais cet intérieur est accueillant et l'écran tactile 8" égaye le tout. Abstraction faite du côté sonore du 3 cylindres en accélération et des bruits d'air marqués à vitesse autoroutière, le Crossland fournit un agrément de marche tout à fait décent. De puissance modeste, le bloc 1,2 l bénéficie du soutien toujours judicieux de la boîte automatique à 6 vitesses. Si bien que ce véhicule distille suffisamment d'allant au quotidien. De surcroît, le Crossland X est bien campé sur la chaussée, à défaut de procurer des sensations vu le manque de ressenti du train avant. Il peut compter sur une large batterie d'aides à la conduite. On a apprécié l'affichage tête haute (350 fr.) très lisible, moins la fantasmagorie reconnaissance des panneaux. ♦



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: 389'004
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 44
Fläche: 107'498 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67184683
Ausschnitt Seite: 2/4

- +** Design avenant/ finition correcte
SUV maniable et fonctionnel
Habitabilité arrière, vraie 3e place
Bon équipement, technologie à jour
Comportement serein
Boîte automatique appropriée

- Traction intégrale non disponible
Bruits d'air, moteur parfois sonore
Agencement très classique
Afil enclenché par défaut
Garantie minimaliste (2 ans)



Logeable La capacité du coffre oscille entre 410 et 520 l avec l'option banquette coulissante.

h Longueur: 4,21 m; coffre: 410–810 l **h** 1,2 l essence turbo, 110 ch, 205 Nm; boîte aut. 6 vitesses, 4x2; 0 à 100 km/h en 11,8 s; consommation (essai): 7,3 l/100 km; autonomie: 616 km **h** 27 000 fr.



Look de l'emploi Le Crossland partage les attributs stylistiques des SUV urbains.



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: 389'004
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 44
Fläche: 107'498 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67184683
Ausschnitt Seite: 3/4

MINI COOPER SE ALL4 COUNTRYMAN

En version hybride rechargeable, ce SUV s'avère plus que jamais taillé pour la ville. Ambiance stylée et habitabilité en prime.

On appréhendait la transition entre le mode électrique et l'entrée en fonction du 3 cylindres essence. Il n'en est rien. Portant les gènes de la supersportive BMW i8, ce SUV urbain concilie étonnamment bien le silence du mode électrique et les ronflements teintés de sportivité du 1,5 l turbo. C'est que ce dernier est dûment encapsulé et que les ingénieurs l'ont pourvu d'un timbre exhalant un indéniable caractère. Rien de vociférant donc lorsque le bloc thermique se réveille pour distiller des accélérations musclées, la puissance combinée se chiffrant à 224 ch.

Reste que ce Countryman SE se montre davantage dynamique que franchement sportif. Son embonpoint (+250 kg environ) dû aux batteries et au moteur électrique se ressent. Plutôt avare de sensations, ce SUV compact est néanmoins bien rivé à la chaussée et affiche un comportement presque neutre, le tout placé sous la férule d'un ESP interventionniste. Le grain de folie provient davan-

tage du 3 cylindres imprimant des montées en régime enjouées. Mais on prend aussi du plaisir à évoluer en mode électrique. Annoncée à 41 km, l'autonomie (batterie de 7,6 kWh) n'excède pas une trentaine de kilomètres. Amplement suffisant pour rouler sans émissions en agglomération. En revanche, les 36 l du réservoir bannissent les longs trajets.

Mini à la dégaine de SUV, le Countryman reprend l'ambiance hautement stylée de la marque. L'habitacle ploie sous une pléthore de matériaux tendance. Le gros cadran central ressort aussi du lot en se parant de couleur lorsque les différentes alertes visuelles s'enclenchent. Polyvalent à souhait, ce SUV dispose d'une banquette arrière rehaussée réservant un bon espace aux genoux. Dans la norme, le coffre ne perd que 45 l vu l'implantation du moteur électrique sous le plancher. Fait réjouissant, ce 4x4 de salon n'est pas plus cher que la version sportive JCW du Countryman. Mais évidemment, cet hybride n'est pas donné. ♦



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: 389'004
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 44
Fläche: 107'498 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67184683
Ausschnitt Seite: 4/4

- +** SUV hybride plug-in polyvalent
Amusant duo 3 cylindres/bloc électr.
Performances et comportement
Ambiance à bord/insonorisation
Habitabilité et coffre préservés
Entretien gratuit 10 ans/100 000 km
- Poids à vide conséquent (1,7 t)
Sensations de conduite aseptisées
Amortissement ferme
Politique des options
Effet miroir du compteur



Hybride plug-in L'autonomie en mode purement électrique atteint une trentaine de km.

D Longueur: 4,30 m; coffre: 405-1275 l **H** 1,5 l essence, 136 ch + électrique 88 ch, 224 ch cumulés; boîte auto. 6 vitesses, 4x4; 0 à 100 km/h en 6,8 s; conso. (essai): 5,8 l/100 km + électricité **P** 42 900 fr.



Maxi Mini Avec ses 4,30 m, le Countryman réserve un appréciable espace intérieur.



AKTUELLER TEST – Zugegeben, der neue Insignia von Opel ist eine tolle Reiselimousine in der Businessklasse. Als Grand Sport setzt er Massstäbe hinsichtlich der Sparsamkeit und Vernetzung. Ideal für den Aussendienst mit langen Strecken.

Leichtbaulimousine für Kenner



Der neue Opel Insignia ist in der oberen Mittelklasse angesiedelt. Die elegante Form erfreut jeden Tag aufs Neue.

Der Insignia ist das Flaggschiff von Opel. Zu Recht, denn die fünftürige Leichtbaukarosserie ist modernsten Zuschnitts. Knapp 4,9 Meter lang, drücken bei ihm bloss rund 400 Kilo auf jedem Rad. Das ist ein Verdienst des Kampfes um jedes Gramm, ohne die Steifigkeit anzutasten. Innen ist der Insignia Excellence mit allen denkbaren Optionen vollgestopft und darum ein Begleiter, bei dem auf nichts verzichtet werden muss. Für den Alltagseinsatz genügt wahrscheinlich auch die Version Edition, mit etwas weniger an Ausstattung, aber auch Gewicht. Gute Platzverhältnisse auf ausgezeichneten, von

der Organisation Gesunder Rücken (AGR) empfohlenen Sitzen lassen auch lange Reisen zum Vergnügen werden. Die Sitze sind kühl- und heizbar, so dass der Fahrer weder schwitzt noch friert. Zudem ist der grosse Opel bereits fortgeschritten auf automatisiertes Fahren vorbereitet. Sein Head-up-Display blendet die Fahrdaten direkt in die Windschutzscheibe, der Tempomat hält den Abstand zum Vordermann bis zum Stillstand und im gut abgeschirmten Innenraum kommt der Musikgenuss besonders gut zum Tragen. Immer mit dabei ist das Opel-Onstar-System,

das bei der Restaurant- oder Parkplatzsuche genauso hilft wie im Pannenfall. Opel hat im wohnlichen Innenraum bewusst auf ein Minimum an Schaltern und Knöpfen gesetzt – die Bedienung gestaltet sich trotzdem sehr einfach und klar. Die ausgezeichnete Haptik und die qualitativ hochstehende Verarbeitung sind erwähnenswert.

Der stattliche Kofferraum ist kaum voll zu kriegen. Wer noch mehr Platz benötigt, sieht sich den Kombi Sports Tourer oder den höher auf den Rädern stehenden, allradgetriebenen Country Tourer an.



Schub aus 1,5 Liter Hubraum

Unter der langen Motorhaube arbeitet ein nicht näher bezeichneter Vierzylinder mit bloss 1490 Kubikdeziliter Hubraum. Das Turboaggregat spricht spontan an, und die 165 PS fühlen sich nach mehr an. Ein weiterer Vorteil ist der Normverbrauch von lediglich 6,1 Litern auf 100 Kilometer, was bei vorausschauender Fahrweise, auch durch das serienmässige Stopp-Start-System, fast erreicht werden kann. Die 6-stufige Getriebeautomatik arbeitet seidenweich und wenn nötig spontan, so dass Überholmanöver rasch erledigt sind. Sie gestattet zudem, dass gebremste Anhänger bis 1400 Kilo gezogen werden dürfen. Lenkung und Bremsen sind hohen Anforderungen gewachsen.

