

MEDIENSPIEGEL

10.05.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 5
Folgeseiten: 8

| | | | |
|--|------------|--|-----------|
|  | 03.05.2018 | radical-mag.com / radical-mag Test Opel Insignia GSi | 01 |
|  | 03.05.2018 | Handelszeitung Opel à la française | 07 |
|  | 09.05.2018 | Lausanne Cités Le volume s'offre un costume de soirée | 09 |
|  | 09.05.2018 | Solothurner Woche Opel Combo Life: Innovativer Familienvan | 11 |
|  | 09.05.2018 | Bilan Opel se met à l'heure de Peugeot sans regret | 12 |



Test Opel Insignia GSi

Veröffentlicht 3. Mai 2018

Zu gut

Das Problem ist: der Opel Insignia ist, auch oder ganz besonders als Benziner-GSi, schlicht und einfach zu gut. Bloss wird das kaum jemand merken – niemand traut Opel ein solches Fahrzeug zu. Zwar sieht es schon nach Opel aus (über Geschmack lässt sich, wie man allgemein weiss, ja trefflich streiten), doch es steckt weit mehr drin als man sich das bislang aus Rüsselsheim gewohnt war. Und dann ist der Wagen auch noch zu günstig, zu diesem Preis, glaubt der typische Premium-Kunde zu wissen, kann das ja gar nicht so gut sein wie ein so ein Super-Cool-Toll-ABM-Produkt (für den Nichtauskenner: Audi, BMW, Mercedes). Und deshalb hat der Insignia halt leider keine Chance, es glaubt so niemand an ihn (PSA?), er wird (wieder) das Dornröschen sein, das kaum jemand aus dem Verkaufsschlaf erwecken will – und in paar Jahren wird dann der Kanon sein, doch, der war doch gut. Zu gut. Dass er in einem Segment antritt, das so langsam vom Aussterben bedroht ist (abgesehen natürlich von: Premium), das macht die Bredouille auch nicht kleiner, sie sind so ein bisschen vom Aussterben bedroht, diese nicht vollkommen überbewerteten Limousinen in der gehobenen Mittelklasse.



Dass sie Fahrwerk können in Rüsselsheim, das ist bekannt. Doch beim neuen Insignia haben sie sich jetzt selber übertroffen – in Sachen Gleiten gehört er zur Oberklasse, da sind 5er und A6er und E fiese Böcke dagegen. Auf der deutschen Autobahn rollt der GSi, der mit etwas Anlauf ja auch seine 250 km/h geht, in einer Souveränität ab, die man einem Opel nicht zutrauen würde, sehr komfortabel, sehr ruhig – und sehr stabil. Da hilft natürlich der lange Radstand von 2,83 Metern – die man aber nicht merkt, wenn man etwas flotter um die Biegungen einer Landstrasse eilen mag. Denn auch da macht der GSi seine Sache ausgezeichnet, kaum eine Bewegung des Aufbaus ist zu spüren, der Grip ist bestens (auch dank Allrad; trotz Winterreifen), die Lenkung ist sehr präzise – das macht richtig Freud'. Zwar ist er mit einem Gewicht von gut 1,7 Tonnen kein Leichtathlet, doch das kann die Konkurrenz ja auch nicht bieten.





Dafür sind halt die Platzverhältnisse im 4,91 Meter langen, 1,94 Meter breiten und 1,46 Meter hohen Insignia auf jeden Fall überdurchschnittlich. Man sitzt nicht nur vorne gut (beste Sitze überhaupt, Punkt), auch die hinteren Passagiere haben gut Platz für Beine und auch Kopf (was bei der coupéhaften Silhouette etwas erstaunen mag), dazu kommt noch ein gewaltiger Kofferraum mit 490 Litern Ladevolumen (maximal: 1450 Liter, er macht ja zwar auf Limo, hat aber eine (viel zu schwere) Heckklappe und folglich auch locker abklappbare Rücksitze). Ausser dem Superb von Skoda kann da in diesem Segment niemand mithalten. Auch die Gestaltung des Innenraums ist ansprechend, zwar gibt es noch mehr Knöpfe und Schalter als etwa in einem Volvo, doch dieser konservativere Ansatz wird wohl von der ebenfalls etwas konservativeren Opel-Klientel wohl geschätzt. Ob der Buckel auf der Mittelkonsole jetzt optisch wirklich hübsch ist, das darf man als Geschmacksfrage bezeichnen. Aber wenn das etwa mit einem 5er-BMW vergleicht, dann wirkt der Insignia so viel moderner, dass es fast ein bisschen erschreckend ist. Die reichliche Verwendung von Klavierlack und eine beleaderte Cockpit-Abdeckung geben der ganzen Geschichte auch einen edlen Anstrich; die Verarbeitungsqualität war bei unserem Testwagen ohne Fehl oder gar Tadel. Solches gilt auch für das Bedienungssystem, alles im grünen Bereich, leicht verständlich, auch das Navi. Etwas ärgerlich war einzig, dass man den Spurhalte-Assi nach jedem Neustart wieder ausschalten muss – wer ganz genau will so ein Ding, gibt es da Untersuchungen, ob den tatsächlich jemand benutzt?



Angetrieben wird der GSi vom bekannten 2-Liter-Vierzylinder, der es in dieser Variante auf 260 PS und ein beachtliches maximales Drehmoment von 400 Nm zwischen 2500 und 4000/min bringt. Diese Kraft wird über eine feine Achtgang-Automatik auf alle vier Räder übertragen, den Sprint von 0 auf 100 soll der stärkste Insignia in 7,3 Sekunden erledigen, die Höchstgeschwindigkeit liegt wie schon erwähnt bei 250 km/h. Auf dem Papier soll der GSi 8,3 Liter verbrauchen, im Test waren es sehr anständige 8,5 Liter – obwohl da auch reichlich Kilometer auf der deutschen Autobahn dabei waren. In der gemächlicheren Schweiz, wenn man die Gleiterqualitäten des Opel auch genießt, sind 7,5 Liter im Schnitt kein Problem. Und dafür verdient der grosse, komfortable Wagen Applaus.



Und dann kommen wir zum Killer-Argument: der schon sehr reichhaltig ausgestattete GSi kostet ab 54'400 Franken. Der neue A6 muss mangels vergleichbarer Motorisierungen derzeit noch aussen vor bleiben, beim 5er-BMW beginnt die Preisskala erst knapp über 60'000 Franken (520i, 184 PS, kein Allrad) und bei der E-Klasse vermeldet www.mercedes-benz.ch lapidar: «Die Verkaufsunterlagen stehen leider momentan nicht zur Verfügung» (da ist man wohl grad am Ausrechnen, ob auch über 50 Prozent Rabatt möglich sind). Wie auch immer: der Insignia hat alles und kann alles, was die deutlich teurere Konkurrenz auch hat und kann, manches sogar besser – und trotzdem werden ihn viel zu wenige Kunden in Betracht ziehen. Was schade ist, irgendwie sogar unerklärlich.



Mehr Opel haben wir in unserem Archiv . (Es folgt dann noch der Test der Kombi-Version, ebenfalls GSi, aber als Diesel.)

Opel à la française



Grandland: Die erste gemeinsame Entwicklung von Opel und Peugeot aus dem PSA-Konzern weiss im Segment der Kompakt-SUV zu überzeugen.

PSA fährt auf Expansionskurs. Peugeot-Citroën hat sich die einstige deutsche Ikone Opel einverleibt. Erste Resultate sind der Crossland X und Grandland X.

MICHAEL REHSCHKE

Es war das Branchenthema schlechthin des vergangenen Autojahres. Peugeot-Citroën (PSA) und Opel gehen seit Mitte 2017 zusammen ihre Zukunft an. Dass zwischen den Franzosen und dem deutschen Ableger von General Motors bereits länger eine Partnerschaft besteht, ging dabei ob der Aktualität ziemlich unter. Das deutsch-französische Verhältnis trug schon vor der «Heirat» mit dem Crossland Früchte; doch ein erstes «eheliches Kind» folgte im Herbst 2017 mit dem Grandland.

Bis 1996 die meistverkaufte Marke

Für die in der Schweiz vertretenen Opel-Händler bedeutet die neue Konstellation Zukunft. Bis 1996 war Opel die meistverkaufte Marke hierzulande. Der Marktanteil sank seither von 14,5 auf 4,6 Prozent, nicht zuletzt wegen der grassierenden «Premium-Mania». Ganz am Anfang stand jedoch die Expansionsfreudigkeit von General Mo-

tors Europe. Gegründet 1985, in Glattbrugg domiziliert und geleitet von Louis R. Hughes (1992 bis 2000 Executive Vice President und Mitglied des GM President's Council), der vom Anspruch getrieben wurde, am Hauptkonkurrenten Ford of Europe rassistig vorbeizufahren. Aber in den letzten zehn Jahren rächte sich diese Strategie. Schwer defizitär wurde Opel jetzt letztes Jahr vom Pariser PSA-Konzern geschluckt.

