







# MEDIENSPIEGEL

19.03.2018

Avenue ID: 260  
Artikel: 6  
Folgeseiten: 4

---

	16.03.2018	AutoBild Schweiz <b>Business-Modell im Sportdress</b>	<b>01</b>
	15.03.2018	Tribune de Genève <b>Quand l'Opel Insignia devient une supersportive</b>	<b>03</b>
	15.03.2018	tuttosprint.ch / Tutto Sprint <b>Opel Insignia GSi</b>	<b>05</b>
	18.03.2018	Il Caffè della domenica <b>Un SUV Excellence per chi viaggia con molti bagagli</b>	<b>07</b>
	15.03.2018	Blick <b>Opel liebt die Schweiz</b>	<b>08</b>
	15.03.2018	Automobil Revue <b>Up to date</b>	<b>09</b>




**Opel Insignia GSi**

# Business-Modell im Sportdress

Mit dem neuen Opel Insignia GSi feiert das Sportlabel der Rüsselsheimer seine Rückkehr.

Der neue Opel Insignia GSi vereint Sportlichkeit mit Komfort.

**DIE DREI BUCHSTABEN** glänzen am Heck in der Sonne. Bei Opel-Fans strahlen die Augen. Seit 2012 ist der Insignia der erste Opel, der das Kürzel wieder tragen darf. GSi heisst auf Opel-nisch: Grand Sport injection. Das bedeutet: Diese Kiste ist heiss. Optisch macht das neue Flaggschiff sowohl als Limousine als auch als Kombi schon mal Eindruck. Front- und Heckpartie des zivilen Insignia wurden zwar nur leicht, aber wirkungsvoll verändert. Die grösseren, senkrecht stehenden (Fake-) Lufteinlässe vorn sind ebenso chromumrandet wie die Auspufföffnungen. Das Heck wird neu von seitlichen Auslässen geprägt. Die Wahrheit liegt aber wie immer auf der Strasse, deshalb rein in das Vergnügen. Die fest zupackenden, aber durchaus bequemen und nicht zuletzt AGR-zertifizierten Schalensitze (optional) sind eine

Wucht.

### **GSi-Gefühl neu erleben**

Ein Druck auf den Startknopf und der Zweiliter grosse Biturbo-Diesel erwacht zurückhaltend zum Leben. Den Selbstzünder wie den alternativ zur Verfügung stehenden Turbobenziner kennt man aus dem normalen Insignia. Beide Aggregate schicken unveränderte 210 respektive 260 PS an den serienmässigen wie permanenten Allradantrieb. Bei der serienmässigen Achtgang-Automatik spielte Opel eine neue Software auf, änderte damit die Schaltpunkte und die Intensität. Im Normal- und Tour-Modus arbeitet die Box geschmeidig und zurückhaltend. Im Sport-Modus könnte der Gangwechsel aber noch einen Tick schneller und härter folgen.

Der Diesel mit einem Drehmoment von 480 Nm brummt kernig und leistet ordentliche Arbeit. Der

2,0-Liter-Turbobenziner passt aber besser zum GSi-Gefühl. Hier spürt man, dass Opel nachgeschärft hat. In 7,2 Sekunden knackt er die 100 km/h Marke. Auch die 160 Kilogramm weniger Gewicht machen sich hier stärker bemerkbar. Die Ingenieure der Opel Performance Center (OPC) schärfen aber noch viel mehr nach, wie das Fahrwerk, die Bremsen, die Lenkung – sogar den Antriebsstrang nahmen sie sich vor. Das reicht für munteres Fahren, souveräne Überholmanöver und schwungvolle Kurvenpartys. Vor allem aber die Fahrwerksabstimmung ist gelungen, die war schon immer eine Domäne der Rüsselsheimer.

