



Opel Grandland 1.2 DI Turbo Hybrid GS eDCT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (107 kW/145 PS)

Der komplett neu entwickelte Opel Grandland ist das erste Fahrzeug der Rüsselsheimer, welches auf der STLA-Medium-Plattform von Stellantis steht. Wie der Hersteller betont, ist das SUV durchweg „Made in Germany“: Designed, entwickelt und gebaut hierzulande. Eigentlich ist die Stellantis-Plattform speziell für Batterie-elektrische Fahrzeuge konzipiert, es gibt den Grandland aber auch wahlweise als 48-V-Mild-Hybrid, Plug-in-Hybrid und natürlich vollelektrisch – die Preise beginnen bei etwa 38.000 Euro. Dem ADAC Autotest stellt sich der kleine Mild-Hybrid in der gehobenen Ausstattungslinie GS mit Extras für knapp 47.000 Euro. Insgesamt macht der Grandland einen wertigen Eindruck und bietet neben zahlreichen Annehmlichkeiten zur Steigerung des Insassenkomforts auch ein beachtliches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen. Empfehlenswert sind zudem die optionalen Intelli-Lux HD-Scheinwerfer. Federn lässt der Rüsselsheimer beim Fahrkomfort – das Fahrwerk ist straff abgestimmt und passt nicht so recht zum Fahrzeugcharakter. Das Bedienkonzept des Grandland sieht erfreulicherweise zahlreiche haptische Bedienelemente für Grundfunktionen vor – hier gelingt es Opel essenzielle Funktionen intuitiv zu gestalten und dennoch einen enormen Funktionsumfang und Individualisierungsmöglichkeiten ergänzend über das Touch-Zentraldisplay zu realisieren. Ein Dynamiker ist der Grandland aber nicht – hierfür ist die Lenkung zu gefühllos und das ESP zu vorsichtig. Bedingungslos sicher und trotzdem flott lässt er sich aber bewegen. Der Ecotest-Verbrauch im Schnitt liegt bei 6,9 l/100 km. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C5 Aircross, Mazda CX-5, Nissan X-Trail, Peugeot 5008, Skoda Kodiaq, Subaru Forester.

+ wertiger Gesamteindruck, gute optionale Matrix-LED-Scheinwerfer, viele haptische Bedienelemente, ADAS-Favoriten-Taste

– straffes Fahrwerk, gefühllose Lenkung, Verbesserungspotenzial bei der passiven Sicherheit

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,4
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des neuen Opel Grandland ist durchweg auf einem guten Niveau. Das Blechkleid ist sorgfältig gefertigt, die Spaltmaße sind stimmig und alle Anbauteile flächig eingepasst. Selbst unter der Fronthaube sind die Bemühungen der Rüsselsheimer gut sichtbar, ein Fahrzeug mit Premium-Anspruch auf die Räder zu stellen. Durch die dunkelblaue Farbgebung des Testwagens besonders auffällig und nicht ganz Premium: An Bereichen, die nicht im primären Sichtbereich liegen, scheint hier und da die grau-braune Lack-Grundierung durch. Unter der Heckklappe verbirgt sich der vollständig mit Teppich ausgekleidete Kofferraum und hinterlässt einen wertigen Gesamteindruck – ein deutlicher Kontrast zum Frontera. Die Ladekante ist mit Kunststoff verkleidet, die Türrahmen hingegen nicht. Dafür fallen die Türen satt zu, selbst mit geöffneten Fenstern. Die Radläufe, Schürzen und Schweller sind mit unlackiertem Kunststoff beplankt – das hilft kleinere Parkrempler zu verzeihen. Untenrum gibt es auch wenig zu klagen: Der Unterboden ist umfänglich verkleidet – sogar die Hinterachse erhielt einen separaten Schutz aus Kunststoff. Darüber sieht man aber das

grundierte Blech, sofern man sich unter das Fahrzeug bemüht. Beim Interieur hinterlässt der Grandland einen soliden Gesamteindruck – die hier und da spürbaren Grate an bei beherztem Griff leicht knarrenden Kunststoffteilen sind nicht der Rede wert. In puncto Materialqualität stimmt die Haptik weitestgehend, wobei die Materialien nicht die wertigsten sind. Die vorderen Türverkleidungen sowie das Armaturenbrett sind immerhin im oberen Bereich geschäumt, die Mittelkonsole zumindest an der Kontaktzone mit dem Knie – ansonsten wird vielerorts harter Kunststoff eingesetzt. Einen Stoffüberzug an den Säulenverkleidungen oder den Sonnenblenden suchen wir vergebens – sind in diesem Segment aber auch eher selten zu finden. Stattdessen präsentieren die Rüsselsheimer im Interieur einen Materialmix aus: Stoffüberzügen, Pianolackflächen, Carbon-Imitaten und Kunststoffen.

⊖ Die Frontklappe wird nur von einem Stab gehalten – Gasdruckfedern wären hier die elegantere Lösung.

3,2

Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,9 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 55-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 795 km. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres 1,6-t-Testwagens 496 kg – das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, das genügt für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Auf dem Dach sind 80 kg erlaubt – eine Reling gibt es zwar nicht, dafür aber spezielle Dachträger im Zubehör. An den Haken nehmen darf der Rüsselsheimer Anhängelasten von lediglich bis zu 1.100 kg, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt. Ohne eigene Bremse am Anhänger sind nur 750 kg zulässig. Der Grandland kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz hinten – sieben Sitze

wie beim kleineren Frontera sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar. Mit einer Länge von 4,65 m und einer Breite von 2,11 m (inklusive Außenspiegel) lässt sich der Opel nicht mehr ganz stressfrei in der Innenstadt oder in engen Baustellen bewegen. Der Wendekreis von 11,5 m geht in Ordnung.

⊖ Bei einer Reifenpanne ist man selbst mit der gehobenen GS-Ausstattung aufgeschmissen, da sogar das heutzutage üblicherweise serienmäßige Pannenset beim Grandland Aufpreis kostet, sofern man nicht die Allradversion fährt. Man könnte aber auch ein 19-Zoll-Notrad sowie Werkzeug inklusive Wagenheber bestellen und wäre damit auf der sicheren Seite. Ein wirksamer Fehlbetankungsschutz fehlt dem Opel.

3,1 Licht und Sicht

Durch die kantige Form und kurzen Überhänge lassen sich die Fahrzeugenden des SUV gut abschätzen – nur das recht hoch liegende Heckfenster trübt den Eindruck etwas und erschwert die Sicht auf niedrige Hindernisse hinter dem Opel. Allgemein fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung bescheiden aus – das liegt vorrangig an den breiten Dachsäulen, welche insbesondere die Sicht nach schräg hinten erschweren. Positiv sind die fast vollständig versenkbaren Fond-Kopfstützen, welche einen fast uneingeschränkten Blick nach hinten erlauben. Der Innenspiegel blendet nachts serienmäßig ab – für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht verfügbar. Über einen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels verfügen sie ebenfalls nicht. Bestandteil des Infotainment-Pakets ist die praktische beheizbare Frontscheibe – leider verwendet Opel anstelle einer durchsichtigen Folie Heizdrähte, welche bei Gegenlicht Lichtreflexe erzeugen.

⊕ Die Sicht auf den Verkehr fällt SUV-typisch erhaben aus. Für deutliche Unterstützung sorgen die serienmäßige Einparkhilfe an Front und Heck sowie die sogar mit einer Waschdüse ausgestattete Rückfahrkamera. Ein automatischer Einparkassistent ist zwar nicht verfügbar, dafür aber eine 360-Grad-Kamera (Tech-Paket). Serienmäßig ist der Grandland mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hat die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer (Tech Paket) mit einer hervorragenden Fahrbahnausleuchtung. Der Lichtteppich ist homogen und passt sich automatisch an die Umgebung an (adaptive Lichtverteilung). Ein Abbiegelicht wie auch über die Matrix-Elemente umgesetztes Kurvenlicht sind ebenfalls mit dabei. Besonders positiv ist uns das ausladende Fernlicht aufgefallen: Andere Verkehrsteilnehmer werden nicht nur gezielt ausgeblendet, sondern die aktuelle Fahrtrichtung wird in Abhängigkeit des Lenkradwinkels noch einmal stärker betont.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, die u. a. Blendung aufgrund von verschmutzten Scheinwerfergläsern reduzieren könnte. Die Blinkleuchten und dritte Bremsleuchte im Heck sind sehr klein und enorm leuchtstark – das kann ebenfalls zu Blendung führen. Außerdem gehen die kleinen Blinkleuchten in den großen Heckleuchten unter und können daher übersehen werden. In

1,8 Ein-/Ausstieg

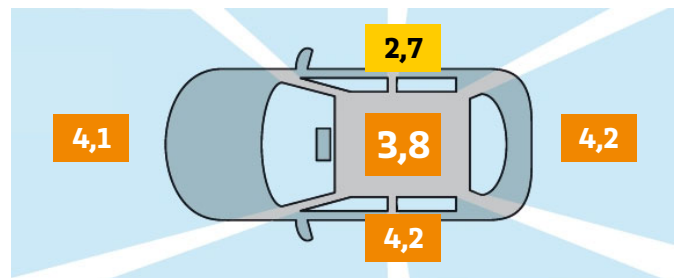
⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg beim Grandland durch den großen Türausschnitt problemlos. Die Sitzposition fällt mit 57 cm über der Straße (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) angenehm erhöht aus. Lediglich der breite und hohe Schweller erfordert SUV-typisch einen kräftigen Schritt nach oben – das gilt gleichermaßen für die zweite Reihe. Die Türen sind hier



Durch die breiten Dachsäulen fällt die Sicht nach schräg hinten bescheiden aus. Die Kopfstützen lassen sich aber fast vollständig versenken und ermöglichen so freie Sicht auf das recht hohe Heckfenster.

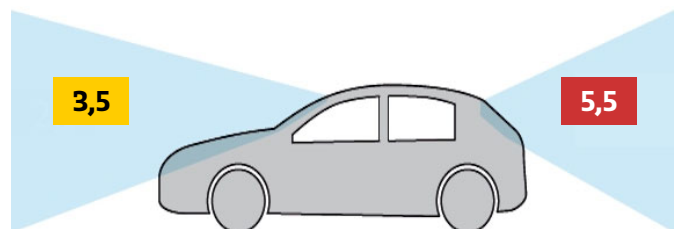
Rundumsicht

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 Scheibenwischerarme sind die Waschdüsen integriert – allerdings kann das Wischergebnis insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten nicht überzeugen.

zwar sehr lang, allerdings muss man diese dank des großzügigen Einstiegs bei weitem nicht komplett öffnen. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offengehalten – vorn und hinten in drei Positionen. Bei Dunkelheit beleuchtet der Opel das Vorfeld mit den Scheinwerfern und den Bereich neben den Türen mit Spots unter den Außenspiegeln.

Praktisch: Der Mitteltunnel ist recht flach gehalten, was das Durchrutschen erleichtert. Zudem findet man vier Haltegriffe am Dachhimmel für alle äußeren Sitzplätze vor. Über das serienmäßige schlüssellose Schließsystem lässt sich der Opel ver- und entriegeln durch Entfernen bzw. Annähern an das Fahrzeug.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des Grandland fällt stattlich aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 425 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der unteren Position ruht. Befindet sich der Boden auf der oberen Stufe, lassen sich damit 85 l nach unten hin abtrennen. Weitere 80 l gehen unter den Kofferraumboden. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 585 l – alternativ lassen sich zehn handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 855 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.460 l Stauvolumen möglich.

