



Fotos: Michael Blumenstein

Rechteckig, praktisch, gut – der Opel Frontera kann ob seiner Praktikabilität überzeugen – gerade auch als Elektriker.

Wenn die Vernunft gewinnt

Opel hat mit dem Frontera ein neues Kompakt-SUV im Programm. Wir sind den Opel Frontera Electric mit 44-kWh-Akku gefahren. Ab sofort ist auch eine 54-kWh-Version bestellbar.

Siebensitzer sind rar. Kompakte Siebensitzer sind noch rarer und häufig wenig sinnvoll nutzbar. Der nur 4,39 Meter kompakte Opel Frontera kann ein Siebensitzer sein. Was sich nach einer zwickenden Kombination liest, gelingt dem Opel Frontera.

Aber! Aber eben nicht als Frontera Electric. Die beiden Stromervarianten mit 44 oder 54 kWh gibt es ausschließlich als Fünfsitzer. Zu viel Gewicht, zu viel Batterie im Unterboden, zu wenig Platz darüber. Das Klappgestühl ganz hinten benötigt Raum, damit dort zwei Erwachsene erhobenen Hauptes ein paar Kilometer mitfahren können – und das funktioniert besser als befürchtet.

Auch das Ein- und Aussteigen ist machbar. Siebensitzer bedeutet im Frontera also Hybrid mit 110 oder 145 PS Systemleistung, die die Dreizylinder (100/136 PS) und der dort angeflanschte E-Motor zusammenbringen, sofern der Akku (0,89 kWh) etwas Strom in sich spürt.

Wenig „opelig“

Zurück zum Stromer, der wie alle Frontera aus dem slowakischen Trnava zum Kunden rollt. Die Rüsselshei-

mer haben ein Design gezaubert, das zwar keinen Augenaufschlag erzeugt, wohl aber wenigen Betrachtern sauer aufstößt. Warum bei der Ausstattungslinie GS (Top-Line) der Blitz im „Vizor“, wie die Frontmaske bei Opel genannt wird, in schwarz eingefärbt wurde, bleibt ein Geheimnis.

Das Weg vom „opeligen“ zieht sich im Innenraum wie ein roter Faden durch. „Nüchtern“ lautet die passende Bezeichnung – „belanglos“ wäre zu fies. Die Materialien fühlen sich rudimentär an, erfüllen aber den Zweck, und wenn man schaut, dass es den günstigsten Frontera ab 20.336 Euro gibt, beschwert man sich eher nicht. Denn dafür bekommt man nicht einmal einen vergleichbar motorisierten Opel Corsa.

Der Frontera wartet vor allem mit einem deutlichen Platzplus auf. Das Hintersitzen gelingt mit angenehmem Kniewinkel, Luft in alle Richtungen und ansprechendem Fahrkomfort, keine Selbstverständlichkeit in der Fahrzeug- und Preisklasse. Das Gepäckabteil schluckt 460 Liter und ist somit voll urlaubstauglich. Wer es braucht, lädt bis unters Dach. Ein Trennnetz – für die gewerbliche Flotte essenziell – gibt es jedoch nicht.

Verzurrösen befinden sich unter dem Ladeboden, auch nicht ideal. Ganz vorn gibt es große Türausschnitte, viel Platz und in der gefahrenen GS-Line abermals vernünftigen Sitzkomfort, wengleich der Stoffbezug sich arg nach Plastik anfühlt. Auf sommerlichen „Langstrecken“ wird er nicht der beste Freund des T-Shirts.

Unbedingt mit großem Akku

So lang werden die Strecken jedoch nicht sein – zumindest nicht pausenlos. Denn nach rund 280 WLTP-Kilometern heißt es nach der ersten Vollladung: „Ladestopp.“ Ja, richtig, 305 Kilometer nach WLTP. Doch wer fährt „außer Haus“ ein E-Auto auf null Kilometer runter? 26 Minuten gibt Opel für den Sprint von – Obacht – 20 auf 80 Prozent an. Die meisten Hersteller geben den 10–80er-Wert an. So oder so bedeutet das, die nächste Etappe endet eher nach 200 Kilometern, um in der Opel-Rechnung zu bleiben.

Generell erscheint der Normverbrauch des kleinen 44er-Akkus hoch. Mehr als 18 kWh auf 100 Kilometer gibt Opel an. Erstaunlicherweise ist der 54er mehr als zwei kWh sparsamer und rollt dank 10 kWh „Reserve“



1 Die GS-Ausstattung hat ein paar Details mehr, die beim knausrigen Blick aufs Budget nicht nötig sind – das Infotainmentsystem sollte aber auch beim Edition nicht fehlen. **2** Die Sitze sind straff, der Bezug nur bedingt angenehm, da schweißtreibend. **3** Das Platzangebot hinten ist über jeden Zweifel erhaben, verschiebbar ist nichts. Obacht beim Zurückklappen der Lehne: Der Gurt klemmt „gern“ ein. **4** Mindestens 460 Liter passen in den Kofferraum, ein Fangnetz zur Gepäcksicherung gibt es gar nicht, dafür aber serienmäßig nervige Assistenzsysteme, die sich immerhin einfach deaktivieren lassen.

100 Kilometer weiter. Von daher lohnt der Aufpreis von 1.850 Euro (44- vs. 54-kWh-Akku). Beim großen Akku ist zudem der 11-kW-Lader serienmäßig dabei, beim 44er kostet er 336 Euro. Ein Muss, denn der ab Werk installierte einphasige ist anachronistisch. 100 kW soll die maximale Ladeleistung am DC-Charger betragen. Das muss in einem Test geklärt werden. Die Empfehlung lautet nach wie vor: 54 kWh.

Die Höchstgeschwindigkeit von mageren 143 km/h haben beide ge-

mein. Mit dem großen Akku an Bord wiegt der Frontera 1.610 Kilogramm und damit nur 20 kg mehr als mit dem kleinen, aber er entpuppt sich beim Beschleunigen dennoch als Spätstarter und hinkt bis Tempo 100 um knapp eine Sekunde hinterher – obwohl der E-Motor laut Opel exakt identisch ist.

Wenig Drehmoment

So oder so fährt sich der Frontera Electric im urbanen Umfeld erfreulich flott, obwohl lediglich 125 Newtonmeter Drehmoment angegeben werden (da bietet jeder gleichstarke Einliter-Turbo fast den doppelten Wert). Generell ist der Frontera ein Auto, das fährt, lenkt und bremst.

Nirgends ist er herausragend, an keinem Punkt nervt er. Das gilt selbst für die Assistenten, deren Aktivitäten sich per physischer Tasten über dem linken Knie sehr einfach deaktivieren lassen. Den Opel Frontera Electric gibt

es ab 24.400 Euro in der Ausstattungslinie Edition. Fast alles Sinnvolle ist an Bord. Außer, ja außer dem Infotainmentsystem.

Wer den Edition nackt bestellt, muss sein Handy in die 90er-Jahre-Handyhalterung klemmen und blickt auf eine Plastikwand am Dashboard. Zuvor sollte man die passende Opel-App aus dem App-Store fischen und sich ein Konto anlegen, um dann mühselig in der App Musik streamen zu können. Das Handy in der Halterung ist dabei ähnlich fummelig wie die Schaltkulisse in der Mittelkonsole.

Nimmt man 840 Euro fürs Tech-Paket in die Hand, kommt nicht nur ein passables Infotainmentsystem in den Frontera, es winkt auch die Rückfahrkamera, die aufgrund des unübersichtlichen Hecks eine Empfehlung verdient wie der dreiphasige AC-Lader (336 Euro). Für 27.000 Euro gibt es dann den 54-kWh-Frontera und man kann echt happy mit ihm sein. *mb*

Opel Frontera Electric GS (44 kWh)

Preis ab: 27.303 €

Elektro-Frontmotor

83 kW/113 PS | **125 Nm**

143 km/h | 12,1 s

Verbrauch: 18,2 kWh

Reichweite: 305 km

Akkukapazität: 44 kWh (brutto)

Laden: AC 7,4 kW (Option 11 kW)

DC 100 kW

Maße: 4.385 x 1.849 x 1.655 mm

Kofferabteil: 460–1.600 l

Versicherung: HK 17 | VK 23 | TK 20

Wartung: 12.500 km/1 Jahr,

dann 25.000 km/2 Jahre

Garantie: 2 Jahre (Auto)

8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der Frontera-e ist in der Versicherungseinstufung vergleichsweise günstig.