










Top News Opel Suisse

18.12.2025

Avenue ID: 260
Artikel: 9
Folgeseiten: 11

	26.10.2018	autotopnews.de / auto top news Opel Corsa GSi: Für Kenner	01
	22.10.2018	Nutzfahrzeuge und Fleet UZ + Handel Heute Special OPEL COMBO CARGO	03
	22.10.2018	Nutzfahrzeuge und Fleet UZ + Handel Heute Special Combo gewinnt	04
	29.10.2018	20 Minuti Ticino A dimensione di quotidiano	06
	19.10.2018	Luzerner Zeitung Opels zweifarbiges Hingucker	08
	19.10.2018	Schweizerische Gewerbezeitung Power aus dem Drehzahlkeller	10
	01.11.2018	Touring / Magazin für Mobilität Was sagt der Doktor zum Sitz?	12
	01.11.2018	Touring / Magazine de la Mobilité Quid du siège, docteur?	15
	01.11.2018	Touring / La rivista della Mobilità Dottore, che ne dice del sedile?	18

Sonntag, 28. Oktober 2018 Opel Corsa GSi: Für Kenner

[Bericht drucken](#)



Opel Corsa GSi

Mit einem 150 PS starken Turbomotor, reichhaltiger Ausstattung und sportlichen Designelementen soll der Corsa GSi für weiteren Schwung beim Absatz des Opel-Kleinwagens sorgen.



Opel Corsa GSi



Opel Corsa GSi



Opel Corsa GSi



Der Corsa GSi ist zurück!

Das kleine Powerpaket mit Turbo-Boost und OPC-Chassis ist ein Gerät für echte Kenner. Gerüstet mit grossen Lufteinlässen, stark ausgeformter Motorhaube, prominentem Heckspoiler sowie präzise modellierten Seitenschwellern macht der Sportler von der Optik einiges her.

Pures Sport-Feeling herrscht auch im Innenraum: Der serienmässige Recaro-Performancesitz in Nappaleder weckt ebenso wie das unten abgeflachte Sportlederlenkrad, der Lederschaltknopf und die Aluminium-Sportpedale die Lust auf flotten Fahrspass vom Start weg. Dazu kommen im Cockpit ein grosszügiges Raumangebot und ein Kofferraum, der 280 Liter fasst.

Wir nehmen Platz und starten den 150 PS starken 1.4 Liter-Turbomotor, der maximal 220 Nm Drehmoment zwischen 3000 und 4500 Umdrehungen liefert. Erstmals in Fahrt, spricht das Triebwerk spontan auf jede Gaspedalbewegung an und überträgt die Kraft auf ein durchweg gut abgestuftes sowie präzis geführtes Sechsganggetriebe.

Für den Sprint von null auf Tempo 100 benötigt der 1199 Kilogramm schwere Opel 8,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 207 km/h. Obwohl die Fahrleistungen zu sportlichem Vorankommen animieren, glänzt der Corsa GSi mit niedrigen Norm-Verbrauchswerten von 6,4 Litern auf 100 Kilometern.

Das tiefer gelegte Fahrwerk mit 17-Zoll-Alufelgen bietet einen gelungenen Cocktail aus Komfortbestandteilen wie geschmeidigem Abrollverhalten und relativ sportlicher Federung sowie einer direkt agierenden Lenkung und agilem Kurvenverhalten.

Das beeindruckende Gesamt-Paket des Corsa GSi lässt bei Ausstattung, Fahrkomfort, Dynamik und Sicherheit fast keine Wünsche offen. Angesichts dessen sind die dafür verlangten 26'400 Fr. für den Corsa GSi ein durch und durch preiswürdiges Angebot. atn/war

NUTZFAHRZEUGE UND FLEET

UZ

UZ + Handel Heute

Nutzfahrzeuge und Fleet Special
8952 Schlieren
044/ 306 47 00
www.handel-heute.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 45'000
Erscheinungsweise: jährlich



Seite: 1
Fläche: 35'030 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71314750
Ausschnitt Seite: 1/1





UZ + Handel Heute

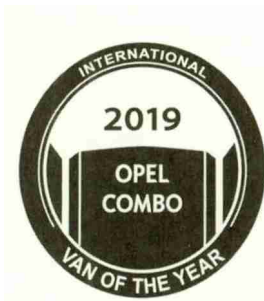
Nutzfahrzeuge und Fleet Special
8952 Schlieren
044/ 306 47 00
www.handel-heute.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 45'000
Erscheinungsweise: jährlich

Seite: 6
Fläche: 110'901 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71315263
Ausschnitt Seite: 1/2



INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2019

Combo gewinnt

Der neue Opel Combo Cargo ist zum International Van of the Year 2019 (IVOTY) gewählt worden – das ist die begehrteste Auszeichnung für leichte Nutzfahrzeuge. Die Jury aus 25 europäischen Fachjournalisten aus 25 Ländern hat sich mit 127 Punkten klar für den neuen Hochdachkombi entschieden.





