







# MEDIENSPIEGEL

14.03.2018

Avenue ID: 260  
Artikel: 6  
Folgeseiten: 10

---

	09.03.2018	bellevue.nzz.ch / Bellevue NZZ <b>Eine heimliche Sportskanone</b>	<b>01</b>
	13.03.2018	fahrbericht.ch / Fahrbericht <b>Voll-E, voll krass</b>	<b>05</b>
	09.03.2018	autoscout24.ch / autoscout24 DE <b>OPEL INSIGNIA - König des Feldwegs</b>	<b>07</b>
	03.03.2018	About Fleet <b>Ein Kombi für Country-Fans</b>	<b>10</b>
	03.03.2018	About Fleet <b>Zum innovativen Familienwagen hochgerüstet</b>	<b>12</b>
	02.03.2018	Auto / ACS Clubmagazin <b>ELEGANT ÜBER STOCK UND STEIN</b>	<b>14</b>



Der neue Opel Insignia GSi wurde 10 mm tiefergelegt, was dem Wagen ein besseres Kurvenhandling verleiht. (Bild: PD)

Autotest: Opel Insignia GSi

## Eine heimliche Sportskanone

Maurice Müller Autotest 9.3.2018

160 Kilo leichter und 10 mm tiefer – die Entwickler von Opel feilten lange am Mittelklasse-Wagen Insignia, bis Namensgeber Volker Strycek, der Mann hinter dem Kürzel GSi, mit dem Auto zufrieden war.

Einen Opel testen? Das klingt jetzt erst einmal nicht sehr sexy. Mit der Fahrt beginnen die anfänglichen Zweifel aber langsam zu verfliegen. Der neue Insignia GSi ist keine Karre für Wichtigtuer. Statt viel Krach zu machen gleitet der GSi nach dem Starten beinahe geräuschlos von dannen. Er meistert den Spagat zwischen Flunder und Alltagskarosse und wird damit Sportfahrer ebenso ansprechen wie Menschen, die ein alltagstaugliches Gefährt suchen.

Wir testeten den Insignia GSi 2.0 Turbo im Test Center Fontagne bei Salon-de-Provence – das Entwicklungszentrum des Reifenherstellers Michelin und auch der Ort, wo die Michelin Pilot Sport 4 S für den Insignia entwickelt wurden. Um darüber hinaus die Alltagsauglichkeit des 260 PS starken Opels zu überprüfen, standen am zweiten Tag ausgedehnte Ausfahrten durch die Provence auf dem Programm, mit dem verträumten Ort Gordes als Ziel – dieser trägt stolz den Titel «schönstes Dorf in Frankreich».



Im Michelin Test Center Fontagne durften wir den Insignia GSi auf Herz und Nieren prüfen. (Bild: PD)

Die sportliche Note steht beim neuen Insignia aber ganz klar im Vordergrund. Der neue GSi wurde von Volker Strycek, dem Opel-Direktor Performance und Motorsport, persönlich mehrere hundert Mal über die Nürburgring-Nordschleife getrieben. Strycek ist nicht nur Direktor und erfolgreicher Automobilrennfahrer, sondern auch der Vater des GSi. Das Kürzel bedeutet nämlich «Great Strycek input».



## Technik ohne Ende

Schon bei der Fahrt vom Flughafen zur Teststrecke wird klar, dass beim GSi nicht an technischen Features gespart wurde. Ein Highlight dieser Fahrt war das Kennenlernen der Massagefunktion des Insignia-Sitzes – diese wurde mit dem Verein «Gesunder Rücken» entwickelt und war nach einer mühseligen Anreise genau das richtige. Bei der späteren Fahrt durch den eng angelegten Slalom waren wir zudem dankbar, dass der von einer Kobra-Schlange inspirierte Sitz die Passagiere gut festhält. Die verstellbaren Seitenwangen und die optimierte Gurtführung sind Details, die für den Laien nicht auf Anhieb erkennbar sind, für Sportfahrer aber ein Plus, auf das man nicht verzichten möchte.