### **Vorzügliche Traktion**

Dank Torque Vectoring, einer ausbalancierten Gewichtsverteilung und vorzüglicher Traktion setzt der GSi neue Klassenmassstäbe. Vor allem auf nasser Strecke zeigt



der Insignia GSi ähnlich kräftigen Kollegen schnell die Rückleuchten. Das unabhängig von Fahrmodus und -weise stets sichere Fahrgefühl war den Entwicklern besonders wichtig. Dazu trägt auch die serienmässig verbaute, gut dosierbare und stark zupa-

ckende Brembo-Bremsanlage bei. Die Serienausstattung ist zwar grosszügig, bietet zum Beispiel LED-Matrix-Scheinwerfer, OnStar und Navigationssystem. Aber die Preisliste lockt zur Völlerei: Feines Leder, das ganze Paket an Assistenzsystemen, der

erwähnte Super-Sitz, 20-Zoll-Michelin Sportreifen und vieles mehr können den Grundpreis 49'900 Franken schnell erhöhen. Der Opel Insignia GSi ist seit Januar bestellbar, die ersten Fahrzeuge sind seit März im Handel. (ir)

Gute Verarbeitung und intuitive Bedienung zeichnen das Interieur der Sportlimousine aus.

Die GSi-Familie erhält diesen Sommer noch Zuwachs vom neuen Opel Corsa GSi.

**Seit 2012 ist der Insignia der erste Opel, der das Kürzel GSi wieder tragen darf.**



## Nouveauté

# Quand l'Opel Insignia devient une supersportive



Les nouvelles Opel Insignia GSi, à gauche en break, à droite en berline. OPEL

### Les nouvelles GSi se déclinent en berline et break, à traction intégrale, dopées par des groupes essence (260 ch) ou diesel (210 ch)

**Alain Giroud** Marseille

Quand l'Opel Insignia se décline en version sportive, elle déménage! Elle l'a démontré lors d'essais convaincants en Provence, sur les routes tortueuses du Lubéron et la piste Michelin de Fontange, près de Salon-de-Provence.

Sous une robe aux courbes acérées, ces versions GSi, à traction intégrale, sont disponibles en berline et en break, avec deux motorisations quatre cylindres, deux litres, à choix, une essence

(260 ch) et une diesel (210 ch), associées à une boîte automatique à huit rapports.

La ligne est franchement réussie, marquée de grands éléments chromés, d'un becquet imposant et d'un châssis surbaissé de dix millimètres. Ces modèles sont bien entendu équipés de l'éclairage matriciel IntelliLux, doté de LED qui illuminent violemment le champ visuel tout en épargnant les véhicules en sens inverse.

#### Des sièges «cobra» au confort parfait

L'habitacle est à l'unisson, car il est équipé de nouveaux sièges baquets «cobra» (leur forme rappelle le redoutable serpent) insérés dans une coque rigide.

Des fauteuils au confort exceptionnel, offrant un maintien latéral efficace et disposant de bour-

relets réglables, d'un système de

### Les chiffres

#### Dimensions

Longueur/largeur/hauteur

*Berline GSi Grand Sport:*

4910/1941/1445 mm.

*Break GSi Sports Tourer:*

4998/1941/1490 mm.

#### Moteurs et prix

##### Berline GSi Grand Sport:

Essence Turbo 2.0, 260 ch, dès 54 400 fr.

Diesel biturbo 2.0, 210 ch, dès 54 400 fr.

##### Break GSi Sports Tourer:

Essence Turbo 2.0, 260 ch, dès 55 800 fr.

Diesel biturbo 2.0, 210 ch, dès 55 800 fr.

massage, du chauffage et de la ventilation, ces deux derniers éléments étant intégrés dans le dos-



sier et les coussins. Opel est fier de cette réalisation et l'ingénieur qui l'a mise au point précise: «On ne s'assoit pas sur, mais dans ce siège!»

Le confort à l'arrière est aussi préservé et le volume des coffres reste généreux. Il passe de 490 à 1450 l sur la berline et de 560 à 1655 l sur le break, dont la longueur frise les cinq mètres.

