# Top News Opel Suisse

27.07.2024

| | |
|---|---|
| Avenue ID: | 260 |
| Artikel: | 7 |
| Folgeseiten: | 12 |


14.02.2019 Automobil Revue
**Das Licht macht sich selbständig** 01

14.02.2019 Revue Automobile
**Le Blitz, un tracé très lumineux** 04

14.02.2019 AutoBild Schweiz
**Insignia on Ice** 07

13.02.2019 Aargauer Zeitung / Gesamt Regio
**Passgenau verteilte Kraft** 09

13.02.2019 carmart.ch / CARMART
**Mehr Sicherheit durch Twinster-AWD Torque Vectoring** 10

15.02.2019 Neue Zürcher Zeitung
**Von der Nähmaschine zur Fahrmaschine** 14

17.02.2019 NZZ am Sonntag / Stil
**Opel Insignia GSI** 19

Datum: 14.02.2019

AUTOMOBIL REVUE

Automobil Revue
3172 Niederwangen
058/ 218 13 29
https://www.automobilrevue.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 9
Fläche: 122'647 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72540843
Ausschnitt Seite: 1/3

# Das Licht macht sich selbständig

**LED-MATRIX-LICHT** Autobauer Opel präsentiert zum 120-Jahr-Jubiläum den neusten Stand der Beleuchtungstechnik.

**Licht erscheint nur, wo Licht benötigt wird**
Das Matrix-LED-Licht erkennt entgegenkommenden und vorausfahrenden Verkehr und blendet ihn aus.

Datum: 14.02.2019

AUTOMOBIL REVUE

Automobil Revue
3172 Niederwangen
058/ 218 13 29
https://www.automobilrevue.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 9
Fläche: 122'647 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72540843
Ausschnitt Seite: 2/3

Fotos: Opel

**Der 1938er-Kapitän** (o.) lässt den Opel GT auf dem Standstreifen im Dunkeln. Im Astra (u. wird der Wagen sichtbar, ohne dass dessen Insassen geblendet werden.

**Martin Sigrist**

Wir stehen auf dem Opel-Testgelände Dudenhofen (D), es ist früher Winterabend, kurz vor dem Eindunkeln. Eine ganze Fahrzeugflotte aus zwölf Jahrzehnten steht bereit. Das Ziel ist es, die Entwicklung der Fahrzeugbeleuchtung direkt am und mit dem Auto wörtlich zu er-fahren.

Nehmen wir das Beispiel des Opel Kapitän von 1939: Der Mittelklassewagen mit 2.5-Liter-Sechszylinder-Motor, selbsttragender Karosserie und Dreigang-Getriebe (zweiter und dritter Gang synchronisiert) gilt formal als europäischer Pionier der in die Karosserie integrierten Scheinwerfer. Sie sitzen im äussersten Ende der Kotflügel und nicht mehr – bis dahin opeltypisch – auf den Seiten des Kühlergrills. Das Licht strahlt aus Bilux-Leuchten, die Bordspannung beträgt sechs Volt, das Abblendlicht ist, wie damals üblich, noch nicht asymmetrisch und wird über einen Fussschalter betätigt. Das Resultat ist ernüchternd: Der rechte Strassenrand wird nach heutigen Massstäben nur ungenügend ausgeleuchtet, und das Licht wirkt schwach.

## Lichtzauber

Ob Bilux-Zweifadenleuchten, asymmetrisches Abblendlicht, Halogenweitstrahler wie sie im Opel GT serienmässig waren oder Linsenoptik, mit welcher der Opel Calibra die Bauhöhe der Leuchteinheiten drastisch reduzieren konnte, bei Opel findet sich die gesamte Entwicklung der Fahrzeugbeleuchtung in anschaulicher Weise wieder. Zu Beginn dieses Jahrhunderts sollte das Xenonlicht den Autoscheinwerfer revolutionieren (ab 1998 im Opel Omega). So dachte man zumindest bei seiner Einführung, mittlerweile ist dieser recht teure Scheinwerfer bereits wieder out. So oder so, Opel brachte einige zuvor nur in Oberklasse- und Luxuswagen verbaute Lichtsysteme sehr rasch in volkstümlichen Wagenkategorien in Serie. Das war in jüngster Vergangenheit auch bei der neusten Technologie der Lichttechnik zu beobachten, der Voll-LED-Matrix-Beleuchtung. Beim Blitz erschien diese erstmals im kompakten Astra im Jahr 2015. Mit dem erneuerten Insignia erfuhr das Lichtsystem 2017 zusätzliche Verbesserungen, zum Beispiel gibt es hier nun 16 statt acht Lichtquellen pro Scheinwerfer. Was aber macht den Unterschied von Matrix-LED-Licht zu herkömmlichen Fahrzeugscheinwerfern so frappierend? Und warum tragen diese das Attribut intelligent, wie der Name Intellilux vermuten lässt?

## Licht ein und fertig

Um die Technik nochmals zu erklären: Statt einer Lichtquelle sorgen viele einzelne Leuchtpunkte – LED, Licht emmitierende Dioden – in einer Matrix zu einer Fläche zusammengefasst für Helligkeit. Der Clou ist, dass sich das vor das Fahrzeug geworfene Licht damit präzise steuern lässt. In der Praxis heisst das, dass Objekte aus dem Lichtkegel ausgeblendet werden können. Dazu werden einfach die entsprechenden Leuchtpunkte gelöscht. Der Lichtschein blendet weder den Gegenverkehr noch ein vorausfahrendes Fahrzeug, und mechanische, wartungsbedürftige Elemente wie beispielsweise bei aktivem Kurvenlicht werden überflüssig. Die

Datum: 14.02.2019

AUTOMOBIL REVUE

Automobil Revue
3172 Niederwangen
058/ 218 13 29
https://www.automobilrevue.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 11'568
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 9
Fläche: 122'647 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72540843
Ausschnitt Seite: 3/3

Strasse wird jedoch links und rechts um das Objekt herum regelrecht umleuchtet. Damit wird das sorgenfrei funktionierende, automatische Fernlicht Realität. Das Versprechen dazu ist eigentlich schon alt: Autronic Eye hiess ein System, mit dem die GM-Divisionen Cadillac und Oldsmobile bereits 1952 versucht hatten, das Abblenden zu automatisieren, allerdings verschwand die letzte dieser mit Fotozellen operierenden Bedienerleichterungen mit dem Modelljahr 1988 aus dem Programm.

## Erstmals im B-Segment

LED-Matrix-Scheinwerfer schliessen die letzte Lücke hin zum gänzlich interventionsfreien Fahrzeuglicht, der Griff zum Abblendschalter entfällt. Wie gut das funktioniert, bewies eine Vergleichsfahrt mit einem Opel Astra neuster Generation sehr eindrücklich – nach einer Runde im Klassiker zuvor umso mehr. Die gesamte Fahrbahnbreite bleibt im Automatikmodus ausgeleuchtet, allfälliger Verkehr auf der Gegenfahrbahn oder vor dem Fahrzeug wird selbständig ausgeblendet. Das Sichtfeld darum herum aber bleibt erhalten. Wie Opel verrät, soll das Matrix-LED-Licht künftig noch weiter verbreitet werden. Laut Ankündigung wird der neue Corsa, der demnächst vorgestellt werden soll, damit erhältlich sein – erstmals in einem Kleinwagen im B-Segment. ●

Datum: 14.02.2019

REVUE AUTOMOBILE

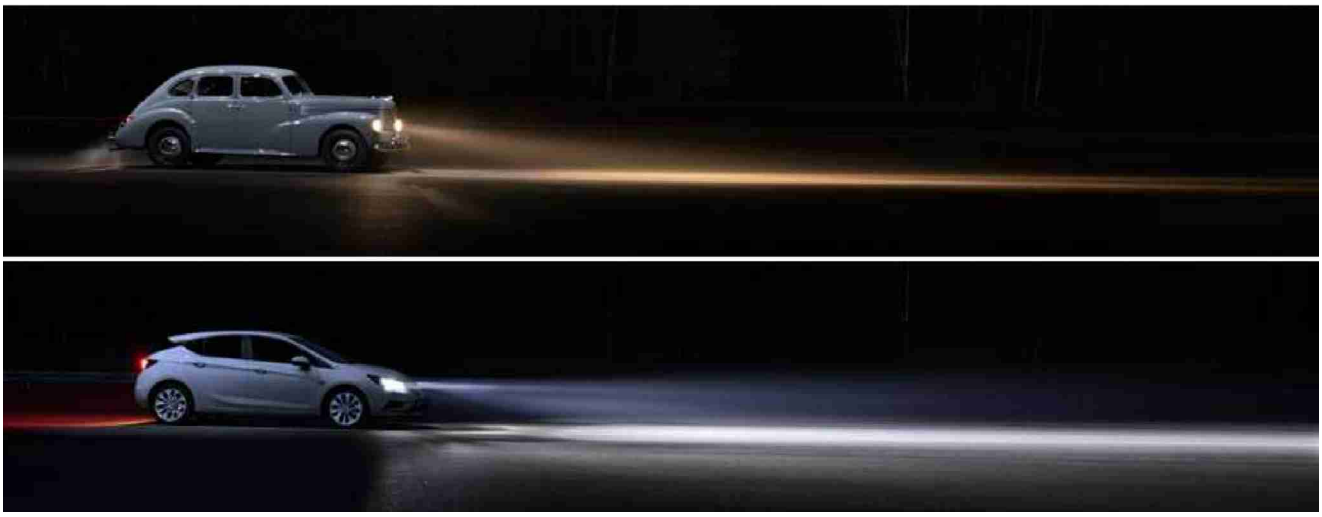
Revue Automobile
3172 Niederwangen
031 330 14 00
www.revueautomobile.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'169
Erscheinungsweise: 43x jährlich

Seite: 7
Fläche: 110'564 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72540859
Ausschnitt Seite: 1/3



# Le Blitz, un tracé très lumineux

**MATRICE LED** Opel s'est souvent employée à démocratiser les techniques modernes pour les phares. Dernier exemple, les LED.

**Martin Sigrist**

Dudenhofen, un soir d'hiver. La nuit s'apprête à couvrir la ville allemande qui abrite le centre d'essais d'Opel; nous nous tenons face à un éventail de véhicules représentant les 120 ans d'existence du Blitz. Avec l'arrivée de la pénombre, le cadre est désormais parfait, puisque nous sommes là pour faire un tour d'horizon des progrès réalisés en matière d'éclairage dans l'automobile par.

Prenons pour exemple l'Opel Kapitän de 1939. Cette grande routière, motorisée par un six-cylindres de 2,5 l accouplé à une boîte trois vitesses, est la première en Europe à avoir intégré les phares à la carrosserie. On les retrouve désormais enchâssés dans les ailes et non «flottants» autour du radiateur, comme de tradition chez Opel. Des ampoules Bilux produisent la lumière pour les feux de croisement, dont le faisceau n'est pas asymétrique à l'époque. Selon nos standards actuels, la lumière produite n'éclaire pas assez le côté droit de la route, tandis que l'intensité du faisceau est simplement très faible. En cause, le réseau de bord de seulement six volts.

## L'illumination à travers le temps

Le Blitz a souvent mis un point d'honneur à démocratiser des systèmes qui étaient autrefois l'apanage des segments supérieurs. Il y a bien sûr les ampoules Bilux à double filament ou les feux de croisement asymétriques; viendront aussi les phares à halogène, proposés par la GT de 1969 ou les optiques lenticulaires de la Calibra. Cette technique a permis au coupé Opel de proposer des projecteurs à la hauteur très réduite. Plus tard, l'Opel Omega rendait les phares au xénon un brin plus accessibles, en 1998. Beaucoup d'espoirs reposaient sur cette technique, qui devait révolutionner l'illumination auto-

Datum: 14.02.2019

REVUE AUTOMOBILE

Revue Automobile
3172 Niederwangen
031 330 14 00
www.revueautomobile.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'169
Erscheinungsweise: 43x jährlich

Seite: 7
Fläche: 110'564 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72540859
Ausschnitt Seite: 2/3

mobile; chers et délicats, ils sont sur le point d'être totalement supplantés par les phares à LED. Opel, toujours dans l'esprit de démocratiser des systèmes venus «d'en haut», a introduit les projecteurs à matrice de LED sur l'Astra de 2015. Ce dispositif représente aujourd'hui ce qu'il se fait de mieux en matière d'éclairage, très exclusifs phares au laser à part. La firme de Rüsselsheim poursuivra le développement des phares matriciels à LED avec l'Insignia de 2017; les points lumineux ne sont plus 16, mais 18, désormais. C'est bien beau tout ça, mais en quoi les projecteurs à matrices de LED font-ils la différence?

## Pleins phares en permanence

Petit cours de rattrapage sur cette technique. Les phares à LED ne sont pas composés d'une seule source lumineuse, mais ils génèrent leur faisceau à partir de multiples points lumineux, les LED ou diodes électroluminescentes. L'avantage, il est possible de moduler la lumière de façon intelligente, en éteignant par exemple la diode correspondante; l'auto qui circulera en face ou qui précède ne sera ainsi pas éblouie. Pendant ce temps-là, le faisceau lumineux continue d'éclairer largement les côtés de la route. Ce système rend ainsi superflus les projecteurs directionnels, qui déplacent les foyers lumineux par un système mécanique. Et qui dit mécanique, dit besoin d'entretien.

Le système des phares à LED matriciels rend ainsi le vieux «rêve» de rouler avec les feux de route systématiquement enclenchés une réalité. Cette promesse ne date pas d'hier, puisque General Motors, via ses filiales Cadillac et Oldsmobile, avait déjà tenté l'expérience avec le système Autronic Eye en 1952. Ce système, qui fonctionnait avec des cellules photosensibles, disparaîtra avec les millésimes 1988.

## Une première dans le segment B

On le comprend, après l'arrivée de l'allumage automatique des feux de croisement, les phares matriciels à LED déchargent le conducteur de l'ultime tâche qu'il avait à faire en matière d'illumination, soit activer ou désactiver les feux de route. Une brève prise en main de l'Astra de dernière génération équipée d'un tel dispositif nous confirmera l'excellent fonctionnement du dispositif. Et c'est encore plus criant lorsqu'on saute à bord d'une des autos classiques, que le Blitz a mis à notre disposition, à titre de comparaison.

**Comparatif édifiant** Au-dessus, l'Opel Kapitän de 1938; en bas, l'Astra de 2015. L'auto à droite de la route n'est visible qu'avec la plus récente.

Opel continuera de rendre ce système plus populaire. La marque a annoncé cette semaine l'arrivée des projecteurs à matrice de LED sur la sixième génération de Corsa, attendue pour cette année. Cette innovation représente une première absolue pour la catégorie. ●

Datum: 14.02.2019

REVUE AUTOMOBILE

Revue Automobile
3172 Niederwangen
031 330 14 00
www.revueautomobile.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'169
Erscheinungsweise: 43x jährlich

Seite: 7
Fläche: 110'564 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

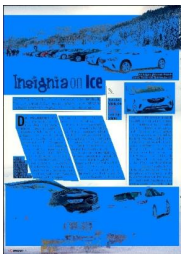
Referenz: 72540859
Ausschnitt Seite: 3/3

**Lumière intelligente** Ce schéma explique le fonctionnement des phares à matrice de LED. Pour ne pas éblouir les autres véhicules, certaines diodes sont éteintes, faisant disparaître le cône de lumière correspondant.

Datum: 14.02.2019

AutoBild Schweiz
8953 Dietikon
043/ 499 18 99
www.autobild.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 7'805
Erscheinungsweise: 49x jährlich



Seite: 8
Fläche: 57'549 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72554620
Ausschnitt Seite: 1/2

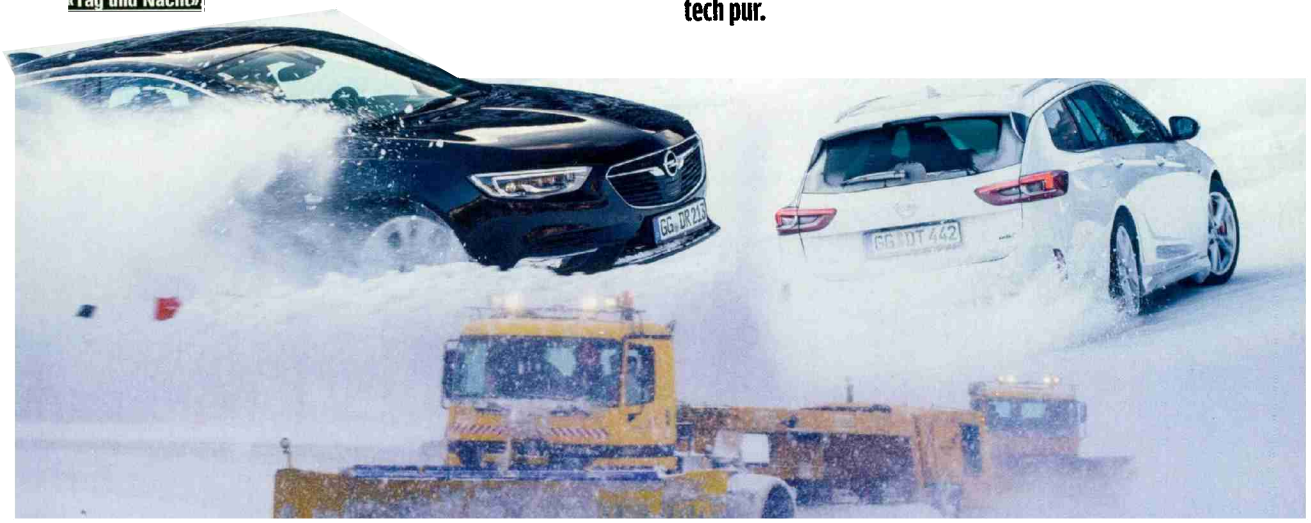
Opel Winter Experience

# Insignia on Ice

Den Insignia gibt es als Normal-, Country Tourer- und Sportversion GSi.

Hinter dem Allradsystem Torque Vectoring steckt Hightech pur.

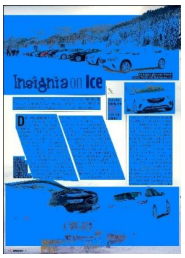
Wer die Pisten mit und hernach ohne Torque Vectoring befährt, erlebt «Tag und Nacht».



Datum: 14.02.2019

AutoBild Schweiz
8953 Dietikon
043/ 499 18 99
www.autobild.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 7'805
Erscheinungsweise: 49x jährlich




Seite: 8
Fläche: 57'549 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72554620
Ausschnitt Seite: 2/2

Einmal mehr hat Opel zur Winter Experience ins österreichische Thomatal geladen. Auf Schnee und Eis konnte die Allradtechnik der Rüsselsheimer im Insignia in extremis getestet werden.

**DIE ÖSTERREICHER** können sich in diesem Jahr nicht über Schneemangel beklagen – ganz im Gegenteil. Thomatal, im Salzburger Lungau gelegen, könnte ausserdem als so etwas wie das «Siberia of Austria» bezeichnet werden. Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt gehören dort zu dieser Jahreszeit zur Tagesordnung. Das hiesige Driving-Center wird in der Person von Franz Schiefer durch einen ehemaligen Eisspeedway-Rennfahrer betrieben. Er weiss genau, worauf es ankommt, wenn er allmorgendlich die Pisten mit seinem Traktor präpariert.

Mit seinem in diesem Segment einzigartigen Allradantrieb mit Torque Vectoring ist der Opel Insignia prädestiniert für das Fahren auf glattem Untergrund. Dahinter steckt Hightech pur. Zwei Lamellenkupplungen an der Hinterachse ersetzen beim Twinster-Antrieb mit Torque Vectoring ein konventionelles Differenzial. «Als Ergebnis wird die Antriebskraft in Sekundenbruchteilen individuell an jedes Hinterrad geleitet», erläutert 4x4-Experte Andreas Holl, Leiter der Opel-Entwicklung für Kontrollsysteme und Allradantriebe. Dank dieser Technik lenkt der Insignia besonders agil ein, bietet beste Seitenführung für maximale Stabilität und glänzt mit vorbildlicher Traktion selbst bei winterlichen Verhältnissen. So wandert in der Regel der höhere Kraftanteil zum kurvenäusseren Rad, das Fahrzeug stabilisiert sich. Den Insignia gibt es als Normal-, Country Tourer- und Sportversion GSi mit 4x4 und 8-Gang-Automatik momentan ausschliesslich mit dem 210 PS starken Biturbo-Diesel. Es gibt aber auch noch einen 170 PS starken Diesel mit Allrad für alle anderen Insignia Modelle. Und es bleibe nicht unerwähnt, dass der Insignia auch als Benziner in den Leistungsstärken von 165 und 200 PS erhältlich ist. Daselbst aber ausschliesslich als Fronttriebler. (eka)

Datum: 13.02.2019

AARGAUER ZEITUNG

Hauptausgabe

Aargauer Zeitung
5001 Aarau
058/ 200 58 58
https://www.aargauerzeitung.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 70'451
Erscheinungsweise: 5x wöchentlich

Seite: 10
Fläche: 32'806 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72526904
Ausschnitt Seite: 1/1

# Passgenau verteilte Kraft

**Ein gutes Allradsystem hilft auf Schnee; trotzdem ist der Fahrer gefordert.** HO

VON PHILIPP AEBERLI

**Opel** Beim Tanz auf Eis und Schnee zeigt der Insignia, was einen guten Allradantrieb ausmacht.

Allradantrieb ist so beliebt wie noch nie. In keinem anderen Land ist der Allrad-Marktanteil so hoch wie in der Schweiz. 2018 verteilte jedes zweite neu zugelassene Auto seine Antriebskraft auf beide Achsen.

Doch: Allrad ist nicht gleich Allrad. Mit der immer grösseren Vielfalt an 4×4-Modellen gibt es auch eine immer grössere Vielfalt an Systemen, welche die Kraft auf alle Räder verteilen. Der Allrad kann entweder permanent aktiv sein oder sich automatisch oder manuell zuschalten lassen. Zudem wird die Kraft, je nach Art, über mechanische oder elektronisch geregelte Differenzialsperren oder über Bremseingriffe an die richtigen Räder geleitet. So soll die Kraft immer da hingelangen, wo auch genügend Grip ist.

Je intelligenter und flexibler die Allrad-Technik ausgelegt ist, desto mehr kann sie auch zur Beeinflussung der Fahrdynamik genutzt werden. Der Vierradantrieb soll nicht nur dafür sorgen, dass der Wagen sicher und mit viel Traktion geradeaus fährt, sondern soll auch helfen, flinker in die Kurve einzulenken.

Zu diesem Zweck verbaut Opel bei den 4×4-Versionen des Insignia an der Hinterachse kein gewöhnliches, mechanisches Differenzial, welches den Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Kurvenäusseren und -inneren Rad ausgleicht, sondern eine Einheit aus zwei Kupplungen. So kann jedes Rad unabhängig voneinander angesteuert werden. Lenkt man beispielsweise in eine Rechtskurve, geht etwas mehr Leistung auf das linke Hinterrad, um das Auto in die Kurve zu leiten. Geht man vom Gas, wird der Antrieb der Vorderräder abgekoppelt, sodass diese mehr Seitenführung aufbauen können.

Auf trockenem Asphalt sind diese Feinheiten freilich nicht so deutlich spürbar. Erst recht dafür, wenn man den Insignia auf Eis und Schnee fährt. Der grosse Allradler lässt sich mit etwas Übung punktgenau um Kurven dirigieren, weil er sehr feinfühlig auf Lastwechsel und Lenkimpulse anspricht. Darüber hinaus wirkt er berechenbar und sehr gut ausbalanciert. Einen grossen Anteil daran trägt schlussendlich das Allradsystem mit seiner Torque-Vectoring Funktion.

Solche Systeme sind inzwischen in vielen sportlichen Allrad-Modellen verbaut. Bei Opel kommt das System allerdings nicht nur im sportlichen «GSi» zum Einsatz, sondern in allen Insignia-4×4-Modellen. Und das mit gutem Grund: Ein sicheres und Fahrverhalten und damit ein Auto, das auch unter extremen Bedingungen noch den Befehlen des Fahrers folgt, macht nicht nur dem sportlichen Fahrer Spass - es sorgt schlussendlich auch für mehr Sicherheit, gerade im Winter.

Was der Ausflug auf die Eispiste mit dem Opel Insignia aber auch zeigt: Selbst mit modernster Elektronik und intelligentem Allradantrieb ist der Fahrer im Winter noch gefordert. Er sollte mit dem Auto vertraut sein und wissen, wie es auf rutschigem Belag reagiert. Die einzige Möglichkeit, das sicher zu erlernen, ist ein Winterfahrtraining, wie es nicht nur Opel, sondern auch viele andere Hersteller inzwischen anbieten. Die wichtigste Lektion, die man bei einem solchen Training lernen kann: Unfall-Grund Nummer eins ist und bleibt zu hohe Geschwindigkeit - ob mit oder ohne Allradantrieb.

Datum: 13.02.2019

CARMART.CH
DER AUTO BLOG DER SCHWEIZ

Carmart
6210 Sursee
062 791 14 13
www.carmart.ch

Medienart: Internet
Medientyp: Weblogs, Userforen

Web Ansicht

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72529423
Ausschnitt Seite: 1/4

# Mehr Sicherheit durch Twinster-AWD Torque Vectoring

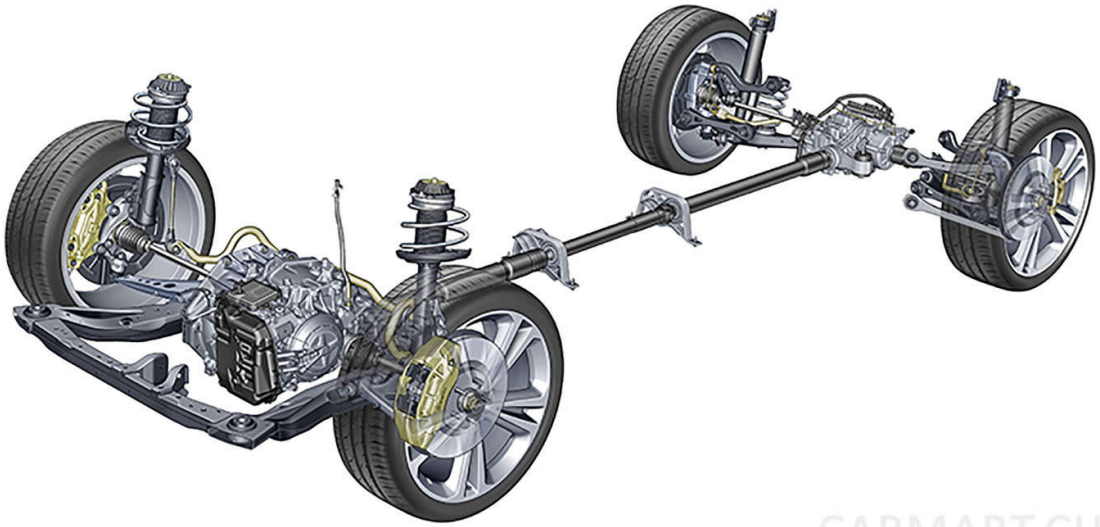
Themen: Opel Insignia 4x4 Torque Vectoring Twinster-AWD

Opel Insigina 4x4 mit Torque Vectoring durch aOpel Insigina 4x4 mit Torque Vectoring durch Twinster-AWD

Mehr Sicherheit durch Twinster-AWD Torque Vectoring Bitte bewerten!

Die Kombination von Allrad und Torque Vectoring schafft verblüffend mehr Sicherheit und Fahrspass

Schon wieder so eine neudeutscher Ausdruck: „Torque Vectoring“! Kann man dass denn nicht auf Deutsch sagen? Leider nein bzw. schwächer aussagekräftig. Das Deutsche Wort heisst, weniger sexy, einfach „Drehmomentverteilung“. Was dem Begriff „Torque Vectoring“ aber nicht richtig gerecht wird. Vectoring ist im englischen die dynamische Ausrichtung einer Grösse, hier in unserem Fall, eines Drehmomentes in eine bestimmte Richtung. Ich würde es also lieber mit „dynamischer Drehmoments-Ausrichtung und Verteilung“ übersetzen. Was wesentlich länger ist, als „Torque Vectoring“. Da das schneller gesagt und geschrieben und auch noch international verständlich ist, verwendet man heute solche Ausdrücke. Hört sich aber auch noch cool an, finde ich.




Opel Insigina 4×4 mit Torque Vectoring durch Twinster-AWD

Aber was ist „Torque Vectoring“ überhaupt?

Von dem primären Antriebsstrang eines Motors, in einem Auto werden zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich grosse Drehmomente über Achsen auf die Räder übertragen. Das Drehmoment definiert sich ja aus Kraft mal Länge des Hebelarms. Wie wir alle wissen, drehen sich die Räder eines Autos in Kurven unterschiedlich schnell. Die äusseren Räder drehen sich schneller als die inneren. Und je nach Fahrsituation drehen sich die vorderen Räder schneller als die hinteren oder umgekehrt. Das heisst in einem Allradauto drehen sich, fast immer, alle Räder unterschiedlich schnell.

Die Kraft die über die Achsen auf die Räder übertragen werden, erzeugen durch den Hebel (dem Raddurchmesser) ein Drehmoment am Profil an dem der Wagen den Untergrund berührt. Also an dieser Stelle die Traktion erzeugt. Je besser die Traktion an jedem Rad zu jeder Zeit ist, egal ob beschleunigt oder verzögert wird, desto sicherer fährt das Auto auf allen Untergründen und zu jeder Zeit.

Bei der Verzögerung sorgt heute meist das ABS – System elektronisch gesteuert für den absolut optimalen Gripp an jedem Rad zu jeder Geschwindigkeit. Beim Beschleunigen ist das aber schwieriger.

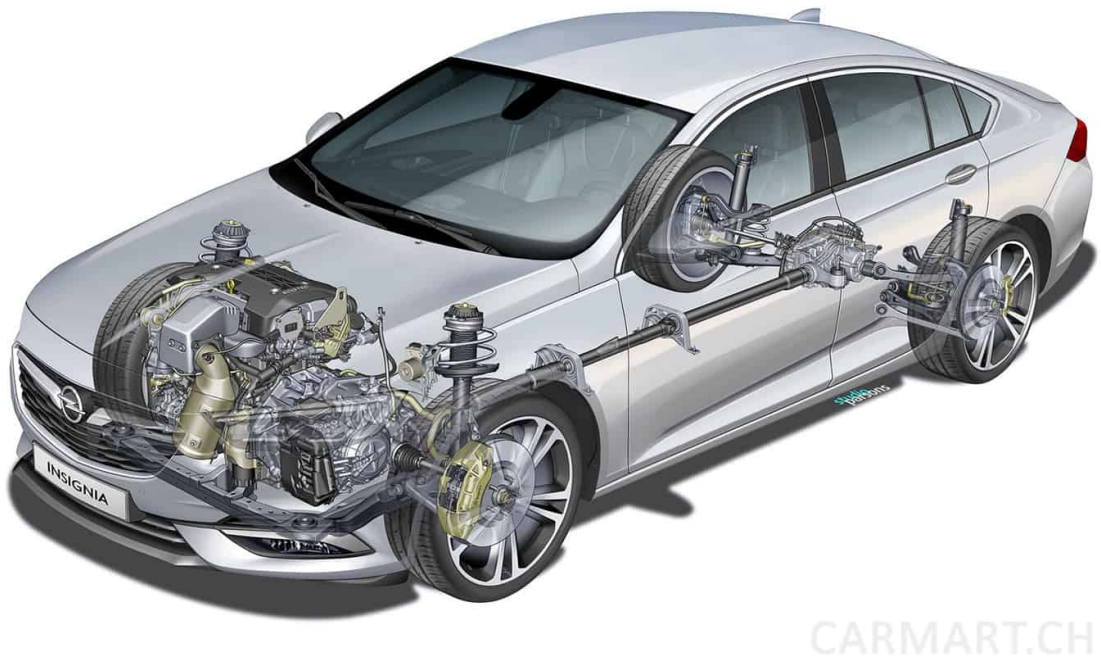
Bei herkömmlichen Systemen, z.B. einem front- oder heckgetriebenen Fahrzeug, sorgen nur zwei Räder für den Vortrieb, die anderen schaffen dabei passive Traktion. Zwischen den beiden angetriebenen Rädern sorgt heute normalerweise ein Differential für die Verteilung des Drehmoments auf die beiden Räder. Ein Differential hat aber verschiedene Nachteile. Zum Beispiel hat es einen Wirkungsgrad, der Energie schluckt und nicht alle Leistung, die vom Motor kommt, auf die Räder bringt. Auch ist die Verteilung des Drehmoments eher statisch als dynamisch – es dauert ein bisschen bis das Optimum eingestellt ist. Die Zahnräder und das System des Differentials selber sorgt für eine gewisse Trägheit bei der Verteilung des Drehmoments. Natürlich hat man versucht mit Sperrung eines Teils des Differentials das Drehmoment besser auf die Räder zu übertragen, aber selbst mit Elektronik und Software

bietet das kein Optimum. Und, last but not least, verbraucht ein Differential viel Platz.

Bei aktuellen Allradantrieben – selbst der berühmten Fahrzeuge, die Ski-Pisten rauf fahren können sollen – setzt man Differentiale ein und verteilt dann mit Elektronik das Drehmoment auf alle Räder. Die Verteilung mittels der Elektronik wird von vielen Faktoren beeinflusst und die Entscheidung des Computers wird in Millisekunden berechnet. Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung, Traktion eines jeden Rades und noch viel mehr werden dazu herangezogen. Dabei kann man aber nicht bei jeder Fahrsituation das Drehmoment an jedem Rad genau oder schnell steuern wie man gerne möchte. Das Differential ist zu träge, da in ihm Massen (Zahnräder) bewegt werden. Also gibt es dann feine aber erkennbare Leitungsminderungen in bestimmten Situationen.

Torque Vectoring durch Twinster-AWD System

Im Opel Insigina 4×4 wird eine neue Methode der Drehmomentsverteilung verwendet, die weit besser funktioniert, leichter zu steuern und viel moderner ist, als die Verteilung des Drehmoments über ein oder mehrere Differentiale. Im Insignia wird das Twinster-AWD System verwendet.




Opel Twinster-AWD System

Bei dem Twinster-AWD System werden zwei Kupplungen bereits vor den Antriebswellen eingesetzt, die die Drehmomentsverteilung auf die Räder gewährleisten und steuern. Ein Differential zwischen den Hinterrädern ist nicht mehr nötig – es entfällt. Über die Elektronik, die verschiedenste Werte von den Sensoren erfasst, kann dadurch das Drehmoment optimal und feiner auf die Räder übertragen werden als bei herkömmlichen Systemen. Dabei spart man nicht nur viel Gewicht ein, dass sonst ein Differential hat, man kann zusammen mit den verschiedenen Fahrmodi richtige Kunststücke ermöglichen. Mit dem Opel 4×4 Insignia kann man sogar deshalb driften. Was mit anderen Allradfahrzeugen nicht möglich ist. Vor allem aber erhöht man die Sicherheit die Traktion der Reifen zu jeder Zeit zu gewährleisten. Was wiederum ein viel besseres Fahrverhalten auf schlechten Untergründen und bei höheren Geschwindigkeiten bedeutet.

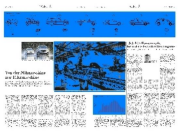
Opel schreibt dazu auf seinem Blog:

Dadurch dass die beiden gleich großen Kupplungen vor der Antriebswelle der beiden Hinterräder individuell ansteuerbar sind, wird in Sekundenbruchteilen mehr Moment auf das kurvenäußere Rad geleitet. So kann je nach Wunsch ein Drift eingeleitet oder ein „Ausrutscher“ korrigiert werden. Fahrspaß pur bei hoher Fahrsicherheit.

Wir hatten Gelegenheit das System auf Schnee und Eis zu testen und müssen bestätigen, dass es extrem sicher, schnell und zuverlässig ist. Noch nie konnten wir ein Auto mit der Grösse und dem Gewicht so sauber, sicher, präzise und vor allem schnell auf Eis und Schnee fahren, wie mit dem Insignia 4×4. Das gesamte Fahrverhalten in allen Fahrmodi (sport, normal, tourer) lässt sich auf unsicheren Untergründen als leicht zu beherrschen bezeichnen. Man muss da schon mit der Brechstange oder zu hoher Geschwindigkeit hantieren um das Auto ausbrechen zu lassen. Opel hat damit einen grossen Schritt zu einem optimalen Fahrwerk vollzogen.

Datum: 15.02.2019

Neue Zürcher Zeitung



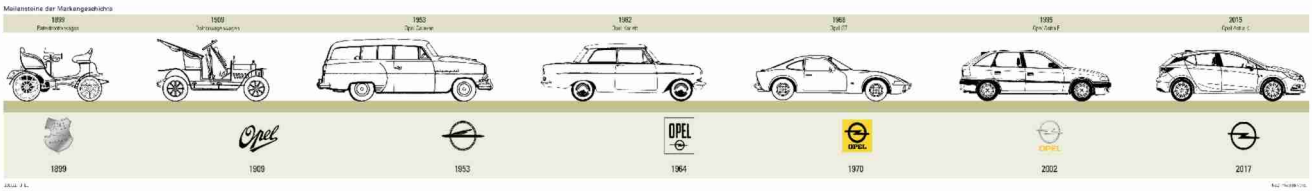
Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
https://www.nzz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 102'430
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 56
Fläche: 248'844 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72551261
Ausschnitt Seite: 1/5




# Von der Nähmaschine zur Fahrmaschine

Die Traditionsmarke Opel verfügt über eine der reichsten Historien in der Welt der Mobilität. Auch nach dem Übergang in französische Hände ist kein Ende abzusehen.

VON HERBIE SCHMIDT

Wer hätte das gedacht: Der berühmte Firmengründer Adam Opel hatte mit Autos gar nichts am Hut. Als Sohn eines Schlossers beginnt er 1862 in Rüsselsheim mit dem Bau von Nähmaschinen und ab 1886 mit der Fahrradproduktion. Erst nach seinem Tod 1895 verlegt sich seine Witwe Sophie Opel auf Anraten ihrer Söhne auf die Herstellung von Motorfahrzeugen. Als erstes Opel-Automobil gilt der vor 120 Jahren gebaute Patentmotorwagen «System Lutzmann», von dem 65 Exemplare entstehen.

Doch zunächst bleibt auch die Fahrradbranche ein wichtiges Standbein von Opel. Die fünf Söhne von Sophie tragen als erfolgreiche Velorennfahrer zum Erfolg der Drahtesel bei, die Opel in den 1920er Jahren zum weltgrössten Fahrradhersteller machen. Auch motorisierte Velos entstehen in Rüsselsheim, doch verkauft die Familie die Zweiradbranche 1936 an die NSU Motorenwerke in Neckarsulm.

In der Zwischenzeit rollt ab 1909 der Doktorwagen als hochmoderner Kleinwagen mit 4 oder 8 PS aus der heimischen Fabrik. Das Fahrzeug verfügt über einen eigens konstruierten Vierzylinder-Reihenmotor und ist laut Opel das ideale Gefährt für «Ärzte, Tierärzte und Rechtsanwälte». 1924 führen Friedrich und Wilhelm Opel die Fliessbandproduktion ein. Erstes Resultat ist der Opel 4 «Laubfrosch», ein 60 km/h schnelles Volksauto, auf dessen Basis bis 1931 fast 120 000 Opel vom Band rollen.

## Früh in amerikanischer Hand

Der legitime Nachfolger des Opel 4 wird 1936 der erste Opel Kadett mit selbsttragender Stahlkarosserie und Einzelradaufhängung vorne, dessen Preis mit weniger als 2000 Reichsmark deutlich günstiger ist als die Konkurrenz. Zu diesem Zeitpunkt ist Opel bereits fünf Jahre in amerikanischen Händen, denn Wilhelm und Friedrich haben das Unternehmen bis 1931 zur Rettung vor der Weltwirtschaftskrise an General Motors (GM) verkauft. Doch zieht sich Opel keinesfalls aus Deutschland zurück, darf seinen Namen und die eigenständige Modellpolitik beibehalten und arrangiert sich mit dem NS-Regime. 1937 ist Opel mit gut 130 000 gebauten Fahrzeugen grösster Autohersteller Europas und Nummer sieben in der Welt.

Ab 1940 muss Opel die Produktion ziviler Fahrzeuge auf Geheiss der Reichsregierung stoppen und widmet sich fortan dem Bau des «Blitz S», der als Dreitonner-Lkw zum wichtigsten Transportwagen der Wehrmacht wird. Selbst wenn ab 1942 nach der Kriegserklärung Deutschlands an die USA der Kontakt zwischen Opel und General Motors abbricht, hält die amerikanische Konzernmutter stets die Hand auf das Unternehmen und schöpft Gewinne quasi «aus Feindeshand» ab. Nach Kriegsende ordnet die Militärregierung der US-Besatzungszone die Reparatur von 1500 Autos sowie den Bau von Kühlschränken der Marke Frigidaire im Opel-Werk an. Mitte 1946 beschliessen die Siegermächte, die Kadett-Produktionsanlagen als Reparationsleistung in die Sowjetunion zu transportieren. Dort entsteht in der Folge der Moskwitsch-400 nach Kadett-Muster. Ab 1948 übernimmt General Motors wieder die offizielle Führungsrolle bei Opel.

## Symbol des Wirtschaftswunders

Den eigentlichen Neubeginn stellt 1953 der erste komplett neu konstruierte Opel nach dem Krieg dar, der Olympia Rekord im Stil grosser US-Limousinen, der das einsetzende deutsche Wirtschaftswunder symbolisiert. Als Caravan

Datum: 15.02.2019

Neue Zürcher Zeitung

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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 102'430
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 56
Fläche: 248'844 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72551261
Ausschnitt Seite: 2/5

ist der Rekord zudem der erste Lifestyle-Kombi für die ganze Familie. Opel entwickelt sich in dieser Zeit zum neben Volkswagen beliebtesten Autohersteller in Deutschland.

Um aber eine Alternative zum VW Käfer zu bieten, baut Opel ab 1962 eine Neuauflage des Kadett in ähnlicher Grösse, der jedoch über einen wassergekühlten Vierzylinder-Viertakter verfügt. Zwei Jahre später wird das Opel-Designstudio in Rüsselsheim eröffnet, dessen erstes Resultat das Konzeptauto Experimental GT ist, die erste europäische Fahrzeugstudie überhaupt. 1968 steht das entsprechende Serienauto am Start, das zweisitzige Sportcoupé Opel GT im Stile des Chevrolet Corvette von Konzernmutter GM. Am Konzept hält Opel fortan fest, wovon die GT-Nachfolger Manta und Calibra zeugen.

Auch in der Schweiz entstehen ab 1936 während fast 40 Jahren Opel-Fahrzeuge bei GM Suisse in Biel. Doch entzieht das Assoziationsabkommen mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft der Bieler Automontage die Existenzgrundlage. Nach knapp 330 000 montierten Wagen wird das Werk 1975 geschlossen, was zum Verlust von 450 Arbeitsplätzen führt.

Weithin besser bekannt ist die Opel-Geschichte der Neuzeit. Ab 1982 bringt Opel mit dem Corsa einen erfolgreichen Kleinwagen auf den Markt, von dem bis heute 14 Millionen Exemplare in fünf Generationen entstehen. Mit dem VW Golf als Hauptkonkurrenten im Blick entsteht 1979 der Kadett-Nachfolger Astra. Dessen dritte Modellgeneration schliesst 1995 mit den Qualitätsmängeln ab, die der frühere Opel-Manager Lopez durch seine rigorose Sparpolitik ausgelöst hat. Der Kompaktvan Zafira bildet seit 1999 den Massstab für Siebenplätzer mit knappen Abmessungen.

## Krise und vorläufiger Ausweg

Der Beginn des neuen Jahrtausends ist bei Opel eine Krisenzeit. Die Verkäufe gehen aufgrund einer durch GM gesteuerten verfehlten Modellpolitik deutlich zurück, allein im Werk Bochum schrumpft die Belegschaft von 23 000 auf 6000 Mitarbeiter. 2008 gerät GM in der Finanzkrise selbst unter Druck, doch ein «Notverkauf» von Opel an die kanadische Magna-Gruppe scheitert aus Sorge um die Opel-Werke in Grossbritannien, Belgien und Spanien. GM nützt in der Folge vermehrt Synergien zwischen Opel und den Schwestermarken Chevrolet und Buick, um Fahrzeugen wie dem SUV Mokka, dem Astra und dem Insignia zu grösseren Stückzahlen zu verhelfen. Die frei werdenden Mittel werden zur Perfektionierung des Insignia sowie des Astra genützt. Letzterer wird 2016 zu Europas Auto des Jahres gewählt.

Die Zusammenarbeit von Opel mit dem PSA-Konzern bei der Entwicklung des kleinen SUV Crossland X führt zur Anbahnung einer grösseren Partnerschaft. Ab Sommer 2017 wird Opel in den französischen Mutterkonzern von Peugeot und Citroën integriert und profitiert durch den Ausbau der SUV-Sparte durch den Grandland X sowie eine kostensparende und margensteigernde Gleichteilepolitik. Die Zweckehe entwickelt sich dank Sanierungsprogramm derzeit zur Liebesheirat.

*Der Grandland X (vorn) und der Crossland X entstanden bereits unter dem PSA-Dach.*

Datum: 15.02.2019

Neue Zürcher Zeitung

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

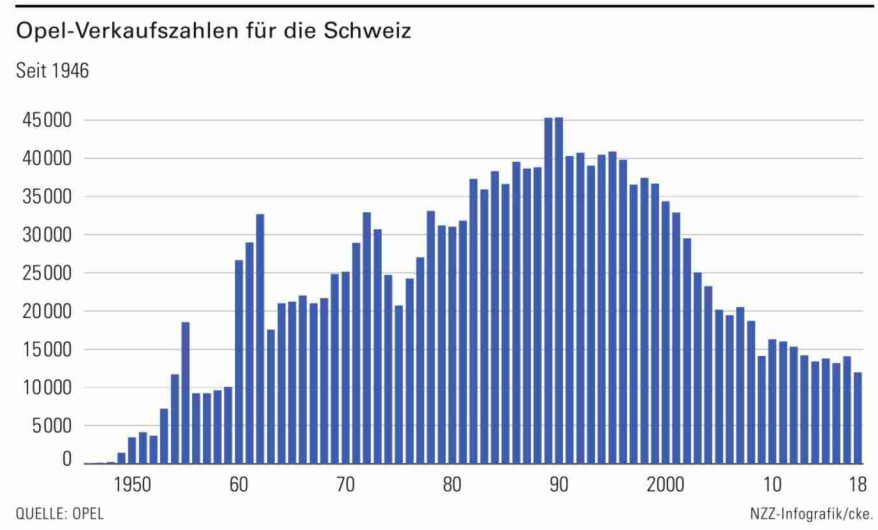
Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 102'430
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 56
Fläche: 248'844 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72551261
Ausschnitt Seite: 3/5

*Zwischen 1936 und 1975 laufen auch im Schweizer GM-Werk in Biel Fahrzeuge vom Fliessband, unter anderem das Opel-Modell Kapitän P 2,5 aus dem Jahr 1958.* BILDER PD



Datum: 15.02.2019

Neue Zürcher Zeitung

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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 102'430
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 56
Fläche: 248'844 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72551261
Ausschnitt Seite: 4/5

# «Jede PSA-Konzernmarke hat in der Schweiz ihre Berechtigung»

## Andreas Altmiks, Chef von Opel Schweiz, glaubt an Kunden-Loyalität.

Interview: Herbie Schmidt

*Herr Altmiks, nach fast zehn Jahren im Aftersales-Bereich haben Sie im Mai 2018 den Posten als Managing Director von Opel Schweiz übernommen. Wie hat sich Ihr Leben seither verändert?*
Meine Rolle hat sich zwar verändert, aber Veränderungen hat es ja auch im gesamten Konzern gegeben. Bei der Struktur, der Arbeitsumgebung und der Zielsetzung ist kein Stein auf dem anderen geblieben. Insgesamt hat Opel eine 180-Grad-Wende vollzogen. Es ist schon interessant, mit welcher Dynamik der Zusammenschluss mit dem PSA-Konzern ab August 2017 gelingen konnte. Auf einmal kommt es auf das ganze Team an, die unterschiedlichen Kulturen unter einen Hut zu bringen.

*Welche Herausforderungen bringt die Integration in den PSA-Konzern mit sich?*
Es gibt gewisse Reibungspunkte, aber die können auch fruchtbar sein. Jeder Partner muss nun seine Stärken zur Wirkung bringen. Grundsätzlich ist die Zusammenarbeit sehr positiv. Es rappelt gelegentlich noch im Gebälk, aber das macht es ja auch spannend.

*Dass Opel in einigen Entwicklungsfeldern den Lead im PSA-Konzern hat, sorgt für Vertrauen innerhalb der Gruppe.*
Das Unternehmen kann von der Integration ja auch nur profitieren, wenn auch Opel seine Stärken verantwortlich in die Gruppe einbringen kann.

*Was ist die wichtigste Stärke, die Opel zum neuen Team beiträgt?*
Das sind schlicht unsere Markenwerte, die Nahbarkeit, die deutsche Ingenieurskunst, das Know-how made in Germany. Auf der anderen Seite profitiert Opel von den innovativen PSA-Plattformen. Opel ist vielleicht etwas technikaffiner.

*In Deutschland vertritt Opel den PSA-Konzern als wichtigste Marke, in der Schweiz aber sind die Konzernmarken direkte Marktkonkurrenten. Wie gehen Sie mit der neuen Situation um?*
Auch in der Schweiz gibt es unterschiedliche Sprachregionen und unterschiedliche Kulturen. Entsprechend hat jede Konzernmarke mit ihrer spezifischen Kultur und ihrem loyalen Kundenstamm ihre Berechtigung. Das bleibt so, auch wenn es bei den Modellen aufgrund der Plattformstrategie unter der Karosserie eine gewisse Angleichung geben wird.

*Und doch sind die Markengeschwister bei der Neukunden-Akquisition im direkten Wettbewerb.*
Natürlich. Aber es gibt unterschiedliche Termine bei den Produktlancierungen und unterschiedliche Markenwerte. Die Chance von Opel liegt zudem bei der zunehmenden Elektrifizierung. Beispielsweise wird der Grandland X in

PD

**Andreas Altmiks**
Managing Director von Opel Schweiz

Bälde mit Plug-in-Hybridantrieb und 4×4 lanciert. Jede Marke wird bei ihren Modellen ihre spezifischen Alleinstellungsmerkmale haben.

*Was kommt bereits 2019 an neuen Opel-Modellen, und wie sind die Erwartungen für das laufende Jahr?*
Wir rechnen mit einem leicht abnehmenden Autoverkauf in der Schweiz gegenüber 2018, dies aufgrund des Umbruchs, der sich bei den $CO_2$-Richtlinien und der Umstellung von Motoren und Getrieben ergibt. Wir gehen davon aus, dass Opel den Marktanteil steigern wird. Gerade haben wir die Modelle Vivaro und Zafira Life lanciert. Im zweiten Quartal wird der neue Corsa kommen, und er wird einer der ersten Kleinwagen sein, die es auch mit batterieelektrischem Antrieb gibt. Vom E-Corsa erhoffen wir uns viel. Zum Jahresende rollt der Grandland X als Plug-in-Hybrid mit E-4×4 an – ein ideales Auto für die Schweiz. Abgesehen davon startet der Astra im Herbst mit einem Facelift und sehr effizienten neuen Motoren in die zweite Lebenshälfte. Ab 2020 werden wir jedes Jahr ein neues Opel-Modell in verschiedenen Varianten auf den Markt bringen, unter anderem die nächste Mokka-X-Generation, und diese auch mit einer E-Variante. Das stimmt mich für die Zukunft positiv.

*Der elektrische Corsa ist nach dem Ampera-e als Produkt von General Motors eine Art Neuanfang bei den Elektroautos. Fühlen Sie sich wie Sisyphos, nachdem die ganze Vorarbeit verloren ist?*
Im Gegenteil. Unser Entwicklungszentrum hat das Know-how aus dem Ampera-e erhalten können, um den elektrischen Corsa zu bauen. Deshalb hat Opel bei den Batterieautos im PSA-Konzern auch den Lead erhalten. Hier können wir zeigen, was in der Marke steckt. Das wird die gesamte Gruppe nach vorne bringen. Ein weiterer Vorteil wird sein, dass wir nicht mehr wie früher ein selektives Vertriebsnetz für Elektroautos haben werden. Alle Opel-Händler sollen den E-Corsa verkaufen können. Die entsprechende Fortbildung der Mitarbeiter ist bereits aufgegleist.

Datum: 15.02.2019

Neue Zürcher Zeitung

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

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 102'430
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 56
Fläche: 248'844 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72551261
Ausschnitt Seite: 5/5

*Wird es eine stärkere Integration der Opel-Händler in die PSA-Vertriebsstruktur geben?*
Grundsätzlich ja, aber wir setzen in erster Linie auf den bestehenden Opel-Handel. Neu ist, dass wir bei offenen Verkaufspunkten innerhalb des Konzerns abgleichen werden, um Synergien nutzen zu können. Opel-Händler werden grundsätzlich alle anderen Konzernmarken verkaufen können, wenn dies im Einzelfall sinnvoll ist.

*Wie gross ist die Verunsicherung bei Handel und Service bezüglich der kommenden Hybrid- und Elektrofahrzeuge, die deutlich weniger Wartungsaufwand erfordern als konventionelle Autos?*
Es ist richtig, dass die Elektrifizierung auch bei Opel voranschreitet. Bis 2024 wird jede Baureihe über mindestens eine elektrifizierte Variante verfügen. Aber wir entwickeln in Rüsselsheim auch weiterhin andere alternative Antriebe. Der Anteil an batterieelektrischen Autos wird noch eine ganze Weile nicht auf 80 oder 90 Prozent steigen. Daher ist es mit der Verunsicherung nicht so dramatisch. Wir brauchen die Werkstätten also auch weiterhin. Trotzdem entwickeln wir weitere Dienstleistungen, die vom Handel erbracht werden können, seien es Mobilitäts-Service, erweiterte Garantieleistungen oder volle Sorglos-Finanzierung.

*Forscht Opel bei den alternativen Antrieben noch an Erdgasvarianten?*
Zur Zukunft des Erdgasantriebs bei Opel kann ich noch nichts sagen. Es gibt noch den Astra CNG im Angebot. Doch die Akzeptanz bei den Kunden war in den vergangenen Jahren nicht so gross wie erwartet. In Europa ist die Infrastruktur an CNG-Tankstellen noch immer nicht flächendeckend. Zudem ist der Entwicklungsaufwand bei Erdgasautos bei einer vergleichsweise geringen Nachfrage zu gross und nicht kostendeckend.

*Setzt Opel künftig alles auf die Elektrifizierung, oder sind konventionelle Antriebe noch ein Thema?*
Alternative Antriebe werden einen Schwerpunkt bilden, um der Umwelt gerecht zu werden. Mit dem PSA-Konzern werden wir gewisse Produkte entwickeln, zu deren Details ich noch nichts verraten kann. Nur so viel: Es wird auch in Zukunft Spass machen, Opel zu fahren.

Datum: 17.02.2019

Stil

NZZ am Sonntag

Stil / NZZ am Sonntag
8021 Zürich
044 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 116'747
Erscheinungsweise: wöchentlich

Seite: 5
Fläche: 19'897 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 72573144
Ausschnitt Seite: 1/1

ABGEFAHREN

*Leistung: 210 PS / 154 kW; 0-100 km/h: 7,9 sec.;*
*Verbrauch (EU-Norm): 7,0 l/100 km; Preis: ab 54 400 Fr.*

# Opel Insignia GSI

Es gibt so viele Parameter, die uns bei der Wahl eines Fahrzeugs beeinflussen: Mögen wir das Label? Steht die gewünschte Technik zur Verfügung? Fahren wir bereits die Marke? Sind wir mit ihr zufrieden? Und last, but not least: Können wir uns unseren Traumwagen überhaupt leisten? Wer auf Opel setzt, kann viele dieser Fragen positiv beantworten, denn diese Marke baut zuverlässige, ausgereifte Fahrzeuge und bietet diese zu einem fairen Preis an; und da der «Insignia Grand Sport» auch noch richtig attraktiv aussieht, haben wir den GSI 2.0 D Biturbo nur ungern wieder ziehen lassen.

Dazu haben mehrere Gründe beigetragen. Die überzeugende Form bietet auch reichlich Raum: Zwischen 560 und 1665 Liter Kofferraum stehen hier zur Verfügung. Beeindruckend, wie souverän heute 2-Liter-Vierzylinder-Dieselmotoren mit Biturbo-Aufladung ihre Leistung abgeben: 210 PS und ein Drehmoment von 480 Nm - das ergibt eine Höchstgeschwindigkeit von 233 km/h. Geschmeidig auch, wie die 8-Stufen-Vollautomatik und der Allradantrieb die Leistung auf die Strasse leiten. Die realistischen Verbrauchswerte pendelten sich zwischen acht und zehn Litern auf 100 Kilometern ein - nicht schlecht für einen fünf Meter langen Kombi, der auch 618 Kilogramm Zuladung problemlos verkraftet.

Doch genug der Technik, der Sports Tourer ist ein Arbeitstier im Edelgewand, mit dem man im Grossmarkt nicht over- und vor der Oper nicht underdressed ist. Zwar ist die Aufpreisliste beachtlich, aber das ist beim Grossteil der Konkurrenz nicht anders - und der Basispreis von 54 400 Franken lässt ja auch noch etwas Spielmasse für Extras zu. *Jürgen Lewandowski*

ARGUS DATA INSIGHTS® WISSEN ZUM ERFOLG
ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG | Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
T +41 44 388 82 00 | E mail@argusdatainsights.ch | www.argusdatainsights.ch