








# Top News Opel Suisse

06.01.2026

Avenue ID: 260  
Artikel: 7  
Folgeseiten: 11

---

	05.01.2018	Le Matin <b>LA GREFFE PSA A PLUTÔT BIEN PRIS</b>	01
	01.01.2018	Auto Illustrierte <b>COUNTRY-FESTIVAL</b>	04
	04.01.2018	Auto Illustré <b>FESTIVAL COUNTRY</b>	07
	22.12.2017	Neue Zürcher Zeitung <b>Landliebe neu interpretiert</b>	10
	02.01.2018	Giornale del Popolo <b>Il trio di crossover di Opel è completo</b>	12
	06.01.2018	Der Landbote <b>Karlchen will rocken</b>	14
	29.12.2017	carmart.ch / CARMART <b>Grosse Chancen für Opel</b>	16



Le Matin  
1001 Lausanne  
021/ 349 49 49  
www.lematin.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 37'634  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 16  
Fläche: 107'144 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68022214  
Ausschnitt Seite: 1/3

# LA GREFFE PSA A PLUTÔT BIEN PRIS



**OPEL GRANDLAND X** Premier fruit du rachat par PSA, ce SUV Opel est en fait un faux jumeau du Peugeot 3008. Que vaut cette première tentative de fusion? Essai.

● PHILIPPE CLÉMENT

philippe.clement@lematin.ch

**A**près le Mokka X et le Crossland X – ce dernier avait déjà bénéficié d'une collaboration entre-prise dès 2012 avec Peugeot –, voici que débarque sur nos routes l'Opel Grandland X. Le premier «Opel made in PSA», en quelque sorte.

Bien plus qu'un coup

marketing permettant à PSA de s'ouvrir les portes de marchés porteurs comme l'Allemagne ou la Grande-Bretagne, où Opel, respectivement Vauxhall, se vendait bien mieux que les marques françaises – en y présentant un Peugeot déguisé –, ce «3008 revisité» décrit mieux que de grands discours la façon dont le groupe tricolore entend élargir son offre sous différentes bannières.

## Opel pur sucre

Ainsi, esthétiquement, le Grandland X n'a pas grand-chose à voir avec le 3008. Le design est bien 100% Opel, à l'extérieur comme à l'intérieur. Pas de cockpit ni de petit volant façon Peugeot. Au contraire: tout est résolument Opel! Avec tout le sérieux, l'ergonomie et la qualité de finition que cela suppose.

Au niveau du comportement, en revanche, la filiation est bien plus évidente. Normal, toute la base du train roulant est française! Mais avec une petite «touche allemande» dans le tarage, un rien plus dur, des suspensions. Au final, la tenue de route est excellente pour un Grandland X capable de virer pres-



Le Matin  
1001 Lausanne  
021/ 349 49 49  
www.lematin.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 37'634  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 16  
Fläche: 107'144 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68022214  
Ausschnitt Seite: 2/3

que «à plat», tout en offrant un confort remarquable. Carton plein donc pour un SUV spacieux et modulaire qui, en plus, est bardé d'assistants électroniques de haute technicité.

**PRIX DE  
BASE  
23 800  
fr.**

## LE DÉTAIL Roi du rangement

**SPÉCIALISTE** Opel s'est fait une réputation de pro du cockpit pratique. C'est toujours vrai à bord du Grandland X. On y a apprécié les nombreux vide-poches, y compris celui, spécial et très pratique, dédié aux smartphones dans... l'accoudoir central. ●



## BIEN VU

**MODULARITE** S'il y a un domaine dans lequel le Grandland X fait mieux que l'«original», c'est dans la place à disposition! S'il en offre un peu moins en mode normal (514 l, ce qui est déjà pas mal, contre 520 l), il en offre plus une fois la banquette rabattue: 1652 l, contre 1580 l. Bien! ●



## MAL VU

**PAS CONVAINCU** Le bouton magique du système Intelligrip est censé permettre d'adapter la traction en fonction des conditions de la route. Vu les chutes de neige de ces jours, on l'a essayé: peu concluant! On a passé partout, certes, mais en conduisant de façon adaptée, sans réelle différence. ●



## OPEL GRANDLAND X

**Cyl.:** 4 cyl diesel, 1560 cm<sup>3</sup>.  
**Puiss.:** 120 ch à 3500 tr/min.  
**Couple:** 300 Nm à 1750 tr/min.

**Transmission:** 4x4.  
**Boîte:** Auto, 6 rapports.

**Dim. (Lxlxh):** 4,48 x 1,86 x 1,61 m.  
**Empat.:** 2,68 m. **Coffre:** de 514 à 1652 l. **Poids:** 1776 kg.

**Perf.:** 185 km/h; 0-100: 9"9. **Conso:** 4,9 l/100 km. **CO<sub>2</sub>:** 118 g/km. **E.E.:** C.



## INTELLIGENTS

**PHARES LED** Notre modèle d'essai était équipé de l'option «Adaptive Forward Lightning» (+1300 fr.) qui vous libère du stress de s'occuper des phares. Route libre, elle allume en grand. Dès qu'un véhicule arrive, ou que l'éclairage public augmente, elle réduit. Et elle s'adapte aux courbes. Top!



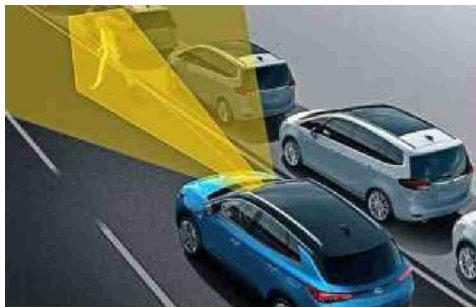
Le Matin  
1001 Lausanne  
021/ 349 49 49  
www.lematin.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 37'634  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 16  
Fläche: 107'144 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68022214  
Ausschnitt Seite: 3/3



## PRUDENT

**PIÉTONS** De série sur les versions Excellence et Ultimate, en option sur Enjoy (+500 fr.), le système de freinage automatique prévient lorsqu'il détecte un risque de collision. Jusqu'à 30 km/h, il déclenche même un freinage complet si vous êtes trop proches d'un véhicule. Ou qu'un piéton surgit...



## AMBIANCE FAMILIÈRE

**ERGONOMIE** Pas de dépaysement: au volant du Grandland X, vous vous sentez en terrain connu. Design «typique» Opel: fonctionnalité, sobriété et ergonomie sont les maîtres mots qui règnent dans l'habitacle. Le tout est clair, simple et fonctionnel. Jusqu'à manquer d'un petit grain de folie coloré. En revanche, on a apprécié l'écran regroupant info-divertissement, applications, GPS et commandes hi-fi.



## ÉTONNANT

**CAMÉRA** Sympa, la caméra de recul doublée d'une vue à 360°. Surprenant, en revanche, que cette vue panoramique se crée par... «reconstruction» de l'image, au fur et à mesure que l'on recule. Bizarre de voir ainsi l'environnement «apparaître»...





# COUNTRY-FESTIVAL



TEXT: STEPHAN HAURI | FOTOS: OPEL

Mit dem Country Tourer stellt Opel dem Insignia-Kombi Sports Tourer eine zweite Karosserievariante gegenüber. Allradantrieb und erhöhte Bodenfreiheit sorgen für bessere Offroad-Eigenschaften.

52

**W**enige Monate nach Einführung der zweiten Insignia-Generation mit Grand Sport und Sports Tourer lanciert Opel mit dem Country Tourer nun Karosserievariante drei. Der Neuling ist an eindeutigen Insignien der 4x4-Fraktion zu erkennen. Dazu gehören Plastikbeplankungen im unteren Karosseriebereich, silberfarbener Unterfahrschutz vorne und hinten sowie die serienmässig installierte Dachreling. Ebenfalls charakteristisch für den rund fünf Meter langen Country Tourer sind die um 25

Millimeter erhöhte Bodenfreiheit sowie der adaptive Allradantrieb, der in jeder Antriebsversion serienmässig integriert ist.

## Zwei Diesel, ein Benziner

Gegenüber dem Vorgänger spart der Newcomer deutlich an Gewicht ein. So bringt der Country Tourer inklusive Fahrer und je nach Motorisierung zwischen 1700 und 1800 Kilo auf die Waage. Damit der neue Kombi flott genug in die Gänge kommt, bieten die Rüsselsheimer drei Vierzylinder-

Motorvarianten an. Basismotorisierung ist der 170 PS starke Zweiliter-Diesel, die kräftigere Variante des Triebwerks liefert dank sequenzieller Zweistufen-Aufladung respektable 210 PS. Gar 260 PS sind im aufgeladenen Zweiliter-Benzin-Direkteinspritzer verfügbar. Drehmomentseitig halten sich Benziner und Basisdiesel mit maximal 400 Nm die Waage; führend ist in dieser Disziplin der Biturbodiesel mit 480 Nm.

Die Motorkraft wird im 170-PS-Selbstzünder entweder von einem Sechsgang-Handschatgetriebe

oder einer Achtgang-Wandlerautomatik auf die vier Räder übertragen. Im Benziner und im Topdiesel kommt ausschliesslich das Automatikgetriebe zum Einsatz. Der adaptive Allradantrieb sorgt schliesslich für eine optimale Momentenverteilung auf die Räder – egal, ob die Fahrbahn trocken, nass oder mit Schnee und Eis bedeckt ist. Die integrierte Torque-Vectoring-Regelung unterstützt die Kurvenwilligkeit, indem sie in Biegungen mehr Drehmoment auf das kurvenäussere Hinterrad leitet.



So lässt sich der neue Insignia-Kombi mit dem Biturbodiesel recht sportlich über befestigte Strassen bewegen. Das bullige Drehmoment vermittelt dem Fahrer das angenehme Gefühl, stets mit ausreichend Kraftreserven unterwegs zu sein. Nur wenig mehr als acht Sekunden vergehen, bis das Fahrzeug aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigt. Zum positiven Fahreindruck trägt neben der Agilität auch das niedrige Geräuschniveau bei. Macht sich der Diesel im Stand bei Leerlaufdrehzahl noch als solcher bemerkbar, arbeitet er im normalen Fahrbetrieb sehr vibrations- und geräuscharm. Und subjektiv wirkt er nicht lauter als der Benziner mit seiner Hochdruck-Direkteinspritzung, der prinzipbedingt in praktisch jeder Fahrsituation auf etwas höhere Drehzahlen angewiesen ist.

### Praktischer Transporter

Hinsichtlich Fahrwerk ist der Country Tourer näher bei einer Komfortlimousine als bei einem Offroader. Das Flex-Ride-System ermöglicht mit den Fahrmodi Standard, Sport und Tour dem Untergrund und der Fahrweise angepasste Einstellungen der Dämpfer, der Lenkung sowie der Motor- und Getriebecharakteristik. Trotz offensichtlichem Off-road-Outfit ist der Country Tourer in erster Linie ein Kombifahrzeug

– mit entsprechenden Qualitäten: Ist das optionale Keyless-System an Bord, lässt sich die Heckklappe durch eine Fusskickgeste öffnen. Das Ladevolumen kann durch gestuftes Umlegen der 40:20:40-geteilten Rücksitzlehne von 560 auf 1665 Liter vergrössert werden.

Ausstattungsseitig ist der Country Tourer selbstverständlich ebenfalls bei den Leuten: Dank LED-Matrix-Licht, Head-up-Display, 360-Grad-Kamerasystem, adaptivem Tempomat sowie vielen elektronischen Assistenten, Intellilink-Infotainment mit Smartphone-Integration und einem grossen Panorama-Glasdach bleiben kaum Wünsche offen. Der Einstiegspreis beläuft sich auf 49 400 Franken – 44 900 Franken nach Abzug der Flexprämie – für den 170-PS-Diesel. Der Benziner steht dagegen ab 53 400, der Biturbodiesel ab 53 900 Franken beim Händler.

### Stephan Hauri sagt

Der hochgelegte Country Tourer ist zusammen mit dem Biturbodiesel ein souverän motorisierter, komfortabler Kombi, der auch mittelschweres Gelände bewältigt.

**Opel Insignia Country Tourer R4-Biturbodiesel**, 1998 cm<sup>3</sup>, 154 kW/210 PS, 480 Nm bei 1500/min, 8-Gang-Automat, Allradantrieb  
• 7,2 l/100 km, 191 g/km CO<sub>2</sub>, Effizienzklasse D, 0–100 km/h 8,2 s, Spitze 228 km/h • L/B/H: 5004/1871/1525 mm, Leergewicht 1807 kg, Ladevolumen 560 bis 1665 l  
• Preis ab 53 900 Franken.



Insignia-like: Übersichtliche Instrumente und Ergonomiesitze mit Memory-, Massage- und Ventilationsfunktion.



Sicher: Einzelne Gegenstände werden im bis zu 1665 Liter fassenden Laderaum mit einem Alu-Schienensystem fixiert.





Unterwegs mit adaptivem Allradantrieb:  
Dank 2,83 Meter langem Radstand wirkt  
der Country Tourer trotz schwarzem  
Offroad-Kit noch dazu sehr elegant.



» Die Auspuffendrohre  
lassen den Country  
Tourer breiter erscheinen.




**RENDEZ-VOUS | OPEL INSIGNIA COUNTRY TOURER**


TEXTE: STEPHAN HAURI PHOTOS: OPEL

**Avec le Country Tourer, Opel oppose une nouvelle variante de carrosserie au break Insignia Sports Tourer. La traction intégrale et la garde au sol permettent de meilleures qualités « tout-terrain ».**

**P**eu de mois après la mise sur le marché de la deuxième génération Insignia avec Grand Sport et Sports Tourer, Opel lance avec le Country Tourer la variante de carrosserie n°3. Le nouveau venu est à classer dans la catégorie des 4x4 selon des attributs sans équivoque. Parmi ceux-ci le revêtement plastique sur la partie inférieure de la carrosserie, le dispositif anti-encastrement argenté à

l'avant et à l'arrière, ainsi que le rail de toit installé de série. La garde au sol relevée de 25 millimètres est également caractéristique du Country Tourer de près de cinq mètres de long, ainsi que la traction intégrale adaptative, intégrée de série dans chaque type de moteur.

**Deux diesel, un essence**

Par rapport à son prédécesseur, le nouveau venu permet une écono-

mie conséquente de poids. Ainsi le Country Tourer affiche entre 1700 et 1800 kg, en fonction de la motorisation et Chauffeur inclus. Pour que le nouveau break démarre rapidement, le constructeur automobile de Rüsselsheim offre trois variantes de moteur à quatre cylindres. La motorisation de base, c'est le diesel de deux litres puissant à 170 Ch, la variante plus puissante du moteur livre un 210

Ch respectable, grâce à un Chargement séquentiel en deux étapes. On a même 260 Ch avec le moteur essence deux litres à injection directe suralimenté. Côté couple de rotation, le moteur essence et le diesel basique se compensent avec maximum 400 Nm, le leader sur ce plan étant le biturbo diesel avec 480 Nm.

Dans le diesel 170 Ch, la puissance de moteur est transmise aux





quatre roues soit par une boîte de vitesses manuelle à six rapports, soit par une boîte automatique à huit rapports. Dans les modèles essence et top diesel, il y a uniquement la boîte de vitesses automatique. La traction intégrale adaptative permet finalement une répartition optimale de moments de rotation sur les roues - peu importe si la Chaussée est sèche, humide ou recouverte de neige ou de glace. La disposition Torque Vectoring intégrée soutient la tenue aux virages en dirigeant plus de moments de rotation vers la roue arrière extérieure dans les courbes.

Ainsi le nouveau break Insignia avec biturbo diesel se conduit sportivement sur les routes goudronnées. Le moment de rotation puissant procure au conducteur le sentiment agréable d'avoir suffisamment de réserves de puissance sur la route. Il ne se passe qu'un peu plus de huit secondes avant que le véhicule ne passe de 0 à 100 km/h. En plus de la conduite dynamique, le niveau sonore bas contribue également à la sensation de conduite positive. Si le diesel se fait remarquer en tant que tel au ralenti, il a un niveau sonore et de vibration très bas en mode conduite. Et il n'est subjectivement pas plus bruyant que le moteur essence avec son injection directe à haute pression qui par principe a une vitesse de rotation plus élevée dans pratiquement toutes les situations de conduite.

### Véhicule utilitaire

Du point de vue du Châssis, le Country Tourer se rapproche plus de la limousine de confort que du « tout-terrain ». Le système Flex-Ride permet, avec les

modes de conduite standard, sport et tour, un réglage des amortisseurs, de la direction, des caractéristiques moteur et boîte de vitesses conforme à la base et à la conduite. Malgré un équipement « tout-terrain » évident, le Country Tourer est en premier lieu un break - avec les qualités correspondantes: avec le système mains libres optionnel, le hayon s'ouvre d'un geste du pied. La capacité de Charge peut être agrandie de 560 à 1665 litres grâce à la répartition stratifiée 40:20:40 du dossier de siège arrière.

Côté équipements, le Country Tourer répond bien évidemment également aux attentes du public: grâce à un éclairage à matrice LED, un affichage tête haute, une caméra 360 degrés, un régulateur de vitesse adaptatif ainsi que plusieurs assistants électroniques, l'Intelli-link-Infotainment avec intégration de Smartphone et le grand toit panoramique en verre, peu de vœux restent encore à exaucer. Le prix de départ est de 49 400 FR-44 900 FR après déduction de la prime Flex - pour le diesel 170 Ch. Le modèle à essence par contre est proposé à partir de 53 400, le biturbo diesel à partir de 53 900 FR. Chez le concessionnaire. ■

Stephan Hauri dit



Le Country Tourer surélevé est, avec le biturbo diesel, un combi motorisé, souverain qui vient à bout de terrains de difficulté moyenne.

**Insignia Country Tourer d'Opel biturbo diesel**  
 R4, 1998 cm³, 154 kW/210 Ch, 480 Nm pour 1500/min, boîte automatique 8 vitesses, traction intégrale • 7,2 l/100 km, 191 g/km CO<sub>2</sub>, classe de rendement D, 0-100 km/h 8,2 s, pointe 228 km/h • L/VH: 5004/1871/1525 mm, poids à vide 1807 kg, capacité de Charge 560 jusqu'à 1665 l • Prix à partir de 53 900 FR.



Tel un Insignia: des commandes claires et des sièges ergonomiques avec fonction mémorisation, massage et ventilation.



Sûr: les objets personnels sont préservés dans un coffre avec un volume jusqu'à 1665 litres avec un système de rails aluminium.



Sur la route avec une traction intégrale adaptative: de plus, grâce à un empattement de 2,83 mètres de long, le Country Tourer a un aspect très élégant malgré un kit « tout-terrain » noir.



**Country Les sorties d'échappement donnent un aspect plus large au Country Tourer.**





## Landliebe neu interpretiert

Opel ergänzt die Insignia-Mittelklasse mit einem rustikaleren Kombimodell. Es soll jüngere Kunden anlocken, darunter nicht nur Skifahrer.

HERBIE SCHMIDT

Manche Autos sind schlicht zu normal für den grossen Käuferansturm. Um ihnen etwas mehr Pep zu verleihen, greifen die Hersteller oft zur Rustikalisierung. Radläufe und seitliche Beplankungen aus dunklem Plastic, ein angelegter Unterfahrschutz an Front und Heck, etwas mehr Bodenfrieheit und eine Dachreling – fertig ist das Cross-Modell.

Beim Opel Insignia Country Tourer verhält es sich jedoch ein wenig anders. So erscheint der Kombi im Trachtenanzug bereits kurz nach der Lancierung des Basismodells, also nicht als nachträgliche Verkaufsmassnahme bei mageren Absatzzahlen, zudem hätte der Mittelklasse-Opel eine solche Nachbehandlung schon aufgrund seiner eleganten Erscheinung gar nicht nötig.

### Jugend im Visier

Dass es den Country Tourer überhaupt gibt, hat er der Opel-Marktforschung zu verdanken. Wie Jérôme Bailleul aus der Rüsselsheimer Marketingabteilung erläutert, soll der Wagen typischerweise etwas jüngere Kunden ansprechen als sonst beim Insignia, aktive Menschen mit Interesse am Allradantrieb und häufige Fahrer mit mehr als 28 000 Jahreskilometern.

Wie bei allen neuen Insignia-Allradmodellen sorgt das «Twinstar»-Antriebssystem mit seinen Doppelkupplungen für einen momentengesteuerten

Kraftfluss an den Hinterrädern. Im Vergleich zu herkömmlichen Torque-Vectoring-Systemen ist das System weniger komplex, leichter und kompakter. Auf ersten Fahrten im teilweise stark verschneiten Neuenburger Jura erweist sich der 4x4-Antrieb als jederzeit sei-

ner Aufgabe gewachsen. Wie Bernd Griebenow von der Fahrzeugentwicklung bestätigt, verfügt der Country Tourer über die neuste Insignia-Fahrwerksgeneration mit drei vorwählbaren Programmen sowie einem neuen Abstands-tempomaten.

Dem bekannten Crossover-Gestaltungsrezept folgt Opel auch beim neuen Flaggschiff der Insignia-Baureihe. Der Kunststoff der Schutzverkleidung ist schwarz, der Unterfahrschutz ist aus Aluminium gefertigt, die Bodenfrieheit um 25 Millimeter vergrössert. Innen wurde der Country Tourer gegenüber dem Basismodell nicht verändert, die Sitzposition ist entsprechend fast genauso tief wie bei allen Insignia. Zur reichen Palette der Fahr- und Sicherheitsassistenten kommt ein Anhänger-Stabilitätssystem, das den Wagen mit

**Auf ersten Fahrten  
im stark verschneiten  
Neuenburger Jura  
erweist sich der  
4x4-Antrieb als seiner  
Aufgabe gewachsen.**

1,8 bis 2,2 Tonnen Zuglast nicht zuletzt in Reiterkreisen interessant macht.

### Neuer Top-Diesel

Zur Wahl stehen wie bei allen Insignia ein Zwei-Liter-Turbobenziner mit 260 PS sowie ein Turbodiesel gleicher Grösse mit 170 PS. Im Country Tourer erstmals zum Einsatz kommt ein neuer Zwei-Liter-Diesel mit doppelter Aufladung und 210 PS, der sich auf den

Testfahrten mit kräftigem Durchzug auch in Steigungen als idealer Antrieb für den robusten Kombi erweist. Sein maximales Drehmoment von 480 Nm entwickelt er bereits ab 1500 Umdrehungen pro Minute. Sowohl das Sechsgang-Schaltgetriebe als auch der Achtgang-Automat sind zu empfehlen, doch gibt es den stärkeren Diesel und den Benziner ausschliesslich mit Automatik. Die Preise für den ab sofort lieferbaren Country Tourer beginnen bei fairen 44 900 Franken.

Weltweit wurden seit der Einführung des Opel Insignia 2008 bereits 930 000 Exemplare verkauft, doch entfielen nur 5 Prozent auf den Country Tourer. Mit dem neuen 210-PS-Diesel wäre beim Flaggschiff nun auch ein passender Selbstzünder zu haben, der den Anteil des Landliebe-Insignia ausbauen helfen könnte.

### Modellempfehlung Opel Insignia Country Tourer 2.0 BiTurbo Diesel

Hubraum	1995 cm³
Motorbauart	4 Zylinder in Reihe, Diesel, Biturbo
Antrieb/Getriebe	AWD/A8
Leistung	154 kW/210 PS
Max. Drehmoment	480 Nm bei 1500 U./min
Länge/Breite/Höhe	5,00/1,87/1,53 m
Leergewicht	1807 kg
0–100 km/h	8,2 s
EU-Normverbrauch	7,2 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission	191 g/km
Effizienzklasse	D
Basispreis	49 400 Franken

# Neue Zürcher Zeitung

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

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



Seite: 60  
Fläche: 53'675 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67929264  
Ausschnitt Seite: 2/2



*Der «Kombi im Trachtenanzug» soll aktiven Menschen gefallen.*

THORSTEN WEIGL





Dopo Mokka X e Crossland X, ecco la Grandland X:

# Il trio di crossover di Opel è completo



Chi pensava Opel e Vauxhall sulla via del tramonto, e addirittura destinate a sparire, deve ricredersi. I nuovi proprietari francesi di PSA dedicano loro maggiori attenzioni dei precedenti americani di GM. Ribadita l'intenzione di volerne fare un centro di eccellenza per le motorizzazioni alternative.

Lunga 4,48 metri, l'ultima arrivata - la Grandland X - è la più grande, superando pur di poco la Mokka X (4,28 m) e la Crossland (4,21 m). Simili nell'estetica generale - hanno lo stesso frontale, in comune la X che è il denominatore per le crossover di Opel - sono però ben diverse di nascita.

PAGINA A CURA DI  
**Tarcisio Terribilini**



La Mokka X è stata sviluppata e costruita da Opel/GM in Corea, sorella della Chevrolet Trax e della Buick Encore. E può avere la trazione integrale permanente. Invece la Grandland X e la Crossland X sono basate su tecnologia Peugeot (3008, rispettivamente 2008) e vengono addirittura prodotte in uno stabilimento francese del Gruppo PSA. Chi pensa che si tratta del primo risultato del passaggio di proprietà di Opel da GM a PSA sbaglia. L'accordo di collaborazione per fare queste vetture è di già quasi cinque anni fa, ben prima quindi della vendita della marca.

Ad ogni modo, chi vede la Grandland non pensa certo a Peugeot; non è per nulla un clone della 3008, ma decisamente Opel, sia per la carrozzeria che per gli interni. Ritroviamo elementi di stile di Mokka X e Crossland X, e perfino di Insignia. Il tetto ha una curvatura accentuata che tuttavia non penalizza lo spazio in altezza per i passeggeri dietro. L'abitacolo è confortevole anche per cinque e i sedili, da sempre un vanto di Opel, sono comodi oltre che ergonomici. Il bagagliaio ha una bella capacità, da 514 fino a 1652 litri, con pavimento sistemabile a più livelli. A seconda delle versioni prevede l'apertura e la chiusura elettriche.

In Svizzera sono in catalogo quattro livelli di allestimento, base, Enjoy, Excellence e Ultimate, in un ventaglio di prezzi da fr. 23'800 a fr. 35'700. Già ben accessoriata la versione di base, dotata di ogni lusso e sistemi per la sicurezza e il comfort sia la Excellence che la Ultimate. Diverse le tinte disponibili, con anche quelle accattivanti, bicolore. In comune con la Peugeot 3008 ha non solo la piattaforma, ma anche i motori, perlomeno al momento del lancio. Un benzina e

un diesel, ambedue turbocompressi, 3 cilindri di 1200 cc., 130 CV, cambio manuale o automatico a sei marce il primo, 4 cilindri di 1600 cc. e 120 CV il secondo. In prova una Excellence con il motore a benzina, una sorpresa sia per la potenza che per la sua erogazione. Una volta il 3 cilindri era ritenuto un motore "zoppo", difficile da equilibrare, ma di questo vanno sottolineati sia la silenziosità, il funzionamento senza vibrazioni e le buone doti di ripresa dai bassi regimi.

Come la Crossland X la Grandland X è disponibile solo con la trazione anteriore. La X, che per altre marche vuol dire 4x4, per Opel definisce il segmento delle crossover. La Grandland può essere equipaggiata con l'Intelligrip (provenienza Peugeot) che permette di selezionare diverse modalità di guida per ottenere la migliore aderenza possibile in diverse condizioni di fondo stradale: bagnato o innevato, fangoso, sabbioso. Anche se è un efficace aiuto per ottimizzare la motricità, non ci si deve illudere che sia un surrogato dell'integrale: è in fondo un controllo della trazione, che adegua la distribuzione della coppia alle necessità del momento. Ma, per esempio, volendo partire in salita su una strada con ghiaccio o neve pressata, succede che debba capitolare. Si sa che è in preparazione una variante ibrida, con il motore elettrico a muovere le ruote posteriori, facendo così della Grandland X una 4x4.

Il cruscotto è tipicamente Opel, molto chiaro e ben leggibile. Nel quadro strumenti c'è un display multifunzionale di 4,2 pollici, che fa il paio con quello parecchio più grande del Navi RF 900 IntelliLink, abilitato a ricevere le emissioni radio Dab

+. Quanto poi a sistemi di assistenza, la Grandland X non teme confronti. A seconda delle versioni di serie o in opzione ci sono (esempi) l'allerta incidente con frenata spontanea di emergenza e rilevamento anche di pedoni, l'assistente al parcheggio automatico, i sensori Park Pilot davanti e dietro, la retrocamera con visione a 360 gradi, il Cruise Control attivo con funzione di stop, che mantiene sia la velocità che la distanza dal veicolo che precede impostate: frenando o accelerando la vettura secondo la situazione è un bell'aumento della sicurezza. Interessante il sistema di rilevamento stanchezza del conducente, finora apparso su vetture più costose; uno studio tedesco dice che i colpi di sonno sono responsabili di un incidente mortale su quattro! Il sistema reagisce ai primi segni di affaticamento e consiglia una pausa. Esclusivo di Opel è il sistema OnStar per informazione e soccorso (anche automatico in caso di incidente) attivo 24 ore su 24 e che fa capo non a un computer con voce sintetica, ma a persone vere. Valgono una citazione i fari a Led AFL, che illuminano il percorso in modo ottimale.

**CONCLUSIONE:** non sorprende che Opel completi la sua offerta tra le compatte, da Astra in poi, con tre crossover di misure poco diverse. Arrivano nel segmento in maggiore ebollizione e altre marche fanno lo stesso. La Crossland X, moderna, con linea dinamica, sedili tipicamente un po' più in alto che su una berlina, per tutti gli occupanti una bella vista circolare, spazio per cinque persone con i loro bagagli o attrezzi sportivi, a bordo tecnologie super moderne, è una crossover senza dubbio convincente.





## Karlchen will rocken



**Fünf Türen auf kleinstem Raum:** Der Opel Karl bietet viel für wenig. Wir würden den Kleinwagen allerdings nicht «on the Rocks» bestellen.

zvq

Dave Schneider

**OPEL Ein Pragmatiker im «lifestyligen» Offroad-Dress? Dieses Konzept macht irgendwie keinen Sinn. Ein charmantes Wägelchen ist der Opel Karl Rocks dennoch.**

Man könnte problemlos einen riesigen Milkshake über das gesamte Armaturenbrett kippen, es würde dem kleinen Opel nicht viel ausmachen. Komischer erster Gedanke zu einem Testwagen, aber tatsächlich ging uns bei der Abholung des Karl Rocks genau das durch den Kopf. Wir waren sogar versucht, beim nahen Drive-in einen zu holen und es auszuprobieren, letztlich obsiegte aber die Vernunft. Die Hartplastiklandschaft im Karl Rocks

**Für Sie gefahren**

mag die haptische Wahrnehmung nicht gerade berauschen, lässt sich dafür aber einfach abwischen und ist somit mehr praktisch als deplatziert. In einem solchen Auto erwartet man ja auch kein Nappaleder.

Der Karl ist Opels Kleinster und ganz auf Pragmatismus gebürstet – günstig, praktisch, hier und da sogar etwas verwöhnend. Das verbaute Radio etwa ist voll mit dem Smartphone verlinkbar, und sogar eine Lenkradheizung gibt es – die bieten hochpreisige Limousinen teilweise nicht.

Der Karl Rocks seinerseits ist die «lifestylige» Variante – und somit ein Widerspruch in sich selbst. Der Zusatz Rocks bedeu-

tet, dass Plastikanbauteile eine Geländegängigkeit vorgaukeln, die das Fahrzeug freilich nicht besitzt und die von der Kundschaft auch gar nicht erwartet wird. Es soll nur so aussehen als ob, das reicht völlig. Karlchen könnte trotz 18 Millimeter höhergelegter Karosserie kaum über etwas Grösseres klettern als über einen liegenden Milkshakebecher.

### AUTOTEST

#### Opel Karl Rocks

- + Gutes Platzangebot
- + Ordentlicher Fahrkomfort
- + Charmantes Design
- Unstimmiges Konzept
- Zu hoher Verbrauch
- Lahmes Motörchen

# Der Landbote

Der Landbote  
8401 Winterthur  
052/ 266 99 01  
www.landbote.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 26'656  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 30  
Fläche: 63'892 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68039034  
Ausschnitt Seite: 2/2

Und hier ist unser Problem mit diesem Gefährt: Auf der einen Seite das erwähnte Paradox, pragmatisch und günstig sein zu wollen, dies dann aber mit einer Lifestyleversion ad absurdum zu führen; zudem hat Opel mit dem Adam respektive Adam Rocks bereits einen exakt auf diese Klientel zugeschnittenen Kleinwagen im Angebot. Auf der anderen Seite ist da der Unsinn, als kleines Stadtauto offroadesk auftreten zu wollen. Nun denn, die Käufer entscheiden über richtig oder falsch. Wir wollen den Karl Rocks in unserem Test deshalb einfach als Kleinwagen betrachten und ihn nach diesen Kriterien beurteilen.

Wie erwähnt, ist an Ausstattung das Nötigste an Bord, und das reichte uns in den zwei Wochen völlig. Gleiches lässt sich zum Raumangebot sagen: Zur Not finden auch fünf Erwachsene Platz im niedlichen Öpelchen, viel mehr kann man von einem 3,7 Meter kurzen und 1,6 Meter schmalen Winzling nicht erwarten. Das Kofferraumvolumen von 206 Litern reicht für die Wochenendeinkäufe, auch weil mit umgeklappten Fondsitzen über 1000 Liter

verstaут werden können. Für die lange Reise in den grossen Urlaub ist ein solches Auto ohnehin nicht die richtige Wahl.

