

Top News Opel Suisse

06.01.2026

Avenue ID: 260
Artikel: 12
Folgeseiten: 22

	08.11.2018	Automobil Revue «Für alle greifbar, nahbar und typisch deutsch»	01
	04.11.2018	Auto Zürich Messemagazin SO SIEHT OPELS ZUKUNFT AUS	06
	07.11.2018	Basler Zeitung Optimal gestützt	08
	07.11.2018	Basler Zeitung Sitzen ist das neue Rauchen - auch im Auto	09
	30.10.2018	zuendung.ch / Zündung Scenic Tour 2018	12
	06.11.2018	Südostschweiz / Bündner Zeitung Rüsselsheimer Autobauer rüstet weiter auf	19
	02.11.2018	About Fleet Platz da!	21
	01.11.2018	Handelszeitung Für Gewerbe und Familie	23
	07.11.2018	GHI / Le Journal malin des Genevois Un véritable outil ludique pour la famille	24
	05.11.2018	carmart.ch / CARMART Neuer Opel Combo Life ist AUTOBEST 2019-Finalist	26
	08.11.2018	Corriere del Ticino Insignia Grand Sport: nel nom e c'è tutto	31
	01.11.2018	24 Heures Lausanne Avec ses 200 ch, l'Opel Astra conjugue puissance et plaisir	33



«Für alle greifbar, nahbar und typisch deutsch»

OPEL-SCHWEIZ-CHEF Andreas Altmiks spricht über die fruchtbare Fusion mit PSA, kommende Modelle, die Rückkehr in die Gewinnzone, rosige Aussichten und Überraschungen.

Interview: Michael Schenk

Fotos: zVg

Automobil Revue: Können Sie drei Punkte aufzählen, die sich seit der Übernahme von PSA vor gut einem Jahr bei Opel augenscheinlich geändert haben?

Andreas Altmiks: Speed, Effizienz und klare Ziele! Und das innerhalb eines Konzerns, der den europäischen Markt bestens versteht.

Vertragen sich die deutsche und die französische Mentalität?

Das passt gut. Klar, manchmal gibt es auch Reibungspunkte, aber damit werden wertvolle Energien freigesetzt, aus denen viel Gutes entsteht.

Wenn man den PSA-Konzern und die darin eingebundenen Marken DS, Citroën, Peugeot und Opel als Fussballteam betrachtet – auf welcher Position spielt Opel?

Wir sehen uns im Mittelfeld. Wir sind für jedermann greifbar, nahbar und typisch deutsch. Daher richten wir auch unsere Strategie ganz klar auf diese Mittelfeldposition aus.

Wenn die anderen sich an den Flügeln, der Spitze oder der Abwehr positionieren, gewinnt das Mittelfeld an Akzent?

Korrekt. Wir orientieren uns am Slogan: «Die Zukunft gehört uns allen.» Wir haben qualitativ hochwertige Produkte, die für alle erschwinglich sind. Man bekommt bei Opel Oberklasse, die für alle bezahlbar ist.

Deutsch, nahbar, aufregend soll das Markenprofil von Opel der Zukunft sein, sagt CEO Michael Lohscheller. Können Sie das konkretisieren?

Typisch deutsch steht für deutsche Ingenieurkunst, Kontinuität und Zuverlässigkeit. Nahbar meint, wie erwähnt, die Mittelfeldposition beim Kunden. Wir aufregend die Zukunft ist, können Sie an der Studie des GT X Experimental erkennen.

PSA-Chef Carlos Tavares hat gesagt, dass Opel eine E-Marke werden soll. Ist das die Zukunft?

Wir entwickeln heute gleichzeitig

an verschiedenen Antriebskonzepten. Teil des Pace-Plans ist, dass bis 2024 in jeder Modellreihe ganz oder teilweise elektrifizierte Antriebsvarianten angeboten werden. Wir haben einiges in der Pipeline und werden mit Überraschungen kommen.

Können Sie schon etwas verraten?

2019 wird mit dem neuen Corsa auch eine rein elektrisch angetriebene Variante unseres beliebten Erfolgsmodells debütieren. Zudem wird der Grandland X als Plug-in-Hybrid lanciert. Auf der Nutzfahrzeugseite wird es einen neuen Vivaro geben, der antriebsseitig ebenfalls elektrifiziert wird, um nur einige Highlights zu nennen.

Wie weit ist die Zusammenarbeit mit PSA fortgeschritten?

Wir sind im Zeitplan weiter fortgeschritten als geplant. Die Schweiz ist eines der ersten Länder, das bereits eng mit PSA zusammenarbeitet. Wir



“

Opel verfügt über das dichteste Händlernetz einer Einzelmarke in der Schweiz mit einer sehr hohen Servicequalität.”

sind seit Mai mit allen PSA-Marken an einem Standort in Schlieren und arbeiten mit Hochdruck daran, alle Prozesse anzupassen.

Kann man einen Punkt der Zusammenlegung herausstreichen?

Beispiel Flottengeschäft: Wir haben für den Kunden künftig ein Gesicht mit vier Brands. Das heißt, unsere Flotten-Key-Account-Manager werden gegenüber unseren Kunden künftig vier Marken vertreten. Das ist ein wesentlicher Synergieeffekt. Ein anderer Punkt ist: Wir nutzen im Retailbereich künftig die PSA-eigenen Garagenbetriebe, sodass Opel an einigen neuen Standorten neben Citroën, Peugeot und DS als Marke sichtbar wird.

Nachdem man jahrelang rote Zahlen schrieb – unter anderem wegen zu teuren Produktionskosten – hat Opel zuletzt im ersten

Halbjahr einen Gewinn von 502 Millionen Euro ausgewiesen. Das grenzt schon fast an ein Wunder. Wie ist so was in so kurzer Zeit seit der PSA-Übernahme möglich? Gewisse Synergien konnten bereits genutzt werden. Nehmen wir den Crossland X oder den Grandland X. Diese beiden Autos können wir dank der Synergie mit dem Mutterkonzern wesentlich günstiger produzieren. Durch die Zusammenlegung bei der Infrastruktur konnten ebenfalls Kosten gespart werden. Es gibt also viele kleine Effekte von vielen Abteilungen, die in der Summe zu diesem Ergebnis geführt haben. Wir stehen aber erst am Anfang. Das Potenzial ist noch längst nicht ausgeschöpft, wenn ich etwa an Vertrieb oder Einkauf denke.

Seit 20 Jahren hat Opel keinen Gewinn mehr für ein Gesamtjahr ausgewiesen. War das der definitive Turnaround von Opel in eine langfristige Gewinnphase? Davon bin ich überzeugt. Wir haben eine sehr gut Mannschaft und alle Mittel, die wir brauchen, um langfristig erfolgreich zu sein.

Wenn ein 22-Jähriger heute ein Auto zu kaufen gedenkt wird er noch nicht zu allererst an Opel denken, obwohl Preis und Leistung herausragend sind.

Wir haben Produkte, die für Jugendliche sehr gut geeignet sind und richtig Spass machen. Aber ich geben Ihnen recht, wir stehen bei dieser Zielgruppe noch nicht zuoberst auf der Shoppingliste. Wir werden uns dieser Klientel jedoch in den nächsten Jahren vermehrt zuwenden. Es wird Hingucker geben, und durch die Zusammenarbeit mit PSA können wir preislich noch interessanter werden.

Opel war bis Ende der 90er-Jahre die Nummer 1 in der Schweiz – jetzt die Nummer 7. Können noch nicht ausgeleitete Synergien mit PSA mithelfen, auf der Überholspur

Gas zu geben?

Wir haben in der Vergangenheit zweifellos auch Fehler gemacht. Wir hatten Qualitätsprobleme oder wichtige Segmente nicht besetzt. Aber noch einmal: Heute sind wir erstklassig aufgestellt und haben in allen Belangen sehr starkes Portfolio. Woran wir jetzt noch arbeiten müssen, ist diese Tatsache bis zum Kunden zu transportieren.

Worauf kommt es dabei an?

Wir investieren sehr viel in unsere Visibilität und Wahrnehmbarkeit. Wir werden zudem auch in Training und Schulung im Vertrieb investieren. Es sind Anstrengungen nötig.

Sie haben Speed erwähnt. Wie dynamisch sind sie punkto WLTP und Euro 6d-Temp unterwegs?

Das Schöne ist, dass wir nach der Übernahme von PSA diesbezüglich mitführend sind. Beim Thema WLTP, dem neuen Prüfzyklus, haben wir 100 Prozent der Modelle umgesetzt. Beim Thema Euro 6d-Temp, dem Test im realen Betrieb, sind wir bei 98 Prozent. Ich bin sehr froh darum, dass wir in dieser Beziehung derart weit sind.

In der Schweiz haben rund 50 Prozent der verkauften Autos Allradantrieb, am besten gleich als SUV. Just in diesem Bereich klafft bei Opel eine Lücke. Von Grandland X und Crossland X gibt es keinen 4x4. Die Verantwortung



liegt allein beim Mokka X. Ein grosses SUV, Stichwort Siebenplätzer, fehlt auch. Ein Wettbewerbsnachteil?

Wettbewerbsnachteil würde ich nicht sagen. Im Premiumsegment wird im SUV-Bereich Allradantrieb erwartet. Wir sind aber wie gesagt im Mittelfeld platziert. Da ist der Anteil 4x4 unterschiedlich. Beim Grandland X Plug-in-Hybrid gibt es nächstes Jahr einen Elektroantrieb an der Hinterachse und damit 4x4-Antrieb. So können wir diese Nachfrage abdecken. Zusätzlich bieten wir beim Grandland X mit IntelliGrip eine adaptive Traktionskontrolle, die einem 4x4 in kaum nachsteht. Bei einer Testfahrt kann sich jeder davon überzeugen. Zudem gibt es den Insignia Country Tourer mit 4x4, der auch schon ein bisschen Richtung SUV geht. Aber klar, es wäre für den Schweizer Markt gut, wenn wir hier noch die eine oder andere Variante hätten, die wir heute noch nicht anbieten können.

Warum sollen Herr und Frau Schweizer einen Opel kaufen?

Unser Preis-Leistung-Verhältnis ist top. Unsere Produktpalette ist in allen Segmenten hochwertig und punkto Design up to date. Wir bieten Innovationen und Technologien aus der Oberklasse zu erschwinglichen Preisen. Wir sind führend im Konnektivitäts- und Digitalbereich. Zudem verfügt Opel über das dichteste Händlernetz einer Einzelmarke in der Schweiz mit einer regelmässig ausgezeichneten, sehr hohen Servicequalität. Eigene Erfahrung ist jedoch allemal besser als Theorie. Ich möchte alle animieren, eine Probefahrt mit dem Wunschmodell zu buchen. Einsteigen und losfahren! ●





Opel räumt das Design auf

VISUELLE SAUBERKEIT Malcolm Ward, der Karosseriedesignverantwortliche von Opel, erläutert die Ideen seiner Stylingabteilung bei der Schaffung der Studie GT X Experimental. Sie verrät den Look von Opel ab 2020.



Der GT X Experimental steht als Quelle der Innovation für die Opel-Modelle der Zukunft.

Malcolm Ward «Wir sind überzeugt, dass die visuelle Sauberkeit viel Sinn macht, ganz besonders in einer Zeit, in der die dauernde Vernetzung und die Omnipräsenz der Bildschirme immer mehr in unser Leben eindringen.»

Text: Lorenzo Quolantoni

Das Designteam hat sich mit der Bezeichnung deutsches Design auseinander gesetzt, ohne sich auf die Autoindustrie zu beschränken. Wir weiteten das auf Architektur, Konsumgüter und auf ursprünglich in Deutschland entworfene Produkte aus: Das geht vom Künstler Albrecht Dürer über die Gutenberg-Druckerpresse (erfunden in Mainz,

nur wenige Kilometer vom Werk in Rüsselsheim – Red.) bis zur Bauhaus-Bewegung und den Produktdesigns von Braun, aber auch den olympischen Piktogrammen von Otl Aicher. Die Schlüsselemente des deutschen Stils sind ausgewogene Proportionen, visuelle Organisation und die Aufmerksamkeit zum Detail, und alles ist auf die Innovation ausgerichtet», sagt Malcolm Ward. Der Brite studierte Industriedesign an der Universität von Coventry (GB) und am Royal College of Art in London und ist heute Karosseriedesignverantwortlicher bei Opel. Die anderen einheimischen Hersteller hätten sich bisher auf die traditionellen Werte des deutschen Stylings konzentriert. «Wir nehmen diese zwar als Basis für unsere Arbeit, wollen aber das emotionale Element



integrieren, was uns einmalig und identifizierbar macht», so Ward.

«Opel bleibt deutsch»

Aber muss Opel überhaupt noch die deutsche Abstammung unterstreichen, jetzt, wo die Marke zum französischen PSA-Konzern gehört?

«Opel war immer und wird immer eine deutsche Marke bleiben. Angeichts der Umstände und der neuen Besitzverhältnisse haben wir eine Analyse zu unserer Identität und zu unseren Werten eingeleitet. Als wir firmenintern unsere deutsche Kultur mit jener unseres internationalen Teams verglichen, ist uns aufgefallen, dass es in Europa zwei dominante Kulturen gibt», sagt Ward. Das sei einerseits der nördliche Einfluss – kühl, organisiert und rational – und das südländische, emotionale und verspielte Temperament andererseits. Wenn man die Abgrenzungen betrachte, dann finde man Opel genau im Grenzbereich der beiden Einflüsse, was eine einmalige Gelegenheit biete. «In der Zukunft wollen wir die Marke fest in der modernsten und positiven Interpretation der deutschen Abstammung verankern.»

Die «neue Deutschstämigkeit» von Opel soll auf die besten Werte der deutschen Tradition – höchste technische Kompetenz, Faszination mit intelligenter Mechanik, Funktionalität, Qualität und Zuverlässigkeit – setzen und diesen die Wärme, die geistige Offenheit und die für jedermann erschwinglichen Innovationen einverleiben. «Von der Kühle zur Frische» bezeichnet Opel diesen Prozess.

Den GT X Experimental zeichnet ein entrümptes, klares Design aus. Heisst das im Umkehrschluss, dass

die heutigen Autos zu verspielt sind? «Wir meinen, Opels Karosserien, Interieurs und sogar die Details waren schon immer klar und zukunftsweisend», hält Malcolm Ward fest. Und: «Dieses visuelle Aufräumen, das besondere Augenmerk auf Effizienz und saubere Formen ist Teil unserer Philosophie und gehört zur deutschen Kultur.» Man könne das aus der Markengeschichte herauslesen, mit dem Experimental GT von 1965, der CD-Studie von 1969 und in jüngster Vergangenheit mit dem GT Concept von 2016, der die Idee in modernen, zeitlosen Formen umsetzt. Der GT X Experimental geht von dieser Basis aus und überträgt sie auf ein anderes Segment. «Wir sind überzeugt, dass die visuelle Sauberkeit viel Sinn macht, ganz besonders in einer Zeit, in der die dauernde Vernetzung und die Omnipräsenz der Bildschirme immer mehr in unser Leben eindringen.»

Eine Ideenkonzentration

Und wann kann der Markt ein auf dieser Studie basierendes Serienmodell erwarten? «Der GT X Experimental stellt eher ein Markenkonzept dar, eine Ideenkonzentration und eine Quelle der Innovation mit dem Ziel, die Essenz des Opel-Erbguts wiederzubeleben und eine aufregende künftige Modellpalette zu garantieren. Die Studie mischt die Technik, Qualität und deutsche Präzision mit visuellen Innovationen und zeigt damit, wie man sich unsere Autos in der Mitte der 2020er-Jahre vorstellen kann: geradliniger und mutiger Auftritt, aber auch erschwingliche Preise und mit Fokus auf den Kunden.» ●



Messemagazin

Auto Zürich Messemagazin
8317 Tagelswangen
052 355 38 00
www.auto-zuerich.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 480'000
Erscheinungsweise: jährlich

Seite: 46
Fläche: 164'664 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015
Referenz: 71477699
Ausschnitt Seite: 1/2



Die Elektromobilität eröffnet neue Perspektiven beim Autodesign. Opels Concept Car GT X Experimental zeigt, was möglich sein wird, und gibt einen Ausblick auf die neue Opel-Optik.

Text Andreas Faust

Die gesamte Autobranche steht vor grossen Herausforderungen und der Autonomisierung eröffnen sich und Veränderungen. Doch für Opel ist die Situation noch etwas komplexer. Nach dem Wechsel von der langjährigen Konzernmutter General Motors zum französischen PSA-Konzern muss sich Opel neu erfinden. Nur schon um sich von den neuen Schwestermarken Citroën, DS und Peugeot zu differenzieren.

Eigenständigkeit, deutsches Feeling für Technologie und Nahbarkeit – diese Eigenchaften soll das neue Opel-Design widerspiegeln, sagt Opel-Chefdesigner Mark Adams. Sein Concept Car GT X Experimental gibt aber nicht nur einen Ausblick auf die

künftige Designsprache der Marke. Mit der

Antriebselektrifizierung, der Vernetzung und der Gestaltung. Deshalb trägt die knapp vier Meter lange SUV-Studie vorne keinen klassischen Kühlergrill mehr, sondern eine Vizor genannte Blende. Dahinter verbergen sich Scheinwerfer, Sensoren und Kameras – sozusagen die Augen des Autos. Die Technologie für pilotiertes oder gar autonomes Fahren wird künftig immer wichtiger – warum sollte man sie also verstecken? Die Haifischnasen-Form der Front hilft ausserdem beim Fußgängerschutz. Außenspiegel sind obsolet, die Karosserie wird damit windschlüpfiger. Stattdessen nehmen kleine Kameras die Rücksicht auf und projizieren



Messemagazin

Auto Zürich Messemagazin
8317 Tagelswangen
052 355 38 00
www.auto-zuerich.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 480'000
Erscheinungsweise: jährlich



Seite: 46
Fläche: 164'664 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71477699
Ausschnitt Seite: 2/2

sie auf Monitore im Cockpit. Und die SUV viel Platz auf wenig Länge. Dünne Portal-Form hilft, den grossen Akku für alltagstaug- türen geben Raum in der Breite, dünne Vor- liche Reichweiten im Unterboden unterzu- dersitze aus Verbundmaterial bieten Sitz- bringen. Praktische Spielerei: die Ladean- komfort und lassen auch in der zweiten zeige neben dem Hinterrad. Reihe viel Kniestraße. Und der flache Bo-

Überhaupt setzt Opel komplett auf Bild- den mit minimaler Mittelkonsole schafft schirme – kleine in den Felgen und im Lenk- Fussraum und überhaupt eine grosszügi- rad zeigen das Logo, ein grosser im Cockpit rad. Doch bei aller Zukunftsorientierung:

wölbt sich vor dem Fahrer. Statt einer Flut von oft überflüssigen Informationen blendet Die über die Fronthaube bis ins Heck verlau- er nur die notwendigen Angaben ein. Tasten fende Sicke trug schon der Opel Kapitän in finden sich nur auf der flachen Mittelkon- den 1950ern, die Frontmaske zitiert jene des sole und im Lenkrad – mehr braucht nicht, Manta A, und die imitierten Kühlergrillen in um den GT X zu bedienen. der Frontschürze erinnern an den Opel Olym-

Weil weder ein Verbrennungsmotor noch pia Rekord von 1953. Eine Prise Opel-Histo- das Getriebe stören, kann die Passagier- rie gehört beim Design eben auch dazu. kabine weiter nach vorne rücken – das schafft

Basler Zeitung

Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 46'353
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 1
Fläche: 2'328 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71502184
Ausschnitt Seite: 1/1

Gesundheit



Optimal gestützt.
Opel entwickelt
rückenschonende
Autositze – davon
profitieren vor
allem Menschen,
die beruflich viel
Zeit in einem
Fahrzeug ver-
bringen.

Basler Zeitung



Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

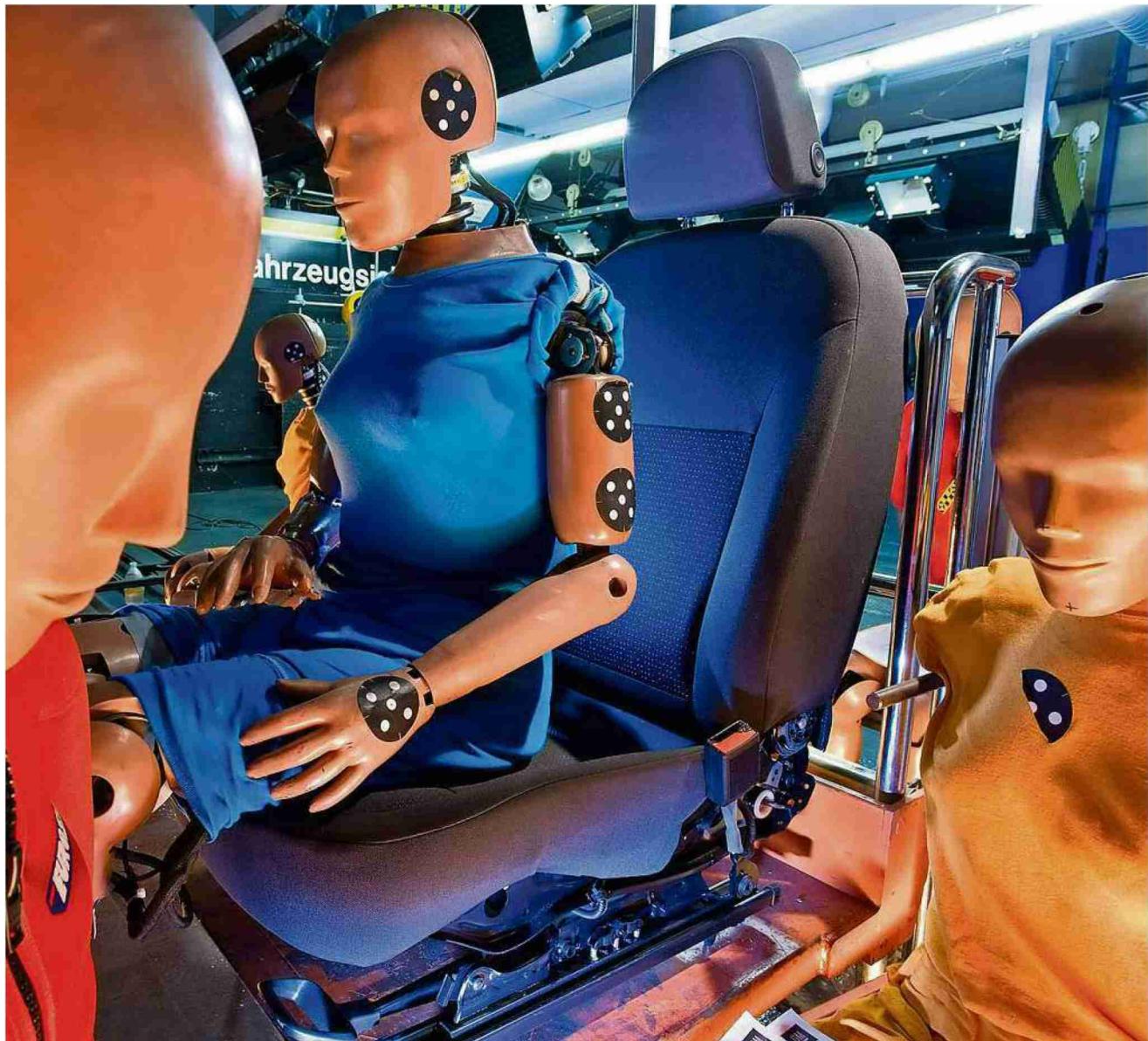
Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 46'353
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 29
Fläche: 88'281 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015
Referenz: 71492721
Ausschnitt Seite: 1/3

Sitzen ist das neue Rauchen – auch im Auto

Opel entwickelt für den PSA-Konzern rücksenschonende Autositze



Klare Anforderungen. Roboter testen im Opel-Stammwerk in Rüsselsheim, ob die Sitze richtig stützen.

Basler Zeitung



Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 46'353
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 29
Fläche: 88'281 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015
Referenz: 71492721
Ausschnitt Seite: 2/3

Von Andreas Schwander

Der Mensch hat sich vom vierbeinigen Wesen zum aufrechten Gang entwickelt – und dann weiter zum verkrümmt-verkümmerten Etwas, das vor einem Bildschirm vegetiert und über Rückenschmerzen klagt. Die Menschen in den Industriegesellschaften sitzen zu lange, im Büro, zu Hause vor dem Fernseher und erst recht auf dem Weg dazwischen, oft im Auto.

Sieben bis acht Prozent aller Menschen in entwickelten Gesellschaften klagen über chronische Rückenschmerzen – was sozioökonomisch durchaus signifikant ist, weil dadurch sehr viele Arbeitsstunden verloren gehen. Versicherungen machen deshalb Kampagnen, um die Leute zu rückenschonendem Verhalten zu animieren, und Arbeitgeber rüsten ihre Büros mit Stehpulten und ergonomischen Sesseln aus.

Sitzen gilt deshalb schon seit Längstrem als das neue Rauchen – und damit als Volkskrankheit mit Milliardenkosten. Beim Sitzen im Auto kommen noch zusätzlich Belastungen dazu, etwa Schläge von unten auf die Wirbelsäule, bedingt durch Unebenheiten in der Strasse, oder starke Belastungen auf Nacken und Hals, ausgelöst durch Beschleunigungen, Verzögerungen und Querbeschleunigungen.

Rücken-, Nacken- und Kopfschmerzen beim Autofahren gehören deshalb bei vielen Menschen zum Alltag, werden aber gerade bei professionellen Chauffeuren und Aussendienstmitarbeitern mitunter zu einem existenzbedrohenden Problem.

Federn unterm Kutschbock

Pferdewagen mit Blattfedern unter dem Sitz des Kutschers gab es schon vor der Erfindung des Verbrennungsmotors. Trotzdem hat die Industrie jahrzehntelang die Anstrengungen für ein rückenschonendes Fahren vor allem in die Aufhängung und das Fahrwerk investiert, etwa mit grossen Rädern und weichen Federungen und Dämpfungen. Ins Extreme getrieben haben dieses rückenschonende, schiffartige Fahren

die US-Hersteller.

Der französische Hersteller Citroën war ebenfalls sehr gut darin, vor allem mit seiner legendären und mittlerweile nicht mehr produzierten hydropneumatischen Aufhängung. Statt den üblichen Federn und Stoßdämpfern fingen darin das geschickte Zusammenspiel von Flüssigkeit und Gas die Unebenheiten der Strassen ab. Um dazu an genauere Daten zu kommen, wurden in den 90er-Jahren die Spitzenmodelle der Mercedes-S- und -E-Klasse sowie die 5er- und 7er-Reihe mit den hydropneumatischen Citroën-Modellen Xantia und XM verglichen. Bei beiden französischen Wagen war die Belastung auf Rücken- und Nackenwirbel viel kleiner als bei allen anderen, teilweise viel teureren Fahrzeugen.

Während man bei den Aufhängungen schon früh grossen Aufwand betrieb, waren Anstrengungen bei den Sitzen lange bescheiden. Die Hersteller orientierten sich an der Innenarchitektur und erst nach und nach bekamen die Sitze eine eigene Priorität.

Der deutsche Hersteller Opel hat sich hier schon sehr früh Gedanken gemacht, etwa ab den 1950er-Jahren, damals noch innerhalb des US-Konzerns General Motors. So kam man auf die Idee von neigbaren Rückenlehnen, Längsverstellungen, und schon in den frühen 1980er-Jahren von höhenverstellbaren Fahrersitzen. Auch Kopfstützen wurden immer ausgefeilter, vor allem zur Verhinderung oder zumindest Reduktion der gefürchteteren Schädel-Hirn-Traumata bei Auffahruntfällen, bei denen der Kopf erst unkontrolliert nach hinten und dann nach vorne auf die Brust geschlagen wird.

Mittlerweile gehört Opel zur französischen PSA-Gruppe, in der die Marken Peugeot, Citroën, DS-Automobiles und Opel zusammengefasst sind. Innerhalb der Gruppe ist Opel nun das Kompetenzzentrum zur Entwicklung neuer Sitze. Denn heute sollen Autositze nicht nur einfach bequeme Fauteuils sein, sondern sehr viele Funktionen übernehmen. Schon seit 2003 lässt Opel

seine Sitze vom Verein Aktion Gesunder Rücken (AGR) prüfen. Die Organisation von Ärzten und Orthopäden versteht sich als Mittler zwischen Patienten und Industrie und prüft und zertifiziert entsprechende Produkte. Das fängt bei Schulranzen an und geht über Bürotische, Bürolampen bis hin zu Hubtischen, Industriearbeitsplätzen und Autositzen.

Bei Opel sind deshalb die Sitze in den letzten Jahren zu komplizierten Konstruktionen geworden, mit Dutzenden von Stützen und elektrischen Verstellmöglichkeiten bis hin zur Heizung und Massagefunktion oder auch der Warnung vor Spurabweichungen. Bei einigen Fahrzeugen des PSA-Konzerns vibriert links oder rechts der Sitz, wenn das Auto ohne zu blinken eine weisse Linie überfährt. Der Sitz wird dadurch auch Teil des Sicherheitskonzepts des Fahrzeugs.

Diesen Gedanken kann man noch weitertreiben. Wenn ohnehin schon Sensoren und Rückmeldesysteme im Sitz eingebaut werden, kann der Sitz auch den Gesundheits- und Fahrsicherheitszustand des Fahrers überwachen, seine Körpertemperatur, den Puls und die Atemfrequenz messen oder prüfen, ob der Fahrer alkoholisiert ist. Daraus kann das System dann schliessen, ob die Person im Fahrersitz noch fahrtüchtig ist und sie dann mit einem lauten Ton oder einem heftigen Rütteln wieder wecken und befehlen, sofort anzuhalten. Man kann das alles als Spielerei betrachten. Es hat aber auf jeden Fall sicherheitsrelevante Bedeutung und macht für Aussendienstmitarbeiter, die täglich oft mehrere Hundert Kilometer mit dem Auto fahren, am Feierabend den Unterschied zwischen einigermassen fit und gerädert.

Roboter testen die Sitze

Die vermehrte Konzentration auf Sitze ist auch eine Folge dessen, dass sich der Komfort aus den Aufhängungen teilweise verabschiedet hat. Vor allem in Deutschland müssen die Autos dem heimischen Hochgeschwindigkeitsmarkt

Basler Zeitung



Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 46'353
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 29
Fläche: 88'281 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71492721
Ausschnitt Seite: 3/3

entsprechen, auch wenn kaum je jemand mit 250 km/h fährt und das in allen andern Ländern Europas direkt ins Gefängnis führt. Aber die Beherrschbarkeit des Fahrzeuges bei solchen Geschwindigkeiten verlangt nach straffer Aufhängungen. Und die ist nicht gut für den Rücken, weil sie jeden Dolendeckel direkt an die Bandscheiben weitermeldet.

Und so entwickelt man im Opel-Stammwerk in Rüsselsheim immer aufwendigere Sitze. Test-Automaten messen Beschleunigungen und Belastungen, Roboter simulieren das Ein- und Aussteigen und ein standardisierter Roboter-Hintern schrammt im Abstand von wenigen Sekunden über die Seitenwangen des Sitzes. In wenigen Tagen wird am Sitz so ein ganzes Autoleben simuliert. Noch bevor ein Auto in den Verkauf kommt, muss klar sein, dass die Sitze das alles mitmachen und nach Jahren intensiven Gebrauchs noch einigermassen passabel aussehen und vor allem noch bequem sind und richtig stützen. Und auch all die motorisierten Helferchen sollen ihren Geist erst dann aufgeben, wenn auch der Rest des Autos nicht mehr zu gebrauchen ist.

Trotz aller Funktionen und möglichst robuster Bauweise sollen die Sitze aber möglichst leicht sein. Denn nur mit einer kräftigen Struktur bleiben sie bei einem Crash in ihrer Position und schützen die Insassen des Autos. Gleichzeitig bedeutet jedes Kilogramm mehr Gewicht höheren Verbrauch. Und wenn

die Konstruktion dann endlich so weit ist, muss sie industrialisiert und möglichst günstig produziert werden.

In der Autoindustrie ist neue Konzentration auf die Sitze ein Paradigmenwechsel. Früher lag der Schwerpunkt oft auf dem äusserlichen Design, und wenn man dann endlich zum Interieur und zum Armaturenbrett kam, war das Budget aufgebraucht. Im legendären 2CV waren die Sitze deshalb bessere Campingstühle und noch vor zehn Jahren sahen bei einzelnen Autos die Armaturentafeln so billig aus wie die Spielzeuge aus Überraschungseiern. Mittlerweile wird hier viel mehr Aufwand betrieben, schliesslich ist das Cockpit jenes Bauteil des Autos, das Fahrerinnen und Fahrer die längste Zeit vor sich haben. Und mit keinem anderen Teil ist man länger und intensiver im Kontakt als mit dem Sitz. Das hat auch dazu geführt, dass das Gefühl von der «Quantité négligeable» in der Budgetierung des Automobilbaus zu einem der teuersten Komponenten geworden ist.

Der Zulieferer Lear hat deshalb seine neue Fabrik für Autositze gleich im Opel-Werksgelände in Rüsselsheim gebaut. Damit soll sichergestellt werden, dass nicht nur einzelne Prototypensitze alle Anforderung erfüllen. Denn das Ganze hat erst einen Sinn, wenn es auch in der Grossserie funktioniert, wo alle zwei Minuten ein Auto fertiggestellt wird.



Published on Oktober 30th, 2018 | by Heiny Volkart

Scenic Tour 2018

Scenic Tour 2018 – Opel lädt ein

Opel Schweiz lud die Fachpresse zur Scenic Tour ein. Will heissen, während zwei Tagen alle Opel-Neuheiten ausführlich probefahren zu können und bei ausgedehnten Zwischenstopps mit Opel-Leuten und/oder den Kollegen der Motorjournalistenbranche zu diskutieren.

Zündung.ch hat über viele dieser Neuheiten bereits berichtet. Mehrere Testberichte von Insignia Limousinen und Kombi, vom Grandland X in mehreren Varianten oder vom Corsa GSi sind bei zuendung.ch bei den Fahrberichten zu finden (<http://zuendung.ch/fahrberichte/>).

Auch von der noch statischen Präsentation des neuen Combo Life haben wir berichtet.



Teilweise waren wir von Zündung.ch da weit voraus, denn noch lange nicht alle Versionen sind bereits auf dem Schweizer Markt erhältlich oder sie sind noch so frisch, dass sie noch lange nicht jeder Journalist, geschweige denn jeder potentielle Kunde kennt.

Start der zweitägigen Scenic Tour war in Studen bei Biel. Nach genügend Journalistenverpflegung und dem Auslesen des Wunschautos, sowie einem kurzen Briefing durch den Opel-Schweiz-Pressechef Lukas Hasselberg, machte man sich auf den Weg zum ersten Zwischenstopp, dem Mittagshalt in La Gruyère.

Es standen genügend Testwagen zur Verfügung. Noch sind nicht alle Motoren oder Getriebe in der Schweiz bereits erhältlich, sodass die meisten mit deutschen Nummernschildern unterwegs waren (jaja, die Bewilligung des Schweizer Zolls war vorhanden). Da Zündung.ch den Combo Life erst von der statischen Präsentation im April her kannte, entschieden wir uns zu einer ausgedehnten Testfahrt mit dem Combo Life und zwar gleich mit einer in der Schweiz noch nicht eingeführten Version: dem 1.5 lt. Diesel mit 130 PS und 8-Gang-Automatik. Testergebnis vorweg: Wir waren positiv überrascht.

Den Combo Life gibt's ein zwei Längen, 4.40m und 4.75m. Die Radstände betragen 2.79m und 2.98m. Die lange Version hat also nicht einfach, wie bei Mitbewerbern oft üblich, einen längeren Überhang hinten. Es gibt ihn als 5- und als 7-Plätzer. Kofferraumvolumen 597 / 2'126 Liter, resp. 850 / 2'693 Lt.. Da der Beifahrersitz abklappbar ist, können bis über 3 Meter lange Gegenstände (ein Surfboard zum Beispiel) transportiert werden.



Der Combi mit der 8-Stufen-Automatik hat keinen Schalthebel, nur dieses Drehrad. Genügt vollkommen.

Den Kleber, wir sollen mit den Winterreifen nicht über 240 Km/h fahren, haben wir gebührend beachtet. Grins.

Der Combi Life bietet in der Schweiz eine ausserordentlich grosse Zahl an Assistenzsystemen, der grösste Teil davon serienmässig: Gefahrenbremsung, Spurhalte-Assi, Müdigkeitserkennung, ACC, Flank Guard, heizbare Frontscheibe und und und, sind erhältlich oder grad dabei.

An Motoren sind ein Benziner (1.2 Direct Injection Turbo mit 110 PS) erhältlich, eine 130 PS-Version folgt 2019. Dann sind drei 1500er Diesel erhältlich, mit 76 PS, 102 PS und 130 PS. Es gibt 5- und 6-Gang-Schaltgetriebe und eine Achtstufen-Automatik. Genau diese Topausführung, 130 PS, 8-Gang-Automat, sollte uns am ersten Tag begleiten.

Von der Form her sind solche Autos ja nicht unbedingt Traumautos. Opel spricht da von «robustem Auftritt mit kraftvollem Frontdesign», aber auch von «reizvollem, freundlichem Look» oder «robustem, stabilem Stand des Fahrzeugs». Doch hat man vermutlich einen vernünftigen Mittelweg gefunden zwischen reinem Arbeitstier und Familienauto. Der Grundpreis von CHF 21'650 sei sogar tiefer als in andern europäischen Ländern.

Wir machten uns also auf fast zu bequemen Sitzen leicht erhöht auf den Weg abseits der Autobahn durch Dörfer und über kurvige Hügel und waren positiv überrascht, z.B. über die Laufruhe des 1'500er Diesels, über den Antritt, den der relativ kleine Motor bot.



Unser Testtagebuch verzeichnet, ohne Gewichtung der Reihenfolge:

- Angenehm zu fahren, komfortabel
- fast zu weiche Sitze, Seitenhalt könnte etwas besser sein
- mangelnde Ausstattung des deutschen Testwagens gegenüber der CH-Serienversion
- genug Kraft (130 PS)
- praktische Schiebetüren hinten
- viel Platz
- geeignet für Familien und für Business (Mix Privat / Geschäft)
- Automat 8-Gang bekannt und bewährt. Schaltet zwar weich, aber oft mit Verzögerung
- nicht laut (Motor, aber auch Windgeräusche)
- Fahrwerk macht guten und soliden Eindruck
- kein Schalthebel mehr, Drehrad genügt

Und auch etwas Negatives haben wir gefunden:

- Die Becher-/Fläschchihalter vorn sind unbrauchbar. Das dort deponierte Mineralwasserfläschchen mussten wir



nach Kurven öfter im Fussraum wieder auflesen.

Vom Grandland X ist der 2.0 lt. 177 PS-Diesel die Topmotorisierung. Er hat zwar keinen Allradantrieb (weil Peugeot das einfach irgendwann verschlafen hat), aber die IntelliGrip genannte Traktionskontrolle ist erstaunlich leistungsfähig. Fahrberichte sind bei Zündung.ch ebenfalls bereits seit längerem zu lesen.

Sogar vom Astra gibt's Neuigkeiten, nämlich einen 150 PS-Diesel, der in 9.0 Sekunden auf 100 spurtet und 225 Km/h Spitze erreicht.

Nach dem Fondue in Gruyère machten wir uns auf den Weg zum Tagesziel: Schwarzsee am gleichnamigen See. Natürlich hatte das prächtige, sonnige und warme Herbstwetter und die wunderschöne Gegend zwischen Biel, Murten, Freiburg, Bulle, Gruyère und dann bis Schwarzsee das ihre beigetragen, die Autos in positivem Licht zu sehen, aber es gab bei aller Schwächensuche wirklich wenig zu kritisieren.



Für die Rückfahrt nach Studen am nächsten Morgen wählten wir dann den kleinen neuen Kraftwürfel Corsa GSi , den es ab CHF 26'400 zu kaufen gibt.

Vom Corsa GSi ist bei Zündung.ch ebenfalls bereits ein ausführlicher Fahrbericht vorhanden. (<http://zuendung.ch/fahrbericht/klein-aber-oho/>) Wir haben die Rückfahrt benutzt, über den Gurnigel zu fahren. Relativ früh am Morgen und daher recht kühl, strahlender Sonnenschein, leere Strasse, kein Auto vor uns, nichts kommt entgegen, ermöglichen, die Gurnigel-Passstrasse so hochzufahren, dass es sehr viel Spass macht, um die Kurven zu wetzen und wieder zu beschleunigen, ohne Risiken einzugehen. Der Corsa GSi hat natürlich einen völlig andern Charakter als der am Vortag ausgiebig gefahrene Combo Life. Und der passte an diesem Morgen hervorragend. Die 150 PS des 1400er Turbos scheinen wenig zu sein, aber die 220 Nm ziehen genügend, das Gewicht ist handlich, das Auto liegt hervorragend auf der Strasse ... Was reden wir da lange: Ausprobieren!



Unser Testwagen bei einer Verschnaufpause auf dem Gurnigel.



Dann mussten wir an diesem Morgen auch noch eine Proberunde drehen mit einem Insignia mit einem neuen



1600er Direkteinspritzer-Turbobenziner mit 200 PS und Benzinpartikelfilter. Er erfüllt Euro 6d temp. Es gibt ihn mit 6-Gang-Schaltgetriebe und 6-Gang-Automatik. Der neue Vierzylinder-Motor entwickelt ein Drehmoment von 280 Nm bereits zwischen 1'650 und 4'500 Touren. Der Spurt auf 100 Km/h ist möglich in 8.2 oder 7.7 Sekunden (je nach Variante). Insignias mit dieser Motorvariante verfügen serienmäßig über das adaptive FlexRide-Fahrwerk.

Der Probegalopp inmitten des Alltagsverkehrs und unter Einhaltung der Verkehrsvorschriften liess keine Grenzerfahrungen zu (es wären z.B. 235 Km/h möglich), hinterliess aber einen positiven Eindruck bezüglich Beschleunigung, Lärmkulisse und Fahrverhalten. Dass eine neue Generation Infotainment-System eingebaut ist, haben wir ebenfalls bemerkt. Der Insignia mit dem neuen 200 PS-Benziner kostet ab CHF 39'000 (Kombi 40'300).

Der 200 PS-Benziner ist jetzt die Topmotorisierung, den 260 PS-2-Liter gibt's seit Juli nicht mehr (CO2, WLTP, Euro 6d temp, .. lassen grüssen). Ganz verschont blieb also auch Opel nicht mit der Umstellung auf die neue Norm. Topmotorisierung beim Insignia ist jetzt der 210 PS- BiTurbo-Diesel, mit 8-Stufen-Automat, Allrad, ... (ab CHF 49 '100, GSi 54'400, 233 Km/h, 7.9 sec.)

Résumé

Opel verfügt über eine aktuelle Modellpalette, die laufend weiterentwickelt wird, die auf der Höhe der Zeit ist und es auch wert ist, genauer unter die Lupe genommen zu werden, wenn jemand, Privat oder Firma, neue Autos zu beschaffen gedenkt.

Umso weniger verständlich ist es, dass Opel nicht mehr an den grossen Automessen teilnimmt (Genf, Paris), nicht einmal an der weltweit wichtigsten, der Geneva International Motor Show (GIMS), dem Genfer Autosalon. Solches Verhalten gibt natürlich Verschwörungstheoretikern Aufwind. Hoffen wir, sie behalten Unrecht und man darf sich noch lange an Opel-Fahrzeugen erfreuen.

Heiny Volkart, VOLKARTpress



Rüsselsheimer Autobauer rüstet weiter auf

Opel erweitert sein Angebot. Der Kompaktwagen Corsa wurde sportlich aufgepeppt und dem Insignia ein neuer Motor eingepflanzt.



Flink unterwegs: Der Opel Corsa GSi macht nicht nur auf der Rennbahn Spass. Bild Opel

von Dario Morandi

Opel gibt ordentlich Gas. Und das im wahrsten Sinne des Wortes. Denn kürzlich hat der deutsch-französische Autohersteller aus Rüsselsheim auch noch den kleinen Corsa aufgepeppt und gleichzeitig die Motorenpalette des Paradeperfs Insignia erweitert.

Doch bleiben wir zunächst bei Corsa. Dem haben die Ingenieure mit dem Kürzel «GSi» im Schriftzug gewissermassen den sportlichen Ritterschlag verliehen. Der Kompaktwagen reiht sich damit in die GSi-Ahnengalerie ein, wo berühmte Vorgänger wie der legendäre Manta sowie der Kadett zu finden sind. Diese waren damals mit 115 PS (86 kW) starken 1,8-Liter-Motoren ausgerüstet und sorgten 1984 für Furore.

Weniger Hubraum, mehr Leistung

Der Corsa GSi ist mit einem 1,4-Liter-Turbo-Benziner unterwegs, der auf Befehl 150 Pferde (110 kW) vom Zügel

lässt und dabei ab 3000 Motorumdrehungen ein Drehmoment von 220 Newtonmetern bereitstellt. Zum Vergleich: Der Corsa GSi entwickelt ungefähr dieselbe Leistung wie einst der Kadett GSi. Dieser beglückte seine Fangemeinde vor 30 Jahren auch noch mit einem Zweiliter-16-V-Motor. Heute aber heisst die Devise Downsizing: «Weniger Hubraum, mehr Power.» Früher, als schubfördernde Turbolader noch selten unter den Hauben ihren Dienst verrichteten, war es noch umgekehrt.

Und was nimmt der kräftige 1,4-Liter des GSi während der Fahrt zu sich? Opel gibt den kombinierten Verbrauch mit 6,4 Litern auf 100 Kilometer an. Der CO₂-Ausstoss wird unter Einhaltung der Euro-6-Temp-Norm mit maximal 147 Gramm pro Kilometer ausgewiesen.

Fahrttechnisch gibt es beim Neuling in der Opel-Modellfamilie kaum etwas auszusetzen. Hauptsächlich wegen des

OPC-Sportchassis, das dem Corsa bei flottem Kurvenfahren und auf Geraden die nötige Gelassenheit verleiht. Das «Gangwerk» harmoniert mit dem Antriebsstrang, der von einem manuellen Sechsganggetriebe mit kurzen Schaltwegen in Schwung gehalten wird. Das Triebwerk zeigt sich lebendig. Auf Bergstrecken meldet es sich gelegentlich aber etwas angestrengt zu Wort.

Nichts zu meckern gibt es, was den Fahrkomfort sowie die Geräuschkämmung angeht. Der Corsa ist einerseits innen wie aussen ganz auf sportlich getrimmt, andererseits lässt es sich mit ihm auch gemütlich durch die Landschaukeln. Die Recaro-Hochlehner sitze bieten besten Seitenhalt und sind auf langen Strecken bequem. Und von aussen sieht man gleich, dass man es mit einem Sportler zu tun hat. Auf den Weg gegeben haben die «Opelianer» dem Corsa GSi dafür als Option 18-Zoll-Walzen, grosszügig bemessene Luftein-



lässe, einen Heckspoiler, wohlgeformte Seitenschweller sowie Aussenspiegel in Karbon-Optik. Fazit: Da stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis, denn der flinke Deutsche ist bereits ab 26 400 Franken zu haben.

6,6 Liter auf 100 Kilometer

Und nun noch ein paar Worte zum neu motorisierten Insignia. Der verfügt neuerdings über einen neuen, 200 PS (147 kW) starken 1,6-Liter-Turbobenziner, den Opel wahlweise mit einem manuellen Sechsganggetriebe oder mit einer Sechsstufen-Automatik ausliefert. Der Verbrauch des Euro-6-

kompatiblen Vierzylinders wird mit etwa 6,6 Litern auf 100 Kilometer angegeben und der CO₂-Ausstoss mit 154 Gramm pro Kilometer. Ausstattungsmässig entspricht er der übrigen Insignia-Flotte, die wir an dieser Stelle bereits vorgestellt haben.

* Die «Südostschweiz» konnte den Opel Corsa auf Einladung von Opel Suisse im Kanton Freiburg einem ersten Fahrtest unterziehen.

Eckdaten

Opel Corsa GSi

Modell: 2-türiger Kompaktwagen mit 5 Plätzen

Masse: Länge 4036, Breite 1775, Höhe 1479, Radstand 2510 mm

Kofferraum: bis 1090 l

Motor: 1,4-Liter-Turbo-Benziner mit vier Zylindern und 150 PS (110 kW)

Fahrleistungen: 0-100 km/h in 8,9 s, Höchstgeschwindigkeit 207 km/h.

Verbrauch: 6,4 l auf 100 km

CO₂-Ausstoss: 147 g/km

Markteinführung: läuft

Preis: ab 26 400 Fr.

Info: www.opel.ch



about Fleet
8953 Dietikon
043/ 499 18 99
<https://aboutfleet.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'132
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 55
Fläche: 57'768 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015
Referenz: 71452578
Ausschnitt Seite: 1/2



Platz da!

Opels Allrounder Combo geht bereits in die fünfte Runde. Der neue Alleskönner hat bei der Technik massiv draufgepackt und fährt sich erstmals auf PW-Niveau.

Text: Rafael Künzle

Opel rollt die fünfte Combo-Generation **Technisch aufgerüstet** an – und die hats wieder in sich! Der Zwillingsbruder von Peugeot Rifter und Wahlweise 4,40 m oder 4,75 m lang, Citroën Berlingo hat aber weit mehr als nur bietet der Hochdachkombi in der PW-Variante «Life» Platz für 5 bis 7 Personen oder für bis zu 2126 beziehungsweise 2693 (XL) Liter Gepäck. In der zweiten Reihe hat man die Wahl zwischen einer 60:40 umklappbaren Standardbank oder drei Einzelsitzen.

Wer sich für die Nutzfahrzeugausgabe entscheidet, erhält bis zu 4,4 m³ Stauraum, wobei selbst die kleinere Version locker zwei Europaletten und über 3 Meter lange Gegenstände fasst.

Platz zu bieten. Bis zu 19 Assistanten befinden sich an Bord, Frontkollisionswarner mit Fußgängererkennung und Bremsfunktion, Spurhalteassistent, Verkehrsschild- oder Müdigkeitserkennung gehören gar zur Serie. Auf Wunsch gibts Supplements wie ein Head-

up-Display, 180-Grad-Rückfahrkamera, Panoramadach oder ein 8-Zoll-Infotainmentsystem.

Top: Die Handwerkerausgabe warnt nun, wenn das Fahrzeug überladen wird, und fürs sichere Seitwärtsrangieren gibts erstmals

einen sensorbasierten Flankenschutz.

Kleiner Wermutstropfen: Opels AgR-zertifizierte Sitze halten vorerst nicht Einzug. Ansonsten gibts kaum Angriffsfläche. Klar, das viele Hartplastik ist kein Augenschmaus, dafür leicht zu reinigen.

Das Beste zum Schluss

Das Beste: Der Opel Combo wurde erstmals als PW entwickelt! Die Nutzfahrzeugausgabe wurde anschliessend darauf angepasst, bisher war es umgekehrt. Das merkt man: Ob «Life» oder «LCV», erst in Kurven wird einem bewusst, dass man sich in einem Hochdachkombi befindet.

Fürs Vorankommen sorgen zwei Aggregate, beide erfüllen bereits die Euro-6d-Norm. Der aus dem Crossland X bekannte 1,2-Liter-Dreizylinder-Turbobenziner mit 110 PS und 6-Gang-Handschaltung hinterliess bei unserer ersten Fahrt durch Rüsselsheim einen quirligen Eindruck. Beim 1,5-Liter-Selbstzünder besteht die Wahl zwischen drei Leistungs-

about Fleet
8953 Dietikon
043/ 499 18 99
<https://aboutfleet.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'132
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 55
Fläche: 57'768 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71452578
Ausschnitt Seite: 2/2

stufen mit 76, 102 oder 130 PS. Den kräftigsten Diesel (300 Nm!) gibts als Novum mit einer 8-Stufen-Automatik oder wahlweise als 6-Gang-Handschalter. Die schwächeren Aggregate sind mit einer 5-Gang-Handschaltung ausgerüstet. Die Preise beginnen bei 12'240 Franken (exkl. MwSt) für die LCV-Version beziehungsweise 20'650 Franken (inkl. MwSt.) für den Opel Combo Life.

PS: Ab 2019 wird eine Allradversion in Zusammenarbeit mit dem Spezialisten Dangel folgen!



Hard Work: Der Combo fasst in der LCV-Ausgabe bis zu 4,4 m² ...



... und überzeugt mit cleveren Lösungen wie einem Durchladesystem.



Handelszeitung
8021 Zürich
058 269 22 80
www.handelszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 38'259
Erscheinungsweise: 50x jährlich

Seite: 32
Fläche: 26'458 mm²

Auftrag: 651015
Referenz: 71431157
Themen-Nr.: 651.015
Ausschnitt Seite: 1/1

Für Gewerbe und Familie

Opel Nutzfahrzeuge Mit dem neuen Combo präsentiert der Hersteller zwei flexibel nutzbare Transporter mit umfassenden Sicherheitssystemen.

KURT BAHNMÜLLER

Dass Opel zur französischen PSA-Gruppe (wie Peugeot und Citroën) gehört, zeigt sich auch im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge und Transporter. Philippe Narbébura, Senior Vice President Business Unit LCV der Groupe PSA, stellte an der IAA in Hannover den Opel Combo gemeinsam mit seinen Schwestermodellen Citroën Berlingo und Peugeot Partner/Rifter der Öffentlichkeit vor. Er machte auch gleich ein Eingeständnis: «Wir waren im Hochdachkombi- und LCV-B-Segment viel zu lange unterrepräsentiert. Das ändert sich mit der neuen Combo-Generation, mit der wir ganz unterschiedliche Kundengruppen ansprechen – Familien genauso wie Gewerbetreibende.»

Der neue Opel Combo Life wurde auf der IAA als 4,4 Meter lange Standard- sowie erstmals als 4,75 Meter lange XL-Version vorgestellt. Es gibt ihn je nach Wunsch als Fünf- oder Siebensitzer mit Platz für bis zu 2693 Liter Gepäck. Der Transporter ist auch als 4,75 Meter lange Doppelkabine sowie als Kastenwagen lieferbar und bietet Platz für zwei Europaletten und je nach Version bis zu 4,4 Kubikmeter Ladevolumen; dazu transportiert er bis zu 1000 Kilogramm Nutzlast.

Der Wagen verfügt über eine breite Palette von Sicherheitssystemen. Das Angebot reicht vom adaptiven Geschwindigkeitsregler über den Frontkollisionswarner mit automatischer Gefahrenbremfung und Fußgänger-Erkennung bis zur Müdigkeitserkennung, zum Toten-Winkel-

Warner und zum Head-up-Display. Zudem sorgt das adaptive Traktionssystem Intelli Grip mit fünf Modi dafür, dass das Fahrzeug stets festen Halt hat – egal ob die Fahrer in ihrer Freizeit asphaltierte Straßen verlassen möchten oder auf Baustellen mit matschigem, sandigem oder verschneitem Untergrund unterwegs sind.

Kein toter Winkel mehr

Die auf Wunsch für den Combo Cargo erhältliche permanente Rückfahrkamera verbessert die Sicht aus dem Lieferwagen nach hinten. Eine zweite Kamera im Beifahrer-Rückspiegel sorgt dafür, dass der Fahrer an dieser Seite keinen toten Winkel

mehr fürchten muss – ein wichtiger Sicherheitsgewinn beim Rechtsabbiegen. Vernetzt sind Combo-Life- und Combo-Cargo-Fahrer mit Apple-Carplay- und Android-Auto-kompatiblen Infotainment-Systemen samt 8 Zoll großem Farb-Touchscreen. Angetrieben wird der Wagen von verschiedenen Turbotriebwerken, die alle die Euro-6d-Temp-Norm erfüllen. Top-Motor ist der 96 Kilowatt / 130 PS starke 1,5-Liter-Turbodiesel, der sich optional auch mit einer Achtstufenautomatik kombinieren lässt. Den Treibstoffverbrauch gibt Opel mit 4,5 bis 4,3 Liter pro 100 Kilometer an, der CO₂-Ausstoß beträgt 119 bis 113 Gramm pro Kilometer.



Opel Combo: Mit der neuen Modell-Generation will Opel im Hochdachkombi- und im leichten Nutzfahrzeug-Segment den Markt aufmischen.



Un véritable outil ludique pour la famille

OPEL COMBO • *L'origine est-elle celle d'un utilitaire?*

Non, tout au contraire, Opel a conçu un véhicule de loisirs pouvant devenir utilitaire, nuance!

Gil Egger - Francfort (Allemagne)



- Disponible en 7 places 4,75 m. long. Et en cargo.

Carte de visite

- 4 cyl diesel 1499 cm³, 96 kW-130 ch., couple 300 Nm, bte auto 8, 0-100 km/h en 11,4 sec. Consommation 4,3 l./100 km,

- CO₂: 113 g/km
• Long. 4,40 m., larg. 1,92 m., haut. 1,80 m. Coffre 597 à 2126 l.
Poids: env. 1500 kg
• Prix: dès 20'650 fr.



Sur une base nouvelle appelée EMP2 (Efficient Modular Platform 2), Opel a conçu une voiture dévolue à la famille, ou à tout ce qui constitue une équipe ayant besoin de volume. Le *Combo* est évidemment partagé par les autres marques du groupe PSA, Citroën (*Berlingo*) et Peugeot (*Rifter*). A l'avenir, le siège d'Opel à Russelsheim, en Allemagne, sera chargé de poursuivre

la mise au point des utilitaires, ce qui a pas mal soulagé outre-Rhin.

La forme idéale
Comment mettre beaucoup de choses dans un véhicule? En se rapprochant de la forme la plus efficace: le cube. Aérodynamisme oblige, des rondeurs habillent l'avant. La silhouette est plaisante pour le genre. Pour les familles normales, la version compacte suffit pour emmener cinq passagers et des bagages. Pour les autres, la variante à sept places a un empattement allongé, elle mesure 4,75 m., au lieu de 4,40 m., taille plus pratique pour un usage quotidien.

Les monospaces perdent du terrain, mode des SUV oblige. Pas ces «ludospaces», arrivés sur la pointe de pieds voici quelques années, mais qui trouvent leur public. Opel estime pouvoir conquérir une clientèle autrefois attirée

par le *Zafira* ou le *Meriva...* ou l'équivalent chez la concurrence.

L'intérieur montre un débordement d'imagination pour ranger un peu tout. Un coffre surplombe les passagers, accessible depuis l'arrière, hayon ouvert, ou depuis les sièges. Deux boîtes à gants, dont l'une fait office de frigo, rendues possibles en mettant l'airbag dans le toit. Si vous avez un objet peu lourd, la glace

arrière s'ouvre, pas besoin d'actionner tout le hayon. Une famille? Trois sièges enfants peuvent être installés sur la deuxième rangée.

Sur route, le comportement se rapproche d'une berline. Le moteur diesel peut recevoir une boîte automatique, très onctueuse. Le châssis limite le roulis, la tenue de route est saine et les systèmes de sécurité sont abondants. Tout comme la connectivité, indispensable pour une petite famille... ■

Plus de photos et vidéos sur
www.ghi.ch/autos





Neuer Opel Combo Life ist AUTOBEST 2019-Finalist

Themen: AUTOBEST Best Buy Cars of Europe Opel Combo Life



Opel Combo Life

Neuer Opel Combo Life ist AUTOBEST 2019-Finalist Bitte bewerten!

Kaum auf der Strasse, schon im Finale: Combo Life zählt laut internationaler Fachjury zu den „Best Buy Cars of Europe“ Überzeugende Qualitäten: Neuer Opel-Hochdachkombi besticht mit viel Platz, führenden Technologien und hoher Flexibilität Erfolgsgeschichte: Opel vielfacher Preisträger bei renommierter Wettbewerb

Der neue Opel Combo Life zählt zu den Finalisten des „AUTOBEST 2019“ . Dies gab die Jury des international renommierten Wettbewerbs heute bekannt. Für den prestigeträchtigen Award werden frisch am Markt eingeführte Modelle von unabhängigen Fachjournalisten aus 31 europäischen Ländern geprüft; der Sieger wird zum „Best Buy Car of Europe 2019“ gekürt. Damit hat es der attraktive Opel-Hochdachkombi als einer von sechs starken Teilnehmern in die Finalrunde geschafft. Die AUTOBEST-Jury bewertet die Fahrzeuge in unterschiedlichsten Kategorien, dazu zählen Flexibilität, Design und neue Technologien genauso wie das Service-Netzwerk, die Teileverfügbarkeit und der Preis.



2018 Opel Combo Life

Die fünfte Combo-Generation basiert auf einer komplett neuen Architektur, bietet immens viel Platz, ist höchst flexibel und praktisch, mit ein oder zwei Schiebetüren ausgestattet und kommt wahlweise als Standard- (4,40 Meter) oder XL-Version (4,75 Meter) für jeweils fünf oder sieben Passagiere und markantem, Opel-typischem Design. Ein Charaktertyp, ein echtes Raumwunder, ein wahrer Freund eben, den nicht nur Familien lieben werden. Der neue Opel Combo Life bietet ein Wohlfühlambiente mit viel flexiblem Stauraum sowie zahlreiche hochmoderne Technologien, die in dieser Klasse ihresgleichen suchen. Darüber hinaus ermöglichen Isofix-Halterungen an jedem Platz der zweiten Reihe, dass sich drei Kindersitze nebeneinander anbringen lassen. Um die Sicherheit weiter zu erhöhen, verfügt jeder Sitz über einen Top Tether-Verankerungspunkt.



CARMART.CH

2018 Opel Combo Life

Beste Vernetzung und Unterhaltung bieten die Opel-typischen, modernen Apple CarPlay sowie Android Auto kompatiblen Infotainment-Systeme. Und für die passenden Fahrleistungen des ebenso flexiblen wie geräumigen Alleskönners sorgt das Portfolio an lebendigen und sparsamen Benzin- und Dieselmotoren mit Leistungen von 56 kW/76 PS bis 96 kW/130 PS (Treibstoffverbrauch [1] : kombiniert 5,8-4,1 l/100 km, 133-108 g/km CO₂ ; Treibstoffverbrauch gemäss WLTP [2] : kombiniert 7,5-5,5 l/100 km, 176-143 g/km CO₂). Sie erfüllen durch die Bank bereits heute die strenge Abgasnorm Euro 6d-TEMP.



Opel Combo Life

Erfolgsstory: Opel Combo Life in bester AUTOBEST-Tradition

Als jüngster Titelaspirant steht der Newcomer Opel Combo Life in einer guten Tradition. Der Hersteller aus Rüsselsheim war beim renommierten AUTOBEST Award in den vergangenen Jahren bereits mehrmals in diversen Kategorien mit unterschiedlichen Modellen erfolgreich:

2007 holte der Kleinwagen-Allrounder Opel Corsa in der Vorgänger- und 2015 in der aktuellen Generation den AUTOBEST-Titel „Best Buy Car of Europe“. 2009 begeisterte der erste Opel Insignia die Jury mit seinem Styling und wurde mit dem DESIGNBEST ausgezeichnet. Für vorbildlich umweltfreundliche Fortbewegung standen 2011 der Ampera und 2016 der Ampera-e. Ergebnis: Die beiden Opel-Stromer erhielten den ECOBEST Award. Darüber hinaus räumte die aktuelle Opel Astra-Generation für ihr wegweisendes intelligentes IntelliLux LED ® Matrix-Sicherheitslichtsystem den SAFETYBEST 2015 ab. Und da das Opel-Credo „deutsche Präzision und skulpturales Design“ laut AUTOBEST-Jury für die Modelle wie für das gesamte Unternehmen gleichermaßen gelte, wurde Opel 2016 zusätzlich mit dem COMPANYBEST ausgezeichnet.

[1] Die angegebenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet, um die Vergleichbarkeit mit anderen Fahrzeugen gemäss VO (EG) Nr. 715/2007, VO (EU) Nr. 2017/1153 und VO (EU) Nr. 2017/1151 zu gewährleisten. Die Motoren erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP.

[2] Die hier angegebenen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem – seit 1. September 2018 vorgeschriebenen – WLTP-Messverfahren (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) gemäss VO (EG) Nr. 715/2007 und VO (EU) Nr. 2017/1151 ermittelt. Diese Werte werden zusätzlich zu den davor genannten offiziellen Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerten (nach NEFZ) angegeben und sind nicht mit diesen zu verwechseln. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Verbrauchs- und



Web Ansicht

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71476381
Ausschnitt Seite: 5/5

CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen.



Corriere del Ticino
6903 Lugano
091/ 960 31 31
www.cdt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 34'657
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 32
Fläche: 62'088 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71511752
Ausschnitt Seite: 1/2

Insignia Grand Sport: nel nom e c'è tutto

Abbiamo potuto guidare la versione più sportiva dell'eccellente modello di casa Opel: convincente. Particolarmente apprezzati la stabilità del telaio, la risposta del motore e il cambio automatico



TARCISIO BULLO

■■■ In casa Opel, e per tutti gli appassionati del marchio tedesco ora finito in mani francesi, la sigla GSi ha un solo significato: sport e dunque piacere di guida allo stato puro.

La nuova Insignia GSi non fa eccezione: essa completa un pacchetto di vetture dello stesso modello che ha avuto buona fortuna sul mercato e che definisce l'eccellenza di casa Opel. Linee aerodinamiche, design, dotazioni di sicurezza attive e passive, comfort e tecnologia sulla Insignia sono state concepite per soddisfare i palati più esigenti e la GSi che abbiamo avuto la possibilità di provare (versione

Grand Sport con motore diesel 2 litri biturbo) non fa eccezione.

È un'auto che ti cattura sin dal primo sguardo, con quelle linee così decise e una coda che non lascia dubbio circa le velocità sportive di questa versione. La Insignia GSi prosegue una lunga tradizione di modelli sportivi Opel con la designazione GSi. Nel 1984 la Manta GSi e la Kadett GSi (115 CV con 1.800 cm³) furono le prime a regalare prestazioni fiammanti. Appena quattro anni più tardi, la Kadett 2.0i GSi 16V erogava 150 CV grazie a due al-

beri a camme in posizione rialzata e alla tecnologia a quattro valvole. A partire dal 1993 venne offerta sul mercato una Astra GSi da 1.800 cm³ e 125 CV. Anche le diverse generazioni di Corsa offrirono modelli GSi, ma non abbiamo timore di affermare che la Insignia è un'altra cosa e non soltanto perché è l'ultima arrivata del segmento. È un modello di punta declinato in versione sport e di conseguenza ha tutto per piacere.

Al volante quest'auto regala il massimo divertimento e garantisce una presa eccezionale su tutte le strade. Il telaio dalla configurazione particolarmente dinami-



Corriere del Ticino
6903 Lugano
091/ 960 31 31
www.cdt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 34'657
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 32
Fläche: 62'088 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 71511752
Ausschnitt Seite: 2/2

ca e i nuovi pneumatici sportivi Michelin disponibili su richiesta e montati sui cerchi in alluminio da 20 pollici (il nostro modello li aveva) garantiscono un livello di tenuta estremamente elevato, favorito dalla trazione integrale con la tecnologia Torque Vectoring, che permette alla nuova Opel Insignia GSi di superare le curve con estrema agilità, di offrire una straordinaria tenuta di strada, massima stabilità e di vantare una trazione esemplare. Per un'esperienza di guida ancora più attiva, il nuovo cambio automatico a otto marce sulla Insignia può essere controllato anche mediante le levette al volante. La combinazione tra struttura leggera, baricentro basso e motore turbo da due litri consente di raggiungere ottime prestazioni sia in fase di accelerazione, sia nella gestione delle curve.

La Opel Insignia GSi è stata rifinita sul leggendario Nürburgring-Nordschleife. Sul circuito che il campione del mondo di formula 1 Jackie Stewart ribattezzò come «inferno verde», gli ingegneri Opel hanno regalato alla GSi un telaio completamente nuovo, supportato da ammortizzatori sportivi che riducono al minimo le oscillazioni della carrozzeria anche quando l'auto è particolarmente sollecitata. Nel nostro test una parte considerevole di consenso se la sono meritata i freni, che abbiamo trovato particolarmente pronti ed efficaci, ma anche lo sterzo non ha mai deluso, risultando molto preciso. Un plauso anche al cambio automatico a otto rapporti, che offre innesti ben sincronizzati, grande armonia nel passaggio tra una

marcia e l'altra e si avverte appena quando si è al volante.

Se sulle prestazioni sportive del gioiellino della casa di Rüsselsheim non vi è nulla da eccepire, altrettanto si può sostenere per il comfort dell'abitacolo, l'ottima disposizione della strumentazione di bordo e la facilità con la quale è possibile regolarla. Di particolare pregio sono i sedili messi a punto da Opel, che per questa operazione ha fatto tutto in casa, mentre di solito ci si affida a costruttori esterni. Ci si siede su poltroncine ergonomiche studiate appositamente per sostenere la schiena e in effetti i benefici si sentono: chi scrive, che qualche acciacco ce l'ha, può davvero testimoniare della buona riuscita dell'operazione, così come l'entrata e l'uscita dall'abitacolo, nonostante si stia parlando di una sportiva, naturalmente più bassa rispetto agli altri modelli, non presentano difficoltà alcuna. Molto buona anche l'insonorizzazione dell'abitacolo. L'ingresso nel mondo GSi parte dalla Grand Sport a 49.900 franchi.

INbreve

CILINDRATA

1.956 cc

POTENZA E COPPIA MAX

209 CV e 480 Nm

ACCELERAZIONE

0-100 km/h in 7,9 sec.

VELOCITÀ MASSIMA

231 km/h

CONSUMI E EMISSIONI CO₂

7,3 l/100 km e 181-191 g/km



Essai

Avec ses 200 ch, l'Opel Astra conjugue puissance et plaisir

La berline vedette du constructeur allemand s'offre une version essence 1.6 Turbo au comportement très homogène

Le haut de gamme de l'Opel Astra s'offre un moteur essence tonitruant, un 1,6 litre à injection directe et turbocompressé distillant 200 ch et un couple maximum sur quasi toute la plage d'utilisation (de 650 à 5000 tr/min). Associé à une boîte manuelle à six rapports, cette berline se transforme en sportive attrayante.

L'Astra de cinquième génération a déjà revu sa copie tant sur le plan esthétique que le plaisir de conduite. Une ligne plus fluide,

plus courte de 5 cm, un arrière aérodynamique améliorent l'attractivité de cette berline qui a été élue «Voiture de l'année 2016».

Plus légère de 200 kg et un châssis plus précis

Plus légère de deux cents kilos, au châssis revu pour offrir une amélioration de la précision de conduite, elle confirme sa progression avec cette version puissante. Elle s'est enjolivée grâce au toit et aux rétroviseurs extérieurs noir brillant qui ornent ce modèle spécial Black Edition.

Opel a soigné les apparences avec des jantes à cinq branches en alliage léger de 17 pouces et de feux antibrouillard. L'habitacle ne fait pas exception, il reçoit un ciel de toit noir. On apprécie surtout l'éclairage IntelliLux LED Matrix qui offre une vision nocturne ex-

ceptionnelle améliorée par des phares directionnels.

Mode «sport» tonique et comportement parfait

Au volant, installé dans des sièges sport au maintien latéral efficace, on joue avec le levier de vitesse de la boîte manuelle afin de tirer un maximum de puissance. Pour cela, il faut enclencher le mode «sport» qui booste le moteur, permettant de ne pas changer sans cesse de rapports. Cela dit, en mode normal, la souplesse de ce groupe est remarquable, bien pratique en milieu urbain. Soulignons enfin que les améliorations du châssis débouchent sur un comportement routier parfait, cette Astra vire quasi à plat, beau compliment!

Alain Giroud



La gamme Opel Astra est couronnée par ce modèle de 200 ch décliné dans une version Black Edition. OPEL

La fiche technique

Opel Astra Black Edition 1,6 l 200 ch

Moteur Essence, 4 cyl., 16V, 1598 cm³, 200 ch (147 kW) de 4700 à 5500 tr/min, couple maxi 280 Nm de 650 à 5000 tr/min; boîte manuelle à six rapports. Traction.

Consommation Moyenne de notre essai 7,3 l. Consommation mixte selon le constructeur 6,3 l. Émissions mixtes de CO₂ 144 g/km (donnée d'usine). Catégorie énergétique G.

Performances vitesse maximum 235 km/h; 0-100 km/h en 7,8 s.

Dimensions et poids longueur/largeur/hauteur

4370/1809/1485 mm; poids à vide 1350 kg; volume du coffre 370 - 1210 l.

Prix 31 500 fr. Options: peinture métallisée 800 fr., navigateur dès 800 fr. feux arrière à LED 200 fr., démarrage sans clé 350 fr., caméra de recul 350 fr.

On peut aimer
Le moteur, les performances, le comportement routier.

On peut ne pas aimer
Les rapports de la boîte manuelle un peu longs.