








Top News Opel Suisse

15.12.2025

Avenue ID: 260
Artikel: 10
Folgeseiten: 16

	08.11.2017	Auto / ACS Clubmagazin DIE X-FAMILIE IST KOMPLETT	01
	10.11.2017	Auto / ACS Magazine romande LA TRILOGIE DES SUV OPEL EST MAINTENANT COMPLÈTE	03
	06.11.2017	4x4 / Schweizer Allradmagazin «Opel wird zusammen mit PSA auch künftig viele weitere attraktive Modelle realis ...	05
	06.11.2017	4x4 / Schweizer Allradmagazin SPEERSPITZE	08
	06.11.2017	20 Minuten Zürich Im Strom der Zukunft	12
	10.11.2017	Corriere del Ticino Opel Crossland X Lo stile spigliato	14
	09.11.2017	Solothurner Woche Zwerg-Crossover fürs kleine Abenteuer	15
	06.11.2017	La Regione Ticino Opel Karl Rocks	16
	08.11.2017	Anzeiger Luzern Viel Platz ohne Kompromisse	19
	08.11.2017	Automobil Revue DER ERSTE MOTORSPORTEINSATZ: GANZ PERSÖNLICHE EINBLICKE	21



NEUHEITEN

OPEL GRANDLAND X

DIE X-FAMILIE IST KOMPLETT

Der Buchstabe X steht bei Opel für die neue SUV-Modellpalette. Nach dem Mokka X und dem Crossland X komplettiert seit Ende Oktober der Grandland X die Familie. Der grösste der Opel-SUVs startet bereits ab 26 800 CHF.

Familien-Van war gestern, Lifestyle-SUV ist heute – das weiss man auch in Rüsselsheim. Mit dem Grandland X will Opel nun auch für jene Kunden eine attraktive Kaufoption werden, die sich bis dato bei anderen Marken bedient haben. Wie sein Konzern-Bruder, der Peugeot 3008, bietet zwar auch der Grandland X vorerst keinen echten Allradantrieb, doch immerhin eine sogenannte «Grip Control» aus dem PSA-Regal. Über einen praktischen Dreh-

jederzeit auch in voller Fahrt. Das Fahrzeug passt dabei den Frontantrieb mittels ESP-basierter elektronischer Steuerung jeweils sofort optimal an die Strassenverhältnisse an. Dabei regelt das System, wie viel Schlupf an den Antriebsrädern zugelassen werden soll. Auch wenn die «Grip Control» einem Allradantrieb nicht das Wasser reichen kann, so kriegt der Fahrer zu niedrigen Kosten und weniger Gewicht doch einen respektablen Zugewinn an Fahrsicherheit und Fahrstabilität.

GRIP CONTROL: RESPEKTABLER ZUGEWINN

regler lassen sich die fünf Antriebsmodi «Standard», «Schnee», «Gelände/Matsch», «Sand» und «ESP Off» einstellen und dies

Ansonsten bietet der 4,48 Meter lange Opel Grandland X eigentlich alle Zutaten zu einem schmackhaften, aber dennoch preisgünstigen SUV-Menü. Neben der beliebten höheren Sitzposition, guter Rundumsicht und athletischen Proportionen bietet er viel Platz (ein Ladevolumen von bis zu 1652 Litern) und für sein Segment





FACTS

ZWEI MOTORISIERUNGEN
120 ODER 130 PS
FRONTANTRIEB
FÜNF ANTRIEBSMODI
AB 26 800 CHF

sehr ansprechenden Komfort. Der Grandland X hat serienmässig bereits zahlreiche Features wie den kamerabasierten Spurhalteassistenten, die Verkehrsschilder-Erkennung, den Berg-Anfahr-Assistenten oder eine Klimaanlage mit Partikel- und Geruchsfilter sowie Komfortsitze mit an Bord. Dazu kann das SUV-Flaggschiff von Opel mit zahlreichen weiteren hochmodernen Assistenzsystemen ausgerüstet werden. Auch bei der Vernetzung spielt Opel seit einiger Zeit auf einem Topniveau.

Angetrieben wird der nur 1,4 Tonnen leichte SUV entweder von einem 1,2-Liter-Turbobenziner mit 130 PS und einem kräftigen Drehmoment von 230 Nm oder



dem 1,6-Liter-Diesel mit 120 PS und 300 Nm. Die angegebenen Verbräuche liegen bei 5,5 l/100 km für den Benzin- und 4,6 l/100 km beim Selbstzünder. Beide Motoren können mit einer manuellen 6-Gang-Schaltung oder einer 6-Stufen-Automatik (1650 CHF) gekoppelt werden.

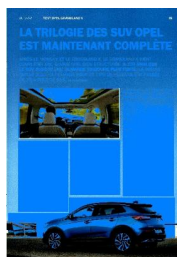
Die Preise reichen von 26800 bis 43500 CHF. Aktuell profitieren die Kunden von einer Flex-Prämie von 3000 CHF und einem Null-Prozent-Leasing ohne Anzahlung.



Text Markus Rutishauser **Bilder** Werk

1 Moderne Linien, athletische Proportionen und eine gute Rundumsicht prägen den Grandland X.

2 Das Interieur hat sich stark am erfolgreichen Astra orientiert und bietet eine ansprechende Haptik.



LA TRILOGIE DES SUV OPEL EST MAINTENANT COMPLÈTE

APRÈS LE MOKKA X ET LE CROSSLAND X, LE GRANDLAND X VIENT COMPLÉTER UNE GAMME OPEL BIEN STRUCTURÉE. **IL EST VRAI QUE LE SUV SUSCITE UNE DEMANDE TOUJOURS PLUS FORTE.** LA PREUVE : DEPUIS 2010, LA DEMANDE POUR CE TYPE DE VÉHICULE EST PASSÉE DE 7 % À PRÈS DE 20 %.

Par Roland Christen

Une face avant comportant au centre de la calandre l'éclair cher à la marque, tandis que la grille inférieure est cernée par des prises d'air: l'identité de ce nouveau modèle s'affirme avec une touche de véhémence, comme pour faire oublier l'apparement avec le Peugeot 3008! Depuis la reprise de la marque allemande par le groupe PSA en mars dernier, un vent de renouveau souffle chez Opel. Apparu pour la première fois dans le cadre du Salon de Francfort, en septembre dernier, l'Opel Grandland X entend bien affirmer sa personnalité, pas question pour lui de se contenter d'un caractère de clone!

Pour accéder à l'habitacle, les portières s'ouvrent largement et permettent ainsi de prendre place dans des sièges à la

définition anatomique. La place à bord est généreuse et les fauteuils avant sont fermes tout en restant confortable. Détail utile: pour commander l'ouverture du hayon, il suffit de balayer du pied le seuil inférieur arrière.

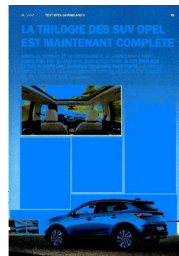
PRODUIT À SOCHAUX

Le tableau de bord est ordonné judicieusement, tandis que la console centrale regroupe un ensemble de voyants lumineux situés au-dessus du sélecteur de vitesse. Tout cela est propre, gentillet, sans provocation, sans aucun gadget inutile, le résultat de la rigueur germanique conjuguée avec une touche quasi

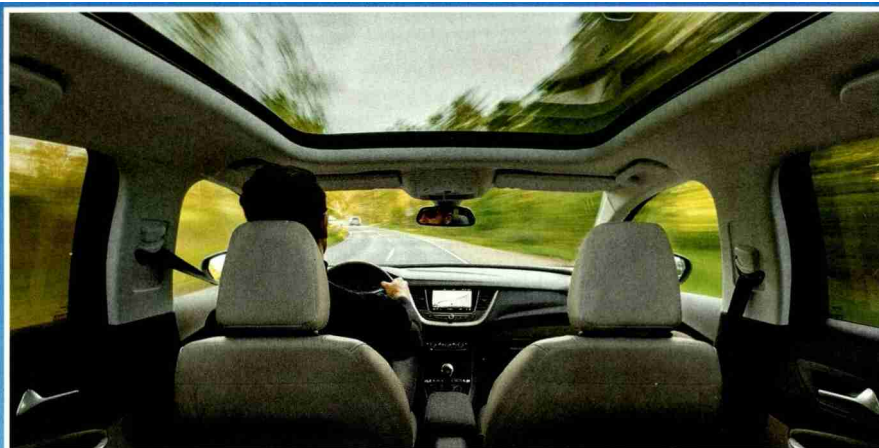
insoupçonnée de fantaisie gauloise. Car c'est bien dans l'usine de Sochaux qu'est produit l'Opel Grandland X.

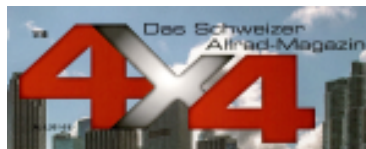
PAS UN 4X4

Dans l'immédiat, ce nouveau modèle est proposé avec deux motorisations, soit un 3-cylindres à essence de 1,2 litre suralimenté par turbo (puissance 130 ch avec un couple maxi de 230 Nm dès 1750 tr/min, consommation moyenne pondérée 5,5 l/100 km), soit un 4-cylindres turbo-diesel de 1,6 litre, 120 ch, couple maxi 300 Nm à 1750 tr/min, consommation 4,6 l/100 km. Mais ce n'est pas tout: Opel a déjà annoncé que la gamme de motorisations sera prochainement élargie, notamment avec un diesel hautes performances. Et pour faire bonne mesure, une boîte automatique à 8 rap-



ports viendra compléter l'offre. S'il est un reproche que l'on pourrait adresser à ce SUV, c'est qu'il n'est pas disponible en traction intégrale. Certes, il comporte un antipatinage appelé IntelliGrip qui optimise la motricité, mais ce système ne saurait être comparé à un véritable dispositif 4x4. En revanche, il est un tout autre argument que cette Opel peut faire valoir, c'est son rapport prix/prestations: dès CHF 26'800.-.





4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hegglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 16
Fläche: 112'852 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67315457
Ausschnitt Seite: 1/3

«Opel wird zusammen mit PSA auch künftig viele weitere attraktive Modelle realisieren!»

Lange Durststrecken im Absatzmarkt, der Verkauf an den PSA-Konzern und ein abrupter Wechsel auf der Chefposition – bei Opel und der Schweizer Niederlassung ging es in den letzten Monaten drunter und drüber. Warum die Marke nun wieder auf Erfolgskurs surft, verrät der neue Managing Director Karl Howkins im Interview

Von Heinz Schneider

Herr Howkins, als Manager sind Sie viel in der Welt herumgekommen, haben unter anderem für die Opel-Schwestermarke Vauxhall in England gearbeitet. Was hat Sie dazu bewogen, eine Führungsposition in der beschaulichen Schweiz anzunehmen?

Karl Howkins: Meine Rolle war es, einen Wechsel herbeizuführen, da Opel in der Schweiz über viele Jahre hinweg Marktanteile verloren hat. Diese Herausforderung hat mich gereizt, und es freut mich zu sehen, dass wir wieder Marktanteile hinzugewinnen und uns auf einem Weg mit gutem und nachhaltigem Wachstum befinden.

Wie unterscheiden sich Schweizer Markt und Kundschaft grundsätzlich von den anderen?

Karl Howkins: In erster Linie durch die grosse Sprachenvielfalt. Und von anderen europäischen Märkten durch den hohen Premiumanteil.

Eine weitere Besonderheit ist der Run auf Allradautos. Erschwert diese Tatsache Ihnen die Arbeit?

Karl Howkins: Der hohe Allradanteil ist sicher eine Schweizer Besonderheit. Opel bietet mit dem Mokka X, dem Insignia, dem Insignia Country Tourer und ab Frühling 2018 mit dem Insignia GSi vier wichtige Modelle mit dieser Technik an. Mittelfristig kommt der Grandland X mit Plug-in-Hybrid als Allrad-SUV hinzu. Grundsätzlich ist die Herausforderung grösser, in der Schweiz Autos in 4x4-relevanten Segmenten ohne diesen Antrieb zu vermarkten. Wir überzeugen die Kunden aber durch innovative Technologien in den Bereichen Sicherheit, Komfort, Fahrerassistenz und mit effizienten und modernen Antrieben.

In den ersten neun Monaten ist der 4x4-Verkaufsanteil bei den Neuwagen um rund drei auf 46,4 Prozent gestiegen. Gleichzeitig ist der Anteil an Dieselaautos gesunken, was sich kumuliert nachteilig auf die CO2-Bilanz auswirkt. Beunruhigt Sie das für die Marke Opel?

Karl Howkins: Der steigende 4x4-Verkaufsanteil hat sicher auch mit dem stetig wachsenden Angebot an Allradmodellen und der SUV-Vielfalt zu tun und beunruhigt mich grundsätzlich nicht, da wir ja entsprechende Modelle anbieten, die von dieser Entwicklung profitieren. Bei den anderen Modellen überzeugen wir die Kunden wie bereits erwähnt mit unseren zahlreichen Vorzügen. Der Dieselantrieb ist hingegen für das Erreichen der CO2-Ziele elementar, und ich hoffe, dass sich der Trend wieder kehrt, denn fast alle Hersteller setzen auf diese Technologie bei der Treibstoff- und Emissions-Einsparung.

Opel bietet mit dem Ampera-e allerdings seit August 2017 ein attraktives Elektroauto mit einer im Segment einmaligen Reichweite von 520 Kilometern an, das sich einer hohen Nachfrage erfreut. Das hilft uns, die höheren CO2-Emissionen der Benzinantriebe zu kompensieren und unsere CO2-Ziele zu erreichen.

Und was bedeutet es für den Schweizer Gesamtmarkt?

Karl Howkins: Für den Schweizer Markt ist diese Entwicklung nachteilig, denn so lassen sich die ambitionierten CO2-Ziele nur schwer erreichen. Wenn es kein Umdenken bei den Kunden gibt, wird der 4x4-Anteil vermutlich auf diesem Niveau bleiben. Ich hoffe aber, dass sich das aktuell negative Image des Dieselantriebs wieder verbessert und alle Hersteller und Importeure die Kunden von den Vorzügen überzeugen können. So wie andere Importeure auch,



4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hägglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 16
Fläche: 112'852 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67315457
Ausschnitt Seite: 2/3

bieten wir aktuell eine Umwelt-Prämie an, damit die Kunden animiert werden, ihre alten Diesel-fahrzeuge gegen neue einzutauschen. Grundsätzlich sind die modernen Dieselantriebe sehr sauber, und das schlechte Image ist ungerechtfertigt.

Vor kurzem fuhr Opel von GM unter das Konzerndach von PSA. Welche modellpolitischen Auswirkungen könnte dieser Wechsel für Schweizer Kunden haben?

Karl Howkins: Wir bieten derzeit eine der modernsten Paletten im Markt an. Die Modelloffensive «7 in 17» mit 7 Neuheiten in diesem Jahr ist einmalig in der Geschichte von Opel. Die in Kooperation mit PSA bereits entwickelten und lancierten Modelle Crossland X und Grandland X sind vielversprechend und zeigen sowohl aussen als auch innen unsere unverwechselbare Opel-DNA. Wir werden zusammen mit PSA auch in Zukunft weitere attraktive und innovative Modelle realisieren, die den europäischen und Schweizer Bedürfnissen noch besser gerecht werden.

Kann eine weitere Konsequenz sein, dass Opel künftig weniger Allradler anbietet oder dass es umgekehrt auf dem Schweizer Markt mehr Peugeot- und Citroën-Modelle mit 4x4-Antrieb geben wird?

Karl Howkins: Dazu kann ich momentan noch nichts sagen. Ich gehe davon aus, dass wir auch in Zukunft Modelle mit Allradantrieb anbieten werden. Der Grandland X, für den unser CEO Michael Lohscheller an der IAA in Frankfurt einen Plug-in-Hybrid-Antrieb mit 4x4-Technologie angekündigt hat, gibt bereits einen Ausblick auf die Zukunft.

Von Januar bis Ende September 2017 hat Opel in der Schweiz 10 397 Personenwagen verkauft. Das sind 4,7 Prozent mehr als in den Vergleichsmonaten des Vorjahres. Was sind die Gründe dafür?

Karl Howkins: Zu diesem guten Ergebnis haben die bereits erwähnte Produktoffensive mit vielen attraktiven Modellen und andererseits unser motiviertes Händlernetz beigetragen. Zudem erkennen die Kunden, dass sie bei Opel neben unverwechselbarem und schönem Design deutlich mehr für ihr Geld erhalten und von Innovationen und Technologien profitieren, die – wenn überhaupt – nur als teure Optionen im Premiumsegment erhältlich sind. Das meinen wir mit unserem neuen Slogan «Die Zukunft gehört allen».

Zum Schluss der persönliche Fahrzeugcheck. Welches Auto würden Sie für sich oder für Ihre Frau kaufen wollen, wenn Geld keine Rolle spielt?

Karl Howkins: Neben unserem Flaggschiff Insignia ist der Ferrari F355 mein persönliches Traumauto. Meine Frau ist ehrlich gesagt mit ihrem Opel Mokka sehr zufrieden, sie liebt ihn sehr.

Ihr erstes Auto?

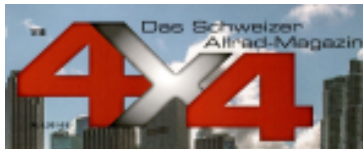
Karl Howkins: Ein brauner Vauxhall/Opel Corsa, Jahrgang 1984.

Welches Auto hätten Sie gerne noch im Verkaufsprogramm?

Karl Howkins: Den Opel Calibra. Ein wunderschönes Auto mit einem Design, das seiner Zeit voraus war.

Die genialste Erfindung in der 131-jährigen Automobilgeschichte?

Karl Howkins: Das Auto an sich. Aus den zahlreichen Innovationen in der Geschichte des Autos eine herauszupicken, ist schwierig. ●



4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hägglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 16
Fläche: 112'852 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

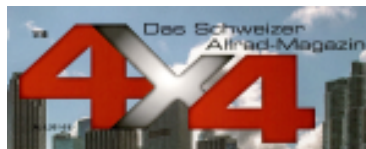
Referenz: 67315457
Ausschnitt Seite: 3/3

Karl Howkins, Managing Director Opel Suisse SA

INTERVIEW



Begann seine Karriere im Jahre 1998 bei GM, hat in der Folge in verschiedenen Positionen auch im Fiat-Chrysler-Konzern gearbeitet und ist seit August 2016 Chef der Opel Suisse SA: Karl Howkins (45).



4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hägglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 34
Fläche: 112'731 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67315894
Ausschnitt Seite: 1/4



UNTERWEGS

Opel Insignia Grand Sport 2.0 Excellence

SPEERSPITZE

Mit gutem Handling, neuem Powermotor, Allradantrieb und in der Excellence-Ausführung auf Luxus getrimmt – das sind die Waffen, mit denen der Insignia in der Mittelklasse zur Spitze aufschliessen will. Die Chancen stehen gut. Kaum ein Opel hat bislang mit so vielen Talenten kämpfen dürfen wie er

Text und Fotos: Heinz Schneider

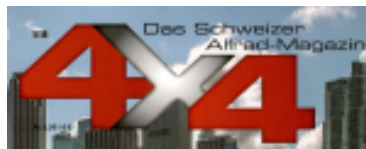
«**D**as soll ein Opel sein?» Diese und ähnlich formulierte Fragen sind uns während der Testphase mit dem Insignia einige Male gestellt worden. Und waren durchwegs positiv gemeint. Denn: Die kürzlich lancierte Mittelklasselimousine, die den Namenszusatz «Grand Sport» erhalten hat und noch zu GM-Zeiten konzipiert worden ist, kommt im Vergleich zum Vorgänger optisch überall gut an. Dank der gestreckten Karosserie (plus 5 cm), den kürzeren Überhängen und dem längeren Radstand (plus 9,2 cm), was das

Auto in der Summe ungleich dynamischer und athletischer wirken lässt als der Vorgänger. Gleichzeitig punkten am Heck viele klar gezogene Linien und schlanke LED-Rückleuchten im Doppelschwingen-Motiv. Das hat der Limo eine Menge Charakter ins Blechkleid gebügelt. Kein Zweifel: Das Team um Chef-Stylist Stefan Arndt verdient sich Applaus.

Was auch für die Innenraum-Designer gilt – weil sie endlich den Entschluss gefasst haben, die traditionellen und überladenen Bedieneinheiten mit den vielen Knöpfen über Bord zu werfen und zugunsten einer besseren Haptik weiche Materialien zu verbauen. Sogar das Arma-

turenbrett und die leicht zum Fahrersitz geneigte Mittelkonsole sind jetzt unterschäumt. Gut gemacht. Und: Obwohl sich die Dachlinie dynamisch nach hinten absenkt, geniessen auch 1,85-Meter-Insassen rundum viel Platz. Hauptgrund: Vordersitze und hintere Bank sind drei Zentimeter tiefer montiert als in der Vorgeneration. Nach unten gehts allerdings auch beim Thema Gepäckraumvolumen: Hinter der Schrägheckklappe haben jetzt 490 Liter Platz – das sind 40 Liter weniger als beim Alten.

Das adaptive Fahrwerk «Flex-Ride» ist Serie und stellt drei Modi zur Verfügung



4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hägglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 34
Fläche: 112'731 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67315894
Ausschnitt Seite: 2/4

Bei den Motoren packt Opel fast alles ins Auto, was das Regal hergibt. Drei verschiedene Diesel mit 110, 136 oder 170 PS und zwei Benziner mit 140 oder 165 PS zum Beispiel. Oder, wenn es mehr sein darf, den Testwagen-Zweiliter mit 260 PS und 400 Newtonmetern, der punkto Beschleunigung, Durchzug und Lauf-ruhe in einer ganz anderen Liga spielt und die Fuhre in 7,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigt. Da kommt sportliche Fahr- laune auf.

Zu haben ist das Topmodell nur mit weich schaltender Achtstufenauto- matik von Aisin, die allerdings mit etwas langen Wegen aufwartet und den Antrieb so zum Ruckeln provo- ziert. Ebenfalls dabei: Allradantrieb samt «Torque Vectoring», was Opel-Jünger vom OPC her kennen. Statt eines Differenzials verteilen hier zwei Lamellenkupplungen die Kraft situationsoptimiert an die Hin- terräder. Das ermöglicht eine rad- selektive Momentenverteilung und macht schnelle Kurvenfahrten zum Erlebnis. Hinzu gesellt sich das im Testwagen serienmässig verbaute adaptive Fahrwerk «Flex-Ride», das erneuert worden ist und nebst «Standard» zwei weitere Modi zur Verfügung stellt. «Tour» eignet sich für die komfortable Langstrecke und wirkt verbrauchssenkend,

«Sport» stellt die Charakteristik von Lenkung, Gas und Stossdämpfer ein und arbeitet mit einer Software, die sich den Fahrstil merken kann, um die Systeme zu optimieren und so für eine passende Traktion und Stra- ssenlage zu sorgen. Gleichzeitig «spürt» der Insignia, wenn die Per- son hinter dem Lenkrad sportlich unterwegs sein will und schaltet Fahrwerk und Antrieb in den ent- sprechenden Modus.

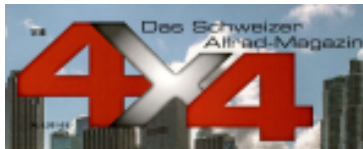
Bei den Optionen figurieren Ausstattungs Pakete im Gegen- wert eines Kleinwagens

Der Grand Sport Excellence steht mit 49 100 Franken in der Preisliste – inklusive Rückfahrkamera, Front- kamera, Spurhalteassistent, auto- matischem Abblendlicht, Abstands- warner und Verkehrsschildererken- nung. Auf den ersten Blick ein Son- derangebot. Bezieht man jedoch die verschiedenen Ausstattungs pa- kete des Testwagens (u. a. mit 360-Grad-Kamera, Parkassistent, Perleffekt-Lackierung, Premium-Le- der, elektrische Sitzverstellung inkl. Memory-Funktion) in die Kalkula- tion mit ein, kommen schnell weitere 15 000 Franken hinzu. Was aller- dings dem Vergnügen, den jungs- ten Opel-Wurf zu fahren, nicht den geringsten Abbruch tun sollte. ☹

Insignia Grand Sport 2.0 Excellence

Preis ab	49 100 Fr.
Zylinder/Hubraum	4 / 1998 ccm
Leistung	260 PS ab 5300 U/min
Drehmoment	400 Nm ab 2500 U/min
Antrieb	4x4, Automat (8-Gang)
0 bis 100 / Spitze	7,3 Sek, 250 km/h
Verbrauch (Werk)	8,6 Liter
Energieklasse G	CO2 197 g/km
Länge/Breite/Höhe	4,90 / 1,94 / 1,45 m
Ladevolumen	490 bis 1450 Liter
Anhängelast	2200 kg





4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hägglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 34
Fläche: 112'731 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67315894
Ausschnitt Seite: 3/4



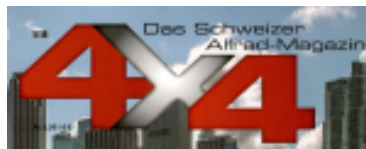
Für die bessere Haptik: Armaturenbrett und Mittelkonsole sind im neuen Insignia unterschäumt.



Die 20-Zoll-Leichtmetallfelgen sehen zwar unverschämt gut aus, figurieren aber in der Optionsliste und kosten 1700 Franken.



Hoch gestapelt: Fünf Koffer gehen rein, mit 490 Liter Fassungsvermögen passen jedoch 40 Liter weniger rein als im Vorgänger.



4 x 4 Schweizer Allradmagazin
5607 Hägglingen
081 933 16 84
4x4magazin.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'500
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 34
Fläche: 112'731 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67315894
Ausschnitt Seite: 4/4

Country Tourer: Der Insignia im Offroad-Kleid

Ab in den Matsch. Das gilt ab November auch für den 4,99 Meter langen Opel Insignia Country Tourer, der sich unter anderen die Modelle Audi Allroad, VW Passat Alltrack oder auch Skoda Octavia Combi Scout zum Vorbild genommen hat. Die Zutaten für den Look des neuen Opel-Modells, das in erster Linie Freiheit und Abenteuer vermitteln soll, sind bekannt: Sie bestehen aus schwarzen Kotflügel-Verkleidungen, silberfarbenen Unterfahrschutzelementen an Front und Heck, einer erhöhten Bodenfreiheit (20

Millimeter) und natürlich Allradantrieb. Los gehts in preislicher Hinsicht bei 44 900 Franken. Für diese Summe bietet der Insignia Country Tourer einen neu entwickelten Zweiliter-Diesel mit sequentieller Zweistufen-Turboaufladung, der 210 PS und ein maximales Drehmoment von 480 Newtonmetern ab 1500 Umdrehungen zur Verfügung stellt. Die Leistungsspitze wird vom bekannten Zweiliter-Turbobenziner mit Direkteinspritzung und 260 PS markiert. Beide Triebwerke sind mit Achtstufen-Automatik kombiniert.





Fünf Türen, fünf Plätze: Opels erstes batterieelektrisches Modell Ampera-E.

Im Strom der Zukunft

Einfacher Antrieb, dennoch ein Computer auf Rädern: Opels Elektromodell Ampera-E fordert im Alltag Mitdenken.

Schaut eigentlich jemand ins Handbuch seines Autos? Fahren ist doch intuitiv: Die Füsse sortiert man auf den zwei bis drei Pedalen, das Lenkrad erklärt sich von selbst, und wenn es orangerot leuchtet, sollte man tanken.

Bei einem Elektroauto wie Opels Ampera-E wäre es noch einfacher: kein Verbrenner, weder Kupplung noch Getriebe. Einfach einschalten, Wählhebel auf P und das Fahrpedal treten. Mit Geschick im Fuss übernimmt das Auto selbst das Bremsen – per Rekuperation, wenn der Motor als Gene-

rator geschaltet Energie zurückgewinnt und Tempo herausnimmt. Mit Übung hält man punktgenau vor dem Rotlicht.

Theoretisch schafft das erste Elektroauto von Opel mit einer Batterieladung 520 Kilometer, im Alltag sind es immerhin reale 380. Ein Wert, bei dem alle Konkurrenzmodelle längst an der Steckdose hätten nuckeln müssen. Aber deut-

lich weniger als mit einem Verbrennungsmotor, für den man noch im hintersten Tal neuen Sprit kaufen kann. Strom gibt es zwar auch überall, aber nicht in der kurzen Zeit eines Tankvorgangs: An der normalen Steckdose saugt der Ampera-E innert 30 Minuten gerade genug Strom für sechs Kilometer; mit Gleichstrom-Schnellladung werden es immerhin 150 Kilometer.

Deshalb muss man ins Handbuch schauen: um den Ladevorgang optimal zu programmieren. Für längere Strecken vorab nach Schnellladern schauen. Und bei Autobahntempo steigt der Strombedarf überproportional an – also etwas mehr Zeit für Lade-pausen einplanen.

Fürs tägliche Pendeln – die meisten fahren kaum mehr als 40 Kilometer am Tag – passt der Ampera-E natürlich optimal. Wöchentliches Laden dürfte dann genügen. Und er lässt sich wie jedes andere Auto nutzen: Der Kofferraum von 381 bis 1274 Liter ist klassenüblich, und obwohl er kürzer ist, bietet der Ampera-E mehr Platz im Innenraum als Opels Astra. Das merkt man auch ohne Handbuch.

OPEL AMPERA-E

Karosserie: 4,17 Meter langes, 5-türiges Kompaktauto.
Antrieb: Elektromotor mit 204 PS (150 kW) und 360 Nm.
Getriebe: Einstufiges Getriebe (serienmässig).
Fahrleistungen: 0–100 km/h in 7,3 Sekunden; 148 km/h Spitze.
Verbrauch: 14,5 kWh/100 km (Werksangabe), 16,4 kWh/100 km (Testverbrauch).
CO₂-Ausstoss: 0 g CO₂/km, 12 g CO₂/km aus Stromproduktion (Werksangabe).
Preis: ab 41900 Franken (ohne Optionen).

Opel.ch ANDREAS FAUST



Gefälliges und klassenübliches Design statt extravaganter Optik, die Kunden auch abschrecken könnte. Die Fahrassistenten inklusive Rückfahrkamera kosten ebenso Aufpreis wie Ledersitze. Hinten sitzt man komfortabler als in manch anderem Schrägheck-Modell.

In Kürze

Der Hersteller sagt:

«So geht Elektromobilität: mit dem Antritt eines Sportwagens und der grössten elektrischen Reichweite in seinem Segment.»

Wir sagen:

Keine Diskussion bei der Reichweite. Theoretisch verspricht Opel rund 500 Kilometer, und praktisch liegen immerhin 380 Kilometer drin. Vergleichbares schafft derzeit nur ein Tesla, allerdings zum zweieinhalbfachen Preis. Aber: Ernsthafte Sportwagen lässt der Ampera-E höchstens bis Tempo 50 stehen, und sein Tramsurren ist natürlich kein Ersatz für die Klangwucht eines V8.

Das gefällt:

Wie entschleunigt – aber keinesfalls langsam – man unterwegs ist. Wie man mit Fahrpedal und Rekuperation spielen kann, ohne einmal die mechanische Bremse

nutzen zu müssen. Und dass keine Batteriekiste im Fussraum stört, weil der Akku unterflur montiert ist.

Das eher weniger:

Manchem wird es so passen, aber der Ampera-E federt und dämpft recht sportlich und straff – also schön langsam über Temposwellen fahren. Und am Hartplastik im Interieur spürt man, wo Opels Ex-Konzernmutter General Motors den Rotstift angesetzt hat.

Spannendes Detail:

Spannung gibt es nur in der Batterie. Dafür überzeugt der Bordcomputer, der alle Fahrdaten aufzeichnet und so beim Stromsparen hilft.

Wer fährt so was?

Vernunftbegabte, die mit ihrem

Elektroauto nicht bloss posieren wollen.

Alternativen dazu:

So weit kommt man zu diesem Preis derzeit mit keinem anderen E-Mobil. Nissans neuer Leaf wird aber ab Januar aufholen.

Am Steuer:

ANDREAS FAUST
Autor für die Textlab GmbH und
Chefredaktor beim
Automagazin «Vectura».



Opel Crossland X

Lo stile spigliato

Compatta all'esterno e spaziosa all'interno

Il cosiddetto segmento B dei crossover, sempre più affollato, si è arricchito con l'ingresso tutt'altro che timido della nuova Crossland X che completa la gamma Opel di auto multifunzionali in questo specifico settore. Riprende le caratteristiche della Mokka X come i suoi esterni robusti e la seduta rialzata. Allo stesso tempo è diversa sotto molti punti di vista. Compatta all'esterno, all'interno offre la spaziosità tipica del crossover. Crossland X è ideale per chi cerca un'auto funzionale per le loro famiglie ma apprezzano anche uno stile accattivante, disinvolto e giovanile. Con una moderna doppia colorazione e il look disinvolto di un SUV all'esterno, la Crossland X è caratterizzata dagli interni veramente spaziosi e versatili. Con soli 4,21 metri di lunghezza offre posto fino a cinque persone e, grazie alla fila di sedili posteriori

scorrevole fino a 150 millimetri in lunghezza, un volume del bagagliaio dalla capienza tutt'altro che indifferente da 410 a 520 litri. Se poi si abbattano completamente i sedili posteriori, il volume di carico si estende a ben 1.255 litri. Grazie al giusto mix di funzionalità, praticità ed eleganza sportiva, la Opel Crossland X si presta sia per lo shopping sia per le vacanze: questa piccola tuttofare è stata concepita in particolare per le famiglie che vivono nelle aree urbane. È possibile ordinare fin da subito il modello Enjoy con motore da 1,2 l e 60 kW/81 CV, cambio manuale a 5 marce, a partire da 21.800 franchi. Per Crossland X sono disponibili tre motori a benzina da 81 CV, 110 CV e 130 CV nonché due diesel con prestazioni da 99 CV e 120 CV a scelta. Abbiamo provato la versione con il motore turbo, a benzina, di 1,2 litri a iniezione

diretta da 110 CV (è disponibile anche con cambio automatico a 6 marce). Il comportamento sulla strada è ottimo: sterzo preciso, frenata rapida, buona tenuta, i consumi contenuti (5,3 litri per 100 km). La Crossland X di Opel è tra l'altro la prima a presentarsi con una telecamera posteriore panoramica che aumenta l'angolo di visione fino a 180 gradi. Non manca il sistema di assistenza di parcheggio di ultima generazione: con l'arrivo della stagione fredda si apprezza anche il volante termico. Le prime vetture dei modelli Enjoy ed Excellence sono già commercializzate in Svizzera a partire da fine giugno 2017. La scelta è ampia: c'è anche la versione base con motore da 1,2 l, 60 kW/81 CV e cambio manuale a 5 marce da poco ordinabile al prezzo di 18.900 franchi. **BP**



Lifestyle: Opel Karl Rocks 1.0 Ecotec

Zwerg-Crossover fürs kleine Abenteuer

Opel schickt den Kleinwagen Karl mit erhöhter Bodenfreiheit und rustikalem Look auch neben die Strasse. Das geht gut.

Der kleine Karl kommt als Rocks peppig daher: Im direkten Vergleich mit seinem zivilen Bruder stechen die silbernen Leisten an Stossfängern und Schwellern, welche einen Unterbodenschutz suggerieren, die Kunststoffradläufe sowie die silberne Dachreling auf. Die zweifarbigten Alufelgen sowie die um 2 Zentimeter erhöhte Bodenfreiheit runden den rustikalen



Innen ist der Karl Rocks seiner Grösse entsprechend bestückt.

Eindruck gelungen ab. Im Innenraum glänzt der kleine Opel mit so-

lider Verarbeitung, erstklassiger Übersichtlichkeit und zahlreichen Details, welche in dieser Preisklasse nicht selbstverständlich sind. So verfügt der Kleinwagen über Klimaanlage, Lenkradheizung, Bluetooth-Anbindung sowie über OnStar, dem digitalen Butlersystem aus dem Hause Opel. Der Wifi-Hotspot wird zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung stehen. Die Sessel sind auch für längere In den Kofferraum passen alltagstaugliche 206 bis 1013 Liter Zuladung.

Preiswert unterwegs

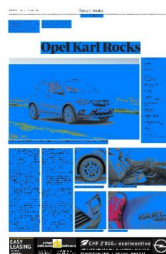
Beim Rocks arbeitet ein Dreizylinder-Benziner mit 75 PS Leistung. Die Pferdchen werden über ein manuelles Fünfganggetriebe an die Vorderachse weitergegeben. Mit der angebotenen Motorisierung lässt sich der Karl munter durch die Stadt und Land treiben, für steiles Gelände und gröbere Touren abseits des befestigten Untergrundes ist die Leistung etwas knapp bemessen. Dafür zeigt sich der Kleine an der Tankstelle sehr zurückhaltend mit einem Verbrauch von nur 4,3 Litern auf 100 Kilometer. Der Opel Karl Rocks bietet viele Ablagen, ein erstklassiges Fahrwerk und eine sehr gute Verarbeitungsqualität zu einem mehr als fairen Preis: Ab 15050 Franken wechselt der Karl Rocks den Besitzer.



Wie ein Grosser: Der rustikale Opel Karl Rocks weckt Abenteuerlust.

cj

cj



La city car del costruttore di Rüsselsheim strizza l'occhio ai Suv rifacendosi il trucco in chiave avventurosa e con una maggiore altezza da terra.

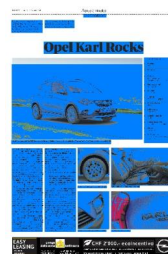
Ad un prezzo molto modesto continua tuttavia ad offrire tanta maturità e concretezza.

di Benjamin Albertalli

Opel Karl Rocks



Anche la Karl, pur essendo la più piccola della gamma Opel, è stilisticamente ben integrata e coerente con gli altri modelli



La corsa ai Suv sembra non conoscere arresto da parte della clientela, e ovviamente le case automobilistiche rispondono con prontezza – chi più chi meno – a questa esigenza. Sono infatti spuntate come funghi quelle automobili che pur restando all'interno di un segmento 'classico' strizzano l'occhio ai Suv riproponendosi con una maggiore altezza da terra e un aspetto più avventuroso. Da semplici vetture di taglia media passando per grandi familiari fino alla più compatta delle city car come la Opel Karl Rocks oggetto di questa prova.

Esternamente la 'Rocks' è subito riconoscibile per i paraurti anteriori e posteriori in plastica dall'aspetto robusto con elementi di protezione del sottoscocca integrati, barre sul tetto verniciate in color argento e protezioni plastiche lungo i passaruota che si estendono con un inserto metallico pure sul profilo inferiore delle portiere. Il risultato è un bel carattere, molto più sbarazzino e allo stesso tempo imponente rispetto alle Karl tradizionali, con le quali condivide un abitacolo pressoché invariato. Di inedito c'è infatti unicamente il rivestimento del sedile il cui motivo è ispirato ai favi delle api.

Anche in questo derivato in chiave avventurosa la Karl si dimostra nuovamente una vettura ben fatta, che nonostante un prezzo d'acquisto modesto dimostra la volontà di confezionare una vettura pregevole ma senza fronzoli, con materiali semplici ma mai poveri prestando peraltro grande attenzione laddove prevale il tatto, vedi volante ed interruttori. Un ambiente che con un mo-

desto sovrapprezzo (550 Chf) può essere reso ancora più moderno con il sistema di infotainment IntelliLink, già conosciuto su altre Opel, capace di integrare gli smartphone nel suo schermo tattile da sette pollici. Nonostante le ridotte dimensioni esterne (è lunga meno di 3,7 metri) l'abitabilità è di tutto rispetto anche per quattro occupanti medio-alti, mentre il bagagliaio (206 litri) offre una capienza piuttosto ridotta come del resto tutte le vetture prettamente cittadine.

Lo sterzo vanta buone doti di prontezza e precisione tra le curve, diventando leggerissimo in manovra non appena si preme il tasto 'City'

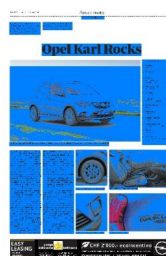
Al di là della maggiore altezza da terra (+18 mm) la Karl Rocks condivide la tecnica con la vettura da cui deriva, e soprattutto ne conserva il comportamento maturo. Il piccolo tre cilindri aspirato da 75 cv è 'rotondo' nell'uso quotidiano ma va strapazzato nei percorsi in salita, ricorrendo abbastanza sovente al cambio che però è piacevole da azionare. Abbastanza silenziosa e composta in autostrada rispetto ad altre concorrenti, evidenzia una buona messa a punto, con un comportamento valido e maturo tra le curve caratterizzato da una buona tenuta laterale e uno sterzo pronto e preciso, coadiuvato da un avantreno a cui piace entrare in curva. Questo ovviamente senza inficiare in alcun modo il comfort cittadino, enfatizzato peraltro dalla modalità 'City' dello sterzo che lo rende leggerissimo in fase di manovra.



Cerchi in lega esclusivi per la Rocks



Fendinebbia integrati nel paraurti



SCHEDA TECNICA

- ▶ **Modello**
Opel Karl
- ▶ **Versione**
Rocks
- ▶ **Motore**
3 cilindri in linea,
benzina (aspirato), 1 litro
- ▶ **Potenza, coppia**
75 cv, 95 Nm
- ▶ **Trazione**
anteriore
- ▶ **Cambio**
manuale a 5 rapporti
- ▶ **Massa a vuoto**
938 kg
- ▶ **0-100 km/h**
13,9 secondi
- ▶ **Velocità massima**
170 km/h
- ▶ **Consumo medio**
4,7 l/100 km (omologato)
- ▶ **Prezzo**
15'450 Chf
- ▶ **La compri se...**
la city car deve avere un aspetto
avventuroso



Abitacolo di qualità, senza fronzoli



Un nome, una garanzia



Test: Opel Vivaro Tourer

Viel Platz ohne Kompromisse



Den Vivaro kann man optisch aufrüsten, wie unser Testwagen an Felgen und Zierstreifen demonstriert.

Bild: Andréas Härry

Andréas Härry

Der neue Opel Vivaro hat alles abgelegt, was Nutzfahrzeuge einst zu «Böcken» machte. Komfort, Fahrvergnügen und Wohnlichkeit sind mit an Bord.

Es stank nach Benzin. Kommunikation ging nur über Schreien, der Motor machte ja einen Saulärm bei den möglichen 100 Stundenkilometern. Die dünnen Sitze ohne Sicherheitsgurte

waren eine Strafbank. Jugenderinnerungen, wenn der Papa zusammen mit dem Nachbarn einen Kleinbus mietete, um mit Kind und Kegel die Skiferien anzusteuern. 2017: Mit 120, es ginge noch einiges mehr, gleitet der Opel Vivaro über die Autobahn. Vom Motor ist ein sanftes Brummen zu vernehmen, der Gesprächstonfall höchst entspannt. Der Sitzkomfort ist von der ersten bis zur dritten Sitzreihe bestens, die Sitzposition in der Frontreihe auch für länger Geratene passend, nicht selbstverständlich bei diesem Schlag Fahrzeug. PW-Standard also.

Bekannte Anblicke

Auch das Armaturenbrett im Renault-Look (nicht Peugeot ist der Partner bei

diesem Nutzfahrzeug-Projekt) inklusive Infotainment entspricht Anblicken, den man aus dem normalen Auto kennt. Das Assistenzangebot ist im Opel noch bescheiden, da gehen Kollegen anderer Marken bereits weiter. Nutzfahrzeuge waren früher rollende Blechkisten voller Entbehrungen. Moderne Exemplare wie unser Vivaro hingegen sind einfach PWs mit sehr viel Platz. Damit ist auch der Fahrkomfort miteingeschlossen: In unserer Version als Personentransporter für neun Seelen ist für die Arbeit der Federung ein weiteres Kompliment fällig. Nur kleinere

Verwerfungen werden mit klarer Ehrlichkeit durchgereicht, längere Wellen hingegen mehr als ordentlich absorbiert,



einen tadellosen Langstreckenkomfort nennt man dies. Das Fahrverhalten in den schnellen Kurven ist natürlich weit weg von der Spassigkeit einer kompakten Limousine, Physik kann man nur bis zu einem gewissen Grad überlisten mit diesem Gardemass. Dennoch ist Vitalität beim Durchfahren von schnellen Links-rechts-Kombinationen vorhanden. Man muss es schon arg böse treiben mit dem Vivaro, bis einem das ESP heftig zur Raison zwingt. 145 PS leistet der 1,6-Liter-bi-Turbo-Dieselmotor unseres Testwagens. Was der anstellt mit dem grossen Kasten ist für den Einsatzzweck eines solchen Fahrzeugs schon fast luxuriös. Sehr vehement geht's aus den Startlöchern, im Stadt-, Überland- und flüssigen Autobahnverkehr kommt nie der Wunsch nach mehr auf. Fürs Hinaufdreschen einer Passstrasse gibt's bei Opel ja einen GSi und nicht den Vivaro.

Was ist im Tank?

Schon gesagt, aber so überzeugend, dass es auch eine zweite Erwähnung verdient, ist die Akustik des Motors. Noch in keinem anderen vom «Anzeiger Luzern» gefahrenen Nutzfahrzeug kam auf den ersten Kilometern je die Frage auf: Ist das ein Diesel oder Benzin? Kompliment! In grosser Gesellschaft mit dem Opel unterwegs zu sein, ist in jeder Hinsicht frei von Widrigkeiten und Kompromissen. Das Trauma aus der Jugendzeit kann in diesem überzeugenden Kleinbus souverän überwunden werden.

Das Angebot

Den Opel Vivaro gibt es in zwei Radständen und drei Dieselmotorisierungen (95, 125 oder 145 PS). Dazu vier Ausstattungsstufen, vom Combi bis zum üppig ausgerüsteten Kleinbus. Die Preise starten bei 30 600 Franken.

HÄNDLER-INFO

Emil Frey AG, Ebikon-Luzern
Luzernerstrasse 33 + 48
6030 Ebikon



Automobil Revue
3172 Niederwangen
031 330 14 08
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 22'398
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 18
Fläche: 190'992 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67347644
Ausschnitt Seite: 1/6



Zwischen zwei Läufen konnten sich Mechanik und Mensch gleichermaßen entspannen (l. u. M.). Fotos © LQ

Bei Resultateblättern bildete sich eine Menschentraube wie nach einer Uni-Prüfung.



Es kann losgehen, die Spannung steigt! Fotos © Yvonne Gasser



Nur noch zwei Fahrer vor mir ...



No way back: Start zum ersten «scharfen» Rennlauf – Vollgas!

DER ERSTE MOTORSPORTEINSATZ: GANZ PERSÖNLICHE EINBLICKE

Zwei unserer Redaktoren, ein Romand und ein Deutschschweizer, fuhren als Gastfahrer zwei Läufe der OPC Challenge Schweiz mit. Beide hatten spontan dieselben Ziele: Gesund bleiben, das Auto nicht zerstören und nicht Letzte werden. Haben sie es geschafft?



Der schnelle und anspruchsvolle Parcours von Chamblon VD bildete die Feuertaufe für RA-Redaktor Lorenzo Quolantoni. © Beat Bettschen



Automobil Revue
3172 Niederwangen
031 330 14 08
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 22'398
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 18
Fläche: 190'992 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67347644
Ausschnitt Seite: 2/6



Fabio Gubitosi (o. l.). Corsa-Serien-Cockpit (o. r.). Fahrerlager Chamblon (u.). © LQ


 Automobil Revue
 3172 Niederwangen
 031 330 14 08
<https://www.automobilrevue.ch/>

 Medienart: Print
 Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
 Auflage: 22'398
 Erscheinungsweise: 48x jährlich

 Seite: 18
 Fläche: 190'992 mm²

 Auftrag: 651015
 Themen-Nr.: 651.015

 Referenz: 67347644
 Ausschnitt Seite: 3/6


AR-Redaktor Peter Rohrer «durchfliegt» förmlich die Rechts-Links-Rechts-Schikane der Tore 18, 19 und 20. © Beat Bettschen

Das Tageslicht verdrängte langsam das Dunkel an meinem Premiertag. Der Wecker hatte am Sonntag, dem 25. Juni, bereits um 5 Uhr geschrillt, aber das konnte die Vorfreude nicht trüben: Um 7 Uhr durfte ich in Chamblon VD meinen ersten Slalom attackieren. Ich teilte das Lenkrad eines Opel Corsa OPC mit Fabio Gubitosi, regelmässiger Teilnehmer an der OPC Challenge und Sales District Manager von Opel. Meinen «Mentor», der sich sofort anschickte, mir Ratschläge zu erteilen, traf ich vor Ort: «Am wichtigsten ist es, nicht zu früh oder zu spät zu bremsen», trichterte mir Fabio die Kunst des Slaloms ein. Und schon war es an der Zeit, eine Erkundungsrunde anzutreten. So konnte ich mich mit den 4.3 km und 66 Toren

der Strecke vertraut machen. Vor allem wurde mir aber die Schnelligkeit des Parcours bewusst, der stellenweise an Steilhängen und Waldpassagen vorbeiführte. Erst einmal leer schlucken – zu viel Selbstvertrauen konnte einen hier teuer zu stehen kommen. Und ich wollte schliesslich das Auto heil an Fabio zurückgeben, denn er fährt um die Meisterschaft mit. Bei der Ankunft in den Opel-Boxen bemerkte ich, dass Fabio mit umgelegter Rücksitzbank fährt. «Damit setze ich den Schwerpunkt tiefer», erklärte er. «Das ist sicher sinnlos, aber es hilft psychologisch.» Er verriet mir noch den einen und anderen Trick, aber ich musste versprechen, nichts auszulaulern ...

Aller Anfang ist schwer

Die Stunde der Wahrheit rückte näher. Ich nahm Aufstellung für den ersten der beiden Trainingsläufe. Der Kommissär schwenkte die Fahne, und ich stürmte mit dem Aufheulen des 207 PS starken 1.6-L-Motors des Corsa OPC den Kurs. Erste Kurve, erster Fehler. Ich war so nervös, dass ich beim Schalten vom 1. in den 2. Gang ein unschönes Kratzen verursachte. Aber egal, nur nicht die Konzentration verlieren, denn die Kurven flogen im Zeitraffer auf einen zu, die Tore schienen plötzlich viel enger gesteckt als noch auf der Erkundungsfahrt. Ich versuchte, eher schlecht als recht, mich durch die Turns zu hangeln und dabei die Theorie des Rennfahrens nicht völlig aus dem Sinn zu verlieren. Aber es half nichts, schon bremsete ich zu spät, das Herausbeschleunigen war verpatzt, der Rhythmus massakriert. Am



Ende der Strecke zeigte die elektronische Tafel 4:08. Sollte ich mich freuen? Ist das hoffnungslos? Es fehlte mir jeglicher Anhaltspunkt. Stephan Tschaggelar, Mitglied der Sportkommission, meinte mitfühlend: «Für jemanden, der noch nie einen Slalom gefahren ist, ist die Zeit ganz anständig.» Ah ja, diplomatisch für: erbärmlich. Die offizielle Zeitenliste bestätigte dies: Ich war Vorletzter, mit einem Rückstand von mehr als 30 s auf die Schnellsten.

«Langsamer als mein Grosi»

Der zweite Trainingslauf ging nicht wirklich als Verbesserung durch, denn ich kam auf 4:04, immer noch Lichtjahre hinter den Besten zurück. Fabio erklärte mir die Feinheiten, welche Tore in welchem Gang zu nehmen sind, wo die Bremspunkte liegen und welche Fehler es zu vermeiden gilt. Er wies mich an, unter 4 Minuten zu kommen. Der AR-Fotograf Patrick Corminboeuf kam während der Mittagspause zum Anspornen vorbei und meinte: «Ich sehe keinen Biss in deinem Fahrstil, mein Grosi fährt schneller als du.» – Was sich liebt, das neckt sich, oder?

Die Mittagspause bot den Fahrern dann auch die Gelegenheit, ihre per Bordkamera aufgezeichneten Fahrten zu analysieren. Am Nebentisch schielte einer der Konkurrenten auf den Bildschirm zu seiner Linken und kommentierte: «Schau mal, er fährt diese Kurve im 3. Gang ...» Es mochte sich nur um eine «zweitrangige» Serie handeln, aber der Kampfgeist war intakt.

«Wunder»-Differenzial

Dann stand auch schon der erste punkterelevante Wertungslauf auf dem Programm. Ich nahm mir vor, mehr Risiken einzugehen und dem Corsa OPC zu vertrauen. Und der wackere Deutsche belohnte meinen Mut mit ungeahnten Traktionsreserven. Das Sperrdifferenzial wirkte wahre Wunder: Das Auto stemmte sich wie ein Irrer gegen die Zentrifugalkräfte sowie gegen das Untersteuern und flitzte wie am Schnürchen durch die Kurven. Sehr eindrücklich. Fazit: 3:57. Hurra! Fabio Gubitosi klopfte mir auf die Schulter. Aber ich war sicher, dass ich es noch besser konnte und brannte vor Ungeduld, wieder auf die Strecke zu gehen.

Beim letzten Lauf attackierte ich unverhalten, ich kam mir vor wie im Zeitraffer, so blitzartig passierte alles um mich herum. Im Ziel war ich schweissnass und suchte sofort die Zeitanzeige. Ob ich zu sehr forciert hatte? Riesenerleichterung: 3:53, das ist doch toll! Die Freude währte nicht lange, denn es wurden 10 s draufgeschlagen, weil ich einen Kegel berührt hatte. Aber das war halb so schlimm, denn ich hatte meine Ziele für den Tag erreicht: Ich war nicht tot, der Wagen war noch in einem Stück und Letzter war ich auch nicht. Vor allem aber hatte es unheimlich Spass gemacht; jetzt kann ich es kaum erwarten, so bald wie möglich wieder auf die Strecke zu gehen.

Lorenzo Quolantoni

lorenzo.quolantoni@revueautomobile.ch

OPC Challenge

Die OPC Challenge (OPC = Opel Performance Center, die Motorsportabteilung von Opel) ist eine von Opel veranstaltete Rennserie im Rahmen der Schweizer-Slalom-Meisterschaft. Der Kampf zwischen den Pylonen wurde für die Saison 2017 mit neun Rennen an sechs Locations wiederum mit dem 207 PS starken Opel Corsa OPC «ab Stange», also ohne Veränderungen zum Serienmodell, ausgetragen. Das Auto ist ab 28 600 Fr. frei erhältlich. Wer mindestens fünf Rennen der Challenge fährt, erhält von Opel sogar eine Prämie von 5000 Fr. fürs Auto.

Für Christian Mettler, Koordinator der OPC Challenge, ist dieses Format «die einfachste und kostengünstigste Art, Autorennen zu fahren, da das Fahrzeug strassenzugelassen und somit auch privat fahrbar ist, und weil für alle dieselben Voraussetzungen gelten».

Nebst dem Kaufpreis für das Auto, fallen für eine Rennsaison rund 4500–5000 Fr. an laufenden Kosten an: Lizenz 380 Fr., Einschreibgebühren 2500 Fr., 6–8 Reifen 800–1000 Fr. und Benzin (inkl. Hin- und Rückfahrten zu den Rennen) 1000 Fr.



Automobil Revue
3172 Niederwangen
031 330 14 08
<https://www.automobilrevue.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 22'398
Erscheinungsweise: 48x jährlich

Seite: 18
Fläche: 190'992 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 67347644
Ausschnitt Seite: 5/6



Präzisionstanken auf den Milliliter. © LQ



Der Abschlepphaken ist Pflicht. © PR



Möglichst schnell rein, möglichst schnell durch, möglichst schnell raus!», so der lakonische Ratsschlag eines routinierten Piloten auf meine Bitte nach Renntipps. Logisch eigentlich, aber in der Praxis sieht die Sache verwickelter aus. Auf meinen ersten Slalom-Renneinsatz – er sollte am 2. September an der OPC Challenge ebenfalls im Auto von Fabio Gubitosi auf dem 3.35 km langen und 32 Tore umfassenden Rundkurs des «Anneau du Rhin» bei Colmar (F) stattfinden – würde ich mich fundierter vorbereiten müssen.

Oh, du mysteriöser Apex ...

Das A und O des schnellen Kurvenfahrens – und nur darum geht es beim Slalom, denn geradeaus blochen kann jeder – ist die optimale Technik. Entscheidend ist, den Scheitelpunkt (Apex) einer Kurve optimal anzuvisieren und zu wissen, was davor und danach zu tun ist.

Also, auf der geometrischen Ideallinie die Kurve möglichst weit aussen anfahren, im letztmöglichen Moment scharf mit progressivem Druckaufbau bis an die Haftgrenze bremsen, gleichzeitig den danach benötigten tieferen Gang einlegen, ohne Lastwechsel via Apex den kurvenäussersten Endpunkt anrollen, um sofort mit voller Power aus dem Turn rauszubeschleunigen. Theorie: Check!

Meine mentale Vorbereitung ging ich neo-professionell an, indem ich mich zu Slalom-Piloten auf dem «Rheinring» virtuell ins YouTube-Cockpit «setzte», um Parcours und Ideallinien detailliert zu studieren. Zusätzlich hat mir mein slalomerfahrener Redaktionskollege Gilles Rossel auf unserer Messstrecke im DTC Vauffelin BE in einem Test-Mazda MX 5 zwischen eng gesteckten «Hütchen» einiges über den korrekten Kurvenblick, Brems- und Lenk-

punkte eingebläut. Von da an habe ich auch auf der Strasse jede Gelegenheit genutzt, um Kurven slalomrenntaktisch zu beurteilen und möglichst auch entsprechend zu durchfahren. Praxistraining: Check!

«A Day at the Races»

Mein Renntag verlief in der Essenz wie jener meines Kollegen Lorenzo Quolantoni: Irre früh aufstehen, um Fabio Gubitosi pünktlich um 7 Uhr am «Anneau» zu treffen, Einweisung in den Renn-Corsa, staunen ob den minutiösen Vorbereitungen wie Autoleerräumen, Präzisionstanken, Luftdruckoptimierung und Einschrauben des Abschlepphakens (*Schluck*). Ich startete mit der Nummer 7, zufälligerweise meiner persönlichen Glückszahl, was mich natürlich schon mal positiv einstimmte.

Da ich den Kurs von den Online-Videos her bereits einigermaßen kannte und auch schon einmal an einem Motorrad-Testtag für die AR hier gefahren war, erwartete ich streckenmässig keine grösseren Überraschungen. Mit Fabios Velo konnte ich den Parcours noch «trocken» abfahren, was mir definitiv einen realeren Eindruck verschaffte. Nur, wie würde sich das Auto anfühlen, und würde ich Bremspunkte sowie Apizes erkennen und einigermaßen schlank durchflitzen können?

Exploration Run und Trainingsrunden

Die «Besichtigungstour» im Auto hatte ich mir als gemütliches Durchfahren aller Tore im lockeren Konvoi vorgestellt. Yeah, right ... – Bereits da musste ich ein für mich rennmässiges Tempo anschlagen, um den Pulk nicht aus den Augen zu verlieren bzw. die Fahrer hinter mir nicht zu nerven. Na bravo, das fängt ja heiter an!

Die anschliessenden zwei Trainingsrunden schloss ich dann mit 2:23.20 ab.

Der nachmalige Sieger Thierry Kilchenmann fuhr 2:03.22, und mein Auto-«Götti» Fabio – er würde die beiden Rennläufe auf Platz 5 beenden – schaffte es in 2:04.23. Ich war also wohl doch kein Naturtalent ...

Jetzt gilt's ernst!

Nummer 24, Fabios Startnummer, überklebt, meine 7 auf der Seitentüre freigelegt, GoPro auf dem Beifahrersitz aktiviert – andere Rookies sollen schliesslich von meinen «Künsten» ebenfalls auf YouTube profitieren können (*Zwinker*) – und an die Startlinie gerollt. Bestens, alles genau so wie online Dutzende Male visioniert.

Als die grüne Startflagge hochschoss, trat ich mit Schmackes aufs Gas und ab da lief's verblüffenderweise irgendwie wie in Trance: Die Tore kamen dort und so, wie ichs vor meinem geistigen Auge vorbereitet hatte, und das Auto zeigte sich beeindruckend gutmütig und folgte brav meinen Lenk-, Brems- und Beschleunigungsbefehlen. Die Reifen quietschten – ok, ja, ein paar Mal zu oft –, und die G-Kräfte warfen mich im Sitz nach links, rechts, vorne und zurück. Geil! Ich stiess Freudenjauchzer aus und genoss die 2:18.46 plus 10 s für das Touchieren eines Hütchens – Mist! – des ersten Laufs sowie die fehlerfreien 2:17.37 – Yes! – des zweiten Durchgangs in vollen Zügen!

Und plötzlich war dann alles (viel zu schnell) vorbei, aber auch ich – wie Lorenzo – hatte meine drei Tagesziele erreicht: Ich war gesund, das Auto blieb in einem Stück und Letzter war ich auch nicht geworden – gut, ja, ich wurde grad mal Vorletzter, aber das war ja schliesslich meine Rennpremiere. Alles gut, gerne jederzeit wieder! So Auto zu fahren kann tatsächlich süchtig machen. Ich beneide dich, Fabio!

Peter Rohrer

peter.rohrer@automobilrevue.ch