






MEDIENSPIEGEL

13.08.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 5
Folgeseiten: 7

	12.08.2018	Zentralschweiz am Sonntag Saubere Motoren für die X-Modelle	01
	09.08.2018	AutoBild Schweiz Athletik meets Ästhetik	02
	31.07.2018	4x4 / Schweiz Allrad E-Magazin IN RÜSSELSHEIM GEHTS WIEDER AUFWÄRTS	04
	12.08.2018	autotopnews.de / auto top news Opel Insignia Country Tourer: Lust auf Abenteuer	09
	11.08.2018	Blick Schiff ahoi!	12



Saubere Motoren für die X-Modelle

Opel Die Crossover-Familie von Opel mit Mokka X, Crossland X und Grandland X werden mit Euro-6d-Temp-Motoren aufgerüstet. Damit erfüllen sie bereits jetzt zukünftige, noch schärfere Abgasnormen.

Markus Rutishauser

Die Einführung der Verbrauchsmessung im sogenannten WLTP-Zyklus, der ab dem 1. September 2018 für alle neu zugelassenen Personenwagen bindend ist, sowie der ab 2020 massiv verschärfte Emissionsgrenzwert von 95 g CO₂/km haben die Autohersteller vor grosse Herausforderungen gestellt. Zwar wird auch der WLTP-Zyklus immer noch unter Laborbedingungen abgewickelt, doch entspricht er dem realen Fahrverhalten deutlich mehr als sein Vorgänger NEFZ. Es werden neu höhere Geschwindigkeiten über längere Zeiträume und weniger Haltephasen berücksichtigt. Dazu wird jeder Fahrzeugtyp in seiner leichtesten und schwersten Ausführung geprüft.

«Opel möchte im Rennen um die saubersten Motoren an vorderster Front mitspielen und gleichzeitig maximale Transpa-

renz bieten», lassen die Rüsselsheimer verlauten. Bereits heute erfüllen 85 Motorvarianten der Marke mit dem Blitz im Logo die Euro-6d-Temp-Abgasnorm.

Zusätzlicher Dreizylinder für den Grandland X

Neu sind solche Triebwerke auch für die drei SUV-Modelle von Opel verfügbar. Im Mokka X ersetzt der 1,4-Liter-Turbo mit 120 PS den bisherigen 1,6-Liter-Sauger. Das neue Triebwerk leistet 5 PS mehr als der Vorgänger und verbraucht 6,6 l/100 km. Der Mokka X kostet 22 950 Franken aufwärts. Für den Crossland X (ab 18 800 Franken) und den Grandland X (ab 24 100 Franken) ist jetzt zusätzlich ein 1,2-Liter-Dreizylinder verfügbar. Der aufgeladene Beizindirekteinspritzer leistet 130 PS bei einem Mix-Verbrauch von 5,3 l/100 km (121 g CO₂/km). Der frontgetriebene Grandland X steht überdies neu auch mit einem 1,5-Liter-

Diesel (130 PS, 4,2 l/100 km und 110 g CO₂/km) im Angebot. Er ergänzt den 177 PS starken Zweiliter-Topdiesel (4,9 l/100 km und 128 g CO₂/km). Beide Euro 6d-Temp-Norm-Selbstzünder können mit einer neuentwickelten 8-Stufen-Automatik kombiniert werden.

2020 auch als Plug-in-Hybrid

Mit den Verkaufszahlen seiner drei X-Modelle darf Opel zufrieden sein. Der Absatz stieg innerhalb eines Jahres um 2,8 auf 17,5 Prozent. Bis 2021 wollen die Rüsselsheimer 40 Prozent im stetig wachsenden SUV-Segment generieren. In der Schweiz entscheiden sich bereits 37 Prozent der Opel-Kunden für ein X-Modell. Ein zusätzlicher Aufschwung für die X-Familie wird im Jahr 2020 erwartet, wenn der Grandland X auch als Plug-in-Hybrid (PHEV) und mit Allradantrieb auf die Strasse rollt.



Hoch im Kurs: 37 Prozent der Schweizer Opel-Kunden entschieden sich für eines der X-Modelle.

Bild: PD



Opel Insignia GSi

Athletik meets Ästhetik



Die AGR-zertifizierten Performance-Sitze zählen zu den Highlights im neuen Insignia GSi.



Opel bringt mit dem Insignia das Kürzel GSi zurück auf die Strasse. Trotz weniger Hubraum und PS soll der neue Rüsselsheimer Beau seinen Vorgänger der noch das OPC-Label trug, in die Schranken weisen.

SIE IST WIEDER DA: Opels Grand Sport Injektion! Besser bekannt unter der Abkürzung GSi tauchten die sportlichen drei Buchstaben erstmals 1984 am Heck des Manta auf - und wurden letztmals 2012 beim Corsa gesichtet. Mit dem Insignia nehmen die Rüsselsheimer das Kürzel GSi anstelle von OPC wieder ins Programm. Kein leichtes Erbe, brachte der Insignia OPC mit seinem 2.8-Liter V6 doch rassige 325 PS aufs Parkett. Und der neue Insignia GSi?



Anzug statt Fuchsschwanz: Das Label GSi hat sich gewandelt.

Nordschleife: Dem OPC zwölf Sekunden abgenommen

Der fährt mit zwei Litern Hubraum, einem Turbo, 260 PS beim Benzinler sowie 210 Pferdchen beim Diesel vor - genau wie seine konventionellen Geschwister. Was auf den ersten Blick wie ein schlechter Scherz klingt, lässt bei genau-

erem Hinsehen aufhorchen: Der neue GSi soll dem alten OPC bis zu zwölf Sekunden auf der Nordschleife abgenommen haben. Die exakte Zeit hält Opel zwar geheim, das Erfolgsrezept hingegen nicht: Mit 1683 Kilogramm ist der GSi rund 160 Kilogramm leichter als der OPC - und technisch versierter. Dazu tragen unter anderem das in drei Stufen (Normal, Sport und Tour) abstimmbare Flexride-Fahrwerk, 10 mm Tieferlegung, Brembo-Bremsen, eine optimierte Automatik oder eigens entwickelte Michelin-Pneus bei. Den athletischen Auftritt unterstreichen 20-Zöller, zusätzliche Lufteinlässe oder ein dezenter Heckspoiler - auf prolligen Firlefanz wurde bewusst verzichtet. Sportlich dezent empfängt die 4,91 Meter lange Li-



mousine uns auch im Innenraum. Prunkstück: die AGR-zertifizierten Performance-Sitze. Einer aufgerichteten Königskobra nachempfunden, lassen sich diese nicht nur in Längsrichtung, Höhe, bei Kissenneigung oder Lehnenwinkel einstellen. Auch die Lordosenstütze sowie die Seitenwangen variieren per Knopfdruck. In Lehne und Kissen sind zudem Ventilation und Heizung eingebaut, eine Massagefunktion gibt's obendrauf. Zu den weiteren GSi-

Massnahmen zählen ein schwarzer Dachhimmel, Sportpedale sowie ein abgeflachtes Lenkrad.

Nicht aus der Bahn zu werfen

Etwas gar zurückhaltend fiel hingegen die Akustik aus. Da war wohl die Devise «Lieber den Fahrer entzücken, anstatt die Nachbarn erzürnen». Für Freude am Volant sorgt neben dem Langstreckenkomfort auch das Handling: Man muss sich extrem neben der Spur aufführen,

um den von uns gefahrenen Benziner gegen den Widerstand von 4x4, Torque Vectoring (beschleunigt das kurvenäussere Rad) etc. aus der Bahn zu werfen. Dies ist auch beim Anblick der Preisliste nicht zu befürchten, erhält man für 54'400 Franken doch einen ästhetischen Athleten, der dem einstigen «Fuchschwanz-Image» seiner GSi-Ahnen längst entfahren ist. (rk)



TECHNISCHE DATEN									Opel Insignia GSi
Zylinder	Hubraum (ccm)	Leistung (kW/PS)	Drehmoment (Nm)	Getriebe	0 – 100 km/h (s)	v _{max} km/h	Verbrauch (l/100 km)	CO ₂ -Ausstoss (g/km)	
4	1.998	191 /260	400	8 (A)	7,3	250	8,6	197	
Preis: ab CHF 54'400.-									



E-Magazin

4x4 Schweiz Allrad Magazin
8032 Zürich
043/ 539 33 50
4x4schweiz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 20'000
Erscheinungsweise: jährlich

Seite: 36
Fläche: 215'609 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70488861
Ausschnitt Seite: 1/5



IN RÜSSELSHEIM GEHTS WIEDER... AUFWÄRTS

Wohl keine Automobilmarke durchläuft derzeit einen so massiven Umbau wie Opel seit der Übernahme durch den französischen PSA-Konzern vergangenes Jahr.



E-Magazin

4x4 Schweiz Allrad Magazin
8032 Zürich
043/ 539 33 50
4x4schweiz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 20'000
Erscheinungsweise: jährlich

Seite: 36
Fläche: 215'609 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70488861
Ausschnitt Seite: 2/5

Seit der Trennung von General Motors und Übernahme durch den französischen Autokonzern im vorigen Jahr herrscht geradezu eine befreiende Aufbruchstimmung in Rüsselsheim. Neue Verantwortlichkeiten, neue Plattformen, neue Modelle.

IN RÜSSELSHEIM BLEIBT KEIN STEIN auf dem anderen. Lange war unklar, welche Rolle Opel zukünftig im PSA-Konzern spielen würde. Nun ist klar: Auf Kernkompetenzen der Rüsselsheimer will auch Konzernchef Carlos Tavares nicht verzichten. Bei der Marke mit dem Blitz betreibe man auch in der neuen Konzernstruktur kein „Badge-Engineering“, betonte Opel-Chef Michael Lohscheller. Ein Opel werde also auch weiterhin stets in Rüsselsheim entwickelt und designt. Mehr noch: Mit der Besinnung auf alte Tugenden übernimmt Opel die Entwicklungskompetenz für leichte Nutzfahrzeuge im gesamten PSA-Konzern.

15 KOMPETENZZENTREN hat der Hersteller im Entwicklungszentrum nahe des Frankfurter Flughafens eingerichtet, dazu gehören unter anderem Themen wie die Brennstoffzelle oder das automatisierte Fahren aber auch klassische Opel-Stärken wie Sitze oder autobahngeprüfte Fahrwerke.

Es gilt, viel aufzuräumen und strukturelle Veränderungen auf den Weg zu bringen. Eine der Hauptaufgaben ist es, die technische Basis für zukünftige Modelle zu legen. Bisher jonglierte Opel mit neun Plattformen herum, auf denen 13 Modelle stehen. Man leistete sich zehn Motoren- und zwölf Getriebefamilien, die 47 Kombinationen erlaubten. Logistisch und kostenmässig ein Wahnsinn. Die neue Ausrichtung lautet: Sämtliche Modelle basieren auf nur noch zwei Plattformen. Sie wurden bereits von PSA entwickelt und nennen sich CMP (Compact Modular Platform) und EMP2 (Efficient Modular Platform). Dabei wird CMP für das Kompakt-Segment und EMP2 für die grösseren Klassen genutzt. Zusammen sollen



darauf innerhalb der PSA-Gruppe jeweils 13 Modelle entstehen. CMP wiederum erlaubt den Einsatz von herkömmlichen Antrieben, dient aber auch als Träger von elektrischen Varianten.

WIE OPEL DAS VERTRAUEN von PSA-Chef Carlos Tavearez in Zukunft umsetzen will? Die Zauberworte heissen Plattform und Skaleneffekte. Alle künftigen Opel-PW bis 2024 sollen auf nur noch zwei statt wie bisher auf neun Plattformen stehen. Dabei kommen die kleinere CMP-Plattform (B- und C-Segment) sowie die EMP2-Plattform (C-Segment und grösser) zum Einsatz. Das spart Kosten und vereinfacht die Fertigung. Letztere kennen Autofahrer beispielsweise vom Grandland X. Auch der neue Combo Life und der künftige Vivaro bauen auf der Plattform auf. Das erste Fahrzeug auf der CMP-Plattform wird der neue Corsa sein, der 2020 auf den Markt kommt – auch als vollelektrische Variante. Zusätzlich startet nächstes Jahr im Werk Eisenach die Produktion des

Man leistete sich zehn Motoren- und zwölf Getriebefamilien, die 47 Kombinationen erlaubten. Logistisch und kostenmässig ein Wahnsinn.

Grandland X mit Plug-in-Hybrid. Bis 2024 erhalten alle Opel-Modelle mindestens eine elektrifizierte Variante, die ersten vier Modellreihen sollen bis 2020 unter Strom stehen.

DOCH NICHT NUR KONVENTIONELLE Elektroautos stehen auf dem Zettel der Rüsselsheimer, auch das Thema Wasserstoff-Antrieb ist ein zentrales, für das Opel im PSA-Konzern ebenfalls die Ent-



E-Magazin

4x4 Schweiz Allrad Magazin
8032 Zürich
043/ 539 33 50
4x4schweiz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 20'000
Erscheinungsweise: jährlich

Seite: 36
Fläche: 215'609 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70488861
Ausschnitt Seite: 4/5

wicklungskompetenz erhält. Hier lassen sich grosse Reichweiten, kurze Tankzeiten und emissionsfreier Elektroantrieb verbinden und damit die Vorteile von konventionellen Verbrennern und batterieelektrischen Elektroautos bündeln.

Also alles gut in Rüsselsheim? „Wir sind uns bewusst, dass noch viel Arbeit vor uns liegt, um Opel wieder nachhaltig profitabel und erfolgreich zu machen“, sagt Michael Lohscheller. Aber Christian Müller fügt an: „Paris ist uns jetzt schon näher als Detroit – ganz abseits der Geografie“.



E-Magazin

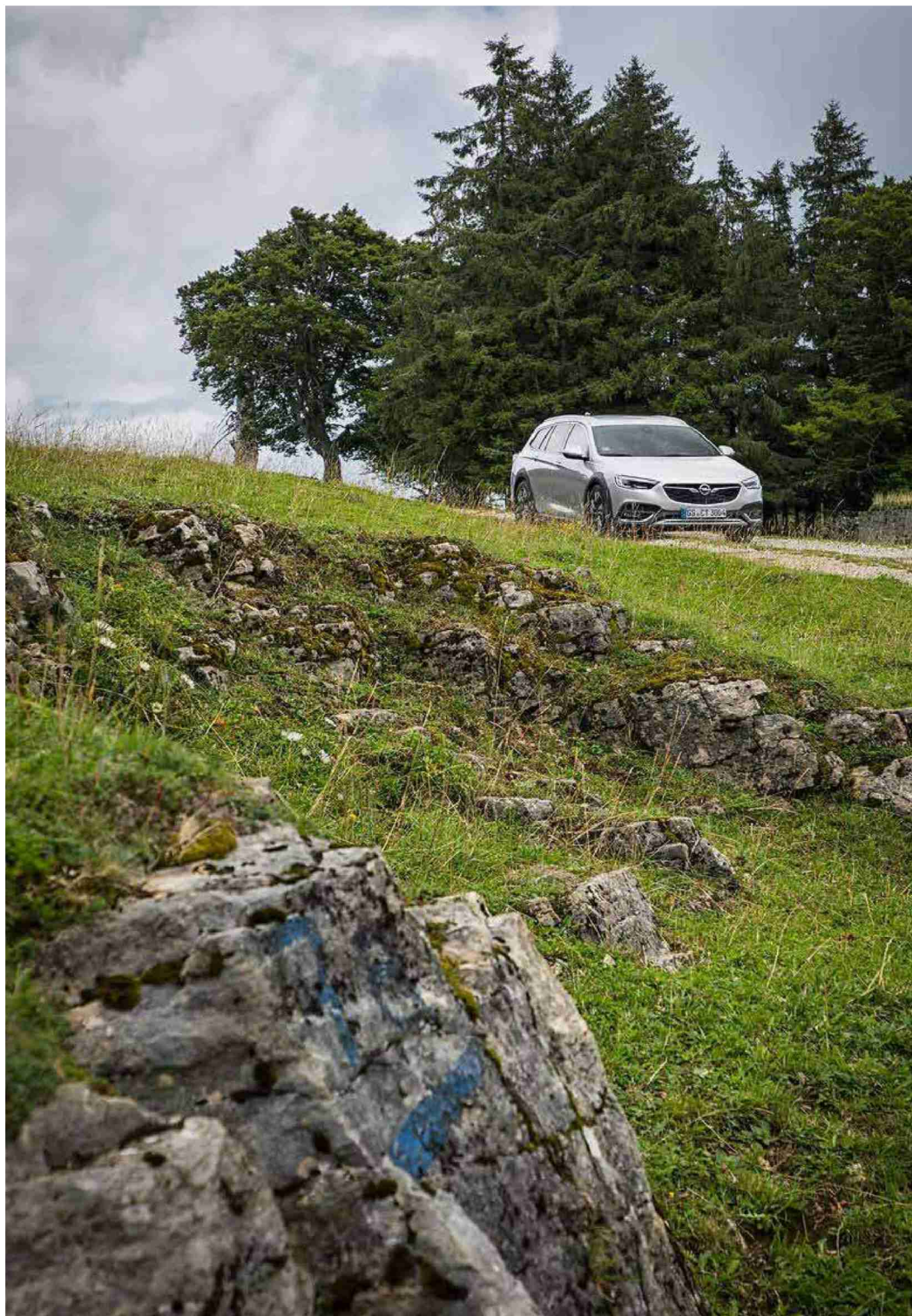
4x4 Schweiz Allrad Magazin
8032 Zürich
043/ 539 33 50
4x4schweiz.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 20'000
Erscheinungsweise: jährlich

Seite: 36
Fläche: 215'609 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 70488861
Ausschnitt Seite: 5/5





Dienstag, 14. August 2018 Opel Insignia Country Tourer: Lust auf Abenteuer

Bericht drucken



Opel Insignia Country Tourer

Mit dem Insignia Country Tourer weckt Opel die Lust aufs Abenteuer.

Zu Preisen ab 49'400 Franken verfügt der Insignia Country Tourer über 20 Millimeter mehr Bodenfreiheit, schwarze Verkleidungen rundum und silberfarbene Unterfahrschutzelemente, das mechatronische Flexride-Fahrwerk sowie das Intelli-Lux-LED-Matrixlicht. Selbstverständlich an Bord ist der adaptive Allradantrieb mit Torque Vectoring. Zwei elektrisch gesteuerte Lamellen-Kupplungen ersetzen ein konventionelles Hinterachsdifferenzial und sorgen für individuelle Kraftübertragung an jedes Rad und somit für perfekten Grip in allen Lebenslagen.

Im Test die 210 PS starke BiTurboDiesel-Topversion, ab 53'900 Franken bestellbar.



Opel Insignia Country Tourer



Opel Insignia Country Tourer



Opel Insignia Country Tourer

Opel kann europaweit deutlich mehr als 100'000 Bestellungen für die neue Insignia-Generation verbuchen. Der knapp fünf Meter lange Insignia Country Tourer bringt eine ganze Reihe von Eigenschaften mit, um die Mittelklasse der Kombis ordentlich aufzumischen. Dazu zählen neben dem vergleichsweise grossen Platzangebot, modernster Technik und ein attraktives Design.

Bei der ersten Kontaktaufnahme lässt letzteres das neue Opel Flaggschiff durch die veränderten Proportionen präsenter denn je auf der Strasse stehen. Dazu ist der Insignia so leicht, wie er aussieht. Trotz minimal längerer Aussenmasse als der Vorgänger hat die neue Generation allein bei der Rohkarosserie um rund 60 Kilogramm abgespeckt; insgesamt bringt die Neukonstruktion bis zu 200 Kilogramm weniger auf die Waage.

Der Innenraum ist insgesamt effizient, präzise und geräumig gestaltet. Die Materialien wirken hochwertig, die Wellness-Sitze mit Massage-Funktion zählen zum besten, was in dieser Klasse erhältlich ist und der bis zu 2005 Millimeter lange Kofferraum kann sich mit 560 bis maximal 1665 Liter Fassungsvermögen ebenfalls sehen lassen.

An Bord sind das Opel IntelliLux LED Matrix-Licht (1990 Franken), modernste Fahrerassistenz-Systeme wie dem aktiven Spurhalte-Assistenten mit automatischer Lenkkorrektur und 360-Grad-Kamera bis hin zum Head-up-Display. Höchste Sicherheit auch für alle, die nicht im neuen Insignia sitzen: Er ist der erste Opel mit aktiver Motorhaube und verbessert so deutlich den Fussgängerschutz. Darüber hinaus bietet der neue Insignia eine Opel-typisch erstklassige Vernetzung mit Smartphone-Integration, die jetzt um eine Parkplatzsuche und den Booking-Service bei Opel OnStar erweitert wird – hierbei reserviert ein OnStar-Mitarbeiter Hotelzimmer für die Insignia-Passagiere.

Und nun zur entscheidenden Frage: Wie fährt sich der Insignia Country Tourer?

Im Alltag mit der Version 2.0 BiTurbo-Diesel 4x4 Eckklusive kommt sofort der Eindruck auf, in einem hochwertigen Premium-Auto unterwegs zu sein.

Es gibt spürbar Dynamik, der 210 PS starke Vierzylinder geht druckvoll und leise zu Werke. Im niederen Drehzahlbereich lässt es sich im Verkehr gut mitschwimmen, bereits bei 1500 Umdrehungen steht das volle Drehmoment von 480 Newtonmetern zur Verfügung und sorgt für satte Durchzugskraft.

Dank der Gewichtsreduktion sowie dem gut gestuften Achtgang-Automatikgetriebe sind dynamische Fahrleistungs-Werte möglich. In 8,2 Sekunden ist Tempo 100 erreicht, die Spitze beziffert der Hersteller mit 238 km/h und den Normverbrauch mit 7,2 Litern auf 100 Kilometer. Auffallend ist auch der niedrige Geräuschpegel bei höherem Tempo, der den Insignia Country Tourer besonders zur Empfehlung für längere Strecken macht.

Einzigartig für ein Volumenmodell in diesem Segment ist die Koppelung des Twinster-Allradantriebs mit Torque Vectoring. Bei ihm ersetzen zwei Lamellenkupplungen ein konventionelles Differenzial. Damit kann die Motorkraft in Sekundenbruchteilen gezielt zwischen kurveninnerem und kurvenäusseren Hinterrad situationsgerecht verteilt werden.



Überzeugend zeigt sich auch sonst das Fahrwerk. Es bietet angenehmen Federungskomfort und wenig Wankneigung in schnell gefahrenen Kurven. In der Topversion ist das weiterentwickelte FlexRide-Fahrwerk mit an Bord. Es adaptiert Stossdämpfer, Lenkung, Gaspedalkennlinie und Schaltpunkte eigenständig oder anhand der vom Fahrer wählbaren Modi Standard, Sport und Tour.

Der neue Insignia Country Tourer hat uns bereits ab ersten Kilometern beeindruckt. Mit Allradantrieb und Offroad-Look ist er die Spitzenvariante der Flaggschiff-Baureihe Insignia - sein robuster Auftritt unterstreicht dabei einen ganz eigenen Charme. atn/war



Opels Oberklasse – 80 Jahre Kapitän

Schiff ahoi!

Andreas Faust

Chrom-Bug, Endlos-Haube und Art déco: Als vor 80 Jahren der erste Opel Kapitän erschien, konnte man ihm den US-Strassenkreuzer ansehen. Seit 1929 navigierte bei Opel in Rüsselsheim (D) der US-Konzern General Motors (GM). Mittelklasse sollte Opel bauen, hiess es im in Europa chronisch als begriffsstutzig geltenden Detroit. **Aber 1938 gielten die Kunden nach Grösse.**

Es entstand der erste Kapitän – mit gegenläufigen

Türen und 55-PS-Reihensechszylinder als Limousine, Coupé und Cabriolet. Ein Jahr später wollten die Nazis die Motoren lieber für LKW, weshalb vor dem Zweiten Weltkrieg nur gut 25 000 Kapitäne lossegelten. Aber 1948 lief der Kapitän wieder vom Stapel. Bis 1952, als kein Kunde mehr den Uralt-Dampfer wollte.

Der Nachfolger kam mit Haifischmaul-Front und wurde 1958 von einer Heckflossen-Variante abgelöst, die auch bei GM Suisse in Biel BE montiert wurde. Renommée? Ganz weit vorn – knapp hinter dem Stern. Damals fürchtete Mercedes nicht Audi oder BMW, sondern

Opel.

Mit Kapitän A (ab 1964) und B (ab 1969) begründete Opel dann seine «KAD-Reihe» –

drei Limousinen mit fast gleicher Karosserie, aber aufsteigender Noblesse: vom Kapitän über den Admiral bis zum Diplomat. Aber die sogar als V8 erhältlichen dümpelten eher, als volle Fahrt aufzunehmen. 1970 musste der Kapitän dann abheuern – GM wollte nun lieber Kadetten.



1948: Drei Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg nimmt Opel die Produktion des Flaggschiffs wieder auf. Der erste Kapitän segelt bis 1952 weiter.



Ab 1958 wird der Kapitän auch in der Schweiz produziert.



Als Mitglied der «KAD-Reihe» wird der Kapitän schlichter.