Congratulations an Opel! Und das klare Gewinner-Resultat. Dabei hat der besonders hohe Fahrkomfort genauso gepunktet wie die innovativen Assistenzsysteme und die Wirtschaftlichkeit des Newcomers. Der neue Opel Combo wurde von der Groupe PSA im Verbund entwickelt und auf die Bedürfnisse der jeweiligen Marken optimiert. Die Preisübergabe fand im Rahmen der Nutzfahrzeug IAA in Hannover statt. CEO Michael Lohscheller nahm für Opel die Auszeichnung vom irischen IVOTY-Präsidenten Jarlath Sweeney entgegen. Seit der ersten Vergabe des Preises 1992 war Opel schon zwei Mal Titelträger: Im Jahr 1999 mit dem Astra Van und 2002 mit der ersten Generation des Vivaro.

«Wir sind sehr stolz auf diese Auszeichnung. Der Sieg zeigt auch, welche Möglichkeiten sich Opel innerhalb der Groupe PSA neu erschliessen. Mit dem Combo greifen wir jetzt im Van-C-Segment richtig an – hier waren wir bislang unterrepräsentiert. Im Geschäft der leichten Nutzfahrzeuge liegt ein hohes Wachstumspotential für Opel. Dazu passt, dass wir in Rüsselsheim für die gesamte Groupe PSA die Verantwortung bekommen haben, um eine neue LCV-Plattform zu entwickeln», sagte Opel CEO Michael Lohscheller bei der Preisübergabe in Hannover.

OHNE KOMPROMISSE SEHR GUT

Die IVOTY-Jury zeigte sich begeistert von den Talenten des neuen Opel Combo: «Den Ingenieuren und Designern ist es erstmals in der Geschichte der leichten Nutzfahrzeuge bei einer Gemeinschaftsentwicklung gelungen, die jeweilige Markenidentität und die typischen Markentugenden zu bewahren – ohne Kompromisse. Die Modelle der Groupe PSA definieren das gesamte Segment moderner Hochdachkombis neu. Der frische Ansatz bei Design, Package und Ausführung liegt auf dem Niveau von Kompakt-PWs, dazu passt der einzigartige Fahrkomfort.»

Die Jury lobte darüber hinaus die Vielzahl der Assistenzsysteme des Opel Combo wie die sensorgesteuerte Überladungsanzeige, die vorbildliche Rundumsicht mit der zweiten Kamera im Beifahrer-Rückspiegel, die dafür sorgt, dass der Fahrer an dieser Seite keinen toten

Winkel mehr fürchten muss. Der Combo Cargo punktet auch mit dem ebenfalls neuen, sensorbasierten Flankenschutz. So kommen die Fachjournalisten zum abschliessenden Urteil: «Die Fahrzeuge der Groupe PSA überzeugen in allen Bereichen. Die Modelle verfügen über echte Neuheiten, sie sind modern, komfortabel und voller aktueller Sicherheitstechnologien. Kurz: Eine neue Referenz in der Welt der Vans.»

EIN IN JEDER HINSICHT EXTRA-EFFIZIENTER TRANSPORTER

Der neue Opel Combo Cargo feierte seine Weltpremiere auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Der Hochdachkombi wurde als extra effizienter Transporter für Handel und Handwerk entwickelt – und das nach den Massstäben eines PWs. So bietet er eine im Segment unerreichte Vielfalt von Assistenzsystemen und sorgt zudem dank komplett neuer Plattform, ausgeklügeltem Packaging und vorbildlichem Preis-Leistungs-Verhältnis für besonders niedrige Betriebskosten.

Der Newcomer fürs Gewerbe kann in der Schweiz ab 1. Oktober geordert werden (alle Preise UPE exkl. MwSt.). Vom Combo Cargo stehen bereits zum Bestellstart zahlreiche Varianten zur Wahl, darunter die 4,40 Meter messende Kurzversion ab 17 850 Franken, der Cargo XL mit 4,75 Meter ab 20 300 Franken sowie als geräumige Doppelkabine mit fünf Sitzplätzen und zwei Schiebetüren serienmässig ab 21 900 Franken.

Der neue kompakte Opel-Transporter bietet mit bis zu 4,4 Kubikmetern Ladevolumen mehr Platz als die meisten seiner Wettbewerber im Segment. Darüber hinaus verträgt er bis zu 1000 Kilogramm an Zuladung (ohne Fahrer) und nimmt Gegenstände und Arbeitsmaterial bis zu 3440 Millimeter Ladelänge auf. Die clever gestaltete Ladefläche ist zwischen den Radhäusern breit genug, um zwei Europaletten quer verladen zu können – und das bereits im Combo Cargo mit kurzem Radstand. Lange Gegenstände lassen sich zudem dank der optionalen Dachklappe auch schräg mit auf Tour nehmen. Eine Combo für alles halt.

www.opel.ch



A dimensione di quotidiano

La nuova gamma Opel Combo Life cresce in comfort e versatilità. Con 5 o 7 posti per entrambe le varianti, standard e XL.

Scende in campo la nuova generazione Combo Life, convincente per praticità, fruibilità e sicurezza attiva, mettendo tra l'altro a disposizione la serie completa di ausili attivi alla guida. Riuscito il design: i volumi sono armoniosi e piacevoli. Il Combo è offerto sin da subito anche in variante XL con lunghezza estesa a 4,75 metri. Entrambe le soluzioni di carrozzeria possono essere ordinate in configurazione a cinque o sette posti, con terza fila a

scomparsa.

L'autentico punto di forza del modello è l'abitacolo, dagli spazi generosi nonché ben raggiungibili grazie alle grandi portiere posteriori scorrevoli. L'ambiente offre una bella nota di modernità, con plancia profonda, cambio e schermo centrale in posizione rialzata e grande consolle centrale con ampi portaoggetti. La sistemazione a bordo è godibile, con poltrone ben sagomate e divano posteriore largo composto da tre poltroncine indipendenti e regolabili; per tutti, la sistemazione si rivela lievemente rialzata e panoramica. Più che generosa la cubatura del bagagliaio, che sulla versione standard a cinque posti spazia da 597 a 2126 litri.

Al volante, il Combo Life lascia spazio al sorriso con una guida composta; lo sterzo offre precisione e sensibilità sufficienti, stabilità e maneggevolezza rendono intuitivo il controllo. Lo stesso vale per i motori, partendo dal piccolo 1,2 Turbo da 110 cv dal funzionamento gradevole e rotondo con valida coppia già da regimi modesti (205 Nm a 1750 giri). Cambio manuale sempre ben manovrabile. Tra i diesel, spicca il 1,5 turbo da 130 cv e 300 Nm, combinabile con il nuovo cambio automatico a otto rapporti: spinta elastica e reattiva, buona silenziosità e prontezza nei passaggi delle varie marce ne fanno la soluzione ideale per il comfort a tutto campo.

SCHEDA TECNICA

Carrozzeria: lunghezza 4,40 metri, bagagliaio 597/2126 litri

Motori: 3 cilindri benzina, 4 cilindri turbodiesel

Potenza: da 76 a 130 cv

Cambio: manuale o automatico

Trazione: anteriore

Consumi: da 4,1 l/100 km (omologato)

Prezzo: da 21 650 franchi





Il rinnovato Combo offre grandi volumi con una linea moderna e armonica. Notevole lo spazio interno, per 5 o 7 passeggeri.



In breve

Il costruttore dice

La quinta generazione del Combo si basa su un'architettura completamente nuova, offre uno spazio estremamente ampio e un ambiente interno confortevole, dotato di numerose tecnologie all'avanguardia che in questa classe non conoscono rivali.

Secondo noi

Si può a ben diritto parlare di salto generazionale, sia per la sua nascita all'interno dell'integrazione con il Gruppo Ps di

cui fa parte il costruttore tedesco, sia per la progettazione che ha consentito di introdurre la serie completa di ausili attivi alla guida.

Questo ci è piaciuto

La carrozzeria è armonica sebbene sviluppata in altezza per consentire il massimo sfruttamento dei volumi nella lunghezza standard contenuta in 4,4 metri. L'ambiente di bordo spicca per versatilità, mentre in marcia l'assetto rialzato non pregiudica facilità ed agilità di guida.

Questo un po' meno

La sistemazione di guida è piuttosto confortevole, ma la profondità di seduta può risultare un filo corta. La guida è armonica seppur un poco asettica, suggerendo in special modo la regolarità di marcia.

