



Fotos: Michael Blumenstein

Der neue Opel Frontera platziert sich mit 4,40 Metern in der Kompaktklasse. Preislich rangiert er am unteren Ende.

Es steht Opel drauf

Mit dem neuen Frontera ist den Hessen vor allem eins gelungen: ein günstiges Familienauto. Dass am Frontera so eigentlich gar nichts opelig ist, muss nicht einmal stören – könnte aber.

Es ist nichts Neues, dass Opel-Modelle und -Technik bei anderen Marken zu finden waren. Im Grunde fing alles bereits 1929 an, als Opel von GM gekauft wurde. Das bedeutete auch 88 Jahre lang viel Wissens- und Technologietransfer – meistens von Ost (Rüsselsheim) nach West (Detroit). Der Chevrolet Chevette war zu großen Teilen ein Opel Kadett C, der auch als Holden Chevette, Vauxhall Chevette und Buick Opel in die Weltmärkte ging. Bis zum Ende der GM-Ära wurde das Teilen von Modellen vollzogen – ein logischer Schritt innerhalb eines Konzerns. Viele andere Beispiele ließen sich aufzeigen. GM kooperierte aber auch früh mit Isuzu. So war der oben genannte Kadett C ein Isuzu Gemini, der im Asia-Pazifikraum verkauft wurde. Bis heute wird das beispielsweise mit als Chevrolet umgelabelten Isuzu-Bussen getan.

Frontera A: Als Isuzu geboren

Isuzu ist ein gutes Stichwort. Denn der Opel Frontera A war 1:1 ein Isuzu Mu, der bereits 1989 das Licht der Welt (nicht bei uns) erblickte. Ja, merk-

würdiger Name, vielleicht wurde er auch deswegen in Isuzu Rodeo umbenannt. Ein Opel Frontera wurde daraus 1991. Etwa zeitgleich kamen die Pendants von Holden (Australien) und Vauxhall (UK), beides GM-Marken, auf die jeweilige Insel. Sie sehen, es ist kompliziert.

Heute gibt es mehr Kooperationen denn je im Automobilbau. Ford und VW tauschen sich bei den Transportern aus und verwässern die jeweilige DNA. Und auch bei den neuen Elektro-Pkw steckt VW-Technik unter Ford-Haut. Allerdings verzettelt sich Ford noch mehr: Aus dem Renault R5 ist nämlich nicht nur ein Nissan Micra (Renault-Nissan-Konzern) geworden, sondern es folgt demnächst auch ein neuer Ford Fiesta auf R5-Basis.

Zurück zu den Rüsselsheimern, die seit 2017 zu PSA gehörten und seit 2021 Teil des Stellantis-Konzerns sind. So verwundert es wenig, dass es vom neuen Opel Frontera einen Zwilling gibt, nicht nur technisch, sondern auch optisch. Der Citroën C3 Aircross ist dasselbe Auto in grün, wie man bei Opel (Laubfrosch) zu sagen pflegte. Differenzierungen der beiden 4,40-

Meter-Kompakt-SUV? Technisch und optisch: wenig. Benzinverbrennende Frontera-Motorsierungen gibt es ausschließlich mit 48-Volt-Zusatz und Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Der C3 Aircross startet als Handschalter.

C3 Aircross 5.300 € günstiger

Wir baten die Frontera-Basis zum Test. Der 110-PS-Hybrid startet bei 20.330 Euro. Damit ist er 4.454 Euro teurer als der Citroën C3 Aircross mit 100-PS-Benziner, Sechsgang-Handschaltung und ohne Mildhybridunterstützung. Beide Stellantis-Ableger gibt es in der jeweiligen Topversion mit dem 145-PS-Hybrid und Doppelkupplung sowie ähnlicher Ausstattung. Preisdifferenz dann: knapp 1.700 Euro. Und wer es rein elektrisch haben will, bekommt das auch bei beiden, ebenfalls mit 1.700 Euro Preisvorteil beim „echten“ Franzosen (22.270 Euro).

Warum echter Franzose? Nun, dem C3 Aircross nimmt man eher ab, ein Citroën zu sein, als dem Frontera, dass er ein Opel ist. Denn am Fronte-



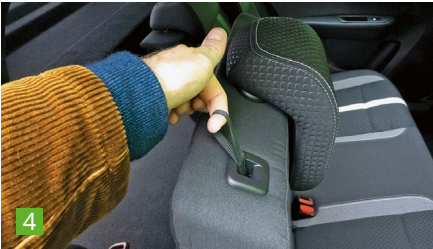
1



2



3



4

1 Das Arrangement im Innenraum ist einfach. Ein Vorteil, denn man findet sich schnell zurecht. **2** Bei den Sitzen gibt es keine fancy AGR-Sitze. Dennoch ist das rustikal bespannte Mobiliar langstreckentauglich. **3** Viel Platz in Reihe zwei in alle Richtungen, jedoch keilt die Hinterachse auch mal nach oben aus. **4** Die Schlaufe zum Umklappen der Rücksitzlehnen (60:40) ist so einfach wie gut. Fast versenkbare Kopfstützen ergeben vernünftige Rücksicht.

ra ist so gar nichts wie sonst bei Opel. Das beinhaltet keine Wertung, denn es ist eine Chance für Käufer, die sich bislang mit einem Opel – warum auch immer – nicht anfreunden konnten und die für letztendlich etwa 21.000 Euro ein Familienauto haben möchten, das man ohne Bedenken „abnutzen“ kann. Zudem ist einer der etwa 1.000 Händler vermutlich gleich nebenan. Kurze Wege sind sinnvoll, denn nach dem zweiten Jahr „muss“ der Frontera jährlich oder alle 12.500 Kilometer zum Service in die Werkstatt – das riecht auch nach 90er-Jahren. Liebe zum Automobil wird beim aktuellen Frontera kaum aufkommen – weder heute noch in 30 Jahren. Anders beim Frontera A, der seine Fans (zurecht) gefunden hat.

Außen fällt am Kanyon orange lackierten Frontera auf, dass einige Teile hier und da nicht ganz akkurat sitzen und Feuchtigkeit die Rückleuchten beschlagen lässt. Das passiert aber auch einem Toyota. Ansonsten steht der Frontera satt auf den 17-Zoll-Options-Alus (336 Euro).

Beim Einsteigen in den Innenraum erfreuen echte Türgriffe und große Türausschnitte. Die passende Sitzposition in den robust wirkenden, aber wenig schmeichelnden Sitzbezügen gibt es obendrauf. Bei den Materialien und der Verarbeitung darf man bei solch einer Fahrzeuggröße für den genannten Preis keine Wunder erwarten. Wir sind hier (abzüglich Rabatte) auf Dacia-Niveau. In die Redaktionsgarage rollte die Basisausstattung Edition, was wir vor allem an kalten Tagen merken sollten. Doch dazu später mehr.

Perfekt platziert und bedienbar sind die zwei Tasten zum Deaktivieren von Spurhalteassistent und Tempowarner (siehe Foto 4 rechts). Der Tempowarner wird vermutlich jeden nerven. Denn die Schilderererkennung dieses Opels gehört zu den schlechten und dementsprechend oft wird „gewarnt“, obwohl man nicht ansatzweise zu schnell fährt. Die Bedienelemente sind einfach zu drücken, zu drehen und auch mal zu touchen. Egal, ob Lenkrad oder Touchscreen, die Möglichkeiten sind zum einen überschaubar (wie angenehm) und zum anderen einleuchtend (klasse). Danke dafür und auch fürs einfache Abschalten des Bildschirms bei Nachtfahrten und weiterhin abspielbare Musik oder Naviansage.

Viel Platz auf 4,40 Metern

Danke auch für ein fantastisches Raumangebot und Raumgefühl. Der Frontera fühlt sich fast eine Nummer größer an. Das hat sich wohl auch Opel gedacht und bietet ihn in einer Siebensitz-Konfiguration an, in der selbst 1,75-Meter-Menschen ganz hinten 100-Kilometer-Touren überstehen können. Allerdings nur in der GS-Ausstattung (plus 2.941 Euro). Zwei zusätzliche Sitze gibt es beim C3 Air-cross ebenso und sie sind mit 714 Euro sogar 42 Euro teurer als beim „Hessen-Bub“ aus Trnava (Slowakei).

Auf der nicht verschiebbaren Rückbank kann man sich prinzipiell wohlfühlen und hat auf Wunsch sogar noch zwei USB-C-Anschlüsse (im empfehlenswerten Tech-Paket für 840 Euro) am Ende der Mittelkonsole. Ge-

spart hat Opel bei der Fensterheber-Automatik. Die Fahrerscheibe lässt sich mit einem Knopfdruck herab, alle anderen müssen, wie bei allen beim Schließen, gehalten werden. Unüblich, aber verschmerzbar und irgendwie wie beim Frontera A.

Kommen wir zum Thema Klimatisierung in all seinen Facetten. Wieso um Himmels willen ist es EU-seitig vorgeschrieben, Tempowarner, Spurhalteassistenten, Müdigkeitswarner etc. an Bord zu haben, beheizte Außenspiegel hingegen nicht? Ja, der Frontera hat keine in der Ausstattungslinie Edition – auch nicht gegen Aufpreis. Was das bedeutet, merkt man im Winter, wenn man die Spiegel nicht mit dem Eiskratzer freiräumt, oder beim Einfahren in wärmere Tunneln, wenn die Spiegel schlagartig beschlagen.

Auch Grund zur Beanstandung gibt die Klimaautomatik. Sie wird bei schneller Fahrt auf der Autobahn automatisch wärmer und im langsamen Stadtverkehr kälter. Auf langen Strecken wird dafür die Mittelkonsole so heiß, dass sich Schokoriegel verflüssigen und die Hitzeabstrahlung zu den Seiten die Füße nach Sandalen im Winter schreien lässt.

Auch das induktive Laden eines Smartphones kann man meist wegen Überhitzung vergessen. Schnell beim Heizen – das ist positiv – sind Sitze und Lenkrad. Diese sind bereits nach 30 Sekunden spürbar warm (im Komfort-Paket für ebenfalls 840 Euro).

Kommen wir zum Fahrkomfort und bleiben direkt hinten. Der Opel Frontera Hybrid ist straff abgestimmt. Das spüren vor allem die Hinterbänkler



1 Im Kofferraum gibt es lediglich unter dem doppelten Boden zwei Verzurrsösen. **2** Viel wird übers Kombiinstrument mit den Lenkradtasten bedient – in der Basisversion gibt es serienmäßig keinen Touchscreen, über den irgendetwas erledigt werden könnte. **3** Fummelig ist die Stellantis-Automatikbedienung, die zudem zaghaft beim Richtungswechsel agiert und im Frontera echt heiß wird. **4** Lieblingstasten – perfekt gelöst.

und im Besonderen bei kurzen Anregungen und Querfugen, die durch den Sitzschaum bis in den Rücken durchpoltern. Bei den vermeintlich eher jüngeren Insassen im Fond mag das verschmerzbar sein – im Wortsinn.

Das Fahrwerk poltert aber auch an der Vorderachse und vielleicht ist eine Empfehlung daher, es bei den serienmäßigen 16-Zoll-Rädern zu belassen. Diese gibt es beim Edition im sogenannten „Design-Paket“ (378 Euro) in weiß lackiert, inklusive passend eingefärbtem Dach. Das sieht wirklich frisch aus, besäße „unserer“, wenn er keine Winterräder hätte.

Sparsamer Frontera

Frisch ist auch das Stichwort für den Motor. Der kleine Mildhybrid im Opel

Frontera ist neu im Programm und bildet den Einstieg in die Frontera-Welt. Die Systemleistung von 110 PS ist ausreichend – auch wenn Fahrzeugschein (185 km/h), Konfigurator (180 km/h) und Preisliste (176 km/h) drei verschiedene Höchstgeschwindigkeiten ausweisen. Die sechs Gänge, die man nicht manuell beeinflussen kann, sind gut abgestuft und schalten in der Regel passend.

Störend ist hingegen, dass an kalten Tagen nach dem Motorstart der erste Gang reingeschmissen wird und es im Auto beim Anfahren merklich ruckt. Begleitet wird das morgendliche Erlebnis von einem rauen Nageln, das an einen Diesel erinnert. Der Dreizylinder ist wenig gedämmt, was nach dem Warmfahren jedoch kaum stört.

Ist der Verbrenner aufgewärmt, stromert das 48-Volt-System recht häufig und der Dreizylinder macht Pause. Selbst das Anfahren klappt oft bis 20 km/h elektrisch. Das spart Sprit und so sind 5,5 Liter pro 100 Stadtverkehr-Kilometer machbar (44-Liter-

Tankinhalt). Auf der Langstrecke, mitschwimmend im Verkehr, liegt der Verbrauch bei etwas mehr als sechs Litern – beides gute Werte für das hochaufbauende SUV. Als störend erweist sich die durchaus heftige Rekuperation, die bei jedem Gaswegnehmen im Stadtverkehr das Bremslicht aktiviert. Die Hinterherfahrenden denken sich ihren Teil über das Fahren können des Frontera-Lenkers. Ob das viele Menschen außer dem Schreiber dieser Zeilen stört, ist nicht bekannt.

Freuen werden sich Opel-Frontera-Eigner über den vergleichsweise günstigen Preis und den ebenso einzuschätzenden Verbrauch. Das sehr gute Platzangebot gemessen an der Fahrzeuggröße ist ein weiterer Pluspunkt für diesen Gebrauchsgegenstand, den man sich nicht wegen des Blitzes kauft, sondern trotz dessen. Denn mit einem Opel hat der Frontera herzlich wenig zu tun – also irgendwie exakt so wie vor 35 Jahren. Und rückblickend ist der erste Frontera echt cool – wir haben Hoffnung. *mb*

Opel Frontera Edition 110 Hybrid

- Testwagenpreis: 23.386 €
- R3/1.199 ccm | 81 kW/110 PS
- 205 Nm ab 1.750 | 6-Gang-DKG
- 11,4 s | 176 km/h
- WLTP: 5,3 S | 119 g/km
- Maße: 4.385 x 1.849 x 1.655 mm
- Kofferraum: 460–1.600 Liter
- Service: 1. Service nach 2 Jahre/25.000 km, danach 1 Jahr/12.500 km
- Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Laut DAT ist „unser“ Frontera nach 3 Jahren/45.000 km noch 52 Prozent Wert.