



Opel Grandland Electric Long Range (97 kWh) GS

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (170 kW/231 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 vollelektrisch – die Preise beginnen bei etwa 38.000 Euro. Dem ADAC Autotest stellt sich der Long Range-Stromer mit der großen 96,9-kWh-Batterie in der gehobenen Ausstattungslinie GS mit Extras für happige 65.000 Euro. Viel Geld, zumal die Konkurrenz in puncto Effizienz und Ladeleistung bereits einen Schritt voraus ist. Insgesamt macht der Grandland aber dennoch 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 entspannten Fahrzeugcharakter. Ein Dynamiker ist der Grandland ohnehin nicht – hierfür ist die Lenkung zu gefühllos und das ESP zu vorsichtig. Bedingungslos sicher und trotzdem flott lässt er sich aber bewegen – im Schnitt mit 20,2 kWh/100 km auf Basis des Ecotest-Verbrauchs und bis zu 550 km weit. 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. **Konkurrenten:** u. a. Ford Explorer EV, Genesis GV60, Hyundai IONIQ 5, Kia EV5, Peugeot e-5008, Skoda Enyaq, Smart #5, Tesla Model Y, VW ID.4.

- ⊕ wertiger Gesamteindruck, gute optionale Matrix-LED-Scheinwerfer, viele haptische Bedienelemente, ADAS-Favoriten-Taste, guter Sitzkomfort
- ⊖ lange Ladedauer, straffes Fahrwerk, gefühllose Lenkung, Verbesserungspotenzial bei der passiven Sicherheit, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 3,6

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des neuen Opel Grandland liegt 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. Unter der Heckklappe verbirgt sich der vollständig mit Teppich ausgekleidete Kofferraum, der einen wertigen Gesamteindruck hinterlässt. Die Ladekante ist verkleidet, die Türrahmen hingegen nicht. Untenrum gibt es auch wenig zu klagen: Der Unterboden ist aerodynamisch günstig umfänglich verkleidet – nur Fahrwerksteile, die einen gewissen Freigang brauchen, können sich dem Blick verständlicherweise nicht entziehen. Die Radläufe, Schürzen und Schweller sind zwar beplankt, allerdings ist beim E-Grandland und beim Plug-in-Hybrid der Kunststoff in Hochglanzoptik ausgeführt. Das sieht zwar chic aus, kann aber kleinere Parkrempler kaum vertuschen. 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 weitgehend, auch wenn die Materialauswahl angesichts des Grundpreises von über 55.000 Euro für den E-Grandland weniger Hartplastik beinhalten dürfte. Beim Testwagen wertet die optionale Nappa Lederausstattung das Interieur merklich auf. 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. Stattdessen präsentieren die Rüsselsheimer im Interieur einen Materialmix aus: Stoffüberzügen, Pianolackflächen, Carbon-Imitaten, Leder, Alcantara 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 20,2 kWh pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 96,9-kWh-Akku (nutzbare Kapazität) eine theoretische Reichweite von 550 km – ein gutes Ergebnis für ein Elektroauto. Serienmäßig lässt sich der Opel mit bis zu 160 kW per Gleichstrom (DC) oder mit Wechselstrom (AC) bei maximal 11 kW laden. Ab Werk liegt dem Stromer ein Mode-3-Kabel (dreiphasig, 32 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose gibt es gegen Aufpreis. Unter optimalen Bedingungen vergehen 39 min, um die große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) per DC zu laden – ein mäßiges Ergebnis mit Blick auf die Konkurrenz: Der vergleichbare Genesis GV60 braucht für denselben Ladehub nur halb so lange, wobei seine Batterie nur rund 13 Prozent weniger Kapazität hat. Gemessen haben wir beim DC-Laden eine durchschnittliche Ladeleistung von 112 kW bei maximal 159,3 kW – damit lädt der Opel wie im Prospekt versprochen. Mit steigendem Ladestand fällt die Leistung stetig und beträgt bei 80 Prozent noch etwa 60 kW. Mit Wechselstrom (11 kW) lässt sich die Batterie schnellstmöglich in zehn Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei zehn Ampere (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen mindestens zwei volle Tage. Umgekehrt ist es möglich den Grandland Electric via optionalem V2L-Adapter als Stromquelle zu nutzen (bis zu 3,7 kW) – das gilt aber nur für Fahrzeuge, die ab November 2025 produziert wurden. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die

Batterieconditionierung im Infotainment aktiviert werden. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren. Der Zielladestand kann zur Schonung der Batterie beim AC-Laden auf 80 Prozent beschränkt werden, die Ladeleistung lässt sich allerdings nicht reduzieren. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres knapp 2,3 Tonnen schweren Testwagens 482 kg – das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis zu 80 kg betragen, was für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes genügt. 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 1.150 kg, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt. Ohne eigene Bremse darf der Anhänger nur 750 kg wiegen. 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.

⊖ Die DC-Pole am CCS-Ladeanschluss werden von einer zusätzlichen Kappe geschützt, die man bei jeder Witterung konzentriert auf- und abziehen muss. Eine Klappe wäre hier die elegantere Lösung. 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.

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. Leider ist das Kamerabild bei Dunkelheit verrauscht. 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.

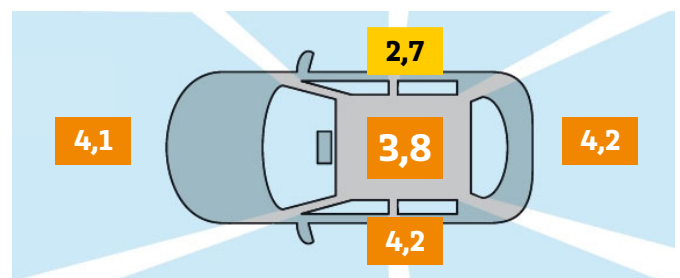
⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, die u. a. Blendung aufgrund von verschmutzten Scheinwerfergläsern reduzieren könnte. Die Blinkleuchten und dritte Bremsleuchte im Heck sind sehr klein und enorm leuchtstark – das kann ebenfalls zu Blendung führen. Außerdem gehen die kleinen Blinkleuchten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



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

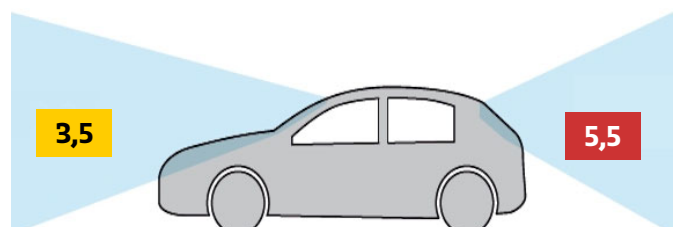
Rundumsicht

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.



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 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 durch Entfernen bzw. Annähern an das Fahrzeug ver- und entriegeln.

⊖ 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

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 40 l gehen unter den Kofferraumboden – der Mild-Hybrid kann hier doppelt so viel Volumen bieten. 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.



Das Kofferraumvolumen des Opel beträgt 425 bis maximal 1.460 Liter.

2,5 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 neun 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



Der Opel verfügt über eine sensorgesteuerte, elektrische Heckklappe. Mit gut 78 cm liegt die Ladekante ziemlich hoch über dem Boden.

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 78 cm von der Fahrbahn

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.

2,4 INNENRAUM

2,6 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 –



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

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 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. Im Gegensatz zum Hybrid werden der Verbrauch über die letzten Kilometer grafisch visualisiert und zusätzlich der Durchschnitt ab Start gelistet, allerdings fehlt uns weiterhin die Angabe der Fahrdauer. 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.

1,7 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. So z. B. im Test beim Versuch die optionale Massagefunktion zu aktivieren, als die Stimme erklärte, wie gesund eine Massage denn sei. Allerdings musste die Sprachsteuerung am Ende gestehen, dass sie die Funktion leider nicht aktivieren könne. 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. Die Kopffreiheit wird durch das im Testwagen verbaute, optionale Panorama-Glasschiebedach etwas eingeschränkt – genügt aber immer noch für Zwei-Meter-Menschen. 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, die sogar das Glasdach an den Seiten berücksichtigt.

2,9 Raumangebot hinten

Hinten überzeugen die Platzverhältnisse nicht vollständig – ursächlich hierfür ist vorrangig das optionale Glasdach. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, finden in der zweiten Sitzreihe nur noch 1,85 Meter große Mitfahrer genug Platz vor. Limitierender Faktor ist dabei die Kopffreiheit, die durch das Glasdach um gut 15 Zentimeter reduziert wird – die Beinfreiheit genügt hingegen für 2,10-m-Menschen. Wer häufiger erwachsene Mitfahrer im Fond hat, sollte sich den Kauf des Glasdachs daher gut überlegen. 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.



Das optionale Glasdach reduziert die Kopffreiheit im Fond um 15 cm, wodurch maximal 1,85 m große Passagiere bequem reisen.

2,8 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-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 und es gibt nützliche Jackenhalter. Bei der optionalen Nappa Lederausstattung befinden sich an den Vordersitzen an Stelle der geschlossenen Lehnentaschen mit Smartphonehalterung „nur“ Netz-Lehnentaschen. Zudem bringt der Grandland eine Mittelarmlehne samt zweier Becherhalter mit, wie auch eine kleine Ablage in der Mittelkonsole. Die zweite Ablage ebenda fällt dem Bedienpanel für die hintere Sitzheizung zum Opfer, die bei den Intelli-Sitzen Pro in beiden Erweiterungsstufen dabei ist. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet und sogar beflockt.

2,5 KOMFORT

3,3 Federung

Die Vorderräder des Grandland werden von McPherson-Federbeinen inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt anstelle der Koppelenkerachse wie beim Hybrid eine aufwendige Mehrlenkerkonstruktion in Trapez-Bauweise mit Stabilisator zum Einsatz. Frequenzselektive Dämpfer sind serienmäßig an Bord und lassen erwarten, dass der Opel Unebenheiten gelassen nimmt und trotzdem bei flotter Gangart einen innigen Kontakt mit der Fahrbahn pflegt. Praktisch fühlt sich der elektrische Grandland noch straffer an, als es bereits der zuvor getestete Hybrid war. Zu seiner Verteidigung: Die schwere optionale 20-Zoll-Bereifung mit den niedrigen Reifenflanken macht optisch zwar gut was her, mindert den Komfort aber deutlich im Vergleich zur ebenfalls getesteten 19-Zoll-Variante samt

weicher Winterbereifung. Dennoch: Innerorts wirkt der Opel 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. Das Schluckvermögen der Federung auf der Autobahn geht in Ordnung, auch wenn bei welliger Fahrbahn spürbar Unruhe in den Aufbau kommt. Für die Langstrecke ist das SUV dennoch geeignet. Kopfsteinpflaster und Geschwindigkeitshügel steckt der Grandland nicht 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) lassen sich die Oberschenkelauflage ausziehen, die Sitzkissenneigung einstellen und es gibt sogar eine elektro-pneumatische vier-Wege-Lordosenstütze. 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 auftrumpfen. Im Testwagen ist die höchste Ausbaustufe vorhanden. Der Seitenhalt der Sitze ist gut, denn man kann sich durch die verstellbaren Seitenwangen regelrecht einspannen. Der Sitzkomfort ist trotz aller Features durchwachsen: Über die Konturierung der Lehne lässt sich nicht klagen, die Sitzfläche hingegen ist auf Dauer zu straff gepolstert. 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.

2,4 Innengeräusch

⊕ Der elektrische Grandland bietet einen guten Geräuschkomfort. Antriebsseitig ist tatsächlich nichts zu hören. Abrollgeräusche fallen ebenso kaum ins Gewicht – Kieselsteinchen in den Kunststoffradschalen hört man etwas. Dafür dominieren subjektiv Windgeräusche die Akustik – wenn auch dezent in Form von leisem Säuseln oberhalb

Landstraßentempo. Sie halten sich auch bei höherem Tempo in Grenzen, vorn ist der Testwagen doppelt verglast. Bestandteil des verbauten Infotainment-Pakets ist zudem die Frontscheibe aus Verbundglas mit Geräuschdämmung. Bei Tempo 130 zeigt das Messinstrument lediglich 66,7 dB(A) an.

1,9 Klimatisierung

⊕ Der Opel Grandland ist stets mit einer Zweizonen-Klimaatomatik 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 Standklimatisierung ist wie bei E-Autos üblich ebenfalls mit an Bord – inklusive effizienter Wärmepumpe (Serie). Programmieren muss man sie aber über Umwege, denn bei abgeschalteter Fahrbereitschaft verschwindet der Menüpunkt im Infotainment. Die Sitzheizung vorn ist Serie, hinten gibt es sie zusätzlich bei der Ausstattungslinie Ultimate oder mit den Intelli-Sitzen Pro. Letztere bieten in der zweiten Erweiterungsstufe 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.

1,5

MOTOR/ANTRIEB

1,6

Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Grandland Electric zerrt ein Elektromotor mit 170 kW (231 PS) und 345 Nm. 8,8 Sekunden gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 170 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Drei dezidierte Fahrmodi (Normal, Eco und Sport) lassen sich in der Mittelkonsole auswählen. Im Sportmodus kann man sich eine Nuance mehr Durchzug einbilden, getestet wird im Standardmodus (Normal). Die Fahrleistungen fallen

durchweg gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in 1,2 Sekunden (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,3 Sekunden (Überholvorgang) und für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h vergehen flotte 5,7 Sekunden. Der Antrieb schiebt das hohe Lebendgewicht von 2,3 Tonnen subjektiv recht verhalten voran – emotionaler Fahrspaß kommt nicht grade auf. Mehr Potenzial bietet die Allradversion mit einer Systemleistung von 239 kW (325 PS).

1,4

Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind kaum Vibrationen oder Defizite in der Leistungsentfaltung wahrnehmbar – nur bei höherem Tempo unter hoher Last sind leichte Vibrationen vom Antrieb spürbar.

Das Ansprechverhalten ist gut, allerdings ist die etwas zögerliche Gasannahme sowie die beim Anfahren gedrosselte Leistungsabgabe gewöhnungsbedürftig. Die E-Maschine gibt ihre Leistung mit Nachdruck bis zu hohem Tempo ab.

1,4

Schaltung/Getriebe

⊕ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stomer ein Fremdwort. Das Schema zur Wahl der Fahrstufe ist im ersten Moment verwirrend: Zwischen R, N und D schaltet man durch Verschieben des Reglers in der Mittelkonsole. In P geht es per Tastendruck. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt etwas zögerlich – hier sollte man den Schiebeschalter besser halten oder mehrfach betätigen, falls man noch leicht rollt. Sehr langsames

und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr oder beim Rangieren notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich. Die drei Einstellstufen der Rekuperation werden über die Paddel hinter dem Lenkrad bedient, wobei die Bremsleistung in der höchsten Stufe überschaubar ist. Eine Auto-Hold-Funktion, welche beispielsweise bei Stillstand an der Ampel das Fahrzeug per Feststellbremse gegen Wegrollen sichern kann, ist generell nicht verfügbar. Dafür ist eine Berganfahrhilfe mit an Bord.

2,5

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 verreis – 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 Wankbewegungen 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 sorgt für einen kontrollierten Tempoabbau. Im weiteren Verlauf des Manövers bleibt der Opel stets gut lenk- sowie beherrschbar und glänzt dabei mit einem vorhersehbaren Fahrverhalten.

Gemessen an den objektiven Durchfahrtsgeschwindigkeiten lässt sich der elektrische Grandland auch recht dynamisch durch die Pylonengasse bewegen. Hier machen sich im Vergleich zum zuvor getesteten Hybrid die durch den Akku niedrigere Schwerepunktlage und potentere Bereifung bemerkbar. Behäbig fühlt sich der 2,3-t-Stomer aber dennoch an, wobei er den Lenkbefehlen beachtlich gut folgt. Die Eingriffe des ESP sind passend und bei allzu forscher Gangart brems der Grandland einfach runter. In langgezogenen, zu schnell durchfahrenen Kurven baut der Opel 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 Drehmoment des E-Antriebs spürbar und lässt die Vorderräder bei Nässe schon mal kurz scharren, sodass die Antriebsschlupfregelung gut zu tun hat. Durch die deutliche Drosselung des Antriebs beim Anfahren tritt Schlupf bei Trockenheit hingegen selten auf. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, wobei sich der Opel etwas von Fahrbahnquerneigungen beeindrucken lässt und die Lenkung um die Mittellage 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 Ungefähreren 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 Lenkanschlag 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.

2,2 Bremse







⊕ Das Bremssystem spricht im Alltag gut an und lässt sich angenehm dosieren. Bei schnellem Tritt ist der lange Pedalweg und schwache Druckpunkt gewöhnungsbedürftig. Wie so oft bei E-Fahrzeugen ist das Pedalgefühl ziemlich synthetisch, in Summe aber ist es beim Grandland ordentlich gelungen. Ein Bremsweg von 33,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) aus Tempo 100 km/h bis zum Stillstand ist ein gutes Ergebnis.

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

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)

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.

2,2 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. In Reihe zwei reichen die Kopfstützen zwar auch nur bis 1,70 m Größe, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel aufgrund des Panoramadachs geringer, sodass

hierdurch auch eine Abstützung des Kopfes erfolgen kann. Bei einem Notfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung 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.

⊖ Die mittlere Kopfstütze im Fond bietet nur einen 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.

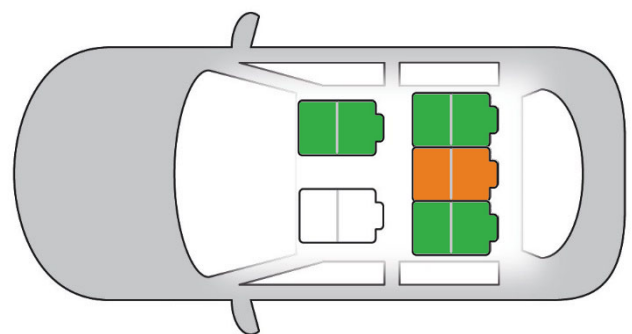
2,0 Kindersicherheit

⊕ 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.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,0 Verbrauch/CO₂

⊕ Der beim Elektrozyklus des ADAC Ecotest ermittelte durchschnittliche Stromverbrauch des elektrischen Grandland liegt bei 20,2 kWh pro 100 km, woraus eine Reichweite von rund 550 km resultiert – ein gutes Ergebnis. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 110,9 kWh werden benötigt, um die 96,9 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen. Es werden also rund 14 Prozent

mehr elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 20,2 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 101 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 50 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

2,0 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen Grandland zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto besser die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend

– unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Opel von 20,2 kWh/100 km u.a. NO_x-Emissionen von 82 mg/km geknüpft. Der Grandland Electric landet unterm Strich bei 40 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe beim Ecotest und erhält insgesamt ein Ergebnis von 90 Punkten. Das reicht gerade für die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

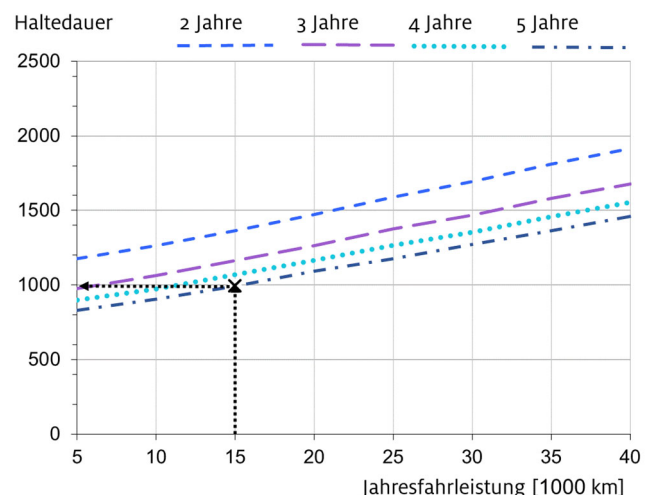
3,6 AUTOKOSTEN

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstiegspreis für den Grandland liegt bei 37.990 Euro in der Ausstattungslinie Edition als Hybrid. Mit vollelektrischem Antrieb werden in der Basis wenigstens 46.900 Euro fällig. Die getestete Long Range-Variante in der GS-Ausstattung kommt auf 55.950 Euro ohne Extras – ein sehr stolzer Preis. Es ist ratsam das Tech-Paket mit u. a. den adaptiven Scheinwerfern und den erweiterten Fahrer-Assistenzsystemen für knapp 2.100 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 59.150 Euro hat man dann aber bis auf ein paar Extras wie das Panorama-Glasschiebedach eine echte Vollausstattung. Unterm Strich bieten die Rüsselsheimer mit dem neuen Grandland ein wertiges Auto, allerdings zu einem gehobenen Preis. Von der Kfz-Steuer ist der Stromer derzeit in Deutschland befreit. Die Versicherungseinstufungen sind durchwachsen: Die Haftpflicht hat die niedrige Typklasse 16,

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 994 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



die Vollkasko die sehr hohe 27 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. Wie üblich geben die

Rüsselsheimer bis acht Jahre oder 160.000 km Garantie für die Batterie, sofern die Kapazität unter 70 Prozent gesunken ist. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs müsste man sich also mit einem Verlust an Reichweite von knapp 170 km zufriedengeben, bevor die Garantie greift.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Grandland Electric (73 kWh) Edition	Grandland Electric Long Range (97 kWh) Edition	Grandland Electric (73 kWh) Edition AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	157 (213)	170 (231)	239 (325)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	345/0	345/0	509/0
0-100 km/h [s]	9,0	8,8	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	170	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	17,8 kWh E	18,6 kWh E	17,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/27/21	16/27/21	16/27/21
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	906	957	967
Preis [Euro]	46.950	51.750	51.750

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) [kWh/100km pro t]*	8,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	188/379/647
• Dachlast/Anhängelast [kg]	35/509
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,86
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n. b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n. b.

* 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	
Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	170 kW/231 PS
Maximales Drehmoment	345 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,6 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.650/1.905/1.665 mm
Leergewicht/Zuladung	2.255/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/1.645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1150 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Batteriekapazität (netto)	96,9 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Eisenach

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 104V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Ecotest-Verbrauch	20,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	-
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 101 g/km)
Reichweite	550 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	2.258/482 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/855/1.460 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	203 Euro	Wertverlust	589 Euro
Monatliche Gesamtkosten		994 Euro	
Steuer pro Jahr		80 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		16/27/21	
Basispreis Grandland Electric Long Range (97 kWh) GS		55.950 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 30.06.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.960
Km-Stand bei Testbeginn	3.230 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
Metalliclackierung (Impakt Kupfer)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro°

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
AUTOKOSTEN	3,6

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	170 kW(231 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	105 kW
maximales Drehmoment	345 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,2 kWh/100km/550 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./96,9 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	110,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km/70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Paddel am Lenkrad

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12 % SoC
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Fahrzeug aufsperrn, Taste Ladeanschluss

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

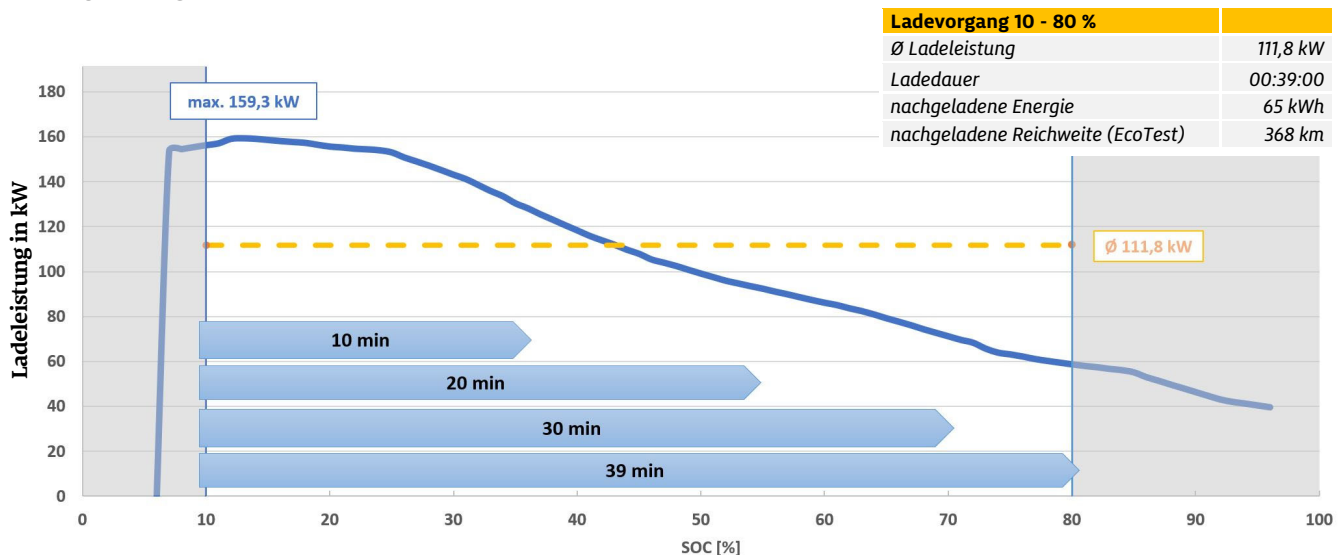
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (LED Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	85,5 - 48 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	85,5 - 15 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	27 - 10 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 160 kW	39 min*

LADEKURVE DC

*10 bis 80 %



NACHGELADENE REICHWEITE

Ladestand Batterie in Prozent



ADAC-Messung kursiv