



Feature: Opel GT X Experimental

Opel blickt mit neuem Concept Car in die elektrische Zukunft

Opel und der neue Mutterkonzern PSA haben am 22. August 2018 den Opel GT X Experimental vorgestellt. Das vollelektrische Konzeptfahrzeug macht anschaulich, wie die neuen Opel-Modelle ab Anfang der 2020er-Jahre aussehen könnten.

Gut vier Meter lang, Coupé-Anmutung – ein kompakter, vollelektrischer SUV, der auch autonom fahren kann. Futuristisch und etwas unwirklich mutet er noch an, wie aus einem Computerspiel in die Welt projiziert. Und noch existiert der Opel GT X Experimental auch nur als Prototyp. Zwar könnte er in einigen Jahren so oder ähnlich auch über die Straßen fahren; das Konzeptfahrzeug soll aber mehr als nur ein konkretes Modell ankündigen: Es verkörpert vor allem eine Vision, ein Leitbild für die komplette zukünftige Opel-Modellpalette – technisch und gestalterisch.



Da geht die Reise für Opel hin: Am Opel GT X Experimental sollen sich alle zukünftigen Modelle orientieren.



Schlichte Eleganz: Das neue Opel-Design verzichtet auf alle unnötigen Elemente. Ein einziger breiter Bildschirm, das „Pure Panel“, hält die neuesten Technologien und entscheidenden Informationen für den Fahrer bereit.



Die 17-Zoll-Räder mit über den Felgenreif hinauszuhängenden Gummicovern vergrößern die Reifen optisch.



Der „Opel-Kompass“ in Reinform: Horizontale und vertikale Leisten laufen im Heck zusammen.

» Wir haben eine klare Vision, wie wir mit unserem PACE-Plan die Zukunft von Opel erfolgreich gestalten wollen. Wir richten den Fokus auf ein starkes Markenprofil, das von unseren Werten – deutsch, nahbar, aufregend – bestimmt wird. Dies spielt eine wichtige Rolle dabei, wieder nachhaltig erfolgreich zu werden. Unsere Konzeptstudie zeigt, wie wir diese Werte in unseren zukünftigen Produkten umsetzen werden. Unsere Entwicklungs- und Design-Teams haben dies mit dem Opel GT X Experimental beeindruckend verwirklicht. Er gibt einen klaren Ausblick darauf, wie wir bei Opel die künftige Mobilität sehen.«

Opel-Chef – Michael Lohscheller

Dass dabei ein SUV-Modell entsteht, ist kein Zufall; diese sind gegenwärtig die beliebtesten Fahrzeuge auf dem Markt. 2021 werden 40 Prozent aller verkauften Opel-Fahrzeuge SUVs sein, prognostiziert das Unternehmen. Zugleich will Opel mit dem Image der Fahrzeug-Gattung als protzige Spritschleudern brechen und sie noch begehrenswerter machen. Deshalb basiert der Opel GT X Experimental auf einer Leichtbau-Architektur und ist als vollelektrisches Fahrzeug konzipiert. Die Leistung liefert eine kompakte 50-kWh-Lithium-Ionen-Batterie der nächsten Generation – induktives Laden inklusive. Autonomes Fahren soll in Form von sogenannten Level-3-Funktionen möglich werden. Der Fahrer muss dabei weiter auf Nachfrage reagieren und eingreifen können.



Heißt seine Passagiere mit freiem, ungehindertem Zutritt Willkommen, dank gegenüberliegender 90-Grad-Winkel öffnender Türen.

New Germanness

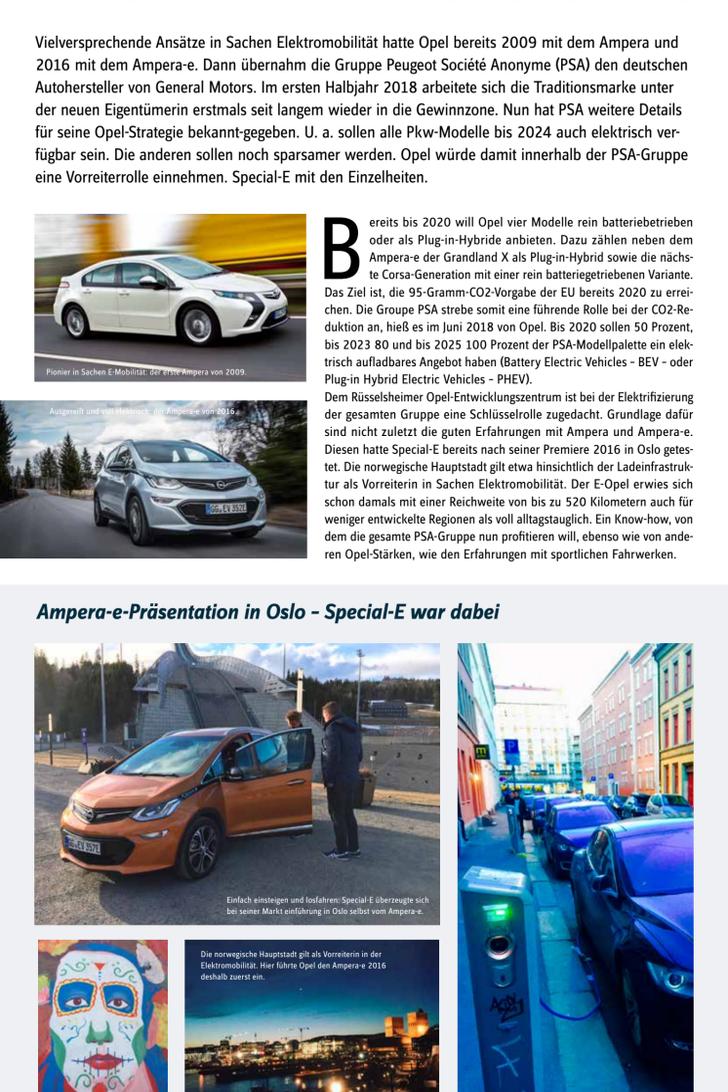
Der französische Mutterkonzern gibt mit dem Konzeptfahrzeug der Marke mit dem Blitz erstmals auch eine eigene Handschrift. Übereinstimmend betont man aber, die Eigenheiten erhalten, ja sogar schärfen zu wollen. „New Germanness“ ist der Schlüsselbegriff, in dem die „ausgezeichnete deutsche Ingenieurskunst, Präzision und Qualität“ von Opel mit neuen coolen und visionären Innovationen verschmolzen werden sollen. Der GT X Experimental ist das erste greifbare Ergebnis dieses Prozesses. Er trage das reichhaltige Erbe der Marke in sich und führe es in eine spannende Zukunft.

Besondere Opel-Tradition: Fahrzeugstudien

Die Groupe Peugeot Société Anonyme (PSA), die den deutschen Hersteller 2017 von General Motors übernahm, greift mit der Entwicklung eines Konzeptfahrzeuges übrigens eine typische Opel-Tradition auf. Über die Jahrzehnte hinweg hat die deutsche Autohersteller mit seinen Konzeptfahrzeugen einen Blick in die eigene Zukunft geworfen. Die meisten Studien waren dabei nie für die Serienproduktion bestimmt. Vielmehr erlaubten sie der Marke, Leitlinien für künftige Modelle zu erstellen. Eine Ausnahme bildet jenes Modell, an das auch der neue GT X Experimental anknüpft: Der GT war 1965 die erste Designstudie eines europäischen Herstellers, die Eingang in die Serienproduktion fand. Der Zusatz „X“ unterstreicht den Plan von Opel, sich im SUV-Markt noch stärker zu positionieren. Und so stehen wohl auch die Chancen für den GT X Experimental nicht schlecht, in einigen Jahren in die Serienproduktion zu gehen.



Einmal nur eine Vision, doch Anfang der 2020er-Jahre könnte der Opel GT X Experimental oder ein sehr ähnliches Fahrzeug Serienreife erlangen.



Opel wird elektrisch - und übernimmt Vorreiterrolle

Vielversprechende Ansätze in Sachen Elektromobilität hatte Opel bereits 2009 mit dem Ampera und 2016 mit dem Ampera-e. Dann übernahm die Gruppe Peugeot Société Anonyme (PSA) den deutschen Autohersteller von General Motors. Im ersten Halbjahr 2018 arbeitete sich die Traditionsmarke unter der neuen Eigentümerin erstmals seit langem wieder in die Gewinnzone. Nun hat PSA weitere Details für seine Opel-Strategie bekanntgegeben. U. a. sollen alle Pkw-Modelle bis 2024 auch elektrisch verfügbar sein. Die anderen sollen noch sparsamer werden. Opel würde damit innerhalb der PSA-Gruppe eine Vorreiterrolle einnehmen. Special-E mit den Einzelheiten.



Pionier in Sachen E-Mobilität: Der erste Ampera von 2009.



Ausgestylt und optimiert: Opel Ampera-e von 2016.

Bereits bis 2020 will Opel vier Modelle rein batteriebetrieben oder als Plug-in-Hybride anbieten.

Dazu zählen neben dem Ampera-e der Grandland X als Plug-in-Hybrid sowie die nächste Corsa-Generation mit einer rein batteriebetriebenen Variante. Das Ziel ist, die 95-Gramm-CO₂-Vorgabe der EU bereits 2020 zu erreichen. Die Gruppe PSA strebe somit eine führende Rolle bei der CO₂-Reduktion an, hieß es im Juni 2018 von Opel. Bis 2020 sollen 50 Prozent, bis 2023 80 und bis 2025 100 Prozent der PSA-Modellpalette ein elektrisch aufladbares Angebot haben (Battery Electric Vehicles – BEV – oder Plug-in Hybrid Electric Vehicles – PHEV).

Dem Rüsselsheimer Opel-Entwicklungszentrum ist bei der Elektrifizierung der gesamten Gruppe eine Schlüsselrolle zugeordnet. Grundlage dafür sind nicht zuletzt die guten Erfahrungen mit Ampera und Ampera-e. Diesen hatte Special-E bereits nach seiner Premiere 2016 in Oslo getestet. Die norwegische Hauptstadt gilt etwa hinsichtlich der Ladeinfrastruktur als Vorreiterin in Sachen Elektromobilität. Der E-Opel erwies sich schon damals mit einer Reichweite von bis zu 520 Kilometern auch für weniger entwickelte Regionen als voll alltäglich. Ein Know-how, von dem die gesamte PSA-Gruppe nun profitieren will, ebenso wie von anderen Opel-Stärken, wie den Erfahrungen mit sportlichen Fahrwerken.

Ampera-e-Präsentation in Oslo - Special-E war dabei



Einfach einsteigen und losfahren: Special-E überzeugte sich bei seiner Markteinführung in Oslo selbst vom Ampera-e.



Mit solchen öffentlichen Ladesäulen lassen sich innerhalb von 30 Minuten bis zu 150 km Reichweite gewinnen.



Spannende Kulisse für den Fahrzeugtest: Hier ein Graffiti in Oslo.



Die norwegische Hauptstadt gilt als Vorreiterin in der Elektromobilität. Hier führte Opel die Ampera-e 2016 deshalb zuerst ein.

Eine für alle - alle für eine

Dementsprechend würden alle Opel-Modelle auch weiterhin in Rüsselsheim entwickelt – zumindest was die Eigenheiten der Marke betreffen: Karosserie, Software, Auswahlfeld der Module, verschiedene Abstimmungen und die jeweilige Kalibrierung. Konzernweit vereinheitlicht werden aber gewissermaßen die Herzstücke aller PSA-, also auch der künftigen Opel-Modelle: Zukünftig bilden zwei flexibel einsetzbare sogenannte Multi-Energy-Plattformen die Grundlage aller Fahrzeuge des Konzerns. Zu einer solchen modularen Plattform zählen unter anderem die Bodengruppe, das Fahrwerk, verschiedene Antriebseinheiten sowie die Grundarchitektur für Elektrik und Elektronik. Diese sollen zugleich maximale Flexibilität gewähren, heißt es – einerseits hinsichtlich der jeweiligen Marken- und Modelleigenschaften, andererseits auch hinsichtlich der Antriebstechnologien: rein elektrisch, mit Verbrennungsmotor oder als Hybrid. „Auf diese Weise kann schon in der nahen Zukunft äußerst flexibel auf die Marktentwicklungen für Elektrofahrzeuge die passende Antwort gegeben werden“, heißt es in einer Unternehmensmitteilung. Denn gegenwärtig sei es äußerst schwierig, den zukünftigen Antriebsmix vorherzusagen, was auch die Mehrgeisigkeit des Konzerns hinsichtlich der Antriebstechnologien erklärt.



Flexibilität und Synergien: Alle PSA-Modelle fahren bald auf zwei identischen Multi-Energy-Plattformen.



Ob nur mit Verbrenner, hybrid oder rein elektrisch wie mit dieser Ampera-e-drive-unit – die neuen PSA-Plattformen funktionieren mit unterschiedlichen Antriebskonzepten.



Geballe Power: Der Ampera-e-battery-pack liefert Energie für bis zu 520 km.

Erste Schritte, Studien und Visionen der E-Mobilität von Opel



Alt trifft neu: die Wiedergeburt des Opel GT als GT Concept aus dem Jahr 2016.



Zeitlose Eleganz: Der Opel GT aus den 1960er-Jahren ging als erste Fahrzeugstudie in die Serienproduktion.



Blickt in die elektromobile Zukunft: der aktuelle Opel GT X Experimental.

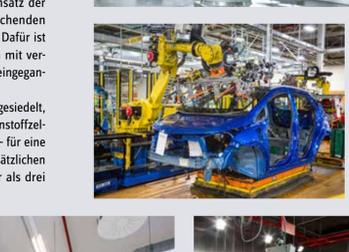


Das klare und kühle Opel-typische Design soll auch im neuen PSA-Mutterkonzern erhalten bleiben. Die Produktentwicklung bleibt in Rüsselsheim, heißt es – und soll von dort aus in die ganze PSA-Gruppe ausstrahlen.

Synergien durch gemeinsame Plattformen

Unter Wahrung maximaler Flexibilität verspricht sich PSA von der Zwei-Plattform-Strategie deutliche Kosteneinsparungen durch Synergieeffekte; machten die modularen Plattformen doch etwa 60 Prozent der Materialkosten eines Fahrzeuges aus. „Dank gemeinsam genutzter Konzernplattformen werden wir bei der Entwicklung jedes neuen Opel- bzw. Vauxhall-Modells zwischen 20 Prozent und 50 Prozent der Entwicklungskosten einsparen – abhängig vom Modell und verglichen mit dem jeweiligen Vorgänger. Und das bei weiter gesteigerter Qualität“, erklärte Opel-CEO Michael Lohscheller.

Zwei Plattformen, unzählige Möglichkeiten



Die beiden Plattformen lassen sich flexibel bei allen Modellen der PSA-Gruppe anpassen.

Elektrofahrzeuge für jeden Zweck



Je nach Fahr- und Beladungsprofil: reine E-Antriebe, Hybride oder Brennstoffzelle.

Reduzierte Komplexität



Deutsch weniger Motorengruppen und Plattformen sparen zukünftig Kosten.

Vollelektrisch bei den Kleinen, Hybrid bei den Großen

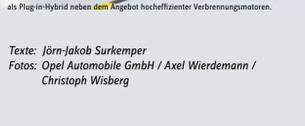
Für die kleineren Fahrzeuge im B- und C-Segment dient die sogenannte „Common Modular Plattform“ (CMP) als gemeinsame Grundlage. Die nächste Generation des Corsa wird ab 2019 hergestellt. Zusätzlich wird eine Elektroversion des Kleinwagen-Bestsellers ab 2020 (ebenfalls in Saragossa) vom Band laufen. Der Kleinwagen wird im kommenden Jahr seine Weltpremiere feiern und sowohl mit effizienten Downsizing-Verbrennungsmotoren als auch mit einem rein elektrischen Antrieb auf den Markt kommen. Auf der größeren EMP2-Basis („Efficient Modular Plattform“) für Pkw des C- und D-Segments sind bereits der SUV Grandland X und der familienfreundliche Hochdachkombi Combo Life entwickelt worden. Bei diesen größeren Fahrzeugen setzt Opel vorerst auf Hybrid-Antriebe. So soll der Grandland X ebenfalls 2019 als allradantriebler Plug-in-Hybrid (PHEV) debütieren.



Der Opel Insignia dürfte spätestens 2024 als Plug-in-Hybrid verfügbar sein.



Voll alltägliches Vorbild: Der Ampera-e ist bereits seit 2016 auf dem Markt.



Der familienfreundliche Hochdachkombi Opel Combo Life ist bereits auf Basis einer PSA-Plattform entwickelt worden.



Bereits 2019 startet der Grandland X als elektrifizierter Plug-in-Hybrid.



Noch steht er auf dem Prüfstand, doch 2019 will Opel den Corsa als rein batteriebetriebene Variante präsentieren.



Noch stehen sie in den Startlöchern, aber bis 2024 sollen alle europäischen Pkw-Baureihen elektrifiziert werden: entweder mit reinem Batterieantrieb oder als Plug-in-Hybrid neben dem Angebot hocheffizienter Verbrennungsmotoren.

Texte: Jörn-Jakob Surkemper
Fotos: Opel Automobile GmbH / Axel Wierdemann / Christoph Wisberg