



Opel Grandland X 2.0 Diesel Start&Stop Innovation Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Zum Mai 2018 hat Opel die Ausstattungslinien beim Grandland X verändert und umbenannt. So gibt es jetzt als höchste Ausstattungslinie den Grandland X Ultimate, der - Nomen est Omen - annähernd in Vollaustattung vorfährt und nur noch wenige Extras bereit hält. Das bisherige Topmodell Innovation rückt in der Hierarchie eine Stufe nach unten. Unser Testwagen ist ein solcher Innovation und bringt die Topmotorisierung mit: Den 177 PS starken Zweiliter-Diesel, samt Harnstoff-Einspritzung. Diese verrichtet ihre Arbeit gründlich, der Stickoxid-Ausstoß ist sehr niedrig. Der Verbrauch liegt im EcoTest bei 6,9 Litern auf 100 Kilometern.

Der angenehm lauf ruhige und dabei bis auf eine kleine Anfahrschwäche sehr kräftige Diesel ist stets an eine Automatik gekoppelt, die komfortabel schaltet und acht Gänge anreichen kann - einer passt immer. Komfort ist auch das Stichwort für die bekannt empfehlenswerten Ergonomiesitze von Opel, leider kann das Fahrwerk mit einfacher Technik da nicht ganz mithalten.

Die aktive Sicherheitsausstattung ist da schon eher auf der Höhe der Zeit, seit der Umgestaltung der Preisliste ist das 360-Grad-Kamerasystem für den Innovation aber nicht mehr erhältlich. Dieses ist dem Ultimate vorbehalten.

Insgesamt ist der Grandland X mit dem 2.0 Diesel ein angenehmes SUV, das sich durchaus mit der Konkurrenz messen lassen kann. Der zunächst recht hohe Grundpreis von 37.720 Euro relativiert sich angesichts der guten Serienausstattung des Innovation.

Konkurrenten: u.a. BMW X1, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ umfangreiche Serienausstattung, angenehme Motor-Getriebe-Kombination, Isofix für Beifahrersitz serienmäßig, gute Ergonomiesitze (Option)

⊖ hohe Ladekante, nur durchschnittlicher Fahrwerkskomfort

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

Familie 2,4

Stadtverkehr 3,8

60+ Senioren 2,6

Langstrecke 2,8

Transport 2,4

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,5

EcoTest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der Grandland X ist außen wie innen solide verarbeitet. Die Karosserie ist solide gefertigt, allerdings fallen im Motorraum teils schlecht isolierte Kabel sowie beim Blick unter das Blechkleid der nicht durchgehend aufgetragene Korrosionsschutz ins Auge. Auf eine Türrahmenverkleidung verzichtet Opel im Falle des Grandland X.

Das Armaturenbrett macht dank der zahlreichen Applikationen in Klavierlack und Chromoptik einen wertigen Eindruck. Die Oberseite der Armaturentafel ist geschäumt und die eingeprägte Naht rund um das Mittendisplays erweckt

beim Betrachter den Eindruck, das Armaturenbrett wäre mit Leder bezogen. Im unteren Bereich ist die Mittelkonsole tatsächlich mit Leder verkleidet, je nach Ausstattung farblich abgesetzte Nähte peppen das Interieur zusätzlich auf. Dort, wo man selten hinsieht und hinfasst, findet man aber meist harten Kunststoff.

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 53 Liter großen Tank kommt der Grandland X 2.0 Diesel auf Basis des EcoTest-Verbrauchs bis zu 765 km weit. Die maximale Zuladung des Testwagens in Höhe von 495 kg dürfte in den meisten Fällen ausreichen. Davon können 85 kg auf dem Dach (Reling Serie) sowie 80 kg auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt ordentliche zwei Tonnen. Im Pannenfall hilft das serienmäßige Reifenreparaturset, ein Notrad ist immerhin gegen

Aufpreis zu haben. Dann sind auch ein Wagenheber sowie Bordwerkzeug dabei.

Der 17 Liter fassende AdBlue-Tank ist einfach über eine Öffnung hinter der Tankklappe zu befüllen.

⊖ Mit gemessenen 2,10 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich das bullige SUV ganz schön breit, sodass man manch enge Parklücke notgedrungen auslassen muss.

3,0 Licht und Sicht

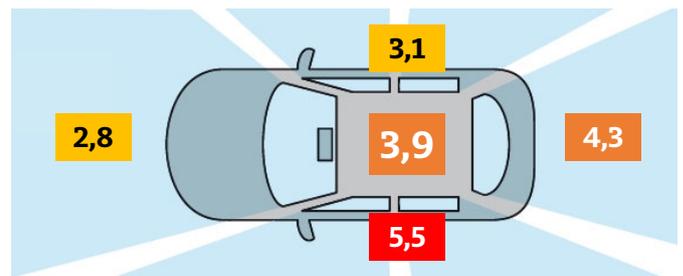
⊕ Serienmäßig kommt der Grandland X Innovation mit Halogenlicht vorn und LED-Rückleuchten daher, gegen Aufpreis leuchtet er die Fahrbahn nachts auch nach vorn mit LED-Scheinwerfern aus. Das LED-Lichtsystem sorgt für eine homogene Ausleuchtung, Abbiege- und Kurvenlicht gehören ebenfalls zum Funktionsumfang.



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der besonders breiten Dachsäulen und der schmalen, hoch angesetzten Heckscheibe erheblich eingeschränkt.

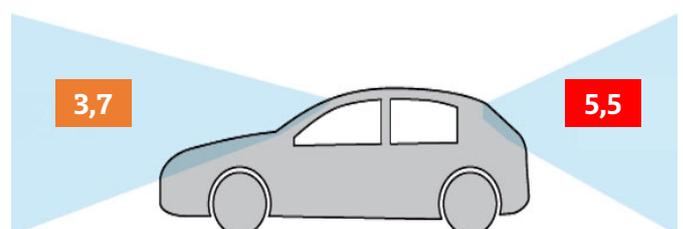
Rundumsicht

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.



Der Fernlichtassistent, kann anders als bei den Matrix-LED-Scheinwerfern von Opel, jedoch andere Verkehrsteilnehmer nicht gezielt ausblenden. Eine Reinigungsanlage für die Scheinwerfer ist leider nicht zu haben. Nicht nur nachts, sondern auch tagsüber sorgt die SUV-typisch hohe Sitzposition für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr - oftmals eines der Hauptargumente für den Kauf eines SUV.

⊖ Weniger gut ist es im Grandland X um die Rundumsicht bestellt. Hier fordert das zwar gefällige, aber mit breiten Dachsäulen und kleinen Fensterflächen versehene Karosseriekleid seinen Tribut. Auch die hohen Fahrzeughöhen sorgen dafür, dass vor und besonders

hinter dem Auto befindliche Kleinkinder oder Gegenstände erst in recht großer Entfernung zu sehen sind. Da sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera eine große Hilfe. Gegen Aufpreis sind zudem ein Parkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem zu haben. Für die Vogelperspektive nutzt Opel jedoch nur die Front- und Heckkamera, in den Außenspiegeln befinden sich keine Kameras. Das hat zur Folge, dass eine Darstellung des Bereichs seitlich vom Fahrzeug erst erfolgt, nachdem man eine gewisse Strecke zurückgelegt hat.

Die feinen Drähte der optionalen Frontscheibenheizung sorgen bei nächtlicher Fahrt mitunter für störende Reflexionen.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn gelingt der Ein- und Ausstieg dank der erhöhten Sitzposition und der großen Türöffnungen problemlos. Nur der Schweller könnte etwas niedriger liegen. Hinten ist der Türausschnitt im Kopfbereich etwas schmal, doch insgesamt steigt man auch dort mühelos ein und aus. Ab Innovation leuchtet der Opel auch per Spots in den Außenspiegeln beim Ein- und Aussteigen das Umfeld des Autos aus.

⊖ An Details wie dem Fahrzeugschlüssel, den der Grandland X von seinem Technikspender Peugeot 3008

übernommen hat, erkennt man die Verwandtschaft der beiden SUV. Der Schlüssel ist recht klobig und schwer geraten - unangenehm, wenn er sich etwa in der Hosentasche befindet. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Innovation serienmäßig. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen vergleichsweise simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum ist den meisten Transportaufgaben gewachsen. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Ladevolumen bis zur Gepäckraumabdeckung 425 l, bis unters Dach beladen gehen 550 l oder alternativ acht Getränkekisten hinein. Bei umgelegten Lehnen schluckt der Opel bis zu 1.420 l.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

An der Nutzbarkeit des Kofferraums gibt es wenig auszusetzen. Die Heckklappe öffnet weit und gibt eine große Laderaumöffnung frei. Anders als beim Peugeot 3008 befinden sich Ladekante und -fläche nicht auf einem Niveau, die Stufe ist allerdings zumindest in der oberen Position des variablen Ladebodens mit sieben Zentimeter nicht sonderlich hoch. Ab der Ausstattung Innovation öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch und zudem sensor-gesteuert. Dafür muss man lediglich den Schlüssel bei sich tragen und den Fuß unter den hinteren Stoßfänger bewegen, schon setzt sich die Klappe in Bewegung. Im Innen-



Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der Grandland X ordentlich Platz für das Gepäck.

raum vermisst man allerdings eine Taste für die elektrische Betätigung.

⊖ Die Ladekante ist mit einer Höhe von gemessenen 79 cm sehr hoch, wodurch sich das Laden schwerer Gegenstände mühsam gestaltet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Um die Fahrgäste bei dachhoher Beladung vor aus dem Kofferraum fliegendem Gepäck zu schützen ist im Zubehör ein Trenngitter erhältlich.

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch umklappen. Entriegelt werden sie entweder oben an der Lehne oder vom Kofferraum aus, wo sich an der Seite ein

Hebel befindet. Die Lehnen fallen nach dem Entriegeln automatisch um, das Aufstellen gestaltet sich im Gegenzug jedoch recht schwergängig. Eine Durchlademöglichkeit in der Mitte erlaubt den Transport langer Gegenstände, auch wenn die äußeren Fondsitze belegt sind. Der Kofferraum bietet zudem praktische Ablagemöglichkeiten an den Seiten sowie zwei Haken für Einkaufstaschen.

2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Trotz der engen Verwandtschaft zum Peugeot 3008 hat Opel das Cockpit des Grandland X weitgehend eigenständig gestaltet. Nur bei genauerem Hinsehen lassen sich Hinweise auf die gemeinsame Kooperation entdecken. So stammen etwa die Tasten für die elektrischen Fensterheber ebenso aus dem Peugeot-Teilelager. Auch die Benutzeroberfläche des Infotainmentsystems findet man im französischen Konzernbruder wieder.

An der Bedienbarkeit der aufgeräumten Kommandozone gibt es wenig auszusetzen. Die meisten Funktionen bündelt Opel im hoch platzierten Touchscreen, der jedoch etwas besser erreichbar sein könnte. Zudem fehlt ein Drehregler, um etwa auf der Navikarte zu zoomen oder durch die Senderliste zu scrollen. Die Menüstruktur kennt man ebenfalls aus zahlreichen Peugeot-Modellen. Leider ist das Menü nicht so intuitiv zu bedienen wie man es von den anderen Opel-Modellen gewohnt ist. Besser gelöst haben die Rüsselsheimer jedoch die Bedienung der Klimatisierung. Im Gegensatz zum 3008 findet man im Grandland X eine separate Bedieneinheit vor, die zwar höher positioniert sein und größere Tasten haben könnte, die Handhabung ist aber dennoch deutlich einfacher gestaltet.

⊖ Zwar verfügt der Grandland X in der Ausstattung Innovation serienmäßig über eine praktische und gut erreichbare Taste zum Starten und Abstellen des Motors, dennoch nervt die Handhabung im Alltag. Der Grund: Man muss die Taste so lange gedrückt halten, bis der Motor tatsächlich angesprungen bzw. ausgegangen ist. Drückt man die Taste wie von anderen Autos gewohnt nur kurz, passiert nichts.



Die solide Verarbeitungsqualität des Innenraums, die zufriedenstellende Materialauswahl sowie eine gute Funktionalität des Fahrerplatzes kennzeichnen den Opel Grandland X.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich Multimedia und Konnektivität ist der Grandland X Innovation gut aufgestellt. Serienmäßig sind ein Radio mit sieben Zoll großem Touchscreensamt sechs Lautsprechern, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Schnittstelle sowie Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto. Gegen Aufpreis lässt sich das Rüsselsheimer SUV u.a. mit digitalem Radioempfang (DAB+), Navigationssystem, Premium-Audioanlage mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer sowie CD-Player, induktiver Lademöglichkeit sowie einem USB-Anschluss für die Fondpassagiere aufrüsten. Seit der Überarbeitung der Preisliste Ende April hat der

Grandland X den Online- und Service-Assistenten OnStar nur noch gegen Aufpreis an Bord. Dieser umfasst verschiedene Funktionen, wie etwa das Abfragen diverser Fahrzeugfunktionen via Smartphone (u. a. Auto ver- und entriegeln, Reifendruck oder Kraftstoffstand abfragen, Fahrzeug lokalisieren), eine automatische Notruf funktion im Falle eines Unfalls oder auch den praktischen Navigations- und Concierge-Service: Per Knopfdruck stellt das System eine Verbindung mit einem menschlichen Service-Berater her, der auf Anfrage beispielsweise Hotels, Restaurants oder Parkhäuser findet und die Adresse des gewünschten Ziels direkt an das Navigationssystem

schickt. Auch können sich die Insassen in ein vom Auto generiertes WLAN-Netz einloggen und mit dem Smartphone oder Tablet im Internet surfen. Nach dem ersten Nutzungsjahr fällt eine Servicegebühr von 99,50 Euro pro Jahr an - die Nutzung des Daten-Netzes via Fahrzeug-WLAN kostet aber weiteren Aufpreis. Nach dem Verkauf der Marke Opel von General Motors an den französischen PSA-Konzern läuft allerdings auch das

von GM erdachte OnStar-System in den Opel-Modellen aus. Zumindest bis Ende 2020 wird es noch im gewohnten Umfang nutzbar sein. Ob es für aktuelle Modelle mit OnStar-Zugang danach eine Umrüstoption geben wird oder ob die Kunden dieser Autos dann schlicht und einfach weniger Dienste nutzen können, ist aktuell noch nicht bekannt.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe fällt das Raumangebot sehr großzügig aus, selbst zwei Meter große Insassen finden dort 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 X den Insassen mehr Platz als der Peugeot 3008. Sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit reichen für gut 1,95 m große Insassen aus, wenn der Vordersitz auf 1,85 m Körpergröße eingestellt ist.

Da die Gürtellinie nach hinten hin ansteigt, fühlt man sich im Fond noch etwas stärker eingeeengt. Die direkt neben dem Kopf befindliche C-Säule schmälert das Raumgefühl zusätzlich.



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

3,1 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 verge-

bens. Positiv ins Auge fallen jedoch die zahlreichen Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Beifahrer, hinten sind die Türfächer allerdings recht klein geraten.

2,6 KOMFORT

3,1 Federung

Beim Federungskomfort kann der Grandland X keine Glanzpunkte setzen. Ein hoch aufbauendes 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 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.

2,6 Sitze

Im Fond sitzt man erwartungsgemäß nicht so bequem wie vorn, doch auch dort lassen sich längere Strecken ermüdungsfrei zurücklegen.

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Ergonomiesitzen ausgestattet, die nicht nur für Langstreckenfahrer eine klare Kaufempfehlung darstellen. Die Sitze sind angenehm straff gepolstert und gut konturiert, außerdem

bieten sie auch viele Einstellmöglichkeiten. So lässt sich die Neigung der Sitzflächen ebenso anpassen wie deren Länge. Zudem warten die Sitze mit einer elektro-pneumatischen 4-Wege-Lendenwirbelstütze auf. Die Sitzposition ist gut, leider lassen sich die Mittelarmlehne nicht in der Höhe und die Kopfstützen nicht in Längsrichtung verstellen.

2,5 Innengeräusch

Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,5 dB(A) - ein ordentlicher Wert. Der Diesel aus dem Regal des PSA-Konzerns ist ein angenehm laufruhiger Vertreter der Selbstzünder-Fraktion. In den hinteren Radhäusern

verbaut Opel kein gesondertes Dämmmaterial, die Fahrgeräusche bei nasser Fahrbahn oder Kies sind dadurch etwas erhöht. Die Windgeräusche hingegen halten sich selbst bei hohem Tempo im Rahmen.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der Basisversion ist das SUV mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Grandland X Innovation ist eine Klimaautomatik serienmäßig an Bord. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat justieren. Bei den vorderen Ausströmern hat Opel sich leider das eigentlich obligatorische Drehrad zum Regulieren des Luftstroms gespart.

An kalten Tagen sorgen die beheizbaren Vordersitze sowie die Lenkradheizung für Wohlbefinden - beides ist

serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis lassen sich sogar die äußeren Fondsitze beheizen. Wer im Winter draußen parken muss, dem sei die optionale Frontscheibenheizung ans Herz gelegt.

Auch an die Fondpassagiere hat Opel gedacht. In der Mitte sind separate Luftausströmer verbaut, die hinteren Scheiben sind beim Innovation getönt. Zusätzlich finden sich in der Aufpreisliste praktische Rollos, die vor starker Sonnenstrahlung schützen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 177 PS starke Turbodiesel hat mit dem 1,6 Tonnen schweren Testwagen wenig Mühe. Der Vierzylinder beschleunigt den Opel ab knapp 2.000 Umdrehung energisch nach vorn, liegen deutlich weniger Touren an, tut sich der Diesel zunächst etwas schwer. Typisch Diesel geht ihm im oberen Drehzahlbereich allmählich die Luft aus und man schaltet besser in den nächsten Gang, um wieder die 400 Nm abzurufen. Selbst auf der Autobahn

geht es trotz des hohen Aufbaus munter voran, erst bei respektablen 214 km/h endet der Vortrieb.

Auch die Elastizitätswerte im Autotest können sich sehen lassen: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt das SUV in flotten 5,2 Sekunden. Für den prestigeträchtigen Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt der Grandland X 2.0 Diesel laut Hersteller nur 9,1 Sekunden.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch im Opel-Derivat zeigt sich der französische Zweiliter-Motor für einen Diesel geschliffene Umgangsformen. Übermäßiges Brummen und Dröhnen ist im fremd, auch Vibrationen stören nicht über Gebühr.

Die Leistungsentfaltung ist unaufgeregt und souverän. Auf Gaspedalbefehle spricht der Motor recht zügig an, wenn man den ganz niedrigen Drehzahlbereich ausklammert.

1,9 Schaltung/Getriebe

Die sonst überzeugende Automatik des Testwagens hat eine nicht perfekt mit dem Bremspedal zu dosierende Kriechfunktion, elegantes Einparken und sanftes Annähern an etwa die Garagenwand brauchen etwas Übung.

⊕ Den 177 PS starken Diesel koppelt Opel stets an eine Achtgang-Automatik, die weich schaltet und den richtigen

Gang stets, aber mitunter erst nach einer Gedenksekunde findet. Auch passt in jedem Geschwindigkeitsbereich einer der acht Gänge, zudem dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h mit entspannten 2.000 Umdrehungen. Insgesamt ein gelungener Antriebsstrang.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Grandland X zwar noch recht fahrsicher, zeigt dabei aber ein wenig dynamisches Fahrverhalten. Das Fahrzeug wird bereits beim ersten Anlenken stark vom elektronischen Stabilitätsprogramm eingebremst, wodurch der Grandland X 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 fallen aufgrund des hohen Aufbaus etwas kräftiger aus.

Wer den Grandland X - wie bei einem SUV zu erwarten - mit Allradantrieb ausrüsten möchte, wird leider enttäuscht. Das Rüsselsheimer SUV ist ebenso wie der Technikspender 3008 ausschließlich als Fronttriebler erhältlich. Gegen Aufpreis ist lediglich die Option „Grip & Go“ 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.

2,7 Lenkung

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

die Nulllage etwas teigig anfühlt.

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

2,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Testwagen nach noch ordentlichen 35,8 Metern.

Dosierbarkeit und Ansprechverhalten der Bremse gehen in Ordnung.

2,2 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Kapitel aktive Sicherheit macht der neue Grandland X eine gute Figur. Bereits das Basismodell ist mit einem Spurassistenten, Verkehrszeichenerkennung, Geschwindigkeitsregler sowie automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Letzterer ist an die in der Frontscheibe befindliche Fahrzeugkamera gekoppelt. Durch Betätigen der Taste „MEM“ (Memory) wird die Geschwindigkeit für den Limiter übernommen. Ab dem Ausstattungslevel Innovation gehören zusätzlich Müdigkeitserkennung, Spurhalteassistent mit Lenkeingriff (aktiv zwischen 65 und 180 km/h) sowie Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung und Kollisionswarnung dazu.

Ein Toter-Winkel-Warner (aktiv zwischen 12 und 140 km/h) ist optional, auch ein Abstandsregelautomat ist erhältlich.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Die Fondkopfstützen lassen sich nicht sonderlich weit herausziehen und bieten für großgewachsene Personen ab 1,75 Metern daher nur eine unzureichende Schutzfunktion.

⊕ Beim ADAC Crashtest (Stand 09/2017) schneidet der Opel Grandland X mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte gut ab. Das SUV hat Front-, und Seitenairbags für die vorderen Insassen sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Seitenairbags für die Fondinsassen oder ein Knieairbag für den Fahrer sind allerdings nicht zu haben. Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit herausziehen und schützen auch zwei Meter große Personen. Der Opel ist - falls OnStar an Bord ist - mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Notrufzentrale herstellt und die Position des Fahrzeugs übermittelt.

2,1 Kindersicherheit

Auf dem mittleren Sitz der Rücksitzbank gelingt das Befestigen von Kindersitzen nicht sonderlich gut. Grund hierfür ist vor allem der geringe Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss, wodurch der Kindersitz nicht mittig platziert und dadurch nicht absolut stabil montiert werden kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest kommt der Grandland X auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Neben den zwei Isofix-Halterungen auf der Rücksitzbank bietet das SUV eine weitere für den Beifahrersitz - vorbildlich. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Die äußeren Fondsitze sind gut zum Montieren von Kindersitzen geeignet und zudem mit der i-Size-Freigabe gekennzeichnet. Allerdings lassen sich die vorderen Sitze beim Befestigen einer Babyschale samt Fuß hinten nicht mehr komplett zurückschieben.

3,6 Fußgängerschutz

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

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO2

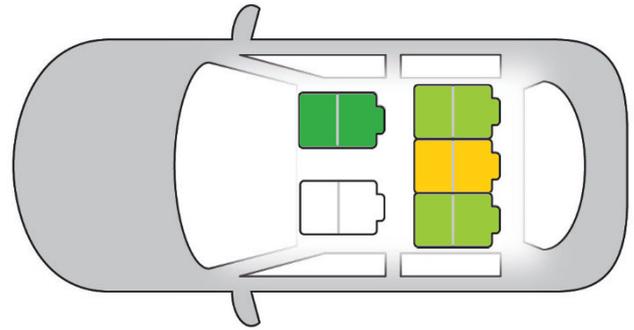
Im ADAC EcoTest kommt der Opel Grandland X 2.0 Diesel auf eine Co2-Bilanz von 217 g/km - nur 11 von 60 Punkten gibt es dafür. Daraus ergibt sich ein Verbrauch von 6,9 l/100 km. Das SUV genehmigt sich im Stadtverkehr 7,0 l, über Land 5,9 l und auf der Autobahn 8,2 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen fällt der Rüsselsheimer mit Harnstofffeinspritzung positiv auf. Daher sammelt der Opel hier volle 50 Zähler und kommt damit insgesamt auf 61 Punkte, was drei Sterne im ADAC EcoTest bedeutet.

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)

⊕ Einen Notbremsassistenten mit Fußgängererkennung hat der Grandland X in der Ausstattung Innovation serienmäßig an Bord.

Verbrauch

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

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

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

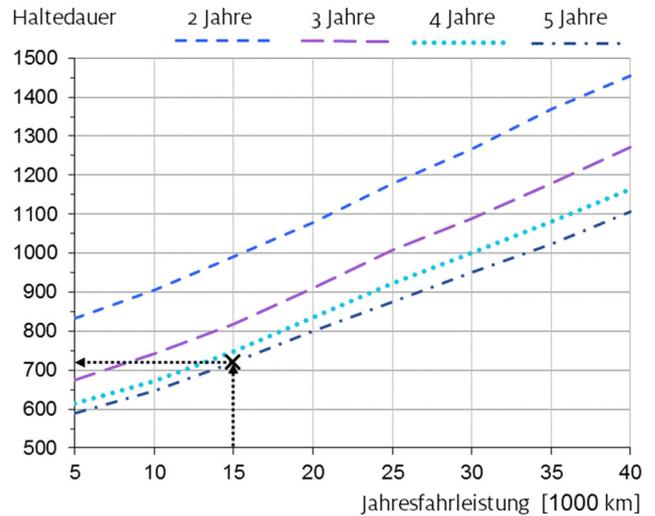
⊕ 37.720 Euro ruft Opel für den Grandland X 2.0 Diesel in der Ausstattung Innovation auf. Ein stolzer Preis, doch dafür hat der Rüsselsheimer bereits viele Annehmlichkeiten an Bord. Zum Serienumfang zählen u.a. Zweizonen-Klimaautomatik, beheizbares Lederlenkrad und Sitzheizung, elektrische und sensorgesteuerte Heckklappe sowie schlüsselloses Schließ- und Startsystem.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt stramme 252 Euro, die Versicherungseinstufungen sind aber im Rahmen. Als gefragtes Kompakt-SUV mit moderner Sicherheits- und Antriebstechnik lässt sich dem Grandland X ein guter Restwertverlauf prognostizieren.

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 719 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 DI Turbo Start&Stop	1.5 Diesel Start&Stop	2.0 Diesel Start&Stop Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	96 (130)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750	300/1750	400/2000
0-100 km/h [s]	10,1	11,3	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	188	195	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	4,1 D	4,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	120	108	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/19	19/21/21	19/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	74	168	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	552	562	719
Preis [Euro]	24.000	27.720	37.720

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	130 kW/177 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.477/1.856/1.609 mm
Leergewicht/Zuladung	1.575/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	514/1.652 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/85 kg
Tankinhalt	53 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sochaux

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/5,9/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	181 g/km (WTW* 217 g/km)
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	425/915/1.420 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	415 Euro
Monatliche Gesamtkosten	719 Euro		
Steuer pro Jahr	252 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/21		
Basispreis Grandland X 2.0 Diesel Start&Stop Innovation Aut.	37.720 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.780
Km-Stand bei Testbeginn	4.034 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	-/1.350 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	1.350 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent (Park & Go Premium)	990 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (Park & Go Premium)	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Paket Park & Go Premium)	990 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/210 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	890 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/180 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro°
Metalliclackierung	595 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.