



Opel Crossland 1.2 DI Turbo GS Line

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (81 kW/110 PS)

Seit Januar 2021 ist das Facelift des ersten Opel Crossland erhältlich, der nunmehr ohne den Namenszusatz „X“ auskommt – ein Allradantrieb (den das X vermuten lässt) war und ist für das SUV ohnehin nicht erhältlich. Der Innenraum blieb von der Überarbeitung augenscheinlich verschont, sodass er im Vergleich zur Konkurrenz doch recht altbacken wirkt. An der Bedienung selbst gibt es jedoch wenig zu kritisieren. Die Modellüberarbeitung scheint allerdings etwas halbherzig umgesetzt, da die alte Modellbezeichnung samt „X“ die vorderen Fußmatten ziert und man bei der Kopplung des Smartphones weiterhin den „Crossland X“ auswählen muss. Offenbar lag der Hauptfokus auf der Integration des neuen Gesichts der Marke – dem sogenannten Vizor, der Kühlergrill, Opel-Blitz und Scheinwerfer kombiniert. Das neue Designelement erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugfront unterhalb der Motorhaube und lässt das Fahrzeug breiter wirken. In der weitgehend unveränderten Rückansicht trägt der Fünftürer nun seinen Namen prominent an der Heckklappe.

Unser Testwagen ist der Crossland 1.2 DI Turbo in der Ausstattungslinie GS Line, die dem Crossover mit schwarz-roten Akzenten einen Hauch Sportlichkeit beschert. Der Turbobenziner mit 1,2 l Hubraum hat 110 PS und damit wenig Mühe, das knapp 1,3 t schwere Auto anzutreiben. Die Manieren, die er dabei an den Tag legt, sind allerdings nicht positiv hervorzuheben. Was Vibrationen, Dröhnen und Brummen angeht, ist der Dreizylinder einer der schlechteren seiner Art. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 6,7 l auf 100 km, die Emissionen sind nach der Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6d niedrig.

Der Rüsselsheimer hat eine eher straffe Grundabstimmung erhalten, die ihn etwas steifbeinig wirken lässt. SUV-typisch fallen die auftretenden Karosseriebewegungen ausgeprägter aus und einer zu sportlichen Fahrweise sind enge Grenzen gesetzt.

Der Crossland ist als GS Line ab 25.485 Euro erhältlich und bringt LED-Scheinwerfer und -Heckleuchten, Einparkhilfe hinten, silberne Dachreling, von der Aktion Gesunder Rücken (AGR) zertifizierte Sitze sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme serienmäßig mit. Der Testwagen kostet durch teils empfehlenswerte Sonderausstattung bereits 31.130 Euro – wahrlich kein Sonderangebot für einen Kleinwagen, die laufenden Kosten sind jedoch moderat. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Ford Puma, Hyundai Kona, KIA Stonic, Peugeot 2008, Seat Arona, VW T-Cross.

⊕ gutes Raumangebot vorn, angenehmer Ein- und Ausstieg, variable Rücksitzbank, als GS Line ansehnliche Serienausstattung

⊖ besteht ADAC Ausweichtest nicht, mäßige Bremsleistung, unkultivierter Motor, lange und unzureichend geführte Schaltwege, Kopfstütze hinten Mitte nicht in allen Ausstattungen Serie, geringe Anhängelasten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

Familie 3,2

City 3,2

60+ 2,8

Langstrecke 3,3

Transport 3,0

Fahrspaß 3,0

Preis/Leistung 2,4

Ecotest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der Crossland 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 lediglich auf dem oberen Teil des Armaturenbretts.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,7 l/100 km ergibt sich mit dem 45-l-Tank eine theoretische Reichweite von 670 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt beim Testwagen bei 520 kg – das reicht für vier Leute samt Gepäck. Der Mittelsitz hinten ist ohnehin nicht für lange Reisen geeignet. Die serienmäßige Dachreling verkraftet Lasten bis 50 kg, die erlaubte Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 65 kg.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem

2,6 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Crossland ein zufriedenstellendes Ergebnis. Bis auf die hinteren Dachsäulen sind diese recht schmal gestaltet. Die vorderen Karosserieenden 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 ab Werk Parksensoren hinten – Parksensoren vorn, Rückfahrkamera sowie Parkassistent für Längs- und Querlücken gibt es gegen Aufpreis.



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

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

⊖ Wie von den aktuellen Opel-Modellen bekannt, schludern die Rüsselsheimer auch beim Kleinwagen-SUV am Unterboden – vernünftige Verkleidungen sucht man vergeblich.

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

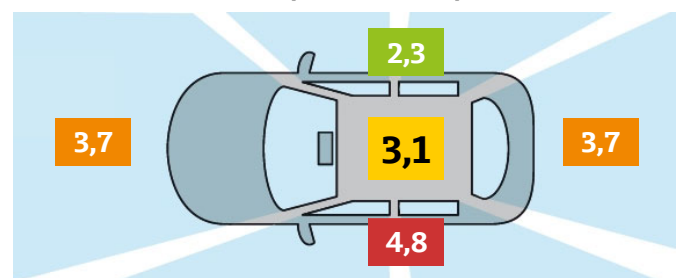
⊖ Die Anhängelast von nur 840 kg für gebremste Anhänger ist wenig praxistauglich, ungebremste Hänger dürfen nur 600 kg wiegen.

Bei Nachtfahrten leuchten die serienmäßigen LED-Scheinwerfer des Testwagens die Fahrbahn gut aus, auch wenn das Licht etwas heller sein dürfte. Diese realisieren zudem einen statischen Fernlichtassistenten sowie ein Abbiegelicht.

⊕ In der getesteten Ausstattung sind auch die Heckleuchten in LED-Technik ausgeführt.

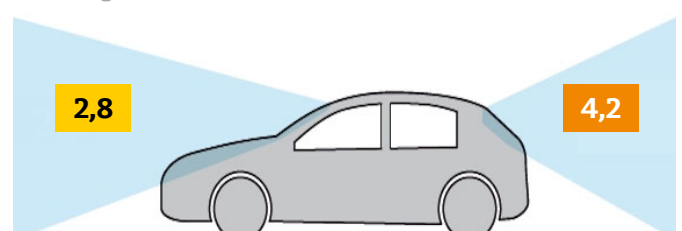
Rundumsicht

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.



⊖ Das LED-Scheinwerfer-System beinhaltet keine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Rückfahrkamera wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Bis auf den nicht allzu schmalen und eher hohen Schweller zeigt der Crossland beim Ein- und Ausstieg den Vorteil des SUV-Konzepts: Man kommt ohne Mühen hinein und wieder hinaus. Dies gilt vor allem vorn, hinten ist der Zugang etwas schmaler. Die Fahrersitzfläche ist angenehme 53 cm über der Straße (bei ganz nach unten gestelltem Sitz). Haltegriffe am Dachhimmel haben alle äußeren Insassen bis auf den Fahrer zur Verfügung.

2,7 Kofferraum-Volumen

In Standardkonfiguration fasst der Kofferraum 345 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 495 l zur Verfügung. Alternativ können bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 740 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 l Volumen verfügbar. Hängt man den doppelten Ladeboden in der oberen Position ein, kann man damit etwa 20 l des Laderaums nach unten abtrennen. Unter der Kofferraumabdeckung befindet sich ein Stauraum mit einem Volumen von 70 l.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuelle Heckklappe gibt eine sehr hohe und recht breite Öffnung frei, somit lassen sich selbst sperrige Gegenstände einladen. Der Kofferraum selbst ist nicht besonders breit oder hoch, durch sein rechteckiges Format aber gut nutzbar. Die Ladekante befindet sich mit 74 cm recht hoch über der Straße, entsprechend hoch muss man Gepäck beim Einladen anheben. Befindet sich der doppelte Ladeboden (Serie bei GS Line) in der unteren Position, muss das Gepäck beim Ausladen über die innenliegende Stufe von 17 cm gehoben werden. In der oberen Position beträgt die innere Stufe noch 5 cm – hier wäre

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie per Laschen unten an der Lehne, ein Entriegelungshebel im Kofferraum ist nicht vorhanden. Die Rücksitzlehnen fallen nach dem Entriegeln nicht automatisch um, können jedoch ohne Demontage der Kopfstützen umgelegt werden, selbst wenn die Vordersitze vollständig

Gerade nach Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems (Option) 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 345 l Volumen besitzt der Crossland einen für Kleinwagen relativ großen Kofferraum.

es wünschenswert, dass sich Ladekante und -fläche auf einer Höhe befinden. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine fast ebene Ladefläche im Verbund mit dem Kofferraumboden in oberer Position.

