



Opel Crossland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Innovation

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (96 kW / 130 PS)

Schon bevor Opel an den PSA-Konzern verkauft wurde, gab es eine strategische Partnerschaft, aus der mehrere Kleinwagen-SUV entstanden: der Peugeot 2008 und der Citroen C3 Aircross der jeweils zweiten Generation sowie der Opel Crossland X. Im ADAC Autotest stellt sich die stärkste Benzinvariante der kritischen Überprüfung durch die Ingenieure.

Das kleine SUV stellt die optisch nüchternere Variante zu den französischen Ablegern dar, teilt sich mit den Geschwistern aber die Schwächen bei der Verarbeitung. Der Motor mit drei Zylindern und 1,2 Litern Hubraum hat kräftige 130 PS und damit wenig Mühe, den unter 1,3 Tonnen schweren Testwagen anzutreiben. Die Manieren, die er dabei an den Tag legt, sind aber nicht besonders geschliffen. Im Gegenteil: Was Vibrationen, Dröhnen und Brummen angeht, ist der Direkteinspritzer einer der schlechtesten Benzinler am Markt. Das vernehmbar heulende Getriebe ist da eine akustisch passende, weil ebenfalls auf Dauer nervende Untermalung. Der Verbrauch im EcoTest liegt bei 6,5 Litern auf 100 Kilometern, die Emissionen gehen noch in Ordnung. Lobenswert ist die gute Ausstattung mit aktiven Fahrassistenten, teils serienmäßig, teils für einen recht geringen Aufpreis erhältlich. Auch der geräumige Innenraum gefällt. Zusammen mit dem einfachen, weil hohen Einstieg kommt hier ein Vorteil des SUV-Konzepts zum Tragen. Geländegängig ist der Crossland X freilich nicht, auch weil ein Allradantrieb fehlt.

Die mindestens aufgerufenen 22.300 Euro für den Testwagen sind kein Sonderangebot, die laufenden Autokosten aber nicht besonders hoch.

Insgesamt kann der Crossland X im ADAC Autotest nicht rundum überzeugen, da insbesondere der getestete Motor keine Empfehlung wert ist. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q2, Citroen C3 Aircross, Peugeot 2008, VW T-Roc.

⊕ gutes Raumangebot vorn, angenehmer Ein- und Ausstieg, vor allem vorn

⊖ hintere mittlere Kopfstütze nicht serienmäßig, sehr unkultivierter Motor

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,6**

Zielgruppencheck

Familie **3,3**

Stadtverkehr **3,2**

60+ Senioren **2,5**

Langstrecke **3,2**

Transport **3,0**

Fahrspaß **2,9**

Preis/Leistung **2,3**

EcoTest ★★★★★

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der Crossland X ist grundsätzlich solide gefertigt, erlaubt sich aber ein paar Nachlässigkeiten wie etwa teils ungenau eingepasste Karosserie- und Innenraumteile oder knarrende Kunststoffe im Interieur. Diese sind fast ausschließlich hart, eine geschäumte Oberfläche findet man nur auf dem oberen Teil des Armaturenbretts.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs ergibt sich mit dem 45 Liter Tank eine theoretische Reichweite von knapp 690 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt beim Testwagen bei 525 Kilogramm – das reicht für vier Leute samt Gepäck. Der Mittelsitz hinten ist ohnehin nicht für Reisen geeignet. Die serienmäßige Reling verkraftet Lasten bis 50 Kilogramm, die erlaubte Stützlast der Anhängerkupplung ist genauso niedrig.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem

2,8 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Crossland X ein zufriedenstellendes Ergebnis. Bis auf die hinteren Dachsäulen sind diese recht schmal gestaltet. Die vorderen Karosserieenden lassen sich kaum abschätzen, da die Vorderkante der Motorhaube sich dem Blick des Fahrers entzieht. Hinten fällt dies einfacher.

Während sich niedrige vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse auch aufgrund der etwas höheren Sitzposition gut wahrnehmen lassen, fallen diese am Heck aufgrund der hohen Scheibenunterkante kaum ins Auge. Beim Rangieren und Parken helfen gegen Aufpreis Parksensoren hinten



Die hinteren Dachsäulen sind sehr breit und schränken die Sicht erheblich ein.

⊕ Im Kleinwagensegment nicht selbstverständlich: Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offen gehalten.

⊖ Wie von den aktuellen Opel-Modellen bekannt, schludern die Rüsselsheimer auch beim neuen Mini-SUV am Unterboden. Weder wurden vernünftige Verkleidungen angebracht, noch ist durchgehend Unterbodenschutz aufgetragen.

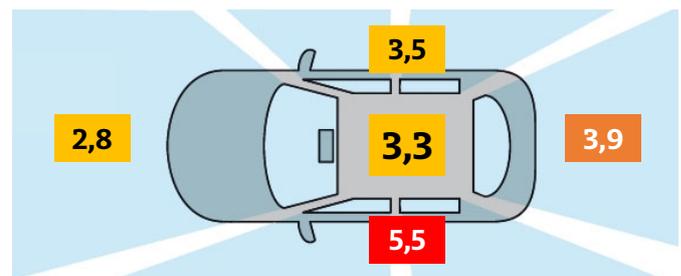
serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

⊖ Die Anhängelast von nur 840 Kilogramm für gebremste Anhänger ist wenig praxistauglich, ungebremste Hänger dürfen nur 620 Kilogramm wiegen.

und vorn, eine Rückfahrkamera und ein Parkassistent, der die Lenkarbeit in Längs- und Querlücken übernimmt.

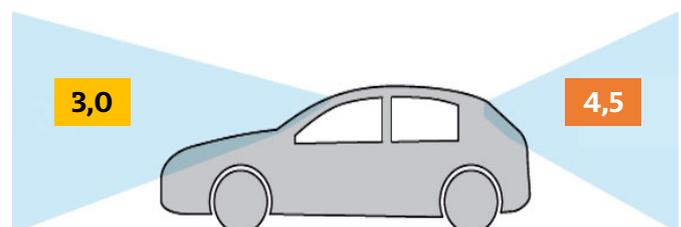
Rundumsicht

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.



Bei der Rückfahrkamera gibt es eine Besonderheit: Für 40 Euro Aufpreis gibt es eine Weitwinkel-Rückfahrkamera, die einen Bereich von 180 Grad abdeckt und so eine bessere Übersicht ermöglicht. Außerdem speichert das System die seit der Aktivierung der Kamera aufgenommenen Bilder und rekonstruiert so die Darstellung der Umgebung von oben. Auf dem Bildschirm des Infotainmentsystems kann

so eine Draufsicht des Autos simuliert werden. Bei Nachtfahrten leuchten die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens die Fahrbahn gut aus, das Abblendlicht streut aber recht deutlich. Ordert man die LED-Scheinwerfer, sind auch ein statischer Fernlichtassistent und ein Abbiegelicht dabei. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage fehlt aber.

2,5 Ein-/Ausstieg

Bis auf den nicht allzu schmalen und eher hohen Schweller zeigt der Crossland beim Zu- und Ausstieg den Vorteil des SUV-Konzepts: Man kommt ohne Mühen hinein und hinaus. Vor allem vorn gilt dies, hinten ist der Zugang etwas schmaler. Die Fahrersitzfläche ist angenehme 520 mm über der Straße.

⊕ Haltegriffe am Dachhimmel haben alle äußeren Insassen bis auf den Fahrer zur Verfügung.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist mangelhaft, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,9 Kofferraum-Volumen

Mit aufgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 330 Liter. Entfernt man die Gepäckabdeckung und belädt den Opel dachhoch, sind es 475 Liter - dann passen acht Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen bis zur Fensterunterkante auf 725 Liter, bei Beladung bis unter das Dach auf 1.220 Liter.



Mit 330 l Volumen besitzt der Crossland X einen für Kleinwagen relativ großen Kofferraum.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuelle Heckklappe gibt eine sehr hohe und recht breite Öffnung frei, somit lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Der Kofferraum selbst ist nicht besonders breit oder hoch, durch sein rechteckiges Format aber gut nutzbar. Unter der geöffneten Heckklappe kann man bis zu einer Größe von gut 1,85 Metern stehen.

⊕ Der ab Innovation serienmäßig verstellbare Kofferraumboden ist in der oberen der beiden Stellungen nur fünf Zentimeter niedriger als die Ladekante, was das Ausladen erleichtert. In der unteren Stellung muss man Gepäck aber schon 15 Zentimeter weit anheben.

⊖ Die Ladekante liegt 75 Zentimeter über der Straße, vor allem bei schwerem Gepäck also ärgerlich hoch. Muss man für größeres Ladegut die Rücklehne umklappen, stört der dann nicht ebene Ladeboden. Im Dunkeln reicht die kleine Leuchte links im Kofferraum nicht aus, um für einen guten Überblick zu sorgen. Nicht nur bei Nacht muss man aufpassen, sich nicht am Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne wird beim Testwagen ohne die optional verschiebbare Rückbank über einen Hebel oben an den Lehnen entriegelt. Beim Umklappen muss man darauf achten, den Gurt in der dafür vorgesehenen Lasche zu belassen, sonst kann der

Gurt beim Wiederaufrichten im Schloss eingeklemmt und beschädigt werden.

Taschenhaken und in der oberen Stellung des Kofferraumbodens der Platz darunter stehen als gesonderte Verstaumöglichkeiten für Kleinkram zur Verfügung.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Sitz und Lenkrad sind mit den manuellen Hebeln einfach und schnell eingestellt. Lichtschalter, Schaltknopf, die leider zu tiefe Klimaautomatik und das Radio mit Touchscreen lassen sich ebenfalls ordentlich erreichen und ohne große Eingewöhnung bedienen. Erst wenn man tiefer gehende Einstellungen im Infotainmentsystem vornehmen möchte, fällt einem der fehlende Regler auf, mit dem man gerne durch die Menüs scrollen würde. Auch ein oder zwei weitere Schnellwahltasten würden das Cockpit nicht unübersichtlicher machen, aber die Bedienung beschleunigen. So ist man meist darauf angewiesen, sich durch das nur einigermaßen übersichtliche Touchscreen-Menü zu hangeln - während der Fahrt nicht ganz unproblematisch. Zumindest setzt Opel mehr Knöpfe ein, als die technischen Cousins aus Frankreich spendiert bekommen haben.

⊖ Der Schalter für die Warnblinkanlage ist nicht prominent genug gestaltet, um im Stress einer Notsituation schnell gefunden zu werden.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Crossland X ist recht gut aufgestellt in Sachen Konnektivität, gerade für die Kleinwagenklasse. Alle Ausstattungen ab Edition kommen stets mit Android Auto/Apple Carplay, einer USB-Schnittstelle für Audio- und Video-Dateien, Telefon- und Audio-Bluetooth und dem Online-Service-Assistenten OnStar.

Dieser umfasst verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf funktion im Falle eines Unfalls oder auch den praktischen Navigations- und Concierge-Service: Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem menschlichen

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Crossland X spielt die SUV-Karte aus und bietet vorn ein großzügiges Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für bis zu zwei Meter große Insassen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht erschöpft. Das Raumgefühl ist dank der



Die Verarbeitung des Innenraums geht in Ordnung, die verwendeten Materialien können jedoch den Spazwanz nicht wirklich kaschieren. Die Bedienung ist grundsätzlich funktional. Das Infotainmentsystem ist zwar besser gelöst als bei den technischen Pendanten von Citroen oder Peugeot, wirklich überzeugen kann es jedoch nicht.

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 für OnStar eine jährliche Servicegebühr von 99,50 Euro pro Jahr an - die Nutzung des Daten-Netzes via WLAN kostet nach einer Testphase aber weiteren Aufpreis.

Optional gibt es noch ein Navigationssystem, ein höherwertiges Soundsystem und digitalen Radioempfang (DAB+).

großen Fensterflächen ebenfalls gut. Allein die nicht übermäßig große Innenbreite lässt einen spüren, dass man in einem Kleinwagen sitzt.

3,5 Raumangebot hinten

Die Kopffreiheit ist auch hinten aller Ehren wert - erst ab 1,95 Meter wird es knapp über dem Scheitel. Sitzt vorn eine 1,85 Meter große Person, ist die Beinfreiheit hinten nur bis 1,80 Meter ausreichend. In einem 4,2 Meter langen Auto wird es eben irgendwo knapp.

3,5 Innenraum-Variabilität

Der Testwagen ist nicht mit der optionalen, verschiebbaren Rückbank ausgestattet. Deshalb fehlt auch die klappbare Armlehne hinten samt Becherhaltern und Durchlademöglichkeit zum Kofferraum, außerdem die Kopfstütze für den Mittelsitz hinten. Die 400 Euro Aufpreis für dieses Paket sind also sinnvoll angelegt.

Vorn sind zumindest serienmäßig zwei Becherhalter vorhanden, die aber etwas tiefer sein könnten. Die Smartphone-Ablage samt induktiver Lademöglichkeit vor dem Schaltknäuf kostet extra. Das Handschuhfach ist nicht sehr



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

groß, aber klimatisierbar, falls man nicht den optionalen CD-Player gekauft hat.

3,0 KOMFORT

3,3 Federung

Der Crossland X bietet - typisch Kleinwagenklasse - fahrwerksseitig einfache Hausmannskost. Opel will dem SUV dennoch einen ordentlichen Komfort anerkennen, und so wogt der Wagen über lange Wellen. Insgesamt aber kommt der Wagen so nie zur Ruhe, auf Landstraßen ist das Auto

stets in Bewegung. Kurze Stöße, Asphaltfugen und Kopfsteinpflaster kann der Opel noch dazu nicht souverän schlucken, so stellt sich am Ende ein recht steifbeiniges Fahrgefühl ein, wie es SUV öfter haben.

3,0 Sitze

Die aufpreispflichtigen Sitze mit dem Siegel der Aktion gesunder Rücken bieten einen guten Sitzkomfort, reichen aber nicht an ihre Pendanten in den größeren Opel-Modellen heran. Der Beifahrersitz ist serienmäßig nicht in der Höhe verstellbar, die Neigungsverstellung der Sitzfläche sowie die Vierwege-Lordosenstütze und die verlängerbare

Beinauflage sind bei beiden Vordersitzen aufpreispflichtig.

⊖ Hinten sitzt man auf den kaum konturierten Flächen und Lehnen unbequemer als vorn, übersteht aber auch längere Reisen ohne größere Klagen. Nur in der Mitte sollte man niemanden auf große Fahrt mitnehmen.

3,4 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Crossland X nicht, mit einem gemessenen Schalldruckpegel von 68,9 dB(A) bei 130 km/h ist er aber zumindest noch zufriedenstellend bewertet. Der Motor meldet sich je nach Lastzustand merklich zu Wort, bei

Autobahntempo übernehmen die Windgeräusche das Zepher.

2,6 Klimatisierung

Ab der Testwagen-Ausstattungsline Innovation ist stets eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Vordersitze und Lenkrad lassen sich gegen Aufpreis beheizen, auch die Frontscheibe wird gegen Mehrpreis mit Heiztechnik verse-

hen. Abgedunkelte Scheiben ab den B-Säulen kosten ebenfalls extra.

⊖ Bei den Luftdüsen hat sich Opel das Drehrad zum Regulieren des Luftstroms gespart.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

Der Motor ist mit seinen 130 PS und 230 Nm zwar potent und hat mit dem nicht ganz 1,3 Tonnen schweren Opel leichtes Spiel - richtig sportlich fühlt sich der Crossland X aber dennoch nicht an.

⊕ 9,1 Sekunden von null auf hundert, 206 km/h Höchstgeschwindigkeit - solche Werksangaben bieten

nicht viele Autos dieser Klasse. Der Topmotor des Crossland X zieht das SUV auch bei den ADAC Messungen schwungvoll nach vorn: In unter sechs Sekunden geht es von 60 auf 100 km/h, gemessen im dritten Gang. Aber auch im sechsten Gang zieht der Motor noch munter durch, in dieser Welle braucht der Opel ebenfalls flotte 11,3 Sekunden für diese Übung.

3,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

So engagiert der Benziner zu Werke geht, so schlechte Manieren legt er dabei an den Tag. Der Dreizylinder vibriert wie zum Arbeitsnachweis deutlich und vergisst auch nicht, sich akustisch zu Wort zu melden. Untermalt wird dies von einem beim Testwagen laut jaulenden Getriebe.

Insgesamt kein wirklich zeitgemäßer Antriebskomfort, zudem der Motor wie die meisten kleinvolumigen Motoren mit starker Turboaufladung ein merklich verzögertes Ansprechen auf Gaspedalbefehle hat.

3,0 Schaltung/Getriebe

Die sechs Gänge des manuellen Getriebes sind gut gestuft, insgesamt ist der Wagen nicht besonders kurz übersetzt: Bei 130 km/h im sechsten Gang rotiert die Kurbelwelle mit 3.000 Umdrehungen.

Nicht besonders kurze Wege, mäßig geführte Gassen, hakeliges Einlegen der Gänge, mitunter auftretende Schaltschläge beim Einkuppeln: Die Schaltarbeit im Crossland X ist kein Vergnügen. Zumindest ist eine Berganfahrhilfe serienmäßig.

3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Der kleine Bordsteinkraxler rollt ziemlich entspannt auch über Spurrinnen hinweg, seine Fahrstabilität ist bei moderatem Tempo und eher gepflegter Fahrbahn ganz gut. In Autobahnkurven aber, vor allem wenn sich Bodenwellen, Lenkbewegungen und vielleicht noch Gas- oder Bremspedaleinsatz summieren, verlässt der Opel den Wohlgefühlbereich und die Karosserie folgt der anvisierten Linie nur noch ungenau und stets leicht wankend oder taumelnd. Besonders entspannt fährt es sich dann nicht mehr.

⊕ Der Opel lässt sich insgesamt sicher durch den ADAC-Ausweichparcours fahren. Beim simulierten Ausweichvorgang drängt das Heck etwas, was starke und grobe ESP-Eingriffe zur Folge hat. Dadurch werden das Fahrzeug stabilisiert und viel Geschwindigkeit abgebaut. Besonders dynamisch wirkt der Auftritt nicht, aber ein Kleinwagen-SUV muss auch keine dynamischen Bestleistungen erbringen.

3,7 Lenkung

Die Lenkung bietet eine mäßige Zentrierung, man hat gerade um die wichtige Mittellage wenig Gefühl für die Fahrzeugbewegungen. In Kurven wird es etwas besser, für Freunde klarer Fahrbahnrückmeldung über das Lenkrad ist das SUV aber nicht geeignet.

⊖ Der Antrieb zerrt in Kurven deutlich an der Lenkung, auch auf der Bremse zeigt das Lenkrad ein merkliches Eigenleben.

3,4 Bremse

37,3 Meter Bremsweg aus 100 km/h benötigt der Testwagen. Das ist nur noch mäßig zufriedenstellend, vor allem für ein recht neues Auto. Das Ansprechen des Bremspedals geht in Ordnung.

2,8 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bemerkenswert ist die serienmäßige Ausstattung aller Varianten des Crossland X mit einer Kamera hinter der Frontscheibe, mit der ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichenerkennung realisiert werden. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann man in den ebenfalls serienmäßigen Tempomaten/Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen. Zudem ist ein Müdigkeitssensor Serie. Gegen 450 Euro Aufpreis bekommt man noch einen Frontkollisionswarner samt autonomer Bremsfunktion, der auch Fußgänger erkennen kann. Bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h wird das Fahrzeug bis zum völligen Stillstand abgebremst, zwischen 30 und 85 km/h reduziert das System die Aufprallgeschwindigkeit um maximal 22 km/h. Bei höheren Geschwindigkeiten muss der Fahrer anschließend an die Kollisionswarnung selbstständig bremsen. Weiterhin gibt es gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, leider aber eine einfachere Version mit der Projektion auf eine aus dem Armaturenbrett fahrende Scheibe. Zuletzt gibt es optional noch einen Totwinkel-Warner - insgesamt ist die Ausstattung für einen Kleinwagen sehr ordentlich.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest im November 2017 stellt dem neuen Opel-Modell mit 85 Prozent der Punkte für den Insassenschutz ein gutes Zeugnis aus. Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn sowie Kopfairbags hinten sind verbaut. Die Kopfstützen vorn reichen bis zu einer Größe von 1,95 Metern aus.

⊖ Für die Kopfstütze hinten in der Mitte verlangt Opel Aufpreis - eine dreiste Gewinnmaximierung auf Kosten der Sicherheit. Die äußeren Fondinsassen haben Kopfstützen zur Verfügung, die aber nur bis zu einer Körpergröße von 1,60 Metern schützen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung 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	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,8 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz steht kein Isofix zur Verfügung, der Gurt ist aber gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet. Für die Montage rückwärts gerichteter Kindersitze lässt sich der Airbag per Schlüsselschalter deaktivieren. Nur besonders hohe Kindersitze könnten mitunter für Probleme sorgen, da die Kopfstütze nicht demontierbar ist. Hinten außen findet man die i-Size-Kennzeichnung an den Isofix-Bügeln, Sitze sind so schnell montiert. Mit dem Gurt fällt es etwas schwerer, da die Gurtschlösser lose sind. Außerdem sind die Gurtanlenkpunkte nicht optimal, es ist nicht einfach, einen Sitz mit dem Gurt stabil zu befestigen.

⊕ 84 Prozent der Punkte erreicht der Opel beim ADAC Crashtest für die Kindersicherheit, ein gutes Ergebnis.

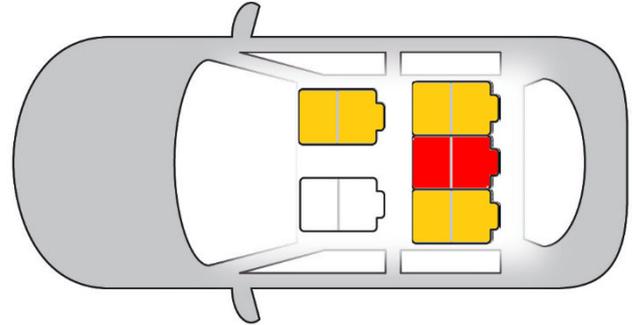
⊖ Hinten in der Mitte sind Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht erlaubt.

Nutzt man einen Kindersitz mit Stützfuß, ist der Einstellweg des Vordersitzes eingeschränkt - wie immer

empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage des Kindersitzes.

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

⊕ Um möglichst erst gar nicht mit einem Fußgänger zu kollidieren, kann der serienmäßige Notbremsassistent auch Personen erkennen.

⊖ Kommt es zu einem Crash, geht der Opel nicht zimperlich mit Fußgängern um, wie der Crashtest zeigt: Nur mäßige 57 Prozent der Punkte kann der Crossland X hier erreichen.

3,2 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der Crossland X 1.2 DI Turbo erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 175 g/km 25 von 60 möglichen Punkten.

Der Durchschnittsverbrauch liegt bei glatt 6,5 Litern Super auf 100 Kilometer. Die Verbrauchswerte pro 100 Kilometer im Einzelnen: Innerorts 6,5, außerorts 5,7, Autobahn 7,8 Liter.

2,9 Schadstoffe

Der Partikelaustritt des Direkteinspritzers ist nicht besonders niedrig, vor allem aber sorgt der stark ansteigende CO₂-Ausstoß während des Autobahnzyklus im ADAC EcoTest für eine Abwertung. So erreicht der Rüsselsheimer 31 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 56 Punkte beziehungsweise drei Sterne.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 22.300 Euro stehen für den Crossland X 1.2 DI Turbo Innovation in der Preisliste. Dann kommt der Rüsselsheimer mit französischen Wurzeln bereits mit Zweizonen-Klimaautomatik, Spurassistent, geteilt umklappbarer Rücksitzlehne, Tempomat und 16 Zoll großen Leichtmetallrädern. Andererseits muss man

Selbstverständlichkeiten wie einen höhenverstellbaren Beifahrersitz oder die Kopfstütze hinten in der Mitte selbst in der zweithöchsten Ausstattungslinie extra bezahlen. Die Versicherungseinstufungen sind günstig (HP 17, TK 17, VK 20).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 DI Turbo ECOTEC Start&Stop	1.2 DI Turbo Start&Stop	1.6 Diesel	1.6 Diesel Start&Stop	1.2 ECOTEC LPG
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1560	4/1560	3/1199
Leistung [kW (PS)]	60 (81)	81 (110)	96 (130)	73 (99)	88 (120)	55 (75)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1500	230/1750	254/1750	300/1750	115/2800
0-100 km/h [s]	14,0	10,6	9,1	11,6	9,9	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	188	206	180	187	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	4,8 S	5,1 S	3,9 D	4,0 D	6,9 FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	109	116	102	105	111
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/17	17/20/17	17/20/17	18/20/18	18/20/18	17/19/17
Steuer pro Jahr [Euro]	66	52	66	166	172	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	468	491	506	476	506	471
Preis [Euro]	16.990	20.870	21.320	19.440	23.020	21.420

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, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.212/1.825/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.274/516 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1.255 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	620/840 kg
Stützlast/Dachlast	50/50 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,7/8,7/11,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,7/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	148 g/km (WTW* 175 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.265/525 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/725/1.220 l

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

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	230 Euro
Monatliche Gesamtkosten	514 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/17		
Basispreis Crossland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Innovation	22.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.420 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.330 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	-/860 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (bei LED-Scheinw. dabei)	860 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (bei LED-Scheinw. dabei)	860 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	520 Euro°
Parklenkassistent (Park&Go-Paket)	810 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	270 Euro°/-
Head-Up-Display	300 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	450 Euro°/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	450 Euro°
Spurassistent (passiv)	Serie
Spurwechselassistent (Park&Go-Paket)	810 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	700 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (Paket)	410 Euro°/-
Lenkradheizung (Paket)	410 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/350 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	670 Euro
Metalliclackierung	ab 560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/750 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,8
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	3,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	3,3
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,2	Lenkung	3,7
Kofferraum-Variabilität	3,1	Bremse	3,4
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	3,2
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	3,5
Federung	3,3	Schadstoffe	2,9
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Februar 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.