

L'OPEL GRANDLAND GSe 4x4 de 300 ch est un HYBRID PLUG-IN

écrit par Luc Vandersleyen



Opel fait partie du Groupe PSA depuis 2017, qui s'appelle STELLANTIS depuis la fusion des Groupe PSA et FCA. Ce Grandland, qui était déjà prévu depuis 2012 est arrivé dès 2017 sur une plateforme EMP2 de PSA avec des mécaniques PSA que l'on retrouve aussi sur la Peugeot 3008, notamment. En 2021, il a reçu un **facelift**, qui lui donne une **allure plus élancée et plus moderne**. Il continue, cependant, à **partager avec le Peugeot 3008**, non seulement sa **mécanique hybride 4x4 de 300 ch**, mais aussi sa **plateforme et son gabarit**. Bien sûr, les différences esthétiques sont nombreuses. Nous avons fait l'essai de la version de 2017, au printemps 2021 juste avant cette remise à jour qui ne concerne pas la partie mécanique de cette Opel.







PRESENTATION DE NOTRE OPEL GRANDLAND GSe 4x4 de 300 ch Hybride :

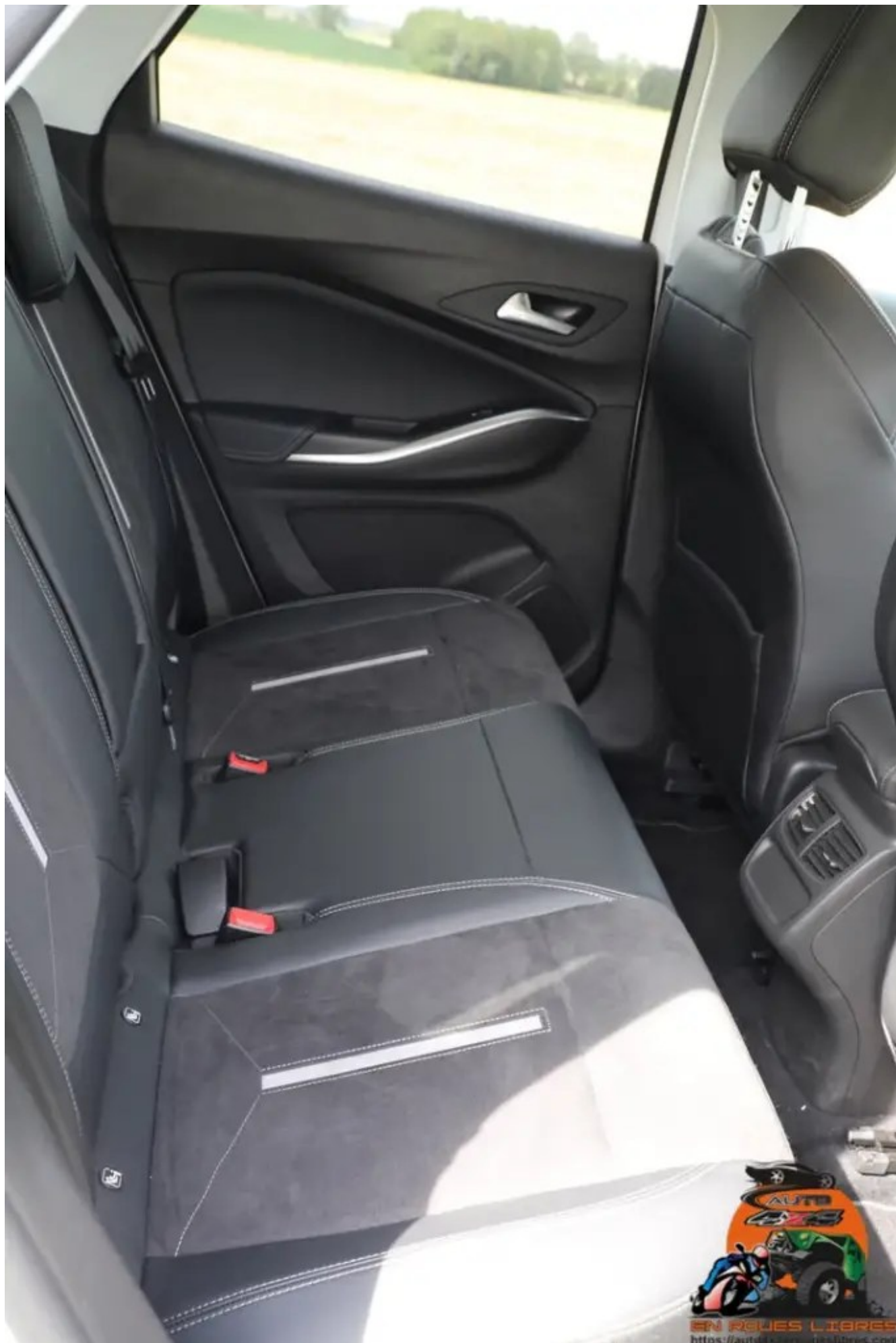
C'est surtout le design de la face avant qui a été rajeuni tandis que les flancs et l'arrière n'ont été modifiés que par petites touches tout comme les feux arrière qui sont un peu plus imposants. Il est toujours **équipé d'un moteur essence de 1598 cc développant 200 ch (147 kW) avec un couple 300 Nm à 3000 tr/min.** Il est **secondé par 2 moteurs électriques de 110 ch (81 kW) et 320 Nm à l'avant et de 113 (83 kW) et 160 Nm à l'arrière.** La batterie de 14,2 kWh est placée sous la banquette arrière. Cet ensemble de 300 ch (220 kW) et 520 Nm est associé à une **boîte automatique à 8 rapports.** Son poids est de 1876 kg. **Ce sont les 4 roues qui sont motrices.** La suspension arrière est un système multibras avec des amortisseurs Koni spécifiques pour plus de confort et une conduite plus précise.

Dans l'habitacle on trouve un tableau de bord moderne avec un écran central de 12 pouces. Ce dernier permet d'avoir accès à

la radio DAB, au GPS, à la connexion Bluetooth et à la connexion Apple CarPlay et Android Auto. **Sur la console centrale, nous retrouvons le petit levier de vitesse et un petit interrupteur qui nous permet de sélectionner 4 modes : « Electricité, Hybride, Sport et 4WD ».** Les sièges, recouverts de cuir et d'alcantara sont confortables, avec, à l'avant, des **sièges Sport certifiés AGR à commande électrique.** A l'arrière, la banquette est confortable, mais l'espace pour les jambes est assez juste. Elle n'est ni coulissante ni inclinable. Le coffre n'est pas très grand avec seulement 390 litres qui peuvent passer à 1528 en rabattant les dossiers des sièges arrière. Cependant, un petit compartiment sous le plancher permet de ranger les câbles de recharge. Il n'y a pas de roue de secours.











EN ROUTE AVEC NOTRE OPEL GRANDLAND GSe HYBRID de 300 ch Boîte 8 :

A la mise en route, le Grandland se met immédiatement en mode électrique. Si nous le laissons, nous ne pourrions parcourir qu'environ 30 km en électricité. Certes, un peu plus en ville en utilisant la position « B » de la boîte de vitesse. En ville, toujours, il se révèle très maniable, facile à conduire et très dynamique avec de très belles accélérations. La visibilité est excellente et le confort est correct, bien qu'un peu dur sur les défauts de la route ou les casse-vitesses. Pour partir sur les petites routes et autoroutes, nous préférons choisir le mode « Hybride », mais la batterie sera vide après environs 65 km. Le moteur thermique prend la relève et reste très silencieux. On n'entend pas le passage de ce moteur à la traction électrique. Cependant, on voit la jauge du réservoir d'essence qui descend assez vite et la consommation passe au-delà des 8 l/100 km. Le confort, toujours un peu ferme reste de bon niveau, mais dans les virages, la direction est un peu collante. Nous avons aussi dû nous habituer à la pédale de frein. En toutes circonstances cette Opel se montre très dynamique. Il est vrai qu'elle peut passer de 0 à 100 km/h en 6,1 sec et que sa vitesse de pointe est de 235 km/h.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE OPEL GRANDLAND GSe :

Au cours de notre essai, nous avons effectué près de 500 km et avons **consommé en moyenne : 13,4 kWh/100 km et 3,4 l/100 km d'essence**. Pour une **recharge complète**, il nous a fallu 2h15 sur une **borne bruxelloise de 7,4 kWh**. Cependant, notre autonomie n'était que de 32 ou 34 km alors que le constructeur annonce 63 km. Pourtant, notre essai s'est fait avec des températures de plus de 20° C. Cette **Opel Grandland est une 4 roues motrices** qui sont activée par un moteur électrique à l'avant, intégré à la boîte de vitesse, et par un moteur électrique indépendant sur l'essieu arrière. Batterie vite, les 4 roues motrices fonctionnent grâce au moteur thermique qui joue générateur. Mais cela fonctionne pour les moteurs, mais ne recharge pas la batterie. Avec cette traction intégrale ce **Grandland peut sortir des sentiers battus pour autant qu'ils ne soient pas trop accidentés et pas trop boueux**. Cet SUV sera très bien sur

les routes hivernales et glissantes. Il se révèle très agréable au quotidien de par son dynamisme, sa bonne insonorisation et son bon comportement.

Son prix était d'environ **59.000 Euros** et il y avait quelques options :

- Capot en Karbon Black
- Station de chargement GSM par induction
- Chargeur monophasé de 7,7 kW
- Park & Go Plus Pack







Cependant, le 23 avril dernier, Stellantis a présenté la nouvelle génération de l'Opel Grandland qui est basé sur une nouvelle plateforme, il s'agit de la « STLA Medium » du Groupe

Stellantis. Elle reste proche de la nouvelle Peugeot 3008. Elle est plus grande et se rapproche de la 5008. Son design est proche de celui d'un **concept-car** présenté l'an dernier. Ainsi il reçoit un **Vizor 3D** avec le logo Blitz éclairé et un lettrage **Opel éclairé** à l'arrière en permanence. Une version BEV avec batterie de 98 kWh lui permettra de parcourir près de 700 km avec 2 moteurs d'une puissance totale de 320 ch. Une version **plug-in hybride** ainsi qu'une **mild hybrid 48V** avec un 1.2 PureTech de 136 ch seront aussi proposés plus tard. La commercialisation devrait commencer au cours de l'automne 2024.





LUC VANDERSLEYEN

Mise en page: Nicolas Vandersleyen