



Opel Grandland (2017-2024) Diesel

Französischer Opel

Die erste Generation des Opel Grandland kam Ende des Jahres 2017 auf den Markt. Die technische Basis bildet die EMP-2-Plattform von PSA. Daher ist das Modell technisch beispielsweise mit dem Peugeot 3008 verwandt, mit welchem er zusammen im französischen Sochaux vom Band lief. Ab August 2019 wurde die Produktion nach Eisenach verlagert. Das SUV der unteren Mittelklasse bietet für Passagiere gute Platzverhältnisse. So können auch größere Erwachsene im Fond gut unterkommen. Im Kofferraum steht ebenfalls genügend Stauraum zur Verfügung. Unterwegs erfreuen die vergleichsweise einfache Bedienung, die komfortablen Sitze und der bequeme Ein-/Ausstieg. Das bisweilen steifbeinige Fahrwerk und die nicht optimale Geräuschdämmung sorgen jedoch nur für durchschnittlichen Reisekomfort. Beim Facelift im Jahr 2021 wurde vor allem die Front angepasst. Außerdem entfiel im Namen das "X" (bisheriger Name: Opel Grandland X).

Empfehlung: Zu Beginn des Bauzeitraumes wurde ein 1.6 Diesel mit 88 kW/120 PS verbaut. Der Motor bietet völlig ausreichende Fahrleistungen, ist aber nur selten verfügbar. Später wurde ein 1.5 Diesel mit 74 kW/100 PS oder 96 kW/130 PS eingesetzt. Die schwächere Version fühlt sich vor allem mit Beladung etwas zäh an. Viel besser passt die stärkere Version in den großen Opel, vor allem in Verbindung mit der gut abgestimmten Automatik. Der 2.0 Diesel mit strammen 130 kW/177 PS zieht in jeder Lebenslage kräftig durch und ist immer an eine Automatik gekoppelt. Bei häufigem Anhängerbetrieb ist dieser Motor unsere Empfehlung.

- ⊕ gutes Raumangebot, großer Kofferraum, bequemer Ein-/Ausstieg, vergleichsweise einfache Bedienung, laufruhige und kräftige Diesel
- ⊖ mäßige Übersichtlichkeit, hohe Ladekante, steifbeiniges Fahrwerk, frühe Baujahre wenig zuverlässig

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2026)

Erstzulassungsjahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ADAC-Bewertung	-	24,9	17,8	14,6	9,1	5,0	4,7

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	8,9	8,0	6,0	4,3	3,1	1,8	1,2
	17,0	15,0	15,0	14,7	13,9	10,0	6,0
	25,0	22,1	24,0	25,0	24,6	18,3	10,8
	33,1	29,1	33,0	35,4	35,4	26,5	15,6
	>33,1	>29,1	>33,0	>35,4	>35,4	>26,5	>15,6

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik ist das Bild durchgewachsen. Die ersten Baujahre haben mit erhöhtem Pannenaufkommen zu kämpfen. Spätere Modelle schneiden dagegen gut ab. Laut TÜV ist die Haltbarkeit gut. Etwa durchschnittliche viele Fahrzeuge bestehen die Hauptuntersuchungen ohne Mängel. Em ehesten sorgen Bremsbauteile und Ölverlust für den Verwehr einer neuen Plakette.
Häufige Bauteilfehler	Fahrzeugelektrik allgemein (2018, 2020), Öldruck (2018), Zündspule (2018)
Rückrufe	4/2018: Nur 1.6L B16DTH (LDI) Motoren: Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. 7/2018: Die Seitenairbags können sich nicht öffnen. Der Hersteller ruft daher das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. 5/2019: Ein möglicherweise beschädigter Dieselpartikelfilter (DPF) kann dazu führen, dass dieser nicht ausreichend filtert. Abhilfe: In der Werkstatt muss aufgrund dessen die Funktion des DPF überprüft werden, falls nötig ist ein Austausch vorgesehen. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 360 (auch andere Modelle betroffen) 5/2019: Ursache kann ein zu langes Intervall zwischen zwei Regenerationszyklen sein, wodurch die Rußmasse den DPF verstopfen kann. Und andererseits kann eine Beschädigung des Partikelfilters durch zu große Hitzeeinwirkung während der Fahrt auftreten, ausgelöst durch ein fehlendes Distanzstück im DPF selbst. Abhilfe: Die Vertragspartner nehmen im Rahmen der Reparatur zunächst einen Rußausstoßtest vor. Bei tatsächlich betroffenen Fahrzeugen werde der DPF ersetzt und ggf. das zugehörige Steuergerät neu programmiert. Dauer in der Werkstatt: maximal 3 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 360 (auch andere Modelle betroffen) 2/2020: Aufgrund einer fehlerhaften Verschraubung der Anhängerkupplung besteht die Möglichkeit einer Zugtrennung. Abhilfe: In der Werkstatt erfolgt die Überprüfung und ggf. der Austausch der Verschraubung der Anhängerkupplung. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 220 9/2021: Mit Motorcode "D15DTH": Unter bestimmten Fahrbedingungen kann der Harnstoffinjektor beim Abstellen des Motors blockieren, so dass beim Neustart kein Harnstoff eingespritzt werden kann. Abhilfe: Softwareupdate des Motorsteuergeräts. Dauer in der Werkstatt: ca. 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.900 7/2022: Abweichungen von Abgasvorschriften. Abhilfe: Softwareupdate des integrierten System-Interface (BSI) und mehrerer anderer Steuergeräte. Betroffene Fzg. in Deutschland: 5.113 7/2022: Nicht bekannt: Es existiert eine falsche Angabe der Felgeneinpresstiefe in der CoC-Bescheinigung. Abhilfe: Eine neue Konformitätsbescheinigung für das betroffene Fahrzeug wird bestellt und dem Kunden ausgehändigt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 4.316

7/2022: Falsche Felgeneinpresstiefe in der CoC-Bescheinigung. Abhilfe: In der Werkstatt wird eine neue Konformitätsbescheinigung ausgehändigt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 4.316

7/2022: Nicht bekannt: Es kann aufgrund von Rußüberlastung zu Schäden am Dieseldruckpartikelfilter kommen. Abhilfe: Kontrolle und ggf. Austausch des Dieseldruckpartikelfilters (DPF). Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.803

9/2022: Nicht bekannt: Es kann aufgrund von Rußüberlastung zu Schäden am Dieseldruckpartikelfilter kommen. Abhilfe: Softwareupdate des Motorsteuergerätes. Betroffene Fzg. in Deutschland: 7.332

9/2022: Es kann aufgrund von Rußüberlastung zu Schäden am Dieseldruckpartikelfilter kommen. Abhilfe: Der Dieseldruckpartikelfilter (DPF) wird überprüft und ggf. ausgetauscht. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.783

1/2025: Nicht bekannt: Es wurden inkorrekte CO₂-Werte im CoC und in der Zulassungsbescheinigung Teil 1 (Fahrzeugschein) abgebildet. Abhilfe: Übergabe des korrigierten CoCs und Neuzulassung des Fahrzeugs zum Erhalt einer korrigierten Zulassungsbescheinigung. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.547 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

04/2017	offizielle Präsentation der ersten Generation (noch als Grandland X)
10/2017	offizieller Verkaufsstart des Grandland X mit folgenden Motoren: 1.2 Direct Injection Turbo (96 kW/130 PS), 1.6 Diesel (88 kW/120 PS), 2.0 Diesel (130 kW/177 PS, ausschließlich mit 8-Stufen-Automatikgetriebe)
04/2018	Überarbeitung/Anpassung des 1.2 Direct Injection Turbo (neuer Bauzeitraum bis 07/2019); Verkaufsstart neuer Diesel-Motoren: 1.5 Diesel (74 kW/100 PS, bis 07/2018), 1.5 Diesel (96 kW/130 PS); 1.6 Diesel eingestellt
07/2018	Einführung des leistungsstärkeren 1.6 Direct Injection Turbo (133 kW); Ende des Bauzeitraums für den 1.5 Diesel (74 kW/100 PS)
06/2019	Einführung der Plug-in-Hybrid Version (Systemleistung 221 kW/300 PS)
07/2019	weitere technische Anpassung des 1.2 Direct Injection Turbo (Bauzeitraum bis 11/2023)
08/2019	Produktionsstart im Werk Opel Eisenach (zuvor Sochaux, Frankreich)
12/2019	Markteinführung in Russland und Start der Plug-in-Hybrid Version mit 165 kW (224 PS)
09/2020	Aktualisierung des 1.6 Direct Injection Turbo (Bauzeitraum bis 07/2021); Ende des Bauzeitraums für den 2.0 Diesel (130 kW/177 PS); Technische Anpassung des 1.5 Diesel (96 kW/130 PS) zur Erfüllung der Abgasnorm Euro 6d
06/2021	Präsentation des Facelifts; das „X“ entfällt, Einführung der „Vizor“-Frontpartie
01/2022	Markteinführung des überarbeiteten Modells (Grandland)
10/2022	Vorstellung des sportlichen Topmodells Grandland GSe mit dem starken Plug-in-Hybrid-Antrieb
11/2023	Umstellung der Motorenpalette (1.2 Turbo sowie beide Plug-in-Hybride) auf die Abgasnorm Euro 6e; erneute technische Anpassung des 1.5 Diesel (96 kW/130 PS) zur Erfüllung der Abgasnorm Euro 6e
02/2024	Einführung und Verkaufsstart des 1.2 Direct Injection Turbo Hybrid 48V (Mild-Hybrid mit 100 kW)
09/2024	Ende des Bauzeitraums für die aufgeführten Benzin- und Hybrid-Modelle der ersten Generation

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	SUV
Länge/Breite/Höhe [mm]	4.477 / 1.856 / 1.609
Breite mit Spiegeln [mm]	2.098
Kofferraumvolumen [l]	514
Dachlast [kg]	85

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 Diesel	1.5 Diesel	1.5 Diesel Automatik	1.5 Diesel Automatik	2.0 Diesel Automatik
Aufbau/Türen	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5	SUV / 5
Bauzeitraum	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2023-2024	2017-2020
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4 / 1.560	4 / 1.499	4 / 1.499	4 / 1.499	4 / 1.997
Leistung [kW/PS]	88 / 120	96 / 130	96 / 130	96 / 130	130 / 177
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	300 / 1.750	300 / 1.750	300 / 1.750	300 / 1.750	400 / 2.000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	11,8	10,9	12,3	11,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	189	192	192	195	211
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,3 l D (NEFZ)	5,3 l D (WLTP)	5,3 l D (WLTP)	5,4 l D (WLTP)	6,1 l D (WLTP)
CO ₂ [g/km]	111 g/km	139 g/km	140 g/km	142 g/km	160 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	A	-	-	E	-
Anhängelast gebremst / ungebremst [kg]	1.400 / 690	1.500 / 600	1.300 / 600	1.300 / 730	2.000 / 750
Tankinhalt [l]	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18 / 19 / 21	18 / 19 / 21	18 / 19 / 21	18 / 19 / 21	18 / 19 / 23
Steuer pro Jahr*	184 €	230 €	232 €	244 €	320 €
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP)	Euro 6d-TEMP-EVAP- ISC (WLTP)	Euro 6e (WLTP)	Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6 Diesel	1.5 Diesel	1.5 Diesel Automatik	1.5 Diesel Automatik	2.0 Diesel Automatik
Wartung 1	280 €	280 €	280 €	280 €	320 €
bei km / Monate	30.000 / 12	30.000 / 12	30.000 / 12	30.000 / 12	30.000 / 12
Wartung 2	380 €	440 €	440 €	440 €	620 €
bei km / Monate	60.000 / 24	60.000 / 24	60.000 / 24	60.000 / 24	60.000 / 24
Wartung 3	590 €	590 €	590 €	590 €	820 €
bei km / Monate	120.000 / 48	120.000 / 48	120.000 / 48	120.000 / 48	120.000 / 48
bei km / Monate	- / -	- / -	- / -	- / -	- / -
Zahnriemen	660 €	550 €	550 €	550 €	790 €
bei km / Monate	175.000 / 120	180.000 / 120	180.000 / 120	180.000 / 120	150.000 / 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	820 €	820 €	820 €	820 €	820 €
Bremsscheiben und -beläge hinten	780 €	780 €	780 €	780 €	780 €
Auspuffanlage (nach Kat)	1.020 €	1.920 €	1.920 €	1.920 €	1.640 €
Kupplung	1.670 €	-	1.670 €	1.670 €	10 €
Generator	790 €	790 €	790 €	790 €	810 €
Anlasser	630 €	680 €	680 €	680 €	1.080 €

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

TYP	1.6 Diesel	1.5 Diesel	1.5 Diesel Automatik	1.5 Diesel Automatik	2.0 Diesel Automatik
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	152 €	156 €	156 €	157 €	163 €
Betriebskosten (Kraftstoff)	143 €	171 €	171 €	174 €	194 €
Werkstatt-/ Reifenkosten	118 €	113 €	113 €	113 €	127 €
Gesamtkosten pro Monat	413 €	440 €	440 €	444 €	484 €
Gesamtkosten pro km	33,0 ct	35,2 ct	35,2 ct	35,5 ct	38,7 ct

Garantien

Der Grandland wurde mit einer zweijährigen allgemeinen Garantie ausgeliefert. Zudem bietet Opel eine zweijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der Opel Grandland X erreicht volle fünf Sterne. Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, optischen und akustischen Gurtwarnern, und seitlichen Kopfairbags in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags verbaut. Im Insassenschutz zeigen die Rückhaltesysteme in der ersten und zweiten Sitzreihe eine gute Wirkung für Erwachsene, das Verletzungsrisiko ist gering bis sehr gering, einzige Ausnahme ist ein mittleres Verletzungsrisiko für den Fahrer beim Crash mit teilweise Überdeckung. Für Kinder ist das Verletzungsrisiko mittel bis sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den äußeren hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Der mittlere Sitz hinten ist für bestimmte kleine, gegurtete Kindersitze geeignet, die Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Ein Notbremsassistent ist nur gegen Aufpreis verfügbar liefert dann aber gute Ergebnisse.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.