












# MEDIENSPIEGEL

26.07.2018

Avenue ID: 260  
Artikel: 11  
Folgeseiten: 33

---

	01.08.2018	Auto Illustrierte <b>TEST MIT OPEL AMPERA-E</b>	01
	01.08.2018	Auto Illustrierte <b>IM ZEICHEN DER EFFIZIENZ</b>	02
	01.08.2018	Auto Illustrierte <b>FIT FÜR DIE ZUKUNFT</b>	09
	22.07.2018	SonntagsBlick Sport <b>Mit offenem Visier</b>	12
	20.07.2018	Neue Zürcher Zeitung <b>Motoren auf dem neuesten Stand der Norm</b>	13
	26.07.2018	Solothurner Woche <b>Die Plattformen für mehrere Automodelle</b>	15
	21.07.2018	korayscarblogger.ch / Koray's Car Blog <b>Make Opel great again: Opel Insignia GSi</b>	16
	26.07.2018	24 Heures Lausanne <b>GSi ou Country, des breaks Insignia très différents</b>	35
	25.07.2018	motortipps.ch / Motortipps <b>Der neue Alltagswagen fährt vor: Opel Combo Life startet ab CHF 21'650.-</b>	38
	25.07.2018	Luzerner Zeitung <b>Opel wieder in der Gewinnzone</b>	42
	01.08.2018	Swiss Classics Revue <b>Opel Kadett Story</b>	43



auto-illustrierte  
6331 Hünenberg  
041 790 85 01  
auto-illustrierte.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 10'701  
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 1  
Fläche: 7'139 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70389034  
Ausschnitt Seite: 1/1



## TEST MIT OPEL AMPERA-E

So beeinflussen Pneu die elektrische Reichweite



## AM START | REIFENTEST



# IM ZEICHEN DER EFFIZIENZ

TEXT: JÖRG PETERSEN FOTOS: VESA ESKOLA

**Die elektrische Reichweite hängt nicht nur von der Bauweise des Fahrzeugs, der Geschwindigkeit, dem Fahrverhalten und der Strecke ab. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen die Reifen, wie der Test in Kooperation mit dem TÜV SÜD und Goodyear mit dem Opel Ampera-e im südfranzösischen Mireval (F) beweist.**



auto-illustrierte  
6331 Hünenberg  
041 790 85 01  
auto-illustrierte.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 10'701  
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 6  
Fläche: 456'914 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70389168  
Ausschnitt Seite: 2/7



Und steht: Beim Nassbremsen von 80 auf 0 km/h glänzte der Goodyear-Pneu mit 36,6 Metern, während der Nokian- und Nakang-Reifen erst nach 38,4 beziehungsweise 41,6 Metern standen.



**E**s ist einer der ersten, wenn nicht sogar der erste Reifentest, der mit einem Elektromobil durchgeführt wurde. Neuland also für alle Beteiligten. In nicht weniger als acht Disziplinen wurde den Akkus zweier Opel Ampera-e alles abverlangt. Lufttemperaturen von bis zu 31 und Asphalttemperaturen von bis zu 50 Grad Celsius liessen den Test zur Tortur für Mensch, Material und die Reifen werden.

### Neuland Elektromobil

Genau davon standen drei Testkandidaten zur Verfügung. Als Referenzreifen fungierte der Goodyear EfficientGrip Performance. Ihn forderten der neue Allwetterreifen Nokian Weatherproof und der Nankang Noble Sport heraus. «Mit dem Opel Ampera-e hatten wir eine grosse Unbekannte, da wir nicht wussten, inwieweit uns die theoretische Reichweite die Tests so durchführen lassen würde, wie wir es gewohnt waren», erklärt TÜV-SÜD-Experte Thomas Salzinger.

Da die Kapazität der 60 kW-Akkus nicht ausgereicht hätte, wurde somit von vornherein das Testprogramm umgestellt. Statt des sonst üblichen Trockenhandlings auf der rund 3,3 Kilometer langen Strecke mussten die Fahrzeuge einen 162-Meter-Slalom absolvieren. «Vor allem der Rollwiderstand hat einen ganz entscheidenden Einfluss auf die Reichweite», fügt Salzinger an. Entsprechend wurde erstmals eine Rollwiderstandsmessung mit allen drei Testkandidaten in den Testlabors des TÜV SÜD in München durchgeführt.

### Überraschung Rollwiderstand

Der Rollwiderstand wurde ISO-konform am Prüfstand ermittelt. Wandelt man die hier gemessenen

Kräfte in benötigte Energie auf die Reichweite um, so ergeben sich hochgerechnet Abweichungen von bis zu 34 Kilometern. Das entspricht für viele der Distanz eines täglichen Arbeitswegs oder kann bei einer längerer Überlandfahrt die entscheidende Strecke zur nächsten Lademöglichkeit darstellen. «Der Nokian leidet darunter, dass er den Ganzjahreskötter spielen muss. Dabei stand ein niedriger Rollwiderstand vermutlich nicht im Hauptfokus der Entwicklung.

Auch der Nankang verliert gegenüber dem Referenzpneu immerhin noch 19 Kilometer Reichweite, was aber durchaus noch in einem akzeptablen Range ist. Salzinger: «Zu seiner Entschuldigung muss man sagen, dass der Goodyear-Reifen beim Test sehr gute Werte abgeliefert hat und die Messlatte entsprechend hochgelegt hat.»

Das stellte er vor allem in den Bremsdisziplinen unter Beweis. Der Unterschied von immerhin neun Metern war mit Sicherheit zu einem Teil den hohen Temperaturen geschuldet. Aber ein Ganzjahresreifen muss auch unter solchen Bedingungen auf einem akzeptablen Level funktionieren. «Und da ist so ein Abstand schon bedenklich», so Salzinger. «Erst recht, bedenkt man, dass wenn das Goodyear-bereifte Fahrzeug bereits steht, der Nokian immer noch ein Tempo von 45 km/h abbauen muss.» Gar nicht auszudenken, was also passiert, steht ein Fussgänger auf der Strasse oder fährt das Auto gegen ein feststehendes Hindernis.

### Lamellierung bringt Stabilität

Nässe-Performance in Ehren, aber beim Nassbremsen und auch beim

Slalom wurde abermals sichtbar, dass punkto Bodenhaftung und Stabilität gegenüber dem Sommerreifen doch ein gewisses Mass fehlt. Obgleich die Abstände nicht ganz so eklatant waren, hinkten die Distanzen und Zeiten des Nokian und des Nankang beim Nassbremsen und im Slalom immer noch um bis zu fünf Meter beziehungsweise rund 0,5 Sekunden den Werten des EfficientGrip hinterher. «Das Problem beim Ganzjahresreifen ist, dass das Profil auch auf Schneeperformance ausgelegt ist», zieht Salzinger nach diesen beiden Disziplinen eine Bilanz. «Die Lamellen verringern die Stabilität der Profilblöcke. Darunter leidet die Performance beim Bremsen und der Kurvenfahrt vor allem im Trocknen. Heisst, die Profilblöcke sind nicht in der Lage, den möglichen Grip der Mischung vollständig auf die Strasse zu bringen.»

### Ruhe im Innern

Und auch beim Längs-Aquaplaning mussten der Nokian und der Nankang Forfait geben. Schwamm der Goodyear erst bei 70,9 km/h, geschah dies beim Allwetter-Pneu bereits bei 65,5 km/h und beim Nankang schon ab 62,4 km/h. Über eine Sekunde pro Runde nahm der EfficientGrip seinen beiden Konkurrenten auf dem rund 1,7 Kilometer langen Nasshandling-Parcours ab. Im Motorsport ist das eine Ewigkeit.

Wer sich ein Elektromobil zulegt, sollte beim Reifenkauf neben dem Rollwiderstand besonderen Wert auf das Innenraumgeräusch legen. Schliesslich «hört» man den Reifen rollen. Es ist erstaunlich, wie sich die Innenraumkulisse verändert und das

Abrollgeräusch der Reifen in den Vordergrund tritt und mit steigender Geschwindigkeit das hochfrequente Surren des Elektromotors die Geräuschkulisse im Innern bestimmt. Die Werte bewiesen, dass bei 50 km/h, also der Geschwindigkeitsbereich, in dem man sich mit einem Elektromobil grösstenteils bewegt, die Abweichungen am grössten waren. So lagen bis zu fünf Dezibel Unterschied zwischen den drei Testkandidaten. Auch hier hatte der Allwetter-Pneu mit seinem stärker lamellierten Profil keine Chance gegen die anderen Probanden. «Die Anforderungen für die Pneus für E-Mobile haben sich im Vergleich zu denen von konventionellen Fahrzeugen geändert. Das fängt mit dem Gewicht an», so Salzinger. «Eine spezielle Anforderung an Reifen für Elektroautos wird sein, dass sie im Vergleich zur Laufleistungen konventioneller Pneus aufgrund des höheren Anfahr-Drehmoments verschleissfester sein müssen.»

### Spezielle Entwicklungen

Momentan sind alle Hersteller mit der Entwicklung von besonderen, auf Elektrofahrzeuge optimierte Pneus beschäftigt. «Es wäre spannend gewesen zu sehen, wie sich solch ein Reifen im Test geschlagen hätte», sagt der TÜV-SÜD-Spezialist. «Ich vermute, dass er in punkto Rollwiderstand und vielleicht auch Innenraumgeräusch zwar noch etwas besser, dafür in den Performance-Disziplinen – vor allem bei Nässe – wohl schlechter als der konventionelle Premiumreifen gewesen wäre.»

Klar ist: Die sogenannten E-Mobility-Reifen werden in jedem Fall eine hohe dauerhafte Trag-



fähigkeit bieten müssen, um dem allgemein höheren Gewicht der Elektrofahrzeuge Rechnung zu tragen. Aber, es bleiben nach wie vor die Nässeigenschaften, Rollwiderstand und das Geräusch konkurrierende und sich beeinflussende Eigenschaften. Das alles unter einen Hut zu bringen, ist nach wie vor eine Challenge für alle ReifenhHersteller. ■



Jörg Petersen sagt

» Wer auf der sicheren Seite bleiben will, stattet sein Elektrofahrzeug mit Premiumreifen aus. Zwar sind sie etwas teurer, doch zahlt sich die Investition spätestens mit Erreichen der Hersteller-Reichweite wieder aus. Erst recht punkto Sicherheit, wo selbst ein Ganzjahresreifen nur eine Kompromisslösung ist.

**Opel Ampera-e** Permanentmagnet-Elektromotor, 150 kW (204 PS), 360 Nm, Lithium-Ionen-Batterie 60 kWh, 1-Gang-Getriebe, Vorderradantrieb • 13,6 kWh/100 km, 0 g/km CO<sub>2</sub>, Effizienz A, 0–100 km/h 7,3 s, Spitze 150 km/h, Reichweite 520 km (NEFZ)  
• L/B/H: 4166/1765/1594 mm, Radstand: 2600 mm, Leergewicht: 1691 kg, Ladevolumen: 381–1274 l • Preis ab 52 700 Franken



Keine Zeit für eine Pause: Alle Ergebnisse wurden während des Radwechsels auf der Hebebühne erfasst.

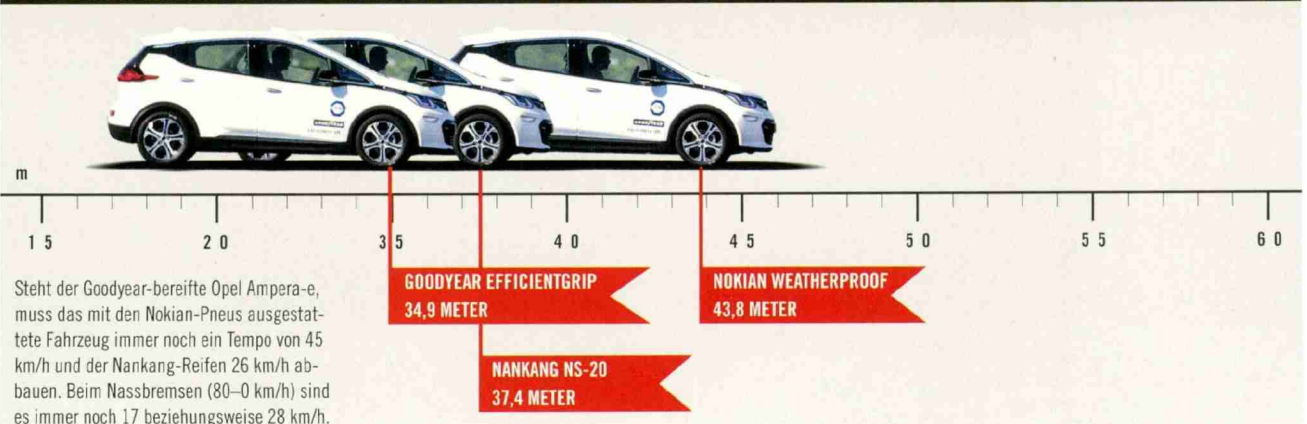


Routiniert wie eh und je: TÜV-SÜD-Tester Thomas Salzinger.

**PARTNER DER AKTION**

	Opel	<a href="http://www.opel.ch">www.opel.ch</a>
	Goodyear Dunlop Tires Suisse SA	<a href="http://www.dunlop.ch/www.goodyear.ch">www.dunlop.ch/www.goodyear.ch</a>
	TÜV SÜD Product Service GmbH	<a href="http://www.tuev-sued.de">www.tuev-sued.de</a>
	Novidem	<a href="http://www.novidem.ch">www.novidem.ch</a>

**Grosse Unterschiede beim Trockenbremsen (100–0 km/h)**





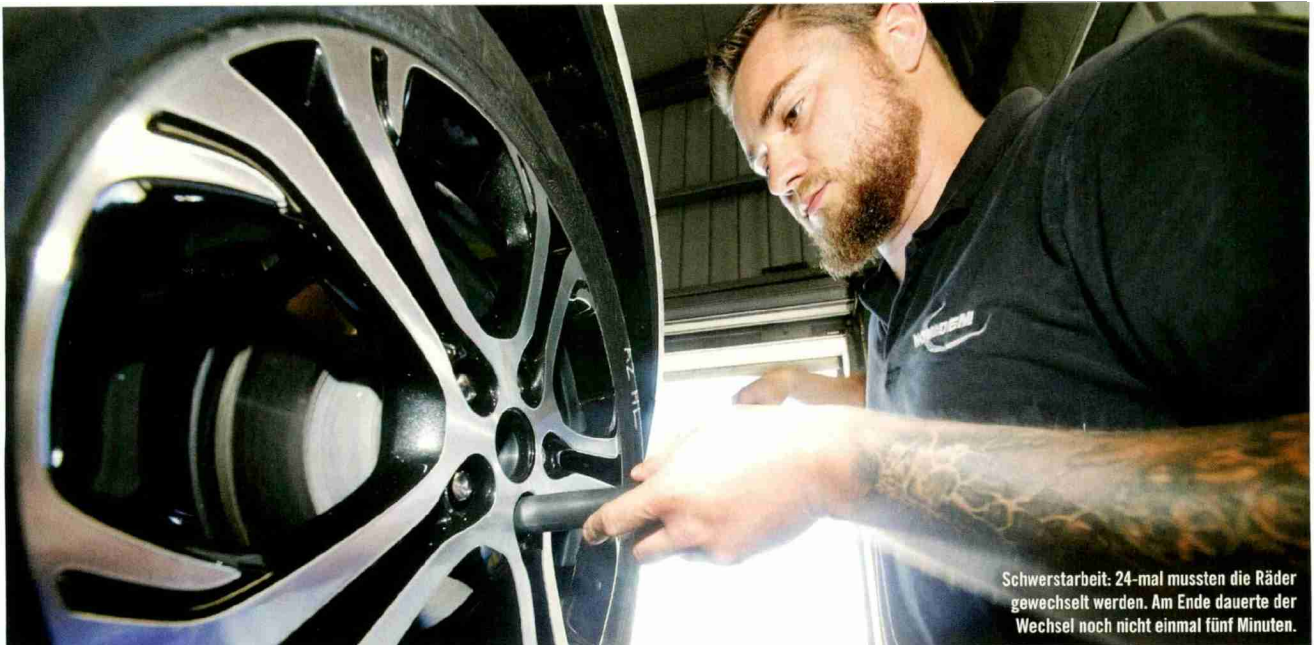
auto-illustrierte  
6331 Hünenberg  
041 790 85 01  
auto-illustrierte.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 10'701  
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 6  
Fläche: 456'914 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

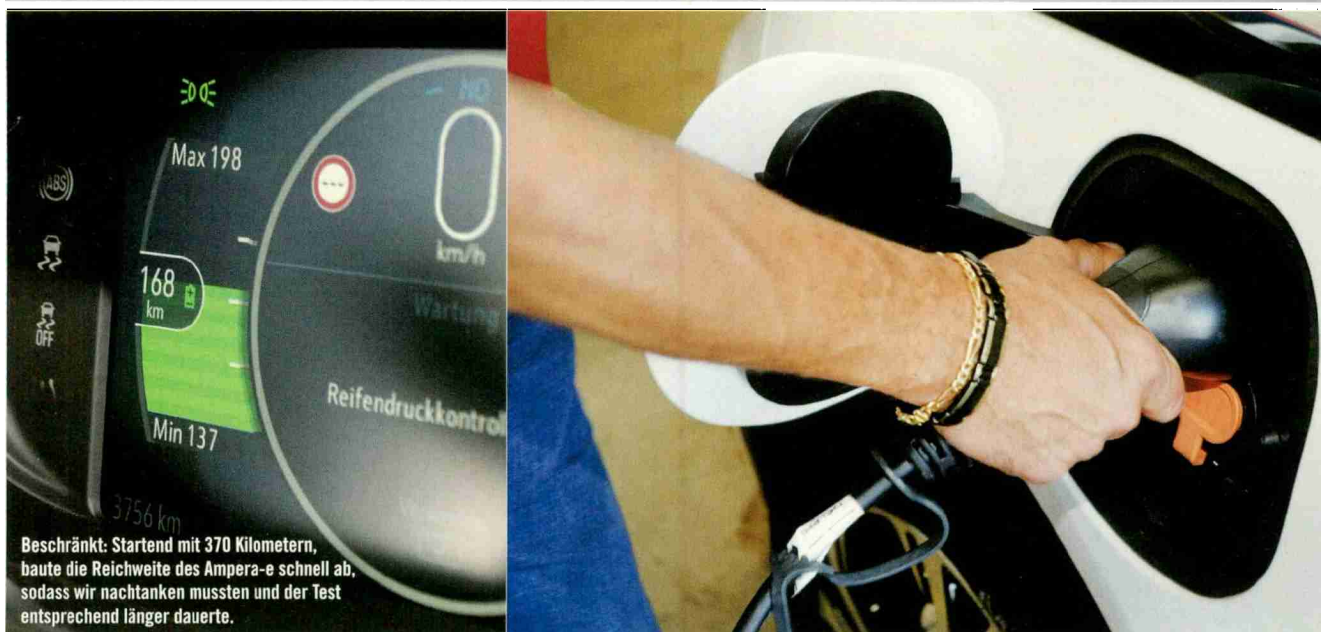
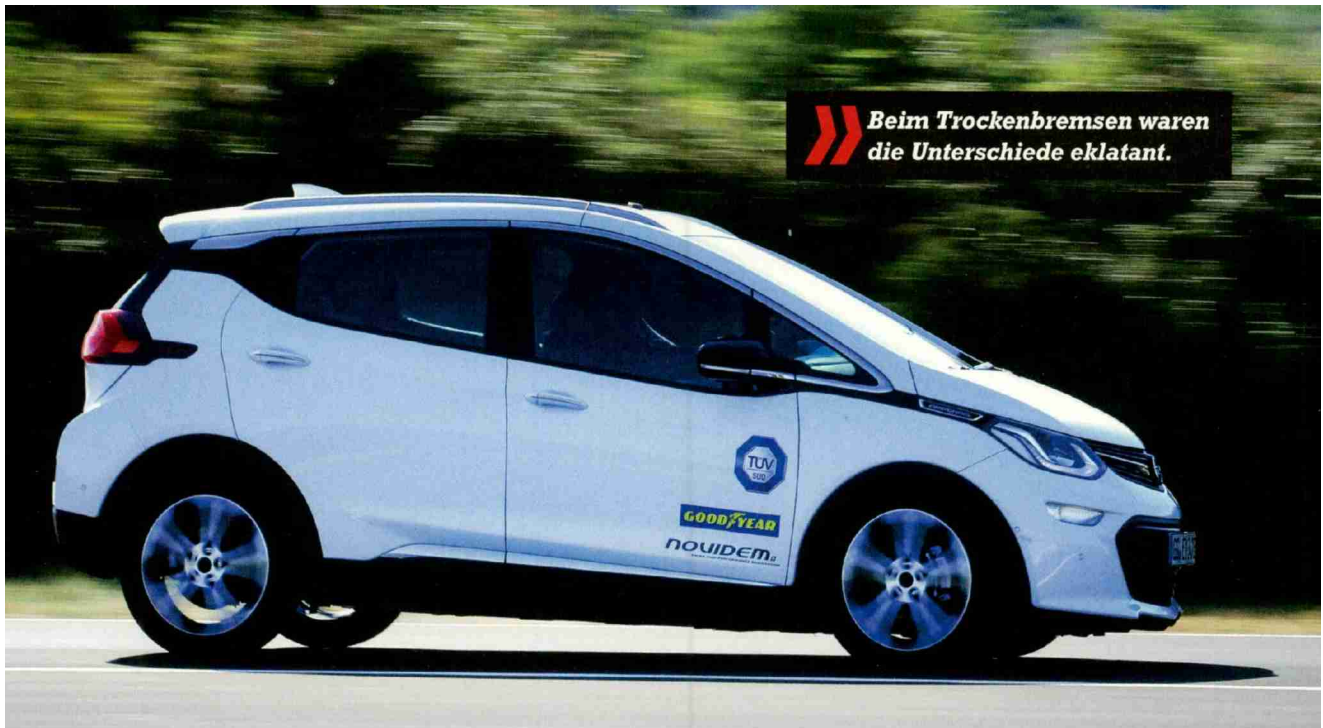
Referenz: 70389168  
Ausschnitt Seite: 5/7



Schwerstarbeit: 24-mal mussten die Räder gewechselt werden. Am Ende dauerte der Wechsel noch nicht einmal fünf Minuten.



Eingespieltes Team: Yannick Boehrer (Novidem), Ueli Küng (Goodyear/Dunlop), Jörg Petersen und Thomas Salzinger (TÜV-SÜD, v. l.)







## Testwerte im Überblick

			
TESTDISZIPLIN	<b>Goodyear EfficientGrip Performance</b>	<b>Nokian Weatherproof</b>	<b>Nankang Noble Sport NS-220</b>
<b>Labelwerte:</b>	A/B/68 dB	C/B/69 dB	E/C/72 dB
<b>Aquaplaning längs (ca. 8 mm Wassertiefe):</b>			
Aufschwimmgeschwindigkeit (bei 15 % Schlupf)	70,9 km/h	65,5 km/h	62,4 km/h
in Prozent	100 %	92 %	88 %
<b>Bremsen nass:</b>			
80–0 km/h	36,6 m	38,4 m	41,6 m
Restgeschwindigkeit	0 km/h	17 km/h	28 km/h
<b>Bremsen trocken:</b>			
100–0 km/h	34,9 m	43,8 m	37,4 m
Restgeschwindigkeit	0 km/h	45 km/h	26 km/h
<b>Kreisbahn nass (Radius 42 m):</b>			
Kurvengeschwindigkeit	61,0 km/h	58,9 km/h	58,1 km/h
Rundenzeit	15,57 s	16,13 s	16,35 s
<b>Handling nass (ca. 1 mm Wassertiefe; Streckenlänge: 1,7 km):</b>			
Rundenzeit	01:15,95 min	01:16,93 min	01:17,88 min
Durchschnittsgeschwindigkeit	80,6 km/h	79,5 km/h	78,5 km/h
<b>Slalom trocken (Streckenlänge: 162 m; Pylonenabstand 18 m)</b>			
Zeit	11,44 s	11,93 s	11,65 s
Geschwindigkeit	51 km/h	48,9 km/h	50,1 km/h
<b>Rollwiderstand (Prüflast 552 kg, p= 2,5 bar, bei 80 km/h konstant)</b>			
cR	7,6 kg/t	9,0 kg/t	8,4 kg/t
Kraft	41,3 Nm	48,9 Nm	45,5 Nm
Einfluss auf die Reichweite	0 km	-34 km (-6,5 %)	-19 km (-3,9 %)
<b>Innenraumgeräusch:</b>			
bei 100 km/h	63,4 dB	65,7 dB	64,6 dB
bei 50 km/h	53,5 dB	58,5 dB	55,6 dB

Messungen: TÜV SÜD, auto-illustrierte, Temperatur 31 °C; Asphalt (trocken/nass) 50/32 °C; Slalom 50 °C; Fahrzeuge: Opel Ampera-e; Reifengröße: 215/50 R17


**TECHNIK | OPEL X-CHAMPS**


# FIT FÜR DIE ZUKUNFT

TEXT: MICHAEL LUX FOTOS: OPEL

**Die Abgas- und Emissionsvorschriften für PW werden Schritt für Schritt verschärft. Die neuen Motoren der X-Modelle von Opel erfüllen bereits die Euro 6d-Temp-Norm, die im Herbst 2019 in Kraft tritt.**

**A**b 1. September 2018 gilt es ernst: Dann wird der vergangene Jahr eingeführte neue Testzyklus WLTP bindend und ersetzt den bisherigen Fahrzyklus NEFZ. Der Unterschied: Obwohl es sich beim WLTP wie beim NEFZ um einen Laborwert handelt, liefert der neue Testzyklus deutlich realistischere Verbräuche. Die verschiedenen Testphasen orientieren sich an den Fahrprofilen von Autofahrern aus aller Welt und umfassen unter anderem längere Zeiträume mit höheren Geschwindigkeiten. Ausserdem

wird jeder Fahrzeugtyp in seiner leichtesten und schwersten Ausführung getestet. Ab September 2019 gilt darüber hinaus für alle Neuzulassungen die Abgasnorm Euro-6d-Temp, ohne deren Erfüllung dann Fahrverbote in deutschen Städten drohen.

#### Motorenpalette angepasst

85 Opel-Motorvarianten erfüllen bereits die strenge Euro-6d-Temp-Norm. Dies gilt auch für die Mehrzahl der Motoren der X-Familie – unter anderem den neuen 1,5-Liter-Diesel (130 PS) sowie den 177 PS starken Zweiliter-Diesel des Grandland X. Der

1,5-Liter-Selbstzünder mit integriertem Luftansaugkrümmer, Alu-Zylinderkopf und -Kurbelgehäuse sowie NOx-Adsorption und SCR-Abgasreinigung verbraucht – nach WLTP getestet und auf NEFZ heruntergerechnet – nur vier bis 4,2 Liter und stösst 106 bis 110 g/km CO<sub>2</sub> aus. Besonders sparsam soll er in Kombination mit dem neuen Achtgang-Automat sein. Dieser ist zudem zwei Kilogramm leichter als die bisherige Sechsgang-Automatik. Ebenfalls mit dem neuen Getriebe kombinierbar

ist der laufruhige und kraftvolle Top-Diesel mit zwei Litern Hubraum, 177 PS und SCR. Verbrauch: 4,8 bis 4,9 Liter/100 km, CO<sub>2</sub>-Ausstoss: 126–128 g/km.

Wie der 1,5-Liter-Diesel ist der 1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner (130 PS) für den Grandland und den Crossland X zu bekommen. Auch er erfüllt dank effizientem Partikelfilter die neue Abgasnorm und verbraucht mit Sechsgang-Handschrift nur 5,1 Liter bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss von 117 g/km. Allerdings spürt man am massigen Durchzug, dass er auf besondere Sparsamkeit ausgelegt ist.



### Allrad und mehr Pfuß

Mit 6,4 bis 6,6 Litern auf 100 km und 148 bis 151 g/km CO<sub>2</sub> ist der neue 1,4-Liter-Turbo im Mokka X zwar nicht ganz so sparsam wie die anderen Triebwerke, er erfüllt aber ebenfalls Euro 6d-Temp. Ausserdem ist der 120-PS-Benziner drei Prozent sparsamer als der Vorgänger. Mit 157 Nm bringt er zudem mehr Drehmoment mit. Ent-

sprechend agil und spritzig ist der Allradler damit unterwegs. Nicht Probe fahren konnten wir bisher den 1,6-Liter-Diesel im Mokka X. Er leistet 136 PS und 320 Nm, verbraucht 5,4 bis 5,6 Liter/100 km und stösst dabei 142 bis 146 g/km CO<sub>2</sub> aus. Euro 6d-Temp ist also Ehrensache! Damit sind Opels Aggregate fit für die Zukunft. ■



Top-Diesel: Der Zweiliter-Selbstzylinder (177 PS) ist durchzugsstark und mit 4,8 bis 4,9 Litern zugleich sparsam.



Grosser Bruder: Der Grandland X ist der grösste unter den X-Modellen und der jüngste Familienzuwachs.



auto-illustrierte  
6331 Hünenberg  
041 790 85 01  
auto-illustrierte.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 10'701  
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 78  
Fläche: 96'816 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70389091  
Ausschnitt Seite: 3/3



Allradler: Der Mokka X gefällt besonders mit dem neuen 1,4-Liter-Turbobenziner (120 PS).



Kleiner Bruder: Der Crossland X ist als urbaner Cityflitzer konzipiert.

Allzweckwaffe: Der 1,5-Liter Diesel (130 PS) mit Leichtbau, NOx-Adsorption und SCR braucht nur vier bis 4,2 Liter.





## Design: Opel will sich neu erfinden

# Mit offenem Visier

ANDREAS FAUST

Opel teilt sich künftig mit den PSA-Konzernschwestern Citroën, DS und Peugeot einen Technikbaukasten. Damit Opel dennoch eigenständig wirkt, braucht es eine neue Designstrategie.

**V**or sechs Jahren startete Opels Familienvan Zafira mit x-förmig gestalteter Front. Doch seit dem Facelift 2016 schaut der Siebenplätzer wieder konventioneller aus. «Dem Chef gefiels vorher nicht», erklärte der zuständige Designer. Seit 2017 gehört Opel zum französischen PSA-Konzern, Ex-Opel-Chef Karl-Thomas Neumann ist längst weg – und dem neuen CEO Michael Lohscheller gefällt das Markendesign offenbar auch nicht: Im Herbst wird Opel deshalb mit einem Concept Car seine neue Designlinie

präsentieren. Alle Opel basieren künftig auf dem PSA-Baukasten – deshalb muss die Marke mehr Eigenständigkeit zeigen, um sich zwischen den Konzernmarken Citroën, DS und Peugeot zu positionieren.

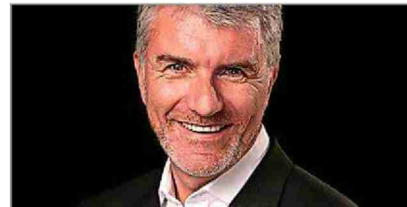
Zu Zeiten der früheren Mutter General Motors musste Chefdesigner Mark Adams noch Rücksicht auf Schwester Buick nehmen: «Der Insignia sollte optisch auch als Buick Regal funktionieren – wir dachten stets für beide Marken, das hat uns eingeschränkt», sagt Adams. Was er nicht sagt: Wenn Opel bald auch zum Beispiel nach China exportieren will, muss er auch den Geschmackspagat zwischen Asien und Europa schaffen.

«From cold to cool» – Weltoffenheit, Urbanität und Zugänglichkeit statt deutschem Technokratentum, so sieht Adams Opels Zukunft. Weil auch Elektroantrieb künftig gesetzt ist, definiert er den Frontgrill neu: **Kühlen wird weniger wichtig, dafür sitzen dort Sensorik und Scheinwerfer als «Augen» des Autos.** «Visier» nennt er den neuen Grill, und tatsächlich sieht er aus wie ein Helmvisier. Gespiegelt wird er zum «Pure Panel» im Cockpit: Displays und Touchscreens ersetzen das einst Opel-typische Tastenwarr.

**Entwickelt wird das Concept**

**Car fast völlig digital** – Herumschaben an Tonmodellen ist beinahe passé. Entworfen wird tagsüber, nachts werden Probeteile per 3-D-Druck produziert. Die nötigen Verfahren soll Opel auch für die anderen PSA-Marken entwickeln. Damit auch dort den Chefs gefällt. ●

Ein Opel aus dem Digital-Labor: Der GT Concept.



**Weltoffen, urban, zugänglich: So sieht Chefdesigner Mark Adams Opels Zukunft.**



**«Visier» wird der neue Frontgrill genannt, wo sämtliche Sensorik untergebracht ist.**



## Motoren auf dem neuesten Stand der Norm

Opel blickt nach dem jüngsten Verdacht auf Manipulationen bei alten Triebwerken nach vorne.

Neue Diesel- und Benzinmotoren, die schon die Abgasnorm 6d-TEMP erfüllen, stehen für die X-Modelle zur Wahl.



*In Deutschland ist Opel bei den SUV Marktführer.*

PD

KLAUS JUSTEN

Der neue Verbrauchszyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) und die Abgasnorm 6d-TEMP sorgen derzeit für viel Stress bei den Autobauern. Ab 1. September 2018 dürfen Neuwagen nur noch dann zugelassen werden, wenn sie nach WLTP gemessen wurden. Die neue Messmethode nimmt knapp viermal so viel Zeit in Anspruch wie die alte. Bei etlichen Herstellern sind bestimmte Motorisierungen deshalb derzeit nicht mehr bestellbar. Hinzu kommt das Stickoxid- und Feinstaubthema: Neuwagen müssen zum September 2019 die Norm 6d-TEMP erfüllen.

Hersteller Opel, zuletzt bei älteren Triebwerken wegen der vermuteten Verwendung von Abschaltvorrichtungen der Abgasreinigung ins Visier des deutschen Kraftfahrtbundesamtes geraten, hat seine Modellpalette inzwischen auf 85 Typen mit 6d-TEMP erweitert. Darunter fitgemachte Motoren für die SUV-Palette der Rüsselsheimer, die aus den

Modellen Crossland X, Mokka X und Grandland X besteht. Mit diesem Trio hat sich Opel die europaweite Nummer-1-Position im Bereich der kompakten SUV (auch B-Segment genannt) gesichert. In Deutschland ist man Marktführer beim Thema SUV, und auch in der Schweiz sind die X-Modelle ein Verkaufserfolg: Knapp 40 Prozent aller Opel-Verkäufe rekrutieren sich hierzulande aus den drei X-Modellen.

### Benziner mit Partikelfilter

Der 1.2 Puretech mit 130 PS stammt aus dem PSA-Konzern. Der Dreizylinder-Direkteinspritzer ist mit Partikelfilter ausgestattet, leistet 130 PS und wird im kleinsten der drei X-Modelle, dem Crossland X, mit 6-Gang-Schaltgetriebe angeboten. Das maximale Drehmoment des Benziners liegt bei 230 Newtonmetern und steht bei 1750 Touren zur Verfügung. Das sorgt einerseits dafür, dass man wenig geneigt ist, den etwas knurrigen Dreizylinder regelmässig auszdrehen, son-

dern lieber fleissig schaltet, um die Durchzugskraft zu spüren. Das kommt sicherlich dem Verbrauch entgegen. Andererseits fordert das Getriebe weite Schaltwege, sehr genau und feinfühlig ist die Schaltung überdies nicht. In der Schweiz wird der Crossland X, der den Minivan Opel Meriva abgelöst hat, mit dem 1.2 Puretech und 130 PS ab 26 500 Franken angeboten, der Verbrauch liegt laut Hersteller bei 5,1 l/100 km. Im grössten SUV von Opel, dem Grandland X, wird dieser Motor jetzt auch mit dem Achtgang-Automatikgetriebe von Zulieferer Aisin kombiniert, das im Fahrversuch sehr schnell und ausgesprochen komfortabel schaltet und auch im PSA-Bruder Peugeot 508 verbaut wird. Dabei gelingt es der Automatiksteuerung ausgezeichnet, die Gangwahl auf den Motorbereich mit grösstem Drehmoment abzustimmen. Der Verbrauch liegt gemäss Werksangaben bei 5,2 bis 5,3 l/100 km, die Preisliste startet bei knapp über 40 000 Franken.

# Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung  
8021 Zürich  
044/ 258 11 11  
<https://www.nzz.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 104'397  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 56  
Fläche: 50'505 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70345666  
Ausschnitt Seite: 2/2

## Neue Diesel-Einstiegsvariante

Mit dem 1.5 BlueHDI bringt Opel im Grandland X einen neuen Einstiegsdiesel, der 130 PS leistet und im Vergleich zum etwas grösseren Vorgängermotor (1,6 Liter Hubraum) vier Prozent weniger verbrauchen soll. Kurbelgehäuse und Zylinderkopf sind aus Aluminium gefertigt, der Turbolader arbeitet mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Er steht mit einem gut zu schaltenden manuellen 6-Gang-Getriebe oder der 8-Gang-Automatik zur Wahl. Die 300 Newtonmeter schieben den knapp 1,4 Tonnen schweren Grandland X gut an, wie die ersten

Testfahrten bestätigt haben. Die Verbrauchswerte liegen nach Angaben von Opel zwischen 4,0 und 4,2 l/100 km, die Preise starten bei 37 250 Franken. Wer viel auf Langstrecke in den Nachbarländern unterwegs ist, für den bietet sich der 2.0 HDI an, der mit seinen 400 Nm Drehmoment kräftigen Schub ab 2000 Touren liefert. Er wird ausschliesslich mit der 8-Gang-Automatik kombiniert, was jederzeit souveränes und komfortables Fahren in einem angenehmen Drehzahlbereich ermöglicht, der Verbrauch soll bei 4,8 bis 4,9 l/100 km liegen. Die Preise für das umfangreich ausgestattete Topmodell beginnen bei 45 600 Franken.

Für den noch unter dem Dach des früheren Opel-Mutterkonzerns General Motors entwickelten Mokka X steht mit dem 1.6 Diesel ein 136 PS starker Motor zur Wahl, der ab 2000 Touren ein maximales Drehmoment von 320 Nm liefert. Der Mokka ist in der Schweiz nach wie vor begehrt, weil er den hierzulande besonders beliebten Allradantrieb bietet. Das manuelle 6-Ganggetriebe ist exakt schaltbar, der 4x4-Antrieb wirkt sich jedoch verbrauchssteigernd aus (5,4 bis 5,6 l/100 km). Der Preis für das Top-Modell Ultimate liegt bei 36 900 Franken.



**Technik: So kann PSA-Mitglied Opel durch Synergien Millionen einsparen**

## Die Plattformen für mehrere Automodelle

**Die Fahrzeug-Plattform ist die Basis für ein modernes Auto – egal wie es äusserlich aussieht. So will PSA (Peugeot, Citroën, DS und Opel) mit möglichst wenigen Plattformen ein noch breiteres Angebot schaffen.**

Opel wird zu einem führenden Technologieträger innerhalb der PSA-Gruppe. Wie anlässlich einer Technologie-Tagung bekannt wur-

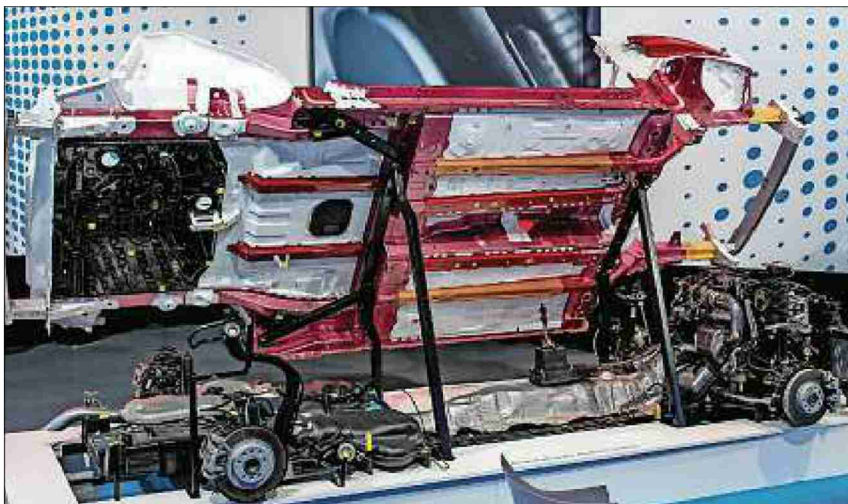
de, wird Opel in der nächsten Zeit neben den eigenen Modellen zwei modulare Multi-Energy-Plattformen entwickeln, die Elektromobilität vorantreiben und die Führung bei der Entstehung leichter Nutzfahrzeuge übernehmen.

**Plattform ist mehr als nur der Boden**

Im Hinblick auf die zunehmende Elektrifizierung der Fahrzeuge

werden künftig mehrheitlich automatische Getriebe verbaut. Diese Technologie (ob Doppelkupplung, CVT- oder Wandlerautomat ist egal) ist bereits heute angesichts der häufigen Stausituationen für die meisten Fahrer eine angenehme Nebenerscheinung. Das grosse internationale Fachwissen in den Opel-Entwicklungszentren wurde von der Groupe PSA längst erkannt. So entstand etwa in Rüsselsheim die Plattform EMP2, die als Basis für neue Konzernmodelle der Kompakt- und unteren Mittelklasse ebenso dient, wie für den Opel Grandland sowie den neuen Opel Combo (Life). Klar, dass auch der Peugeot Rifter und der Citroën Berlingo künftige von dieser Plattform getragen werden. Zu einer solchen modularen Plattform zählen unter anderem die Bodengruppe, das Fahrwerk, verschiedene Antriebseinheiten sowie die Grundarchitektur für Elektrik und Elektronik. Eine moderne Plattform ist somit der entscheidende Faktor für eine kosteneffiziente Automobilfertigung und macht etwa 60 Prozent der Materialkosten aus.

RHo



**Plattform: Eines der wichtigsten Fahrzeugmodule ist die Bodengruppe, welche über Stabilität, Sicherheitsstruktur und mehr entscheidet.**

Opel





## Make Opel great again: Opel Insignia GSi

July 21, 2018 by Koray Adigüzel

Man ist in der Schweiz zwar auf Kombis versessen, aber mit der Insignia Limousine hat Opel so richtig einen rausgehauen. Die fließenden Linien lassen das Auto gleich viel hochwertiger wirken als den Kombi. Mit diesem Auto braucht man sich nirgends zu verstecken, egal, wo man vorfährt. Als GSi ist der Insignia technisch und optisch zusätzlich geschärft, jedoch nicht unter der Haube. Zugegeben: Etwas Skepsis schwang bei mir bezüglich der Frage, ob der GSi mit dem 154 kW starken Biturbo - Diesel nicht doch mehr Marketing - Traum als Fahrerauto ist, mit. Am Ende beantwortet der Insignia GSi jedoch alle Fragen zufriedenstellend – wirft aber eine umso grössere auf.

Im Grunde ist das GSi - Rezept simpel. Man nehme: Einen Insignia mit bestehendem Motor, kreiert sportliche Schweller, stimmt Getriebe, Lenkung und Fahrwerk neu ab und verbaut eine Brembo - Bremsanlage an der Vorderachse. Fertig. Keine Mehrleistung. Keine technische Änderungen am Motor. Wirkt auf den ersten Blick seltsam, doch in Zeiten des teilweise sinnlosen Leistungsrüsten eine willkommene Abwechslung.



Die sportlich - elegante Linienführung und die rote Farbe zeugen von Sportsgeist.

Wozu der GSi bereit ist, zeigen die selbstentwickelten Schalensitze beim Einsteigen. Die Sitze schmeicheln dem Auge und noch viel mehr dem Rücken. Sie sind schier unendlich verstellbar, verfügen über Massage und Kühlung – und wiegen weniger als ein Recaro - Sitz im Corsa OPC ohne Komfortfeatures. Ein echter Hightech - Sitz, der trotz (berechtigtem) Aufpreis unbedingt in den GSi reingehört.



Exzellente Sitze, in - House von Opel entwickelt. Auch in Braun erhältlich.

Ansonsten hat sich im Innenraum nichts getan, macht aber nichts. Das Cockpit wirkt clean und hochwertig, die Bedienung geht leicht von der Hand. Viel Ablageflächen machen die Besatzung vorne glücklich, fürstliche Beinfreiheit die hinteren Passagiere. Trotz sehr schickem Design bleibt genügend Luft über dem Kopf. Zwei USB - Anschlüsse freuen den Nachwuchs im Fond.



Das griffige Lenkrad liegt dank perfekter Ergonomie gut in der Hand.

Der erste Fahreindruck ist für ein Sportmodell extrem brav. Der lauruhe Diesel wird beim dahingleiten von der 8 - Gang - Automatik auf Sparflamme gehalten, das Ansprechverhalten ist im Normal - Modus eher zurückhaltend. Dafür ist der Komfort exzellent: Das Auto ist selbst auf der Autobahn extrem leise und wer in den Tour - Modus wechselt, wähnt sich eher in einer Komfort - Limousine als in einem Sportler. Doch die sehr zackig ansprechende Lenkung sowie die scharf zupackende Bremse lassen ahnen, dass hier viel Potenzial schlummert, das noch nicht mal ansatzweise ausgelotet wurde.



Knackiges Heck mit kleiner Abrisskante. Die Auspuffblenden sind echt.

Zeit, dies zu ändern! Ab in den Sport - Modus, welcher leider unmittelbar einen furchtbar schlechten ersten Eindruck abliefern: Über die Lautsprecher wird einem künstlicher Motorsound um die Ohren gehauen, wie er schlechter und aufdringlicher nicht sein kann! Da wäre sogar das unschöne Diesel - Nageln noch angenehmer. Darum, bitte Opel, weg mit dieser peinlichen Sound - Einlage!



Das Cockpit ist ein Mix aus Display und analogen Instrumenten. Leider kann die Navikarte nur sehr klein dargestellt werden.

Doch wer das Motorgeräusch aus den Lautsprechern ignoriert, erlebt erstaunliches. Gerade eben war die Limousine noch der Business - Gleiter par excellence, jetzt ist sie der Kurvenräuber schlechthin. Der Opel begeistert mit einem sensationellen und vor allem neutralen Einlenkverhalten. Griffige Michelin - Sportreifen sowie der Allradantrieb mit Torque Vectoring sorgen für so viel Grip und Stabilität; da könnte das Fahrwerk auch ohne Weiteres mehr Power vertragen. Besonders hervorzuheben sind die kräftigen Bremsen, die nicht nur über ein tolles Pedalgefühl verfügen, sondern das Auto vehement wieder einfangen.



Schlankes, dem Fahrer zugerichtetes Interieurdesign.

Apropos Kraft: Bergauf reisst der Zweiliter - Diesel mit seiner nicht gerade ausufernden Drehfreude keine Bäume aus, doch der Antritt ist stets kräftig genug, um auch mal ein Überholmanöver in Angriff zu nehmen. Wer mehr Leistungsreserven möchte, muss zum Benziner greifen. Wer hingegen ein Auto mit Langstreckenqualitäten und sportlichem Charakter sucht, ist mit dem Diesel bestens bedient. Unabhängig vom Motor fühlt sich der GSi viel agiler an, als man es ihm angesichts von 4,90 Meter Länge zutrauen würde.



Im Fond kann man sich fast ausstrecken.

Im Opel - Flaggschiff steckt nebst tollem Komfort und ausgeprägter Sportlichkeit auch viel Technik – doch gerade die möchte man zuweilen mit einem Eingriff am Sicherungskasten ins digitale Nirvana senden! Dass der Spurhalteassistent nach jedem Motorstart wieder aktiv ist, ist zwar mühsam, aber nicht schlimm, da er immerhin unauffällig eingreift. Für einen roten Kopf sorgt dagegen der Notbremsassistent, der im Test selbst parkierte Autos am Strassenrand sowie Fussgänger auf dem Trottoir häufig als Gefahr betrachtete und mit penetrantem Piepsen mehrmals für Herzrasen sorgte.





