Elektro-Motor
36.740 €
83 kW/113 PS
300 km
20,8 kWh pro 100 km



Opel Frontera Electric Extended Range Ultimate

SUV der unteren Mittelklasse

Die Neuinterpretation des einstigen Geländewagens bietet Opel als reinen Benziner, Mildhybrid oder Frontera Electric an. Dem ADAC Autotest stellt sich letzterer in der höchsten Ausstattungslinie Ultimate mit der großen 52-kWh-Batterie (netto) für mindestens 36.040 Euro. Für den Preis bekommt man ein geräumiges Fahrzeug mit viel Platz für das Gepäck und die Insassen – die optionale dritte Sitzreihe bleibt dem E-Modell aber verwehrt. Zudem punktet der Opel mit sicheren Fahreigenschaften und einer guten Bremsleistung. Die Bedienung geht ebenfalls leicht von der Hand – besonders sticht hier die separate Klimabedieneinheit hervor. Der attraktive Preis relativiert sich allerdings teilweise, da man insbesondere beim Antrieb Abstriche machen muss. Neben den schwachen Fahrleistungen und der Höchstgeschwindigkeit von nur 143 km/h bietet der Frontera im Vergleich zur Konkurrenz wenige E-typische Funktionen: Er hat weder eine integrierte Laderoutenplanung noch Batteriekonditionierung, Wärmepumpe oder Standkühlung. Bei der ADAC Verbrauchsmessung vollbringt der Antrieb mit einem Verbrauch von 20,8 kWh/100 km ebenso keine Glanzleistung, wodurch es der Frontera Extended Range auf lediglich 300 km Reichweite bringt. Weitere Kritikpunkte sind die nicht praxistaugliche Anhängelast von maximal 350 kg, die fehlende integrierte Sprachsteuerung und der nicht höhenverstellbare Beifahrersitz – selbst in der Topausstattung. Auch bei der Sicherheitsausstattung orientiert sich der Rüsselsheimer eher am gesetzlichen Minimum und bietet wenig darüber hinaus. In Summe bietet der elektrische Frontera dennoch viel Nutzwert und richtet sich an diejenigen, die zu einem erschwinglichen Preis ein geräumiges SUV mit vollelektrischem Antrieb suchen und dabei nicht die höchsten Ansprüche an den Tag legen.

✓ **großer Kofferraum, gutes Raumangebot, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, gute Bremsleistung, attraktiver Preis**

✗ **wenige E-Funktionalitäten, mäßige Reichweite, nicht praxistaugliche Anhängelast, keine integrierte Sprachsteuerung, keine Höheneinstellung für den Beifahrersitz, schwache Fahrleistungen, spärliche Sicherheitsausstattung**

ADAC Urteil

2,8	Autotest
2,2	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

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

Konkurrenten

u. a. Hyundai IONIQ 3, Jaecoo 5, Kia EV3, Leapmotor B10, MG MGS5, Mini Countryman, Skoda Elroq, Suzuki e Vitara, Volvo EX30

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

3,0 Karosserie **03**

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

2,5 Innenraum **05**

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

3,2 Komfort **07**

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

2,2 Antrieb **08**

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,4 Fahreigenschaften **09**

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

3,0 Sicherheit **09**

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,5 Umwelt **10**

Verbrauch 10
Umwelteinfluss 10

2,2 Autokosten **11**

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten **12**

Eigenschaften des Elektroantriebs **13**

Fahrzeugdaten **14**

Bilder **15**

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

3,0 Karosserie

3,4 Verarbeitung

Insgesamt ist die Verarbeitungsqualität des Opel Frontera Electric Ultimate auf einem befriedigenden Niveau. Die Karosserie ist gut gefertigt, die Spaltmaße zwischen den flächig zueinander sitzenden Karosserieteilen verlaufen gleichmäßig. Es gibt jedoch weder Türrahmenverkleidungen noch doppelte Dichtlippen in den Türausschnitten. Zudem scheppern die Seitenscheiben in den Türen beim Zuwerfen. Beim Lack haben die Rüsselsheimer den Rotstift angesetzt: Beispielsweise kommen Bereiche außerhalb des primären Sichtfelds ohne Klarlack aus, der ohnehin schlicht gehaltene Motorraum an sich ist nur grundiert.

Der Unterboden ist bis auf den Heckbereich ordentlich verkleidet. Etwas mehr Unterbodenschutz würde der Langlebigkeit des an vielen Stellen nur grundierten Blechs dennoch nicht schaden.

Im Interieur dominiert harter Kunststoff, welcher zwar oft lederartig texturiert, hier und da aber auch unsauber entgratet ist – beispielsweise am Zuziehgriff der Heckklappe. Befestigt ist alles solide. Vorne wie hinten bestehen die Türverkleidungen aus hartem Kunststoff, wie auch das gesamte Armaturenbrett und der Mitteltunnel. Stoffüberzüge an Säulenverkleidungen oder Sonnenblenden sucht man vergebens. Diese gibt es immerhin auf den Armauflagen der Türverkleidungen samt dünner Polsterung. Die Fußstütze hat zudem keine widerstandsfähige Abdeckung erhalten, was den Teppich dort übermäßig strapaziert.

✓ Beplankungen an den Radläufen, den Schürzen und den Schwellern schützen das Blech bei kleineren Remplern.

✗ Die Frontklappe wird nur per Haltestab offengehalten – Gasdruckfedern wären hier eleganter und würden beispielsweise das Auffüllen des Wischwassers angenehmer gestalten. Ungewöhnlich: Im Fahrerfußraum sind orangefarbene Kabel sichtbar.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die 52-kWh-Batterie (netto) kann serienmäßig mit bis zu 11 kW per Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) geladen werden. Ein dreiphasiges AC-Ladekabel (32 A) mit Typ-2-Stecker ist auch dabei. Für eine Vollladung inklusive der Ladeverluste benötigt der Stromer fünfeinhalb Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom (DC) via CCS-Stecker (Serie). Der Ladehub von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen rund 32 Minuten – damit befindet sich der Elektro-Frontera auf Klassenniveau. Die maximale Ladeleistung liegt laut Hersteller bei bis zu 100 kW, welche der Frontera nach dem Anstecken schnell erreicht und bis zu einem Ladestand von etwa einem Drittel hält. Danach fällt die Ladeleistung sukzessive ab, bei 80 Prozent SoC liegen nur noch 40 kW an.

Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 492 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt deren Gepäck. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, was problemlos für einen Fahrradträger samt einem E-Bike genügt. Auf der serienmäßigen Dachreling sind 75 kg erlaubt. Der fünftürige Frontera Electric ist ausschließlich mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz hinten zu haben. Für den Verbrenner und den Hybrid 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 etwas kleiner ausfallen.

✓ In der ersten Jahreshälfte 2026 kündigte Opel die Vehicle-to-Load-Funktion (V2L) für ausgewählte E-Modelle an. Der Frontera ist zwar derzeit nicht darunter benannt, allerdings gibt es im Handbuch bereits einen Eintrag zu dieser Funktion bis zu einer Leistung von 3,7 kW, was auf eine spätere Einführung hoffen lässt.

✗ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Testverbrauchs eine Reichweite von nur 300 km. Das ist nicht nur für die Fahrzeugklasse vergleichsweise wenig, sondern insbesondere für ein Fahrzeug, das die Modellbezeichnung „Extended Range“ im Namen trägt. Nutzt man die bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 143 km/h aus oder ist bei niedrigen Temperaturen unterwegs, ist mit einem merklichen Verlust an Reichweite zu rechnen. Um auf längeren Strecken oder bei niedrigen Temperaturen das Laden zu beschleunigen, wäre eine Batteriekonditionierung hilfreich. Diese hat der Frontera Electric derzeit nicht zu bieten. Das Navigationssystem kann zwar nach Ladesäulen suchen, aber eine Laderoutenplanung ist nicht möglich. Der Hersteller verweist hier auf die e-Route-App (Connect PLUS-Abo nötig), mit welcher per Smartphone die Route geplant werden kann. Die Route kann dann allerdings nicht auf das On-Board-Navigationssystem übertragen werden. Stattdessen erfolgt die Navigation per Smartphone, indem die Inhalte per Android Auto oder Apple CarPlay auf dem Zentraldisplay dargestellt werden. Für häufige Langstrecken ist der Frontera Electric nicht zu empfehlen.

Zum Laden müssen zwei Kappen umständlich von den Anschlüssen entfernt werden – Klappen wären hier eleganter. Die Ladeklappe verriegelte im Test nicht gemeinsam mit der Zentralverriegelung.

An den Haken nehmen darf der Rüsselsheimer Anhängelasten von lediglich 350 kg – das ist nicht praxistauglich. Bei einer Reifenpanne hilft das serienmäßige Pannenset nur begrenzt weiter. Immerhin kann man zusätzlich eine Vorrichtung für ein Notlaufrad bestellen.

3,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich dank der kantigen Form und kurzen Überhänge einigermaßen abschätzen. Hindernisse vor

ADAC © ADAC e.V.

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 etwas fleckigen Lichtteppich. Die Seiten könnten besser ausgeleuchtet werden und das Fernlicht stärker ausfallen. Serienmäßig ist ein statischer Fernlichtassistent an Bord. Weitere Lichtfunktionen wie Abbiege- und Kurvenlicht sind generell nicht verfügbar. Schade, denn Ersteres ließe sich mithilfe der serienmäßigen Nebelscheinwerfer umsetzen.



Trotz der kleinen Zusatzfenster ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

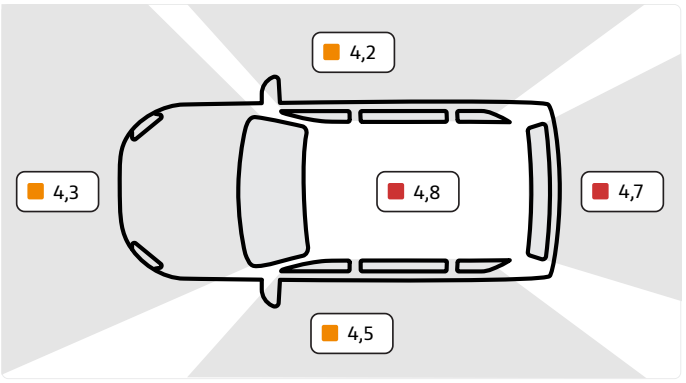
✓ Serienmäßig hat der Opel rundum Parksensoren und eine Rückfahrkamera an Bord, die bei Dunkelheit jedoch ein mäßiges Bild liefert. Über eine Waschdüse oder eine Einklappfunktion verfügt sie nicht, sodass bei Verschmutzung die Sicht stark getrübt sein kann. Einen Einparkassistenten gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

Die LED-Rückleuchten sind auch tagsüber eingeschaltet, was der Sichtbarkeit zuträglich ist. Der Innenspiegel blendet bei Dunkelheit automatisch ab.

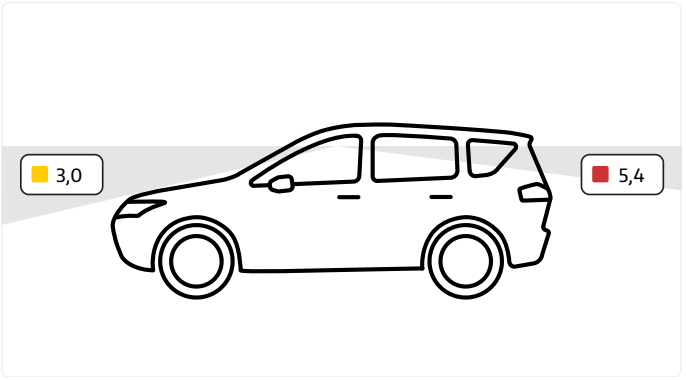
✕ Aufgrund des hoch montierten und weit entfernten Heckfensters lassen sich Hindernisse hinter dem Frontera nicht mehr erkennen. Ohnehin fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung schlecht aus. Zwar gibt es kleine Fenster zwischen den C- und D-Säulen, aber dennoch ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde. Für die Außenspiegel ist keine automatische Abblendfunktion lieferbar. Außerdem besitzen sie keinen asphärischen Bereich zur Verringerung des toten Winkels. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht mehr nutzbar – beim Spurwechsel kann daher keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden, was beispielsweise bei Annäherung an ein Stauende eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen kann.

Die Blink-, Brems- und Rückfahrleuchten sind recht leuchtstark und klein ausgeführt, sodass sie andere Verkehrsteilnehmer blenden können.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Ein-/Ausstieg

✓ In die erste Reihe gelingt der Einstieg problemlos – nur die Schweller erfordern etwas Beinarbeit. Die Sitzhöhe fällt mit 55 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) sehr angenehm aus.

In das hintere Abteil kommt man ebenfalls gut. Die Türen sind zwar sehr lang, dank des großen Einstiegs muss man diese aber nicht so weit öffnen und kommt damit in engen Parklücken nicht in die Bredouille.

Serienmäßig hat der Frontera Ultimate ein schlüsselloses Schließsystem mit an Bord. Dieses wird lediglich über den Knopf an der Fahrertür und an der Heckklappe (nur öffnen) bedient. Vollständig deaktivieren lässt es sich nicht.

✕ Das schlüssellose Schließsystem verfügt über einen unzureichenden Diebstahlschutz. Weitere Informationen unter: adac.de/keyless. Über praktische Haltegriffe dürfen sich nur die Insassen im Fond freuen.

2,1 Kofferraum-Volumen

✓ Das Kofferraumvolumen des Frontera Electric fällt stattlich aus – Abstriche im Vergleich zum Mildhybrid muss man nicht machen. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei

© ADAC e.V.

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 reicht von 420 l bis 1.410 l.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich über einen Knopf an der Griffkante entriegeln und mühelos anheben – ein elektrischer Antrieb ist nicht erhältlich. 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. Wenn der 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.

✕ Mit rund 79 cm von der Fahrbahn aus gemessen ist die Ladekante ziemlich hoch. Die fragil wirkende Hutablage lässt sich nicht unterhalb des Ladebodens platzsparend verstauen.

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



Erst Personen ab etwa 1,9 m Größe müssen unter der Heckklappe um ihren Kopf bangen.

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 kleinere Gegenstände verstauen lassen.

✕ 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. Der Frontera Electric hat keinen praktischen Frunk unter der Fronthaube, welcher sich gut zum Unterbringen des Ladekabels eignen würde.

2,5 Innenraum

2,7 Bedienung

Das Cockpit des Opel Frontera Electric wirkt aufgeräumt, man findet sich schnell zurecht. Gestartet wird der Opel per Taste hinter dem Lenkrad, die Kulisse zur Fahrstufenwahl liegt griffgünstig in der Mittelkonsole. Die Bedienung des Scheibenwischers erfolgt bewährt am Hebel, eine einstellbare Empfindlichkeit für den Regensensor wäre aber wünschenswert. Das Licht wird per Drehschalter am Blinkerhebel bedient, der Fernlichtassistent hingegen umständlich über die Tasten am Lenkrad.

Der 10-Zoll-Infotainmentbildschirm ist ergonomisch positioniert und einfach zu bedienen. Die Touchflächen sind zwar teilweise recht klein, dank der Abstützmöglichkeiten für die Hand gelingt die Bedienung dennoch recht treffsicher. Das

© ADAC e.V.

System reagiert bis auf das Navigationssystem recht flink, sobald es hochgefahren ist. Die Menüstruktur ist grundsätzlich logisch aufgebaut, wenngleich manche nicht auf Anhieb auffindbaren Detaileinstellungen den Umgang im Alltag etwas erschweren können. Beispielsweise erfolgt die Konfiguration der Fahrerassistenzsysteme müßig über die Lenkradtasten. Positiv hingegen sind die permanent am linken Bildschirmrand eingeblendeten Shortcuts für grundlegende Funktionen wie etwa die Navigation.

Hinter dem gut zu bedienenden Multifunktionslenkrad ohne Touchflächen blickt der Fahrer auf das nüchtern gestaltete zehn Zoll große digitale Kombiinstrument. Das Instrumentendisplay ist tags wie auch nachts gut ablesbar. In puncto Individualisierungsmöglichkeiten gibt es aber wenig Spielraum und eine analoge Tachodarstellung vermissen wir auch.

✓ Links neben dem Lenkrad gibt es praktische Tasten u. a. zur Deaktivierung der akustischen Warnung bei Geschwindigkeitsüberschreitung und des Spurhalteassistenten. Erfreulich: Die Klimabedieneinheit 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 manuelle Einstellbarkeit des Lenkrads fällt sowohl längs als auch in der Höhe knapp aus. Damit dürfte nicht jede Statur eine ergonomisch günstige Haltung finden. Der Hebel für die stufenweise Einstellung der Lehnenneigung ist schlecht zu erreichen. Ohnehin werden die Sitze komplett manuell eingestellt. Rundum verfügen die elektrischen Fensterheber zwar über eine Abwärtsautomatik, zum Schließen muss man hinten hingegen die Tasten gezogen halten. Per Fernbedienung lassen sie sich ohnehin nicht bedienen. Beiden Schminkspiegeln fehlt eine Beleuchtung. Der Frontera Electric Ultimate verfügt über keine integrierte Sprachsteuerung – man kann lediglich ein Smartphone verbinden und dessen Sprachsteuerung nutzen. Die Lautstärke des Infotainments wird über die Touchflächen rechts auf dem Bildschirm verstellt – haptische Bedienelemente für das Infotainment hat der Rüsselsheimer leider nicht zu bieten.



Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und wird von den zwei 10-Zoll-Bildschirmen dominiert. Positiv sticht die separate Klimabedieneinheit heraus – auch wenn sie höher positioniert sein dürfte.

2,7 Multimedia

Serienmäßig hat der Frontera Ultimate ein Digitalradio und eine Bluetooth-Freisprechanlage inklusive Audiostreaming an Bord. Das Smartphone lässt sich zudem kabellos via Android Auto oder Apple CarPlay mit dem Opel verbinden. Ebenfalls Serie sind die zwei USB-C-Anschlüsse je Sitzreihe und die induktive Ladeschale für das Smartphone vorne in der Mittelkonsole. Beim Ultimate aufpreisfrei dabei ist das Navigationssystem, welches allerdings per USB auf Stand gehalten werden muss. Laut Hersteller sind die "Connected Navigations-Dienste" (u. a. Verkehsinformationen in Echtzeit und online Kartenupdates) für den Frontera nicht verfügbar.

© ADAC e.V.

10 Jahre kostenfrei stehen die Connect ONE-Dienste zur Verfügung, welche beispielsweise das Abrufen von Fahrzeugdaten ermöglichen. 6 Monate kostenfrei dabei sind die Connect PLUS-Dienste, mit deren Hilfe einfache Befehle an den Frontera per Smartphone geschickt werden können, wie das Ver- oder Entriegeln oder das Steuern des Ladevorgangs. Die Bedienung der Klimatisierung aus der Ferne ist laut Hersteller für den Frontera derzeit nicht möglich.

Vorn gibt es zwar keinen 12-V-Anschluss, dafür aber in der zweiten Reihe. Dieser kann gut für eine Kühlbox o. Ä. genutzt werden. Löblich: Differenzierte Privatsphäre-Einstellungen lassen sich über die Lenkradtasten einstellen und entsprechend die Übermittlung von (Standort-)Daten unterbinden.

2,4 Raumangebot vorn

✓ Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis über 1,90 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. Dafür kann man die beleuchtete Leiste unterhalb des Infotainmeltbildschirms ein- und ausschalten.

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 über 2 m Größe. Limitierend ist hier die Kopffreiheit, die „nur" für 2-m-Menschen reicht. 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 sitzen bequem auf der Rückbank, für drei wird es eng.



Im Fond gibt es genügend Platz, selbst für 2-m-Personen.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Über eine Neigungseinstellung der Rücksitzlehnen oder eine verschiebbare Rückbank darf man sich nicht freuen, Platz dafür wäre vorhanden.

Vorne gibt es ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne, offene Ablagen im Armaturenbrett und zwei Becherhalter in der Mittelkonsole. Diese sind aber 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. Darüber hinaus bietet der Frontera geschlossene Lehnentaschen hinten. Oben an den Sitzlehnen der Vordersitze befinden sich zudem jeweils zwei geschlossene Taschen für Smartphones. Becherhalter hingegen gibt es nicht im Fond, wie auch praktische Jackenhalter.

Das Handschuhfach könnte etwas größer ausfallen und ist weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

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

3,2 Komfort

3,1 Federung

Das Fahrwerk des Frontera Electric ist ausgewogen, aber mit einer etwas straffen Note abgestimmt. Die Vorderräder werden von einer McPherson-Konstruktion inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt eine einfache Verbundlenkerachse zum Einsatz. Auf der Autobahn liegt das SUV recht verbindlich, wobei Kanten etwas stärker zu den Insassen durchdringen. Über Land bleiben die Aufbaubewegungen im Rahmen, allerdings dürfte das Fahrwerk etwas sensibler auf kleine Unebenheiten ansprechen. Innerorts oder bei geringem Tempo wirkt das Fahrwerk etwas steifbeinig bzw. stößig. Einzelhindernisse werden recht trocken an die Insassen weitergegeben, wobei die Vorderachse zum Poltern neigt. Kopfsteinpflaster oder Geschwindigkeitshügel strapazieren die Insassen nicht über Gebühr.

3,5 Sitze

Der Fahrersitz beherrscht die grundlegenden Einstellmöglichkeiten (Höhe, Lehnenneigung und Längsverschiebung), dem Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellbarkeit. Extras wie eine

© ADAC e.V.

Lordosenstütze, eine Sitzneigungseinstellung oder eine elektrische Verstellmöglichkeit sind nicht verfügbar. Die Konturierung und Polsterung der vorderen Sitze gehen in Ordnung. Dank der ausgeprägten Seitenwangen ergibt sich ein zufriedenstellender Seitenhalt.

Die Mittelarmlehne lässt sich zwar in Längsrichtung einstellen, die Höhe passt aber nicht ganz zur schwach gepolsterten Armauflage in der Türtafel. Oben lässt sich der Arm wegen der harten Türverkleidung nicht bequem ablegen.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, auch wenn die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem sind. Wie üblich in dieser Klasse sind die Lehne und die Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne für die hinteren Plätze sucht man vergeblich, wie auch eine bequeme Ablagemöglichkeit für den anderen Arm auf der ungepolsterten Armauflage in der Tür. Da sich im Fahrzeugboden die Batterie befindet, ist der Boden erhöht. Daraus ergibt sich eine hockende Sitzposition mit unangenehmem Kniewinkel.

✕ Hinten in der Mitte sitzt man auf einer straffen und schmalen Polsterung, sodass dieser Platz nur für kurze Strecken zu empfehlen ist.

2,8 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,5 dB(A) – das ist ein befriedigender Wert und kaum niedriger als beim Verbrenner-Modell. 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 Lüftung vor sich hin. Der Antrieb gibt sich zurückhaltend – allerdings ist ein permanentes Fiepen zu vernehmen, was bei ausgeschaltetem Radio durchaus nervig werden kann.

2,9 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Frontera in der Top-Ausstattungslinie Ultimate mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Ebenso enthalten sind die Frontscheiben-, Lenkrad- und Sitzheizung für die erste Reihe. Schwach getönte hintere Scheiben sind auch serienmäßig an Bord.

✕ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet auch Opel aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen. Im Fond müssen die Passagiere gar auf eigene Luftausströmer verzichten. Nicht einmal im Fußraum sind Ausströmer vorhanden – das ist gerade für ein Familienauto schwach. Untypisch für ein modernes E-Auto: Der E-Frontera kann im Stand nur heizen oder den Innenraum mit Umgebungsluft versorgen – eine Kühlung ist nicht möglich.

2,2 Antrieb

2,8 Fahrleistungen

An der Vorderachse des E-Frontera werkelt eine E-Maschine mit überschaubaren 83 kW/113 PS und 125 Nm. Die Leistungsdaten sind für ein Familienauto der unteren Mittelklasse unpassend, insbesondere mit Blick auf die 1,6 t Leergewicht des Stromers.

Damit gelingt der Spurt von 60 auf 100 km/h in befriedigenden 6,6 s, von 80 auf 120 km/h vergehen zufriedenstellende 9,1 s.

✕ 14,2 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – das ist schwach. Noch schwächer ist die auf 143 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Bis Landstraßentempo ist man mit dem E-Frontera kein Verkehrshindernis. Auf der Autobahn fehlen ihm aber die Leistungsreserven, zumal die geringe Endgeschwindigkeit durchaus das Überholen anderer Verkehrsteilnehmer aufgrund der geringen Differenzgeschwindigkeit unnötig in die Länge ziehen kann.

1,4 Laufkultur

✓ In puncto Laufkultur gibt es wenig zu kritisieren. Lediglich beim Durchbeschleunigen treten bei Landstraßentempo leichte Vibrationen des Antriebs auf. Im Rahmen der Möglichkeiten gibt die E-Maschine ihre Leistung gleichmäßig ab. Das Ansprechverhalten ist hingegen recht zögerlich und dürfte etwas spontaner ausfallen.

2,0 Getriebe

✓ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, kommt der E-Frontera mit einer konstanten Übersetzung aus. Der Antrieb lässt sich gut dosieren, wobei er kurz vor dem Stillstand etwas feinfühliger arbeiten dürfte. Die Fahrtrichtung lässt sich meist flott wechseln, wobei man des Öfteren im Leerlauf landet oder noch kurz in die andere Richtung rollt, was irritieren kann.

✕ Der Frontera Electric verfügt über eine Bremsenergierückgewinnung (Rekuperation), die Einstellmöglichkeiten fallen aber unterdurchschnittlich aus. Die Rekuperation kann in zwei Stufen eingestellt werden, eine Segelfunktion oder adaptive Rekuperation sind ebenso wenig verfügbar wie eine Verzögerung bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive). Eine Autohold-Funktion hat der Stromer ebenfalls nicht zu bieten.

© ADAC e.V.

2,4 Fahreigenschaften

2,3 Fahrstabilität

✓ Nach einem spontanen Lenkimpuls, wie er in Schreckmomenten auftreten kann, wankt das SUV zwar merklich, stabilisiert sich aber auch rasch wieder.

Den ADAC Ausweichtest besteht der Rüsselsheimer ohne Probleme. Die Lenkung dämpft zunächst stark beim schnellen Anlenken und das ESP sorgt sofort für Stabilität. Wegen des infolge des ESP-Eingriffs starken Tempoabbaus wird das Rollen durch den Parcours nur noch zur Formsache. Alternativ kommt man auch recht schnell durch die Pylonengasse, solange man unter der Regelschwelle des ESP bleibt. Dynamisch fühlt sich der Stromer mit seinen ausgeprägten Wankbewegungen dabei zwar nie an, ermöglicht aber dennoch beachtliche Durchfahrtsgeschwindigkeiten.

Schnell durchfahrene Kurven sorgen auch bei einem Lastwechsel oder einem Bremsimpuls nicht für Überraschungen, der Frontera Electric schiebt sicher über die Vorderräder und baut dabei kontrolliert Tempo ab. Der Geradeauslauf ist gut, wobei der Opel beim Bremsen eine leichte Anfälligkeit für Spurrillen aufweist. Traktionsprobleme kennt der frontgetriebene Rüsselsheimer nicht: Die Traktionskontrolle arbeitet gut, aber es fehlt ihm auch einfach das Drehmoment, um die Antriebsräder auf griffigem Untergrund zum Durchdrehen zu bringen.

2,9 Lenkung

Die Lenkung kann nicht vollständig überzeugen. Mit 3,0 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. Zwar nimmt die Lenkkraftunterstützung mit zunehmendem Tempo ab, allerdings fehlt es weiterhin an Rückmeldung über den Haftungszustand der Reifen. Insgesamt ist das Lenkgefühl recht entkoppelt und synthetisch. Eine einstellbare Lenkkraftunterstützung hat der Frontera nicht zu bieten.

Auf Lenkbefehle reagiert das SUV gut, allerdings ist die Zielgenauigkeit auf kurvigen Strecken verbesserungswürdig. Bis man das Landstraßentempo erreicht hat, neigt die Lenkung etwas zum Kleben. Sie wird dann zwar definierter, bleibt aber weiterhin etwas unpräzise um die Nulllage.

2,3 Bremse

✓ Das Bremssystem spricht gut an und lässt sich angenehm dosieren, obwohl kein klarer Druckpunkt spürbar ist. Aus Tempo 100 km/h braucht der Frontera bis zum Stillstand 35,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein gutes Ergebnis.

3,0 Sicherheit

3,5 Aktive Sicherheit

In puncto aktiver Sicherheitsausstattung haben sich die Rüsselsheimer beim Frontera Electric selbst in der Top-Ausstattungslinie auf kaum mehr als die gesetzlich vorgeschriebenen Assistenzsysteme beschränkt. Immerhin sind ein Abstandswarner und Totwinkelassistent serienmäßig mit an Bord. Ebenfalls Serie ist ein Tempomat und ein manuell zu bedienender Geschwindigkeitsbegrenzer, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ist nicht erhältlich. Eine Übernahme von Tempolimits, die die Verkehrszeichenerkennung registriert hat, ist nicht möglich.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremssystem
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent

Nicht erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Abbiegeassistent
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Abstandsregeltempomat
- Autobahnassistent
- Spurwechselassistent
- Spurwechselautomatik

© ADAC e.V.

- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

3,0 Passive Sicherheit

Für den Frontera liegen zum Testzeitpunkt keine Ergebnisse des Crashtests nach Euro NCAP-Norm vor. Der Rüsselsheimer beschränkt sich auf das Mindestmaß an Airbags und ist serienmäßig lediglich mit Front- und vorderen 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.

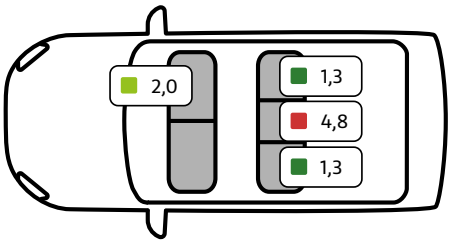
Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,75 m an den äußeren Sitzplätzen – in der Mitte ist der Schutz noch weiter eingeschränkt.

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. Der Anschnallstatus der Fondinsassen ist permanent einsehbar, allerdings erkennt der Frontera nicht, ob auch eine Person dort Platz genommen hat.

✕ Fährt man versehentlich mit offener Frontklappe los, ertönt keine Warnung.

2,1 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 wegen der ungünstigen Gurtgeometrie nicht gut, sodass man maximal drei Kindersitze sicher im Frontera befestigen kann.



Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Die Front des Frontera ist insgesamt glattflächig und nachgiebig gestaltet. Dennoch ist davon auszugehen, dass ein signifikantes Verletzungsrisiko wenigstens von den A-Säulen ausgeht. Testergebnisse nach Euro NCAP-Norm liegen zum Testzeitpunkt nicht vor.

2,5 Umwelt

2,7 Verbrauch

Bei der ADAC Verbrauchsmessung bringt es der elektrische Frontera einschließlich der Ladeverluste (AC-Laden, 11 kW) auf einen Wert von 20,8 kWh/100 km – ein nur befriedigendes Ergebnis. Der Antrieb ist damit nicht sonderlich sparsam. Für eine komplette Ladung benötigt der E-Frontera 62,4 kWh Strom, woraus sich eine theoretische Reichweite von 300 km ergibt. Der Opel hat keine effiziente Wärmepumpe mit an Bord, die insbesondere bei tiefen Temperaturen den Stromverbrauch senken und die Reichweite erhöhen kann.

1,7 Umwelteinfluss

✓ Im Kapitel Umwelteinfluss schneidet der Frontera Electric durchweg gut ab. Mit 7,9 m² fällt die Verkehrsfläche angenehm gering aus. Das Leergewicht von knapp 1,6 t ist ebenfalls überschaubar, wie auch das Vorbeifahrgeräusch von 65 dB(A).

ADAC © ADAC e.V.

2,2 Autokosten

2,2 Monatliche Gesamtkosten

✓ Der Einstiegspreis für den Frontera mit dem kleinsten Benziner liegt bei 21.990 Euro. Bei 29.340 Euro beginnen die Preise für den E-Frontera in der Basisausstattung mit der kleinen 43-kWh-Batterie (netto). Das getestete Top-Modell Ultimate mit der großen Batterie kostet mindestens 36.040 Euro – der Testwagen mit seinen Extras bringt es auf 36.740 Euro. Hierfür bekommt man ein recht geräumiges Fahrzeug mit vielen im Alltag nützlichen Eigenschaften. Absolut betrachtet zählt der Frontera zu den preiswerten Vertretern seiner Klasse – man muss aber auch deutliche Abstriche in puncto E-Antrieb sowie Komfort- und Sicherheitsausstattung machen, was den Preis wiederum relativiert.

Steuerlich ist der Stromer bis Ende 2035 von der Abgabe befreit. Bei den Versicherungseinstufungen bewegt sich der Opel im moderaten Bereich: Die Haftpflicht hat die Typklasse 17, die Vollkasko die recht hohe 23 und die Teilkasko die niedrige 20. Opel gibt auf das ganze Auto lediglich zwei Jahre Garantie, die üblichen 8 Jahre bzw. 160.000 km bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent gewährt der Hersteller auf den Akku. Für den Lack will der Hersteller ebenfalls nur zwei Jahre geradestehen, bei Durchrostung immerhin zwölf Jahre.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Frontera Electric Start	Frontera Electric Extended Range Edition
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	83 (113)	83 (113)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	53	53
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	125/-	125/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	143	143
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	18,3 kWh	16,3 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	43,0 (n)	52,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/20	17/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]		62
Preis [Euro]	29.340	33.040

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Permanentmagent-Synchronmaschine vorne	
Maximale Leistung	83 kW (113 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	53 kW
Maximales Drehmoment	125 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	54,0 kWh / 52,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	62,4 kWh
Typ/Nennspannung	LFP / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, 16 A	Option
Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

Rekuperation

Stufen/Einstellung	2/Gangwahlschalter D/C
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Nein

Klimatisierung

Wärmepumpe	nicht verfügbar
Standklimatisierung	Nein
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Nein/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Nein
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

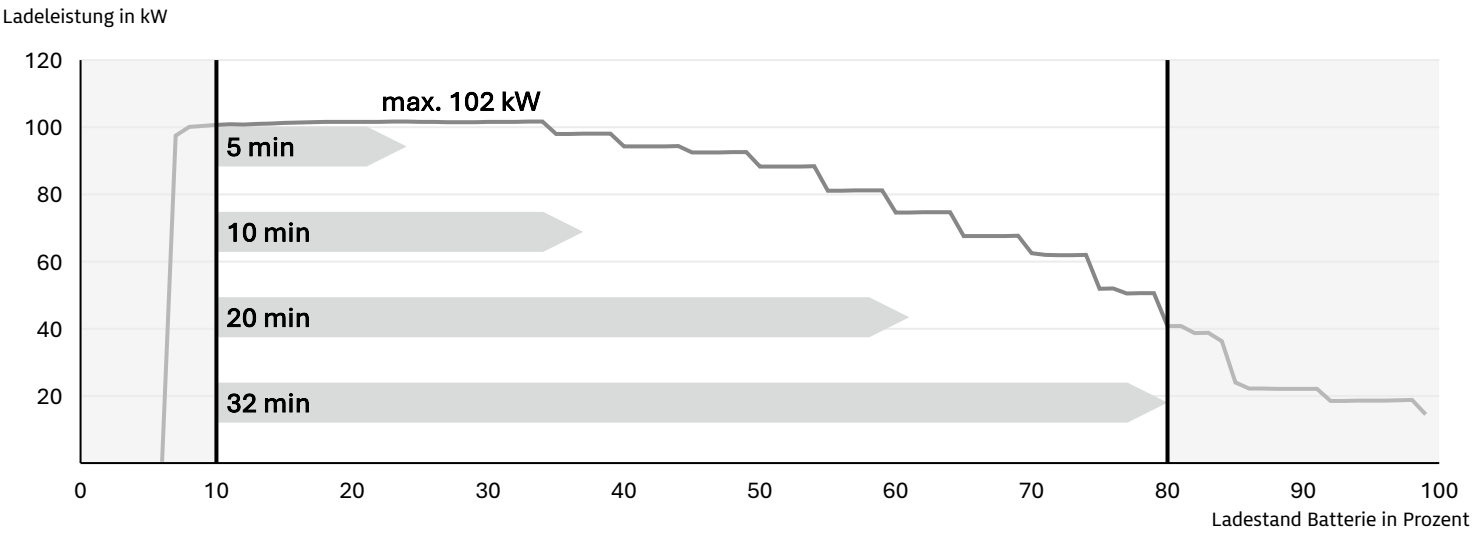
Maximaler Ladestand wählbar	Nein
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Position der Ladeklappe	hinten links
Ladeklappe verriegelt	Nein
Entriegelung Ladekabel	aufsperren
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Nein
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Nein
Anzeige Ladesäulendetails	Nein
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Nein / Nein
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Nein / Nein

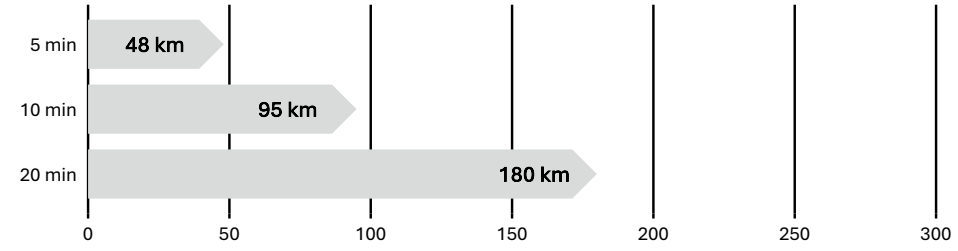
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	48 h - 27 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	48 h - 8,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	15 h - 5,5 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	32 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





Ladevorgang 10-80 %*	
Ø Ladeleistung	**82,0 kW**
Ladedauer	00:32
Nachgeladene Reichweite	248 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	8,4 kWh / 48 km / 24 %
10 min	16,5 kWh / 95 km / 37 %
20 min	31,3 kWh / 180 km / 61 %

*ADAC Messung

© ADAC e.V.

Herstellerangaben

Permanentmagent-Synchronmaschine vorne	
Leistung	83 kW/113 PS
Maximales Drehmoment	125 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	143 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,3 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.385/1.795/1.635 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	350/350 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	54,0/52,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Slowakei, Trnava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	6,6 s
Überholvorgang 80-120 km/h	9,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße	215/60 R17 100H
Reifen	Goodyear Efficient Grip Perfomance2
Wendekreis (li./re.)	11,4 / 11,5 m
Autotest-Verbrauch	20,8 kWh/100 km
Reichweite	300 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.578/492 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	420 l 835/1.410 l

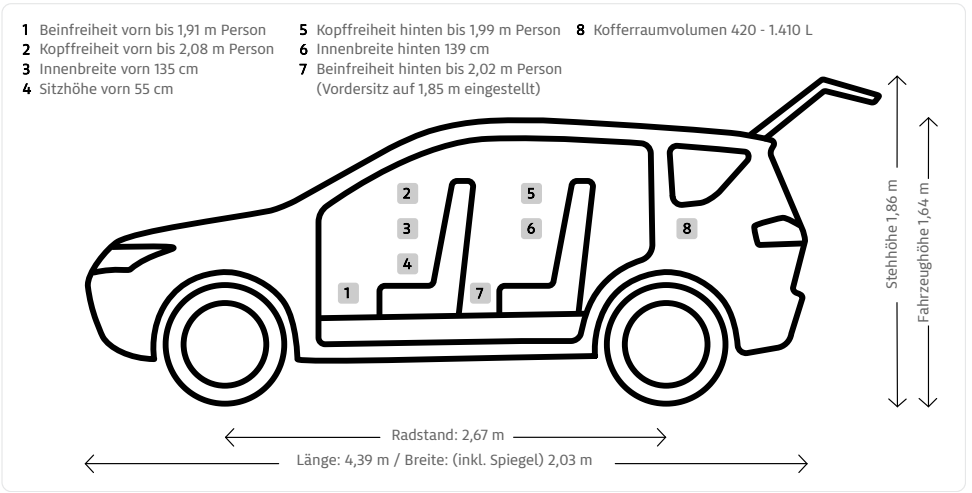
Kosten

(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	111 Euro
Fixkosten	157 Euro
Werkstattkosten	62 Euro
Wertverlust	388 Euro
Monatliche Gesamtkosten	717 Euro
Steuer pro Jahr	62 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/20
Basispreis getestete Variante	36.040 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 22.05.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.740 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	3.092 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	crony_3.61.51 QTR1.210629.001



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-
Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	-
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrwarnung hinten	-
Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie/-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	-
Außen	
Anhängerkupplung	Zubehör
Metalliclackierung	Serie (blau)
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,8**
Autokosten	**2,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**3,0**
Verarbeitung	3,4
Alltagstauglichkeit	3,8
Licht und Sicht	3,8
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	**2,5**
Bedienung	2,7
Multimedia	2,7
Raumangebot vorn	2,4
Raumangebot hinten	1,8
Innenraum-Variabilität	3,8
Komfort	**3,2**
Federung	3,1
Sitze	3,5
Innengeräusch	2,8
Klimatisierung	2,9
Antrieb	**2,2**
Fahrleistungen	2,8
Laufkultur	1,4
Getriebe	2,0
Fahreigenschaften	**2,4**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,9
Bremse	2,3
Sicherheit	**3,0**
Aktive Sicherheit	3,5
Passive Sicherheit	3,0
Kindersicherheit	2,1
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	**2,5**
Verbrauch	2,7
Umwelteinfluss	1,7

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

Stand: 16.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













 © ADAC e.V.