
Fahrbericht Opel Grandland: Angenehme Reise

Von Guido Reinking

Der „große Opel“ war immer etwas Besonderes: Technisch auf der Höhe der Zeit, geräumig, erschwinglich, attraktiv. Das ist beim Grandland nicht anders. Designed, entwickelt und gebaut in Deutschland, schickt Opel die zweite Generation des SUV um einiges gewachsen in das Werben um die Kunden. Das 4,65 Meter lange Auto soll nun Firmenwagenfahrer und Familienväter gleichermaßen begeistern.

Nicht nur in der Länge (plus 17 Zentimeter) auch optisch hat der Grandland II deutlich gewonnen: Statt Chromschmuck trägt der neue Opel aus Zwickau ein paar scharfe Bügelfalten im Blechkleid. So etwas zu fertigen kann nicht jedes Autowerk. Er steht auf 19 oder 20 Zoll großen Rädern satt auf der Straße.

An der Front leuchtet im neuen Markengesicht, dem Vizor (Visier), jetzt ein dreidimensionaler, gläserner Opel-Blitz. Die Scheinwerfer bestehen aus insgesamt 51.200 LEDs. Sie leuchten den Raum vor dem Grandland jeweils so aus, dass „die Nacht zum Tage wird“ (Opel), ohne entgegenkommende Verkehrsteilnehmer zu blenden. Im Leuchtenband am Heck des Grandland strahlt ein roter Opel-Schriftzug.

Das schwarze Dach des Grandland lässt den 1,66 Meter hohen Wagen flacher erscheinen als er ist. Auch im Innenraum hat das Designteam um Mark Adams auf Chrom verzichtet. Ambientelicht und graue Stoffe schmeicheln dem Auge, auch wenn die Zahl der unterschiedlichen Materialien in der Cockpit-Verkleidung – wir haben sechs gezählt – auch kleiner hätte sein können.

Unter dem flachen Zentralbildschirm gibt es für Lautstärke und Klimatisierung echte Knöpfe, wie die große Mehrzahl der Kunden es schätzt. Alle Funktionen in Menüs des 16-Zoll-Displays suchen zu müssen, will Opel seinen Kunden ersparen. Das Handy lässt sich drahtlos verbinden und laden. Das gesamte Infotainment gibt keine Rätsel auf. Eine neue App fürs Smartphone zeigt stets den Ladestand der Batterie und die Position des Autos. Den Fahrer informiert nicht nur ein Display hinter dem Lenkrad über Tempo, Radiosender oder Ladestand der Batterie. Ein Head-up-Display spiegelt wichtige Infos wie die Navigationspfeile direkt in die Scheibe.

Ablagen und Fächer wie eine Ladeschale fürs Handy und ein zwölf Liter großes Kühlfach für Getränke gibt es reichlich. Der Startknopf neben dem kleinen, unten abgeflachten Lenkrad weckt wahlweise einen Elektroantrieb oder einen Drei-Zylinder-Benziner mit 48 Volt Hybrid-Unterstützung zum Leben. Einen Diesel wird es im Grandland nicht mehr geben, wohl aber einen Plug-in-Hybrid, der nächstes Jahr in den Handel kommt.

Der Motor des Grandland Electric leistet 157 kW (213 PS). Die Batterie kann 73 oder 82 kWh speichern. Die Reichweite beträgt so 523 oder 582 Kilometer. Der Normverbrauch von 17 bis 18 kWh pro 100 Kilometer ist nicht unrealistisch. Auf der ersten Testfahrt waren es rund 20 Kilowattstunden. Recht sparsam für ein Auto dieser Größe.

Auf der Straße zeigt sich, dass die Power für ein 2,1 Tonnen schweres Auto ausreicht. In neun Sekunden geht es auf 100 km/h. Bei Tempo 170 ist Schluss. Ein Antrieb des Vernunft. Wer es schneller mag, muss bis Anfang 2025 warten. Dann kommt eine Variante mit zweitem Elektromotor an der Hinterachse und noch größerer Batterie hinzu. Auch der angekündigte Plug-in-Hybrid soll deutlich mehr leisten und mit einer Tankfüllung und Batterieladung 700 Kilometer weit kommen.

Der Grandland ist ein Auto zum Reisen, nicht zum Rasen, ein Raumgleiter. Lenkung und Federung sind wohltuend straff, aber nicht hart abgestimmt. Unebene Fahrbahnen sind kaum zu spüren. Hier ist den Ingenieuren in Rüsselsheim ein Kompliment zu machen: Fahrwerk konnten sie dort schon immer.

Nicht nur der Elektroantrieb ist leise. Auch vom Fahrwerk ist nichts zu hören. So reist es

sich angenehm. Die Sitze mit gutem Seitenhalt haben in der höchsten Ausstattung eine Massagefunktion. Auch da zeigt der große Opel seine Langstreckenqualität. Mit bis zu 160 kW kann die Batterie geladen werden, was eher kurze Ladepausen verspricht. Die Batterie des Grandland wird ebenfalls in Zwickau montiert – aus Zellen, die teilweise in Frankreich produziert werden. Opels Mutterkonzern Stellantis will dieses Thema nicht den Chinesen überlassen. Eine weitere Zellfabrik in Kaiserslautern ist in Planung.

Für Kunden, die mit dem batterieelektrischen Antrieb fremdeln – und das ist noch die Mehrheit – schickt Opel den Grandland Hybrid ins Rennen: Der Benziner hat es mit seinen 136 PS (100 kW) nicht ganz leicht: Immerhin wiegt diese Version auch 1,6 Tonnen. Beim Anfahren unterstützt ein 48-Volt-Elektromotor mit 15,6 kW (21 PS) den 1,2-Liter-Dreizylinder. Zusammen liefern beide Motoren dann ausreichend Kraft, um flott voran zu kommen. In der Stadt und auf der Landstraße fährt der Hybrid oft nur elektrisch.

Beim Beschleunigen oder bei höheren Tempi macht sich der Verbrenner dann aber doch akustisch bemerkbar. In 10,2 Sekunden geht es auf 100 km/h, erst bei 202 km/h ist die V-max erreicht. Wer das nicht zu oft ausprobiert, kann den Verbrauch bei unter sechs Litern halten. Wer vermisst da noch einen Diesel?

Der obligatorische Warnton bei Übertreten der Geschwindigkeitsbegrenzung geht einem weniger auf die Nerven als in vielen anderen Autos und lässt sich mit einem Tastendruck leicht abschalten. Die Schalt-Paddel am Lenkrad bedienen beim Hybrid ein Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Beim Grandland Electric lässt sich hier die Rekuperation, das elektrische Bremsen in drei Stufen einstellen. Zum Stehen kommt Grandland Electric so aber nicht. Da ist das Bremspedal erforderlich.

Mit dem neuen Grandland bietet Opel nun in jeder Fahrzeugklasse einen Elektroantrieb an. Das wird nächstes Jahr noch wichtig werden, wenn die Autohersteller in Europa rund 20 Prozent der Fahrzeuge mit Elektroantrieb verkaufen müssen. Sonst droht die EU mit hohen Strafzahlungen. Dass jeder fünfte Grandland-Kunde zum BEV greift, erscheint nach einer ersten Probefahrt nicht ausgeschlossen. Denn der Elektroantrieb ist kraftvoller und komfortabler als das Verbrenner-Pendant – aber auch teurer: Ab 36.400 Euro kostet der Hybrid. Für den Grandland Electric werden 10.000 Euro mehr fällig. Er steht ab 46.750 Euro in der Liste. Ab Freitag nehmen die Händler Bestellungen entgegen. (aum)

Daten Opel Grandland Electric

Länge x Breite x Höhe (m): 4,65 x 2,10 x 1,91
Radstand (m): 2,78
Antrieb: E-Motor, 157 kW, FWD
Max. Drehmoment: 345 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,9 kWh
Reichweite (WLTP): 523 km
Ladeleistung: 160 kW DC
Leergewicht: min. 2120 kg
Kofferraumvolumen: 550–1645 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Basispreis: 46.750 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



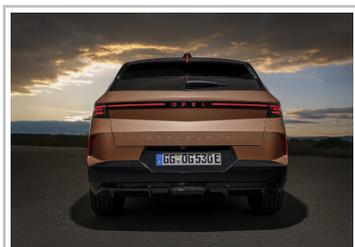
Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



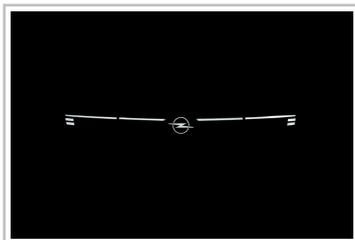
Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



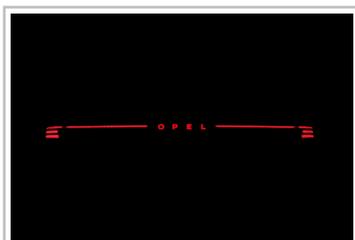
Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Electric.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
