
Praxistest Opel Grandland DI: Sparsam unterwegs

Von Michael Kirchberger, cen

Schluss mit dem X. Der Grandland, Opels größtes SUV, verzichtet ebenso wie seine Markenkollegen Crossland und Mokka seit kurzem auf den magischen Buchstaben im Namenszusatz. Das X als Symbol für Allradantrieb wäre heute ohnehin nur der stärksten Version des SUV angemessen, der Hybrid-Variante des Grandland, die mit einem zusätzlichen Elektromotor an der Hinterachse auf allen Vieren unterwegs ist. Der aktuell einzige Benziner im Programm bleibt brav beim Frontantrieb und fährt trotzdem munter und sparsam.

Die mit dem Facelift zum Jahreswechsel eingeführte neue Front gefällt sich irgendwo zwischen freundlichem Lächeln und verhaltenem Zähneflitschen. Die glänzend glatte und sanft geschwungene Fläche zwischen den Scheinwerfern strukturiert den Bug und verleiht Familienidentität. Auch der kleinere Crossland, der Mokka und der gerade neu aufgelegte Astra tragen dieses Gesicht. Alle gewinnen dadurch an Ausdruck. Beim Grandland haben sich die Designer zum neuen Jahr außerdem dem Heck gewidmet. Der Namenszug prangt präsent und formatfüllend unter dem Blitz, das wirkt dynamischer und selbstbewusster.

Auch innen wurde das SUV aufgefrischt. Beinahe schlicht ist die Instrumentierung mit dem konkaven Display, auf dem sich verschiedene Anzeigeszenarien darstellen lassen. Die Einstellung über einen Drehsteller am Blinkerhebel ist allerdings ungenau und nicht der Weisheit letzter Schluss. Besser funktionieren die Sprachsteuerung und die übrige Bedienung, die dank einer zurückhaltenden Digitalisierung der Funktionen intuitiv und mit Tasten und Reglern gelingt. Es gibt einen Fahrassistenten, der den Abstandstempomat mit dem Spurhaltehelfer zusammenbringt und auf Wunsch auch ein infrarotbasiertes Warnsystem, das bei Dunkelheit Fußgänger und Tiere erkennen kann.

Den größten Spaß und Sicherheitsgewinn stellt in der Nacht jedoch das LED-Pixellicht dar, das mit seinen 84 Leuchtdioden je Scheinwerfer die Fahrbahn und die Straßenränder mit immenser Intensität erhellt. Die Matrixfunktion verhindert dabei, dass der Gegenverkehr und vorausfahrende Verkehrsteilnehmer über ihre Rückspiegel geblendet werden. Die 1100 Euro Aufpreis sind ausgezeichnet investiertes Geld, bislang war das System nur im Insignia zu haben.

Der Eintritt in den Grandland gelingt in der Ausstattungsversion Business Edition schlüssellos, folglich startet der Motor per Knopfdruck. Vorher stoßen Fahrer und Passagiere auf überaus großzügige Raumverhältnisse, die optionalen Ergositze vorn lassen sich wie beim Maßschuh-Schuster perfekt anpassen, im Fond herrscht selbst für große Mitfahrer kein Platzmangel für Köpfe und Beine. Beim Gepäcktransport muss ebenfalls nicht gespart werden, je nachdem, ob die Rückbanklehne aufrecht steht oder in eine nahezu waagrecht Position geklappt wurde, passen 514 bis 1652 Liter in den Kofferraum. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch, nicht nur per Knopfdruck, sondern auch per Gestensteuerung. Das ist gut, denn besser ein wenig hinterm Heck herumzappeln als sich nach einer Schlechtwetterfahrt die Finger an der weit unten platzierten und schnell verschmutzenden Entriegelungstaste dreckig zu machen.

Beim Druck auf die Starttaste müssen Kupplungs- und Bremspedal getreten werden, sonst bleibt der Motor still. Im anderen Fall erwacht er mit dem bauarttypischen Blechtrommelklang eines Dreizylinders zum Leben. Geschmeidig und genau geführt rastet der erste von sechs Gängen ein, gegen den sanften aber kurzen Widerstand der Berganfahrhilfe (ja, die greift auch in der Ebene bisweilen ein) rollt der Grandland los. Die Lenkung ist leichtgängig, das vermittelt Agilität aber hilft nicht beim kursgenauen Geradeausfahren. Für die Stadt passt das schon und wird gerade beim Ein- oder

Ausparken als sehr komfortabel empfunden. Dort lassen sich auch die 130 PS des 1,2 Liter großen Turbobenziner sehr gut einsetzen. Flink huscht der Opel damit über die Kreuzung und hat noch genügend Kraftreserven, um auf der Einfädelspur zur Schnellstraße zügig Tempo aufzunehmen.

230 Newtonmeter Drehmomentspitze sind ebenfalls nicht zu verachten. Vor allem deshalb, weil sie schon bei 1750 U/min anliegen, damit lässt sich der Grandland durchaus schaltfaul bewegen. Das Fahren mit niedriger Drehzahl senkt überdies den Verbrauch, 6,2 Liter Benzin im Durchschnitt sind ein Wort, 53 Liter Tankinhalt reichen da eine gute Weile. Wer es eiliger hat, muss freilich mit Werten jenseits von acht Litern rechnen, die Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h wird unterdessen nur mit stattlichem Anlauf erreicht. Dann werden die Windgeräusche sehr dominant, auch der Geradeauslauf (siehe leichtgängige Lenkung) gehört nicht zu den Paradedisziplinen des SUV. In Kurven zeigt sich der Grandland aber kursstabil und hält keine negativen Überraschungen bereit. Die Bremsen zeigen sich standfest und wirksam, die Federung schrammt knapp an unbotmäßiger Härte vorbei, was auf schlechter Fahrbahn bisweilen nervt.

In der umfangreichen Ausstattung der Business Edition bietet Opel den Grandland mit vielen Komfort- und Sicherheitsspendern an. Er könnte fast als Schnäppchen durchgehen, ist doch das Bündel der Extras weitaus günstiger als bei Einzelbestellung. Luft nach oben ist allerdings immer. Sonderausstattungen wie das Winterpaket (unter anderem mit Lenkrad- und Sitzheizung) und die Zweifarb-Metalliclackierung treiben den günstigen Basispreis (29.290 Euro) um fast 4000 Euro nach oben. Aber auch dann noch gibt der Grandland den guten und günstigen Begleiter für fast alle Aufgaben der täglichen Mobilität. (Michael Kirchberger, cen)

Daten Opel Grandland DI Business Edition 96 kW

Länge x Breite x Höhe (m): 4,48 x 2,10 (m. Sp.) x 1,61

Radstand (m): 2,68

Antrieb: R3-Benziner, 1199 ccm, Turbolader, Frontantrieb, 6-Gang-Schaltung

Leistung: 96 kW/130 PS bei 5500/min

Max. Drehmoment: 230 Nm bei 1750/min

Höchstgeschwindigkeit: 188 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,1 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,1–6,3 Liter

CO₂-Emissionen: 139 - 144 g/km (Euro 6d final)

Testverbrauch: 6,2 Liter

Tankvolumen: 53 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1431 kg / max. 469 kg

Anhängelast: 1400 kg

Kofferraum: 514 – 1652 Liter

Basispreis: 29.290 Euro

Testwagenpreis: 33.150 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Grandland.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