Die neue Frontschürze ist die grösste optische Änderung für den GSi.

Wer dem ganzen wie ich ein für alle Mal ein Ende bereiten will, kommt auf die Welt: Wie der Spurhalteassistent ist der Notbremsassistent nach jedem Start wieder aktiv, bereit, dem Fahrer den nächsten Schreckmoment zu versetzen. Für mich ein absolutes No - Go und ein K.O. - Kriterium, das deswegen Auto nicht zu kaufen. Ein dermassen fehlerhafter Assistent hätte es eigentlich nicht in die Serie schaffen sollen.



Sehr schnelles und fehlerfrei agierendes Matrix - Licht - System. Bei nächtlichen Autobahnfahrten ein echter Segen.

Dabei kann es Opel ja! Der perfekt agierende Abstandstempomat, der den Platz bestens ausnutzt, nicht weit im Voraus bremst und zügig wieder beschleunigt, beweist es. Nur Lob verdient ausserdem das hervorragende Matrix - LED - Licht, das blitzschnell auf den Verkehr reagiert und die freie Strasse in ein regelrechtes Lichtmeer taucht. Hochkomplexe Technik, komplett selber entwickelt und es funktioniert perfekt. Diese Akribie von Abstandstempomat und Matrix - Licht fehlt dem Notbremsassistenten.



Die Brembo - Bremse an der Vorderachse gibt sensationelles Feedback und beisst kräftig zu.

Abgesehen von diesem Fehlgriff ist der Insignia GSi ein tadelloses Auto, das für einen Preis von 64'400 Franken ein Gesamtpaket auf einem Niveau bietet, für das anderswo deutlich mehr Geld locker gemacht werden muss. Mit tiefgreifenden Änderungen an Lenkung, Fahrwerk und Bremssystem zeigt Opel, dass auch ohne Mehrleistung ein Auto deutlich angescharft werden kann. Trotz seiner Grösse ist der Insignia nicht nur auf breiten Landstrassen, sondern auch auf Passstrassen ein echter Sportler, der hart rangenommen werden kann.



Sehr geräumiger und einfach zu beladender Kofferraum.

Jedoch befürchte ich, dass der GSi das Ende der sportlichen Fahnenstange ist, denn unter PSA - Führung mit rigider Downsizing - Strategie sehe ich keinen OPC mehr. Sollte es keinen OPC mehr geben, so hoffe ich, dass uns Opel in Zukunft mit weiteren tollen Autos wie dem Insignia GSi überrascht. Ein starkes Zeichen ist dieser Business - Sportler auf jeden Fall.



Ob es einen OPC-Insignia mit neuer Top-Motorisierung geben wird steht in den Sternen.

## Alltag



Der Insignia GSi bietet selbst als Limousine Platz in Hülle und Fülle und ist dank Fliesheck sehr einfach zu beladen. Trotz der Länge ist der Wagen nicht sperrig und die optionale 360 - Grad - Kamera bietet beste Rundumsicht.

## Fahrdynamik



Das schwächste Glied in der GSi - Kette ist der Zweiliter - Diesel und selbst der ist nicht schwach auf der Brust. Das tolle Einlenkverhalten, der gute Grip und zu guter Letzt das Fahrwerk sind für sämtliche Schandtaten in den Kurven bereit. Die starke Bremse erhöht das Vertrauen ins Auto zusätzlich.

## Umwelt



Inklusive ein paar sportlich gefahrenen Routen ist der Testverbrauch von 8,2 l/100 km zwar keine Glanzleistung, aber ganz passabel.

## Ausstrahlung



Keine Frage, der Insignia GSi sieht sehr gut aus und gibt mit diversen Akzenten zu verstehen, dass er der Sportler in der Modellpalette ist. Besonders auffällig ist er deswegen aber nicht.

## Fazit



- + Elegantes, sportliches Design
- + Fantastische Sportsitze mit Heizung, Kühlung und Massage
- + Übersichtliches, hochwertiges Cockpit
- + Grosszügige Platzverhältnisse
- + Toller Fahrkomfort, leises Fahrverhalten
- + Sehr direktes und williges Einlenkverhalten
- + Perfekt abgestimmtes Fahrwerk für Komfort und Sport
- + Bissige Bremse
- + Feinfühliges Abstandstempomat
- + Top Matrix-LED-Licht
- + ESP deaktivierbar
- + Fairer Preis
- Unbrauchbarer und nerviger Notbremsassistent mit zahlreichen Fehlalarmen
- Notbremsassistent und Spurhalteassistent nach jedem Motorstart wieder aktiv
- Peinlicher und störender Sound - Symposer im Sport - Modus
- Mangelnde Drehfreude vom Dieselmotor

## Mängel am Testwagen

- Keine Mängel

## Steckbrief

Marke / Modell Opel Insignia GSi Grand Sport

Preis Basismodell / Testwagen 54 400 CHF / 63 400 CHF



Antrieb Diesel, Allradantrieb

Hubraum / Zylinder 1956 ccm / R4

Motoranordnung / Motorkonzept Frontmotor / Biturbomotor

Getriebe 8-Gang Automatikgetriebe

Max. Leistung 154 kW bei 4000 r/min

Max. Drehmoment 480 Nm bei 1500 r/min

Beschleunigung 0 - 100 km/h 7,8 s

Vmax 233 km/h

NEFZ-Verbrauch / CO2 Emissionen / Energieeffizienz 7,1 l/100 km / 186 g/km / F

Test-Verbrauch / CO2 Emissionen / Differenz 8,2 l/100 km / 215 g/km / +15%

Länge / Breite / Höhe 4,90 m / 1,87 m / 1,45 m

Leergewicht 1830 kg

Kofferraumvolumen 490 - 1450 l



Die neue Frontschürze ist die grösste optische Änderung für den GSi.

# Koray's Car Blog

Der Seele des Autos auf der Spur



Koray's Car Blog  
8783 Linthal

Medienart: Internet  
Medientyp: Weblogs, Userforen

korayscarblogger.ch/

Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70368335  
Ausschnitt Seite: 16/19



Die sportlich - elegante Linienführung und die rote Farbe zeugen von Sportsgeist.



Knackiges Heck mit kleiner Abrisskante. Die Auspuffblenden sind echt.



Sehr schnelles und fehlerfrei agierendes Matrix - Licht - System. Auf nächtlichen Autobahnfahrten ein echter Segen.





Ob es einen OPC-Insignia mit neuer Top-Motorisierung geben wird, scheint leider unwahrscheinlich.



Die Brembo - Bremse an der Vorderachse gibt sensationelles Feedback und beisst kräftig zu.



Schlankes, dem Fahrer zugerichtetes Interieurdesign.



Das griffige Lenkrad liegt dank perfekter Ergonomie gut in der Hand.



Das Cockpit ist ein Mix aus Display und analogen Instrumenten.



Exzellente Sitze, in-House von Opel entwickelt.



Im Fond kann man sich fast ausstrecken.



Sehr geräumiger und einfach zu beladender Kofferraum.



Bilder: Koray Adigüzel



L'Opel Insignia Country est surélevé et doté de protections. OPEL

# GSi ou Country, des breaks Insignia très différents

**Ce modèle emblématique se décline en deux versions, sportive ou crossover, dotées du diesel de 2 litres et 210 ch**

**Valérie Zermatten**

Sous la loupe cette semaine, deux versions de l'Opel Insignia Sports Tourer, le GSi et le Country. Dotées de la même motorisation, un

diesel de 2 litres biturbo développant 210 ch. Malgré cela, ces breaks sont bien différents...

Les lignes du GSi et du Country diffèrent, car elles n'ont clairement pas la même fonction. La première est profilée pour une conduite sportive, la seconde est parée pour les chemins de traverse. Par rapport à l'Insignia de base, le châssis du GSi est abaissé de 10 mm alors que la version Country est surélevée de 25 mm.

On retrouve néanmoins quelques points communs, comme leur profil latéral se prolongeant jusque sur l'aile arrière. Résultat,

un très joli fuselage agrémenté d'une nervure centrale dessinée sur le capot.

Le break GSi arbore clairement son aspect sportif avec sa calandre et ses prises d'air chromées, ses vitres arrière surteintées alors que la version Country se vêt de plusieurs caches de protection, sur les passages de roue, sous le véhicule, ainsi que des boucliers renforcés.

À l'intérieur du GSi, les sièges Cobra bruns, une des nombreuses options, offrent un confort et un maintien latéral exceptionnels, ils disposent de bourrelets réglables,



d'un système de massage, du chauffage et de la ventilation. Dans la version Country, les sièges premium proposent un confort similaire, mais maintiennent un peu moins bien.

L'espace est roi dans ces beaux breaks, les passagers à l'arrière disposent de beaucoup de place pour les jambes et le coffre est très généreux. Il s'ouvre en passant simplement le pied sous le pare-chocs.

C'est un diesel de 210 ch qui est à la fête pour les deux modèles. Un moteur efficient, couplé à une boîte automatique à huit rapports. La consommation du break GSi est plus importante si on roule en définition Sport, mais diffère très peu du Country utilisé en mode normal.

### Un comportement routier irréprochable

Le point fort de ces deux beaux breaks, disposant de la traction intégrale, est sans conteste leur comportement routier. Le GSi colle à la route et les courbes valaisannes se passent avec aisance et souplesse. En mode sport, le châssis et la direction se durcissent. On retrouve un confort moelleux en position Tour.

La version Country brille par ses capacités à sortir des revêtements bitumeux. Elle est à l'aise partout et, malgré un passage de roue plus haut, elle ne tangue pas du tout en virage. Elle est équipée d'un châssis Flexiride, train de roulement innovant avec système de reconnaissance adaptatif au style de conduite: standard, Sport ou Tour.

## Face-à-face

### Grand Sport GSi Country Tourer

**Moteur** Diesel 4 cyl. 1956 cm<sup>3</sup>, 210 ch (154 kW) à 4000 tr/min, couple maxi 480 Nm à 1500 tr/min. Boîte auto à huit rapports. Traction intégrale.

**Consommation** Moyenne de l'essai 8,2 l. Consommation mixte selon usine 6,8 l. Émissions mixtes de CO<sub>2</sub> 186 g/km (donnée d'usine). Catégorie énergétique G.

**Performances** Vitesse maximale 233 km/h; 0-100 km/h en 7,9 s.

**Dimensions** Longueur/largeur/hauteur 4986/1941/1450 mm; poids à vide 1487 kg; coffre 560-1665 l.

**Prix** 55 800 fr. Options: peinture métallisée 950 fr.

**On peut aimer** Le confort, la consommation.

**On peut ne pas aimer** Le nombre des options.

**Consommation** Moyenne de l'essai 9,2 l. Consommation mixte selon le constructeur 7,2 l. Émissions mixtes de CO<sub>2</sub> 188 g/km (donnée d'usine). Catégorie énergétique G.

**Performances** Vitesse maximale 228 km/h; 0-100 km/h en 8,2 s.

**Dimensions** Longueur/largeur/hauteur 5004/1941/1550 mm; poids à vide 1807 kg; coffre 560-1665 l.

**Prix** 53 900 fr. Options: régulateur adaptatif 1200 fr.

**On peut aimer** La capacité hors bitume, le confort.

**On peut ne pas aimer** Pas de mode off-road.



Le tableau de bord des breaks Insignia.



**L'Insignia Sports Tourer en version GSi.**



**Un coffre modulable, bien entendu.**

## Der neue Alltagswagen fährt vor: Opel Combo Life startet ab CHF 21'650.–

24.07.2018 | Von belmedia Redaktion | News , Opel



Der neue Alltagsheld rollt vor: Ab sofort ist der innovative Opel Combo Life bestellbar – mit viel Platz dank komplett neuer Architektur, flexibler Aufteilung, wahlweise als Kurz- (4,40 Meter) oder XL-Version<sup>[1]</sup> (4,75 Meter) für jeweils fünf oder sieben<sup>[1]</sup> Passagiere und markantem, Opel-typischem Design.

Ein Charaktertyp, ein echtes Raumwunder, ein wahrer Freund eben. Nicht nur Familien werden ihn lieben. Der neue Combo Life bietet ein Wohlfühlambiente mit zahlreichen hochmodernen Technologien, die in dieser Klasse ihresgleichen suchen. Zum attraktiven Einstiegspreis von CHF 21'650.– (UPE inkl. MwSt. in der Schweiz) hat der Allrounder in der Ausstattungslinie Essentia<sup>[1]</sup> bereits serienmässig Fahrerassistenz-Systeme wie Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremsung und Fussgänger-Erkennung<sup>[2]</sup>, Spurhalte-Assistent, intelligenter Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sowie Müdigkeits- und Verkehrsschilderkennung an Bord. Das Wohlbefinden steigern in der Einstiegsversion Features wie der Komfort-Fahrer- und -beifahrersitz sowie die getönte Wärmeschutzverglasung.

Ab sofort bestellbar: Innovativer Hochdachkombi perfekt für alle Lebensaufgaben So viel drin: Zahlreiche hochmoderne Fahrerassistenz-Systeme serienmässig Saubere Leistung: Alle Benzin- und Diesel-Triebwerke erfüllen bereits Euro 6d-TEMP Sowas von flexibel: Als Kurz- oder Langversion, jeweils als Fünf- oder Siebensitzer<sup>[1]</sup> Immer für eine Überraschung gut: Genau das Richtige für kleine Entdecker

Ab CHF 24'950.– fährt der neue Combo Life in der nächsthöheren Enjoy-Variante vor. Hier sind dann schon weitere Ausstattungsmerkmale wie das Apple CarPlay und Android Auto kompatible Multimedia-Radio mit acht Zoll grossem Farb-Touchscreen, Klimaanlage sowie das beheizbare Lederlenkrad standardmässig mit dabei.



Der ab sofort bestellbare neue Opel Combo Life ist perfekt für alle Lebenslagen. Ein echter Alltagsheld“, betont Andreas Altmiks, Managing Director Opel Suisse SA. „Unser Newcomer punktet mit höchster Flexibilität, ausgewiesenem Komfort, hochmodernen Fahrerassistenz-Systemen und Infotainment-Angeboten sowie vielen weiteren cleveren Lösungen. Das Ganze zu einem überaus attraktiven Einstiegspreis. Mit dem neuen Combo Life macht Opel einmal mehr Innovationen für alle zugänglich.“

Für die passenden Fahrleistungen sorgt das Portfolio an lebendigen und sparsamen Benzin- und Dieselmotoren (Treibstoffverbrauch[3]: kombiniert 5,7-4,1 l/100 km, 130-108 g/km CO<sub>2</sub>). Sie erfüllen durch die Bank bereits heute die strenge Abgasnorm Euro 6d-TEMP, die ab September 2019 für Neuzulassungen in Kraft tritt. Erstmals werden hierbei auch Emissionen im realen Strassenverkehr berücksichtigt (RDE = Real Driving Emissions).

Auf Getriebeseite kommen moderne Fünf- und Sechsgang-Schalter sowie erstmals im Segment optional auch eine besonders reibungsarme Achtstufen-Automatik[1] mit Quickshift-Technologie zum Einsatz. Diese ist in Verbindung mit dem 96 kW/130 PS starken Top-Diesel mit 1,5 Liter Hubraum erhältlich, der ein maximales Drehmoment von 300 Newtonmeter generiert (Treibstoffverbrauch[3]: kombiniert 4,5-4,3 l/100 km,

118-113 g/km CO<sub>2</sub>).

In Sachen Sicherheit und Komfort hebt der Newcomer die Messlatte im Segment an. Im Combo Life kommen aus dem kompakten SUV-Segment bekannte und etablierte Technologien und Fahrerassistenz-Systeme wie 180-Grad-Panorama-Rückfahrkamera mit Vogelperspektive und Head-Up-Display genauso zum Einsatz wie die elektronische Traktionskontrolle IntelliGrip, die beste Traktion und stabiles Fahrverhalten gewährleistet, egal ob der Combo Life gerade auf Matsch, Sand, regennasser Fahrbahn oder Schnee unterwegs ist.

Eine Neuheit im Opel-Portfolio von Assistenzsystemen ist zudem der Flankenschutz[4]. Das System warnt mittels Sensoren beim Rangieren im niederen Geschwindigkeitsbereich davor, dass eine Fahrzeugseite ein Hindernis (Pfeiler, Wände etc.) streifen oder mit ihm kollidieren könnte. Darüber hinaus macht der Opel Combo Life dank kraftvoller Proportionen und kurzer Überhänge, die ihm einen robusten Auftritt verschaffen, auch rein äusserlich eine überaus gute Figur.





Komfortabel, flexibel, praktisch – und so clever

Über die vielen für das Segment aussergewöhnlichen Technologien und Assistenzsysteme hinaus wird der neue Opel Combo Life Familien und Gewerbetreibende mit viel Platz sowie hoher Flexibilität begeistern – und das höchst komfortabel. Sowohl als Kurz- wie auch als XL-Version[1] ist der Van als Fünf- und Siebensitzer[1] verfügbar.

Schon die auf fünf Passagiere ausgelegte Standardversion bietet ein Ladevolumen von mindestens 597 Litern[5], beim Combo Life mit langem Radstand beträgt das Mindestgepäckvolumen 850 Liter[5]. Wahre Transporterqualitäten entfaltet der Newcomer mit umgelegten Rücksitzen. Dann wächst das Gepäckraumvolumen der Standardversion um mehr als das Dreifache auf bis zu 2'126 Liter[6]. Getoppt wird dies nur noch von der Langversion des Combo Life, die dann bis zu 2'693 Liter[6] fasst.

Lange Gegenstände lassen sich ebenfalls problemlos transportieren, denn der Beifahrersitz ist ebenmässig zu den Rücksitzen umklappbar. Die Heckklappe verfügt zudem über ein separat integriertes Fenster (Serie bei Combo Life INNOVATION), das sich öffnen und hochklappen lässt, um schnell und einfach weitere Gegenstände im Auto verstauen zu können. Wem das alles noch nicht reicht, kann mit der wahlweise fest montierten oder abnehmbaren optionalen Zugvorrichtung inklusive Stabilitätsprogramm noch einen Anhänger mit bis zu 1.500 Kilogramm Anhängelast ziehen.

Ganz nach den individuellen Wünschen und Erfordernissen lässt sich auch die zweite Sitzreihe der Combo Life-Varianten einrichten: Kunden können zwischen der im Verhältnis 60:40 umklappbaren Standardbank oder alternativ drei Einzelsitzplätzen mit einzeln umklappbaren Rückenlehnen wählen, die sich bequem vom Kofferraum aus umlegen lassen.

In beiden Konfigurationen ermöglichen Isofix-Halterungen an jedem Platz, dass sich drei Kindersitze nebeneinander anbringen lassen. Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, verfügt jeder Sitz über einen Top Tether-Verankerungspunkt. Den Zu- und Ausstieg zum Passagierabteil erleichtern die beiden grossen Schiebetüren.



Mit dem Panoramadach (Serie bei Combo Life INNOVATION) geniessen die Fondpassagiere in lichter Atmosphäre den freien Blick gen Himmel. Scheint die Sonne einmal zu stark, lässt sich per Schalter im Kopfbereich ein elektrischer Sonnenschutz aktivieren, der den Innenraum abdunkelt.

Cleveres Ausstattungsplus: Wird der Combo Life mit Panoramadach geordert, verfügt das Fahrzeug oben über eine mittig verlaufende Dachgalerie mit serienmässiger LED-Beleuchtung sowie über eine 36 Liter fassende Box, die vom Dach hängend oberhalb der Gepäckraumabdeckung zusätzlichen Stauraum schafft, ohne die Sicht nach hinten zu beeinträchtigen.

Fahrer und Beifahrer finden praktische Ablagemöglichkeiten in der für 1,5-Liter-Flaschen geeigneten Mittelkonsole, den Seitenfächern sowie einem oberen und einem unteren Handschuhfach vor.

Last, but not least sorgen die zahlreichen Vernetzungsmöglichkeiten für beste Unterhaltung während der Fahrt. Der neue Combo Life bietet Opel-typische moderne Apple CarPlay sowie Android Auto kompatible Infotainment-Systeme mit acht Zoll grossem Farb-Touchscreen sowie USB-Eingänge für Tablets und Smartphones in der ersten und zweiten Reihe. Dazu kommt eine 230-Volt-Steckdose im vorderen Beifahrerfussraum. Und geeignete Smartphones lassen sich vollkommen kabellos induktiv aufladen.

Voraussichtlich bestellbar ab Herbst 2018. Das System ist zwischen 5 km/h und 85 km/h aktiv. Um bei einem möglichen Unfall die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren, bremst das System das Fahrzeug zwischen 0 km/h und 30 km/h mit einer Bremskraft von bis zu 0,9 g ab. Zwischen 30 km/h und 85 km/h reduziert das System die Aufprallgeschwindigkeit um maximal 22 km/h. Über diese Schwelle hinaus muss der Fahrer selbstständig bremsen, um die Geschwindigkeit noch weiter zu verringern. Die angegebenen Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet, um die Vergleichbarkeit mit anderen Fahrzeugen gemäss VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151 zu gewährleisten. Der Motor erfüllt die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Aktiv unter 10 km/h. Gemessen bis Oberkante Hintersitzrückenlehne. Gemessen bis unters Dach.

Quelle: Opel Suisse

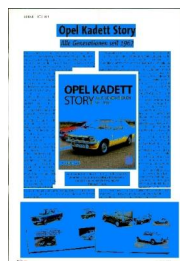
Artikelbilder: Opel Suisse



## Opel wieder in der Gewinnzone

**Autobranche** Opel schreibt unter seinem neuen französischen Eigentümer PSA wieder einen Gewinn. Im ersten Halbjahr betrug das Betriebsergebnis für die Sparte Opel-Vauxhall 502 Millionen Euro, wie PSA gestern in Rueil-Malmaison mitteilte. «Nach einem langen Zeitraum vieler Jahre der Verluste erreicht das erste Halbjahr 2018 ein bedeutendes Niveau von Profitabilität», bilanzierte Finanzvorstand Jean-Baptiste de Chatillon.

Der PSA-Konzern steigerte seinen Umsatz in den ersten sechs Monaten um gut 40 Prozent auf 38,6 Milliarden Euro. Auf die Opel-Vauxhall-Sparte entfiel ein Umsatzanteil von 9,95 Milliarden Euro. Der Nettogewinn betrug 1,7 Milliarden Euro, das waren 242 Millionen Euro mehr als zuvor. (sda)



# Opel Kadett Story

## Alle Generationen seit 1962

Nein, das ist nicht das erste und einzige Buch über den Opel Kadett. Aber dies bedeutet ja nicht, dass bereits alle Fragen beantwortet und alle Bilder gezeigt sind. Zudem gehört der Opel Kadett immerhin zu den beliebtesten und meistverkauften Fahrzeugen aller Zeiten und hätte man ihn nicht ab 1991 Astra genannt, dann würde er heute zusammen mit Golf und Corolla vermutlich die weltweiten Produktionszahlen-Hitparaden anführen.

Aber die Umbenennung von Kadett nach Astra, die im Übrigen bei Vauxhall schon mit dem Kadett D erfolgte, ist nicht die einzige spannende Wendung in der Geschichte des populären GM-Fahrzeugs.

Der Autor Alexander F. Storz hat uns schon ein Buch über Opel und einige Bücher zu Mercedes-Benz verschafft, aber auch hübsche Bildbände mit den Familienfotos und Urlaubserinnerungen aus der Vergangenheit zusammengestellt. Da liegt es nahe, dass er sich auch dem Thema Opel Kadett von der emotionalen Seite nähert.

Folgerichtig beginnt der Verfasser mit dem Kadett der Vorkriegszeit, um dann den Grossteil des Buchs den Generationen A bis E der Nachkriegszeit zu widmen.

Auf umfangreiche Tabellen mit technischen Daten verzichtet Storz, lieber fokussiert er auf besondere Modelle oder die Geschichte des Typs ausserhalb Deutschlands.

So ist denn auch einiges über die Vermarktung in den USA (unter der Marke Buick) zu lesen und auch die Vauxhall-Varianten und das sogenannte «T-Car», das damalige Weltauto, das in Deutschland als Kadett C, in anderen Ländern aber als Chevrolet/Vauxhall Chevette oder Pontiac Acadian verkauft wurde.

Interessant sind auch die stilistischen Anfänge des Kadett C, gleich das 1969 gezeichnete Coupé mehr dem späteren Manta als dem schlussendlich produzierten Kadett.

Auch den Spezialcarrosserien auf der Basis des Kadett, gekonnt gestaltet von Vignale und Frua, werden einige Seiten (und diverse Abbildungen) gewidmet. Und natürlich kommen auch die glorreichen Zeiten des Kadett C GT/E nicht zu kurz.

Bei den Bildern greift Storz zwar, wie andere Bücher auch, auf Werksbilder zurück, ergänzt diese aber mit vielen Fotos aus Familiensammlungen und von Amateuren aufgenommen, welche in seinem riesigen Archiv schlummern. Das schafft

Abwechslung und gibt neue Einblicke, wenn auch die Qualität der Bilder nicht in allen Fällen überzeugt.

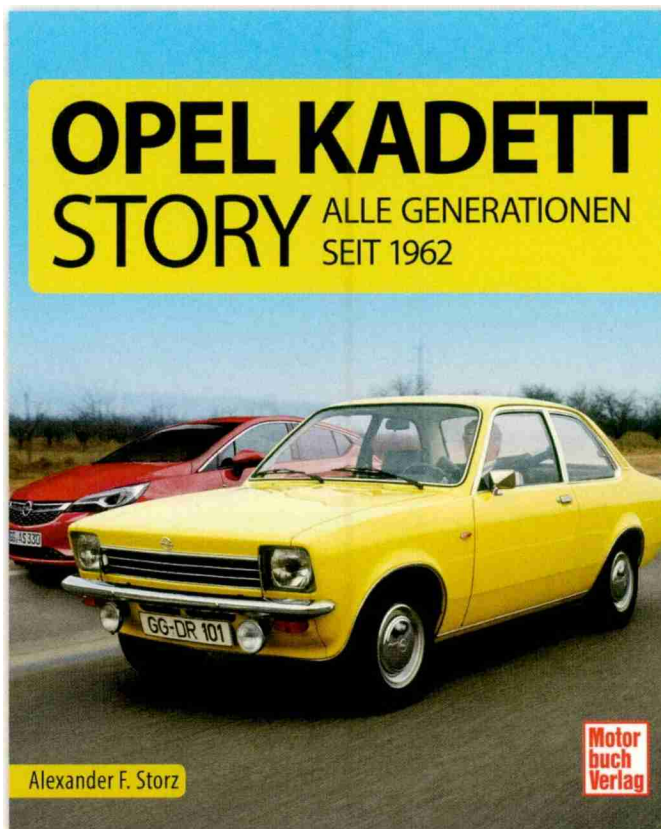
Interessant sind auch die vielen seltenen gesehenen Aufnahmen aus den Entwicklungsarbeiten bei Opel und beispielsweise von den Testfahrten (Seiten 102 bis 104). Auch einige Werbeaufnahmen und Prospekt Darstellungen bereichern das Abbildungsspektrum.

Und auch vor Tuning-Auswüchsen, die natürlich zum Kadett gehören wie zu anderen Autos der Siebziger- und Achtzigerjahre, schreckt Storz bei der Bildauswahl nicht zurück.

Trotz der reichhaltigen Bebilderung ist das Buch von Storz aber eher als Lesebuch zu verstehen, das verbal Einblicke in die vielen Ausprägungen des Kadetts der Nachkriegszeit bietet. Leider fehlt, wie meist anderswo auch, ein Stichwort-Index am Ende. Und auch ein paar Übersichtstabellen mit technischen Rahmengrössen und Produktionszahlen hätten nicht geschadet, aber waren wohl nicht gewollt (siehe links).

Für ca. CHF 34.00 sollte man auch nicht allzu sehr meckern, das Buch jedenfalls ist für Opel-Freunde genauso interessant wie für grundsätzlich automobil-historisch interessierte Kreise. Und dass beim

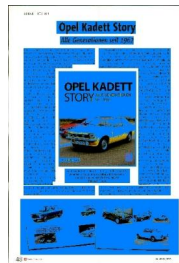
Inhaltsverzeichnis nicht alles auf Anhieb geklappt hat, wollen wir dem Motorbuch Verlag genauso wenig ankreiden wie dem Opel Kadett die einstigen Kinderkrankheiten, die natürlich auch der Rüsselsheimer hatte.



von Alexander F. Storz, Motorbuch Verlag, 1. Auflage April 2018,  
 gebunden, 230 x 265 mm, 192 Seiten, 138 Schwarzweiss-  
 und 237 Farbbilder, ISBN 978-3-613-04052-6,  
 Preis ca. CHF 34.00

SwissClassics Revue  
8004 Zürich  
044 508 56 79  
www.swissclassics.com

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 6'720  
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 48  
Fläche: 48'132 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70391423  
Ausschnitt Seite: 2/2

