

AUGEN AUF BEIM FRONTERA-KAUF!



Mag er auch rost anfällig sein und aus heutiger Sicht ein starker Trinker: Für seine rasch wachsende Fangemeinde ist der bis 2004 produzierte Opel Frontera Objekt der Begierde – zumal die ersten Jahrgänge der A-Baureihe schon Oldtimer-Status erreicht haben. Am Beispiel des Frontera B 2,2 i „Sport“ zeigen wir Ihnen, worauf Sie achten sollten, damit der Erwerb eines scheinbar noch gut erhaltenen Exemplars nicht in einem Fiasko endet.

Als im September 1998 der Frontera B vorgestellt wurde, war der Allradboom, den sein Vorgänger Frontera A (1991 bis 1998) ausgelöst hatte, schon voll am Laufen. Plötzlich waren Geländewagen keine breitharten, kompromisslos spartanischen Gefährte mehr, sondern vermittelten selbst abseits befestigter Wege einen Hauch Pkw-Gefühl. Wie der Frontera A kam auch der Frontera B als knackig-kurzer Dreitürer (Radstand 2,33 m) sowie als langer Fünftürer (Radstand 2,76 m) auf den Markt. Während der Dreitürer wegen seiner Kompaktheit (4,19 x 1,78 x 1,72 m) heute häufig als Urahn moderner SUV bezeichnet wird, klassifiziert man den Fünftürer aufgrund seiner Maße (4,68 x 1,79 x 1,69 m) als eine der ersten komfortablen Geländelimousinen.

ECHTE OFFROADER

Für uns ist freilich viel interessanter, dass es sich bei sämtlichen Fronteras um waschechte

Offroader handelt. So haben sie einen sechssprossigen Leiterrahmen, auf dem die Karosserie beim Dreitürer mit acht, beim Fünftürer mit zehn Schrauben befestigt ist, ein manuell zuschaltbares Untersetzungsgetriebe, einen (beim A-Modell manuell, beim B-Modell elektrisch) zuschaltbaren Allradantrieb, ein an der Hecktür befestigtes Reserverad, diverse Unterschutzplatten und meist Reifen in der Dimension 245/70 R16 auf (modellabhängig) Stahl- oder Leichtmetallfelgen. Der 3-Türer hatte sogar ein Hardtop mit darunter liegendem Überrollbügel. Wer das Hardtop demontierte, konnte ein Softtop montieren – was hierzulande jedoch selten vorkam.

MOTORENPALETTE

An Motoren gab es in der ersten Baureihe (1991 bis 1998) für den Dreitürer neben dem 115 PS starken 2-Liter-Benziner zeitweise auch zwei Diesel. Dies waren von 1995 bis 1996 der 2.8 TDi mit 113 PS und von 1996 -1998 der 2.5 TDS mit 156 PS.

Erst beim Frontera B kamen ein 2,2-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel mit elektronisch geregelter Direkteinspritzung (115 PS), ein stärkerer 2,2-Liter-Vierzylinder-Benziner (136 PS) sowie ein 3,2 Liter großer V6-Benzinmotor von Isuzu (nicht identisch mit dem 3.2-V6 des Omega) im langen B zum Einsatz. Ab dem Jahr 2000 wurde der V6 auch für den dreitürigen Frontera Sport angeboten.

Für den Fünftürer gab es beim Frontera A einen aus dem Omega bekannten 2,4-Liter-Benziner mit 126 PS und einen 2,3-Liter-Turbodiesel mit 100 PS. Bei der B-Baureihe standen dann ein 3.2i V6-Benziner mit 205 PS und der vom Dreitürer bekannte 2,2-Liter-Turbodiesel zur Auswahl. 2002 erstarkte der Diesel noch von 115 auf 120 PS. Alle Benziner und Diesel wurden längs eingebaut und wiesen bereits einen Kat auf.

GETRIEBE

Sämtliche Modelle haben ein manuelles Fünfganggetriebe oder im B wahlweise eine Automatik (au-

ges Verteilergetriebe mit Geländeuntersetzung (2,05:1) verändert werden. Zuschaltbar ist dieses nur im Stand und nur bei aktiviertem Allradbetrieb. Das gilt auch für die Automatikgetriebe.