⊖ Nur der Türgriff des Fahrers hat einen Sensor, mit dem sich der Grandland auch per Berührung verriegeln lässt. Mithilfe eines Reichweitenverlängerers lässt sich das Schließsystem zudem täuschen und bietet daher keinen wirksamen Diebstahlschutz. Weiterführende Informationen befinden sich unter: www.adac.de/keyless

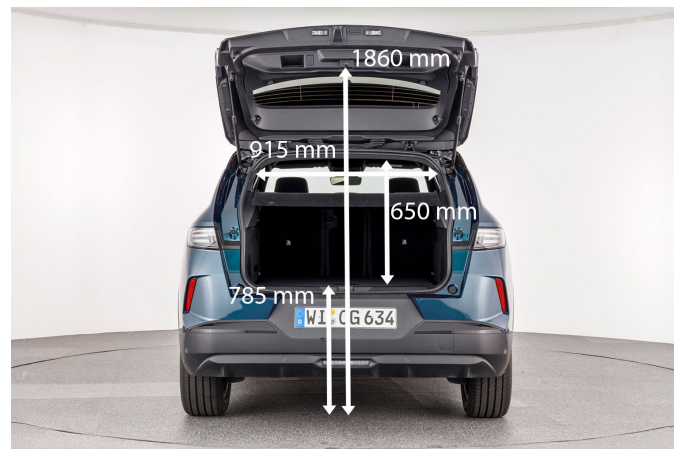


Der Opel bietet 425 bis maximal 1.460 Liter Kofferraumvolumen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt beim GS elektrisch – bei Bedarf sogar per Fußgeste. Sie schwingt ausreichend weit auf, sodass erst Personen ab etwa 1,90 m Körpergröße darauf achten sollten, sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss anzustoßen. Die Klappe gibt eine große Karosserieöffnung frei, so lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Auch sonst lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Bei umgelegter Rückbank steigt der Boden nur im Bereich der Rücksitzlehne leicht an und es stört keine Stufe zwischen Kofferraumboden und Lehne, sofern der Ladeboden oben eingelegt ist. Dort montiert ist dieser praktisch auf einer Höhe mit der Ladekante – in unterer Position fällt die Bordwand nach innen knapp zehn Zentimeter ab. Um das Beladen unter dem Boden zu erleichtern, gibt es an beiden Seiten federvorgespannte Haken, die den Ladeboden in Position halten. Eine 12-V-Buchse befindet sich links im Gepäckraum. Die Hutablage ist etwa mittig quer geteilt und schwingt zum Teil gemeinsam mit der Heckklappe hoch.

⊖ Leider lässt sich die Hutablage nicht unter dem Kofferraumboden verstauen. Mit gut 79 cm von der Fahrbahn



Der Opel verfügt über eine sensorgesteuerte, elektrische Heckklappe. Mit gut 79 cm liegt die Ladekante ziemlich hoch über dem Boden.

aus gemessen ist die Ladekante ziemlich hoch – das erschwert das Be- und Entladen mit schweren Gegenständen. Beleuchtet wird der Kofferraum nur schwach mittels einer LED auf der linken Seite.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe lassen sich dreigeteilt umklappen, die Entriegelung erfolgt ausschließlich vom Fahrgastraum aus oben an der Lehne. Das Umklappen und Wiederaufstellen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen

nicht entfernt werden. Der Kofferraum geizt nicht mit Ablagemöglichkeiten: Sowohl praktische Seitenfächer bzw. Mulden als auch Taschenhaken sind an beiden Seiten

vorhanden. Ein Gepäcknetz ließe sich ebenso problemlos am Kofferraumboden anbringen.

⊖ Obacht ist geboten beim Wiederaufstellen der Rücksitzlehnen, denn es gibt zum einen keine Halterung für

die Gurte und zum anderen ist die Gefahr groß, diese im Lehnenschloss einzuklemmen und damit eine Beschädigung zu riskieren. Ein Transportsystem zur Ladungssicherung ist nicht verfügbar.

2,2

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Das Cockpit des neuen Opel Grandland wirkt bereits auf den ersten Blick aufgeräumt. Man findet sich schnell zurecht, da viele Bedienelemente an gewohnter Stelle liegen und auch meist haptisch betätigt werden. Eine passende Sitzposition ist schnell gefunden, nur der Einstellbereich des Lenkrads könnte sowohl in Länge als auch Höhe etwas größer ausfallen. Der Startknopf befindet sich hinter dem Lenkrad an bewährter Position am Armaturenbrett und die Fahrstufe wird per Tasten bzw. Schiebetaster auf dem Mitteltunnel eingelegt, wie bei anderen Stellantis-Fahrzeugen. Nicht ideal, aber immerhin gut zu finden: Die Lichtfunktionen werden am Blinkerhebel gewählt. Löblich: Für die Spiegeleinstellung spendiert Opel dem Grandland einen aufwendigen Joystick vor den Fensterhebern. Der sehr gut gelegene Infotainmentbildschirm misst ab der GS-Ausstattung 16 Zoll, in der Basis sind es nur zehn. Das Bediensystem ist grundsätzlich logisch aufgebaut, wenngleich der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detail-einstellung den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren können. Unglücklich finden wir zudem die grafische Gestaltung, denn die Bedienflächen sind bei bestimmten Lichtverhältnissen schlecht voneinander unterscheidbar. Gut gedacht, aber praktisch unübersichtlich bzw. verwirrend für Neulinge im Fahrzeug: Der Bildschirm ist spaltenweise aufgeteilt und es lassen sich verschiedenste Ansichten und Inhalte konfigurieren.

⊕ Positiv daran: Nachdem man sich seine Ansichten (mehrere Seiten möglich – der Wechsel erfolgt per seitlichem Swipe) individuell erstellt hat, werden diese im Fahrerprofil gespeichert. Der Grandland erkennt beim Fahrerwechsel das Smartphone und lädt die entsprechenden Einstellungen – ansonsten ist Suchen im Infotainment angesagt. Die Individualisierbarkeit setzt sich beim gut ablesbaren 10-Zoll-Fahrerdisplay fort, für welches sich ebenfalls Seiten mit individuellen Inhalten anlegen lassen. Wem die Fülle an Inhalten zu viel ist, kann in den Pure-Modus schalten (aktivierbar u. a. ab einer wählbaren Fahrgeschwindigkeit oder durch Halten der Taste am Blinkerhebelende) und eine reduzierte Darstellung erhalten, wobei das schmale Kombiinstrument ohnehin nur überschaubar viele Informationen bereithält. Unter dem Infotainmentbildschirm gibt es drei Tasten: Home und die Shortcuts für das Klima- und Fahrerassistenz-Menü. Darunter liegt die etwas tief



Die Bedienung ist logisch aufgebaut und es gibt erfreulicherweise zahlreiche haptische Bedienelemente. Das Infotainment-Menü ist jedoch recht verschachtelt und benötigt daher etwas Eingewöhnung.

angeordnete, aber vom Infotainment getrennte Klimabedieneinheit und der klassische Dreh-Knopf für das Audiosystem. Zur Einstellung von Temperatur und Gebläsestärke setzt Opel auf Redundanz, denn sowohl über den Touchbildschirm (Temperatur permanent eingeblendet) als auch per mechanischen Schiebetastern lassen sich Einstellungen vornehmen. Für Details oder die Sitzheizung sind zusätzliche Bedienschritte nötig – oder man konfiguriert sich seine Seite im Infotainment entsprechend. Praktisch: Zur Konfiguration der Fahrerassistenzsysteme gelangt man per kurzem Druck auf die Taste unter dem Bildschirm. Noch praktischer: Es lassen sich favorisierte Einstellungen (z. B. akustische Warnung bei Überschreitung des Tempolimits) vornehmen, die per langem Druck auf die Taste aufgerufen werden. Das Head-up-Display (Projektion in die Frontscheibe) ist Bestandteil des Infotainment-Pakets und überzeugt durch seine Darstellungsschärfe sowie den angemessenen Informationsgehalt inklusive Kartendarstellung bei aktivierter Navigation.

⊖ Die Fenster lassen sich nicht per Fernbedienung öffnen. Bei Dunkelheit helfen nur die Leseleuchten vorne und hinten – zentrale Leuchten gibt es nicht. Der Informationsgehalt des Bordcomputers dürfte fülliger ausfallen – zumindest die Fahrdauer und ein Speicher ab Start wären hilfreich. Mit der dünnen Kurzanleitung im Fahrzeug kommt man angesichts des Funktionsumfangs nicht weit. Leider gibt es im

Infotainment keine umfangreiche Anleitung – lediglich QR-Codes, welche einen auf Webseiten leiten, die zum

Testzeitpunkt nicht stabil liefen. Ohne Internetanbindung fällt das Nachschlagen von Funktionen also schwer.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Ein Radio mit analogem und digitalem Empfang (DAB+) ist in jedem Grandland Serie, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt -Audiostreaming (zwei Telefone gleichzeitig koppelbar). Ausgewählte Smartphone-Inhalte lassen sich serienmäßig per Apple CarPlay und Android Auto auf dem Zentralsdisplay darstellen – beide Schnittstellen funktionieren sowohl via USB-Kabel als auch kabellos. Insgesamt sind vier USB-C-Schnittstellen beim GS Serie: Vorn zwei (eine davon zur Datenübertragung und zum Laden) und hinten zwei ausschließlich zum Laden. Ebenfalls Serie ist die erweiterte Sprachsteuerung, dessen Aufmerksamkeit sich entweder per Taste am Lenkrad erhalten lässt, oder man ruft: „Hey Opel“. Die Sprachsteuerung versteht recht viel und auch flott, hadert allerdings öfters mit der Umsetzung, sodass es einige Anläufe braucht, bis die gewünschte Funktion ausgeführt wird. Sofern man die Connected Services gebucht hat (sechs Monate kostenfrei), gibt es sogar Unterstützung von ChatGPT. Beim Grandland ist die heutzutage obligatorische

induktive Ladeschale Serie, wie auch das üppige Angebot an 12-V-Anschlüssen (in jeder Sitzreihe einer und zusätzlich einer im Kofferraum). Immer mit dabei ab der Ausstattungslinie GS ist das Online-Navigationssystem mit Verkehrsinformationen in Echtzeit (TomTom Online Traffic) – Voraussetzung sind auch hier die in den ersten sechs Monaten kostenfreien Connected Services. Das serienmäßige Soundsystem verfügt lediglich über sechs Lautsprecher. Um das höherwertige Focal-Soundsystem mit zehn Lautsprechern inklusive Zentrallautsprecher und Subwoofer zu erhalten, muss man entweder das Infotainment-Paket oder die höchste Ausstattungslinie Ultimate bestellen. Der Fernabruf von Fahrzeugstatus und -informationen via Smartphone ist möglich, wie auch das Senden von einfachen Befehlen an das Auto. Da der Grandland online ist, lässt er sich auch softwareseitig OTA (Over-the-Air) auf Stand halten. Acht Nutzprofile lassen sich anlegen, aktiviert werden sie u. a. durch Erkennung des Smartphones.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Das Mittelklasse-SUV stellt den vorderen Insassen reichlich Platz zur Verfügung: Selbst zwei Meter große Menschen finden ausreichend Bewegungsfreiheit vor, wobei die Kopffreiheit für Menschen jenseits der 2,15 m genügt. Breit genug ist der Innenraum zweifellos, wodurch man das

Raumangebot als luftig empfindet. Beeinträchtigt wird letzteres allerdings durch den stets dunklen Dachhimmel, die wuchtige Mittelkonsole sowie die hohe Fensterlinie. Dafür gibt es eine mehrfarbige Ambientebeleuchtung serienmäßig und gegen Aufpreis ein Panorama-Glasschiebedach.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten überzeugen die Platzverhältnisse im Grandland: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden in der zweiten Sitzreihe immer noch zwei Meter große Mitfahrer genug Platz vor. Limitierender Faktor ist dabei die Kopffreiheit – die Beinfreiheit ist noch großzügiger bemessen. Die Innenbreite ist in Reihe zwei auf gleichem Niveau wie vorn. Etwas geschmälert wird der Subjektiveindruck durch die hohe Seitenlinie und die C-Säule, die sich direkt neben dem Kopf befindet. Positiv: Hinten setzt sich die Ambientebeleuchtung fort.

2,6 Innenraum-Variabilität

In puncto Innenraumvariabilität ist beim großen Opel noch Luft nach oben. Die Rücksitzbank lässt sich zwar dreigeteilt umklappen, längs verschieben oder die Neigung anpassen kann man aber nicht – hier macht der ebenfalls auf der STLA-



Hinten genügen die Platzverhältnisse für Personen bis zwei Meter Größe. Die Beinfreiheit ist noch großzügiger bemessen.

Plattform stehende Konzernbruder Peugeot 5008 vor, dass da wesentlich mehr möglich ist.

⊕ Vorn gibt es zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen sogar 1,5-l-Flaschen auf. Zudem gibt es ein Brillenfach am Dachhimmel, verstellbare Becherhalter und links neben dem Lenkrad einen praktischen Steckplatz für den Einkaufswagen-Chip bzw. die 1-Euro-Münze. Das große geschlossene Fach unter der Mittelarmlehne ist beleuchtet und sogar gekühlt – unter der Mittelkonsole befindet sich zudem noch ein offenes Staufach. Teilweise sind die Ablagen und Fächer gummiert bzw. beflockt, das ist nicht

selbstverständlich. Die Türfächer sind davon aber leider ausgenommen. Auch für die Fondinsassen stehen genügend Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die Türfächer fassen auch hier 1,5-l-Flaschen, an den Vordersitzen befinden sich praktische Lehnentaschen mit extra Taschen für das Smartphone und es gibt nützliche Jackenhalter. Zudem bringt der Grandland eine Mittelarmlehne samt zweier Becherhalter mit, wie auch weitere kleine Ablagen in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet und sogar beflockt.

2,5

KOMFORT

3,1

Federung

Der neue Opel Grandland ist überraschend straff abgestimmt. Die Vorderräder werden von McPherson-Federbeinen inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt eine Koppellenkerachse zum Einsatz. Für den Plug-in-Hybrid und die elektrische Variante gibt es serienmäßig frequenzselektive Dämpfer – der einfache Hybrid kommt mit klassisch-passiven Dämpfern aus. Innerorts wirkt der Opel etwas stößig und spricht nicht allzu sensibel auf Querfugen an. Ähnlich ist es bei höherem Tempo auf der Landstraße, wo er durch seine langen Federwege grobe

Unebenheiten zwar gekonnt schluckt – kleine Wellen kann er aber nicht so gut von den Insassen fernhalten. Bei zügiger Kurvenfahrt bleibt die Karosserie weitgehend stabil. Durchschnittlich geht es auf der Autobahn zu – für die Langstrecke ist das SUV dennoch geeignet. Kopfsteinpflaster und Geschwindigkeitshügel steckt der Grandland nicht so gut weg – hier fällt ihm die straffe Abstimmung auf die Füße und sorgt für deutliche Stöße im Innenraum.

2,1

Sitze

⊕ Serie beim GS sind in der ersten Reihe zehn-fach manuell verstellbare Intelli-Sitze, die Basis kommt mit sechs Einstelloptionen aus. Neben den Grundeinstellungen (Höhe, Längsverschiebung und Lehnenneigung) lässt sich die Oberschenkelauflage ausziehen, die Sitzkissenneigung einstellen und es gibt sogar eine elektro-pneumatische vier-Wege-Lordosenstütze. Damit geht der Sitzkomfort mehr als in Ordnung. Optional sind die Intelli-Sitze Pro verfügbar, welche zusätzlich in der ersten Erweiterungsstufe elektrisch einstellbare Seitenwangen mitbringen und in der zweiten Stufe u. a. mit einer Memory- und Massagefunktion trumpfen. Der Seitenhalt der Seriensitze geht dank der deutlichen Seitenwangen in Ordnung. Abseits des Sitzes stellt Opel dem Fahrer einen angenehmen Arbeitsplatz zur Verfügung: Sämtliche Armauflagen in der Tür sind gepolstert, wie auch der Kontaktbereich des Knies mit der Mittelkonsole und die Kopfstützen lassen sich sowohl in der Höhe als auch längs verstellen. Die Mittelarmlehne ist starr – sollte aber den

Ansprüchen der meisten Staturen genügen. Eine Gurthöhenverstellung gibt es hingegen nicht. Die äußeren Rücksitze der zweiten Reihe sind befriedigend konturiert, wobei die Wulst an der Fuge zwischen Sitzfläche und -lehne gewöhnungsbedürftig ist. Ablegen lassen sich die Arme bequem auf der Mittelarmlehne und in der Nähe des Türgriffs. Dank der großzügigen Beinfreiheit kann man den etwas spitzen Kniewinkel gut ausgleichen.

⊖ Die Kopfstützen im Fond sind recht hart und lassen sich nur einfach herausziehen. Man muss sie auch herausziehen, denn sonst drücken sie ins Kreuz – eine gute Erziehungsmaßnahme zur Einstellung der korrekten Sitzposition. Der Mittelsitz ist hingegen merklich schmaler geschnitten, bietet weniger Konturierung und Oberschenkelauflage – hier möchte man nur auf Kurzstrecken Platz nehmen.

2,3

Innengeräusch

⊕ Der Grandland als Hybrid bietet einen guten Geräuschkomfort. Antriebsseitig muss man unterscheiden zwischen den beiden Teilsystemen: Fährt der Opel rein elektrisch oder rekuperiert, nimmt man lediglich ein dezentes

Fiepen wahr. Springt der Dreizylinder an, wird es etwas brummig. Bei sachtem Gasfuß hält sich der Geräuschpegel aber dennoch in Grenzen. Abrollgeräusche fallen ebenso kaum ins Gewicht – Kieselsteinchen in den Kunststoffradschalen hört

man etwas. Die Windgeräusche halten sich auch bei höherem Tempo in Grenzen, trotz der Einfachverglasung rundum. Bestandteil des Infotainment-Pakets ist die Frontscheibe aus

Verbundglas mit Geräuschdämmung. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument lediglich 65,8 dB(A) an, was den guten Komforteindruck belegt.

2,1 Klimatisierung

⊕ Jeder Opel Grandland ist stets mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden, eine Umluftautomatik ist hingegen nicht mit dabei. Praktisch im Winter ist die beheizbare Windschutzscheibe, welche beim GS allerdings an das aufpreispflichtige Infotainment-Paket geknüpft ist. Eine Standheizung ist nicht bestellbar. Die Sitzheizung vorn ist Serie, hinten gibt es sie zusätzlich bei der Ausstattungslinie Ultimate oder mit den Intelli-Sitzen Pro. Letztere in der zweiten Erweiterungsstufe bieten zudem eine

Sitzbelüftung für die erste Reihe. Für die Fondinsassen gibt es Düsen in der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen. Gegen übermäßige Sonneneinstrahlung und für etwas mehr Privatsphäre sorgt die serienmäßige Wärmeschutzverglasung mit getönten Seitenscheiben ab den B-Säulen. Rollos hingegen sind nicht verfügbar.

⊖ Die vorderen Lüftungsdüsen kommen ohne separate Luftmengenjustierung – man kann lediglich die Richtung variieren oder sie vollständig abstellen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Grandland mit dem Basis-Hybridantrieb zerren ein 136 PS starker Dreizylinder-Turbo-Benziner mit überschaubaren 1,2 l Hubraum und ein 21-PS-Elektromotor. Gemeinsam bringt das 48-V-Mild-Hybrid-System eine Spitzenleistung von 145 PS (107 kW) zustande. Damit geht es im rund 1,6 t schweren Grandland gut voran: Von 15 auf 30 km/h vergehen schnelle 1,3 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 6,1 s und für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h vergehen gute 7,8 s.

10,2 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 202 km/h endet der Vortrieb. Auf dem Papier geben die Fahrleistungen keinen Grund zur Beanstandung und auch auf der Straße ist man bei Bedarf zügig unterwegs – aber dennoch vermittelt die Charakteristik des Antriebs wenig Dynamik. Das Mild-Hybrid-System wirkt träge und angestrengt, wenn man dem Grandland die Sporen gibt. Eine gemütliche Gangart passt besser zum Wesen des Opel.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Im rein elektrischen Betrieb zehrt der E-Motor von der 0,4-kWh-Lithium-Ionen-Batterie (nutzbare Kapazität) – dabei lassen sich keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrnehmen. So können aber nur kurze Strecken im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich zurückgelegt werden. Der Verbrenner kann nicht verheimlichen, wenn er ins Spiel kommt: Technisch bedingt vibriert der Dreizylinder merklich, insbesondere unter Last oder bei niedrigen Drehzahlen, wo ihn das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe aus Verbrauchsgründen auch gern betreibt. Knapp über dem etwas rauen Leerlauf wird

es auch mal kurz ein bisschen brummig – in dem Bereich ist man aber selten. Unterm Strich ist der Antrieb aber gut entkoppelt – besser als beim Opel Frontera. Der Antriebsstrang spricht dank der elektrischen Unterstützung zunächst spontan auf Gasbefehle an. Im nächsten Moment bei beherzt getretenem Gaspedal muss sich der Antrieb aber erstmal sortieren: Den Verbrenner starten und Ladedruck aufbauen, bis schließlich das volle Drehmoment anliegt. Anschließend schiebt die Antriebskombination den Grandland energisch voran.

2,4 Schaltung/Getriebe

Das Zusammenspiel aus Verbrenner und E-Motor mit dem 6-Gang-eDCT als Dirigent könnte insgesamt noch etwas Feinschliff vertragen. Anfahren ist selbst mit abgeschaltetem Verbrenner dank der E-Unterstützung für den Grandland ein Kinderspiel – das Kriechen mit leicht getretener Bremse jedoch bis in den Stillstand herunter fällt ihm nicht ganz so leicht, denn

das eDCT kuppelt aus Gründen des Bauteilschutzes nach einer kurzen Karenzzeit aus und man hält abrupt an. Die gewünschte Fahrstufe wird mittels Tasten und einem Schiebeschalter eingelegt, was im ersten Moment etwas gewöhnungsbedürftig ist. Es sind alle üblichen Fahrstufen vorhanden und zusätzlich der M-Modus, welcher eine manuelle Gangwahl

über die Schalt paddel am Lenkrad ermöglicht. Die Abstufung des Getriebes ist gelungen und bei Tempo 130 km/h auf der Autobahn dreht der Benziner bei moderaten 2.900 Touren. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, eine praktische Autohold-Funktion hingegen nicht verfügbar. Geht man es im Grandland ruhig an, gefällt der Schaltkomfort und sowohl Verbrenner als auch E-Motor arbeiten harmonisch zusammen, wobei der Wechsel zwischen den beiden Antrieben teilweise deutlich spürbar vonstattengeht. Drei Fahrmodi lassen sich wählen: Normal, Sport und Eco. Wesentliche Einflüsse auf das Leistungspotenzial lassen sich aber nicht feststellen.

⊖ Fordert man schlagartig Last ab, wie es z. B. beim Ansetzen zu einem Überholmanöver erforderlich sein kann, kommt Hektik auf: Es dauert, bis der Opel den passenden Antrieb und Gang gefunden hat, damit die Leistung zur Verfügung gestellt werden kann. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe klappt nur im Stillstand zuverlässig und flott. Rolllt man noch etwas, wird zwar am Fahrstufenschalter bereits die neue Stufe angezeigt, aber der Antrieb bleibt ausgekuppelt und der Motor heult auf.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Im Kapitel Fahrstabilität liefert der Grandland eine gute Gesamtleistung ab, obwohl er nicht grade zu den Dynamikern zählt. Der Fokus der Fahrwerksentwickler lag offensichtlich bei der Fahrsicherheit. In Schreckreaktionen kann es passieren, dass man das Lenkrad verreißt – die Lenkung des Grandland ist jedoch derart gedämpft, dass ein starkes Verreißen kaum möglich ist. Und wenn es passiert, greift das ESP direkt ein, stabilisiert den Opel samt seiner deutlichen Aufbaubewegungen und veranlasst ein rasches Einpendeln des Lenkrads. Ähnlich ist es beim ADAC Ausweichtest, den der Rüsselsheimer beanstandungslos besteht: Bereits beim ersten Anlenken legt das ESP dem Grandland ein enges Korsett an und leitet einen kontrollierten Tempoabbau ein. Im weiteren Verlauf des Manövers bleibt der Opel stets gut lenk- sowie beherrschbar und glänzt dabei mit einem vorhersehbaren Fahrverhalten. Möchte man den Ausweichtest möglichst dynamisch durchfahren, sind die Grenzen durch das früh und kräftig eingreifende ESP jedoch eng gesteckt: Entweder

drosselt das ESP beim Anlenken bereits das Tempo deutlich, oder der forsch eingreifende Überschlussschutz überbremst das kurvenäußere Vorderrad, sodass man starkes Untersteuern erntet. Das ESP limitiert das fahrdynamische Potenzial zugunsten der Sicherheit und agiert gar etwas übervorsichtig. In langgezogenen, zu schnell durchfahrenen Kurven baut der Grandland frühzeitig überschüssiges Tempo über die Vorderräder ab. Auf Lastwechsel reagiert er souverän und lässt sich auch von einem Bremsimpuls in der Kurve nicht aus der Ruhe bringen – sobald das ESP eine Gefahr auch nur wittert, wird diese bereits im Keim erstickt. Hinsichtlich der Traktion wird grade aus dem Stand heraus das zusätzliche Drehmoment des E-Antriebs spürbar und lässt die Vorderräder schon mal kurz scharren, sodass die Antriebsschlupfregelung gut zu tun hat. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, wobei sich der Opel etwas von Fahrbahnquerneigungen beeindrucken lässt und die Lenkung zum Kleben neigt.

3,1 Lenkung

Die Lenkung kann nicht so recht überzeugen. Insgesamt ist das Lenkgefühl teigig, entkoppelt und kann auch in puncto Zielgenauigkeit nicht glänzen: Als Fahrer kann man seine gewünschten Bahnen ziehen, ist aber mehr im Ungefähren unterwegs. Bis man Landstraßentempo erreicht hat, ringt die ziemlich leichtgängige Lenkung mit einer Tendenz zum Kleben. Sie wird dann zwar definierter, aber bleibt immer noch unpräzise um die Nulllage, welche sich kaum erfüllen lässt. Im Sport-Modus

vermittelt sie durch die straffere Rückstellung etwas mehr Kontrolle. Mit 2,8 Umdrehungen vom einen zum anderen Lenkansschlag ist sie nicht besonders direkt übersetzt – das geht im Alltag in Ordnung, zumal die Lenkunterstützung ein leichtes Rangieren im Stand ermöglicht. Leider bleibt die Leichtgängigkeit auch bei höherem Tempo bestehen, sodass beim Fahrer nur wenig Rückmeldung über den Haftungszustand der Reifen ankommt.

2,4 Bremse

⊕ Bei geringem Pedalweg rekuert der Grandland und lädt die Lithium-Ionen-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse mit ins Geschehen ein – der Übergang ist recht harmonisch. Das Bremssystem spricht gut

an und lässt sich angenehm dosieren. Ein Bremsweg von 34,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) aus Tempo 100 km/h bis zum Stillstand gibt kaum einen Grund zu klagen. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau. Etwas

gewöhnungsbedürftig beim Herunterbremsen ist der spürbare Wechsel zwischen den Antrieben – daran gewöhnt man sich aber.

1,9 SICHERHEIT
























1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Opel Grandland verfügt serienmäßig bereits über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen, nur einige Systeme kosten Aufpreis. Immer verbaut sind unter anderem ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarner, wie auch ein Spurhalteassistent und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Ordert man das Tech-Paket, halten die erweiterten Fahrer-Assistenzsysteme mit Intelli-Drive 2.0 Einzug. Hierzu gehören: Der Lenkassistent, die Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren (nur Warnung), der Geschwindigkeitsassistent (Übernahme von durch die Verkehrszeichenerkennung erkannter Tempolimits als Wunschgeschwindigkeit für den Limiter und das ACC), ein Spurwechselassistent (Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs bis zu 75 m) und die Spurwechselautomatik, welche den Fahrer auf der Autobahn nach Antippen des Blinkerhebels und Bestätigung beim Spurwechsel unterstützt. Ein Ausweichassistent oder Ausstiegswarner sind hingegen nicht verfügbar. Das empfehlenswerte Head-up-Display ist Bestandteil des kostenpflichtigen Infotainment-Pakets. Die Reifendruckkontrolle kann den Druck in den Reifen nur indirekt über die ABS-Sensoren messen, Druck- und Temperatursensoren in den Reifen selbst gibt es nicht. Im Falle einer Vollbremsung leuchten die Blinkleuchten mit erhöhter Frequenz auf. Anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Opel Grandland gute 82 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 05/2025). Insgesamt reicht es aber lediglich für ein Vier-Sterne-Ergebnis. Für ein von Grund auf neu entwickeltes, aktuelles Fahrzeug fällt die Airbag-Ausstattung dürftig schmal aus. Der Grandland besitzt lediglich sechs Airbags (Frontairbags, Seitenairbags vorn, von vorn nach hinten reichende Kopfairbags), während einige Konkurrenten heutzutage zusätzlich einen oder zwei Knieairbags sowie einen Zentralairbag zwischen den Vordersitzen mitbringen. Seitenairbags für die Fondinsassen sind auch nicht erhältlich. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zwei Meter Größe guten Schutz, die Gurthöhe lässt sich allerdings nicht an die Statur anpassen. Bei einem Notfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

aufgebaut. Das Warndreieck ist bestens erreichbar in der Heckklappe untergebracht und der Verbandkasten befindet sich ebenfalls gut zugänglich im Seitenfach im Kofferraum. Der Grandland warnt, wenn sich Personen während der Fahrt abschnallen.

⊖ In Reihe zwei reichen die Kopfstützen lediglich bis 1,70 m Größe, zudem bietet die mittlere Kopfstütze einen noch

geringeren Schutz, sie lässt sich für Erwachsene nicht weit genug herausziehen. Ein Kofferraumtrennnetz zur Absicherung von Ladegut ist lediglich gegen Aufpreis zu haben. Eine Multikollisionsbremse ist nicht mit an Bord, die im Falle eines Unfalls die Gefahr von Folgekollisionen reduzieren könnte.

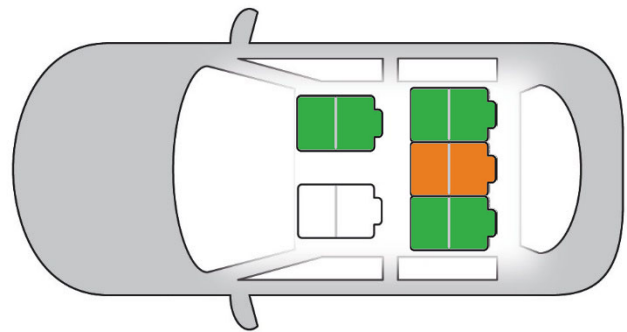
2,0 Kindersicherheit

⊕ Im Test nach Euro NCAP-Norm erhält der Grandland 85 Prozent der erreichbaren Punkte in der Kategorie Kindersicherheit – ein gutes Ergebnis. Der Beifahrerairbag wird per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert, dann können dort auch Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung entweder mit dem Gurt oder per Isofix befestigt werden – eine i-Size-Freigabe liegt ebenfalls vor. Die äußeren Fondsitze sind ebenso mit Isofix samt i-Size-Kennzeichnung ausgestattet. Die Befestigung von Kindersitzen mit den Gurten klappt dort auch gut. Wenn man einen Kindersitz mit ausladender Basis nutzt, schränkt das den Einstellbereich des jeweiligen Vordersitzes nur geringfügig ein – wie üblich empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf. Alle äußeren Sitzplätze sind mit einem wirksamen Fenster-Einklemmschutz ausgestattet und die Kindersicherung in den Fondtüren wird manipulationssicher per Schlüsselschalter bedient.

⊖ Der mittlere Sitz im Fond ist zur Montage von Kindersitzen ungeeignet: Zum einen gibt es keine Isofix-Anbindung und

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)

zum anderen verhindern die ungünstigen Anlenkpunkte des Gurtes eine sichere Fixierung mit diesem.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ 79 Prozent erzielt der Grandland im Crashtest nach Euro NCAP-Norm in der Kategorie Fußgängerschutz – ein befriedigendes Ergebnis. Vorrangig die A-Säulen und harte Motorteile unter der Frontklappe werden Fußgängern zum Verhängnis, sofern es zu einem Aufprall kommt. Serienmäßig

verfügt der Opel über einen Notbremsassistenten, der sowohl Fußgänger als auch Radfahrer bis Tempo 80 km/h erkennt. Damit sollten ein Großteil möglicher Zusammenstöße vermieden werden.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der Durchschnittsverbrauch des neuen Opel Grandland Hybrid liegt bei 6,9 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 182 g pro km. Dafür gibt es nur noch 23 von maximal möglichen 60 Punkten in der Kategorie CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch des Opel-SUVs bei 6,0 l, außerhalb bei 6,2 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,6 l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also hauptsächlich im Stadtverkehr bei möglichst niedrigem Tempo und schwacher Beschleunigung sowie teilweise auch noch auf der Landstraße ausspielen. Geht man behutsam mit dem Gasfuß um, kann der 21-PS-Elektromotor den 136-PS-Verbrenner gut vertreten und die zuvor rückgewonnene Bremsenergie zum Vortrieb nutzen.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 1,2 l-Benziner mit seinem Otto-Partikelfilter ist anstandslos sauber. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus wie auch bei der separaten RDE-Messung auf der Straße bleiben die Werte deutlich unterhalb der gesetzlichen und auch unter den strengeren Ecotest-

Verbrauch

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

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

Grenzwerten. Der Lohn sind volle 50 Punkte in der Kategorie Schadstoffe. Insgesamt gibt es 73 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

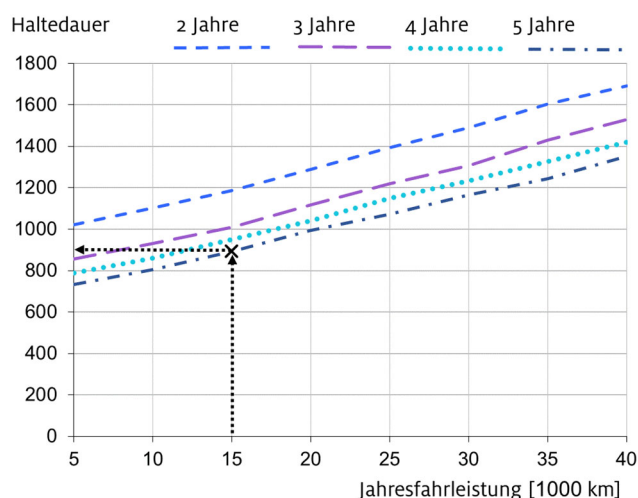
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstiegspreis für den Grandland liegt bei 37.990 Euro in der Ausstattungslinie Edition, für den GS werden mindestens 42.190 Euro fällig. Es ist ratsam das Tech-Paket mit u. a. den adaptiven Scheinwerfern und den erweiterten Fahrer-Assistenzsystemen für knapp 2.200 Euro Aufpreis zu bestellen. Legt man zusätzlich Wert auf ein Head-up-Display und gehobenen Sound aus der Musikanlage, so empfiehlt sich das Infotainment-Paket für knapp 1.670 Euro – oder man gönnt sich gleich den Grandland in der Ultimate-Version. Für die mindestens 45.390 Euro hat man dann aber bis auf ein paar Extras wie das Panorama-Glasschiebedach eine echte Vollausstattung. Unter Strich bieten die Rüsselsheimer mit dem neuen Grandland recht viel Auto mit angemessener Qualität zu einem konkurrenzfähigen Preis. Die Kfz-Steuer liegt bei 88 Euro im Jahr, ist also recht niedrig. Aber bei den Versicherungseinstufungen bewegt sich der Opel im erhöhten Bereich: Die Haftpflicht hat die Typklasse 19, die Vollkasko die hohe 25 und die Teilkasko die 21. Opel gibt auf das ganze Auto lediglich zwei Jahre Garantie, Verlängerungspakete lassen sich aber buchen. Für den Lack will der Hersteller ebenfalls nur zwei Jahre gradestehen, bei Durchrostung immerhin zwölf Jahre.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 892 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Grandland 1.2 DI Turbo Hybrid Edition eDCT	Grandland 1.6 DI Turbo Plug-In-Hybrid Edition eDCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598
Leistung [kW (PS)]	107 (145)	143 (195)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	350
0-100 km/h [s]	10,2	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,6 l S	2,6 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	126	59
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/25/21	18/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	88	32
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	853	894
Preis [Euro]	37.990	41.550

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	4,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	262/526/899
• Dachlast/Anhängelast [kg]	49/677
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,86
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	80,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	200

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Systemleistung	107 kW/145 PS
Max. Systemdrehmoment	230 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.650/1.905/1.665 mm
Leergewicht/Zuladung	1.675/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Eisenach

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 103V
Reifenmarke Testwagen	Michelin ePrimacy
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/6,2/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	157 g/km (WTW* 182 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.624/496 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/855/1.460 l

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

Betriebskosten	143 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	190 Euro	Wertverlust	469 Euro
Monatliche Gesamtkosten		892 Euro	
Steuer pro Jahr		88 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		19/25/21	
Basispreis Grandland 1.2 DI Turbo Hybrid GS eDCT		42.190 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.995 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.531 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. * 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	2.195 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	2.195 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.195 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.665 Euro° (Paket)
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	2.195 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Zwei-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.400 Euro (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	900 Euro
Metalllackierung (Impakt Kupfer)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Dezember 2025
Test und Text: Willy Roßmeier