



Frontera 2.2 DTi Olympus



Le “ Plug In Exhibitions ” organisait ces 9, 10 et 11 mai 2002, la 3^{ème} randonnée au Salon Sport Aventure de Liège. Une initiation courte était prévue le jeudi pour se familiariser à la conduite en tout terrain, suivie d’un parcours nocturne. Deux randonnées diurnes avaient lieu le vendredi et le samedi. Pour l’occasion, Opel mettait à ma disposition un des baroudeurs les plus efficaces, le Frontera diesel de 115 cv, châssis long, pour le confort... Malheureusement, les réunions de préparation du prochain périple en France pour la proche fusion en ont décidé autrement et j’ai dû déclarer forfait le matin même de l’initiation. Dommage !



Depuis dix ans, le 4x4 à intérieur de berline se vend bien. Il est évident que nombreux de ces engins ne connaissent de l’extrême “ tout-terrain ” que le seul chemin bombé en pavés et que le bitume reste l’enceinte de jeux exclusive.

Le Frontera ne manque pas d’élégance. La longue carrosserie de break haut perchée sur quatre pneus démesurés ne passe pas inaperçue précédée de son pare-buffles et emmenant la cinquième roue protégée dans sa coque. Une paire de barres de toit et les marchepieds achèvent le tableau. Élégant, certes !

Et pas seulement élégant. Pratique aussi. Pratique dans l’utilisation quotidienne. La porte arrière se meut en deux parties : la supérieure, vitrée, se lève comme un hayon et



allège la demi portière qui s’ouvre vers la gauche, laissant libre l’accès vers le trottoir. L’intérieur noir paraît à la fois austère et cosu à première vue. Rien ne manque en ce qui concerne les

équipements : cruise control, phares longue portée, rangements, porte cannettes système GPS et ordinateur de bord. Le seul regret, c’est que l’écran est situé très bas sur la console centrale pour autoriser la consultation pendant la conduite.

En conduite routière, l’utilisation 4x2 économisera le carburant (700 km pour les 75 litres du réservoir). Une fois les routes mouillées, grasses, enneigées ou verglacées, le 4x4 sera une aide précieuse. Le Frontera a déjà maintes fois prouvé sa capacité à se sortir de situations plus difficiles grâce



à sa boîte courte. N’oublions cependant pas que le poids (presque 1800 kilo) est un handicap majeur dans la gadoue.

Le plancher haut, l’assise basse et le plafond baissé pour l’installation du toit ouvrant ne facilitent pas la position de conduite des grands gabarits. Pour les autres, les réglages du siège permettent de trouver la meilleure position au volant. Le moteur est légèrement bruyant mais diantrement efficace, aux

reprises et aux accélérations. La boîte de vitesse est bien étagée. Le frein est rassurant. Le “ shift on the fly ” permet, jusqu’à 100 km/h, de passer à la volée du 4x2 au 4x4. Pour 31.000 euro !