Im Regelbetrieb werden nur die Hinterräder angetrieben, im Allradmodus auch die Vorderräder. Der Antrieb erfolgt über zwei abschmierbare Kardanwellen. Die Kraftverteilung vorne zu hinten beträgt entweder 0:100 oder 50:50. Eine optionale Differenzialbremse mit 40 Prozent hinten gab es bei den V6 in Serie. Sie garantiert ein Durchkommen selbst in tiefstem Morast.

FAHRWERK

Das Fahrwerk des Frontera B 2.2 i baut vorne auf Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern und hinten auf eine Starrachse mit Längslenkern. Gedämpft und gefedert wird vorne mit Drehstabfedern und Stoßdämpfern, hinten mit Schraubenfedern und Stoßdämpfern. So ermöglicht das Fahrwerk eine Bodenfreiheit von 192 mm.

Vor allem den Frontera B konnte man damals in verschiedenen Ausstattungsvarianten kaufen. Die beiden wichtigsten sind das Offroad- und das Winter-Paket.



Der Frontera B hat im Vergleich zum Frontera A ein Seitenfenster direkt hinter der B-Säule mehr.



ßer der Frontera B 2.2 i und kurze Zeit die V6-Variante). Das Übersetzungsverhältnis kann über ein zweistufi-



Mit Erscheinen des Frontera im Jahr 1991 gab es ihn als 3- und 5-Türer.

Zum Offroad-Paket gehören Trittbretter, ein Frontbügel (aus Kunststoff) und zwei Halogenweitstrahler, zum Winterpaket eine Sitzheizung, beheizte Waschdüsen und eine Scheinwerferwaschanlage. Nur RS- und Limited-Modelle mit Diesel sowie der lange V6 konnten mit Automatikgetriebe geordert werden.

OPTIONALER KOMFORT

Zur Innenausstattung konnte man seinerzeit ein Siemens Stereo-CD-Radio (NCDR 1500) mit D-Netz-Telefon und sogar ein Navigationssystem ordern. Abgerundet wurde der Komfort noch durch einen optionalen Bordcomputer, der Verbrauche, Durchschnittsgeschwindigkeit und andere Infos parat hielt. Ohne Bordcomputer zeigte das Display lediglich die Umgebungstemperatur, den eingestellten Radiosender und die Uhrzeit an.

Zu den (optionalen) Annehmlichkeiten gehörten aber auch Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer, Klimaanlage, elektrische Fensterheber, beheizte und elektrisch verstellbare Seitenspiegel, Servolenkung und (in Basismodellen) ein höhenverstellbares Lenkrad. Einige Versionen hatten Ledersitze,

die Regel waren aber strapazierbare Stoffbezüge. Die Rückbank ist geteilt umlegbar (3-Türer 1/2 zu 1/2, 5-Türer 2/3 zu 1/3; beide ab Werk), wodurch sich ein maximaler Stauraum von 1137 Litern (3-Türer) bzw. 1790 Litern (5-Türer) ergibt.

Zu den Sicherheitsfeatures zählen ABS (teilweise schon in den späten A-Jahrgängen verbaut, nicht aber in der Basisversion der ersten B-Modelle), Halogen- und Nebelscheinwerfer sowie Fahrer- und Beifahrer-Airbag.

Der 3-türige Frontera B ist auch als 2, 2-Liter-Variante (1739 kg) kein leichter Geländewagen. Seine Zuladung von 561 kg liegt daher eher im Mittelfeld. Dafür bietet er eine Anhängelast von 750 bzw. 2400 kg und (trotz Hardtop) eine Dachlast von 100 kg, die ihn speziell für Camping- und Outdoor-Freunde interessant macht.

ALLGEMEINE KAUFFIPPS

Bevor es jetzt zu den „Eigenheiten“ des Frontera B 2.2 i geht, ein paar allgemeine Tipps zum Gebrauchtwagenkauf. Immer die Papiere, also die Zulassungsbescheinigung Teil 1 und Teil 2, mit dem Ist-Zustand des Fahrzeugs abgleichen! Stimmt die Fahrgestellnummer? Ist der richtige Motor im Fahrzeug (Hubraum, Leistung)? Sind die richtigen Reifen und Felgen montiert? Ist Sonderzubehör wie Anhängerkupplung, Sonderlenkrad u. Ä. eingetragen worden?

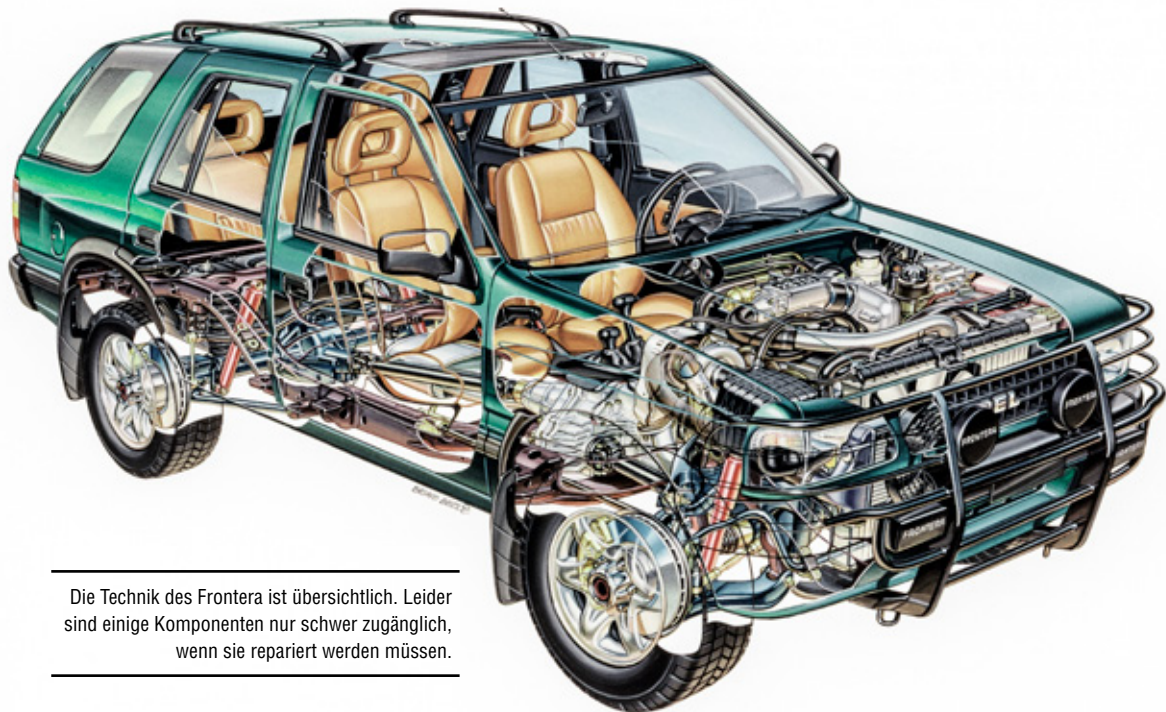
Gleichen Sie auch HU und AU mit dem Fahrzeug ab. Ist der auf dem HU-Bericht vermerkte Kilometerstand plausibel? Lassen Sie sich alle Reparatur-Rechnungen und Serviceberichte zeigen. Hier ist darauf zu achten, dass diese tatsächlich das besagte Fahrzeug betreffen. Prüfen Sie zudem, ob angeblich neue Teile, wie zum Beispiel ein Auspuff, auch wirklich verbaut sind. Und fragen Sie nach allen Fahrzeugschlüsseln – das sind nicht nur die Zündschlüssel, sondern ggf. auch solche für die abnehmbare Anhängerkupplung oder die Reserveradabdeckung. Fragen Sie auch, ob der Radiocode noch vorhanden ist.

Wer heute einen Frontera kaufen möchte, sollte die B-Baureihe bevorzugen. Sie gilt in vieler Hinsicht als die ausgereifere. Kinderkrankheiten der A-Baureihe wurden hier beseitigt. Trotzdem hat auch der Frontera B seine Schwachpunkte. Obwohl der Rostschutz durch Verzinken der Bleche schon deutlich besser ist als beim A, rosten auch die B-Modelle sehr gerne. Rostfreie Exemplare gibt es nur ganz selten.

AUF ROSTSUCHE

Bedauerlicherweise betrifft der Rost so ziemlich jedes Blechteil am Frontera. Vor dem Kauf zuallererst den gesamten Leiterraum inspizieren! Von der braunen Pest befallen sind hier meist die hinte-

ren, vom Spitzwasser besonders betroffenen Achsbögen. Ähnliches gilt für den Unterbau bzw. das Trägerblech der Heckstoßstange. Von Plastik verdeckt, macht sich dort der Rostfraß über Jahre unbemerkt breit. In fortgeschrittenem Stadium wird er im Bereich der Kennzeichenleuchten sichtbar. Weitere Roststellen finden sich oft an der Tankwanne sowie am Einfüllstutzen. Sie sind jedoch leicht zu erkennen. Schwieriger zu sehen ist Rost an den oberen Federtellern der Hinterachse. Ist man schon dort, kontrolliert man auch gleich das Vorhandensein der Anschlagpuffer der Hinterachse, die gerne mal verloren gehen, und die Bremsankerbleche. Ein Blick unter die Trittbretter zeigt, ob deren Halterungen sich gelockert haben, weil die tragenden Rohre korrodieren. Es schadet bei einem Frontera nie, den gesamten Unterboden auf Rost zu untersuchen. Beinahe schon der Rostklassiker sind aber die Radläufe. Besonders dann, wenn sie mit Kunststoffblenden verkleidet sind. Diese bei der Besichtigung abzunehmen, um den Zustand des darunterliegenden Blechs zu prüfen, ist aber eher nicht ratsam, denn die Clips brechen sehr leicht, was den Wiederaufbau schwierig macht. Wie stehts mit Rost an den Schwelern? Der ist – besonders im Bereich vor den Hinterrädern – oft gar nicht zu sehen, weil Opel dort



Die Technik des Frontera ist übersichtlich. Leider sind einige Komponenten nur schwer zugänglich, wenn sie repariert werden müssen.



Der Vergleich des Cockpits zwischen Frontera A (oben) und B zeigt, dass Schieberegler und Druckschalter modernen Drehschaltern weichen mussten. Ansonsten blieb das Ambiente nüchtern.

großzügig Teermatten verklebt hat, die noch dazu überlackiert sind. Ein Endoskop kann da gute Dienste leisten. Auf Rost prüfen sollte man natürlich auch alle Falze und Schweißnähte. Dabei Türen und Deckel nicht vergessen! Gegebenenfalls auch die Bereiche um das Schiebedach und die Dachantenne in Augenschein nehmen. Ein Rostschaden, der meistens erst auffällt, wenn es zu spät ist, betrifft das Schloss der Reserveradabdeckung, das an deren tief-

sten Punkt sitzt, wo sich Regenwasser sammelt. Möchte man dann die Abdeckung abnehmen, weil man das Reserverad benötigt, lässt sich das angrostete Schloss oft nicht mehr öffnen. Wer es jedoch regelmäßig mit Kriechöl behandelt und ab und zu kurz betätigt, kann diesen Schaden weitestgehend verhindern.

UNFALLFREI?

Hält sich der Rost am Fahrzeug in Grenzen, ist als Nächstes die Un-

fallfreiheit zu prüfen. Dazu nimmt man die Karosserieverschraubung mit den Leiterahmen in Augenschein. Die Schrauben müssen alle senkrecht stehen. Zu große Spaltmaße, besonders im Bereich des Kühlergrills und um die Scheinwerfer, sind untrügliche Zeichen für ungewollten Kontakt. Auch die Fortsetzung vom Radlauf zur Stoßstange muss in der Flucht sein. Ist man im Bereich des Kühlers zugegangen, gleich auch das Kühlernetz inspizieren, denn das weist – vor-



allem bei Fronteras, die häufig im Gelände unterwegs waren – nicht selten durch Äste verursachte Beschädigungen oder Undichtigkeiten auf. Womöglich hat auch Lehm den Kühler zugesetzt, was zu einer Überhitzung des Motors führen kann. Unbedingt untersucht werden, sollten zudem alle Verglasungen. Steinschläge betreffen sowohl alle Scheinwerfergläser als auch die Windschutzscheibe. Sogar die Blinkergläser und die Heckleuchteinheit können Beschädigungen aufweisen.

FUNKTIONSTÜCHTIG?

Sitze, Armlehnen, Bedienelemente und Lenkrad im nüchtern gestalteten Innenraum des Frontera sind sehr robust und zeigen, bis auf die Außenwange des Fahrersitzes, auch nach vielen Jahren kaum Verschleiß. Trotzdem gehört es zum Pflichtprogramm beim Gebrauchtwagenkauf, Fensterheber, Scheibenwischer vorne und hinten, die



Alle Fronteras bauen noch klassisch auf einen Leiterrahmen.



Ist die Federaufnahme am Rahmen so stark verrostet, ist eine Reparatur zwar noch möglich, aber sehr aufwändig.



Das Softtop gehört heute bei den Frontera-Fans zu den gesuchten Zubehörteilen.

Spiegelverstellung mit dazugehöriger Heizungstaste, das Schiebepad (falls verbaut), das Display in der Mittelkonsole (Pixelfehler), den Heizungsregler (mit Klimafunktion) sowie die Instrumente und Warnanzeigen auf korrektes Funktionieren zu testen. Bei den Fensterhebern, die keine Endabschaltung besitzen, kommt es bisweilen vor, dass der Motor durchbrennt, wenn man zu lange den Bedienknopf drückt. Auch die aus Plastik bestehende Hebe- mechanik kann brechen. Die Wischerachse der Scheibenwischer neigt bei Verschleiß dazu, aus dem Gelenk zu springen. Ist das unterwegs auf der Fahrerseite der Fall, kann als Notmaßnahme der betroffene Wischerarm ausgehängt und der Wischer der Beifahrerseite so montiert werden, dass er die Fahrerseite mitwischt. Der hintere Scheibenwischer versagt oft völlig. Schuld ist meist ein gebrochenes Kabel in der Gummitülle im Schar-

nierbereich der Hecktüre. Da dieser Bereich recht leicht zugänglich ist, lässt sich das Kabel aber leicht tauschen oder löten. Auch die Spiegelverstellung bereitet gelegentlich Kummer. Hier ist es die Mechanik, die gerne mal aufgibt. Ist sie defekt, hilft meist nur der Austausch. Ähnliches gilt für die Defrost-Funktion der Spiegel. Der kleine Schalter findet sich versteckt neben der Kipptaste der Spiegelverstellung. Leuchtet der Schalter nach Betätigen, ist die Defrost-Funktion in Ordnung, ansonsten ist oft der Schalter defekt. Gerne fallen auch die Spiegelgläser aus dem Rahmen. Schuld ist ein schlechter Kleber. Wenn man den Defekt rechtzeitig erkennt, kann jedoch das Spiegelglas wieder mit einem guten Kleber eingesetzt werden. Leider versagt auch des Öfteren das Schiebepad seine korrekte Funktion. Hier sind es dann meist verschmutzte Führungsschienen, die es schwergän-



Motor und Getriebe sind mit Schutzverkleidungen gegen harten Bodenkontakt geschützt.

gig bis sehr langsam werden lassen. Mit einer Reinigung und anschließender Schmierung lässt sich dieser Defekt aber verhältnismäßig leicht beheben. Ist man bereits am Schiebepad, sollte man auch dessen Dichtheit prüfen. Ein feuchter Teppich oder Flecken auf den Sitzbezügen sind ein deutlicher Hinweis auf möglicherweise verstopfte Abwasserschläuche. Das Display in der Mittelkonsole, das je nach Ausstattung über zahlreiche Funktionen und Ist-Zustän-

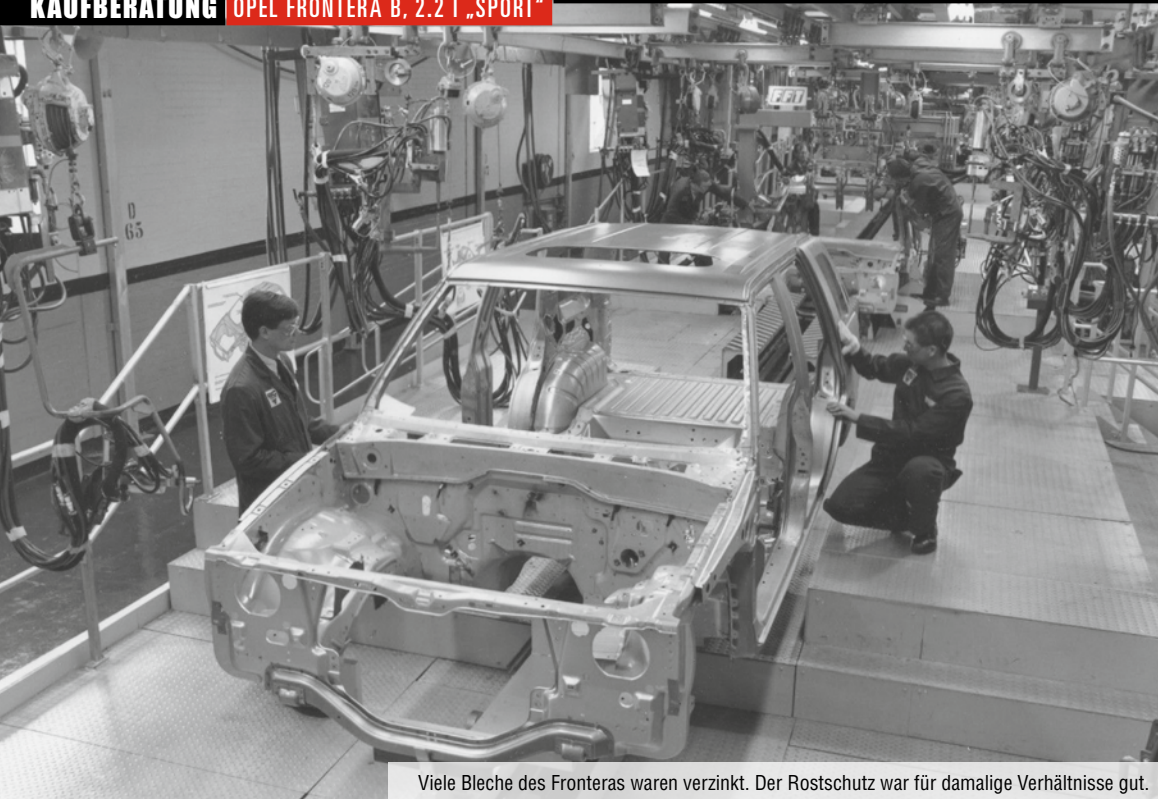
de informiert, neigt in der MID-Version zu Display-Fehlern, die sich als Streifen zeigen. In diesem Fall muss es getauscht werden, da eine Reparatur unwirtschaftlich ist.

HEIZT DIE HEIZUNG?

Auch die Heizung will getestet werden. Kommt, obwohl der Motor betriebswarm ist, nur ein laues Lüftchen aus den Düsen: Kühlwasser-Füllstand kontrollieren! Oft stellt man dann fest, dass sich im



Am Schweller rostet der Frontera bevorzugt an den hinteren Radhaubecken unter der Kunststoffverkleidung.



Viele Bleche des Fronteras waren verzinkt. Der Rostschutz war für damalige Verhältnisse gut.

Ausgleichsbehälter nicht genügend Kühlwasser befindet und der Heizungskreislauf als höchster Punkt im Kühlsystem bereits Luft gezogen hat. Einfach Kühlflüssigkeit nachfüllen, dann ist dieser Defekt meist behoben. Taucht er nach kurzer Zeit wieder auf, kann das verschiedene Gründe haben. Dann sollte man zunächst kontrollieren, ob im Ausgleichsbehälter der Ansaugschlauch des Kühlers noch im Deckel steckt. Manchmal fällt er ab, so dass der Kühler, wenn er abkühlt, nicht mehr Kühlwasser durch den entstehenden Unterdruck zurückziehen kann. Folglich sinkt der Kühlflüssigkeitsstand im Motor und im Heizkreislauf, wäh-

rend er im Ausgleichsbehälter trügerischerweise auf korrektem Stand bleibt. Mit fatalen Folgen für den Motor. Dessen Temperatur sollte man daher bei der Probefahrt stets im Auge behalten. Schwankt sie stark, kann das ein Zeichen für einen Schaden an der Zylinderkopfichtung sein. Doch selbst wenn die Temperatur stabil gute 80 °C beträgt, heißt das noch nicht, dass das Kühlsystem dicht ist. Deshalb sollte man nach der Probefahrt auf den typischen Kühlwassergeschmack im Bereich des Motors und auf Wasserdampf aus dem Auspuff achten.

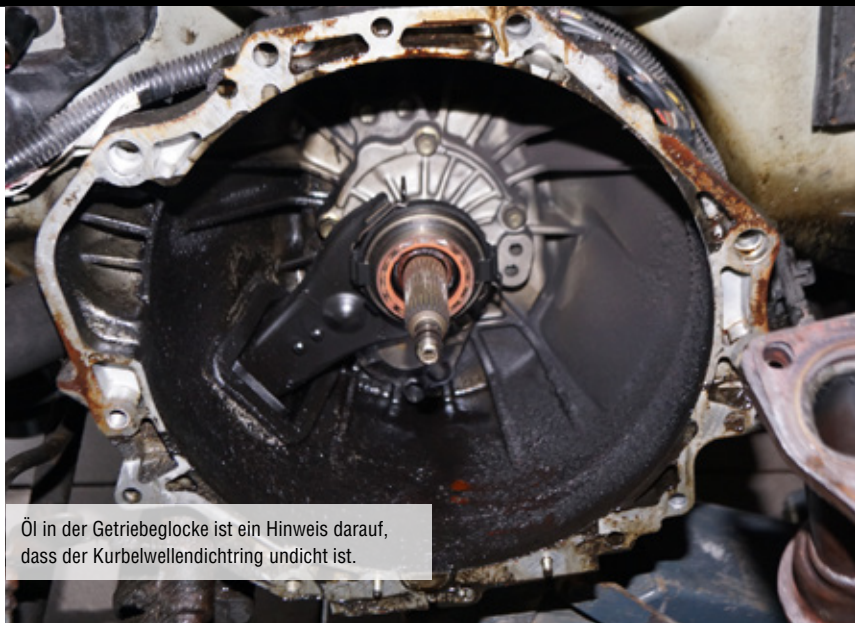
Kupplung, Getriebe und Differentiale arbeiten im Frontera sehr zuverlässig. Wenn man unter dem Wagen liegt, sollte man jedoch prüfen, ob alle Antriebskomponenten öldicht sind, und zudem die Kardanwellen inspizieren. Werden diese nicht regelmäßig geschmiert, verschleiben sie rascher, was sich durch Vibrationen ankündigt. Auch die Anzeigeeinstrumente, wie Tacho, Drehzahlmesser und Temperaturanzeige, haben ihre Schwächen. Sie bekommen mit den Jahren kalte Lötstellen und können dann nach und nach ausfallen. Ähnlich die Tankanzeige. Sie neigt mit fortschreitender Alterung dazu, weniger Treibstoff anzuzeigen,

LEUCHTEN ERLOSCHEN?

Unbedingt sollte man darauf achten, ob unmittelbar nach dem Motorstart die ABS- und die Motor-Kontroll-Leuchte (MKL) erlöschen. Leuchtet die ABS-Kontrollleuchte kontinuierlich, hat das meist zwei Gründe. Entweder die ABS-Pumpe mit Steuereinheit ist defekt oder einer der ABS-Sensoren arbeitet nicht mehr. Die ABS-Pumpe mit Steuereinheit gibt es als Neuteil nicht mehr. Sie kann aber von einem der vielen Auto-Elektronik-Instandsetzer problemlos für wenig Geld in Stand gesetzt werden. Die ABS-Sensoren sind zwar noch als Neuteile erhältlich, aber extrem teuer. In gebrauchtem Zustand bekommt man sie nicht, weil sie im Laufe der Jahre meist so festsitzen, dass sie beim Ausbau-



Ist der Zylinderkopf thermisch verzogen oder hat Risse, ist der Motor meist auch undicht und Öl tritt aus.



Öl in der Getriebeglocke ist ein Hinweis darauf, dass der Kurbelwellendichtring undicht ist.



Große Spaltmaße, wie hier zwischen Frontschürze und Kotflügel, verweisen auf einen Unfallschaden.



Wer die Motornummer sucht, wird an der markierten Stelle fündig. Sie gibt genau Auskunft darüber, welcher Motortyp verbaut ist.

en aus Ausschlachtfahrzeugen zerstört werden.

Probleme bereitet zuweilen auch die MKL (Motorkontrollleuchte). Erlischt sie nicht oder leuchtet sie auf, wenn der Motor läuft, kann dies unterschiedliche Ursachen haben. Bei älteren Fronteras kann es schlicht an defekten Lambda-Sonden liegen. Diese sind günstig lieferbar und schnell gewechselt. Oft sind auch undichte Unterdruckschläuche oder ein verschmutztes AGR-Ventil schuld. Teuer wird es, ähnlich wie bei einer kalten Heizung, wenn die Zylinderkopfdichtung undicht ist. Dann laufen die Verbrennungswerte bei Last aus dem Ruder und die MKL leuchtet auf.

Gelegentlich leuchtet auch mal die Airbagleuchte auf. Dies kann an einer defekten Komponente des Airbagsystems liegen (OBD auslesen!) oder dem System ist schlicht zu heiß geworden. Hohe Temperaturen und damit höhere Widerstände führen dann zur Fehlermel-

dung. Nach dem Abkühlen legt sich dieses Symptom aber sofort. Eine häufige Ursache ist auch ein korrodierter Stecker für den Gurtstraffer unter dem Sitz. Er leidet unter der Feuchtigkeit, die von den Schuhen ins Fahrzeug gebracht wird. Bei Fahrzeugen, in denen wegen wechselnder Fahrer der Sitz oft verschoben wird, ist nicht selten ein gelockerter schuld. Ab Modelljahr 2002 hat man die Steckverbindung jedoch unbewegbar unter die Mittelkonsole verlegt, womit diese Fehlerquelle beseitigt wurde.

Nicht vergessen: die Dachantenne! Ummantelung und Sockel sind aus Gummi, den Witterungseinflüsse mit der Zeit zersetzen. Das kann zu Korrosion an den Antennenwicklungen und dadurch zu schlechtem Rundfunk-Empfang führen. Schlimmstenfalls dringt auch noch Regenwasser ins Fahrzeuginnere.

Ebenfalls Witterungseinwirkungen geschuldet ist das Ausbleichen der

Lackfarbe auf dem Dach und/oder der Motorhaube. Gelegentlich löst sich auch der Klarlack ab. Da hilft nur eine Neulackierung.

FAZIT

Der Frontera B ist von seiner Mechanik her ein robuster Geselle – eben ein Offroader von echtem Schrot und Korn. Motor, Kupplung und Antriebsstrang sind bei entsprechender Pflege immer für 200 000 km gut. Manche Exemplare erreichen auch schon mal das Doppelte. Lediglich Rost und Elektronikdefekte können einem Frontera ein jähes Ende bereiten. Doch bei rechtzeitigem Eingreifen lässt

sich das vermeiden. Überhaupt lässt sich ein Frontera leicht am Leben erhalten, denn sein Aufbau ist einfach. Das heißt aber nicht, dass es immer einfach ist, an ihm zu schrauben. Vieles ist doch recht verbaut.

Bei uns sieht man heute im Straßenbild nur noch selten einen Opel Frontera. Meist ist es dann ein Dreitürer. Der von jeher rare Dreitürer ist fast völlig verschwunden. Und doch findet man ihn auf dem Gebrauchtwagemarkt noch da und dort. Meist als Ausschlacht-Objekt zu Schrottpreisen. Die Preise für gut erhaltene Exemplare haben längst die 8000-Euro-Marke geknackt. Wer unbedingt einen Frontera erwerben möchte oder Ersatzteile sucht, hierzulande jedoch nicht fündig wird, dem hilft vielleicht ein Blick ins Ausland. Denn auch dort wurde der Allradler von Opel vermarktet – wenn auch unter anderen Namen: So hieß etwa der Dreitürer in Japan Honda Jazz oder Isuzu MU, in den USA Isuzu Amigo oder Isuzu Rodeo Sport, in England Vauxhall Frontera Sport und in Australien Holden Frontera Sport. Aber Fans des Allrad-Alleskönners wissen das ja ohnehin. ■



Wichtig beim Gebrauchtkauf eines Frontera ist, dass der Vorbesitzer regelmäßige Wartung nachweisen kann.