

SONDERVERÖFFENTLICHUNG Nr. 33

Special-E.de[®]

Das Online-Magazin für alternative Mobilität

FOR 😊 FREE!

Jetzt gratis abonnieren
www.Special-E.de



Made in Germany
with ❤️ by:
goldjunge
publishing



Opel Grandland Electric AWD Ultimate

Von Norderney nach Kopenhagen, elektrisch unterwegs

**1500 KM
ROADTRIP**
powered by

e-on
Drive



1.500 Kilometer Winterstrom

Der Winter gilt hierzulande noch immer als letzte Verteidigungslinie der Elektroauto-Skeptiker. Zu kalt. Zu dunkel. Zu kompliziert. Und überhaupt: Reichweite. Meist vorgetragen von Menschen, die seit Jahren keinen Winter mehr ohne Sitzheizung und Lenkradwärme überlebt haben. Also sind wir losgefahren.

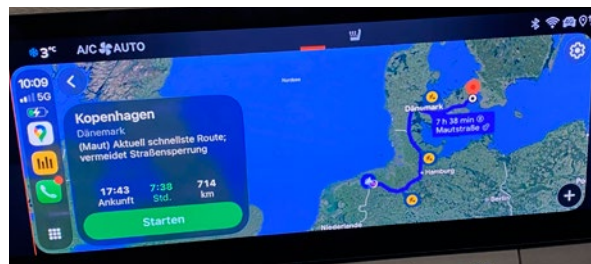
Von Christoph Wisberg

Startpunkt: die deutsche Nordseeküste, Norderney, irgendwo zwischen Wind, Watt und Weite. Ziel: Kopenhagen. Rund 1.500 Kilometer hin und zurück. Autobahn, Landstraße, Stadtverkehr. Dunkelheit, Schnee, Eis. Kurz gesagt: eigentlich alles, was man einem Elektroauto angeblich nicht zumuten sollte.

Die Route führte zunächst quer durch Norddeutschland. Lange Autobahnetappen, flaches Land. Hinter Hamburg wurde der Verkehr dünner, die Strecke ruhiger. Spätestens ab der dänischen Grenze änderte sich der Ton der Reise. Weniger Hektik, mehr Hygge. Kopenhagen rückte nicht in Kilometern näher, sondern in Etappen.

Unser Roadtrip entstand in Zusammenarbeit mit Opel Deutschland und der E.ON Drive Infrastructure GmbH. Opel stellte uns sein aktuelles Topmodell zur Verfügung, den Grandland Electric AWD Ultimate. E.ON Drive übernahm die Rolle, die früher Tankstellen spielten: nur leiser, sauberer und ohne den Duft von Filterkaffee und Bockwurst.

www.Special-E.de



Von der Nordseeküste nach Kopenhagen: Die Route läuft über Google Maps im Apple CarPlay. 1.500 Kilometer Winter, Autobahn bis Hygge.

Laden unterwegs – oder warum Dänemark entspannter wirkt

Geladen wurde ausschließlich an Stationen von E.ON Drive. In Deutschland funktioniert das gut, in Dänemark wirkt es fast beiläufig – Elektromobilität wird dort nicht diskutiert, sie wird gelebt. Große Schnellladeparks an Autobahnraststätten. Mehrere DC-Lader an Einkaufszentren. Ladepunkte dort, wo



16 DC-Ladepunkte von E.ON Drive am Einkaufszentrum in Helsingør bei Fleggaard. Laden dort, wo man ohnehin parkt, einkauft und Zeit verbringt. In Dänemark längst Alltag – in Deutschland noch dabei, es zu werden.

man ohnehin parkt. Vor allem aber: viele davon. Man lädt, fährt weiter und denkt nicht darüber nach. Die Route habe ich dabei nicht auf den Kilometer genau vorgeplant. Ich wusste, dass ich laden kann, wenn es nötig wird. Die nächste passende Ladesäule ergab sich meist unterwegs, ohne Druck, ohne Umwege. Hilfreich war dabei die E.ON Drive App: Sie zeigte den nächsten sinnvollen Ladestopp inklusive Verfügbarkeit der Säulen. Geladen habe ich unterwegs meist in kurzen Zwischenstopps. Entweder an Raststätten, die auf dieser Route eigentlich durchgehend Lademöglichkeiten boten, oder direkt an der Autobahn gelegenen Autohöfen. Davon gab es viele. Handelte es sich um einen HPC-Schnelllader mit bis zu 400 kW Ladeleistung, reichten 20 bis 30 Minuten aus, um spürbar Reichweite nachzulegen. Steckte man nicht bei 10 bis 20 Prozent, sondern eher bei 40 bis 50 Prozent Akkustand an, fiel die Ladeleistung naturgemäß früher ab. In der Praxis bedeutete das, je nach Bedingungen, rund 120 bis 200 Kilometer zusätzliche Autobahnreichweite. Ich habe die Akkus ohnehin nie ganz leergefahren, sondern dort geladen, wo es sich anbot. Das Ergebnis: etwa alle zwei bis drei Stunden eine Pause. Zeit genug für einen Kaffee, einen kurzen Spaziergang oder einfach, um kurz stehen zu bleiben.

Reichweitenangst kam dabei nicht auf. Auffällig waren vor allem die vielen Schnellladepunkte entlang der Strecke. HPC-Lader mit hoher Ladeleistung, gut erreichbar. Dass das im Alltag funktioniert, liegt auch an der Struktur dahinter. Die Hardware, wie beispielsweise die Ladegeräte testet E.ON im eigenen TestingLab unter realen Bedingungen. Die Bedienung funktionierte intuitiv, die Displays boten mehrere Sprachen. Bezahlt werden konnte per App, RFID- oder Kreditkarte und Apple bzw. Google Pay. Gerade auf der Langstrecke lohnt es sich, auf eine oder mehrere Mitgliedschaften bei etablierten Anbietern zu setzen. Während Ad-hoc-Laden an Schnellladern häufig bei rund 70 bis 90 Cent pro Kilowattstunde liegt, bewegen sich die Preise mit Tarif eher zwischen 40 und 55 Cent. Auf einer Reise mit mehreren Ladestopps summiert sich das spürbar. Hilfreich dabei ist auch die E.ON Drive Charging Card: eine Karte, europaweit nutzbar, zuverlässig und unaufgeregt. Alle Ladevorgänge werden automatisch erfasst und über eine App transparent dargestellt.

E.ON Drive – Infrastruktur im Hintergrund

Hinter dem Laden unterwegs steht bei E.ON Drive die Infrastruktur des E.ON-Konzerns. Mit einem 1,6 Millionen Kilometer umfassenden Energienetz und rund 47 Millionen Kundinnen



E.ON Drive HPC-Schnellladung in Nyborg mit bis zu 400 kW: Autobahnnah, am Einkaufszentrum – laden, weiterfahren.



Nyborg am Storebælt: ungeplanter Zwischenstopp, Hafen in Laufweite, Strom und Ruhe tanken.



Unterwegs nach Kopenhagen: Ladestopp am Fynske Motorvej bei Nørre Aaby an einer E.ON Drive Schnellladestation.

und Kunden in Europa gehört E.ON zu den großen Akteuren der europäischen Energiewirtschaft. Diese Struktur überträgt E.ON Drive auf die Elektromobilität: Ladepunkte in verschiedenen europäischen Ländern werden mit 100% zertifizierter, erneuerbarer Energie versorgt und mit weiteren Energiesystemen wie Speicherlösungen, Photovoltaik und intelligentem Lastmanagement verknüpft. Für Nutzerinnen und Nutzer bleibt davon vor allem eines spürbar: eine Ladeinfrastruktur, die im Alltag zuverlässig funktioniert. E.ON Drive betreibt aktuell europaweit mehr als 8.800 öffentliche Ladepunkte in 11 europäischen Ländern: Deutschland, Österreich, Niederlande, Dänemark, Schweden, Großbritannien, Tschechien, Polen, Ungarn, Rumänien, Italien. Das Netzwerk wird stetig ausgebaut. Ferner kooperiert E.ON Drive mit anderen Ladeservice-Anbietern in sogenannten Roaming-partnerschaften. Nutzer eines E.ON Drive Vertrags können damit auch die Ladesäulen anderer Anbieter nutzen. Auf diese Weise stehen Europaweit 750.000 Ladepunkte zur Verfügung. In Kopenhagen selbst ist die Präsenz besonders dicht.