Während der Fahrt kann der Karl Rocks zu keinem Zeitpunkt verbergen, dass er ein winziger Kleinwagen ist. Man sitzt zwar bequem in dem Fünftürer, jedoch ohne grosse Platzreserve. Auch wenn sich der kurze Radstand immer wieder bemerkbar macht, ist der Federungskomfort für diese Fahrzeugklasse gut, das Fahrverhalten sicher und einfach. Fahrspass kam während der zwei Wochen aber nicht auf.

Mit dem 1-Liter-Dreizylinder-Motörchen mit mageren 75 PS konnten wir uns nicht anfreunden. Wir waren unterwegs mehrmals versucht, anzuhalten und im Kofferraum nachzusehen, ob da nicht doch ein Auffangbehälter für das gemähte Gras versteckt ist – der Karl Rocks fühlt sich zuweilen an wie ein zu gross geratener Rasenmäher. Die Beschleunigung oberhalb von Tempo 50 verläuft wie in Zeitlupe, man muss Karlchen schon ordentlich treten, damit überhaupt etwas vorwärtsgeht.

Man kann das nun mögen oder

nicht, doch sparsam, wie man denken möchte, ist ein solches Downsizingaggregat keineswegs. Unter Volllast muss ein solches Motörchen Treibstoff in die Brennraumespritzen, nur um diese zu kühlen – der Verbrauch steigt entsprechend überproportional an. Wir ermittelten einen Schnitt von 6,3 Litern im alltäglichen Fahrbetrieb; das ist zu viel für diesen Winzling und liegt 34 Prozent über dem NEFZ-Wert. Ein guter Vierzylinder wäre für dieses Auto die bessere Wahl.

Wir waren jetzt ganz schön hart mit dem kleinen Karl und müssen zum Schluss versöhnlich sagen: Insgesamt macht er seine Sache sehr gut; der Preis ab 15 450 Franken ist fair, der Aufpreis zum Basis-Karl ist gerechtfertigt. So bleibt es am Ende wie so oft die Frage des persönlichen Geschmacks: Wer einen kleinen, «lifestyligen» Pragmatiker sucht, der wird mit dem Opel Karl Rocks fündig. Wer einfach ein preiswertes, praktisches Auto sucht, sollte sich den Karl pur und nicht «on the Rocks» bestellen.



## Grosse Chancen für Opel

TOPICS: Elektroauto GM General Motors Insignia Insignia Country Tourer opel Opel Insignia Country Tourer PSA Gruppe Zukunft



Posted By: Gordian Hense 29. Dezember 2017



„Die Zukunft gehört allen“

Sursee, den 29.12.2017. Die Autobranche ist im Umbruch. Viele Skandale und Themen beherrschen die Schlagzeilen bezüglich dieser Branche. Diesel-Gate, Verbrauchsmanipulation und Elektroautos sind Themen die fast alle Autohersteller, besonders in Deutschland, unter Druck setzen. Entweder weil sie selber bei den Betrügereien mitgemacht haben oder zu spät auf den Markt reagieren. Manche weisen sogar regelrecht arrogante Züge gegenüber ihren Kunden auf um von ihrer Untätigkeit abzulenken. Es gibt aber einen Automobilhersteller in Deutschland auf den all diese Dinge nicht zutreffen und der sich positiv durch Leistung, Neuentwicklungen und positiver, menschlicher Ausrichtung von den anderen abhebt. Gemeint ist die Firma Adam Opel AG, oder besser gesagt seit dem 1. August 2017, die Opel Automobile GmbH die neue Tochter des PSA Konzerns.



## Positive Schlagzeilen statt Skandale

Die Firma Opel geriet zwar auch in die Schlagzeilen, aber eher wegen dem Verkauf der Firma von GM (General Motors) an die PSA Gruppe in Frankreich. Der Grund dafür muss man eher bei der Mutter, GM General Motors suchen, als bei Opel. GM musste Opel verkaufen, weil das Unternehmen selber strauchelte. Die ehemalige Adam Opel AG wurde in die Opel Automobile GmbH umgewandelt, in der auch Vauxhall (England) aufgenommen wurde, und in die PSA Gruppe integriert. Ende 2017 soll die Übernahme abgeschlossen sein. Wenn man zugleich beobachtet, welche Aktivitäten Opel in den letzten Jahren an den Tag gelegt hat, nun die Integration in die PSA Gruppe vollzogen hat, welche Pläne für die Zukunft bestehen und wie die ganzen Skandale an Opel abgeperlt sind, ist das mehr als mit Bewunderung zu beobachten.

## Eine unglaubliche Leistung der Opel Mitarbeiter, gegen den Trend

Die Untersuchungen wegen einem Diesel-Betrug wurden von der Staatsanwaltschaft schon bei den Voruntersuchungen eingestellt, da sie keinerlei Beweise für ein Fehlverhalten nachweisen konnte. Auch bei den Verbrauchswerten ist Opel als mustergültig zu bezeichnen. Und bei dem Thema Elektroauto war Opel einer der ersten in Deutschland, die ein vollwertiges Elektroauto für den Alltag vorweisen und zum Verkauf anbieten konnten. Den Opel Ampera-e! Gleichzeitig kündigte Opel bereits für 2017 – 17 neue Modelle an und versprach bis 2020 insgesamt 29 Neuvorstellungen. Dazu wurden viele technische Highlights entwickelt oder weiter entwickelt und in die Serie integriert. So zum Beispiel das IntelliLux LED® Matrix-Licht oder die Elektrotechnologie des Ampera-e. Bis 2020 sollen alle Fahrzeuge mit den technischen Basissystemen der PSA Gruppe verschmolzen sein. Das soll heissen, das die neuen Opel Modelle alle auf die Plattformen der PSA Gruppe umgestellt werden und und technische Lösungen der PSA Gruppe verwendet werden sollen. Opel soll aber seine Eigenständigkeit behalten und Opel-Fahrzeuge sollen auch weiterhin Opel bleiben. All das ist auf einem sehr guten Weg.

## Der Verkauf an PSA könnte sich als grosser Glücksfall erweisen

Durch den Verkauf an die PSA Gruppe ergeben sich viele Chance für die Marke und das Unternehmen Opel. So wurde das Unternehmen, in der Zeit unter GM, durch viele Restriktionen eingeschränkt. Opel konnte z.B. seine Fahrzeuge nicht in alle Länder auf dieser Erde liefern um nicht GM Konkurrenz zu machen. Das bestimmte GM einfach von den USA aus. Anstatt das GM Vertriebsnetz nutzen zu können, wurde Opel an die Leine gelegt. Auch bei der Technik wurde die Mutter (GM) bevorzugt und Opel konnte viele Synergien nicht nutzen, was in einem Konzern eigentlich normal sein sollte. Aus beiden Gründen konnte Opel wirtschaftlich nicht so agieren wie es eigentlich sein sollte. Kritiker die Opel immer wieder die wirtschaftlichen Schwächen vorhielten, haben diese Aspekte immer aussen vor gelassen. Mit PSA hat Opel nun freie Bahn und Unterstützung. Durch die Nutzung der Synergien mit der PSA Gruppe können die Kosten für die Produkte schnell in den Griff genommen werden. Auch kann Opel ab sofort das weltweite Vertriebsnetz der PSA Gruppe nutzen und endlich in alle Länder auf dieser Erde liefern. Gleichzeitig wurde vom Konzern die Losung vorgegeben, dass Opel bis 2020 alle Fahrzeuge auf Elektro umgestellt haben soll. Eine wichtige Entscheidung. Mit dem Zukunftsplan „PACE“ will Opel in enger Zusammenarbeit mit PSA trumpfen. „PACE“ steht für Profitability und Performance (Profitabilität & Leistung), Agility und Accountability (Agilität & Leitungsverantwortung), Collaboration (Zusammenarbeit) und Customer Focus (Kundenorientierung) sowie Enablement (Befähigung) und Empowerment (Übertragung von Verantwortung). Das alles sind starke aber lohnende Ziele. Mit seinem Credo kann Opel in Europa eine führende Rolle spielen. Und übrigens, mit Opel hat die PSA Gruppe, ein ausländischer Konzern, einen starken Fuss im härtest umkämpften Automobilmarkt auf der Welt, in Deutschland.

## Opel bleibt seinem Motto treu und das ist moderner den je

Es geht um die Demokratisierung von nützlichen und wichtigen Technologien durch Opel zu fairen und bezahlbaren Preisen in allen Klassen. Das Credo lautet „Die Zukunft gehört allen“. Opel wendet sich damit, anders als andere





Hersteller, an die normalen Menschen, die Mittelschicht, die breite Masse ohne die Allüren bekannter Nobelmarken oder angeblich „Klassenbesten“. Der Luxus, Komfort, Sicherheit und Technik entspricht der gehobenen Klasse, während die Preise bezahlbar bleiben. Eine gute Voraussetzung für die Anforderungen die auf den Automobilmarkt zukommen. Gerade hat Opel den neuen INSIGNIA COUNTRY TOURER vorgestellt. Ein Allradfahrzeug mit Torque Vectoring, 20 Millimeter mehr Bodenfreiheit, bärenstarker Leistung und luxuriösem Komfort zu Preisen ab 44'900 CHF. Um ein paar Highlights zu nennen:



Opel IntelliLux LED® Matrix Licht.

Das IntelliLux LED Matrix Licht mit Fernlichtassistent hat eine Reichweite von bis zu 400 Metern und schliesst andere Fahrzeuge automatisch aus dem Lichtkegel aus. Der autonome Folgeassistent regelt die Geschwindigkeit und den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Sie müssen weder Gas geben noch Bremsen – er übernimmt dies automatisch für Sie. Das Head-Up Display projiziert wichtige Informationen in den direkten Sichtbereich des Fahrers an die Windschutzscheibe – damit Ihr Blick auf die Strasse gerichtet bleibt. Mit der sensorgesteuerten Heckklappe kann der Gepäckraum ganz einfach mit einer Fussbewegung unter der hinteren Stossstange automatisch geöffnet und auch wieder geschlossen werden. In welcher Klasse haben Sie solche Feature zu diesen Preisen?

## Fazit

Opel hat sehr gute Chancen und ist für die nächsten Jahre gut aufgestellt. Das Vertriebsnetz wird dank der PSA Gruppe schlagartig stark ausgeweitet und verbessert, was deutlich mehr Absatz bedeuten dürfte. Die Fahrzeuge sind auf einem höchsten technischen Stand und haben viele luxuriöse Feature zu bieten. Der Komfort im Innenraum braucht sich hinter keinem anderen Hersteller zu verstecken. Und „last but not least“ werden die Fahrzeuge zu vernünftigen Preisen verkauft und damit wird der Slogan „Die Zukunft gehört allen“ zum Programm. Durch die Synergie mit PSA wird man die Kosten bald in den Griff bekommen und damit in eine positive Gewinnzone einschwenken. Ich kenne derzeit keinen Autohersteller in Europa, bei dem so viele positive Signale zu sehen sind. Ich wünsche Opel ein erfolgreiches Jahr 2018.