



Sportlicher Auftritt durch klar betonte Lufteinlässe, grössere Räder und eine sportlichere Bremsanlage.

HO

Dezente Sportlichkeit

Opel Der Insignia GSi im Test. Wird der Diesel dem legendären Sport-Kürzel gerecht?

VON PHILIPP AEBERLI

Wenn grosse Namen zurückkehren, bringt das grosse Erwartungen mit sich. So auch bei Opel, wo das Kürzel GSi wieder zum Leben erweckt wurde. Bis Mitte der 1990er-Jahre sorgte die Abkürzung für «Grand Sport Injection» bei Modellen wie Corsa, Kadett und Astra für deutlich gesteigerte Emotionen. Eine Prise Rennsporttechnik, ein paar aerodynamische Anpassungen für bessere Bodenhaftung und imposantere Optik und natürlich mehr PS unter der Haube machten aus einem normalen Opel einen GSi, der die Fans glücklich machte.

Das soll auch 2018 weiter Bestand haben, allerdings mit einem wichtigen Unterschied: Mehr Leistung gibt es für den Insignia GSi nicht. Zur Wahl stehen die bisherigen Top-Motorisierungen der Baureihe: ein 2-Liter-Biturbo-Diesel mit 210 PS und ein 2-Liter-Benziner mit 260 PS. Beide kombiniert mit Allradantrieb und einer 8-Gang-Automatik.

Dass der Insignia GSi trotz gleicher Leistung mehr Laune bereitet als seine zivileren Brüder, will der Rüsselsheimer im Test beweisen. Er tritt als Limousine mit Dieselmotor an.

Optisch macht der GSi seine sportlichen Ambitionen auf den ersten Blick klar, ohne dabei übertrieben dick auf-

zutragen. Eine überarbeitete Frontstange mit ausgeprägten Lufteinlässen, Seitenschweller, eine Abrisskante und zwei dicke Endrohre am Heck lassen die stattliche Limousine dynamischer erscheinen. Hinter den Felgen blitzt zudem eine grössere Bremsanlage von Brembo hervor.

Die am Testwagen montierten 20-Zoll-Felgen (plus 1500 Franken) passen hervorragend ins Bild, da sie die Radkästen passend ausfüllen. Wer auf eine sportliche Optik steht, sollte sich diesen Aufpreis gönnen, muss sich aber auch bewusst sein, dass sich die gros-

sen Räder beim Abrollkomfort bemerkbar machen. Auf schlechten Strassen mit Schlaglöchern und kurzen Wellen spricht der Insignia so gerüstet eher hölzern an und gerät leicht ins Zittern. Die serienmässigen 18-Zoll-Felgen dürften in dieser Hinsicht die bessere Wahl sein. Aber schliesslich will der Insignia GSi trotz umfangreicher Ausstattung wie Massagesitz, Adaptiv-Fahrwerk oder Matrix-LED-Licht nicht in erster Linie Komfort bieten, sondern auch eine gute Portion Fahrspass.

Die kann der GSi trotz 4,9 Metern Länge auf jeden Fall bieten. Das nach-

geschärfte Fahrwerk und der 4x4-Antrieb sorgen für eine sehr neutrale Kurvenlage und zielgenaues Einlenken, auch wenn die Lenkung noch eine Spur direkter abgestimmt sein dürfte. Auf kurvigem Gelände fühlt sich der GSi aber bestens zu Hause und erfreut den Fahrer mit erstaunlicher Handlichkeit.

Einzig der Dieselmotor kann hier nicht vollends überzeugen. Wirkt er im Alltagsbetrieb noch souverän und mit 480 Nm Drehmoment sehr durchzugstark, so ist bei floter Fahrt eine gewisse Nervosität spürbar. Die Automatik versucht, durch tiefe Gänge und hohe Drehzahlen Sportlichkeit zu vermitteln; das behagt dem Selbstzünder, der sich bei tieferen Tourenzahlen deutlich wohler fühlt, allerdings nicht. Es fehlt ihm dann an Durchzug und auch etwas an Manieren.

Insofern dürfte der Benziner mit 260 PS für die meisten die wohl bessere Wahl für den Insignia GSi sein, zumal sich der Diesel mit einem Testverbrauch von 7,4 l/100 km nicht sehr sparsam gibt (Werksangabe 7,1 l/100 km). Das GSi-Paket an sich ist aber durchaus sinnvoll und verleiht dem Insignia sportlichen Charme. Mit 54400 Franken (Benziner und Diesel) ist der GSi zudem nur gut 4000 Franken teurer als das bisherige Topmodell. Ein vertretbarer Aufpreis, für den man gut entschädigt wird.



Der GSi bekommt neue Sitze und hübsche Ziernähte.

HO

Rollern ohne Knattern

E-Roller Für Pendler in der Stadt und Agglomeration ist ein Roller eine ideale Alternative. Mit einem E-Antrieb ist man zudem nachhaltig und preiswert unterwegs. Testfahrt mit dem PEDDA Legend.

VON PHILIPP AEBERLI

Der Roller ist das typische Kurzstrecken-Gefährt. 20 bis 30 Kilometer pro Tag sind üblicherweise das Maximum mit dem motorisierten Zweirad. Die Frage drängt sich also auf: Warum soll der Roller nicht elektrisch fahren? Was in China schon üblich ist, kommt nun mit dem PEDDA Legend auch in die Schweiz. Mit 3000 Watt Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 75

km/h spielt der Roller in einer Liga mit den 125-Kubik-Benzinern und erfordert damit die Prüfung der Kategorie A1; mit zweimal vier Stunden Fahrkurs ist diese relativ einfach zu erlangen. Einfach ist entsprechend auch das Fahren mit dem E-Roller. Ein Dreh am Zündschlüssel, danach wird per Dreh am «Gashebel» beschleunigt und über den Bremshebel verzögert. Einziger Unterschied zu einem Benziner: Auch die Rekuperation kann geregelt werden, wodurch der Stromer beim Verzögern mehr Energie zurückgewinnen kann.

Je nach Akku-Grösse schafft der PEDDA Legend 50 bis 90 Kilometer mit einer Ladung, was für den Alltag in der Stadt völlig ausreicht. Vor allem, weil der Strom-Roller bei der Testfahrt mit akkurater und glaubwürdiger Berechnung der verbleibenden Reichweite überzeugt. Auf die Zahl im kleinen Digitaldisplay kann man sich durchaus ver-

lassen. Das Laden gestaltet sich denkbar einfach. An der herkömmlichen Haushaltsteckdose findet der Roller fast überall Strom. Besonders praktisch: Wer keine Steckdose im Aussenbereich hat, kann die Batterie einfach mitnehmen. Sie ist ungefähr so gross wie ein kleines Handgepäck-Stück und wiegt rund zehn Kilogramm. So kann man den Akku bequem auch im Büro oder im Wohnzimmer laden.

Zwar ist der PEDDA Legend mit einem Grundpreis von 4870 Franken etwas teurer als vergleichbare Benziner. Doch das relativiert sich schon bald: Strom für 100 Kilometer kostet nur etwa 90 Rappen. Bei einem Benziner muss man mit den fünfmaligen Kosten rechnen - und hat darüber hinaus auch deutlich höheren Wartungsaufwand.

PEDDA gewährt auf den Legend eine Garantie von zwei Jahren oder 20000 Kilometern. Damit ist man

mit dem Strom-Roller einzigartig preiswert unterwegs - und zudem lokal emissionsfrei und leise. Mit dem PEDDA Express ist zudem auch schon bald eine Variante mit kleinem Laderaum für Gewerbe Zwecke erhältlich. Weitere Infos unter: www.pedamotor.ch.



PEDDA Legend. HO

Bergrennen Oberhallau Tagessieg für Publikumsliebbling Marcel Steiner

Bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen pilgerten vor allem am vergangenen Sonntag zahlreiche Zuschauer zum Bergrennen Oberhallau. Rund 14500 Zuschauer feuerten die 250 Fahrer aus fünf verschiedenen Nationen an. Das volle Dorf und die vollen Zuschauerränge am Berg freuten den organisierenden Verein Pro Bergrennen Oberhallau (VBO). Das bei Fahrern wie Zuschauern sehr beliebte Bergrennen verlief praktisch reibungslos, auch ein kurzzeitiger überregionaler Stromausfall am Samstag stoppte den Rennbetrieb nicht nennenswert.

Der Tagessieg ging an Publikumsliebbling Marcel Steiner. Auf seinem Lob-Art/Mugen LA01 erklimmte der erfahrene Pilot aus Oberdiessbach BE die anspruchsvolle Strecke in einer Gesamtzeit von 2:19,20 Minuten.

Den Grundstein für den Sieg legte der 43-jährige Steiner im zweiten von drei Rennläufen, in welchem er dem Zweitplatzierten Joël Volluz 0,71 Sekunden abnahm. Obwohl der 27-jährige Walliser mit 2:20,19 Minuten von Lauf zu Lauf langsamer wurde, war dieser zweite Platz eine starke Leistung: Volluz gab nach zweijähriger Pause sein Renn-Comeback in seinem wieder aufgebauten Osella FA30. Lokalmatador Jürg «Sugi» Ochsner nutzte seinen Heimvorteil bestens und gewann auf seinem Opel Kadett C seine Kategorie (Inter-Swiss 1601 bis 2000 cm³ Hubraum) souverän mit einer Gesamtzeit von 2:54,41 Minuten.

Dreifachsieg für Mitsubishi

Bei den Tourenwagen holten sich die Mitsubishi Lancer Evo einen Dreifachsieg. Den Tagessieg sicherte sich Ronnie Bratschi mit einer Gesamtzeit von 2:32,70 Minuten. In seinem Evo VIII holte er über vier Sekunden auf den Zweitplatzierten Roger Schnellmann heraus. Dieser erklimmte die Strecke mit 6,5 Prozent maximaler Steigung auf seinem Evo 8 J-Spec in 2:36,74 Minuten. Der Drittplatzierte Thomas Kessler brauchte in seinem Evo HPT 2:38,78 Minuten. In der Schweizer Bergmeisterschaft der Tourenwagen baute Bratschi seine Führung weiter aus.

Zwischen den Rennläufen konnten die Zuschauer bei Renntaxifahrten die berühmten Stellen Reservoir, Tarzankurve und Brotlaube auf dem Beifahrersitz eines Porsches aus der Sicht der Fahrer erleben. Das nächste Bergrennen Oberhallau findet am 24. und 25. August 2019 statt. (PD)

NACHRICHT

FORD Hightech-Renner im Retro-Gewand

Zu Ehren des legendären Vorläufers GT 40 legt Ford von seinem Supersportwagen GT eine Heritage Edition in den klassischen «Gulf Oil»-Farben der Le-Mans-Siege von 1968 und 1969 auf. Die hellblaue Lackierung mit den orangenen Streifen ist eines der berühmtesten Farbschemen im Rennsport. Die über 640 PS starke GT-Heritage-Edition wird im Rahmen eines streng limitierten Zweijahres-Zeitraums erhältlich sein, jeweils mit der Startnummer 9 für 2019 und der Startnummer 6 für 2020 auf Türen und Motorhaube. Die Heritage-Edition verfügt über A-Säulen aus Kohlefaser sowie 20-Zoll-Leichtmetallräder in hoch-glänzendem, dunklem Edelstahl. Orangefarbene Bremsättel und silberne Rückspiegelkappen runden den speziellen Look ab. (PD)