⊖ Im Dunkeln reicht die kleine Leuchte links im Kofferraum nicht aus, um für einen guten Überblick zu sorgen. Nicht nur bei Nacht muss man ab einer Größe von circa 1,85 m aufpassen, sich nicht am Heckklappenschloss den Kopf anzustoßen.

zurückgefahren sind. Unser Testwagen hat serienmäßig das Paket „Funktions-Ausstattung“ an Bord, damit lassen sich die Rücksitze im Verhältnis 40:60 längs verschieben, zudem sind die Lehnen in der Neigung verstellbar.

Taschenhaken und der Platz unter dem Kofferraumboden stehen als gesonderte Verstaumöglichkeiten für Kleinkram zur

Verfügung. Ein Kofferraumtrenngitter zur Montage hinter der zweiten Sitzreihe ist zumindest gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Eine Durchlademöglichkeit in der Lehnenmitte erlaubt den Transport langer Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind.

2,5 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Sitz und Lenkrad sind mit den manuellen Hebeln einfach und schnell eingestellt. Lichtschalter, Schaltknauf, die leider zu tiefe Klimaautomatik und das Radio mit Touchscreen lassen sich ebenfalls ordentlich erreichen und ohne große Gewöhnung 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. So ist man meist darauf angewiesen, sich durch das nur einigermaßen übersichtliche Touchscreen-Menü zu hangeln – während der Fahrt nicht zu empfehlen. Zumindest setzt Opel mehr Knöpfe ein, als die technischen Cousins aus Frankreich spendiert bekommen haben. Der Crossland besitzt einen Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten, mit deren Hilfe sich die gängigsten Funktionen mit einem Tastendruck schnell und unkompliziert aufrufen lassen.

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

2,6 Multimedia/Konnektivität

Der Crossland ist in Sachen Konnektivität passabel aufgestellt, dennoch haben zahlreiche Konkurrenten der Kleinwagenklasse bereits mehr zu bieten. Alle Ausstattungen ab Edition kommen stets mit Digitalradio samt Android Auto und Apple CarPlay, einer USB-Schnittstelle für Audio- und Video-Dateien, Telefon- und Audio-Bluetooth. Für den GS Line bietet der Rüsselsheimer optional ein Navigationssystem, eine zweite USB-Schnittstelle sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Crossland 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 Fensterflächen ebenfalls gut. Allein die nicht übermäßig große Innenbreite lässt einen spüren, dass man in einem Kleinwagen

⊖ Der Mittelgurt ist im Dachbereich befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehne am Hilfsschloss ausgehängt werden.



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

Der Online- und Service-Assistent OpelConnect ist ebenfalls gegen Aufpreis an Bord und umfasst verschiedene Funktionen, wie etwa eine automatische Notruf-Funktion im Falle eines Unfalls oder auch Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die Live-Navigations-Dienste inklusive Anzeige der Kraftstoffpreise sind für 36 Monate kostenfrei und können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

sitzt.

Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die niedrige Dachlinie etwas geschmälert. Das optionale Panorama-Glasschiebedach lässt zusätzliches Licht in den Innenraum.

3,0 Raumangebot hinten

Auch im Fond ist die Beinfreiheit die einschränkende Größe hinsichtlich des Raumangebots. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,90 m große Personen. Die Kopffreiheit ist aller Ehren wert – erst ab 1,95 m wird es knapp über dem Scheitel. Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man stark eingeengt – das ist allenfalls für Kurzstrecken zumutbar.

Das Raumgefühl ist passabel, hierfür sind neben der hohen Seitenlinie, die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz vor.

3,6 Innenraum-Variabilität

Der Testwagen ist serienmäßig mit den um bis zu 15 cm in Längsrichtung verschiebbaren Rücksitzen (im Verhältnis 40:60) ausgestattet. Zudem bietet das beim GS Line serienmäßige Paket „Funktions-Ausstattung“ neigungsverstellbare Rücksitzlehnen sowie eine Durchlademöglichkeit zum Kofferraum.

Vorn sind zumindest serienmäßig zwei Becherhalter vorhanden, die aber etwas tiefer sein könnten. Die Smartphone-Ablage samt induktiver Lademöglichkeit vor dem Schaltknäufel kostet extra. Das kompakte Handschuhfach ist nicht beleuchtet und lässt sich weder abschließen noch klimatisieren.

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Der Crossland bietet – typisch Kleinwagenklasse – fahrwerksseitig einfache Hausmannskost. Neu abgestimmte Dämpfer der McPherson-Vorderachse und Verbundlenkerhinterachse sollen im Zuge der Modellüberarbeitung die Fahrdynamik verbessern. Dennoch bietet das SUV einen ordentlichen Federungskomfort und wogt über lange Wellen. Insgesamt 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 GS Line 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 Oberschenkelaufgabe.

⊖ Hinten sitzt man auf kaum konturierten Flächen und die Lehnen sind unbequemer als vorn, dennoch übersteht man selbst längere Reisen ohne größere Klagen. Nur in der Mitte sollte man niemanden auf große Reise mitnehmen.

3,6 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der Crossland wahrlich nicht, was der gemessene Schalldruckpegel im Innenraum von 70,4 dB(A) bei 130 km/h widerspiegelt. Der Motor meldet sich je nach Lastzustand merklich zu Wort, bei Autobahntempo übernehmen die

Windgeräusche das Zepter, die bei höheren Geschwindigkeiten kräftig ansteigen.

3,1 Klimatisierung

In der Ausstattungslinie GS Line ist lediglich eine manuelle Klimaanlage serienmäßig an Bord. Weitere Annehmlichkeiten wie Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Lenkradheizung, beheizte Frontscheibe und abgedunkelte Scheiben ab den B-Säulen kosten Aufpreis.

⊖ Bei den Luftdüsen hat sich Opel das Drehrad zum Regulieren des Luftstroms gespart. Der Fond wird lediglich über Lüftungsdüsen unterhalb der Vordersitze klimatisiert.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Der Motor ist mit seinen 110 PS und 205 Nm ausreichend kräftig und hat mit dem knapp 1,3 t schweren Opel leichtes Spiel – richtig sportlich fühlt sich der Crossland dennoch nicht an. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Crossland ansehnliche 6,7 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h.

Auch bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich der Kleinwagen wacker, der selbe Tempozuwachs dauert 8,3, 10,8 beziehungsweise 15,4 s. Aus dem Stand sind 100 km/h laut Hersteller in 10,9 s erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 187 km/h angegeben.

3,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

So engagiert der Benziner zu Werke geht, so schlechte Manieren legt er dabei an den Tag. Der Dreizylinder vibriert unverkennbar und meldet sich auch akustisch deutlich zu Wort. Untermalt wird dies von einem beim Testwagen jaulenden Getriebe bei Leistungsabforderung. Insgesamt kein wirklich

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

2,9 Schaltung/Getriebe

Der Crossland mit dem 110-PS-Turbobenziner ist ausschließlich mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe erhältlich, die Sechstufen-Automatik ist den stärkeren Motorisierungen vorbehalten. 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 2.800

Umdrehungen.

Nicht besonders kurze Wege, mäßig geführte Gassen, mitunter auftretende Schaltschläge beim Einkuppeln: Die Schaltarbeit im Crossland ist kein Vergnügen.

Immerhin ist eine Berganfahrhilfe serienmäßig.

3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Der kleine Bordsteinkraxler rollt ziemlich entspannt auch über Spurrinnen hinweg, seine Fahrstabilität ist bei moderatem Tempo und eher gepflegter Fahrbahn recht 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.

Beim ADAC Ausweichtest untersteuert der Opel stark und besteht den Ausweichtest nicht, da er bei dem Ausweichmanöver auf der linken Fahrspur in den Gegenverkehr rutschen würde. Um eine Kipptendenz schon im Keim zu ersticken, fällt der

ESP-Eingriff recht grob aus, wodurch das linke Vorderrad blockiert, das Fahrzeug über die Vorderachse schiebt und in dieser Zeit nicht mehr kontrollierbar ist. Auch unter dynamischen Gesichtspunkten ist der Auftritt unterdurchschnittlich, aber ein Kleinwagen-SUV muss hier auch keine dynamischen Bestleistungen erbringen.

Die aufpreispflichtige adaptive Traktionskontrolle IntelliGrip (nicht im Testwagen) soll eine bessere Haftung selbst auf schwierigem Untergrund (Schotter oder winterliche Straßenverhältnissen) erzielen und beinhaltet eine optimierte Traktionskontrolle mit fünf Grip-Modi (Normal/On-Road, Schnee, Gelände/Matsch, Sand und ESP Off).

3,2 Lenkung

Die Lenkung bietet eine passable Zentrierung, gerade um die wichtige Mittellage hat man jedoch recht wenig Gefühl für die Fahrzeugbewegungen. In Kurven wird es etwas besser, für Freunde klarer Fahrbahnrückmeldung über das Lenkrad ist das SUV jedoch weniger geeignet. Mit 3,1 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

3,6 Bremse

38,3 m Bremsweg aus 100 km/h benötigt der Testwagen (Mittelwert aus zehn Messungen). Das ist nur noch mäßig zufriedenstellend, vor allem für ein aktuelles Fahrzeug. Das Ansprechen des Bremspedals geht in Ordnung.

2,8 SICHERHEIT

3,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bemerkenswert ist die serienmäßige Ausstattung aller Varianten des Crossland mit einer Kamera hinter der Frontscheibe, mit der ein Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung realisiert werden. Die erkannte Geschwindigkeitsbegrenzung kann man in den ebenfalls serienmäßigen Tempomaten/Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen. In der Ausstattung GS Line ist ein Frontkollisionswarner samt Müdigkeitserkennung, Abstandswarner und autonomer Bremsfunktion (inklusive Fußgängererkennung) optional 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 Warnung selbstständig bremsen.






















Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkel-Warner (lediglich bis 140 km/h) und ein Head-up-Display – leider eine einfachere Version mit der Projektion auf eine aus dem Armaturenbrett fahrenden Scheibe.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Crossland 85 Prozent der erreichbaren Punkte und erhält insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung (Test: 11/2017). Front-, Seiten- und Kopfairbags vorn sowie Kopfairbags hinten sind verbaut. Ein Knieairbag für den Fahrer ist nicht erhältlich.

Ein E-Call-System ist optional dank OpelConnect an Bord. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und haben einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf; auch

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

Personen mit circa 1,95 m Größe werden gut geschützt. Hinten reichen die Kopfstützen nicht so weit nach oben, sie bieten nur bis 1,70 m großen Personen guten Schutz.

Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind.

⊖ Vier stabile Verzurrösen ermöglichen eine Ladungsicherung über Kreuz, allerdings sind diese (wie auch das

2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP kommt der Opel auf 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2017). 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-Befestigungen, Kindersitze sind so schnell montiert. Mit dem Gurt ist es dort ebenfalls einfach, einen Sitz stabil zu befestigen.

Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich lediglich per Schlüsselschalter direkt an der jeweiligen Tür anpassen, sodass die Kinder nicht ohne Weiteres die Sicherung aufheben können.

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

Nutzt man im Fond eine platznehmende Babyschale mit

3,8 Fußgängerschutz

Das Verletzungsrisiko für Passanten ist bei einer Kollision mit dem Rüsselsheimer recht hoch: Nur mäßige 62 Prozent der Punkte (Test: 11/2017) kann der Crossland hier erreichen. Hauptkritikpunkt ist der eingeschränkte Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers entlang der Unterseite der

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

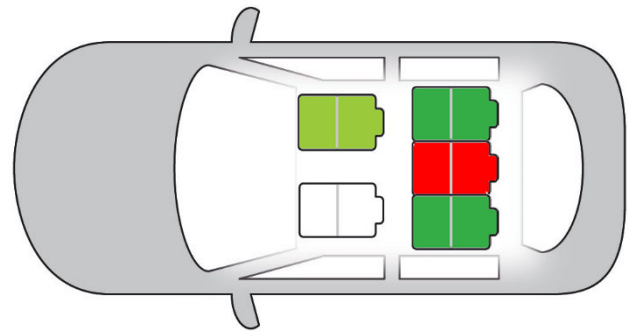
Der Crossland 1.2 DI Turbo erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 186 g/km 21 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,7 l Super auf 100 km. Die Verbrauchswerte pro 100 km im Einzelnen: Innerorts 6,6, außerorts 5,9 und auf der Autobahn 7,9 l.

Warndreieck) lediglich erreichbar, wenn sich der doppelte Ladeboden in der unteren Position befindet. Der Verbandkasten hat keinen vorgegebenen Ablageort und ist daher eventuell unter dem Ladeboden im Ernstfall schlecht zu erreichen. Zwar ist die mittlere Fondkopfstütze beim GS Line serienmäßig, bei anderen Ausstattungsvarianten kostet diese allerdings Aufpreis.

Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

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)

Windschutzscheibe sowie an den steifen A-Säulen. Um möglichst erst gar nicht mit einem Fußgänger zu kollidieren, kann der für den Crossland GS Line optionale Notbremsassistent auch Personen erkennen, Radfahrer jedoch nicht.

Verbrauch

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

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

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Partikelemissionen hat der Crossland dank des serienmäßigen Otto-Partikelfilters (OPF) sehr gut im Griff, dennoch bleiben sie in allen Zyklen des ADAC Ecotest etwas über den Grenzwerten, sodass es Punktabzug gibt. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil etwas an, was sich an einem leicht erhöhten CO-

Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Unterm Strich erhält er sehr gute 48 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der Opel 69 Punkte und erhält somit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest. Damit verfehlt er um einen Punkt den vierten Stern und das Prädikat empfehlenswert.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 25.485 Euro stehen für den Crossland 1.2 DI Turbo GS Line in der Preisliste. Ein stattlicher Preis für ein SUV der Kleinwagen-Klasse. Allerdings entschädigt der Rüsselsheimer mit französischen Wurzeln mit einer ansehnlichen Serienausstattung. LED-Scheinwerfer, AGR zertifizierte Sitze, neigungsverstellbare und längsverschiebbare Rücksitze,

doppelter Ladeboden, Spurhalteassistent und weitere Annehmlichkeiten bietet der Crossland bereits ab Werk. Die Versicherungseinstufungen (HP 16, TK 17, VK 19) sind vergleichsweise günstig und die jährliche Kfz-Steuer beträgt 97 Euro (gemäß WLTP).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2	1.2 DI Turbo Business Edition	1.2 DI Turbo Business Edition	1.5 Diesel Business Edition	1.5 Diesel Business Edition Aut.
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)	81 (110)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/1750	205/1750	230/1750	250/1750	300/1750
0-100 km/h [s]	14,5	10,9	9,9	11,8	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	187	201	185	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/5,8 S	4,7/5,7 S	4,7/5,7 S	3,6/4,6 D	3,9/5,0 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	106/131	108/130	107/129	94/120	102/130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	16/19/17	16/19/17	16/19/19	16/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	99	97	94	193	215
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	511	557	567	559	595
Preis [Euro]	18.995	22.160	22.670	23.170	25.180

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	108 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,37 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.229/1.765/1.605 mm
Leergewicht/Zuladung	1.254/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410/1.255 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/840 kg
Stützlast/Dachlast	65/50 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Saragossa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,3/10,8/15,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 95H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,3/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	670 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.275/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/740/1.230 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	100 Euro	Wertverlust	303 Euro
Monatliche Gesamtkosten	601 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	97 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/17		
Basispreis Crossland 1.2 DI Turbo GS Line	25.485 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.130 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.906 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	155 Euro°/Serie
Parklenkassistent	810 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	340 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	1.250 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	350 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	450 Euro° (Paket)/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	450 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	810 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	950 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/310 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	410 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	410 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:60)	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: März 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer