



Opel Grandland X 1.5 Diesel Innovation Automatik

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

Das der seit Ende 2017 verkaufte Grandland X auf dem aktuellen Peugeot 3008 basiert, ist auf den ersten Blick nicht zu sehen. Die Blechkleider sind schon sehr unterschiedlich. Und auch im Innenraum hat Opel auf seine eigene Bedienphilosophie gesetzt, die sich deutlich von der der Franzosen absetzt. Weniger progressiv, dafür mit mehr klassischen Tasten findet man sich im Opel auf Anhieb leichter zurecht als im futuristischen Peugeot. Was man letztlich lieber hat, ist auch eine Frage des Geschmacks.

Frei von Geschmacksfragen überzeugt der Innenraum mit seiner guten Verarbeitung und seinem üppigen Platzangebot, selbst Zweimeterriesen sollten auf den vorderen Plätzen genug Raum vorfinden. Der Kofferraum wird auch den Ansprüchen von Familien gerecht. Dazu passt die gute Übersicht auf den Verkehr durch die erhöhte Sitzposition, leider wieder eingeschränkt durch die breiten Dachsäulen ganz hinten.

Der neu entwickelte Dieselmotor stammt von Konzernmutter PSA - keine schlechte Wahl, denn die Laufkultur ist wirklich gut. Der 1,5 Liter große Vierzylinder mobilisiert 300 Nm und 130 PS - er reißt damit keine Bäume aus, liefert aber genug Leistung für den Alltag. Und ist zumindest bezüglich der Schadstoffe sauber, auch wenn er etwas sparsamer mit dem Kraftstoff umgehen könnte. Solange man gelassen durch die Weltgeschichte fährt, ist die Zusammenarbeit mit der Achtgangautomatik einwandfrei. Sportlicher Fahrweise steht die lange Übersetzung im Weg, dann wird unruhig hin- und hergeschaltet, während sich der Motor mit den 1,5 Tonnen Fahrzeuggewicht abmüht. Die Preise für den Grandland X beginnen bei 24.250 Euro, die getestete Variante liegt aber jenseits der 35.000 Euro - eine selbstbewusste Summe. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, Seat Ateca, Skoda Karoq.

+ viel Platz im Innenraum, umfangreiche Serienausstattung, kultivierter Motor, gute optionale Ergonomiesitze

- hohe Ladekante, nur durchschnittlicher Federungskomfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

 Familie 2,4

 Stadtverkehr 3,8

 60+ Senioren 2,6

 Langstrecke 2,8

 Transport 2,4

 Fahrspaß 3,5

 Preis/Leistung 2,3

EcoTest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der Grandland X ist außen wie innen gut verarbeitet. Die Karosserie ist solide gefertigt, nur teils schlecht isolierte Kabel im Motorraum fallen aus der Rolle, ebenso beim Blick unter das Blechkleid der nicht durchgehend aufgetragene Korrosionsschutz. 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 einge-

prägte Naht rund um das Mittendisplay erweckt beim Betrachter den Eindruck, das Armaturenbrett wäre mit Leder bezogen. Je nach Ausstattung farblich abgesetzte Nähte peppen das Interieur zusätzlich auf. Dort, wo man selten hinsieht und hinfasst, findet man aber meist harten Kunststoff.

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

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit dem 53 Liter großen Tank kommt der Grandland X 1.5 Diesel auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,91/100 km bis zu 895 km weit. Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens rund 505 kg, das sollte für Familien samt Gepäck genügen. Davon können bis zu 85 kg auf dem Dach (Reling Serie) transportiert werden. Opel lässt eine Stützlast von 70 kg zu, das sollte auch noch für zwei Pedelecs ausreichen. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt nur 1,3 Tonnen, das ziehen großer Anhänger fällt damit aus; hat der Anhänger keine eigene

Bremse, darf er nur 600 kg wiegen. Im Pannenfall hilft das serienmäßige Reifenreparaturset, ein Notrad ist immerhin gegen Aufpreis zu haben. Dann sind auch ein Wagenheber sowie Bordwerkzeug an Bord. Der 17 Liter fassende AdBlue-Tank ist einfach über eine Öffnung hinter der Tankklappe zu befüllen.

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

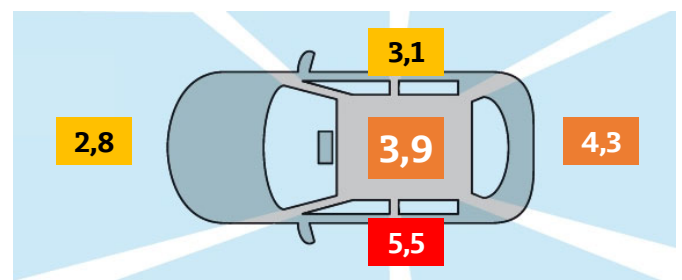
3,1 Licht und Sicht

⊕ Serienmäßig kommt der Grandland X Innovation mit Halogenlicht vorn und LED-Rückleuchten daher, gegen Aufpreis leuchtet er die Fahrbahn nachts auch nach vorn mit LED-Scheinwerfern aus. Das LED-Lichtsystem sorgt für eine homogene Ausleuchtung, Abbiege- und Kurvenlicht gehören ebenfalls zum Funktionsumfang. Der Fernlichtassistent kann jedoch, anders als bei den Matrix-LED-Scheinwerfern von Opel, 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.

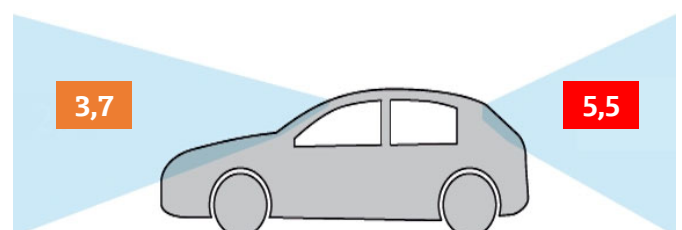
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Extrem breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

⊖ 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 Fahrzeughenden 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 optionale Rückfahrkamera eine große Hilfe. Gegen Aufpreis sind zudem

ein Parklenkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem zu haben. Für die Vogelperspektive nutzt Opel jedoch nur eine Front- und eine 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 und Front- und Heckkamera die Umgebung abfilmen konnten. Die feinen Drähte der serienmäßigen Frontscheibenheizung sorgen bei nächtlicher Fahrt mitunter für störende Reflexionen.

1,9 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 Fußbereich etwas schmal, doch insgesamt steigt man auch dort mühelos ein und aus. Als Innovation leuchtet der Opel auch per Spots in den Außenspiegeln beim Ein- und Aussteigen das Umfeld des Autos aus. Es gibt vier Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türen werden an drei Position sicher offen gehalten.

⊖ 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. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Innovation serienmäßig. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 425 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 915 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.420 Liter Volumen verfügbar. Bei all diesen Volumenangaben ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position; darunter kann man im Bereich der Reserveradmulde weitere 60 Liter Raum nutzen. Setzt man den doppelten Boden nach oben, trennt man etwa 50 Liter Volumen vom Gesamtkofferraum ab, dabei entsteht zu den umgeklappten Rücksitzlehnen einen weitgehend ebene Ladefläche.



Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der Grandland X viel Raum für das Gepäck.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

An der Nutzbarkeit des Kofferraums gibt es wenig auszusetzen. Die Heckklappe öffnet weit (über 1,90 m Höhe darunter) 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. Ab der Ausstattung Innovation 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 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. Das Ladeabteil hinten wird nur von einer Lampe beleuchtet, etwas wenig, um den Kofferraum sinnvoll zu erhellen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus, wo sich an der Seite links und rechts jeweils ein Hebel befindet. Die Lehnen fallen nach dem Entriegeln automatisch um, das Aufstellen gestaltet sich im Gegenzug 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. Optional ist ein Trennnetz erhältlich, das die Insassen vor nach vorn fliegendem Gepäck schützt; allerdings kann man es nur hinter den Rücksitzen und nicht hinter den Vordersitzen einhängen.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum gefallen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Trotz der engen Verwandtschaft zum Peugeot 3008 hat Opel das Cockpit des Grandland X in weiten Teilen eigenständig gestaltet. Nur ein genauere Vergleich lässt die Verwandtschaft erkennen. So stammen etwa die Tasten für die elektrischen Fensterheber aus dem Peugeot-Teilelager. Auch die Benutzeroberfläche des Infotainmentsystems findet man im französischen Konzernbruder wieder, bei den Hardwaretasten geht Opel aber einen eigenen Weg. An der Bedienbarkeit der aufgeräumten Kommandozone 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 deutlich einfacher gestaltet.

⊖ Zwar verfügt der Grandland X in der Ausstattung Innovation serienmäßig über eine praktische und gut erreichbare Taste zum Starten und Abstellen des Motors, dennoch ist die Handhabung im Alltag gewöhnungsbedürftig. Der Grund: Man muss die Taste länger gedrückt halten, bis der Motor anspringt oder ausgeht. Drückt man den Startknopf wie von anderen Autos gewohnt nur kurz, passiert nichts.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der Grandland X Innovation ordentlich aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen samt 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 und einem USB-Anschluss für die Fondpassagiere aufrüsten. Seit der Überarbeitung der letzten Preisliste hat der Grandland X den Online- und Service-Assistenten OnStar nur noch gegen Aufpreis an Bord. Dieser umfasst verschiedene Funktionen wie

etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen über das Smartphone (u. a. Auto ver- und 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-Netztes via Fahrzeug-WLAN kostet aber weiteren Aufpreis.

Nach dem Verkauf der Marke Opel von General Motors an den französischen PSA-Konzern läuft jedoch auch das von GM entwickelte OnStar-System in den Opel-Modellen aus. Zumindest

bis Ende 2020 wird es noch im gewohnten Umfang nutzbar sein. Ob es für aktuelle Modelle mit OnStar-Zugang danach eine Umrüstoption geben wird oder ob die Kunden dieser Autos dann schlicht und einfach weniger Dienste nutzen können, ist aktuell noch nicht bekannt.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot sehr großzügig aus, selbst zwei Meter große Insassen finden dort problemlos 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.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der Grandland X den Insassen eine Menge Platz. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen für etwa 1,95 m große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf 1,85 m Körpergröße eingestellt ist. Da die Seitenlinie der Karosserie nach hinten hin ansteigt, fühlt man sich im Fond noch etwas stärker eingeeengt. Die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule schmälert das Raumgefühl zusätzlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

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. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht separat abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Der Federungskomfort ist nicht die Stärke des Grandland X. Die höher bauende Karosserie bringt schon grundsätzlich einige Nachteile mit sich, in der Summe erscheinen die Herausforderungen aber nicht optimal gelöst. Mitverantwortlich ist die vergleichsweise einfache Fahrwerkstechnik (keine adaptiven Dämpfer, Verbundlenkerachse hinten), die gehobenen Komfort kaum möglich macht.

Das Fahrwerk wirkt recht steifbeinig, besonders im Stadtverkehr spricht die Feder-Dämpfer-Kombination nicht feinfühlig

auf Unebenheiten an. Kanaldeckel werden von der Hinterachse nicht sonderlich gut geschluckt, einseitige Unebenheiten führen aufgrund der Verbundlenkerhinterachse zu einem leichten Versatz des Hecks. Auch auf schlechten Landstraßen kommt der Aufbau nicht zur Ruhe, die hohe Sitzposition verstärkt den Eindruck für die Insassen. Auf der Autobahn neigt das Fahrwerk auf welligem Fahrbahnbelag zum Stuckern, die straffe Abstimmung sorgt andererseits aber für eine sichere Straßenlage und ein verbindliches Fahrgefühl.

2,4 Sitze

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Ergonomischen Aktiv-Sitzen ausgestattet, die nicht nur für Langstreckenfahrer

eine klare Kaufempfehlung darstellen. Die Sitze sind angenehm straff gepolstert und gut konturiert, außerdem

bieten sie auch viele Einstellmöglichkeiten. So lässt sich die Neigung der Sitzflächen ebenso anpassen wie deren Länge. Zudem warten die Sitze mit einer elektrisch einstellbaren 4-Wege-Lendenwirbelstütze auf. Die Sitzposition ist gut, leider lassen sich die Mittelarmlehne nicht in der Höhe und die

Kopfstützen nicht in Längsrichtung einstellen. Optional gibt es für den Fahrersitz eine komplett elektrische Einstellbarkeit, dann auch mit Memory-Funktion. Im Fond sitzt man erwartungsgemäß nicht so bequem wie vorn, aber auch dort sind längere Strecken kein Problem.

2,6 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,4 dB(A) - ein angemessener Wert. Der PSA-Diesel ist ein angenehmer lauffähiger und meist leiser Vertreter der Selbstzünder-

Fraktion. In den hinteren Radhäusern verbaut Opel kein gesondertes Dämmmaterial, die Fahrgeräusche bei nasser Fahrbahn oder Kies sind dadurch etwas erhöht. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im Rahmen.

2,0 Klimatisierung

⊕ In der Basisversion ist das Kompakt-SUV nur mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Grandland X Innovation ist die Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig an Bord, die Temperatur lässt sich somit für Fahrer und Beifahrer separat vorwählen. Bei den vorderen Ausströmern hat sich Opel das Drehrad zum Regulieren des Luftstroms leider gespart, somit sind die individuellen Einstellmöglichkeiten reduziert. An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze sowie die Lenkradheizung für Wohlbefinden - beides ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis lassen sich die

Vordersitze belüften und sogar die äußeren Fondsitze beheizen. Wer im Winter draußen parken muss, wird sich über die serienmäßige Frontscheibenheizung freuen; im Fahralltag weniger begeistern die feinen Drähte in der Frontscheibe, über die die Beheizung umgesetzt wird. Auch an die Fondpassagiere hat Opel gedacht, in der Mitte sind separate Luftausströmer verbaut (Serie) und die hinteren Scheiben sind getönt (Option). Zusätzlich finden sich in der Aufpreisliste praktische Rollos, die vor starker Sonnenstrahlung schützen können.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der neu entwickelte Dieselmotor holt dank Turbolader aus 1,5 Liter Hubraum 130 PS und ein maximales Drehmoment von 300 Nm. Damit ist der Grandland X ausreichend flott motorisiert, auch Überholmanöver werden damit nicht zum Nervenkitzel. Freilich darf man sich keine sportlichen Fahrleistungen erwarten, immerhin müssen 1,5 Tonnen in Schwung gebracht werden. Den Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,7 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit gibt Opel

mit 196 km/h an - die erreicht er auch, aber erst nach sehr, sehr langem Anlauf und unter günstigen Bedingungen. Der aerodynamisch ungünstige Aufbau des Kompakt-SUV steht höheren Geschwindigkeiten schlicht im Weg. Hektische Fahrweise passt auch einfach nicht zur Motor-Getriebe-Kombination im Grandland X, sie lädt eher zu gemütlichem und entspanntem Fahren ein.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der neue 1,5-Liter-Vierzylinder im Grandland X gehört zu den kultiviertesten Dieseln mit dieser Zylinderzahl. Das Aggregat verkneift sich störendes Brummen bei sehr niedrigen Drehzahlen genauso wie übergebühliches Dröhnen bei hohen Drehzahlen. Ab etwa 3.000 1/min ist der Motor unter Last deutlich zu hören, aber nicht störend laut. Die lange Übersetzung macht es auch nicht nötig, sich in diesen Drehzahlregionen länger aufzuhalten. Die Vibrationen hat

Opel ebenfalls vorbildlich gedämpft, wenn überhaupt sind sie nur in geringem Maße im Lenkrad zu spüren. Die Leistungsentfaltung ist unaufgeregt und zwischen 2.000 und 3.000 1/min durchaus nachhaltig. Auf Gaspedalbefehle spricht der Motor mit nur leichter Verzögerung an, sofern einmal der phlegmatische Drehzahlbereich unter 1.800 1/min verlassen ist.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Den 130-PS-Diesel gibt es mit Sechsgang-Handschaltung und einer Achtgang-Automatik. Die Automatik im Testwagen macht ihre Arbeit gut, sie schaltet meist weitgehend ruckfrei und zügig. Sofern man den ruhigeren Fahrstil pflegt, gefallen auch die Schaltpunkte. Die Kriechfunktion beim Anfahren arbeitet angemessen, das Rangieren fällt damit leicht. Die Gangschlüsse passen einwandfrei, die acht Gänge ermöglichen

eine weite Spreizung der Übersetzung bei gleichzeitig nicht zu großen Drehzahlprüngen. Bei 130 km/h dreht der Motor mit etwa 2.200 1/min.

Die lange Übersetzung in Kombination mit dem mittelmäßig starken Motor hat bei zügiger Fahrweise allerdings zur Folge, dass die Automatik häufig schalten muss und dem Grandland X seine Gelassenheit abhanden kommt.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

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. Da die Allwetterreifen für einen deutlich längeren Bremsweg sorgen, ist diese Option nicht wirklich empfehlenswert. Zumal das System für Fahrer, die öfters abseits befestigter oder auf verschneiten Straßen unterwegs sind, nicht wirklich eine Alternative zu vier angetriebenen Rädern darstellt. Unterwegs auf Asphalt erweist sich der Grandland X als sicheres Gefährt mit gutem Gerade-

auslauf und moderaten Aufbaubewegungen bei zügiger Kurvenfahrt.

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

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 diffus anfühlt. Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Übersetzung nicht sonderlich direkt, der Lenkaufwand hält sich aber in Grenzen.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Grandland X 1.5 Diesel nach durchschnittlich 34,9 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein insgesamt

guter Wert. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest und stabil. Die Dosierbarkeit und das Ansprechverhalten der Bremse sind einwandfrei.

2,2 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit macht der Grandland X eine gute Figur. Bereits das Basismodell ist mit einem Spurassistenten, Verkehrszeichenerkennung, Geschwindigkeitsregler sowie automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Letzterer wird über die Frontkamera mit Informationen zu erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gefüttert. Durch Betätigen der Taste „MEM“ (Memory) wird die Geschwindigkeit für den Limiter übernommen. Ab dem Ausstattungslevel Innovation gehören zusätzlich Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent mit Lenkeingriff (aktiv zwischen 65 und 180 km/h) sowie das Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarnung dazu. Ein Toter-Winkel-Warner (aktiv zwischen 12 und 140 km/h) ist Serie, der Abstandsregelautomat eine aufpreispflichtige Option.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen














⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der Opel Grandland X mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte noch gut ab (Test 09/2017). Das Kompakt-SUV hat Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie von vorn nach hinten 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 und schützen auch zwei Meter große Personen. Der Opel ist - falls OnStar an Bord ist - mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis 1,75 m Größe guten Schutz, weiter lassen sie sich nicht ausziehen. Während das Warndreieck sinnvoll in der Heckklappe untergebracht ist, findet man den Verbandkasten schlecht zugänglich unter dem Kofferraumboden.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm 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 wie auch der Beifahrersitz sind gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet und zudem mit der i-Size-Freigabe gekennzeichnet.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | 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 | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | nicht erhältlich |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Serie |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Serie |
|  | 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 |

Allerdings lassen sich die vorderen Sitze beim Befestigen einer Babyschale samt Fuß hinten nicht mehr komplett zurückschieben. 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.

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

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

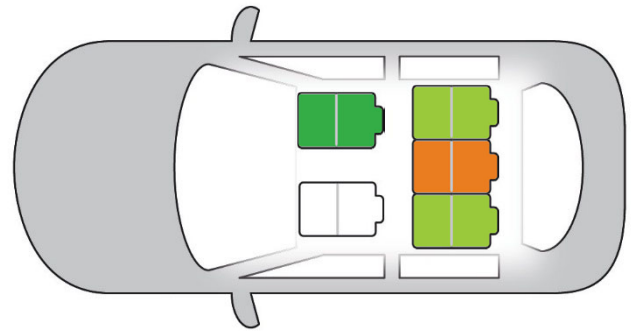
Der Verbrauch des Grandland X mit dem 1,5-Liter Dieselmotor und Achtgangautomatik liegt im Ecotest bei 5,9 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 187 g/km. Das reicht nur für 21 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Opel 5,7 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,3 l Diesel alle 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die für Euro 6d-TEMP überarbeitete Abgasreinigung zeigt seine Wirkung. Die Schadstoffemissionen des 1,5-l-Dieselmotors sind sehr gering. Einzig bei sehr hoher Leistungsabforderung, beispielsweise im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus, steigen die NO_x-Emissionen etwas an - aber nicht zu vergleichen mit älteren Motoren. Da der Ecotest aber sehr streng ist, gibt es dafür ein paar Punkte Abzug, so dass am Ende 46 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe vergeben werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten erzielt der

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)

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 5,7 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße | 5,2 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 7,3 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 5,9 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

Grandland X 1.5 Diesel 67 Punkte und verpasst damit den vierten Stern einigermaßen knapp - drei von fünf Sternen steht auf der Endabrechnung für den Ecotest.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das getestete Modell steht ab 35.360 Euro in der Preisliste - eine Menge Geld. Immerhin ist die Ausstattung recht umfangreich und umfasst schon Komfort-Details wie die Klimaautomatik und die beheizte Frontscheibe sowie Sicherheitsfunktionen wie den Spurhalteassistenten. Der Grandland X lässt sich aber problemlos noch weiter aufrüsten, so dass für den Testwagen schon deutlich über 40.000 Euro auf

dem Preisschild stehen. Die Einstufungen für die Versicherung sind noch moderat, für die Steuer sind nach NEFZ-Berechnung 168 Euro, nach individueller WLTP-Berechnung für den Testwagen 238 Euro fällig. Opel möchte den Grandland einmal im Jahr zur Inspektion in der Werkstatt sehen, für Wenigfahrer ist das ungünstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.2 DI Turbo Selection | 1.6 DI Turbo "120 Jahre" Automatik | 1.5 Diesel Selection | 2.0 Diesel Design Line Automatik |
|---------------------------------------|------------------------|------------------------------------|----------------------|----------------------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1199 | 4/1598 | 4/1499 | 4/1997 |
| Leistung [kW (PS)] | 96 (130) | 133 (180) | 96 (130) | 130 (177) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 230/1750 | 250/1750 | 300/1750 | 400/2000 |
| 0-100 km/h [s] | 10,1 | 8,0 | 10,9 | 9,5 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 188 | 222 | 192 | 211 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/20/19 | 19/21/21 | 19/21/21 | 19/21/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 560 | 705 | 580 | 740 |
| Preis [Euro] | 24.250 | 34.850 | 27.810 | 37.470 |

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

| | |
|---|------------------------------|
| 4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat mit DPF | |
| Hubraum | 1.499 ccm |
| Leistung | 96 kW/130 PS bei 3.750 1/min |
| Maximales Drehmoment | 300 Nm bei 1.750 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 192 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,3 s |
| Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP) | 4,1/5,4 l |
| CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP) | 108/143 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 | 1.455/545 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 514/1.652 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 600/1.300 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 (.Gang) | 6,7 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.200 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,9 m |
| Reifengröße Testwagen | 255/55 R18 98V |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 3 |
| Wendekreis links/rechts | 11,1/10,9 m |
| EcoTest-Verbrauch | 5,9 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 5,7/5,2/7,3 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 156 g/km (WTW* 187 g/km) |
| Reichweite | 895 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 67,4 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.100 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.495/505 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 425/915/1.420 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 116 Euro | Werkstattkosten | 79 Euro |
| Fixkosten | 125 Euro | Wertverlust | 389 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 709 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹ | 238 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/21/21 | | |
| Basispreis Grandland X 1.5 Diesel Innovation Automatik | 35.360 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 21.09.2018 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 42.145 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 6.685 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 01.09.2018 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 | -/1.350 Euro°/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 1.350 Euro° (Paket) |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | Serie |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/800 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | 790 Euro° (Paket) |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | 295 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 | Serie |

INNEN

| | |
|--|-------------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/160 Euro/Serie/230 Euro |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | 900 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 | 695 Euro |
| Metalllackierung | ab 595 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/700 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Januar 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer