

Fahrvorstellung Opel Grandland X Hybrid4: Start in die elektrische Zukunft

Von Walther Wuttke

Mitunter zahlt es sich durchaus aus, wenn man etwas zu früh kommt. Als Opel vor knapp zehn Jahren den Ampera auf den Markt rollte, gab es zwar viele lobende Worte für das gelungene Modell, doch bei der Kundschaft konnte sich das E-Mobil nicht wirklich durchsetzen und kam am Ende über eine Nebenrolle nicht hinaus. Nicht anders erging es dem Nachfolger Ampera-e. Seitdem hat sich die Ausgangslage aber gründlich geändert, und die Industrie kämpft, die strengerer Abgasnormen der EU einzuhalten, die ohne eine konsequente Elektrifizierung nicht zu erreichen sind.

Jüngstes Ergebnis ist der Grandland X, der mit dem Zusatz „Hybrid4“ jetzt als Plug-in-Hybrid bei den Händlern steht. Bei dieser Antriebstechnik verbünden sich im konkreten Fall zwei Elektroantriebe, die zusammen eine Reichweite von bis zu 59 Kilometern erreichen, mit einem 1,6-Liter-Turbomotor, was sich in eine Systemleistung von 300 PS (221 kW) übersetzt. So ausgerüstet erreicht der Grandland in 6,1 Sekunden Tempo 100 km/h und beschleunigt bis maximal 235 km/h. Der Elektroantrieb steigt allerdings bei maximal 135 km/h aus.

Die beiden Elektromotoren leisten 110 PS (81 kW) an der Vorder- und 113 PS (83 kW) an der Hinterachse. Sie werden über eine 13,2 kWh starke Lithiumionen-Batterie mit Energie versorgt, die sich im besten Fall an einer Wallbox mit 7,4 kW-Ladeleistung in rund zwei Stunden aufladen lässt. Am üblichen Haushaltsanschluss vergehen bis zu sieben Stunden. Die Batterie kommt mit einer Garantie von acht Jahren oder 160 000 Kilometern zu den Kunden.

„Der Grandland“, so Opel-Sprecher Axel Seegers, „ist der erste Kompakt-SUV einer deutschen Marke mit Plug-in-Technik“. Die Greta-Fraktion mag verzweifeln, dass die umweltschonende Technik ausgerechnet in diesem Segment an den Start geht, aber nachdem die SUV inzwischen ein Drittel der Neuzulassungen belegen, ist es nur logisch, dass die Elektrifizierung auch in dieser Fahrzeugklasse beginnt.

Von dem technischen Aufwand registriert der Fahrer nichts, denn die verschiedenen Antriebseinheiten arbeiten unauffällig zusammen, und der Wechsel von Elektro- auf Verbrennerantrieb und von Front- auf Allrad verlaufen ohne Probleme. Erst der Blick auf das Display, in dem die verschiedenen Fahrzustände angezeigt werden, verrät, wie der Grandland gerade unterwegs ist. Auch die mit dem Antrieb gekoppelte Acht-Gang-Automatik hält sich bei den Gangwechsel erfreulich zurück und arbeitet dezent im Hintergrund.

Nach dem Druck auf den Startknopf geschieht zunächst – nichts. Der elektrifizierte Grandland startet grundsätzlich elektrisch und entsprechend lautlos. Im Elektromodus ändert sich an dieser Stille nichts, erst, wenn die elektrische Energie aufgebraucht ist, schaltet der Antrieb in den Hybridmodus und wechselt je nach Bedarf vom elektrischen in den Verbrennermodus. Neben diesen beiden Einstellungen stehen dem Fahrer noch die Einstellungen Allrad und Sport zur Verfügung. Mit der Funktion „e-Save“ lässt sich elektrische Energie speichern, bevor man Umweltzonen erreicht, in denen Modelle mit konventionellem Antrieb ausgesperrt sind. Als Zeichen für den Elektroantrieb leuchtet dann ein kleines blaues Licht in der Windschutzscheibe.

Früher galten Hybridmodelle vor allem als langweilig und ohne dynamische

Eigenschaften. Der Grandland zeigt, dass diese Zeiten vorbei sind. Dank des ausgewogenen Fahrwerks zieht das immerhin 1,8 Tonnen schwere SUV zügig durch die Kurven, und wenn sich der Elektroantrieb als Unterstützung beim Beschleunigen zuschaltet, machen sich die 300 PS und das Drehmoment von bis zu 520 Newtonmetern angenehm bemerkbar, wenn es einmal schneller sein soll. Dabei entfaltet der Antrieb seine Leistung stets ohne akustische Belästigung, so dass Fahrer und Passagiere den großzügig und mit hochwertigen Materialien gestalteten Innenraum genießen können. Der Fahrer blickt auf eine aufgeräumt angeordnete Instrumentensammlung, und die Bedienung ist so angelegt, dass man sich nicht erst in die Anleitung vertiefen muss, bevor man den Startknopf drückt.

Den Verbrauch gibt Opel mit 1,4 bis 1,3 Litern (gemessen nach der neuen Messmethode WLTP und dem speziellen PHEV-Verfahren) an. Dieser Wert mag bei optimalen Bedingungen auf dem Prüfstand zu erreichen sein, doch in der Realität standen nach einer ersten Ausfahrt über Landstraßen im Schwarzwald 4,7 Liter auf dem Display, was aber immer noch ein guter Wert ist.

Damit der elektrifizierte Grandland überall geladen werden kann, empfiehlt Opel die App Free2Move, über die an 130.000 Stationen in Europa Strom geladen werden kann. Dennoch sollten sich die Industrie und die Versorgerunternehmen überlegen, eine einheitliche Karte für die verschiedenen Ladestellen einzuführen.

Der Preis für den Grandland X Hybrid4 beginnt bei 51.165 Euro. Am Ende zahlt der Kunde dank der demnächst eingeführten Umweltprämie und der Herstellerförderung 47.059 Euro. Die Leasingrate beginnt bei 399 Euro.

Bereits in der Basisversion ist der Grandland X Hybrid4 gut ausgestattet und kommt unter anderem mit Zwei-Zonen Klimaautomatik, Navigationssystem, Spurhalteassistent, schlüssellosem Schließ- und Startsystem und einem von der Aktion Gesunder Rücken zertifizierten Aktivsitz zu den Kunden. Die Version mit Frontantrieb (224 PS / 165 kW) steht für mindestens 44.190 Euro bei den Händlern.

Der Grandland X Hybrid 4 ist der Auftakt zur Elektrifizierung der gesamten Opel-Modellpalette bis zum Jahr 2024. Als nächster Zugang kommt im März der Corsa-e, gefolgt vom Transporter Vivaro-e und dem elektrisch angetriebenen Mokka, der gegen Ende des Jahres vorgestellt wird. (ampnet/ww)

Daten Opel Grandland Hybrid 4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 1,91 x 1,61
Radstand (m): 2,67
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 133 kW / 180 PS bei 6000 U/min
E-Motor: 81,2 kW / 110 PS vorn; 83 kW / 113 PS
Drehmoment 520 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 13,2 kWh
Systemleistung: 221 kW / 300 PS
Elektr. Normreichweite: 59 km
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,3 – 1,4 Liter
CO₂-Emissionen: 29–32 g/km (Euro 6d)
Effizienzklasse: A
Leergewicht / Zuladung: min. 1875 kg / max. 475 kg
Kofferraumvolumen: 390–1528 Liter
Böschungswinkel: 31 Grad (v.) / 26 Grad (h.)
Bodenfreiheit: 188 mm

Max. Anhängelast: 1250 kg
Basispreis: 51.165 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
