

MEDIENSPIEGEL

15.05.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 7
Folgeseiten: 10

	12.05.2018	Der Landbote Eine Partie Softball	01
	12.05.2018	Luzerner Zeitung Profitiert vom Nürburgring	03
	14.05.2018	About Fleet Rüsselsheimer Landliebe	05
	11.05.2018	Automobil Revue Vom puren Nutzen zum gepflegten Sein für alle	07
	11.05.2018	Revue Automobile D'utilitaire, le Combo devient un cocon familial	10
	14.05.2018	AutoSprint CH / deutsche Ausgabe Rüsselsheims ganzer Stolz	13
	14.05.2018	AutoSprint CH / deutsche Ausgabe Ein Tag mit den Blitzen	17



Eine Partie Softball

OPEL Mit dem Topmodell des Insignia lässt Opel den Beisatz GSi wieder aufleben, bleibt bei den Sportambitionen mit 260 PS aus einem Vierzylinder aber angenehm entspannt.

Nicht OPC, sondern GSi: Opel lässt beim neuen Spitzenmodell des Insignia die Modell-Logik der letzten Jahre fallen und bringt einen alten Namensbeisatz zurück, der vor wenigen Jahrzehnten das Heck von Manta, Astra

Für Sie gefahren

und Co. zierte. GSi, das steht für Grand Sport Injection oder im Falle des Insignia für einen Vierzylinderbenziner mit Direkteinspritzung und Turbo. Leistungsspitze: 260 PS und 400 Newtonmeter. Das reicht für einen Top-speed von 250 km/h und für 7,3 in der Standardsprintwertung.

Für die 1,7 Tonnen, welche die Mittelklasselimousine trotz neuer Plattform und Leichtbau dann doch auf die Waage bringt, sind das ordentliche Werte. Eingefleischte Opelaner, die auf einen Insignia OPC mit 300 bis 350 PS, ein dunkles Motorgrollen und dergleichen gehofft hatten, mögen vielleicht enttäuscht sein. Für Otto Normalverbraucher ist dieser Opel aber genau richtig.

Der Vierzylinder ist lauffähig, unaufgeregt, die Kraftentfaltung zwar immer einen Wimpernschlag (oder Augenaufschlag) verzögert, aber dann geht etwas, und das ohne Gedröhn. Der Insignia markiert nicht den Macker, sondern empfiehlt sich als souve-

rärer Gleiter für die Langstrecke. Feder- und Abrollkomfort sind formidabel, die Geräuschkulisse ist dezent. Und wenn man es dann doch einmal will, kann der GSi auch anders. Der Sportmodus stellt die Dämpfer nach, verändert die Kennlinien für die Achtgangautomatik. Torque Vectoring und ein variabler Allradantrieb tun das Ihrige hinzu, und so sind wir überrascht, wie willig diese Fast-Fünfmeter-Limo um die Kurve geht.

Genau genommen sind es 4,91 Meter, die der Insignia in der Länge misst, in der Breite sind es 1,94, ergibt über 9,5 Quadratmeter, von denen innen überall etwas zu spüren ist. Von hinten nach vorn: Dank Fließheck ist der Insignia eigentlich ein Fünftürer. Der Kofferraum wird bei umgeklappten Sitzen durchgängig wie bei einem Kombi, das Fassungsvermögen von 490 bis 1450 Litern ist üppig. Fast noch grosszügiger ist die Beinfreiheit in der zweiten Reihe, sodass Mitpassagiere auch einmal die Beine übereinanderschlagen, und auch für die Köpfe ist Platz, trotz Coupédach.

Fahrer und Beifahrer sitzen luftig und sind in den Sportsitzen, die von der Aktion Gesunder Rücken geprüft und mit einem Siegel versehen wurden, wunderbar aufgehoben. Auch sie sind ein intelligenter Kompromiss. Integrierte Kopfstützen und dicke Seitenwangen vermitteln Sportfeeling. Gleichzeitig lässt sich die Oberschenkelauflage verlängern, ein Extraquantchen Komfort. Kurzum: die besten Sitze in dieser Klasse.

Überhaupt stimmt der Komfort im Insignia, der zu einem Startpreis von 50150 Franken (mit den derzeitigen Rabatten) klar günstiger zu haben ist als die Premiummodelle, mit denen er Anspruch und Ausmasse teilt.

Unser Testwagen in Maximalausstattung – mit 360-Grad-Kamera, LED-Matrix-Licht, Head-up-Display, 20-Zoll-Leitmetallfelgen, Abstandstempomat und Schiebedach – bleibt noch unter 60000 Franken. Abstriche bei der Qualität gibt es bei Opel kaum, nur die Anzeigeinstrumente und die Grafiken des Multimediasystems wirken etwas altbacken. Der Verbrauch – 8,7 Liter im Test, 8,6 laut Werk – ist ordentliches Mittelmaß.

Wer einen Insignia gefahren ist, mag sich wundern, warum die gehobenen Mittelklasselimousinen in Europa vom Aussterben bedroht sind und warum die deutschen Premiummarken davon ausgenommen sind. In der Schweiz verzeichnete Opel mit dem auch als Kombi angebotenen Insignia im ersten Jahresdrittel 424 Zulassungen, das sind weniger als halb so viele wie BMW mit dem 5er und Mercedes mit der E-Klasse, aber immerhin gleich viele wie Audi mit dem A5. Markenintern liegt der Insignia auf Rang 5.

Ob die Verkäufe reichen, damit der neue französische Opel-Eigner PSA dem GSi doch noch einen OPC hinterherschickt, werden die nächsten Monate zeigen. Falls nicht, ist das auch egal. Der GSi reicht völlig; wir jedenfalls ziehen eine Partie Softball einer Partie Hardball vor. *Marc Leutenegger*



AUTOTEST

Opel Insignia GSi

- + Formidable Platzverhältnisse
- + Souveräner Reisewagen
- + Hervorragende Sitze

- Stattlicher Verbrauch
- Verzögertes Ansprechverhalten
- Altbackene Navi-Grafiken



Sportlich, stattlich, gut: Das Spitzenmodell der Insignia-Baureihe bietet alles, was man von einer Mittelklasselimousine erwarten darf.

Fotos: PD



Die Front ist vielleicht einen Tick zu dezent geraten. Das Interieur ist übersichtlich, aufgeräumt und die belüfteten und beheizten Sitze sind top.



Opel Insignia GSi Sportstourer

Seite: 17
Fläche: 64'069 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69579237
Ausschnitt Seite: 1/2

Profitiert vom Nürburgring

Probefahrt Die Sportversion des Opel Insignia, der GSi, punktet mehrfach: mit dem Biturbo-Dieselantrieb, mit der Achtstufenautomatik sowie mit viel Fahrkomfort und einem klugen Lichtsystem.



Der sportlichste Opel Insignia: der fünf Meter lange GSi Sportstourer mit 480 Newtonmetern Drehmoment.

Bilder: Bruno Knellwolf

Bruno Knellwolf

Wäre die Geschichte nicht wahr, wäre sie wenigstens gut erfunden. Da steht ein Mann hinter dem Heck des neuen Opel Insignia GSi, der selbst ein Auto aus der um einiges teureren Premiumklasse fährt, und sagt: «Wenn ich bei meinem Auto mit dem Fuss gegen das Heck klicke, geht der Kofferraum auf.» Gesagt, getan, und schon öffnet sich die Hecktüre des Opel Insignia. So wie in der Fernsehwerbung zählt der gute Mann das eine und andere Feature aus der Auto-Oberliga auf, und nach jeder

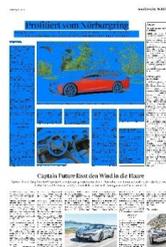
Nennung darf der Testfahrer sagen: «Das hat dieser Opel auch.»

Die Rede ist von der Sportversion des Opel-Flaggschiffes, dem GSi. Und somit sind nicht die Gestensteuerung, die vielen Fahrassistenzsysteme oder die Komfortelemente das Wichtigste am neusten Mitglied der Insignia-Familie, sondern die Fahrleistungen und der Fahrkomfort. Der Opel Insignia GSi liegt zehn Millimeter dichter auf der Strasse als ein normaler Insignia und ist mindestens 160 Kilogramm leichter als ein OPC der Vorgängergeneration. Und OPC steht

bei Opel für die Sportwagenversionen des deutschen Autoherstellers aus Rüsselsheim.

Enggeschnittene Sportsitze

Die Sportlichkeit wird schon deutlich, bevor man den Wagen per Knopfdruck gestartet hat. Die Sitze sind eng geschnitten und geben viel Halt, wird mit dem bisig motorisierten GSi durch die Kurven gefahren. Der Halt ist so wieso ein gutes Stichwort. Das gilt nämlich nicht nur für die Sportsitze, sondern auch für den

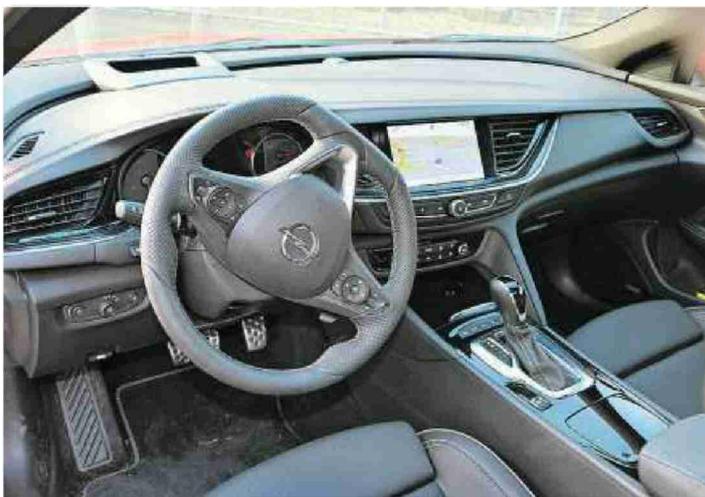


sportlichen Kombi im Ganzen. Das Auto ist nicht nur tiefer gelegt, spezielle Sportdämpfer reduzieren die Karosseriebewegungen zusätzlich. Sein Feintuning habe der Insignia GSi auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings erhalten, schreiben die Opel-Ingenieure. Dort würde der GSi-Fahrer das Auto sicher selbst auch gerne testen. Doch schon in normalen Kurven zeigt sich der Fahrkomfort des Allrad-Fahrzeugs. Das FlexRide-Fahrwerk reagiert in Sekundenbruchteilen über Stossdämpfer und Lenkung auf die jeweilige Fahr-situation. Die Fahrcharakteristik kann selbst gewählt werden mit den Modi Standard, Tour oder Sport. Exklusiv für den GSi gibt es zusätzlich den Competition-Modus, der über den ESP-Knopf aktiviert wird. Das wäre dann der Modus für den Nürburgring.

Schnelle Automatik

Zum grossen Fahrkomfort trägt auch die Achtgangautomatik bei, die in grosser Geschwindigkeit durchschaltet. Das zahlt sich für den Liebhaber von schnellen Kombis natürlich auch dank der angepassten Motorisierung aus. Die ist mit Opels Top-Triebwerk, dem Zweiliter-Biturbo, gegeben, der mit sequenzieller Zwei-Stufen-Turboaufladung 210 PS leistet. Aus dem Stand zieht der GSi prächtig davon, die 480 Newtonmeter machen sich erfreulich bemerkbar, kommen diese doch schon im unteren Drehzahlbereich. Da auch der Dieserverbrauch bei real etwa sieben Litern liegt, fällt das Fazit für dieses Auto positiv aus. Der sportliche und trotzdem geräumige Kombi punktet zudem auch mit seiner

Matrix-Lichtautomatik, die alles ausleuchtet, ohne zu blenden.



In diesem Cockpit sitzt es sich bequem.

Opel Insignia GSi Sports Tourer Bi Turbo

Motor: 4-Zylinder-Biturbodiesel

mit 8-Gang-Automatik, Allrad

Hubraum: 1956 ccm

Leistung: 210 PS/4000

Drehmoment: 480 Nm/1500

Verbrauch: 7,1 Mix (Neuer Europäischer Fahrzyklus NEFZ)

Masse: 4,91 m lang, 1,94 m breit, 1,49 m hoch, Kofferraum 560-1665 Liter

CO₂-Emissionen: 190 g/km

Effizienz-Kategorie: G

Preis: ab 51300 Fr.



Outdoor ist in – diesem Trend folgt auch Opel und legt mit dem Country Tourer die Naturburschen-Version des Insignia auf. Text: Rafael Künzle



Ein Blick ins Cockpit.

Nach dem Grand Sport und dem Sports Tourer legt Opel die Country Tourer-Ausgabe des Insignia auf. Dem Landleibe-Chic entsprechend gibt's die typischen Kunststoffbeplankungen, einen Aluminium-Unterbodenschutz sowie ein um 25 Millimeter erhöhtes Fahrwerk.

Aussen Natur

Spätestens beim Entern sollte man die Gummistiefel wieder ausziehen, denn hier ist

schöner Wohnen a la Opel angesagt: Piekfein präsentiert sich das Interieur, welches sich nicht von seinen urbanen Geschwistern unterscheidet. Ob 8-Zoll-Infotainmentsystem inkl. Sprachsteuerung, eine Flut an Helfer (vom Head-up Display über 360-Grad-Kamera bis zum Online Serviceassistent onStar) oder die feine Verarbeitung: die Rüsselsheimer haben ihr Biedermann-Image längst abgelegt und rücken der heimischen Premiumkonkurrenz mit den Siebenmeilen-Stiefeln auf die Pelle.



Gelungen: Die neue Insignia-Frontpartie.

Da Ausflüge ins Grüne oft etwas länger dauern, wählten wir den Country Tourer mit dem neuen Zweiliter-BiTurbo Diesel mit 210 PS. Dieser fährt stets mit 4x4 sowie einer 8-Gang Automatik von Aisin vor. 8,2 Sekunden vergehen, ehe der 1953 Kilo schwere Naturbursche Tempo 100 erreicht hat, dabei werden einzig herrsche Tempoverschärfungen mit einem dezenten Knurren quittiert, ansonsten gehts angenehm leise voran. Dem Namen entsprechend bügelt das Schlechwege-Fahrwerk so manchen Maulwurfhügel aus, wobei mittels Fahrmodi (Normal, Tour, Sport) Fahrwerk, Lenkung, Gaspedalkennlinie und Schaltpunkte nach eigenem Gusto eingestellt werden können.

Nach dem Geschmack der der Outdoorfans fällt auch der Kofferraum aus, welcher mit einem Fassungsvermögen von bis zu 1665 Liter rund 130 Liter mehr fasst als der Vorgänger.

Fazit: Opel enteilt der Mittelklasse, und fährt der Oberliga nur bei Details hinterher: so hält einem der Spurhalteassistent mit leichten Schlangenlinien in der Bahn, die Kurvenlicht-Lösung fällt durch Zuschalten eines Scheinwerfers (abhängig vom Lenkeinschlag) relativ simpel aus und auf Live-Verkehrsinfos müssen Opel-Fahrer noch verzichten. Doch auch beim Preis bleiben die Rüsselsheimer

Bis zu 1665 Liter fasst der Kofferraum unter der Messlatte der Premiumkonkurrenz und bieten (Testwagen ab 54'300 Franken) ein Top-Auto zum fairen Preis. ■

Technische Daten/TCO	EUROTAX
Opel Insignia Country Tourer 2.0 BiDTI 4WD Automatic	
Leistung PS	210
Drehmoment Nm	480
Getriebe	8-Gang-Automatik
Kofferraumvolumen Liter	560 bis 1665
Treibstoffverbrauch l/100 km	7.1
CO ₂ g/km/Energieeffizienz-Kat.	188/G
TOTAL COST OF OWNERSHIP TCO-Werte	
Listenpreis	53'900
Option: Metallic-Farbe	950
Option: Automatikgetriebe	
Listenpreis (inkl. Optionen*)	50'929
Abzüglich Prämien	7'130
Finanzierungsbetrag	43'799
Auslieferung, Registrierung	417
Abschreibung, Finanzierung	10'824
Betrieb (Unterhalt und Treibstoff)	4'988
Unterhalt =	1'829
Treibstoff =	3'160
Fahrzeugmanagement	240
Steuern	465
Versicherungen	1'157
TCO pro Jahr	17'674
pro Monat	1'473
pro km (in Rappen)	58.9
Bei 30'000 km/Jahr und 36 Mt. Vertragsdauer; inkl. 1 Satz Winter- und Sommerreifen; Flottenrabatt bei 15 Fahrzeugen/Jahr. Diesel: Fr. 1.54/l, Benzin Fr. 1.48/l, Erdgas Fr. 1.42/kg; Strom: Fr. 0.17/kWh; Versicherung: 58 Volkkasko Fr. 1000.-; MFZ-Steuer gem. Kt. ZH; Fahrzeugpreis inkl. Optionen Metallic-Lackierung und ggf. Automatik. Alle Preise in Franken exkl. MWST.	
Berechnung durch Eurotax, www.eurotaxpro.ch	



Opel Combo Life « PRÄSENTATION

Zugriff
Über die separat öffnende Heckscheibe (Option) kleines Gepäck einladen.

Licht
Vor allem den Fondpassagieren bietet das bestellbare Panorama-dach ein tolles Raumgefühl.

Sicherer
Auf dem 8-Zoll-Display das Bild der neuen Rückfahrkamera sehen.

Front
Der neue Opel Combo Life hat geschwungene Leuchten, und es gibt LED-Tagfahrlicht.

Platz
Eine Box mit 36l Fassungsvermögen direkt über dem Kofferraum.

Nachwuchs
reist in der zweiten Reihe ideal in drei nebeneinander montierten Kindersitzen.

Vom puren Nutzen zum gepflegten Sein für alle

WANDELBAR In seiner fünften Generation ist der Opel Combo definitiv vom kleinen Nutzfahrzeug zum Familienwagen gereift. Das belegt auch der Namenszusatz «Life».



Text: Martin Mäder
Fotos: zVg.

Wenn ein Lastesel zum Freund der Familie wird: So könnte man den Werdegang des Opel Combo zusammenfassen. Nein, natürlich ist noch immer «Bello» der Freund einer Familie schlechthin, doch nicht viel weiter dahinter möchte der Opel Combo Life folgen. Dass er das Zeug dazu hat, davon konnten wir uns bei der statischen Vorführung Mitte April in Studen bei Biel BE überzeugen, welche durch die Absenz von Opel am Genfer Autosalon 2018 einer Schweizer Premiere gleichkam.

In Studen zeigte man laut Opel Suisse SA ein Vorserienmodell, vielleicht könnten sich also bestimmte Materialien bis zum Verkaufsstart in der ersten Jahreshälfte noch ändern. Dies wäre wünschenswert, denn das eine oder andere Hartplastik im Interieur kann den früheren Nutzfahrzeugcharakter nicht ganz verbergen. Was nun aber gerade Familien bereits bei diesem Exemplar gefallen hätte, sind seine enorme Vielseitigkeit sowie die Möglichkeiten, den Wagen aufzurüsten. Der «Familienfreund» als «Armeetaschenmesser».

Neue Basis und noch vielseitiger

Diese Vielseitigkeit beginnt bei der Basis. So ruht der neue Opel Combo auf einer komplett frischen Architektur, er ist nach den SUV-Modellen Crossland X und Grandland X das jetzt dritte gemeinsame Werk aus dem Zusammenschluss von Peugeot, Citroën und Opel. Hierzu hatte man die Weichen bereits lange vor dem Opel-Verkauf an PSA gestellt, die gemeinsame Arbeit am neuen Combo begann fünf Jahren zuvor. Teilte der Combo zuvor die Plattform mit dem Fiat Doblò und lief mit diesem in Istanbul (TR) vom Band, wird der Neue nun von PSA im Werk Vigo (E) gebaut und hat als Geschwister den Peugeot Rifter (zuvor Partner) und den Citroën Berlingo. Alle drei haben als Grundlage die EMP2-Plattform von PSA.

Seine Flexibilität belegt der Opel Combo Life nicht zuletzt durch die zwei verfügbaren Radstände. So kommt er wahlweise in einer Kurzversion (4.4m) oder in einer Langversion (4.75 m) sowie als 5- oder neu als 7-Sitzer. Zudem kann man ihn auch entweder mit einer oder mit zwei Schiebetüren bestellen. Die Life-Varianten des Combo, es gibt noch eine Vanvariante als Kastenwagen für primär gewerbliche Zwecke, bestechen zudem mit der Variabilität der zweiten Sitzreihe. So kann man hier zwi-

schen einer im Verhältnis 60:40 umklappbaren Standardrückbank oder drei Einzelsitzen wählen.

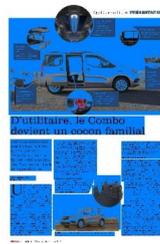
Raumwunder zum Aufrüsten

Auch die Auflage 2018 hat eine recht kantige Silhouette, welche durch die grosse Wagenbreite von 1.84m und der Höhe von 1.8m unterstrichen wird. Dass der Combo mit diesen Eckwerten ein Raumwunder ist, leuchtet ein. Opel gibt ein minimales Ladevolumen von 5971 (Kurzversion mit 5 Sitzen) und ein maximales von 26931 (Langversion) an. Dass der Opel Combo mit der von 1986 bis 1992 gebauten 1. Generation Kadett Combo gebrochen hat, belegt die Anzahl Komfortfeatures und Assistenzsysteme, welche man beim Neuling bestellen kann. Von der Lenkradheizung über die Panorama-Rückfahrkamera mit 180-Grad-Sichtwinkel bis hin zum neuen Rangierschutz «Flank Guard» mit zwölf Sensoren und automatischem Parkassistenten ist alles verfügbar.

Das Motorenangebot wurde wie die Preise noch nicht final kommuniziert. Es ist aber davon auszugehen, dass man aus aufgeladenen Benzinern und Dieseln wählen können. Bei den Getrieben wird man Handschalter mit fünf oder sechs Gängen sowie, erstmals im Segment, eine Achtstufen-Automatik mit Quickshift anbieten. Auch der neue Opel Combo Life ist ein Fronttriebler, doch via PSA kann man auf den 4x4-Spezialisten Automobiles Dangel aus Sentheim im Elsass (F) zurückgreifen und als Nachrüstlösung auch Allradantrieb anbieten. Damit man aber auch ohne den nachträglich eingebauten 4x4 nicht etwa im Matsch einer Baustelle stecken bleibt, dafür soll die aus dem Opel Grandland X bekannte elektronische Traktionskontrolle IntelliGrip sorgen. Wie «Bello» lässt offenbar auch der Opel Combo Life niemanden im Stich. **AR**



Rustikal ist wohl der Look, aber drinnen kann der Combo Life auch feudal sein.



Accès
La lunette arrière, qui s'ouvre séparément, permet de déposer de petits objets dans le coffre.

Ingénieux
Un box de rangement de 36 l est installé juste au-dessus du coffre.

Luminosité
Grâce au toit panoramique, en option, les passagers jouissent d'une sensation d'espace inattendue.

Plus sûre
La caméra de recul permet de mieux contrôler l'environnement.

Avant
Le nouveau Combo Life possède des optiques galbées et un éclairage de jour à LED.

RELÈVE
Les bambins voyageront sans souci dans les trois sièges qu'il est possible d'installer à l'arrière.

D'utilitaire, le Combo devient un cocon familial

MÉTAMORPHOSE

Avec l'arrivée de la cinquième génération, l'Opel Combo se mue de petit utilitaire en familiale. Pour preuve, il hérite de l'appellation Life.

Une bête de somme se transforme en amie de la famille: ainsi pourrait-on résumer la métamorphose de l'Opel Combo. Non bien sûr, c'est toujours Médor qui reste l'ami de la famille par excellence, mais le Combo Life vient juste après. Et il dispose de toutes les cartes en main, comme nous avons pu le constater à l'occasion de la présentation statique, à la mi-avril à Studen, près de Bienne (BE). Cet événement, vu l'absence d'Opel au GIMS 2018, équivalait à une première helvétique.

A Studen, Opel Suisse nous a dévoilé un modèle de présérie. Il est donc possible que certains matériaux changent avant la commercialisation effective dans le courant du premier semestre. Ce serait une bonne chose, car certains plastiques durs



dans l'habitacle ne parviennent pas à faire oublier le passé d'utilitaire du Combo. Mais les familles seront très certainement conquises par la modularité et la richesse des équipements du véhicule. En cela, l'«ami de la famille» s'apparente à un «cou-teau de l'armée suisse».

Le nouvel Opel Combo reprend une architecture inédite: avec les SUV Crossland X et Grandland X, il est le troisième modèle commun concocté par le trio Peugeot/Citroën/Opel. Les bases avaient été jetées bien avant la vente d'Opel à PSA dans la mesure où le développement en commun du nouveau Combo avait commencé il y a cinq ans déjà. Alors que le Combo partageait jusqu'ici sa plateforme avec le Fiat Doblò et sortait des mêmes chaînes de montage que l'italien à Istanbul (Turquie), la nouvelle génération est à ce jour fabriquée par PSA au sein de l'usine de Vigo (Espagne). Elle a comme cousins le Peugeot Rifter (l'ex-Partner) et le Citroën Berlingo. Tous trois partagent la plateforme EMP2 du groupe PSA.

Versions courte et longue

L'Opel Combo Life brille par modularité grâce à deux châssis disponibles. Ainsi a-t-on l'alternative entre une version courte (4,40 m) ou longue (4,75 m). On a également le choix entre cinq et sept places. En plus, on peut opter pour une ou deux portes coulissantes. Les variantes du Combo – il existe également une déclinaison Van destiné aux professionnels – se distinguent par ailleurs par la modularité de la deuxième rangée de sièges. Là aussi, on peut choisir entre une banquette arrière fractionnable en 60:40 ou trois sièges individuels.

Merveille d'habitabilité

La cuvée 2018 de l'Opel Combo affiche une silhouette plutôt anguleuse qu'accentuent encore la largeur du véhicule (1,84 m) et sa hauteur (1,80 m). Il est clair qu'avec de telles cotes, le Combo offre de l'espace à profusion. Opel revendique un volume de chargement minimal de 597 litres (version courte cinq places) pour un maximum de 2693 l (version longue). Le nouveau Opel Combo a coupé les ponts avec la première génération du Kadett Combo fabriqué de 1986 à 1992. Il brille en effet par la multitude de fonctionnalités de confort et de systèmes d'assistance. Du volant chauffant à la caméra de recul panoramique à 180°, en passant par la nouvelle protection de stationnement latérale Flank Guard avec douze capteurs, on peut s'offrir tout ce qui est utile et agréable.

Tout comme les prix, la palette des motorisations n'a pas encore été communiquée officiellement. On devrait néanmoins pouvoir choisir entre différents moteurs à essence et diesel suralimentés. Pour les boîtes de vitesses, on disposera, au choix, d'une boîte mécanique à cinq ou six rapports et, pour la première fois dans ce segment, d'une boîte auto Quickshift. Le nouvel Opel Combo Life est une traction. Il est toutefois possible de commander une version à transmission intégrale conçue par le spécialiste des 4x4 Automobiles Dangel à Senheim (Alsace). Cependant, même sans traction intégrale, on ne risque pas de s'embourber dans un chantier grâce au contrôle électronique de la traction IntelliGrip, qui équipe également le Grandland X. A l'image de Médor, l'Opel Combo Life n'abandonnera personne à son destin. ^{RA}

Texte: Martin Mäder

Photos: DR



Rustique Malgré son design peu léché, le Combo Life accueille les passagers avec générosité.



deutsche Ausgabe

Auto Sprint CH / deutsche Ausgabe
 8048 Zürich
 058/ 344 98 98
www.auto-sprint.ch

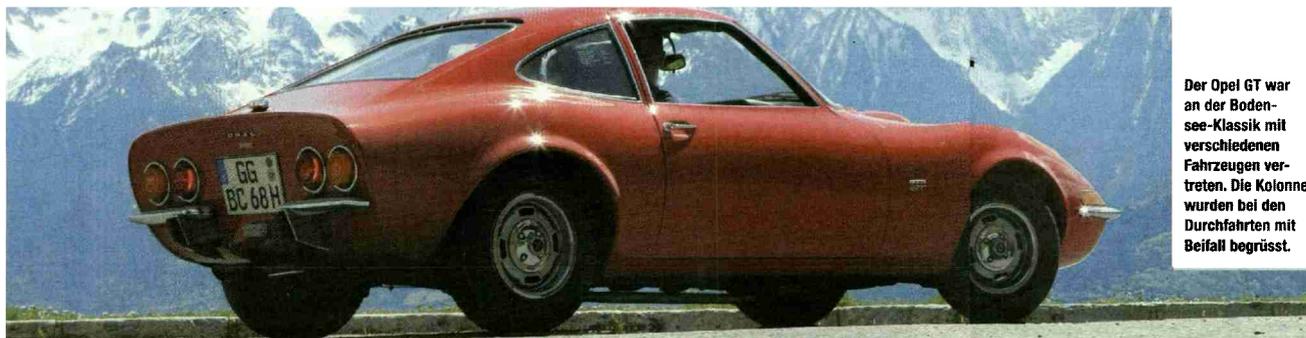
Medienart: Print
 Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
 Auflage: 37'311
 Erscheinungsweise: 10x jährlich

Seite: 30
 Fläche: 96'907 mm²

Auftrag: 651015
 Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69593982
 Ausschnitt Seite: 1/4

50 Jahre Opel GT Rüsselsheims ganzer Stolz



Der Opel GT war an der Bodensee-Klassik mit verschiedenen Fahrzeugen vertreten. Die Kolonne wurden bei den Durchfahrten mit Beifall begrüsst.

Vor 50 Jahren rollte der erste Opel GT vom Band, der sich zu einem betörenden Klassiker der Automobilgeschichte auch in der Schweiz entwickelt hat. Die Begeisterung hat keineswegs nachgelassen.

Die Karriere des Opel GT begann genau genommen nicht vor 50, sondern vor 53 Jahren mit einem Paukenschlag: Auf der IAA 1965 in Frankfurt präsentierte das Rüsselsheimer Unternehmen zum Stolz der Designer einen zweisitzigen Sportwagen, der mit seiner aufregenden Karosserielinie, dem flachen Bug mit Klappscheinwerfern, den bauchigen Kotflügeln und der scharfen Abrisskante am Heck mit den Konventionen der europäischen Automobilbauer brach.

Allgemeine Begeisterung Niemals hätte man von Opel einen derart extravaganteren Sportwagen erwartet. Vom mutigen Design waren Presse und Besucher äusserst beeindruckt. Und so kam es, dass sechs Jahre nach den ersten Designskizzen und nur drei Jahre nach der Initialzündung der GT-Prototyp in Rekordzeit zum Serienauto reifte.

Zusammenarbeit mit Franzosen 1968 rollte der erste Opel GT vom Band.

Das Sportcoupé war schon damals das Ergebnis einer deutsch-französischen Zusammenarbeit. Die französischen Karosseriebauer Chausson und Brissonneau & Lotz übernahmen die Press- und Schweissarbeiten der Blechteile sowie Lackierung und Innenausstattung, in Deutschland fand die Montage von Fahrwerk und Motor statt.

Zum Start 60 oder 90 PS Für die GT-Kunden standen zwei Triebwerke zur Wahl. Ein aus dem Kadett bekannter 1,1-Liter-Vierzylinder mit 60 PS und ein 90 PS starkes 1,9-Liter-Aggregat aus der Rekordbaureihe. Von Anfang an besonders gefragt war der GT 1900: Bei

185 km/h Spitze und einer Beschleunigung von null auf Tempo 100 in 11,5 Sekunden schlugen die Herzen sportlicher Autofahrer höher.

Erfolge im Motorsport Der Zweisitzer war mit seinem tiefen Schwerpunkt, dem niedrigen Gewicht, der steifen Karosserie und ausgezeichneten Dynamik wie gemacht für den Motorsport. So fuhren beispielsweise Conrero-GT Anfang der 1970er-Jahre bei Langstreckenrennen genauso wie bei den Opel-Markenrennen auf dem Nürburgring Erfolge ein.

ELWIRA DSCHEMILOW
www.opel.ch



Der Innenraum des Opel GT mit Schalensitz, Rundinstrumenten und Dreispeichenlenkrad.



deutsche Ausgabe

Auto Sprint CH / deutsche Ausgabe
8048 Zürich
058/ 344 98 98
www.auto-sprint.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 37'311
Erscheinungsweise: 10x jährlich

Seite: 30
Fläche: 96'907 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69593982
Ausschnitt Seite: 2/4



Die Conrero-GT fahren Anfang der 1970er-Jahre bei Langstreckenrennen mehrere Erfolge ein.



Der Slogan «Nur Fliegen ist schöner ...» gehört heute zum Sprachgebrauch.



Weltpremiere des Opel GT bei der Fahrvorstellung für Journalisten auf dem Hockenheimring 1968. Die Beurteilungen der Experten machte dem Hersteller Mut auf mehr.



deutsche Ausgabe

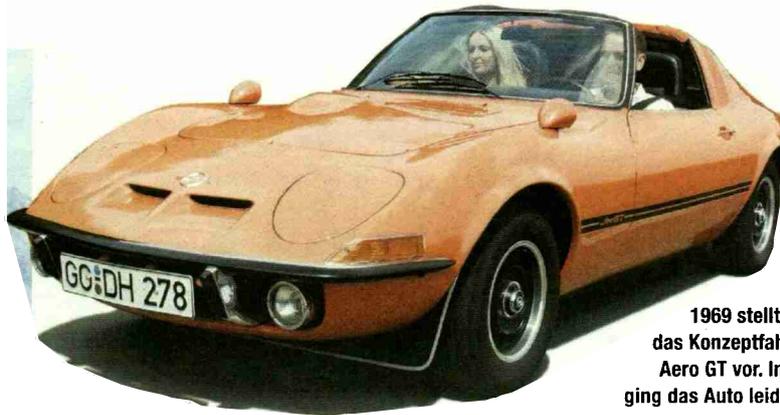
Auto Sprint CH / deutsche Ausgabe
8048 Zürich
058/ 344 98 98
www.auto-sprint.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 37'311
Erscheinungsweise: 10x jährlich

Seite: 30
Fläche: 96'907 mm²

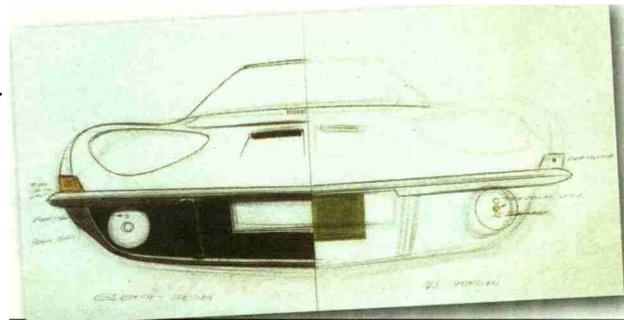
Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69593982
Ausschnitt Seite: 3/4



1969 stellte Opel das Konzeptfahrzeug Aero GT vor. In Serie ging das Auto leider nie.

Die ersten Skizzen zeigen deutlich, wie der Opel GT einmal aussehen sollte. Markant waren die nach unten laufende Haube und die Klappscheinwerfer.



Der Elektro-GT von 1971 erreichte knapp 189 km/h und fuhr weitere Weltrekorde ein – damals eine beachtliche Leistung.



Ein modifizierter Opel GT mit Dieselmotor stellte 1972 total 18 internationale Rekorde auf.



deutsche Ausgabe

Auto Sprint CH / deutsche Ausgabe
8048 Zürich
058/ 344 98 98
www.auto-sprint.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 37'311
Erscheinungsweise: 10x jährlich

Seite: 30
Fläche: 96'907 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69593982
Ausschnitt Seite: 4/4



deutsche Ausgabe

Auto Sprint CH / deutsche Ausgabe
8048 Zürich
058/ 344 98 98
www.auto-sprint.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 37'311
Erscheinungsweise: 10x jährlich



Seite: 30
Fläche: 16'224 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69593893
Ausschnitt Seite: 1/1

Ein Tag mit den Blitzten



Dieses Opel-Olympia-Cabriolet soll auch am Treffen dabei sein.
«Wir sind Opel.» Unter diesem Motto stehen die Opel-Treffen Hoch-Ybrig. In diesem Jahr wird es besonders fröhlich

zugehen, denn das Opel-Team Biberegg feiert am 27. Mai 2018 sein 30. Opel-Tagestreffen auf dem Parkareal Weglosen, und zwar bei jedem Wetter. Irgendwelche Ausreden, nicht zu erscheinen, ziehen nicht. Alles klar?

Opel-Power, Action, automobile Attraktionen und Spass satt. Mehr als 1000 Gäste und 450 Fahrzeuge mit dem Blitz sind Mittelpunkt der Opel-Welt im Herzen der Schweiz. Der Opel GT Club Schweiz hat bei diesem Event einen Gastauftritt (beachten Sie bitte den Bericht rechts). Erwartet werden rund 500 Fahrzeuge der Marke mit dem Blitz, vom aktuellen Fahrzeug über Youngtimer bis hin zu Oldtimern

aus der Schweizer Produktion in Biel. Bei dieser Zusammenkunft geht es vor allem um das 50. Jubiläum des Opel GT, aber auch um andere Modelle, wie den Admiral, den Kleinlastwagen Blitz oder Olympia, der als Cabriolet mit vielen Preisen für das Design ausgezeichnet wurde. Nicht zu vergessen, das Kultmobil Manta. Und dann die Tuner. Alles, was gesetzlich erlaubt ist, wird gezeigt. Da wird an jede Modellreihe Hand angelegt. Und wenn die Sonne mitspielt, kann man deren spezielle Lackierungen begutachten. Da kommt die Stimmung richtig in Schwung.

www.facebook.com/OpelCH



Dieser Kadett GT/E im Rennttrimm wird nicht nur Motorsportfans beeindrucken.



Dieses Schmuckstück wartet perfekt poliert auf Freunde des Tunings.