Die gute Ausstattung im Testfahrzeug sorgte dafür, dass der Basispreis klar übertroffen wurde. Dafür werden Kenner mit einem tollen Fahrzeug bedient, das Zukunft hat.

Roland Hofer

LINK

www.opel.ch



Die recht tiefe Ladekante und die breite Heckklappe machen den grossen Kofferraum optimal zugänglich.

BILDER: ROLAND HOFER

WISSENSWERTES

Opel Insignia Grand Sport 1.5 Turbo, Automatik

- | | |
|---|--|
| ■ Karosserie: 4 Türen, 5 Plätze | ■ Fahrleistungen: Spitze 218 km/h |
| ■ Masse (LxBxH): 4890 x 1860 x 1456 mm | 0–100 km/h 9,4 Sek. |
| ■ Benzinmotor: 4-Zyl., 1490 ccm, Turbo | ■ Verbrauch (EU-Norm): 6,1 l/100 km, CO ₂ 138 g/km |
| ■ Leistung (kW/PS): 121/165 bei 5600/min | ■ Laderaum: 490 bis 1450 Kubikdezimeter |
| ■ Drehmoment (Nm): 250 von 2000 bis 4500/min | ■ Nutz-/Anhängelast: 650 Kilo/1800 Kilo |
| ■ Kraftübertragung: 6-Gang aut./Front | ■ Preis (Fr.): ab 33 300.-; Testwagen 40 050.- |



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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 35'581
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 34
Fläche: 30'339 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67201628
Ausschnitt Seite: 1/1



Grandland X, un SUV a tutto comfort

Opel ha presentato il modello che va a completare la sua gamma dei crossover

III DARMSTADT Sobria e dinamica, l'Opel Grandland X completa la gamma dei crossover della marca tedesca. Lunga 4,477 metri e realizzata sulla base della Peugeot 3008 con la quale condivide la meccanica, sarà commercializzata solo come «2 ruote motrici» mentre per affrontare percorsi impegnativi vi sarà il Grip Control, un sistema che tramite una manopola

consente di scegliere tra cinque modalità di guida che variano la gestione elettronica della trazione a seconda del tipo di fondo (neve, melma, sabbia). Il nuovo SUV Opel, che è stato lanciato il 20-21 ottobre e del quale si prevede di vendere non meno di 1.000 unità nel 2018, in Svizzera è disponibile in quattro varianti (base, Enjoy, Excellence, Ultimate), con prezzi che variano tra 26.800 e 43.500 franchi. Inizialmente sarà offerta con due motori: un

turbo a benzina di 1,2 litri a iniezione diretta da 130 CV e il turbodiesel 1,6 con 120 CV; tra breve la marca amplierà la gamma dei propulsori e sarà proposto pure un inedito cambio automatico a 8 rapporti. Di serie ha climatizzatore, controllo di trazione, computer di bordo, autoradio Bluetooth e regolatore di velocità, ma già con l'Enjoy si hanno ruote in lega, servizio Opel OnStar di assistenza, radio DAB e fendinebbia. Forte di interni semplici e funzionali, la Grandland X è realizzata con materiali di qualità e finiture di buon livello. Il cruscotto offre tutte le informazioni sul viaggio e il veicolo, mentre sui modelli con impianto multimediale lo schermo tattile da 8" permette di leggere bene le mappe del navigatore. Il cassetto portaoggetti è refrigerato e vi sono tanti vani utili, ma stupisce l'assenza di accessori economici come maniglie al soffitto e ganci appendiabiti. Lo

spazio interno è abbondante per 5 persone; il baule che arriva fino a 1.652 litri è molto ampio, ma la soglia di carico è alta da terra e il fondo diversi centimetri più in basso. Del nuovo SUV Opel si apprezza il comfort elevato, lo sterzo preciso, il cambio automatico (6 marce) rapido negli innesti. Piuttosto agile, la nuova Grandland X ha buona tenuta di strada ma non velleità sportive. **E.C.**

Excellence 1.6 CDTI INbreve

CILINDRATA
1.560 cc
POTENZA E COPPIA MAX
120 CV e 300 Nm
ACCELERAZIONE
0-100 km/h in 9,9 sec.
VELOCITÀ MASSIMA
185 km/h
CONSUMI E EMISSIONI CO₂
4,9 l/100 km e 112 g/km



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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 35'581
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 34
Fläche: 91'672 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67201585
Ausschnitt Seite: 1/2

Opel Insignia, un'ammiraglia innovativa e spaziosa

Abbiamo provato le versioni coupé e station wagon della casa tedesca, sul mercato dalla scorsa estate e in grado di regalare grandi soddisfazioni. Il modello al top della gamma è spinto da un motore turbo da due litri con trazione integrale e offre una dotazione tecnologica di ottimo livello.



TARCISIO BULLO

■ Tra le molte novità proposte nel corso di questo 2017 da casa Opel, l'estate ha portato sul mercato la nuova versione del modello Insignia, che noi abbiamo assaggiato nelle declinazioni Grand Sport (foto a sinistra) e Sports Tourer (a destra). La prima è la versione coupé, la seconda una station wagon; entrambe sono vetture generose negli spazi, vere e proprie ammiraglie che garantiscono non solo un ottimo piacere di guida, ma anche un comfort eccellente grazie ad interni molto curati. In Svizzera l'Insignia è proposta in due allestimenti, Edition ed Excellence, con la seconda che offre di serie tutta una serie di opzioni altrimenti a pagamento. Il pacchetto base è comunque riccamente dotato, mentre l'offerta a livello di motorizzazioni spazia da due versioni a benzina da 1,5 litri (140 e 165 cavalli), al top di gamma, sempre a benzina, un turbo a iniezione diretta da due litri (260 cavalli), con cambio automatico a otto rapporti e trazione distribuita sulle quattro ruote. Ancora tre le motorizzazioni diesel (1,6 litri da 110 e 136 cavalli, 2 litri da 170 cavalli).

Nella nostra prova su strada la vettura, in allestimento Excellence, era spinta

dal nuovissimo propulsore da due litri, cambio automatico a otto marce con l'innovativa trazione integrale intelligente denominata Torque Vectoring: si tratta di un sistema tecnologico molto innovativo, dove il differenziale tradizionale è sostituito da due frizioni sull'asse posteriore, in grado di accelerare le singole ruote in frazioni di secondo a dipendenza della situazione di guida. Stando ai tecnici di Opel, la trovata ridurrebbe la necessità di frenata e garantirebbe un comportamento più neutrale in curva. Sia quel che sia, la tenuta di strada della Insignia è apprezzabile se non esemplare e il motore da due litri permette di raggiungere prestazioni di buon livello. In questo senso, giocano un ruolo fondamentale non solo i 170 cavalli sprigionati dal motore, ma pure i 400 Nm di coppia. Non da ultimo, è utile ricordare che nelle sue nuove forme, l'ammiraglia di Opel è stata sottoposta a cura dimagrante rispetto al modello precedente e così la Gran Sport ha perso 175 chili, la Sports Tourer ben 200.

Rispetto alla versione precedente, ovviamente tutto è stato rifatto e diremmo anche con gusto: le linee della nuova Insignia sono infatti più moderne, le forme snelle e filanti. Fra le tante dota-

zioni tecnologiche proposte (di serie o a richiesta, secondo gli allestimenti) non manca il visore che proietta nel parabrezza informazioni come la velocità o la segnaletica, ciò che permette di non distogliere dalla strada lo sguardo del guidatore e, novità interessante, i fari led in grado di orientare il fascio luminoso fino a una distanza di 400 metri e di adattarsi a singole situazioni di strada in maniera precisa e intelligente. A bordo, oltre alla generosità degli spazi (la nuova Insignia ha volumi leggermente superiori rispetto alla sua antenata) si apprezzerà anche una plancia dal disegno chiaro e dalla strumentazione leggibile e a portata di mano, senza dimenticare i sedili ergonomici, dotati di supporto lombare, certificati della massima efficienza da un laboratorio indipendente tedesco. La dotazione di bordo comprende il sistema di ricarica wireless per lo smartphone, la connettività LTE 4G con hotspot wi-fi e la compatibilità con i protocolli Apple CarPlay e Android Auto. È inoltre presente l'ultima versione del servizio Opel OnStar, che fornisce assistenza in caso di incidente, furto e consente persino di prenotare una camera d'albergo o trovare un parcheggio.



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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 35'581
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 34
Fläche: 91'672 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67201585
Ausschnitt Seite: 2/2

Grand Sport *INbreve*

CILINDRATA	1.998 cc
POTENZA E COPPIA MAX	260 CV e 400 Nm
ACCELERAZIONE	0-100 km/h in 7,3 sec.
VELOCITÀ MASSIMA	250 km/h
CONSUMI E EMISSIONI CO₂	8,6 l/100 km e 197 g/km

Sports Tourer *INbreve*

CILINDRATA	1.998 cc
POTENZA E COPPIA MAX	260 CV e 400 Nm
ACCELERAZIONE	0-100 km/h in 7,5 sec.
VELOCITÀ MASSIMA	245 km/h
CONSUMI E EMISSIONI CO₂	8,7 l/100 km e 199 g/km



di AS

Sebbene Opel sia stata recentemente acquisita dal gruppo francese PSA, questo Suv strettamente imparentato con la Peugeot 3008 è ancora frutto

di precedenti accordi tra le due case. Un modello riuscito, molto spazioso, che anche con il tre cilindri va che è una meraviglia!

Opel Grandland X



I designer di Opel hanno saputo 'vestire' con maestria la Grandland X distinguendola nettamente dalla vettura da cui deriva



La fortunata serie "X" di Opel, che contraddistingue l'ultima generazione di Suv, approda al segmento intermedio con la Grandland, permettendo alla Casa tedesca - ora parte del Gruppo francese PSA - di espandere la sua gamma che già conta sulle compatte Crossland X e Mokka X. Il modello è derivato piuttosto strettamente dalla Peugeot 3008, ma riesce a conservare design e carattere ben distinti. Le dimensioni sono piuttosto generose, con una lunghezza che sfiora i 4,5 metri; le linee moderne, proporzionate e molto piacevoli: specie di profilo, dove un certo dinamismo beneficia degli sbalzi ridotti della carrozzeria. Più convenzionale e sobrio, da tradizione Opel, il frontale.

L'abitacolo è realizzato con una cura altrettanto apprezzabile, attraverso finiture e materiali di buon livello che includono la piacevole superficie gommata nella parte superiore di plancia. Il design è più funzionale che originale, ma ha il pregio di lasciar individuare con immediatezza ed intuitività i vari comandi. La strumentazione è analogica, tradizionale; a centro plancia lo schermo multifunzione tattile offre una valida diagonale (8") ed include le funzionalità di connessione smartphone (Android, Apple) oltre al servizio Wi-Fi. I comandi di base della climatizzazione, di tipo fisico, sono immediatamente raggiungibili, ma se si vuole variare manualmente i flussi dell'aerazione serve navigare tra le schermate del display. Lo spazio a bordo è tra i punti di forza della vettura, a cominciare dal posto di guida con sedile molto comodo, dall'imbottitura consistente ("firmato" dallo specialista tedesco in ergonomia AGR) seppur con ridotto contenimento laterale, insieme a registri di ampia portata. Posteriormente, alla notevole libertà di movimento per le gambe si aggiungono bocchette di aera-zione specifiche, presa Usb e divano con passaggio per carichi ingombranti in

lunghezza. Ampio, come si conviene in questa classe, il vano di carico, che spazia tra 514 e l'652 litri di cubatura.

Nonostante il motore 'piccolo' la Grandland accelera con vivacità ed è oltremodo silenziosa. Provare per credere!

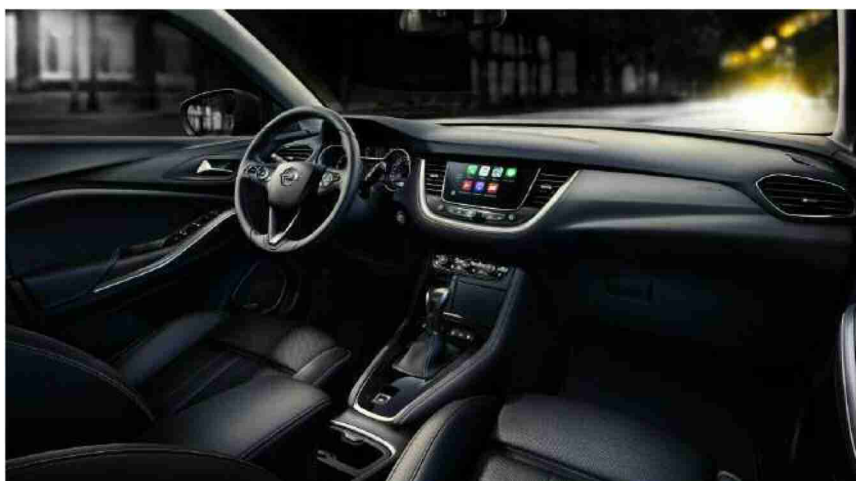
Sotto il cofano, quanto meno inizialmente, sono offerte due sole motorizzazioni, di cubatura contenuta e potenze sufficienti per la maggior parte delle esigenze; a inizio 2018 arriveranno anche la ibrida plug-in, con soluzione 4x4 elettrica, e la diesel di punta con il due litri da 180 cv abbinato al cambio automatico a otto rapporti. Non è disponibile alcuna soluzione di trazione integrale meccanica, ma è presente il versatile ed evoluto controllo elettronico di trazione Grip Control, completo di selettore per cinque modalità di risposta a seconda della tipologia di fondo stradale impostato. Gli ausili alla guida appaiono completi, con regolatore di velocità automatico, riconoscimento segnaletica stradale, avviso superamento involontario corsia, avviso di collisione con frenata automatica di emergenza e riconoscimento dei pedoni. A richiesta pure i proiettori AFL adattivi a led.

Su strada, scegliamo con una certa curiosità proprio la versione col piccolo 1.2 benzina turbo da 130 cv (da 26'800 Chf): può apparire ridotta su un'auto di questa gamma e la stessa sonorità, rauca - ma sommessata - tipica del frazionamento a tre cilindri, suona un po' insolita; eppure, bastano pochi chilometri per scoprire prestazioni vivaci ed un funzionamento pronto, progressivo e in special modo elastico, grazie alla coppia consistente (230 Nm) con picco disponibile già da 1'750 giri. Non serve dunque cambiare con assiduità per ottenere variazioni soddisfacenti del ritmo di marcia, mentre lo scatto appare adeguato per

ogni condizione (0-100 km/h in 11,1 secondi). Ottima, poi, la silenziosità di marcia a velocità anche molto sostenuta, provata sulle Autobahn tedesche: ci si scopre a seguire facilmente il flusso più rapido su andature di 20-30 km/h superiori a quanto ci si aspetterebbe "a orecchio", nel pieno comfort. 198 km/h la punta massima. Valido il cambio manuale, seppur non rapidissimo nella corsa della leva: l'automatico si fa preferire per dolcezza, senza nulla togliere alla vivacità d'insieme. La Grandland X vince in pari misura tra le curve, mostrando un comportamento maturo e raffinato con ottima aderenza, ridotti movimenti del corpo vettura e piacevole precisione nei cambi di direzione.

SCHEDA TECNICA

- ▶ **Motori**
3 cilindri benzina (turbo)
4 cilindri turbodiesel
- ▶ **Potenza**
da 120 a 130 cavalli
- ▶ **Trazione**
anteriore
- ▶ **Cambio**
manuale o automatico
- ▶ **Consumi**
da 4 l/100 km (omologato)
- ▶ **Prezzo**
da 26'800 Chf
- ▶ **Ideale per**
catturare gli sguardi con un Suv fresco e inedito
- ▶ **La compri se...**
più che ai pregiudizi dai peso alle qualità concrete ed effettive di un'automobile



Più razionale che originale. Ma a volte è meglio così



Sono cinque le modalità per gestire la trazione anteriore