Ein knackiger Heckspoiler und 20 Zoll Felgen verleihen dem Insignia das gewisse etwas. (Bild: PD)

Gut umgesetzt ist auch das integrierte Head-Up-Display, das Daten wie Navigation, Geschwindigkeit, Gefahrenwarnung und Musik direkt auf die Windschutzscheibe projiziert. Wenn der Blick nach vorne dennoch einmal abschweifen sollte, hält das Auto autonom die Spur und lenkt beim Überfahren von Sicherheitslinien sanft zurück. Diese Lenkimpulse sind schön und gut, können bei aufmerksamer Fahrt aber auch irritierend sein.

## Weniger ist mehr

Die Performance fühlt sich gut an – und dies, obwohl unter der Haube im Vergleich zum Vorgänger OPC ein kleinerer Motor arbeitet. Statt eines V6-Motors mit 325 PS ist es ein 4-Zylinder-Aggregat mit stabilen 260 PS, wobei die Dieselvariante gar nur 210 PS leistet. Volker Strycek hat beim neuen GSi aber lieber an den Details herumgeschraubt, statt dem Wagen auf Gedeih und Verderb mehr Leistung zu verpassen.



Der GSi wird als Limousine und als Kombi erhältlich sein. Beide Versionen haben eine grosszügige Serienausstattung. (Bild: PD)

Durch verschiedene Massnahmen ist der neue Insignia GSi 160 Kilogramm leichter als sein Vorgänger. Zudem wurde das Auto zehn Millimeter tiefergelegt, was dem Wagen ein verbessertes Kurvenhandling gibt. Auf den 20-Zoll-Felgen sitzen die eigens für den GSi hergestellten Michelin-Reifen, die für viel Grip sorgen. In der Seitenansicht wirken die Räder extrem flach und sportlich. Die nasse Teststrecke zeigte, dass sich der Entwicklungsaufwand gelohnt hat. Selbst bei der Aktivierung des «Competitive Modus», in dem das elektronische Stabilitäts-Programm nur noch im Notfall eingreift, bleibt der neue Opel in der Spur.



Das Cockpit mit unten abgeflachtem Steuerrad und grossem Display ist schlicht und übersichtlich gehalten. (Bild: PD)

Die wichtigste Komponente zur Leistungsverbesserung ist aber das elektronisch abstimmbare Fahrwerk. Hier kann zwischen Normal-, Sport- und Tourmodus ausgewählt werden. Auch an der Federung und den Stossdämpfern wurde herumgewerkelt. Dank dem Feinschliff sei Strycek ganze 12 Sekunden schneller um die Nordschleife gefahren als mit dem Vorgänger, dem OPC.

Dennoch ist der neue Insignia GSi keine Karre für Wichtigtuer. Statt viel Krach zu machen gleitet der GSi nach dem Starten beinahe geräuschlos von dannen. Für einen Sportwagen ist das doch überraschend dezent. Damit trotzdem jeder weiss, dass es sich beim GSi um ein sportliches Auto handelt, wurden zwei zweckbefreite Lufteinlässe und ein knackiger Heckspoiler hinzugefügt. Abgesehen von diesen kleinen Extravaganzen ist das Design des neuen Insignia GSi doch eher understated – das Auto sieht neben «echten» Sportwagen doch recht harmlos aus.

Opel Insignia GSi Grand Sport 2.0 Direct Injection Turbo

Motor

4-Zylinder Turbo

Hubraum

1998 cm<sup>3</sup>

Leistung

260 PS bei 5300 U./min

Drehmoment

400 Nm

Getriebe

8-Gang-Automat

Antrieb

Allrad



V MAX.

250 km/h

Sprint

7,2 s auf 100 km/h

Masse

LxBxH: 4910 x 2093 x 1445 mm

Leergewicht

1683 kg

Verbrauch

8,6 l/100km

CO2-Ausstoss

197 g/km

Preis

ab 49'900 Franken



# Fahrbericht



Fahrbericht  
8162 Steinmaur  
079 632 16 73  
www.fahrbericht.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Organisationen, Hobby

Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68868252  
Ausschnitt Seite: 1/2

Test

## Voll-E, voll krass

Der Opel Ampera-e Excellence will mit einer Reichweite von bis zu 520 km punkten. Wie viel schafft er in der Realität, und wie lässt er sich im Alltag händeln?

Rollen wir es für einmal von hinten auf. Der Opel Ampera-e kostet Fr. 52'700.- und dabei ist er schon luxuriös ausgestattet. Leder-Sitze, Sitzheizung, Lenkradheizung, Bose-Soundsystem, Spurhalter, Toter-Winkel-Assistent oder Verkehrsschild-Erkennung sind schon mit an Bord. Klar, der Preis ist nicht niedrig, doch einem Tesla S mit der gleichen Akkuleistung von 60 kW/h beginnen die Preise bei Fr. 79'200.-. Gut, es gibt da ja noch den Nissan Leaf, der ab Fr. 35'790.- in der Liste steht. Doch mit vergleichbarer Ausstattung kommt der Japaner dann auch auf Fr. 42'590.- und er hat 20 kW/h weniger, was die Reichweite entscheidend schmälert. Dies ist ein leidiges Thema bei Elektroautos, doch der Opel verspricht ja diesbezüglich schon Kleinwagen-Niveau.

Erst einmal vollladen

Dies kann man an jeder Haushaltssteckdose. Nur wenn der Opel von ganz leer bis voll gemacht werden soll, vergehen 16 Stunden. In 9 Stunden schafft man dies mit einer 400 Volt-Steckdose, die man sich am besten in der heimischen Garage installieren lässt. Für die Laternenparker, die können sich nur auf die umständliche Suche nach einer Steckdose machen. Diese findet man unter [www.e-mobile.ch](http://www.e-mobile.ch). Wenn man Glück hat, befindet sich eine in der Nähe und man darf sie auch über Nacht benutzen. Es braucht etwas Organisationstalent, um den Ampera immer wieder mit Strom zu versorgen. Es ist leider nicht so wie beim Treibstoff, wo es in fast jeder Ortschaft eine Tankstelle hat. Hat man seine Steckdosen, bewältigt man den Alltag problemlos. In den Pausen, bei der Arbeit und zu Hause gibt es immer Gelegenheiten, um den Akku des Opels voll zu kriegen.

Ab auf die Strasse

Den Ampera-e vom Netz lösen. Dies geht nur mit dem Druck auf den Schlüssel. Ist etwas umständlich, da das Auto per Knopf am Türgriff geöffnet werden kann und der Schlüssel in der Tasche bleiben kann. Doch das Kabel ist mit dem Opel verriegelt und lässt sich erst mittels Schlüssel lösen. Warum nicht mit der Zentralverriegelung mit entriegeln? Im Ampera sitzt man etwas erhöht, was ja heute der Trend ist und schaut auf digitale Anzeigen. Es gibt viele Informationen, die erst einmal sortiert werden müssen. Am wichtigsten ist die Reichweiten-Anzeige. Hier zeigt der Opel 280 km an. Derartige Zahlen kennt man nur von Tesla. Lautlos rollt der Opel vom Parkplatz los. Auf der ersten Geraden treten wir das rechte Pedal gegen den Boden und der Ampera-e presst uns in die Sitze. Bei Ampelstarts hängt man auf den ersten Metern jeden Sportwagen ab, denn er fährt ansatzlos an, wo die Sauger erst noch Luft holen müssen. Für Kurvenfahrten eignet sich der die Familienkutsche weniger, da die Sitze wenig Seitenhalt bieten und die Federung eher auf Komfort ausgelegt ist. Auch wird es schwierig, den optimalen Bremspunkt zu finden, denn es lässt sich nicht schön dosieren. In der Stadt kann man die Schaltung auf „B“ setzen und somit nur mit einem Pedal fahren, da der Wagen beim „Gaslupfen“ sehr stark rekuperiert. Damit lässt sich der Akku laden, hier agiert der Elektromotor als Generator. Auch mit Heizung und Radio erreicht der Opel seine versprochenen 280 km, jedoch nicht die 520 km. Dazu müsste man alle Verbraucher abschalten und sehr sparsam durch die Gegend trudeln. Doch für den täglichen Gebrauch reicht die Reichweite vollkommen und man hat sogar genug Platz für vier Personen.

