

MEDIENSPIEGEL

02.02.2018

Avenue ID: 260

Artikel: 3

Folgeseiten: 4

	27.01.2018	Blick Duell auf dem Feldweg	01
	27.01.2018	Der Landbote Das Vermächtnis aus Rüsselsheim	03
	02.02.2018	Auto Illustré DIS-LE AVEC DES FLEURS!	05



Geländekombis im Vergleich

Duell auf dem Feldweg



Timothy Pfannkuchen

Wer hat sie erfunden? Die Schweden. Und wer kauft sie? Die Schweizer! Seit es Geländekombis gibt (Pionier: Volvo V70 XC 1997), fährt die Schweiz aufs Familienauto im Rustikal-Look ab. Das trendige SUV-Kleid hilft Kombis, den SUV-verursachten Käuferschwund abzufedern.

Neu tritt in der Oberklasse die Mercedes E-Klasse All-Terrain beispielsweise gegen Audis A6 Allroad an, in der Mittelklasse der Opel Insignia Country Tourer etwa gegen VWs Passat Alltrack. **Der Opel strebt fühlbar nach oben: fünf Meter Länge – wie der Mercedes. Der Opel kostet aber nur rund halb so viel:** Testwagen mitsamt Optionen 68 110 gegenüber 118 724 Franken.

Elegant sind beide. Drinnen gibts im Mercedes eine Wellness- und Zukunftsshow: riesige Displays, luxuriöse Details, enormer Laderaum. Der Opel

ist qualitativ exzellent, aber halt eher bürgerlich. Der Mercedes lädt mehr ein, der Opel hat dafür gefühlt mehr Luft im Fond.

LED-Matrix-Licht, Head-up-Display, 360-Grad-Kamera oder Radartempomat bieten beide. Der Mercedes kann mit autonomem Parkieren (ohne Fahrer) oder teilautonomem Lenken noch mehr.

Die jeweiligen Topdiesels leisten im Mercedes 258 PS aus sechs und im Opel 210 PS aus vier Zylindern. Im Alltag reicht dies sowie so. **Ein Powergenuss ist die seidige Dampfmaschine des Mercedes.** Dagegen hat der zwar durchzugsstarke, aber viel kerniger laufende Opel-Diesel keinen Stich. Fair im Durst sind für die Leistung beide: Testschnitt Opel

gut sieben, Mercedes acht Liter.

Kurvenhatz ist beider Sache nicht. **Beide sind auf Komfort geeicht, was im Mercedes noch schwebender klappt.** Eindrucksvoll, aber sehr fein fährt auch der Opel, und solls mal sportlich sein, wirkt er behärdert und lenkt williger ein. Was der Opel nicht kann: Mercedes bietet höhenverstellbare Luftfederung plus Geländemodus. Ob das die Kundschaft jemals brauchen wird?

Fazit: Gut gestrebt, Opel! Klar, Mercedes schwelgt in Komfort, Luxus, Prestige, Hightech – der perfekte Genuss zum Geniesserpreis. **Der Opel wirkt zwar braver, nicht aber bieder, fährt sich fast oberhalb mittelklassig und ist zum halben Preis gefühlt locker drei viertel so gut.**



Der Schnellcheck

Mercedes-Benz E 350 d 4Matic All-Terrain
Antrieb 3.0-V6-Turbodiesel, 258 PS, 620 Nm bei 1600/min, 9-Gang-Automat, 4x4
Fahrleistungen 0–100 km/h in 6,2 s, Spitze 250 km/h
Masse L/B/H 5,01/1,91/1,49 m, 2230 kg, Laderaum 640 bis 1820 Liter
Verbrauch Werk/Test 6,8/8,0 l/100 km, 179/211 g CO₂/km, Energie F
Preis Ab 84 900 Fr. (Basis: E 220 d 4Matic All-Terrain, 194 PS, 72 400 Fr.)



Der Schnellcheck

Opel Insignia 2.0 BiTurbo Country Tourer
Antrieb 2.0-R4-Turbodiesel, 210 PS, 480 Nm bei 1500/min, 8-Gang-Automat, 4x4
Fahrleistungen 0–100 km/h in 8,2 s, Spitze 238 km/h
Masse L/B/H 5,00/1,87/1,53 m, 1953 kg, Laderaum 560 bis 1665 Liter
Verbrauch Werk/Test 7,1/7,1 l/100 km, 188/188 g CO₂/km, Energie G
Preis Ab 53 900 Franken (Basis: Insignia 2.0 Diesel Country Tourer, 170 PS, 49 400 Fr.)





Das Vermächtnis aus Rüsselsheim



Zwei Zentimeter mehr Bodenfreiheit und schwarze Schutzverkleidungen verwandeln die Kombi-Version des neuen Insignia in den Country Tourer, ein Auto, das wenig Wünsche offenlässt. Foto PD

Marc Leutenegger

OPEL Kernig und robust soll er wirken, der neue Insignia Country Tourer. Dabei ist das Flaggschiff von Opel im Kern ein Auto für Leute, die es komfortabel mögen.

«Praktisch ist er schon; schade eigentlich, steht kein Umzug an.» Der Gedanke geht uns durch den Kopf, wie wir so am Heck stehen und der Klappe beim Hochfahren zuschauen. Eben haben wir mit dem Fuss unter dem Stossfänger durchgewischt. Jetzt blicken wir in eine weite, topfebene Teppichlandschaft, einen wunderbar perfekten Kofferraum. Die Ladekanne **Für Sie gefahren**

te sitzt tief, die Radhäuser zerfurchen das Kompartiment nicht. Würden wir jetzt noch die Sitzlehnenentriegelung drücken, wäre Platz für eine ganze Matratze – aber eben, wir ziehen ja nicht um.

Der Country Tourer, wie die auf

«offroad» getrimmte Kombi-Version des Opel Insignia heisst, geizt nicht, am wenigsten mit Raum. Über fünf Meter erstreckt sich die Karosserie, über 2,82 der Radstand. Der Überhang hinten ist erheblich, das Kofferraumvolumen ebenso, 560 bis 1665 Liter sind es in Zahlen.

Zu viert kann man in diesem Auto problemlos 1000 Kilometer fahren, ohne Beschwerden. Auf allen Sitzen geht es feudal zu. Selbst hinten ist viel Luft um Köpfe und Knie. Und überall wird, das fällt im Winter besonders auf, der Insasse klimatisch verwöhnt. Die äusseren Fondsitze sind beheizt, die vorderen Sitze beheizt und belüftet. So gehört sich das für ein Topmodell.

Optisch hebt sich der ab 44'900 Franken angebotene Country Tourer durch schwarze Kunststoffverkleidungen und zwei Zentimeter mehr Bodenfreiheit von seinem zivilen Bruder ab. Tech-

nisch sind die Fahrzeuge identisch, und sie sind gut. Der auf einer neuen Plattform aufgebaute Insignia ist das Meisterstück der Marke Opel, ja man möchte fast sagen ihr Vermächtnis, nachdem die Deutschen letztes Jahr an die französische PSA-Gruppe verkauft wurden. Der Insignia bietet alles, was einen zeitgemässen Mittelklassekombi auszeichnet: ein gepflegtes Interieur, ein voll kompatibles Infotainmentsystem, technische Details wie ein Head-up-Display oder ein Assistenzsystem mit Abstandstempomat und aktiver Spurhaltehilfe. Auch eine aktiv lenkende Einparkhilfe fehlt nicht, und sie ist im Alltag eine echte Erleichterung. So muss man nicht aussteigen und nachmessen, ob der Lademeister in die Parklücke passt.

Der Testwagen ist mit dem Topmotor ausgerüstet, einem 210 PS starken Zweiliter-Turbodiesel mit sequenzieller Aufladung, der



uns mit seinem satten Durchzug und seiner Laufruhe gut gefällt. Nur bei Kaltstart ist der Selbstzünder etwas knurrig. Das maximale Drehmoment beträgt 480 Nm und steht schon bei 1500 Umdrehungen an. Der Verbrauch ist mit laut NEFZ 7,2 und im Test über 8 Litern noch vertretbar.

Auffallend gut ist wiederum das Handling. Torque Vectoring verhindert ein Untersteuern in Kurven weitgehend, dazu wird das Drehmoment durch ein Differenzial mit Lamellenkupplung an der Hinterachse variabel auf die Räder verteilt. Der intelligente Allradantrieb sorgt für eine jederzeit gute Traktion.

Fahrwerk, Schaltzeitpunkte und Lenkung lassen sich über Fahrprogramme in ihrer Charakteristik verändern. Wir bleiben jedoch fast immer beim «Standard», lassen der Achtgangautomatik etwas Zeit, der Federung ihre Genügsamkeit und genießen das, was dieses Auto jenseits der Allradoptik tatsächlich ausmacht: den richtig guten Fahrkomfort. Den muss man in dieser Klasse freilich auch bieten, kostet unser gut ausgestatteter Insignia doch gut und gern 58 000 Franken.

AUTOTEST

Opel Insignia Country Tourer 2.0 Biturbo Excellence

- + Üppiges Platzangebot
- + Umfassende Ausstattung
- + Formidabler Reisekomfort
- + Gute Strassenlage
- + Moderne Assistenztechnik
- Tolerabler Verbrauch



DIS-LE AVEC DES FLEURS !

TEXTE : MICHAEL LUX PHOTOS : VESA ESKOLA

Selon Opel, le Crossland s'adresse à la clientèle urbaine qui préfère aller faire ses courses chez le paysan bio plutôt que d'aller faire du tout terrain. Voilà pourquoi le plus petit modèle de la famille X n'a pas de traction intégrale - mais d'autant plus de style.

Si l'on faisait un croisement entre le Mokka X et l'Adam, il en résulterait un Crossland X. Mais ce dernier n'a pas hérité du chromosome X. Contrairement au Mokka, le Crossland n'est pas proposé avec une traction intégrale. Rien d'étonnant à cela car il est basé sur la même plateforme que les modèles PSA Citroën C3 Aircross et Peugeot 2008 qui, eux aussi, sont de pures tractions avant. Mais le Crossland X ne tient pas du tout à être une voiture tout-terrain mais un crossover pour un mode de vie urbain. La peinture bicolore chic à la Adam s'accorde parfaitement avec. Le patrimoine génétique de SUV est respectivement représenté par un revêtement offroad noir ainsi que par l'anti encastrement stylisé.

Tout comme pour son design extérieur, il règne dans l'habitacle un langage sculptural des formes avec des lignes harmonieuses et une répartition claire des affichages et des fonctions. Les instruments sont disposés de façon lisible. La commande de l'écran tactile 8 pouces, en relation avec la navigation 5.0 du système Intelli-Link (750 Fr), la connexion smartphone Apple Carplay ainsi qu'Android AUTO incluse, est simple et intuitive.

La qualité perçue du Crossland est bonne. Seul le plastique dur dans les portes trouble un peu la vue d'ensemble. Avec les sièges chauffants et les repose-cuisses réglables, les sièges ergonomiques AGR extrêmement confortables (600 Fr) plaisent particulièrement bien. Combiné au pack hiver (340 Fr), il y a même un chauffage de volant à bord. Par contre, le pack Sécurité complet, avec entre autres l'assistant de démarrage en côte, le système de détection de somnolence, le système d'alerte de franchissement involontaire de ligne et la détection des panneaux de signalisation, est de série.

Suffisamment de place

Le Crossland n'est pas un miracle

en matière d'espace. Compte tenu du bon packaging, il offre un bel espace pour la tête et les jambes. De plus, la banquette arrière est variable car divisible en 60:40 et coulissante individuellement. Selon la position, le volume du coffre varie entre 410 et 520 litres. Le volume maximal, sièges repliés, est même de 1255 litres.

La voiture de test est entraînée par un robuste trois cylindres 1,2 litre. Une fois dans les tours, il est bien accroché à l'accélérateur et n'est pas exagérément bruyant, sous charge partielle. C'est seulement lorsqu'on le pousse dans les hauts régimes qu'il émet la sonorité adéquate. La boîte de vitesses six rapports s'accorde parfaitement avec le groupe moteur



fougueux. Petit bémol : avec une conduite rapide, la consommation passe en moyenne à 6,6 litres.

En contrepartie, le comportement dans les virages est alerte - grâce à un comportement dans les virages docile et sous-virant ainsi qu'à une direction relativement directe pour un SUV. En ligne droite, il ne joue pas non plus au dur et il brille par son comportement de roulement confortable. Si ce ne sont là pas des perspectives florissantes...

Michael Lux dit

➤ Le Crossland X est un crossover alerte, adapté au quotidien. Chic mais sans allure de star, par contre bien équipé. Il n'y a pas besoin de traction intégrale.

Opel Crossland X 1.2 T Excellence R3 Turbo essence, injection directe, 1199 cm³, 96 kW/130 ch, 230 Nm à 1750/min, boîte manuelle 6 rapports, traction avant
• Consommation normative 5,1 l/100 km, 116 g/km CO₂, efficacité D, test 6,6 l/100 km, 0-100 km/h 9,1 s, vitesse de pointe 206 km/h • L/h : 4212/1825/ 1605 mm, poids à vide : 1337 kg, volume de chargement : 410 à 1255 l • Prix à partir de 26 500 francs.



Variable : le Crossland X engloûtait jusqu'à 1255 litres, sièges rabattus. La surface de chargement est alors plane, grâce à un fond de coffre double.



Couissante : la banquette arrière divisible dans un rapport de 60:40 peut coulisser jusqu'à 150 millimètres. Manque : le repose-jambes est un peu trop court.



Look SUV : revêtement offroad et anti encastrement stylisé signent l'identité de l'Opel comme un crossover.



Image mitigée : cockpit attrayant avec grand écran tactile 8 pouces, volant en cuir - mais un peu de plastique dur dans les portes.



Assorti au style de vie urbain : le service de conciergerie OnStar est également embarqué dans le Crossland – nouveau avec réservation d'hôtel et recherche de place de stationnement.



Trois cylindres typique : le turbo 1,2 litre de 130 ch s'accroche particulièrement bien à l'accélérateur, aussi longtemps qu'on le tient dans les tours.