

monza.ch

DAS online Magazin der Opel Scene

Heftnummer 01/2012



Vorwort



Hallo zusammen, was zum Teufel soll denn das sein!?
Eine Opel Onlinezeitschrift..
Der Sinn und die Macher möchten wir euch hier gerne vorstellen.

Wir wollen bestimmt keine Konkurrenz zu den etablierten Zeitschriften wie zbsp. der Flash sein. Unser Layout ist auch nicht annähernd so profihaft oder perfekt, aber dies ist auch nicht unser Ziel. Ausserdem sind wir weder Journalisten, Grafiker noch Designer. Dafür sind wir Opel Freaks und Schrauber aus Herzblut. Genau für jene ist dieses Webprojekt auch gewidmet. Falls ihr Vorschläge, Ideen oder aber auch Kritik habt, nur her damit, wir sind auch offen für Clubvorstellung, eure Autos, eure Homepages und in naher Zukunft wohl auch Teilemarkt. Wo ihr uns auch live auf Treffen finden könnt seht ihr auf der Seite 22. Wir versprechen auch die nächsten Fahrzeuge besser in Scene zu setzen,

dieses mal drängte einfach die Zeit, sorry!



„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

Inhalt

Vorwort	Seite 2
Inhalt	Seite 3
Der Neue Opel Astra I	Seite 4
Der Neue Astra I GTC	Seite 8
Opel RAK's	Seite 13
30 Jahre Opel Kadett D	Seite 16
30 Jahre Monza und Senator A	Seite 18
40 Jahre Opel Ascona und Manta A	Seite 20
Poster Astra G Coupé Extreme	Seite 22
Poster Vectra C1 GTS OPC	Seite 24
40 Jahre Opel GT	Seite 26
40 Jahre Rekord D	Seite 28
Impressionen Opel Treffen Hoch-Ybrig 2011	Seite 31
Vauxhall VXR8	Seite 32
Zafira C Tourer	Seite 34
Opel Ampera	Seite 39
Shop	Seite 44
Treffen	Seite 45
Vorschau	Seite 46

Der neue Opel Astra I:

„Kompaktklasse im Premium-Format“

Mit athletischem Design, innovativen Technologien, hoher Verarbeitungsqualität und effizienten Motoren bringt der neue Opel Astra frischen Schwung in das europäische Kompakwagen-Segment.

Seit dem Start der ersten Kadett-Generation im Jahr 1936 prägen Opel-Modelle die automobiler Kompaktklasse. Mit durchschnittlich knapp 500.000 Einheiten pro Jahr belegte der Astra in diesem Segment europaweit schon immer einen Podiumsplatz. Dabei beläuft sich der Anteil der Kompaktklasse am Gesamtmarkt auf 27 Prozent. Bei Opel und Vauxhall entfällt gut ein Drittel des Verkaufsvolumens auf den Astra.

Der neue Opel Astra bereichert sein Segment um viele Komfort- und Sicherheitseinrichtungen, die der Insignia in die Mittelklasse eingeführt hat. Auf Wunsch bietet er für die Klasse einzigartige Technologien wie das komplett neue mechatronische Fahrwerk, die jüngste Generation des Adaptiven Fahrlichts, die Frontkamera mit Verkehrsschilderkennung und Spurhalteassistent oder den mit dem AGR-Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.) ausgezeichneten Ergonomie-Sitz.

„Mit seiner ausdrucksstarken Erscheinung, den dynamischen Fahreigenschaften und vorbildlichem Alltagsnutzen legt der neue Astra die Latte in seiner Klasse noch ein Stückchen höher“, sagt Marketingchef Alain Visser.

Übersetzung der neuen Opel-Designsprache in die Kompaktklasse

Mit dem neuen Astra hält die mehrfach ausgezeichnete, frische Opel-Designsprache in der Kompaktklasse Einzug. Von den Kreativen wird sie „skulpturhafte Eleganz mit deutscher Präzision“ genannt, mit dem Insignia hat Opel sie erstmals umgesetzt. Für die harmonischen Proportionen des Astra sorgen die weit nach vorn gezogene, flache Windschutzscheibe und die nach hinten abfallende Dachlinie. Die coupéhafte Silhouette und hochwertige Details wie die vollständig von einer Chromleiste eingefasste Fensterfront prägen die markante Erscheinung und bringen zusätzliche optische Spannung.

„Es ist wichtig, dass jedes Opel-Modell seine eigene, starke Persönlichkeit hat. Deswegen haben die im Insignia eingeführten Designelemente wie das Pfeil- und das Sichelthema im Astra eine neue Interpretation erfahren“, sagt Designchef Mark Adams.



Charakteristisch für den neuen Astra sind die Doppelpfeil-Motive in den dreidimensional ausgeformten Rückleuchten. Dazu kommt die gegenüber dem Insignia genau umgekehrte, nämlich nach hinten oben gerichtete Flanken-Sichel, die in den Schwung des hinteren Seitenfensters und der C-Säule übergeht und so den Eindruck von Bewegung vermittelt.

Die fließende Form der Karosserie setzt sich im Innenraum in einer geschwungenen, dynamischen Linienführung fort, die durch hohe Verarbeitungsqualität und ausgesuchte Materialien betont wird. Die Sichelform prägt den Verlauf des Armaturenrägers: Ein weiter Bogen spannt sich einladend um Fahrer und Beifahrer und reicht bis in die Türverkleidung. Das wohlige Ambiente wird in der Nacht noch verstärkt durch die indirekte rote Beleuchtung von Mittelkonsole und vorderen Türverkleidungen.

Neues mechatronisches Fahrwerk: Verbundlenker-Hinterachse mit Watt-Gestänge

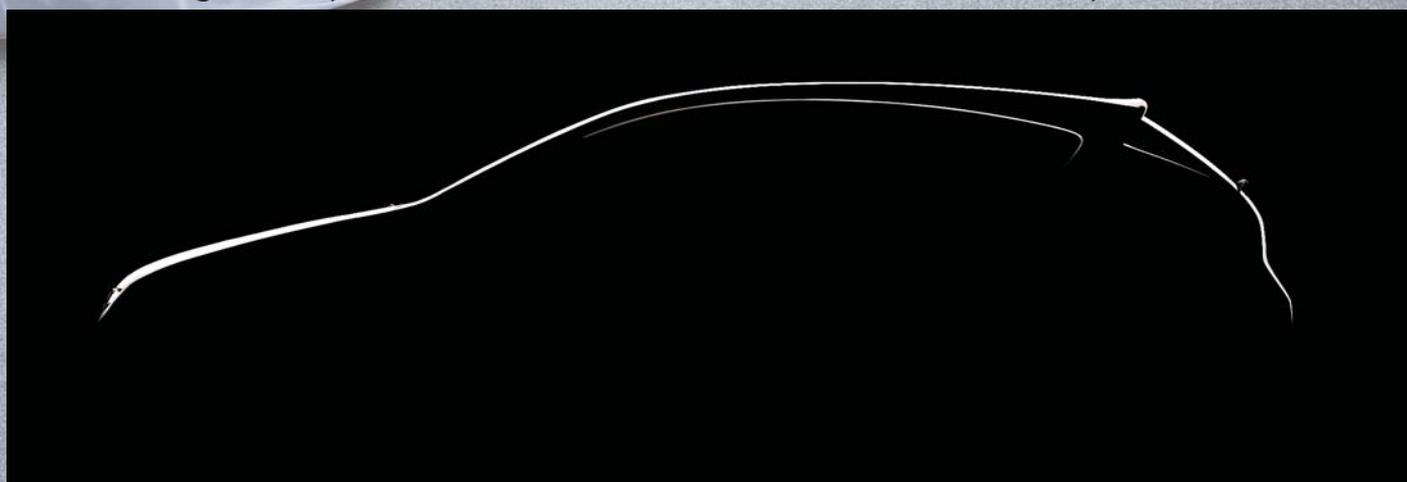
Die gegenüber dem Vorgänger deutlich verbreiterte Spur (vorn um 56 mm auf 1544 mm, hinten um 70 mm auf 1588 mm) sowie der um 71 Millimeter längere Radstand (jetzt 2685 mm) lassen den Astra noch satter auf der Straße stehen. Darüber hinaus wirken sich die neuen Maße positiv auf Fahrdynamik und -stabilität aus.

Auch die gegenüber dem Vorgänger erhöhte Karosseriesteifigkeit mit 43 Prozent größerer Torsions- und 10 Prozent höherer Biegefestigkeit bildet eine solide Basis für verbesserte Fahreigenschaften. Zudem profitiert der Komfort. Es dringen weniger Geräusche und Vibrationen in den Fahrgastraum ein.

Die Opel-Ingenieure haben für den Astra ein mechatronisches Fahrwerk entwickelt, das ein vollintegriertes System aus mechanischen Funktionen und elektronischen Regelungen darstellt. Das Auto kultiviert den hohen Fahrspaß-Faktor, der schon den Vorgänger auszeichnete, mit spürbaren Verbesserungen bei Lenkrückmeldung und Fahrkomfort. Die Rüsselsheimer Chassis-Experten bildeten einen Verbund aus der bewährten McPherson-Vorderachse und der weltweit ersten Verbundlenker-Hinterachse mit Watt-Gestänge.

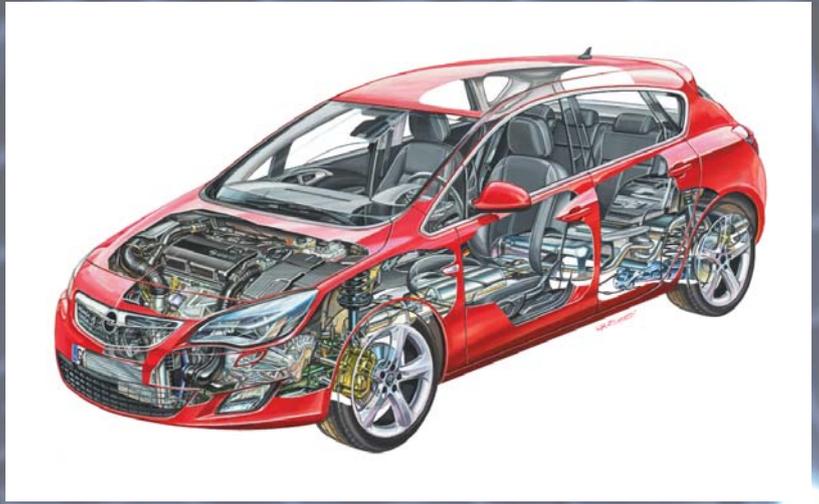
Die innovative Hinterachsaufhängung verfügt über alle Vorteile einer kompakten, leichten und effizienten Verbundlenker-Konstruktion. Das clever positionierte Watt-Gestänge erhöht die Querstabilität in Kurven signifikant. So lassen sich hervorragende Handling-Eigenschaften mit hohem Fahrkomfort in Einklang bringen.

Auf Wunsch ist der neue Astra mit der adaptiven Chassiskontrolle Opel FlexRide lieferbar. In Millisekunden passt FlexRide die Abstimmung des Fahrwerks automatisch den jeweils vorherrschenden Straßenverhältnissen, den Kurvengeschwindigkeiten, Fahrzeugbewegungen und dem individuellen Fahrstil an. Die aus dem Insignia bekannte und im Kompaktwagen-Segment bisher kaum erhältliche Hightech-Option lässt die Wahl zwischen drei Modi – Standard, Sport und Tour.



Antriebspalette senkt CO₂-Ausstoß und Verbrauch um 12 Prozent

Der neue Astra geht mit einer kompletten Motorenpalette an den Start, die aus neun Triebwerken von 64 kW/87 PS bis 132 kW/180 PS besteht. Dieses Angebot entspricht der Opel-Philosophie, wonach jeder Kunde die zu seinem Bedarf passende effiziente und erschwingliche Antriebsquelle finden sollte.



Die Palette der Astra-Motoren mit Schaltgetriebe ist nicht nur leistungsstark, sondern senkt auch die CO₂-Emissionen um durchschnittlich gut 12 Prozent im Vergleich zu den Vorgängermodellen. Der Durchschnittsverbrauch der vier Common-Rail-Turbodiesel liegt bei 4,6 Litern, der der fünf Ottomotoren bei 6,0 Litern je 100 Kilometer.

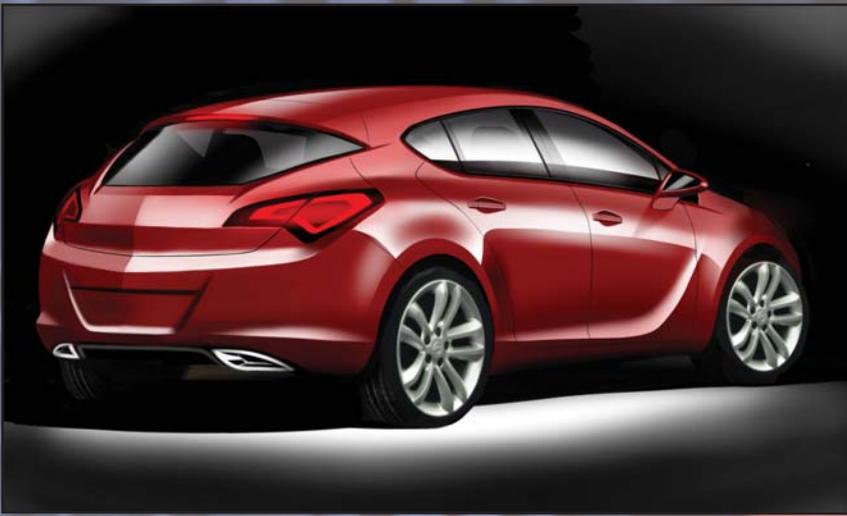
Voraussichtlich knapp die Hälfte aller Käufer wird sich für die vier Diesellaggregate entscheiden, mit denen der Astra in Europa auf den Markt kommt. Sie decken einen Leistungsbereich von 95 bis 160 PS ab, verbrauchen mit Schaltgetriebe alle unter fünf Liter pro 100 Kilometer und emittieren weniger als 129 g/km CO₂. Die ecoFLEX Variante mit 1.3 CDTI Motor und 70 kW/95 PS kommt zu Beginn des nächsten Frühjahrs und wird 4,2 Liter Diesel auf 100 Kilometern verbrauchen und 109 g/km CO₂ emittieren.

Die Bandbreite der Ottomotoren reicht vom 1,4-Liter-Sauger mit 64 kW/87 PS bis hin zum 1.6 Turbo mit 132 kW/180 PS. Der Einstiegsbenziner verbraucht nur 5,5 Liter und steht mit lediglich 129 Gramm CO₂ pro Kilometer zu Buche – dem Bestwert für Benzinmotoren in der Kompaktklasse. Mit konsequentem Downsizing – der 1,4-Liter-Turbo ersetzt den 1,8-Liter-Sauger – konnten die Opel-Ingenieure den Verbrauch des 140-PS-Benziners auf 5,9 Liter je 100 Kilometer senken – eine Verminderung von Benzindurst und CO₂-Ausstoß um fast 18 Prozent.

Innovative Technologien halten in Kompaktklasse Einzug

„Den Opel-Anspruch, technologische Innovationen erschwinglich zu machen, haben wir bereits im Insignia erfolgreich umgesetzt. Mit dem Astra führen wir die gleichen Technologien nun sogar noch eine Klasse tiefer ein“, erklärt Opel-Chef Hans Demant.





Zu den Komfort- und Sicherheitsausstattungen, die Opel mit dem neuen Astra erstmals in der Kompaktklasse anbietet, gehören:

* Die jüngste Generation des Bi-Xenon-Sicherheitslichtsystems AFL+, das die Lichtintensität und die Leuchtweite durch neun verschiedene Lichteinstellungen automatisch an die jeweiligen Fahr- und Straßensituationen anpasst.

* Die Opel-Frontkamera, die Verkehrsschilder erkennt und vor versehentlichem Fahrspurwechsel warnt.

* Die für jede Ausstattungsvariante erhältlichen Ergonomie-Sitze mit dem größten Verstellbereich in der Klasse, sechs Einstellenebenen, Sitzflächenverlängerung, elektropneumatischer Vierwege-Lordosenstütze sowie zweifach justierbaren, aktiven Kopfstützen und – als einziger in der Klasse – mit dem AGR Gütesiegel (Aktion Gesunder Rücken e.V.).

* Der vollständig im hinteren Stoßfänger versenkbare Opel-Radträger Flex-Fix. Das optionale System wird nach der Entriegelung an der Kofferraumkante wie eine Schublade herausgezogen und aufgeklappt, um zwei Fahrräder aufzunehmen.

* Das Flex-Floor-System im Kofferraum, dessen Zwischenboden sich je nach Bedarf und ganz bequem in drei Höhen arretieren lässt. Diese kreative Idee der Opel-Ingenieure ermöglicht ein besonders ergonomisches Beladen und Verstauen unterschiedlicher Gepäckstücke.

[1] Bei allen Daten zu Leistung, Verbrauch und CO₂ Änderungen vorbehalten. Die in diesem Presetext enthaltenen Informationen zu Daten und Ausstattungen gelten für das Modellangebot in Deutschland. In anderen Ländern; können sich Abweichungen ergeben. Alle Verbrauchsangaben beziehen sich auf den Gesamtverbrauch bei Basisausstattung im europäischen Prüfzyklus. Änderungen und Irrtümer bleiben vorbehalten.

Text & Fotos Opel



Der neue Opel Astra I GTC: „scharfes Design und Dynamik pur“

Atemberaubend: Kompaktkoupé mit dynamischen Linien und athletischen Proportionen
Exklusiv: Hightech-Fahrwerk mit HiPerStrut-Vorderachse
Alltagstauglich: geräumiger Fünfsitzer vollgepackt mit Innovationen

Rüsselsheim. Mit seinen klaren Lichtkanten, schwungvollen Linien und athletischen Proportionen beeindruckt das sportliche Kompaktkoupé nicht nur optisch, auch die fahrdynamischen Qualitäten sind durch die HiPerStrut-Vorderachse (High Performance Strut = Hochleistungs-Federbein) außergewöhnlich. Die im Astra GTC bei allen Motorisierungen serienmäßige Komponente ist die ideale Ergänzung zur patentierten Verbundlenker-Hinterachse mit Watt-Gestänge. Zu den weiteren Neuheiten im neuen Astra GTC gehören neue Fahrerassistenz-Systeme auf Basis der zweiten Generation der Opel Frontkamera und das weiter entwickelte Adaptive Sicherheitslichtsystem AFL+ der neuesten Generation.



Im Gegensatz zu vielen anderen Coupés ist der Astra GTC ein eigenständiges Modell innerhalb der Opel-Produktfamilie. Bis auf die Gehäuse der Rückspiegel und die Antenne entspricht nicht ein Karosserieteil dem eines anderen Astra-Modells. Diese Sonderstellung setzt sich bis hin zu den Rädern fort: Sechs der sieben verfügbaren Felgendesigns von 17 bis 20 Zoll sind dem GTC vorbehalten.

Ebenfalls exklusiv dem neuen Astra GTC vorbehalten ist die Panorama-Frontscheibe. Für die Wunschausstattung, die ihr Seriendebüt 2006 im Astra GTC-Vorgängermodell feierte, konnten die Opel-Ingenieure im Zuge der Entwicklung insgesamt 11 Patente anmelden. Die große Frontscheibe, die bis zur Mitte des Fahrzeugdaches reicht, bietet ein besonderes Raum-, Seh- und Fahrerlebnis. Im Gegensatz zu üblichen Glasdachlösungen beeinträchtigt hier kein Querholm die Sicht, dadurch genießen Pilot und Co-Pilot sowie die Passagiere im Fond einen ungehinderten Ausblick, wie aus der Kanzel eines Sportflugzeugs.

„Mit dem Astra GTC führen wir die Opel-Formensprache und deren Credo ‘Skulpturhaftes Design mit deutscher Ingenieurskunst’ fort. Hier kommt unsere Leidenschaft für das Automobil zum Ausdruck“, schwärmt Opel-Designchef Mark Adams. „Dabei galt es, Emotion und Funktion unter einen Hut zu bringen. Deshalb ist aus dem Astra GTC bei aller Begeisterung ein durchdachter und durchaus erschwinglicher Traumwagen geworden.“



Bei der Seitenansicht hieß das Ziel der Designer: Maximierung des optischen Effekts durch Minimierung der Charakterlinien. Tatsächlich sind es nur drei Lichtkanten, die Spannung erzeugen und die Silhouette definieren. Zum Einen die Opel-typische Sichel,

die sich fein akzentuiert in einem sanften Bogen aus halber Türhöhe bis knapp über den Schweller nach hinten durchzieht. Die zweite markante Seitenlinie umfasst schwungvoll den Türgriff, um sich dann nach hinten durchzustrecken. Die dritte, glänzend schwarze Linie schließlich zeichnet zunächst die sportliche Dachlinie nach. Danach deutet sie innerhalb des schräg nach unten verlaufenden Fensterrahmens direkt auf den integrierten Dachspoiler.



Prägendes Merkmal der klaren Frontansicht mit der Opel-typischen Bügelfalte auf der Motorhaube ist die Optik der Adleraugen-Scheinwerfer, die sich durch das Tagfahrlicht in Flügelform auszeichnen. Diese Lichtanordnung bildet die Klammer um das strukturierte Chrom-Markenemblem und den Kühlergrill in Trapezform.

Auch das Heck unterstützt optisch die satte Straßenlage des Kompaktsportlers. Von der C-Säule aus zieht sich eine Linie um den voll integrierten Heckspoiler, der das Dach harmonisch ausklingen lässt. Die in der Version INNOVATION serienmäßigen LED betonen das Flügelmotiv in den Heckleuchten.

Präzises Kurvenfahren dank Hightech-Vorderradaufhängung

Als erster Astra verfügt der GTC in allen Versionen über ein exklusives Hightech-Detail: die HiPer-Strut-Vorderradaufhängung des Insignia OPC. Aufwändig an den Kompaktsportler angepasst, bietet sie verbesserte Handlungseigenschaften und eine direktere Lenkansprache. Die Opel-Ingenieure entwickelten dafür die McPherson-Konstruktion des Astra so weiter, dass sie bei gleichen Aufhängungspunkten die Spreizung um 44 Prozent reduziert und den Störkrafthebelarm um 46 Prozent verkürzt. Die Folge: Durch den verringerten Sturzverlust nimmt die Straßenhaftung zu und das „Antriebszerren“ verringert sich. So umrundet der Astra GTC Kurven neutraler und mit höherer Geschwindigkeit – präzise und mit unmittelbarer Rückmeldung. Durch die günstigere Radhüllkurve (Platzbedarf des Rades beim Einfedern und Lenken) lassen sich nun auch größer dimensionierte Reifen bis zu einem Raddurchmesser von 20 Zoll aufziehen.

Im Vergleich zur fünftürigen Astra-Limousine liegt die Karosserie des GTC um 15 Millimeter tiefer, während die restlichen Kennzahlen des Fahrwerks leicht erhöht wurden. Aufgrund der längeren hinteren Querlenker vergrößert sich der Radstand um zehn auf 2.695 Millimeter, die Spurweite ist im Vergleich zur Limousine und zur Kombiversion Sports Tourer vorne wie hinten breiter – 1.584 Millimeter (+ 40 Millimeter) vorne und 1.588 Millimeter (+ 30 Millimeter) hinten.



Verbundlenker-Hinterachse mit Watt-Gestänge fördert Querstabilität

Hinten kommt eine weiterentwickelte Kombination aus Verbundlenkerachse und Watt-Gestänge zum Einsatz. Dieses clevere Konzept hat seine vielfältigen Vorteile bereits im Astra unter Beweis gestellt: Es ist leichter und kompakter als eine Mehrlenkerachse und bietet zugleich eine höhere Querstabilität in Kurven. Über die Handling-Vorteile hinaus dämmt die Konstruktion unliebsame Geräusche und ermöglicht so ein hohes Maß an Fahrkomfort. Weiteres Plus: die größere Sturzsteifigkeit der Räder beim „Rollen“ der Karosserie um die Längsachse sowie minimierte Reibung innerhalb der Aufhängung.

Das am Wagenboden direkt hinter der Mittelachse der Hinterräder positionierte Watt-Gestänge besteht aus einem kurzen, schwenkbaren Ausgleichslenker mit Kugelgelenken, an denen die Querstreben zu den Rädern befestigt sind. Durch diese Anordnung werden Einflüsse in Querrichtung genauso wie solche, die von Unebenheiten der Fahrbahn stammen, wirkungsvoll absorbiert. Das Watt-Gestänge nimmt die von außen einwirkenden Kräfte auf und stützt diese über den kleinen Achskörper am Unterboden ab. Dadurch werden alle Seitenbewegungen der Achse sehr effektiv verhindert. Der Ausgleichslenker überträgt rund 80 Prozent der Querkräfte, die an den Hinterrädern angreifen.

Die Fahrwerksarchitektur des Astra GTC ist perfekt auf die Integration des adaptiven FlexRide-Sicherheitsfahrwerk ausgelegt. Es vernetzt die elektronischen Fahrhilfen wie die elektronische Stabilitätskontrolle ESP Plus und die adaptiven Dämpfer. Das mechatronische Chassis passt sich automatisch an Straßenbedingungen, Kurvengeschwindigkeit, Fahrzeugbewegungen sowie den individuellen Fahrstil an und verbindet eine erhöhte Fahrstabilität mit verbessertem Kurvenverhalten und direkterer Lenkansprache. Die besseren Fahreigenschaften und die spürbare Balance erhöhen die Sicherheit in Ausnahmesituationen. Darüber hinaus kann der Fahrer bei FlexRide per Knopfdruck zwischen drei Modi wählen. Gegenüber dem Standard-Modus macht die personalisierbare Sport-Einstellung den Wagen dynamischer und fahraktiver; der Tour-Modus tendiert in Richtung Komfort.

Direkte Lenkansprache schafft Vertrauen

Präzision und präzise Rückmeldung: Diese zwei Kernelemente beschreiben die für den Astra GTC maßgeschneiderte Lenkung. Das Ziel war, die elektrische Servolenkung so auszulegen,



ass diese bei geringen Geschwindigkeiten angenehm leichtgängig ist, dafür aber bei höherem Tempo optimalen Fahrbahnkontakt vermittelt. Im Astra GTC kommt dafür eine elektronisch gesteuerte, geschwindigkeitsabhängige Zahnstangenlenkung zum Einsatz. Um dem Fahrer präzise Rückmeldung zu geben, ist der Elektromotor direkt an der Zahnstange montiert und nicht wie sonst üblich unten an der Lenksäule.

Die elektrische Servolenkung (Electric Power Steering, EPS) bietet mehrere Vorteile. So nimmt sie bei höheren Geschwindigkeiten sukzessive die Servo-Unterstützung zurück. Der Fahrer kann den Wagen exakter dirigieren als mit einer herkömmlichen Servolenkung. Der zweite wichtige Vorteil der rein elektrischen Variante ist der positive Effekt auf den Verbrauch: Ohne auf eine energiezehrende Servopumpe angewiesen zu sein, greift der Elektromotor stets mit dem bedarfsgerechten Kraftquantum ein und senkt damit den Spritverbrauch.

Kompaktportler mit Spartalent

Mit fünf Aggregaten geht der Astra GTC an den Start. Vier Benzinern und ein Turbodiesel stehen im Leistungsspektrum von 74 kW/100 PS bis 132 kW/180 PS zur Wahl. Ab Anfang 2012 ist zusätzlich der neue 1.7 CDTI (81 kW/110 PS und 96 kW/130 PS) mit serienmäßiger Start/Stop-Technologie erhältlich. Die OPC-Hochleistungsvariante kommt ebenfalls 2012.

Der Top-Diesel 2.0 CDTI leistet nun 121 kW/165 PS und gibt sein maximales Drehmoment von bis zu 380 Newtonmetern an ein Sechsgang-Schaltgetriebe weiter. Damit beschleunigt der Kompaktportler in 8,9 Sekunden auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h. Solche Fahrleistungen verbindet das Aggregat – mittels des Opel Start/Stop-Systems – mit ausgeprägter Wirtschaftlichkeit und Sauberkeit. So liegt der CO₂-Ausstoß im Durchschnitt bei 127 Gramm pro Kilometer, was einem Kraftstoffverbrauch von 4,8 Litern auf 100 Kilometer entspricht. Mit 56 Litern Diesel im Tank kommt der Astra GTC also über 1.100 Kilometer weit.

Start/Stop ist bei den drei 1,4-Liter-Benzinern ebenfalls Serie. Der 74 kW/100 PS starke Einstiegs-Saugmotor mit manueller Fünfgang-Schaltung begnügt sich mit 5,9 Liter auf 100 Kilometer und emittiert 139 g/km CO₂. Die Turbo-Benziner mit Sechsgang-Schaltgetriebe stehen in den Leistungsstufen 88 kW/120 PS und 103 kW/140 PS zur Verfügung. Beide liefern 200 Newtonmeter maximales Drehmoment zwischen 1.850 und 4.200 min⁻¹ (88 kW) beziehungsweise 4.900 min⁻¹ (103 kW) und benötigen 5,9 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, entsprechend 139 g/km CO₂. Angeführt wird das Motorenportfolio bis auf weiteres vom 132 kW/180 PS starken 1.6 Turbo, ebenfalls mit manuellem Sechsgang-Getriebe. Das kompakte Kraftwerk beschleunigt den GTC bis auf 220 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Alle Astra GTC-Motoren sind - bis auf die Einstiegsversion - serienmäßig mit Sechsgang-Schaltgetrieben gekoppelt. Sechsgang-Automatikgetriebe werden ab Anfang 2012 in Verbindung mit dem 1.4 Turbobenziner und dem 2.0 CDTI Common-Rail-Turbodiesel erhältlich sein.



Neue Frontkamera

Auch in puncto Fahrerassistenz spielt der neue Astra GTC in der ersten Kompaktcoupé-Liga. Ihren Beitrag dazu leistet die für die beiden Ausstattungsvarianten Edition und INNOVATION optional erhältliche Opel-Frontkamera der zweiten Generation mit erweiterter Funktionalität. Die Verkehrsschilderkennung identifiziert noch mehr in der EU gebräuchliche Verkehrszeichen und reagiert nun auch auf rechteckige Hinweisschilder wie für Autobahnen, Kraftfahr- oder Spielstraßen. Neben dem bereits bekannten Spurassistenten versorgt die Kamera nun auch den Abstandswarner mit den notwendigen Signalen. Dieses neue Assistenzsystem setzt den Fahrer visuell über die Distanz zum Vordermann in Kenntnis und warnt durch ein akustisches und visuelles Signal vor zu geringem Abstand, um sowohl Auffahrunfälle als auch bußgeldpflichtige Verstöße gegen die Abstandsregelung zu vermeiden.



Als serienmäßiges Ausstattungselement der INNOVATION-Ausführung kommt das weiter entwickelte Adaptive Sicherheitslichtsystem AFL+ im Astra GTC zum Einsatz. Wie das Vorgängersystem bietet es neun Funktionen, darunter den Fernlichtassistenten, der situationsgerecht selbsttätig auf- und abblendet. Das neue Sicherheitslichtsystem verfügt in Verbindung mit der optimierten Opel-Frontkamera zusätzlich über die Intelligente Leuchtweiten-Regelung ILR, die ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h aktiv ist. Diese nutzt die Frontkamera, um den Abstand zum Vordermann zu messen und die Leuchtweite des Abblendlichts entsprechend anzupassen. Desweiteren stellt die Topografieausgleichsfunktion an Steigungen und Gefällen die Leuchthöhe zu anderen Fahrzeugen entsprechend ein. So ist stets die optimale Ausleuchtung der Straße gewährleistet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Mit jetzt zehn Funktionen verfügt der Astra GTC über das beste Lichtpaket in seinem Segment.

Athlet mit praktischen Tugenden

Im Unterschied zu seinen Wettbewerbern verlangt der Astra GTC trotz des sportlichen Coupé-Charakters keine Zugeständnisse an die Alltagstauglichkeit. Zum Platz für fünf Personen kommt der flexible Kofferraum mit einem Ladevolumen von 380 bis maximal 1.165 Liter. Der Stauraum im Cockpit wurde um bis zu 50 Prozent gegenüber dem Vorgänger vergrößert. So fördert beispielsweise die in der Ausstattungslinie INNOVATION serienmäßige elektrische Parkbremse (EPB) die Raumeffizienz im neuen Astra GTC: Im Bereich der Mittelkonsole – dort also, wo Ablagemöglichkeiten besonders gefragt sind – macht sich die EPB bezahlt.



Frische Farben, Stoffe und Muster unterstreichen den dynamischen GTC-Auftritt. Sehr gut stehen dem Kompaktcoupé die neuen Leder- ausstattungen, vor allem das sportive Veloursleder „Dinamica-Schwarz“. Dazu passt das griffige Serien-Sportlenkrad. Um allen Fahrertypen gerecht zu werden, bieten die Vordersitze die größten Einstellbereiche im Segment. Darüber hinaus ist ein ergonomischer Sportsitz mit Achtzehn-Wege-Einstellung und Gütesiegel der Aktion Gesunder Rücken e. V. (AGR) erhältlich.

Text & Fotos Opel

Opel RAK's

Fritz von Opels Rekordfahrt im RAK 2

AUF DER BERLINER AVUS BEGINNT IM MAI 1928 DAS RAKETENZEITALTER

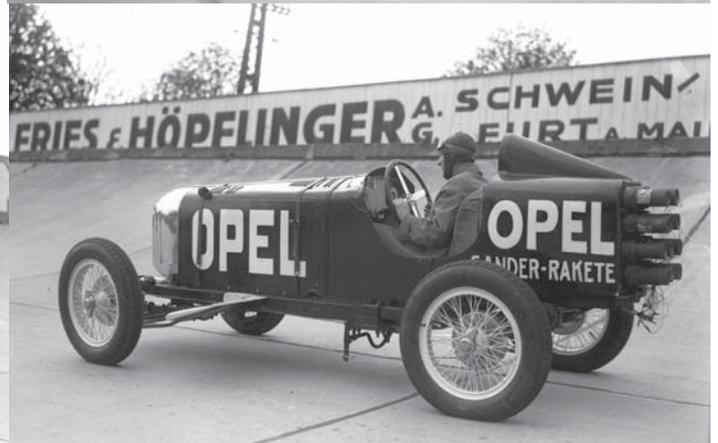
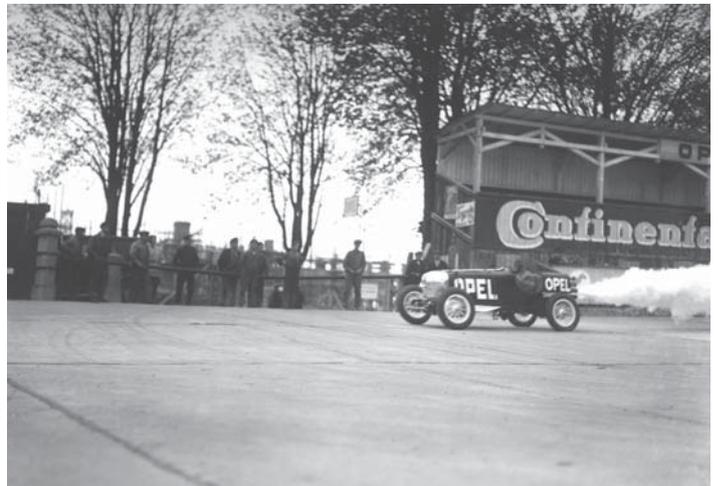


Rüsselsheim. Vor 3.000 geladenen Zuschauern beginnt am 23. Mai 1928 auf der Berliner AVUS das Raketenzeitalter. Fritz von Opel, Enkel des Firmengründers Adam Opel, startet mit seinem RAK 2 zu einer weltweit beachteten Rekordfahrt. Der Raketenwagen ähnelt einer schwarz lackierten Zigarre, zwei gewaltige Flügel sollen den errechneten Auftrieb kompensieren und ein Abheben des Fahrzeugs verhindern. 24 Pulverraketen mit insgesamt 120 Kilogramm Sprengstoff katapultieren den RAK 2 mit einem langen Feuer- und Rauchschweif nach vorne. Mit jedem Tritt aufs Gaspedal zündet Fritz von Opel die nächste Stufe des Antriebs, das Fahrzeug beschleunigt auf die Rekordgeschwindigkeit von 238 km/h. Gleich nach dem jubelnden Erfolg kündigt Fritz von Opel weitere Raketenversuche auf der Schiene und in der Luft an. 256 km/h erreicht am 23. Juni 1928 der

unbemannte RAK 3 auf einem gesperrten Eisenbahngleisstück bei Burgwedel - neuer Weltrekord für Schienenfahrzeuge. Im September 1929 absolviert „Raketen-Fritz“ den ersten bemannten Raketenflug der Welt, mit dem Opel-Sander RAK 1-Flugzeug erhebt sich Fritz von Opel auf dem Flughafen Frankfurt-Rebstock in die Luft.

„DER VORSTOSS IN DEN WELTENRAUM“

Im Jahr 1927 sucht der Südtiroler Astronom, Testpilot und Publizist Max Valier, Verfasser des Werks „Der Vorstoß in Weltenraum“, bei Fritz von Opel Unterstützung für seine Forschung an einem „Raketen-Motor“. Der Enkel des Firmengründers Adam Opel, selbst Rennfahrer und Flieger, erkennt die Möglichkeiten der Raketen-Technik und die Werbewirkung für die Marke Opel. Fortan wird in Rüsselsheim an der neuartigen Technologie geforscht, auf einem eigens konstruierten Prüfstand die Schubkraft unterschiedlicher Raketen-Typen gemessen. Der Ingenieur und Raketenbauer Friedrich Wilhelm Sander aus Wesermünde bei Bremerhaven liefert hochmoderne Feststoffraketen. Er hat sich einen Namen mit der Herstellung von Raketen





zur Seenotrettung erworben. Mit solchen Raketen werden Rettungsleinen zu havarierten Schiffen hinüber geschossen.

Für den 11. April 1928 kündigt das Unternehmen die öffentliche Premiere des Raketenwagens RAK 1 auf der hauseigenen Opel-Rennbahn in Rüsselsheim an, der ersten permanenten Versuchs- und Rennstrecke Deutschland. Um 16.30 Uhr ist es soweit: Werksrennfahrer Kurt C. Volkhart hebt den Arm als Zeichen zum Start, die ersten von zwölf Raketen zünden. Nach nur acht Sekunden erreicht der RAK 1 Tempo 100, dann rollt das Fahrzeug aus. Die Fahrt wird zum

Triumph einer neuen Technologie, die Zeitungs-Berichte sind getragen von Zukunftseuphorie. Vom „betriebssicheren Amerikaflug“ und „dessen Weiterentwicklung zum Weltenraumschiff“ wird phantasiert.

„120 KILO SPRENGSTOFF IM RÜCKEN, GENUG FÜR EIN GANZES HÄUSERVIERTEL“

Weil die hauseigene Opel-Rennbahn nicht für Geschwindigkeiten über 140 km/h konzipiert ist, verlegt Fritz von Opel die Rekordfahrt mit dem technisch und aerodynamisch neu konzipierten RAK 2 auf die Berliner Hochgeschwindigkeits-Strecke AVUS, um das innovative Antriebssystem dort einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Rund 3.000 geladene Gäste aus Film, Sport, Wissenschaft und Politik sowie Vertreter der Presse haben sich auf der Nordtribüne versammelt und warten auf den Start. Filmstar Lilian Harvey und Box-Idol Max Schmeling sind unter den prominenten Zuschauern. Noch steht das Raketenauto verhüllt unter Segeltuch. Geheimrat Schütte, Präsident der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt, würdigt das Wirken Max Valiers. Fritz von Opel schildert das Ziel der Forschung: die bemannte Raumfahrt.

Der RAK 2 wird enthüllt und zum Start geschoben, wo die Raketen eingesetzt und mit den Zündkabeln verbunden werden. Staunend betrachten die Zuschauer das Raketenauto. Ein schlanker, schwarz lackierter Karosseriekörper, das Fahrgestell stammt von einem Opel 10/40 PS. Zwei gewaltige Flügel sollen den errechneten Auftrieb kompensieren und



ein Abheben des Raketenwagens verhindern. Mit der Kraft von 24 Raketen, die einen Schub von 6.000 Kilo entwickeln und über ein eigens entwickeltes, elektrisches Zündsystem per Fußpedal gezündet werden, soll der RAK 2 eine Geschwindigkeit jenseits der 200 km/h-Marke erreichen. Der 29-jährige Fritz von Opel setzt sich in Fliegerjacke und mit Fliegerbrille ans Lenkrad, „merkwürdige Gedanken durchblitzten mich“, erinnert er sich später. „120 Kilo Sprengstoff im Rücken, genug für ein ganzes Häuserviertel... da steht ja auch die goldige Lilian Harvey, knapp 90 Pfund mag sie wiegen.“

„HINTER MIR DAS RASEN DER UNBÄNDIGEN KRÄFTE“

Am Start stehen nur noch Carl Jörns, der legendäre Opel-Rennfahrer, Max Valier und der Raketenbauer Friedrich Wilhelm Sander beim Piloten. Fritz von Opel notiert später: „Sander drückt mir die Hand. Warum so feierlich? Ich trete auf das Zündpedal. Hinter mir heult es auf und wirft mich vorwärts. Es ist wie eine Erlösung. Ich trete nochmal, nochmals und – es packt mich wie eine Wut – zum viertenmal. Seitwärts verschwindet alles. Ich sehe nur noch das große Band der Bahn vor mir. Ich trete schnell noch viermal, fahre nun mit acht Rohren. Die Beschleunigung ist ein Rausch. Ich überlege nicht mehr. Ich handle nur noch im Unterbewusstsein. Hinter mir das Rasen der unbändigen Kräfte...“

Kurz vor Schluss kommt es fast zur Katastrophe: die Tragflächen sind nicht ausreichend auf Abtrieb gestellt, das enorme Tempo lässt den Vorderwagen des Raketenfahrzeugs abheben, Fritz von Opel kann den RAK 2 nur durch schnelle Reaktionen auf der Bahn halten. Nach kaum drei Minuten ist das Spektakel vorbei und die Sensation ist perfekt. Die Höchstgeschwindigkeit der Rekordfahrt lag bei 238 km/h, die Nachricht geht um die Welt. Einem Reporter verrät UFA-Star Lilian Harvey: „Mit Fritz von Opel möchte ich im Raketenauto fahren.“

Die Zeitschrift „Das Motorrad“ schreibt: „Es konnte sich niemand des Eindrucks erwehren, dass man am Beginn eines neuen Zeitalters steht. Vielleicht ist der Opelwagen mit Raketenantrieb der erste praktische Schritt zur Überwindung des Weltalls.“ „Raketen-Fritz“ ist ein Held und will nun Schiene und Luftraum erobern. Eine Fortsetzung des Rüsselsheimer Raketenprogramms im Juni 1928 findet mit den unbemannten Schienenfahrzeugen RAK 3 und 4 auf der eigens gesperrten Reichsbahnstrecke Celle-Burgwedel statt. Dabei wird mit dem RAK 3 ein neuer Weltrekord für Schienenfahrzeuge aufgestellt. Ein paar Wochen später missglückt ein neuer Rekordversuch mit dem RAK 4, der bei der gewaltigen Explosion zerstört wird. Weitere Versuche mit einem Raketengetriebenen Opel Motoclub-Motorrad folgen, werden aber von den Behörden untersagt. Im September 1929 absolviert Fritz von Opel den ersten bemannten Raketenflug der Welt.

Mit dem Opel-Sander RAK 1-Flugzeug erhebt er sich auf dem Flugplatz Frankfurt-Rebstock in die Luft und wird 150 km/h schnell. Das Raketenzeitalter hat begonnen.

Text & Fotos Opel



30 Jahre Kadett D: „Erste Opel Generation mit Frontantrieb“



Auf der IAA 1979 debütiert mit dem Kadett D das erste Frontantriebsmodell in 80 Jahren Automobilbau bei Opel. Erstmals verfügt die neue Kompaktklasse über einen quer zur Fahrtrichtung eingebauten Motor. Das 60 und 75 PS starke 1,3 Liter-Triebwerk besitzt einen Aluminium-Querstromzylinderkopf und eine obenliegende, fünf-fach gelagerte Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb. Eine Besonderheit in dieser Hubraumklasse ist der hydraulische Ventilspielausgleich, der eine Kontrolle des Ventilspiels überflüssig macht. Die Basismotorisierung mit dem 1,2 Liter N Motor leistet 53 PS.

Der Traum vom Raum

Vom neuen Antriebslayout des Kadett D profitieren die Passagiere: Für sie hat sich das Platzangebot ebenso verbessert wie fürs Gepäck. „Die Entscheidung für den Frontantrieb und den Quereinbau des Motors war allein eine Frage des größten Innenraums bei möglichst geringen Abmessungen“, erläutert Karl Bettmann, zu Kadett-D-Zeiten Chefingenieur für Motor und Fahrwerk. Packaging würde man zu dieser Raumökonomie heute sagen. Nach Opel-Definition handelt es sich dabei um die clevere Aufteilung der Räume für Technik, Passagiere und Gepäck innerhalb eines kompakten Fahrzeugkörpers.

Die Vorteile des neuen Prinzips nutzt der Kadett D konsequent: Er besitzt einen der längsten Innenräume seiner Klasse und übertrifft mit einem Kofferraumvolumen von bis zu 410 Litern den Hauptkonkurrenten um rund 50 Liter.

Dass hinten eine Verbundlenkerachse mit Miniblockfedern die alte Starrachse ablöst, hat ebenfalls Auswirkungen auf die Raumausnutzung. Der 42 Liter große Tank (Caravan: 50 Liter) kann unter die Rücksitzbank wandern und ermöglicht mit der dadurch jetzt umlegbaren Rücksitzbank jene Vielseitigkeit, die bis heute markentypisch ist. An der Vorderachse kommen McPherson-Federbeine zum Einsatz. Vom quer eingebauten Motor und der flacheren Haube profitiert auch die Aerodynamik: Mit einem cw-Wert von 0,39 ist der Kadett D eines der windschlüpfigsten Fahrzeuge seiner Kategorie und bestätigt auch in diesem Punkt eine Opel-Tradition.



Dass hinten eine Verbundlenkerachse mit Miniblockfedern die alte Starrachse ablöst, hat ebenfalls Auswirkungen auf die Raumausnutzung. Der 42 Liter große Tank (Caravan: 50 Liter) kann unter die Rücksitzbank wandern

und ermöglicht mit der dadurch jetzt umlegbaren Rücksitzbank jene Vielseitigkeit, die bis heute markentypisch ist. An der Vorderachse kommen Mc Pherson-Federbeine zum Einsatz. Vom quer eingebauten Motor und der flacheren Haube profitiert auch die Aerodynamik: Mit einem cw-Wert von 0,39 ist der Kadett D eines der windschlüpfigsten Fahrzeuge seiner Kategorie und bestätigt auch in diesem Punkt eine Opel-Tradition.

Für Opel bedeutet der Kadett D einen technischen Quantensprung. Gleichzeitig ist er klassischen Opel-Tugenden verpflichtet. Das neue Konzept kommt an: 1979 verleiht eine internationale Jury dem Kadett das Goldene Lenkrad als bestes Fahrzeug seiner Klasse.

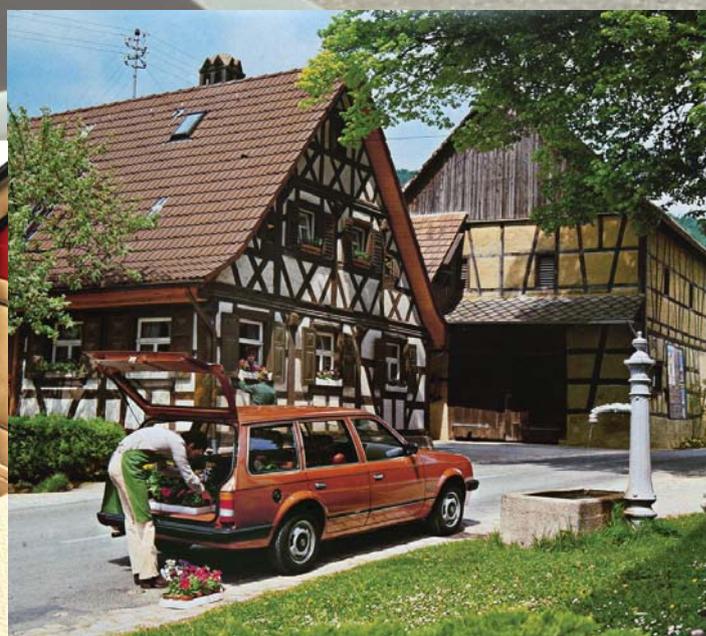


1981 wird die Motorenpalette um einen 90 PS leistenden 1,6 Liter-Vierzylinder ergänzt. 1982 bietet Opel mit dem 54 PS starken 1,6 D zum ersten Mal einen Dieselmotor in der Kompaktklasse an. Das sportliche Topmodell debütiert im Januar 1983: der Kadett GTE verfügt über einen 1,8 Liter-Motor mit 115 PS und ist 187 km/h schnell. Bis zum Generationswechsel im Spätsommer 1984 produziert Opel rund 2,1 Millionen Einheiten des Kadett D.

Seit dem Debüt des ersten Kadett im Jahr 1936 sind neun Kadett/Astra-Generationen und über 21 Millionen Fahrzeuge mit diesen Namen bei Opel entstanden. Bald kommt eine zehnte

Generation hinzu: auf der IAA in Frankfurt wird der neue Astra seine Premiere feiern.

Bilder & Text Opel



Monza & Senator

OPEL SENATOR UND MONZA FEIERN 30. GEBURTSTAG

OPEL SPITZENMODELLE BIETEN ELEGANZ UND TECHNIKKOMPETENZ FÜR ANSPRUCHSVOLLE KUNDEN



Als „Synthese von Komfort, Leistung und Raumökonomie“, so die damalige Pressemappe, stellte Opel vor 30 Jahren im Frühjahr 1978 seine Topmodelle Senator und Monza vor. Während die Senator Limousine auf Komfort und Eleganzausgelegt ist, verbindet das Monza Coupé das Beste aus der Limousine mit der Kraft eines leistungsstarken

Sportwagens. Beide verfügen über ein Fahrwerk modernster Konzeption: Erstmals sind bei der neuen Doppelbaureihe die Hinterräder einzeln aufgehängt. Das Zusammenspiel mit McPherson-Federbeinen vorne und Schräglenkern hinten sorgt nicht nur für höchsten Komfort, sondern auch für ein Mehr an Fahrsicherheit und optimale Bodenhaftung. Völlig neu im Automobilbau ist auch die Miniblockfeder an der Hinterachse, die sich durch einen äußerst geringen Platzbedarf auszeichnet.



Mit besonderem Luxus verwöhnt der Senator CD seine Insassen: Lenkradhöhenverstellung, integrierte Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Sitzheizung und viele weitere Ausstattungsdetails zählen (für die damalige Zeit außergewöhnlich) zum serienmäßigen Lieferumfang. Lohn der Mühen: Zahlreiche Prominente aus Politik, Wirtschaft und Sport entscheiden sich für das Spitzenmodell – beispielsweise Deutschlands Box-Legende Max Schmeling.

Ein Garant für besten Reisekomfort und vielseitige Einsatzmöglichkeiten ist auch der Monza: Als erstes Coupé seiner Leistungsklasse bietet er im Fond vollwertige Sitze.





Und auch an das Gepäck der Urlauber wurde gedacht, denn trotz des sportlichen Designs mit schräger Dachlinie muss noch lange kein Koffer zu Hause bleiben: Mit einem Fassungsvermögen von 425 Litern (765 Liter bei umgeklappter Rücksitzlehne) ergänzt der Kofferraum das großzügige Innenraumangebot des Monza. Das Beladen wird dem Fahrer zudem durch die weit öffnende Heckklappe erleichtert.

Um die mögliche Last flott vom Fleck zu bewegen, sorgen kräftige Sechszylinder-Triebwerke für den nötigen Durchzug und hohe Fahrdynamik. Der 3,0-Liter-Spitzenmotor leistet 132 kW/180 PS bei 5.800 Touren.

Das Angebot ergänzen ein 110 kW/150 PS starkes Aggregat der gleichen Hubraumgröße sowie ein 2,8-Liter-Vergasermotor mit 103 kW/140 PS. Dank des aerodynamischen Designs von Senator und Monza bringen die beiden Modelle ihre Kraft auch mit beeindruckender Beschleunigung auf die Straße: Der Senator mit 180 PS benötigt aus dem Stand auf 100 km/h neun Sekunden, der Monza ist noch eine halbe Sekunde schneller. Und auch bei der Höchstgeschwindigkeit legt das Sportcoupé noch etwas drauf: Schiebt sich beim Senator die Tachonadel bis auf 210 km/h, kommt sie im Monza erst bei 215 km/h ins Stocken. Für diese Leistung und Hubraumklasse agieren die beiden komfortablen Athleten mit einem Durchschnittsverbrauch von 11,3 respektive 10,8 Litern Superbenzin auf 100 Kilometer durchaus wirtschaftlich.

Die erste Senator-Generation wird bis zum Facelift 1982 fast 70.000 Mal, das Monza-Coupé mehr als 27.000 Mal verkauft.

Text & Foto Opel



40 Jahre Opel Manta und Ascona A: „Kult-Klassiker-Jubiläum“

Mut zur Lücke – zwei neue Modelle machen in den siebziger Jahren Karriere

Die Kunst, aus anfänglichen Nischenprodukten erfolgreiche Volumenmodelle zu entwickeln, beherrschte Opel bereits vor 40 Jahren. Wo heute variable Vans wie Meriva und Zafira die Trends setzen, erschlossen Manta und Ascona ab 1970 neue Fahrzeugsegmente für das Unternehmen – zusammen wurden sie bis 1975 fast 1,2 Millionen Mal verkauft. Beide besaßen die gleiche technische Basis, sprachen aber unterschiedliche Käufergruppen an: der Manta erschien als dynamisches Sportcoupé, der Ascona als komfortables Familienauto oder als kompakter Lifestyle-Kombi.



Manta – das familientaugliche Coupé

Es ist „Der Tag, an dem der Manta kommt“. Das sportliche Coupé, dessen Flügelrochen-Emblem nach Fotos des Meeresforschers Jacques Cousteau entworfen wurde, wird im September 1970 im Hotel Maritim, Timmendorfer Strand präsentiert. „Das Auto, das wir Ihnen heute vorstellen, stempelt kein anderes Modell zum alten Eisen, sondern gesellt sich zu unserem bisherigen Programm als wirkungsvolle Ergänzung und zur Deckung eines neu entstandenen Bedarfs“, heißt es im Presetext. „Das Pendel schlug mal ein bisschen mehr hin zum herkömmlichen Coupé, ein andermal ein bisschen zur Limousine. Wir glauben, dass es sich jetzt beim Manta in den richtigen Relationen eingependelt hat.“ Vorbild sind die populären „Pony Cars“ aus den USA: ebenso formschöne wie familientaugliche Coupés.

Damit entspricht der Manta den Erfordernissen des Marktes. Ende der 60er Jahre finden immer mehr junge und jung gebliebene Autokäufer Gefallen an attraktiven Coupés. Individualismus ist gefragt, die formal eigenständige Linie des Manta kommt diesem Wunsch entgegen. Schon im ersten halben Verkaufsjahr 1970 setzt Opel 55.393 Einheiten ab.

Vielfalt – ein Auto für Alle

Bodengruppe und das für eine dynamische Gangart modifizierte Fahrwerk teilt sich der Manta mit dem Ascona. Neu sind wie beim Ascona die 1,6-Liter-Motoren mit 68 und 80 PS. Der für das sportliche Manta „SR“-Modell angebotene 1,9-Liter-S-Motor stammt aus dem Rekord, leistet 90 PS und bleibt vorerst dem Manta vorbehalten. Den günstigsten Einstieg in die Manta-Baureihe markiert ab 1972 die 1,2-Liter-Version mit 60 PS, 1973 feiert der Manta GT/E auf der IAA Frankfurt Premiere, sein 1,9-Liter-Einspritzmotor mit Bosch L-Jetronic leistet 105 PS. Als erster Opel besitzt der Manta A eine elektronische Einspritzung. Damit ausgerüstet, verfügt der GT/E über ein Leistungsplus von 15 PS im Vergleich zum 1,9-Liter-S-Motor. Im Stil der Zeit verzichtet der Manta GT/E weitgehend auf Chromschmuck und setzt auf mattschwarz.

Im April 1975, kurz vor dem Debüt des Manta B, erscheint das letzte Sondermodell: der Manta „Black Magic“ ist ganz in schwarz lackiert und trägt rot-orange Zierstreifen auf den Flanken. 498.553 Exemplare entstehen vom Manta A.

Black Mag

Ascona – Das Auto der technischen Vernunft

Der Ascona A wird auf dem Turnier Salon präsentiert. Der Neuling ist laut Pressemappe das „Auto der technischen Vernunft“, positioniert sich zwischen Kadett und Rekord und bedient damit einen größer werdenden Kundenkreis. 691.438 Ascona A entstehen bis März 1975.

Chassis, Fahrwerk und Antriebstechnik sind bei Ascona und Manta identisch. Die Vorderachse besitzt einzeln aufgehängte Räder mit Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, die Zentralgelenk-Hinterachse wird von zwei Längslenkern sowie einem Panhardstab geführt.

Angeboten wird der Ascona als 2- und 4-türige Limousine in Normal- und Luxus-Ausführung. Als Triebwerk steht ein 1,6-Liter-Vierzylinder mit 68 PS und eine höher veränderte S-Variante mit 80 PS zur Verfügung. Wie die größeren Vierzylinder des Rekord verfügt das Ascona-Triebwerk über eine seitlich im Zylinderkopf angeordnete Nockenwelle, „camshaft-in-head“ (cih) genannt. Ab März 1972 wird ein 1,2-Liter Motor mit 60 PS angeboten und somit ein kostengünstiges Einstiegsmodell geschaffen.

Ascona Voyage – Die neue Mitte

Eine vielbeachtete Neuheit im Modellprogramm ist der Ascona Voyage. Die zweitürige Caravan-Variante ist kein Kombi im klassischen Sinn, sondern ein Freizeit-Mobil, mit Platz für Gummiboot und Fahrrad, ein Wagen für die junge Familie, der Vorreiter aller Lifestyle-Kombis. „Die heutige Reisefreudigkeit, die Camping-Bewegung, die Neigung zu sportlichen und oft transportabhängigen Hobbies wie Wassersport, ... verlangen nach einem Personenwagen mit großzügigen Raumverhältnissen und Transportkapazitäten. In Sachen Komfort darf aber der Personenwagen-Charakter keinesfalls getrübt werden. Den nach diesen Vorstellungen gebauten Wagen nennen wir Ascona Voyage.“, lautet der Text in der Pressemappe. Der Ascona Voyage wird nur als L-Version geliefert, erst 1974 ergänzt eine weniger luxuriöse Caravan-Version die Baureihe.

Ascona SR – Das Zeug zum Sieger

Im Frühjahr 1971 werden der Ascona 1,9 S und der Ascona SR vorgestellt. Motorisiert ist die SR-Variante mit einem 80 PS starken 1,6 Liter-S-Triebwerk oder dem 1,9-Liter-Aggregat mit 90 PS. In Kombination mit den beiden stärkeren Motorisierungen gibt es gegen Aufpreis eine Dreigang-Automatik. Die SR-Ausstattung ist - ein Novum für das Segment der Kombifahrzeuge - auch für den dreitürigen Voyage lieferbar. In der Limousine zeigt sie das sportliche Potenzial des Ascona auf.



Mit einer zweitürigen Limousine gehen Walter Röhl und Jochen Berger 1974 in der Rallye-Europameisterschaft an den Start. Der Ascona des Opel-Euro-Händler-Teams hat einen Vierzylinder-Motor, der durch Aufbohren auf 2 Liter Hubraum und mit einem Aluminium-Querstrom-Zylinderkopf über 200 PS bei 6700 U/min abgibt. Röhl und Berger siegen bei sechs von acht Läufen und gewinnen die Rallye-EM mit der bis dahin unerreichten Maximal-Punktzahl von 120 Zählern.



Gasdruck-Stoßdämpfer,
185/70 HR 13 – Stahlgürtelreifen,
Recaro-Schalersitze, UKW-Radio.

Schwarze Magie auch im Preis:
DM 11.145,- a.W.
(unverbindliche Preisempfehlung)





REMS





40 Jahre Opel GT:

„Nur Fliegen ist schöner“

„Nur Fliegen ist schöner“ – dieser Slogan ist in die Werbegeschichte eingegangen. Auch der Werbene ist zu einem Klassiker geworden: Im November 1968 rollte der erste Opel GT vom Band. Heute, 40 Jahre später, sorgt sein Nachfahre für Furore und – da sind sich seine Fans einig – wieder ist nur Fliegen schöner.



Die Karriere des historischen Sportcoupés beginnt bereits 1965, als erstes Konzeptfahrzeug eines europäischen Automobilherstellers: Auf der IAA in Frankfurt präsentiert Opel einen Zweisitzer, der mit seiner aufregenden Karosserielinie, dem flachen Bug mit Klappscheinwerfern, bauchigen Kotflügeln und scharfer Abrisskante am Heck den Rahmen des herkömmlichen europäischen Automobildesigns sprengt. Mit dem charakteristischen „Coke Bottle Shape“ ähnelt sein Äußeres einer kleinen Corvette. Die Verantwortlichen weisen den „Experimental-GT“ zunächst als Studie aus. Doch das Echo ist überwältigend: Von dem

mutigen Design sind Presse und Besucher mehr als beeindruckt. Und so kommt es, dass sechs Jahre nach den ersten Designskizzen und nur drei Jahre nach der IAA der GT-Prototyp zum Serienauto reift. Neuzeitliche Parallele: 2003 steht das „VX Lightning Concept“ der britischen Opel-Schwestermarke Vauxhall auf der IAA und nimmt schon deutlich die Züge des neuen Opel GT vorweg. Das Publikum ist abermals begeistert – und muss sich wieder gedulden, bis der Roadster ab Frühjahr 2007 ausgeliefert wird.

Grenzübergreifende Zusammenarbeit – gemeinsam zum Erfolg

Der Weg zur Serienproduktion des 60er-Jahre-Coupés ist allerdings nicht einfach: Das Rüsselsheimer Stammwerk ist voll ausgelastet, Bochum kann nur die Endmontage übernehmen. So wird der GT zum Europäer: Die französischen Karosseriebauer Chausson und Brissonneau & Lotz übernehmen die Press- und Schweißarbeiten der Blechteile sowie Lackierung und Innenausstattung; die Bochumer Belegschaft montiert Fahrwerk und Motor.

1968 stehen zwei Triebwerke zur Wahl: Ein 1,1-Liter-Vierzylinder mit 60 PS und ein 90 PS starkes 1,9-Liter-Aggregat. Von Anfang an besonders beliebt ist der GT 1900: Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h und einer Beschleunigung von Null auf Tempo 100 in 10,8 Sekunden schlagen die Herzen sportlicher Autofahrer höher.

Serienmäßig gelangt die Motorkraft über ein manuelles Viergang-Getriebe zur Hinterachse. Die optionale Dreigang-Automatik wird von den europäischen Kunden äußerst selten gefordert, dafür erfreut sie sich in Übersee umso größerer Beliebtheit. Der neue Opel GT macht die „Wahl“ leicht: Er ist nur mit einer Motorisierung erhältlich, aber die hat es in sich: Der zwei Liter große Turbobenziner mit Direkteinspritzung entwickelt 194 kW/264 PS und 353 Nm Drehmoment. Ein Fünfgang-Schaltgetriebe überträgt die Kraft via mechanischem Sperrdifferenzial an die Hinterräder. Der Sprint von null auf 100 km/h ist in 5,7 Sekunden erledigt, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 229 Stundenkilometer.





Revolutionäres Design – pure Emotion

Die Karosserie des historischen Serienfahrzeugs von 1968 unterscheidet sich erheblich vom Experimental GT – zu seinem Vorteil: Die GT-Hülle wirkt noch durchtrainierter als zuvor. Die Frontpartie fällt wuchtiger aus, der vordere Überhang ist kürzer. Eine muskulöse Ausbuchtung für den Ansaugtrakt ermöglicht eine flachere Motorhaube, die eckigen Klappscheinwerfer des Experimental-GT sind runden „Schlafaugen“ gewichen, die dem Sportcoupé ein unverwechselbares Gesicht geben. Zugleich sorgt seine elegante Linienführung für eine gute Aerodynamik. Allerdings haben die Ingenieure während der Entwicklung genau damit ein Problem: Das neue Modell kann nirgends unerkannt zu Testfahrten aufbrechen, denn, so eine Pressemitteilung von September 1968, „die aerodynamische Form der GT-Erklönige ließ eine

Tarnung durch Attrappen einfach nicht zu“. Der neue GT teilt mit seinem Vorfahren die kraftvolle Form mit den muskulösen Kotflügeln – allerdings zeitgemäß interpretiert mit straffen, scharf geschnittenen Flächen, knappen Überhängen und breiten Reifen auf 18-Zoll-Felgen. Auffälligster Unterschied ist die Art des Daches. Was damals nur ein Traum der Frischluft-Fans in Gestalt der Studie Aero GT von 1969 war, ist beim neuen Opel GT Realität: Der kommt nämlich als Roadster daher. Sein manuell betätigtes Stoffverdeck verschwindet mit wenigen Handgriffen unter dem mit zwei Hutzen markant gestalteten Kofferraumdeckel, was für eine äußerst ästhetische, fließende Linie sorgt.

Damals wie heute verströmt der Zweisitzer auch im Innenraum mit seinen Sportsitzen, dem Dreispeichen-Lenkrad und den modernen Rundinstrumenten sportliches Flair. Bei aller Begeisterung, die die Opel-Konstrukteure mit dem GT auslösen, achteten sie jedoch bereits vor 40 Jahren auch auf den Insassenschutz. Mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten, eingebautem Überroll- und Seitenaufprallschutz, einem stabilen Fahrgastraum, abgewinkelter Sicherheitslenksäule und vielen weiteren Vorkehrungen setzte der GT Maßstäbe für seine Zeit. Natürlich verfügt der neue Opel GT neben seiner stabilen Karosseriestruktur über ein Airbagsystem zum Schutz von Fahrer und Beifahrer, und auch die elektronische Stabilitätskontrolle ESP (mehrstufig deaktivierbar) ist serienmäßig an Bord.

Fans in Europa und USA – vom alltagstauglichen Sportwagen zum Liebhaberstück

Die Fahrleistungen, das unvergleichliche Design und der attraktive Einstiegspreis von nur 10.767 Mark machten den Alt-68er zum Renner in der Käufergunst, der alle Erwartungen übertraf. In den fünf Jahren bis zum Produktionsende 1973 erreichte er eine Gesamtauflage von 103.463 Autos. Sowohl die europäischen als auch die amerikanischen Kunden lieben das extravagante Opel-Modell – bis heute hat der GT seine Fans auf beiden Kontinenten. Mit 32.400 Euro (unverbindliche Preisempfehlung inkl. MwSt.) macht die Marke mit dem Blitz 40 Jahre später den Fans des neuen Opel GT wieder ein attraktives Angebot. Nur Fliegen ist schöner!



Text & Fotos Opel

Opel Rekord D:

Ein Millionen-Seller wird 40

Erfolgreiche Mittelklasse-Baureihe feiert 1972 Premiere
Erster Pkw-Diesel des Unternehmens mit 2,1 Liter Hubraum und 60 PS
Sportlich-exklusives Sechszylindermodell Commodore B



Rüsselsheim. Vor 40 Jahren rückt bei Opel ein neuer Rekord ins Rampenlicht. Die jüngste Generation der erfolgreichen Rüsselsheimer Mittelklasse-Baureihe präsentiert sich bei der Pressevorstellung im Januar 1972 mit weiter entwickelter Technik, funktionellem und elegantem Design sowie in gewohnt großer Typenvielfalt. Neben der Stufenheck-Limousine mit zwei oder vier Türen stehen ein sportliches Coupé, ein drei- oder fünftüriges Caravan-Modell und eine dreitürige Lieferwagen-Variante zur Wahl.

Das Motorenangebot besteht zunächst aus Benzinern mit 1,7 und 1,9 Litern Hubraum sowie 66 und 83 oder 97 PS. Zum Modelljahr 1973 kommt ein Diesel hinzu. Im Rekord 2100 D arbeitet der erste von Opel für Pkw-Modelle entwickelte Selbstzünder, ein Vierzylinder-Wirbelkammermotor mit 2,1 Litern Hubraum und 60 PS.

Im Frühjahr 1972 erscheint die Neuauflage des sportlich-exklusiven Schwestermodells Commodore. Dessen zweite Generation wird ausschließlich als Limousine und Coupé sowie mit leistungsstarken, lauffröhigen Sechszylindermotoren angeboten. Das 2,5-Liter-Basismodell leistet 115 PS, die GS-Variante 130 PS. Im September 1972 kommt die Topversion hinzu: der Commodore GS/E mit 2,8-Liter-Einspritzer und 160 PS. Ausgerüstet mit dem Motor von Diplomat und Admiral, schließt der GS/E die Lücke zwischen Mittel- und Oberklasse. Wie ihre Vorgänger erreichen Rekord D und Commodore B ein großes Publikum: Bis zum Modellwechsel im Jahr 1977 werden rund 1,2 Millionen Einheiten verkauft.

Die neue Generation

Der Rekord D tritt in große Fußstapfen: Der seit 1966 gebaute Vorgänger war mit mehr als 1,2 Millionen verkauften Exemplaren der erste Millionenseller dieser Modellreihe. Hinzu kamen über 150.000 Einheiten des höher positionierten Commodore A. Die neue Rekord-Generation wird nach dreieinhalb Jahren Entwicklungszeit im Januar 1972 vorgestellt. Im Gegensatz zum Rekord C, dessen „Coke-Bottle-Shape“-Karosserie mit „Hüftschwung“ vor der C-Säule von der Formensprache der amerikanischen Schwestermodelle beeinflusst war, trägt der Neue europäische Züge. Klare und funktionale Linien, glatte Flächen sowie große Fenster und eine niedrige Gürtellinie bestimmen das zeitlos gezeichnete Äußere.

„Seine europäische Linie hält, was sie verspricht“

Wie beim Vorgänger stehen drei Karosserievarianten zur Wahl: die klassische Stufenheck-Limousine, entweder mit zwei oder vier Türen, das sportliche Coupé und eine Caravan-





Version, die mit drei oder fünf Türen erhältlich ist. Für Gewerbe und Behörden bietet Opel außerdem den Lieferwagen an, einen dreitürigen Kombi ohne hintere Seitenfenster.

Passive Sicherheit war ein zentraler Punkt im Lastenheft: Verstärkungen in den Flanken und im Dach bieten guten Schutz bei Seitenaufprall und Überschlag. Neu definierte Knautschzonen schützen die Insassen beim Frontalaufprall. Das weiter entwickelte Fahrwerk mit vorderer Einzelaufhängung und starrer „Tri-Stabil-Hinter-

achse“ basiert auf dem des Vorgängers. „Seine europäische Linie hält, was sie verspricht“, heißt es in der Opel-Werbung.

Die Motoren des Rekord D sind Weiterentwicklungen der bewährten, bis zu seinem Debüt bereits über zwei Millionen Mal gebauten Vierzylinderaggregate mit seitlich liegender Nockenwelle (cih = camshaft-in-head). Die Basis bildet ein 1,7 Liter-Triebwerk mit 66 PS, die S-Maschine liefert 83, das 1,9-Liter-Aggregat 97 PS. Ab Werk ist der Rekord mit Viergang-Schaltgetriebe ausgerüstet. Für den 83-PS- und 97-PS-Motor steht optional die Opel-Dreigang-Automatik zur Verfügung.

Bis auf den Lieferwagen und Modelle mit 66 PS-Motor können alle Rekord in der sportlichen Ausstattungsvariante „Sprint“ geordert werden. Dazu gehören unter anderem ein mattschwarzer Kühlergrill, eine Instrumententafel mit Drehzahlmesser, Voltmeter und Öldruckmesser, außerdem Extras wie Sportlenkrad, Sicherheitsgurte, Gasdruckdämpfer und Gürtelreifen im Format 185/70 SR 14. Sowohl die Limousine als auch der fünftürige Caravan sind zudem als Luxusversion erhältlich, beim Rekord Coupé gehört die hochwertige „L“-Ausstattung zum Serienumfang.

Im September 1972 feiert Opel eine Weltpremiere: Der erste Pkw-Diesel in der bis dahin schon mehr als 70 Jahre währenden Automobilbau-Geschichte des Unternehmens gibt sein Serien-Debüt. Seinen ersten Einsatz erlebte der Wirbelkammermotor im Juni 1972, als ein Experimental GT, ausgerüstet mit dem per Turbolader auf 95 PS erstarkten Vierzylinder, 20 internationale Rekorde und Weltrekorde aufstellte. Im Rekord leistet der neue Selbstzünder 60 PS, verbraucht im Schnitt 8,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer und sorgt für eine Spitze von 135 km/h. Zu erkennen ist der Rekord 2100 D an seiner in der Mitte gewölbten Motorhaube. Technischer Hintergrund: Durch die Konstruktion mit oben liegender Nockenwelle und geänderten Zylinderkopf baut der Dieselmotor höher als die im Rekord eingesetzten Benzinmotor.

„Opel Commodore. Ein solcher Wagen kommt nicht jedes Jahr.“

Ab März 1972 erweitert der Commodore B die Baureihe nach oben. Als Vertreter der oberen Mittelklasse schließt er die Lücke zwischen dem Rekord und den Oberklasse-Modellen Admiral und Diplomat. Die Karosserieform übernimmt er vom Rekord; im Gegensatz zu ihm ist der Commodore B jedoch luxuriöser ausgestattet und wird ausschließlich mit Sechszylindermotoren angeboten. Der 2,5-Liter-S leistet 115 PS. Darüber ist der 130 PS starke Commodore GS positioniert. In einer weiteren Entwicklungsstufe erhält die GS-Variante später einen 2,8 Liter mit zwei Registervergasern und 142 PS. Im September 1972 erscheint das Top-Modell





der Commodore-Familie: der 160 PS starke GS/E. Sein mit elektronischer Einspritzung ausgerüsteter 2,8-Liter-Motor sorgt für eindrucksvolle Fahrleistungen. Das Coupé erreicht 200 km/h Höchstgeschwindigkeit, die viertürige Limousine 195 km/h. Erkennbar ist der Commodore GS/E am Frontspoiler, der bei Opel im Windkanal entwickelt wurde. „Der GS/E spricht die Liebhaber leistungsstarker Tourenwagen an, die selbst weite Strecken mit hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten zurücklegen wollen und dabei auf optimales Fahrverhalten und guten Fahrkomfort Wert legen,“ erklärt Opel.

Auch im Rundstrecken- und Rallyesport bewährt sich der Commodore GS/E. 1973 geht bei der Rallye Monte Carlo zum ersten Mal das Nachwuchs-Talent Walter Röhrl auf einem Opel an den Start. Röhrl und sein Copilot Jochen Berger schlagen sich erfolgreich, obwohl das vom Tuner Irmischer vorbereitete Commodore GS/E-Coupé mangels Homologation in der Gruppe 2 der reinrassigen Rallye-Fahrzeuge starten muss.

Die größten Siege feiert Opels Doppel-Spitze im Alltag. Ein Jahr vor dem Modellwechsel ist erneut die magische Millionen-Marke erreicht: Anfang September 1976 läuft eine goldene Rekord D-Limousine als einmillionstes Modell der Baureihe vom Band. Anlässlich des Jubiläums geht eine Kleinserie des Sondermodells „Millionär“ mit dem seit September 1975 erhältlichen 2,0 Liter-S-Motor mit 100 PS und feiner „Berlina“-Ausstattung in den Verkauf. Als im September 1977 die letzte Rekord-Generation startet, sind in Rüsselsheim 1.128.196 Einheiten des Rekord D und 140.827 Commodore B vom Band gelaufen.

Text & Fotos Opel



Impressionen vom 23. Opel -Tagestreffen 2011 auf dem Hoch-Ybig



Vauxhall VXR8

„Wenn ein Insignia OPC zu normal ist!“

Nehmen Sie jetzt mal an, Sie wohnen im schönen England. In der Garage steht ein wunderschöner Lotus Omega, sorry Lotus Carlton, der Ihnen aber zu schade ist um diesen jeden Tag zu bewegen. Ein Alltagsfahrzeug mit Dampf muss her, der Insignia OPC ist zwar schön, aber sind wir mal ehrlich, „richtig“ Spass macht der noch nicht, also ab zum Vauxhall Händler und Einsteigen in den VXR8.

Wozu Opel leider der Mut fehlt, ist bei Vauxhall schon eine Tradition, man mache einen Anruf bei Holden (Australien) und schon steht die Zusammenarbeit.

Ja ja, die sind auch rechts gesteuert. Aber sorry bei einen Weltkonzern wie GM, sollte es wohl kein Problem sein das Steuer um zu bauen!?! Also Ihr Herrn Manager bei Opel und GM, nehmt euch das zu Herzen!

Ich behaupte ihr schafft das nie, also überzeugt mich vom Gegenteil!

Und nun halt ein paar Bilder und Daten zum träumen, hier in Mitteleuropa, die mit einem Blitz auf der Haube... Aber zum Glück haben wir hier nicht so viel Regen wie auf der Insel, also Garage auf und ab zu einer Spritztour mit dem Lotus Omega, den gab es auch hier bei uns...



	Insignia OPC	Vauxhall VXR 8	Lotus Carlton
Antrieb	AWD	Heck	Heck
Zylinder	V6	V8	R6
Hubraum	2,8	6,2	3,6
Leistung	325 PS	431 PS	377 PS
Drehmoment	435 NM	550 NM	557 NM
0-100 Km/h	6,0	4,9	4,9
0-200 Km/h	22,6	20,3	17,3
V/max	250 abgeriegelt	250 abgeriegelt	283
Gewicht	1810	1831	1663





Text U. Schewe
Bilder Vauxhall

Opel Zafira Tourer:

Der neue Meister der Variabilität



Neuer Maßstab: dynamischer Look und Premiumqualitäten für die dritte Generation
Höchstmaß an Flexibilität: exklusives Sitzkonzept, clevere Ablage- und Trägersysteme
Komfort und Sicherheit: innovative Assistenzsysteme für entspanntes Fahren
Effizienz-Highlight: Zafira Tourer ecoFLEX-Modell mit nur 119 g/km CO₂
Maximale Mobilität: neuer voll integrierter FlexFix Fahrradträger

Rüsselsheim. Mit der Premiere des ersten Zafira im Jahr 1999 definierte Opel das Segment der siebensitzigen Kompaktvans. Mit dem komplett überarbeiteten Flex7-Sitzkonzept setzt jetzt der neue Zafira Tourer erneut Maßstäbe für Variabilität und Wohlfühlatmosphäre im Innenraum.

Die Innovationen des Zafira der dritten Generation gehen weit über die neu entwickelte, flexible Sitzkonfiguration hinaus: Sein gesamter Auftritt markiert einen deutlichen Schritt nach vorn. Nicht nur für Familien ist der Zafira Tourer der ideale flexible Begleiter. Das edle Design, die geräumige Lounge-Atmosphäre, ein weiterentwickeltes Chassis sowie neue Technologien ermöglichen entspanntes Fahren mit einem Maximum an Komfort und Sicherheit. Die zweite Generation der Frontkamera bildet dabei die Basis für eine Reihe innovativer Assistenzsysteme.

Das Motorenangebot für den Zafira Tourer umfasst zum Start hocheffiziente Diesel- und Benzinmotoren mit einem Leistungsspektrum von 81 kW/110 PS bis 121 kW/165 PS. Schon kurz nach Verkaufsbeginn erweitert ein besonders verbrauchsarmes ecoFLEX-Modell mit 2.0 CDTI-Common-Rail-Turbodiesel und serienmäßiger Start/Stop-Technologie die Zafira Tourer-Familie: Der Zafira Tourer 2.0 CDTI ecoFLEX markiert mit lediglich 119 g/km CO₂-Ausstoß einen der Bestwerte in der Klasse der kompakten Monocabs – und das mit einer souveränen Leistung von 96 kW/130 PS und einem maximalen Drehmoment von 300 Newtonmetern.

Die Erdgasversion des Zafira Tourer, der 1.6 CNG Turbo ecoFLEX mit 110 kW/150 PS kommt Anfang nächsten Jahres auf den Markt.

Maßstab für Flexibilität: Fondpassagiere genießen Erste-Klasse-Gefühl

Maximale Flexibilität ohne Sitzausbau ist Tradition und auch die Prämisse des Zafira Tourer. Die Opel-Ingenieure haben das intelligente Flex7-Sitzkonzept erheblich weiterentwickelt. Während sich die dritte Reihe weiterhin komplett im Boden des Kofferraums versenken lässt, gestalteten sie die zweite Sitzreihe vollständig neu. Statt einer Sitzbank befinden sich hier nun serienmäßig drei Einzelsitze, die sich flach umlegen lassen und somit eine ebene Ladefläche bilden. Die drei Sitze können unabhängig voneinander 210 Millimeter in Längsrichtung verschoben werden.

Mit dem einzigartigen optionalen „Lounge-Sitzsystem“ genießen die Passagiere in der zweiten Reihe großzügige Platzverhältnisse wie in einer Oberklasselimosine. Mittels eines raffinierten Klapp- und Drehmechanismus bildet die Rückenlehne des mittleren Sitzes komfortable Armlehnen für die Passagiere auf den beiden äußeren Plätzen. Die Außensitze lassen sich um bis zu 280 Millimeter verschieben – der längste Verstellweg im Segment; 70 Millimeter mehr als bei der Standard-Bestuhlung und 80 Millimeter mehr als im aktuellen Zafira. Eine weitere Neuheit in diesem Segment: Die Sitze gleiten 50 Millimeter in Richtung Fahrzeugmitte und ermöglichen so eine größere Schulterfreiheit.



Die Passagiere profitieren von einem Maximum an Platz und Ergonomie. Durch die Betonung des individuellen Komfort-Faktors ist der neue Zafira Tourer weitaus mehr als „nur“ ein Familien-Fahrzeug. Die Opel-Designer erhoben den flexiblen Innenraum zu einem Ort der Entspannung und Erholung in einer geräumigen Atmosphäre – ob beim Business-Trip oder auf einer langen Urlaubsreise.

Einzigartige Ausstattungsmerkmale erhöhen die Flexibilität des Zafira Tourer

Dank des großzügigen Kabinenlayouts und des flexiblen Sitzkonzepts bietet der Zafira Tourer als Fünfsitzer 710 Liter Gepäckraumvolumen (65 Liter mehr als der aktuelle Zafira). Durch das Umklappen der zweiten Sitzreihe ergibt sich ein maximales Ladevolumen von 1.860 Litern (plus 40 Liter).

Darüber hinaus glänzt der Zafira Tourer mit zahlreichen Ablagemöglichkeiten inklusive der multifunktionalen FlexRail Mittelkonsole. Das neue System ist ein Beispiel für Flexibilität im Zafira Tourer. Die Armlehne inklusive geräumiger Ablagebox sowie der Getränkehalter gleiten auf Aluminiumschienen in die jeweils gewünschte Position und ermöglichen so die flexible Nutzung des großzügigen Stauraums zwischen den Vordersitzen. Hinzu kommt die zweite Generation des Opel-exklusiven, integrierten FlexFix-Fahrradträgersystems, die im neuen Zafira Tourer Premiere hat. Das weiterentwickelte System ist einfacher zu bedienen und bietet eine erweiterte Funktionalität: Statt bisher zwei können mit Hilfe eines speziellen Adapters bis zu vier Fahrräder transportiert werden, darunter zwei bis zu 30 Kilo schwere E-Bikes. Es ist nunmehr möglich, den abschließbaren Fahrradträger auch im beladenen Zustand so abzukippen, dass die Heckklappe geöffnet werden kann und der Zafira Tourer-Laderaum auch von außen zugänglich ist.

Sportlich-dynamischer Look und hochwertige Anmutung

„Der Zafira ist die Flexibilitäts-Ikone von Opel. In die dritte Generation haben wir jetzt noch mehr Emotionen und Premiumqualitäten gepackt“, betont Opel-Chefdesigner Mark Adams. „Der Zafira Tourer besticht durch seinen sportlich-dynamischen Look und seine hochwertige Anmutung.“

Die markante Front wird bestimmt von der schwungvollen Bumeranggrafik der Leuchteinheiten, die von den Hauptscheinwerfern bis zu den Nebellampen reicht. Zusammen mit der Opel-typischen Bügelfalte auf der Motorhaube sowie dem trapezförmigen Grill entsteht ein dynamischer, progressiver Look. Die pfeilförmigen Tagfahrleuchten sind wie bei anderen Opel-Modellen oben in die Leuchteinheit integriert.

Die markante Front wird bestimmt von der schwungvollen Bumeranggrafik der Leuchteinheiten, die von den Hauptscheinwerfern bis zu den Nebellampen reicht. Zusammen mit der Opel-typischen Bügelfalte auf der Motorhaube sowie dem trapezförmigen Grill entsteht ein dynamischer, progressiver Look. Die pfeilförmigen Tagfahrleuchten sind wie bei anderen Opel-Modellen oben in die Leuchteinheit integriert.



Die Silhouette des Zafira Tourer erinnert mit ihrem stromlinienförmigen, aerodynamischen Karosseriedesign an einen Hochgeschwindigkeitszug. In der Seitengrafik drückt die von unten nach hinten oben verlaufende Sicke das Fahrzeug optisch nach vorn. Diese in den Flanken verlaufende Sichel verleiht dem Monocab den Eindruck kraftvoller Vorwärtsbewegung.

Ebenfalls in Pfeil-Optik präsentieren sich die Heckleuchten – auf Wunsch in LED-Technik. Die horizontale Chromspange mit dem Opel-Blitz zieht sich bis weit in die Leuchtelemente, was den Zafira Tourer auch von hinten elegant und sportlich erscheinen lässt und den edlen Charakter unterstreicht.

Die neu gestaltete Frontpartie mit schlanken A-Säulen, großflächigen Seitenscheiben und an den Türen angebrachten Rückspiegeln verbessert die Sicht für den Fahrer erheblich. Den hell gestalteten Innenraum mit hochwertigen Materialien bestimmen dynamische, skulpturhafte Formen. So entsteht ein großzügiges Raumgefühl. Die freundliche, luftige Lounge-Atmosphäre im Zafira Tourer unterstützt die optional erhältliche Panorama-Windschutzscheibe, an die sich nahtlos ein großzügiger gläserner „Himmel“ bis ins Heck anschließt.

Adaptive Chassiskontrolle FlexRide erhöht Fahrkomfort und -sicherheit

Das Fahrwerk des Zafira Tourer bietet außerordentlichen Komfort und herausragende Sicherheitsreserven. Der deutlich verlängerte Radstand und die vergrößerte Spurweite kommen Fahrkomfort und dynamischer Stabilität zugute. Der Radstand wächst um 57 auf 2.760 Millimeter. Die Spurweite beträgt vorn 1.584 (plus 96 mm) und hinten 1.588 Millimeter (plus 76 mm).

Die Vorderachse des Zafira Tourer mit separatem Hilfsrahmen und McPherson-Federbeinen stammt vom Insignia. Einzigartig im Monocab-Segment ist die Hinterachskonstruktion: Die Verbundlenkerachse mit Wattgestänge ist kompakter und leichter als eine Mehrlenkerachse und bietet hervorragende Fahrstabilität inklusive geringerer Wankneigung der Karosserie, außerordentlichen Komfort und eine sehr gute Geräuschdämmung. Darüber hinaus schafft sie den erforderlichen Platz für den integrierten FlexFix-Fahrradträger. Das intelligente, mechatronische Fahrwerk FlexRide sorgt im Zafira Tourer auf Wunsch für mehr Komfort, Sicherheit und Fahrdynamik. Die adaptive Chassiskontrolle passt sich automatisch den jeweils vorherrschenden Straßenverhältnissen, den Kurvengeschwindigkeiten, Fahrzeugbewegungen und dem individuellen Fahrstil an.

Dabei bietet FlexRide drei unterschiedliche Einstellungen: den ausgewogenen Standard-Modus, den komfortbetonten Tour-Modus sowie den Sport-Modus.

Mehr Fahrsicherheit durch intelligente Assistenzsysteme

Innovative Fahrerassistenzsysteme in Verbindung mit der zweiten Generation der Opel-Frontkamera und optional erhältlichen Frontradar tragen zusätzlich zum entspannten und sicheren Fahren im neuen Zafira Tourer bei:



Der Abstandswarner hilft, Auffahrunfälle zu vermeiden – aber auch bußgeldpflichtige Verstöße gegen die Abstandsregelung. Das zentrale Fahrerdisplay zeigt den entsprechenden Abstandswert in Sekunden.

Gerät der Zafira Tourer in eine kritische Verkehrssituation, in der ein Aufprall auf das vorausfahrende Fahrzeug droht, alarmiert der Kollisionswarner mit einem optischen und akustischen Signal. Der Fahrer kann die Empfindlichkeit des Kollisionswarners über einen Regler am Lenkrad einstellen. Reagiert der Fahrer

nicht auf die visuelle und akustische Warnung, verzögert die automatische Gefahrenbremsung mit bis zu 0,3 g, um die Folgen eines Auffahrunfalls zu mindern.

Die radargestützte adaptive Geschwindigkeitsregelung – ein Novum bei den Kompaktvans – unterstützt den Fahrer, das vorab eingestellte Tempo unter Berücksichtigung des Abstands zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Neben der Geschwindigkeit lässt sich der Sicherheitsabstand in drei Stufen (weit, mittel, nah) wählen. Sie ist erhältlich für den 1.4 Turbo mit 103kW/140 PS und für den 2.0 CDTI mit 121 kW/165 PS.

Das Sicherheitslichtsystem AFL+ mit jetzt zehn Funktionen verfügt in Verbindung mit der neuen Frontkamera zusätzlich über die Intelligente Leuchtweiten-Regelung (ILR), um den Abstand zum vorausfahrenden oder entgegenkommenden Fahrzeug zu messen und die Leuchtweite des Abblendlichts entsprechend anzupassen. So ist eine maximale Ausleuchtung gewährleistet, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Die Verkehrsschilderkennung identifiziert jetzt mehr in der EU gebräuchliche Verkehrszeichen. Außer runden erkennt die neue Frontkamera nun auch rechteckige Hinweisschilder wie für Autobahn, Kraftfahrt- oder Spielstraßen. Aufgrund der verbesserten Belichtungstechnik erfasst die Kamera nun auch dynamische LED-Hinweise von Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

Der Toter-Winkel-Warner hilft dem Fahrer beim Spurwechsel vor einer eventuellen Kollision zu schützen. Ultraschallsensoren, angebracht vorne und hinten an beiden Fahrzeugseiten, überwachen kontinuierlich den toten Winkel auf beiden Seiten. Sobald sich ein Fahrzeug im Bereich der Sensoren befindet, leuchtet ein LED-Zeichen am äußeren Rand des jeweiligen Außenspiegels auf. Für den Fall, dass der Fahrer dennoch die Spur wechselt, beginnt dieses Zeichen zu blinken und ein akustisches Warnsignal ertönt.



Mehr Komfort bietet auch der Einparkassistent, der den Fahrer zielgerichtet in eine passende Lücke lotst. Ultraschallsensoren sind mit einem zentralen Prozessor verbunden, der beim langsamen Vorbeifahren eine ausreichend große Parklücke identifiziert, das optimale Manöver ermittelt und den Fahrer mit gezielten Richtungs- und Lenkanweisungen leitet. Grafische Hinweise zu Fahrtrichtung und Lenkeinschlag im zentralen Display führen sicher in die jeweilige Parklücke.

Und die ebenfalls optional verfügbare Rückfahrkamera macht mit ihrer farbigen Darstellung und dem Einpark-Leitstrahl im Display selbst schwierige Parkmanöver zum Kinderspiel.

Hocheffiziente Diesel- und Benzinmotoren zum Verkaufsstart

Zunächst bietet Opel den Zafira Tourer den 2.0 CDTI-Common-Rail-Turbodieselmotor in drei Leistungsstufen an: 81 kW/110 PS und 96 kW/130 PS sowie 121 kW/165 PS im überarbeiteten Top-Aggregat. Außerdem sind zwei hocheffiziente 1,4-Liter-Turbobenziner mit 88 kW/120 PS und 103 kW/140 PS erhältlich. Für den 1,4-Liter mit 140 PS und den 2.0 CDTI mit 165 PS stehen Sechsstufen-Automatikgetriebe zur Verfügung. Zudem rüstet Opel die 1,4-Liter-Benziner und Zweiliter-Diesel mit der neuen, eigenentwickelten Start/Stop-Automatik aus, die besonders im innerstädtischen Verkehr Kraftstoff spart.

Bereits kurz nach dem Verkaufsstart wird die Angebotspalette um ein besonders sparsames ecoFLEX-Modell mit 96 kW/130 PS starkem 2.0 CDTI-Common-Rail-Turbodieselmotor erweitert. Hinzu kommen CNG-Erdgas- und LPG-Autogas-Varianten.

Effizienz-Highlight mit nur 119 g/km CO₂ – der Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI ecoFLEX

Der Zafira Tourer 2.0 CDTI ecoFLEX kommt serienmäßig mit Start/Stop sowie zusätzlichen effizienzsteigernden Technologien, darunter ein optimiertes Motormanagement, ein neuer Turbolader, ein aktives Luftleitsystem („Active Aero Shutter“) im Kühlergrill sowie rollwiderstandsoptimierte Reifen. Mit einem Kraftstoffverbrauch von nur 4,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von lediglich 119 Gramm CO₂ pro Kilometer markiert der Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI ecoFLEX mit die besten Verbrauchs- und CO₂-Werte in der Klasse der kompakten Monocabs – und das ohne Kompromisse bei der Leistung. So verfügt der 2,0 Liter-Common-Rail-Turbodiesel über 96 kW/130 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 300 Newtonmetern.

Zwei Zafira-Modelle im Opel-Monocab-Programm

Im seit Anfang 2010 wieder wachsenden kompakten Monocab-Segment hat Opel nun noch mehr heiße Eisen im Feuer. Denn neben dem neuen Zafira Tourer bleibt auch der bewährte Zafira als Zafira Family mit deutlich aufgewerteter Serienausstattung im Angebot. So profitieren Kunden weiterhin von den bewährten Tugenden des flexiblen und multifunktionalen Siebensitzers zu einem erschwinglichen Preis. Beide Zafira-Modelle werden ausschließlich im Opel-Werk Bochum gefertigt.

Text & Fotos Opel



Opel Ampera:

erstes voll alltagstaugliches Elektroauto für grenzenlose Mobilität

Revolutionär: Ampera begründet völlig neues Fahrzeugsegment in Europa
Grenzenlos: alle Vorzüge des elektrischen Antriebs ohne Reichweitenbeschränkung
Umweltfreundlich: 40 bis 80 Kilometer rein elektrischer Antrieb ohne Emissionen
Effizient: weniger als 40 g/km CO₂-Ausstoß im gemischten Zyklus
Nutzerfreundlich: Batterie an 230-Volt/16 A Steckdose in rund vier Stunden aufgeladen
Stilvoll und alltagstauglich: eleganter, futuristischer Look, vier Sitze, fünf Türen
Kraftvoll: Elektromotor mit 150 PS liefert 370 Newtonmeter Drehmoment
Fahrerorientiert: Displays mit Touchscreen-Funktion statt Instrumente und Schalter

Rüsselsheim. Opel öffnet ein neues Kapitel in der Geschichte der Mobilität und löst ein Versprechen ein: Der revolutionäre, elegant gestylte und gleichzeitig voll alltagstaugliche Ampera ist Europas erstes Elektroauto für grenzenlose Mobilität. Die ersten Fahrzeuge aus der Serienproduktion gehen noch vor Jahresende in den Handel.

Die Vorderräder des Ampera werden permanent elektrisch angetrieben. Eine eigens für das Elektroauto entwickelte 16-kWh-Lithium-Ionen-Batterie versorgt den 111 kW/150 PS starken Elektromotor mit Energie. Je nach Fahrweise, Streckenprofil und Außentemperatur lassen sich bei vollständig aufgeladener Batterie Distanzen zwischen 40 und 80 Kilometer rein batteriebetrieben und emissionsfrei zurücklegen. Gemäß ECE-Regelung R 101 zur Ermittlung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen benötigt der Ampera weniger als 1,6 Liter Benzin auf 100 Kilometer und emittiert weniger als 40 Gramm CO₂ pro Kilometer (vorläufige Werte).

Auf der Straße überzeugt das elektrische Voltec-Antriebssystem des Ampera mit souveräner Leistung und bietet ein einzigartiges Fahrerlebnis. Die unmittelbar anliegenden 370 Newtonmeter Drehmoment des Elektroantriebs beschleunigen den Ampera in rund 9 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 161 km/h begrenzt. Im Batteriebetrieb besticht die Limousine durch nahezu lautloses Dahingleiten und behält selbst unter Einsatz des Benziners zur Reichweitenverlängerung ihre geräusch- und vibrationsarme Charakteristik bei.

Dank der verlängerten Reichweite genießen Ampera-Fahrer alle Vorzüge der Umwelt und Ressourcen schonenden Mobilität, die ein elektrisch betriebenes Fahrzeug bietet - ohne die Sorge, mit entladener Batterie liegen zu bleiben.

Unabhängige Studien belegen, dass die emissionsfreie Reichweite des Ampera im reinen Batteriebetrieb die täglichen Fahrstrecken von rund 80 Prozent der europäischen Autofahrer abdeckt. Mit der Reichweitenverlängerung, bei der ein Benzinmotor über einen Generator den Elektromotor während der Fahrt mit Energie versorgt, kann der Ampera Entfernungen von mehr als



500 Kilometern zurücklegen. Der Übergang vom reinen Batteriebetrieb zum generatorunterstützten elektrischen Antrieb erfolgt nahtlos immer dann, wenn der Ladezustand der Batterie das Minimum erreicht hat.

Ebenso faszinierend wie die Voltec-Elektroantriebstechnologie ist das außergewöhnliche Design des Ampera. Eine geschmeidig glatte, aerodynamische Karosserie umschließt ein Interieur, in dem gleichermaßen funktionelle wie hochmoderne Farbdisplays mit Touchscreen-Funktion konventionelle Bedienelemente und Anzeigen ersetzen.

Auch beim Platzangebot überzeugt der Ampera als voll alltagstaugliches Auto. Das Karosseriekonzept eines Fünftürers mit einem Kofferraumvolumen von 310 Litern und umklappbaren Rücksitzlehnen bietet Platz und Komfort für vier erwachsene Personen samt Gepäck.

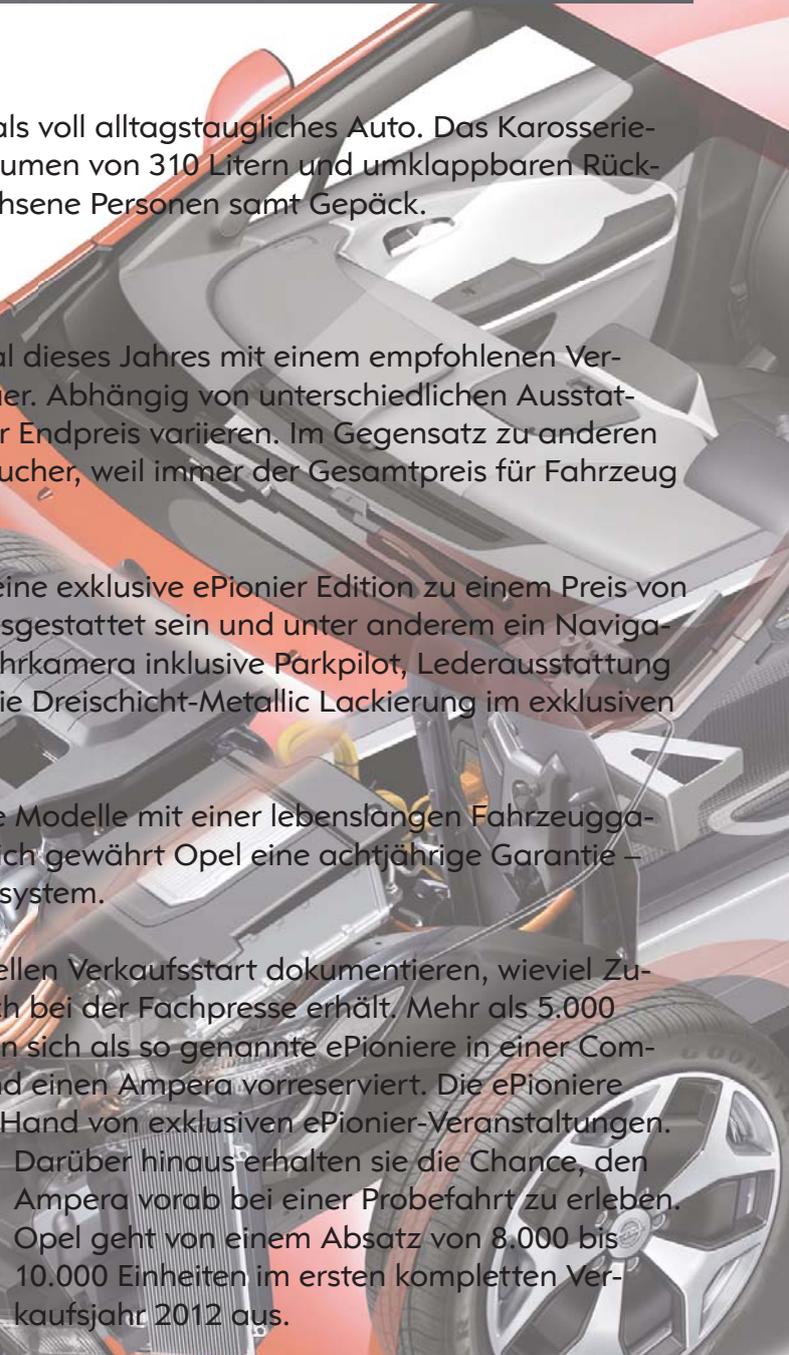
Verkaufsstart Ende 2011

Der Ampera startet europaweit im letzten Quartal dieses Jahres mit einem empfohlenen Verkaufspreis von 42.900 Euro inklusive Mehrwertsteuer. Abhängig von unterschiedlichen Ausstattungsvarianten in den einzelnen Ländern kann der Endpreis variieren. Im Gegensatz zu anderen Herstellern vermeidet Opel Irritationen der Verbraucher, weil immer der Gesamtpreis für Fahrzeug und Batterie genannt wird.

In Deutschland wird zum Verkaufsstart zunächst eine exklusive ePionier Edition zu einem Preis von 48.200 Euro angeboten. Dieses Modell wird vollausgestattet sein und unter anderem ein Navigations-Audio-Paket mit Bose Sound System, Rückfahrkamera inklusive Parkpilot, Lederausstattung inklusive Sitzheizung, Diebstahlwarnanlage und die Dreischicht-Metallic Lackierung im exklusiven Opel Ampera Lithium-Weiß bieten.

Opel offeriert den Ampera in Deutschland wie alle Modelle mit einer lebenslangen Fahrzeuggarantie bis 160.000 Kilometer Laufleistung. Zusätzlich gewährt Opel eine achtjährige Garantie – ebenfalls bis 160.000 Kilometer – auf das Batteriesystem.

Zahlreiche Auszeichnungen bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart dokumentieren, wieviel Zuspruch der Ampera sowohl beim Publikum als auch bei der Fachpresse erhält. Mehr als 5.000 potenzielle Ampera-Kunden in ganz Europa haben sich als so genannte ePioniere in einer Community unter www.opel-ampera.com registriert und einen Ampera vorreserviert. Die ePioniere profitieren neben Vorab-Informationen aus erster Hand von exklusiven ePionier-Veranstaltungen.



Darüber hinaus erhalten sie die Chance, den Ampera vorab bei einer Probefahrt zu erleben. Opel geht von einem Absatz von 8.000 bis 10.000 Einheiten im ersten kompletten Verkaufsjahr 2012 aus.

„Im Gegensatz zu bisherigen Elektrofahrzeugen vereint der Ampera alle Eigenschaften, die unsere Kunden von einem voll alltagstauglichen Auto erwarten“, sagt Alain Visser, Vorstand für Verkauf, Marketing und Aftersales



bei Opel. „Der Ampera bietet ein revolutionäres elektrisches Antriebssystem, zukunftsweisendes Design, ein exzellentes Sicherheitskonzept und innovative Bedienfunktionen - alles zusammen kombiniert mit einer herausragenden Fahrdynamik. Zudem ist das Auto eine Markenkampagne auf Rädern, weil es Visionen in Realität verwandelt – und damit die Philosophie und Werte der Marke Opel auf fortschrittlichste Art interpretiert. Der Ampera steht für das positive und kreative Denken im Unternehmen, mit dem wir die Herausforderungen der Zukunft annehmen.“

Der Ampera bildet die Speerspitze der Opel-Strategie „e-mobility unlimited“, mit der Opel eine führende Rolle innerhalb der Branche übernimmt. Dazu zählen außerdem kleine, rein batteriebetriebene Elektroautos für den Einsatz auf kurzen Strecken in der Stadt sowie die Entwicklung von Elektrofahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzelle.

Revolutionäres elektrisches Voltec-Antriebskonzept

Unter der Karosserie steckt neben dem Benzinmotor zur Reichweitenverlängerung das Herz des Ampera: das elektrische Voltec-Antriebssystem. Es besteht aus einem Haupt-Elektromotor, einem zweiten Elektromotor/Generator sowie einem Planetengetriebe. Für einen optimalen Wirkungsgrad kommen bei hohen Geschwindigkeiten beide Elektromotoren zum Einsatz. Auf diese Weise kann der elektrische Hauptantriebsmotor mit geringerer Drehzahl im effizienten Bereich arbeiten. Im Gegensatz zu konventionellen Antriebssystemen gibt es im Ampera kein Getriebe mit gestuften Gängen.

Der Modus zur Verlängerung der Reichweite aktiviert sich immer dann, wenn der Ladezustand der Batterie ein definiertes Minimum erreicht hat. Dann startet der 63 kW/86 PS starke 1,4-Liter-Benzinmotor automatisch und treibt den Generator zur Stromversorgung des Elektromotors an.

Opel geht davon aus, dass rund 90 Prozent der täglichen Fahrstrecken im Normal- und Sportmodus zurückgelegt werden. Im Sportmodus ändert sich das Ansprechverhalten des Gaspedals, der Drehmoment-Einsatz ist spontaner. Der Bergmodus sorgt dafür, dass auf schneller gefahrenen, längeren Gebirgstrecken ausreichend Leistung abrufbar ist. Im Hold-Modus schaltet sich der Generator sofort ein und hält die Batterie auf ihrem aktuellen Ladezustand. In der Stadt oder einer Umweltzone kann so die eingesparte Batterieladung für rein elektrisches Fahren ohne Emissionen genutzt werden.

Die speziell für den Ampera entwickelte T-förmige, 198 Kilogramm schwere Lithium-Ionen-Batterie mit einem Speichervermögen von 16 kWh besteht aus insgesamt 288 Zellen. Sie ist platzsparend und schwerpunkt günstig in einem Mitteltunnel im Unterboden untergebracht und von schützenden Stahlschienen eingefasst. Als Besonderheit kann die flüssigkeitsbasierte Temperaturregelung den Ampera-Akku je nach klimatischen Bedingungen heizen oder kühlen. Bei der Entwicklung der Batterieeinheit spielte der Opel-Forschungsstandort für alternative Antriebe in Mainz-Kastel eine Schlüsselrolle.



Der Ampera lässt sich einfach aufladen. An einer haushaltsüblichen 230-Volt-Steckdose mit 16 Ampere-Sicherung ist die Batterie in rund vier Stunden wieder gefüllt. Zudem lässt sich der Ladevorgang so programmieren, dass Strom außerhalb der Spitzenzeiten – beispielsweise nachts – zum Laden genutzt werden kann. Zum Ampera-Lieferumfang gehört ein sechs Meter langes Stromkabel samt Trommel, das gut erreichbar im Kofferraum verstaut ist. Ein Adapter für den passenden Stromanschluss in anderen europäischen Ländern ist ebenfalls dabei.



Außen und Innen: Design, das elektrisiert

Mit dem Ampera erreicht die preisgekrönte Formensprache von Opel – skulpturhaftes Design kombiniert mit deutscher Ingenieurskunst – das Segment der Elektrofahrzeuge. Perfekt abgestimmte Proportionen in Kombination mit einer kraftvollen Anmutung und breiter Spur lassen den Ampera dynamisch und futuristisch wirken.

Front- und Heckpartie gestalteten die Designer besonders signifikant. Auffällig sind die in Form eines Bumerangs gestalteten Scheinwerfergehäuse – ein neues Element der Designsprache von Opel. Sie machen den Ampera ebenso unverwechselbar wie der trapezförmige Kühlergrill mit dem markanten Opel-Blitz. Jedes noch so kleine Detail ist auf Effizienz hin optimiert.

Das Interieur des Ampera spiegelt das bahnbrechende Antriebskonzept dieses Elektrofahrzeugs wider. Zwei interaktive, hoch auflösende Farbmonitore betonen den herausgehobenen Status dieses Autos innerhalb der Opel-Produktfamilie. Sie sind integriert in das für Opel typische flügel-förmige Design der Instrumententafel.

Statt der üblichen Rundinstrumente erleichtert das Driver Information Center (DIC) mit einem konfigurierbaren Farbdisplay die Bedienung des Ampera. Das DIC garantiert ein Maximum an Bedienungskomfort zusammen mit einem zweiten Farbdisplay mit Touchscreen auf der Mittelkonsole. Hierüber lassen sich Infotainment- und Navigationssystem, die Klimaanlage und die Antriebsprogramme bedienen sowie Ladestand und -funktionen der Batterie kontrollieren.

Eine Fahreffizienz-Anzeige neben dem Tachometer im DIC informiert den Fahrer mittels eines sich drehenden Balls über die Fahrweise: Der Ampera ist immer dann besonders sparsam unterwegs, wenn sich der Ball im Zentrum der Grafik befindet. Je nach Geschwindigkeit und Stärke der Beschleunigung beziehungsweise Verzögerung verfährt sich der Ball und bewegt sich innerhalb der Fahreffizienz-Anzeige nach oben oder unten.

Der Innenraum des Ampera bietet Platz und Komfort eines hochwertigen Mittelklassewagens: die Flexibilität eines Fünftürers, bequeme Sitze für vier erwachsene Personen und eine variable Kofferraumkapazität, die sich durch Umklappen der Rücksitzlehnen von 310 auf bis zu 1.005 Liter erweitern lässt. Möglich macht dies die platzsparend weit unten untergebrachte Batterie.



Umfangreiches Zubehör: standesgemäße Infotainment-Auswahl



Zusätzlich zur serienmäßigen elektronischen Klimaanlage sowie dem Radio mit Lenkradfernbedienung ist für den Ampera optional ein Premium-Audiosystem von Bose® in Kombination mit einem modernen Navigationssystem bestellbar.

Das Bose®-Soundsystem bietet Musikgenuss der Extraklasse bei gleichzeitig 50 Prozent geringerem Energieverbrauch als bei einer vergleichbaren Musikanlage. Das Infotainment-

system besteht aus einer Audioanlage mit sechs Lautsprechern und einem Subwoofer, einer 60 GB großen Festplatte mit 30 GB Musikspeicher, Satellitennavigation mit dynamischer Routenführung in Echtzeit, Sprachsteuerung sowie einer Bluetooth-Freisprechanlage für Mobiltelefone.

Für zusätzlichen Komfort sorgt das serienmäßige elektrische Heiz- und Klimatisierungssystem einschließlich heizbarer Frontsitze. Die drei Einstellungsmodi der Klimaanlage – Lüftung, Eco und Komfort – haben unterschiedlich großen Einfluss auf die Reichweite im Batteriebetrieb beziehungsweise den Kraftstoffverbrauch.

Fahrwerk entwickelt nach europäischen Anforderungen

Der Ampera fährt sich wie eine sportliche Limousine. Entwickelt von Opel-Ingenieuren in Rüsselsheim, wird das Fahrwerk höchsten Ansprüchen gerecht. Die Vorderradaufhängung besteht aus McPherson-Federbeinen mit Aluminium-Querlenkern und Hydrobuchsen. Die Verbundlenkerhinterachse ist kompakter und leichter als eine Mehrlenkerachse und besticht durch hervorragende Fahrstabilität sowie hohen Komfort. Die elektrische Servolenkung mit variabler Unterstützung besteht aus hochwertigen ZF-Komponenten.

Das innovative Kombi-Bremssystem des Ampera nutzt das Potenzial zur Energierückgewinnung durch „Brake Blending“ optimal aus: Der Elektromotor lädt die Batterie im Schiebetrieb und bei leichtem Bremsen per Rekuperation, während sich bei stärkerem Bremsen nahtlos und für den Fahrer nicht spürbar die Scheibenbremsen zuschalten.

Passive Sicherheit auf höchstem Niveau

Die Karosseriestruktur des Ampera bietet höchst möglichen Schutz dank ihrer hohen Widerstandsfähigkeit und Steifigkeit. In die Entwicklung flossen die Erkenntnisse aus über 50 Crashtests ein, darunter Front-, Seiten und Heck-Aufprall mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Winkeln sowie zusätzlich Überschlagsversuche.

Die Lithium-Ionen-Batterie musste sich ebenfalls strengen Sicherheitstests unterziehen. Dazu gehörten insbesondere die Überprüfung der Wasserdichtigkeit bei Nässe und überfluteten Straßen. Im Notfall kann das Batteriesystem von Rettungskräften problemlos abgekoppelt werden.

Der Ampera wird im General-Motors-Werk Hamtramck in Detroit gefertigt. Produktionsstätte des Batteriesystems ist das GM-eigene Werk in Brownstown bei Detroit, die erste Anlage ihrer Art eines führenden Automobilherstellers in den USA.

Text & Fotos Opel



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)

Clubs

Du suchst einen Club?

Oder aber ihr seid ein Club und sucht neue Mitglieder?

Dann mailt uns, wir geben euch hier eine Plattform um Gleichgesinnte zu finden!

magazin@monza.ch

Fahrzeug-/Teilemarkt

Ihr habt Fahrzeuge oder Teile, die ihr verkaufen möchtet?

Oder aber ihr sucht solche, dann mailt uns!

Ab der nächsten Ausgabe werden wir diesen Teil im Magazin aufnehmen.

magazin@monza.ch

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

Treffen

03.03.2012	Teilemarkt, Rüsselsheim	JJ
08.03.2012	82. Int. Auto Salon Genf, Genf	MV6_CH
07.04.2012	1. Internationales Opel Treffen der Helveticars, Pratteln	MV6_CH
14.04.2012	Veterama	JJ
21.04.2012	Irmscher Frühjahrs Treffen, Remshalden	MV6_CH
30.04.2012	10 Jahre Tuning World Bodensee, Friedrichshafen	MV6_CH
13.05.2012	Opeltreffen Ellwangen, Neuenheim	JJ
27.05.2012	23. Opel Tages Treffen des Opel Team Biberegg, Weglosen	MV6_CH
27.05.2012	Opel Treffen Ilshofen	JJ
03.06.2012	Opel Treffen Schönau, Kaisereich	JJ
17.06.2012	Opel Treffen Katzwang	JJ
24.06.2012	Opel Treffen Feuchtwangen, Schopfloch	JJ
24.06.2012	Opel Treffen Tannhausen	JJ
01.07.2012	5. Int. Opel Treffen des Opel Club Schwarzwald-Baar, Schramberg-Sulgen	MV6_CH
01.07.2012	Opel Treffen Bad Hersfeld	JJ

Weitere Termine folgen im Magazin 02/2012 ca. Ende Juni!

Auf den oben aufgeführten Opel Treffen trifft ihr uns bestimmt an! :o)

Vorschau Ausgabe 02/2012

- Opel News aus Genf, darunter sicher auch der Opel 4x4 Mokka, Astra OPC, Insignia BiTurbo
- Bericht/Bilder vom Opel Saisonauftakttreffen in Pratteln (CH)
- Bericht/Bilder von der Tuningworld Bodensee (D)
- Privatcars mit Bericht und Bildern
- Teilemarkt
- Technik-/Schraubertipps
- Und vieles mehr...

(Ausgabe 02/2012 erscheint ca. Ende Juni 2012!)

monza.ch

Das Opel Magazin von Opel Schraubern für Opel Schrauber