Positiv (+)

Ordentliche Reichweite

Lokal emissionsfrei unterwegs



# Fahrbericht



Fahrbericht  
8162 Steinmaur  
079 632 16 73  
www.fahrbericht.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Organisationen, Hobby

➔ Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68868252  
Ausschnitt Seite: 2/2

Genug Platz für 4 Personen

Negativ (-)

Lange Ladezeiten

Kein Abstandsregeltempomat verfügbar

Mehr Infos unter: [www.opel.ch](http://www.opel.ch)

Text: Patrick Schärli

13.03.2018

## OPEL INSIGNIA - König des Feldwegs

09. März 2018 | Timothy Pfannkuchen

Darfs ein wenig SUV sein? Als elegante Antwort auf den Offroad-Hype lanciert Opel die nun bereits zweite Generation des Mittelklasse-Geländekombis Insignia Country Tourer.



Zahlen zum Opel Insignia 2.0 BiTurbo Country Tourer

Motor: 2.0-R4-Biturbo-Diesel (210 PS, 480 Nm bei 1500 U./Min.)

Antrieb: Allrad

Getriebe: 8-Stufen-Automatik

Fahrleistungen: 0-100 km/h 8,2 s, Spitze 238 km/h

Masse: Testgewicht 1953 kg, Kofferraum 560 bis 1665 Liter

Verbrauch: Werk/Test 7,1/7,1 l/100 km, 188/188 g CO<sub>2</sub>/km, Energie G

Testwagenpreis: 68'110 Franken (inkl. Optionen)

Basispreis: Insignia Country Tourer 2.0 D, 170-PS-Turbodiesel, ab 49'400 Franken

Konkurrenz: Audi A6 Allroad, Mercedes E-Klasse All-Terrain, VW Passat Alltrack, u.a.





Stand: 09 .03.2018

Opel Insignia Country Tourer konfigurieren

Opel Insignia auf AutoScout24

Wem der Opel Insignia Country Tourer gefällt

Alle wollen, aber keiner braucht SUV: Gehts um Laderaum-Grösse und Ladekanten-Höhe, bleiben Kombis oft die bessere Wahl, und längst sind auch SUV nurmehr feldwegtauglich. Um dem kombimordenden SUV-Hype zu begegnen, gesellen sich immer mehr Autos zur Gattung Geländekombi, 1997 vom Volvo V70 XC (Cross Country) erfunden. Der neue Opel Insignia kontert als Country Tourer zum Beispiel erneut den VW Passat Alltrack.

Opel ist wieder wer

Aber Bürgertum muss eben nicht Biedermeier sein: Elegante fünf Meter lang und stattlich steht der Insignia da; die rustikalen Anbauteile stehen ihm gut. Innen ist alles hochwertig, wohnlich und ansehnlich. Neben grandiosem Matrix-LED-Licht (1990 Franken) gibts viel weitere Assistenz (etwa Radartempomat, Headup-Display oder 360-Grad-Kamera), klasse Sessel und Schmankerl: Nachts projiziert ein Heckklappen-Symbol (siehe Bilder) auf den Boden; dorthin muss der Fusskick, um die elektrische Klappe zu öffnen. Der Laderaum ist nicht der grösste der Klasse, aber sehr üppig; im Fond bleibt viel Luft an Knie wie Kopf.

Opel fährt wieder gut

Wie beim Astra oder «normalen» Insignia ist das Fahrwerk das Sahnestück des Country Tourers mit: Wie leichtfüssig dieser Zweitöner einlenkt, macht Laune. Gesagt sei jedoch: Mit höherem Schwerpunkt und gefühlt etwas steiferer Abstimmung kommt er bei arg eiliger Kurvenhatz nicht in Partylaune, obwohl «Torque Vectoring» dem Allradantrieb sogar zu hecklastigem Verhalten verhilft. Wohler fühlt er sich beim komfortablen Dahingleiten. Den zu harten «Sport»-Modus darf man sich schenken und lieber das Wohnliche geniessen. Ins Gelände? Fährt man kaum, und meist reichen zwei Zentimeter mehr Bodenfreiheit.

Opel nagelt auch mal

Papier ist geduldig, und so beeindruckend Zahlen des Biturbo-Diesels mehr als die Fahrt: Mit 210 PS steht der Zweiliter toll im Futter, dürfte aber weniger laustark darauf hinweisen; kalt oder bei Vollgas nageltes unüberhörbar. Jedoch ists Kritik auf hohem Niveau: An sich ist das Zusammenspiel mit dem Automat fein, das Turboloch dezent und die Kraft mehr als genügend. Fährt man nicht stets auf der letzten Rille, passt uns zudem akustisch prima.

Was uns bestens gefällt

Diese Selbstverständlichkeit, mit der Opel wieder richtig gute Autos mit einem sehr fairen Preis-Leistungs-Verhältnis baut und mit welcher der Insignia im besten Sinne das gute Gefühl eines grossen Edelaautos verströmt, gefallen: Opel ist wieder wer – und zeigt das auch.

Was uns weniger gefällt

Schön zwar, kann man die Grundabstimmung dauerhaft sportlich oder komfortabel eichen – nur umso umständlicher, muss man den auf kurvigen Landstrassen nervigen Spurwarner auch der Sicherheitsratings wegen nach jedem Start erst wieder manuell deaktivieren.



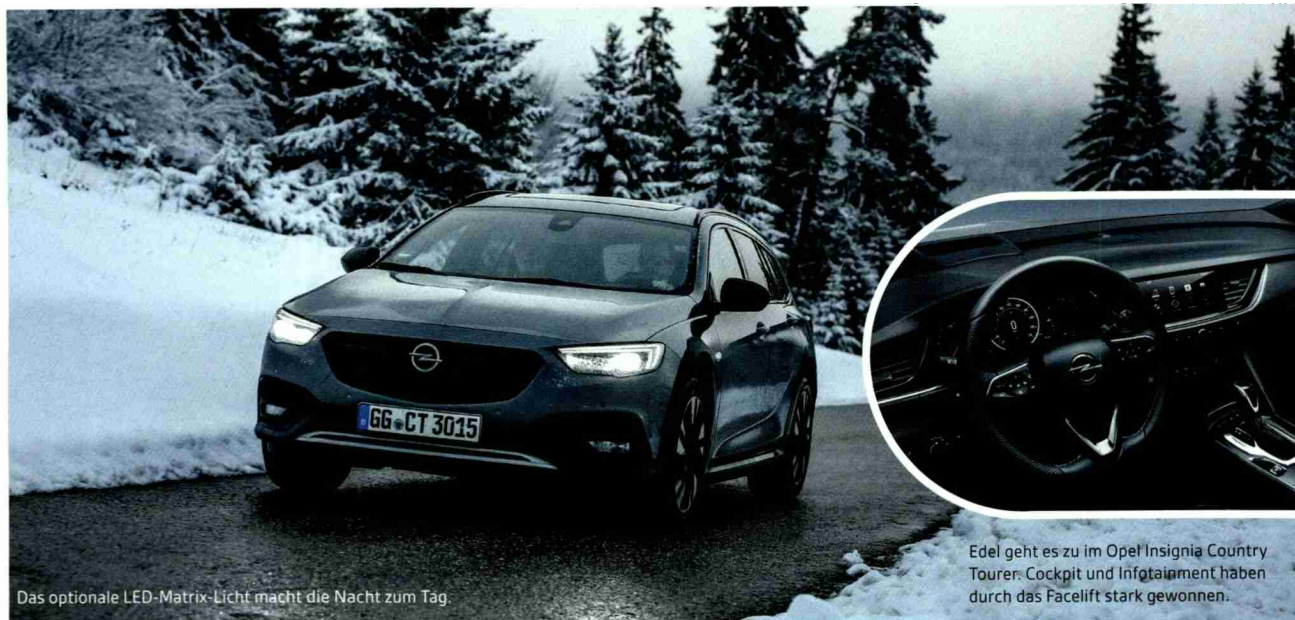
Keine Testberichte verpassen -

AutoScout24 Newsletter abonnieren

4823 / 1600 3.014375

Bildergalerie Opel Insignia Country Tourer





Das optionale LED-Matrix-Licht macht die Nacht zum Tag.

Edel geht es zu im Opel Insignia Country Tourer. Cockpit und Infotainment haben durch das Facelift stark gewonnen.

# Ein Kombi für Country-Fans

Mit dem neuen Country Tourer präsentiert Opel die kernige Lifestyle-Variante seines Flaggschiffs und führt zugleich einen neuen Biturbo-Diesel ein. Text: Isabelle Riederer

Opel ist nicht der einzige Hersteller, der in der Mittelklasse ein Cross-Modell – oder einen Offroader, wie die Rüsselsheimer sagen – anbietet. Dennoch ist der Country Tourer einzigartig. Weshalb? Weil er der einzige Mittelklassekombi ist, der in der Länge über fünf Meter misst. Exakt sind es 5004 Millimeter und damit 18 Millimeter mehr als der Insignia Sports Tourer. In der Breite bleibt es bei 2093 Millimetern, beim Radstand bei 2,83 Metern. In der Höhe überragt der Country den Sports Tourer um zweieinhalb Zentimeter. Das liegt am um 25 Millimeter höhergelegten Fahrwerk.

Doch bevor es durch winterliche Landschaften geht, ent- und verführt der Country Tourer zu einer ausführlichen Sitzprobe. Die optionalen AGR-Sitze mit Massagefunktion und Sitzheizung sind eine Wohltat. Gleiches gilt für das Interieur und das Infotainment-system – optional mit IntelliLink, Bose-Sound-

system und induktiver Ladestation. Mit an Bord ist auch der Online- und Serviceassistent OnStar. Der 8 Zoll grosse Touchscreen ist gestochen scharf und lässt sich intuitiv bedienen. Der Kofferraum schluckt bis zu 1665 Liter. Praktisch ist die serienmässig dreiteilige Rückbank. Clever ist die sensorgesteuerte Heckklappe, die durch eine Projektion am Boden anzeigt, wo der heckklappenöffnende Fusskick ausgeführt werden soll. Das verhindert peinliche Fehlritte.

## Und rüber über die Rüben

Für die Leistung steht nebst dem neu konstruierten 2,0-Biturbo-Diesel mit 210 PS auch ein 2,0-Liter-Turbobenziner mit 260 PS zur Auswahl – beide serienmässig mit Allrad und 8-Gang-Automatik. Zusätzlich gibt es einen 2,0-Liter-Dieselmotor mit 170 PS und manueller 6-Gang-Schaltung. Opels brandneuer Biturbo-Diesel mit 480 Nm maximalem

Drehmoment wird beim Beschleunigen nie unangenehm laut oder brummig, sondern bleibt dezent im Hintergrund. Überhaupt ist der Insignia sehr gut von der Aussenwelt abgeschottet, was ihn – dank der grosszügigen Platzverhältnisse – zu einem echten Reiseauto macht. Das gegenüber dem Standard-Insignia höhergelegte und für das Auto entsprechend abgestimmte Fahrwerk schluckt jede Unebenheit. Und dank Alu-Unterfahrschutz kann man getrost einen Ausflug ins Gelände wagen. Ebenfalls serienmässig sind die wählbaren Fahrmodi, die zum adaptiven Fahrwerk «FlexRide» gehören. Im Sport-Modus ist der Country Tourer etwas straffer ausgelegt und hängt spontaner am Gas, im Tour-Modus ist er weicher, aber ohne schwammig zu wirken. Erwähnenswert sind – neben den zahlreichen Assistenzsystemen wie Abstandstempomat mit automatischer Gefahrenbremsung sowie Head-up-Display –

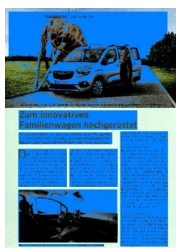


auch das LED-Matrix-Licht mit 32 LED-Segmenten und das Torque-Vectoring-System.

Ein wichtiges Thema bei modernen Autos ist die «Individualisierung». Das hat Opel auch beim Insignia Country Tourer grossgeschrieben, denn die Rüsselsheimer führen mit ihm die «Exclusive»-Linie ein. Hier lassen sich auch wilde Farbwünsche in die Tat umsetzen oder anstatt Chromteile schwarz eloxierte Zierleisten ordern, sodass jeder Insignia Country Tourer als potenzielles Unikat vorfährt. Der neue Opel Insignia Country Tourer kostet ab 44'900 Franken und ist ab sofort erhältlich. ■



Der serienmässige Allradantrieb und das abgestimmte Fahrwerk sind eine tolle Kombination.



## Zum innovativen Familienwagen hochgerüstet

*Die Opel-Produktoffensive geht unvermindert weiter: Mit dem Start des neuen Opel Combo Life schlägt das Unternehmen ein weiteres Kapitel in seiner Geschichte von Modellen voller Innovationen auf.*

**D**ie fünfte Combo-Generation basiert auf einer komplett neuen Architektur. Der Combo Life ist ein echter Allrounder, der fast alles möglich macht. Er bietet immens viel Platz, ist höchst flexibel und praktisch, mit ein oder zwei Schiebetüren ausgestattet und kommt wahlweise als Kurz- (4,40 Meter) oder Langversion (4,75 Meter) sowie als Fünf- und als Siebensitzer. Da wird man schnell zum Mannschaftskapitän, denn die Fahrt mit einem siebenköpfigen Team plus

Sportausrüstung wird zum reinen Vergnügen. Der grösseren Familienplanung steht auch nichts mehr im (Urlaubs-)Weg, denn der Nachwuchs reist sicher auf den drei Plätzen in der zweiten Reihe mit, die alle über Isofix-Kindersitzhalterungen verfügen. Das Panorama-Sonnendach bietet dabei den freien Blickgen Himmel. Und Freunde wie Nachbarn werden das grosszügige Platzangebot ebenfalls zu schätzen wissen, falls sie sich den Combo Life einmal für den Trip zum



nächsten Möbeldiscounter ausleihen wollen. Einfach alles, was benötigt wird, in den Combo Life einladen und zu Hause in Ruhe aufbauen.

#### Messlatte neu angesetzt

Doch nicht nur beim Raumangebot glänzt der neue Opel Combo, auch in Sachen Sicherheit und Komfort hebt er die Messlatte im Segment an. Im Combo Life kommen aus dem kompakten SUV-Segment bekannte und etablierte Technologien und Fahrerassistenz-

systeme wie Müdigkeitserkennung, 180-Grad-Rückfahrkamera mit Vogelperspektive, Head-up-Display und IntelliGrip genauso zum Einsatz wie beheizbare Sitze und ein beheizbares Lederlenkrad. Eine Neuheit im Opel-Portfolio von Assistenzsystemen ist zudem der Rangierschutz Flank Guard. Dazu macht der Opel Combo Life dank kraftvollen Proportionen, die ihm einen robusten Auftritt verschaffen, schon rein äusserlich eine überaus gute Figur.

#### Erstmals 8-Stufen-Automat

Unter der Combo-Haube werden die Kunden aus einer Reihe an turbogetriebenen Benzin- und Dieselaggregaten wählen können. Alle Triebwerke verbinden ein hohes Mass an Agilität mit vorbildlicher Treibstoffeffizienz. Auf Getriebeseite kommen 5- oder 6-Gang-Schalter sowie erstmals im Segment optional auch eine 8-Stufen-Automatik zum Einsatz. (pd/eka) ■



Elegantes und hochwertiges Interieur mit Assistenzsystemen, welche die Messlatte hoch ansetzen.



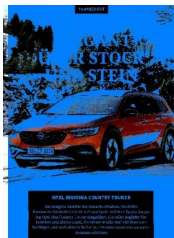
Swiss Motor Vehicle Association  
Verband der Schweizer Automobilclubs (SVA)

ACS Clubmagazin

Auto / ACS Clubmagazin  
8280 Kreuzlingen

www.acszh.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 85'915  
Erscheinungsweise: 8x jährlich



Seite: 26  
Fläche: 107'137 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68753224  
Ausschnitt Seite: 1/3



FAHRBERICHT

# ELEGANT ÜBER STOCK UND STEIN

## OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER

Die Insignia-Familie hat Zuwachs erhalten. Als dritte Karosserie-Variante nach dem Grand Sport und dem Sports Tourer hat Opel den Country Tourer eingeführt. Ein toller Begleiter für Familien und aktive Leute, die immer wieder mal viel Stauraum benötigen und auch abseits befestigter Strassen souverän vorwärts kommen möchten.



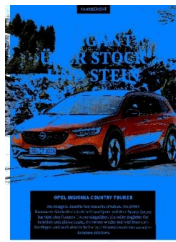
Verband der Automobilclubs  
Schweiz (VSA) / Swiss Motor Vehicle  
Association (VSA)

ACS Clubmagazin

Auto / ACS Clubmagazin  
8280 Kreuzlingen

www.acszh.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 85'915  
Erscheinungsweise: 8x jährlich



Seite: 26  
Fläche: 107'137 mm<sup>2</sup>

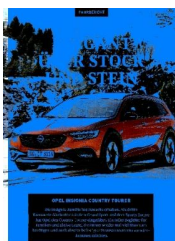
Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68753224  
Ausschnitt Seite: 2/3



- 1** Die dritte Karosserievariante des Insignia ist beplankt und verfügt über mehr Bodenfreiheit, einen Unterbodenschutz für Ausfahrten ins Gelände und 18-Zoll-Felgen.
- 2** Der Country Tourer bietet eine hohe Funktionalität, gut 1700 Liter Stauvolumen und einen über zwei Meter tiefen Laderaum.
- 3** Auch beim Interieur unterstreicht Opel seine Premium-Ambitionen.





## Kernige Offroad-Optik, grosszügige Raumverhältnisse, starke Motoren und moderne Allradtechnik. Mit dem neuen Flaggschiff **Insignia Country Tourer** trifft **Opel** den Geschmack vieler Schweizer Autofahrer.

**D**ie Rüsselsheimer bauen wieder richtig gute Autos. Der Mokka X, der Astra oder auch der seit März 2017 bereits über 100 000 Mal verkaufte Insignia sind technisch und qualitätsmässig auf hohem Niveau. Mit dem Insignia Country Tourer ergänzt die Traditionsmarke ihr Angebot in der Mittelklasse mit der dritten Karosserievariante nach Grand Sport (Limousine) und Sports Tourer (Kombi). Drei Motorisierungen stehen für das neue Flaggschiff zur Auswahl: Der 260 PS starke Zweiliter-Turbobenziner sowie zwei Selbstzünder mit 170 und 210 PS (480 Nm). Dazu gibt es Allrad in Kombination mit einer 8-Stufen-Automatik beziehungsweise einem 6-Gang-Schaltgetriebe für den schwächeren Diesel. Dieser startet bei 49 400 CHF, der Topbenziner kostet ab 53 400 CHF und der neue BiTurbo-Topdiesel ab 53 900 CHF. Jeweils abzüglich der Flex-Prämie von 4 500 CHF.

Wir durften den neuen Country Tourer

und seinen neuen Allradantrieb auf blankem Eis und Schnee testen. Neben zwei Zentimetern mehr Bodenfreiheit kommen ihm dabei insbesondere der innovative, kompakt an der Hinterachse verbaute Twinster-Allradantrieb mit Torque Vectoring und der neuen Fünflenker-Hinterachse zugute. Das Insignia-Flaggschiff verfügt über zwei elektrisch gesteuerte Lamellen-Kupplungen, die bei allen Fahrbedingungen eine optimale Kraftübertragung an jedes einzelne Rad sicherstellen. Wir waren überrascht, wie einfach sich der Fünfmeter-Kombi selbst auf blankem Eis bewegen lässt. Auch nach Drifteinlagen stabilisiert er sich mit leichten Lenkbewegungen schnell wieder. Dazu trägt das weiterentwickelte FlexRide-Fahrwerk bei. Es adaptiert Stossdämpfer, Lenkung, Gaspedalkennlinie sowie Schaltpunkte (bei Automatik) autonom und blitzschnell. Die «Drive Mode Control»-Software wertet dabei permanent alle Sensoren sowie Einstellungen aus.

Der Country Tourer verfügt bei der Technik und dem Komfort über dieselben Tugenden wie seine beiden Brüder. Neben zertifizierten und beheizbaren Ergonomie-Frontsitzen mit Massagefunktion (750 CHF) verfügt das Flaggschiff u.a. über das adaptive IntelliLux-Matrixlicht (1 990 CHF), ein Head-Up-Display (990 CHF), die 360-Grad-Rundumkamera inklusive Parkassistent (1 490 CHF) und die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC (1 200 CHF). Spurhalte-Assistenten und Rückfahrkamera sind hingegen serienmässig.

■ **Text** Markus Rutishauser / **Bilder** Werk

### NEUES FLAGGSCHIFF:

## OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER