

MEDIENSPIEGEL

29.03.2018

Avenue ID: 260
Artikel: 8
Folgeseiten: 5

	01.04.2018	Auto Illustrierte POTZ BLITZ!	01
	01.04.2018	Auto Illustrierte OPEL INSIGNIA GSI	04
	28.03.2018	Aargauer Zeitung / Gesamt Regio Business-Modell im Sportdress	05
	25.03.2018	Il Caffè della domenica Una Insignia Gsi per chi ha amato a vecchia Manta	07
	28.03.2018	Südostschweiz / Ausgabe Graubünden 57 Pferde mehr eingespannt, um den Kunden zu gefallen	08
	24.03.2018	Corriere del Ticino Grandland X per gente concreta	10
	27.03.2018	Blick Neue Sportversion für den Corsa	11
	23.03.2018	wheels-and-you.com / Wheels And You Présentation – Opel Corsa GSi	12



POTZ BLITZ!

TEXT: JÖRG PETERSEN FOTOS: OPEL

Opel holt den GSi aus dem Dornröschenschlaf. OPC-Boss Volker Strycek hat mit gezielten Eingriffen dem Insignia die entsprechenden Gene verpasst und den Allradler noch sportlicher gemacht.



Lasst es mal richtig krachen und checkt, wozu der GSi in der Lage ist», gibt OPC-Boss und Tourenwagenpilot Volker Strycek vor dem Ausritt im Michelin-Testcenter Fontange mit dem vorläufigen König der Insignias aus. «Treibt ihn an seine Grenzen, und ihr werdet sehen, dass er selbst dann noch problemlos beherrschbar ist», fügt der Vater des GSi noch an.

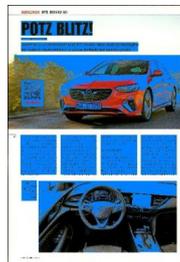
Gesagt, getan. Slalom, Trocken- und Nasshandling stehen auf dem Programm. Zuvor gilt es, sich vernünftig im aggressiv gestalteten,

mit Seitenschwellern, Chromelementen und dezentem Heckspoiler aufgepeppten Grand Sport zu installieren. Im optionalen Integralsitz lässt sich schnell die perfekte Sitzposition finden. Eine Eigenentwicklung der Rüsselsheimer, die – wie die anderen Sitze auch – das AGR-Gütesiegel tragen. Auf Ventilation und Massagefunktion kann man momentan noch verzichten.

Von zahm bis wild

Im Tour-Modus, einem von vier Modi, geht es raus auf die Teststrecke. Sanft rollt der GSi zunächst

ab. Zugegeben für Sportfahrer zu wenig. Die zehn Millimeter Tieferlegung machen sich kaum bemerkbar. Der Fünftürer lenkt sehr zackig ein und hält brav die Spur. Im Sport-Modus geht es dann bereits eine Spur zackiger zu und her. Die speziell auf die Bedürfnisse des Allradlers getrimmten Michelin Pilot Sport Pneus scheinen eins mit dem Asphalt zu werden. Im Competition-Modus, der die Traktionskontrolle eliminiert und grössere Gierwinkel erlaubt, verlangt der GSi dann nach kundiger Hand, um dem untersteuernden Allradler



Alles liegt gut zur Hand: Der Achtgang-Automat ist Serie, die Übersichtlichkeit optimal.



Einhalt zu gebieten. Und das funktioniert problemlos. Erst recht die Brembo-Bremsen, die sich beim Anbremsen vor den eng gesteckten Schikanen als echte Energiekiller einen Namen machen.

