

Opel Frontera (1992 - 2005)

Besluiteloos

Rij-impressie | Op zoek naar een ruige terreinwagen om de Sahara te doorkruisen? Of liever een luxe auto om badend in weelde over 's lands wegen te zoeven? Een snelle auto met een dikke v6 dan misschien? Of allemaal? Opel combineerde deze kenmerken in de Opel Frontera. Maar voor wie, en waarom?

Wie plaats neemt in de Frontera heeft meer het idee in een luxe auto te zitten dan in een terreinauto. Gezeteld in lederen stoelen ontbreekt het de vier inzittenden aan niets. Zoals verwacht mag worden bij een auto van deze afmeting is ook de ruimte achterin overweldigend.

De afwerkingskwaliteit verraadt dat deze Opel eigenlijk een Isuzu (Rodeo) is. De auto wordt in Engeland gebouwd maar geeft het gevoel en de uitstraling van een topklasse Japanner, niet die van een Duitser.

Verzameld in een functioneel maar weinig creatief vormgegeven dashboard heeft de bestuurder controle over onder andere: stoelverwarming, een boordcomputer, airconditioning, achteruitrijhulp en elektrisch bedienbare ruiten voor en achter. Wat vreemd genoeg niet tot de uitrusting van deze terreinwagen behoort zijn een kompas, hoogte- of hellingshoekmeter. Toch geen terreinauto?

Tekenfilm

Op de snelweg is de Frontera in zijn element. De rijwind is goed hoorbaar, net als de V6 krachtbron, maar geen van beide is echt storend. Omdat wordt gewaarschuwd voor ijzel, wordt tijdens de proefrit gekozen voor het speciale winterprogramma. De Frontera accelereert daarom iets minder enthousiast en de werking van de nu permanente vierwielaandrijving is iets hoorbaar.

In de stad heeft de motor desondanks zoveel vermogen dat het motorblok er bij stevig optrekken alleen vandoor lijkt te gaan. Het voelt als in een tekenfilm waar de rest van de auto even later volgt. Omdat de testauto tractiecontrole en een automaat heeft, kan iedereen met een rechervoet indrukwekkende sprints neerzetten. Leuk, maar opnieuw lijkt het alsof dit geen terreinauto is.



"Op onmogelijk steile modderhellingen van het motorcross-circuit in Oss klimt de Frontera moeiteloos omhoog"



Voldoende in het terrein en prima op de snelweg maakt de Frontera een dure oplossing voor wie niet kan kiezen tussen luxe en off-road. De auto doet beide goed, maar op ieder punt is wel een andere auto aan te wijzen die hetzelfde beter of tegen een lagere prijs doet. Het is daarom precies deze verhouding tussen luxe, rijcomfort en off-road kwaliteiten die voor een klein publiek net de juiste kan zijn. ■

Gelukkig zijn paardenkrachten ook zinvol in het terrein. De Frontera heeft geen turbo of intercooler zodat de 206 belofde paarden direct beschikbaar zijn, zoals het moet bij een terreinauto. Op onmogelijk steile modderhellingen van het motorcross-circuit in Oss klimt de Frontera moeiteloos omhoog. En ook in de diepe blubber van het circuit baant de Frontera zich probleemloos een weg.

Bij echt terreinrijden, in gebied waar nog geen weg is gebaad, blijft de Frontera al na enkele meters op de buik hangen en moet de hulpauto redding brengen. De bodemvrijheid is hier simpelweg te gering en ook de in- en uitloophoeken zijn te klein. De auto is duidelijk gemaakt voor de snelweg alhoewel strand, sneeuw of ijs geen enkele belemmering vormen. Ook heeft de Frontera geen moeite met een aanhanger, de 3.2 versie mag maximaal 2800 kg trekken.

Conclusie

Omdat de meeste terreinauto's niet of nauwelijks in het terrein zullen komen, heeft Opel gekozen voor een onderstel dat meer op de snelweg is afgestemd dan op ruig terrein. Als luxe auto weet de Frontera te overtuigen. De 3.2 V6 automaat is het topmodel van de Frontera reeks en heeft alle denkbare luxe aan boord. Zowel in de stad als op de snelweg bewijst de Frontera zich als een fijne reisauto, ware het niet dat ondergetekende niet staat te springen deze gigant met de stroomlijn van een baksteen af te tanken.



Specificaties

Opel Frontera (1992 - 2005)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	466 x 179 x 174 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.772 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.800 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	389/1790 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	3165 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	205 pk @ 5400 rpm
Koppel	290 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voor- en achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	13 l / 100 km
Verbruik stad	18 l / 100 km
Verbruik buitenweg	10 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 39.695,-
Prijs instapmodel	€ 26.770,-