

Fahrbericht Opel Grandland X Hybrid4: Willkommen auf der Chaisse longue

Von Michael Kirchberger, cen

Bei Opel geht es ziemlich hart zu. Nein, wir meinen dieses Mal nicht den Sparzwang, dem die Marke auf Geheiß der französischen Inhaber unterliegt. Es geht ums Produkt. Da sind einige der jüngsten Neuerscheinungen wie der sonst überaus gelungene Corsa im Grenzbereich der Komfortzone unterwegs. Vermutlich um die Familienbande zu den seit je her weicher abgestimmten welschen Schwestern und Brüdern nicht allzu offensichtlich zu Markte zu tragen. Jetzt geht der Crossover-Kombi Grandland X als Plug-in-Hybridmodell an den Start. Und siehe da, trotz seiner bärenstarken Leistung von satten 300 PS (221 kW) schwebt der rund 1,9 Tonnen schwere Brocken lammfromm und weich wie ein französisches Sofa über die Unebenheiten.

Da gerät fast in Vergessenheit, dass der allradgetriebene Teilzeitelektriker mit einer Batterieladung gut 50 Kilometer weit fahren kann, ohne vor Ort auch nur ein Fitzel CO₂ oder Schlimmeres zu emittieren. Aber ein Schnäppchen ist der Opel nicht. Zwar gibt es Navigation, Sitzheizung, das schlüssellose Zugangs- und Startsystem und eine ganze Horde von Assistenten serienmäßig, Aufpreise werden nur für Metallic-Lack (einzig die Farbe weiß kostet nichts extra), Lederbezüge, die Rückfahrkamera und den automatischen Geschwindigkeitsassistenten fällig, doch sind 51.165 Euro für den Allrad-Hybriden kein Pappenstiel. Förderprämie und die reduzierte Mehrwertsteuer verringern den Kaufpreis zwar, dennoch ist der Grandland X Hybrid4 nicht nur einer der stärksten, sondern auch einer der teuersten Opel der Geschichte.

Fahrleistungen wie ein Sportwagen

300 PS und 520 Newtonmeter Drehmomentspitze liefert das Motorentrio als Systemleistung ab. Der aufgeladene 1,6-Liter-Vierzylinder steuert den Löwenanteil von 200 PS (147 kW) bei, die beiden E-Maschinen kommen auf maximal 110 PS (81 kW) und 112 PS (83 kW). Der stärkere des Duos werkelt an der Hinterachse und sorgt für Traktionsgewinn, wenn die Fahrbahn glatt ist. Der geringfügig schwächere treibt die vorderen Räder an und unterstützt den Benzinmotor auf eiligen Wegen und wenn zügig Fahrt aufgenommen werden soll. Dabei beeindruckt der teilelektrische Grandland X nachhaltig. In flinken 6,1 Sekunden sprintet er von 0 auf 100 km/h und braucht den Vergleich mit manch einem Sportwagen nicht zu scheuen. Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht er bei 235 km/h, dabei ist vor allem der Verbrennungsmotor gefragt. Ist er dagegen allein mit elektrischer Energie unterwegs, was man mit einem der vier Fahrmodi programmieren kann, ist höchstens Tempo 135 drin.

Das sollte nicht allzu häufig ausprobieren, wer auf die rein elektrische Fahrt bis zur nächsten Ladesäule aus ist. Bei stromgestützter Toppspeed klickert die Reichweitenanzeige nach unten wie das Thermometer angesichts einer arktischen Kaltfront. Wer das Fahrpedal vorsichtiger streichelt wird mit moderatem Energiekonsum belohnt, und kann den Lithiumionen-Akku mit 13,2 kWh Kapazität an der nächsten Ladesäule wieder füllen. 90 Minuten dauert das an Kraftstromanlagen, neun Stunden dagegen mit dem serienmäßigen On-Bord-Charger an der heimischen Schuko-Steckdose. Die in Aussicht gestellten 59 Kilometer elektrischer Reichweite haben wir trotz strengen Maßhaltens nicht geschafft. Aber knapp 50 Kilometer sind auch nicht zu verachten und reichen für die meisten Wege zum Arbeitsplatz oder die täglichen Besorgungen.

Dennoch ist die Rechnerei, mit der ein Schwergewicht wie der Grandland X Hybrid4 auf

einen Normverbrauch von 1,4 Liter Kraftstoff kommt, eher müßig. Zumal dieser Wert in der Praxis kaum erreichbar ist. Bei gemäßigter Fahrweise errechneten wir einen Benzinverbrauch von 3,2 Litern auf 100 Kilometer, zuzüglich der rund 13 kWh elektrischer Energie, die es ja auch nicht gratis gibt und nur dann der Umwelt hilft, wenn der Strom grün ist, also aus erneuerbaren Energien erzeugt wurde. Nachdem sie verbraucht wurde, ist der Grandland Hybrid eher verbrauchsintensiver unterwegs als vergleichbar starke Benziner und erst recht durstiger als ein Diesel. Schließlich muss er während der gesamten Fahrtstrecke, sagen wir von Frankfurt nach München, die Extralast der Batterie über den Spessart und den Steigerwald schleppen, die Hallertau ist auch nicht topfeben.

Bremsen, Lenkung Federungskomfort – kein Anlass für Kritik

Dafür zeigt er sich beim Fahrkomfort keine Schwächen. Die Systemleistung ist mehr als ausreichend, sehr sanft bis nachdrücklich stellt sie sich ein, je nachdem, wie kräftig der Druck aufs Fahrpedal ausfällt. Die bereits erwähnte Federung ermöglicht entspanntes Reisen, der Hybrid-Opel erfreut außerdem mit einer achtstufigen Automatik, der das Aufheulen des Motors, wie es bei den üblichen stufenlosen Getriebeautomaten anderer Vertreter dieser Antriebsart stört, fremd ist. Das Fahrverhalten ist trotz des Sanftmuts dynamisch, die Lenkung gefällt mit Leichtgängigkeit und liefert trotzdem angenehm präzise Rückmeldungen über die Fahrbahnbeschaffenheit. Selbst die Bremsen – bei Hybridfahrzeugen wegen der angestrebten Energierückgewinnung beim Verzögern bisweilen schwer dosierbar – enthalten sich jeder negativen Auffälligkeit und tun so, als hätten sie vom Rekuperieren noch nie etwas gehört.

Im Alltag steht der Grandland X Hybrid4 mit großer Funktionalität zur Verfügung. Mit 4,5 Metern Länge stellt er beim Rangieren keine großen Herausforderungen an den Fahrer, zumal Rückfahrkamera und Parksensoren helfen. Wer es noch komfortabler will, bestellt den automatischen Einparkassistenten und der Opel ruckelt sich völlig selbstständig in die Parkbucht. Der Gepäckraum ist trotz des Hybrid-Akkus unter dem Wagenboden üppig bemessen, 390 bis 1528 Liter Volumen Stauraum gibt's an Bord. Das sind 125 Liter weniger als in den Nicht-Hybriden des Grandland X passen. 475 Kilogramm Zuladung gehen auch in Ordnung. Vor allem darf der Hybrid Anhängerkupplung tragen und immerhin 1200 Kilogramm in Schlepp nehmen. Das können nicht alle seiner Artgenossen von sich behaupten.

Plug-in-Hybride sind nur eine Brückentechnologie, bevor sich irgendwann eine Energieform durchsetzt, die nachhaltig ist. Wasserstoff etwa kommt da in Frage. Aber nicht wenige glauben auch an die Rückkehr des Verbrenners, wenn dieser mit synthetischen Kraftstoffen betrieben wird, die bei ihrem Einsatz nicht mehr CO₂ emittieren, als sie bei ihrer Produktion aufgenommen haben. Aber zunächst ist es gut, dass es jetzt auch bei Opel einen tauglichen Wagen gibt, mit dem die Fahrten des Alltags rein elektrisch erledigt werden können und der auf der Langstrecke nicht mit langen Warte- oder Ladezeiten an den Stationen nervt. Zumindest hilft das dem Hersteller, die strengen und nur mit sehr großen Mühen erreichbaren CO₂-Grenzen nicht zu überschreiten. Und dass er weniger hart als herzlich gefedert ist, unterscheidet den Grandland X wohlthuend von manch anderem Mitglied seiner Familie. (ampnet/mk)

Daten Opel Grandland X Hybrid4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,47 x 2,09 x 1,61

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 147 kW / 200 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min

Systemdrehmoment: 520 Nm

Elektromotor: 81 kW / 110 PS (vorne); 83 kW / 113 PS (hinten)

Drehmoment E-Motor: 320 Nm (vorne); 166 Nm (hinten)
Batterie: Lithium-Ionen-Batterie, 13,2 kWh
Systemleistung: 221 kW / 300 PS
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h / 135 km/h (elektrisch)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.
Elektr. Reichweite: 59 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,4 Liter
Reifen: 235/45 R 19
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 32 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 3,1 Liter
Tankinhalt: 45 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1875 kg / max. 475 kg
Kofferraumvolumen: 390–1528 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Wendekreis: 11,05 m
Basispreis: 51.165 Euro
Testwagenpreis: 55.680 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Opel Grandland X Hybrid4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



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/Michael Kirchberger