

Top News Opel Suisse

07.12.2025

Avenue ID: 260
Artikel: 10
Folgeseiten: 24

	02.03.2018	blick.ch / Blick Online Neuauflage	01
	01.03.2018	Auto Illustrierte «OPEL WIRD ELEKTRISCH»	08
	28.02.2018	Automobil Revue EIN BLITZ IM SCHNEE	12
	01.03.2018	Revue Automobile UN ÉCLAIR DANS LA NEIGE	15
	28.02.2018	AUTOINSIDE / deutsche Ausgabe Opel setzt auf eigene Events	18
	28.02.2018	AUTOINSIDE / édition française Opel mise sur ses propres événements	21
	26.02.2018	Fleet und Nutzfahrzeuge Special UZ + Handel Heute Opel Grandland X: der dynamische SUV mit Top-Technologien	25
	26.02.2018	Fleet und Nutzfahrzeuge Special UZ + Handel Heute Der Abenteurer	27
	26.02.2018	Fleet und Nutzfahrzeuge Special UZ + Handel Heute Frischer Service	30
	01.03.2018	Auto Illustrierte KARL DER WILDE	32

Erste Fahrt: Opel Insignia GSi

Neuaufgabe

Opel reanimiert den GSi. Den Anfang macht der Insignia. Dieser brilliert mit feinen Details und einem harmonisch abgestimmten Fahrwerk.



Opel Insignia GSi Werk



Opel Insignia GSi Werk

[illegible]

Insignia GSi Werk Opel Insignia GSi Werk Opel Insignia GSi Werk Opel Insignia GSi Werk Opel Insignia GSi Werk



Opel Insignia GSi Werk



Opel Insignia GSi Werk

Wolfgang Gomoll

Manta GSi oder Kadett 2.0 GSi 16V – das sind grosse Namen der Opel-Geschichte. Und jetzt soll sich der Insignia GSi in diese Liste einreihen. Er überzeugt mit einem harmonischen Fahrwerk. Es ist auch im Sport-Modus nie zu hart, aber dynamisch genug, um ordentlich um die Ecken zu pfeifen. Vertrauen vermitteln die sich kaum bewegende Karosserie und der Allrad. Das 4x4-System regelt den Antrieb einzeln an den Hinterrädern und die Bremskraft an den Vorderrädern. Ein Doppeldruck auf die ESP-Taste deaktiviert die Traktionskontrolle. So gewährt die Elektronik dem Heck mehr Freiheiten und schreitet nur ein, wenn ein Abflug droht.



Durch einen Doppeldruck auf die ESP-Taste aktiviert sich der «Competition Modus» und gleichzeitig deaktiviert sich die Traktionskontrolle. Werk Es fehlt Power

Die Lenkung ist leichtgängig, präzise, könnte aber besseres Feedback geben. Die Achtgang-Automatik arbeitet unauffällig, allerdings fällt der Vierzylinder-Turbomotor mit 260 PS ab. Es fehlt der PS-Punch und auch der Klang ist nicht besonders animierend. Vor allem bei höheren Drehzahlen wird der Vierzylinder etwas kurzatmig. Kein Wunder, dass Opel den GSi (0-100 km/h in 7,2 s, 250 km/h Spitze, 8,6 l/100 km) als Kurvenkünstler positioniert.



Die guten Sportsitze hat Opel selber entwickelt. Sie bieten optimalen Seitenhalt. Werk Tolle Sitze

Die optischen Unterschiede zum normalen Insignia halten sich mit Bürzel am Heck und zehn Millimeter weniger Bodenfreiheit in Grenzen. Zurecht stolz ist Opel auf die selbst entwickelten Sportsitze. Trotz Massage-, Heiz- und Kühlfunktion wiegen sie nur 26 Kilo und bieten optimalen Seitenhalt.



Der Turbobenziner bringt 260 PS über alle vier Räder auf die Strasse. Ein paar Pferdchen mehr hätten nicht geschadet. Werk Diesel und Kombi verfügbar

Der Insignia GSi ist ab sofort als Benziner (260 PS) oder Diesel (210 PS) ab 54'400 Franken erhältlich. Wer nochmals 1400 Franken drauflegt, erhält einen GSi-Kombi. Und im Sommer folgt der Corsa GSi.



auto-illustrierte
6331 Hünenberg
041 790 85 01
auto-illustrierte.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 10'970
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 26
Fläche: 175'806 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 68673618
Ausschnitt Seite: 1/4

INTERVIEW | MICHAEL LOHSCHELLER | CHRISTIAN MÜLLER





Was sind für Sie die derzeit grössten Baustellen bei Opel?

Michael Lohscheller: Es gibt vier Hauptthemen. Erstens: Opel wird elektrisch. 2024 werden 100 Prozent unserer europäischen Pkw-Baureihen auch mit elektrifiziertem Antrieb verfügbar sein. Welcher andere Hersteller kann das behaupten? Wir machen hier Riesenschritte. Im Jahr 2020 werden wir vier elektrifizierte Fahrzeuge anbieten. Zweites Thema: Opel wird nachhaltig profitabel. Wir verbessern die Wettbewerbsfähigkeit sowohl bei den Produktkosten als auch den Werken. Unsere Werke sind aktuell noch nicht ausreichend ausgelastet, die Produkte sind zu komplex, damit sind die Stückkosten zu hoch. Drittens: Opel bleibt deutsch. Das ist der Gruppe PSA auch wichtig, schliesslich hat der Konzern ja bereits drei französische Marken. Wir wollen unser Profil weiter schärfen. Wir arbeiten auch an der Preisgestaltung und der Fortsetzung unserer Produktoffensive. Viertens, Opel wird global – endlich.

Okay, das Produktangebot ist also zu komplex. Bedeutet dies das Todesurteil für den Adam? Wird es zukünftig noch so hoch individualisierbare Modelle geben?

Lohscheller: Der Adam hat viel erreicht, ist ein sehr erfolgreiches Modell und hat gemeinsam mit dem Mokka das höchste Eroberungspo-

tenzial von rund 50 Prozent sowie einen besonders hohen Frauenanteil, was die Marke stärkt. Das werden wir nicht aufgeben. Allerdings werden wir uns etwa Farben und Varianten ansehen und solche mit geringer Resonanz streichen. Wir streichen bei jedem Modell die Optionen, die von weniger als einem Prozent unserer Kunden ausgewählt werden. Das reduziert massiv die Komplexität und die Kosten.

Christian Müller: Komplexität betrifft auch Teile, die der Kunde nicht sieht. Allein im Corsa haben wir 16 unterschiedliche Frontscheiben. Und im Insignia haben wir theoretisch 400 unterschiedliche Vordertüren. Wir möchten die Fülle theoretischer Baukombinationen reduzieren.

Lohscheller: Durch die Gruppe PSA sind die Kosten pro Fahrzeug genau vergleichbar, auch über die unterschiedlichen Marken und Ländergrenzen hinweg. Da sehen wir im Detail, wo unnötige Kosten entstehen – und können es sofort ändern. Denn im Gegensatz zu früheren Zeiten im GM-Verbund können wir nun direkt entscheiden. Wir treffen jetzt Massnahmen, um alle Werke wettbewerbsfähig zu machen, was heute noch nicht der Fall ist.

**Opel bleibt
deutsch und
wird nachhaltig
profitabel werden.**

Wird schon bei laufenden Modellen Komplexität herausgenommen?

Lohscheller: Ja, immer unter der Voraussetzung, dass die Nachfrage entsprechend gering ist.

Müller: Das betrifft zum Beispiel Lenkräder, von denen wir bei manchen Modellen 24 unterschiedliche Varianten zulassen. Solche Änderungen können wir jederzeit ohne Mehraufwand in der Serie umsetzen.

Und fliessen bereits während laufender Bauzeit PSA-Bauteile wie etwa Motoren in die Modelle ein?

Lohscheller: Die Autos auf GM-Architekturen laufen weiter. Wir stellen nach und nach auf Konzerntechnologie der Gruppe PSA um, die wir künftig massgeblich mitgestalten. Ab 2024 werden alle unsere PW-Modelle auf gemeinsamen Architekturen basieren.

Welche neuen Modelle können wir insgesamt erwarten?

Müller: 2018 ist das erste Jahr, in dem unsere X-Familie komplett verfügbar ist, sprich: der Mokka X, Crossland X und Grandland X. Zudem kommen der Insignia GSi und der neue Opel Combo – ein sehr wichtiges Modell für uns, um im Feld der kleinen Nutzfahrzeuge anzugreifen. 2019 folgt dann der neue Corsa, der auf einer gemeinsamen Architektur mit PSA stehen wird. Es wird ihn sogar als reines Elektroauto geben. Bis 2020 bringen wir insgesamt neun neue Modelle auf den Markt.

Der 260 PS starke Insignia GSi schärft das sportliche Profil.





Wie viel Opel steckt dann noch in künftigen Opel?

Lohscheller: Wir fahren eine intelligente Plattformstrategie und werden die Opel-Modelle dabei sehr deutlich differenzieren – nicht nur beim Design, sondern auch beim Thema Sitzen, Beleuchtung, Schalt- und Fahrverhalten. Alles, was der Kunde sieht und fühlt, wird typisch Opel sein. Darunter nutzen wir viele gemeinsame Teile, um die Kosten zu drücken.

Müller: Wir reden in der Konzernentwicklung bei allen Modulen, Komponenten und Plattformen mit und haben so genug Stellhebel, überall das Opel-Feeling sicherzustellen.

Gibt es klare Kompetenzaufteilungen zwischen den Marken?

Müller: Unser Entwicklungszentrum in Rüsselsheim ist das zweitgrösste im PSA-Konzern. Wir verantworten als Kompetenzzentrum unter anderem die Brennstoffzelle, Anteile an der Fahrerassistenz-Entwicklung sowie alternative Kraftstoffe und die Anpassung an den US-Markt. Weitere Kompetenzzentren werden folgen. Wir stehen hier in sehr gutem Austausch mit den Kollegen in Paris. Ich habe zum Beispiel gerade meine besten E-Auto-Spezialisten nach Paris geschickt, sodass dort ein Boost-Effekt entsteht. Das wird man schon beim vollelektrifizierten Corsa sehen. Wir werden hier in Rüsselsheim aber selbstverständlich auch ganze Fahrzeuge entwickeln. Jeder Opel wird künftig in Rüsselsheim entwickelt – ohne Ausnahme.

Stichwort alternative Antriebe: Was wird aus dem Ampera-e? Ein tolles Modell, aber leider derzeit nicht verfügbar.

Lohscheller: Keine Sorge, un-

sere Elektro-Offensive läuft. Bis 2024 werden alle europäischen PW-Baureihen elektrifiziert sein – entweder mit reinem Batterieantrieb oder als Plug-in-Hybride. Und schon 2020 werden wir vier elektrifizierte Modellreihen auf dem Markt haben. Eine davon ist der Ampera-e. Dazu kommen der E-Corsa, der Grandland X als Hybrid und ein weiteres Modell. Der Ampera-e wird ab Januar 2018 wieder bestellbar sein. Wir versuchen, so viele Fahrzeuge wie möglich von GM zu bekommen.

Reicht das, um trotz Dieserückgang die CO₂-Ziele zu erreichen?

Müller: Ja, unsere E-Offensive wird uns sogar in die Lage versetzen, eine Führungsrolle bei den CO₂-Werten einzunehmen. Wir wappnen uns für die Vorgaben der EU. Selbstredend sind auch effiziente Verbrennungsmotoren Teil unserer Strategie.

Ebenso wie die alternativen Kraftstoffe?

Müller: Das ist eines unserer Kompetenzfelder. Wir sind seit zehn Jahren flächendeckend mit LPG unterwegs, bei Zafira und jetzt Astra auch mit CNG. Wir möchten dieses Thema einerseits innerhalb der Groupe PSA vorantreiben, suchen andererseits auch Partner ausserhalb der Autoindustrie. Alternative und synthetische Kraftstoffe im Allgemeinen sind eine CO₂-neutrale Ergänzung zur batteriebetriebenen Mobilität, auch in existierenden Flotten.

Was können wir von Opel beim autonomen Fahren erwarten?

Lohscheller: Priorität hat für uns aktuell die Elektrifizierung. Autonomes Fahren ist aber ein Me-

gatrend, der für uns eine Rolle spielt. Unser Entwicklungszentrum hat auch hier Aufgaben für den kompletten PSA-Konzern übernommen.

Müller: Beim Thema Fahrerassistenz – einer Vorstufe autonomen Fahrens – steht die Marke Opel bereits für die Demokratisierung von Innovationen, macht also neueste Technologien für alle Kunden zugänglich. Das wird auch unser Anspruch beim autonomen Fahren sein.

Und wie sieht es bei der Demokratisierung der Sportlichkeit aus? Dürfen wir von Opel weiterhin coole Typen wie GSi oder OPC erwarten?

Müller: Wir haben gerade den sportlichen Insignia GSi gelauncht, und in der zweiten Jahreshälfte kommt der Corsa GSi. Wir definieren das Thema Performance Cars neu und setzen dabei weniger auf schiere Leistung als vielmehr auf Gewichtsreduzierung sowie die spezielle Abstimmung von Fahrwerk und Getriebe bis hin zu Torque Vectoring. Clever schnell unterwegs sein lautet die Devise. Auch das Thema OPC wollen wir neu und intelligent denken. Hier könnte uns die Elektrifizierung helfen.

Wird Opel auch im Motorsport aktiv bleiben?

Lohscheller: Unser Konzept mit dem Adam R2 im Rallyesport passt super zu unserer Marke und zu den drei Opel-Säulen: deutsch, nahbar, aufregend. Das ist Breitensport.

Und wie wollen Sie sich global aufstellen? Müssen wir mit einem Preiskampf rechnen?

Lohscheller: Nein, ganz im Gegenteil. Wir sind auf vielen Märkten



sogar zu günstig. Unsere Autos liefern hohe Qualität, eine gute Ausstattung und sind ihren Preis wert. In der Vergangenheit haben wir zu oft über die Preisschiene verkauft. Das werden wir uns sehr genau ansehen und dann Schritt für Schritt ändern. ■



Den Ende 2018 erscheinenden Corsa wird es auch als rein elektrische Variante geben.



Entwicklungschef Christian Müller verspricht den Ausbau der technischen Kompetenz in Rüsselsheim, setzt aber auch auf starke Effekte durch die Zusammenarbeit mit den Partnern in Frankreich.

VITA

Michael Lohscheller

Geboren 12. November 1968

Ausbildung Diplom-Kaufmann (FH) sowie Marketing-Management (MA)

seit 1996 Diverse Positionen bei Jungheinrich, Daimler, Mitsubishi Motors Europe und Volkswagen

bis 2012 Executive Vice President und CFO bei der Volkswagen Group of America

seit September 2012 Finanzchef Opel

seit Juni 2017 CEO der Opel Automobile GmbH

Christian Müller

Geboren 1969 in Rüsselsheim

Ausbildung Diplom-Ingenieur Maschinenbau

seit 1996 Entwicklungsingenieur für Motorentechnik bei Opel

2014–2017 Director Development, Calibration & Validation Europe bei Opel

seit August 2017 Geschäftsführer Engineering der Opel Automobile GmbH



Im Thomatal (A) stand eine ganze Insignia-Flotte zur Erprobung bereit. © zVg.



Der Opel Insignia Country Tourer mitten im Drift. © zVg.

EIN BLITZ IM SCHNEE

Wie schlägt sich der neue Opel Insignia Country Tourer auf Eis und Schnee? Dieser Frage sind wir in einem Winter-Testzentrum im österreichischen Thomatal nachgegangen.

Nun sollten also Fahrten über vereiste Pisten zeigen, ob etwa ein Kombi von rund fünf Metern Länge und mit einem Leergewicht von 1800 kg mit Extrembedingungen zurechtkommt: Zu diesem Test namens «Winter Drive Event» hat Opel kürzlich Vertreter der Medien auf die Versuchs- und Trainingsstrecke von Thomatal in der Region Salzburg (A) eingeladen. Die Marke mit dem Blitz überliess den nach Österreich angereisten Journalisten brandneue Insignia Country Tourer, das Modell war 2017 auf der IAA in Frankfurt (D) vorgestellt worden.

Der Insignia erzeugt auf Antrieb Vertrauen. Offenbar ist er gerüstet, um den winterlichen Härte-test zu bestehen. In sein feines Gewand gehüllt, sieht der mächtige Wagen eindrucksvoll und gefällig aus. Opel surft auf jener Welle, auf der auch brave Familienautos auf Abenteuer getrimmt werden, damit man sich auf schlammigen und verschneiten Strassen austoben kann. Eine um 25 mm

erhöhte Bodenfreiheit, breite schwarze Schutzverkleidungen, silberner Unterfahrschutz vorne und hinten, verchromter Doppelauspuff, 18-Zoll-Felgen, modellierte Seitenpartien, abfallende Dachlinie: Der Insignia Country Tourer hat fast den Look eines Muskelprotzes, der fleissig den Kraftraum besucht.

Ein 2-Liter-Benziner mit 260 PS

Für unsere Testfahrt auf Schnee in Thomatal wurde uns ein Country Tourer zur Verfügung gestellt, der von einem 2-Liter-Turbobenziner mit 260 PS bei 5300/min und einem maximalen Drehmoment von 400 Nm zwischen 2500 und 4000/min angetrieben wird (für das Modell steht alternativ ein 2-Liter-Dieselaggregat mit Biturbo zur Auswahl, der 209 PS und 480 Nm Drehmoment leistet, sowie ein normaler 2-Liter-Diesel mit 170 PS und 400 Nm Drehmoment). Unser 2-Liter-Benziner war mit einer 8-Gang-Automatik ausgestattet. Der Kombi, der hinten über eine neue, fünf-

armige Radaufhängung verfügt, besitzt darüber hinaus einen Twinstar-Allradantrieb mit Torque Vectoring.

Anstelle eines klassischen Differenzials nutzt dieses System zwei elektronisch gesteuerte Mehrscheibenkupplungen an der Hinterachse, die das Drehmoment je nach Bodenbeschaffenheit und Witterung auf die Räder verteilen. Der Opel Insignia Country Tourer verfügt ausserdem über ein adaptives FlexRide-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregulierung. Drei verschiedene Fahrmodi stehen zur Auswahl: Normal, Sport und Tour.

Auf zum Slalom

Nach den Anweisungen eines sympathischen Fahrtrainers mit Bismarck-Schnauzer, der seine Anweisungen auf Deutsch im Stakkato von Maschinengewehrsalven durch das Walkie-Talkie jagt, bewegen wir den



bunten Reigen unserer Fahrzeuge über die vereisten Pisten. Nach dem Bremsstraining folgt eine Serie von Slalomkur-

1100 Einheiten

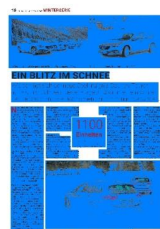
Die bis Ende Januar in der Schweiz für den neuen Insignia eingegangenen Bestellungen. um Hütchen, die auf einer mehrere Hundert Meter langen Strecke aufgestellt sind. Bei einer moderaten Geschwindigkeit von etwa 50 bis 60 km/h windet sich der Insignia Country Tourer wendig wie eine Katze durch die Hindernisse. Trotz seinem Gewicht und seiner Grösse erweist sich der Rüsselsheimer Kombi als folgsam und leicht beherrschbar. Der leichte Verlust der Haftung nach zu forschem Einlenken in Kurven wird durch die Umverteilung des Drehmoments durch das Torque Vectoring kompensiert.

Runde um Runde befolgen wir aufs Wort die Ratsschläge des Opel-Instruktors: Auf Schnee und Eis kein forsches Fahren, keine heftigen Lenkbewegungen und kein heftiges Beschleunigen in den Kurven. Es geht um Zurückhaltung und Feingefühl! Nach diesem kleinen Appetizer ist die Latte bei den folgenden Driftübungen schon höher. Jeder Neuling wird diese Übung zu schätzen wissen, bei der gutes Timing und Erfahrung gefragt sind. Im Kopf geht einem die Faustformel herum: langsam in die Kurve einfahren, dann einen kräftigen Gasstoss, damit das Heck ausbricht. Unsere ersten Versuche bei eingeschalteten Assistenzsystemen sind Rohrkre-

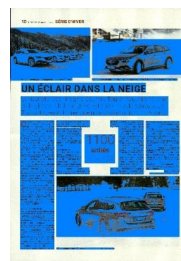
pierer. Bei ausgeschaltetem ESP ist der Wagen aber schon williger. Das von Opel durchgeführte «Winter Drive Event» führt uns zu zwei Feststellungen: Der Insignia Country Tourer erweist sich auf Schnee und Eis als äusserst zuverlässig, und der Schreiber muss auf eine andere Gelegenheit hoffen, um für ein Drift-Event in Lignières NE zu trainieren ...

Eugenio D'Alessio

eugenio.dalessio@revueautomobile.ch



Die Slalomübungen erlaubten einen Blick auf die beachtliche Effizienz des Insignia Country Tourer. © zVg.



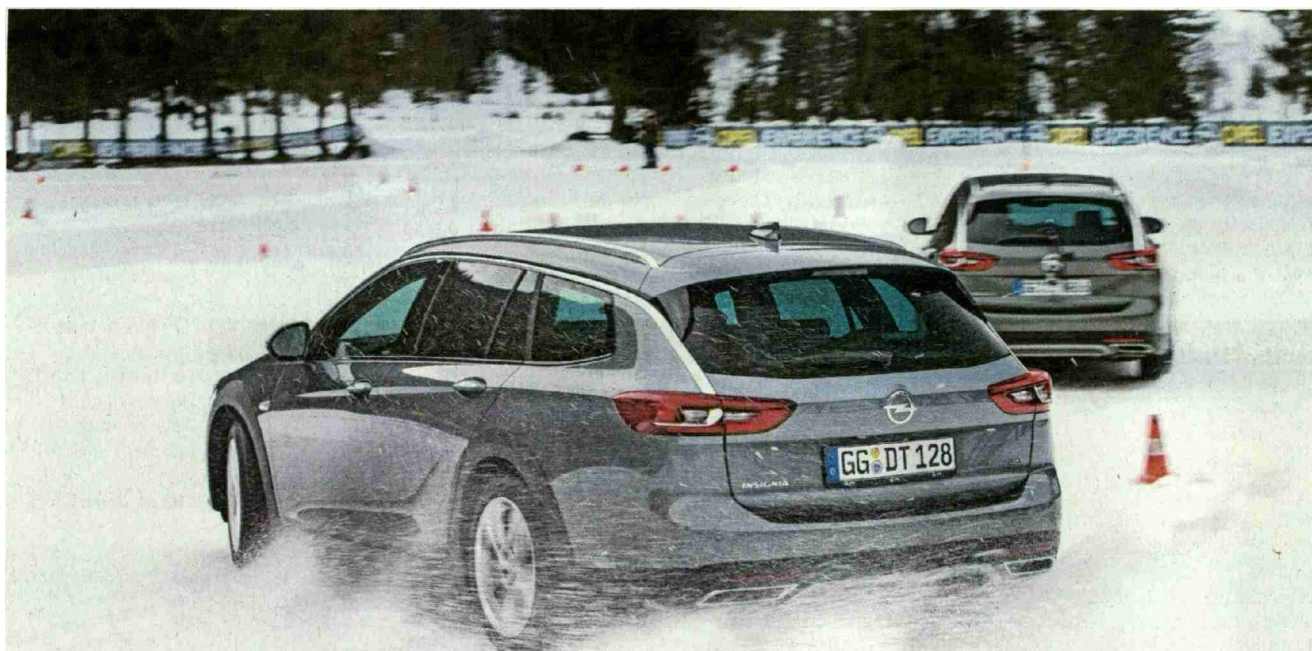
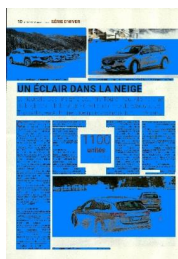
Toute la nouvelle gamme Insignia était présente à Thomatal.



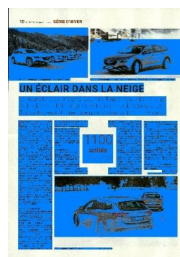
Des exercices de slalom qui ont permis de mettre en lumière l'efficacité de l'Insignia Country Tourer.

UN ÉCLAIR DANS LA NEIGE

La nouvelle Opel Insignia Country Tourer peut-elle se jouer de la glace et de la neige? C'est au centre de conduite de Thomatal, en Autriche, que nous avons obtenu la réponse.



L'Opel Insignia Country Tourer dans une séance de drift. PHOTOS © DR



1100 unités

Les commandes enregistrées
fin janvier en Suisse pour
la nouvelle gamme Insignia.

Cravacher un break sur des pistes verglacées en prouvant par A plus B qu'un véhicule de cinq mètres de long pour un poids à vide de 1800 kilos peut tirer son épingle du jeu dans des conditions extrêmes: c'est à cette épreuve de vérité, baptisée Winter Drive Event, qu'Opel a récemment convié les représentants des médias au centre de conduite et d'entraînement de Thomatal, dans la région de Salzbouurg. Vous l'aurez deviné, la marque à l'éclair, qui gravite désormais dans le giron du groupe PSA, a confié aux journalistes accourus en Autriche sa toute nouvelle Insignia Country Tourer, présentée en première mondiale au dernier Salon de Francfort.

Au premier regard, le break allemand distille, par son look, un sentiment de confiance, si bien qu'il semble armé pour affronter les rigueurs de l'hiver. Son allure de grizzly endimanché impressionne autant qu'elle séduit. Opel surfe sur la vague des familiales aventurières taillées pour s'encanailier sur les routes boueuses et enneigées. Garde au sol rehaussée de 25 mm, larges moulures noires sur les bas de caisse et autour des passages de roues, protections anti-encastrement argentées à l'avant et à l'arrière, double canule d'échappement chromée, jantes 18 pouces, flancs sculptés, ligne de toit fuyante: l'Insignia Country Tourer cultive

l'image d'une baroudeuse adepte des salles de musculation.

Un 2-l essence de 260 ch

Pour nos exercices de conduite sur neige à Thomatal, nous disposons de la Country Tourer propulsée par un 2-l essence turbo de 260 ch à 5300 tr/min pour un couple maximal de 400 Nm entre 2500 et 4000 tr/min (la gamme comprend également un tout nouveau 2-l diesel biturbo qui délivre 209 ch pour un couple de 480 Nm, ainsi qu'un second bloc gazole 2 l de 170 ch pour un couple de 400 Nm). Notre 2-l essence était couplé à une boîte automatique à 8 rapports. Doté d'une nouvelle suspension arrière à cinq bras, le break allemand possède une transmission intégrale Twinster avec Torque Vectoring. En lieu et place d'un classique différentiel, ce système fait appel à deux embrayages multidisques à pilotage électronique placés sur l'essieu arrière qui dosent le couple sur les roues en fonction du type de revêtement et des conditions météo. L'Opel Insignia Country Tourer embarque enfin un châssis adaptatif FlexRide avec réglage électronique des amortisseurs. Trois modes de conduite sont paramétrables: Standard, Sport et Tour.

Place au slalom

Sous les ordres d'un sympathique instructeur à moustache bismarckienne débitant par talkie-walkie son allemand à la cadence d'une mitrailleuse, nous entamons notre farandole sur les pistes recouvertes de glace. Après des exercices de freinage, nous effectuons une série de slaloms autour de cônes disposés sur une boucle de quelques centaines de mètres. A une allure modérée de 50-60 km/h environ, l'In-

signia Country Tourer se faufile entre les obstacles avec une agilité féline. En dépit de son poids et de son gabarit, le break de Rüsselsheim se montre docile et aisément contrôlable. Les légères pertes de motricité consécutives à des entrées trop vigoureuses dans les lacets sont compensées par le travail de redistribution du couple effectué par le Torque Vectoring.

Au fil des tours, nous appliquons à la lettre les conseils prodigués par l'instructeur d'Opel: sur la neige et la glace, il faut éviter la conduite brusque, les coups de volant trop appuyés et les réaccélérations abruptes à l'intérieur des courbes. Dame! les revêtements glissants exigent doigté et délicatesse. Cette mise en bouche consommée, notre boss à l'humour décapant place la barre plus haut avec la séance de drifts. Tout débutant ne peut qu'appréhender un exercice qui demande un grand sens de la synchronisation et une technique éprouvée. Le pense-bête défile dans l'esprit: entrer dans la courbe à allure modérée, puis donner un coup d'accélérateur rageur afin de faire dériver le train arrière. Nos premières tentatives, réalisées avec les assistances électroniques, se soldent par quelques pétards mouillés. Une fois l'ESP déconnecté, la voiture se montre davantage malléable. Le Winter Drive Event organisé par Opel a débouché sur deux constats: l'Insignia Country Tourer fait montre d'une belle efficacité sur la neige et sur la glace et le soussigné devra galérer pour espérer participer à l'épreuve de drift de Lignières...

eugenio.dalessio@revueautomobile.ch

Eugenio D'Alessio



Traditionsmarke fehlt am 88. Auto-Salon

Opel setzt auf eigene Events

Am 88. Auto-Salon ist Opel der grosse Abwesende. Auch Chevrolet, Cadillac, Infinity und DS verzichten 2018 auf eine Präsenz in Genf. Wir haben nachgefragt, wie Opel und der Salon diese Absenz kompensieren. Sascha Rhyner, Redaktion

■ Sind Automessen für Autohersteller nicht mehr attraktiv? Die Frage ist zugegebenermassen zugespitzt. Dennoch fehlten an der IAA in Frankfurt mehrere bekannte Marken, in Genf fällt primär die Absenz von Opel ins Auge und Gewicht. Angegeben werden primär Kostengründe, zumal Opel in diesem Jahr im März keine echten Neuheiten vorzustellen hätte, wie auch Salon-Direktor André Hefti erklärt. «Es ist keine Überraschung, dass Opel diesmal nicht dabei ist», so Hefti. Er ist aber überzeugt: «Opel kehrt zurück, sobald die Integration in die PSA Gruppe und die damit verbundene Reorganisation abgeschlossen sind.»

Im «Blick» erklärte Karl Howkins, Managing Director Opel Schweiz, dass man vermehrt eigene Veranstaltungen und Produkt-einführungen in den Fokus stellen möchte: «Wir werden uns heuer auf die Premiere und Marktlancierung des Nachfolgers des Opel Combo im Rahmen von eigenen Veranstaltungen konzentrieren.» Eine Rückkehr an den Auto-Salon Genf schliesst Howkins zum jetzigen Zeitpunkt nicht aus.

Den prominenten Platz in der Halle 2 erben die englische Traditionsmarke Aston Martin sowie der 2012 im Libanon gegründete Sportwagenhersteller W Motors. In der Halle 6 sind Peugeot und Citroën neu auf dem gleichen Stand – den freigewordenen Platz nutzt Jaguar/Land Rover zur Expansion. Salon-Direktor Hefti und seine Crew hatten trotz Opels Fernbleiben keine Mühe, die 110 000 m² grosse Fläche zu vermieten. 180 Aussteller zeigen rund 900 Autos. Es treten eine ganze Reihe neuer Hersteller aus dem Bereich der Kleinserie und des Tunings auf wie Caresoft, Corbellati, E-Moke, Lvchi Auto, Pal-V oder Polestar.



Den neuen Opel Combo gibt es am Auto-Salon nicht zu sehen.



Aston Martin erbt den Platz von Opel und zügelt von der Halle 5 in die Halle 2. (Bild GIMS)



AUTOINSIDE hat bei Lukas Hasselberg, Manager Public Relations bei Opel, nachgefragt:

Lukas Hasselberg, der Auto-Salon rückt während zehn Tagen das Auto in den medialen Fokus – wie will Opel dies rund um den Salon mit seinen Händlern nutzen?

Lukas Hasselberg: Die mediale Aufmerksamkeit, die das Auto während des Auto-Salons geniesst, wird das Opel-Händlernetz sicherlich nutzen, um unsere attraktive und moderne Modellpalette und das sehr gute Preis-Leistungs-Verhältnis in den Fokus zu rücken.

Der Salon ist für Schweizer Garagisten auch ein wichtiger Treffpunkt mit dem Importeur. Wie werden diese Begegnungen und Gespräche nun ohne Salon organisiert?

Unabhängig vom Auto-Salon stehen wir im permanenten Austausch mit den Schweizer Opel-Garagisten und führen dank kurzer Wege und einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit regelmässig Gespräche.

Im «Blick»-Interview sagte Karl Howkins, eigene Veranstaltungen werden in den Fokus gerückt. Können Sie hier schon mehr verraten? Auch allenfalls zur messe-unabhängigen Präsenz von Opel?

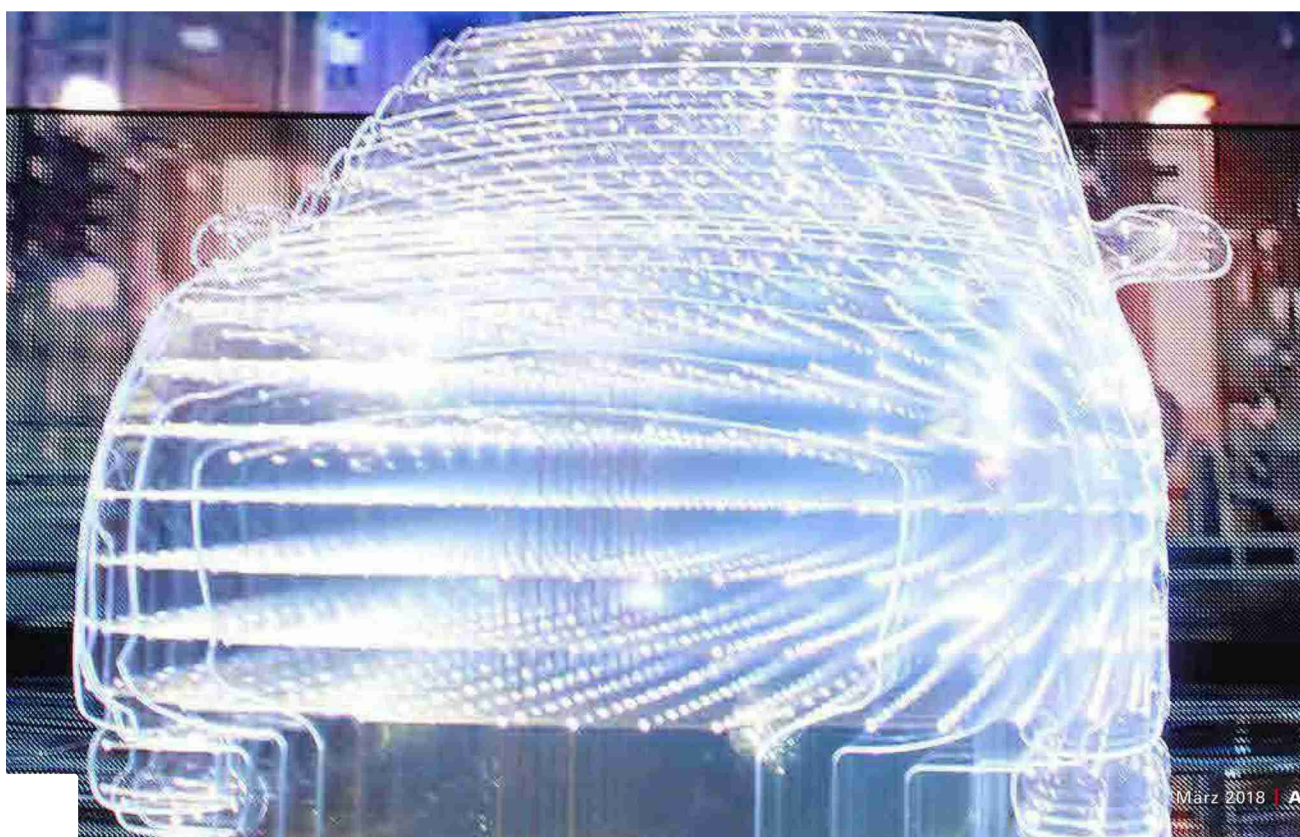
Nach einem Jahr 2017 mit sieben Neuheiten liegt unser Fokus 2018 auf der Einführung des Insignia Country Tourer, Insignia GSi und neuen Motorisierungen bei verschiedenen Modellen. Als Premiere präsentieren wir im April den neuen Opel Combo in der Schweiz. Abgesehen davon werden wir in Kooperation mit unserem

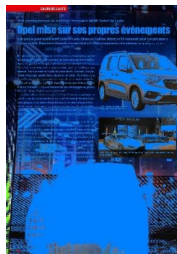


Opels Manager Public Relations Lukas Hasselberg. Händlernetz verschiedene regionale Aktivitäten durchführen. Mehr kann ich dazu aber noch nicht verraten.

In diesem Jahr steht, wie Sie sagen, die Lancierung des Opel Combo an. Gibt es hier schon nähere Informationen?

Die Schweizer Premiere des Combo Life findet, wie eben erwähnt, im April statt. Die Nutzfahrzeug-Variante, der Combo Van, folgt später in diesem Jahr. Der neue Opel Combo ist nach dem Crossland X und Grandland X das dritte Produkt, das in Kooperation mit unseren Schwestermarken Peugeot, Citroën und DS entwickelt worden ist. Der Combo bietet ein einzigartiges Raumgefühl, ist in zwei Längen erhältlich und erstmals im Segment kommt auch eine Achtstufen-Automatik zum Einsatz. Zudem verfügt der Combo über Fahrerassistenz- und Komfortsysteme wie Müdigkeitserkennung, 180-Grad-Rückfahrkamera mit Vogelperspektive, Head-up-Display, IntelliGrip, beheizbare Sitze und beheizbares Lenkrad. <





Une grande marque de tradition manquera au 88^e Salon de l'auto

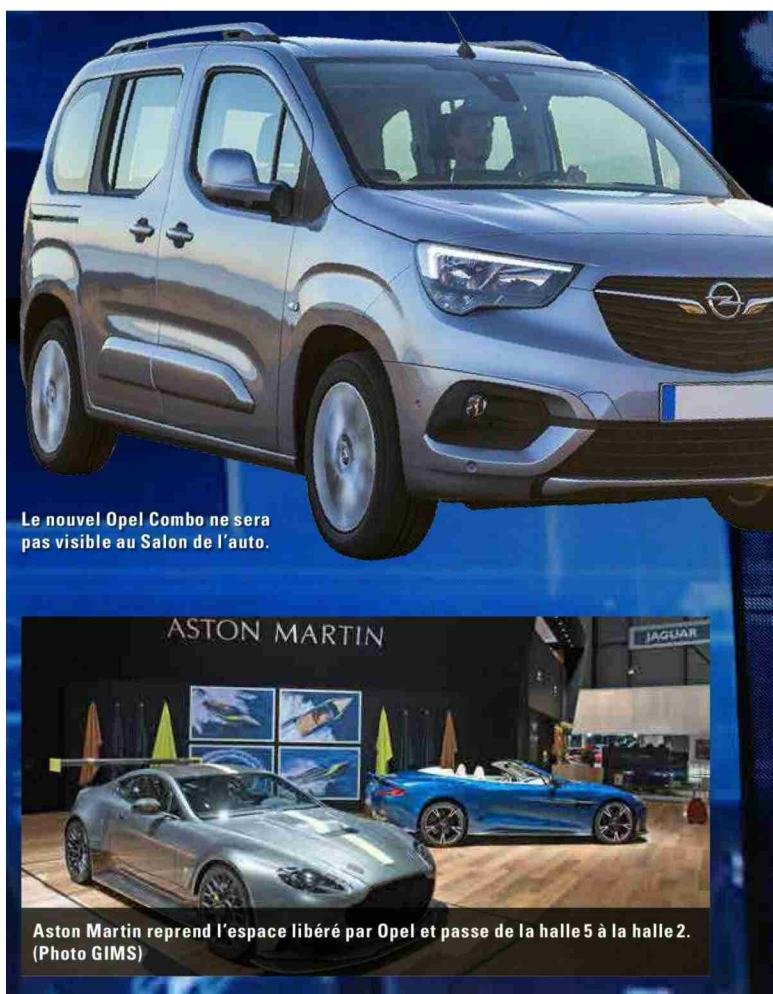
Opel mise sur ses propres événements

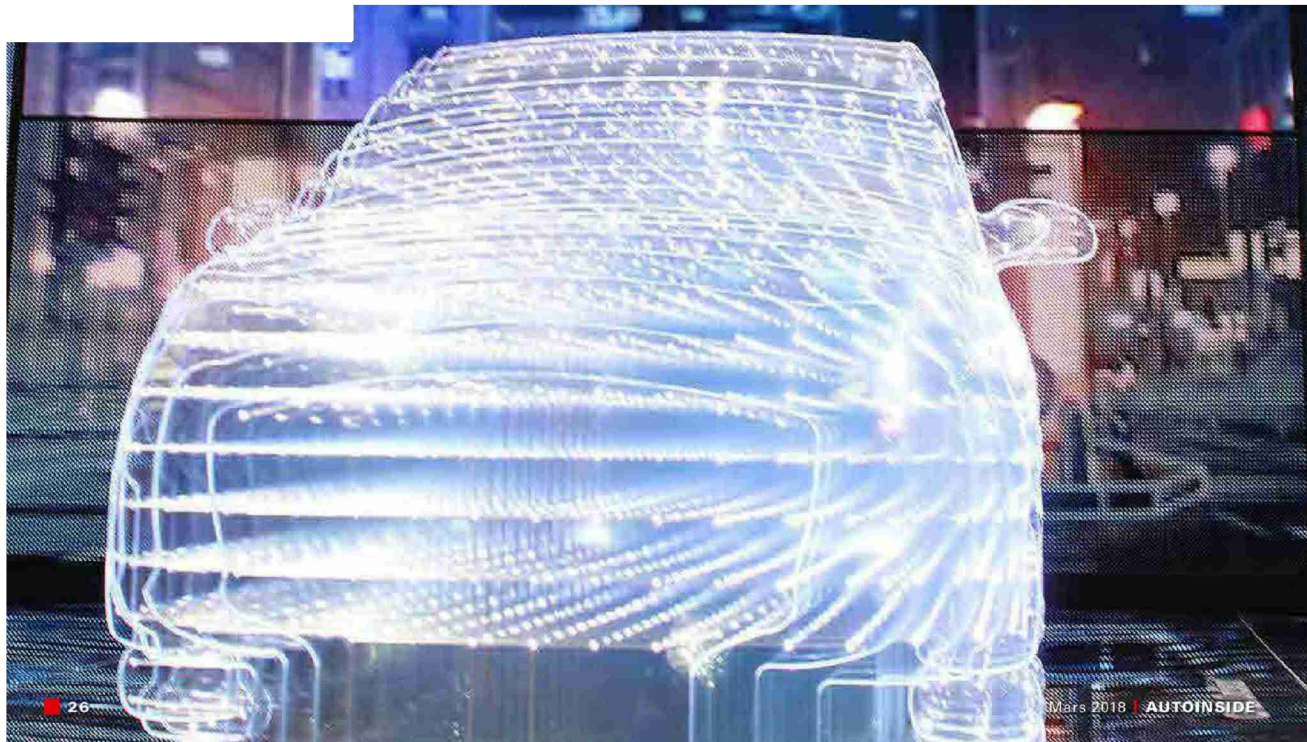
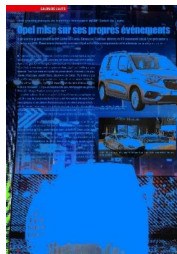
Opel sera le grand absent du 88^e Salon de l'auto. Chevrolet, Cadillac, Infinity et DS renoncent aussi à se présenter à Genève en 2018. Nous avons demandé comment Opel et le Salon compensent cette absence. Sascha Rhyner, rédaction

■ Les salons automobiles ne sont-ils plus intéressants pour les fabricants de voitures? La question est bien entendu provocatrice. Pourtant, plusieurs marques connues étaient absentes à l'IAA de Francfort. À Genève, c'est en premier lieu Opel qui brille par son absence. Les frais sont invoqués de prime abord, d'autant plus que, comme l'explique André Hefti, directeur du Salon, Opel n'aura pas de réelle nouveauté à présenter en mars de cette année. Selon lui, « cela n'étonne pas qu'Opel soit absente lors de cette édition ». Mais il en est persuadé: « Opel reviendra dès que l'intégration au groupe PSA et la réorganisation seront achevées. »

Karl Howkins, directeur général d'Opel Suisse, a expliqué au « Blick » que le groupe souhaite organiser davantage de manifestations propres et accentuer l'introduction de ses nouveaux produits: « Cette année, nous nous concentrerons, dans le cadre de manifestations propres, sur le lancement du successeur de l'Opel Combo. » Pour l'instant, K. Howkins n'exclut pas un retour au Salon de l'auto de Genève.

La marque de tradition Aston Martin et la jeune marque de voitures de sport W Motors, fondée au Liban en 2012, reprennent l'espace de choix qu'Opel laisse vacant dans la halle 2. Dans la halle 6, Peugeot et Citroën seront de nouveau à la même place, et l'espace devenu libre sera investi par Jaguar/Land Rover, qui étendent ainsi leur surface d'exposition. A. Hefti, directeur du Salon, et son équipe, n'ont pas eu de peine à louer la surface de 110 000 m², malgré l'absence d'Opel. 180 exposants présenteront environ 900 voitures. De nombreux nouveaux fabricants du domaine des petites séries et du tuning, tels que Caresoft, Corbellati, E-Moke, Lvchi Auto, Pal-V et Polestar seront de la partie.





AUTOINSIDE a interrogé Lukas Hasselberg, gestionnaire des relations publiques chez Opel:

Monsieur Hasselberg, pendant le Salon de l'auto, les médias mettent pleins feux sur la voiture, pendant dix jours. Comment Opel mettra à profit cette période pour ses concessionnaires ?

Lukas Hasselberg: Les concessionnaires d'Opel mettront certainement à profit l'attention médiatique dont jouit l'automobile pendant le Salon et saisiront cette occasion de présenter notre palette de modèles attractifs et modernes et mettre en lumière notre très bon rapport qualité-prix.



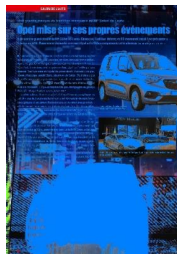
Pour les garagistes suisses, le Salon de l'auto est aussi un rendez-vous important avec l'importateur. Comment organiser ces rencontres et entretiens sans Salon ?

Indépendamment du Salon de l'auto, nous sommes dans une relation d'échange continu avec les garagistes Opel de Suisse. Grâce à la proximité géographique et une collaboration partenariale, nous menons des entretiens réguliers.

Lukas Hasselberg, gestionnaire des relations publiques chez Opel

Dans l'interview du « Blick », Karl Howkins a affirmé que les manifestations propres prendraient une place centrale. Pouvez-vous déjà nous en dire davantage, éventuellement aussi en ce qui concerne la présence d'Opel en dehors du salon ?

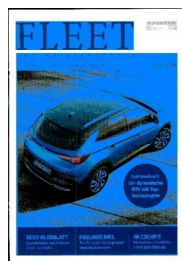
Après avoir présenté sept nouveau-



tés en 2017, l'année 2018 se concentrera sur l'introduction des modèles Insignia Country Tourer et Insignia GSi ainsi que sur les nouvelles motorisations de différents modèles. En avril, nous présenterons en première suisse le nouvel Opel Combo. Hormis cela, nous mettrons sur pied différentes activités régionales avec nos concessionnaires. Mais je ne peux pas en révéler davantage pour l'instant.

Vous dites que cette année sera lancé l'Opel Combo. Pouvez-vous nous donner des informations à ce sujet ?

La première suisse du Combo Life aura lieu, comme déjà dit, en avril. La variante utilitaire, soit le Combo Van, suivra plus tard cette année. Après les modèles Crossland X et Grandland X, l'Opel Combo est le troisième produit développé en coopération avec nos marques-sœurs Peugeot, Citroën et DS. Le modèle Combo, disponible en deux longueurs, offre une sensation d'espace unique en son genre. Ce segment proposera pour la première fois une transmission automatique à huit rapports. En outre, le Combo dispose de systèmes d'assistance à la conduite et de confort tels que détection de somnolence, caméra de recul à 180 degrés avec perspective à vol d'oiseau, affichage tête haute, IntelliGrip, sièges et volant chauffants. <



FLEET

UND NUTZFAHRZEUGE

EINE BEILAGE DER UZ UNTERNEHMERZEITUNG UND HANDEL HEUTE

AUSGABE 01-2018



Opel Grandland X:
der dynamische
SUV mit Top-
Technologien

SEXY KLEEBLATT

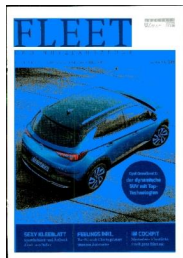
Sportlichkeit und Ästhetik
direkt aus Italien

FEELINGS INKL.

Der Renault Clio begeistert
unsere Autotester

IM COCKPIT

Mercedes – künstliche
Intelligenz fährt mit



INHALT

AUSGABE 01 | 2018

SPECIAL FLEET & NUTZFAHRZEUGE



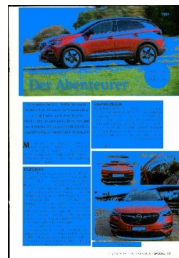
KAMPFANSAGE

Dank elegantem Design und herausragenden Fahreigenschaften ist er eine Kampfansage an die Platzhirsche im Premium SUV-Segment: der Alfa Romeo Stelvia Quadrifoglio.

ABENTEUERLUSTIG

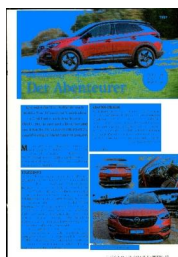
Modern, athletisch und mit coolem Offroad-Look rollt der Opel Grandland X durchs Gelände. Und findet deshalb seit seiner Lancierung im letzten Herbst immer mehr Käufer und Käuferinnen.





Er rundet die Opel-X-Familie nach Mokka X und Crossland X nach oben ab. Und findet nach dem Start im Herbst 2017 immer mehr Besteller und somit Käufer. Das ist dem athletischen, angriffslustigen Abenteurer zu gönnen.

Moderne, athletische Linien, cooler Offroad-Look und typische SUV-Qualitäten – wie eine erhöhte Sitzposition und gute Rundumsicht – dazu zahlreiche Top-Technologien sowie viel Platz und Komfort für bis zu fünf unternehmungslustige Passagiere: Das alles bietet der neue Grandland X.



SOLIDE BASIS

Technisch basiert der Opel Grandland X auf keinem geringeren als dem Peugeot 3008, seines Zeichens Auto des Jahres 2017. Nach dem 1.2 Vollaluminium-Benzindirekteinspritzer mit Turbo und einer Leistung von 130 PS und kräftigen 230 NM Drehmoment folgte der 1.6 Liter-Diesel mit 120 PS Leistung und satten 300 NM Drehmoment schon ab 1750 U/min. Der Dieselverbrauch wird mit ca. 4,6 Litern pro 100 km angegeben. Übertragen wird die Leistung wahlweise durch das Sechsgang-Schaltgetriebe oder mit einer reibungsoptimierten Sechsstufen-Automatik inklusive Start/Stop-System. Zusätzlich orderbar ist die elektronische Traktionskontrolle IntelliGrip, die für besten Grip in den verschiedensten Fahrsituationen sorgt.

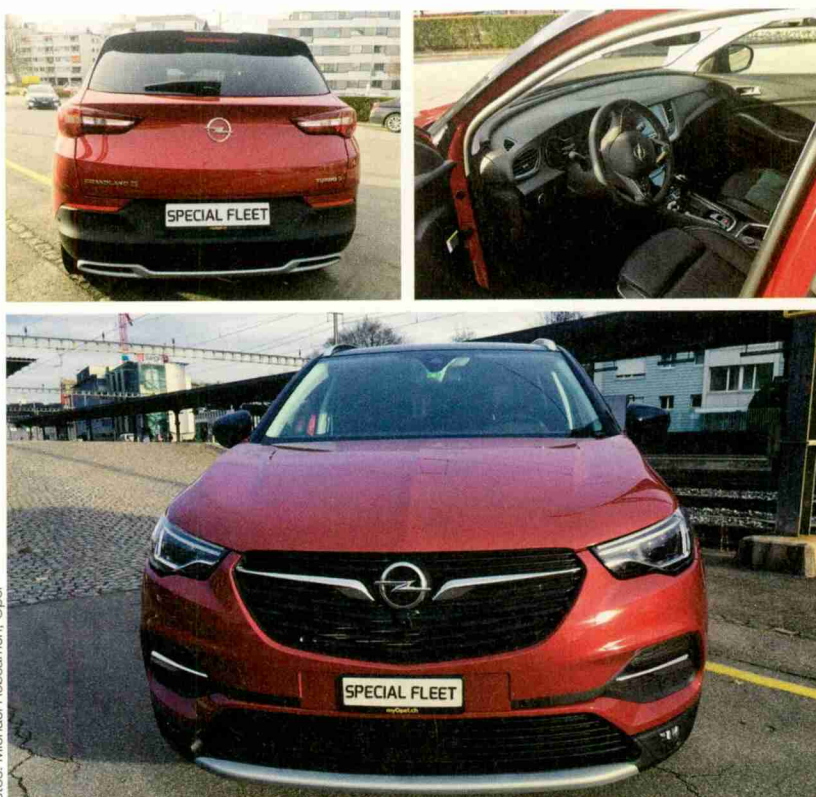
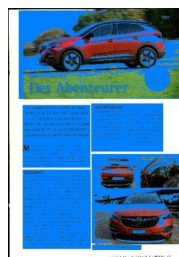
Der Grandland X ist mit den modernsten Assistenzsystemen ausgerüstet. Im Innenraum sind hochwertige Materialien verbaut. Optional erhältliche AGR-zertifizierte Ergonomie-Sitze (Aktion Gesunder Rücken e.V.) bieten viel Komfort. Dazu gibt's Lenkradheizung und beheizbare Front- und Fondsitze.

SANFTES CRUISEN

Wir durften beide Motorvarianten testen: Der 3-Zylinder fühlt sich dabei im Grandland X nicht viel anders an als der 4-Zylinder – der ausserordentlichen Geräuschdämmung des Innenraums sei Dank. Im Diesel mit Automatik-Getriebe geniesst man das sanfte Cruisen und hat stets die beruhigende Gewissheit für Beschleunigungsvorgänge genügend Leistung und Drehmoment zur Verfügung zu haben. Die Preise starten ab 23 800 Franken.

Autor: Michael Rebsamen

www.opel.ch



Fotos: Michael Rebsamen, Opel

Klare Konturen und athletischer Look.



COCA-COLA FÄHRT OPEL VIVARO

Frischer Service

Die Servicetechniker von Coca-Cola HBC Schweiz AG sind ab sofort mit 22 Opel Vivaros zu ihren Kunden unterwegs. Entscheidend für den Zuschlag waren die Flexibilität, das Preis-/Leistungsverhältnis und der unkomplizierte Einbau der bestehenden Inneneinrichtungen von Bott.



Raphael Kunz (li.), Coca Cola und Roger Guerdi, Opel.

Ob Service an Kühlschränken, Offenaus-schank oder an Getränkeautomaten: Die Montage-Mitarbeiter von Coca-Cola «Cold Drinks Operations» kümmern sich schweizweit um Service, Wartung und Platzierung der entsprechenden Geräte und Anlagen. Dazu benötigen sie Nutzfahrzeuge von Profis für Profis, die die hohen Ansprüche des Getränkespezialisten erfüllen.

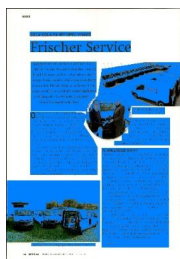
Im Rahmen eines Flottenaustauschs wurden nun die Transporter für die Flotte der Montage-Mitarbeiter ersetzt, unter anderem mit 22 Opel Vivaros L1H1 1.6 CDTI BiTurbo mit 125 PS und manueller 6-Gang-Schaltung. «Im geräumigen Kastenwagen hat alles Platz, was wir für einen optimalen Service beim Kunden brauchen», sagt Raphael Kunz vom strategischen Einkauf

bei Coca-Cola, anlässlich der Übergabe der Transporter durch die Ruckstuhl Garagen AG. «Mit dem Entscheid für den Opel Vivaro haben wir das beste Angebot mit dem besten Preis-/Leistungsverhältnis gewählt», so Kunz, der die gute Zusammenarbeit mit Opel betont.

ter durch die Ruckstuhl Garagen AG. «Mit dem Entscheid für den Opel Vivaro haben wir das beste Angebot mit dem besten Preis-/Leistungsverhältnis gewählt», so Kunz, der die gute Zusammenarbeit mit Opel betont.

ZUVERLÄSSIGER SERVICE

Neben der umfangreichen serienmässigen Ausstattung und einigen Zusatzoptionen fällt vor allem der dritte Fahrzeugschlüssel auf, der mit dem Logistikkonzept von Coca-Cola zu tun hat. «Ein prompter, zuverlässiger Service ist für uns und unsere Kunden das A und O. Deshalb werden Ersatzteile über Nacht in die Fahrzeug-

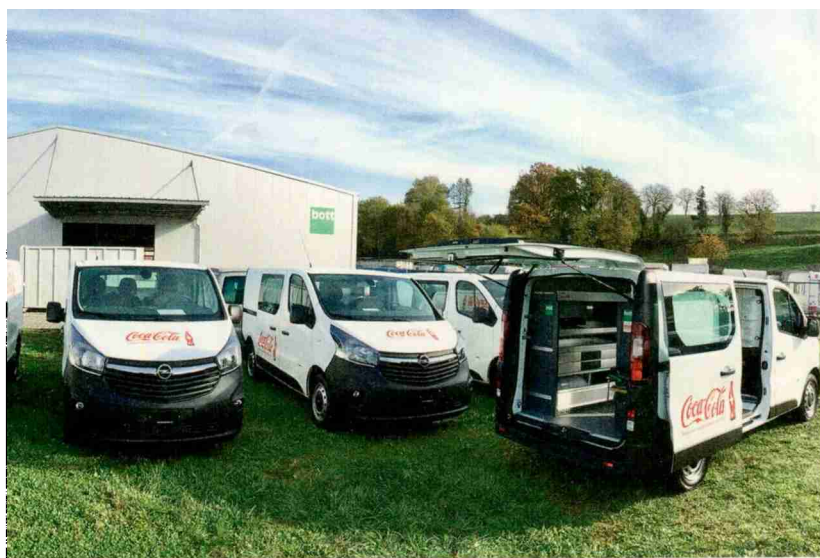


ge geladen, sodass unsere Techniker am Morgen keine Zeit verlieren. Der dritte Schlüssel geht somit an die Logistikfirma, die die Ersatzteile ausliefert», erklärt Kunz den zusätzlichen Schlüssel für die Fahrzeuge.

Seit sechs Jahren ist Arval (Schweiz) AG Coca-Colas Partner im Bereich Full-Service-Leasing. Die Opel Vivaro werden während vier Jahren im Rahmen eines Full Service Leasings von Arval finanziert. Je nach Einsatzgebiet legen die Fahrzeuge zwischen 15 000 und 55 000 Kilometer im Jahr zurück.

Eine Herausforderung war die Übernahme des bestehenden Innenausbaus von Bott. Daniel Mauerhofer, Vertriebsleiter bei der Bott Schweiz AG: «Die Modularität beim Innenausbau ist sehr wichtig. Das ist bei der Bott-Fahrzeugeinrichtung und beim Opel Vivaro gegeben.» Und ergänzt: «So wird das Fahrzeug zum optimalen Arbeitsinstrument für die Mitarbeitenden.»

www.opel.ch



Innenausbau: Jedes eingesparte Kilo erhöht die Nutzlast.



TEST | OPEL KARL ROCKS



TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: VESA ESKOLA

Mit dem Zusatz «Rocks» bekommt der Opel Karl eine robustere und jugendlichere Optik im Offroad-Look. Dabei zeigt sich der «wilde» Karl recht erwachsen, wie unser Test zeigt.

Wem der serienmässige Karl zu gewöhnlich ist, greift zum knapp zwei Zentimeter höhergelegten Rocks mit schwarzen Kunststoff-Stossfängern, robusten Radläufen, Dachreling und Unterfahrschutz. Technisch ändert sich nichts, denn der Rocks wird damit nicht zum Geländegänger. Er ist ausstattungs-mässig und preislich deutlich über dem «Excite», aber nur 500 Franken unter dem Topmodell «Cosmo» angesiedelt. Die Frage, ob man für die Rocks-Optik Geld anlegen möchte, ist Geschmackssache.

Geräumiger Innenraum

Vier Personen sitzen überraschend komfortabel. Vorn gibt es ein beheiztes Lenkrad und eine Sitzheizung. Leider ist die unter der Handbremse versteckt. Die manuelle Klimaanlage erledigt ihre Arbeit dafür tadellos. Schade, fehlt eine Digitalanzeige für das Tempo.

Das Interieur ist recht trist und frei von Charme. Das kann Opel besser!



Ziemlich basic:
Das Cockpit
ist zwar über-
sichtlich, aber
dem Innenraum
fehlt es an
Charisma.



Sondersitzung: Der «Favo»-Stoff
ist den komfortablen Sitzen des
Karl Rocks vorbehalten.



Aufnahmefreudig: Der tiefe, variable Laderaum ist geräumig, die Ladekante dagegen etwas zu hoch.



Die Fondpassagiere geniessen viel Kopf- und passablen Beinraum. Sie dürften sich an den manuellen Fensterhebern kaum stören, an der fehlenden Fondraumbeleuchtung hingegen schon. Der Kofferraum ist tief und geräumig, wodurch sich eine hohe Ladekante ergibt. Damit die Staufläche beim Runterklappen der asymmetrischen Rücksitzlehnen plan wird, müssen ein oder beide Vordersitze erst weit nach vorn geschoben werden.

Langstreckenkomfort

Das Fahrwerk ist erstaunlich komfortabel, die langen Federwege bügeln Unebenheiten gut weg. Das untersteuernde Fahrverhalten ist sehr sicher, und auch die Höherlegung erfordert keiner-

lei Abstriche bei der Strassenlage.

Der Rocks wäre somit langstreckentauglich, aber die Getriebeabstimmung ist eher für die Stadt ausgelegt. Innerorts kann man im vierten Gang knapp dahinrollen, doch am Ortsausgang muss in den dritten geschaltet werden, da sonst zu wenig Drehmoment für zügiges Beschleunigen, insbesondere an Steigungen, bereitsteht. Der zweite und dritte Gang liegen zu weit auseinander, während der vierte und fünfte unmittelbar folgen. Hier wäre eine ausgeglichene Spreizung hilfreich. Und ein sechster Gang natürlich auch, denn bei Autobahntempo 120 km/h liegen bereits 3500 Umdrehungen an. So erstaunt der 1,3 Liter

über der Norm liegende Testverbrauch von 5,9 Liter/100 km nicht gerade.

Der quirlige und kernig klingende Dreizylinder könnte mit seinen spritzigen 75 PS sicher mehr Spass bereiten, würde das Getriebe mitmachen. Ansonsten ist der Opel Karl Rocks ein angenehmer Alltagsbegleiter. Nicht zuletzt, weil er die Kunst des Weglassens zelebriert. Das Gewicht bleibt dadurch unter einer Tonne, die Breite unter 1,7 Metern. Und das ist auf engen Strassen eine Wohltat!

Stefan Fritschi sagt

Der Opel Karl Rocks bietet hohen Alltagsnutzen zu günstigem Tarif. Was ihm fehlt, sind etwas mehr Piff im Innenraum und ein besser abgestimmtes Getriebe mit sechs Gängen.

Opel Karl Rocks 1.0 R3-Saugbenziner, 999 cm³, 55 kW/75 PS, 95 Nm bei 4500/min, 5-Gang manuell, Vorderrad • Norm 4,6 l/100 km, 104 g/km CO₂, Effizienz E, Test 5,9 l/100 km, 0–100 km/h 13,9 s, Spitze 170 km/h • L/B/H: 3676/1698/1532 mm, Leergewicht: 987 kg, Ladevolumen: 206 bis 1013 l • Preis ab 16 450 Franken.



Die auto-illustrierte testet mit ultimate-Treibstoffen von bp.

Gut gerüstet: Kunststoffstossfänger und -radläufe für den «Nahkampf» in der Stadt, Höherlegung gegen fiese Trottoirkanten.

