



Opel Grandland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Dynamic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Der neue Grandland X soll den hierzulande wenig erfolgreichen Antara vergessen machen. Wie beim Antara, der auf dem Chevrolet Captiva basierte, greift Opel auch jetzt auf vorhandene Technik im Konzern zurück. Die technische Basis für den Grandland X liefert der Peugeot 3008. Zwar ist es den Rüsselsheimern gut gelungen, die enge Verwandtschaft zu kaschieren, doch bei genauerem Hinsehen fallen dem kundigen Betrachter einige Gemeinsamkeiten auf. Unter der Haube werkelt beispielsweise der aus zahlreichen Peugeot- und Citroen-Modellen bekannte Dreizylinder-Benziner, der 130 PS leistet und mit dem immerhin 1,4 Tonnen schweren Kompakt-SUV erstaunlich wenig Mühe hat. Die Laufkultur geht ebenfalls in Ordnung, nur die Leistungsentfaltung ist etwas unharmonisch. Im Innern bietet der Grandland X genügend Platz für vier Erwachsene samt Gepäck. Der Fahrer freut sich über einen aufgeräumten Arbeitsplatz und die weitgehend intuitive Bedienung. Auf den empfehlenswerten, vielfältig einstellbaren Ergonomiesitzen lassen sich selbst lange Strecken entspannt zurücklegen, auch wenn das Fahrwerk etwas sensibler auf Unebenheiten ansprechen dürfte. Der nicht erhältliche Allradantrieb entlarvt den Grandland X als trendiges Lifestyle-Gefährt. Richtig zupacken kann der Opel weder im Gelände noch bei der Anhängelast. Für knapp 30.000 Euro bekommt der Kunde ein gefälliges, gut ausgestattetes SUV. Besondere Stärken sucht man jedoch vergebens, große Schwächen allerdings auch. **Konkurrenten:** u.a. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ umfangreiche Serienausstattung, munterer Dreizylinder-Benziner, Isofix für Beifahrersitz serienmäßig, gute Ergonomiesitze (Option)

⊖ hohe Ladekante, geringe Anhängelast, mäßige Übersichtlichkeit

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

Familie 2,5

Stadtverkehr 3,2

60+ Senioren 2,4

Langstrecke 2,8

Transport 2,4

Fahrspaß 3,2

Preis/Leistung 2,4

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der neue Grandland X ist außen wie innen solide verarbeitet. Die Karosserie ist solide gefertigt, allerdings fallen im Motorraum teils schlecht isolierte Kabel sowie beim Blick unter das Blechkleid der nicht durchgehend aufgetragene Korrosionsschutz ins Auge. Auf eine Türrahmenverkleidung verzichtet Opel im Falle des Grandland X. Das Armaturenbrett macht dank der zahlreichen Applikationen in Klavierlack und Chromoptik einen wertigen Eindruck. Die Oberseite der Armaturentafel ist geschäumt und die eingeprägte Naht rund um das Mittendisplayschwarz erweckt

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 53 Liter großen Tank kommt der Grandland X auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bis zu 840 km weit. Die maximale Zuladung des Testwagens in Höhe von 505 kg dürfte in den meisten Fällen ausreichen. Davon können 85 kg auf dem Dach (Reling Serie) sowie 70 kg auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt vergleichsweise bescheidene 1.350 kg. Im Pannfall hilft das serienmäßige Reifenreparaturset, ein Notrad ist

3,0 Licht und Sicht

⊕ Serienmäßig kommt der Grandland X mit Halogenlicht daher, gegen Aufpreis leuchtet er die Fahrbahn nachts mit LED-Scheinwerfern aus. Das LED-Lichtsystem sorgt für eine homogene Ausleuchtung, Abbiege- und Kurvenlicht gehören ebenfalls zum Funktionsumfang. Der Fernlichtassistent, kann anders als bei den Matrix-LED-Scheinwerfern von Opel, jedoch andere Verkehrsteilnehmer nicht gezielt ausblenden. Eine Reinigungsanlage für die Scheinwerfer ist leider nicht zu haben. Nicht nur nachts, sondern auch tagsüber sorgt die SUV-typisch hohe Sitzposition für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr - oftmals eines der Hauptargumente für den Kauf eines SUV.

