

MEDIENSPIEGEL

31.08.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 6
Folgeseiten: 2

	31.08.2018	Auto / ACS Clubmagazin SAUBERE MOTOREN FÜR X-TRIO	01
	31.08.2018	St. Galler Tagblatt / St. Gallen-Gossau-Rorschach Opel erfüllt die neusten Verbrauchstests	03
	31.08.2018	Neue Zürcher Zeitung Neues Konzeptauto zeigt die Zukunft von Opel	04
	30.08.2018	Automobil Revue Zur Vision der Opel-Zukunft	05
	30.08.2018	Tribune de Genève Le SUV GTX Experimental préfigure l'avenir d'Opel	06
	31.08.2018	Aargauer Zeitung / Gesamt Regio Dezente Sportlichkeit	07

**NEUHEITEN**

Die erfolgreiche X-Familie von Opel mit dem Grandland X, dem Crossland X und dem Mokka X (von links).

OPEL X-CHAMPS**SAUBERE MOTOREN FÜR X-TRIO**

Die Crossover-Familie von Opel mit Mokka X, Crossland X und Grandland X werden mit Euro-6d-TEMP-Motoren aufgerüstet. Damit erfüllen sie bereits jetzt zukünftige noch schärfere Abgasnormen und sorgen dafür, dass sich deren Besitzer keine Gedanken mehr über mögliche Fahrverbote in Städten machen müssen.

Text Markus Rutishauser / Bild Werk

Die Einführung des WLTP-Zyklus im letzten Jahr, der ab dem 1. September 2018 für alle neu zugelassenen Personewagen bindend ist, und der ab 2020 massiv verschärfte CO₂-Emissionsgrenzwert von 95 g/km haben die Autohersteller vor grosse Herausforderungen gestellt. Zwar wird auch der WLTP-Zyklus immer noch unter Laborbedingungen abgewickelt, doch entspricht er dem realen Fahrverhalten deutlich mehr als sein Vorgänger NEFZ. Es werden neu höhere Geschwindigkeiten über längere Zeiträume und weniger Haltephasen berücksichtigt. Dazu wird jeder Fahrzeugtyp in seiner leichtesten und schwersten Ausführung geprüft. «Opel möchte im Rennen um die saubersten Motoren an vorderster Front mitspielen und gleichzeitig maximale Transparenz bieten», versprechen die Rüsselsheimer. Bereits heute erfüllen 85 Motorvarianten der Marke mit dem Blitz im Logo die Euro-6d-TEMP-Abgasnorm. Neu sind solche Triebwerke auch für die drei SUV-Modelle von Opel verfügbar. So ersetzt im Mokka X der 1,4-Liter-Turbo mit 120 PS den bisherigen 1,6-Liter-Sauger. Das neue Triebwerk leistet fünf PS mehr als der Vorgänger und verbraucht moderate

**SAUBERE MOTOREN FÜR X-TRIO**

6,6 l/100 km. Der Mokka X kostet ab 22 950 CHF. Für den Crossland X (ab 18 800 CHF) und den Grandland X (ab 24 100 CHF) ist jetzt zusätzlich ein 1,2-Liter-Dreizylinder verfügbar. Der aufgeladene Beizindirekt-

Mit den Verkaufszahlen seiner drei X-Modelle darf Opel zufrieden sein. Der Absatz stieg innerhalb eines Jahres um 2,8 auf 17,5 Prozent. Bis 2021 wollen die Rüsselsheimer allerdings ganze 40 Prozent im stetig wachsenden SUV-Segment generieren. Dazu werden die drei X-Modelle weiter aufgewertet. Innerhalb der nächsten Monate bekommen alle Benziner einen Partikelfilter, die Selbstzünder die SCR-Katalysatoren und Harnstoffeinspritzung zur Reduktion von NOx. In der Schweiz befindet sich die X-Familie auf bestem Weg, die gesetzten Ziele zu erreichen. In den ersten fünf Monaten des Jahres wählten 37 Prozent der Opel-Kunden ein X-Modell. Ein zusätzlicher Aufschwung für die X-Familie wird im Jahr 2020 erwartet, wenn der Grandland X auch mit einem Plug-in-Hybrid-Antrieb (PHEV) und Allradantrieb auf die Strasse rollt. Er soll gleichzeitig eine Hauptrolle in der Elektrifizierungsstrategie von Opel spielen und im Werk Eisenach vom Band rollen.

**FIT FÜR DIE ZUKUNFT**

einspritzer leistet ordentliche 130 PS bei einem Mixverbrauch von 5,3 l/100 km (121 g/km CO₂). Der frontgetriebene Grandland X steht überdies neu auch mit einem 1,5-Liter-Diesel (130 PS/4,2 l pro 100 km und 110 g/km CO₂) im Angebot. Er ergänzt den 177 PS starken Zweiliter-Topdiesel (4,9 l/100 km und 128 g/km CO₂). Beide Euro-6d-TEMP-Norm-Selbstzünder können mit einer neuentwickelten 8-Stufen-Automatik kombiniert werden.



Opel erfüllt die neusten Verbrauchstests

Verbrauch Neufahrzeuge, die ab dem 1. September zugelassen werden, müssen nach dem WLTP-Fahrzyklus zertifiziert sein. Das Kürzel steht für «Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure» und weist realitätsnahe Verbrauchsangaben auf. Opel hat diese Vorschriften frühzeitig umgesetzt und kann weiterhin das gesamte Portfolio uneingeschränkt anbieten. Opel ist mit all seinen Automodellen «WLTP-ready». Die Fahrzeuge sind verfügbar und werden ohne Verzögerung geliefert, die komplette Modellpalette vom Opel Adam bis zum Zafira. Dabei sind die entsprechenden Modelle als Diesel, Benziner oder optional mit dem alternativen Treibstoff CNG (Compressed Natural Gas) lieferbar. Wie beim alten NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) handelt es sich bei WLTP um einen Labortest. Doch während der NEFZ auf einem theoretischen Fahrprofil basierende Verbrauchswerte angibt, berücksichtigt WLTP «reale» Fahrprofile aus einer weltweiten statistischen Erhebung. Der WLTP-Zyklus besteht aus vier Teilen mit unterschiedlichen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Jeder Teil beinhaltet verschiedene Fahr-, Halte-, Beschleunigungs- und Bremsphasen. Die daraus gewonnenen Daten sind weltweit vergleichbar, während die NEFZ-Werte nur für Europa Gültigkeit besitzen. (pd)



Neues Konzeptauto zeigt die Zukunft von Opel

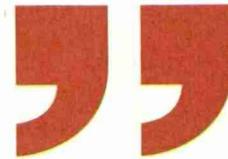


Der elektrische Opel GT X wird so kaum in Serie gehen.

hdt. · Typisch für künftige Opel sind bei der neuen Studie GT X Experimental die winkelförmigen Tagfahrlichter und die ausgeprägte Mittellinie, womit das zentrale Opel-Logo quasi ins Fadenkreuz genommen wird. Der Kompakt-SUV dürfte es jedoch kaum in die Serie schaffen, denn das Fahrzeug dürfte mit einer Länge von 4,06 Metern für den Alltagsgebrauch zu knapp bemessen sein, wenn man den reinen Elektroantrieb mit einer Lithium-Ionen-Batterie der Kapazität 50 kWh ins Raumkonzept einbezieht. Dennoch soll der E-SUV zukunftsweisend sein. Chefdesigner Mark Adams: «Der Opel GT X ist Ausdruck unserer zentralen Markenwerte – deutsch, nahbar, aufregend. Dieses Fahrzeug steht für die spannende Zukunft der Marke.»



Opel-Studie GT XExperimental Schnörkelloses Design und vollelektrischer Antrieb. © zVg



AR 34/2018

Zur Vision der Opel-Zukunft

Schöne Linie

Die neu im PSA-Verbund operierende Marke Opel wird es nicht leicht haben, sich stilsicher gegen das bisherige Trio Peugeot-Citroën-DS zu behaupten. Der in AR33 auf Seite 24 abgebildete GTX Experimental lässt aber hoffen, das dies doch gelingen könnte, sofern man den Opel-Stylisten freie Hand lässt. Die GT-X-Studie gefällt mit schnörkellosem, aber sehr elegantem Design – gut gemacht. Erfreulich auch das Finanzergebnis des ersten halben Jahres 2018, es schloss positiv ab. Jahrelang lieferte Opel rote Zahlen, dies gemäss Rechnungslegung von General Motors. Ob da wohl nicht der europäischen Tochter Opel-Vauxhall zu hohe Kosten ausgebürdet wurden?

A. Zeller



Le SUV GTX Experimental préfigure l'avenir d'Opel



Ce véhicule ne manque pas de personnalité. OPEL

Ce prototype, un SUV électrique compact à cinq portes, définit la future identité de la marque

Il s'appelle GT X Experimental et préfigure les modèles Opel de demain. Ce prototype constitue le premier résultat tangible du plan stratégique PACE! dévoilé en novembre dernier. Ce plan affichait une vision très claire de la façon dont Opel envisageait l'avenir, abordait la mobilité du futur.

Cette démarche aboutit aujourd'hui à la création de ce prototype GT X Experimental. Un SUV compact, d'une longueur de 4,06 m et d'une largeur de 1,83 m. Il est construit sur une plateforme allégée, son empreinte au sol est réduite et ses roues de 17 pouces préservent le confort de roulage. Ce véhicule bénéficie d'une moto-

risation 100% électrique, recevant une batterie lithium-ion compacte de 50 kWh avec charge inductive.

Il ne prétend pas offrir une conduite entièrement autonome. Toutefois, il possède des fonctions de niveau 3 gérant tous les aspects de la conduite, le conducteur devant être en mesure de répondre à toute demande d'intervention.

Il accueille ses passagers grâce à de vastes ouvertures: les portes arrière sont dotées de charnières arrière, les quatre battants s'ouvrant largement à 90°, offrant une accessibilité idéale. Le toit/pare-brise panoramique s'étend loin derrière les sièges arrière, ce qui améliore la luminosité.

Ce concept souligne la volonté d'Opel de développer son implantation sur le marché des SUV: 40% des modèles vendus en 2021 appartiendront à cette catégorie de véhicules. **S.P.**



Sportlicher Auftritt durch klar betonte Lufteinlässe, grössere Räder und eine sportlichere Bremsanlage.

HO

Dezente Sportlichkeit

Opel Der Insignia GSi im Test. Wird der Diesel dem legendären Sport-Kürzel gerecht?

VON PHILIPP AEBERLI

Wenn grosse Namen zurückkehren, bringt das grosse Erwartungen mit sich. So auch bei Opel, wo das Kürzel GSi wieder zum Leben erweckt wurde. Bis Mitte der 1990er-Jahre sorgte die Abkürzung für «Grand Sport Injection» bei Modellen wie Corsa, Kadett und Astra für deutlich gesteigerte Emotionen. Eine Prise Rennsporttechnik, ein paar aerodynamische Anpassungen für bessere Bodenhaftung und imposantere Optik und natürlich mehr PS unter der Haube machten aus einem normalen Opel einen GSi, der die Fans glücklich machte.

Das soll auch 2018 weiter Bestand haben, allerdings mit einem wichtigen

Unterschied: Mehr Leistung gibt es für den Insignia GSi nicht. Zur Wahl stehen die bisherigen Top-Motorisierungen der Baureihe: ein 2-Liter-Biturbo-Diesel mit 210 PS und ein 2-Liter-Benziner mit 260 PS. Beide kombiniert mit Allradantrieb und einer 8-Gang-Automatik.

Dass der Insignia GSi trotz gleicher Leistung mehr Laune bereitet als seine zivileren Brüder, will der Rüsselsheimer im Test beweisen. Er tritt als Limousine mit Dieselmotor an.

Optisch macht der GSi seine sportlichen Ambitionen auf den ersten Blick klar, ohne dabei übertrieben dick aufzutragen. Eine überarbeitete Frontstossstange mit ausgeprägten Luftein-

lässen, Seitenschweller, eine Abrisskante und zwei dicke Endrohre am Heck lassen die stattliche Limousine dynamischer erscheinen. Hinter den Felgen blitzt zudem eine grössere Bremsanlage von Brembo hervor.

Die am Testwagen montierten 20-Zoll-Felgen (plus 1500 Franken) passen hervorragend ins Bild, da sie die Radkästen passend ausfüllen. Wer auf eine sportliche Optik steht, sollte sich diesen Aufpreis gönnen, muss sich aber auch bewusst sein, dass sich die grossen Räder beim Abrollkomfort bemerkbar machen. Auf schlechten Strassen mit Schlaglöchern und kurzen Wellen spricht der Insignia so gerüstet eher hölzern an und gerät leicht ins Zittern.



Die serienmässigen 18-Zoll-Felgen dürften in dieser Hinsicht die bessere Wahl sein. Aber schliesslich will der Insignia GSi trotz umfangreicher Ausstattung wie Massagesitz, Adaptiv-Fahrwerk oder Matrix-LED-Licht nicht in erster Linie Komfort bieten, sondern auch eine gute Portion Fahrspass.

Die kann der GSi trotz 4,9 Metern Länge auf jeden Fall bieten. Das nachgeschärfte Fahrwerk und der 4x4-Antrieb sorgen für eine sehr neutrale Kurvenlage und zielgenaues Einlenken, auch wenn die Lenkung noch eine Spur direkter abgestimmt sein dürfte. Auf

kurvigem Geläuf fühlt sich der GSi aber bestens zu Hause und erfreut den Fahrer mit erstaunlicher Handlichkeit.

Einzig der Dieselmotor kann hier nicht vollends überzeugen. Wirkt er im Alltagsbetrieb noch souverän und mit 480 Nm Drehmoment sehr durchzugstark, so ist bei flotter Fahrt eine gewisse Nervosität spürbar. Die Automatik versucht, durch tiefe Gänge und hohe Drehzahlen Sportlichkeit zu vermitteln; das behagt dem Selbstzünder, der sich bei tieferen Tourenzahlen deutlich wohler fühlt, allerdings nicht. Es fehlt ihm dann an Durchzug und auch etwas an Manieren.

Insofern dürfte der Benziner mit 260 PS für die meisten die wohl bessere Wahl für den Insignia GSi sein, zumal sich der Diesel mit einem Testverbrauch von 7,4 l/100 km nicht sehr sparsam gibt (Werksangabe 7,1 l/100 km). Das GSi-Paket an sich ist aber durchaus sinnvoll und verleiht dem Insignia sportlichen Charme. Mit 54 400 Franken (Benziner und Diesel) ist der GSi zudem nur gut 4000 Franken teurer als das bisherige Topmodell. Ein vertretbarer Aufpreis, für den man gut entschädigt wird.



Der GSi bekommt neue Sitze und hübsche Ziernähte.

HO