

# MEDIENSPIEGEL

18.04.2018

Avenue ID: 260  
Artikel: 10  
Folgeseiten: 22

---

	13.04.2018	Südostschweiz / Ausgabe Graubünden <b>Zum ziemlich besten Freund werden</b>	01
	16.04.2018	4x4schweiz.ch / 4 x 4 Schweizer Allradmagazin Online <b>Opel Combo Life, ein Kumpel fürs Leben.</b>	03
	13.04.2018	radical-mag.com / radical-mag <b>Opel Combo Live</b>	10
	11.04.2018	La Regione Ticino <b>Opel Insignia GSi</b>	16
	11.04.2018	UnternehmerZeitung <b>Sportgerät für Kenner</b>	19
	09.04.2018	20min.ch / 20 minuten Online <b>Eine gesunde Dosis Sportlichkeit</b>	21
	06.04.2018	Automobil Revue <b>Höhere Ambitionen</b>	25
	12.04.2018	Basler Zeitung <b>Mit französischem Dessous</b>	28
	18.04.2018	Südostschweiz / Ausgabe Graubünden <b>Etwas kurzatmig wird er nur auf Passstrassen</b>	30
	15.04.2018	Il Caffè della domenica <b>La Grandland X allunga il passo e si fa più silenziosa</b>	32



# Zum ziemlich besten Freund werden

Opel lanciert im Sommer die fünfte Generation des Combo Life. Der kleine Van ist ein Raumwunder und dürfte gerade deshalb bei Familien auf Anklang stossen.

von **Dario Morandi**

**W**er sich gerade nach einem klassischen Familienauto umsieht, sollte im Sommer bei einem Opel-Händler vorsprechen. Denn dort beginnt dann der Verkauf des neuen Opel Combo Life, dem «besten Freund der Familie». So bezeichnen ihn jedenfalls die Marketingstrategen des deutsch-französischen Autoherstellers. Das hat etwas, weil die fünfte Generation des Combo für die Familie massgeschneidert ist er und deshalb zumindest zum «ziemlich besten Freund» werden könnte.

## Platz und Stauraum im Überfluss

Der Kompakt-Van, den wir uns als Modell aus einer Vorserie in Zürich näher anschauen aber (noch) nicht fahren durften, bietet Platz und Stauraum in Hülle und Fülle. Ausserdem kann der Combo entweder als Kurz- (4,40 Meter) oder dann als Langversion (4,75 Meter) mit fünf oder sechs Plätzen bestellt werden. Insgesamt 28 Staufächer sind im Interieur verteilt, und die Ladekapazität im Kofferraum ist mit fast 2700 Litern geradezu rekordverdächtig. Opel-Chef Michael Lohscheller glaubt, dass der Combo mit seiner «aussergewöhnlichen Flexibilität und Geräumigkeit Familien aller Art ansprechen wird». Bei der Ausstattung des recht rustikal, aber solide ausschauenden Combo haben die Opelianer aus

dem Vollen geschöpft. Der Van ist mit Fahrassistenzsystemen der jüngsten Generation vollgestopft. Und da gibt es sogar noch eine Besonderheit: Für all jene, die Mühe beim Manövrieren bekunden, steht neben der Panorama-Rückfahrkamera ein Flankenschutzsystem zur Verfügung. Zwölf Sensoren überwachen die Umgebung des Fahrzeugs und warnen optisch und akustisch vor Pfeilern, Laternenmasten oder anderen Hindernissen, die zum Besuch einer Autospenglerwerkstätte führen könnten.

## Von 75 bis 130 PS Leistung

Der Combo ist zwar nicht mit einem Allradantrieb, dafür aber mit einer

Traktionskontrolle ausgerüstet. Diese kann aber mit einem klassischen 4x4-Antrieb nicht mithalten. Sie dient lediglich eine Unterstützung bei Geländefahren sowie auf Schnee und Eis. Einen «richtigen» Allradantrieb will Opel aber noch nachreichen. Apropos Antrieb: Für den Combo werden 1,5-Liter-Turbodieselmotoren bereitgestellt, die ein Leistungsspektrum zwischen 75 (55 kW) und 130 PS (95 kW) abdecken. Der 1,2-Liter-Benziner kann mit 110 (80 kW) oder dann 130 PS geordert werden. Die Antriebskraft wird über manuelle Fünf- oder Sechsganggetriebe oder über achtstufige Automaten übertragen.



Viel Raum zu vergeben: Selbst eine Giraffe findet im Opel Combo Life Platz...

Bild Opel



## Eckdaten

### Opel Combo Life Diesel (Langversion)

**Modell:** 5-türiger Kompakt-Van mit fünf oder sieben Plätzen  
**Masse:** Länge 4750, Breite 1840, Höhe 1800 mm  
**Kofferraum:** 597 bis 2693 l  
**Motor:** 4-Zylinder-1,5-Liter-Turbodieseln mit 130 PS (95 kW)  
**Verbrauch, CO<sub>2</sub>-Ausstoss, Fahrleistungen:** noch nicht bekannt  
**Markteinführung:** Sommer/Herbst 2018  
**Preis:** noch nicht bekannt.  
Schätzung: 40 000 Franken.



## News

Ein Fehler ist aufgetreten.

Schau dir dieses Video auf [www.youtube.com](http://www.youtube.com) an oder aktiviere JavaScript, falls es in deinem Browser deaktiviert sein sollte.

## Opel Combo Life, ein Kumpel fürs Leben.

Das neue Familien-Shuttle von Opel kommt im Herbst auf den Schweizer Markt und legt viel Wert auf Alltagsnutzen und Variabilität. Die Technik teilt sich der Opel Combo Life mit Peugeot (Rifter, ehem. Partner) und Citroen (Berlingo), tritt optisch aber eigenständig auf.



Opels kleinen Transporter gibt es schon seit Mitte der 80er-Jahre. Zunächst schmückte er sich mit dem Vornamen Kadett, von dem er auch die Technik übernahm. Zehn Jahre später spielte der kleinere Corsa die Rolle des Genspenders. Vor sieben Jahren schliesslich orientierte sich der Hochdachkombi gen Süden, wurde Zwillingbruder des Fiat Doblo.



Und jetzt lernt der familienfreundliche Lastesel auch noch französisch. Denn nach den SUV-Modellen Crossland X und Grandland X ist der neue Combo die dritte Gemeinschaftsproduktion zwischen Peugeot, Citroen und Opel. Das Teamwork begann allerdings schon vor fünf Jahren, also lange vor dem Verkauf von Opel an die Franzosen. Heraus kam ein Trio: Peugeot Rifter (früher Partner), Citroen Berlingo und eben die fünfte Generation des kleinen Raumwunders.



Für den neuen Opel Combo Life spricht, dass er von Anfang an als PW entwickelt wurde und so die Ansprüche privater Kunden nach Komfort und Behaglichkeit ebenso erfüllt wie deren Wunsch nach deutlich mehr Platz, als ihn eine Limousine, ein Kombi oder auch ein SUV bieten kann. Bei den meisten Rivalen stand am Anfang immer ein nüchternes Nutzfahrzeug: fensterlos, karg ausgestattet und wenig gedämmt.



Die Ingenieure haben vielen Ideen in den je nach Radstand 4,40 oder 4,75 Meter langen Hochdachkombi gepackt. Zwei Schiebetüren (die linke gegen Aufpreis), ein gewaltiger Kofferraum mit 597 bis 2'693 Litern oder eine separat zu öffnende Heckscheibe für das kleine Gepäck zwischendurch.



Wohin man auch blickt, tun sich Staufächer, kleine Ablagen oder sogar eine 36 Liter grosse Box hinter den Köpfen unterm Dach auf.





Üblich in dieser Kategorie von Autos: Fahrer und Beifahrer sitzen in einer ausladenden, glatt anzufühlenden Plastik-Landschaft. Unüblich dagegen das Angebot an Assistenzsystemen: Spurhalte- und Notbremsassistent mit Fussgängererkennung sind ebenso serienmässig wie ein Müdigkeitswarner oder Verkehrszeichenerkennung. Zu haben sind aber auch Head-Up-Display, Panorama-Rückfahrkamera, halbautomatisches Einparken oder ein bis zu acht Zoll grosser Monitor für Navigation und Entertainment. Bei schlechtem Wetter hilft ein „IntelliGrip“ genanntes System, das per Drehschalter auf verschiedene Strassenzustände geeicht wird. Insgesamt fünf Programme sollen bestmögliche Haftung z.B. auf Schnee, Matsch oder auch Sand ermöglichen.

### Opel Combo Life 4x4

Durch den Zusammenschluss mit PSA kann Opel nun aber auch auf den elsässischen 4x4-Spezialisten „Dangel“ zurückgreifen und den Combo Life mit Allradantrieb anbieten. Dass Dangel 4x4 gut kann, haben sie bereits in mehrfach bei Dakar-Einsätzen bewiesen und sind bereits seit vielen Jahren für PSA das, was Magna-Steyr für Mercedes, Volkswagen & Co. ist. Einziger Wermutstropfen: das ist keine 4x4-Lösung ab Werk und wird sich sicherlich in der Lieferfrist bemerkbar machen. Wenn man ihn dann aber mal hat, dann ist Opel Combo Life 4x4 sicher eine gute und günstigere Alternative zum Branchenprimus, dem VW Caddy 4Motion.



Zwei Längenvarianten mit 4,40 Metern und 4,75 Metern sind zu haben, beide können auf Wunsch mit einer dritten Sitzreihe, Einzelsitzen in Reihe zwei und einem umklappbaren Beifahrersitz ausgerüstet werden. Der Einstieg in den Fond erfolgt stets über die seitlichen Schiebetüren, der Kofferraum findet sich hinter einer oben angeschlagenen Klappe.



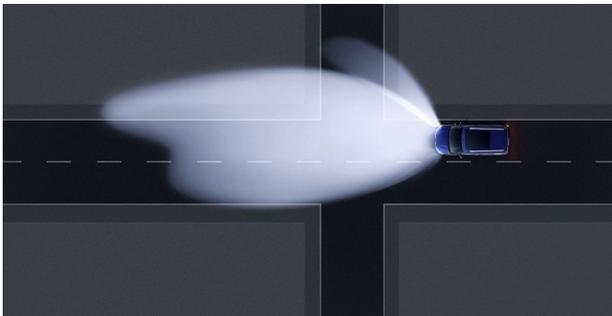
Aber auch für grosses Gepäck ist Platz: maximal 2'700 Liter in der Langversion mit umgeklappten Sitzen und 597 Liter im fünfsitzigen Kurzmodell.



Als Besonderheit gibt es eine separat zu öffnende Heckscheibe, die das schnelle Verstauen von Kleinkram erleichtert.

Einen grossen Sprung macht der Opel Combo in Sachen Assistenten und Infotainment.

Für Sicherheit sorgen unter anderem ein Frontkollisionswarner mit Fussgängererkennung, ein Spurhalteassistent und eine Verkehrsschild-Erkennung. Das Rangieren soll ein automatischer Parkassistent erleichtern. Ausserdem ist ein Infotainment-System an Bord, das mit Android Auto und Apple Car Play kompatibel ist.



Neben neuer Technik gibt es auch frische Motoren.

Unter der kurzen Haube stehen zwei Triebwerke mit zusammen fünf Leistungsstufen zur Wahl: Der 1,2-Liter-Turbobenziner schickt 81 kW/110 PS bzw. 96 kW/130 PS ins Rennen. Der 1,5-Liter-Diesel ist von 55 kW/75 PS über 74 kW/100 PS bis hin zum gleichen Spitzenwert wie der Benziner zu haben. Alle Motoren erfüllen die verschärfte EU6-Norm und werden von den Franzosen gebaut. Eine Achtgang-Automatik für die Spitzenversionen ist auf Wunsch aus Rüsselsheim hin ins Programm gelangt.

Markteinführung Schweiz: Herbst 2018

Verkaufsstart: ab Sommer 2018

Preis: noch nicht bekannt

840 SHARES I love 4x4 We love 4x4 Newsletter

WEITERE BEITRÄGE ZUM THEMA:

VW T6 ist „International Van of the Year 2016“. Der VW T6 Transporter ist «International Van of the Year»... Testfahrt im neuen VW T6 Stockholm. Während der Bulli als legendärer Urahn mit 65 Jahren... Fahrbericht Mercedes-Benz V-Klasse Exclusive V250 d 4MATIC Die Mercedes V-Klasse Exclusive V250 d 4MATIC beeindruckt mit viel Fahrspass...



## Opel Combo Live

Veröffentlicht 13. April 2018

Reine Vernunft

Es muss eine Lanze gebrochen werden für die Vernunft. Gut, das gehört ja sonst nicht so zu den Stärken von «radical». Wobei wir das schon auch können, die MPV zum Beispiel immer geschätzt haben, nicht verstehen können, weshalb dieses Segment quasi nicht mehr existiert, dafür alle diese unnötigen SUV haben wollen, die teurer sind, durstiger, dafür auch noch weniger Platz bieten (und unterdessen alle gleich aussehen). Und noch eine Kategorie von vernünftigen Fahrzeugen hat uns eigentlich immer überzeugen können, das so genannte Van-B-Segment, in dem etwa der Citroën Berlingo mitspielt, der VW Caddy, der Ford Tourneo Connect. Und auch der Opel Combo Live, der nach den Sommerferien ganz neu zu den Händlern kommt und das Brüderchen ist der baugleichen Modelle von Citroën und Peugeot. Es besteht übrigens Hoffnung: Dieses Segment wächst noch schneller als jenes der SUV. Wenn auch (noch!) auf einem sanft tieferen Niveau.



Nein, es geht hier nicht um Fahrspass. Es geht auch nicht um Motorengeräusche oder bissige Bremsen oder ausgefeilte Aerodynamik. Es geht ganz sicher nicht um automobiler Schönheit. Es geht um Mittel zum Zweck, den Transport von Menschen und Gütern von A nach B. Es geht zum Beispiel um Schiebetüren, die es kaum mehr gibt, die aber halt schon sehr praktisch sind, wenn man Kinder hat. Oder sperriges Zeug laden muss. Oder einen Banküberfall plant. Opel konnte uns leider (noch) nicht mitteilen, ob die beiden Dinger (und die Heckklappe) auch elektrisch vom Fahrer aus bedienbar sein werden, das wäre dann halt der Traum, dann muss man nicht einma aussteigen, wenn man die halbe Junioren-Fussball-Mannschaft zum Spiel gefahren hat (was uns doch ziemlich häufig passiert, im Sinne von: jedes Wochenende).





Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69263304  
Ausschnitt Seite: 3/6





Vor allem aber geht es um: Raum. Während die so modischen SUV vor allem unnötig in die Höhe bauen, kann so ein Opel Combo schon in der kurzen Version mit 4,40 Meter Länge (Radstand 2,79 Meter) mit gut 600 Liter Kofferraumvolumen glänzen. Und ist als Siebenplätzer erhältlich. Und packt bei abgelegten hinteren Sitzen fast 2200 Liter weg. Dann gibt es auch noch die Variante mit langem Radstand (also: 2,97 Meter), die dann stattliche 4,75 Meter misst, 850 Liter Kofferraumvolumen vermelden kann – und auf maximal 2693 Liter kommt. Und 3,05 Meter Ladelänge im Innenraum. Er ist damit der kleine König auf dem IKEA-Parkplatz. Erstaunlich ist: Es gibt den grossen Combo jetzt auch als 7-Plätzer. Also, nicht dieser Fakt ist erstaunlich, sondern jener, dass es vorher nicht so war. 28 Ablagefächer gibt es übrigens auch noch – und neu lässt sich das Heckfenster separat öffnen. Ach ja, es gibt sämtliche Assi-Systeme, die ja auch bei normalen Personenwagen unverzichtlich erscheinen.





Als Antriebe gibt es einen 1,2-Liter-Benziner mit 110 oder 130 PS sowie einen 1,5-Liter-Diesel mit 75 bis 130 Pferden. Neu ist, dass sich die stärksten Varianten mit einer 8-Gang-Automatik koppeln lassen werden. Und dass es auch eine 4x4-Version geben wird. Da horcht der Kenner der Branche sofort auf – 4x4 von PSA? Hatten die Franzosen endlich ein Einsehen? Nichts ist, es ist «nur» eine Nachrüstung von Dangel, aber die wird auch ihren Dienst tun, ganz besonders in der Schweiz, wo ja unterdessen über 50 Prozent der Fahrzeuge mit Allradantrieb bestellt werden. Preise? Wissen wir noch nicht.



2018 Opel Combo Life

Mehr Opel haben wir in unserem Archiv .



*Sportiva sì, ma non estrema.  
Opel rispolvera una storica  
sigla per 'firmare' una gamma  
di vetture prestazionali che  
si posizioneranno a metà*

*strada tra le versioni normali  
e le rinomate OPC.  
Ad aprire le danze ci pensa  
la Insignia, disponibile  
con ben due motori.*

# Opel Insignia GSi



Due varianti di carrozzeria e addirittura due motorizzazioni: la Insignia GSi può essere costruita quasi su misura

di Benjamin Albertalli



In pochi si sarebbero aspettati che Opel, da un momento all'altro, rispolverasse una sigla del passato carica di tante emozioni e altrettanti ricordi. Sostituita nell'ultimo ventennio dalle vetture sfornate dall'Opel Performance Center (OPC), la sigla GSi ha contraddistinto per lungo tempo le Opel più sportive in circolazione – se ve le ricordate o siete dei grandi appassionati, oppure non siete più giovanissimi. Oggi questa sigla viene rievocata per identificare tutta una serie di Opel sportiveggianti, le quali si posizionano a metà strada tra le versioni normali e le più sportive OPC, rivolgendosi insomma a quel pubblico alla ricerca di un valore aggiunto in termini dinamici e prestazionali ma senza aver per forza l'esigenza di possedere una versione spiccatamente sportiva come la OPC.

Si inizia con la Insignia, l'ammiraglia di casa, cui seguiranno anche altri modelli del marchio: nelle scorse settimane è già stato annunciato il debutto della Corsa GSi. Proposta nelle due varianti di carrozzeria Grand Sport e Sports Tourer, la Insignia GSi può essere scelta con un 2 litri turbo-benzina da 260 cv oppure un Diesel BiTurbo (sempre 2 litri) da 210 cv e 480 Nm di coppia. Se il primo rappresenta ovviamente la scelta più indicata per chi cerca soprattutto prestazioni elevate (0-100 km/h in 7,2 secondi e velocità massima di 250 km/h), il secondo offre un compromesso davvero interessante tra prestazioni comunque brillanti (0-100 km/h in 7,9 se-

condi e velocità massima di 233 km/h) a consumi contenuti, che secondo il valvole omologato si fermano ad una media di 7 l/100 km. Entrambe le motorizzazioni sono abbinate ad un cambio automatico a otto rapporti e trazione integrale. Sviluppata sotto la responsabilità di Volker Strycek, direttore dell'Opel Performance Center, la Insignia GSi è stata sottoposta ad un'importante messa a punto di assetto, sterzo ed elettronica anche tra i cordoli della Nordschleife. Tra i nuovi componenti troviamo molle più corte, cerchi in alluminio da 20 pollici equipaggiati con Michelin Pilot Sport 4 S e freni a quattro pistoni marchiati Brembo. Non poteva ovviamente mancare un adeguamento estetico, il quale è stato tuttavia eseguito con l'intento di mantenere una certa discrezione, pur mostrando velatamente il suo potenziale: paraurti e minigonne di nuova foggia, spoiler posteriore e terminali di scarico cromati catturano l'attenzione dell'occhio esperto senza fare troppo 'rumore' tra i comuni passanti. Internamente fanno bella mostra di sé un sedile sportivo integrale, il volante sportivo in pelle, la pedaliera in alluminio e il padiglione nero.

Dato che la Insignia aveva già fatto segnare una riduzione della massa nell'ordine dei 60/70 kg rispetto alla generazione precedente, la GSi segna sulla bilancia addirittura 160 kg in meno se paragonata alla precedente Insignia OPC, spinta da un potente sei cilindri. La differenza di carattere tra le OPC e la

GSi è in effetti evidente: non bisogna infatti aspettarsi una versione super-sportiva, né si percepisce un brutale incremento prestazionale rispetto alle Insignia più potenti già presenti nel listino. La differenza la fanno quei dettagli di messa a punto che potranno percepire i palati più fini nella percorrenza di una strada ricca di curve, lungo le quali mostra grande maturità e una maggiore autorevolezza nella percorrenza senza per questo inficiare il comfort. Prova ne è che, nonostante la possibilità di adattare assetto e sterzo in tre diverse modalità, nella "Normal" la Insignia GSi è in grado di fare tutto, e soprattutto di farlo bene. Su asfalto dissestato occorrono pochissime correzioni con lo sterzo, e lo stesso si dimostra più pronto, preciso e progressivo rispetto alle altre Insignia e ti fa sentire ciò che scorre sotto le ruote, sebbene a voler trovare il pelo nell'uovo gli mancherebbe giusto un pizzico di sensibilità. Il motore a benzina spinge a dovere, sebbene come prevedibile si finisce per sfruttarlo più ai regimi medi che non nella zona alta del contagiri. Il che rientra appieno nella filosofia della GSi, che peraltro si dimostra molto interessante con la motorizzazione a gasolio, la quale vanta un buon allungo e una sonorità abbastanza coinvolgente. Il cambio automatico offre una velocità adeguata con entrambe le motorizzazioni, la trazione integrale spicca per la sua efficacia. Molto comodi e altrettanto contenitivi i sedili sportivi.



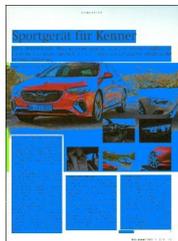
Abitacolo molto sobrio, pur in presenza di accenti sportivi



L'impianto frenante è prodotto da Brembo

## SCHEDA TECNICA

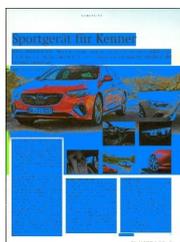
- ▶ **Motori**  
4 cilindri benzina (turbo) e turbodiesel
- ▶ **Potenza**  
da 210 a 260 cavalli
- ▶ **Trazione**  
integrale
- ▶ **Cambio**  
automatico
- ▶ **Consumi**  
da 7 l/100 km
- ▶ **Prezzo**  
da 54'400 Chf
- ▶ **Ideale per**  
ottenere un fine valore aggiunto in termini dinamici, senza per questo dover per forza sobbarcarsi il 'peso' di una vettura prettamente sportiva



# Sportgerät für Kenner

**OPEL INSIGNIA GSI** Mit dem neuen Insignia GSi setzt Opel seine Tradition als Hersteller von Sportmodellen fort. Unser Tester war auf rasanter Strecke in der Provence unterwegs.





In der schönen Provence gingen wir erstmals mit dem neuen Opel Insignia GSi auf Tuchfühlung. Der Insignia GSi setzt eine lange Tradition von sportlichen Opel-Modellen fort. In den 1970er-Jahren waren es der Manta GT/E und Kadett GT/E, 1984 folgte der Manta GSi und der Kadett GSi. Der Kadett 2.0 GSi sorgte 1984 mit 150 PS für Furore. Es folgten weitere Opel Corsa GSi-Modelle.

Zuständig für Weiterentwicklung und Feintuning des Insignia GSi ist das Team um Opel-Direktor Performance Cars und Motorsport Volker Strycek, der diese Abteilung seit 1996 führt. Strycek war und ist erfolgreicher Tourenwagenpilot und wurde 1984 erster DTM-Champion (jedoch auf BMW).

Der Insignia GSi bekam seinen Feinschliff auf der legendären Nordschleife des Nürnburgrings. Strycek war auf einer Runde bis zu 12 Sekunden schneller als mit dem stärkeren OPC-Vorgänger. «Die Leichtbau-Architektur, die top Chassis-Auslegung mit tiefgreifender Entwicklung der Dämpferhydraulik und Softwareanpassung, der einzigartige Allradantrieb sowie die Hochleistungsreifen machen den GSi so präzise und scharf, wie wir ihn haben wollten.» Bei Opel steht GSi auch für «Great Strycek Input».

#### MOTOREN UND ANTRIEB

Zur Auswahl stehen 2.0 Liter-Turbo-Vierzylinder, als Benziner mit 260 PS und 400

Nm, als Diesel mit 210 PS und 480 Nm Drehmoment. Der Insignia GSi verfügt serienmässig über ein Acht-Stufen-Automatik-Getriebe mit Allradantrieb und Torque Vectoring. Es stehen die Fahrmodi Standard, Tour und Sport zur Verfügung. Zusätzlich gibt's den Competition-Modus, der über den ESP-Knopf aktiviert wird: zweimal gedrückt ist die Traktionskontrolle ausgeschaltet. Versierten Fahrern erlaubt das ESP nun grössere Gierwinkel – Fahrspass pur. Dies auch aufgrund der extrem guten Seitenhalt bietenden neu entwickelten Sportsitze.

#### FAHREINDRÜCKE

Den Opel Insignia gibt's als Grand Sport-Limousine und Grand Sports Tourer. Wir durften uns auf der Michelin-Reifenteststrecke von Fontange ein Bild über das hohe Grip-Niveau des Insignia GSi machen. Slalom, Steilwandkurven und Schikane-Fahren mit Abbremsen von hoher Geschwindigkeit standen auf dem Programm, ebenso wie driften auf einem engen Wet-Circuit. Am zweiten Tag ging's auf teils kurvenreichen bergigen Strecken über Land in der schönen Provence. Wir pflichten Volker Strycek gerne bei – der Insignia GSi ist wirklich Fahrspass pur. Die Preise starten bei attraktiven 49'900 Franken für den Grand Sport und gehen bis 51'300 Franken (Flexprämie von 4'500 Franken schon abgezogen).

[www.opel.ch](http://www.opel.ch)

Opel Insignia GSi 09. April 2018 05:15; Akt: 08.04.2018 19:38

## Eine gesunde Dosis Sportlichkeit

von Nina Vetterli - Glückshormone? Ja. Rauschhafte Zustände? Nein. Mit dem wiederbelebten Kürzel GSi macht Opel den Insignia zum dezenten Dynamiker.



GSi, kurz für Grand Sport Injection, kennzeichnete einst besonders sportliche Manta und Kadett-Versionen und soll nun, nachdem es zwischenzeitlich in Vergessenheit geriet, auch beim aktuellen Opel-Flaggschiff Insignia Wunder bewirken.

Bild: Opel

GSi, kurz für Grand Sport Injection, das klingt nach Potenzspritze. Immerhin kennzeichnete das Kürzel einst besonders sportliche Manta und Kadett-Versionen und soll nun, nachdem es zwischenzeitlich in Vergessenheit geriet, auch beim aktuellen Opel-Flaggschiff Insignia Wunder bewirken.

Obwohl, Wunder? Machen wir uns nichts vor: Um den Atem stocken und das Herz rasen zu lassen, braucht es mehr als modifizierte Schürzen, Tieferlegung und Doppelendrohre. Mehr als den bestehenden 260-PS-Topbenziner (oder wahlweise 210-PS-Diesel) unter der Haube. Mehr als eine neu abgestimmte 8-Gang-Automatik, die nach wie vor etwas flinker agieren könnte. Und mehr als ein knackiges Fahrwerk, Brembo-Bremsen sowie einen Allradantrieb mit Torque Vectoring. Aber vielleicht ist das – vor dem Hintergrund, dass die heutige PS-Gesellschaft an einer Mehr-mehr-mehr-itis krank – auch besser so?

Fällt angenehm auf, ohne Hälsen zu verrenken



Der Insignia GSi in der getesteten Version Grand Sport ist die Sorte Auto, die angenehm auffällt, ohne Hälse zu verrenken. Auf die man sich freut, ohne unter schlaflosen Nächten zu leiden. Er beschleunigt munter, bietet eine gute Traktion und reagiert direkt, versetzt aber nicht in einen Tempostress. Die adaptiven Dämpfer, die im schärfsten Modus Karosseriebewegungen minimieren sowie die eng anliegenden, zertifizierten Sportsitze sind frei von Risiken und Nebenwirkungen für die Bandscheiben, während der knurrige Sound den Nachbarschaftsfrieden nicht strapaziert. Hinzu kommt eine Fülle von Wellness-, Sicherheits- und Konnektivitätsfeatures zum gesunden PreisLeistungsverhältnis.

Glückshormone? Durchaus. Rauschhafte Zustände? Nein. Kurzum, der Insignia GSi ist kein Suchtmittel für Adrenalin-Junkies, allenfalls eine Einstiegsdroge. Da wäre ja auch noch das Kürzel OPC, kurz für Opel Performance Center. Und nachdem schon der GSi dank seiner Leichtbau-Diät auf der Nürburgring-Nordschleife schneller ist als das frühere OPC-Modell mit 325-PS-V6, dürfte der künftige Nachfolger umso süchtiger machen.

#### ANHANG: Bildstrecke



2 | 7

Um den Atem stocken und das Herz rasen zu lassen, braucht es allerdings mehr als modifizierte Schürzen, Tieferlegung und Doppelendrohre. Um den Atem stocken und das Herz rasen zu lassen, braucht es allerdings mehr als modifizierte Schürzen, Tieferlegung und Doppelendrohre. Bildstrecke nochmals anschauen  
Leserreporter



3 | 7

Der Insignia GSi in der getesteten Version Grand Sport ist die Sorte Auto, die angenehm auffällt, ohne Hälse zu verrenken. Der Insignia GSi in der getesteten Version Grand Sport ist die Sorte Auto, die angenehm auffällt, ohne Hälse zu verrenken. Bildstrecke nochmals anschauen  
Leserreporter



4 | 7

Die adaptiven Dämpfer, die im schärfsten Modus Karosseriebewegungen minimieren sowie die eng anliegenden, zertifizierten Sportsitze sind frei von Risiken und Nebenwirkungen für die Bandscheiben, während der knurrige Sound den Nachbarschaftsfrieden nicht strapaziert. Die adaptiven Dämpfer, die im schärfsten Modus Karosseriebewegungen minimieren sowie die eng anliegenden, zertifizierten Sportsitze sind frei von Risiken und Nebenwirkungen für die Bandscheiben, während der knurrige Sound den Nachbarschaftsfrieden nicht strapaziert. Bildstrecke nochmals anschauen  
Leserreporter



5 | 7

Der Platz im Fond ist absolut ausreichend. Der Platz im Fond ist absolut ausreichend. Bildstrecke nochmals anschauen  
Leserreporter



6 | 7

Den Rüsselsheimer gibt es wahlweise als Coupe-Limousine oder Kombi sowie als 260-PS-Benziner oder 210-PS-Diesel. Den Rüsselsheimer gibt es wahlweise als Coupe-Limousine oder Kombi sowie als 260-PS-Benziner oder 210-PS-Diesel. Bildstrecke nochmals anschauen  
Leserreporter



Online-Ausgabe

20 Minuten  
8021 Zürich  
044/ 248 68 20  
www.20min.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
UUpM: 2'478'000  
Page Visits: 88'034'301



Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69172861  
Ausschnitt Seite: 4/4





**Flaggschiff** Für den Grandland X gab es nicht nur einen stärkeren Diesel, sondern insbesondere auch eine neue Automatik. In Verbindung mit der Ultimate-Ausstattung bleiben kaum Wünsche offen.



## FAHRBERICHT ► Opel Grandland X 2.0 Diesel

# Höhere Ambitionen

**LEISTUNG SATT** Die Marke mit dem Blitz spendierte ihrem grossen SUV einen 177 PS starken Dieselmotor, gekoppelt mit einer Achtgangautomatik.

**Text: Olivier Derard**

**D**er Opel Grandland X ist ein voller Erfolg: Seit der Markteinführung vor wenigen Monaten hat Rüsselsheim für das SUV über 70000 Bestellungen in ganz Europa verbucht.

Auch in der Schweiz ist die Zwischenbilanz ausgezeichnet: über 1100 Kunden entschieden sich bereits für ihn, trotz fehlendem Allradantrieb. Und damit noch nicht genug. Der Blitz kommt jetzt mit dem Topmodell Ultimate, das eine neue Kundenschaft erschliessen soll. Diese neue Variante bietet nebst erweiterten Optionen auch einen stärkeren Motor sowie eine neue Getriebeautomatik.

### Starker Turbodiesel

Bisher war beim Grandland X die Leistung auf 120 PS (1.6-L-Diesel) bzw. 130 PS als Turbobenziner mit Direkteinspritzung begrenzt. Jetzt folgt ein Vierzylinder-Selbstzünder mit Direkteinspritzung und Turbolader, der 177 PS bei 3750/min leistet. Das Aggregat ist bereits aus zahlreichen Peugeot-Modellen bekannt, wie z. B. vom 3008 GT, dem ebenfalls im Peugeot-Werk Sochaux (F) gebauten technischen Cousin des Grandland X.

Darüber hinaus gemeinsam hat der Grandland X 2.0 Diesel mit dem 3008 auch die Plattform EMP2 sowie eine neue Achtstufenautomatik von Aisin. Das Grandland-Topmodell ist nur mit dieser Automatik lieferbar. In der Tat hat der PSA-Konzern kein anderes Getriebe im Regal, das die 400 Nm Drehmoment (bei 2000/min) des Motors übertragen kann.

Die Achtgangbox zeigte sich während unseres Tests eher von ihrer angenehmen Seite, insbesondere bei laufruhigen, niedrigen Drehzahlen. Ruft man aber die volle Leistung ab, dann kann sich das EAT8-Getriebe bei der Wahl des richtigen Ganges etwas unwillig zeigen. Aber Opel hat den Grandland X vor allem als ein komfortables Alltagsfahr-

zeug entwickelt und nicht als sportliches SUV. In der Tat befinden sich am Lenkrad keine Schaltwippen und an der Mittelkonsole kein «Drive select»-Schalter (kein Sportmodus).

### Ein modernes SUV

Die Fahrleistungen des Grandland X 2.0 Diesel können sich trotzdem sehen lassen: in 9,1 s von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 214 km/h. Opel beziffert den Gemischtverbrauch mit 4,9 l/100 km gemäss neuem europäischen Zyklus, und das bei 128 g/km CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Abgasbehandlung umfasst einen SCR-Katalysator (Selective Catalytic Reduction) mit AdBlue-Harnstoffeinspritzung. Bei der Dynamik profitiert der Grandland X von der exzellenten EMP2-Plattform. Er fährt sich auch ohne elektro-nische Dämpfung sehr angenehm.

Dennoch hatte sein kleinerer Bruder mit dem 1.6-L-Diesel (vgl. Test in der AR 7/2018) beim Fahrverhalten keinen schlechteren Eindruck hinterlassen. Man darf aber nicht das Gewicht des Grandland X 2.0 Diesel vergessen: Laut Hersteller wiegt der 2.0 mit Fahrer leer 1575 kg und der 1.6 immerhin nur 1433 kg. Aber trotz des Mehrgewichts agiert die Vorderachse beim 2.0 zumindest bei trockenen Verhältnissen nicht weniger überzeugend, und dies trotz des um 100 Nm höheren Drehmoments.

### Ultimative Ausstattung

Der Einstieg in die Ultimate-Welt beginnt bei 39 200 Fr. für den 1.2 Benziner mit manuellem 6-Gang-Schaltgetriebe. Der 2.0 Diesel startet bei 45 600 Franken. Nebst dem neuen Antrieb gibt es auch bei der Ausstattung viel Neues. So lässt gerade der Grandland X Ultimate 2.0 Diesel keine Wünsche offen. Im Vergleich zur Excellence-Ausstattung bietet der Ultimate beim Exterieur adaptives LED-Licht, ein schwarz lackiertes Dach in Verbindung mit einer silberfarbenen Dachreling



und schwarze Aussenspiegel. Das Interieur gefällt mit Aluminiumsportpedalen, Denon-Soundsystem, Induktionsaufladung, Premium-Winterpaket (beheiztes Lenkrad, Sitzheizung vorne und hinten) sowie einer 230-V-Steckdose hinter der Mittelkonsole.

### Geplant: 4x4 als Hybrid

Opel bestätigte bereits bei der Präsentation des Grandland X, dass der 2.0 Diesel nicht die letzte Version dieses SUV sein wird. Ein 4x4-Hybrid sei in Vorbereitung, bei dem die Vorderachse von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden soll, und um den Vortrieb an Hinterachse soll sich ein Elektromotor kümmern. Fortsetzung folgt. **AR**

OPEL GRANDLAND X		2.0 Diesel
Modell		
Hubraum	cm³	1997
Motorconstruction		R4, DOHC, Direkteinspritz., Turbo
Treibstoff		Diesel
Bohrung x Hub	mm	85 x 88
Leistung	kW (PS)	130 (177)
bei	U/min	3750
Drehmoment	Nm bei U/min	400 bei 2000
Kraftübertragung		AT8/FWD
L x B x H   Radstand	mm	4477 x 1856 x 1609   2675
Kofferraum	l	520-1652
Leergewicht   Gesamtgewicht	kg	1575   2090
0 bis 100 km/h	s	9.1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	214
Verbrauch (kombiniert)	l/100 km	4.9
CO <sub>2</sub> -Emissionen	g/km	128
Preis ab	Fr.	45 600.-



Die AR-Testwagen fahren mit Treibstoffen von BP



## Mit französischem Dessous

Die Verwandtschaft zum Peugeot 3008 ist dem neuen Opel Grandland X kaum anzusehen



**Die Optik ist flott, die Materialien sind wertig.** Front, Heck und Interieur des Opel Grandland X sind eigenständig.

Von Marc Leutenegger

Die deutsch-französische Kooperation als Ausweg aus der Krise: Was bei der Europäischen Union noch Hoffnung und leere Formel ist, hat sich bei Opel bereits bewährt. Seit der französische PSA-Konzern letztes Jahr bei Opel eingestiegen ist, hat die kriselnde Rüsselsheimer Traditionsmarke wieder an Traktion gewonnen.

Der Grundstein dafür wurde freilich schon vor Jahren gelegt. Damals, als die deutsch-französische Kooperation eine gleichberechtigte war. Vor sechs Jahren verständigten sich die Konzerne auf eine weitreichende Zusammenarbeit. Das erste Produkt war im vergangenen Jahr der Crossland X, das Schwestermodell des Peugeots 2008, der rechtzeitig zur Übernahme fertig wurde. Im gleichen Jahr legte Opel im Oktober nach mit dem Grandland X, der deut-

schen Version des Peugeots 3008.

Eigentlich wurde damit nur nachgeholt, was Opel lange schuldig geblieben war. Ohne ein breit gefächertes SUV-Programm ist heute für keinen Hersteller mehr etwas zu holen. Wie diese Banalität dem früheren Opel-Besitzer General Motors, immerhin ein Spezialist für Dickbackiges, verborgen bleiben konnte, weiss der Pleitegeier.

Im Heimmarkt erlebt Opel dank der beiden SUV gerade das beste Verkaufsjahr seit zehn Jahren. In der Schweiz legte die Marke 2017 gegenüber 2016 zwar um 6,5 Prozent auf knapp über 14000 verkaufte Fahrzeuge zu. Doch im Vergleich zum Resultat von 2007 mit 20500 Fahrzeugen ist das immer noch (zu) wenig – nach drei Monaten lag Opel schon wieder 3,5 Prozent hinter dem Vorjahr zurück.

Trotzdem stehen die Zeichen auf Besserung. Und das liegt nicht allein am Nachholeffekt, sondern auch an der guten Basis: Nicht ganz zufällig ist der Peugeot 3008 im vergangenen Jahr zum «Car of the Year» gewählt worden. Zu sehen, das ist durchaus erstaunlich, ist von der französischen Grundlage im Opel allerdings fast nichts. Die Proportionen verraten am ehesten die Verwandtschaft. Front, Heck und Interieur sind aber eigenständig. Auch für den Opel gilt: Die Optik ist flott, die Materialien sind wertig. Der Grandland X trägt seine französische Basis unten drunter wie ein Dessous.

Was auffällt im Cockpit: Wo Peugeot auf sein Mini-Lenkrad und darüber gestellte Anzeigen setzt, findet man im Opel ein konventionelles Layout mit einem grossformatigen Volant, das den Blick auf die dahinterliegenden Rund-



instrumente frei lässt. Das wirkt deutlich altbackener als das virtuelle Cockpit des 3008.

Dafür haben die Deutschen nicht nur ein Navi- und Multimediasystem, sondern auch einen WLAN-Hotspot und den Concierge-Service On-Star zu bieten. Bei den Assistenten ist die Übernahme vollständig. Der Grandland X hat in höheren Versionen einen vollautomatischen Parkassistenten, eine Rundumkamera, einen Abstandstempomat und eine autonome Notbremsfunktion.

#### Kofferraum gutes Mittelmaß

Weitere Annehmlichkeiten im Testwagen: Die Heckklappe öffnet per Fusskick, die Sitze vorne und hinten sind beheizt und Mobiltelefone jüngerer Datums laden induktiv. Ein solches Handy sollte sich der Grandland-X-Kunde unbedingt zulegen, denn die tief in einer Einbuchtung verbaute USB-Buchse mit dem Ladekabel zu erreichen, ist eine Geschicklichkeitsübung.

Beim Raumkonzept ist der Opel ganz wie der Peugeot. Auf den 4,47 Metern Länge ist viel Platz für die Passagiere, auch im recht luftigen Fond, allerdings ist die Rückbank nicht verschiebbar. Der Kofferraum ist mit 514 bis 1652 Liter gutes Mittelmaß und topfeben. Richtig gut gefällt der französisch-deutsche Fahrwerksmix: Die Abstimmung ist zwar komfortabel, aber so straff, dass sich der Wagen nie aufschauelt und auch nicht selbstbestätigend nickt nach der Fahrt über ein paar Bodenwellen.

#### Nur 1,4 bis 1,5 Tonnen schwer

Die Sechsgangautomatik war im Testwagen mit dem stärksten Diesel ab Serie verbaut und arbeitete unauffällig. Die 177 PS aus zwei Litern Hubraum schieben gut an und reichen locker für die Aufgaben des Alltags. Weil der Grandland X mit 1,4 bis 1,5 Tonnen zu den leichteren Vertretern seiner Zunft gehört, reichen dafür sicher auch die kleineren Motoren, ein Dreizylinderbenziner mit 130 oder ein kleiner Diesel mit 120 PS.

Eine Plug-in-Hybrid-Variante mit angetriebener Hinterachse ist angekündigt und dürfte als Löwe und als Blitz auflaufen. Bis dahin müssen sich die Grandland-X-Kunden auch mit dem Vorderradantrieb begnügen. Die dafür angebotenen verschiedenen Traktionsprogramme, wie Offroad-Modi via Drehschalter wählbar, sind eher eine schöne Fantasie als eine Hilfe.

#### OPEL GRANDLAND X

**Modell:** Kompakt-SUV mit 5 Türen

**Masse:** Länge 4477 mm, Breite 1856 mm, Höhe 1609 mm, Radstand 2675 mm, Kofferraum 1350 bis 1575 Liter

**Motor:** 2,0-Liter-Diesel (Grandland X Ultimate 2.0) mit 177 PS (130 kW), Maximales Drehmoment von 400 Nm

**Fahrleistungen:** 0 bis 100 km/h in 9,1 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 214 km/h

**Verbrauch:** 4,9 Liter auf 100 Kilometer (Herstellervorgabe)

**CO<sub>2</sub>-Ausstoss:** 128 Gramm/Kilometer

**Preis:** ab 24050 Franken, Testwagen Grandland X Ultimate 2.0 ab 45600 Franken



# Etwas kurzatmig wird er nur auf Passstrassen

Vom Opel Grandland X gibt es neu auch eine Version mit 177 PS Leistung. Der kleine Bruder mit 120 PS muss sich deshalb aber nicht verstecken, weil man auch mit ihm komfortabel und gut vorwärtskommt.



Ein Hingucker: Der Grandland X von Opel fährt sich gut und stellt erst doch etwas dar.

Bild Dario Morandi



## von Dario Morandi

**N**äher angeschaut hatten wir ihn schon, den Grandland X von Opel (Ausgabe vom 28. März). Damals war es die neueste Version des frontgetriebenen Sport Utility Vehicles (SUV) aus den Fertigungshallen des deutsch-französischen Autoherstellers. Es ist der Opel Grandland X mit zwei Litern Hubraum und 177 PS (130 kW) Leistung. Dessen Vierzylinder-Turbodiesel wurde lanciert, weil Opel mit der ersten Variante des Grandland X wegen mangelnder Motorenleistung ins Kreuzfeuer der Kritik geraten war. Zu gering sei die Durchzugskraft des zunächst angebotenen Dieselmotors mit 120 PS (88 kW) und des Benziners mit 130 PS (96 kW), hiess es bei der Kundschaft.

### Mehr Schub entwickelt

Um so interessanter jetzt der Vergleich, den wir zwischen dem 120-PS-Diesel und dem grossen Bruder mit 177 PS Leistung vornehmen konnten. Dabei eines gleich vorweg: Der Unterschied zwischen der stärkeren und der schwächeren Grandland-Version ist relativ gering. Zwar entwickelt der 177-PS-Turbodiesel merklich mehr Schub und Spurtvermögen, weil bei ihm 100 Newtonmeter mehr Drehmoment abgerufen werden können. Wer jedoch weniger Wert auf flottes Vorantürmen legt, ist auch mit der 120-PS-

Version des Grandland X gut bedient.

### Triebwerke fast ebenbürtig

Mit einer Ausnahme allerdings: Und die wird besonders während Bergfahrten spürbar. Als «Bergler» sollte man sich deshalb besser den stärkeren Grandland X anschaffen. Auch weil die 120-PS-Version nur mit einem sechsstufigen Automatikgetriebe ausgestattet ist. Beim 177 PS starken Grandland X wird die Kraft von einem moderneren Achtstufenautomaten übertragen. Auf ebener Strasse entpuppen sich die Triebwerke, was Elastizität und Laufruhe angeht, hingegen als fast ebenbürtig. Der Hersteller gibt einen Durchschnittsverbrauch von 4,6 Litern Diesel an. Wir haben 5,5 Liter gemessen.

Auch im Interieur sind im Vergleich mit dem besser motorisierten Grandland kaum Unterschiede auszumachen. Das Ganze wirkt ebenfalls übersichtlich, kommt ohne Schnickschnack aus. Die Rundumsicht ist gut, das gilt auch für den Sitzkomfort sowie die Kopf-, Schulter- und Beinfreiheit. Hinten ebenso wie vorne. Das Multimediasystem lässt sich leicht bedienen, ausserdem gibt es beim Spurhalteassistenten nichts zu meckern. Der leistet seinen Dienst ebenso tadellos wie der Abstandstempomat.

Vergessen kann man hingegen die elektronische Traktionskontrolle, die aus den Beständen der Konzernmutter Peugeot stammt. Vor allem wenn

es hart auf hart beziehungsweise auf Schnee und Eis geht: Da ist dieses System, das allein auf die Vorderräder einwirkt, recht schnell am Anschlag. Hier von einem Allradantrieb zu sprechen, wäre vermessen. Bei der Intelli-Grip, wie sich das System bei Opel nennt, handelt es sich um eine bessere Anfahrhilfe. Mehr nicht.

### Mit geschwungenen Linien

Was das Aussehen des SUV betrifft, kann Opel hingegen wieder Pluspunkte verbuchen. Der Grandland X ist ein schönes Auto mit geschwungenen Linien und einer sportlich wirkenden Silhouette. Auch was den Fahrkomfort angeht, kann der Grandland X ganz vorne mitmischen. Er liegt gut in der Hand, entpuppt sich selbst auf langen Strecken als bequem und erfreulich geräuscharm.

\* Der Opel Grandland X wurde der «Südostschweiz» von Opel Suisse für einen längeren Fahrttest zur Verfügung gestellt.

## Opel Grandland X

- + Fahrkomfort, Fahreigenschaften  
Raumangebot  
Design
- Leistung (Bergfahrten)  
Traktionskontrolle  
kein Allradantrieb



# La Grandland X allunga il passo e si fa più silenziosa

## Tecnologicamente all'avanguardia il neonato Suv della tedesca Opel

L'elegante e spaziosa Grandland X, lunga 4,47 metri, si propone in una nuova versione, con un peso rimorchiabile di duemila chili. Anche il passo migliora la sensazione di ariosità dell'abitacolo e fa sì che il Suv compatto assicuri un ideale abitacolo, in cui possono viaggiare cinque persone. Pratico anche il bagagliaio, con una capacità tra i 514 e i 1.652 litri, simile ad una station wagon. Per aprirlo nella versione Ultimate è sufficiente un movimento del piede e il portellone posteriore, con comando a sensore, si alza e si richiude automaticamente.

In questo nuovo allestimento Ultimate, le principali differenze rispetto alle altre versioni già presentate, sono essenzialmente tre: un convincente motore diesel, la cilindrata è in grado di sviluppare oltre 170 cavalli, con un'eccellente coppia e ottime prestazioni: da zero a cento in 9,1 secondi, una velocità massima di 214 chilometri orari, un consumo di carburante diesel di circa cinque litri ogni cento chilometri.

Soddisfacente anche la guida, silenzioso il propulsore che risulta ben isolato acusticamente e comodo il sistema start/stop. Nuovo anche il cambio automatico a otto rapporti. Una perfetta sinergia con questo propulsore.

Infine, il terzo elemento riguarda l'equipaggiamento. Oltre alle caratteristiche tecnologicamente all'avanguardia, come l'avviso di collisione con frenata d'emergenza automa-

tica e il riconoscimento pedoni, a bordo sono disponibili di serie i fari a Led Afl, l'assistenza al parcheggio automatico con Parkpilot anteriore e posteriore con telecamera a 360 gradi e il sistema IntelliGrip per una migliore trazione su qualsiasi fondo. In aggiunta, conducente e passeggeri sono ottimamente connessi in rete grazie all'ultima generazione dei sistemi IntelliLink, compatibili con Android Auto e Apple CarPlay, con schermo a colori da otto pollici e possibilità di ricarica induttiva dello smartphone (senza collegarlo ai cavi).

Intanto, l'evoluzione del modello Grandland X non si fermerà. Durante l'anno, infatti, Opel estenderà la gamma di motorizzazioni, versione ibrida plug-in con la trazione integrale compresa. La Opel Grandland X Ultimate, due litri diesel, è in vendita da 36'200 franchi. **s.p.**