⊖ Weniger gut ist es im Grandland X um die Rundumsicht bestellt. Hier fordert das zwar gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen versehene Karosseriekleid seinen Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden sorgen dafür, dass vor und besonders hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände erst in recht großer Entfernung zu sehen sind. Da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera eine große Hilfe. Gegen Aufpreis sind zudem ein Parkassistent sowie ein 360-Grad-

beim Betrachter den Eindruck, als wäre das Armaturenbrett mit Leder bezogen. Im unteren Bereich ist die Mittelkonsole tatsächlich mit Leder verkleidet, die farblich abgesetzten Nähte peppen das Interieur zusätzlich auf. Dort, wo man selten hinsieht und hinfasst, findet man meist harten Kunststoff.

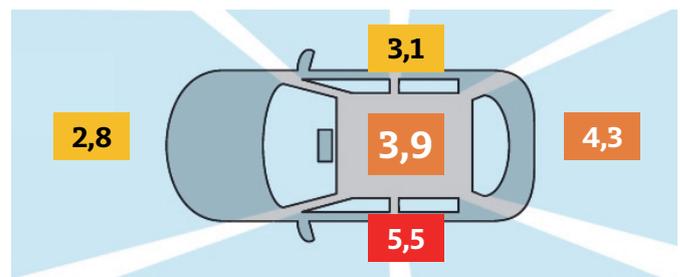
⊖ Die Motorhaube wird lediglich durch einen simplen Stab offengehalten. Gasdruckfedern wären hier die komfortablere, wenn auch teurere Lösung.

immerhin gegen Aufpreis zu haben. Dann sind auch ein Wagenheber sowie Bordwerkzeug an Bord.

⊖ Mit gemessenen 2,10 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich das bullige SUV ganz schön breit, sodass man manch enge Parklücke notgedrungen auslassen muss.

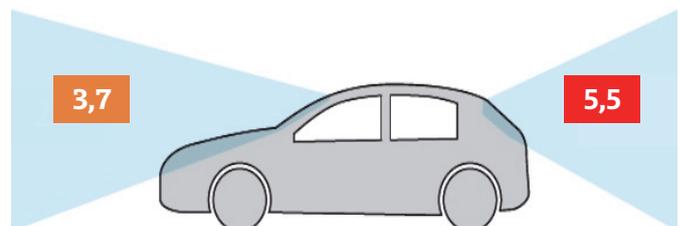
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Kamerasystem zu haben. Für die Vogelperspektive nutzt Opel jedoch nur die Front- und Heckkamera, in den Außenspiegeln befinden sich keine Kameras. Das hat zur

Folge, dass eine Darstellung des Bereichs seitlich vom Fahrzeug erst erfolgt, nachdem man eine gewisse Strecke zurückgelegt hat. Die feinen Drähte der optionalen Frontscheibenheizung sorgen bei nächtlicher Fahrt mitunter für störende Reflexionen.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg dank der erhöhten Sitzposition und der großen Türöffnungen problemlos. Nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Hinten ist der Türausschnitt im Kopfbereich etwas schmal, doch insgesamt steigt man auch dort mühelos ein und aus.

⊖ An Details wie dem Fahrzeugschlüssel, den der Grandland X von seinem Technikspender Peugeot 3008 übernommen hat, erkennt man die Verwandtschaft der beiden SUV. Der Schlüssel ist recht klobig und schwer geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Dieses ist jedoch

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum ist den meisten Transportaufgaben gewachsen. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Ladevolumen bis zur Gepäckraumabdeckung 425 l, bis unters Dach beladen gehen 550 l oder alternativ acht Getränkekisten hinein. Bei umgelegten Lehnen schluckt der Opel bis zu 1.420 l.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

An der Nutzbarkeit des Kofferraums gibt es wenig auszusetzen. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei. Anders als beim Peugeot 3008 befinden sich Ladekante und -fläche nicht auf einem Niveau, die Stufe ist allerdings zumindest in der oberen Position des variablen Ladebodens mit sieben Zentimeter nicht sonderlich hoch. In der Ausstattung Dynamic öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch und zudem sensorgesteuert. Dafür muss man lediglich den Schlüssel bei sich tragen und den Fuß unter den hinteren Stoßfänger

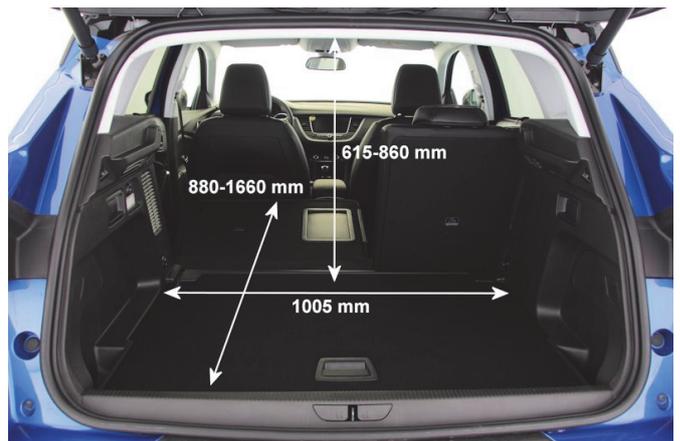
2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Entriegelt werden sie entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus, wo sich an der Seite ein Hebel befindet. Die Lehnen fallen nach dem Entriegeln automatisch um, das Aufstellen gestaltet sich im Gegenzug



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der besonders breiten Dachsäulen und der schmalen, hoch angesetzten Heckfenster erheblich eingeschränkt.

unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der Grandland X ordentlich Platz für das Gepäck.

bewegen, schon setzt sich die Klappe in Bewegung. Im Innenraum vermisst man allerdings eine Taste für die elektrische Betätigung.

⊖ Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 79 cm sehr hoch, wodurch sich das Laden schwerer Gegenstände mühsam gestaltet.

jedoch recht schwergängig. Eine Durchlademöglichkeit in der Mitte erlaubt den Transport langer Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Der Kofferraum bietet zudem praktische Ablagemöglichkeiten an den Seiten sowie zwei Haken für Einkaufstaschen.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Trotz der engen Verwandtschaft zum Peugeot 3008 hat Opel das Cockpit des Grandland X weitgehend eigenständig gestaltet. Nur bei genauerem Hinsehen lassen sich Hinweise auf die gemeinsame Kooperation entdecken. So stammen etwa die Tasten für die elektrischen Fensterheber ebenso aus dem Peugeot-Teilelager. Auch die Benutzeroberfläche des Infotainmentsystems findet man im französischen Konzernbruder wieder. An der Bedienbarkeit der aufgeräumten Kommandozentrale gibt es wenig auszusetzen. Die meisten Funktionen bündelt Opel im hoch platzierten Touchscreen, der jedoch etwas besser erreichbar sein könnte. Zudem fehlt ein Drehregler, um etwa auf der Navikarte zu zoomen oder durch die Senderliste zu scrollen. Die Menüstruktur kennt man ebenfalls aus zahlreichen Peugeot-Modellen. Leider ist das Menü nicht so intuitiv zu bedienen wie man es von den anderen Opel-Modellen gewohnt ist. Besser gelöst haben die Rüsselsheimer jedoch die Bedienung der Klimatisierung. Im Gegensatz zum 3008 findet man im Grandland X eine separate Bedieneinheit vor, die zwar höher positioniert sein und größere Tasten haben könnte, die Handhabung ist aber dennoch deutlich einfacher gestaltet.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der Grandland X gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreensamt sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle sowie Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto. Gegen Aufpreis lässt sich das Rüsselsheimer SUV u.a. mit digitalem Radioempfang (DAB+), Navigationssystem, Premium-Audioanlage mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer sowie CD-Player, induktiver Lademöglichkeit sowie einem USB-Anschluss für die Fondpassagiere aufrüsten. Auch der Grandland X hat den Online- und Service-Assistenten OnStar ab Werk an Bord. Dieser umfasst verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und



Die solide Verarbeitungsqualität des Innenraums, die zufriedenstellende Materialauswahl sowie eine gute Funktionalität des Fahrerplatzes kennzeichnen den Opel Grandland X.

⊖ Zwar verfügt der Grandland X in der Ausstattung Dynamic serienmäßig über eine praktische und gut erreichbare Taste zum Starten und Abstellen des Motors, dennoch nervt die Handhabung im Alltag. Der Grund: Man muss die Taste so lange gedrückt halten, bis der Motor tatsächlich angesprungen bzw. ausgegangen ist. Drückt man die Taste wie von anderen Autos gewohnt nur kurz, passiert nichts.

entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruffunktion im Falle eines Unfalls oder auch den praktischen Navigations- und Concierge-Service: Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem menschlichen Service-Berater her, der auf Anfrage beispielsweise Hotels, Restaurants oder Parkhäuser findet und die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem schickt. Auch können sich die Insassen in ein vom Auto generiertes WLAN-Netz einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen. Nach dem ersten Nutzungsjahr fällt eine Servicegebühr von 99,50 Euro pro Jahr an - die Nutzung des Daten-Netzes via Fahrzeug-WLAN kostet aber weiteren Aufpreis.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot sehr großzügig aus, selbst zwei Meter große Insassen finden dort Platz. Dank der ordentlich bemessenen Innenbreite

kommen sich Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die schmalen Seitenfenster leicht geschmälert.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der Grandland X den Insassen mehr Platz als der Peugeot 3008. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen für bis zu 1,95 m große Insassen, wenn der Vordersitz auf einen Fahrer mit 1,85 m

Körpergröße eingestellt ist. Da die Gürtellinie nach hinten hin ansteigt, fühlt man sich im Fond noch etwas stärker eingengt. Die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule schmälert das Raumgefühl zusätzlich.

3,1 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität hat mancher Konkurrent inzwischen mehr zu bieten als der Opel. Die Rücksitzlehnen lassen sich nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt umklappen, zudem sind sie nicht in der Neigung verstellbar.

Längsverschiebbare Rücksitze sucht man ebenfalls vergebens. Positiv ins Auge fallen jedoch die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer, hinten sind die Türfächer allerdings recht klein geraten.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Beim Federungskomfort kann der Grandland X keine Glanzpunkte setzen. Ein hochaufbauendes SUV mit vergleichsweise einfacher Fahrwerkstechnik (keine adaptiven Dämpfer, Verbundlenkerachse hinten) bringt für gehobenen Komfort auch nicht gerade die besten Voraussetzungen mit. Insgesamt wirkt das Fahrwerk recht steifbeinig, besonders im Stadtverkehr spricht die Feder-Dämpfer-

Kombination nicht sonderlich feinfühlig auf Unebenheiten an. Kanaldeckel werden von der Hinterachse nicht sonderlich gut geschluckt. Auch auf schlechten Landstraßen kommt der Aufbau nicht zur Ruhe, durch die hohe Sitzposition sind besonders die Köpfe der Passagiere stark in Bewegung. Auf der Autobahn neigt das Fahrwerk auf welligem Fahrbahnbelag zum Stuckern, insgesamt geht der Komfort dort aber in Ordnung.

2,6 Sitze

Im Fond sitzt man erwartungsgemäß nicht so bequem wie vorn, doch auch dort lassen sich längere Strecken ermüdungsfrei zurücklegen.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Ergonomiesitzen ausgestattet, die nicht nur für Langstreckenfahrer eine klare Kaufempfehlung darstellen. Die Sitze sind nicht nur angenehm straff gepolstert und gut konturiert, sie bieten auch viele Einstellmöglichkeiten. So lässt sich die Neigung der Sitzflächen ebenso anpassen wie deren Länge.