### Deux moteurs, essence (260 ch) et diesel (210 ch)

Les deux moteurs proposés sont aussi efficaces l'un que l'autre. On aime la sonorité un peu rauque du groupe essence turbo à injection directe de 260 ch. Son couple de 400 Nm est disponible de 2500 à 4000 tr/min, ce qui offre une belle capacité de reprise.

Le groupe diesel, qui développe 210 ch, ronronne aussi avec plaisir. Son couple atteint 480 Nm dès 1500 tr/min, ce qui permet de doper la conduite sur toute la plage d'utilisation.

Le comportement routier de ces nouvelles GSi est spectacu-

laire. Elles disposent d'amortisseurs sport spéciaux et d'un double mode de conduite, Tour et Sport. Le premier favorise un confort de route moelleux et une direction très assistée. Des caractéristiques presque trop douces sur les tracés légèrement ondulés.

Le mode Sport durcit ces deux paramètres. Il se révèle parfait sur les parcours sinueux, mais lorsque le bitume est très dégradé, il faut revenir en mode normal, offrant une absorption des irrégularités vraiment efficace.

Si la berline vire quasi à plat dans les méandres des Alpilles, elle a démontré ses vraies capacités sur la piste d'essai Michelin de Fontange. Équipée de gomme Pilot Sport 4 S de vingt pouces, elle a d'abord dévoré le circuit classique aux virages relevés, ponctué de chicanes et de slaloms.

Résultat: une tenue de cap exemplaire. Mais le plus impressionnant reste sa stabilité sur un parcours très sinueux arrosé en permanence par de puissants jets d'eau.

Avec l'ESP (antipatinage) enclenché, aucun souci, le véhicule ne dévie pas de sa ligne. Mais lorsque ce dispositif est totalement débranché, le comportement ne change quasi pas. Exceptionnel!

Précisons tout de même que l'électronique conserve une petite marge d'intervention si le conducteur dépasse les limites extrêmes de la physique.



**Les sièges «Cobra» sont d'un confort parfait.** OPEL



**Les Insignia GSi disposent de deux modes de conduite.** OPEL



**Une planche de bord dotée d'un large écran.** OPEL



## Opel Insignia GSi

Wie auf Schienen



Opel reanimiert das legendäre Sportabzeichen GSi mit der neuen Sportversion des Insignia und gibt dieser 260 Turbo-PS, Seitenschweller und zornige Lufthutzen mit auf den Weg. Ist das Resultat ein als Limousine getarnter Sportwagen oder ein Schaf im Wolfspelz?

- SIMON HALTINER -

Der neue Insignia macht vieles richtig. Er sieht gut aus, bietet trotz vernünftigen Aussenmassen dank der „Epsilon 2“ genannten Plattform fürstliche Platzverhältnisse im Innenraum. Neben seinem vergleichsweise zurückhaltenden Preis ist die neueste Generation auch noch 160 Kilo leichter geraten.

Ein Fehler ist aufgetreten.

Schau dir dieses Video auf [www.youtube.com](http://www.youtube.com) an oder aktiviere JavaScript, falls es in deinem Browser deaktiviert sein sollte.

Der Insignia GSi ist als Grand Sports genannte Limousine mit nahezu coupéhaftem Stufenheck ab 54'400 Franken oder als Kombi namens Sports Tourer ab 55'800 Franken zu haben und soll die dynamischen Zeitgeister unter uns ansprechen. Optisch ist dies gelungen: Der GSi steht mit knackigen Proportionen auf seinen Zwanzigzöllern mit Bicolor Optik. Die Front wirkt selbstbewusst und die beiden chrombewerten Lufteinlässe ohne erkennbare Funktion, ausser vielleicht dem Einschüchtern von Linksfahrern, sind ein gelungenes Erkennungsmerkmal.

Auch im Innenraum wird nicht gekleckert, sondern geklotzt: Opel widmet dem Insignia OPC aufpreispflichtige Schalensitze, die neben Heizung, Ventilation, Massage, alle denkbaren Einstellmöglichkeiten bieten. Und da diese ergonomisch clever konstruiert sind, gibt es obendrauf das Gütesiegel vom Deutschen Verein «Aktion gesunder Rücken». Also ein Rennsitz und Rückenschmeichler zugleich, gewissermassen. Trotz der aufwändigen Ausstattung wiegen die Sitze pro Stück lediglich 26 Kilogramm. Um alle Ziele dieses ambitionierten Lastenhefts zu erreichen, kauft man die Teile nicht ein, sondern entwickelte und baut alles selbst in Kaiserslautern.

Auch sonst ist die Ausstattungsliste umfangreich, ohne dass man sich durch ellenlange und kostenintensive



Tutto Sprint  
9620 Lichtensteig  
071 988 77 90  
www.tuttosprint.ch/

Medienart: Internet  
Medientyp: Organisationen, Hobby



Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68900215  
Ausschnitt Seite: 2/2

Sonderausstattungslisten kreuzen muss. Vom 8-Zoll Infotainmentcenter mit Smartphone Anbindung über das komplette Fahrassistenzprogramm bis hin zum (nach einem Jahr kostenpflichtigen) Buttlerdienst «OnStar», bei dem man mit einem Opel-Mitarbeiter verbunden wird und sich Informationen geben und Buchungen vornehmen lassen kann. Besonders erwähnenswert ist das «IntelliLux LED-Materix» Licht mit 32 individuell angesteuerten LED-Elementen. In der Nacht breitet sich vor der Insignia-Besatzung ein Lichtteppich aus, als würde sich der Vorhang vor einer Kinoleinwand aufziehen. Dabei wird die gesamte Umgebung vor dem Fahrzeug komplett und permanent ausgeleuchtet und der Gegenverkehr punktuell ausgeklammert. Wer öfter nachts auf Landstrassen unterwegs ist, für den ist dieses Licht zweifellos ein entscheidungsrelevantes Ausstattungsmerkmal. Alles in allem ist der Insignia zwar kein Schnäppchen, bietet aber angesichts der Ausstattungsfülle ein bemerkenswertes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Nun zur eingangs gestellten Frage: Gilt der Begriff Preis-Leistung auch dann, wenn man unter dem Begriff «Leistung» das Drücken in der Magengegend versteht? Eines vorneweg. Der GSi ist ein richtig schnelles Auto. Das Performance Team unter Sportchef Volker Strycek hat mit den Erlkönigen hunderte von Kilometern auf der Nordschleife abgespult und dem Wagen ein aufwendiges, semiaktives elektronisches Fahrwerk gespendet. Dieses funktioniert wunderbar in Kombination mit dem permanenten Vierradantrieb mit aktiver Drehmomentverteilung, die an Stelle eines traditionellen Differentialgetriebes mittels zweier Lamellenkupplungen die Kraft im Sinne des «Torque-Vectoring» Prinzips optimal an die beiden Hinterräder verteilt. Herausgekommen ist ein pfeilschnelles, präzises Auto mit ungeheuren Gripreserven, welches sich trotz seinen erwachsenen Aussenmassen wie ein Gokart durch die kurvigen Bergstrassen der französischen Region um Avignon jagen lässt. Dabei vergisst man schnell, dass im Heck des Grand Sport massive 1'450 Liter Stauraum, respektive deren 1'665 im Sports Tourer mitfahren.

Sowohl der Benziner als auch der Diesel – beides Zwei Liter Vierzylinder mit Turbo und Achtgangautomatik, die sich auch per Paddel schalten lässt – spielen dabei wunderbar mit, hängen besonders im Sportmodus aufmerksam am Gas und drehen erfrischend frei und ohne Turbolag in Richtung Begrenzer. Dabei gestattet der Sportmodus sogar eine dezente Sportakustik, die per Knopfdruck im Normal- oder Touringbetrieb jedoch fast komplett verstummt. Immer wieder erstaunlich, wozu Sound-Engineering heutzutage im Stande ist. Trotz seiner dynamischen Qualitäten ist der GSi alles andere als ein kompromissloser Rennwagen. Er lässt sich trotz Riesenräder, Brembos und Schalensitze im Normal- und auch im Touringmodus auf Langstrecken gediegen bewegen oder sich als Schulbus einsetzen. Dennoch kann er im Alltag seine sportliche Ausrichtung nicht ganz verbergen, lässt die Insassen teilhaben an der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche. Wer sich dieses letzte Quäntchen Langstreckenkomfort verschaffen möchte, greift am besten zu einer kleineren Felge.

Trotz einem spurttauglichen Leitungsniveau finden die beiden Motoren den richtigen Kompromiss zwischen Alltagstauglichkeit und sportlichen Ambitionen ohne dabei ins Unverhältnismässige abzudriften. Wer gerne mit vorgespannter Launchcontrol an der Ampel wartet wird wohl auf Konkurrenzmodelle mit potenteren Motoren setzen, jedoch im Alltag und Ende Jahr tiefer in die Tasche greifen müssen. Der GSi verzichtet auf all dies. Er ist kein als Kombi getarnter Krawallbruder, sondern ein ungemein vielseitiges, umfangreich ausgestattetes Auto, das sich in der Hand eines Kenners richtig schnell durch kurvig Terrain bewegen lässt.

15.03.2018 / tutti sprint



# Un SUV Excellence per chi viaggia con molti bagagli

## Tecnologie all'avanguardia grazie al sistema IntelliLink

STEFANO PESCIA

**IL VANO DI CARICO AMPIO, COMODO, CON UNA CAPACITÀ TRA 514 E 1.652 LITRI IL VANO DI CARICO DI QUESTA CINQUE PORTE**

Un SUV compatto, in grado di soddisfare le aspettative delle famiglie e di chi ama l'avventura. La Grandland X, una trazione anteriore che, su richiesta, offre anche la possibilità di sceglierla bicolore. Una breve occhiata alla sua scheda tecnica e si inquadra subito la vettura: lunghezza 4,47 metri, larghezza 1,90, passo 2,67. Dati che anticipano con chiarezza che lo spazio abitabile si adatta perfettamente alle esigenze di cinque persone. Una generosità che si estende anche al vano bagagli, con una capacità compresa tra 514 e 1.652 litri. Con un accesso di carico semplice e pratico. Basta un movimento del piede e il portellone posteriore, con comando a sensore, si apre e si chiude automaticamente.

Guidando questo modello si apprezzano l'efficienza del motore turbodiesel 1600 litri da 120 cavalli e le prestazioni. Buona l'insonorizzazione e la reazione dell'acceleratore è immediata, ma nello stesso

tempo delicata, a tutto vantaggio della comodità.

Nella versione Excellence funziona bene l'abbinamento del cambio automatico a sei rapporti. Facile, intuitiva e moderna è pure la gestione di tutta la tecnologia, dal sistema di navigazione alla ventilazione, all'impianto audio. Caratteristiche che si abbinano alla nostra vettura di prova, pure equipaggiata con i sedili anteriori garantiti dall'associazione di esperti di postura Agr, volante riscaldato e i sedili pure, sia anteriori che posteriori. Un modello maneggevole con il pregio della sicurezza grazie anche al Grip Control elettronico. È infatti possibile regolarlo in cinque modalità con il sistema che gestisce i punti di cambiata e la risposta dell'acceleratore.

E così, Opel si conferma ancora una volta all'avanguardia nelle tecnologie di illuminazione. La Grandland X monta i fari Adaptive Forward Lighting con Led, efficienti e potenti. Inoltre è garantita la massima connettività grazie all'ultima generazione di sistemi IntelliLink e al servizio di assistenza personale Opel OnStar, che ora vanta nuovi servizi come la prenotazione di camere d'albergo e la ricerca di un parcheggio.



### La scheda

#### Opel Grandland X Excellence

Motore	<b>4 cilindri turbodiesel</b>
Cilindrata (ccm)	<b>1560 cc</b>
Cambio	<b>automatico a 6 rapporti</b>
Cv	<b>120</b>
Coppia max.	<b>300 Nm</b>
0-100 km/h (s)	<b>9,9</b>
Velocità massima (km/h)	<b>185</b>
Consumi (l/100 km)	<b>5,3 l</b>
Prezzo	<b>40'600 franchi</b>





# Trotz Absenz in Genf Opel liebt die Schweiz

**O**bwohl Opel dieses Jahr offiziell dem Genfer Autosalon fernbleibt, reiste Opel-Chef Michael Lohscheller (48) dennoch an den Genfersee und bekennt sich zur Schweiz: «Wir lieben den Schweizer Markt. **Hier haben wir den höchsten 4x4-Anteil und dank vieler ver-**

**kaufter Extras die höchsten Margen.»** Die Abwesenheit sei auch nicht als Absage an Genf zu verstehen. Man habe schlicht keine echten Neuheiten zu präsentieren, und für das wichtige Massenmodell Combo sei es halt noch zu früh.

Opels Ambitionen nach der Übernahme durch PSA sind aber gross. Bis 2020 soll die Rendite um zwei, bis 2024 um sechs Prozent steigen. «Pro Fahrzeug wollen wir 700 Euro einsparen», sagt Lohscheller.



Seit Juni 2017 im Amt:  
Opel-Chef Michael Lohscheller.

Dazu nutze man die Synergien mit PSA bei Bauteilen, Plattformen und Antrieben. «Ausserdem haben wir dank PSA endlich globale Möglichkeiten: **Bis 2022 wollen wir 20 neue Märkte erschliessen und später auch in Brasilien und China aktiv werden.»**

Angst, im nächsten Jahr keinen Stand am Salon zu bekommen, haben die Opelner nicht. «Wir werden sicher wieder einen Platz finden», so Lohscheller.

**Andreas Engel**



# AR Digital Up to date

[www.automobilrevue.ch/2018/03/12/up-to-date](http://www.automobilrevue.ch/2018/03/12/up-to-date)



Foto © Z/f/g





## Text: Christiane Specht

**N**icht nur die «Automobil Revue» gibt es seit über zwei Jahren auf Instagram (@automobilrevue), auch bekannte Automarken bzw. deren führende Designabteilungen teilen mit der Welt, was es an neuen, spannenden Entwicklungen in ihrem Bereich gibt. Da wäre zum Beispiel @opelvauxhalldesign, das Profil, auf dem der deutsche Autobauer Einblicke in die Designabteilung seiner Marke gewährt. Aber nicht nur neueste Entwürfe oder Ideen können hier bestaunt werden, auch gibt der Vizepräsident von Opel/Vauxhall Design, Mark Adams, Rückmeldungen zu Entwürfen von Fans und Follower. Wer weiss, vielleicht befindet sich unter ihnen ein nächster Design-Crack? 800 Mio. User von Instagram, darunter viele Designer, Design-Fans und -Studenten sind auf jeden Fall eine dankbare Zielgruppe für Feedbacks zu kommenden Innovationen und Design-Updates. Und so gibt Mark Adams nicht nur Anregungen zu Fan-Entwürfen, sondern er bekommt auch wichtige Rückmeldungen zu eigenen Ideen.

Dass nicht nur Opel den Social-Media-Kanal für diese Zwecke nutzt, ist natürlich selbstredend – so zeigt zum Beispiel auch Peugeot (@peugeotdesignlab), was sich im Designbüro und in der Welt ihrer Marke tagtäglich ereignet. Momentan steht da natürlich der 88. Genfer Autosalon im Vordergrund. Dort zeigen sie in einem eigenen «Büro», wie gearbeitet wird und wie die neuesten Modellideen entstehen – inklusive Live-Entwürfen.

Viel Spass also beim Klicken und Stöbern, auf Instagram, Facebook oder Twitter, wo sie auch uns immer mit den Neuigkeiten aus der Automobilwelt finden.

**Instagram:** @automobilrevue; **Facebook:** @automobilrevue.ch; **Twitter:** @Automobil\_Revue. 