Zwischenstopp mit Mehrwert

Der Roadtrip bestand dabei nicht nur aus Fahren und Laden. Irgendwann in Dänemark habe ich beschlossen, eine Übernachtung einzuschieben. Nicht aus Reichweitengründen, sondern aus ganz praktischen. Meine Arbeit endet nicht am Lenkrad, unterwegs mussten Fotos entstehen. Also blieb ich in Nyborg hängen. Ein Ort, den man normalerweise eher passiert als einplant. Nyborg erwies sich als wohltuende Unterbrechung. Eine kleine Altstadt, Kopfsteinpflaster, niedrige Häuser, der Hafen in Laufweite. Der Grandland lud derweil am öffentlichen Ladepunkt, ganz selbstverständlich. Elektromobilität passt hier gut hinein: Man kommt an, bleibt kurz, fährt weiter. Am nächsten Morgen ging es weiter Richtung Osten. Hinter Nyborg wartet die Storebælt-Brücke. Normalerweise ein imposantes Bauwerk, das man sieht. An diesem Morgen war sie eines, das man eher spürte. Nebel lag über dem Belt, dicht und gleichmäßig, Wasser und Himmel kaum zu unterscheiden. Die Brücke tauchte nicht auf, sie schälte sich langsam heraus. Pfeiler und Fahrbahn mehr Ahnung als Aussicht. Der Grandland zog ruhig seine Spur, gleichmäßiges Tempo, kaum Verkehr.

Kein Panorama, kein großes Bild. Man fährt weiter, hinein in den Nebel, und irgendwann wieder hinaus.

Ankommen in Kopenhagen

Kopenhagen empfing mich leise. Keine große Geste. Stattdessen Fahrräder. Viele Fahrräder. Sie prägen das Verkehrsbild dieser Stadt. Breite, eigene Spuren, eigene Ampeln, ein selbstverständliches Miteinander. Räder fließen durch den Verkehr, souverän und ruhig. Kopenhagen wirkt dadurch weniger hektisch als viele andere Hauptstädte, obwohl hier ständig Bewegung herrscht. Großzügig angelegte Straßen, klare Linien, Wasser fast überall. Alternative Mobilität ist hier kein Experiment, sondern Alltag. Elektroautos, Fahrräder, öffentlicher Verkehr, alles greift ineinander. Laden gehört zum Stadtbild wie Radwege und Zebrastreifen. Ein kurzer Spaziergang, ein Blick auf den Hafen, ein paar Fotos zwischen Fahrrädern, Kaffeeduft und Winterlicht. Mehr braucht es nicht, um zu verstehen, warum diese Stadt so oft als Vorbild genannt wird. Es ist ein Traum von Mobilität, den man sich auch für deutsche Städte wünschen würde. Noch sind wir davon vielerorts meilenweit entfernt. Umso deutlicher wird hier, wie entspannt Verkehr sein kann, wenn er konsequent gedacht wird und nicht ständig neu verhandelt werden muss. Danach ging es wieder auf den Rückweg. Jeder gute Roadtrip muss irgendwann wenden.

Der Grandland Electric AWD Ultimate – Zahlen kann man nachlesen

Natürlich lässt sich das Datenblatt zitieren: Das neue Allradantriebssystem verbindet den vom elektrischen Fronttriebler bekannten 157 kW (213 PS) starken Motor mit einem zusätzlichen 82 kW (112 PS) Elektromotor für die Hinterräder. Auf diese Weise erreicht der Grandland ein maximales Drehmoment von 509 Newtonmetern. In nur 6,1 Sekunden beschleunigt der Allradler von 0 auf 100 km/h. Hinzu kommen Allradantrieb, 73 kWh nutzbare Batteriekapazität, bis zu 489 Kilometer WLTP-Reichweite sowie Schnellladen von 20 auf 80 Prozent in unter 30 Minuten. Alles korrekt. Entscheidend ist aber etwas anderes: Der Grandland fährt so, als hätte er nichts zu beweisen. Auch bei Autobahntempo bleibt er gelassen. Kein nervöses Nachregeln,



Letzter Ladestopp vor Kopenhagen: Der Opel Grandland an einer E.ON Drive Schnellladestation bei Korsør.



Hafenblick in Kopenhagen, wo Bewegung nie laut wird. Fahrräder, Wasser und Stadt greifen hier ganz selbstverständlich ineinander.

kein ständiges Fordern. Ein Auto, das Strecke mag. Zumal ich auf der Autobahn, und das war bei diesem Roadtrip meist der Fall, fast durchgehend im Eco-Modus unterwegs war. In Dänemark liegt das Tempolimit bei 130 km/h, auf vielen Abschnitten sogar bei 110 km/h. Genau dort wirkt der Grandland am stimmigsten. Zum Marktstart tritt der elektrische Allrad-Grandland gleich in der Ultimate-Version an, also dort, wo Opel nicht mehr spart, sondern zusammenpackt. Panorama-Glasschiebe- und Sonnendach, 20-Zoll-Leichtmetallräder im „Diamond Cut“-Aero-Design, 360-Grad-Kamera Intelli-Vision sowie ein Intelli-HUD Head-up-Display gehören serienmäßig dazu. Preislich liegt diese Version bei 59.990 Euro (UPE inkl. MwSt.).

Made in Germany – ein echter Opel

Apropos Herkunft: Das Spitzenmodell im Portfolio von Opel trägt das Prädikat Made in Germany zu Recht. Entwickelt und designt wurde der Grandland in Rüsselsheim, gebaut wird er im Werk Eisenach. Dort entsteht nicht nur das Fahrzeug selbst, sondern auch ein zentraler Teil seiner elektrischen Technik. In einem eigenen Battery Shop montieren speziell geschulte Hochvoltexperten die Akkupakete für den E-SUV direkt vor Ort.

Meine persönlichen Eindrücke – was nach Stunden wirklich zählt

Ich hatte ausreichend Zeit, genau hinzuschauen. Hinweg rund 750 Kilometer, Rückweg ebenso. Unterbrochen nur von kurzen Ladestopps. Wer so unterwegs ist, lernt schnell, worauf es ankommt und worauf nicht.

Sitze, die man nicht vergisst

Das wichtigste Bauteil eines Langstreckenautos ist nicht nur der Akku. Es sind auch die Sitze. Und genau hier überzeugt

der Grandland. Die Intelli-Sitze Pro sind bequem, ohne weich zu sein, und bieten guten Seitenhalt, wenn es flotter durch Kurven geht. Besonders angenehm ist die ausziehbare Sitzverlängerung. Die Schenkelaufgabe lässt sich verlängern, die Beine liegen besser auf und knicken weniger ab. Klingt nach Detail, ist nach sechs oder sieben Stunden aber echte Entlastung. Dazu kommt eine kräftig arbeitende Sitzheizung mit drei Stufen. Technisch sind die Sitze sauber gemacht: zehnfach elektrisch einstellbar, neu entwickelte einstellbare Seitenpolster in den Rückenlehnen sowie regulierbare Luftkissen für besseren Halt.

Licht, das mitdenkt

Winter heißt Dunkelheit. Viel Dunkelheit. Das Intelli-Lux HD Licht nimmt einem diese Arbeit ab. Über mehr als 50.000 Pixel wird der Lichtkegel digital angepasst, Kurven werden vorausschauend ausgeleuchtet, dunkle Bereiche vermieden. Besonders überzeugend ist die Lichtautomatik. Fernlicht an, Fernlicht aus, alles zur richtigen Zeit, ohne Eingreifen. Ich kenne Systeme anderer Hersteller, die hier patzen: zu spät abblenden, Lichthupe vom Gegenverkehr. Im Grandland: nichts dergleichen. Während der gesamten Reise musste ich kein einziges Mal nachregeln. Auch bei Regen reagiert das System, reduziert Blendung durch nasse Fahrbahnen und dimmt erkannte Verkehrszeichen gezielt, damit sie nicht zurückstrahlen.

Fahrwerk: typisch Opel, und das ist positiv gemeint

Nicht zu weich, nicht zu hart. Diese Balance beherrscht Opel seit Jahren. Auch der Grandland bleibt dieser Linie treu. Die Frequency-Selective-Damping-Technologie filtert kurze Stöße sauber weg und sorgt bei höherem Tempo für Stabilität. Auf der Autobahn liegt das Auto satt auf der Straße, ohne träge zu wirken.



325 System-PS, 509 Nm und elektrischer Allradantrieb: Der Opel Grandland in seinem Element. Kraftvoller Antritt, schnelle Ladezeiten, maximale Kontrolle.

Im Innenraum zeigt der Grandland seine Langstrecken-Qualitäten: griffiges Multifunktionslenkrad, klares Cockpit und ein aufgeräumter Navi-Screen. Die Intelli-Sitze Pro verbinden festen Seitenhalt mit spürbarem Komfort – auch nach vielen Stunden.

Vier Fahrmodi – kurz erklärt

Der Grandland überlässt die Kraftverteilung nicht dem Zufall. Eco und Normal setzen im Alltag vor allem auf Effizienz und Frontantrieb, der Heckmotor schaltet sich nur bei Bedarf zu. Sport aktiviert beide Motoren dauerhaft, schärft Lenkung und Ansprechverhalten und sorgt für spürbar mehr Dynamik. 4WD schließlich ist der Modus für schlechtes Wetter: permanenter Allradantrieb, maximale Traktion und angepasste Regelsysteme. Gerade auf unserer Fahrt nach Kopenhagen, mit Schnee und Eis auf der Fahrbahn, zeigte der 4WD-Modus seinen Wert. In Verbindung mit Continental-WinterContact-Reifen wurde der Grandland zu einer erstaunlich rutschfesten Angelegenheit.

„Electric All In“ – einmal kaufen, Ruhe haben

Elektromobilität scheitert selten an der Technik, sondern gern am Kleingedruckten. Opel versucht es deshalb mit einem

Gegenmodell namens „Electric All In“. Bedeutet: Wer einen Grandland Electric AWD Ultimate kauft, bekommt nicht nur das Auto, sondern gleich den Rest mitgeliefert. Wallbox für zuhause, Routen- und Ladeplanung sowie acht Jahre Lade- und Pannenhilfe inklusive Batteriegarantie.

Fazit

Diese Reise war kein Experiment. Sie war Alltag. 1.500 Kilometer Winterbetrieb, grenzüberschreitend, ohne Reichweitenangst und ohne Ladefrust. Der Opel Grandland Electric AWD überzeugt als Gesamtpaket. Besonders Sitze, Licht und Fahrwerk sind Dinge, die man erst schätzt, wenn man lange unterwegs ist. E.ON Drive liefert dazu die Infrastruktur, die Elektromobilität unspektakulär macht. Der Winter hat seine Ausrede verloren.

Impressum Special-E.de Sonderveröffentlichung Nr. 33

Herausgeber

Christoph Wisberg

Grafik

Lars Morawe

Programmierung

Benjamin Rill

Fotos / Grafiken

D.Heyne, Opel Automobil GmbH,

C.Wisberg, Pexels.com/efrem-efre

istockphoto.com, stock.adobe.com

Redaktion

Special-E.de

goldjunge publishing e.K.

Overt Höcht 3a

26736 Krummhörn, Germany

Telefon: +49 (0) 4926 / 927 71 32

Mail: redaktion@special-e.de

www.special-e.de

www.instagram.com/specialealternative

www.facebook.com/specialealternative

Das Online-Magazin Special-E.de und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen, sowie jede Sonderveröffentlichung, sind urheberrechtlich geschützt. Veröffentlichungen und Vervielfältigungen, gleich welcher Art, sind – auch auszugsweise – nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet. Für unverlangt eingesandtes Material übernimmt der Verlag keine Haftung. Gerichtsstand ist Emden. Alle Rechte vorbehalten. © goldjunge publishing

Hinweis: Praxis-Checks auf Special-E.de

Die Auswahl der Produkte, die wir auf Special-E.de redaktionell vorstellen, treffen wir unabhängig und selbstbestimmt. Zu diesem Zweck stellen uns Hersteller Testmuster kostenfrei zur Verfügung oder laden unsere Redaktion zu Fahr- oder Produktpräsentationen ein. Unsere Produktbesprechungen erfolgen auf redaktioneller Basis – objektiv, transparent und unbeeinflusst. Für Fragen oder weitere Informationen erreichen Sie uns jederzeit unter: redaktion@special-e.de