Das Projekt von PSA-Chef Tavares, Opel zu sanieren und den französischen Automobilkonzern weiter nach vorne zu bringen, ist äusserst ehrgeizig und müsste in erster Linie darin bestehen, die Marken Citroën, Peugeot und Opel in ähnlicher Weise zu differenzieren, wie es Volkswagen mit den zugekauften Marken Seat und Škoda gelang.

Nimmt man den auf dem Peugeot 2008 basierenden Opel Crossland genauer unter die Lupe, erhält man zwar

ein zeitgemäss erfreuliches Auto in die Hand, das mit kompaktem Raumspruch gute Familientauglichkeit erreicht und dem ansatzweise ein «deutsches» Handling attestiert werden kann. Aber ausser dem nüchternen Instrumententräger mit dem tiefliegenden Lenkrad des Peugeot 2008 lassen sich kaum Unterschiede erkennen. Beide Modelle werden in derselben Fabrik im spanischen Saragossa produziert.

Ähnliches gilt für den grösseren Opel Grandland, der zusammen mit dem Peugeot 3008 im französischen Sochaux nahe der Schweizer Grenze hergestellt wird. Noch mehr Raum im Fond und im Kofferraum, noch mehr Familientauglichkeit, auf Wunsch etwas mehr motorische Leistung – dies alles wird gut und optisch differenziert überbracht. Aber gefühlt sind wesentliche Unterschiede zwischen dem Peugeot 3008 sowie dem Opel Grandland charakteristisch und fahrdynamisch schwer auszumachen.

Allradantrieb kommt erst später

Dem Peugeot- wie dem Opel-Geschwister haftet - zumindest in der Schweiz - der Nachteil an, nicht mit Allradantrieb lieferbar zu sein, was mit der Zusatzbezeichnung X beim Opel Crossland wie Grandland mit verschiedenen Fahrmodi (Sand, Winter, ESP Off) als Marketingkonstrukt das Fehlen des Allradantriebs übertünchen soll.

Man kann für die Opel-Händler in der Schweiz nur hoffen, dass diese Strategie wenigstens so lange funktioniert, bis der PSA-Konzern die in Aussicht gestellten Hybride mit Frontantrieb und hinten elektrisch angetriebenen Rädern auf die Strasse bringt.

Vorderhand kann man für den Grandland auf einen kleinen, aber zugkräftigen 1,2-Liter-Turbo-Dreizylinder-Benziner (130 PS) setzen. Das klingt zwar bescheiden, ist aber ausreichend. Wer Diesel bevorzugt, dem stehen zwei Motoren zur Verfügung, 130 PS (1,5 l) oder ein 2-Liter-Motor, der 177 PS leistet.

Der Grandland ist ein konkurrenzfähiges Familienauto im Umfeld des aufgekommenen Crossover-Hypes, er nagt aber vor allem am bislang erfolgreichen Opel Astra. Das hilft jedoch dem Konzern, Sanktionszahlungen wegen CO₂-Emissionen zu vermeiden.



Mittelkonsole: Mit Leder bezogen, viel Klavierlack. Die Aufteilung ist ergonomisch astrein.

Assistenzsysteme: Was heute Standard ist, kann auch für den Grandland bestellt werden.

Platzverhältnisse: Fünf Erwachsene reisen entspannt, auf den Vordersitzen sogar komfortabel.

DIE PREISE UND DIE MODELLE

► **Grandland** Dieser ist mit 4,47 Meter Länge 20 Zentimeter grösser als sein kleinerer Bruder, der Crossland. Die Preise beginnen für den Grandland (1,2 Liter Turbo, Direkteinspritzer, 130 PS) bei 26 800 Franken, abzüglich Flexprämie 2750 Franken. Je nach Ausführung dreht sich die Spirale bis 40 800 Franken, allfällige Optionen nicht eingerechnet. Im Bereich der Diesellaggregate leistet der neue 1,5-Liter-Motor 130 PS. Wem das nicht genügt, für den hält Opel einen 2-Liter-Diesel (177 PS) bereit. Die Preise beginnen bei 30 000 Franken. Das Topmodell in der Ausführung Ultimate kostet 45 600 Franken.

MIT DER «HEIRAT»
PSA-OPEL STARTET EIN
NEUES KAPITEL DER
AUTOGESCHICHTE.



Le volume s'offre un costume de soirée



OPEL GRANDLAND X 1.2 • Opel mélange les genres dans son SUV Grandland X. Pas de transmission intégrale, mais des atouts certains.



La silhouette a beau céder aux tendances de la mode, à savoir s'installer haut sur ses pattes, finir assez verticalement, bref, ressembler aux SUV que tout le monde veut, elle dégage un je ne sais quoi d'élégance. Le souci du détail et les couleurs travaillées y contribuent certainement.

A l'intérieur, Opel joue une partition située entre la sobriété et le raffinement. Le confort des fauteuils mérite une mention, tout comme l'ergonomie générale. On se sent bien à bord.

Moteur étonnant

Sous le capot se cache un trois cylindres alimenté par l'injection directe et un turbo. A l'oreille, la sonorité surprend un peu, c'est une sorte de ronronnement. Autre élément caractéristique: l'inertie faible limite le frein moteur. Rien de gênant. Le couple permet de ne pas trop utiliser la boîte de vitesses

à six rapports lorsque l'on se déplace en douceur. Si l'on s'avise de vouloir obtenir davantage de punch, on en usera avec générosité, mais cela se traduit rapidement par une augmentation de la consommation. En mélangeant, ville, campagne, autoroute, nous avons difficilement pu descendre sous les 7l/100 km.

La base provient de Peugeot, aussi trouve-t-on une molette entre les deux sièges pour déterminer sur quelle surface on roule. Neige, boue, sable ou sec, les capteurs entrent en action pour jouer avec subtilité sur la gestion du couple. C'est intéressant, évidemment il n'y a toujours que deux roues acti-



ves, donc il n'y a pas de miracle dans les situations extrêmes, que fort peu d'automobilistes affrontent, convient-il de préciser.

Les différentes versions, les packs ou équipements supplémentaires composent une voiture personna-

lisée. Notre Grandland X de test avait le hayon électrique, sensible au mouvement du pied sous le pare-chocs, c'est rapidement une nécessité lorsqu'on y a goûté. ■

Test auto Gil Egger



Notre avis

Moteur étonnamment brillant

Consommation pas très basse

quand on le sollicite

Grand volume modulable

Intérieur sympathique et bien conçu

OnStar, assistant humain pour toute aide,

comme réserver un restaurant

Carte de visite

Turbo essence 3 cyl 1199 cm³, 96 kW-130 ch, couple 230 Nm, boîte 6 manuelle. 0 à 100 km/h en 9,1 sec. Conso 5,4 l/100 km, 124 g/km de CO₂.

Long. 4,48 m, larg. 1,86 m, haut. 1,60 m.

Poids 1373 kg, coffre 520-1652 l.

Prix: 26'800 fr. (base), 32'050 fr. (Enjoy), 39'200 (Ultimate).



Auto-Neuheit für den Kanton Solothurn

Opel Combo Life: Innovativer Familienvan

Aufbauend auf einer PSA-Plattform hat Opel den Combo Life geschaffen. Der überrascht mit vielen Extras.

Das Besondere am neuen Combo Life ist, dass ganz viele neue Technologien serienmässig verbaut sind: Head-Up-Display Müdigkeitserkennung, 180-Grad-Rückfahrkamera, Standheizung und die

Traktionskontrolle IntelliGrip kommen genauso zum Einsatz wie beheizbare Sitze und ein beheizbares Lederlenkrad. Durch die raffinierte Sitzgestaltung lassen sich nicht bloss ein ebener Laderaum herstellen, sondern auch überlange Gegenstände transportieren. Damit ist der Combo Life ein ideales Fahrzeug für aktive Menschen,

die häufig Sportgeräte transportieren oder mit ihrem Auto zügeln wollen oder mit der ganzen Familie in die Ferien fahren. Der Laderaum ist zwischen 597 und 2693 Liter gross. Ablagen vorn und hinten am Dach sowie im ganzen Innenraum verteilt sorgen für Ordnung. Das optionale Panoramadach bietet im Mittelsteg zusätzliche Ablagen.



Allen Anforderungen gewachsen: Der neue Opel Combo Life.

Opel

Breites Angebot

Unter der Combo-Fronthaube werden die Kunden aus einer Reihe an turbogeladenen Benzin- und Diesellaggregaten wählen können. Auch eine 8-Gangautomatik wird es geben. Dazu kommt er im Frühjahr mit einer oder zwei Schiebetüren und in 2 Radständen (Länge 4,4 und 4,75 Meter) auch als 7-Plätzer. Als Freizeitauto dürfte sich der Combo Life bald grosser Beliebtheit erfreuen. Selbstverständlich wird der Combo dereinst auch als Transporter für den gewerblichen Einsatz mit oder ohne Verglasung angeboten.

RHO



Opel se met à l'heure de Peugeot sans regret

PAR HENRY PLOUÏDY

En renégociant tous ses contrats avec les partenaires en Europe, dont 250 en Suisse, le constructeur tire un trait sur l'ère General Motors. Le projet de contrat arrange les concessionnaires.

LE 17 AVRIL, les 250 concessionnaires, agents de vente et agents de service Opel de Suisse recevaient la communication de la maison-mère à Rüsselsheim, en Allemagne, que leur contrat allait être renégocié avec effet à fin d'avril 2020. Fait inhabituel dans l'industrie, les nouveaux standards s'appliquent à tout le continent et, selon les partenaires suisses, l'annonce est jugée plutôt positive.

Lukas Hasselberg, responsable de la communication d'Opel en Suisse, indique que la majorité des 250 partenaires seront conservés. Une situation identique à l'Europe. «Nous voulons bonifier la performance individuelle, dit-il. Il n'est pas prévu que les partenaires vendent plus de voitures pour moins de marge, mais ceux qui développent leur potentiel seront rétribués.» Ainsi aujourd'hui, une marge de base est fixée dans les contrats, suivie d'une marge de qualité. Dès 2020, elle sera renégociée année après année, suivant la performance du partenaire et la satisfaction de la clientèle. Tous les concessionnaires devront d'autre part être capables de vendre aussi bien les voitures individuelles que les véhicules utilitaires et les véhicules électriques.

Comme annoncé lors du rachat de la marque en octobre 2017 par le groupe français PSA Peugeot-Citroën, le développement de la mobilité électrique illustré par

le modèle Ampera E (clone de la Chevrolet Volt développé avec GM) était crucial pour le et que la dernière concernant Opel date de 2005. «Nous étions alors le même nombre de distributeurs mais Opel vendait le double de voitures en Suisse!» En effet, Opel a longtemps été la marque préférée des Suisses, N°1 durant 17 années consécutives de 1982 à 1998 avec une part de marché record en 1995, à 15,22%. En 2017 au contraire, cette part s'est effondrée à 4,5% en partie à cause de problèmes d'image et de qualité, selon Lukas Hasselberg.

Meilleur positionnement

«Aujourd'hui, l'étalon de l'efficacité est celui de Peugeot-Citroën et, comme l'a analysé Carlos Tavares (PDG de PSA, ndlr), Opel est à la traîne; la renégociation des contrats date d'avant le rachat d'Opel par PSA, précise-t-il. Cependant, l'avenir de la marque n'était pas viable avec GM à cause du non-respect des normes d'émission de CO₂ européennes, impossibles à atteindre par un groupe américain et la consommation de ses véhicules locaux. Comme membre d'un groupe européen, Opel est bien mieux positionnée qu'elle ne l'était auparavant.»

**LA PART DE MARCHÉ
D'OPEL ÉTAIT TOMBÉE À
4,5% EN SUISSE EN 2017.
«L'AVENIR DE LA**

MARQUE N'ÉTAIT PAS

VIABLE AVEC GM»

français et, désormais, tous les partenaires Opel le commercialiseront.

Nouveaux modèles SUV

Comme l'explique le Garage Berger à Nyon, concessionnaire Opel depuis cinquante-cinq ans, «ce projet de contrat – qui ne sera pas finalisé avant le 3^e trimestre 2018 – nous arrange; nous vendons actuellement 250 Opel par année et l'arrivée de nouveaux modèles SUV (Sports Utility Vehicles), fruits de l'acquisition par PSA, renforce notre attractivité dans un marché actuellement difficile.»

Président de l'Association des distributeurs Opel de Suisse, Hubert Waeber, du Garage Belle-Croix dans le canton de Fribourg, fait remarquer qu'une renégociation de contrat n'est pas inhabituelle dans le secteur

Début mai, les associations de distributeurs Opel de toute l'Europe se rencontreront en Grèce pour adapter les nouveaux contrats à chaque pays. Hubert Waeber s'y rendra, et ainsi qu'il l'explique, il ne voit pas péril en la demeure. ■



Opel dit vouloir
«bonifier la
performance
individuelle»
de ses partenaires.