



Fotos: Michael Blumenstein

Ohne Blitz und trotzdem mit Opel-Tugenden. Der neue Grandland macht eine gute Figur, auch ohne Logo am Heck.

Kein Diesel? Kein Problem.

Den Opel Grandland gibt es nicht mehr mit Dieselmotor. Schlimm. Das dachten wir im ersten Moment. Doch der 48-Volt-Hybrid lässt gleich vielfach erstaunen.

2024 war laut DAT-Barometer das erste Jahr, in dem der Neuwagenpreis sanft zurückging. Gut 43.000 Euro (brutto) wurden über den virtuellen Ladedentisch geschoben – von Privatkäufern. Firmenwagen kosten ein paar Scheine mehr. Der neue Opel Grandland ist aus dieser Perspektive unterdurchschnittlich – und das ist ein Lob. 36.400 Euro (brutto) kostet der Einstieg.

Das 48-Volt-Hybridssystem in Kombination mit dem kleinen Dreizylinder prahlt im Prospekt mit 145 PS. Diese Zahl ergibt sich aus 136 Verbrenner-PS und 21 PS vom 48-Volt-Generator. 21 PS kommen am Rad jedoch nicht an und Opel errechnet eine Systemleistung von 145 PS, die sich gegen 1.675 Kilogramm Metall, Kunststoff, Glas, Gummi und anderes Zeug aus Eisen anstemmen. Das Leistungsge wicht liest sich daher nach Verzicht. Jedes PS muss 11,6 Kilogramm bewegen.

Im Alltag fühlt sich der 1,2-Liter-Turbo erstaunlich souverän an. Der kleine E-Motor gönnt dem Grandland immer mal wieder einige hundert Meter Elektrofahrt, schaltet oft auf der Landstraße ab, und man schafft damit spielend einen Realverbrauch von unter sechs Litern. Wer es auf der Autobahn übertreibt, wird kaum über zehn Liter landen, und im Mix bewegt man sich eher bei 6,5 Litern. Das machen viele Diesel kaum besser.

Begleitet wird das Fahren von einem stetigen Trommeln im Bug, immer hörbar, nie störend. Gekoppelt ist das Aggregat an einen 6-Gang-Doppelkuppler (DKG), der passt hervorragend. Für ein DKG agiert das System mit sanft einschleifenden Gängen, aber etwas träge. Gewöhnungsbedürftig ist das Gefühl beim Rekuperieren. Ist der Akku voll, kann nichts rekuperiert werden und der Grandland „segelt“. Ist der Akku leer, verzögert der Grandland beim Gaswegnehmen deutlich (ohne das Bremslicht einzuschalten). Da wäre ein identisches Verhalten, egal ob der Akku voll oder leer ist, wünschenswert.

Ebenfalls wünschenswert wäre ein sanftes Handanlegen am Fahrwerk,

denn das ist auf der straffen Seite zuhause. In Kombination mit den 225/55-R19er-Pneus (serienmäßig) hoppelt der Grandland bei langsamer Fahrt und ohne Beladung spürbar, um auf flott gefahrenen, kurvigen Autobahnabschnitten dem Fahrer ein Lächeln ins Gesicht zu schnitzen.

Das Schöne: Das Lächeln vergeht den meisten auch beim Betrachten des Kompakt-SUV nicht. Der in Eisenach produzierte Grandland ist zwar nicht spektakulär gestaltet, aber auch nicht langweilig. Und viele erkennen noch immer den Opel im SUV-Einerlei. Warum man auf den Blitz am Heck verzichtet und diesen mit einem rot hinterleuchteten OPEL-Schriftzug „ersetzt“, bleibt ein Geheimnis.



4,65 Meter ist der aktuell längste Opel (Nutzfahrzeuge außen vor).

WINTERREIFEN DER NÄCHSTEN GENERATION: **FALKEN REIFEN**



EUROWINTER HS02

Während es im Norden und in den Gebirgsregionen meterhohen Schnee geben kann, dominieren in anderen Regionen Nässe, eisbedeckte Straßen oder trockene Kälte. Hier ist ein Reifen gefragt, der es mit allen Witterungsbedingungen aufnehmen kann und der hinsichtlich Sicherheit, Leistung und Komfort keine Kompromisse eingeht.

Mehr Informationen: falkenreifen.de

EUROWINTER HS02 PRO

Dank seiner herausragenden Laufflächenmischung bietet der EUROWINTER HS02 PRO die perfekte Balance zwischen Schnee und Nass-Grip unter allen winterlichen Bedingungen. Bestens geeignet für sportliche Autos mit hohem Speed- und hohem Last-Index wie SUV und CUV.

FALKEN



1



4



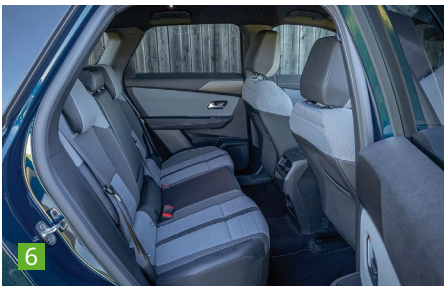
2



3



5



6



7

1 & 5 Was macht Opel mit dem Blitz?
2 Viele Ablagen, fummelige Automatik-Bedienkulisse, Sichtschutz fürs Handy. **3 Die AGR-Sitze sind über jeden Zweifel erhaben.** **4 Ungewöhnlich, aber nicht schlechter – das Horizontal-Display.** **6 Im Fond gibt es genug Platz für Erwachsene.** **7 Ebenfalls viel Platz (fürs Gepäck) im Kofferraum.**

Innen gibt es opeltypisch astreine Sitze. In der GS-Ausstattung sind immer AGR-Sitze dabei. Frei übersetzt: Schön festes Gestühl, das sich gut an den Körper schmiegt. Die Übersicht von drinnen nach draußen ist erstaunlich luftig und man erahnt und erkennt beim Blick nach rechts hinten, ob ein Radfahrer ange-

düst kommt. Die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung komplett versenken – warum hat das kaum noch ein Fahrzeug? Assistenzsysteme sind zwar allerorten, doch selber gucken ist die bessere Option.

Damit das auch nach vorn gelingt, reinigen die Scheibenwischer mit integrierten Düsen. Das ist superbe. Offensichtlich hilft das der Schilderkennung nicht. Bei unseren Fahrten erkannte das System häufig erst nach dem dritten (identischen) Schild dieses korrekt. Zusatzinformationen, wie eine zeitliche Einschränkung, erscheinen so gut wie nie. So ist es durchaus sinnvoll, beim Autofahren noch immer bei der Sache zu sein. Wer das ist, kann auch mal den Griff zum Deaktivieren diverser Assistenzsysteme tätigen. Nach dem Öffnen des Favoritenmenüs sind sie schnell abschaltbar.

Nervig: Wer Apple Carplay nutzt, überstimmt die Uhrenanzeige. Dabei sind Apple Carplay oder Android Auto die idealen Reisebegleiter, wenn man das Head-up-Display im Grandland (GS) an Bord hat. In diesen Fällen wird die Navikarte in idealer Größe in die Windschutzscheibe projiziert. Bei der

Nutzung des Opel-Navis kann man diese Funktion im teilverschachtelten Menü zwar aktivieren, doch die Karte fährt jederzeit im Head-up-Display mit, auch wenn keine Navigation aktiv ist – und lenkt ab.

Ansonsten fällt im Grandland auf, dass Opel reichlich Hartplastik im oberen Armaturenbereich nutzt, dafür aber weiche Materialien beim Knieabschluss verarbeitet. Klavierlack wurde sehr sparsam eingesetzt und in Kombination mit Stoff passt die Qualitätsanmutung. Lobenswert: das große, gekühlte Handschuhfach. Die Fond-Plätze taugen auch für lange Menschen. Verschiebbar ist die Rückbank nicht. Unters Kofferraumrollen passen stets 550 Liter. Rund 450 Kilogramm darf der Grandland Hybrid schleppen. Anhängerpiloten machen jedoch besser einen Bogen um ihn. Bei 1.100 Hakenkilos ist Schluss.

Zurück zum Eingangspunkt. 30.600 Euro kostet der Grandland Edition. Das Komfort-Paket mit Spezialsitzen, Rückfahrkamera sowie Sitz- und Lenkradheizung kommt für 1.176 Euro dazu. Und man kann auch ohne Diesel glücklich werden.

mb

Opel Grandland GS (48V)

Testwagenpreis: 36.218 €

R3/1.199 cm³ | 107 kW/145 PS

230 Nm ab 1.750 U/min

6-Gang-DKG | 201 km/h | 10,2 s

WLTP: 5,6 S | 128 g/km

Maße: 4.650 x 1.934 x 1.667 mm

Kofferabteil: 550–1.645 Liter

Versicherung: HK 15 | VK 23 | TK 22

Wartung: 25.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer