










# MEDIENSPIEGEL

11.06.2018

Avenue ID: 260  
Artikel: 9  
Folgeseiten: 14

---

|   |            |  |           |
|---|------------|--|-----------|
|    | 10.06.2018 | SonntagsBlick Sport<br><b>Geburt eines Showstars</b>                               | <b>01</b> |
|    | 01.06.2018 | Auto Illustrierte<br><b>FAMILIENBANDE</b>  | <b>05</b> |
|    | 07.06.2018 | Auto Illustré<br><b>BON SANG NE SAURAIT MENTIR</b>                                 | <b>08</b> |
|    | 01.06.2018 | Schweizerische Gewerbezeitung<br><b>Gerüstet für Familie und Beruf</b>             | <b>11</b> |
|   | 07.06.2018 | Solothurner Woche<br><b>Kompakt-Crossover mit allen Extras</b>                     | <b>13</b> |
|  | 07.06.2018 | 24 Heures Gesamt / Auto-Moto<br><b>L'Opel Ampera titille la suprématiede Tesla</b> | <b>15</b> |
|  | 07.06.2018 | AutoBild Schweiz<br><b>Blitz-Parade am Hoch-Ybrig</b>                              | <b>18</b> |
|  | 07.06.2018 | AutoBild Schweiz Classic Cars Special<br><b>OPEL GT</b>                            | <b>20</b> |
|  | 07.06.2018 | AutoBild Schweiz Classic Cars Special<br><b>Nur Fliegen ist schöner</b>            | <b>21</b> |



## Exklusiv! Startschuss für neue Opel- Konzeptstudie

# Geburt eines Showstars

### Wie entsteht ein Conceptcar?

SonntagsBlick begleitet Opels nächsten Showstar – vom ersten Brainstorming bis zur Weltpremiere im Herbst.

TIMOTHY PFANNKUCHEN

**D**ie Zukunft ist buchstäblich ein Kellerkind. Eine Etage unter dem kleinen, feinen Opel-Hausmuseum in Rüsselsheim (D) lagern die Showstars von einst: Conceptcars, damals auf Autoshow im grellen Rampenlicht gefeiert, **dann oft vergessen wie One-Hit-Wonder** – weil es dauert, bis wir den Einfluss auf Serienautos sehen. Und meist zu wenig über die Konzepte wissen, um sie zu verstehen.

Das passiert uns diesmal nicht: Im Herbst – Ort und Datum sind noch geheim – wird Opel seine neueste Konzeptstudie präsentieren und verraten, wie das Design der Marke künftig aussehen wird. SonntagsBlick begleitet das Projekt exklusiv – vom Start über zwei weitere Etappen bis zur finalen Enthüllung. «Wir nehmen Sie mit

auf eine Reise», begrüsst uns der britische Opel-Designchef Mark Adams (56): «Wir wollen uns nicht

neu erfinden – Opel bleibt Opel! **Aber wir werden uns weiterentwickeln und unser Profil schärfen»,** verspricht er. Dafür sind Conceptcars Mittel zum Zweck. Da gibts überzeichnete Träume, da gibts Ausblicke auf die Serie – und Studien zur Designstrategie wie jene, die wir nun begleiten, um den Kern der künftigen Opel-Formensprache zu verstehen.

Rüsselsheim liege genau zwischen dem kühlen, gestalterisch betrachtet rationalen Norden und dem heissen, emotionalen Süden. Also auf halbem Weg zwischen Wolfsburg und Maranello. Goethe meets Ikea plus Feuer und Flamme, quasi. **Deutsch im besten Sinne – Klarheit, Detailverliebtheit, Perfektion.** All dies fliesse ins Design des künftigen Conceptcars ein, erklärt Adams. Sehen in Zukunft dem allgemeinen Trend folgend auch alle Opel gleich aus? «Nein! Ich habe zu

Hause ja auch drei Kinder, die dieselben Gene haben, aber ganz verschiedene Persönlichkeiten sind», antwortet Adams schmunzelnd.

**Im Museum entdecken wir den CD Concept von 1969** (Bild links). Genau da will Opel wieder hin. «Nicht ins Retro-Abseits, sondern hin zu Flächen statt Sicken und zu perfekten Proportionen. Klar, aber heiss», so der Designchef. Und weniger sei mehr, «Germanness», nennt es Adams. Schliesslich war Opel schon cool, bevor wir den Begriff kannten. Gegründet 1862, stand die Marke für im besten Sinne bürgerliche, sprich bezahlbare Träume. In den 1950ern fürchtete Mercedes nicht BMW, sondern Opels Kapitän, **in den 60ern war der**



**VW Käfer veraltet und der Opel Kadett modern.** In den 70ern pinnten Buben sich den Opel GT an die Wand, denn «Nur Fliegen ist schöner» (GT-Werbung). Opel war jemand – bis die US-Mutter GM vor 30 Jahren Nieten in Nadelstreifen nach Rüsselsheim entsandte und die Opel-Produkte tot sparte.

Heute sind die aktuellen Modelle wie Mokka, Adam, Astra oder Insignia wieder richtig gut und auch attraktiv – aber cool? Da gibts noch Potenzial! Vielleicht gerade jetzt: Ausgerechnet der grosse Sanierer Carlos Tavares (59) von Opel-Neubesitzer PSA (Citroën/Peugeot) **scheint seit letztem Jahr klarer und planvoller hinter Opel zu stehen**

**als die Amis all die Jahre zuvor.** Wir sind gespannt. Zumal die Opelaner spürbar darauf brennen, zu zeigen: Opel ist wieder wer.

Aber ehe wir bald mehr Zukunft sehen dürfen, zeichnen wir erst mal selbst (siehe unten). ●

**«Wir wollen uns nicht neu erfinden – Opel bleibt Opel!»**

Mark Adams, Opel-Designchef



## Mein Tag als Opel-Designer

**Auch nach 20 Jahren als Autorredaktor staune ich: Wie, ich soll Opels Zukunft zeichnen? Ehe Chefdesigner Mark Adams noch dieses Jahr mehr vom neuen Conceptcar verrät, soll ich erleben, was es heisst, eins zu entwerfen. Vorgaben: Die heutige Lichtsignatur sei ja markant, aber der Kühlergrill zu verwechselbar. Und: Limousine! Oha, ein neuer Insignia für 2025 quasi? Gut, steht mir Opel-Designer Michael Richter zur Seite und bringt am Computer auf Basis eines Eigenentwurfs meine Ideen vom möglichen Opel-Weg in Form. Fertig! Oha, ein wenig zu Renault? Ich bin gespannt, ob Opels echter Geistesblitz später meinem hier einen Hauch ähneln wird.**



**► Autoreddaktor als Designer für einen Tag: Am Dienstag im BLICK!**



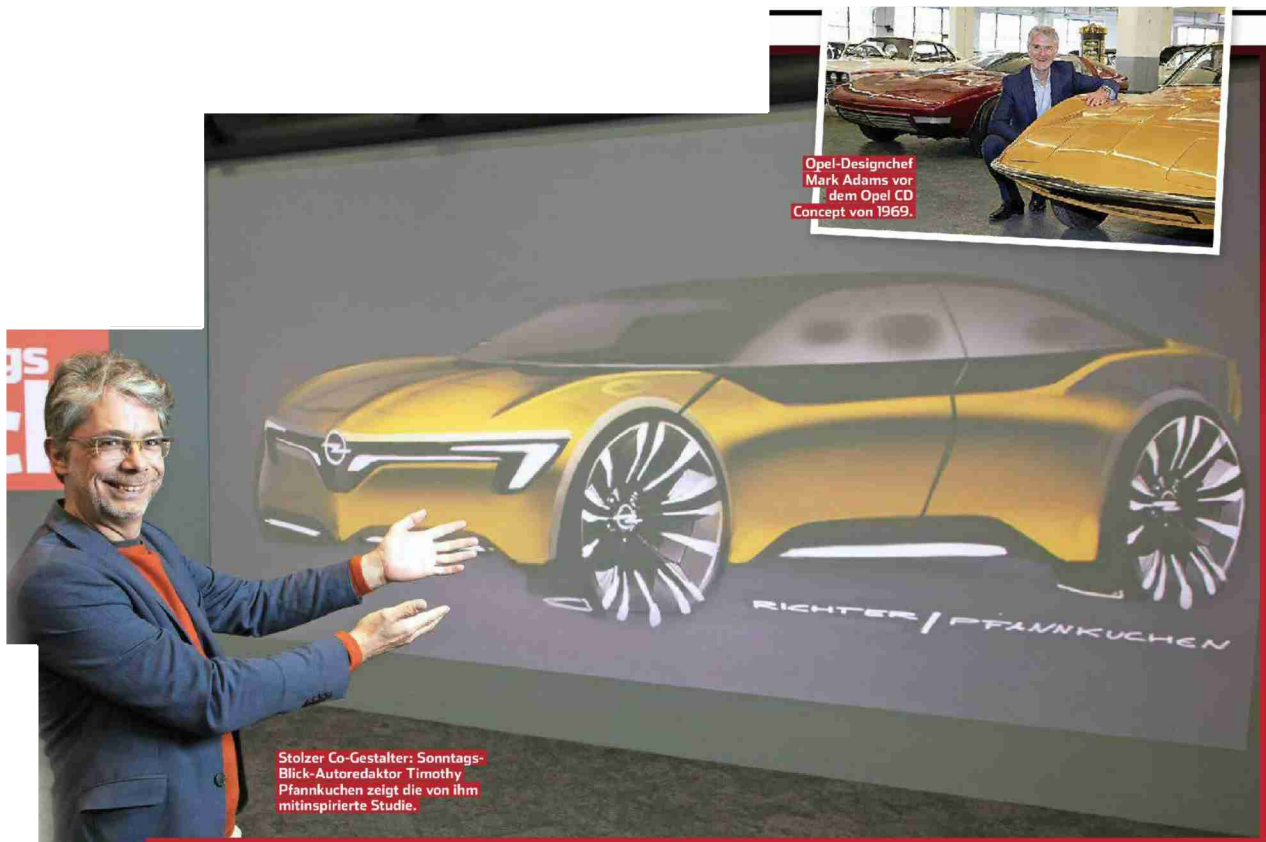
Sonntagsblick Sport  
8008 Zürich  
044/ 259 62 62  
www.sonntagsblick.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 162'232  
Erscheinungsweise: wöchentlich

Seite: 36  
Fläche: 123'368 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69906023  
Ausschnitt Seite: 3/4



# Volvo V60 Auf Lifestyle getrimmt

Cool und edel statt praktisch und robust: Der Volvo V60 hat wenig mit seinem kantigen Vorgänger gemein.

**S**chwedische Kombis sind kantig, robust und der Liebling jedes Malermeisters? Das war einmal. Nach dem weltberühmten P1800 ES in den 70er-Jahren, vielen besser bekannt als «Schneewittchensarg», sind auch die neuen Volvo-Kombis mehr auf Lifestyle als auf Laster getrimmt – Surfbrett statt Farbeimer.

Nach dem grossen V90 folgt Ende August nun die zweite Generation des kompakteren V60. Der ist nicht

nur länger (4,76 m), breiter (1,85 m) und flacher (1,43 m) als der Vorgänger, sondern hat es im wahren Sinne des Wortes in sich: Feine Materialien wie Holz, Metall und Leder schmücken das Interieur, alles bestens verarbeitet. Hingucker ist der 9-Zoll-Touchscreen, über den sämtliche Funktionen wie Navi, Klima oder die zahlreichen Assistenten gesteuert werden. So schick der V60 innen und aussen geworden ist – mit 530 bis 1360 Litern schluckt der Kofferraum nicht so viel wie jener seiner kantigen Vorgänger.

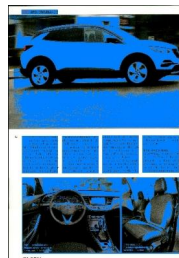
Neben zwei Turbodieseln mit 150 oder 190 PS und Frontantrieb gibts zum Verkaufsstart auch einen Turbo-Benziner mit 310 PS (400 Nm)

und 4x4. So kraftvoll er antritt (0-100 km/h in 5,8 s), so geschmeidig gleitet er über die Landstrasse. Das Geräuschniveau ist top, die 8-Gang-Automatik schaltet seidig. Bei sportlicher Gangart übertrifft er aber den nach neuem WLTP-Messzyklus angegebenen Verbrauch von 9,0 l/100 km deutlich – das Display zeigt bis zu 12,0 l/100 km an! Wer es sparsamer will, greift entweder auf eines der Dieselaggregate zurück (WLTP: 5,1 bis 7,0 l/100 km) – diese sind ab Herbst auch als 4x4 zu haben. Oder man wartet, bis Anfang 2019 die beiden Plug-in-Hybrid-Versionen T6 und T8 (340 bzw. 390 PS) starten. Die werden dann aber auch deutlich teurer als der Einstiegsdiesel ab 49 800 Franken. ● ANDREAS ENGEL

Innen und aussen schick: Der neue Volvo V60.



Nur der Kofferraum kann nicht mit dem Vorgänger mithalten.



## TEST | OPEL GRANDLAND X



# FAMILIENBANDE

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: VESA ESKOLA

Opel hat es geschafft, trotz Technikbaukasten aus Frankreich ein eigenständiges SUV mit viel Platz und Komfort zu schaffen. Der Test bringt nur wenige Mängel zutage.

**O**pel bietet mit dem Grandland X auf Basis des technischen Zwillingss Peugeot 3008 – beide laufen im französischen Sochaux vom Band – ein SUV, das auf allen fünf Plätzen viel Lebensraum bietet. Vorn und im Fond fühlen sich auch Grossgewachsene sehr gut aufgehoben. Hinzu kommt ein recht grosser Kofferraum, der bei abgeklappten Rücksitzen mit topfebener Ladefläche aufwartet. Schade, dass die Ladekante etwas zu hoch ist.

Die Bedienung ist ebenfalls sehr markentypisch. Vom teils eigenwilligen und ergonomisch nicht immer überzeugenden Peugeot-Konzept ist nichts zu sehen und

zu spüren. Beim Grandland X sind dennoch ein paar kleinere Mängel festzuhalten. So liegt der Schalter für die vier Fahrmodi (Normal, Schnee, Sand, Gelände) sowie ESP-Aus sehr weit hinten und damit ausserhalb des Blickfelds. Warum er nach einem Neustart immer zurück in die Neutralstellung geht, wissen die Götter.

Ein weiterer Schwachpunkt sind die in Durchlichttechnik gehaltenen Schalter, deren Symbole bei Dämmerung schlecht lesbar sind. Die Klimabetätigung ist zudem zurückversetzt im «Schatten» platziert.

### Motor ist Auslaufmodell

Unser Prüfling tritt mit 1,6-Liter-Diesel, 120 PS und Sechsgang-Automatik an. Genau diese Kombination ist allerdings ein Auslaufmodell, das durch einen 1,5-Liter-Selbstzünder mit 100 oder 130 PS und acht Schaltstufen ersetzt wird. Da der Grandland X mit 1,4 Tonnen nicht allzu schwer ist, reicht die Leistung völlig aus, auch wenn die Beschleunigungsangabe von unter zehn Sekunden auf 100 km/h etwas optimistisch ist. Voll beladen, fehlen dem Diesel dann doch ein paar Pferdchen.

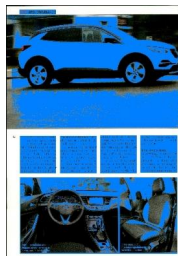
Und das erhöht natürlich den Durst des Grandland. Sein Verbrauch lag in unserem Test bei 6,4 Liter auf 100 Kilometer, also satte

zwei Liter über der Normvorgabe.

Und was natürlich für den hiesigen Markt fehlt, ist die Allrad-Option. Das adaptive Traktions-system «Intelligrip» kommt auf rutschigem Untergrund wesentlich schneller an seine Grenzen als ein Allradler. Alles Weitere überzeugt, auch Federungskomfort, Strassenlage, Lenkung. So bereiten selbst Marathonläufe viel Freude. Bleiben eigentlich nur noch die Motoren ... ■

### Stefan Fritschi sagt

» Insbesondere Kunden, die auf Allradantrieb verzichten können, finden im Grandland X eine elegante, preis-



werte und geräumige Alternative.

**Opel Grandland X 1.6 Diesel Aut. R4-Turbo-**  
diesel, 1560 cm<sup>3</sup>, 88 kW/120 PS, 300 Nm bei  
1750/min, 6-Gang-Automat, Vorderrad • Norm  
4,3 l/100 km, 112 g/km CO<sub>2</sub>, Effizienz B, Test  
6,4 l/100 km, 0–100 km/h 9,9 s, Spitze  
185 km/h • L/B/H: 4477/1856/1609 mm,  
Leergewicht: 1413 kg, Ladevolumen: 514 bis  
1652 l • Preis ab 36 850 Franken (Enjoy).



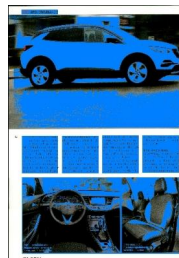
Die auto-illustrierte testet mit ultimate-Treibstoffen von bp.



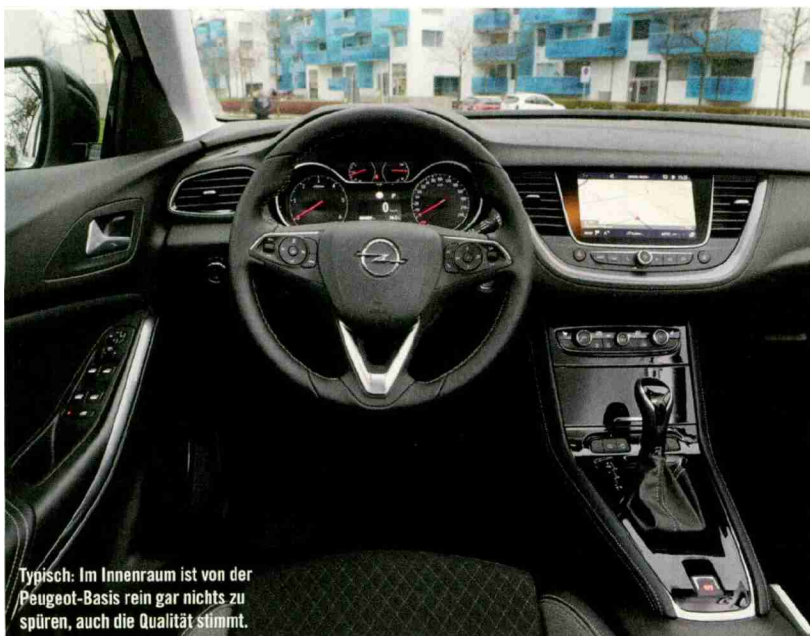
Einladend: Im Fond finden auch  
grosse Staturen genug Platz für  
Beine und Köpfe.



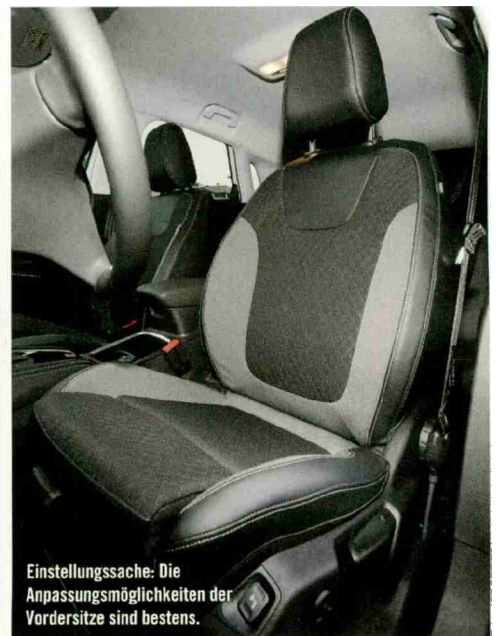
Grossräumig: Der kubische  
Laderaum nimmt viel Gepäck auf,  
nur die hohe Ladekante stört.



Modern: Die Opel-Designer haben eine eigenständige und spannende Formensprache gefunden.

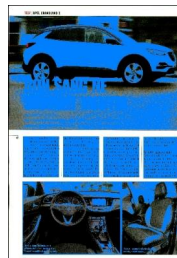


Typisch: Im Innenraum ist von der Peugeot-Basis rein gar nichts zu spüren, auch die Qualität stimmt.



Einstellungssache: Die Anpassungsmöglichkeiten der Vordersitze sind bestens.





# BON SANG NE SAURAIT MENTIR

TEXTE: STEFAN FRITSCHI PHOTOS: VESA ESKOLA

Opel a réussi, malgré un assemblage réalisé en France, à donner naissance à un SUV très spacieux et confortable, de façon autonome. Le test n'a révélé que quelques défauts mineurs.

**A**vec le Grandland X, Opel propose, en s'inspirant de la technologie de sa jumelle la Peugeot 3008 – les deux modèles quittent les chaînes de montage à Sochaux (France) –, un SUV qui offre beaucoup d'espace au niveau des cinq places. À l'avant comme à l'arrière, même les adultes se sentent à l'aise. Le véhicule possède en outre un grand coffre, qui, avec les sièges arrière repliés, offre une surface de chargement plane. dommage que le seuil de chargement soit un peu trop haut.

Le système de commande est également très typique de la marque. On ne retrouve rien de

la conception Peugeot parfois capricieuse et pas toujours convaincante d'un point de vue ergonomique. Chez le Grandland X, quelques défauts mineurs peuvent toutefois être relevés. Par exemple, le commutateur pour les quatre modes de conduite (Normal, Neige, Sable, Boue) ainsi que le mode ESP Désactivé se trouve loin en arrière et ainsi hors du champ de vision. Pourquoi retourne-t-il systématiquement au point mort après le redémarrage ? Dieu seul le sait.

Les boutons de commande éclairés en lumière transmise, dont les symboles sont difficilement lisibles à la tombée de la nuit, constituent

un autre désavantage. De plus, le système de climatisation est placé en retrait, dans l'« ombre ».

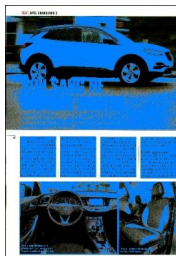
## Un moteur passé de mode

Notre véhicule de test concourt avec un moteur diesel 1,6 l, 120 ch et une boîte automatique six rapports. Cette combinaison-là est néanmoins une fin de série, qui sera remplacée par un moteur à allumage par compression d'1,5 l avec 100 ou 130 ch et huit rapports. Étant donné que le Grandland X, avec 1,4 tonne, est relativement léger, la puissance fournie est amplement suffisante, même si la valeur d'accélération donnée

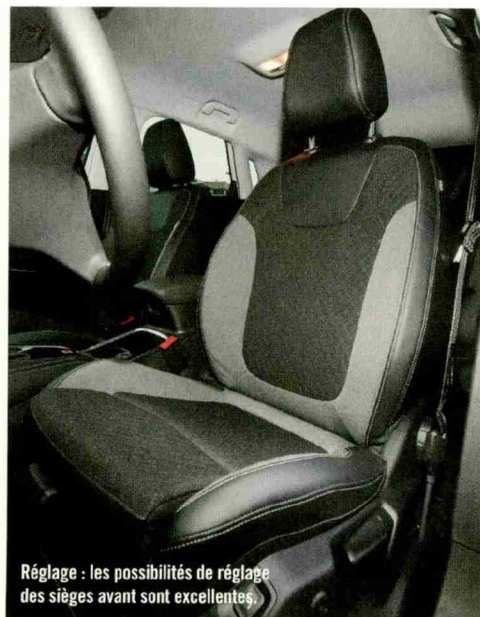
de moins de dix secondes pour atteindre les 100 km/h est un peu optimiste. Chargé au maximum, le moteur diesel mériterait quelques chevaux de plus.

Ce qui accroît aussi bien sûr la soif du Grandland. Lors du test, sa consommation était de 6,4 litres aux 100 kilomètres, soit bien deux litres de plus que les exigences standards.

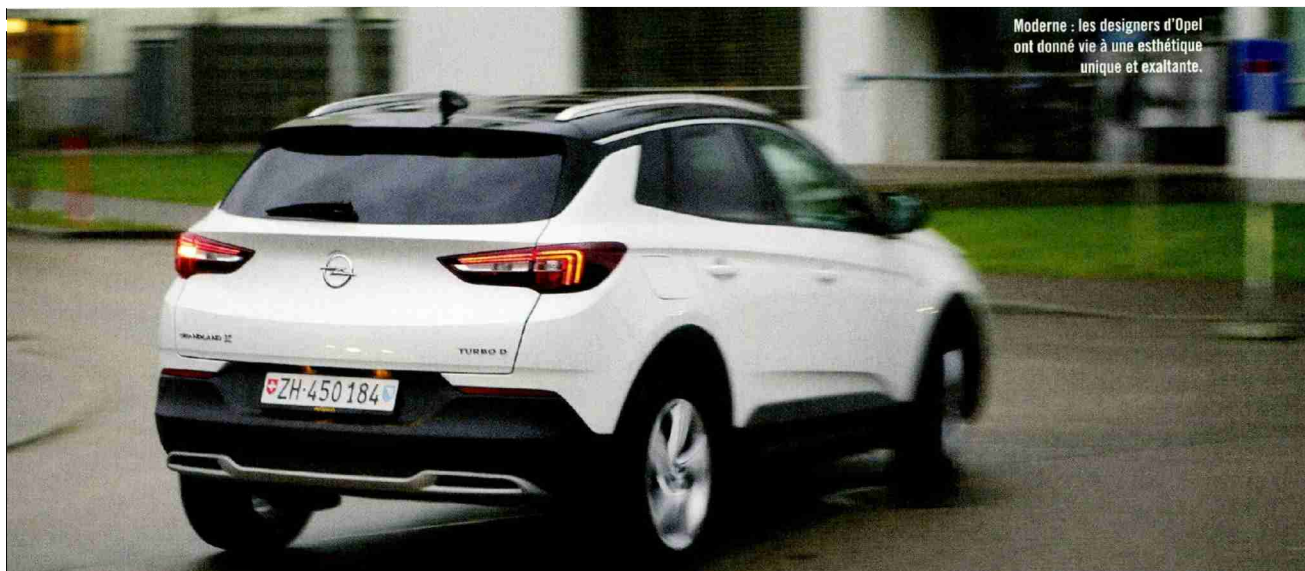
Et ce qui manque évidemment pour le marché suisse, c'est l'option transmission intégrale. Le système de traction adaptatif « Intelligrip » atteint plus rapidement ses limites sur sol glissant qu'un véhicule à transmission intégrale. Tout le



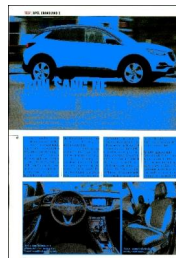
Typique : dans l'habitacle, on ne retrouve absolument rien de la base Peugeot, la qualité est au rendez-vous.



Réglage : les possibilités de réglage des sièges avant sont excellentes.



Moderne : les designers d'Opel ont donné vie à une esthétique unique et exaltante.



Accueillant : à l'arrière, même les personnes de grande taille disposent d'assez de place pour les jambes et la tête.



Spacieux: l'espace de chargement cubique peut accueillir beaucoup de bagages, seul le seuil de chargement trop haut pose problème.

reste est convaincant : le confort de suspension, la tenue de route, la direction. Ainsi, même courir un marathon peut procurer beaucoup de plaisir. Il ne manque plus que les moteurs... ■

**Stefan Fritschi dit**

➤ Les clients, en particulier ceux qui peuvent renoncer à la transmission intégrale, voient en le Grandland X une alternative élégante, abordable et spacieuse. **Opel Grandland X 1,6 Diesel Aut.** moteur turbo diesel R4, 1560 cm<sup>3</sup>, 88 kW/120 ch, 300 Nm avec 1750/min, boîte automatique 6 rapports, traction avant • Norme 4,3 l/100 km, 112 g/km CO<sub>2</sub>, efficacité B, test 6,4 l/100 km, 0-100 km/h 9,9 s, vitesse de pointe 185 km/h • L/l/h : 4477/1856/1609 mm, poids à vide : 1413 kg, volume de charge : de 514 à 1652 l • Prix à partir de 36 850 francs (Enjoy).



Le magazine auto-illustré teste avec des carburants BP Ultimate.



**AKTUELLER TEST** – Der Grandland X ist Opels gelungener und neuer Beitrag zur Klasse der Kompakt-SUV – speziell in der exklusiven Ausstattung Ultimate. Die Plattform sowie die Technik stammen aus dem Fundus des PSA-Konzerns, zu dem Opel seit einem Jahr gehört.

# Gerüstet für Familie und Beruf

Der Opel Grandland teilt sich zwar die Basis und Technik mit dem Peugeot 3008, aber er trumpft mit optischer Eigenständigkeit aussen und innen auf. Der zweifarbig lackierte Aufbau ist untenherum mit schwarzen Anbauteilen gut geschützt. Das gibt ihm die nötige Souveränität, um auch als SUV zu punkten. Serienmässig im Ultimate fabriziert, sind das innovative, adaptive Fahrlicht sowie zahlreiche Details inbegriffen, die das Leben unterwegs erleichtern. Das Interieur überzeugt mit sehr guter Verarbeitung, wertigen Materialien und klarer Reduktion auf das Wichtigste. Funktionen, welche nicht täglich gebraucht werden, verschwinden im Menü des 8-Zoll-Touchscreens.

## Grosszügige Platzverhältnisse

Aufgrund der neuen Besitzverhältnisse wird Opel OnStar mit Notruf- und zahlreichen anderen Funktionen nach und nach verschwinden und durch das PSA-System mit ähnlichem Angebot ersetzt. Die reichhaltige Ausstattung des Ultimate mit allen Sicherheits- und Komfortmerkmalen sorgt dafür, dass die Aufpreisliste recht kurz ist. Die Platzverhältnisse sind aufgrund des grossen Radstandes von 2,68 Metern sehr grosszügig.

Für den gewerblichen Einsatz kommen natürlich auch andere Ausstattungsversionen mit den etwas schwächeren Motoren in Frage, was sich durch Preise ab 26 800 Franken manifestiert. Eine Anhängerkupplung (1200 Franken) gibt es zwar,

aber leider noch kein Zuggewicht für den Ultimate, dieses dürfte gegen zwei Tonnen betragen.

## Starker Motor, geringer Verbrauch

Der Topmotor ist ein regelrechtes Kraftbündel, das kaum je bis zur Leistungsgrenze gefordert werden muss. Auffallend sind der leise Lauf sowie der günstige Verbrauch, der bei entsprechender Fahrweise auch in der Praxis fast eingehalten werden kann. Der Grandland X ist noch nicht mit Allradantrieb erhältlich, was ihm rund 120 Kilo an Gewicht und zusätzlich an Verbrauch einspart. Trotzdem ist die Bodenfreiheit mehr als ordentlich, und zusammen mit der robusten Beplankung sowie der feinfühligsten Elektronik ist das SUV auch gewappnet für Abstecher jenseits des befestigten Untergrundes.

Das angenehm abgestimmte Fahrwerk, die agilen Fahrereigenschaften sowie die serienmässige Achtgangautomatik machen den Opel Grandland X Ultimate zum alltagstauglichen Auto für fast jeden Zweck. Erst mit der Einführung des Grandland X mit Hybridantrieb (Diesel vorne, Elektro hinten), der 2019 auf den Markt kommt, wird auch die Allradtraktion Einzug halten. Mit ihren Flottenlösungen kommt Opel natürlich auch dem Gewerbe entgegen. Dabei kann die Flotte genau den Kundenbedürfnissen angepasst und mit attraktiven Leasingkonditionen verbunden werden.

[www.opel.ch](http://www.opel.ch)



Roland Hofer



*Kraftvoller Begleiter: Der Topmotor ist ein regelrechtes Kraftbündel, das kaum je bis zur Leistungsgrenze gefordert werden muss.*

Bild: zVg



*Alltagstaugliches Auto für Freizeit und Beruf: Die gelungenen Proportionen des Opels Grandland X kommen in der Ausführung Ultimate besonders zur Geltung.*

Bild: zVg

**WISSENSWERTES**

**Opel Grandland X Ultimate 2.0**

|  |   |
|--|---|
| <b>Motor:</b><br>4 Zyl., 1997 cm <sup>3</sup> , Turbo-Diesel | <b>Verbrauch (EU-Norm):</b><br>4,9/100 km, CO <sub>2</sub> 128 g/km |
| <b>Leistung (kW/PS):</b><br>130 kW/177 PS ab 3750/min        | <b>Masse (l × b × h):</b><br>4477 × 1856 × 1610 mm                  |
| <b>Drehmoment:</b><br>400 Nm ab 2000/min                     | <b>Laderaum/Dachlast:</b><br>514 bis 1652 Kubikdezimeter/80 kg      |
| <b>Kraftübertragung:</b><br>8-Gang aut./Front                | <b>Leergewicht/Nutzlast:</b><br>1340 kg/620 kg                      |
| <b>Fahrleistungen:</b><br>214 km/h, 0-100 9,1 Sek.           | <b>Preis:</b><br>ab 39 500 Fr., Testwagen 49 590 Fr.                |



## Fahrbericht: Opel Grandland X Ultimate



Starkes Stück: Der Opel Grandland X fährt sehr ultimativ vor.

cj

## Kompakt-Crossover mit allen Extras

**Der Grandland X ist Opels gelungener und frischer Beitrag zur Klasse der Kompakt-SUV – speziell in der guten Ausstattung Ultimate.**

Der Opel Grandland teilt sich zwar die Basis und Technik mit dem Peugeot 3008, aber er hat sich seine optische Eigenständigkeit bewahrt. Das Interieur überzeugt mit sehr guter Verarbeitung, wertigen Materialien und klarer Reduktion auf das Wichtigste. Funktionen, welche nicht täglich gebraucht werden, verschwinden im Menü des 8-Zoll-Touchscreens. Zusätzlich ist Opels OnStar an Bord, welches nicht nur die Notruffunktion, sondern auch Opels Concierge-Service bereithält. Die Platzverhältnisse sind auf Grund des grossen Radstandes von 2,68 Metern sehr grosszügig. Hinter

die Ladekante passen zwischen 514 und 1652 Liter Zuladung.

**Starker Motor, kleiner Verbrauch**

Der Grandland X ist zwar nicht mit Allradantrieb erhältlich, was ihm einige Zentner an Gewicht und damit auch an Verbrauch einspart. Trotzdem ist die Bodenfreiheit mehr als ordentlich, und zusammen mit der robusten Belplankung ist das SUV auch gewappnet für Abstecher jenseits des befestigten Untergrundes. Das angenehm abgestimmte Fahrwerk, die agilen Fahreigenschaften sowie die optionale Sechsgangautomatik machen den Opel Grandland zum alltagstauglichen Auto für fast jeden Zweck. Hinzu kommt die üppig serienmässig verbaute Ausstattung und der mehr als faire Einstiegspreis. cj

# Solothurner Woche

Solothurner Woche  
4502 Solothurn  
032/ 622 89 80  
www.solothurnerwoche.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 83'377  
Erscheinungsweise: wöchentlich



Seite: 22  
Fläche: 27'051 mm²

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

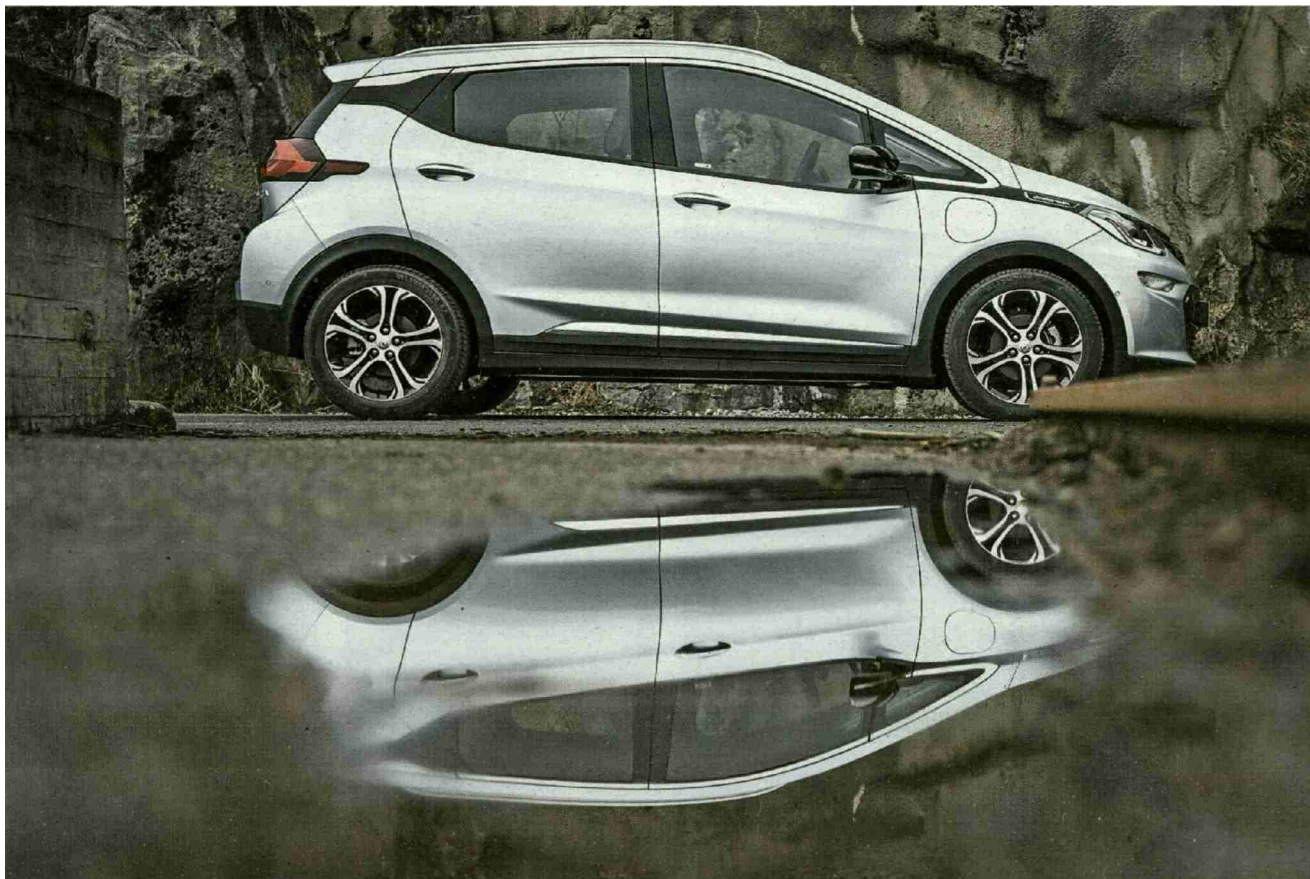
Referenz: 69880954  
Ausschnitt Seite: 2/2



**Gut gemacht: Der Grandland X bietet als Ultimate sehr viel.**

## Technische Daten + Preis

**Modell:** Opel Grandland Ultimate 2.0  
**Karosserie:** 5 Türen / 5 Plätze  
**Masse mm:** L: 4477 B: 1856 H: 1610  
**Motor:** 4 Zyl., 1997 cm³, Turbo-D  
**Leistung:** 130 kW/177 PS ab 3750/min.  
**Drehmoment:** 400 Nm bei 2000/min  
**Antrieb:** 6 Gang aut. / Front  
**Spitze:** 214 km/h, 0-100 9,1 s.  
**Verbrauch:** 4,9 l/100 km, CO<sub>2</sub> 128 g/km  
**Preis ab:** Fr. 36270.-, TW: 45600.-  
**Infos:** [www.opel.ch](http://www.opel.ch)



L'Opel Ampera franchit une étape dans la progression des véhicules électriques.

## L'Opel Ampera titille la suprématie de Tesla

Alain Giroud Essai

**Son autonomie de 500 km et son prix attractif bousculent le constructeur américain dont les modèles sont, il est vrai, plus luxueux**

**L'**Opel Ampera permet de franchir une étape supplémentaire dans la progression des voitures à propulsion 100% électrique. Le constructeur an-

nonce une autonomie officielle de 500 km, chiffre à pondérer bien entendu en utilisation courante.

Est-ce utile de revenir sur les agréments de conduite d'un tel véhicule? À l'évidence, oui. Résumons, un silence de fonctionnement reposant, exigeant toutefois d'être encore plus attentif aux piétons et aux enfants qui ne sont pas alertés par le bruit du moteur. Un couple élevé et constant permettant des démarrages et des accélérations d'une efficacité stupéfiante. Mais n'oublions pas qu'ils coûtent une importante débauche d'énergie.

**Frais d'entretien plus bas que pour un moteur thermique**

Les frais d'entretien sont également sans commune mesure avec ceux d'un moteur thermique. Le propriétaire doit se préoccuper uniquement de l'usure de ses pneus et de ses plaquettes de frein.

Beaucoup d'avantages, mais quelques inconvénients tout de même. À commencer par cette fameuse autonomie. Lors de l'essai de cette Ampera, réceptionnée dans la région lausannoise, l'écran de contrôle indiquait un rayon d'action de 340 km et des batteries chargées à 80%. Sans un «plein» complet au départ, impossible de comparer la distance





réellement parcourue avec les indications émises par l'ordinateur. Lorsque ce dernier indiqua une autonomie restante de 200 km, nous avons branché l'Ampera à une prise classique. Le chargement démarre en offrant deux options de puissance: six ou dix ampères. Dans le premier cas, 6A, une nuit n'a permis de gagner que 40 km. La suivante, à 10A, a augmenté la capacité de 60 km. Sans une installation électrique spécifique, il est donc impossible d'atteindre une charge complète des batteries en douze heures.

Une autre expérience réalisée dans un parking public genevois n'a permis de gagner que huit kilomètres en trois heures. Il faut dire que la Fondation des parkings, qui propose ce service gratuitement, n'a installé que des prises normales.

Cela dit, précisons que cette seconde génération de l'Ampera (la première recevait un groupe thermique d'appoint) est un véhicule familial facile à vivre. Une silhouette inscrite entre la berline et le SUV, un habitacle généreux y compris aux places arrière, un coffre modulable (de 381 à 1274 l) au volume honnête. Il peut être équipé en option d'un second plancher permettant de le diviser en profondeur.

Sur la route, le comportement est serein, le confort presque parfait, car les suspensions ne compensent pas toujours les irrégularités du bitume. Une berline agréable qui ne se différencie pas, à première vue, de ses sœurs thermiques.



L'écran de la planche informe en permanence de la situation de charge des batteries. OPEL



Un habitacle élégant et très spacieux. OPEL



Un coffre modulable. OPEL



Support pour iPad à l'arrière. OPEL



Système de double coffre. OPEL



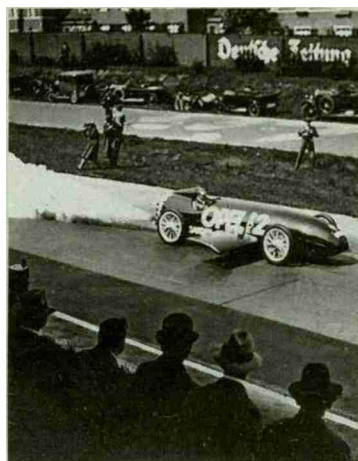
## Il y a 90 ans

### Une Opel fusée roulait à 238 km/h

En mai 1928, une voiture de course futuriste avec ailerons latéraux se lance sur le circuit de l'Avus, à Berlin. Fritz von Opel, 29 ans, petit-fils du fondateur de la société Adam Opel, allume les 24 fusées à poudre installées à l'arrière de son Opel RAK 2. «Rocket Fritz» de Rüsselsheim établit un nouveau record de

vitesse sur circuit avec 238 km/h. Cette histoire remonte à l'automne 1927. Fritz von Opel s'implique dans les recherches sur le moteur-fusée. Les premiers prototypes sont lancés sur la piste d'essai d'Opel. Le 11 avril, l'Opel RAK 1 atteint 100 km/h en huit secondes. Le véhicule, basé sur l'Opel 4/12, est propulsé par douze fusées Sander. Cette voiture prouve qu'on peut utiliser des fusées dans la propulsion automobile. L'Opel RAK 2, longue de 4,88 m, est basée sur le châssis d'une Opel 10/40. Elle est équipée de 24 fusées développant six tonnes de poussée. L'allumage est déclenché par une pédale. Cette

voiture de course de 560 kg n'a ni moteur ni transmission. **S.P.**





## Blitz-Parade am Hoch-Ybrig

Rund 2000 Opel Fans haben am vorletzten Wochenende am Jubiläumstreffen auf dem Hoch-Ybrig teilgenommen.

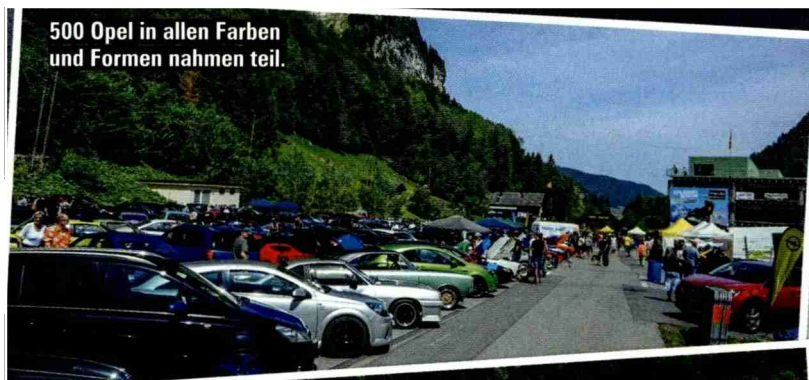
**D**AS INTERNATIONALE OPEL über Youngtimer bis hin zum top-modernen Insignia GSi war das Treffen wurde zum 30. Mal vom Opel-Team Biberegg organisiert. 500 Fahrzeuge mit dem Blitz wurden von ihren Besitzern mit Stolz präsentiert und waren Mittelpunkt der Opel Welt im Herzen der Schweiz. Vom echten Klassiker aus der Montage Biel

ganze, breit gefächerte Spektrum vertreten.

### 40 Jahre Opel GT Club Schweiz

Die vierfache Schwingerkönigin und Opel Markenbotschafterin Sonia Kälin setzte dem Anlass buch-

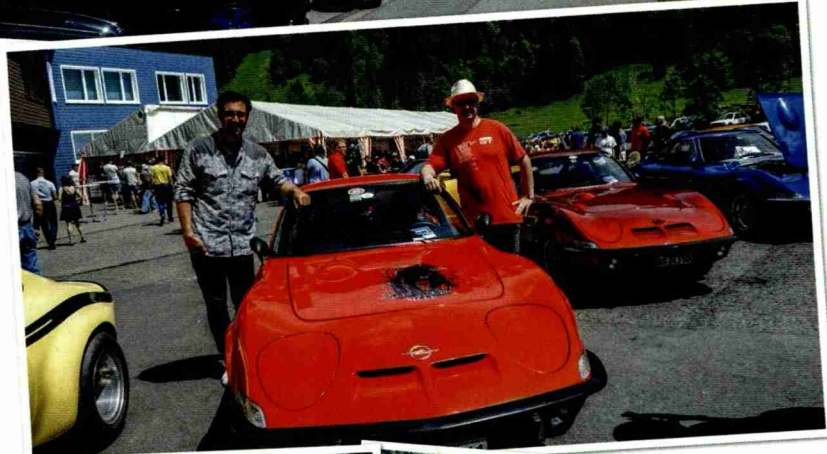
stäblich die Königs-Krone auf und stand den Fans für Autogramme, Fotos und unzählige angeregte Gespräche zur Verfügung. Als Gast-Club präsentierte sich der Opel GT Club Schweiz, der 2018 seinerseits sein 40-jähriges Bestehen feiern kann. Der Opel GT feiert in diesem Jahr seinen 50. Geburtstag und stand entsprechend besonders im Fokus. Das Opel GT Jubiläumstreffen findet vom 22. bis 24. Juni 2018 in Sarnen statt. (ml)



500 Opel in allen Farben und Formen nahmen teil.



Das internationale Opel Treffen am Hoch-Ybrig fand zum 30. Mal statt.



Autos aus allen Epochen waren dabei.



Classic Cars Special

Auto-Bild Schweiz  
8953 Dietikon  
043/ 499 18 99  
www.autobild.ch

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 7'805  
Erscheinungsweise: unregelmässig



Seite: 1  
Fläche: 7'435 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 651015  
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69895252  
Ausschnitt Seite: 1/1





# Nur Fliegen ist schöner

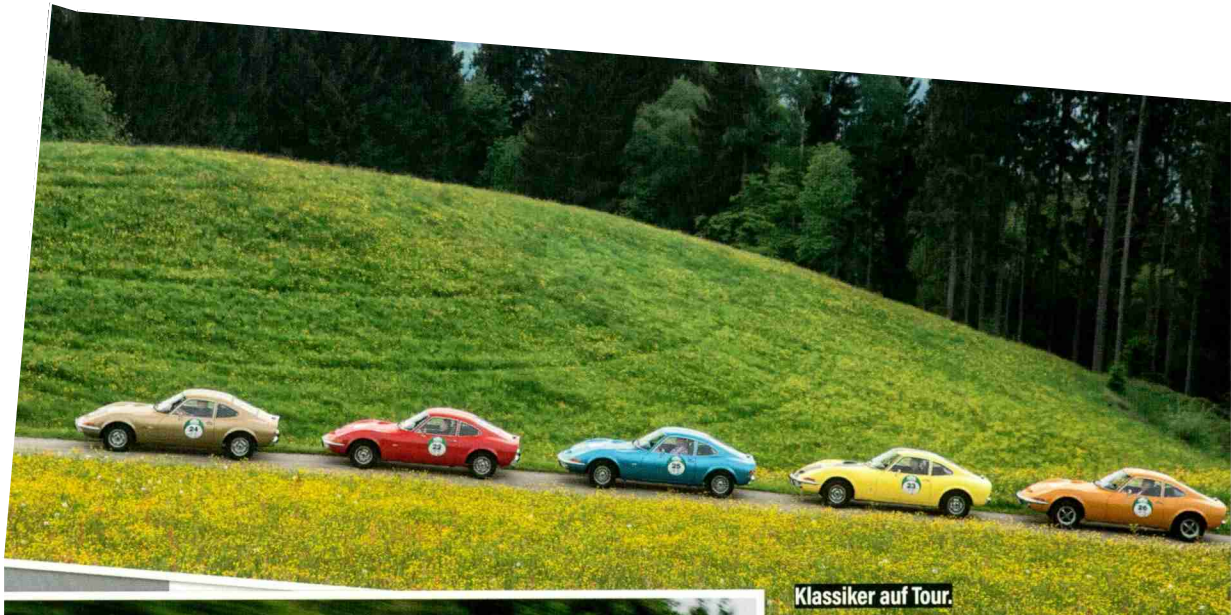
An der Bodensee-Klassik 2018 hatte der Opel GT zum 50. Geburtstag einen ganz besonderen Auftritt.

Vor 50 Jahren rollte der erste Opel GT – ein reinrassiges Sportcoupé – vom Band. Damals wie heute ein echtes Traumauto und ein Meilenstein der Automobilgeschichte. «Nur Fliegen ist schöner...» – diese vier Worte reichen aus, um Sehnsüchte und pure Emotionen zu wecken.

**U**nter Designern heisst es «Coke-Bottle-Shape», wenn die Form des Opel GT beschrieben wird. Der legendäre Zweisitzer revolutionierte die Welt der Sportcoupés mit einer ganzen Reihe von ungewöhnlichen Gestaltungs- und Konstruktionsmerkmalen. Der Zweitürer war flach, sein Heck von formschönen Rundungen geprägt, die wuchtigen Radhäuser und die schlanke Taille brachten ihm den Vergleich mit der Cola-Flasche ein.



Traumhaft – nicht nur die Aussicht.



**Klassiker auf Tour.**



**Präzise bis ins Detail: Die Gestaltung des Tankdeckels.**



**Ein Traum geblieben: 1969 stellt Opel das Konzeptfahrzeug Aero GT auf der IAA vor.**



Gezeichnet hat den GT, wie bereits die Studie Experimental GT von 1965, Erhard Schnell. Der höchst kreative Designer hat den GT in nur drei Jahren zum Serienmodell weiterentwickelt. Dabei blieben die Eigenheiten des Designs nicht auf der Strecke. Die Klappscheinwerfer wurden ebenso umgesetzt wie das Konzept, das keinen Kofferraum vorsah.

Auch im Innenraum verströmte der Vorzeige-Sportler mit seinen Schalensitzen, dem Dreispeichen-Lenkrad und den modernen Rundinstrumenten ein Flair, das bei den Käufern und Liebhabern gestern wie heute vor allem eines weckt: pure Emotion. Bei aller Begeisterung, die die Opel-Konstrukteure mit dem GT auslösten, achteten sie jedoch auch penibel auf den Insassenschutz: Mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten, eingebautem Überroll- und Seitenaufprallschutz, einem stabilen Fahrgastraum, abgewinkelter Sicherheitslenksäule und vielen weiteren Vorkehrungen setzte der GT Massstäbe für seine Zeit.

Für die GT-Kunden standen zwei Triebwerke zur Wahl: Ein aus der Kadett-Familie bekannter 1,1-Liter-Vierzylinder mit 60 PS und ein

90 PS starkes 1,9-Liter-Aggregat aus der Rekord-Baureihe. Von Anfang an besonders gefragt war der GT 1900: Bei einem für damalige Verhältnisse äusserst rasanten Tempo mit 185 km/h Spitze und einer Beschleunigung von null auf Tempo 100 in 11,5 Sekunden schlugen die Herzen sportlicher Autofahrer höher. Serienmässig gelangte die Motorkraft über ein manuelles Viergang-Getriebe an die Hinterachse. Die optionale Dreigang-Automatik wurde von den europäischen Kunden äusserst selten geordert, dafür erfreute sie sich in Übersee umso grösserer Beliebtheit.

«Nur Fliegen ist schöner», versprach die Werbung der damaligen Tage dem GT-Fahrer, und tatsächlich wurde der sportliche Opel nicht nur von normalen Kunden, sondern auch von Motorsportlern gelobt. ■



## 40 JAHRE OPEL GT CLUB SCHWEIZ

Der Opel GT Club Schweiz feiert 2018 das 40-Jahr-Jubiläum. Das Opel GT Jubiläumstreffen findet vom 22. – 24. Juni 2018 in Sarnen statt. Opel GT Fahrer können sich für das spannende Programm anmelden. 85 GTs sind derzeit registriert. Am Freitagabend, 22. Juni 2018, sind die tollen Fahrzeuge in Sarnen für jedermann zu besichtigen.

➔ [www.opel-gt-club.ch](http://www.opel-gt-club.ch)