Intelligenter Allradler

Eine modifizierte Achtgang-Automatik und der bekannte Allradantrieb inklusive zweier elektrisch gesteuerter Lamellenkupplungen an der Hinterachse bringen die Power des Zweiliter-Turbos auf die Strasse. Mit den daraus resultierenden 260 PS und 400 Nm ist man bestens bedient. Sehr spontan legt sich der Vierzylinder ins Zeug, sodass die 7,2 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h durchaus realistisch sind. Schade nur, dass bei aller Sportlichkeit der Sound etwas auf der Strecke bleibt, da er nur künstlich über die Stereoanlage erzeugt wird. Wer von vornherein darauf verzichten kann, greift zum Bi-Turbo-Diesel, der mit seinen 210 PS/480 Nm eine echte Alternative ist. ■

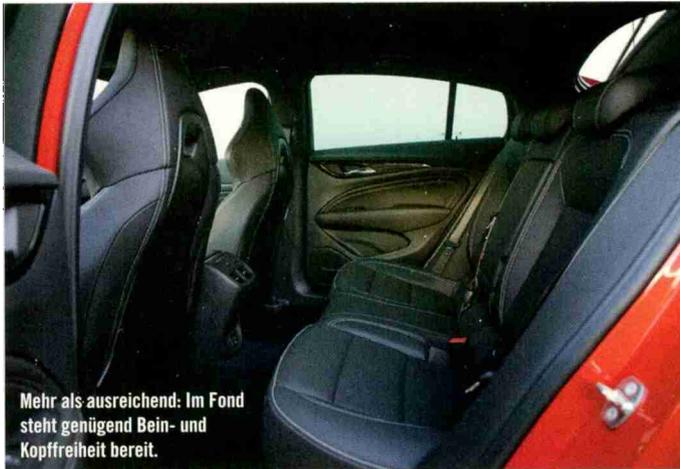
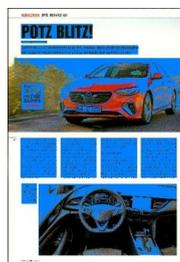
Jörg Petersen sagt

Der Feinschliff für den Insignia GSi hat sich gelohnt. Er bietet Sportlichkeit auf hohem Niveau, ohne dass der Komfort auf der Strecke bleibt.

- Opel Insignia GSi Grand Sport R4-Turbobenziner, 1998 cm³, 191 kW/260 PS, 400 Nm bei 2500–4000/min, 8-Gang-Automat, Allrad
- 8,6 l/100 km, 197 g/km CO₂, Effizienz E, 0–100 km/h 7,2 s, Spitze 250 km/h.
 - L/B/H: 4910/1941/1445 mm, Leergewicht: 1683 kg, Ladevolumen: 490 bis 1450 l.
 - Preis ab 49 900 Franken (Sports Tourer ab 51 300 Franken).



Für den gesunden Rücken: Die vielfach verstellbaren und optimal passenden Performance-Sitze.



Mehr als ausreichend: Im Fond steht genügend Bein- und Kopffreiheit bereit.



Geräumig: Im Grand Sport (Bild) warten 490 bis 1450 Liter und im Sports Tourer 560 bis 1665 Liter auf das Gepäck.



Straff: Zehn Millimeter Tieferlegung und Allradantrieb sorgen für sportlichen Fahrkomfort.

Datum: 01.04.2018



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

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 10'701
Erscheinungsweise: monatlich



Seite: 4
Fläche: 3'013 mm²

Auftrag: 651015
Themen-Nr.: 651.015

Referenz: 69054870
Ausschnitt Seite: 1/1



OPEL INSIGNIA GSI
Der Dornröschenschlaf ist vorbei.



Business-Modell im Sportdress

Opel Mit dem neuen Insignia GSi feiert das Sportlabel der Rüsselsheimer seine Rückkehr



Der neue Opel Insignia GSi vereint Sportlichkeit mit Komfort.

VON ISABELLE RIEDERER

GSi. Die drei Buchstaben glänzen am Heck in der Sonne. Bei Opel-Fans strahlen die Augen. Seit 2012 ist der Insignia der erste Opel, der das Kürzel wieder tragen darf. GSi heisst auf opelanisch: Grand Sport Injektion. Das bedeutet: Diese Kiste ist heiss.

Optisch macht das neue Flaggschiff sowohl als Limousine als auch als Kombi schon mal Eindruck. Front- und Heckpartie des zivilen Insignia wurden zwar nur leicht, aber wirkungsvoll verändert. Die grösseren, senkrecht stehenden Lufteinlässe vorn sind ebenso chromumrandet wie die Auspufföffnungen, das Heck wird neu von seitlichen Auslässen geprägt. Die Wahrheit liegt aber wie immer auf der Strasse, deshalb rein in das Vergnügen. Die fest zupackenden, aber durchaus bequemen und nicht zuletzt AGR-zertifizier-

ten Schalensitze (optional) sind eine Wucht.

Ein Druck auf den Startknopf und der Zwei Liter grosse Biturbo-Diesel erwacht zurückhaltend zum Leben. Den Selbstzünder wie den alternativ zur Verfügung stehenden Turbobenziner kennt man aus dem normalen Insignia. Die beiden Aggregate des neuen Opel Insignia GSi schicken unveränderte 210 respektive 260 PS an den serienmässigen wie permanenten Allradantrieb.

Beide bringen ihre Kraft per Achtgang-Automatik an alle vier Räder. Bei der Achtgangautomatik spielte Opel eine neue Software auf, änderte damit die Schaltpunkte und die Intensität. Im Normal- und Tour-Modus arbeitet die Box geschmeidig und zurückhaltend. Im Sport-Modus könnte der Gangwechsel aber noch ein Tick schneller und härter fol-



gen.

Frei nach Wahl

Der Diesel mit einem Drehmoment von 480 Nm brummt kernig und leistet ordentliche Arbeit. Der 2,0-Liter-Turbobenziner passt aber besser zum GSi-Gefühl. Hier spürt man, dass Opel nachgeschärft hat. In 7,3 Sekunden knackt er die 100-km-Marke. Auch die 160 Kilogramm weniger Gewicht machen sich hier stärker bemerkbar. Der Verbrauch des Benziners beträgt 8,6 Liter, der CO₂-Ausstoss liegt bei 197 g/km. Beim Diesel sind es 7,0 Liter bei einem CO₂-Ausstoss von 186 g/km.

Die Ingenieure der Opel Performance Center (OPC) schärften aber noch viel mehr nach, wie das Fahrwerk, die Bremsen, die Lenkung, die Schaltcharakteristik - sogar den Antriebsstrang nahmen sie sich vor.

Im Sportmodus versteift sich das um zehn Millimeter tiefer gelegte Sportfahrwerk, das Ansprechverhalten wird zackiger und der Sound dank Aktuator gieriger. Das reicht für munteres Fahren, souveräne Überholmanöver und schwungvolle Kurvenpartys.

Vor allem aber die Fahrwerkabstim-

mung ist gelungen, die war schon immer eine Domäne der Rüsselsheimer.

Dank Torque Vectoring, einer ausbalancierten Gewichtsverteilung und vorzüglicher Traktion setzt der GSi neue Klassenmassstäbe. Vor allem auf nasser Strecke zeigt der Insignia GSi ähnlich kräftigen Kollegen schnell die Rückleuchten. Das unabhängig von Fahrmodus und -weise stets sichere Fahrgefühl war den Entwicklern besonders wichtig. Dazu trägt auch die serienmässig verbaute, gut dosierbare und zupackende Brembo-Bremsanlage bei.

Viel Sport fürs Geld

Die Serienausstattung ist zwar grosszügig, bietet zum Beispiel LED-Matrix-Scheinwerfer, Opel OnStar und Navigationssystem. Aber die Preisliste lockt zur Völlerei: Feines Leder, das ganze Paket an Assistenzsystemen, der erwähnte Super-Sitz, 20-Zoll-Michelin-Sportreifen und vieles mehr können den Grundpreis von 49 900 Franken schnell erhöhen.

Der Opel Insignia GSi ist seit Januar bestellbar, die ersten Fahrzeuge sind am März im Handel.

7,3

Sekunden braucht der Insignia GSi als Benzinier für den Spurt auf 100 km/h.



Una Insignia Gsi per chi ha amato la vecchia Manta

Prosegue la tradizione di modelli sportivi con cui s'è sempre distinta la tedesca Opel

Con 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 cavalli) furono le prime. Una dinamica berlina, da 49'900 franchi, adatta a chi ama la particolarità. Opel ha infatti regalato alla Gsi un telaio completamente nuovo. Le molle più corte abbassano la berlina di una decina di millimetri, gli speciali ammortizzatori sportivi riducono al minimo i movimenti della carrozzeria anche nei giri veloci. I grintosi freni Brembo a quattro pistoni, nonché lo sterzo già diretto, sono stati adattati di conseguenza.

La Insignia Gsi dispone di serie del telaio elettromeccanico FlexRide che, in poche frazioni di secondo, adatta ammortizzatori e sterzo. Inoltre il comando modifica pedale dell'accelerazione e punto di commutazione del cambio automatico di serie. In esclu-

siva per la Gsi è disponibile in aggiunta la modalità Competition, attivabile tramite il tasto Asp. Premendolo due volte permette al conducente angoli di imbardata (oscillazione) maggiori con il sistema di controllo della trazione disattivato.

Più veloce sulla Nordschleife della versione Op, più potente del modello precedente, la vettura assicura divertimento alla guida. Trazione integrale con Torque Vectoring, in combinazione

con gli pneumatici Michelin Pilot Sport 4S dall'elevata aderenza e gli ampi cerchi da 20", permettono di raggiungere un buon livello di tenuta.

Il modello ha carattere anche nell'abitacolo. Il sedile integrale, con rivestimento in pelle, è stato ideato da Opel appositamente per la Gsi. Il volante sportivo, pure in pelle, e i pedali in alluminio sono ulteriori caratteristiche di questa quattro porte. La Insignia Gsi ha un baricentro basso e un potente motore a benzina turbo 2 litri che sviluppa 260 cavalli. In combinazione con il nuovissimo cambio automatico a otto marce che può essere controllato anche utilizzando le levette al volante. Inoltre è possibile preselezionare i cambi di marcia nel funzionamento automatico mediante le modalità Standard e Sport.

Oltre al motore a benzina turbo 2 litri, nella Gsi anche un potente motore diesel di nuova concezione. **s.p.**





57 Pferde mehr eingespannt, um den Kunden zu gefallen

Opel musste wegen der Motorisierung des Grandland X viel Kritik einstecken. Inzwischen hat der deutsch-französische Autobauer nachgebessert. Das SUV gibt es jetzt mit höherer Leistung.



Dem Kundenwunsch entsprochen: Der Opel Grandland X ist jetzt mit 177 PS Leistung erhältlich.

Bild Opel

von **Dario Morandi**

Sechs Monate nach seiner Premiere hat es also nun doch noch geklappt: Der Opel Grandland X wurde technisch aufgepeppt und kommt jetzt mit mehr Schub des Wegs. Das geschah indessen nicht ganz freiwillig. Das sei die Antwort auf eine Forderung nach mehr Motorenleistung aus den Reihen der Kundschaft, erklärt Opel-Sprecherin Susanne Rohmert. Denn als das grosse Sport Utility Vehicle (SUV) vom Fertigungsband auf den Markt rollte, wurde Kritik laut. Zu schwach sei die Motorisierung, hiess es. Kein Wunder: Auf einen Diesel mit 120 PS (88 kW) und auf einen Benzinmotor mit 130 PS (96 kW) hatte kaum jemand

gewartet. Opel musste nachbessern.

Guten Eindruck gemacht

Aus 120 wurden deshalb gewissermassen über Nacht 177 PS (130 kW). Generiert wird die Leistung aus einem Zweiliter-Turbodiesel aus dem Fundus des Mutterhauses PSA (Peugeot-Citroën). Der stärkere Selbstzünder unter der Grandland-Haube vermittelt auf unserer Testfahrt einen positiven ersten Eindruck. Das Vierzylindertriebwerk, das gemäss Werk 4,9 Liter Diesel auf 100 Kilometer verbrennt, entpuppt sich als spurt- und drehfreudig, weil sich die 400 Newtonmeter Drehmoment bereits etwas unter der Marke von 2000 Motorumdrehungen zu Wort melden. Die Kraft wird über ein auto-

matisches Achtganggetriebe übertragen. Ausserdem verfügt das SUV gemäss Opel über eine harnstoffbasierte Abgasnachbehandlung (Adblue) sowie einen Stickstoff-Katalysator, was der Euro-6d-Norm entspricht. Der Diesel ist deshalb nach Einschätzung von Chefingenieur Dietmar Breidert «nicht von Fahrverboten in Innenstädten tangiert».

Bloss eine Traktionskontrolle

Schade ist einzig, dass es für den Grandland keinen vollwertigen Allradantrieb gibt. Die Konstruktion der PSA-Plattform lasse den Einbau eines klassischen Allradantriebs nicht zu, sagt Opel-Schweiz-Sprecher Lukas Hasselberg. Stattdessen hat man dem Grand-



land als Option eine Traktionskontrolle namens Intelli-Grip mit verpasst, die bei Bedarf auf den Frontantrieb einwirkt. Diese Traktionskontrolle verliert auf stark vereisten oder verschneiten Strassen jedoch recht schnell die Contenance. Das hat unlängst ein Versuch mit dem «Schwestersystem» Grip-Control von PSA auf der stark vereisten Strecke vom Golfplatz Lenzerheide hoch zur Kantonsstrasse gezeigt. Ein Trost bleibt aber: Ab 2019 ist der Grandland auch als aufladbarer (Plug-in) Hybrid erhältlich. Und der wird vorne von einem Benzin- und hinten von einem Elektromotor angetrieben.

Bei normalen Strassenverhältnissen fährt sich der Grandland indessen wirklich schön. Trotz seiner Grösse entpuppt er sich als übersichtlich und vor allem als lauf ruhig sowie komfortabel. Das Cockpit präsentiert sich aufgeräumt und übersichtlich. Und es kommt ohne irgendwelchen Schnick-Schnack aus. Das Interieur mit grosszügigem Panoramadach (Option) ist zwar sauber verarbeitet, es gibt aber auch recht viel Hartplastik.

* Die «Südostschweiz» konnte den Opel Grandland auf Einladung von Opel Suisse SA in San Sebastián einem ersten Fahrttest unterziehen.

Eckdaten – Opel Grandland X

Modell: 5-türiges SUV mit 5 Plätzen

Masse: Länge 4477, Breite 1906, Höhe 1609, Radstand 2675 mm

Kofferraum: 514 bis 1652 l

Motor: 2-Liter-4-Zylinder-Turbo-Diesel mit 177 PS (130 kW)

Fahrleistungen: 0–100 km/h in 9,1 s, Höchstgeschwindigkeit 214 km/h.

Verbrauch: 4,9 l auf 100 km

CO₂-Ausstoss: 128 g/km

Markteinführung: sofort

Preis: ab 36'200 Fr.



Grandland X per gente concreta

Abbiamo provato il SUV compatto di Opel: un'auto elegante e spaziosa

■ Un SUV compatto elegante e spazioso, che offre una comoda seduta rialzata, ampia visibilità e tecnologia d'avanguardia già da una soglia di prezzo assolutamente abbordabile, dato che Opel Grandland X è ordinabile a partire da 23'800 franchi.

A bordo cinque passeggeri trovano comodamente spazio all'interno di un abitacolo generoso anche a livello di rifiniture, che non fa concessioni al lusso. Presentato in autunno al Salone di Francoforte, il Grandland X è un prodotto sfornato da Opel nell'ambito di un'offensiva che ha visto il marchio tedesco, passato l'anno scorso al gruppo francese PSA, proporre al suo vasto pubblico un'ampia gamma di prodotti nuovi o rinnovati. Inizialmente le motorizzazioni

ni adottate sono due: un tre cilindri turbo a benzina da 1,2 litri a iniezione diretta che sviluppa 130 cavalli e un quattro cilindri diesel da 1,6 litri e 120 cavalli. Già nelle prossime settimane però è prevista la presentazione di una versione «Ultimate» dotata di propulsore diesel capace di sprigionare 177 cavalli.

In attesa di saggiare le qualità del nuovo arrivato, che sarà dotato di un cambio a 8 rapporti, abbiamo potuto provare il «fratellino» da 120 cavalli, al quale non abbiamo evidentemente potuto richiedere generose prestazioni sportive. Conforme alle aspettative e assolutamente affidabile il cambio automatico a 6 rapporti, motore non brillantissimo, ma dalla resa sicura, parsimonioso nei consumi e silenzioso. Spazio, anche nel

bagagliaio, ce n'è in abbondanza, apprezzata - molto! - l'illuminazione a LED adattiva. Un'auto generosa, nella più pura tradizione Opel, per una clientela concreta. **T.B.**

INbreve

CILINDRATA
1.560 cc
POTENZA E COPPIA MAX
120 CV e 300 Nm
ACCELERAZIONE
0-100 km/h in 9,9 sec.
VELOCITÀ MASSIMA
185 km/h
CONSUMI E EMISSIONI CO₂
4,3 l/100 km e 112 g/km





Neue Sportversion für den Corsa

Glattpark ZH – Opel setzt seine GSi-Tradition fort: Ab Sommer folgt auf den Insignia GSi mit dem Corsa das zweite Modell der sportlich positionierten GSi-Reihe. Der Dreitürer wird mit dem Sportfahrwerk des Corsa OPC ausgestattet, optisch mit grossen Lufteinlässen, Schwellern und Heckspoilern Präsenz markieren und im Cockpit mit Sportsitzen und -lenkrad ausgestattet. **Beim Antrieb wird voraussichtlich der 1,4-Liter-Turbobenziner mit 150 PS zum Einsatz kommen**, womit der GSi die Lücke zwischen OPC Line und dem 207 PS starken OPC schliesst. Marktstart ist im Herbst, Preise sind noch nicht bekannt.



Présentation – Opel Corsa GSi

23 March 2018

2018-03-23

Opel développe une nouvelle gamme de sportives badgées GSi, après l'Insignia, place à la Corsa.



Le fameux label GSi est bien connu des adeptes de la marque allemande mais depuis un certain temps il avait été mis de côté au profit du badge OPC. L'été dernier nous découvrons l' Insignia GSi , dont nous vous proposerons un essai prochainement, qui faisait revivre ces trois lettres iconiques pour Opel.

Aujourd'hui le constructeur sous le contrôle du groupe PSA annonce l'arrivée de la Corsa GSi sans nous donner toutes les spécificités de cette nouvelle petite sportive. Cependant, on sait déjà qu'elle disposera d'un châssis sport provenant de la Corsa OPC . Ceci laisse entendre que les deux versions resteront au catalogue et donc tout logiquement, cette Corsa GSi devrait se positionner en deçà de la mouture OPC. Enfin ceci n'est qu'une supposition et peut-être bien que la GSi remplacera l'OPC.



Look dynamique, sièges Recaro, volant sport et éléments en carbone viennent agrémenter les lignes de la petite Opel, on sera bien dans un segment sportif. Restera à voir ce qu'elle proposera sous le capot pour établir ses concurrentes.

Cette nouvelle Opel Corsa GSi pourra être commandée dès cet été et les premiers véhicules arriveront chez les concessionnaires suisses à l'automne. Wheels And You ne manquera pas de vous proposer un essai dès que possible.