Zudem warten die Sitze mit einer elektropneumatischen 4-Wege-Lendenwirbelstütze auf. Die Sitzposition ist gut, leider lassen sich die Mittelarmlehne nicht in der Höhe und die Kopfstützen nicht in Längsrichtung verstellen.

2,6 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,1 dB(A) - ein ordentlicher Wert. Der typische Dreizylinder-Klang spielt sich erst bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. In den hinteren Radhäusern verbaut Opel

keinen Filz, die Fahrgeräusche bei nasser Fahrbahn oder Kies sind dadurch etwas erhöht. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im Rahmen.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der Basisversion ist das SUV mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Grandland X Dynamic ist

eine Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat

justieren. Bei den vorderen Ausströmern hat Opel sich leider das obligatorische Drehrad zum Regulieren des Luftstroms gespart. An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze sowie die Lenkradheizung für Wohlbefinden - beides ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis lassen sich sogar die äußeren Fondsitze beheizen. Wer im Winter draußen parken muss, dem sei die

optionale Frontscheibenheizung ans Herz gelegt. Auch an die Fondpassagiere hat Opel gedacht. In der Mitte finden sich separate Luftausströmer, die hinteren Scheiben sind getönt. Zusätzlich finden sich in der Aufpreisliste praktische Rollos, die vor starker Sonnenstrahlung schützen.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der 130 PS starke Turbobenziner hat mit dem 1,4 Tonnen schweren SUV erstaunlich wenig Mühe. Der Direkteinspritzer geht bereits bei niedrigen Drehzahlen engagiert zu Werke und beschleunigt den Opel bei mittleren Touren energisch nach vorn, ehe ihm im oberen Drehzahlbereich allmählich die Luft ausgeht und man besser in den nächsten Gang schaltet. Selbst auf der Autobahn geht es trotz des hohen Aufbaus munter voran, erst bei 188 km/h endet der Vortrieb. Dank des kräftigen

Drehmoments von 230 Nm, das bereits bei 1.750 Kurbelwellenumdrehungen anliegt, lassen sich auch die Elastizitätswerte sehen: Um im sechsten Gang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht der Rüsselsheimer 14,3 s. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h (2./3. Gang) erledigt das SUV in flotten 5,9 s. Für den prestigeträchtigen Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt das SUV laut Hersteller 11,1 s.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Obwohl Opel eigene Dreizylinder-Benziner entwickelt hat, kommt im Grandland X der aus zahlreichen PSA-Modellen bekannte Ottomotor zum Einsatz. Und das stellt sich keinesfalls als schlechte Wahl heraus. Die Vibrationen halten sich angenehm in Grenzen, bei hoher Last und niedrigen Touren sind diese im Lenkrad und in den Vibrationen zu

spüren. In diesem Bereich klingt der Motor zudem etwas brummig. Kleinvolumige Turbomotoren leiden oftmals an einer unharmonischen Leistungsentfaltung und mäßigen Dosierbarkeit infolge des verzögerten Drehmomentaufbaus. Der nur 1,2 Liter große Ottomotor ist da leider keine Ausnahme.

2,1 Schaltung/Getriebe

Gegen Aufpreis ist für den Grandland X 1.2 DI Turbo eine Sechsstufen-Wandlerautomatik erhältlich. Der Testwagen hatte das serienmäßige Sechsgang-Schaltgetriebe an Bord.

⊕ Das manuelle Getriebe ist präzise geführt, die Gänge rasten mit Ausnahme des ein oder anderen Haklers bei flotter Gangart gut ein, auch wenn die Schaltwege recht lang geraten sind. Die Kupplung lässt sich gut dosieren

und ermöglicht ein problemloses Anfahren. Die Abstufung der sechs Gänge ist passend gewählt, bei Tempo 130 auf der Autobahn dreht der Motor mit 2.900 Touren nicht allzu hoch. Die Gangempfehlung zeigt dem Fahrer im Kombiinstrument den verbrauchsoptimalen Gang an. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, eine Autohold-Funktion ist allerdings nicht erhältlich.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Grandland X zwar fahrsicher, zeigt dabei aber ein wenig dynamisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug wird bereits beim ersten Anlenken stark vom elektronischen Stabilitätsprogramm eingebremst, wodurch der Grandland X viel Geschwindigkeit abbaut und sich anschließend problemlos durch die Pylo-

nengasse dirigieren lässt. Fahrspaß kommt dabei allerdings nicht auf. Hinzu kommt, dass die Lenkung verhärtet, was in einer Schrecksituation wie im Falle eines plötzlichen Ausweichmanövers zusätzlichen Stress für den Fahrer bedeutet. Die Wankbewegungen fallen aufgrund des hohen Aufbaus etwas kräftiger aus, bei einem Lenkimpuls stabilisiert sich der Wagen rasch und hält sicher die Spur.

Wer den Grandland X - wie bei einem SUV zu erwarten - mit Allradantrieb ausrüsten möchte, wird leider enttäuscht. Das Rüsselsheimer SUV ist ebenso wie der Technikspender 3008 ausschließlich als Fronttriebler erhältlich. Gegen Aufpreis ist lediglich die Option „Grip & Go“ erhältlich, die neben Allwetterreifen eine erweiterte Antriebsschlupfregelung mit fünf Modi (u.a. Schnee, Schlamm und Sand) enthält. Für Fahrer, die öfters abseits befestigter oder auf verschneiten Straßen unterwegs sind, ist das System jedoch keine Alternative zu vier angetriebenen Rädern.

2,7 Lenkung

Die Lenkung hinterlässt insgesamt einen ordentlichen Eindruck. Sie ist recht leichtgängig und erfordert daher wenig Kraftaufwand, allerdings leidet darunter das Lenkgefühl. Besonders bei größeren Lenkwinkeln wünscht man sich mehr Rückmeldung. Die Zentrierung dürfte eindeutiger und stärker ausgeprägt sein, da sich die Lenkung um die Nulllage etwas teigig anfühlt. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Übersetzung nicht sonderlich direkt, der Lenkaufwand hält sich aber in Grenzen.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Grandland X nach guten 34,8 Metern. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse gehen in Ordnung.

2,2 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Kapitel aktive Sicherheit macht der neue Grandland X eine gute Figur. Bereits das Basismodell ist mit einem Spurassistenten, Verkehrszeichenerkennung, Geschwindigkeitsregler sowie automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Letzterer ist an die in der Frontscheibe befindliche Fahrzeugkamera gekoppelt. Durch Betätigen der Taste „MEM“ (Memory) wird die Geschwindigkeit für den Limiter übernommen. Ab dem Ausstattungslevel Dynamic gehören zusätzlich Toter-Winkel-Warner (aktiv zwischen 12 und 140 km/h), Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent mit Lenkeingriff (aktiv zwischen 65 und 180 km/h) sowie Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarnung dazu.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die Fondkopfstützen lassen sich nicht sonderlich weit herausziehen und bieten für großgewachsene Personen daher nur eine unzureichende Schutzfunktion.

⊕ Beim ADAC Crashtest (Stand 09/2017) schneidet der Opel Grandland X mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Das SUV hat Front-, und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags an

Bord. Seitenairbags für die Fondinsassen oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen. Der Opel ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

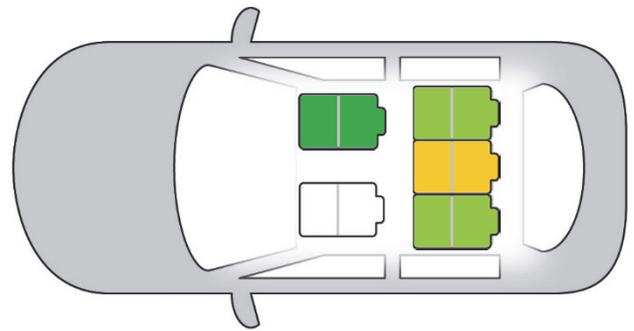
2,1 Kindersicherheit

Auf dem mittleren Sitz der Rücksitzbank gelingt das Befestigen von Kindersitzen nicht sonderlich gut. Grund hierfür ist vor allem der geringe Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss, wodurch der Kindersitz nicht mittig platziert und dadurch nicht absolut stabil montiert werden kann.

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest kommt der Grandland X auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Neben den zwei Isofix-Halterungen auf der Rücksitzbank bietet das SUV eine weitere für den Beifahrersitz - vorbildlich. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Die äußeren Fondsitze sind gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet und zudem mit der i-Size-Freigabe gekennzeichnet. Allerdings lassen sich die vorderen Sitze beim Befestigen einer Babyschale samt Fuß hinten nicht mehr komplett zurückschieben.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

3,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Opel Grandland X mit 63 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab. Dabei ist es nicht die bullige Front, die für eine erhöhte Verlet-

zungsfahrer bei Passanten sorgt, sondern der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe. Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der Grandland X in der Ausstattung Dynamic serienmäßig an Bord.

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der Opel Grandland X 1.2 DI Turbo auf einen CO₂-Ausstoß von 171 g/km - 26 von 60 Punkten sind dafür der Lohn. Daraus ergibt sich ein Verbrauch von 6,3 l/100 km. Das SUV genehmigt sich im Stadtverkehr 6,2 l, über Land 5,5 l und auf der Autobahn 7,7 l/100 km.

3,0 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen fällt der Rüsselsheimer mit hohem CO-Ausstoß auf der Autobahn negativ auf. Daher sammelt der Opel hier 30 Zähler und kommt damit insgesamt auf 56 Punkte, was drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 28.950 Euro ruft Opel für den Grandland X 1.2 DI Turbo in der Ausstattung Dynamic auf. Ein stolzer Preis, doch dafür hat der Rüsselsheimer bereits viele Annehmlichkeiten an Bord. Zum Serienumfang zählen u.a. Zweizonen-Klimaautomatik, beheizbares Lederlenkrad und Sitzheizung, elektrische und sensorgesteuerte Heckklappe, Rückfahrkamera sowie schlüsselloses Schließ- und Startsystem. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 82 Euro, die Versicherungseinstufungen sind recht

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

günstig. Als gefragtes Kompakt-SUV mit moderner Sicherheits- und Antriebstechnik lässt sich dem Grandland X ein guter Restwertverlauf prognostizieren. Opel gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug und den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo Start&Stop	1.6 Diesel Start&Stop	2.0 Diesel Start&Stop Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	88 (120)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	300/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	11,1	11,8	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	189	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	4,3 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	124	111	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/19	19/21/21	19/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	82	184	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	570	581	748
Preis [Euro]	23.700	26.500	37.320

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.550 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	124 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.477/1.856/1.609 mm
Leergewicht/Zuladung	1.350/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	514/1.652 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670/1.350 kg
Stützlast/Dachlast	70/85 kg
Tankinhalt	53 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,6/11,0/14,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,5/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	840 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.425/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/915/1.420 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	112 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	356 Euro
Monatliche Gesamtkosten	650 Euro		
Steuer pro Jahr	82 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/19		
Basispreis Grandland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Dynamic	28.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.990
Km-Stand bei Testbeginn	4.892 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.250 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.250 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (Paket Park & Go Premium)	1.290 Euro°
Rückfahr-/360°- Kamera (Paket Park & Go Premium)	Serie/1.290 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Paket Park & Go Premium)	1.290 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/190 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/180 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro°
Metalliclackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,4	Bremse	2,4
Innenraum	2,2	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	3,4
Federung	3,1	Schadstoffe	3,0
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Januar 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl