

Klarer Fall: Äußerlich tritt der Vivaro mit kräftigem Kühlergrill und Schmiss in der Seite wie ein echter Opel auf.



Die Topmotorisierung zeichnet sich durch einen kompakten und überraschend kräftigen Diesel mit Doppelaufladung aus.

# Wie der Blitz

Potz Blitz, dieser Opel hat es in sich: Er schleppt was weg, und unter der Haube arbeitet ein kompakter, aber leistungsstarker und sparsamer Motor.

**F**einfühlig setzt der Staplerfahrer die Palette mit einer knappen Tonne Beton-Estrich im Laderaum des Opel Vivaro ab. Den Ballast noch ein wenig vorschieben für die richtige Gewichtsverteilung, passt. Jetzt fest verzurren, Ösen finden sich am Boden und auf halber Höhe des Frachtabteils reichlich. Sie wirken etwas zart gebaut, also die gewichtige Palette zur Sicherheit mit zwei weiteren Gurten anschnallen. Rückenmordende 40 kg wiegt ein Sack Beton-Estrich, gut 20 Stück türmen sich auf der Palette. Die Hinterachse des Opel federt unter der Last tief ein – entpuppt sich der neue Transporter jetzt etwa als Weichling? Und geht außer der Karosserie womöglich auch der kompakte 1,6-Liter-Turbodiesel in die Knie?

Nach den ersten Metern durch einen Kreisverkehr und die folgende Steigung gibt es Entwarnung: Der Opel wirkt sanft, aber er ist trotzdem unnachgiebig. Weder gerät das Fahrwerk aus dem Gleichgewicht, noch macht

der Motor schlapp. Der neue Vivaro trägt sein markentypisches, selbstbewusst-breites Grinsen zu Recht.

Er ist in der Neuaufgabe zumindest äußerlich mehr Opel denn je. Zwar greift der neue Vivaro auf die Struktur des Vorgängermodells zurück, doch trotzdem ist er ein anderer geworden. Neues Gesicht, neues Blech mit einem Schmiss in der Flanke wie ein Korporierter, oben kein Dachbuckel mehr, hinten ein längerer Laderaum und drinnen ein neuer Motor und ein neues Cockpit – hier haben Entwickler und Designer ganze Arbeit geleistet. Deren Herkunft dürfte mehrheitlich in Frankreich liegen. Zwar stammt der Opel aus einem britischen Werk, doch er entspringt der bewährten Kooperation mit Renault – und vieles kommt dem Fahrer an Bord französisch vor.

## Die Innenarchitektur

Der Einstieg ist ein wenig eigenwillig – innen erst eine recht hohe Stufe, drüber aber eine

flache Sitzposition –, wer das Dach einebnet, muss den Fahrer etwas tieferlegen. Der Sitz ist neu, aber nicht sonderlich bequem ausgeformt, der Fahrer sitzt mehr drauf als drin. Langbeiner wünschen sich eine üppigere Längsverstellung. Die Materialien sind von schlichter Natur, Hartplastik dominiert, Passungen der Kunststoffteile wirken zum Teil etwas freizügig. Und die Farbkombination vom Grundton Anthrazit mit Komponenten in Blau mit einem Lila-Stich ist gewöhnungsbedürftig. Die Form der Instrumente ist einschließlich Digitaltachometer frankophil, an der Ablesbarkeit gibt es indes nichts zu deuteln. Eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur spart sich Opel, die Warnleuchte für unterkühlte oder hitzige Zustände muss genügen. Etwas willkürlich verteilt finden sich in der mittleren Ebene der Armaturentafel die Funktionstasten mit ihren mickrigen Kontrollleuchten. Ein Bedienungssatellit für das Radio unter dem Lenkrad hält das Lenkrad aufgeräumt.

Für Ablagen ist gesorgt: In den Türfächern verschwinden Getränkeflaschen, offene Fächer auf dem Armaturenbrett nehmen Papierkram bis zum Format DIN A4 auf. Jedoch spiegelt sich der Inhalt mangels Abdeckungen in der Scheibe. Und wohin mit Kleinkram in Griffweite? Und großem Gepäck, denn die Sitztruhe auf der Beifahrerseite ist eingeschränkt, da flach. Für die Innenarchitekten standen andere Dinge im Vordergrund, mit besonderer Kreativität haben sie sich der Rückenlehne des mittleren Sitzes gewidmet und daraus ein wahres Wunderwerk an Arbeitsplatz gezaubert. Die Lehne lässt sich in gewohnter Weise umklappen und als Tisch nutzen. Dann steckt darin ein Klemmbrett, das sich aufstecken lässt – nicht jeder ist schließlich nur mit Laptop unterwegs. Aber auch für ihn ist ein versteckter Platz in der Lehne vorgesehen.

Neue Ideen gibt's auch für die Spiegel,



**Bei allen Manövern hält sich das Triebwerk vornehm zurück, läuft ruhig und leise, die Werte sprechen für sich.**



denn beide Außenspiegel bieten nun gleich drei Sichtfelder: Den kleinen Hauptspiegel flankiert ein Weitwinkelfeld, unten schließt sich ein weiteres Glas an, das Hinterachse und Bordstein ins Blickfeld rückt. Das aber genügt nicht, wie ein neuer Trick zeigt: Ein weiterer großer Spiegel rechts in der heruntergeklappten Sonnenblende erweitert das Blickfeld nochmals. Nun fährt sich's allerdings nicht sehr glücklich mit senkrecht stehender Sonnenblende – ohnehin nicht für einen Beifahrer. Prompt keimt die Frage auf, weshalb beim

**Die Farbgestaltung ist Geschmacksache, das Interieur aber hat Pfiff. Auf dem Mittelsitz geht es knapp zu (Bild ganz oben)**

**Die mittlere Rückenlehne entpuppt sich als Büro: Platz für einen Laptop, aufsteckbares Klemmbrett.**

**TDS**  
**Truck Door Service**  
**Die LKW-Rolltor Profis!**

**Wir liefern alle Ersatzteile für Ihre LKW-Rolltore ab Lager!**  
**“Besuchen Sie unseren neuen webshop”**  
**www.truckdoorservice.de**

24 Stunden Lieferung - Alle Marken und Typen

# Technische Daten: Opel Vivaro

## Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.998 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.955/2.283 mm
Höhe gesamt	1.971 mm
Radstand	3.098 mm
Wendekreis	12,4 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.030/1.284 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.391/1.320 mm
Laderaum über Fahrbahn	552 mm
Laderaum (L/B/H)	2.537/1.662/1.387 mm
Breite zw. den Radkästen	1.268 mm
Ladevolumen	5,2 m³
Spurweite vorn/hinten	1.615/1.628 mm
Leergewicht Testwagen	1.880 kg
Nutzlast	1.040 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.920 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.585/1.650 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.000 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	4.900 kg

## Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Aufladung mit zwei Abgas-Turboladern. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 80/79,5 mm, Hubraum 1.598 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1.500/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 4,18/2,11/1,29 /0,89/0,55. R-Gang 5,75 Übersetzung Antriebsachse 4,44. Antrieb auf die Vorderachse.

## Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern

6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, Durchmesser 296/280 mm, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

## Füllmengen

Kraftstofftank:	80 l
Ölinhalt mit Filter	6,5 l

## Wartung/Garantie

Wartung: alle 24 Monate, maximal 40.000 km  
Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie, drei Jahre Mobilitätsgarantie, 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

## Preis

Opel Vivaro Kastenwagen, L1H1, 103 kW (140 PS)  
26.540 Euro\*

\*ohne Mehrwertsteuer

## Fahrleistungen und Verbrauch

### Opel Vivaro L1H1 103 kW (140 PS)

#### Beschleunigung:

0–50 km/h	5,0 s
0–80 km/h	9,6 s
0–100 km/h	13,7 s

#### Elastizität

60–80 km/h IV/V	3,3/4,8 s
60–100 km/h IV/V	6,9/9,2 s
80–120 km/h	13,9 s
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h

#### Innengeräusche

Stand/50/80/100 km/h	53/58/63/67 db(A)
Kraftstoffverbrauch:	
Teststrecke beladen	8,0 l/100 km
Testverbrauch min./max.	6,8–11,8 l/100 km

## Was unser Tester sagt



Randolph Unruh

## Fahrerhaus

- + Fantasiévolleres Ablagesystem, gut ablesbare Instrumente.
- Mäßiger Sitzkomfort, Tastatur etwas unübersichtlich, Spiegel gewöhnungsbedürftig.

## Antrieb

- + Temperamentvoller Antritt, kraftvoller Motor, gelungene Getriebeabstufung, Schaltung mit kurzen Wegen
- Antrittschwäche bei sehr niedrigen Drehzahlen.

## Fahrwerk/Sicherheit

- + Sehr sicheres Fahrwerk, hoher Fahrkomfort, ESP mit Nebenfunktionen serienmäßig
- Wenig Assistenzsysteme lieferbar, Wendekreis, tiefes Einsacken des Hecks bei voller Beladung.

## Laderaum

- + Kubisch geformter Laderaum gut nutzbar, Verlängerung bis in Beifahrerfußraum, Türgriffe sowie Ver- und Entriegelung sicher, niedrige Ladekante, gute Nutzlast, zahlreiche Zurrösen
- Zurrösen machen nicht den stabilsten Eindruck.

## Kosten

- + Niedriger Kraftstoffverbrauch, lange Wartungsintervalle
- Listenpreis nicht ganz billig.



Diese Armaturen mit Digitaltacho sind klar französischen Ursprungs.

Vivaro nicht drei geschickt ausgedachte Sichtfelder des Außenspiegels ausreichen können, wenn anderswo zwei genügen?

Hinter der Trennwand, also jetzt beim Beton-Estrich im Testwagen, ist nun beim Vivaro mit kurzem Radstand Platz für drei Paletten in Querbeladung. Die Ingenieure haben zu diesem Zweck den hinteren Überhang verlängert. Breite und Höhe des Laderaums entsprechen dem Vorgängermodell, auch die Türmaße. Ebenso bekannt ist die praktische Entriegelung der Heckflügeltüren per Taste von 90 auf 180 Grad. Vom nun rund 2,5 m langen Laderaum muss sich der Vivaro-Besitzer noch lange nicht einschränken lassen: Zum Transport von Lang-

gut lässt sich die rechte Hecktür aufstellen und die linke Tür an der Karosserie verriegeln. In die Verlängerung geht der Vivaro auch vorn: Eine Klappe hinter der Sitztruhe vergrößert das Lademaß um 40 cm. Falls das nicht genügt, kann man dank einer weiteren Klappe bis in den Beifahrer-Fußraum durchladen.

Aufs Gewicht muss der Fahrer nur am Rande schauen: Der Testwagen mit Holzboden, Reserverad, Doppelsitz und Klimaanlage wog 1.890 kg, macht bei 2,9 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eine Tonne für Fracht und Fahrer. Dank reichlich Achslast hat der Vivaro auch Reserven für ungleichmäßige Ladung.

### Motor und Getriebe

Reichlich Reserven bringt auch der Motor mit, jedenfalls in seiner stärksten Ausführung mit 103 kW (140 PS) Leistung und deftigen 340 Nm. Obwohl mit 1,6 Liter Hubraum eher schwächling gebaut, zieht der Diesel couragiert los. Verantwortlich dafür ist die Doppelaufladung mit zwei Turboladern. Nach etwas mühsamem Durchschreiten eines Turbolochs bei Niedrigdrehzahlen geht der Opel ab wie der Blitz, zeigt Biss und Temperament, hängt gut am Gas, dreht bei Bedarf bis über 4.000 Touren. Lässt sich aber auch beladen in der Ebene bequem und zügig mit Schaltdrehzahlen von 2.000 Touren bewegen. Die Fahrleistungen sind angesichts der kompakten Maschine beeindruckend.

Dazu passt das gekonnt abgestimmte Getriebe mit weiter Spreizung vom kurzen ersten Gang fürs Anfahren beladen bis zu einer langen sechsten Schaltstufe für die Autobahn. Knapp 2.000 Touren dreht der Motor bei Tempo 100, und wer dem Opel die Sporen gibt, der drischt mit 180 Sachen über die Autobahn – Opel Blitz, da ist er wieder. Tempo zeigt ebenfalls die Start-Stopp-Anlage: An der Ampel greift sie reaktionsschnell ein, schon bevor der Transporter richtig steht.

Bei allen Manövern hält sich das Triebwerk vornehm zurück, läuft ruhig und leise, die Werte sprechen für sich. Genauso zivil ist der Verbrauch: Zwar verfehlte der Testwagen die Norm-Wunderwerte um 6 l/100 km. Doch Praxiswerte zwischen 6,8 und 11,8 Liter voll beladen sind höchst respektabel. Über die gesamte anspruchsvolle Teststrecke schluckte der Vivaro im Schnitt exakt 8,0 Liter, das ist aller Ehren wert. Zumal er wie jeder Testwagen knapp 15 Prozent der Tour im gestreckten Galopp zurücklegen musste, mit einem Schnitt von knapp 130 km/h. Zusammen mit dem großen 80-Liter-Tank ist dies Gewähr für enorme Reichweiten. Die Eco-Taste des Testwagens

blieb beim Test unbeachtet. Sie reduziert das Drehmoment und damit die Leistung, ebenfalls den Antritt. Damit wirkt der Opel beladen etwas ermattet, und auf der Strecke bleibt mehr als der Fahrspaß: Wer wirklich sparsam fahren will, der regelt es gekonnt mit Gas und Schalthebel, besser als mit einer Kastrations-taste. Sie hat bei der kräftigsten Ausführung des Vivaro ohnehin Alibifunktion: Ordert er den stärksten Motor, will der Käufer die Leistung auch bewusst einsetzen.

Dem Fahrwerk ist dies alles gleich. Bereits leer überrascht der Vivaro mit angenehmem Fahrkomfort. Beladen wiegt sich die schraubengefederte Verbundlenker-Hinterachse weich, aber nicht kritisch. Das serienmäßige ESP lässt Fahrzeug und Fahrer einen weiten Spielraum. Die Lenkung arbeitet sehr direkt, aber nicht mit letzter Feinfühligkeit und der Wendekreis könnte etwas kleiner ausfallen – zumal wegen der tiefen Sitzposition der Blick nur bis zur Hinterkante der Motorhaube reicht. Assistenzsysteme? Dieser Trend ist am Vivaro weitgehend vorbeigegangen.

Den Staplerfahrer schert das wenig: Er zirkelt mit gekonnten Bewegungen die schwere Palette mit dem Beton-Estrich aus dem Heck. Der Opel hebt sich aus den Federn. Und schießt dann wie der Blitz davon.

**Randolf Unruh**



**Ungewöhnliche Idee: dreiteilige Außen-spiegel plus zusätzliches Weitwinkelglas in der Sonnenblende**

## System Trailers

Wir liefern Fahrgestelle (Anhänger + Sattel) exakt für Ihren Aufbau vorbereitet,  
z.B. **Systeme für den Wechselverkehr**

### Verkauf nur an Fahrzeugbauer

Daher können wir uns auf Ihre Wünsche besonders gut einstellen und Sie haben durch uns keine Konkurrenz bei Ihrem Kunden! Modernste Fertigung: 65.000 m<sup>2</sup> Areal, 10.500 m<sup>2</sup> Hallenfläche, Schweißroboter, neue Montagelinie uvm.!

**System Trailers Fahrzeugbau GmbH** · Otto-Hahn-Str. 1 · 49767 Twist  
Telefon 0 59 36/93 40-0, Telefax 93 40-65, E-Mail: info@systemtrailers.de

[www.System-Trailers.com](http://www.System-Trailers.com)

## TEPE SYSTEMHALLEN

**Satteldachhalle Typ SD21**  
21,00m Breite, 40,50m Länge

- Traufe 5,10m, Firsthöhe 6,95m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,00m x 4,20m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

**Aktionspreis € 69.900,-**  
ab Werk Buldern, excl. MwSt.

Abbildung ähnlich

[www.tepe-systemhallen.de](http://www.tepe-systemhallen.de) · Tel. 0 25 90 - 93 96 40