



Opel Crossland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Ultimate

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 des deutschen SUV mit französischen Wurzeln der kritischen Überprüfung durch die Ingenieure. Der Crossland 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 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 Benziner am Markt. Der Verbrauch im Ecotest liegt bei 6,6 Litern auf 100 Kilometern, die Emissionen sind nach der Umstellung des Motors auf die Abgasnorm Euro6d-TEMP erfreulich niedrig. Lobenswert ist die opulente Komfortausstattung, auch bei den aktiven Fahrassistenten zeigt sich Opel großzügig. Der geräumige Innenraum gefällt ebenso wie der einfache, weil hohe Einstieg. Hier kommt ein Vorteil des SUV-Konzepts zum Tragen. Geländegängig ist der Crossland X freilich nicht, auch weil ein Allradantrieb fehlt. Die mindestens aufgerufenen 27.340 Euro für den Testwagen in der Topausstattung Ultimate sind kein Sonderangebot, die laufenden Autokosten aber nicht besonders hoch. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q2, Citroen C3 Aircross, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

- ⊕ gutes Raumangebot vorn, angenehmer Ein- und Ausstieg, als Ultimate sehr umfangreiche Serienausstattung, gute Fahrleistungen
- ⊖ sehr unkultivierter Motor, nicht sonderlich sparsam, rückmeldungsarme Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,2
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,4

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 680 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt beim Testwagen bei 492 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 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 600 Kilogramm wiegen.

2,6 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 Karosserieteile lassen sich kaum abschätzen, da sich die Vorderkante der Motorhaube dem Blick des Fahrers entzieht. Hinten ist dies einfacher.

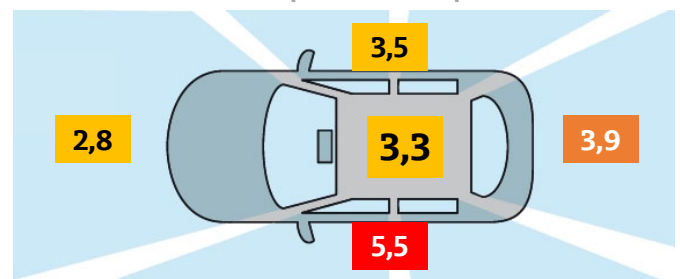
Während sich niedrige vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse auch aufgrund der etwas höheren Sitzposition gut wahrnehmen lassen, fallen diese am Heck aufgrund der hohen Scheibenunterkante kaum ins Auge. Beim Rangieren und Parken helfen Parksensoren hinten und vorn, eine Rückfahrkamera und ein Parkassistent, der die Lenkarbeit in Längs- und Querlücken übernimmt. Die Rückfahrkamera ist 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.

⊕ 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.

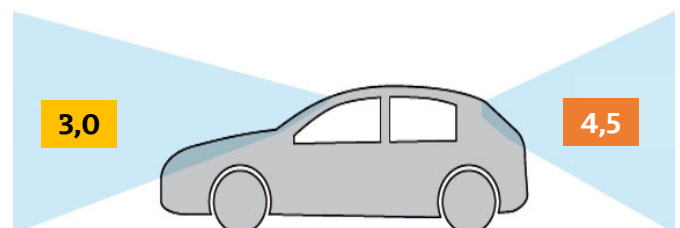
Rundumsicht

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.



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

In der Ausstattung Ultimate sind alle Helferlein serienmäßig. Bei Nachtfahrten leuchten die serienmäßigen LED-Scheinwerfer des Testwagens die Fahrbahn gut aus, das Abblendlicht streut aber recht deutlich. Neben den LED-

Scheinwerfern sind auch ein statischer Fernlichtassistent und ein Abbiegelicht dabei. Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage fehlt.

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 52 Zentimeter über der Straße.

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

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 Getränkeboxen 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.

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.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Der Crossland X besitzt eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne. Ist wie im Falle des Testwagens das Paket „Funktions-Ausstattung“ an Bord, lassen sich die Rücksitze im Verhältnis 40 : 60 längs verschieben, zudem sind die Lehnen in der Neigung verstellbar. Beim Umklappen muss man darauf achten, den Gurt in der dafür vorgesehenen Lasche zu belassen, sonst kann er beim Wiederaufrichten im Schloss eingeklemmt

⊖ Die Diebstahlsicherheit des serienmäßigen 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.



Mit 330-1.220 l Volumen besitzt der Crossland X einen für Kleinwagen relativ großen Kofferraum.

⊖ Die Ladekante liegt 75 Zentimeter über der Straße, vor allem bei schwerem Gepäck ist das sehr hoch. Muss man für größeres Ladegut die Rücklehne umklappen, stört der dann unebene 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 anzustoßen.

und beschädigt werden. Taschenhaken und der Platz unter dem Kofferraumboden, wenn dieser in der oberen Stellung ist, stehen als gesonderte Verstaumöglichkeiten für Kleinkram zur Verfügung.

⊖ Ein Kofferraumtrenngitter zur Montage hinter der zweiten Sitzreihe ist zumindest gegen Aufpreis zu haben.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Sitz und Lenkrad sind mit den manuellen Hebeln einfach und schnell eingestellt. Lichtschalter, Schaltknäuf, 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 übersichtlicher machen und 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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Crossland X ist in Sachen Konnektivität recht gut aufgestellt, 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. Als Ultimate bietet der Rüsselsheimer zudem ein Festplatten-Navigationssystem, eine zweite USB-Schnittstelle sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Optional gibt es noch ein höherwertiges Soundsystem und digitalen Radioempfang (DAB+). Der Online- und Service-Assistent OnStar ist inzwischen nicht mehr serienmäßig an Bord, sondern kostet 490 Euro Aufpreis. Hinzu kommt, dass alle OnStar-Serviceleistungen zum 31.12.2020 eingestellt wird. Diese umfassen verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen

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 großen



Die Verarbeitung des Innenraums geht in Ordnung, die verwendeten Materialien können jedoch den Spazwang 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.

diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. 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 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 an - die Nutzung des Daten-Netzes via WLAN kostet nach einer Testphase weiteren Aufpreis.

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 mit der optionalen, in Längsrichtung verschiebbaren Rückbank ausgestattet. Zudem bietet das Paket „Funktions-Ausstattung“ neigungsverstellbare Rücksitzlehnen sowie eine klappbare Armlehne hinten samt Becherhalter und Durchlademöglichkeit zum Kofferraum. 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



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

kostet extra. Das Handschuhfach ist nicht sehr groß, aber klimatisierbar, falls man nicht den optionalen CD-Player gekauft hat.

2,9 KOMFORT

3,2 Federung

Der Crossland X bietet - typisch Kleinwagenklasse - fahrwerksseitig einfache Hausmannskost. Opel will dem SUV dennoch einen ordentlichen Komfort anziehen, und so wogt der Wagen über lange Wellen. Insgesamt aber kommt er aber nie zur

Ruhe, auf Landstraßen ist das Auto stets in Bewegung. Außerdem kann der Opel kurze Stöße, Asphaltfugen und Kopfsteinpflaster nicht souverän schlucken und so stellt sich am Ende ein recht steifbeiniges Fahrgefühl ein, wie es SUV öfter haben.

2,8 Sitze

Die im Crossland X Ultimate serienmäßigen Sitze mit dem Siegel der Aktion Gesunder Rücken bieten einen guten Sitzkomfort, reichen aber nicht an ihre Pendanten in den größeren Opel-Modellen heran. Die Vordersitze sind in der Höhe verstellbar und bieten zudem eine elektrisch einstellbare Sitzneigung, Vierwege-Lordosenstütze und eine ausziehbare Oberschenkelauflage.

⊖ 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.

3,6 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Crossland X nicht, was der gemessene Schalldruckpegel von 70,0 dB(A) bei 130 km/h belegt. Der Motor

meldet sich je nach Lastzustand merklich zu Wort, bei Autobahntempo übernehmen die Windgeräusche das Zepter.

2,2 Klimatisierung

⊕ Ab der Ausstattungslinie Innovation ist stets eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Im Crossland X Ultimate sind die Vordersitze, das Lenkrad und sogar die Frontscheibe serienmäßig beheizbar. Abgedunkelte Scheiben an den B-Säulen sind ebenfalls serienmäßig an Bord.

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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,1 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.

⊕ 9,9 Sekunden von null auf hundert, 201 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 12,6 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, mitunter auftretende Schaltschläge beim Einkuppeln: Die Schaltarbeit im Crossland X ist kein Vergnügen. Zumindest ist eine Berganfahrhilfe serienmäßig.

3,2 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 Wohlfühlbereich 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. Mit 3,1 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

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

3,0 Bremse

36,3 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.

2,5 SICHERHEIT

2,2 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. In der Topausstattung Ultimate ist zudem ein Frontkollisionwarner samt autonomer Bremsfunktion, der auch Fußgänger erkennen kann, serienmäßig an Bord. 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 nach der Kollisionswarnung selbstständig bremsen. Ebenfalls Serie ist ein Head-Up-Display - leider eine einfachere Version mit der Projektion auf eine aus dem Armaturenbrett fahrenden Scheibe - sowie ein Totwinkel-Warner.

2,3 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.





















⊖ Die äußeren Fondinsassen haben Kopfstützen zur Verfügung, die aber nur bis zu einer Körpergröße von 1,60 Metern schützen.

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 und damit ein gutes Ergebnis erreicht der Opel beim ADAC Crashtest für die Kindersicherheit.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ 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.

3,6 Fußgängerschutz

⊕ Um möglichst erst gar nicht mit einem Fußgänger zu kollidieren, kann der beim Crossland X Ultimate 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der Crossland X 1.2 DI Turbo erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 181 g/km 23 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,6 Litern Super auf 100 Kilometer. Die Verbrauchswerte pro 100 Kilometer im Einzelnen: Innerorts 6,3, außerorts 5,9, Autobahn 8,1 Liter.

1,5 Schadstoffe

Die Partikelemissionen hat der Crossland X nun dank des serienmäßigen Partikelfilters sehr gut im Griff, die CO-Emissionen steigen im Autobahnzyklus nun nicht mehr so stark an wie beim Modell mit der Abgasnorm Euro 6b. So erreicht der Rüsselsheimer 45 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 68 Punkte. Damit verfehlt er knapp den vierten Stern im ADAC Ecotest.

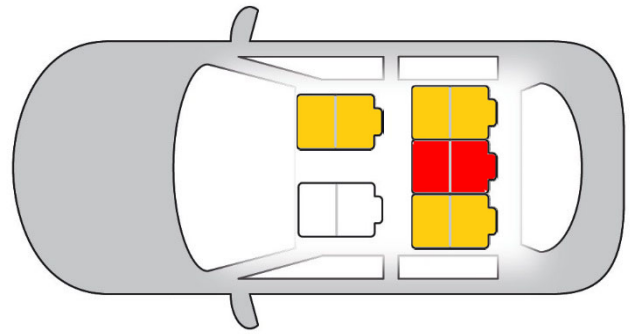
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 27.340 Euro stehen für den Crossland X 1.2 DI Turbo Ultimate in der Preisliste. Ein stattlicher Preis für ein SUV der Kleinwagen-Klasse. Allerdings entschädigt der Rüsselsheimer mit französischen Wurzeln mit einer sehr umfangreichen Serienausstattung. Zweizonen-Klimaautomatik, Spur- und Totwinkelassistent, Head-Up-Display Rückfahrkamera, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, Sitz- und Lenkradheizung -

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	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

das ist nur ein Auszug der Annehmlichkeiten, die der Crossland X bereits ab Werk bietet. Da muss selbst manches Fahrzeug der oberen Mittelklasse passen. Die Versicherungseinstufungen (HP 16, TK 17, VK 20) und die jährliche Kfz-Steuer (68 Euro nach WLTP) sind vergleichsweise günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Crossland X 1.2 Selection	Crossland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Edition	Crossland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Edition	Crossland X 1.5 Diesel Start&Stop Edition	Crossland X 1.5 Diesel Start&Stop Edition Auto- matik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	4/1499
Leistung [kW (PS)]	61 (83)	81 (110)	96 (130)	75 (102)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	205/1500	230/1750	250/1750	250/1750
0-100 km/h [s]	14,5	10,9	9,9	11,7	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	187	201	178	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/17	16/20/17	16/20/17	18/20/18	18/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	477	514	521	509	527
Preis [Euro]	18.400	21.190	21.590	22.320	24.120

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 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
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	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ / WLTP)	5,1 l / 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ / WLTP)	116 g/km / 141 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.212/1.825/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.259/531 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1.255 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/840 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 (.Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,0/8,9/12,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,6
Stadt/Land/BAB	6,3/5,9/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	154 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1298/492 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/725/1.220 l

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

Betriebskosten	135 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	291 Euro
Monatliche Gesamtkosten	604 Euro		
Steuer pro Jahr (Seriensausstattung)	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/17		
Basispreis Crossland X 1.2 DI Turbo Start&Stop Ultimate	27.340 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.06.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.640 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.131 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Seriensausstattung. 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
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/150 Euro/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	670 Euro
Metalllackierung	ab 560 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/570 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Februar 2019

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