



Opel Grandland 1.2 DI Turbo Business Edition

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW/130 PS)

Seit Februar 2022 ist das Facelift des ersten Opel Grandland erhältlich, der nunmehr ohne den Namenszusatz „X“ auskommt – ein Allradantrieb (den das X vermuten lässt) war und ist für das SUV ohnehin nicht erhältlich. Das Facelift trägt nun auch das neue Gesicht der Marke – der sogenannte Vizer, der Kühlergrill, Opel-Blitz und Scheinwerfer kombiniert. Das neue Designelement erstreckt sich über die gesamte Fahrzeugfront unterhalb der Motorhaube und lässt das Fahrzeug breiter wirken. In der weitgehend unveränderten Rückansicht trägt der Fünftürer nun seinen Namen prominent an der Heckklappe. Im Innenraum bietet der Grandland nach wie vor genügend Platz für bis zu fünf Erwachsene samt Gepäck. Der Fahrer freut sich über einen aufgeräumten Arbeitsplatz, hier dominiert das neue Opel Pure Panel mit den zwei Displays von Kombiinstrument sowie zentralem Touchscreen – die Anzeigen wirken jedoch altbacken und gerade das Kombiinstrument nutzt die zur Verfügung stehende Fläche nicht aus, sodass es recht unübersichtlich ist. Die allgemeine Fahrzeugbedienung über Touchdisplay sowie diversen Tasten und Drehreglern ist wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit.

Im ADAC Autotest tritt der Grandland 1.2 DI Turbo Business Edition an. Der Rüsselsheimer hat eine eher straffe Grundabstimmung erhalten, die ihn etwas steifbeinig wirken lässt. Das Fahrwerk dürfte sensibler auf Unebenheiten ansprechen, zudem fallen SUV-typisch die auftretenden Karosseriebewegungen ausgeprägter aus und einer sportlichen Fahrweise sind enge Grenzen gesetzt. Unter der Haube werkelt der bekannte Dreizylinder-Benziner, der 130 PS leistet und mit dem knapp 1,4 t schweren Kompakt-SUV wenig Mühe hat. Die Manieren, die er dabei an den Tag legt, sind allerdings nicht positiv hervorzuheben. Was Vibrationen, Dröhnen und Brummen angeht, ist der Dreizylinder einer der schlechteren seiner Art. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 6,8 l auf 100 km und die Emissionen sind erfreulich niedrig, sodass der Opel nur knapp den vierten Stern verpasst.

Der Grandland ist als Business Edition ab 28.790 Euro erhältlich und bringt LED-Scheinwerfer und -Heckleuchten, Einparkhilfe vorn wie hinten, Rückfahrkamera sowie weitere Annehmlichkeiten und Assistenzsysteme serienmäßig mit. Der Testwagen kostet durch teils empfehlenswerte Sonderausstattung bereits über 32.000 Euro – damit bekommt der Kunde dann ein gefälliges und gut ausgestattetes SUV. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1, Citroen C5 Aircross, DS7 Crossback, Ford Kuga, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Peugeot 3008, VW Tiguan.

- +** viel Platz im Innenraum, umfangreiche Serienausstattung, munterer Antrieb, Isofix für Beifahrersitz serienmäßig, saubere Abgasemissionen
- hohe Ladekante, Beifahrersitz nicht in der Höhe einstellbar, unkultivierter Dreizylinder-Benziner, lange und unzureichend geführte Schaltwege

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der Grandland ist außen wie innen ordentlich verarbeitet, die Karosserie ist solide gefertigt. Die Türen fallen satt ins Schloss – dass die geöffneten Seitenscheiben dabei scheppern, passt allerdings nicht zum sonst soliden Eindruck. Auf eine Türinnenverkleidung verzichtet Opel im Falle des Grandland. Das Interieur macht dank der Applikationen in Klavierlack und Chromoptik einen wertigen Eindruck. Die Oberseite der Armaturentafel ist geschäumt und die eingeprägte Naht an der Mittelkonsole erweckt beim Betrachter den Eindruck, sie wäre mit Leder bezogen. Dort, wo man selten hinsieht und hinfasst, findet man aber meist harten Kunststoff. Im Falle der seitlichen Kofferraumauskleidungen aus hartem Kunststoff ist das

besonders schade, weil sie schnell verkratzen und dann ein hässliches Bild abgeben. Die Verarbeitung ist trotzdem tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Straßen.

⊕ Feine Details wie Stoffüberzug an den vorderen Dachsäulenverkleidungen werten den Innenraum auf. Opel hat den Unterboden großflächig verkleidet, an einigen Stellen gibt es separate Abdeckungen, um die Aerodynamik zu optimieren.

⊖ Die Motorhaube wird lediglich durch einen simplen Stab offengehalten. Gasdruckfedern wären hier die komfortablere, wenn auch teurere Lösung.

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,8 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 53 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 775 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 510 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach gibt's bei der Ausstattungslinie Business Edition zwar keine Reling (ungewöhnlich für ein SUV), mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 85 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 70 kg betragen, das sollte zumindest für einen Fahrradträger samt einem E-Bike oder zwei normalen Fahrrädern ausreichen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Grandland bis zu einem Gewicht von 1,4 t – das ist für ein Modell der unteren Mittelklasse nichts Berühmtes. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 685 kg

wiegen.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

Der Wendekreis liegt bei 11,1 m, das geht für den Alltag in Ordnung. Die Fahrzeugbreite von 2,10 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,48 m sind nicht weiter hinderlich in der Stadt, wirklich „kompakt“ ist das SUV damit aber auch nicht.

⊕ Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden, der das versehentliche Tanken mit Diesel verhindert.

3,0 Licht und Sicht

⊕ Serienmäßig kommt der Grandland mit LED-Scheinwerfern vorn und LED-Rückleuchten daher, gegen Aufpreis leuchtet er die Fahrbahn nachts mit adaptiven Matrix-LED-Scheinwerfern aus. Das optionale LED-Lichtsystem mit 84 LED-Elementen je Scheinwerfer sorgt für eine homogene Ausleuchtung, Abbiege- und statisches Kurvenlicht gehören ebenfalls zum Funktionsumfang. Der Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden. Eine Reinigungsanlage für die Scheinwerfer ist leider nicht zu haben.

Nicht nur nachts, sondern auch tagsüber sorgt die SUV-typisch hohe Sitzposition für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr – oftmals eines der Hauptargumente für den Kauf eines SUV.

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

Dachsäulen und kleinen Fensterflächen versehene Karosseriekleid seinen Tribut. Auch die hohen Fahrzeugenden



Extrem breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

sorgen dafür, dass im Nahbereich vor und besonders hinter dem Fahrzeug befindliche Kleinkinder oder Gegenstände nicht zu sehen sind. Da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten, die Rückfahrkamera sowie der Parklenkassistent eine große Hilfe. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist der Testwagenausstattung vorenthalten.

Die feinen Drähte der optional beheizbaren Frontscheibe können bei Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg dank der erhöhten Sitzposition und der großen Türöffnungen problemlos. Die Sitzfläche befindet sich 54 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Hinten ist der Türausschnitt im Fußbereich etwas schmal, doch insgesamt steigt man auch dort mühelos ein und aus. Der Opel leuchtet auch per Spots in den Außenspiegeln beim Ein- und Aussteigen das Umfeld des Autos aus. Es gibt vier Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türen werden vorn wie hinten an drei Position sicher offen gehalten.

Praktisch: Der Mitteltunnel ist sehr flach und stört beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank kaum.

⊖ Der Fahrzeugschlüssel mit einklappbarem Schlüsselbart wirkt wenig modern, die Tasten der Fernbedienung für die

1,3 Kofferraum-Volumen

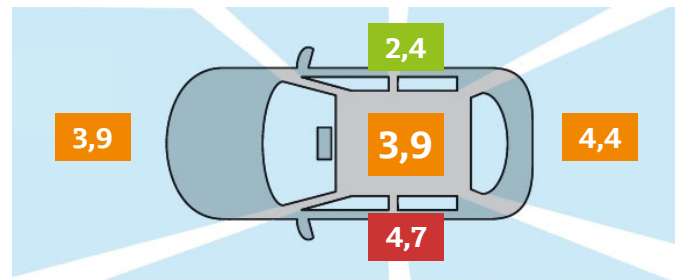
⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil unter der Kofferraumabdeckung 550 l. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position, lassen sich 80 l nach unten abtrennen. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 675 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 1.040 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.545 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden können noch etwa 55 l verstaut werden.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Ab knapp 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf zu stoßen. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt etwa 72 cm über der Straße, das Gepäck muss weit angehoben werden. Auch innen stört die kleine Stufe mit 7 cm beim Be- und Entladen – wenn sich der serienmäßig variable Kofferraumboden in der

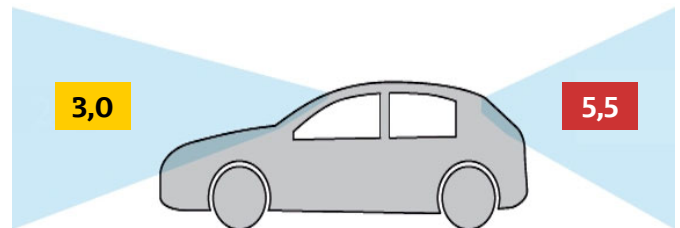
Rundumsicht

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.



Zentralverriegelung sind aber angenehm groß. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist für den Grandland Business Edition nicht zu haben.



Mit 550 l Kofferraumvolumen bietet der Grandland enorm viel Platz für das Gepäck.

oberen Position befindet. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe sogar auf 16 cm an. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer seitlichen Lampe stört etwas.

⊕ Die ausgebaute Hutablage kann unterhalb des Kofferraumbodens verstaut werden, wenn sich der doppelte Kofferraumboden in der oberen Position befindet.

Im Kofferraum befindet sich ab Werk eine 12-V-Steckdose.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden sie entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus, wo sich an der Seite links und rechts jeweils ein Hebel befindet. Die Lehnen fallen nach dem Entriegeln automatisch um, das Aufstellen gestaltet sich im Gegenzug jedoch etwas schwergängig. Eine Durchlademöglichkeit in der Mitte erlaubt den Transport langer Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Der Kofferraum bietet seitliche Ablagemöglichkeiten sowie Haken für Einkaufstaschen.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen muss man darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen und zu beschädigen.

2,5 INNENRAUM

2,8 Bedienung

⊕ Sitze und Lenkrad sind mit den manuellen Hebeln einfach und schnell eingestellt. Der Motorstart erfolgt beim Testwagen über ein klassisches Zündschloss, das hinter dem Lenkrad an der Lenksäule verbaut ist. Lichtschalter, Schaltknauf, die zu tief angeordnete Klimaautomatik und das Radio mit optionalem 10-Zoll-Touchscreen lassen sich ebenfalls ordentlich erreichen und ohne große Gewöhnung bedienen. Erst wenn man tiefer gehende Einstellungen im Infotainmentsystem vornehmen möchte, vermisst man den fehlenden Regler, mit dem man gerne durch die Menüs scrollen würde. So ist man meist darauf angewiesen, sich durch das nur einigermaßen übersichtliche Touchscreen-Menü zu hangeln – während der Fahrt nicht zu empfehlen. Zumindest setzt Opel mehr Knöpfe ein, als die technischen Cousins aus Frankreich spendiert bekommen haben. Der Grandland besitzt einen Drehregler für die Lautstärke sowie praktische Direktwahltasten, mit deren Hilfe sich die gängigsten Funktionen wie Navigation oder Telefon mit einem Tastendruck schnell und unkompliziert aufrufen lassen.

Das volldigitale Fahrerinformationsdisplay liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich sowohl bei Tag als auch bei Nacht einwandfrei ablesen, allerdings kann es nicht recht überzeugen. Die Informationsaufnahme ist durch die unübersichtliche Darstellung erschwert, beispielsweise verdecken Navigationshinweise den Drehzahlmesser. Zudem wirkt das Design im Vergleich zum Peugeot 3008 wenig modern und lieblos. Die Auswahl der angezeigten Informationen



Die Ladekante mit 72 cm Höhe macht das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum gefallen. Die Bedienung ist zumindest für oft genutzte Funktionen weitgehend einfach und praktisch gelöst.

(Bordcomputer) erfolgt über den linken Lenkstockhebel und ist gewöhnungsbedürftig.

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

Bei unterschiedlichen Funktionen signalisiert eine Kontrollleuchte in einem Taster die Deaktivierung – ist beispielsweise die Parkhilfe nicht aktiv, leuchtet die Kontrollleuchte im Taster „Parkpilot OFF“, wobei das „OFF“ leicht übersehen werden kann.

Die Bordmappe für beispielsweise die Bedienungsanleitungen

besteht aus Papier und hinterlässt einen nicht gerade wertigen Eindruck. Es muss ja keine Ledermappe zum Einsatz kommen, aber in vorliegender Form wird die Mappe rasch in der blauen

Tonne landen.

Ein Head-up-Display ist für den Grandland nicht einmal gegen Aufpreis erhältlich.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Der Grandland ist in Sachen Konnektivität passabel aufgestellt, dennoch haben zahlreiche Konkurrenten der unteren Mittelklasse bereits mehr zu bieten. Alle Ausstattungen kommen stets mit Digitalradio mit sieben Zoll großem Touchscreen samt sechs Lautsprechern, Android Auto und Apple CarPlay, einer USB-Schnittstelle sowie Telefon- und Audio-Bluetooth. Für die Business Edition bietet der Rüsselsheimer optional ein 10-Zoll-Navigationssystem inklusive zweiter USB-Schnittstelle (Testwagenausstattung). Der Online- und Service-Assistent OpelConnect umfasst dann verschiedene Funktionen, wie etwa eine automatische Notruf Funktion im Falle eines Unfalls oder

auch Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die Live Navigations-Dienste inklusive Anzeige der Kraftstoffpreise sind für 36 Monate kostenfrei und können im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden.

⊕ Eine 12-V-Steckdose im Gepäckraum sowie eine 230-V-Steckdose im Fond sind in der Testwagenausstattung serienmäßig an Bord.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich und eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone ist der Business Edition vorenthalten.

1,4 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot sehr großzügig aus, selbst 2,05 m große Insassen finden dort problemlos Platz. Dank der ordentlich bemessenen Innenbreite kommen sich

Fahrer und Beifahrer nicht zu nahe. Das gute Raumgefühl wird durch die hohe Seitenlinie sowie die schmalen Seitenfenster leicht geschmälert.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Reihe bietet der Grandland den Insassen eine Menge Platz. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen für etwa 2,0 m große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf 1,85 m Körpergröße eingestellt ist. Da die Seitenlinie der Karosserie nach hinten ansteigt, fühlt man sich im Fond noch etwas stärker eingeengt. Die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule schmälert das Raumgefühl zusätzlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

sind in der Testwagenausstattung nicht vorhanden. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und klimatisiert.

3,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität hat mancher Konkurrent inzwischen mehr zu bieten als der Opel. Die Rücksitzlehnen lassen sich nur asymmetrisch und nicht dreigeteilt umklappen, zudem sind sie nicht in der Neigung verstellbar. Längsverschiebbare Rücksitze sucht man ebenfalls vergebens. Positiv ins Auge fallen jedoch die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer. Im Fond sind die Türfächer recht klein geraten, nehmen aber immerhin noch 1-l-Flaschen auf. Lehnentaschen

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Beim Federungskomfort kann der Grandland keine Glanzpunkte setzen. Ein hochaufbauendes SUV mit vergleichsweise

einfacher Fahrwerkstechnik (keine adaptiven Dämpfer, Verbundlenkerachse hinten) bringt für gehobenen Komfort auch

nicht gerade die besten Voraussetzungen mit. Insgesamt wirkt das Fahrwerk recht steifbeinig, besonders im Stadtverkehr spricht die Feder-Dämpfer-Kombination nicht sonderlich feinfühlig auf Unebenheiten an. Kanaldeckel werden von der Hinterachse nicht sonderlich gut geschluckt. Auch

auf schlechten Landstraßen kommt der Aufbau nicht zur Ruhe, durch die hohe Sitzposition sind besonders die Köpfe der Passagiere stark in Bewegung. Auf der Autobahn neigt das Fahrwerk auf welligem Fahrbahnbelag zum Stuckern, insgesamt geht der Komfort dort aber in Ordnung.

3,4 Sitze

Der Testwagen ist mit den Standard-Sitzen ausgestattet, die ergonomischen Aktiv-Sitze, die gerade für Langstreckenfahrer eine klare Kaufempfehlung darstellen, sind für die Business Edition nicht erhältlich. Die Einstellmöglichkeiten der Vordersitze sind überschaubar. Neben der Längsverstellung lässt sich bei beiden Sitzen lediglich die Lehnenneigung anpassen, der Fahrersitz ist zudem in der Höhe einstellbar. Sitzlehnen und -flächen sind vorn zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, es fehlt allerdings an Unterstützung im Schulterbereich. Die Sitzposition ist gut, leider lassen sich die Kopfstützen nicht in Längsrichtung und die Mittelarmlehne nicht in der

Höhe einstellen.

Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt kaum über Kontur und bietet sehr wenig Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Dennoch sind auch dort längere Strecken kein Problem.

⊖ Eine Höhenverstellung für den Beifahrersitz oder einstellbare Lendenwirbelstützen sind nicht erhältlich. Der hintere Mittelsitz ist recht hart sowie unbequem gepolstert und eignet sich daher lediglich für kurze Strecken.

3,0 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 68,3 dB(A) – ein ordentlicher Wert. Der typische Dreizylinder-Klang ist stets präsent und spielt sich bei höheren Drehzahlen in den Vordergrund. In den hinteren Radhäusern verbaut Opel keinen

Filz, die Fahrgeräusche bei nasser Fahrbahn oder Kies sind dadurch etwas erhöht. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im angenehmen Rahmen.

2,5 Klimatisierung

⊕ Der Grandland ist in allen Ausstattungslinien mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen vorwählen. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Auch an die Fondpassagiere hat Opel gedacht, in der Mitte finden sich separate Luftausströmer. Die beheizbaren Vordersitze sowie die Lenkradheizung sind ebenso gegen Aufpreis an Bord, wie auch die getönten Scheiben ab der B-Säule. Zusätzlich finden sich im Zubehör-

katalog praktische Rollos, die vor starker Sonnenstrahlung schützen.

Wer im Winter draußen parken muss, dem sei die optionale Frontscheibenheizung ans Herz gelegt, die jedoch mit feinen Heizdrähten arbeitet, die nachts bei Gegenlicht störende Lichtreflexe verursachen können.

⊖ Bei den vorderen Ausströmern hat Opel sich leider das obligatorische Drehrad zum Regulieren des Luftstroms gespart.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Der Motor ist mit seinen 130 PS und 230 Nm ausreichend kräftig und hat mit dem knapp 1,4 t schweren Opel leichtes Spiel – richtig sportlich fühlt sich der Grandland dennoch nicht an, da ihm im oberen Drehzahlbereich allmählich die Luft ausgeht und man besser in den nächsten Gang schaltet. Selbst auf der Autobahn geht es trotz des hohen Aufbaus munter voran, erst bei 188 km/h endet der Vortrieb. Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Rüsselsheimer im dritten Gang

gute 6,0 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h, von 80 auf 120 km/h vergehen im gleichen Gang 7,3 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h im vierten, fünften und sechsten Gang schlägt sich das Kompakt-SUV wacker, der Tempozuwachs dauert 8,2, 11,1 beziehungsweise 14,6 s. Für den prestigeträchtigen Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt das SUV laut Hersteller 10,1 s.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Obwohl Opel eigene Dreizylinder-Benziner entwickelt hat, kommt im Grandland der aus zahlreichen PSA-Modellen bekannte Ottomotor zum Einsatz. So engagiert der Benziner zu Werke geht, so schlechte Manieren legt er dabei an den Tag. Der Dreizylinder vibriert unverkennbar und meldet sich auch akustisch deutlich zu Wort. Insgesamt kein wirklich zeitgemäßer

Antriebskomfort. Kleinvolumige Turbomotoren leiden oftmals an einer unharmonischen Leistungsentfaltung und mäßigen Dosierbarkeit infolge des verzögerten Drehmomentaufbaus, der nur 1,2 l große Ottomotor ist da leider keine Ausnahme.

2,9 Schaltung/Getriebe

Der Grandland mit dem 130-PS-Turbobenziner ist entweder mit einer Achtstufen-Wandlerautomatik oder wie im Falle des Testwagens mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe erhältlich. Die sechs Gänge des manuellen Getriebes sind gut gestuft, insgesamt ist der Wagen nicht besonders kurz übersetzt: Bei 130 km/h im sechsten Gang rotiert die Kurbelwelle mit 2.900

Umdrehungen.

Nicht besonders kurze Wege, mäßig geführte Gassen, mitunter auftretende Schaltschläge beim Einkuppeln: Die Schaltarbeit im Grandland ist kein Vergnügen. Immerhin ist eine Berganfahrhilfe serienmäßig.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Grandland zwar fahrstabil, zeigt dabei aber ein wenig dynamisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug wird bereits beim ersten Anlenken stark vom elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) abgebremst, wodurch das SUV viel Geschwindigkeit abbaut und sich anschließend problemlos durch die Pylonengasse dirigieren lässt. Fahrspaß kommt dabei allerdings nicht auf. Hinzu kommt, dass die Lenkung verhärtet, was in einer Schrecksituation wie im Falle eines plötzlichen Ausweichmanövers zusätzlichen Stress für den Fahrer bedeutet.

Die Wankbewegungen sind nicht über Gebühr auffällig, bei

einem Lenkimpuls stabilisiert sich der Wagen rasch wieder und hält sicher die Spur.

Wer den Grandland mit Allradantrieb ausrüsten möchte, wird enttäuscht. Das Rüsselsheimer SUV ist ebenso wie der Technikspender Peugeot 3008 ausschließlich als Fronttriebler erhältlich. Gegen Aufpreis ist lediglich die Option „IntelliGrip“ erhältlich, die neben Allwetterreifen eine erweiterte Antriebschlupfregelung mit fünf Modi (u. a. Schnee, Schlamm und Sand) enthält. Für Fahrer, die öfters abseits befestigter oder auf verschneiten Straßen unterwegs sind, ist das System jedoch keine Alternative zu vier angetriebenen Rädern.

2,9 Lenkung

Die Lenkung hinterlässt insgesamt einen ordentlichen Eindruck. Sie ist recht leichtgängig und erfordert daher wenig Kraftaufwand, allerdings leidet darunter das Lenkgefühl. Besonders bei größeren Lenkwinkeln wünscht man sich mehr Rückmeldung. Die Zentrierung dürfte eindeutiger und stärker ausgeprägt sein, da sich die Lenkung um die Nulllage etwas teigig anfühlt.

Mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Übersetzung nicht sonderlich direkt, der Lenkaufwand hält sich aber in Grenzen.

⊖ Bei schnellen Lenkmanövern verhärtet die Lenkung kurzzeitig, sodass der Kraftaufwand deutlich ansteigt.

1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Grandland nach respektablen 32,9 m. Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse sind einwandfrei.

2,5 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Im Bereich der aktiven Sicherheit macht der Grandland eine ordentliche Figur. Bereits das Basismodell ist mit einem Notbremsystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarnung, Spurassistenten, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung, Geschwindigkeitsregler sowie Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Letztere werden über die Frontkamera mit Informationen zu erlaubten Höchstgeschwindigkeiten gefüttert. Durch Betätigen der Taste „MEM“ (Memory) wird die Geschwindigkeit für den Limiter beziehungsweise Tempomaten übernommen. Ein Toter-Winkel-Warner (aktiv zwischen 12 und 140 km/h) ist ebenso Serie, der Abstandsregelautomat ist den Fahrzeugen mit Achtstufen-Automatikgetriebe vorbehalten.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Opel Grandland 84 Prozent für eine noch gute Insassensicherheit und insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung erzielen (Test: 09/2017). Die Gültigkeit des Crashtest-Ergebnisses wurde im Juli 2021 für die getestete Modellüberarbeitung bestätigt. Ein eCall-System ist serienmäßig an Bord. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden.

Das Kompakt-SUV hat Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags an Bord. Seitenairbags für die Fondinsassen oder ein Knieairbag für den Fahrer sind nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und schützen auch knapp zwei Meter große Personen.























Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten nur Personen bis 1,75 m Größe guten Schutz, weiter lassen sie sich nicht ausziehen. Die mittlere Kopfstütze im Fond hat zudem eine reduzierte Höhe und lässt sich auch nicht in der Höhe verstellen, sodass sie eine noch geringere Schutzwirkung bietet.

Während das Warndreieck sinnvoll in der Heckklappe untergebracht ist, findet man den Verbandkasten schlecht zugänglich unter dem Kofferraumboden.

Ein Sicherheitsnetz beziehungsweise ein Laderaumtrenngitter zur Abtrennung des Gepäckraums ist lediglich über den Zubehör-Katalog erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

1,9 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Grandland auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 09/2017). Die äußeren Fondsitze wie auch der Beifahrersitz sind gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet, sowohl per Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe als auch mit den Sicherheitsgurten. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz, zudem lässt sich die Kindersicherung der Fondtüren ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar.

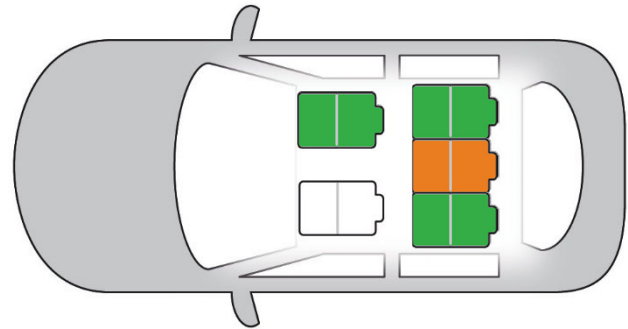
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz, der wie üblich keine Isofix-Halterungen besitzt, lässt sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz nicht lagestabil befestigen.

Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer

empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

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)

3,8 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit schneidet der Opel Grandland mit 63 Prozent der erreichbaren Punkte mäßig ab (Test: 09/2017). Dabei ist es nicht die bullige Front, die für eine erhöhte Verletzungsgefahr bei Passanten sorgt, sondern der unnachgiebige Bereich rund um die Frontscheibe.

Der Grandland hat keine aktive Motorhaube oder Fußgängerairbags, die die Unfallschwere bei einem Personunfall zusätzlich verringern könnten.

Der optionale Nachtsicht-Assistent ist lediglich für die

Ausstattungsvarianten Ultimate und Business Elegance in Verbindung mit Multimedia Navi Pro und IntelliLux LED Pixel Matrix Licht erhältlich. Das System würde Fußgänger und Tiere bei Dunkelheit schon in bis zu 100 m Entfernung erkennen und den Fahrer aktiv warnen.

⊕ Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der Grandland immer serienmäßig an Bord.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Opel Grandland 1.2 DI Turbo auf einen CO₂-Ausstoß von 187 g/km – 21 von 60 Punkten sind dafür der Lohn. Daraus ergibt sich ein Verbrauch von 6,8 l/100 km. Das SUV genehmigt sich im Stadtverkehr 6,8 l, über Land 6,1 l und auf der Autobahn 8,1 l/100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel schneidet der 1,2-l-Turbomotor gut ab und kommt auf 47 von 50 möglichen Punkten. Der serienmäßige Partikelfilter (OPF) senkt die Partikelemissionen deutlich, dennoch liegt die Partikelanzahl in zwei der drei Prüfzyklen etwas über dem strengen Grenzwert des ADAC Ecotest. Zudem fettet der Motor im anspruchsvollen

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Autobahnzyklus mit hohem Vollastanteil stark an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt – das kostet wertvolle Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten

kommt der 130-PS-Grandland auf 68 Punkte und erzielt damit drei von fünf möglichen Sternen.

2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 28.790 Euro ruft Opel für den Grandland 1.2 DI Turbo in der Ausstattung Business Edition auf. Ein stolzer Preis, doch dafür hat der Rüsselsheimer bereits einige Annehmlichkeiten an Bord. Zum Serienumfang zählen u. a. Zweizonen-Klimaautomatik, Notbremssystem, Parksensoren vorn und hinten mit Rückfahrkamera sowie Einparkassistent. Gegen Aufpreis lassen sich dann noch zahlreiche komfortsteigernde Ausstattungen ordern, einige Funktionen wie das schlüssellose Schließ- und Startsystem sowie die elektrische Heckklappe sind hingegen der getesteten Ausstattungslinie vorzuenthalten. So kostet der gut aber keinesfalls üppig ausgestaffierte Testwagen bereits über 32.000 Euro.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 118 Euro, die Versicherungseinstufungen sind günstig (KH: 17, VK: 18, TK: 20). Als gefragtes Kompakt-SUV mit aktueller Sicherheits- und Antriebstechnik lässt sich dem Grandland ein guter Restwertverlauf prognostizieren.

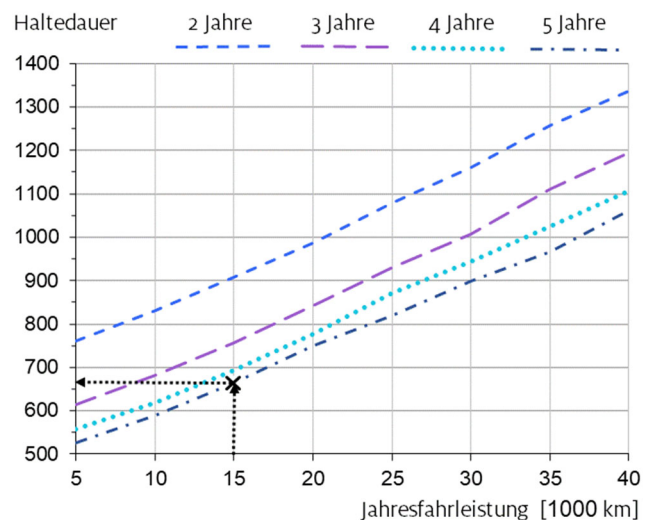
Opel gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug und den Lack sowie zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Zur Verlängerung der werkseitigen Herstellergarantie bietet Opel unterschiedliche Flexcare-Pakete mit Anschlussgarantien, Mobilservice und Inspektionen an (stufenweise bis

zu 3 Jahre nach Ablauf der Herstellergarantie und Gesamtlauflistung bis maximal 250.000 km).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 664 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo Business Edition	1.6 DI Turbo Hybrid Business Edition Automatik	1.6 DI Turbo Hybrid4 Business Edition Automatik	1.5 Diesel Business Edition Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1598	4/1598	4/1499
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	165 (224)	221 (300)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	360/3000	520/3000	300/1750
0-100 km/h [s]	10,1	8,9	6,1	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	225	235	195
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,0/6,1 S	1,30/1,3 S	1,20/1,2 S	3,9/5,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	114/139	30/30	29/29	103/133
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/20	19/23/23	19/24/23	19/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	118	32	32	222
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	669	708	803	736
Preis [Euro]	29.290	44.290	50.440	34.850

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zyl.-Turbobenziner (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,1 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,56 m²/0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.477/1.906/1.609 mm
Leergewicht/Zuladung	1.431/469 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	514/1.652 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	685/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	70/85 kg
Tankinhalt	53 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Eisenach

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,2/11,1/14,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,1/8,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.390/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	550/1.040/1.545 l

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

Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	71 Euro
Fixkosten	98 Euro	Wertverlust	343 Euro
Monatliche Gesamtkosten	664 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	118 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/20		
Basispreis Grandland 1.2 DI Turbo Business Edition	29.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.679 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.731 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.110 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.250 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	850 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	850 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	850 Euro
Metalllackierung (Rubin Rot-Metallic Serie)	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: März 2022
Test und Text: Andreas Pfeffer