
Vorstellung Opel Crossland: Tausche X gegen Vizor

Von Frank Wald

Streng genommen geht es um ein Facelift. Und beim neuen Opel Crossland, der im Januar zu den Händlern rollt, ist dieser Begriff tatsächlich mal angebracht. Denn der überarbeitete Mix aus Minivan und SUV trägt als zweites Modell nach dem neuen Mokka das „Vizor“ genannte neue Opel-Markengesicht. Und so wie der Mini-SUV hat auch der kleine Crossover dazu noch seinen Zusatz X eingebüßt. Doch das war ohnehin willkürlich und ohne Bedeutung, besitzt der Fünftürer doch weder Allradantrieb noch irgendwelche Offroad-Qualitäten.

Was ihn aber nicht weniger erfolgreich macht. Mit weltweit 350.000 verkauften Modellen rangiert der 2017 eingeführte Meriva-Nachfolger im Rüsselsheimer Ranking auf dem zweiten Platz, im eigenen Land belegt er mit 80.000 Exemplaren immerhin noch den dritten Platz. Die Mischung aus stadtauglichen Abmessungen, geräumiger Variabilität und cooler SUV-Optik kommt offenbar gut an. Und das hat sich bei der Neuausgabe auch nicht geändert.

Im Gegenteil, mit dem neuen Frontdesign, das Kühlergrill, Scheinwerfer und Logo unterhalb der Motorhaube zu einer Einheit integriert, sieht der Crossland sogar noch etwas eleganter aus. Das gilt ebenso für die Rückansicht, wo Opel dem allgemeinen Trend folgend den Modellnamen nun in großen Lettern mittig auf die Heckklappe getackert hat. Neu und dick aufgetragen sind außerdem der vordere und hintere Unterfahrschutz, in den höheren Ausstattungen Elegance, GS Line und Ultimate silberfarben lackiert, sowie Leichtmetallräder im Bi-Color-Design.

Geblichen sind die kompakten Außenmaße. Auf 4,22 Meter bietet der Crossland bequem Platz für fünf Personen plus 410 Liter Ladevolumen, das mit der um 15 Zentimeter verschiebbaren Rückbank (ab GS-Line) auf bis zu 520 Liter erweitert werden kann. Immer im Verhältnis 60:40 teilbar sind die Rücksitzlehnen, die komplett umgeklappt maximal 1255 Liter frei räumen. Im Cockpit greift der Fahrer erneut nach einem vergleichsweise großen Lenkrad und handfüllenden Schalthebel. Auch Armaturen und Instrumente zeigen sich so gut wie unverändert. Wir fahren den Testwagen in der höchsten Ultimate-Ausstattung, in der Komfortdetails wie ein acht Zoll großer Farb-Touchscreen inklusive Infotainment- und Navisystem, 180-Grad-Panorama-Rückfahrkamera, 2-Zonen-Klimaautomatik oder Head-up-Display ab Werk an Bord sind. Außerdem die ergonomischen AGR-Aktiv-Sitze, die vor allem auf längeren Fahrten den Komfort steigern, gehören hier für Fahrer und Beifahrer zur Serie.

Empfehlung Business-Edition

Allerdings findet sich die auch schon in der Business-Edition, die im Gegensatz zu der spärlich ausgerüsteten Basisversion als Einstieg zu empfehlen ist. Denn dann sind zumindest schon mal so Dinge wie Multimedia-System mit 7-Zoll-Farb-Touchscreen und Smartphone-Integration, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera inklusive Parkpilot oder auch nur eine Mittelarmlehne zwischen den Sitzen mit drin. Vor allem aber ist die Ausstattung dann auch mit allen fünf Motoren zu kombinieren.

Hier besteht das Programm nach wie vor aus drei Benzin- und zwei Diesel-Aggregaten, die jetzt allesamt die Abgasnorm Euro 6d erfüllen. Lässt man den etwas lendenlahmen Basisbenziner mit 83 PS (61 kW) und 5-Gang-Schalter mal außen vor, sind die übrigen Turbo-Triebwerke durch die Bank zu empfehlen. Schon der kleinere 1,2 Liter-Dreizylinder bringt mit seinen 110 PS (81 kW) und 205 Nm Drehmoment alle Voraussetzungen für einen urbanen Antrieb mit: spontaner Antritt, guter Durchzug, sparsamer Verbrauch. Allein die 6-Gang-Schaltung dürfte gern etwas knackiger sein. Gut zwei Drittel des

Crossland-Absatzes erwartet Opel jedoch von der 130 PS starken Version des 1,2-Liter-Dreizylinders, die Mehrheit davon sogar mit der 6-Stufen-Automatik. Das Top-Triebwerk erreicht noch eine glatte Sekunde eher Landstraßen-Tempo und in der Spitze auch knapp die 200-km/h-Grenze.

Erstaunlich ist der 1,5-Liter-Turbodiesel. Nicht nur, dass er bei einer Einbaurrate von gerade mal fünf Prozent überhaupt noch angeboten wird. Es gibt den Selbstzünder dazu auch in zwei Leistungsstufen mit 110 PS (81 kW) und 120 PS (88 kW) sowie manuellem 6-Gang-Getriebe und 6-Stufen-Automatik. Damit lassen sich dann sogar längere Strecken unter die Räder nehmen, wobei hier der stärkere der beiden mit Automatik einen souveränen Eindruck hinterlässt.

Preisliste lässt Stirn runzeln

Das gilt übrigens auch insgesamt fürs Fahrwerk. Neu abgestimmte Dämpfer an der Vorder- und Hinterachse und eine präzisierte Lenkung bieten eine spürbar bessere Balance zwischen Komfort und Agilität. Die aus anderen PSA-Modellen bekannte adaptive Traktionskontrolle IntelliGrip wird zum Verkaufsstart auch im Crossland angeboten. Auf Asphalt, Schotter oder bei winterlichen Straßenverhältnissen hält das System den Wagen sicher auf Kurs. Über den Drehknopf in der Mittelkonsole lassen sich dazu die fünf Fahrmodi Normal, Schnee, Matsch, Sand und ESP Off einstellen.

Der Blick in die Ausstattungs- und Preisgestaltung lässt erneut die Stirn runzeln. Der Crossland startet ab 18.995 Euro (19% MwSt.), unter anderem mit einer Reihe an Assistenzsystemen wie Verkehrsschilderkennung, Spurassistent oder Tempomat sowie einer Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern, jedoch noch ohne irgendwelche Infodisplays, Multimedia oder gar Smartphone-Integration. Doch gibt es diese Version, für die dem Opel-Marketing nicht mal ein schmissiger Namen eingefallen ist, allein mit dem Basisbenziner. Wer die flotten Turbos fahren will, muss also mindestens 22.160 Euro für die Ausstattung Business Edition hinlegen, die für alle fünf Motoren angeboten wird und wie bereits erwähnt einige wesentliche Komfortdetails mitbringt. Darüber differenziert sich das Angebot in fünf weiteren Ausstattungen bis zur Topversion Ultimate (ab 27.830 Euro). Die teuerste Kombination ist dann der 120-PS-Diesel mit 6-Stufen-Automatik für 32.340 Euro. (ampnet/fw)

Daten Opel Crossland 1.2 Turbo Ultimate

Länge x Breite (o.Spiegel) x Höhe (m): 4,22 x 1,83 x 1,61
Radstand (m): 2,60
Motor: 3-Zylinder-Turbobenziner, 1199 ccm,
Leistung: 110 PS (81 kW) bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 205 Nm bei 1750 U/min
Antriebsart: Frontantrieb
Getriebe: 6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,1-5,8 Liter
Effizienzklasse: B
CO₂-Emissionen: 138-131 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1245 kg / 525 kg
Anhängelast: 840 kg
Kofferraumvolumen: 420-1255 Liter
Tankvolumen: 45 Liter
Wendekreis: 11,2
Bereifung: 215/50 R 17
Basispreis: ab 18.995 Euro (19% MwSt)
Testwagenpreis: 29.320 Euro (19% MwSt.)

Bilder zum Artikel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



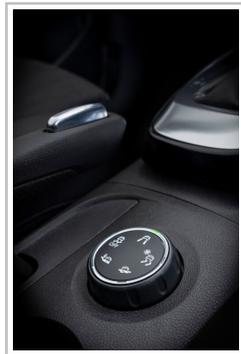
Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



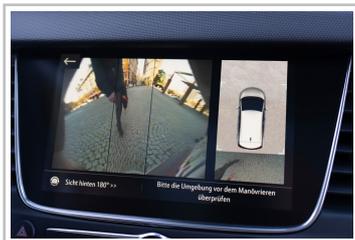
Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Crossland.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel
