

monza.ch

Das Opel Magazin von Opel Schraubern für Opel Schrauber

Heftnummer 4 - 01/2013



Vorwort

Diese Ausgabe steht im Zeichen der Opel Studien. Evtl. kommt ja mal eine Ausgabe in die Hände eines jetzigen Opel Managers, vielleicht blättert dieser mal auf die Seite 34, hier findet er die Kleinwagenstudie Trixx von 2004. Lieber Manager, was fällt dir auf? Hmm, voll LED-Scheinwerfer oder die LED Balkenheckleuchten, ja genau die LED's die vorne der Sportwagen R8 und hinten die Luxus Limousine Namens 7'er trägt im Jahre 2013. Man ihr habt es echt verpennt. Ihr hattet die Chance und nicht's draus gemacht. Liebe Manager, nehmt euch mal die Worte von Oliver Kahn zu Herzen, „wir brauchen mehr Eier“! Also, steht mal auf in einem Meeting und sagt, wir von Opel können nicht nur Studien, wir können auch Serie! Und bitte nicht nur versenkbare Fahrradträger, sondern auch geile Lichter. in diesem Sinne viel Spass mit dieser Ausgabe.

Ein **dickes** Sorry für die verspätete Ausgabe, machmal läuft das Leben halt nicht so wie geplant..



Und hier seht ihr die Macher des Projekts:



„MV6_CH“ aus Klingnau (CH)
Baujahr 1974
80'/90'er Spezie
www.monza.ch

Kontakt: webmaster@monza.ch

„JJ“ aus Mannheim (D)
Baujahr 1965
80'/70'/60'er Spezie und älter
www.opelblitz.com

Kontakt: ille@opelblitz.com

Werbung

Diese 4 Ausgabe wird freundlichst unterstützt von

OP-COM© Diagnosesystem

Inhalt

| | |
|--|----------|
| Vorwort | Seite 2 |
| Inhalt | Seite 3 |
| Test: Astra J OPC | Seite 4 |
| Test: Adam A Slam | Seite 6 |
| Adam Rocks 2013 | Seite 8 |
| RAK e 2011 | Seite 9 |
| Zafira Tourer Concept 2011 | Seite 10 |
| Impressionen vom Hoch-Ybrig 2103 | Seite 13 |
| Flextreme GT/E 2010 | Seite 14 |
| Flextreme 2007 | Seite 16 |
| GTC Concept 2007 | Seite 21 |
| Antara GTC 2005 | Seite 25 |
| Poster Omega B MV6 Irmscher | Seite 30 |
| Poster Insignia A OPC ST / Astra H OPC | Seite 32 |
| Trixx 2004 | Seite 34 |
| Insignia 2003 | Seite 40 |
| Test: OP-Com | Seite 45 |
| Frogster 2002 | Seite 46 |
| Fahrzeug- & Teilemarkt | Seite 49 |
| Signum ² 2001 | Seite 50 |
| Impressionen der Tuningworld Bodensee 2013 | Seite 52 |
| Vorschau | Seite 53 |

monza.ch Test:

Opel Astra J OPC



„Hallo Herr Schewe, hier der Schlüssel, gute Fahrt!“, Mit diesen Worten drückte mir der Carline Marketing Manager den Schlüssel des flammengelben OPC's in die Hand. Also, reinsetzten, Sitz einstellen, Schlüssel rein, drehen und er lebt. Danke Opel das ihr das so noch anbietet, das nenne ich ein Auto zum Leben erwecken, nicht so Schnickschnack mit Cardentry, Startknopf und solchen Quatsch. Aber weiter, nun verstehe ich die Kollegen Autotester, wenn ich das erste mal drinn gesessen hätte wäre ich, sorry wohl nicht mehr der

Jüngste, mächtig überfordert gewesen mit all den Knöpfen. Na ja, erst mal losfahren, miiiiieep, was zum Teu... ist jetzt los!? Stopp, nochmals von vorne, ab ins Menu und mal die ganzen Sensoren auf Pause stellen, jetzt ist mir auch klar weshalb dieser Astra 56'000 Chf kosten soll, mit all dem Zubehör.

So OPC, ab auf die Bahn und in den Aargau Koffer packen. Verarbeitung/Materialanmutung wie auch der Sound stimmen, mal schau ob der Sound auch hält was er verspricht. Ja, Spass macht er schon auf der Bahn, allerdings wird der Sound doch auf die Dauer etwas nervig, aber dies wurde noch geändert, ich war damals mit einem Vorserienmodell unterwegs, deshalb wohl auch die zum Teil nicht so dollen Spaltmasse an der Carosserie.

Möchte man zum Autotesten trockene Strassen und Sonnenschein? Zum fotografieren gerne, zum fahren nein! :-). Was will man mehr, bis nach Hause trocken, ab ins Fitness im Regen und zum Abendshooting und Nachttestfahrt Eisregen. Man kann dem Astra vieles anhängen, zu schwer, zu viele Knöpfe, zu teuer, aber eines nicht, das Fahrwerk/Soundkombi, es macht süüüüchtig. Aber wieder auf dem Boden zurück, kommt die Frau des Hauses, was ist das denn, aussen so gross und innen so klein!? Damit sollen wir ins Weekend? Ok, Kinderrecaros und Recaros vorne gibt ein kleines Platzproblem und ja der Kofferraum ist auch nicht der grösste, Klappe zu und ab in die Berge. Schau mal Frau, mit dem App hab ich die wichtigsten Infos zur Hand. Wer braucht das schon, schau lieber auf die Strasse. Hmm, aber USB Anschluss und Infinity Sound ist doch genial!? Ja, aber der nervige monotone Motorensound auf der Bahn nervt immer noch.

Liebe Adam Opel AG, biiiite baut wieder einen etwas leiseren OPC Caravan, ups sorry SportsTourer, danke! Zum guten Glück gibt es eine Raststätte namens Heidiland, wo Frau shoppen und Mann seinen Kaffeepegel erhöhen kann. So gestärkt ruft doch schon Chur zur Ausfahrt in die Berge, ich liebe die Strecke, nichts vor einem, nur die kurvige Strasse, der OPC und ich..., ach ja Frau die diese Strecke hasst, vor allem mit mir hinter dem Steuer und mein Rennfahrernachwuchs in ihrem Recaro, die sich über jede Kurve noch fasst mehr freut als der Papa. Yes, Kurve 1, 2, ... ah was ist das denn, nein kein Postauto, kein Traktor, ... Touris!!! Und gleich eine ganze Kollonne davon, ok kurz mal rechts ran, Frau: hat der OPC ein Problem? Ja Frau, volle Strassen! :-). 5 Minuten gewarte und wieder los. Aber nach gefühlten 3 Kurven hatten wir sie wieder vorne dran, ok nach dem Gesichtsausdruck der Frau und dem Jauchzen





im Hintergrund waren es doch etwas mehr Kurven. Wie heisst es so schön in der Werbung: „Zürich trocken, Aargau nass, Graubünden Schnee, das Fahrwerk hält.“ :-)

Noch kurz zum Verbrauch, Opel gibt im Mix 8,1l an, na ja Papier nimmt halt Druckerschwärze an, ich hab auf der 420Km Tour 9,98l verbraucht, wer zügig fährt und kürzere Strecken, darf sich nicht über Verbräuche um die 12l wundern, aber wer 56'000 CHF für einen Astra übrig hat, wird dies nicht kümmern, auch wenn er mind. 98 Oktan tanken sollte, Spass hat halt

seinen Preis, in der Vergangenheit, Heute wie auch Morgen... Tourdaten:

Raststätte
Marché Heidiland
A13
CH-7304 Maienfeld

Hotel
Hotel Lenzerhorn Spa & Wellness AG
Voa principala 41
CH-7078 Lenzerheide
www.hotel-lenzerhorn.ch

Abendessen
Hotel Lenzerhorn Spa & Wellness AG Heidstübli
Voa principala 41
CH-7078 Lenzerheide
<http://hotel-lenzerhorn.ch/de/restaurants/chalet>

Ein Must see!

Das „Tennishüsli“ von Stéphane und Detlev Egal ob Morgen-, Mittag- oder Nachtessen, ein Traum! Mein persönlicher Tipp, grüner Salat mit Pouletbruststreifen und natürlich der Kaffee Amaretto. Auch wenn Stéphane audilastig ist, der OPC hat ihm gefallen. :o) Das Tennishüsli findet ihr von Richtung Kirche/Eisbahn/Schule her kommend, Richtung See/Tennis-halle. <http://www.tennisclub-lenzerheide.ch>



Fotos & Text Uwe Schewe

monza.ch Test:

Opel Adam A „Slam“



Wir schreiben einen Montag im Jahre 2013, endlich klappt es mit der Probefahrt des Adam, ein herzliches Dankeschön an Frau Danner der Opel Suisse. Es ist leicht bedeckt und regnet ganz leicht, aber das Lächeln, das mir der Adam „Slam“ entgegen wirft, lässt doch gleich die Sonne scheinen. :-)

So, bitte durchlesen und unterschreiben. Dies wären noch die Unterlagen die Schlüssel, viel Vergnügen... ähm, kennen wir von irgendwo her oder? Entschuldigung, Navifunktion!? Ja ähm, da gibt es APP's dazu... Klar doch, ich kenne ja jeden Opel auswendig... :-)

So, Fotoausrüstung aus dem Vectra geholt, Heckklappe vom Adam auf und schon wieder ein Riesensmile in meinem Gesicht, also irgendwie hat das damals in Dudenhofen und Zürich grösser ausgesehen... Egal, Klappe zu, für was gibt es Rücksitze?

Ab auf die Autobahn, mal schau ob der Flitzer auch so flink ist wie er aussieht. Links auf die Hauptstrasse ohne Problem, aber schon bei der ersten Rechts steht doch schon ein Polizist mitten auf der Strasse, Herr Polizist hier ist aber kein Zebrastreifen! An seinem Blick an, hat dieser wohl noch nie einen „Zebrastreifen“ so schnell um die Ecke kommen sehen, es haben Beide ohne Schaden überlebt und nur so am Rande, dieser Herr wurde später noch beim Knöllchen verteilt gesichtet, er hat den Schock also gut überstanden. Erster Bremstest wäre bestanden, nun aber ab auf die Autobahn.

So, im Dritten mit 60 durchgetreten, aber was ist das, erst 80? Ich bin doch voll unten und leicht bergab geht es auch. Ups da kommen ja Autos von hinten, egal Blinker steht, ab auf die erste Spur. „Stunden“ später bei 100 immer noch im Dritten, ab in den Vierten und wieder gib ihm, bis dann endlich 120 erreicht sind. Hab ich mich jetzt verzählt oder waren das wirklich deutlich über 15 Sekunden? Laut Opel vergehen von 80-120 Km/h 17,8 Sekunden, live ist das eine halbe Ewigkeit, glaubt mir. Hmm, kurz an meine Frau gedacht, die sich doch immer beschwert das ihr Zafira B 2,2 nicht in die Gänge kommt, schade war sie nicht dabei und ich sehne mich nach meiner 3 Liter Diesel Alltagskutsche.

Auch das Getriebe zaubert mir kein Lächeln ins Gesicht, das wars aber auch mit dem Negativen. Das Design so wie die verbauten Materialien gefallen und die Qualität stimmt. Also lieeeeeeeeebe Opel Manager, macht hinne mit den angekündigten neuen Motoren und Getriebe. So macht der Adam ausserhalb der Stadt, def. keinen Spass, Beschleunigung, Gangwechsel, Motorgedröhne und Verbrauch diesen Kalibers gehören in einen Manta wo es auch passt und Spass macht. Aber bitte nicht in so einen modernen, pffiffigen Flitzer.

Ich war im Übrigen 60 Kilometer in der Stadt, Überland und Autobahn unterwegs und hatte einen Verbrauch von 6,63 Litern, laut Opel im Mix 5,1, durchgefallen!

Zurück zum Navi, wenn ihr ein Smartphone euer Eigen nennt, dann hat der Adam auch ein Navi, das ganze funktioniert mit einem APP namens BrinGo, dieses könnt ihr für diverse Länder downloaden/kaufen und mit dem





Gerät koppeln, fertig. Auch gibt es ein kostenloses APP Namens Stitcher, für Internetradio, Nachrichten, u.s.w.. Hab beides getestet und funktionierte einwandfrei auch ohne freundliche Unterstützung. ;-)

Den Adam gibt es in 3 Varianten, „Jam“ ab 17'950 Chf, „Glam“ ab 18'950 Chf und den „Slam“ ab 20'450 Chf.. 3 Motoren, einen 1,2 und zwei 1,4 Ecoflex Motoren mit 70, 87 und 100 PS.

Jeder Adam ist einzigartig, es gibt 13 Aussenfarben, 31!!! Felgenvarianten, 5 Kühlergrill, 3 Rückspiegel, 2 A-/C-Säulendesign, 7 Stripedesign, 15!!! Sitzbezüge, 18!!! verschiedene

Innendekorvarianten, 4 Dachhimmel, 18!!! Innendekorvarianten, 5 verschiedene Fussmatten, 6 verschiedene Innenspiegel, und und und. Also vergesst es „euren“ Adam jemals als Gebrauchten zu finden, chancenlos! ;-)

Ganz klar, die ausgesuchten Gegner heissen Audi A2 und Mini, auch von den Preisen her. Mein gefahrener Adam Slam mit der 100 PS Motorisierung hatte Zubehör von über 8'000 Chf verbaut, sprich er kostet mal locker über 30'000 Chf! Nur so am Rande, ein Corsa D OPC in der Nürnbergring Edition fängt bei 35'900 CHF an, Exklusivität hat halt ihren Preis.

Ich bin mir sicher, der Adam wird seine Käuferschaft finden, er ist keine hauseigene Konkurrenz zu Agila und Corsa, im Gegenteil er wird Neuopelkunden anlocken. Opel ist nach dem Mokka wieder ein grosser Wurf gelungen, auch das Cascada Cabrio wird ein Erfolg, da bin ich mir sicher. Wenn dies dann auch im Astra K und Insignia B umgesetzt wird, bitte auch auf das Gewicht achten und bitte mit neuen Motoren und Getriebe, dann kommt der Erfolg für Opel bestimmt zurück.

Aber zurück zu meinem ans Herz gewachsenen Zebrastreifen. Mein Fazit? Kaufen, aber...

Nur mit der 100 PS Motorisierung und bestimmt gleich neu bestellen, sprich selbst zusammenstellen, so habt ihr ein Unikat das sich wirklich sehen lassen kann, auch ohne nachträgliches Tuning. Hier könnt ihr wirklich Alles an Tuning verwirklichen, ab Werk! Geile Aussenfarbe? Anderes Dachfarbe? Noch ein cooles Design draufkleben? Etwas Carbon Aussen und Innen? Leder mit Farbakzenten? 315 Watt Anlage? App Heatunit? LED Dachhimmel? Alu Pedalerie? 18 Zöller? Klar, Alles ab Werk, geil! :-)

Vielleicht sehen wir uns ja irgendwo mal wieder, soviel gleiche Adams werden ja wohl nicht rumfahren, schon gar nicht in unserer kleinen Schweiz, und genau hier gehört der Adam auch hin. In die Grosstädte Deutschlands oder aufs Lande in die Schweiz oder Österreich. Autobahn mag der Kleine wie auch der Fahrer nicht, da ist der Kleine einfach zu langsam in der Beschleunigung, zu laut und vor allem zu durstig.

Fotos & Text Uwe Schewe



Opel ADAM ROCKS Concept:

Freiheit in ihrer individuellsten Form



Mehr als 61.000 Ausstattungskombinationen allein im Exterieur und fast 82.000 im Interieur, dazu das hochmoderne Infotainment-System IntelliLink – der Lifestyle-Stadtflitzer Opel ADAM ist der wahre Individualisierungs-Champion und zugleich der bestvernetzte Kleinwagen. Doch das ist Opel nicht genug: Auf dem Genfer Automobilsalon (07.-17. März 2013) präsentiert Opel mit der dreitürigen urbanen Mini-Crossover-Studie ADAM ROCKS beispielhaft, wie sich das Individualisierungspotenzial

des ADAM noch weiter ausbauen lässt. Mit 3,70 Metern Länge, muskulösen Proportionen, scharfem Design und der Möglichkeit, auch Open-Air-Fahrspaß zu genießen, öffnet der ADAM ROCKS die Türen zu einem neuen Marktsegment.

Der ADAM ROCKS Concept zeigt, wie die einzigartigen Personalisierungsmöglichkeiten des ADAM einen ganz neuen Dreh erhalten können und richtet sich insbesondere an diejenigen, die nach persönlicher Freiheit auch abseits befestigter Straße suchen. Inspiriert von Parkour-Sportlern verfügt er über einen höheren und breiteren Stand und einen besonders kraftvollen, kompakten Auftritt. Das ganz persönliche Freiheitsgefühl im ADAM ROCKS vermittelt auch dessen Cabrio-Look mit Stoffdach, das den freien Blick nach oben ermöglicht. Es erstreckt sich über die gesamte Dachbreite bis zur C-Säule.

„Mit noch mutigerer Gestaltung als jeder andere ADAM zeigt der ADAM ROCKS auf beeindruckende Weise, wie viel mehr Individualisierungspotenzial in unserem neuen kleinen Lifestyle-Flitzer auch nach seinem Marktstart steckt. Er verbindet die Stärke eines Crossovers mit der Lässigkeit des Open-Air-Fahrens. Als Sinnbild extrovertiert-modebewusster, aktiver Autofahrer ist der ADAM ROCKS eine mögliche Antwort auf die Frage, wie sich neue Wege hin zum absolut einzigartigen Auto beschreiten lassen – weitere werden folgen“, beschreibt Opel-Chefdesigner Malcolm Ward den Grundgedanken der neuesten Opel-Studie.



Fotos & Text Opel

Opel Leichtbau-Elektrofahrzeug:

Das Ein-Euro-Auto



Mit einem neuartigen, batteriegetriebenen Experimentalfahrzeug setzt Opel auf der 64. Internationalen Frankfurter Automobilausstellung Akzente. Die Studie öffnet ein neues Kapitel der Elektromobilität und führt Opels Pionierrolle bei alternativen Antrieben weiter. Minimale Energiekosten - 100 Kilometer Fahrstrecke schlagen mit rund einem Euro zu Buche -, sowie stark reduziertes Gewicht sind die Besonderheiten der Studie. Der Stadtflyter, der zwei Drittel weniger wiegt als ein heutiger

Kleinwagen, erreicht 120 km/h Höchstgeschwindigkeit und ist damit sogar autobahntauglich.

Inspiziert vom Erfolg des Opel Ampera schafft die progressive Designstudie eine neue Klasse von Leichtbau-Elektrofahrzeugen für emissionsfreie Citymobilität.

Der Tandem-Zweisitzer besitzt hohes Potential für eine Serienfertigung und könnte so effizient produziert werden, dass er auch für jüngere Kunden erschwinglich wäre. Mit einer auf 45 km/h gedrosselten Variante wäre „My first e-Opel“ bereits für 16-jährige attraktiv. Der Energiebedarf ist rund zehnmal geringer als bei heutigen Kleinwagen.

Mit dem Experimentalfahrzeug RAK e unterstreicht Opel seine Pionierrolle im Bereich Elektromobilität. Der City-Flitzer wiegt dank intelligentem Leichtbau nur 380 Kilo, etwa ein Drittel eines gewöhnlichen Kleinwagens und weniger als das herkömmliche Rentiergespann. Mit 5,5 Metern Wendekreis sticht er es vor allem in engen Innenstädten aus, und auch mit 120 km/h Spitze zeigt der RAK e dem nordischen Schlitten die Rücklichter. Günstiger fährt er außerdem: Lediglich ein Euro Energiekosten fallen für 100 Kilometer Fahrstrecke an.

Noch ist der rasante Stromer zwar ein Einzelstück aus dem Entwicklungslabor. Doch auch im Serienfahrzeugbau hat die Elektro-Zukunft mit dem Opel Ampera bei den Rüsselsheimern längst begonnen. Die Traditionsmarke Opel, nimmt hier eine technologische Führungsrolle ein. Der vier-sitzige Opel Ampera hat eine Reichweite von insgesamt 500 Kilometern und bietet Platz für vier erwachsene Insassen samt Gepäck.

Fotos & Text Opel



Opel Zafira Tourer Concept:

Die Lounge auf Rädern



Das Konzeptfahrzeug kombiniert ein Maximum an Flexibilität mit dem Gefühl von Oberklasse und schafft so die perfekte Symbiose aus Funktionalität und Wohlfühlfaktor. Der Zafira Tourer Concept kommt als „Lounge auf Rädern“ mit einem luftig-hellen und qualitativ hochwertigen Innenraum, der ein besonders großzügiges Platzangebot für die Fond-Passagiere bietet. Er bringt ambitionierte Insignia-Werte wie Qualität und innovative Technologien ins Monocab-Segment und trägt die Opel-Designphilosophie – skulpturhaftes Design trifft deutsche Ingenieurskunst – in diese Fahrzeugklasse.

„Wir haben die Idee einer Lounge auf ein Fahrzeug übertragen und einen automobilen Wellness-Oase geschaffen, einen Ort der Entspannung und Erholung. In die Lounge können sich die Passagiere zurückziehen. Sie ist ein komfortabler, geräumiger Platz zum wohl fühlen – egal, ob beim Business-Trip oder zum Relaxen auf einer langen Urlaubsreise“, betont Opel-Designchef Mark Adams. „Der Opel Zafira Tourer Concept besticht außerdem durch seinen sportlich-dynamischen Look und seinen Premium-Charakter.“

Flexibilitäts-Trendsetter Zafira mit höchstem Komfortanspruch

Für einen lichtdurchfluteten Innenraum sorgt die Panorama-Windschutzscheibe, an die sich nahtlos ein großzügiger gläserner „Himmel“ bis ins Heck anschließt. Der Clou: Eine zweite Scheibe aus hochwertigem Kunststoff wird an den Rändern durch LEDs beleuchtet. Die darin enthaltenen winzigen Metallpartikel reflektieren ein warmes Licht. Es lässt sich in verschiedenen Gelbtönen variieren und verstärkt so das wohlige Lounge-Ambiente.

Im Zafira Tourer Concept haben die Opel-Ingenieure das einzigartige Flex7-Sitzkonzept des Siebensitzer-Pioniers Zafira nochmals weiterentwickelt. Die dritte Reihe lässt sich weiterhin komplett im Boden versenken. Auf Knopfdruck wird aus der fünfsitzigen Konfiguration vollautomatisch ein großzügiger Viersitzer mit First-Class-Feeling im Fond. Ein raffinierter, neuartiger Klappmechanismus bildet hier aus der Rückenlehne des mittleren Sitzes der zweiten Reihe die komfortablen Armlehnen für die Passagiere auf den beiden äußeren Plätzen. Die Außensitze fahren schräg nach hinten in Richtung Fahrzeugmitte und sorgen für ein Maximum an Bein- und Armfreiheit. Mit ausgeklappten Fußstützen entsteht so die perfekte Erholungsposition.

Innovative, elektrisch gesteuerte, drehbare dreiteilige Kopfstützen verstärken darüber hinaus den komfortablen Charakter des Innenraums. In der Lounge-Einstellung schwenken sie – außer auf dem Fahrerplatz – um 90 Grad in die horizontale Position, wobei sich die beiden äußeren Elemente leicht nach vorn wölben.





Aus Sicherheitsgründen bleiben sie im Reise-modus vertikal nach oben gestellt.

Zum Wohlfühlen gehören in der ersten Sitzreihe auch Klarheit und Komfort. Hier dominiert ein großes Touchscreen-Display die Mittelkonsole. Darüber befindet sich unter einer Klappe ein Staufach, in dem beispielsweise ein Tablet-Computer oder ein iPad „verschwinden“ kann. Die Heizung lässt sich über zwei Drehknöpfe unterhalb des Bildschirms steuern, die Klimati-

sierung bequem über so genannte Touch-Buttons.

Mit den flexibel und schwenkbar gelagerten Tablet-Computern an den Rücklehnen der Vordersitze können die Reisenden in der zweite Reihe bequem im Internet surfen oder Multimedia-Anwendungen steuern.

Die mit hochwertigem Leder bezogenen karamellfarbenen Sitze mit farblich leicht abgesetzten, gesteppten Nähten und Randverstärkungen sowie die in Cocoa gehaltenen Türverkleidungen unterstreichen das exklusive Ambiente. Dazu gehören ebenso der weiche, hochflorige Teppich und alle anderen verwendeten haptisch angenehmen Materialien.

Außendesign: Wie ein eleganter Hochgeschwindigkeits-Zug

Kontrastierend zum geräumigen, in warmen tiefbraunen und karamellfarbenen Tönen gehaltenen Innenraum, umschließt den Zafira Tourer Concept ein elegantes, skulpturhaftes und kraftvolles Außendesign in Frost Liquid Metal, einem ganz besonderen, metallenen Silbergrau.

Die neue, markante Front mit den pfeilförmig geschwungenen Scheinwerfern und den beiden Lufteinlässen des trapezförmigen Grills sorgt für einen dynamischen, sportlichen Auftritt.

Die Opel-typischen, pfeilförmigen Tagfahrleuchten, das adaptive Fahrlicht AFL mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und die Nebellampen sind hinter einer ebenfalls pfeilförmigen Plexiglasabdeckung untergebracht. Die Nebelleuchten, umrahmt von einer polierten Aluminiumspange, schimmern bläulich kühl und stehen im Kontrast zur warmen Atmosphäre des Innenraums. Diese Elemente verkürzen den vorderen Überhang visuell. Vom Grill bis zur Frontscheibe zieht sich die charakteristische Bügelfalte über die Motorhaube.

In der Seitengrafik drückt – wie beim Astra Sports Tourer – die von unten nach oben verlaufende Sicke das Fahrzeug nach vorne. Die aerodynamische Karosserie reduziert Windgeräusche spürbar und sorgt für ruhiges Gleiten selbst bei hohen Geschwindigkeiten.

Die in die beiden Außenrückspiegel integrierten Seitenblinker fassten die Opel-Designer mit einem Band aus edlem, poliertem Aluminium ein. Diese hochwertigen Applikationen finden sich auch in den Zierleisten an den Seitenscheiben sowie in den Dachschienen.

Die dunklen Heckleuchten sind ebenfalls in Pfeil-Optik mit LED-Technologie ausgeführt. Die horizontale Aluminiumspange





mit dem Opel-Blitz zieht sich bis weit in die Leuchtelemente, was den Opel Zafira Tourer Concept auch von hinten breit und sportlich erscheinen lässt. Der im unteren Schürzenbereich in eine weitere Alu-Leiste integrierte Doppelauspuff mit je einem schmalen, parallelogrammförmigen Endrohr an jeder Fahrzeugseite unterstützt den dynamischen Eindruck.

Innovative Technologien und hochwertiges Design betonen Optik und Komfort

Die hochwertigen, in Dunkelgraumetallic matt lackierten 20-Zoll-Doppelspeichen-Aluminiumräder unterstreichen die dynamische Linie und betonen den Oberklasse-Charakter des Fahrzeugs. Durch den Diamantschliff hebt sich die hochwertige Alu-Oberfläche der Doppelspeichen deutlich vom dunklen Untergrund der Felge ab.

Unter fünf, in die Speichen integrierten schmalen Verkleidungen verbirgt sich ein außergewöhnliches Detail: Die Opel-Designer haben sie als ebenso dekorativen wie funktionalen Radmutterenschutz entworfen. Mit einem Handgriff lässt sich das „Versteck“ entriegeln, die Klappen öffnen sich sternförmig und gewähren Zugriff auf die Radbolzen. Die Reifen im Format 245/40 R 20 verleihen dem Fahrzeug einen sportlichen und zugleich komfortbetonten Habitus.

Für kraftvoll-sanften Vortrieb im Zafira Tourer Concept sorgt eine neue Variante des 1,4-Liter-Turbobenziners, die mittels Start/Stop-Automatik nochmals sparsamer mit Kraftstoff umgeht.

Das Konzeptfahrzeug verfügt zudem über eine Reihe von innovativen Technologien, die dem Komfort und der Sicherheit seiner Insassen dienen, darunter das adaptive mechatronische FlexRide-Fahrwerk.

Fotos & Text Opel



Impressionen vom Opel Treffen Hoch-Ybrig



Opel Flextreme GT/E:

Ausdrucksstarkes Design verbunden mit umweltfreundlichem Antrieb



Das Konzeptauto Opel Flextreme GT/E Concept wurde jetzt in Singapur von einer internationalen Jury mit dem renommierten „red dot design award“ in der Kategorie „design concept“ ausgezeichnet.

Mit mehr als 12.000 Beiträgen aus 60 Ländern ist der „red dot design award“ einer der größten und bekanntesten Designpreise der Welt. Der „red dot award: design concept“ in Singapur geht an das beste Designkonzept. Die Gewinner zeigen Trends auf und geben einen Ausblick auf die Produkte von morgen. Der Preis wird von einer internationalen Jury aus

Designexperten nach Kriterien wie Innovationsgrad, Funktionalität und formaler Qualität vergeben. Sechs weitere Opel-Modelle – der neue Astra, der Insignia, der Flextreme Concept von 2007, der Opel GT, der Astra GTC sowie der Astra G aus dem Jahr 1998 – stehen bereits in den „red dot“-Designjahrenbüchern. Weitere Informationen zum Wettbewerb und dem Award gibt es im Internet unter www.red-dot.org.

„Aufgrund der großen Zahl hochwertiger Beiträge war dieser Wettbewerb besonders anspruchsvoll. Der Sieg ist dementsprechend hoch einzuschätzen“, betont Ken Koo, Präsident des red dot design award für Asien. „Herzlichen Glückwunsch an Opel.“

Elegantes Design mit optimaler Luftströmung

Der Opel Flextreme GT/E wurde im europäischen Designzentrum in Rüsselsheim entworfen und hatte im März 2010 Premiere auf dem 80. Internationalen Automobilsalon in Genf. Er nimmt die neue Opel-Designsprache aus skulpturaler Eleganz und deutscher Präzision auf, die 2008 mit dem Insignia eingeführt wurde, und führt sie in einer Hülle aus optimaler aerodynamischer Effizienz fort.

Bei der Designentwicklung des Konzeptautos wurde besonders großer Wert auf Luftfluss und Gewichtseinsparung gelegt. Aufgrund der kleinen Stirnfläche, seiner geringen Höhe von nur 1.308 Millimetern und des glatten, gekapselten Unterbodens durchschneidet er die Luft mit einem Minimum an Verwirbelungen. Der Flextreme GT/E demonstriert eindrucksvoll die Wirkung aktiver, flexibler Karosserie-Komponenten. Bei Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren aus den Entlüftungsschlitzen der hinteren Radkästen parallel zur Karosserie vertikale Spoiler aus. Die 350 Millimeter langen Leitbleche lenken die Luft strömungsgünstig um das Heck und verringern Turbulenzen.





Leichte Bauweise und E-REV-Antrieb für umweltfreundliche Mobilität

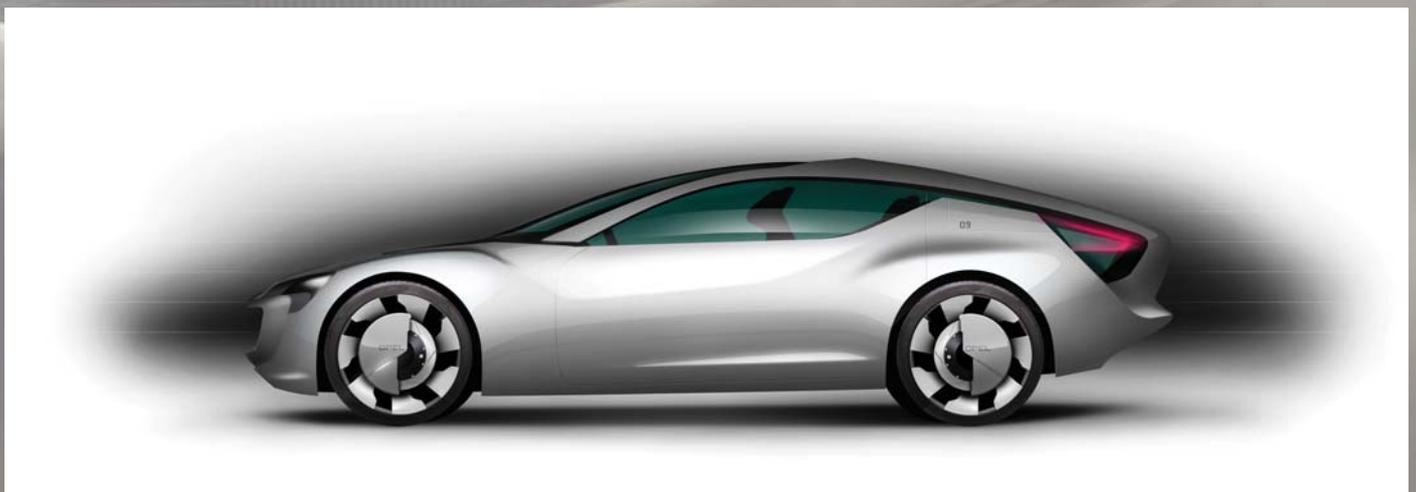
Um Gewicht zu sparen, verwendeten die Opel-Ingenieure für die äußeren Karosserie-Bauteile leichte Kohlefaser-Verbundwerkstoffe, bei den Fenstern kamen Polykarbonat-Kunststoffe zum Einsatz sowie Aluminium-Legierungen für strukturelle Komponenten. Das Resultat: 40 Prozent Gewichtsersparnis im Vergleich zu herkömmlichen Materialien, was wiederum eine effizientere Nutzung von Energie und eine höhere Reichweite bedeutet.

Herzstück des effizienten Antriebkonzepts ist das innovative System des Opel Ampera. Der Flextreme GT/E demonstriert nun die Vielseitigkeit dieser Technologie in einem Fahrzeug einer höheren Klasse. Ungeachtet seiner Größe und einer Maximalgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h erreicht der Flextreme GT/E ähnlich beeindruckende Werte wie der Ampera: Die ersten 40 – 80 Kilometer legt das Fahrzeug im reinen Batteriebetrieb völlig CO₂-frei zurück. Insgesamt sind Fahrleistungen von mehr als 500 Kilometern möglich. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei rund 1,6 Litern pro 100 Kilometer. Die CO₂-Emissionen betragen weniger als 40 Gramm pro Kilometer.

„Den Preis einer so angesehenen Organisation zu erhalten, bestätigt einmal mehr, dass Opel mit mutigem, dynamischem Design, Vielseitigkeit und Innovationen mit hohem Alltagsnutzen auf dem richtigen Weg ist“, erklärt Mark Adams, Vizepäsident Design bei Opel/Vauxhall.



Fotos & Text Opel



Dynamische und vielseitige E-Flex-Studie

Opel Flextreme emittiert weniger als 40 g CO₂/km



Das komplett neue, umweltfreundliche Elektroantriebskonzept E-Flex, verpackt in die Karosseriestudie eines dynamischen Monocabs mit einer Vielzahl innovativer Detaillösungen: Das ist das Konzeptauto Flextreme von Opel, das bei der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (13. bis 23. September 2007) seine Premiere erlebt. Flextreme ist ein Teil der fortwährenden Strategie von GM, Fahrzeuge zu entwickeln, die die CO₂-Emissionen reduzieren und die Abhängigkeit des Automobils vom Erdöl verringern. Zum Antrieb des Opel Flextreme nutzt die E-Flex-Architektur einen Elektromotor, gespeist von einer großen Lithium-Ionen-Batterie. Im reinen Batteriebetrieb besitzt er eine Reichweite von 55 Kilometern.

Ein 1,3 Liter großer Dieselmotor an Bord erzeugt bei Bedarf zusätzlichen Strom, um die Batterie aufzuladen und die Reichweite zu erhöhen. Den meisten Berufspendlern in Europa würde die 55-km-Reichweite eines voll aufgeladenen Flextreme genügen, um ohne den Einsatz des Dieselmotors und ohne CO₂-Emissionen unterwegs sein zu können.

Der Flextreme greift die neue Opel-Formensprache auf, die beim Genfer Salon mit dem GTC Coupé debütierte, und geht noch einige Schritte weiter: Mit gegenläufig öffnenden Türen, die für einen bequemen Zugang zum Innenraum sorgen (FlexDoor®), einem großen transparenten Dach und zwei seitlich nach oben öffnenden Heckklappen setzt die Studie die Opel-Tradition besonders flexibler und praxisorientierter Karosseriekonzepte in attraktivem Design fort. Besonderer Clou dabei ist der zusätzliche Unterflur-Gepäckraum FlexLoad®, der an Opel-Entwicklungen wie das Sitzsystem des Zafira (Flex7) oder das integrierte Heckträger-System von Corsa und Antara (Flex-Fix) anknüpft. Und als besondere Überraschung sind zwei High-Tech-Elektropersonen-Transporter raffiniert unterhalb des Gepäckraums untergebracht. Sie können in Zonen benutzt werden, in denen Autos nicht fahren dürfen, und erweitern so den Mobilitätsspielraum. Die Elektroroller bieten bis zu 38 Kilometer saubere Fortbewegung.

Opel hat für die IAA FlexLoad®, passend zum Elektroantrieb des Flextreme, diese Besonderheit integriert: Unter der Klappe befinden sich zwei innovative Elektroroller der Firma Segway® (1). Für ihre mobile Garage wurden die wendigen High-Tech-Gleiter geringfügig modifiziert, wesentlicher Unterschied ist die teleskopartig einfahrbare Lenkstange. Außerdem wurden im FlexLoad®-Fach zwei Docking-Stationen integriert. Über diesen Anschluss können die Batterien der Segways zusammen mit den Fahrzeugbatterien aufgeladen werden.





Der Antrieb: Emissionsarme Mobilität durch E-Flex-Technologie

Einen Ausblick darauf, wie emissionsarme Mobilität mittelfristig aussehen kann, gibt der Antrieb des Flextreme. Er basiert auf der elektrischen Fahrzeugarchitektur E-Flex von General Motors und fährt stets elektrisch. Als Energiequelle dient eine Lithium-Ionen-Batterie, zusätzlichen Strom liefert im Flextreme bei Bedarf ein 1,3 Liter großer CDTI-Dieselmotor. Dieses Aggregat ist nicht mit den Rädern verbunden und nur an Bord, um gegebenenfalls Strom zu erzeugen und damit die Reichweite zu erhöhen, wenn keine Auflademöglichkeit verfügbar ist. Bei dem Dieselmotor der Studie kommt neueste Technologie zum Einsatz, die hilft, die Abgas- und Geräuschemissionen weiter zu reduzieren: Der Verbrennungsvorgang wird mit Hilfe der zylinderdruckbasierten Closed-Loop-Technologie gesteuert. Nach dem europäischen Fahrzyklus (ECE R101) für Plug-In-Elektroautos sind für den Flextreme Emissionswerte von weniger als 40 g/

km CO₂ zu erwarten.

Einfach aufladen: Volle Batterien nach drei Stunden an einer 220 Volt-Steckdose

Angedockt an einen gewöhnlichen 220-V-Anschluss, kann der Flextreme in etwa drei Stunden aufgeladen werden. Doch der Strom muss nicht immer aus der Steckdose kommen: Die E-Flex-Strategie basiert darauf, verschiedene Antriebssysteme in der gleichen Fahrzeugarchitektur unterbringen zu können, je nachdem, welche Energieform im jeweiligen Einzugsbereich des Nutzers gut verfügbar ist. Dementsprechend wurde das Konzept bereits in zwei weiteren Versionen vorgestellt: Auf der Detroit Motor Show im Januar 2007 debütierte es mit einem 1,0-Liter-Dreizylinder-Turbobenzinmotor, ausgelegt für den Betrieb mit Benzin oder E85, einer Mischung aus 85 Prozent Ethanol und 15 Prozent Benzin. Auf der Shanghai Motorshow im April 2007 zeigte GM das Elektro-Konzeptfahrzeug mit einem Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb.

Das Außendesign: Dynamische Formensprache im kompakten Van-Format

Kennzeichnend für die Karosserie des Flextreme sind die neuen Elemente der Opel-Formensprache: deutlich skulpturhaftere Ausformung der Oberflächen, klare Stilelemente wie die schmalen, durch ihre Bumerangform gekennzeichneten Leuchten und die Kiemen-förmige Sicke in der Seitengrafik. Verwirklicht wurde der 4.555 Millimeter lange Flextreme zudem unter dem technischen Oberbegriff Effizienz: Ob bei Gewicht oder Aerodynamik, stets wurde nach Lösungen gesucht, um den höchsten Nutzen mit einem möglichst geringem Aufwand zu erreichen.

Entstanden ist eine Vielzahl innovativer Lösungen. Dank der extrem weit nach vorn gezogenen Frontscheibe ist die Motorhaube mit ihrer charakteristischen Bügelfalte sehr kurz. Prominentes Detail ist hier eine Steckdose, über die eine externe Stromquelle zum Aufladen der Batterien des Elektroautos angeschlossen werden kann.

Bei genauem Hinsehen fällt auf, dass der Kühlergrill mit den Marken-Erkennungszeichen Blitz und Chromspange mit einer





transparenten Polycarbonat-Verkleidung abgedeckt wurde. Das verbessert die aerodynamischen Eigenschaften und wahrt die ästhetischen Ansprüche. Gleiches gilt für die speziellen Leichtmetallräder, die ebenfalls transparent verkleidet sind. Der optische Eindruck der Räder bleibt so erhalten, störende Luftverwirbelungen werden dagegen vermieden.

Eine Art von optischer Täuschung wie die Radkappen stellen auch die großen, bumerangartig gebogenen vorderen Leuchteinheiten dar. Die Designer setzen damit ein Thema, das mit dem GTC Concept auf dem Genfer Salon debütiert hatte, auf einer neuen Ebene fort. Die vertikalen Leuchten wirken, als würden sie den

vorderen Stoßfänger durchtrennen. Die bumerangartig geformten Hightech-LED-Leuchteinheiten umfassen eine Leichtbau-Querstrebe, Nebelscheinwerfer und einen Lufteinlass zur Bremskühlung, der im Gegensatz zu aktuellen Trends eher klein ausfällt.

Das Spiel mit den Erwartungen des Betrachters setzt sich auch bei den Heckleuchten fort. Denn auf den ersten Blick scheint das Konzeptauto gar keine zu besitzen. Die ebenfalls schwungvoll gebogene hintere Beleuchtung ist vollständig in die Heckklappe integriert und unter deren Glas verborgen.

Wie alle anderen Fenster und ein Großteil des Daches besteht die Frontscheibe aus besonders leichtem Polycarbonat. Die Panoramafrontscheibe des Flexreme sorgt für ein luftig-großzügiges Innenraumgefühl und reicht über einen weiten Teil des Dachs. Dieses wird von einem Rückgrat aus Verbundmaterial verstärkt, das bis zum hinteren Stoßfänger reicht.

Die Türen: Unkonventionell und praktisch

Ungewöhnlich wie das gesamte Fahrzeug ist auch der Zugang zum FlexLoad®-Gepäckraum: Zwei wie Schmetterlingsflügel angeordnete Heckklappen das Gepäckabteil und schwenken einzeln zur Mitte nach oben. Der praktische Vorteil: Der Flexreme lässt sich bequem von der Seite aus beladen, selbst wenn er unmittelbar an einer Mauer steht oder ein anderes Auto direkt dahinter parken sollte.

Eine weitere herausragende Flexreme-Innovation sind die patentierten FlexDoor®-Türen für Fahrer und Passagiere: Die vorderen Türen sind – wie üblich – vorn angeschlagen, die Türen zum Fond jedoch hinten. Da gleichzeitig auf den mittleren Dachpfosten verzichtet wurde, ergibt sich beim Öffnen beider Türen einer Seite ein großer freier Durchstieg. So fällt zum Beispiel jungen Eltern das Angurten des Nachwuchses auf Kindersitzen im Fond viel leichter als bei herkömmlichen Türen.





Der Innenraum: Futuristisch und technologisch hochwertig

Wo immer möglich, wurden bei der Konstruktion Elemente aus Honigwaben-Strukturen eingesetzt, die sich durch geringes Gewicht bei hoher Steifigkeit auszeichnen. Im Innenraum findet sich diese funktional-geometrische Struktur an mehreren Stellen: im unteren Bereich der Instrumententafel, im Innenraum- und Laderaumboden sowie auf der Abdeckung der Lithium-Ionen-Batterien, die sich unter dem Mitteltunnel verstecken.

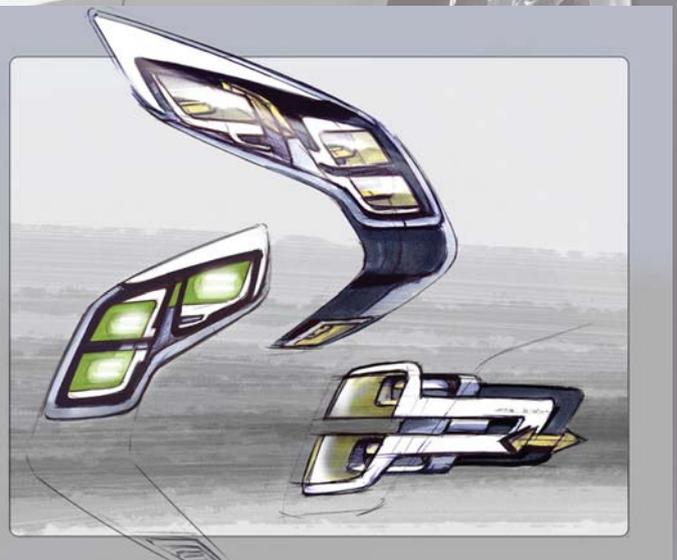
Innovativer Leichtbau wurde auch bei den Sitzen betrieben. Sie sind nicht konventionell über zwei Schienen am Fahrzeugboden befestigt, sondern kommen mit einer mittigen Schiene als Verbindungselement aus, eine Anordnung, die gleichzeitig den hinteren Fußraum vergrößert. Die Sitze wirken optisch leicht und filigran, was an dem teilweisen Stoff-/Netz-Bezug sowie an den aus einem besonders nachgiebigen Material hergestellten Ecken liegt. Hightech steckt auch in der Lenkradnabe: ein Fahrerairbag im Full-Size-Format. Trotz seines Volumens besitzt der Airbag kompakte Einbaumaße, denn er wurde nicht konventionell zusammengefaltet, sondern mit Hilfe eines Vakuums besonders platz sparend zusammengelegt.

Blickfang im Interieur ist das Panoramadisplay (Format: 1,20 m x 0,10 m) direkt unterhalb der Frontscheibe. Seine Anzeigefelder lassen sich frei konfigurieren. Sie können beispielsweise ein Rundumbild von der Umgebung des Fahrzeugs liefern, denn statt Außenspiegel besitzt der Flex-treme zwei seitliche Kameras sowie eine nach vorn gerichtete Kamera und eine Rückfahrkamera. Alternativ können die Displays auch Informationen über das Auto oder das Infotainment-System zeigen.

Bedienung: Ein Knopfdruck genügt

In der Mittelkonsole findet sich ein zweites Display mit Touchscreen-Bedienung. Oben sitzen programmierbare Tasten, deren Ein-Knopfdruck-Bedienung an die Shortcut-Funktion von Computern erinnert. Sie erleichtern den Zugang zu den diversen intuitiv zu bedienenden Menüs, mit denen sich Klimatisierung, Kommunikation/Infotainment und Navigation regeln lassen. Die Tasten sind frei programmierbar und können daher an neue Infotainmentgeräte angepasst werden. Noch etwas tiefer ist das Schaltschema des Flex-treme platziert, das neben der Fahrstufe D für die Vorwärtsfahrt noch die beiden Positionen P (Parken) und R (Rückwärtsfahren) kennt. Eingelegt werden die Gangstufen ebenfalls sehr bequem per Touchscreen-Bedienung.

Die markentypische Flexibilität bietet ein pffriges Stausystem an Anfang und Ende des Batterietunnels. In zwei herausziehbaren Schubladen können die Front- und Heckpassagiere elektronische Geräte wie Mobiltelefone, MP3-Player, iPods oder PDAs deponieren. Der Clou: Per Induktion werden die Geräte in den Schubladen bequem elektrisch aufgeladen,





und über Bluetooth können sie ihre Daten an das bordintegrierte Infotainmentsystem übertragen.

(1) Der Segway PT ist ein zweirädriges elektrisch angetriebenes Fahrzeug mit einer einzigartigen Kombination von Sensoren, Antriebseinheit und intelligenter Steuerung, das sich und den Fahrer im Gleichgewicht hält. Der Fahrer lenkt durch Verlagerung des Körpergewichts nach vorne oder hinten beziehungsweise durch Neigung des Körpers. Weil der Segway PT kein Benzin benötigt und seine Batterie schnell an jeder beliebigen 110- oder 220-Volt-Steckdose aufgeladen werden kann, ist er eines der energieeffizientesten und umweltfreundlichsten Individual-Fortbewegungsmittel, das heute erhältlich ist. Speziell für den Stadt- und Fußgängerverkehr konzipiert, ist er bis zu 20 km/h schnell und hat eine Reichweite von bis zu 38 km pro Akkuladung.

Übersicht technische Daten Antriebstechnologie:

Beschreibung: Elektroantrieb mit Onboard-Range-Extender,
Aufladung über Stromnetz

Batteriesystem:

Typ: Lithium-Ionen

Energieinhalt: 16 kWh (Minimum)

Spitzenleistung: 136 kW

Spannung: 320 bis 350 V

Zeit für Vollauffüllung: 3 bis 3,5 Stunden bei 220 V Netzspannung

Elektrisches Antriebssystem:

Elektrische Spitzenleistung: 120 kW

Spitzendrehmoment: 322 Nm

Generator:

Spitzenleistung: 53 kW

Range Extender:

Typ: 4-Zylinder-Turbodieselmotor

Hubraum: 1,3 Liter

Nennendrehzahl: 1.500 bis 1.800 min⁻¹

Spitzendrehzahl: 3.200 min⁻¹

Tankinhalt: 26 Liter

Ladegerät:

Typ: Netzstecker

Spannung / Stromstärke: 220 V / 15 A

Reichweite (reiner Elektroantrieb): 55 km

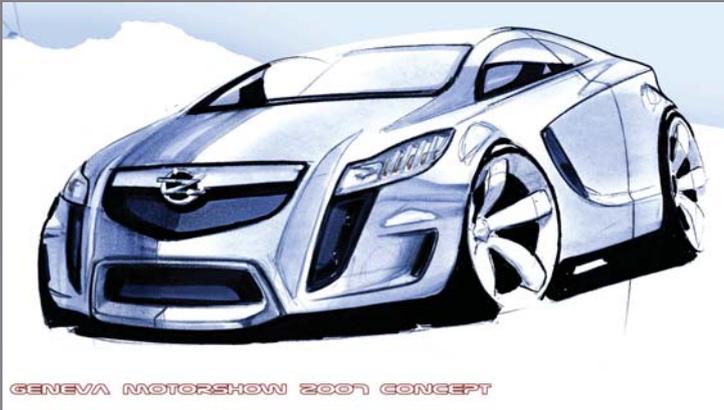
CO₂-Emission per km: unter 40 g nach ECE R101



Fotos & Text Opel

Opel GTC Concept

läutet neue Design-Ära der Marke ein



Mit der Weltpremiere des GTC Concept (Gran Turismo Coupé) gibt Opel auf dem 77. Genfer Automobilsalon einen ersten Ausblick darauf, wie dynamisch und erfrischend die Formensprache der Marke künftig aussehen wird. „Die Studie zeigt die neue Interpretation der Marke Opel“, erläutert Alain Visser, Geschäftsführer Europäisches Opel-Marketing. „Der GTC Concept verkörpert die selbstbewusste, emotionale Richtung, die wir mit Opel einschlagen. Seine aufregende Linienführung reflektiert in Kombination mit

hoher Fahrdynamik und intelligenter Innenraum-Flexibilität die künftige Betonung der Kerneigenschaften der Marke Opel.“ Zudem trägt die Studie den Entwurf eines neuen, noch prägnanteren Markenlogos, bei dem der Opel-Schriftzug stolz in die breiter ausgeführte Umrandung des Blitzes integriert ist.

„Der GTC Concept läutet die nächste Ära in der Opel-Designsprache ein“, verrät Bryan Nesbitt, Executive Director, GM Design Europe. „In diesem viersitzigen, flexiblen Hochleistungs-Coupé hat unser Team die neue Quintessenz der Marke Opel – selbstbewusster, substanzieller, eigenständiger – visuell umgesetzt. Diese stilistische Richtung wird man bei künftigen Opel-Produkten wieder finden.“

„In jüngster Zeit haben wir bereits eine Reihe von Opel-Konzeptfahrzeugen in der Serie umgesetzt“, so Hans H. Demant, Opel-Chef und GME Vice President Engineering. „Konzepte wie der GTC Genève, der Antara GTC oder das Flex-Fix Heckträgersystem aus dem TRIXX gaben einen Ausblick auf ihre spätere Serienversion. Diese Studie ist ein selbstbewusster Botschafter der Marke und könnte eine ähnliche Rolle als Vorbote von Technik und Design künftiger Opel-Modelle spielen.“

Für standesgemässen Antrieb des viersitzigen Coupés sorgt ein 220 kW/300 PS starkes 2,8-Liter-V6-Turbo-Benzintriebwerk, das seine Kraft im Sinne optimaler Traktion und Stabilität sowie ausgeprägter Agilität über ein intelligentes, elektronisch gesteuertes Allradssystem auf die Strasse bringt.

Für markentypische Onboard-Flexibilität sorgt das innovative, zum Patent angemeldete „Flex4“-System: Die Rückenlehnen der beiden Fondsitze können ferngesteuert per Knopfdruck separat an die vorderen Sitze andocken, so dass ein geräumiger Drei- oder Zweisitzer mit ebener Ladefläche und bis zu über 1'000 Litern Gepäckraumvolumen entsteht. Wie bei Opel üblich, müssen dabei die Sitze weder aus- noch eingebaut werden.



Dynamisches Design: Visuelle Kommunikation der Markenbotschaft

Der GTC Concept kündigt eine neue Design-Ära für Opel an. Wie schon der Speedster 1999 oder der GTC Genève 2003, markiert die Studie einen Wendepunkt und schlägt ein neues Kapitel in der Entwicklung der Opel-Formsprache auf.

Ein Schlüsselement des seidengrau lackierten GTC Concept (Länge/Breite/Höhe: 4'830/

1'867/1'432 Millimeter, Radstand: 2'737 mm) ist die aggressiv gestaltete, athletische Front mit grossen vertikalen Aluminium-Lufteinlässen, die in die Scheinwerfer hineinragen. Diese vertikalen Gestaltungselemente werden am Heck von der Auspuffanlage wieder aufgenommen und stehen für eine neue, unverwechselbare Performance-Grafik, die von vorn wie von hinten sofort ins Auge sticht.

Die stolze Front des Opel GTC Concept ist zudem geprägt von einem grossen trapezförmigen Grill mit markentypisch breiter, in poliertem Aluminium ausgeführter Querspange, die ein neu interpretiertes, prägnanteres Markenlogo trägt. Die Opel-typische „Bügel falte“ auf der Motorhaube, die auffälligen Alu-eingefassten vertikalen Lufteinlässe und die markanten Scheinwerfer signalisieren im harmonischen Zusammenspiel Leistungsfähigkeit und Stärke. Die Verwendung von LED-Technologie eröffnete den Designern darüber hinaus kreative Freiräume zur Realisierung einer speziellen Nachtgrafik der Front- und Heckleuchten.

Ein weiteres optisches Highlight des zweitürigen Sport-Coupés mit dynamisch-flacher Silhouette ist die anspruchsvoll gestaltete Seitenansicht. Ihre skulpturhaft ausgearbeitete Grafik stellt eine Weiterentwicklung des im Antara und Opel GT gezeigten Profils dar. Mit ihrer markanten Linienführung und den spannungsgeladenen Oberflächen vermittelt sie Athletik und Eleganz.

Grosse Radhäuser, die aggressiv gezeichnete Räder beherbergen, unterstreichen den selbstbewussten Charakter. Dank der breiten Spur (vorn/hinten: 1'627/1'629 Millimeter) steht der Opel GTC Concept souverän auf der Strasse, was von den 20 Zoll grossen Felgen mit Reifen der Dimension 245/40 R20 - auf deren Lauffläche ein rotes Band Akzente setzt - noch betont wird. Die Räder greifen eine Ästhetik aus dem Motorsport auf: Die Designer setzten den Trend zu schwarzen Felgen allerdings in eleganterer Form um, indem sie einen schwarz-glänzend eloxierten Felgenstern mit polierten silbernen Aussenkanten kontrastierten.

Bei der Gestaltung des GTC Concept-Hecks führten sie die Formsprache der Front mit Querspange und Blitz-Emblem auf der charakteristischen „Bügel falte“ fort. Authentisch für das Opel-Design ist die Form der Heckleuchten, deren LED-Leuchteinheiten eine unverwechselbare Nachtgrafik zeichnen. Der Spoiler - optischer Ausdruck von Leistungsorientierung - konnte dank der ausgefeilten Oberflächengestaltung in die Karosserie integriert werden. Der ausgezeichnete cW-Wert von 0,25 unterstreicht die aerodynamische Qualität des eleganten Designs.



Interieur-Design: Freundlich und einladend

Mit Modellen wie dem neuen Corsa, dem Antara und dem Opel GT hat sich das Innenraum-Design der Marke bereits deutlich hin zu einem freundlicheren Stil mit einladendem Charakter entwickelt. Der GTC Concept geht jedoch einen signifikanten Schritt weiter und repräsentiert damit das nächste Kapitel der Opel-Marke-identität beim Interieur. Seine Formen und Oberflächen nehmen die Sprache des Exterieurs auf und visualisieren in ihrer skulpturalen Gestaltung förmlich die Dynamik des Fahrerlebnisses. Der obere Teil des Cockpits erstreckt

sich über der Instrumententafel in einer geschlossenen Linienführung von Tür zu Tür und vermittelt so Fahrer und Beifahrer ein Gefühl der Geborgenheit. Das Design-Thema wird noch betont durch die grosse integrierte Mittelkonsole, die über der Dekoroberfläche zu schweben scheint und in ihrer Erscheinung hochklassigen Audio-Geräten gleicht.

Komplementär zur Materialwahl beim Exterieur kontrastieren im Innenraum - strukturiert mit eleganten Akzenten in Aluminium-Optik - matte elfenbeinfarbige Oberflächen mit hochglänzenden Elementen in Klavierlack-Optik und kündigen so einen neuen Ästhetik-Standard von Opel an. Die U-förmige Alu-Grafik auf dem Lenkrad findet sich auch auf der zentralen Konsole und auf dem Schaltknauf. Damit entsteht eine die Fahrdynamik betonende optische Verbindung der Schnittstellen von Auto und Fahrer. Der Drehknopf für das Navigationssystem ist ergonomisch günstig platziert. Der Fahrer kann ihn leicht finden und bedienen, ohne die Augen von der Fahrbahn nehmen zu müssen. Die vier sportlichen Rundinstrumente sind von einem lichtdurchlässigen Ring umgeben und anstelle des traditionellen Gelbtönen von Opel in einem dynamischen Rot hinterleuchtet - optische Lösungen, mit denen Opel beim Interieur wieder verstärkt die Dynamik des Fahrerlebnisses in den Vordergrund rückt.

Als besonderes Attribut der Identität des Konzepts findet sich das raffinierte rote Band der Reifenaufläufen auch im Innenraum wieder. Es zierte dort die Mittelachse des Lenkrads und ist vertikal in die Oberfläche der sportlich konturierten Sitze eingewoben. So zeigt Opel, wie eine leistungsorientierte Prägung des Designs durch geschmackvolle Accessoires unterstrichen werden kann.

Intelligentes Packaging: Aussen kompakt, innen geräumig und flexibel

„In den letzten Jahren sind viele Autos immer grösser geworden, ohne dass die Passagiere davon profitierten. Beim Opel GTC Concept haben wir diesen Trend umgekehrt und bei vergleichsweise kompakten Aussenmassen die entscheidenden Wohlfühlmasse im Innenraum optimiert“, so Frank Leopold, Manager GME Innovation, Show Cars and Advanced Packaging. „Dadurch passt das Auto so perfekt wie ein guter Handschuh.“

Dank einer tieferen Sitzposition und einer Absenkung des vertikalen Hüftpunkts - dem so genannten H-Punkt - sitzen Fahrer und Beifahrer perfekt ins Fahrzeug integriert.





Die Rundumsicht ist dank des ebenfalls niedrigeren Instrumententrägers, der auch für ein grosszügiges Raumgefühl sorgt, dennoch ausgezeichnet. Verstärkt wird dieser Effekt durch die Farbgestaltung: Im oberen Bereich ist die Armaturentafel dunkel, im unteren hingegen hell gehalten.

Ein weiterer Beleg für das intelligente Packaging: Trotz der flachen Dachlinie verwöhnt der Opel GTC Concept im Fond mit viel Platz. Die Kopffreiheit hinten beträgt 920 Millimeter. Die Fondsitze sind tief platziert, und damit der viersitzige Zweitürer trotzdem die markentypische Flexibilität bietet, entwickelten die Opel-Ingenieure eine Weltneuheit: das zum Patent angemeldete „Flex4“-Innenraumkonzept.

Dank „Flex4“ lassen sich bei der Studie die Rückenlehnen der beiden hinteren Sitze per Knopfdruck sensorgesteuert und separat an die vorderen Sitze heranfahren und andocken. Die Laderaumabdeckung wird dabei automatisch über die im Boden verbleibenden Sitzflächen gezogen. Dadurch entsteht ein Drei- oder Zweisitzer mit ebener, bis zu 1,80 Meter langer Ladefläche, und das Gepäckraumvolumen steigt von 500 über 755 (Dreisitzer) auf bis zu 1'020 Liter (Maximalwert bis zur Gürtellinie).

Kraftvoller Motor und intelligentes Allradsystem

Angetrieben wird der Opel GTC Concept von einem aufgeladenen, 220 kW/300 PS starken 2,8-Liter-V6-Benzintriebwerk mit zwei verstellbaren Nockenwellen, das mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert ist und sein maximales Drehmoment von 400 Nm bereits ab 1'850 und dann bis 4'500 min⁻¹ zur Verfügung stellt. Den Sprint von Null auf Tempo 100 erledigt die Studie laut Berechnungen in rund sechs Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 250 km/h begrenzt.

Seine Kraft bringt das Hightech-Turboaggregat über ein fortschrittliches, elektronisch gesteuertes Allradsystem auf die Strasse, das voll in die Regelung des adaptiven IDSPlus-Fahrwerks integriert ist. Eine elektronisch angesteuerte Drehmoment-Übertragungseinheit teilt die Kräfte stufenlos für optimale Traktion und Fahrdynamik zwischen Vorder- und Hinterachse auf. Die blitzschnelle Regelung ermöglicht es dabei - zum Beispiel beim starken Beschleunigen -, mehr Kraft auf die Hinterachse zu geben, bevor überhaupt Schlupf auftreten kann. So entsteht ein Fahrgefühl wie bei einem sportlichen Hinterradantrieb. Ein ebenfalls elektronisch geregeltes Sperrdifferential an der Hinterachse verbessert Stabilität und Traktion durch die Verteilung des Drehmoments zwischen den beiden Hinterrädern zusätzlich.

Die Vorteile des intelligenten Allradsystems der Opel-Studie: optimale Traktion und Stabilität in allen Fahrsituationen sowie exzellente Agilität verbunden mit einem betont aktiven Fahrgefühl.

Fotos & Text Opel



Opel Antara GTC:

Gran Turismo Crossover



Wie dynamisch und athletisch ein SUV (Sport Utility Vehicle) aussehen kann, zeigt Opel mit dem allradgetriebenen Konzeptfahrzeug Antara GTC (Gran Turismo Crossover), das auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (15. - 25. September 2005) seine Weltpremiere feiert. Mit dem charakterstarken Dreitürer (Länge/Breite/Höhe: 4.530/1.970/1.640 Millimeter) präsentiert die Marke eine ausgeprägt sportliche Neuinterpretation des Themas SUV und seiner dynamischen Formensprache in diesem besonderen Fahrzeugformat. Die Front des Viersitzers akzentuiert mit den weit in die Kotflügel gezogenen, markanten Scheinwerfern mit LED-Technologie und der markentypischen Bügelfalte in der Motorhaube die neue Opel-Designlinie. Im Profil fallen die rahmenlosen, voll versenkbaren Seitenscheiben auf, die zur coupéartigen Silhouette beitragen.

„Der Antara GTC vermittelt schon im Stand ein Gefühl von Abenteuer. Er nimmt die aktuelle Opel-Designsprache auf und interpretiert sie neu im SUV-Format“, erklärt Bryan Nesbitt, Executive Director, GM Design Europe. „Und im Gegensatz zu traditionellen Offroader-Konzepten zeigt der Antara GTC deutlich, dass sein wahres Revier eher auf der Straße als in schwerem Gelände zu finden ist.“

Für Alain Visser, Executive Director für Europäisches Marketing der Adam Opel AG „ist die Studie Antara GTC ein überzeugender Botschafter seiner Marke: „Wer den Antara GTC bisher schon gesehen hat, reagierte instinktiv mit der Empfindung ‚hier kommt ein starker Opel‘. Als überraschend sportliches SUV-Konzept ist die Studie auch ein Symbol für die Innovationskraft von Opel.“

Mit einer Reihe optischer und technischer Details sowie seinem Opel-typisch flexiblen Innenraum wird die Studie gleichzeitig hohen praktischen Ansprüchen gerecht. So ist die Heckklappe zentral an einem Pantograph-Scharnier angelenkt. Dank dieser innovativen Konstruktion schwenkt sie beim Öffnen direkt nach oben sowie vorne, zwingt daher nicht dazu, zunächst einen Schritt zurückzutreten, und erleichtert so das Beladen. Die beiden hinteren Einzelsitze können vom Heck des Fahrzeugs aus völlig versenkt werden. Dadurch entsteht eine komplett ebene Ladefläche. Die Frontsitze sind auf Mono-Schienen verankert und wirken wie schwebend im Innenraum angeordnet. Mit Hilfe eines EasyEntry-Systems gleiten sie auf Knopfdruck ganz nach vorn zur Instrumententafel, um den Einstieg in den Fond zu erleichtern.

Unter der Haube des Antara GTC steckt eine 212 PS starke TWINTURBO-Version des 1.9 CDTI-Vierzylinder-Motors. Das quer eingebaute Konzept-Triebwerk stemmt 400 Nm bereits ab 1.400 min⁻¹ auf die Kurbelwelle und ist wie alle 1.9 CDTI in Opel-Modellen





mit einem wartungsfreien Partikel-Filter ausgerüstet. In Kombination mit dem Sechsgang-Automatikgetriebe ergeben sich ausgezeichnete Fahrleistungen: Per Computer Simulation ermittelt wurden über 210 km/h Spitze und eine Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h in rund acht Sekunden.

Mit dem Antara GTC setzt Opel seine Reihe spannender Studien fort, die die neue dynamische Formensprache in verschiedenen Fahrzeugklassen jeweils akzentuiert auf das jeweilige Segment neu interpretiert haben. Dazu gehören Konzepte wie der GTC Genève (Genf 2003), Insignia (IAA 2003), Trixx (Genf 2004) oder VX Lightning (London 2003).

Das Außendesign

Jedes Detail signalisiert Lust auf Abenteuer

Ein Crossover zwischen SUV und Coupé

Vom selbstbewussten V-förmigen Kühlergrill bis zu den mächtigen 20-Zoll-Rädern mit Felgen aus poliertem Aluminium steht die Studie Opel Antara GTC für eine Dynamik, die herkömmliche Grenzen überwindet. Sie führt das scheinbar gegensätzliche Designmuster sportlicher Coupés und kraftvoller SUV zusammen und überwindet sie damit gleichzeitig. Typische Details wie die „Bügel-falte“ auf der Motorhaube, das durch den neuen Zafira inspirierte Dachmodul oder die Form der Leuchten machen das Konzeptfahrzeug außerdem zu einem unverkennbaren Mitglied der Opel-Familie.

Der Grundkörper der Karosserie (Abmessungen Länge/Breite mit Außenspiegeln/Höhe mit Dachreling 4.530/1.970/1.640 mm) ist einerseits charakteristisch für einen Geländewagen: Kurze Überhänge für große Böschungswinkel, stabile Flanken, kräftige Seitenschultern und Radausschnitte sowie steil stehende Fenster. Andererseits integriert er typische Wesensmerkmale eines Coupés: Zwei Türen und Heckklappe, eine geschlossene Seitenfenstergrafik ohne B-Säule, ein vor allem durch geschickte Gestaltung der C-Säule elegant nach hinten abfallendes Dach und eine dynamisch ansteigende Seitenlinie.

„Wir wollten mit dieser Studie ein Konzept entwickeln, das einfach Lust macht. Lust auf neue Entdeckungen, Lust aufs Fahren, aber auch Lust auf eigene sportliche Outdoor-Aktivitäten, etwa Mountainbike-Fahren“, erläutert Mark Adams, Direktor für Exterieur-Design. Dabei entstand ein äußerst attraktiver Crossover, der das Thema SUV ausgeprägt sportlich interpretiert.“

Das Styling nimmt die aktuelle Designsprache von Opel auf, die mit Speedster, Astra, Tigra und Zafira erfolgreich in Serie ging. Weitere Ausprägungen wurden mit Studien wie GTC Genève (konsequente Dynamik in kompakter Form, Genf 2003), Insignia (neuartige Eleganz einer großen Limousine, IAA 2003), Trixx (extreme Flexibilität in kürzester Form, Genf 2004) oder VX Lightning (purer Fahrspaß eines Roadsters, London 2003) gezeigt. Antara GTC-Designer Kurt Beyer freut sich: „Bei aller Familienähnlichkeit lässt unsere Formensprache





genügend Raum für individuelle Gestaltung und den Ausdruck unterschiedlicher Lebensstile.“

Diese Freiheit nutzte Beyer konsequent und mit extremer Liebe zum Detail. Die Entlüftungsgitter seitlich in den Kotflügeln sind ebenso in feine Aluminiumrahmen gefasst wie ihre Pendants seitlich an der Motorhaube und die Auspufföffnungen hinter den Türen. Die Karosserieaußenfarbe „Everglade Mica“ verfügt über einen hohen Anteil an Effektpigment, das sonst nur für Geldscheine verwendet wird. Die demgegenüber dunkel abgesetzten Stoßfänger und der untere seitliche Karosserieabschluss signalisieren stabilen Schutz. Als Inspiration dienten Beyer dabei die nach oben gezogenen Sohlen von Sportschuhen. Selbst das Profil der Reifen wurde ins Designkonzept einbezogen - das Muster findet sich innen auf den Gummiauflagen der Pedale wieder.

Vorderer und hinterer Unterfahrschutz wirken nicht nur wie aus dem vollen Aluminium geätzt - sie sind es auch. Das Gleiche gilt für den Ladekantenschutz des Gepäckraums. Der V-förmige Kühlergrill aus gebürstetem Aluminium, der in ähnlicher Form schon bei der Limousinenstudie Insignia debütierte, findet seine Entsprechung in der nach unten schmaler werdenden Heckklappe. Eine Reminiszenz an den Insignia sind auch die bündig in die Karosserie versenkten Türgriffe. Sie gleiten erst heraus, wenn sich der mit einem elektronischen Türöffner (Transponder) ausgerüstete Besitzer dem Fahrzeug nähert.

Kunstwerken gleichen die vorderen und hinteren Leuchten. Sie bestehen wie alle Lichtquellen des Antara GTC aus Leuchtdioden, die eine längere Lebensdauer und kürzere Ansprechzeiten als herkömmliche Systeme bieten. Zugleich erlauben sie den Designern wesentlich mehr Freiheiten in der Gestaltung. Vorne wurden die Leuchten fließend in die Kotflügel integriert, hinten setzen sie brillante Akzente im Übergang von Seitenschulter zum Heckabschluss.

Vertrautes in neuer Form findet sich am Dach des GTC. Wie optional beim neuen Zafira verlaufen längs über den Köpfen der Passagiere zwei Fenster, die für Helligkeit im Innern sorgen. Der Längssteg dazwischen, innen mit Ablagefächern ausgestattet, wirkt wie der Haarkamm eines Irokesen und hat das Zeug dazu, ein wiederkehrendes Stilelement der Opel-Formensprache zu werden.

Der Steg endet in einem speziellen Pantograph-Scharnier, an dem die Heckklappe befestigt ist. Dieses innovative Konzept, das in ähnlicher Form bereits bei Insignia und Trixx eingesetzt wurde, lässt beim Öffnen der Hecktür zwei Bewegungen gleichzeitig zu: Nach oben und nach vorn. So braucht man beim Öffnen und Schließen nicht zurück zu treten, und selbst in engen Parklücken bleibt der Zugang zum Gepäckraum frei.

Der Innenraum

Ungewöhnlicher Farben- und Materialmix

Vordersitze auf Mono-Schienen • voll versenk-
bare Rücksitze

Der spannende Kontrast zwischen hochwertig-luxuriöser Anmutung und muskulös-solider Ausführung setzt sich im Innenraum des Opel Antara GTC fort. Warme Farbtöne sowie die großzügige Verwendung von Leder





stehen in reizvollem Wechselspiel mit technischen Materialien wie Kohlefaser (Sitzrücken) und Edelstahl sowie Aluminium (Cockpit). Die Farbgebung des Interieurs ist klar zweigeteilt: Während im oberen Teil von Instrumententräger und Türverkleidungen Dunkelbraun dominiert, sind die restlichen Bereiche hellbeige gehalten.

Das Panorama-Dachsystem – bereits für den Opel Zafira angeboten - wurde für die Studie weiter entwickelt. Es bietet den Insassen dank zwei großer Glasflächen eine besonders angenehme, lichte Reiseatmosphäre. Dunkel getöntes Glas bietet Schutz vor zu starker Sonneneinstrahlung. Zudem beherbergt die über die volle Innenlänge reichende, mittig angeordnete Dachkonsole zusätzlichen Stauraum. Eine weitere raffinierte Unterbringungsmöglichkeit für Alltagsutensilien bietet eine spezielle Ledertasche, die sich auf einer Schiene zwischen den Vorder- und den Rücksitzen verschieben lässt. Zum Shopping oder Sightseeing kann sie aus dem Auto mitgenommen werden.

Ein prägnantes Detail ist die weit in den Innenraum gezogene Mittelkonsole. Sie beherbergt nicht nur den kompakt-griffigen Schalthebel des automatisierten Schaltgetriebes, sondern auch drei große runde Lüftungsdüsen sowie die Bedienelemente des Infotainment-Systems und der Klimaanlage. Seitliche Haltegriffe unten an der Mittelkonsole spiegeln den Offroad-Charakter der Studie wider. Der ungewöhnliche Materialmix des Antara GTC prägt ganz besonders die Mittelkonsole: Die Lüftungsdüsen treten plastisch aus der in glänzendem Klavierlack gehaltenen Umgebung hervor, und der Schalthebel wird umrandet von einer Fläche aus gebürstetem Edelstahl. Wie das eigentliche Cockpit sind die Bedienfelder für Infotainment-System und Klimaanlage türkis hinterleuchtet.

Ebenfalls türkis hinterleuchtet und in einem Aluminium-Gehäuse untergebracht, demonstriert die Instrumentierung strukturelle Stärke und optische Eleganz. Displays in den beiden Rundinstrumenten informieren beim Offroad-Einsatz, in welcher Steigung oder welchem Gefälle sowie welcher Schräglage sich der Antara GTC gerade befindet.

Selbst die Pedalerie schlägt eine Brücke zum Exterieur: Die Pedale sind mit rutschfestem Gummi bezogen, das das ungewöhnliche Profilbild der Antara-Reifen trägt. Anstelle eines herkömmlichen Teppichbodens ist die SUV-Studie mit Sisal ausgekleidet – auch das eine überzeugende Lösung, die Strapazierfähigkeit mit Schick kombiniert.

Automatisch variabel: Clevere Ideen für Sitze und Laderaum

Die insgesamt vier Sitze wirken mit ihrer starken Konturierung wie auf die Passagiere zugeschnitten. Die Frontsitze sind auf Mono-Schienen verankert und scheinen so im Innenraum zu schweben. Mit Hilfe eines EasyEntry-Systems gleiten sie auf Knopfdruck ganz nach vorn zur Instrumententafel, um den Einstieg in den Fond zu erleichtern. Eine Sitzbelegungserkennung stellt sicher, dass während des Vorgangs die Plätze frei sind.

Die Rücksitze können automatisch komplett im Ladeboden versenkt werden. Das Transportvolumen steigt dann auf stattliche 2.400 Liter nach VDA-Norm. Der Laderaum ist vollkommen eben bis zu den Vordersitzen und auch in der Tiefe leicht zu beladen. Dafür sorgt ein beweglicher





doppelter Boden, dessen obere Hälfte nach dem Einladen wie ein Tablett spielend leicht nach vorn über die geklappten Rücksitze geschoben werden kann. Auch hier wird als Verkleidungsmaterial das unempfindliche Sisal eingesetzt.

„Mit dem Antara GTC können wir erneut zeigen, dass sportliches Design praktische Innenräume nicht ausschließt. Diese Kombination ist eine Kernkompetenz von Opel“, fasst Frank Leopold, Manager GME Innovation, Show Cars and Advanced Packaging, das Innenraumkonzept der Studie zusammen.

Der Antrieb

Kraftvoller Common-Rail-Diesel mit TWINTURBO-Technologie

Zweistufig aufgeladener 1.9 CDTI mit 212 PS und 400 Nm

Angetrieben wird die Opel-SUV-Studie von einer 156 kW/212 PS starken TWINTURBO-Version des erfolgreichen 1.9 CDTI ECOTEC Common-Rail-Dieselmotors. Mit seinem kräftigen Drehmoment bei niedriger Drehzahl (Maximalwert: 400 Nm ab 1.400 min⁻¹) ist der zweistufig aufgeladene Konzeptmotor für diesen Fahrzeugtyp geradezu prädestiniert. In Kombination mit dem Sechsgang-Automatikgetriebe ergeben sich für den allradgetriebenen Antara GTC ausgezeichnete Fahrleistungen: In Computer-Simulationen ermittelt wurden 201 km/h Spitze und eine Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h in 8,3 Sekunden.

Zu den technischen Merkmalen des quer eingebauten Vierzylinders zählen zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder und eine variable Geometrie der Turboleitschaufeln. Die Treibstoffzufuhr zu den Zylindern erfolgt über ein Common-Rail-System mit bis zu 1.600 bar Druck. Kern der innovativen TWINTURBO-Technologie des Konzept-Dieselmotors ist die Aufladung des Motors durch zwei Abgasturbolader, die im Gegensatz zur Biturbo-Technik nicht parallel, sondern seriell arbeiten: Ein kleinerer, schnell ansprechender Turbolader ist für den unteren Drehzahlbereich zuständig, ein großer, auf hohen Durchsatz ausgelegter Lader schaltet sich bei steigender Drehzahl zu. Dank der überlegenen Systemeffizienz ermöglicht TWINTURBO eine extrem hohe spezifische Leistung, ohne die sonst damit einhergehenden Nachteile bei Kraftstoffkonsum und Emissionsverhalten in Kauf nehmen zu müssen. Wie alle Serien-Pkw von Opel, ist die Studie Antara GTC mit dem wartungsfreien Diesel-Partikel-Filterssystem (DPF) ausgerüstet.

Ganz dem agilen Handling verpflichtet ist ebenso das moderne Fahrwerk des Antara GTC. An der Vorderachse kommen McPherson-Federbeine zum Einsatz, hinten verfügt er über eine Vierlenker-Achse. Präzise Lenkmanöver garantiert die servounterstützte Zahnstangen-Lenkung.











Opel-Studie TRIXX:

Wegweisendes Multitalent mit Mini-Maßen



Durch Aufsehen erregende Studien wie den mutigen MAXX (1995), den frechen Frogster (2001) oder den imposanten Insignia (2003) sorgen die Opel-Designer und -Ingenieure schon seit Jahren für Schlagzeilen. Mit dem extrem flexiblen und erstaunlich geräumigen Kleinstwagen-Konzept TRIXX präsentieren sie jetzt auf dem diesjährigen Genfer Automobilsalon erneut ein völlig neuartiges Fahrzeug mit vielen innovativen und smarten Ideen.

Der superkompakte Stadtflitzer ist durch sein ausgeklügeltes Packaging und die Opeltypische, hier „Flex3“ genannte Innenraum-Variabilität ein wahres Multitalent: Er kann einerseits bis zu drei Erwachsene und ein Kind befördern, bietet andererseits aber als Einsitzer jede Menge Platz für Ladegut. Drei elektrisch betriebene Pantograph-Türen – zwei auf der Beifahrer-, eine auf der Fahrerseite – gestalten den Zugang für Personen und Gepäck besonders einfach und bequem.

Opel-Chef Carl-Peter Forster: „Die Studie zeigt unsere Vision eines innovativen, sehr kompakten Fahrzeugs der Drei-Meter-Klasse, das dynamisch, sportlich und frech wirkt und mit seinem einzigartigen variablen Tür- und Innenraumkonzept fasziniert.“

Weitere clevere Ideen des trickreichen TRIXX sind ein aufblasbarer Rücksitz, ein wegklappbarer Beifahrersitz und eine Dachluke, die auf Knopfdruck die aufrechte Beförderung langer Gegenstände ermöglicht. Ein Heckgepäckträger lässt sich wie eine Schublade herausziehen und dient so zum Transport schwerer oder schmutziger Lasten.

Für flotte Fahrleistungen des Fronttrieblers bei geringem Kraftstoffverbrauch sorgt der neue, aus den Opel-Modellen Agila und Corsa bekannte 1,3-Liter-CDTI-Turbodiesel-Motor mit Common Rail-Direkteinspritzung und 51 kW (70 PS). Mit all diesen Tugenden ist der TRIXX ein ideales Auto für aktive Menschen, die in Metropolen leben und die Agilität, hohe Manövrierfähigkeit, beste Übersicht sowie die Nutzung kleinster Parklücken nicht mit einer Beschränkung auf zwei Sitze und zwei Golfbags erkaufen möchten.

„Er heißt TRIXX, vergleichbar ist nix!“ umreißt Stefan Arndt, als Chefdesigner zuständig für Opel-Studien und als solcher gewissermaßen der formale Vater des Kleinen, kurz und bündig das Konzept des smarten Mini. Nicht nur ein flotter Spruch, sondern ein Anspruch, den das gesamte TRIXX-Team an sich selbst stellte. Und dass das jüngste Opel Konzeptfahrzeug wirklich eine Ausnahmeerscheinung in seiner Klasse ist, wird schon bei einem Blick auf seine Abmessungen deutlich. Mit einer Länge von 3,04, einer Breite von 1,66 und einer Höhe von 1,57 Metern sowie einem Radstand von 1,94 und einer Spurweite von 1,51 Metern ist das jüngste Baby der Opel-Ideenschmiede ein idealer Partner für alle urbanen Mobilitätsbedürfnisse.





Platzvorteil: Ungewöhnliche Kühleranordnung über dem Motor

Möglich wurde diese kompakte Auslegung erst durch ein intelligentes Packaging. Dessen besonders cleverer Clou: Die Konstrukteure platzierten den Kühler nicht wie seit Jahrzehnten üblich vor, sondern auf dem Motor. Denn allein durch diese neuartige Lösung sparten sie 130 Millimeter Baulänge ein. Ein Hitzestau droht dem TRIXX-Triebwerk trotz dieses ungewöhnlichen Layouts nicht. Im Stand oder bei ausgeschaltetem Motor fließt die nach oben

steigende Wärme durch die beiden markanten, verrippten Öffnungen in der Motorhaube ab. Ist der Flitzer in Fahrt, werden sie mit Klappen verschlossen und stattdessen wird die Wärme mit Hilfe eines Ventilators durch zwei Lüftungsschlitze hinter den Scheinwerfern gezielt seitlich abgeleitet.

Ein zusätzlicher Vorteil dieser Kühleranordnung: Bei einer Kollision kann das Kühlsystem nicht beschädigt werden und somit ist eine Weiterfahrt auch nach einem leichteren Front-Aufprall noch gewährleistet. Ein weiterer Beweis für das geschickte Packaging ist die Platz sparende und sichere Anordnung des 30-Liter-Tanks teilweise unter dem Fahrersitz und im Bodenraum.

Dass der Kleine beim Transport von Personen und Gütern ein ganz Großer und wirklich mit keinem „Artgenossen“ vergleichbar ist, zeigt sich aber noch deutlicher bei einem Blick in den Innenraum. Der Schlüssel zur urbanen Mobilität in allen Lebenslagen heißt „Flex3“ und beschreibt das für die Marke mit dem Blitz am Bug typische flexible Innenraum-Layout. Es ermöglicht im Zusammenspiel mit der asymmetrischen Auslegung des Fahrzeugkonzepts, dass alternativ entweder zwei Passagiere mit Gepäck, drei Erwachsene und ein Kind oder eine Person unterwegs sein können. Letzterer steht dann allerdings ein ungewöhnlich großer Laderaum mit einem maximalen Ladevolumen von 1.010 Litern (VDA-Norm) bis unters Dach zur Verfügung. Bis zur Gürtellinie sind es 790 Liter.

Raumgewinn: Beifahrersitz lässt sich vollständig im Boden versenken

Erreicht wird dieses Maxi-Fassungsvermögen trotz der Mini-Maße des TRIXX in erster Linie durch zwei völlig neuartige und ungewöhnliche Sitzkonstruktionen. So lässt sich der Beifahrersitz dank eines ausgeklügelten Klappmechanismus, bei dem der Sitz gleichzeitig um die Mittelachse rotiert, vollständig im Boden versenken. Dadurch entsteht neben dem TRIXX-Piloten eine völlig ebene Ladefläche, denn die Lehnenrückseite schließt bündig mit Mittelunnel, Seitenschweller und Fondabteil ab. Damit auch schwere Lasten auf dem zusammengeklappten Sitz untergebracht werden können, wird er seitlich gezielt abgestützt. Insgesamt entsteht so ein außergewöhnlich großer Stauraum, in dem sich beispielsweise ein mittelgroßer Kühlschrank von 1,35 Metern Länge, 60 Zentimetern Breite und 55 Zentimetern Tiefe transportieren ließe. Ebenso verblüffend: Bei einer maximalen Ladelänge von 1,53 Metern zwischen Rückwand und Armaturentafel lässt sich sogar ein komplettes Mountainbike im Innenraum verstauen, ohne dass es vorher demontiert werden müsste.





Eintrittsportal: Sicherer und 1,50 Meter breiter Zugang auf der Beifahrerseite

Leicht einladen lassen sich sperrige Güter durch die beiden elektrisch angetriebenen, nach vorne und nach hinten öffnenden Pantograph-Türen auf der Beifahrerseite. Mit Hilfe eines einzigen Tragarms pro Portal können die Türen ohne hässliche Führungsschienen oder -Stangen, parallel zum Fahrzeug geöffnet werden. Vorbild für diese einzigartige technische und besonders im urbanen Umfeld des TRIXX ideale Lösung war die Türkonstruktion der Oberklassen-Studie Insignia. Bei ihr gelang

den Opel-Ingenieuren um Gerhard Mathes, der auch für die technische Umsetzung der Kleinstwagen-Studie verantwortlich war, nämlich erstmals die Realisation eines raffiniert einfachen Mechanismus im Inneren des Pantograph-Tragarms.

Freier Zugang zum Gepäckabteil ist garantiert, weil die beiden Pantograph-Türen so weit öffnen, dass die hintere sogar 55 Zentimeter über das Heck hinausragt. Insgesamt entsteht so eine bis zu 1,50 Meter breite Öffnung. Dadurch ist der freie Eintritt in den Fond ebenso gewährleistet wie das einfache Verstauen sperriger Güter. Dadurch konnte auf eine Heckklappe verzichtet werden. Hinzu kommt: Das Ein- oder Aussteigen der Passagiere und das Be- oder Entladen geschieht beim TRIXX immer auf der ungefährlichen rechten Straßenseite – ein Sicherheitsaspekt, der vor allem für die Kinder an Bord im Stadtverkehr von großer Bedeutung ist.

Eine Menge Spielraum bietet auch der Beifahrersitz, wenn es um den Fußraum für den Fondpassagier geht. Möglich macht dies ein langer Verstellweg, durch den sich der Sitz um bis zu 30 Zentimeter nach vorne rücken lässt. Noch komfortabler und mit extrem viel Beinfreiheit reist der „dritte Mann“, wenn er bei weggeklapptem Vordersitz wie in einer Lounge auf dem rechten Fondsitz Platz nimmt. Die tragende Struktur der beiden Frontsitze besteht aus Fiberglas und Aluminium. Bezogen sind sie mit Stoff und Leder.

Sitzgelegenheit: Dritter Platz im Fond wird in Sekundenschnelle aufgeblasen

Ebenso ungewöhnlich wie die zum Patent angemeldete Konstruktion des Beifahrersitzes ist der Aufbau des dritten Platzes im TRIXX-Fond. Bei Nichtgebrauch ist das innovative Sitzkonzept flächenbündig im Laderaum verborgen. Mit Hilfe eines On-Board-Kompressors und einer Vakuumpumpe lassen sich innerhalb von rund zehn Sekunden die ausgeschäumten Formteile mit Druckluft aufblasen oder mittels Unterdruck wieder hinter die Ladefläche zurückziehen. Der spezielle Stützschaum, der die konkave Form des Sitzes vorgibt, gewährleistet einen guten Komfort. Das Kommando zum Befüllen oder Entleeren des dritten Platzes wird mit Hilfe der zugehörigen Kopfstütze gegeben: Ist sie in die Rückwand eingeschoben in Parkposition, entweicht die Luft; befindet sie sich in der Fahrstellung, wird das Luftpolster aufgeblasen.

Für die korrekte und zügige Befüllung beziehungsweise Entlüftung sorgen insgesamt neun Ventile. Zudem lässt sich mit ihrer Hilfe der Sitzkomfort variieren.





Beispielsweise indem die Sitzfläche je nach Druck weicher oder härter aufgeblasen wird. Und weitere neue Komfortmöglichkeiten des neuartigen Konzepts deuten sich bereits jetzt an. In Kombination mit einer entsprechenden Sensoren-Steuerung ließe sich beispielsweise die Druckverteilung sogar fahraktiv beeinflussen, etwa bei einer Kurvenfahrt.

Sitzfläche und Rückenteil des als temporärer Sitz gedachten Fondplatzes bestehen aus Neopren, einem sehr strapazierfähigen und

multiaxial elastischen Material. Ansonsten ist der gesamte aus Fiberglas geformte Fondbereich mit Leder bezogen.

Schutzmaßnahmen: Automatikgurte auf allen Plätzen, ausklappbarer Kindersitz

Gut geschützt ist man auf diesem Platz ebenso wie auf allen anderen Sitzen dank Automatikgurten. Auf der Fahrerseite werden sie wie bei einem Cabrio über die Schulter geführt, an den beiden flexiblen Sitzen für Beifahrer und Fondpassagier wird der Gurt mit zwei Gurtschlössern auf der rechten und linken Seite befestigt. Ein umfassendes System von Airbags rundet das Sicherheitspaket ab.

Sicher sind in der Opel-Studie auch Kinder bis zum Alter von vier Jahren unterwegs. Denn bei Bedarf kann ein aus Aluminium sowie Schaumstoff geformter und mit Leder überzogener Kindersitz aus der Rückwand hinter dem Fahrer geklappt werden.

Dachluke: Pickup-ähnliche Transportöffnung für lange Gegenstände

Mit dem großzügigen Stauraumangebot im Beifahrer- und Fondbereich sind die Transportmöglichkeiten des TRIXX aber noch lange nicht erschöpft. Denn wird die Heckscheibe elektrisch in der Rückwand versenkt und die hintere Hälfte des Glasdachs der Studie auf die gleiche Weise nach vorne verschoben, entsteht eine Pickup-ähnliche Transportöffnung. Durch diese können bis zu 960 Millimeter breite, 430 mm tiefe und 1.400 mm lange Gegenstände eingeladen werden.

Gleichzeitig geöffnet und geschlossen werden Glasschiebedach und Heckscheibe ebenso wie die drei Pantograph-Türen mit Hilfe einer Fernbedienung. Zusätzlich können Schiebedach und Heckscheibe aber auch durch zwei Schalter in der Fahrertür getrennt gesteuert werden.

Lastenschlepper: Praktischer Heckgepäckträger für schmutzige Güter

Wer jetzt glaubt, mit der Dachluke seien nun wirklich alle Tricks des TRIXX geschildert, der irrt. Denn wenn einmal der staubige Sack Zement vom Baumarkt befördert oder der nadelnde Tannenbaum nach Weihnachten entsorgt werden soll, dann hat der Opel-Mini eine weitere clevere Lösung auf Lager: Einen wie eine Schublade herausziehbaren





Heckgepäckträger für den Transport von Gütern, die den Innenraum nicht verschmutzen sollen. Gegenstände mit einem Gewicht von bis zu 30 Kilogramm können während der Fahrt auf dem praktischen Lastenschlepper verstaut werden.

Das Raumgefühl an Bord der Studie ähnelt dem des wesentlich größeren Opel Meriva. Erheblichen Anteil daran hat die erhöhte Sitzposition, die noch um 14 Millimeter über der des Microvan Agila liegt. Diese Position vermittelt dem Fahrer das Gefühl an einen SUV (Sport Utility Vehicle) erinnernden TRIXX ein wenig

das Gefühl, „King of the road“ zu sein. Womit er auch nach der Einschätzung der Concept Car-Macher gar nicht so falsch läge. Frank Leopold, Leiter der Fahrzeugauslegung und Innovationsgruppe im Internationalen Technischen Entwicklungszentrum (ITEZ) von Opel: „Die Studie gehört zwar von ihren Dimensionen her in die Kategorie der Kleinwagen, hat aber durch ihre Formgebung eine hohe Präsenz.“

Blickfang: Aluminium-Cockpit und Info-Instrument mit 3D-Effekt

Ganz auf den Fahrer zugeschnitten ist das TRIXX-Cockpit. Die beiden wichtigen Fragen „Wohin?“ und „Wie schnell?“ werden vom Navigationssystem auf dem fünf Zoll großen Display und dem davor angeordneten Hauptinstrument mit Tachometer, Drehzahlmesser und Ganganzeige beantwortet. Beide sind oben auf dem markanten, komplett aus Aluminium gefrästen Instrumententräger platziert. Dadurch liegen die wesentlichen Informationsanzeigen wie bei einem Motorrad im zentralen Blickfeld des TRIXX-Piloten. Und das bleibt auch so, wenn das in seiner Formgebung einem Formel 1-Volant nachempfundene Lenkrad in der Höhe verstellt wird. Denn dann schwenken beide Instrumente mit.

Gestaltet im Stil amerikanischer Autos der 50er-Jahre erzeugen die tief liegenden, halbkreisförmigen und aus Aluminium gefrästen Ziffern des Tachos beim Betrachter einen 3D-Effekt. Alle anderen Funktionen wie Audio- und Klimaanlage sowie Navigationssystem werden auf dem Display angezeigt. Dessen Menüführung steuert der Fahrer über einen Dreh-/Drückschalter auf der rechten Seite des Instrumententrägers. Mit einem zweiten Drehschalter wird dort die elektrische Parkbremse betätigt, die Zündung ein- oder ausgeschaltet sowie der Motor gestartet. Auf der linken Seite werden mit den beiden Pendants alle Lichtfunktionen bedient.

Ebenfalls sehr praktisch und ergonomisch sinnvoll: Zwei Wippschalter am Lenkrad dienen der Anwahl der einzelnen Programme und Gangstufen des aus den Opel-Modellen Corsa und Meriva sowie aus dem neuen Astra bekannten automatisierten Schaltgetriebes „Easytronic“. Ins rechte Licht setzen sie ebenso wie die Scheinwerfer, Bremslicht und Heckleuchten insgesamt rund 30 Leuchtdioden-Einheiten. Diese LED's brauchen deutlich weniger Platz als herkömmliche Birnen und zeichnen sich durch eine außergewöhnlich lange Lebensdauer aus.



Außenlinie: Markentypische Designelemente kennzeichnen die Karosserie

Der optische Auftritt des TRIXX ist geprägt durch kraftvolle Linien, kurze Überhänge und eine emotionale Interpretation der Opel-Formensprache. Zu den markentypischen Designelementen zählen beispielsweise die „Bügel falte“ der Motorhaube, die charakteristische seitliche Fenstergrafik und ausgeprägte Radläufe. Ebenfalls eindeutige Hinweise auf die Opel-DNA sind Stilmittel wie die betont kräftige Schulterlinie, die markante C-Säule wie bei Astra und Signum sowie die aus den Opel-Modellen Meriva und Zafira bekannte, für ein gutes Raumgefühl weit vorgelagerte A-Säule. Charakteristisch ist ebenfalls die starke Pfeilung von Front und Heck, die jeweils in ein prägnantes, selbstbewusst gestaltetes Blitz-Emblem mündet.

All diese grafischen Elemente unterstreichen den dynamischen und zugleich auch liebenswerten Charakter der Studie. Chefdesigner Stefan Arndt: „Der TRIXX ist niedlich, gleichzeitig kraftvoll und dabei vielseitig nutzbar wie ein Schweizer Offiziersmesser.“ Auf großem Fuß leben lassen den kleinen Opel 17-Zoll-Felgen und Reifen der Dimension 175/55 R17.

Hochleistung: Moderner 1,3 Liter-ECOTEC-Diesel garantiert flotte Fahrleistungen

Dem dynamischen Designauftritt des rund 850 Kilogramm wiegenden TRIXX entsprechen auch seine Fahrleistungen: Den Sprint aus Stand auf Tempo 100 bewältigt er in 13,2 Sekunden und auf der Autobahn erreicht er eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Bescheiden ist dagegen der Verbrauch: Nur 3,9 Liter pro 100 Kilometer fließen nach MVEG-Norm durch das moderne Multijet-Direkteinspritzsystem des 1,3 Liter CDTI-Dieselmotors, der den Kraftstoff aus einer Common-Rail-Versorgungsleitung mit 1.600 bar Druck bezieht.

Doch nicht nur dank dieser Werte und seiner fortschrittlichen Technologie passt der innovative ECOTEC-Viertventiler perfekt zu dem wegweisenden Opel-Mini. Auch bei den Größenverhältnissen gibt es Parallelen: Mit einem Hubraum von 1.251 cm³ ist der 1.3 CDTI zwar der kleinste Diesel-Vierzylinder der Welt, bei seinen Leistungswerten kann er sich aber ebenso mit wesentlich hubraumstärkeren Aggregaten messen wie der TRIXX beim Platzangebot mit deutlich größeren Fahrzeugen.

Für Opel-Chef Carl-Peter Forster zeigt die Studie nicht zuletzt deshalb, „dass in diesem Konzept ein riesengroßes Potenzial mit vielen neuen Ideen für eine Fahrzeugklasse steckt, die Opel bereits 1995 in Genf mit der Studie MAXX neu definiert hat. Den damaligen Erwartungshorizont erweitert der TRIXX jetzt in Bezug auf Raumökonomie und Flexibilität und ist so eine perfekte Interpretation unseres Markenlogans ‚Frisches Denken für bessere Autos‘.“



Selbstbewusster Botschafter für die Marke:

Der Opel Insignia



Mit dem Insignia präsentiert Opel ein formal völlig neues Fahrzeugkonzept als automobiler Vision der Marke auf der IAA in Frankfurt erstmals einer breiten Öffentlichkeit. Hauptmerkmale der Studie sind neben ihrem progressiv-elegantem und dynamischem Design eine Reihe konstruktiver Innovationen, unter anderem der umfassende Einsatz der LED-Leuchtentechnologie sowie völlig neuartige und verblüffende Pantograph-Öffnungsmechanismen für Türen und Heckklappe. Weitere Stärken des fahrerorientierten Technologieträgers sind sein variables Innenraumkonzept und ausgeprägte Fahrdynamik.

Opel-Vorstandsvorsitzender Carl-Peter Forster: „Der Insignia ist keine teure Luxuslimousine, sondern Botschafter des neuen Opel-Selbstbewusstseins. Er unterstreicht: ‚Opel ist wieder da‘. Und er macht deutlich, mit welchen innovativen Lösungen für einen ‚großen Opel‘ wir uns beschäftigen.“

So lässt sich der Insignia in Sekundenschnelle elektrisch von einem komfortablen Viersitzer für den Geschäftsalltag in einen sportlichen Wochenendbegleiter mit Platz für fünf Personen, für Familie und Freizeit verwandeln. Unter der Motorhaube der Heck angetriebenen Studie steckt ein 344 PS starkes V8-Aluminium-Triebwerk. Dieses sorgt für ein Höchsttempo von 250 km/h (elektronisch abgeregelt) und realisiert den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in weniger als sechs Sekunden.

Opel-Chef Carl-Peter Forster: „Mit seiner hohen Fahrdynamik, seiner außergewöhnlichen Flexibilität und seiner emotional gezeichneten Karosserie verkörpert der Insignia drei wichtige Kerneigenschaften der Marke Opel.“

Kontur: Karosserie mit kraftvollen und klassischen Linien

Mit seinen ausgewogenen Proportionen und seiner progressiv-elegantem und dynamischen Linieneinführung „setzt der Insignia die neue Opel-Formsprache erstmals in einem großen Fahrzeugformat um“, erklärt Opel-Design-Direktor Martin Smith. „Die Studie ist mit ihren vielen kreativen Ideen eine weit in die Zukunft reichende Vision, die zeigt, wie wir ein zu unserer Marke passendes neues Konzept definieren.“

Ihren Niederschlag findet diese Abkehr von konservativen Stufenheck-Formen in der fast coupéhaften Karosserielinie und in Designdetails wie der langen Motorhaube mit den weit zurückgesetzten A-Säulen oder den pfeilförmigen Einzügen vorne und hinten. Ebenso markant sind die kurzen Überhänge der Studie mit den wohlproportionierten Abmessungen (Länge/Breite/Höhe: 4.803/1.914/1.414 mm) und dem langen Radstand von





2.915 Millimetern. Unterstrichen wird der dynamische Auftritt des Opel Insignia zusätzlich durch seine breite Spur (1.666 mm).

Hervorstechendes Gestaltungselement an der Front ist im wahrsten Sinne des Wortes der markante Kühlergrill. Er verleiht dem Stolz der Marke dreidimensionalen Ausdruck und ist zugleich Reminiszenz und Referenz an die großen Modelle, die stets zur Marke Opel gehörten. Voll aus Aluminium gefräst und

flankiert von großen seitlichen Lufteinlässen, dominiert er den pfeilförmigen Bug und signalisiert unmissverständlich Selbstbewusstsein: Das ist ein Opel mit Power unter der markanten Motorhaube. Akzentuiert mit der charakteristischen, markentypischen Bügelfalte läuft sie V-förmig aus den A-Säulen heraus und stellt so eine enge Verbindung zu dem Wabengrill her. Unterstrichen wird dessen zentrale Bedeutung zudem durch eine dezente Chromumrandung und vier prägnante Querstreben mit einem stolz hervorgehobenen Opel-Blitz auf der obersten Spange.

Blickfang: Markantes Schulterprofil und große 21-Zoll-Aluräder

Dynamische Flächen und Linien bestimmen auch die seitliche Perspektive. Wie ein Muskelstrang wächst das markante Schulterprofil vorn und hinten aus den Kotflügeln. Stefan Lamm, verantwortlich für das Design der Studie: „Das ist eine neue Interpretation des Themas ‚Keilform‘. Die stark betonten Konturen verleihen dem Insignia auch aus diesem Blickwinkel einen kraftvollen Auftritt.“

Einen eleganten Kontrapunkt dazu bildet die transparente Fenstergrafik ohne störende B-Säule, die von einer dezenten Chromumrandung eingefasst wird. Große mattierte 21-Zoll-Alufelgen mit polierten Phasen und in einem Layout, das Designelemente der Karosserie wiederholt, setzen schließlich einen stark ins Auge fallenden Schlusspunkt unter die Silhouette.

Nahezu unsichtbar fügen sich dagegen die bündig mit der Karosserie abschließenden Türgriffe in die Seitenlinie ein. Griffbereit werden sie erst in dem Augenblick automatisch, in dem sich der Insignia-Eigner seinem Schmuckstück nähert. Möglich macht dies „Open & Start“. Das Transponder-System, das im neuen Astra seine Serienpremiere feiert, identifiziert den Besitzer durch diebstahlsicher kodierte Funksignale der Fernbedienung, die den herkömmlichen Fahrzeugschlüssel ersetzt. Mit Hilfe von Gasdruckfedern und Hydraulikzylindern lassen sich damit beispielsweise auch Heckscheibe und -klappe auf Knopfdruck öffnen oder schließen. Ein weiteres „Sesam-Öffne-Dich-Erlebnis“ verspricht ein im Türgriff verborgener Knopf. Wird er nach dem Entriegeln der Vordertüren gedrückt, gleiten die jeweils an einem neuartigen Pantographen aufgehängten hinteren Türen wie von Geisterhand geführt sanft zurück.

Als formale Einheit präsentiert sich auch das Heck der Studie: Klare Akzente setzen an der Insignia-Rückseite ein prägnanter Chromstreifen und zwei Doppel-Auspuffrohre, die harmonisch in den Stoßfänger integriert sind. Das Bild wird bestimmt durch die dreidimensional V-förmig zulaufende Gepäckraumklappe, unter der sich ein großzügiges, äußerst variabel nutzbares Platzangebot verbirgt: Als Vier- und Fünfsitzer bietet der Insignia ein Fassungsvermögen von 410 Litern nach VDA-Norm, wird die gesamte Rückbank elektrisch umgeklappt, entstehen ein völlig ebener Laderaumboden und bis zu 970 Liter Gepäckvolumen (bis zur Oberkante der Vordersitzlehnen).





Harmonie: High-Tech und Handwerkskunst im Innenraum

Doch damit ist die Verwandlungskunst des Insignia noch lange nicht erschöpft. In der langen Reihe innovativer Innenräume von Opel, für die beispielhaft die voll versenkbare dritte Sitzreihe des Flex7-Systems im Zafira oder die multivariablen FlexSpace-Konzepte von Meriva und Signum stehen, präsentiert die Insignia-Studie wiederum eine neue Idee: Der Teil des Mittel隧nells, der die beiden hinteren Einzelsitze voneinander trennt, lässt sich nach hinten unter den Gepäckraumboden schieben.

Zum Vorschein kommt ein zusammengelegter Sitz, der sich - elektrisch angetrieben - nach oben entfalten lässt und den Opel Insignia in einen Fünfsitzer verwandelt. Der mit feinstem Leder und edlem Macassar-Ebenholz verkleidete Tunnel birgt aber noch mehr Geheimnisse: Die Designer integrierten eine Reihe von Luxus-Accessoires - einen DVD-Spieler mit ausfaltbarem Bildschirm, ein Kühlfach mit Platz für zwei Flaschen Champagner sowie einen Humidor zur Aufbewahrung feiner Zigarren.

Das Cockpit mit seinen dreidimensionalen Instrumenten und die aus mattiertem und poliertem Aluminium gefertigten Bedien-Satelliten für alle wichtigen Funktionen sind ganz auf den Fahrer zugeschnitten. Dabei kann er sich völlig auf das Wesentliche konzentrieren. Denn alle ergänzenden Bedienoberflächen, zum Beispiel für das Infotainment-System oder die Klimatisierung, verbergen sich unter raffiniert wie Geheimtüren zurück gleitenden Abdeckungen in der Mittelkonsole. Insignia-Designer Stefan Lamm: „Unser hoher Anspruch zeigt sich in jedem Detail.“

Sichtbar wird dieser Anspruch an vielen Stellen, zum Beispiel an den Instrumenten. Auch hier werden die klassischen runden Formen mit Hilfe von High-Tech-Materialien progressiv neu interpretiert. Durch die umgekehrte räumliche Staffelung – die Zifferblätter liegen vor den Zeigern – verdecken diese nicht die Zahl, auf die sie gerade weisen. Möglich wurde dies durch die Verwendung transparenter Zifferblätter, die sich durch die Beleuchtung mit modernen Leuchtdioden (LED – Light Emitting Diode) bei allen Lichtverhältnissen gut ablesen lassen.

Lichtkultur: 405 Leuchtdioden ersetzen herkömmliche Glühbirnen

Die formale Spannung zwischen modernster Technik und klassischer Handwerkskunst gehört zu den wesentlichen Reizen des Insignia-Innenraums. Feinstes Leder in Tabakbraun kontrastiert mit türkisfarbenen Ziernähten, Inlays aus dunklem Macassar-Ebenholz kombiniert mit dunkelbraunen Klavierlack-Oberflächen treffen auf mattiertes Aluminium. LED's tauchen den gesamten Innenraum stilvoll in blau-grünes indirektes Licht, das geheimnisvoll aus unsichtbaren Schlitzen in den Türen und im Dachhimmel schimmert.

Wie das Licht in Lampen und Leuchten künftiger Autos erzeugt wird, kann man am Opel Insignia nicht nur im Innenraum studieren: Insgesamt 405 Leuchtdioden versorgen, von Prismen umgelenkt, Scheinwerfer, Rückleuchten, Nebellampen, Bremslichter, Instrumente und Innenraum mit Helligkeit. Das eröffnet dem Automobildesign ganz neue





Möglichkeiten, denn LED's brauchen deutlich weniger Platz und zeichnen sich durch eine außergewöhnliche Lebensdauer aus – entsprechend klein und ohne servicebedingte Rücksicht auf die leichte Austauschbarkeit der Leuchtquellen können Scheinwerfer und Lampen künftig konzipiert werden. Allerdings entwickeln die kompakten Lichtspender noch eine beträchtliche Wärme, die effiziente Kühlung der Dioden ist also eine der wesentlichen Entwicklungsaufgaben für die Lampen der Zukunft.

Parallel-Verschiebung: Pantographen für Türen und Heckklappe

Unmittelbar einleuchtend ist auch das Zukunftspotenzial der pantographischen Befestigung und Führung der beiden hinteren Türen. Denn mit ihrer Hilfe lassen sich auch große „Portale“ in engen Parklücken oder Garagen weit öffnen. Ähnlich wie bei einer Schiebetür, aber ohne deren hässliche Führungsschienen, schwingt die Öffnung dabei nicht nach außen, sondern bewegt sich parallel zur Karosserie. Weil die Vorteile so klar auf der Hand liegen, wurden pantographische Scharniere, die im Gegensatz zu herkömmlichen Befestigungen über zwei Drehpunkte verfügen, schon häufig im Autobau ausprobiert. Aber noch nie gelang dies, ohne die Tür mit mehreren Führungsstangen zu positionieren und dabei die Designharmonie massiv zu stören.

Das Lexikon erklärt den Mechanismus denn auch so: „Pantograph (grch.), der, (Storchenschnabel). Der einfachste P. besteht aus vier Stäben, die zu einem Gelenkparallelogramm zusammengefügt sind.“ Nach dem Insignia muss diese Definition neu geschrieben werden. Den Opel-Ingenieuren um Gerhard Mathes, der für die technische Umsetzung der Insignia-Studie verantwortlich war, gelang jetzt nämlich die Konstruktion eines raffiniert einfachen Mechanismus' im Inneren des Pantograph-Tragarms. Und bei geschlossener Tür verschwindet der aus Aluminium gefertigte Tragarm elegant in der Türverkleidung. „Die Bewegungskinematik der hinteren Insignia-Türen wird noch manchen Betrachter ins Grübeln bringen“, freut sich Mathes. Wie das funktioniert, bleibt vorerst ein Geheimnis von Opel. Denn Technik-Vorstand Hans H. Demant ist sich sicher: „Der Pantograph hat revolutionäres Potenzial“.

Den segensreichen Effekt der Pantographie, allerdings in herkömmlicher Bauart, können Insignia-Betrachter auch am Heck des Prototypen studieren. Denn sowohl die große Gepäckraumklappe als auch die in sie eingelassene Heckscheibe lassen sich nach diesem Prinzip per Fernbedienung öffnen: Beide gehen also auch auf, wenn der Insignia rückwärts an eine Wand geparkt ist oder in einem niederen Parkhaus steht – zumal das Öffnen selbst mit Hilfe kleiner Hydraulikzylinder und Gasdruckfedern geschieht. An vielen anderen Stellen im Insignia übernehmen dagegen elektrische Stellmotoren eine Helferfunktion. Insgesamt 45 dieser kleinen Kraftpakete wurden in der Studie verbaut: Sie öffnen und schließen nicht nur auf Knopfdruck die Türen, sondern rücken beispielsweise auch automatisch die Sitze nach vorn, um den Einstieg nach hinten zu erleichtern.





Kraftpaket: Heckantrieb und V8-Power

Als Basis für das dynamische Insignia-Konzept wählten die Opel-Ingenieure eine völlig neue Heckantriebs-Architektur, die GM für den weltweiten Einsatz in zukünftigen Fahrzeugmodellen entwickelt. Der Insignia verfügt vorne über eine Doppelquerlenker-Achse mit Schraubenfedern, die zu Gunsten eines hohen Geräuschkomforts von der Karosserie entkoppelte Fünflenker-Hinterachse sorgt für vorbildliches Kurvenverhalten und hohe Richtungsstabilität. Eine hydraulische Niveauregulierung gleicht unterschiedliche Beladungszustände aus. Für kraftvollen Schub sorgt der aus der Corvette

bekannte, kompakte V8-Aluminium-Motor mit 344 PS. Gut für eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h (elektronisch abgeregelt) und ein Spurtvermögen von Null auf Tempo 100 in weniger als sechs Sekunden.

Fotos & Text Opel



Anzeige

DAS Schweizer Opel Portal

www.monza.ch

OP-Com:

Das Opel Programmierertool für Privater!

Jeder Opelschrauber der mit den Baujahren der 90'er aufwärts handiert kommt einfach nicht um Programmierertools herum. Sei es nur um mal den Fehlerspeicher aus zu lesen, oder ein Navi zu verheiraten, beim Freundlichen kostet das meiss gleich Geld. Ich habe mir nun mal das System vom OP-Com näher angeschaut, der schweizer Tüv hat mich fasst dazu gezwungen mit meiner Leidensgeschichte des Beifahrerairbagausbau im B Omega, aber dies ist eine andere Geschichte... Zurück zum OP-Com System, geliefert wird:

- OP-COM-USB-Diagnoseinterface mit OBD II Stecker
- USB-Stick mit der Software OP-COM in Deutsch
- OP-COM Gebrauchsanleitung auf dem USB-Stick
- Weiteren Informationen in PDF-Format auf dem USB-Stick
- OP-COM Transportkoffer
- (Optional gegen Aufpreis, OBD-II auf 10-Pin Adapter)

Es stehen 5 Basic und eine Profivariante zu verfügung:

Basic A (Astra): Astra F/G/H/J, Kadett E, Zafira A/B

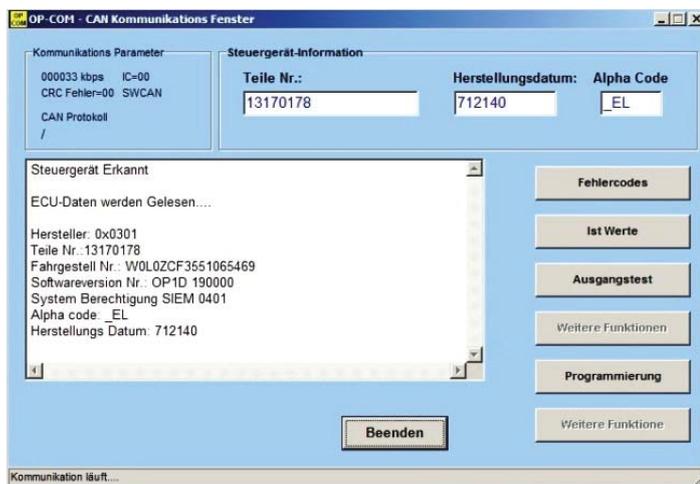
Basic B (Vectra): Vectra A/B/C, Signum A, Omega A/B, Calibra A, Insignia A, Speedster A, GT B

Basic C (Corsa): Corsa A/B/C/D, Tigra A/B, Meriva A/B, Agila A/B

Basic D (Nutzfahrzeuge): Vivaro, Movano, Antara, Captiva, Frontera, Speedster A, GT B

Basic E (CAN): Vectra C, Signum A, Astra H/J, Zafira B, Meriva B, Corsa D, Insignia A, Antara A

Profi: Beinhaltet Basic A bis E



Ich darf mich nun Eigner des Profi Paketes nennen und bin wirklich zufrieden damit, habe bis jetzt mit Omega A/B, Vectra C, Signum A, Astra H, Zafira B und Insignia A angekoppelt. Egal ob Fehlerspeicher auslesen, Audiogeräte end- und verheiraten, TFL programmieren, Beifahrerairbag deaktivieren, Russpartikelfilter ausbrennen, etc., es hat tadellos funktioniert. Und falls mal was nicht funktioniert oder man eine Anwendung nicht gleich auf anhieb findet, die Hotline hilft weiter... zu fasst jeder Tageszeit. ;-) Aber ACHTUNG, vor allem bei den Can Fahrzeugen, man kann extrem viel programmieren, aber auch ziemlich viel falsch

machen, deshalb wenn ihr in die Programmierung geht, in die tieferen ebenen wo auch der Securitycode des Fahrzeuges abgefragt wird, immer sicher sein was ihr da umprogrammiert!

Ich kann das OP-Com System nur empfehlen, ich kenne auch das Tech vom Opel sehr gut. Aber wieso „halb legal“ unterwegs sein, wenn es auch so geht, Kostenpunkt Basic's A bis E je 358.00 Euro (450.00 CHF), Profiversion auf Anfrage.

Falls ihr nun mit einem Chinaclone aus dem Internet liebäugelt, lasst es! Die Geräte sind mangelhaft verarbeitet, zum Teil Kruzschlussgefahr! Die Programmierung hat diverse Fehler und basiert auf einer alten Freewaresoftware von OP-Com. Legt lieber zusammen und kauft das Original.

Mehr Infos und Bestellinformationen findet ihr unter www.opcom-diagnose.de

Text Uwe Schewe

OP-COM[©] Diagnosesystem

Opel Frogster:

Frische Ideen für nächste Autofahrer-Generationen



Grün und offen wie der Opel-Laubfrosch aus den 20er Jahren, selbstbewusst und provokant wie die heutige Jugend, cool und wandlungsfähig wie ein Hollywood-Star: Mit dem Frogster (abgeleitet vom englischen „frog“ = Frosch) stellen die

Opel-Ingenieure und -Designer konventionelle Kleinwagen frech in Frage und präsentieren eine Reihe frischer Ideen für ein künftiges Auto für die Teenager von heute. Die kompakte Studie verfügt über kein herkömmliches Dach, statt dessen sorgt ein stabiles, elektrisch getriebenes Rollo für Wetterschutz und Wandlungsfähigkeit. Zusammen mit den vier, einzeln umlegbaren Sitzen kann der Fahrer den Frogster so per Knopfdruck als ein- oder zweisitzigen Roadster, drei- oder viersitziges Cabriolet oder als Pick-up konfigurieren. Zum Parken wird der Rollladen einfach bis zur Frontscheibe vorgezogen.

Zweite wichtige Innovation des knallgrünen Verwandlungskünstlers ist ein zentral in die Armaturentafel einsteckbarer Mini-Computer. Mit ihm hat der Frogster-Fahrer sein Auto praktisch immer in der Tasche. Denn dieser PDA (Personal Digital Assistant) dient nicht nur als persönlicher elektronischer Helfer, sondern per Funk auch als „Autoschlüssel“ oder zur Steuerung des Rollos. Eingeklippt in die Mittelkonsole des Frogster wird der Rechner zum Display ? beispielsweise für Radio, Navigation oder Heizung und Klima.

„Wir haben uns gefragt, wie ein Auto für die ‚Generation Playstation‘ aussehen müsste“, erinnert sich Opel-Design-Direktor Hans Seer. „Dabei kamen wir zu den Eckwerten „klein, preiswert, offen“ einerseits ? andererseits zu Begriffen wie „jung, spritzig, frisch.“ Das Resultat, so Stefan Arndt, Chefdesigner für das Frogster-Projekt, „ist ein total offener Flitzer mit hoher Gürtellinie, extremer Innenraum-Variabilität und rustikalen Karosseriedetails.“ Gleichzeitig zeigt die Studie mit den Abmessungen 3.715 x 1.680 x 1.530 Millimeter (Länge x Breite x Höhe) Opel-typische Gestaltungsmerkmale wie die grosse trapezförmige Front, deutlich akzentuierte Radhäuser mit Reifen im Format 175/55 R 15 oder dreidimensional geformte Front- und Heckleuchten.

Kennzeichnend für die Studie sind auch zahlreiche praktische Details, die dem grünen Frosch einen gewissen „Kübelwagen-Charakter“ (Arndt) verleihen. Dazu zählen beispielsweise seitliche Trittstufen oder wie Haltegriffe geformte grosse Verzurrösen am Heck. Zwei kleine Ladeklappen hinter den Türen öffnen den Zugang zur Ladefläche selbst bei geschlossenem Rollo.

Crazy, aber cool: Rollo statt Dach und Heckklappe

Überraschendstes Merkmal des voll funktionsfähigen grünen Flitzers, der wie der Corsa Eco über den hocheffizienten ECOTEC 1.0 12V-Benziner (43 kW/58 PS) kombiniert mit dem innovativen Easytronic-Getriebe verfügt, ist aber zweifellos das horizontale Rollo, das sowohl Dach als auch Kofferraumklappe ersetzt. Es besteht aus stabilen Aluminiumprofilen, die von Gummieinsätzen klapperfrei und wasserdicht verbunden



werden. Das im Automobilbau völlig neue Element hat seine Bewährungsprobe unter härtesten Bedingungen seit langem bestanden: Senkrecht angeordnet, sichert es in Feuerwehr-Rüstwagen die lebensrettende Ladung.

Im Frogster werden die schützenden, 1,30 Meter langen Lamellen von einem integrierten Elektromotor direkt am Heckabschluss des kompakten Multitalents aufgerollt. In dieser Konfiguration ist der grüne Kleine ein Pick-up-Laster: Sind die Rücksitze gleichzeitig umgeklappt, beträgt die Ladelänge 1.250 Millimeter, bei Vierer-Bestuhlung bleiben immerhin 650 Millimeter Staulänge. Reichen diese Masse nicht, bietet der putzige Pick-upster eine weitere Möglichkeit: Auch der Beifahrersitz kann umgeklappt werden, dann passen sogar Surfbretter ins Innere. Eventuelle Beifahrer(-innen) nehmen dann in klassischer Zweierbob-Sitzweise hinter dem Steuermann Platz.

Der New York-Effekt: Rollladen runter heisst Feierabend

Wird das Rollo in seinen auf Höhe der Fahrzeug-Gürtellinie angebrachten Schienen geschlossen, entsteht in der ersten Stufe ein viersitziges Cabriolet mit einem 500 Millimeter hohen Gepäckraum, der immerhin 280 Liter (nach VDA) fasst. Die nächste Stufe macht den Frogster zum zweisitzigen Roadster mit 750 Liter Gepäckraum, wobei die hinteren Sitzlehnen automatisch nach vorn klappen. Die letzte Stufe, bei der das Rollo innerhalb von 25 Sekunden auf seine volle Länge von drei Metern entrollt wird, ist die Parkstellung: Auch die vorderen Sitzlehnen klappen aus dem Weg, selbst das Lenkrad wird einige Grad nach unten geneigt, die Abdeckung schliesst bündig und regenfest mit der Frontscheibe ab. Ein Effekt wie im klassischen New Yorker Einzelhandel: Rollladen runter, Feierabend.

Die raffinierte Anspruchslosigkeit des Wetterschutzes setzt sich im Innenraum fort. Als Stoff für die vier einzeln elektrisch umlegbaren Sitze wurden ein Material gewählt, das stark an das Neopren von Surfanzügen erinnert. Das Gestühl ist so aufgepolstert, dass es bewusst an eine Autoscooter-Sitzbank erinnert. Zwischen den Vordersitzen findet das in „Frogster-Kreisen“ obligatorische Handy in einer Neoprenschale seinen rutschfesten Platz. Der Vorteil der Materialwahl: Auch gelegentliche Regenschauer bei zurückgeschobenem Rollo hinterlassen keine bleibende Spuren.

Bedienung per PDA: Ein Teil des Frogster steckt immer in der Tasche

Das Bedienkonzept über einen herausnehmbaren PDA schafft eine Verbindung zwischen dem Leben im ? und ausserhalb des Autos: Der Frogster steckt sozusagen immer in der Jacken- oder Hosentasche seines Besitzers. Das ist nicht nur cool, sondern auch praktisch. So steht beispielsweise die jeweilige Lieblingsmusik, gespeichert im MP3-Format, jederzeit zur Verfügung, im Auto von der bordeigenen Musikanlage zu sattem Sound verstärkt. Doch der mobile Bordcomputer kann noch mehr: Er dient zum Öffnen und Schliessen der Türen, die gewünschte Stellung des Rollos wird ebenfalls per PDA-Fernbedienung vorgewählt.



Zentral in der Armaturentafel eingeklippt, dient der moderne Mini-Computer zur Anzeige wichtiger Komfortfunktionen wie etwa der Heizungs- und Klimaanlage. Denn das fest vor dem Fahrer installierte digitale Display im Format 110 x 50 Millimeter beschränkt sich auf die Anzeige der unmittelbaren automobilen Funktionen: Tempo, Drehzahl, Tankinhalt,

Ganganzeige der Easytronic und der vorgeschriebenen Warnlampen für Blinker oder Fernlicht.

Der Name der Studie ist übrigens ein Zitat aus der reichen Opel-Geschichte. Ab 1924 hatte das Unternehmen einen Riesenerfolg mit dem offenen Kleinwagen 4/12 PS, der wegen seiner grünen Farbe im Volksmund schnell den Spitznamen „Laubfrosch“ (englisch: „Tree Frog“) bekam. Designer Stefan Arndt erinnert sich: „Da wir alle begeistert von unserem Speedster sind, hat plötzlich jemand gerufen: Den Kleinen lackieren wir grün und nennen ihn Frogster.“

An einen Serienbau des fetzig-frischen Frogster ist vorerst allerdings nicht gedacht. Er soll vielmehr die Akzeptanz neuer Ideen beim vornehmlich jugendlichen Zielpublikum testen. „Mit dem Frogster spricht Opel zukünftige Generationen von Autofahrern an“, erläutert Opel-Vorstandschef Carl-Peter Forster. „Er ist ein faszinierender Beleg für die Kreativität unserer Ingenieure und Designer“. Und er tritt in den Augen Forsters gleichzeitig den Beweis an: „Praktische Autos müssen nicht langweilig sein“.

Fotos & Text Opel



Anzeige

„Die Schönheit eines Augenblickes in schwarz-weiß“

www.schwarz-weiss-fotografie.ch

Fahrzeug-/Teilemarkt bietet

Opel Omega B2 Frontlippe von CSR

Neu, ungebraucht und unlackiert

Neupreis 259.00 CHF

VHB 169.00 CHF

mehr unter www.csr-tuning.ch

Bei Interesse Mail an: mobile@monza.ch



Irmscher-Paket für Vectra C1 „Vorfase“

Bestehend aus:

Frontspoilerlippe i3401002 NP 683.15 CHF

Frontgrill i3401050 NP 278.25 CHF

Sitenschweller i3401310 NP 841.75 CHF

Heckflügel IRS i3401402 NP 650.15 CHF

Türgriffblenden i3401320 NP 187.00 CHF

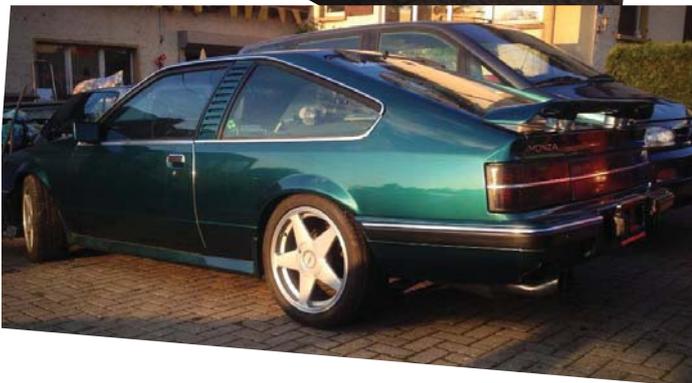
Neupreis dieses Set's 2'640.30 CHF

VHB 1'799.00 CHF

Alles neu und originalverpackt!

Mehr unter www.irmscher.ch

Bei Interesse Mail an: mobile@monza.ch



Monza A2 Mantzel 3000E

Fahrzeug wurde von Grund auf neu aufgebaut (1995-1997), wurde 1999 stillgelegt (aufgebockt unter Abdeckung in temperierter Garage).

Es gibt sehr viele Teile dazu:

- Chromteile
- Spoiler
- Recaros
- Kotflügel
- 3,6 Liter Irmscher Motor, inkl. Motorelektronik, dieser Motor wurde von Risse generalüberholt
- Differenzial
- und und und

Fahrzeug steht da wie aus dem Ei gepellt.

BITTE keine Spassbieter!!!

Bei Interesse Mail an: mobile@monza.ch

Fahrzeug-/Teilemarkt suche

Ihr habt Fahrzeuge oder Teile, die ihr verkaufen möchtet oder sucht ihr Teile?

Oder aber ihr sucht solche, dann mailt uns!

magazin@monza.ch

Opel-Zukunftsstudie Signum²

zeigt innovatives Fahrzeugkonzept



Signum² heisst eine innovative Zukunftsstudie, die Opel auf der Internationalen Automobilausstellung Frankfurt (13. bis 23. September 2001) erstmals dem Publikum präsentiert. Der Name verweist auf das frühere, zuerst auf dem Genfer Automobilsalon 1997 gezeigte Oberklasse-Konzeptfahrzeug Signum. Viele Details dieses Prototyps greift der 4,64 Meter lange Signum² auf. Die Opel-Entwickler setzten sich mit der Studie vor allem ein Ziel: die Synthese aus ansprechender Optik, hohem Komfort, leichter Bedienung und hoher Flexibilität. Der frontgetriebene Signum² verbindet die elegan-

te Anmutung eines Coupés mit dem Nutzwert eines Kombis und unterstreicht mit vielen neuartigen Interieur-Ideen die Kompetenz der Marke als führender europäischer Hersteller attraktiver und besonders vielseitiger Fahrzeuge.

Carl-Peter Forster, Vorstandsvorsitzender der Adam Opel AG: „Der Signum² deutet Akzente und Lösungen an, die das Bild zukünftiger Opel-Modelle prägen werden.“

Der Signum² steht für das neue Opel-Markenprofil. Mit seinem markanten, progressiven Design-Auftritt vermittelt er ein hohes Mass an Dynamik. Ein neuartiges Sitzkonzept und ein beliebig auf einer Schiene verschiebbares Stauboxen-System sind innovative Beispiele für aussergewöhnliche Vielseitigkeit. Bei den Infotainment-Systemen zeigt die Studie zudem, wie sich die Opel-Experten die Ausstattung und die ergonomischen Bedienkonzepte im Auto vorstellen. Gänzlich neu ist die Idee, Rücksitzlehne und -bank auf Knopfdruck so nach oben falten zu können, dass auf Höhe der Gürtellinie eine durchgehende Abdeckung entsteht. Von aussen wirkt der Signum² dann wie ein Zweisitzer, das Gepäck ist sicher verstaut und vor neugierigen Blicken geschützt. Ein grossflächiges Panorama-Glasdach, das bis zur Frontscheibe reicht, garantiert den bis zu vier Passagieren ein luftiges und grosszügiges Raumgefühl. Auch der Genuss kommt nicht zu kurz: Eine Espresso-Maschine an Bord - kompakt in eine der Stauboxen integriert - sorgt unterwegs für frisch aufgebrühte, leckere Muntermacher.

Dank des langen Radstands (2.830 Millimeter) und des kurzen hinteren Karosserie-überhangs wirkt der Signum² schon im Stand sehr dynamisch. Diesen Eindruck verstärken die muskulös ausgestellten Radhäuser, in denen grosse 19-Zoll-Felgen mit Niederquerschnitts-Reifen im Format 245/35 R19 untergebracht sind. Opeltypische Design-Merkmale sind die markante C-Säule sowie die breite, umlaufende Schulter. Auf eine B-Säule oberhalb der Gürtellinie haben die Entwickler im Sinne einer Coupé-artigen Optik bewusst verzichtet. Die Frontpartie wird von einem trapezförmigen Grill im neuen Opel-Look und dreidimensionalen, vertikalen Scheinwerfern bestimmt. Wie die Modelle Corsa und Speedster trägt die Studie eine Sicke auf der Mitte der Motorhaube.





Im Innenraum sorgen natürliche Materialien und freundliche Farben für eine wohnliche Atmosphäre. Der Einstieg für Fahrer und Beifahrer gestaltet sich besonders komfortabel: Ein Zug am Bürgeltürgriff genügt, und schon schwenken die Sitze in Richtung der Türöffnungen. Das Lenkrad liegt in dieser Phase bündig am Instrumententräger an und sorgt so für viel Platz. Hat der Fahrer seinen Sitz nach vorn gedreht und den Motor gestartet, fährt das wie das Steuer eines Flugzeugs geformte Volant automatisch zu ihm heran. Zugleich ist jetzt der Blick frei auf das dahinter liegende Instrument. Die farbige digitale Anzeige ist frei gestaltbar und zeigt die wesentlichen Fahrzeug-Informationen sowie Routen-Hinweise des Navigationssystems als Richtungspfeil an.

Die ausführliche Landkartendarstellung des elektronischen Wegweisers bleibt dem sieben Zoll (Bildschirmdiagonale ca. 18 cm) grossen Zentral-Monitor im 16:9-Format in der Mittelkonsole vorbehalten. Dem Beifahrer haben die Signum²-Entwickler einen vollwertigen Computer mit Internet-Zugang spendiert, der über eine Infrarot-Tastatur bedient wird. Der Clou an diesem mobilen Büro: Der Bildschirm des PC verbirgt sich im Ruhezustand zusammengeklappt im Armaturenräger. Erst auf Fingerdruck fährt das Display aus der Versenkung hervor.

Der Fond des Signum² steht ganz im Zeichen von Entspannung und Entertainment: Den beiden hinteren Passagieren stehen in der ausklappbaren Mittelarmlehne im Fond zwei DVD-Player (Digital Versatile Disc) mit Kopfhörern zur Verfügung. Mit ihnen können sie Audio-CDs abspielen und sogar mittels spezieller Videobrillen, die ebenfalls in der Armlehne untergebracht sind, während der Fahrt Filme in Kinoqualität genießen.

Angetrieben wird der Signum² von einem Prototypen eines Achtzylinder-Benzindirekt-einspritzers. Der von GM Powertrain in den USA komplett neu entwickelte, so genannte „Global XV8“-Konzeptmotor aus Aluminium hat 4,3 Liter Hubraum, leistet rund 220 kW/ 300 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 400 Nm.

Fotos & Text Opel



Impressionen von der Tuningworld Bodensee



Fotos Uwe Schewe

Vorschau Ausgabe 02/2013

- Opel News
- Folieren war Gestern, Plasti Dip, Erfahrungsbericht
- Insignia OPC ST Test mit Phase I, H&R Federn und Distanzscheiben
- Impressionen vom Opel Treffen Wheil am Rhein (D)
- Bericht über die Jungs der Opel Schüür Freaktal
- Fotos und Berichte von Scene Cars
- Essen Motor Show 2013, die Tuningnews aus dem Ruhrpott

(Die 5 Ausgabe 02/2013 erscheint Ende Dezember 2013!)

Eure Opel's

Ihr wollt uns euren Opel zeigen?

Dann mailt uns einfach ein paar Daten und Bilder rüber! ;o)

magazin@monza.ch

Ihr dürft uns aber natürlich auch gerne auf den Treffen anquatschen! ;o) (Siehe Seite 45)

Inserate/Werbung

Ihr wollt Werbung für euren Internetshop, eure Tuningfirma oder euer Treffen machen?

Kein Problem, wir geben euch die Plattform dafür! :o)

Nähere Infos per Mail!

inserate@monza.ch

