
Vorstellung Opel Grandland: Jetzt mit Familiengesicht

Von Walther Wuttke

Ein geschlossenes Visier signalisiert Angriff, und daher hat das neue Opel-Design mit der sogenannten Vizor-Front durchaus einen programmatischen Anspruch. Die deutsche Marke im internationalen Stellantis-Konzern fährt einen erfolgreichen Kurs und konnte im ersten Halbjahr den Marktanteil auf sechs Prozent steigern. Bei den leichten Nutzfahrzeugen liegt der Wert noch ein halbes Prozent höher. Eine Stütze des Erfolgs ist der Grandland, der nun ohne den Zusatz X runderneuert zu den Händlern kommt.

„Wir haben in den vergangenen Monaten unsere SUV-Palette komplett erneuert und bieten heute das jüngste Portfolio in dieser Klasse an“, bilanziert Opel-Marketingchef Albrecht Schäfer. Mit der jüngsten Modellpflege bekam nun auch das Topmodell der SUV-Baureihe das Vizor-Gesicht, wie vor ihm bereits der Crossland und der kleine Mokka. „Der neue Grandland“, so Schäfer, „wurde in Deutschland entworfen, entwickelt und wird in unserem Eisenacher Werk gebaut.“

Vom Grandland wurden seit seiner Markteinführung insgesamt 300.000 Exemplare weltweit verkauft – 70.000 blieben in Deutschland. Bei der Überarbeitung des Erfolgsmodells spendierten die Kreativen in Rüsselsheim dem Modell auch die neue Frontpartie, die ihn auf Anhieb als Mitglied der Opel-Familie ausweist. Auch das Heck wurde neugestaltet. Der Grandland wirkt nun deutlich dynamischer als der Vorgänger.

Neben dem moderneren Außendesign, wurde auch der Innenraum gründlich renoviert. Der Mensch hinter dem Lenkrad blickt nun auf zwei Bildschirme, über die sich die wichtigsten Einstellungen auch per Sprachsteuerung steuern lassen. Gleichzeitig blieben konventionelle Tasten an ihrem Platz, die sich intuitiv bedienen lassen.

Während beim Fahrwerk und Antrieben nichts Grundlegendes verändert wurde, erhielt der Grandland einige neue Ausstattungsdetails. Dazu gehört das optionale adaptive Intellilux LED Pixel Licht. Hinter dem verbalen Monster verbirgt sich eine Lichtanlage, die 168 LED-Elemente an den beiden Seiten des Vizors bündelt, und die das Licht so steuern, dass der Gegenverkehr nicht geblendet wird. Ebenfalls für die Fahrt im Dunkeln ist Night Vision gedacht, ein Kamerasystem, das im Grandland sein Debüt gibt. Die im Vizor montierte Infrarot-Kamera erkennt Personen oder Tiere, die sich bis zu 100 Meter vor dem Fahrzeug befinden.

In Kombination mit dem Acht-Gang-Automatikgetriebe bündelt der Frontkollisionswarner verschiedene Assistenzsysteme mit dem adaptiven Tempomaten, der stets den optimalen Sicherheitsabstand zum nächsten Fahrzeug hält, und in Zusammenarbeit mit anderen den Grandland in der Fahrspur hält. Falls notwendig bremst das System den Grandland bis zum Stillstand ab, und fährt nach der Pause auch aus dem Stand wieder an.

Als Antriebsmöglichkeiten stehen drei Benziner und ein Diesel bereit. Die Basis ist der bekannte 1,2-Liter-Dreizylinder-Benziner, der 130 PS (96 kW) leistet. Der Turbomotor gehört zu den raueren Vertretern seiner Gattung, beschleunigt den Grandland aber angemessen, wenn das leicht zu schaltende Sechs-Gang-Getriebe entsprechend eingesetzt wird. Dann wird der Normverbrauch von versprochenen fünf Litern allerdings deutlich übertroffen. Gegen Aufpreis ist auch eine Acht-Stufen-Automatik lieferbar. Die Diesel-Fraktion vertritt das bewährte 1,5-Liter-Aggregat, das ebenfalls 130 PS leistet.

Die elektrifizierte Abteilung vertreten die beiden Plug-in-Hybrid Versionen Grandland Hybrid und Grandland Hybrid4, bei dem ein zweiter E-Motor den Allradantrieb ermöglicht. Opel ist auf dem Weg in die Elektromobilität, und aktuell stehen bereits neun elektrifizierte Modelle bei den Händlern. „Bis zum Jahr 2024 wird die gesamte Palette elektrifiziert sein,

und von 2028 an wird Opel in Europa eine rein elektrische Marke sein“, blickt Schäfer in die Zukunft. Opel verspricht für die beiden Hybrid-Modelle eine Reichweite von 65 Kilometern, die einen behutsamen Umgang mit der Beschleunigung verlangen. Die Reichweite lässt sich durch eine deutlich eingreifende Rekuperation noch verbessern, wenn der Schalthebel auf die Stellung „B“ geschoben wird. „Der Grandland nutzt die EMP-Plattform des Konzerns, die als Multi-Energie-Basis ausgelegt ist, sodass die Kunden nicht auf Platz im Innenraum verzichten müssen“, erklärt Programmdirektor Thomas Overhus. Der Verbrauch soll laut WLTP-Messverfahren zwischen 1,2 und 1,8 Litern liegen, die im Alltag allerdings kaum zu erreichen sind.

Während der Fronttriebler eine Systemleistung von 224 PS (165 kW) abrufen, kommt die Kombination im Hybrid4 auf 300 PS (221 kW). Bei beiden Versionen steht das maximale Drehmoment von 320 Newtonmetern (520 Nm beim Allradler) vom Start an bereit. Im Elektromodus erreichen beide Versionen eine maximale Geschwindigkeit von 135 km/h. Danach ist der Verbrenner gefordert, der maximal 225 km/h oder 235 km/h erreicht. Einmal in Fahrt zeigt sich der Grandland gegenüber dem Vorgänger weitgehend unverändert. Die (optionalen) von der Aktion Gesunder Rücken zertifizierten Sitze bieten guten Seitenhalt, das Fahrwerk zeigt sich höchstens bei kurzen Bodenwellen informativ, und erst jenseits von 140 km/h macht sich der Wind als akustischer Begleiter bemerkbar.

Die Preisliste für den Grandland beginnt bei 27.250 Euro für den kleinen Benziner. Der Diesel beginnt bei 32.810 Euro. Die beiden Hybrid-Varianten kosten 44.290 Euro oder 50.440 Euro für die stärkere Allradvariante. Die Preise verringern sich dank der staatlichen Förderung um 7177,50 Euro für den Fronttriebler oder 5981,25 Euro für den Allradler. (aum/Walther Wuttke)

Bilder zum Artikel



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



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