La particolarità

Ampi ripiani a giorno completano il soffitto del modello se equipaggiato con il tetto in cristallo; in aggiunta, è prevista la possibilità di adottare un ulteriore modulo portaoggetti "ap-

peso" nella zona posteriore e idealmente pensato per gli occupanti dei sedili posteriori.

Chi la compra?

Il Combo Life è ideale per famiglie numerose, sportivi o semplicemente chi ama o ha necessità di volume e praticità supplementari.

Test drive realizzato da

ALBEN Media & Communication Sagl



Probefahrt Opels zweifarbiger Hingucker

Bruno Knellwolf

Wie sportlich dieser Astra doch aussieht. Den jungen Leuten gefällt das Auto auf den ersten Blick und ihre Begeisterung wird sich auch auf den folgenden Testfahrten nicht legen. Mit dem Astra ist Opel ein Wurf gelungen, der dem deutschen Autohersteller bei der Lancierung des Wagens vor zwei Jahren auch den Titel «Auto des Jahres» eingebracht hat. Diese neue Version Black Edition spricht junge Autofahrerinnen und -fahrer nun besonders an. Denn mit der Zweifarblackierung mit schwarzem Dach und den schwarzen Aussenspiegeln und Leichtmetallrädern wirkt der Astra sportlich und edel zugleich.

Wer die Tür öffnet und sich auf die besonders bequemen Sitze setzt, wird dank eines Lüfterfrischers angenehm in der Nase berührt. Platz nimmt der Astra-Fahrer in einem modernen Cockpit, in dem sich vieles vom Steuerad aus bedienen lässt. Denn der Optionen sind viele in diesem Auto. Eine sportliche Fahrt im dynamisch gezeichneten Auto ermöglichen die direkte Lenkung und die kurzen Schaltwege im manuell geschalteten Sechsganggetriebe. Passend dazu ist der 1,6-Liter-Turbomotor, der maximal 200 PS leistet. Auch der Antritt des 4,37 Meter langen Astras ist sehr ansprechend.

Der Bluetooth-Anschluss und weitere Features gehören dazu, die Sprachsteuerung auch, die allerdings manchmal etwas stottert. Freude macht das Panorama-dach und vor allem das intelli-

gente Licht. Das IntelliLux LED-Matrix-Licht leuchtet automatisch jede dunkle Ecke auf und neben der Strasse aus. Es ermöglicht konstante Fernlichtsicht, ohne dass entgegenkommende Fahrzeuge und Fussgänger geblendet werden. Der Sicherheit dient auch die Frontkamera, welche den Abstand zum vorderen Auto garantiert, Verkehrsschilder erkennt, den Spurhalter-Assistent und die Notbremsung ermöglicht.

Bequem sind das schlüssellose Schliess- und Startsystem sowie der Parkassistent. Der Astra ist nicht nur modern und chick, sondern auch praktisch. Sogar für die Hundebox ist der Kofferraum gross genug.



Stilvoller Opel Astra in Schwarz und Weiss und mit 200 PS.

Bilder: Hanspeter Schless



Schnittiges Heck.

Opel Astra Black Edition 1.6 l

Motor: 4-Zylinder-Turbobenziner
mit 6-Gang-Schaltgetriebe

Hubraum: 1598 ccm

Leistung: 200 PS/4700 U/min

Drehmoment: 280 Nm/650

Verbrauch: 6,2 l/100 km

Masse: 4,37 m lang, 1,87 m breit,
1,49 m hoch, Kofferraum 370–1210
Liter

Leergewicht: 1350 kg

CO₂-Emissionen: 142 g/km

Effizienz-Kategorie: F

Preis: ab 30100 Fr. (40 600 Fr.)



AKTUELLER TEST – Die GSi-Modelle lösen bei Opel die OPC-Versionen ab. Und wie. Beim Insignia ist der Turbodiesel mit 210 PS sehr sportlich ausgelegt. Damit vereint er viel Raum mit hoher Leistung und bietet damit für Arbeit und Beruf eine attraktive Lösung.

Power aus dem Drehzahlkeller



Elegante Erscheinung: Mit dem Insignia GSi ist jedermann gut «angezogen».

Bild: Roland Hofer

Grosse Luftkiemen an der Front, riesige Leichtmetallräder sowie eine spoilerbewehrte Dachkante hinten sind äussere Kennzeichen des Opel Insignia Sports Tourer GSi 210. Der fast fünf Meter lange Kombi kaschiert sein riesiges Ladevolumen geschickt.

Innen kommen nur beste Zutaten zur Anwendung, so ermüden Vielfahrer auf den vielfach verstellbaren AGR-Sportsitzen weniger. Letztere überzeugen auch durch die Belüftung, welche die Sitzheizung ergänzt. Das neue Konzept mit viel weniger Knöpfen und Schaltern ist ergonomisch aufgebaut und für jedermann sofort klar. Wichtige An-

zeigen wie die Geschwindigkeit spiegeln sich blendfrei in der Windschutzscheibe. Im unten abgeflachten Lenkrad sind Bedienung für den adaptiven Tempomaten und andere Funktionen eingelassen, dahinter befinden sich die Wippen für manuelle Eingriffe in das Getriebe.

Fünf Personen finden hohen Reisekomfort ebenso vor wie viele Ablagen und eine Fülle von Annehmlichkeiten, die sonst nur in teureren Fahrzeugen vorhanden sind beziehungsweise als Option gekauft werden müssen. Dazu gehören unter anderem die reichhaltige und zeitgemässe Sicherheits- und Komfortausstattung sowie ein flexibler La-

deraum, der für Transportgut zwischen 560 und 1665 Kubikdezimeter locker Platz bietet.

Komfort in jeder Lage

Der kultiviert arbeitende Vierzylinder mit Doppelturbo ist ein Musterknabe, sowohl was die Kraftentfaltung, aber auch den Verbrauch angeht. Das wird natürlich unterwegs besonders geschätzt: Der Vierzylinder ist sehr leise und harmonisiert ausgezeichnet mit dem Getriebeautomaten. Die Fahrleistungen sind aus dem Drehzahlkeller heraus atemberaubend. Der lange Radstand sorgt für hohen Komfort, die präzise geführte Hinterachse für eine millimetergenaue Fahrt geradeaus und



in Kurven. Zudem zieht der Insignia bis zu 2 Tonnen schwere Anhänger weg.

Das knackige Fahrwerk ist jedem Strassentyp, der Allradantrieb jedem Untergrund bestens gewachsen. So lassen sich mit dem GSi Berufsalltag und Freizeitaktivitäten ideal verbinden. Zumal sich das Flexride-Fahrwerk sowohl dem Ladezustand wie der Fahrweise optimal anpasst. Mehr

noch: Als Geschäftswagen profitiert der GSi von den guten Möglichkeiten, eine Beschriftung anzubringen. Nach kurzer Zeit möchte den schnellen Insignia Sports Tourer keiner mehr missen, nicht zuletzt, weil er unterwegs mit neidischen Blicken bedacht wird.

Roland Hofer

www.opel.ch

WISSENSWERTES

Opel Insignia Sports Tourer GSi

Karosserie:

Eleganter Kombi, 5 Plätze, 5 Türen

Motor:

4 Zyl., 1956 cm³, Bi-Turbo Diesel

Leistung (kW/PS):

155 kW/210 PS ab 4000/min

Drehmoment:

480 Nm von 1500 bis 2850/min

Kraftübertragung:

8-Stufen aut./Allrad

Fahrleistungen:

231 km/h, 0-100 8,0 Sek.

Verbrauch (EU-Norm):

5,9/100 km, CO₂ 186 g/km

Masse (L×B×H):

4998×1941×1490 mm

Laderaum/Dachlast:

560 bis 1665 Kubikdezimeter/100 kg

Leergewicht/Nutzlast:

1590 kg/612 kg

Preis:

ab 50 400 Fr.; GSi 56 200 Fr.



Magazin für Mobilität

Touring
3001 Bern
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 735'588
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 102
Fläche: 112'444 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71342014
Ausschnitt Seite: 1/3

Was sagt der Doktor zum Sitz?

Der Thurgauer Kariem Hussein ist nicht nur internationaler Hürden spezialist über 400 m, sondern auch ein frischgebackener Arzt, der uns seine Eindrücke über die Wichtigkeit von Autositzen verrät.

INTERVIEW MARC-OLIVIER HERREN | FOTO LUKAS HASSELBERG

Kariem Hussein legt jährlich rund 20 000 km zurück. Als Markenbotschafter von Opel verfügt er über hochwertige Komfortsitze. Der zurzeit rekonvaleszente Europameister von 2014 erzählt, was er über Autositze denkt und gibt Tipps aus der Warte seiner medizinischen Ausbildung.

Haben Sie je daran gedacht, dass Autositze eine derart zentrale Rolle spielen könnten?

Nicht wirklich. Eigentlich stellt man sich diese Frage kaum bei der Wahl eines Autos. Das Interesse gilt zuerst dem Design und der Innenausstattung. So hatte ich einmal die Gelegenheit, einen Ferrari zu fahren, und auch da kümmerten mich die Sitze natürlich wenig. Allerdings verspürte ich nach einer halben Stunde das Bedürfnis nach einer kleinen Pause. Eigentlich stellt sich die Frage der Sitze erst, wenn man eine Weile am Steuer gesessen hat. Und es handelt sich tatsächlich um einen wichtigen Punkt.

Der Sitzkomfort ist das eine, doch der Sicherheitsaspekt ist ebenfalls massgebend. Oft wird der Zusammenhang zwischen Komfort und Sicherheit übersehen...

Viele Menschen verbinden Komfort mit wei-

KARIEM HUSSEIN

Athlet/Arzt

LIEBT

Farbe: Blau

Traum- Ferrari 812

Auto: Superfast

Musik: Deep House

Land: Schweiz

Film: Gladiator

Essen: Mediterran



Magazin für Mobilität

Touring
3001 Bern
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 735'588
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 102
Fläche: 112'444 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71342014
Ausschnitt Seite: 2/3

chen Sitzen. Für mich heisst Komfort, dass sich mein Körper in einer bequemen, anatomisch richtigen Position befindet. Wenn mein Körper entspannt ist, bin ich es auch. Ein härterer Sitz ist dabei übrigens überhaupt nicht störend.

Waren ihr gegenwärtiger Muskelriss oder andere Verletzungen, die Sie sich beim Sport zugezogen hatten, ein Problem für Sie im Auto?

Am Anfang schon. Man kann das Bein nicht beugen und muss eine andere Position finden. Aber ich passe mich ziemlich schnell an, denn ich habe mich auch ohne Verletzungen stets bemüht, eine gesunde Position einzunehmen, die der Entspannung zuträglich ist.

Welche Vorrichtung zur Verstellung des Sitzes ist für Sie am wichtigsten?

Sicherlich die Verstellmöglichkeit der Lendenwirbelstütze. In meinem Auto habe ich auch Seitenstützen. Ideal ist, möglichst viele Regulierungsmöglichkeiten zu haben, um die optimale Sitzposition zu finden.

Waren Sie auch schon über die Unterschiede zwischen einem Stadtauto und einem Fahrzeug der Oberklasse erstaunt?

Ja. Da wären vorab die vielfältigen elektrischen Bedienelemente zu erwähnen. In der Oberklasse ist alles einfacher und raffinierter.

Welchen Rat würden Sie als Arzt in Bezug auf Autositze geben?

Es ist ein bisschen so wie beim Kauf von Hosen. Im Geschäft scheint alles perfekt zu sitzen, doch sobald man sie trägt, tauchen gewisse Mängel auf. Bei einem Auto würde ich zu einer genügend langen Probefahrt raten – beispielsweise eine halbe Stunde oder länger –, um herauszufinden, ob man sich im Sitz wohlfühlt. Fünf Minuten reichen nicht aus, um eine klare Vorstellung zu gewinnen.

Mögen Sie eher Leder- oder Stoffbezüge?

Ich bevorzuge Leder, doch es muss nicht unbedingt Topqualität sein. Ich schätze es, einen guten Halt zu haben. Stoffsitze dünken mich zu weich.

Sie sind 1,92 m gross. Behindert Sie dies an Bord gewisser Autos?

Ja, das kommt vor. Deswegen habe ich einen grossen Opel Insignia Kombi. Zudem ist da auch mehr Platz für meine Ausrüstung vorhanden. Das Problem liegt besonders an meinen langen Beinen. Das stelle ich vor allem bei kleinen Autos fest, beispielsweise bei demjenigen meiner Mutter. ♦



Magazin für Mobilität

Touring
3001 Bern
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 735'588
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 102
Fläche: 112'444 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71342014
Ausschnitt Seite: 3/3



Gesundheit an oberster Stelle Als Arzt achtet Hürdenläufer Kariem Hussein auf die Qualität von Autositzen

November 2018 | touring 103



Magazine de la mobilité

Touring / Magazine de la mobilité
3001 Berne
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 383'869
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 88
Fläche: 112'122 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71354815
Ausschnitt Seite: 1/3

Quid du siège, docteur?

Spécialiste international du 400 m haies, le Thurgovien Kariem Hussein est aussi médecin fraîchement émoulu. A ce titre, il nous livre ses impressions sur l'importance des sièges en voiture.

INTERVIEW MARC-OLIVIER HERREN | PHOTO LUKAS HASSELBERG

Kariem Hussein parcourt environ 20 000 km par an. Ambassadeur de la marque Opel, il dispose de sièges confort de qualité supérieure. Le champion d'Europe 2014, actuellement en convalescence, évoque ses constatations concernant les assises et délivre quelques conseils à la lumière de sa formation en médecine.

Aviez-vous imaginé que les sièges de voiture pouvaient jouer un rôle aussi central?

Pas vraiment. Il faut dire qu'on ne se pose guère la question lors du choix d'une voiture. D'abord, on se concentre sur le design et la présentation intérieure. Cela dit, j'ai eu l'occasion de conduire une Ferrari et, là aussi, les sièges n'importaient évidemment peu. Sauf qu'après une demi-heure, j'ai songé à faire une petite pause. En fait, la question des sièges surgit véritablement lorsque l'on est un moment au volant. Et c'est effectivement un point important.

Le confort des sièges, c'est une chose mais l'aspect sécuritaire est aussi déterminant.

Souvent, on oublie le lien entre confort et sécurité...

Nombre de personnes associent le confort au moelleux des sièges. Pour moi, le confort signifie jouir d'une position agréable, parfaitement anatomique. Si mon corps a une position reposante, je suis aussi serein. Cela ne me gêne nullement qu'un siège soit ferme. Une bonne ergonomie est indéniablement un facteur de sécurité.

Est-ce que votre récente déchirure musculaire ou d'autres blessures contractées lors de vos activités sportives vous ont posé problème en voiture?

Au début oui. On ne peut pas fléchir la jambe. Il faut trouver une autre position. Mais je m'adapte assez rapidement car, indépendamment des blessures, j'ai toujours cherché à avoir une position ergonomique favorisant la relaxation.

A quel élément de réglage de l'assise accordez-vous le plus d'importance?

Certainement le réglage du soutien lombaire. Dans ma voiture, je dispose aussi d'appuis latéraux. L'idéal, c'est d'avoir un maxi-

KARIEM HUSSEIN

Athlète/Médecin

IL AIME:

Couleur: bleu

Véhicule: Ferrari 812

de rêve: Superfast

Musique: deep house

Pays: Suisse

Film: Gladiator

Cuisine: méditerranéenne



Magazine de la mobilité

Touring / Magazine de la mobilité
3001 Berne
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 383'869
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 88
Fläche: 112'122 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71354815
Ausschnitt Seite: 2/3



mun de possibilités de réglage afin de trouver une position optimale.

Avez-vous déjà été frappé par les différences ergonomiques entre une citadine et une voiture de catégorie supérieure?

Oui, d'abord il y a l'aspect des multiples réglages électriques. Tout est plus simple et l'ergonomie plus élaborée.

En tant que médecin que conseillerez-vous à propos des sièges?

C'est un peu comme à l'achat d'un pantalon. Au magasin, tout semble passer parfaitement mais, dès qu'on le porte, certains défauts apparaissent. Pour une voiture, je recommanderais de procéder à une course d'essai suffisamment longue, par exemple une demi-heure ou davantage, afin de vérifier si l'on est à l'aise dans le siège. Un bref essai de 5 minutes ne permet pas de se faire une idée précise.

Etes-vous plutôt sellerie cuir ou tissu?

Cuir, même si cela ne doit pas être forcément de top qualité. J'apprécie de disposer d'une assise stable. Les sièges textiles me paraissent trop mous.

Vous mesurez 1,92 m. Est-ce handicapant à bord de certaines voitures?

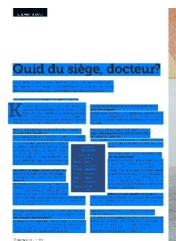
Oui, cela arrive. Le problème se situe surtout au niveau des jambes, que j'ai longues. Je le constate en particulier dans les petites voitures, par exemple avec celle de ma mère. C'est pourquoi j'ai un grand break Opel Insignia. De surcroît, il y a aussi beaucoup de place pour mon équipement. ♦



Magazine de la mobilité

Touring / Magazine de la mobilité
3001 Berne
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 383'869
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 88
Fläche: 112'122 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71354815
Ausschnitt Seite: 3/3



Priorité à l'ergonomie
En tant que médecin,
le hurdler Karim
Hussein est attentif à
la qualité des sièges.

novembre 2018 | touring 89



La rivista della mobilità

Touring / La rivista della mobilità
3001 Berna
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 71'538
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 80
Fläche: 112'851 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71354795
Ausschnitt Seite: 1/3

Dottore, che ne dice del sedile?

Il turgoviese Kariem Hussein, specialista internazionale dei 400 metri ostacoli, è da poco diventato medico. In questa nuova veste ci confida le sue impressioni sull'importanza dei sedili nelle automobili.

INTERVISTA MARC-OLIVIER HERREN | FOTO LUKAS HASSELBERG

Kariem Hussein percorre circa 20 000 km all'anno in automobile. Ambasciatore della marca Opel, dispone di confortevoli sedili di qualità superiore. Il campione d'Europa 2014, attualmente convalescente, ci rivela le sue constatazioni riguardanti i sedili e propone alcuni consigli basandosi sulla sua formazione in medicina.

Avrebbe immaginato che i sedili potessero svolgere un ruolo così importante?

Non del tutto. Va detto che non ci si pone spesso questa domanda quando si sceglie un'auto. Dapprima ci si concentra sul design e sugli interni. Detto questo, confesso d'aver avuto l'occasione di guidare una Ferrari e, anche in quel caso, i sedili importavano poco. Salvo che, dopo una mezzoretta, ho dovuto fare una breve pausa. In realtà, la questione dei sedili si pone concretamente quando si è al volante per una certa durata. Ed è effettivamente un punto importante.

Il comfort dei sedili è una cosa, ma la questione della sicurezza è altrettanto determinante. Spesso si dimentica il legame tra questi due aspetti...

Le persone tendono ad associare il comfort alla morbidezza dei sedili. Per me, il comfort significa che il mio corpo deve poter avere una posizione piacevole, perfettamente anatomica. Se il mio corpo ha una posizione rilassante, sono pure sereno. Non deve assolutamente infastidire il fatto che un sedile sia duro. Una buona ergonomia è senza dubbio un fattore di sicurezza.

Il suo recente strappo muscolare o altre ferite dovute alle sue attività sportive le hanno causato problemi in auto?

Inizialmente sì. Non si può flettere la gamba. Bisogna trovare



La rivista della mobilità

Touring / La rivista della mobilità
3001 Berna
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 71'538
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 80
Fläche: 112'851 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71354795
Ausschnitt Seite: 2/3

un'altra posizione. Ma mi adatto abbastanza rapidamente poiché, indipendentemente dalle lesioni, ho sempre cercato di assumere una postura ergonomica che favorisse il rilassamento.

In un sedile, a quale elemento di regolazione dà maggior importanza?

Sicuramente alla regolazione del sostegno lombare. Nel mio veicolo, dispongo anche di appoggi laterali. L'ideale è avere il maggior numero di possibilità di regolazione per trovare una posizione ottimale.

È già stato colpito dalle differenze ergonomiche tra una citycar e una vettura di categoria superiore?

Sì, innanzitutto c'è l'aspetto delle molteplici regolazioni elettriche. È tutto più semplice e l'ergonomia è più elaborata.

Come medico, cosa consiglierebbe a proposito dei sedili?

È un po' come quando si comprano dei pantaloni. In negozio sembra che tutto vada bene, ma poi, quando s'indossano, appaiono inevitabilmente alcuni difetti. Per un'auto, raccomanderei di procedere a un giro di prova abbastanza lungo, di almeno mezz'ora, per poter verificare se si sta davvero comodi nel sedile. Una breve prova di 5 minuti non basta certo per farsi un'idea precisa.

Per quanto riguarda la selleria, preferisce la pelle o il tessuto?

La pelle, anche se non dev'essere per forza d'alta qualità. Mi piace disporre di una seduta stabile. I sedili tessili mi sembrano troppo molli.

Lei è alto 1,92 metri. Questa sua statura è un handicap a bordo di certe vetture?

Sì, può succedere. Ed è per questo che ho una grande break Opel Insignia. Oltretutto c'è anche molto spazio per il mio equipaggiamento sportivo. Il problema riguarda soprattutto le mie gambe, molto lunghe. Lo constato soprattutto nelle piccole automobili, ad esempio quando prendo posto su quella di mia mamma. ♦

KARIEM HUSSEIN

atleta/medico
PREFERENZE

Colore: blu
Auto da sogno: Ferrari 812 Superfast
Musica: deep house
Paese: Svizzera
Film: Il gladiatore
Cucina: mediterranea



La rivista della mobilità

Touring / La rivista della mobilità
3001 Berna
058/ 827 35 00
www.tcs.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 71'538
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 80
Fläche: 112'851 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71354795
Ausschnitt Seite: 3/3



novembre 2018 | touring 81