

Opel Crossland

Preis ab: 20.563 Euro

R3/1.199 cm³ | 96 kW/130 PS

230 Nm/ 1.750 U/min. | 6-G-Autom.

198 km/h | 10,2 s | 6,1 - 6,4 S

137 -143 g/km

4.217 x 1.825 x 1.605 mm

410 - 1.255 l

Effizienz: A

HK: 16 | **TK:** 17 | **VK:** 19

Wartung: 1 Jahr oder 30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Fotos: Rocco Swantusch/Autoflotte

Mit dem neuen, auffälligen Front-Design prägt nun auch beim Crossland der „Vizor“ die Optik. Das sich darunter befindliche SUV-Element wird damit stärker betont

Family Business

Das Facelift des Crossland betont das Familiäre. Platz, Komfort, Extra-Stauraum sowie günstige, aber ausnahmslos konventionelle Motoren. So bleibt der Meriva-Ahne mehr Van als SUV.

Wenn am Motorenmix der Selbstzündanteil mit gerade einmal fünf Prozent bemessen wird – obwohl es einen Vierzylinder mit 110 und 120 PS gibt –, dann weiß man, dass das Fahrzeug in der Flotte andere anspricht als den Vertriebler. Der Crossland von Opel dessen erstes Facelift seit Januar beim Händler steht, ist vor allem ein Familienauto. Also für den Pendler mit überschaubarer Jahreslaufleistung, der vor allem praktisch und bequem, spricht mit ausreichend Platz und Komfort, durch den Alltag touren möchte – ganz im Sinne des Urahren Meriva.

Dieses Versprechen löst der 4,22 Meter lange Rüßelsheimer, der 2017 debütierte, sehr gut ein. Wer es individueller möchte, greift zum Mokka, der sich nach seiner Neuaufgabe auf 4,15 Meter verkleinerte und wie der Segment-Bruder das „X“ am Ende des Namens wegließ. An diese Stelle trat beim Mokka das „e“ für den Stromer. Eine Elektrifizierung erfährt der Crossland nicht, aber er erhält die adaptive Traktions-

kontrolle (Intelligrip, nur im Top-Niveau Ultimate) mit fünf Fahrmodi für Untergründe wie Matsch, Schnee oder Sand, was eine gewisse Geländegängigkeit suggeriert. Die integrierte Berganfahr-Hilfe agiert bis Tempo 30 und wird auch beim Rückwärtsfahren oder im Leerlauf aktiv.

Gutes Fahrwerk, Top-Sitze

Da der neue Unterfahrschutz am Heck nur angedeutet ist, sollte der Stadtdschungel dem Hessen mehrheitlich reichen. Dafür ist er aber gut gerüstet, denn sowohl die ausgezeichneten AGR-Sitze (in Business- und den Top-Versionen Serie) als auch das nachgeschärfte Fahrwerk, das dank neuer Dämpferabstimmung noch besser Querfugen-Bewegungen rausfiltert und dank stärkerer Scheiben (hinten Seite und Heck) weniger Fahrgeräusche ins Cockpit trägt, setzen gemeinsam der urbanen Hektik einen Platz der Ruhe entgegen. Auf den Autobahnetappen strahlte der Crossland ein

hohes Maß an Entspantheit aus – keine Mitnicker, wenige Fahrgeräusche, souveräne Steuerung. Mit dieser Ruhe ist es wohl schnell vorbei, wenn sich zu den großen auch kleine Mitreisende in den Fünfsitzer gesellen. Für das Familienpaket gibt es dank der um 15 Zentimeter verschiebbaren Rücksitzbank 560 Liter Ladevolumen (maximal 1.255 Liter) – Standard sind es 410 Liter. Die 40:60 teilbare Rücksitzbank ist in der GS-Linie und im Ultimate serienmäßig. Die erwähnten AGR-Sitze sind mannigfaltig verstellbar (elektropneumatische Lendenwirbelstütze, Sitzneigung elektronisch einstellbar, Oberschenkelauflage ausziehbar) und entspannen so sehr, wie der Blick nach oben, wenn das Panorama-Dach (mit Rollo; 630 Euro) jedem Familienmitglied Sonne gönnt.

Das 8-Zoll-Navi-Display (Serie in Business Elegance und Ultimate) ist ebenso auf Höhe der Zeit wie die Sprachsteuerung. Wer stattdessen auf Android Auto und Apple Carplay setzt, erhält diese, außer in



1 Mittlerweile ein typisches Opel-Cockpit. Aufgeräumt, hohe Funktionalität und gute Bedienbarkeit per Lenkrad oder per Touchscreen
 2 Wie bei einigen Modellen, so der VW T-Cross, lässt sich die teilbare Rückbank komplett noch vorn verschieben. Hier sind es maximal 15 Zentimeter
 3 Ultrabequeme Sitze und ein großes Panoramadach erfreuen die ganze Familie auf einer entspannten Tour

der Basisversion, stets mit. Neben den zwei USB-Anschlüssen gibt es eine induktive Ladeoption (105 Euro, Serie in Business Elegance). Die wesentlichen Infos wandern wahlweise aufs Head-up-Display (252 Euro, in Verbindung mit Navi Pro), das weder überfrachtet noch überfordert wirkt.

Neben den LED-Scheinwerfern vorn gibt es optional welche für hinten (mit Abbiegelicht und Fernlichtassistenten, 751 Euro, Serie in den Top-Versionen). Die 180-Grad-Kamera ist nicht bei jeder Witterung

eine Hilfe, aber in der Regel ein zuverlässiger Helfer und Teil der Business-Elegance-Ausstattung (in Business Edition 84 Euro Aufpreis). Ab Werk sind der Spurhalte-Assistent (passiver Warner) und die Verkehrszeichenerkennung (aufmerksam im Einsatz) dabei. Die restlichen proaktiven Helfer (Frontkollisionswarner) kommen für 378 Euro in den Crossland.

Eingefasst ist alles sehr stimmig in das vom neuen Mokka übernommene Front-Design, das Opel Vizor nennt. Eine E-Versi-

on gibt es beim Crossland allerdings nicht. Dafür fächert sich die Otto-Palette mit dem Sauger (83 PS) und zwei Turbos (110/130 PS) auf – alle drei sind Dreizylinder mit 1,2 Litern Hubraum. Im Test zeigte sich der 110-PS-Turbo als souverän auf der Autobahn, aber im Stadtverkehr verlangen die 205 Newtonmeter Kraftreserven eine wohlige Dosierung – eher im vierten als im sechsten Gang, so dass der Verbrauch auch deutlich über der Acht-Liter-Marke im gemischten Fahrprofil lag.

Top-Motor mit Automatik

Der 130-PS-Otto mit 230 Nm ist hier also eine Empfehlung zusammen mit der Automatik, denn der Handschalter zeigte sich ab und zu etwas hakelig. Der 1,5-Liter-Diesel mit 110 oder 120 PS bringt in der Top-Version beachtliche 300 Nm auf die Straße, welche per Automatik dosiert werden. Diese ist im Top-Benziner ebenfalls Standard, sonst wird per Fünf- oder Sechsganghandschalter der Fronttriebler in Gang gesetzt.

Die jeweiligen Top-Modelle in der Einsteiger-Business-Version haben auf dem Preisschild des Crosslands 20.437 Euro (130-PS-Otto/Sechsgangautomatik) beziehungsweise 21.160 Euro (120-PS-Diesel/Sechsgangautomatik) stehen. Der große Benziner (130 PS/Achtgangautomatik) kostet beim Mokka 22.323 Euro, der Business-Diesel (110 PS/Sechsganghandschalter) ist für 21.341 Euro zu haben.

rs

LED-Rückleuchten, Crossland-Schriftzug und ein angedeuteter Unterfahrschutz verleihen dem Fronttriebler etwas Phantasie

