



Opel Grandland X 1.6 DI Turbo Hybrid Innovation Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (165 kW / 224 PS)

Den Grandland X verkauft Opel schon seit 2017. Seit 2020 gibt es ihn nun auch als Plugin-Hybriden, gleich in zwei Ausführungen. Die stärkere der beiden hat neben dem Elektromotor zwischen Verbrenner und Getriebe noch einen weiteren E-Motor an der Hinterachse. Das Triumvirat mobilisiert im Zusammenspiel bis zu 300 PS und erlaubt sportwagenähnliche Fahrleistungen. Preislich weniger abgehoben, aber immer noch absolut ausreichend potent ist die "schwächere" Variante hier im Test, deren Motorenduo in der Spitze 224 PS und 360 Nm Drehmoment generiert.

Damit sind schnelle Beschleunigungen und zügige Zwischenspurts möglich, Fahrspaß ist also garantiert. Aber auch gemütliches Cruisen erlaubt der Antrieb und das Fahrwerk, das im Hybriden etwas sensibler und schmeichelnder auf schlechte Straßen reagiert. Bei ruhiger Fahrweise fallen auch die Unzulänglichkeiten der Achtgang-Automatik weniger auf, die beim Schalten zwar nicht wirklich ruckt, ihre Arbeit aber oft alles andere als unmerklich erledigt - etwas Feinschliff wäre noch schön und würde zum ansonsten durchdachten und stimmigen Konzept passen.

Bei aller Leistungsbereitschaft der Motoren sollte doch das Wichtigste bei einem Plugin-Hybriden sein, wie effizient er unterwegs ist. Wenn man fleißig an der Steckdose auflädt und nicht zu viele lange Strecken zurücklegt, kann der geschickt abgestimmte Antrieb relativ sparsam unterwegs sein. Die im Ecotest ermittelte elektrische Reichweite von 55 km gehört aktuell zu den größeren in diesem Segment. Geladen werden kann mit bis zu 7,4 kW (optional), das ist gut; aber leider nur einphasig, das ist in Deutschland praxisfremd - weil meistens nur 4,6 kW (max. 20 A) einphasig zulässig sind. Ansonsten ist der Grandland X wie bisher schon ein praktisches Auto, weil er viel Platz im Innenraum bietet. Als Plugin-Hybrid ist er leider alles andere als günstig, Opel ruft knapp 45.000 Euro schon als Basispreis auf, allerdings für den gut ausgestatteten Innovation. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C5 Aircross, DS7 Crossback, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ gute Serienausstattung, gute optionale Sitze, viel Platz im Innenraum, flotte Fahrleistungen

⊖ hohe Ladekante, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

Familie 2,5

City 3,7

60+ 2,6

Langstrecke 2,6

Transport 2,6

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,6

Ecotest ★★☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Der Grandland X ist außen wie innen gut verarbeitet. Die Karosserie ist solide gefertigt, nur teils halbherzig isolierte Kabel im Motorraum fallen aus der Rolle. Bis auf den Bereich hinter der Hinterachse hat Opel den Unterboden in weiten Teilen extra verkleidet, an einigen Stellen gibt es separate Abdeckungen, um die Aerodynamik zu optimieren. Auf eine Türrahmenverkleidung verzichtet Opel im Falle des Grandland X.

Das Armaturenbrett macht dank der zahlreichen Applikationen in Klavierlack und Chromoptik einen wertigen Eindruck. Die Oberseite der Armaturentafel ist geschäumt und die

eingeprägte Naht rund um das Mittendisplay erweckt beim Betrachter den Eindruck, das Armaturenbrett wäre mit Leder bezogen. Je nach Ausstattung farblich abgesetzte Nähte pepen 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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Grandland X Hybrid im Ecotest bei etwa 55 km - Opel gibt in den technischen Daten also ziemlich realistisch eine elektrische Reichweite von 55 bis 57 km (WLTP) an; innerorts sind Reichweiten bis 60 km durchaus möglich. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 43 l-Tankfüllung etwa 595 km weit. Das Vollladen einer "leeren" Batterie dauert bestenfalls zwei Stunden mit dem optionalen 7,4 kW-Bordlader - sofern diese Ladeleistung zur Verfügung steht, denn der Grandland X Plugin kann leider nur einphasig und auch nur mit Typ 2 Stecker geladen werden. Serienmäßig gibt es nur die 3,7 kW Ladeleistung, mit der die Ladezeit bei etwa vier Stunden liegt. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,9 kWh (inklusive Ladeverluste) benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 510 kg - das reicht für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 85 kg erlaubt. Die Stützlast auf der

Anhängerkupplung kann nur bis 50 kg betragen, das sollte zumindest für einen Fahrradträger samt einem E-Bike oder zwei normalen Fahrrädern ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Grandland X Plugin bis zu einem Gewicht von 1,25 Tonnen - das ist für ein Modell der unteren Mittelklasse nichts berühmtes, teilweise haben schon reine Elektroautos eine höhere Anhängelast. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 600 kg wiegen. Runflat-Reifen oder ein Reserve Rad sind nicht verfügbar, letzteres hat unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m, das geht für den Alltag in Ordnung. Die Fahrzeugbreite von 2,10 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,48 m sind nicht weiter hinderlich in der Stadt, wirklich "kompakt" ist das SUV aber auch nicht mehr.

⊖ Notrad sowie Wagenheber und Radmutternschlüssel sind für den Plugin-Hybriden nicht erhältlich.

3,1 Licht und Sicht

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

⊖ Weniger gut ist es im Grandland X um die Rundumsicht bestellt. Hier fordert das zwar gefällige, aber mit breiten



Extrem breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

Dachsäulen und kleinen Fensterflächen versehene Karosseriekleid seinen Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden sorgen dafür, dass im Nahbereich vor und besonders hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände nicht 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.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg dank der erhöhten Sitzposition und der großen Türöffnungen problemlos. Die Sitzfläche befindet sich 55 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). 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,

2,4 Kofferraum-Volumen

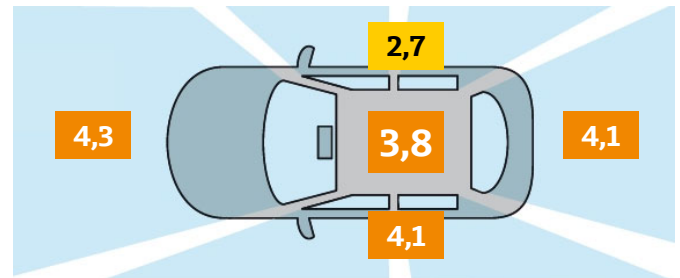
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 375 Liter. Das ist nur geringfügig weniger als bei den konventionell angetriebenen Varianten. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 500 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 865 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.370 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraum stehen in mehreren Fächern noch etwa 55 Liter Stauraum zur Verfügung, die sich beispielsweise für die Ladekabel eignen.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Am Format des Kofferraums gibt es wenig auszusetzen. Die Heckklappe öffnet weit (über 1,90 m Höhe darunter) und gibt eine große Laderaumöffnung frei. Ladekante und -fläche befinden sich nicht auf einem Niveau, die Stufe ist allerdings mit

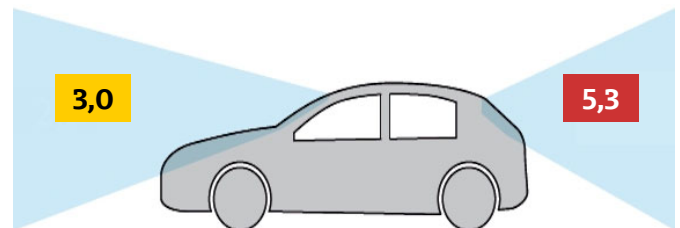
Rundumsicht

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

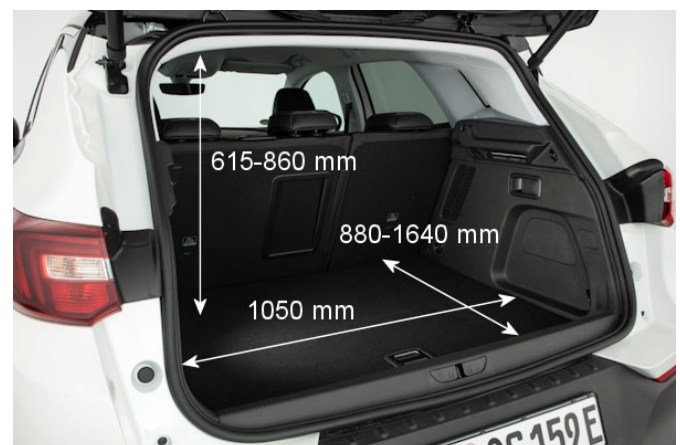


Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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.



Mit 375 l Kofferraumvolumen bietet der Grandland X Hybrid weniger Platz für das Gepäck als die herkömmlich angetriebenen Varianten.

knapp acht Zentimetern 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 78 cm

2,4 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

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.

Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Der Kofferraum bietet keine seitlichen Ablagemöglichkeiten, jedoch zumindest 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.

2,2 INNENRAUM

2,5 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 früheren 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.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der Grandland X Innovation gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreen samt sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle, digitalem Radioempfang (DAB+) sowie Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto. Beim Plugin ist das Navigationssystem ebenso dabei. Aufrüsten lässt sich der Rüsselsheimer mit einer Premium-Audioanlage mit acht Lautsprechern sowie CD-Player, induktiver Lademöglichkeit und einem USB-Anschluss für die

⊖ 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.



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

Fondpassagiere.

Für den Plugin gibt es das OpelConnect mit Telematikdiensten serienmäßig. Dieses umfasst verschiedene Funktionen wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen über das Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Lade- und Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf Funktion im Falle eines Unfalls, die Ladungssteuerung sowie die Aktivierung der Standklimatisierung.

1,7 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. Für den Plugin gibt es das Panoramaschiebedach nicht.

2,3 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 eingengt. Die direkt neben



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

dem Kopf befindliche C-Säule schmälert das Raumgefühl zusätzlich.

3,3 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.

2,4 KOMFORT

2,8 Federung

Der Federungskomfort des Grandland X ist in der Plugin-Variante offenbar besser als bei den anderen Motorisierungen; das höhere Gewicht und die ausgeglichene Gewichtsverteilung machen sich in diesem Fall positiv bemerkbar. Adaptive Dämpfer gibt es auch für diese Variante nicht. Das Fahrwerk federt recht ausgewogen, im Stadtverkehr

spricht die Feder-Dämpfer-Kombination ausreichend feinfühlig auf Unebenheiten an. Auf schlechten Landstraßen fühlt sich der Plugin nicht mehr so steifbeinig wie bisher an, wenngleich schlechte Straße immer für etwas Karosseriebewegung sorgen. Auf der Autobahn ist der Fahrkomfort gut und unauffällig, ein sicheres Fahrgefühl ist gegeben.

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 jeweils 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der Antrieb ist im reinen E-Modus natürlich nahezu lautlos, so rollt man etwa bis Landstraßentempo angenehm leise dahin. Bei höheren Geschwindigkeiten kommen die allgemeinen Fahr- und Windgeräusche zunehmend ins Spiel und dominieren die Geräuschkulisse. Mit 66,9 dB(A) im Innenraum ist der Grandland X Hybrid bei 130 km/h noch

angemessen leise. Der Vierzylinder-Benziner verhält sich akustisch recht zurückhaltend, zumindest solange man ihn nicht zu sehr fordert. Bei hoher Last und/oder hohen Drehzahlen wird er jedoch laut und ist im Innenraum deutlich zu hören.

2,0 Klimatisierung

⊕ 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 serienmäßig beheizbaren Vordersitze für Wohlbefinden - eine Lenkradheizung ist für den Plugin nicht erhältlich. Gegen Aufpreis lassen sich die Vordersitze belüften.

Wer im Sommer oder im Winter draußen parken muss, wird sich über die serienmäßige Standklimatisierung freuen, diese kann man vorprogrammieren oder über die App steuern. Auch an die Fondpassagiere hat Opel gedacht, in der Mitte sind separate Luftausströmer verbaut und die hinteren Scheiben sind getönt (beides Serie). Zusätzlich finden sich in der Aufpreisliste praktische Rollos, die vor starker Sonnenstrahlung schützen können.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im Grandland X 1.6 DI Turbo Hybrid leistet 180 PS und maximal 300 Nm Drehmoment, der zusätzliche Elektromotor mit 81 kW hebt die Systemleistung aber auf üppige 224 PS und 360 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen. Arbeiten beide Antriebe zusammen, geht es rasant vorwärts. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Plugin-Grandland in 4,6 Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindig-

keiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in einer Sekunde - dem schnellen Ansprechen des Elektromotors sei Dank. Da geraten die 1,8 Tonnen Leergewicht bald in Vergessenheit. Opel verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 8,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Der Grandland X Hybrid kann mit seinem gut ansprechenden Motorenduo und der nachdrücklichen Kraftentfaltung schon in der "schwächeren" Variante eine Menge Fahrspaß bieten.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, allerdings auch spürbar rau. Bei hohen Drehzahlen wird er allerdings merklich lauter, dann dringen auch leichte Vibrationen in den Innenraum. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Plugin-Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet. Brummen

bei sehr niedrigen Drehzahlen ist zu hören, aber nicht störend, da die Automatik diese Drehzahlbereiche vermeidet. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung geben kaum Anlass zur Kritik – in beiden Fällen hilft der zusätzliche Boost des Elektromotors.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie im Peugeot ist auch im Opel Plugin-Hybrid eine Achtstufen-Automatik verbaut, die vom japanischen Zulieferer Aisin stammt. Die Arbeitsweise des Getriebes kann nicht recht überzeugen. Das liegt weniger an der Schaltstrategie, die bis auf die verzögerte Reaktion bei großer Leistungsabforderung meist den passenden Gang wählt und manuelle Schalteingriffe

mithilfe der serienmäßigen Schaltpaddles überflüssig macht. Verbesserungswürdig sind hingegen die Schaltvorgänge, bei denen zwar nicht wirklich ein Rucken, aber doch deutliche Zugkraftschwankungen zu spüren sind. Die Drehzahlsprünge zwischen den acht Fahrstufen sind recht klein, die Abstufung passt zur Leistungscharakteristik der Motoren.

Beim Plugin-Hybrid stehen die Fahrmodi D mit moderater Rekuperation und B mit erhöhter Rekuperation zur Verfügung; der B-Modus ist beispielsweise bei längeren Bergabfahrten recht praktisch, weil der Antrieb eine erhöhte Bremsfunktion über den Elektromotor umsetzt. Die Automatik verfügt über eine gut dosierbare Kriechfunktion, die besonders beim langsamen Rangieren hilfreich ist.

Der Wählhebel unterscheidet sich nicht von den übrigen Grandland X-Modellen mit Automatik. Über den Getriebe-wählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, wenn das Getriebe automatisch die Stufe P einlegt.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Wie auch die reinen Verbrenner-Varianten hat der Plugin-Grandland in der hier getesteten schwächeren Ausführung keinen Allradantrieb. Allerdings gibt es den 300 PS starken Plugin mit einem Elektromotor an der Hinterachse, so dass damit zumindest ein rudimentärer Allrad zur Verfügung steht. Unterwegs auf Asphalt erweist sich der Grandland X als sicheres Gefährt mit gutem Geradeauslauf und moderaten Aufbau-bewegungen bei zügiger Kurvenfahrt. Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Grandland X zwar recht fahrsicher, zeigt dabei

aber ein weniger dynamisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug wird bereits beim ersten Anlenken deutlich vom elektronischen Stabilitätsprogramm ESP eingebremst, wodurch der Grandland X viel Geschwindigkeit abbaut und sich anschließend problemlos durch die Pylonengasse dirigieren lässt. Das ESP regelt nur so lange wie nötig. Das Lenkungsverhalten wie bei früheren Testfahrzeugen war weniger ausgeprägt. 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.

2,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Grandland X 1.6 DI Turbo Hybrid nach nur 33,9 m (Mittel aus zehn Einzelbremsungen) - das ist ein wirklich guter Wert in dieser Fahrzeugkategorie. Die Bremsanlage zeigt sich

dabei auch bei höherer Beanspruchung standfest und stabil. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse sind in Ordnung, das Bremsgefühl ist etwas synthetisch.

2,4 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der aktiven Sicherheit macht der Grandland X eine insgesamt 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 knapp zwei Meter große Personen. Der Opel 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.

2,0 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 iSize-Freigabe gekennzeichnet. Allerdings lassen sich die vorderen Sitze nicht

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung 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

mehr komplett zurückschieben, wenn man eine Babyschale samt Stützfuß auf den Rücksitzen befestigt. 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; Isofix-Halterungen gibt es dort auch nicht.

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.

3,8 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Unter Umweltgesichtspunkten macht die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn. Man kann mit den Grandland X Hybrid schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken, sofern der Autobahnanteil niedrig bleibt - dort ist einerseits der Diesel die bessere Wahl, andererseits sind SUVs mit ihrer größeren Stirnfläche bei höheren Geschwindigkeiten allgemein nicht sonderlich sinnvoll. Als Hybrid genutzt, verbraucht der Plugin zumindest nicht mehr als der reine Benziner. Vorteile kann der Plugin-Hybrid jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte in jedem Fall den Diesel ins Visier nehmen, der fährt dann sparsamer. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

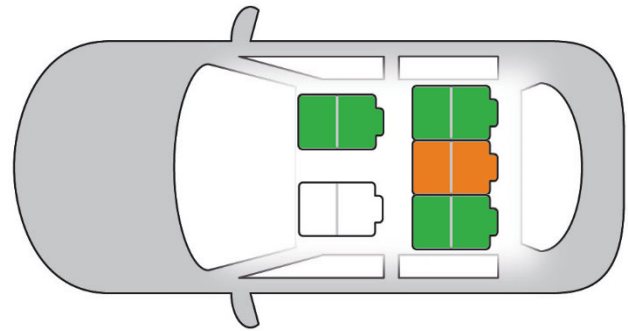
Startet man mit dem Plugin-Grandland X mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 55 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - Opel gibt als Reichweite nach WLTP 55-57 km an, was

4,3 Schadstoffe

⊖ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, verbaut Opel einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt durchaus und liegt nun in allen Betriebszuständen unter den gesetzlichen Grenzwerten. Jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der Grandland X hier einige Punkte verliert; stärker ins Gewicht

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)

bei verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts durchaus erreichbar ist. Der Stromverbrauch im Elektromodus liegt bei 23,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden dieser Größe ist das gar nicht schlecht, für ein reines Elektroauto wäre es eher Mittelmaß. Allerdings haben Konkurrenten bisher tendenziell mehr beim Stromern verbraucht. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 7,2 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei 6,3 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,4 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 9,0 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Grandland X Hybrid auf den ersten 100 km 10,5 kWh Strom und 4,0 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 163 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2019). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 27 von maximal 60 möglichen Punkten.

fällt aber der erhöhte CO₂-Ausstoß im Autobahnzyklus. Die Emissionen anderer Schadstoffe liegen meistens auf niedrigem Niveau. Insgesamt also ein mäßiges Ergebnis. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der Opel Grandland X Hybrid mit den

zwei Antriebsherzen nur 17 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 44 Zählern, die nur für zwei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

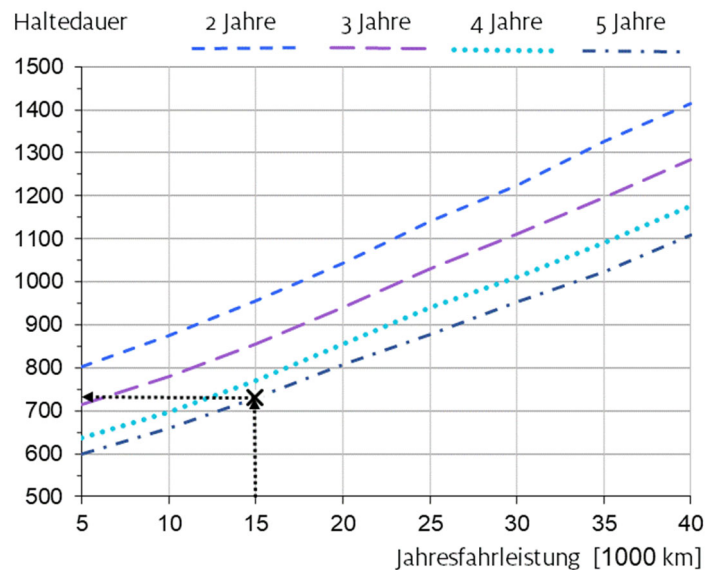
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Das getestete Modell steht mit knapp 45.000 Euro in der Preisliste - eine Menge Geld. Aktuell geht davon noch die Umweltprämie ab: Der Hersteller muss mindestens 2.500 Euro netto beisteuern, dann zahlt der Staat weitere 5.000 Euro an den Fahrzeughalter. Immerhin ist die Ausstattung recht umfangreich und umfasst schon Komfort-Details wie die Klimaautomatik mit Standklimatisierung und das Infotainmentsystem mit Remote-Services sowie Sicherheitsfunktionen wie den Spurhalteassistenten. Der Grandland X lässt sich aber problemlos noch weiter aufrüsten, so dass für den Testwagen schon deutlich über 50.000 Euro auf dem Preisschild stehen. Die Einstufungen für die Versicherung sind noch moderat. Die jährliche Steuer liegt bei günstigen 32 Euro. Vorerst gibt es für fünf Jahre eine jährliche Steuererleichterung von 30 Euro im Jahr, so dass man effektiv 2 Euro pro Jahr Steuer bezahlen muss. Opel möchte den Grandland einmal im Jahr zur Inspektion in der Werkstatt sehen, für Wenigfahrer ist das ungünstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 729 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo Business Edition	1.6 DI Turbo Elegance Automatik	1.6 DI Turbo Hybrid Business Edition Automatik	1.6 DI Turbo Hybrid4 Business Edition Automatik	1.5 Diesel Business Edition
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	133 (180)	165 (224)	221 (300)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	250/1750	360/3000	520/3000	300/1750
0-100 km/h [s]	10,4	8,8	8,9	6,1	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	220	225	235	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,0/6,2 S	5,7/7,3 S	1,5/1,4 S	1,5/1,3 S	4,2/5,2 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	114/141	130/165	35/31	35/29	102/136
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	19/21/22	19/21/22	19/24/22	19/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	123	195	32	32	229
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	668	824	742	836	711
Preis [Euro]	27.250	37.680	43.940	50.440	30.510

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.-Plug-In-Hybrid (Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC, OPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	165 kW/224 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,40 l
CO ₂ -Ausstoß	35 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.477/1.856/1.609 mm
Leergewicht/Zuladung	1.810/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390/1.538 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	50/85 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/6,4/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	93 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.780/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/865/1.370 l

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

Betriebskosten	118 Euro	Werkstattkosten	82 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	423 Euro
Monatliche Gesamtkosten	729 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	32 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/22		
Basispreis Grandland X 1.6 DI Turbo Hybrid Innovation Automatik	43.539 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.05.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.750 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.350 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	940 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	295 Euro°/1.810 Euro° (Paket)
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
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/160 Euro/Serie/Serie
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	695 Euro
Metalllackierung	ab 580 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: März 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer