






# MEDIENSPIEGEL

26.01.2018

Avenue ID: 260  
Artikel: 5  
Folgeseiten: 17

---

	01.02.2018	Auto Illustrierte <b>SAG'S MIT BLUMEN</b>	<b>01</b>
	25.01.2018	Solothurner Woche <b>Crossover modernster Prägung ist da</b>	<b>05</b>
	25.01.2018	wheels-and-you.com / Wheels And You <b>Essai – Opel Ampera-e : Le tout électrique allemand</b>	<b>06</b>
	26.01.2018	AutoBild Schweiz <b>OPC-Challenge geht in die 13. Runde</b>	<b>19</b>
	23.01.2018	autosprint.ch / AutoSprint Online <b>Opel: Mokka für die Schwingerkönige</b>	<b>21</b>




# SAG'S MIT BLUMEN!

TEXT: MICHAEL LUX FOTOS: VESA ESKOLA

**Der Crossland X richtet sich laut Opel an die urbane Kundschaft, die lieber zum Bio-Bauern shoppen geht statt ins Gelände. Daher hat das kleinste Modell der X-Familie keinen Allradantrieb – aber umso mehr Stil.**

**W**ürde man Mokka X und Adam kreuzen, käme wohl ein Crossland X heraus. Doch das X-Chromosom wurde nicht vererbt. Im Gegensatz zum Mokka ist der Crossland nicht mit Allradantrieb zu haben. Kein Wunder, er basiert auf derselben Plattform wie die PSA-Modelle Citroën C3 Aircross und Peugeot 2008, die ebenfalls reine Fronttriebler sind. Aber der Crossland X will gar kein Geländegänger sein, sondern ein Crossover für den urbanen Lifestyle. Dazu passt die schicke Zweifarbenlackierung à la Adam. Das SUV-Erbgut repräsentieren lediglich die schwarze Offroad-Bepunktung sowie der angelegte Unterfahrschutz.

Genauso wie beim Aussen-design herrscht im Innenraum eine skulpturale Formensprache mit geschwungenen Linien und klarer Aufteilung der Anzeigen und Funktionen vor. Die Instrumente sind übersichtlich angeordnet. Die Bedienung über den 8-Zoll-Touchscreen in Verbindung mit dem Navi 5.0 des optionalen IntelliLink-Systems (750 Fr.) samt der Smartphone-Anbindung, dem



Gemischtes Bild: ansprechendes Cockpit mit grossem 8-Zoll-Touchscreen, Lederlenkrad – aber etwas Hartplastik in den Türen.



Passend zum urbanen Lifestyle: Der Concierge-Service OnStar ist im Crossland ebenfalls an Bord – neu mit Hotelreservierung und Parkplatzsuche.



Typischer Dreizylinder: Der 1,2-Liter-Turbo mit 130 PS hängt recht gut am Gas, solange man ihn auf Drehzahlen hält.

Apple Carplay sowie Android Auto ist einfach und intuitiv

Die Qualitätsanmutung des Crossland ist gut. Nur das Hartplastik in den Türen trübt etwas das Gesamtbild. Besonders gut gefallen die sehr bequemen AGR-Ergonomiestitze (600 Fr.) mit ausziehbarer Oberschenkelauflege und Sitzheizung. In Kombination mit dem Winterpack (340 Fr.) ist selbst eine Lenkradheizung an Bord. Serienmässig ist dagegen das umfangreiche Sicherheitspaket unter anderem mit Berganfahrhilfe, Müdigkeitswarner, Spurassistent und Verkehrsschilderkennung.

#### Ausreichend Platz

Ein Raumwunder ist der Crossland nicht. Aufgrund des guten Packagings bietet er für seine Grösse aber ordentliche Kopf- und Beinfreiheit. Letztere lässt sich durch die 60:40 teilbare sowie einzeln verschiebbare Rückbank vari-

ieren. Je nach Position variiert auch der Laderaum zwischen 410 und 520 Liter. Das Maximalvolumen beträgt bei umgelegten Sitzen sogar beachtliche 1255 Liter.

Angetrieben wird der Testwagen vom kernigen 1,2-Liter-Dreizylinder. Einmal auf Touren, hängt er schön am Gas und ist unter Teillast nicht übertrieben laut. Erst wenn man ihn ordentlich hochdreht, tönt er entsprechend. Zum temperamentvollen Aggregat passt das knackige Sechsgang-Getriebe. Kleiner Wermutstropfen: Bei zügiger Fahrweise steigt der Verbrauch auf durchschnittliche 6,6 Liter.

Dafür ist flottes Kurvenverhalten drin – dank des gutmütigen, untersteuernden Kurvenverhaltens und der für ein SUV relativ direkten Lenkung. Im Geradeauslauf mimit er ebenfalls nicht den harten Burschen und glänzt mit komfortablem Abrollverhalten. Wenn das kei-



ne blumigen Aussichten sind ...

**Michael Lux sagt**

Der Crossland X ist ein flotter, alltagstauglicher Crossover. Schick, aber ohne Starallüren, dafür mit guter Ausstattung. Allrad braucht es da nicht.

130 PS, 230 Nm bei 1750/min, 6-Gang manuell, Vorderrad • Norm 5,1 l/100 km, 116 g/km CO<sub>2</sub>, Effizienz D, Test 6,6 l/100 km, 0–100 km/h 9,1 s, Spitze 206 km/h • L/B/H: 4212/1825/1605 mm, Leergewicht: 1337 kg, Ladevolumen: 410 bis 1255 l • Preis ab 26 500 Franken.

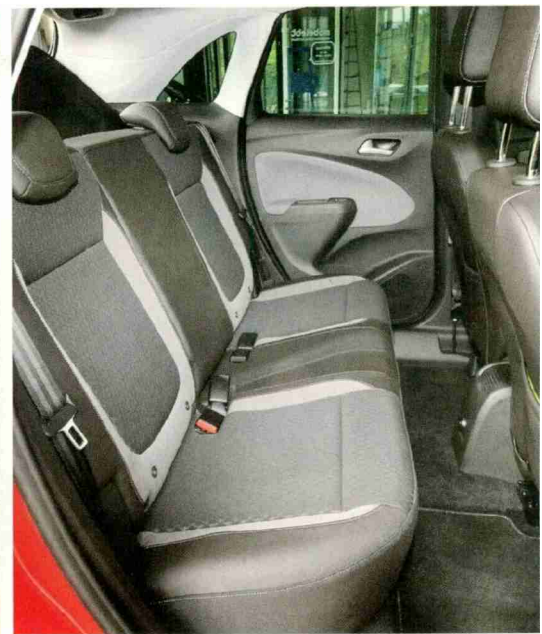


Die auto-illustrierte testet mit ultimate-Treibstoffen von bp.

**Opel Crossland X 1.2 T Excellence R3-Turbo-**benziner, Direkteinspritzung, 1199 cm<sup>3</sup>, 96 kW/



**Variabel:** Der Crossland X schluckt bis zu 1255 Liter bei umgelegten Sitzen. Dank doppeltem Kofferraumboden ergibt sich dann eine ebene Ladefläche.



**Verschiebbar:** Die 60:40 teilbare Rückbank lässt sich um bis zu 150 Millimeter verschieben. Manko: die etwas zu kurze Beinauflage.



SUV-Look: Offroad-Belplankung  
und angedeuteter Unterfahrschutz  
weisen den Opel als Crossover aus.



## Fahrbericht: Opel Crossland X 1.2 Excellence



Gut in Form: Der neue Opel Grandland X besticht allenthalben.

RHo

## Crossover modernster Prägung ist da

**Nach dem Crossland X ist der Grandland X der zweite Opel, der auf einer PSA-Plattform aufbaut. Er überzeugt durch starkes Design sowie grosszügiges Platzangebot.**

Crossover boomen, weil sie viel Platz und eine ausgezeichnete Rundumsicht versprechen. Diese Qualitäten sind beim Opel enorm hübsch verpackt. Etwa dessen Front mit dem wohl modernsten AFL-Scheinwerfersystem. Es ist Winter, die beheizbare Frontscheibe ist blitzschnell eisfrei und das Lenkrad wird schnell angenehm warm. Mit an Bord sind alle sicherheitsrelevanten Assistenten und natürlich adaptive Temporegelung. Fünf Personen finden im Innenraum ausreichend Platz auch für längere Reisen. In den flexibel gestalteten Laderaum kann schier

endlos geladen werden, die Heckklappe schliesst elektrisch.

### Ideal für Wintersportler

Wir gehen Skifahren, die hintere Tür öffnet auf Fusskick, mit einem Griff ist ein Teil der Rücksitzbank flachgelegt und die Skier und Stöcke finden ihren Platz. Auf dem schneebedeckten Parkplatz fragt der Einweiser: Hat der Opel Allradantrieb? Das verneinen wir und trotzdem schiebt sich der Crossland X über die Eisplatte auf seinen Platz. Die Technik ist ganz auf ökonomischen Betrieb ausgelegt und macht unterwegs dennoch Spass. Mit dem Crossland X hat Opel zahlreiche überzeugende Argumente, zumal das mittelgrosse SUV einen ausgereiften Eindruck hinterlässt und preislich attraktiv eingestuft ist.

RHo



Einfach toll: Der Opel Grandland X bietet als Excellence sehr viel.

## Technische Daten + Preis

<b>Modell:</b>	Opel Grandland X 1.2
<b>Karosserie:</b>	5 Türen / 5 Plätze
<b>Masse mm:</b>	L: 4477 B: 1856 H: 1609
<b>Motor:</b>	4. Zyl., 1199 cm³, Turbo
<b>Leistung:</b>	97 kW/130 PS ab 5500/min.
<b>Drehmoment:</b>	230 Nm ab 1750/min
<b>Antrieb:</b>	6-Gang man. / Front
<b>Spitze:</b>	188 km/h, 0-100 9,1 s.
<b>Verbrauch:</b>	5,3/100 km, CO <sub>2</sub> 120 g/km
<b>Preis ab:</b>	Fr. 35'350.-, TW: 38'360.-
<b>Infos:</b>	www.opel.ch



## Essai – Opel Ampera-e : Le tout électrique allemand

25 January 2018

2018-01-25

Encore anecdotique il y a quelques années, l'automobile 100% électrique arrive chez tous les constructeurs, ou presque. Avec l'Ampera-e, Opel veut occuper le terrain en premier, avant l'arrivée d'un éventuel constructeur très agressif sur le marché européen. Pari réussi ?



Moteur électrique 204 ch 360 Nm Transmission à rapport unique Vitesse maxi : 148 km/h 0 à 100 km/h en 7.3 sec. Poids : 1'691 kg Long./larg./haut. (mm) : 4'164 x 1'765 x 1'594 Conso. mixte : 13.6 kWh/100 km Emissions CO 2 : 0 g/km (A) dès CHF 41'900.-, mod. essayé: CHF 44'260.-

Texte et photos : Tony da Silva

Les mois passent et les politiques ne sont pas avares en promesses. En juillet de l'année passée, Nicolas Hulot, ministre français de la transition écologique, a expliqué que la France ne vendrait plus de véhicule 100% thermique en 2040. Cet objectif étant probablement trop lointain ou pas suffisamment ambitieux, Mme Hidalgo, Maire de Paris, a enchaîné, fin 2017, en annonçant que la voiture 100% thermique sera interdite en 2030. Plus fort encore, sous l'égide de l'association Together4Climate, une douzaine de métropoles (dont Londres, Barcelone, Vancouver, Copenhague, Seattle, Los Angeles ou encore Milan) ont proclamé vouloir faire de même pour une partie de leur ville. La solution ? La voiture électrique !

Alors que PSA vient d'annoncer la fin du rachat d'Opel, ce dernier espère faire de l'Ampera-e son atout pour sortir

gagnant des années de transition qui s'annoncent.



A l'extérieur

L'auto a été totalement revue vis-à-vis de l'ancienne Ampera et le résultat est plus proche d'un SUV des villes que du classique segment C.

Ceci étant dit, l'extérieur est plutôt réussi avec un style dynamique plus marqué que celui de la Corsa par exemple. L'avant est fin et l'arrière tronqué pour maximiser l'espace intérieur. En gros, la voiture dégage une image « branchée » (sans mauvais jeu de mots) et énergique alors que rien, à part le nom et l'absence de pot d'échappement, ne permet par ailleurs de remarquer que c'est une voiture 100% électrique.

Pour une fois, le dessin extérieur n'est pas torturé, la voiture est attractive et les dimensions sont vraiment réduites avec une longueur de 4.1 mètres.





## A l'intérieur

Une fois dans le véhicule, je suis agréablement surpris par l'habitabilité. En effet, malgré les dimensions extérieures réduites, la vie à bord est spacieuse à l'avant comme à l'arrière, même si la cinquième place n'est pas très confortable.

Idem pour le coffre. Avec sa capacité qui va de 381 litres à 1'274 litres une fois les sièges rabattus, il offre une place conséquente, malgré que le fond n'est pas plat quand les sièges sont pliés. Le volume est un bon point car beaucoup de constructeurs additionnent des batteries dans le coffre et ce dernier se retrouve proportionnellement réduit en fonction de la capacité énergétique totale embarquée. Ici, c'est le contraire, l'Ampera-e offre une confortable capacité de 60 kWh sans péjorer l'espace, tout simplement un record pour la catégorie. Ceci dit, la marque se montre sans doute optimiste en affichant une autonomie supérieure à 500 km... à tester.

Pour le reste, ergonomiquement parlant, je ne suis pas convaincu par les instruments et l'emplacement des nombreux boutons. Par exemple, avoir l'interrupteur du signal de détresse sur le même plan que des boutons comme le mode Sport ou ESP, je trouve cela aberrant. Idem pour les commandes au volant, un peu compliquées et pas très intuitives.

L'écran de 12 pouces est, quant à lui, agréable à utiliser même si, une fois encore, l'ergonomie laisse clairement à désirer.



## Sous le capot

Comme toujours dans ce genre de voiture, le capot s'ouvre sur un espace relativement aéré, on dirait un mikado de câbles ! La profession du futur, au niveau automobile, c'est électricien et non plus mécanicien.

Une bonne partie des 430 kg de batteries étant sous le plancher, le compartiment moteur contient uniquement le convertisseur, le moteur et une dizaine de composants électroniques. Bref, rien qui puisse être « vérifié » par l'automobiliste contraint, plus que jamais, de se fier à l'agent de sa marque pour entretenir et éventuellement réparer son véhicule.

Enfin, la consommation déclarée à 13.6 kWh/100 km me semble optimiste compte tenu de la puissance de 204 ch à disposition. Toutefois, là aussi et contrairement au cas d'un moteur thermique, ce n'est pas le seul élément qui détermine la consommation.



Au volant

Dès la prise en main du véhicule, je constate avec ennui qu'il est déjà équipé des pneus d'hiver. C'est un peu fâcheux car le mois d'octobre s'écoule avec des journées à plus de 20 degrés et, dès les premiers tours de roue et virages, il m'apparaît que les sensations derrière le volant ne sont pas extraordinaires. Entendons-nous bien, la position de conduite est bonne et comme le véhicule est un peu haut sur pattes, la visibilité sur le trafic est excellente. Toutefois, malgré des batteries réparties dans le plancher et, donc, abaissant un maximum le centre de gravité, je trouve que la voiture prend beaucoup de roulis et que la direction ne donne que peu de retour d'information.

Ceci dit, grâce au moteur de 204 ch, les sensations sont bien là et pour les adeptes du 0 à 100 km/h, le chronomètre affiche un vaillant 7.3 secondes... l'air de rien, c'est comparable à celui d'une Mini Cooper S ou d'une Clio RS. Les montées en vitesse sont donc excellentes et s'insérer dans le trafic ou démarrer en trombe au feu est un jeu d'enfant.

Toutefois, comme sur tous les véhicules électriques, la vitesse de pointe reste « limitée » puisque, pour ce modèle, le constructeur annonce seulement 148 km/h. Bien entendu, pour la Suisse, c'est largement suffisant, mais si vous faites un tour en Allemagne, il y aura peut-être un peu de frustration. Côté chauffage, la voiture ne réagit pas quand je tente un réglage sur 28 degrés... il faut pour cela actionner la climatisation. Pas certain que ce soit le plus efficace vis-à-vis d'un système basé sur des corps de chauffe électrique. Pour rappel, la climatisation rabote l'autonomie d'au moins 10%.

Bien que le constructeur affirme qu'il y a au moins 12 éléments qui participent à la consommation d'un véhicule électrique, force est de constater que, sur l'ensemble de l'essai, je consomme en moyenne plus de 17 kWh/100



km. C'est assez élevé et je me demande quelle part de la puissance du moteur influence cette statistique. Globalement, je roule principalement sur des tronçons autoroutiers, mais ce chiffre est très élevé comparé aux 12 kWh/100 km de la Hyundai Ionic essayée l'automne dernier.

Opel innove en proposant, au travers de son levier de vitesse, un mode de conduite « L » en plus du classique « D ». Avec cette configuration, la pédale d'accélérateur change et devient plus sensible avec une course différente afin de doser l'accélération mais surtout le frein moteur. En effet, ce dernier est beaucoup plus présent dès que le conducteur relâche la pédale et produit une puissance jusqu'à 60 kW, ce qui équivaut, au niveau des sensations, à un freinage important. Vu le couple, la puissance et le frein moteur en mode « L », l'usure des pneus avant sera certainement à surveiller dans le temps.





## Verdict

Une fois n'est pas coutume, je dirais que ce moteur est presque trop puissant pour l'esprit et les ambitions de ce véhicule. Quid de la consommation avec un moteur 1/4 ou même 1/3 moins puissant qui, me semble-t-il, aurait été parfaitement suffisant ? Sur un parcours composé à 90% d'autoroute (donc très mauvais en termes de récupération d'énergie), je décompte un peu plus de 17 kWh/100 km et, après 298 km, il me reste à peine une autonomie de 38 km. Abaisser d'un tiers la puissance et donc, je suppose, la consommation, permettrait de gagner 100 km de plus... ce n'est pas superflu dans cette phase de transition avec des bornes électriques encore rares ou incompatibles avec le véhicule.

Et que dire de cette interface compliquée et pas très intuitives au niveau de l'ordinateur de bord ? Et c'est sans parler des approximations et autres erreurs manifestes comme ce message qui s'affiche en deux temps quand le véhicule est en charge : « La recharge se terminera à 14:00 ». Qui a compris qu'en réalité, ce message signifie « La recharge sera terminée dans approximativement 14 heures » ? Ce n'est pas vraiment la même chose, sans parler qu'après 4 heures de charge et une course de 10 minutes, l'ordinateur de bord affiche le même message mais avec un temps encore plus long. De plus, à la maison, avec une prise secteur à 220V, la voiture sélectionne systématiquement une charge à 6A au lieu de 10A pour « éviter tout risque de surchauffe de l'installation électrique du client » et ce malgré l'adaptateur fourni pour le marché helvétique à CHF 150.- et pas très esthétique. Ennuyeux !

Bref, mon sentiment est qu'Opel a précipité la sortie de son Ampera-e afin de proposer le premier véhicule électrique abordable, bien équipé et avec une bonne autonomie sur le marché. Mais on voit qu'au niveau QA, le résultat souffre d'erreurs sottes et faciles à corriger. Est-ce que, comme Tesla, le constructeur pourra mettre à jour son système à distance et gommer ces imperfections ? Que nenni, il faudra passer par un garage.

Toutefois, ces défauts de jeunesse de doivent pas dissimuler l'essentiel : la voiture bénéficie d'une bonne autonomie, son moteur est puissant et elle est richement équipée, tant sur le plan de l'assistance à la conduite et sur celui de la sécurité. Dans le désordre, les clients pourront compter sur un avertisseur de dépassement de ligne et d'angles morts, une aide au parage, un système audio signé Bose avec un DAB+, une gestion de la distance avec le véhicule qui précède, etc. le tout pour un prix attractif.

Je vais aussi conclure sur un petit coup de gueule concernant le réseau de bornes électriques qui éclosent ici et là sur le réseau routier suisse. Alors que les voitures électriques commencent à être une alternative crédible vis-à-vis des autos thermiques classiques, les prix affichés pour les recharges sont extravagants. Par exemple, EVPASS propose 513 stations à travers la Suisse et facture au moins CHF 0.50 le kWh si vous n'êtes pas membre et CHF 0.45 le kWh + CHF 59.- par an pour les membres. C'est quand même près de 3 fois plus cher que le kWh à la maison. Difficilement acceptable, même si les puissances sont plus élevées (3.7, 11 ou 22 kW en fonction des bornes). Autrement dit, avec une borne à 22 kW, il faudra près de 3 heures ou CHF 33.- pour faire un plein complet de l'Ampera-e, ce qui n'est plus très avantageux comparé à l'équivalent essence pour un véhicule de ce type. A cela, en certaines occasions, il faudra aussi ajouter des frais de parking qui, suivant l'endroit, peuvent sérieusement plomber la note.



## Prix et options – Opel Ampera-e

Prix de base : CHF 41'900.-

Pack assistance : CHF 1'290.-

(caméra de recul, indicateur de distance, aide à la sortie de places de parc, assistant de parking, reconnaissance des panneaux de signalisation, alerte de sortie de voie, angle mort, etc.)

Pack premium : CHF 2'490.-

(sellerie cuir, volant chauffant, sièges avant et arrière chauffants, jantes alliage léger 17 pouces, système audio Bose, etc.)

Peinture métallisée : CHF 850.-

Prix TOTAL : CHF 46'530.-



Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68286786  
Ausschnitt Seite: 9/13



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook .

Nos remerciements à Opel Suisse pour le prêt de cette Opel Ampera-e, ainsi qu'au garage Milliet SA à Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai – Opel Zafira 1.6 ECOTEC : Un nouveau Z pour le Blitz

Essai – Opel Mokka X : Crossover caféiné, on n'est pas chocolat !

Essai – Opel Astra 1.6 Turbo : Le renouveau d'une étoile

Premier contact – Opel Astra Sports Tourer : La voiture de l'année en break !

Essai – Opel Corsa OPC : Bombinette allemande à la chasse des petites françaises

Essai – Opel Corsa 1.0 EcoFLEX : 5eme gène !

Essai – Opel Adam S : Une petite bombe parfaitement maîtrisée...

Essai – Opel Adam Rocks : Citadine en tenue Rock and Roll

Essai – Opel Insignia Country Tourer : La chic aventurière

Essai – Opel Mokka : SUV expresso

Essai – Opel Adam : Glamour, un peu, beaucoup, passionnément





Essai – Opel Astra OPC : Opel et les Perfs' sous Contrôle

Essai – Opel Ampera : L'hybride 2.0 ?

Nouveauté – Opel Insignia GSi

Nouveauté – Opel Grandland X

Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Economie – Le groupe PSA s'offre Opel/Vauxhall

Nouveauté – Opel Insignia Sports Tourer

Nouveauté – Opel Crossland X

Nouveauté – Opel Insignia Grand Sport

Présentation – Opel Karl Rocks

Nouveauté – Opel Zafira

Présentation – Opel Ampera-e

Nouveauté – Opel Mokka X

Présentation – Opel GT Concept

Nouveauté – Opel Astra Sports Tourer

Nouveauté – Opel Astra

Nouveauté – Opel Adam Rocks S

Nouveauté – Opel Corsa OPC

Événement – Inauguration du nouveau garage Grimm

Nouveauté – Opel Karl

Nouveauté – Opel Adam S

Nouveauté – Opel Corsa

Nouveauté – Opel Adam Rocks

Présentation – Opel Astra OPC EXTREME

Nouveauté – Opel Insignia OPC



Nouveauté – Opel Insignia Country Tourer

Nouveauté – Opel Cascada

Nouveauté – Opel Adam

Genève 2012 – Opel Mokka

Genève 2012 – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Mokka

Nouveauté – Opel Astra OPC

Nouveauté – Opel Ampera

Opel Astra GTC – Les détails

Nouveauté – Opel Astra GTC





↪ Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68286786  
Ausschnitt Seite: 13/13





# OPC-Challenge geht in die 13. Runde



Der grösste Markenpokal der Schweiz, die OPC Challenge von Opel, findet auch 2018 statt. Der Kampf zwischen den Pylonen wird diese Rennsaison mit dem Adam S ausgetragen.

**SCHON ZUM 13.** Mal führt Opel die OPC Challenge durch und macht so Motorsport kostengünstig einem breiten Publikum zugänglich. Auch dieses Jahr kommen Fahrzeuge «ab Stange» zum Renneinsatz, also ohne Veränderungen am Serienmodell. Gefahren wird heuer aber nicht mehr auf dem Corsa OPC, sondern im Adam S. Dies soll die Kosten senken, OPC-Challenge-Teilnehmer können den Adam S inklusive aller Prämien schon für 19'900 Franken kaufen. Dieser eignet sich mit seinen kompakten Abmessungen, seinem 150 PS starken 1,4-Liter-Turbo und seinem speziell abgestimmten Sportfahrwerk perfekt für den Slalom-Rennsport. Neu

findet 2018 übrigens ein spezieller Ladies Cup statt.

## Gewinner 2017 geehrt

Vor dem Startschuss wurden noch die Sieger der OPC Challenge 2017 geehrt. Die strahlenden Sieger durften vor kurzem in Spiez ihre verdienten Auszeichnungen entgegennehmen. Thierry Kilchenmann, Belwag AG Bern, dominierte in der Einzelwertung mit insgesamt 316 Punkten und 40 Punkten Vorsprung auf Fabio Gubitosi, Opel Suisse SA, Glattpark, und gar 117 Punkten vor dem Drittplatzierten Elio Barbezat von der Garage Guex SA in Bremblens. Thierry Kilchenmann gewann mit seinen 316 Punkten auch klar die

Wertung im Juniorcup vor Elio Barbezat (199 Punkte) und Simon Urech von der Auto Germann AG, Hunzenschwil (95 Punkte). Sieger im Teamcup ist wiederum das Flammer Speed Team, Autocenter K. Flammer, Glarus, welches damit seinen Erfolg der beiden Vorjahre wiederholen konnte. Das Fahrer-team mit Fabian Eggenberger, Sandro Fehr, Alexander Ulrich und Christian Zimmermann am Lenkrad lag mit 302 Punkten klar vor dem Team Guex Motorsport der Garage Guex SA, Bremblens (240 Punkte) und dem Belwag Bern Racing Team der Belwag AG Bern (226 Punkte). (ml)

➔ [www.opc-challenge.ch](http://www.opc-challenge.ch)



AutoBild Schweiz  
8953 Dietikon  
043/ 499 18 99  
www.autobild.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 7'805  
Erscheinungsweise: 49x jährlich



Seite: 3  
Fläche: 35'392 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68268738  
Ausschnitt Seite: 2/2



**Die Opel OPC  
Challenge findet dieses Jahr  
schon zum 13.  
Mal statt.**

Branche

Redaktion | 23. Januar 2018

## Opel: Mokka für die Schwingerkönige

**PARTNER** Die Schwingerkönige Matthias Glarner und Kilian Wenger entdecken mit ihren neuen Blitzten den X-Faktor. Die Opel Mokka X werden ihnen von der Garage Wenger AG in Zusammenarbeit mit der Opel Suisse SA zur Verfügung gestellt.



Die Schwingerkönige Kilian Wenger und Matthias Glarner mit ihren neuen Dienstwagen Opel Mokka X mit bewährtem adaptive Allradsystem.

Matthias Glarner, Schwingerkönig von Estavayer 2016: „Der Mokka X gefällt mir sehr gut. Von aussen wirkt er sportlich-muskulös, innen klar und stilvoll. Ich freue mich darauf, dass mich der Mokka X nach meiner Verletzung auf dem Weg zurück an die Spitze und damit zu neuen Abenteuern begleiten wird.“ Kilian Wenger, Schwingerkönig von Frauenfeld 2010, doppelt nach: „Der Mokka X ist mit 4x4-Antrieb ist für mich das perfekte Auto für den Winter.“

Erhöhte Sitzposition schafft mehr Sicherheit

Der Opel Mokka X war das erste Modell mit dem Zusatz X. Mokka X-Fahrer profitieren von einer SUV-typischen, erhöhten Sitzposition und entsprechend guter und vor allem mehr Sicherheit schaffender Übersicht. Passend dazu gibt es auf Wunsch das adaptive Allradsystem. Der Mokka X 1.6 I ECOTEC ist ab 20 200 Franken erhältlich (Listenpreis 22 700 Franken abzüglich Flex-Prämie von aktuell 2500 Franken). Zusätzlich profitieren die Kunden vom 0-Prozent-Leasing ohne Anzahlung



Autosprint CH  
8048 Zürich  
058 344 98 98  
www.autosprint.ch

Medienart: Internet  
Medientyp: Organisationen, Hobby  
Page Visits: 48'205



Web Ansicht

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68239642  
Ausschnitt Seite: 2/2

opel.ch

Alle Artikel zu den Themen: Kilian Wenger , Matthias Glarner , Mokka X , Opel , Schwingerkönige