
Opel Grandland: Zukunftsmusik aus Thüringen

Von Michael Kirchberger

Den haben wir doch schon mal gesehen, oder? Zumindest viele der gestalterischen Details und Kniffe hat Opel bereits im vorigen Jahr in seiner streng geheimen Designabteilung vorgestellt. Die spannungsgeladene Studie hieß schlicht Opel Experimental und sollte den formalen Weg der Marke in die Zukunft zeigen – die nun begonnen hat. Mit dem neuen Opel Grandland, der ab heute im thüringischen Eisenach vom Band rollt.

4,65 Meter lang ist die markante Karosserie geworden, 17,3 Zentimeter länger als das aktuelle Modell. Mit einer Breite von 1,89 Meter und einer Höhe von 1,64 Meter rangiert das SUV auch über dem Niveau seines Vorgängers (plus zwei und plus 6,5 Zentimeter). Das Wachstum kommt vor allem den Fondpassagieren zugute, die auf einer serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 geteilt klappbaren Sitzbank Platz nehmen, die Beinfreiheit dort ist um zwei Zentimeter gewachsen.

Auch beim Ladevolumen hält der Grandland viel von dem, was er als künftiges Spitzenmodell der SUV-Baureihen von Opel verspricht. 550 Liter bietet das Heckabteil mindestens, dachhoch beladen passen bei umgelegter Rückbank 1642 Liter hinein. Wer vorne sitzt, kann zusätzlich auf den ergonomisch korrekt geformten Lehnen und Sitzflächen die Massagefunktion einschalten, außerdem eine Heizung oder eine kühlende Ventilation.

Ablagemöglichkeiten gibt es in großer Vielfalt an Bord. Darunter finden sich neuartige, flexible Becherhalter und eine halbtransparente Pixelbox, die auch induktives Laden des Smartphones erlaubt. Insgesamt haben die Staufächer im Innenraum mehr als 35 Liter Volumen. Im Cockpit gibt es ein oben und unten abgeflachte Lenkrad, dahinter versorgt ein zehn Zoll großes Display den Fahrer mit den von ihm ausgewählten Informationen, ein Head-up-Display ist ebenfalls dabei. Rechts daneben ist ein 16-Zoll-Monitor das Kernstück des Infotainmentsystems. Die Bedienung der wichtigsten Funktionen ist über den Touchscreen, aber auch über Tasten möglich. Viele der Materialien im Innenraum werden aus recykliertem Kunststoff geformt. Auf Chrom wird vollständig verzichtet.

Dafür setzt Opel wie bereits bei der Experimental-Studie Licht als Desingmerkmal ein. Der nun dreidimensional ausgeführte Vizor wird vom formatfüllenden Tagfahrlicht beleuchtet, das gleiche gilt für den Opel Blitz inmitten der Front. In sanftem Licht schimmert auch der Opel Schriftzug am Heck, das zeugt vom neuen Selbstbewusstsein der Rüsselsheimer. Die Nacht zum Tag macht der Grandland unterdessen mit seinem erstmals eingesetzten Pixel HD Licht, und das, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Mit mehr als 25.000 Segmenten je Scheinwerfer wird die vorausliegende Verkehrsfläche komplett ausgeleuchtet. Sensoren erkennen, wenn sich ein Verkehrsteilnehmer nähert und blenden ihn aus dem Lichtkegel aus.

Der Grandland baut auf der neuen für Elektrofahrzeuge ausgelegten STLA-Plattform auf, auf Wunsch gibt es für die auch ein aktives Fahrwerk. Für den Antrieb gibt es gleich mehrere Optionen. Spitzenmodell ist das batterieelektrisch und allradgetriebene Modell, das es dank eines Akkus mit 98 kWh Kapazität auf eine WLTP-Reichweite von 700 Kilometer bringen soll. Muss Energie nachgeladen werden, ist nur eine kurze Pause nötig: An einer öffentlichen Schnellladestation soll der Stromer nur rund 26 Minuten zum Laden auf 80 Prozent der Batteriekapazität benötigen.

Die zweite Antriebsoption ist der Gandland Plug-in-Hybrid, der bis zu 85 Kilometer weit rein elektrisch kommen soll. Das dritte SUV im Bunde nutzt ebenfalls Hybridtechnik, hier jedoch mit einem 48-Volt-Bordnetz das nach dem Abschalten des 1,2-Liter-Turbobenziners im „Segelbetrieb“ die elektrische Verbraucher an Bord während der Fahrt weiter mit Energie versorgt. Der elektrische Hilfsmotor an Bord leistet 21 kW (28 PS), auch ein elektrifiziertes Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen ist im Angebot zu finden.

Bei unserer ersten Begegnung wirkt der neue Grandland ernsthaft, kraftvoll und sehr eigenständig. Er steht auf bis zu 20 Zoll großen Rädern, der Radstand misst 2,78 Meter. Seine serienmäßige Ausstattung mit Assistenzsystemen ist umfangreich, unter anderem gehören die Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion und eine erweiterte Verkehrszeichenerkennung dazu. Im Paket gibt es obendrein den teilautomatischen Spurwechselassistenten und die intelligente Geschwindigkeitsanpassung.

Bei der Preisgestaltung will Opel dem Vernehmen nach sehr scharf kalkulieren. Das noch aktuelle Modell startet bei rund 33.000 Euro, trotz Hybridisierung dürfte der neue Basis-Grandland nicht wesentlich teurer werden und das Batterie-SUV sollte noch unter der Grenze von 50.000 Euro an den Start gehen. (aum/mk)

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



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
