



Opel Frontera 1.2 DI Turbo Hybrid 48V Edition eDCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (107 kW/145 PS)

Anfang der Neunzigerjahre brachte Opel den Frontera auf den Markt: Ein bulliger Geländewagen inklusive markantem Reserverad an der Heckklappe. Der Allradler, welcher auf dem Isuzu Wizard basiert, wurde bis 2004 in zwei Generationen produziert. Seit 2024 haben die Rüsselsheimer wieder einen Frontera im Angebot. Der Nachfolger des Opel Crossland steht wie u. a. der Citroen C3 Aircross auf der Smart Car-Plattform von Stellantis und ist nur noch als Fronttriebler erhältlich – die Gelände-Ambitionen hat man ad acta gelegt. Angeboten wird der Neue vollelektrisch oder als Mild-Hybrid mit bis zu sieben Sitzen. Die Preise für die 110-PS-Variante beginnen bei 24.190 Euro; mindestens 25.990 Euro werden für die getestete Top-Motorisierung als Fünfsitzer fällig. Dafür gibt es viel Platz im Innenraum für Gepäck und Insassen, eine einfache Bedienung, aber auch eine verhältnismäßig überschaubare Serienausstattung und mäßige Materialqualität im Interieur. Das Fahrverhalten des Opel ist stark auf Sicherheit getrimmt und wehrt sich gegen sportliche Ambitionen – auch der Antrieb plädiert für entspanntes Dahingleiten bei moderatem Tempo. Der Verbrauch im ADAC Ecotest geht mit 6,5 l pro 100 km in Ordnung. In puncto Fahrerassistenzsysteme hat der Opel nur das Wesentlichste zu bieten, ähnlich ist es bei der Klimatisierung oder in Sachen Multimedia; selbst ein Radio hat die Basisausstattung nicht an Bord. In Summe bietet der Frontera dennoch viel Nutzwert und richtet sich an diejenigen, die zu einem günstigen Preis ein geräumiges SUV suchen und wenig Wert auf Schnickschnack legen. **Konkurrenten:** u. a. Dacia Duster, Hyundai Kona, KGM Korando, MG ZS 3, Suzuki S-Cross.

⊕ viel Platz für Gepäck und Insassen, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, günstiger Preis

⊖ mäßige Materialqualität im Innenraum, spärliche Komfort- und Sicherheitsausstattung, träger Antrieb

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

⊖ Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität des Opel Frontera auf einem mäßigen Niveau – der günstige Fahrzeugpreis ist an vielen Stellen spür- und sichtbar. Die Spaltmaße zwischen den flächig zueinander sitzenden Karosserieteilen verlaufen nicht immer gleichmäßig. Weder Türrahmenverkleidungen noch doppelte Dichtlippen in den Türausschnitten bietet der Frontera und die Seitenscheiben scheppern in den Türen beim Zuwerfen, wie auch die Außenspiegel beim Testwagen. Selbst beim Lack haben die Rüsselsheimer den Rotstift angesetzt: Beispielsweise kommen Bereiche der Kotflügel unter der per Haltestab offen gehaltenen Motorhaube ohne Klarlack aus, der Motorraum an sich ist nur noch grundiert. Der Unterboden ist ordentlich verkleidet, etwas mehr Unterbodenschutz würde

der Langlebigkeit dennoch nicht schaden. Dafür gibt es rundum Beplankungen an den Radläufen, den Schürzen und Schwellern, welche bei kleineren Remplern das Blech schützen. Unter der Heckklappe verbirgt sich der zwar vollständig mit Stoff ausgekleidete, aber sonst eher lieblos anmutende Kofferraum. Im Interieur dominiert harter Kunststoff, welcher immerhin lederartig texturiert ist. Vorne wie hinten sind die Türverkleidungen hart gestaltet, wie auch das gesamte Armaturenbrett oder der Mitteltunnel. Stoffüberzüge an Säulenverkleidungen oder Sonnenblenden sucht man vergebens, wie auch Zierrat. Auch bei der Verarbeitungsqualität ist noch Luft nach oben, montiert sind die Kunststoffteile aber ordentlich.

3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,5 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 44-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 675 km. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 492 kg – das reicht für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 65 kg betragen, das genügt locker für einen Fahrradträger samt einem E-Bike. Auf der Dachreling sind 75 kg erlaubt – stationär dürfen es beispielsweise für ein Dachzelt bis zu 240 kg sein. An den Haken nehmen darf der nur 1,3 t schwere Rüsselsheimer Anhängelasten von bis zu 1.250 kg, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt. Ohne eigene Bremse darf der Anhänger nur 610 kg wiegen. Der Frontera kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz hinten. In der Ausstattungslinie GS besteht die

Option, eine dritte Sitzreihe mit zwei weiteren Sitzplätzen zu ordern. Mit einer Länge von 4,39 m und einer Breite von 2,03 m (inklusive Außenspiegel) lässt sich der Opel noch einigermaßen stressfrei in der Innenstadt bewegen. Der Wendekreis von 11,5 m dürfte aber geringer ausfallen.

⊖ Bei einer Reifenpanne ist man in der Basisausstattung aufgeschmissen, da selbst das heutzutage üblicherweise serienmäßige Pannenset beim Frontera Aufpreis kostet. Bei der Ausstattungslinie GS wäre jenes Set dabei und man könnte zusätzlich eine Vorrichtung für ein Notrad bestellen. Wagenheber und Bordwerkzeug sind aber generell auch gegen Aufpreis nicht zu haben.

4,3 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich dank der kantigen Form und kurzen Überhänge einigermaßen abschätzen. Hindernisse vor dem Frontera sind trotz der langen Motorhaube passabel erkennbar, nach hinten ist die Sicht aber stark erschwert. Ob der erhöhten Sitzposition fällt die Sicht auf den Verkehr hingegen angenehm aus. Bei Dunkelheit sorgen die LED-Scheinwerfer mit lediglich manueller Leuchtweitenregulierung für einen streifig, fleckigen Lichtteppich. Die Seiten könnten besser ausgeleuchtet werden und das Fernlicht stärker ausfallen. Serienmäßig ist ein statischer Fernlichtassistent an Bord, welcher jedoch – gemessen an den Reaktionen des Gegenverkehrs – zu spät abblendet.

⊖ Aufgrund des hoch montierten und weit entfernten Heckfensters lassen sich Hindernisse hinter dem Frontera nicht mehr erkennen. Ohnehin fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung schlecht aus. Zwar gibt es kleine Fenster zwischen den C- und D-Säulen, aber dennoch ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt. Serienmäßig hat der Opel zwar Parksensoren hinten, vorn jedoch sind selbst gegen Aufpreis keine verfügbar. Einen Einparkassistenten gibt es ebenfalls nicht, dafür ist im Tech-Paket die Rückfahrkamera enthalten, die bei Dunkelheit ein mäßiges Bild liefert. Über eine Waschdüse oder eine Einklappfunktion verfügt sie nicht, sodass bei Verschmutzung die Sicht stark getrübt sein kann. Nützliche Scheinwerferfunktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht sind generell nicht verfügbar. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ebenfalls nicht, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Weder für den Innen- noch für beide Außenspiegel ist eine automatische Abblendefunktion lieferbar. Außerdem besitzen die Außenspiegel keinen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels und sind in der Ausstattungslinie Edition selbst gegen Aufpreis nicht elektrisch beheizt. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht mehr nutzbar – beim Spurwechsel kann daher keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden,

2,3 Ein-/Ausstieg

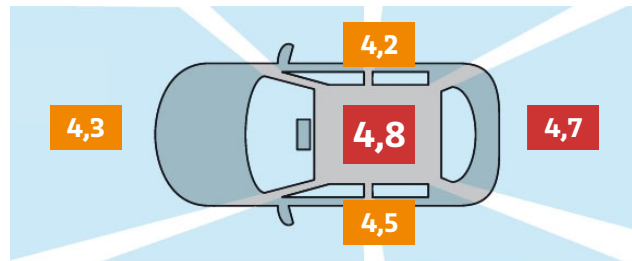
⊕ In die erste Reihe gelingt der Einstieg problemlos – nur die Schweller erfordern etwas Beinarbeit und die Türen könnten etwas fester arretieren. Die Sitzhöhe fällt mit 55 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) sehr angenehm aus. In das hintere Abteil kommt man noch leichter. Die Türen sind zwar sehr lang, dank des riesigen Einstiegs muss man diese aber nicht so weit öffnen und kommt damit in engen Parklücken nicht in die Bredouille.



Dank der kantigen Karosserieform und den kurzen Überhängen lassen sich die Fahrzeugenden einigermaßen abschätzen. Insbesondere die Sicht nach schräg hinten ist jedoch stark eingeschränkt.

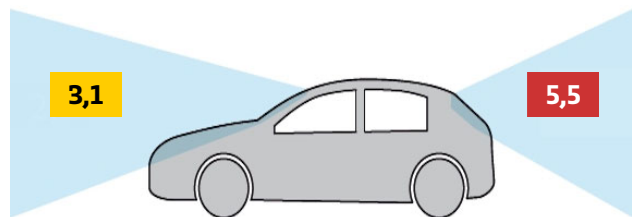
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

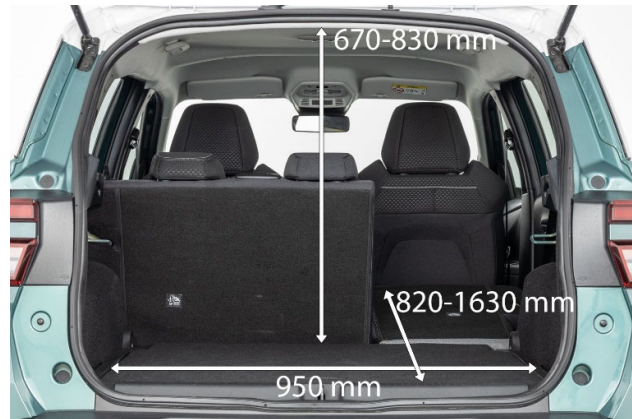


was beispielsweise bei Annäherung an ein Stauende eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen kann.

⊖ Ein schlüsselloses Schließsystem, das mancher Konkurrent sogar serienmäßig besitzt, ist für den Frontera nicht zu haben – eine Fernbedienung und Zentralverriegelung sind aber immer dabei. Über praktische Haltegriffe dürfen sich nur die Insassen im Fond freuen.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen des Frontera fällt stattlich aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 420 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Befindet sich der Boden auf der obersten Stufe, lassen sich damit 120 l nach unten hin abtrennen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 615 l – alternativ lassen sich zwölf handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 835 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 1.410 l Stauvolumen möglich.



Das Kofferraumvolumen des Frontera beträgt minimal 420 l (Beladung bis zur Hutablage) und maximal 1.410 l (Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen).

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich über einen Knopf an der Griffkante elektrisch entriegeln und mühelos anheben. Sie schwingt ausreichend weit auf, sodass erst Personen ab etwa 1,90 m darauf achten sollten, sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss anzustoßen. Die Klappe gibt eine große Karosserieöffnung frei, so lassen sich auch sperrige Gegenstände einladen. Auch sonst lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Bei umgelegter Rückbank steigt der Boden nur im Bereich der Rücksitzlehne leicht an und es stört keine Stufe zwischen Kofferraumboden und Lehne, sofern der Ladeboden oben montiert ist.

⊖ Mit gut 79 cm von der Fahrbahn aus gemessen ist die Ladekante ziemlich hoch. Wenn der variable und recht fummelig zu handhabende Ladeboden auf der obersten Stufe ruht, ist dieser dafür etwa auf Höhe der Ladekante – das erleichtert das Ausladen schwerer Gegenstände. Ist der Boden auf unterster Stufe, müssen knapp 18 cm beim Ein- und Ausladen überwunden werden. Die fragil wirkende Hutablage lässt sich nicht unterhalb des Ladebodens platzsparend



Die Heckklappe gibt eine große Karosserieöffnung frei, wobei die Ladekante mit gut 79 cm über der Fahrbahn ziemlich hoch ist. Bei umgeklappten Rücksitzen steigt der Kofferraumboden kaum an.

verstauen. Beleuchtet wird der Kofferraum nur schwach mittels einer Halogen-Lampe rechts, ein 12-V-Anschluss ist nicht vorhanden.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt vom Fond aus umklappen, hierfür müssen Schlaufen oben auf der Lehne gezogen werden. Der Kofferraum bietet zahlreiche Verstaumöglichkeiten: Es gibt je einen Haken links und rechts oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen von Taschen. Darüber hinaus sind an beiden Seiten Mulden vorhanden, in welchen sich Kleinkram verstauen lässt.

⊖ Für die Gurte gibt es keine gesonderte Halterung. Man muss beim Wiederaufstellen der Lehnen aufpassen, um sie nicht einzuklemmen und eine Beschädigung zu riskieren. Ein Gepäcknetz lässt sich nur am Kofferraumboden anbringen, wenn der Ladeboden in unterster Position ruht – sonst sind die Befestigungsösen nicht zugänglich. Ein Transportsystem ist nicht verfügbar.

2,8 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Das Cockpit des neuen Opel Frontera wirkt schon auf den ersten Blick aufgeräumt. Das erweist sich als vorteilhaft, denn man kann sich schneller zurechtfinden. Der sehr gut gelegene und einfach zu bedienende 10-Zoll-Infotainmentbildschirm ist beim GS Serie. In der Ausstattungslinie Edition ist er hingegen nur mit dem aufpreispflichtigen Tech-Paket erhältlich. Serienmäßig befindet sich in der Basis an dessen Stelle eine Smartphone-Halterung. In diesem Fall hat man die Möglichkeit, das eigene Smartphone mit dem Frontera zu koppeln und per App das Telefon zum Infotainment umzufunktionieren, inklusive Bedienung per Lenkradtasten. Das Bediensystem des 10-Zoll-Systems ist grundsätzlich logisch aufgebaut, wenngleich der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Details die Einstellung den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren können. Beispielsweise erfolgt die Konfiguration der Fahrerassistenzsysteme müßig über die Lenkradtasten – da kann man im Infotainment lange vergeblich suchen. Positiv hingegen sind die permanent am linken Bildschirmrand eingeblendeten Shortcuts für grundlegende Funktionen wie etwa die Navigation. Ebenfalls über die Touchflächen zu bedienen ist die Lautstärke – haptische Bedienelemente für das Infotainment hat der Rüsselsheimer leider nicht zu bieten. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich u. a. die haptischen Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das zehn Zoll große digitale Kombiinstrument. Das Instrumentendisplay ist tags wie auch nachts gut ablesbar. In puncto Individualisierungsmöglichkeiten bei den Ansichten gibt es aber wenig Spielraum und einen Drehzahlmesser vermissen wir auch. Hinsichtlich der Beleuchtung des Innenraums bei Dunkelheit sind die Rüsselsheimer sparsam: Leseleuchten gibt es generell nicht, wie auch Licht im Schminkspiegel. Immerhin sind vorne und hinten zentrale Lampen im Dach installiert. An der Ergonomie generell gibt es wenig zu kritisieren – nur die Bedienelemente für die Sitzverstellung könnten wertiger anmuten und griffförmiger liegen.

3,3 Multimedia/Konnektivität

In der Basis hat der Frontera nicht mal ein Radio, immerhin aber eine Bluetooth-Freisprechanlage inklusive Audiostreaming-Möglichkeit und Smartphonehalterung anstelle des Infotainment-Bildschirms. Über eine Sprachsteuerung verfügt der Opel ebenfalls nicht. Die Rüsselsheimer setzen darauf, dass man ohnehin sein Handy mit dem Fahrzeug verbindet und kann dann dessen Sprachsteuerung nutzen. Hierzu ist die my-Opel-App nötig. Nach erfolgreicher Registrierung und Start der App fungiert das Handy als Infotainment-Bildschirm und lässt sich entweder per Touch oder den Lenkradtasten bedienen.



Bei der Basisversion befindet sich anstelle des 10-Zoll-Infotainmentbildschirms eine Smartphonehalterung. Die haptischen Tasten u. a. an der separaten Klimabedieneinheit wirken sich positiv auf die Bedienbarkeit aus.

Gestartet wird der Opel klassisch per Zündschlüssel – ungewöhnlich für ein neuentwickeltes Auto heutzutage. Die Kuliske zur Fahrstufenwahl liegt griffförmig in der Mittelkonsole.

⊕ Links neben dem Lenkrad gibt es praktische Tasten u. a. zur Deaktivierung der akustischen Warnung bei Geschwindigkeitsüberschreitung und des Spurhalteassistenten. Erfreulich: Die Klima-Bedieneinheit ist vollständig vom Infotainment getrennt. Sie ist zwar recht tief angeordnet, allerdings lässt sie sich dank der haptischen Elemente nach kurzer Eingewöhnung beinahe blind bedienen.

⊖ Die Einstellbarkeit des Lenkrads fällt sowohl längs als auch in der Höhe knapp aus und dürfte damit nicht jeder Statur eine ergonomisch günstige Haltung beschaffen. Rundum verfügen die elektrischen Fenster zwar über eine Abwärtsautomatik, zum Schließen muss man hingegen die Knöpfe gezogen halten. Per Fernbedienung lassen sie sich ohnehin nicht bedienen.

Ebenfalls über das Handy lässt sich das Radio in der Basis realisieren, allerdings nur mit Internetverbindung in Form eines Webradios. Eine FM- oder DAB+-Antenne ist im Basisfrontera nicht verbaut. Serienmäßig gibt es vorn einen USB-C-Anschluss, mit dem Tech-Paket kommt vorn ein weiterer, in der zweiten Reihe zwei und beim Siebensitzer sogar in der dritten Reihe noch einer dazu. Gegen Aufpreis gibt es auch ein Navigationssystem, welches allerdings per USB oder über den Opel Connect PLUS-Dienst auf Stand gehalten werden muss. Dieser steht die ersten sechs Monate kostenfrei zur Verfügung. Mit

dem Tech-Paket erhält der Frontera eine Mittelarmlehne. Dadurch wandert der 12-V-Anschluss in die zweite Reihe und kann dadurch gut für eine Kühlbox o. Ä. genutzt werden. Die induktive Lademöglichkeit für das Smartphone ist ebenfalls Bestandteil des Tech-Pakets. Mithilfe der myOpel-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und einige Fahrzeugfunktionen steuern, wobei sich bei Verbrennerfahrzeugen der

Mehrwert in Grenzen hält. Basis hierfür ist der Opel Connect ONE-Dienst, welcher innerhalb der ersten zehn Jahre inklusive ist. Ebenfalls über den Dienst kann der Frontera softwareseitig auf Stand gehalten werden, alternativ per USB. Löblich: Differenzierte Privatsphäre-Einstellungen lassen über die Lenkradtasten einstellen und entsprechend die Übermittlung von (Standort-) Daten unterbinden.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,95 m genug Beinfreiheit, für die Köpfe wird es erst ab einer Körpergröße von 2,10 m eng. Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, geht für einen Kompaktwagen aber in Ordnung. Das Raumgefühl insgesamt ist sehr luftig und

wird nur dezent durch die erhöhte Seitenlinie getrübt. Die niedrige Mittelkonsole leistet hier auch einen positiven Beitrag. Eine Ambientebeleuchtung gibt es nicht – sollte man in der Preisklasse aber auch nicht unbedingt erwarten.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Die Platzverhältnisse im Fond kann man beinahe als fürstlich bezeichnen – insbesondere für die Kompaktklasse. Wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, genügt die Beinfreiheit hinten Personen von 2,05 m Größe. Limitierend ist hier die Kopffreiheit, die „nur“ für 2-m-Menschen reicht. Es ist denkbar, dass die Beinfreiheit in Kombination mit den langen Türen zustande kommt, um den Einstieg in die optionale dritte Sitzreihe zu ermöglichen. Gut für die Fahrgäste der zweiten Reihe: Das Raumgefühl fällt auch hier überraschend luftig aus. Die leicht fallende Dachlinie und steigende Seitenlinie trüben den Eindruck kaum, denn die Seitenfenster sind überdurchschnittlich breit und ermöglichen damit einen ungestörten Blick zur Seite heraus. Der Frontera bleibt aber ein Kompaktfahrzeug: Zwei Erwachsene nebeneinander sitzen bequem auf der Rückbank, für drei nebeneinander wird es eng – daher nur auf kurzen Strecken zu empfehlen.



Die Platzverhältnisse im Fond überzeugen und genügen sogar für 2-m-Menschen.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen, für den GS als Hybrid gibt es optional noch zwei versenkbare Sitze in der dritten Reihe. Über eine Neigungseinstellung der Rücksitzlehnen oder eine verschiebbare Rückbank darf man sich nicht freuen, Platz dafür wäre vorhanden. Vorne gibt es die üblichen Ablagen und das geschlossene Fach unter der Mittelarmlehne (Bestandteil Tech-Paket) schützt wertvolle Gegenstände vor neugierigen Blicken. Die beiden Becherhalter vorn sind nicht variabel bzw. haben keine Klemmen für schmale Getränkebehälter. Seitlich sind sie von einem Gummiband begrenzt, was aber eher optischen Nutzen bringt. Die vorderen Türfächer sind voluminös und nehmen sogar 1,5-l-Flaschen auf. In den

hinteren Türen sind die Fächer deutlich kleiner und reichen nicht einmal für 1-l-Flaschen – aber immerhin gibt es sie. Darüber hinaus bietet der Frontera geschlossene Lehnentaschen hinten. Oben an den Sitzlehnen der Vordersitze befinden sich zudem jeweils zwei geschlossene Taschen für Smartphones, sofern man das Komfort-Paket geordert hat. Becherhalter hingegen gibt es nicht im Fond, wie auch praktische Jackenhalter. Das Handschuhfach könnte etwas größer ausfallen und ist weder beleuchtet, klimatisiert noch abschließbar.

⊖ Ein kleines Fach links neben dem Lenkrad für Kleinkram sowie einen praktischen Brillenhalter in der Dachkonsole vermissen wir.

3,3 KOMFORT

2,9 Federung

Der neue Frontera bietet einen angenehmen Federungskomfort, mit dem man im Alltag gut leben kann. Die Vorderräder werden von einer McPherson-Konstruktion inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt eine Koppellenkerachse zum Einsatz. Das passive Fahrwerk ohne elektronische Regelsysteme ist eher weich abgestimmt und offeriert durch die vergleichsweise langen Federwege insbesondere auf Überlandpassagen bei schlechter Fahrbahnqualität ein gutes Schluckvermögen.

Die Aufbaubewegungen halten sich dabei auch bei zügigen Kurven in Grenzen. Ähnlich ist es auf der Autobahn, sodass ein ordentlicher Langstreckenkomfort gegeben ist. Innerorts oder bei Einzelhindernissen wie Kanaldeckel könnte das Ansprechverhalten etwas feinfühlicher sein, geht aber immer noch in Ordnung – den hohen und weichen Reifenflanken (65er-Querschnitt) sei Dank. Querhindernisse nimmt der Opel passabel, die Vorderachse spricht hier deutlich weicher an.

3,5 Sitze

Der Fahrersitz beherrscht die Grundeinstellmöglichkeiten (Höhe, Lehnenneigung und Längsverschiebung), dem Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellbarkeit. Extras wie eine Lordosenstütze, Sitzneigungseinstellung oder elektrische Verstellmöglichkeit sind nicht verfügbar. Die Konturen der vorderen Lehnen gehen in Ordnung, die der Sitzflächen sind durch die mittige Vertiefung gewöhnungsbedürftig. Dank der ausgeprägten Seitenwangen ergibt sich ein zufriedenstellender Seitenhalt. Die beim Tech-Paket mitgelieferte Mittelarmlehne kann hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen; sie lässt sich aber weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind oben wie unten nicht gepolstert, hinten bestehen sie ebenfalls nur aus hartem Kunststoff. Hier wird der Sparwille der Rüsselsheimer spürbar und der Sitzkomfort stark beeinträchtigt. Bestandteil des Komfort-Pakets sind die höhenverstellbaren Kopfstützen vorn, welche allerdings unbequem hart gepolstert sind. Hinten geht es weniger komfortabel zu, auch wenn die äußeren beiden Plätze

alles andere als unbequem sind. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne für die hinteren Plätze sucht man vergeblich. Insgesamt ergibt sich aber eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem passablen Kniewinkel sitzen kann. Die Kopfstützen sind zwar hinten ebenfalls unbequem hart gepolstert, dafür aber höhenverstell- und versenkbar. In unterster Position drücken sie unangenehm ins Kreuz und erziehen die Fondinsassen dazu, sich nach dem Zustieg die Höhe entsprechend einzustellen und damit einen Zugewinn an eigener Sicherheit zu schaffen.

⊖ Vorn können sich die Insassen keine optimale Sitzposition verschaffen, da es keine Gurthöheneinstellung gibt. Hinten in der Mitte sitzt man auf einer straffen und schmalen Polsterung, sodass dieser Platz nur für kurze Strecken zu empfehlen ist.

3,1 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 68,0 dB(A) – das ist ein befriedigender Wert. Geräuschdämmende Maßnahmen wie eine Doppelverglasung, doppelte Dichtlippen in den Türausschnitten oder mit Filz ausgekleidete Radhäuser kann der Frontera nicht bieten – und das macht sich bemerkbar. Fahrgeräusche jeglicher Art sind stets präsent, wie auch Windgeräusche. Insbesondere bei hohem Tempo dringen sie von den Fenstern in den Innenraum – bei niedrigen

Geschwindigkeiten säuselt die Klimaanlage vor sich hin. Der Antrieb gibt sich sehr unterschiedlich: Arbeitet nur der Elektromotor, geht es leise zu – allerdings ist ein permanentes Fiepen zu vernehmen. Schaltet sich der 3-Zylinder-Verbrenner zu, bleibt auch dieser akustisch im Hintergrund, solange wenig Leistung abgefordert wird. Beim Beschleunigen ist er dann deutlich zu hören und wird bei hohen Drehzahlen ziemlich laut.

3,5 Klimatisierung

Serienmäßig kommt der Frontera in der Ausstattungslinie Edition mit einer manuellen Klimaanlage, die Einzonen-Klimaatomatik ist beim Komfort-Paket mit dabei. Ebenso im Paket enthalten sind die Frontscheiben-, Lenkrad- und auch Sitzheizung für die erste Reihe. Schwach getönte hintere Scheiben

sind serienmäßig an Bord – das war es dann auch schon im Wesentlichen an Klimakomfort.

⊖ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Opel aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen. Im Fond

müssen die Passagiere gar auf jegliche Belüftung verzichten. Nicht einmal im Fußraum sind Ausströmer vorhanden – das ist grade für ein Familienauto schwach. Angesichts dessen, dass

der Frontera auch als Siebensitzer angeboten wird, möchte man sich die klimatischen Verhältnisse in der dritten Sitzreihe im Hochsommer nicht vorstellen.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Frontera in der getesteten Top-Motorisierung zerren ein 136 PS starker Dreizylinder Turbo-Benziner und ein 21-PS-Elektromotor. Gemeinsam bringt das 48-V-Mild-Hybrid-System eine Spitzenleistung von 145 PS (107 kW) zustande. Damit geht es im rund 1,3 t leichten Frontera flott voran: Von 15 auf 30 km/h vergehen schnelle 1,2 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,7 s und für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h

vergehen gute 7,3 s. Glatte neun Sekunden gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 194 km/h endet der Vortrieb. Auf dem Papier geben die Fahrleistungen keinen Grund zur Beanstandung und auch auf der Straße ist man bei Bedarf zügig unterwegs – aber dennoch vermittelt die Charakteristik des Antriebs wenig Dynamik. Eine gemütliche Gangart passt besser zur wenig fahrdynamischen Auslegung des Frontera.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Im rein elektrischen Betrieb werden keinerlei Vibrationen oder Störfrequenzen wahrgenommen, so können aber nur kurze Strecken im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich zurückgelegt werden. Der Verbrenner kann nicht verheimlichen, wenn er auch nur dezent ins Spiel kommt: Technisch bedingt vibriert der Dreizylinder deutlich, insbesondere unter Last oder bei niedrigen Drehzahlen, wo ihn das 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe aus Verbrauchsgründen auch gern betreibt. Knapp über dem etwas rauen Leerlauf wird es auch mal kurz

brummig – in dem Bereich ist man aber selten. Der Antriebsstrang spricht dank der elektrischen Unterstützung zunächst spontan auf Gasbefehle an. Im nächsten Moment bei beherzt getretenem Gaspedal muss sich der Antrieb aber erstmal sortieren: Den Verbrenner starten und Ladedruck aufbauen, bis schließlich das volle Drehmoment anliegt. Anschließend schiebt die Antriebskombination den Frontera energisch voran.

2,8 Schaltung/Getriebe

Das Zusammenspiel aus Verbrenner und E-Motor mit dem 6-Gang-eDCT als Dirigent könnte insgesamt noch etwas Feinschliff vertragen. Anfahren ist selbst mit abgeschaltetem Verbrenner dank der E-Unterstützung für den Frontera ein Kinderspiel – das Kriechen mit leicht getretener Bremse jedoch bis in den Stillstand herunter fällt ihm nicht ganz so leicht, denn das eDCT kuppelt aus Gründen des Bauteilschutzes nach einer kurzen Karenzzeit aus und man hält abrupt an. Die gewünschte Fahrstufe wird mittels Tasten und einem Schiebeschalter eingelegt, was im ersten Moment etwas gewöhnungsbedürftig ist. Es sind alle üblichen Fahrstufen vorhanden und zusätzlich der L-Modus, welcher mit einer stärkeren Motorbremsleistung aufwartet und sich damit für längere Bergabfahrten gut eignet. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig an Bord, eine praktische Autohold-Funktion hingegen nicht verfügbar. Geht man es im Frontera ruhig an, gefällt der Schaltkomfort und sowohl Verbrenner als auch E-Motor arbeiten harmonisch zusammen,

wobei der Wechsel zwischen den beiden Antrieben teilweise deutlich spürbar vonstattengeht.

⊖ Fordert man schlagartig Last ab, wie es z. B. beim Ansetzen zu einem Überholmanöver erforderlich sein kann, kommt Hektik auf: Es dauert, bis der Opel den passenden Antrieb und Gang gefunden hat, damit die Leistung zur Verfügung gestellt werden kann. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe klappt nur im Stillstand zuverlässig und flott. Rolllt man noch etwas, wird zwar am Fahrstufenschalter bereits die neue Stufe angezeigt, aber der Antrieb bleibt ausgekuppelt und der Motor heult auf.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Im Kapitel Fahrstabilität liefert der Frontera eine gute Gesamtleistung ab, obwohl er nicht grade zu den Dynamikern zählt. Der Fokus der Fahrwerksentwickler lag bei der Fahrsicherheit. In Schreckreaktionen kann es passieren, dass man das Lenkrad verreißt – die Lenkung des Frontera ist jedoch derart gedämpft, dass ein starkes Verreißen kaum möglich ist. Und wenn es passiert, greift das ESP direkt ein, stabilisiert den Opel samt seiner deutlichen Aufbaubewegungen und veranlasst ein rasches Einpendeln des Lenkrads. Ähnlich ist es beim ADAC Ausweichtest, den der Rüsselsheimer beanstandungslos besteht: Bereits beim ersten Anlenken legt das ESP dem Frontera ein enges Korsett an und leitet einen kontrollierten Tempoabbau ein. Im weiteren Verlauf des Manövers bleibt der Opel stets gut lenk- sowie beherrschbar und glänzt dabei mit einem vorhersehbaren Fahrverhalten.

Möchte man den Ausweichtest möglichst dynamisch durchfahren, sind die Grenzen durch das früh und kräftig eingreifende ESP eng gesteckt. In langgezogenen, zu schnell durchfahrenen Kurven baut der Frontera frühzeitig überschüssiges Tempo über die Vorderräder ab. Auf Lastwechsel reagiert er souverän und lässt sich auch von einem Bremsimpuls in der Kurve nicht aus der Ruhe bringen – sobald das ESP eine Gefahr auch nur wittert, wird diese bereits im Keim erstickt. Hinsichtlich der Traktion wird grade aus dem Stand heraus das zusätzliche Drehmoment des E-Antriebs spürbar und lässt die Vorderräder schon mal kurz scharren, sodass die Antriebsschlupfregelung gut zu tun hat. Der Geradeauslauf geht in Ordnung, wobei sich der Opel etwas von Fahrbahnquerneigungen beeindrucken lässt.

3,4 Lenkung

Die Lenkung kann nicht so recht überzeugen. Mit 2,9 Umdrehungen vom rechten zum linken Lenkanschlag ist sie recht indirekt übersetzt – das geht im Alltag noch in Ordnung, zumal die Lenkunterstützung ein leichtes Rangieren im Stand ermöglicht. Leider bleibt die Leichtgängigkeit auch bei höherem Tempo bestehen, sodass beim Fahrer nur sehr wenig Rückmeldung über den Haftungszustand der Reifen ankommt. Insgesamt ist das Lenkgefühl teigig, entkoppelt und kann auch in

puncto Zielgenauigkeit nicht glänzen: Als Fahrer kann man seine gewünschten Bahnen ziehen, ist aber mehr im Ungefähren unterwegs. Bis man Landstraßentempo erreicht hat, ringt die Lenkung mit einer Tendenz zum Kleben. Sie wird dann zwar definierter, aber bleibt immer noch unpräzise um die Nulllage. Zudem sind beim zügigen Beschleunigen aus dem Stand Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar.

2,5 Bremse

⊕ Bei geringem Pedalweg rekuperiert der Frontera und lädt die Hybrid-Batterie. Bei stärkerer Pedalbetätigung greift die mechanische Bremse ins Geschehen mit ein – der Übergang ist recht harmonisch. Das Bremssystem spricht gut an und lässt

sich angenehm dosieren. Ein Bremsweg von 35,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) aus Tempo 100 km/h bis zum Stillstand geht in Ordnung. Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau.

2,8 SICHERHEIT

3,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In puncto Sicherheitsausstattung haben sich die Rüsselsheimer beim Frontera auf die gesetzlich vorgeschriebenen Assistenzsysteme beschränkt. So muss er ohne Frontradar auskommen und sich das Notbremssystem daher auf die Frontkamera hinter der Windschutzscheibe stützen. Ein vergleichbarer Dacia Duster hat hier mehr zu bieten. Zum Serienumfang gehören ein Kollisionswarner und Notbremssystem, wobei letzteres nur bis maximal 85 km/h aktiv ist. Zudem bietet das kamera-basierte System bei schlechter Sicht (etwa bei Dunkelheit, Nebel, starkem Regen oder tiefstehender Sonne) eine stark eingeschränkte Funktion – hier spart Opel an der Sicherheit seiner Kunden. Ebenfalls Serie ist der Tempomat und manuell zu bedienende Geschwindigkeitsbegrenzer, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ist nicht erhältlich. Die Verkehrszeichenerkennung ist immer mit an Bord, registriert aber ausschließlich Geschwindigkeitslimits. Ebenfalls zum Standard gehören der Spurhalteassistent und Müdigkeitswarner. Bei der Ausstattung Edition auch gegen Aufpreis nicht lieferbar, aber beim GS mit dabei ist der Toter-Winkel-Assistent. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist dagegen, wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, immer mit an Bord. Bei einer Vollbremsung leuchten die Warnblinklichter während des Bremsvorgangs in erhöhter Frequenz, schalten sich aber wieder ab, sobald man von der Bremse geht.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Für den neuen Opel Frontera liegen zum Testzeitpunkt keine Ergebnisse eines Crashtests nach Euro NCAP-Norm vor. Der Rüsselsheimer beschränkt sich auf das Mindestmaß an Airbags und ist serienmäßig lediglich mit Front- und Seitenairbags sowie mit von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind an allen äußeren Sitzen verbaut. Eine Höhenverstellung für die Sicherheitsgurte vermissen wir jedoch. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,75 m an den äußeren Sitzplätzen – in der Mitte ist der Schutz noch weiter eingeschränkt. Das Warndreieck befindet sich griffgünstig in der Heckklappe und die Verbandtasche lässt sich ebenfalls gut erreichbar in einem der Seitenfächer im Kofferraum unterbringen. Ein Trennnetz ist nicht erhältlich und die Zurrösen zur Sicherung schweren Gepäcks lassen sich nur nutzen, wenn der Ladeboden in unterster Position ruht. Zudem sind die Ösen schlecht sichtbar. Der Anschnallstatus der Fondinsassen ist permanent einsehbar, allerdings erkennt der Frontera nicht, ob auch eine Person dort Platz genommen hat.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

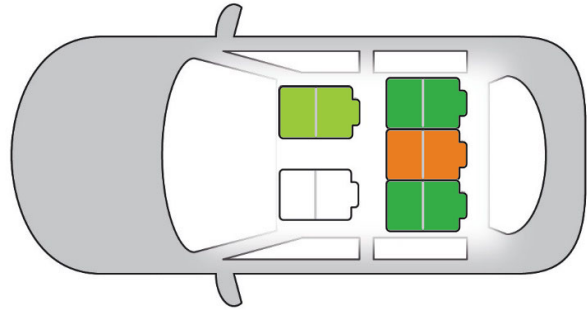
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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 (indirekt messend)

2,5 Kindersicherheit

⊕ Auf den hinteren äußeren Plätzen lassen sich Kindersitze mit dem Gurt einwandfrei befestigen, die Gurtschlösser sind auch gut erreichbar. Alternativ stehen Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe zur Verfügung. Installiert man eine Babyschale mit Stützfuß, lassen sich die vorderen Sitze nicht mehr komplett nach hinten schieben. Eine Sitz- und Einbauprobe ist vor dem Kauf daher ratsam. Die Kindersicherung der Fondtüren wird per Schlüsselschalter aktiviert, wodurch sie sicher gegen Manipulation sind. Der Beifahrersitz eignet sich ebenfalls gut für die Kindersitzmontage, diese ist hier aber lediglich mit dem Gurt möglich. Für die Montage einer rückwärtsgerichteten Babyschale lässt sich der Beifahrerairbag klassisch per Schlüsselschalter deaktivieren. Auf dem hinteren Mittelsitz sind Kindersitze zwar erlaubt, aber die Befestigung klappt ob der ungünstigen Gurtgeometrie nicht gut, sodass man maximal drei Kindersitze sicher im Frontera befestigen kann.

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)

⊖ Die elektrischen Fensterheber verfügen rundum über keinen ausreichenden Einklemmschutz.

2,8 Fußgängerschutz

Die Front des Frontera ist insgesamt glattflächig und nachgiebig gestaltet. Dennoch ist davon auszugehen, dass ein signifikantes Verletzungsrisiko wenigstens von den A-Säulen ausgeht. Der Notbremsassistent erkennt Personen bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Droht ein Zusammenstoß, bremst

der Frontera bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h bis in den Stillstand; darüber bremst er lediglich um maximal 22 km/h ab. Damit ist das Verletzungsrisiko erheblich geringer, aber dennoch behält der Fahrer einen wesentlichen Anteil an der zu befürchtenden Verletzungsschwere.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der Durchschnittsverbrauch des neuen Opel Frontera Hybrid liegt bei 6,5 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g pro km. Dafür gibt es immerhin 26 von maximal möglichen 60 Punkten in der Kategorie CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch des Opel-SUVs bei 6,0 l, außerorts bei 5,8 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,0 l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also hauptsächlich im Stadtverkehr mit möglichst niedrigem Tempo und schwacher Beschleunigung sowie teilweise auch noch auf der Landstraße ausspielen. Geht man behutsam mit dem Gasfuß um, kann der 21-PS-Elektromotor den 136-PS-Verbrenner gut ersetzen und die zuvor rückgewonnene Bremsenergie zum Vortrieb nutzen.

Verbrauch

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

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

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 1,2 l-Benziner mit seinem Otto-Partikelfilter ist anstandslos sauber. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus wie auch bei der separaten RDE-Messung auf der Straße bleiben die Werte deutlich unterhalb den

gesetzlichen Grenzwerten. Der Lohn sind volle 50 Punkte in der Kategorie Schadstoffe. Insgesamt gibt es 76 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

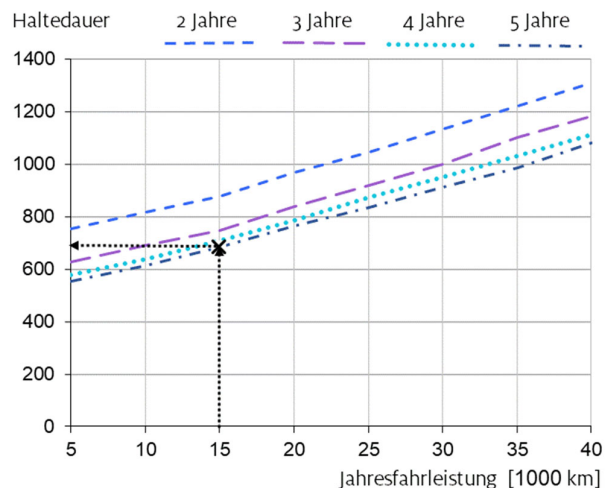
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Einstiegspreis für den Frontera liegt bei 24.190 Euro, mit dem getesteten 145-PS-Mildhybrid werden mindestens 25.990 Euro fällig. In der Basis ist der Opel nur mit dem Wesentlichsten ausgestattet, sodass es sich empfiehlt, entweder gleich die 3.500 Euro Aufpreis für die GS-Ausstattung zu berappen, oder aber das Komfort- und Tech-Paket für je 1.000 Euro zu bestellen. Für die Ausstattung Edition gäbe es optional ohnehin nur noch das Design-Paket mit ein paar optischen Aufwertungen. Kürzlich haben die Rüsselsheimer die Top-Ausstattungsline Ultimate nachgeschoben, welche noch einmal 300 Euro über dem GS liegt. Wesentliche Unterschiede zum GS sind nur noch das Tech-Paket und das Reifenreparaturset, welche beim Ultimate Serie sind - also eine echte Vollausstattung. Unterm Strich bieten die Rüsselsheimer mit dem neuen Frontera aber dennoch verhältnismäßig viel Auto zu einem erschwinglichen Preis. Die Kfz-Steuer liegt bei 70 Euro im Jahr, ist also recht niedrig. Und bei den Versicherungseinstufungen bewegt sich der Opel im moderaten Bereich: Die Haftpflicht hat die Typklasse 17, die Vollkasko die recht hohe 22 und die Teilkasko die niedrige 19. Opel gibt auf das ganze Auto lediglich zwei Jahre Garantie, Verlängerungspakete lassen sich aber buchen. Für den Lack

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 683 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



will der Hersteller ebenfalls nur zwei Jahre gradestehen, bei Durchrostung immerhin zwölf Jahre.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Frontera 1.2 DI Turbo Hybrid 48V Edition eDCT	Frontera 1.2 DI Turbo Hybrid 48V Edition eDCT	Frontera 1.2 DI Turbo Hybrid 48V GS eDCT (7-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	107 (145)	107 (145)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/1750	230/1750	230/1750
0-100 km/h [s]	11,0	9,0	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	194	194
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,2 l S	5,2 l S	5,2 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	119	118	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/19	17/22/19	17/22/19
Steuer pro Jahr [Euro]	72	70	70
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	658	677	702
Preis [Euro]	24.190	25.990	30.290

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	4,9
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	314/624/1054
• Dachlast/Anhängelast [kg]	56/934
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,87
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	74,5
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	184

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
3-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Systemleistung	107 kW/145 PS
Max. Systemdrehmoment	230 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	-
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.385/1.795/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.394/436 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	610/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	65/75 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Trnava

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	215/65 R16 98H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip 2 SUV
Wendekreis links/rechts	11,4/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,8/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.338/492 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	420/835/1.410 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	157 Euro	Wertverlust	300 Euro
Monatliche Gesamtkosten	683 Euro		
Steuer pro Jahr	70 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/19		
Basispreis Frontera 1.2i Turbo Hybrid 48V Edition eDCT	25.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 14.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.040 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.923 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	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.000 Euro° (Paket)/-
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
Spurwechselassistent	-
INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	1.000 Euro° (Paket)/-/ 1.000 Euro°(Paket)/1.000 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.000 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zone)	Serie/1.000 Euro° (Paket)
Autom. abbblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	1.000 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	1.000 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: Willy Roßmeier