

# TEST Opel Vivaro 1,9 DTI

Linie der Vernunft? Aber klar: Form und Funktion ergänzen sich beim Opel Vivaro.



## Viva Vivaro

**Außen und innen aufregend geformt, dazu technisch auf aktuellem Stand und nicht zuletzt sehr preisgünstig: der neue Opel Vivaro und sein Zwillingbruder Renault Trafic.**

**S**tellen Sie sich vor, Sie fahren Transporter und endlich guckt jemand hin: Im neuen, auffällig gestalteten Opel Vivaro ist es Realität. Endlich keine graue Maus auf Rädern, sondern ein echter Blickfang. Transporter

können schick sein. Breit grinst der Opel darüber, seine Frontpartie trägt ein richtiges Gesicht und schaut aus großen, tropfenförmigen Augen neugierig in die neue Autowelt.

Der markante Stoßfänger vorn, die extreme Keilform des Fahrerhauses mit seiner markanten Kuppel, die ausgestellten Radläufe mit der schrägen Beplankung dazwischen, auffällige Ecksäulen hinten mit den Leuchten hinter einer Abdeckung: Der Opel passt perfekt zum Trend emotional gestalteter Autos. Selbst ein Heckfenster kann flott aussehen, denn geklebte, leicht keilförmige Scheiben vermitteln trotz Doppelflügeltür eine einheitlich gut gestaltete Fläche. Die Form des Opel ist gelungen, nicht nur weil sie Leute neugierig macht, die einen Transporter sonst keines Blickes würdi-

gen: Der Opel wirkt nicht nur weniger langweilig, auch weniger wuchtig als seine Wettbewerber. Wobei er die typische Opel-Linie fahrender Kanthölzer verlässt und eher an einen Riesen-Kangoo erinnert. Kein Zufall, entstand das Zwillingpaar Opel Vivaro und Renault Trafic doch gemeinsam in Paris.

Unter der ausgefallenen Gestaltung des Transporters muss die Funktion nicht leiden. Der Laderaum hat annähernd die Form eines Kubus, fast kerzengerade ragen das Heck und die Seitenwände in die Höhe. Macht 5 m<sup>3</sup> Volumen, das liegt im üblichen Rahmen. Enorm breit ist die Hecköffnung, von den härtesten Wettbewerbern übertrifft nur der Ford Transit den Opel, doch der Ford ist fast 10 cm breiter und ragt nicht nur formal in eine andere Größen- und ➤



**Viele Autofahrer werden den Vivaro nur von hinten zu sehen bekommen – auch der Wettbewerb?**

## TECHNISCHE DATEN



### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.782 mm
Gesamtbreite	1.904 mm
Gesamthöhe	1.965 mm
Radstand	3.098 mm
Wendekreisdurchmesser	12.400 mm
Länge Laderaum	2.415 mm
Breite Laderaum	1.663 mm
Höhe Laderaum	1.387 mm
Volumen Laderaum	5,0 m <sup>3</sup>
Breite zwischen Radkästen	1.268 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.285/1.000 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.320/1.370-1.390 mm
Laderaum über der Fahrbahn	543 mm
Spurweite vorn/hinten	1.615/1.630 mm
Leergewicht Serie	1.684 kg
Leergewicht Testwagen mit Sonderausstattung	1.780 kg
Nutzlast Serie/Testwagen	1.216/1.120 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.900 kg
Zulässige Achslast vorn/hinten	1.550/1.650 kg
Anhängelast bei 12 Prozent Steigung	2.000 kg
Zulässiges Zuggesamtgewicht	4.900 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut. Direkteinspritzung mit Common-Rail. Elektrische Motorsteuerung, Oxidationskatalysator, Abgasrückführung. Obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb. Zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 80/93 mm; Hubraum 1.870 cm<sup>3</sup>; Leistung 74 kW (100 PS) bei 3.500/min; maximales Drehmoment 240 Nm bei 2.000/min. Verdichtung 18,3:1.

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen 4,64-0,64:1. Achsübersetzung 4,19:1. Antrieb auf die Vorderräder.

### Fahrwerk

**Federung:** Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Stabilisator. Hinten starre Torsionsachse mit Miniblock-Schraubenfedern, Panhardstab.

**Bremsen:** Vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), lastabhängiger Bremskraftregler, ABS. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

**Reifen/Räder:** Reifen 205/65 R 16 C auf Rädern 6 J x 16.

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

### Füllmengen/Elektrik/Wartung

**Füllmengen:** Tankinhalt 90 l.

**Elektrik:** Batterie 12 V/70 Ah. Lichtmaschine 1.650 W.

**Wartung/Garantie:** Ölwechsel alle 30.000 km oder alle zwei Jahre. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

## TEST Opel Vivaro 1,9 DTI



Aus großen, tropfenförmigen Scheinwerfern mit Klarglas-Abdeckung schaut der Opel in die Welt.

Gewichtsklasse hinein. Die Schiebetür des Vivaro wiederum ist mit 1 m Breite nicht üppig, der Radstand schränkt das Maß ein. Rundum warten große, kräftige Bügel-Türgriffe auf zupackende Hände. Die Ladekante liegt so niedrig, wie es sich für einen Fronttriebler gehört. Feilschen um zwei, drei Zentimeter lohnt nicht, zumal an der Seite eine flache Trittstufe beim Ein- und Aussteigen hilft. Trittflächen aus profiliertem Kunststoff verhindern hier und am Heck, dass sich das Hinein und Hinaus zur Rutschpartie entwickelt. Weitere Kniffe: Die linke Heckflügeltür öffnet zuerst, praktisch beim Beladen vom Bordstein aus. Und große Griffplatten innen an den Flügeltüren entriegeln die Hecktüren auf annähernd 180 Grad Öffnungsweite – hier macht sich niemand die Finger schmutzig. Eine Handvoll Zurrösen gibt es serienmäßig; die kleinen Radkästen nehmen nur wenig Platz ein, geschickte Staplerfahrer zirkeln mühelos Paletten hindurch, so muss es sein.

Die Nutzlast des Einstiegsmodells mit 2,7 t Gesamtgewicht liegt nominell ein paar Kilogramm unter wichtigen Wettbewerbern – hier macht sich die rundum gute Serienausstattung bemerkbar. Bei vergleichbarer Ausrüstung liegt der Vivaro jedoch auf dem Niveau der Konkurrenz, Trennwand, Doppelsitzbank, ABS und Airbag, selbst die Zurrösen: All das kostet Gewicht. Falls es knapp wird, empfiehlt sich der hier getestete 2,9-Tonner mit reichlich Reserven. Überdies kann er 2 t Anhängelast schleppen, und dies selbst bei vollgepacktem Laderaum – das darf beileibe nicht jeder Transporter.



Blick zurück im Zorn? Ein wenig, denn es gibt trotz Weitwinkelsatz bessere Außen Spiegel.



Hoch aufragende Ecksäulen nehmen die Rücklichter sowie die Türscharniere geschickt auf.

Man lasse sich vom dem schnittigen Auftritt nicht täuschen: So funktionell wie's rund um den Laderaum zugeht, so tritt auch das Fahrerhaus des Vivaro auf. Die schweren Türen öffnen sehr weit, verfügen allerdings nur über schwächliche Feststeller, bei zuviel Schwung droht hier ein Rückschlageffekt. Durchdachter: Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Innen gibt es Platz genug, bis etwa 2 m Länge dürfte sich jeder Fahrer trotz Trennwand gut aufgehoben fühlen. Und selbst mit der raumgreifenden McPherson-Vorderachse bleibt im Fußraum reichlich Platz und stehen die Pedale nicht zu eng.

Für Transporterfahrer ist die Sitzposition ein wenig gewöhnungsbedürftig: Soll's im Vivaro passen, dann nimmt der Fahrer annähernd wie im PKW Platz und nicht kerzengerade wie in Nutzfahrzeugen üblich. Das trägt vor allem bei Transporter-Neulingen zum Wohlbefinden bei. Die Sitze wiederum sind etwas weich ge-

*Der Komfort ist auch auf langen Strecken angenehm, die Kopfstützen reichen bei Bedarf bis fast unters Dach.*

raten und ähneln eher Sesseln – an dieser Stelle hatten wohl die Franzosen das Sagen. Der Komfort aber ist auch auf langen Strecken angenehm, zumal sich die Sitzposition dank der serienmäßigen Höhenverstellung und des axial verstellbaren Lenkrads gut an die individuellen Bedürfnisse des Fahrers anpassen lässt. Die Kopfstützen reichen bei Bedarf gar fast bis unters Dach.

Die Landschaft um den Fahrer herum zeigt alle denkbaren Facetten. Da wären die klar gestalteten und bestens ablesbaren Instrumente im leicht wirkenden, in heller Farbe gehaltenen Armaturenbrett. Es ist allseits rund und harmonisch ge-

staltet sowie überwölbt von einer dunklen Abdeckung, die Spiegelungen in den Scheiben verhindert. Da wäre aber auch die Neigung zum Verschmuddeln des hellen Materials, die arg nüchtern wirkenden, riesigen Plastik-Innenverkleidungen der Türen, das glatte und rutschige Lenkrad und die, wenn auch serienmäßige, so doch nackte und schmucklose Blech-Trennwand zum Laderaum. Und wo ist der Kleiderhaken für die Jacke?

Die Verarbeitung hätte insgesamt einen sehr guten Eindruck hinterlassen, wären da nicht beim Testwagen einige recht grob geschnittene Kunststoffteile, eine schlecht angepasste Sitzverkleidung und die sich lösende Manschette des Schalthebels gewesen. Anlaufprobleme, wie man bei Opel versichert, und in der Serie abgestellt, man wird es beobachten. Auf jeden Fall ist der Vivaro von Anfang an frei von Knarr- und Knistergeräuschen. Nicht nur außen, auch im Innenraum gibt es manch nette Überraschung. Links und rechts läuft das Armatu- ➤

## MESSEWERTE

### Beschleunigung

0-50 km/h	5,1 s
0-80 km/h	10,8 s
0-100 km/h	16,2 s

### Elastizität

50-80 km/h 4. Gang	7,9 s
50-100 km/h 4. Gang	12,1 s
50-80 km/h 5. Gang	10,8 s
50-100 km/h 5. Gang	17,9 s
50-80 km/h 6. Gang	17,4 s
50-100 km/h 6. Gang	26,4 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h

### Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	51/62/65 dB(A)
100/130 km/h	68/72 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	8,2 l/100 km
Verbrauch maximal	10,7 l/100 km
Teststrecke beladen	8,2 l/100 km
Testverbrauch gesamt	9,0 l/100 km



# TEST Opel Vivaro 1,9 DTI



(Bilder von links nach rechts)

Geräumig und übersichtlich: bestens gestaltete Instrumente in einem hellen und freundlichen Innenraum

Große, arg plastifizierte Türflächen mit großen Fächern auf beiden Seiten

Nur ein Gag, aber kein schlechter: Der Becherhalter nimmt den variablen Aschenbecher auf.

renbrett in Getränkehalter aus, die gleichzeitig den variablen Aschenbecher aufnehmen – zwei Raucher an Bord müssen sich abwechseln. Da wäre auch eine Vielzahl von Ablagen, auch wenn nicht jede ihren Zweck erfüllt. Wer Papierkram oder andere Teile unter dem weiten Dach des Armaturenbretts oder in den offenen Ablagen links und rechts unter dem Instrumentenbord platziert, der wird sie nach temperamentvollem Anfahren wieder einsammeln können. Schon besser fallen die Türfächer links und rechts aus, die

kleine Ablageschale für Kleinkram auf dem Armaturenbrett. Top schneidet das Handschuhfach ab: Das ist klimatisiert, fasst dank einer Aussparung im Boden sogar eine große Getränkeflasche und nimmt dank Fächern im Deckel auch Kleinkram geordnet auf. Dies alles, obwohl oben drüber auf Wunsch der Beifahrer-Airbag vorbeugend auf den Crash lauert – Kompliment.

Die Bedienung des Opel aus britischer Fertigung mit enger französischer Verwandtschaft gibt keine Rätsel auf. Ein-

steigen und Losfahren heißt die Devise. Nur wenige, kleine Einschränkungen gibt es: Die praktischen Drehschalter zur Einstellung des Bordklimas sind vom Fahrer nur mit leichter Verbeugung zu erreichen, die mickrigen Kontrollleuchten für Umluftbetrieb, Klimaanlage und heizbare Heckscheibe bei Sonneneinstrahlung nicht zu erkennen, und das Rändelrad für die Höhenverstellung der Scheinwerfer versteckt sich unter dem Armaturenbrett. Perfekt erreichbar thront das Radio inmitten des symmetrisch aufge-

## Eintonner-Kastenwagen im Vergleich

	Opel Vivaro	VW Transporter	Mercedes Vito	Ford Transit FT 280 K
Zylinder/Hubraum, cm <sup>3</sup>	4/1.870	5/2.461	4/2.151	4/1.998
Einspritztechnik	Common-Rail	Einspritzpumpe	Common-Rail	Einspritzpumpe
Leistung, kW (PS)/min	74 (100)/3.500	75 (102)/3.500	75 (102)/3.800	74 (100)/4.000
Max. Drehmoment, Nm/min	240/2.000	250/1.900-2.300	250/1.600-2.400	230/2.000
Vorwärtsgänge	6	5	5	5
Schaltung	Joystick	Knüppel	Joystick	Knüppel
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h	157 km/h	155 km/h	152 km/h
Verbrauch, l/100 km	7,4	7,7	8,0	7,4
Bremsen	4 Scheiben ABS	4 Scheiben ABS 1.653 DM	4 Scheiben ABS	Scheiben/Trommel ABS
Reifen	195/65 R 16 C	195/70 R 15 C	195/70 R 15 C	195/70 R 15 C
Länge, mm	4.782	4.707	4.660	4.834
Breite, mm	1.904	1.840	1.880	1.974
Höhe, mm	1.965	1.940	1.899	1.995
Radstand, mm	3.098	2.920	3.000	2.933
Wendekreis, mm	12.400	12.100	12.400	10.800
Volumen Laderaum, cm <sup>3</sup>	5,0	5,4	4,8	6,3
Höhe Ladekante, mm	543	515	526	516
Breite zw. Radkästen, mm	1.268	1.220	1.214	1.370
Breite/Höhe Schiebetür, mm	1.000/1.285	1.040/1.286	970/1.280	1.030/1.330
Breite/Höhe Hecktür, mm	1.370/1.320	1.274/1.300	1.224/1.277	1.540/1.350
Leergewicht/Nutzlast, kg	1.752/948	1.710/995	1.705/995	1.648/992
Zul. Gesamtgewicht, kg	2.700	2.705	2.700	2.640
Listenpreis*, DM netto	35.300	42.875	43.158	39.400

\* Stand 30. Juni 2001



**Die Sitze erinnern an Sessel und sind vielfältig verstellbar. Die Kopfstütze ragt bis ins Jumbo-dach.**

bauten Armaturenbretts (man sieht, bei englischer Fertigung ist ein Rechtslenker Pflicht). Im Stil der Zeit entwickelt es sich bei Bedarf zum Kommunikationszentrum. Dessen Bildschirm ist mittig unter der Armaturenabdeckung aufgebaut, liegt deshalb gut und selbst an hellen Tagen blendfrei im Blick.

Es sind nur Kleinigkeiten, die es zu bekritlet gibt. Den fehlenden Tippwischkontakt für den Scheibenwischer, den glatten und rutschigen Fußboden, auf dem keine Tasche oder Staukiste stehen bleibt. Wichtiger sind aber auch an dieser Stelle die prima Einfälle der Konstrukteure: Wer sich über die lose eingelegten und herausnehmbaren Bodenmatten wundert, der sollte ruhig mal neugierig den Deckel darunter aufschrauben: Dort versteckt sich platz sparend die Batterie.

Große Fensterflächen (Klimaanlage beim Kauf nicht vergessen) gehören zum Wohlfühlereffekt des Vivaro-Fahrerhauses. Muss sich der Fahrer an das vordere Ende der Karosserie auf Grund der schrägen Frontpartie erst einmal gewöhnen (wie gut, dass der unlackierte Stoßfänger kleine Kollisionen wegsteckt), so könnte die Sicht zur Seite kaum besser sein. Nicht zuletzt lassen sich die großen Seitenscheiben trotz ihres üppigen Formats voll versenken. Der Blick zurück ist weniger perfekt. Die Hauptspiegel sind in Relation zum Weitwinkelsatz zu klein geraten, das Auge weiß beim schnellen Blick nicht so recht, auf welche Fläche es sich konzentrieren soll. Auch sind die an sich lobenswerten Weitwinkelspiegel starr, so dass vor allem große Fahrer ein zu knappes Blickfeld haben. Auch der In- ➤

# TEST Opel Vivaro 1,9 DTI

## Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

<b>Grundpreis Opel Vivaro 1,9 DTI Kastenwagen</b>	<b>35.100 DM</b>
Airbag Beifahrer	400 DM
Airbag Fahrer	Serie
Anhängevorrichtung	800 DM
ABS	Serie
Außenspiegel elektrisch, beheizt	790 DM
Beifahrer-Doppelsitz	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Dritte Bremsleuchte	Serie
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Fahrtenschreiber	800 DM
Heckflügeltüren 270 Grad	600 DM
Hecktüren verglast	Serie
Heizbare Heckscheibe, Wischer	200 DM
Klimaanlage	2.000 DM
Laderaum mit Holzboden	400 DM
Laderaum mit Zurrösen	Serie
Laderaum Schiebetür links	700 DM
Laderaum Schiebetür rechts	Serie
Lenkrad verstellbar	Serie
Nebelscheinwerfer	300 DM
Seitenschutzleisten	Serie
Servolenkung	Serie
Trennwand geschlossen	ohne Mehrpreis
Trennwand mit Fenster	Serie
Türablage Beifahrer	Serie
Türablage Fahrer	Serie
Aufbau-Vollverglasung	600 DM
Wärmeschutzverglasung Fahrerhaus	Serie
Zeituhr	Serie
Zentralverriegelung	500 DM

nenspiegel und die Rückfenster verleihen nicht den rechten Durchblick, da das Fenster in der Trennwand arg flach geraten ist. Da ist's dann auch egal, dass es im Stil der Rückfenster leicht nach unten gefeilt ist.

Opel-Fahrer schauen also besser nach vorn als nach hinten, und der Vivaro mit der zurzeit stärksten Motorisierung gibt Anlass dazu. 74 kW (100 PS), das ist seit VW T4 TDI (75 kW/102 PS) vor fünf Jahren die Hausnummer, an der sich die Transporterwelt orientiert. Der Renault-Motor im Opel holt diese Leistung aus nur 1,9 l Hubraum und setzt auf das Common-Rail-Verfahren. Mit zwei Ventilen pro Zylinder und einer per Zahnriemen angetriebenen Nockenwelle ist die Ma-

schine auf aktuellem Stand, wenn auch ohne technische Höhenflüge. Unterhalb von 2.000 Umdrehungen klappt ein spürbares Turboloch, merkbar auch durch die Anfahrtschwäche, die vor allem beim voll beladenen Transporter deutlich wird – 1,9 l Hubraum sind in vieler Hinsicht billig, aber kein Pfund, mit dem sich wuchern lässt. Danach jubelt der Transporter bis zur Nenndrehzahl von 3.500/min hoch. In den ersten zwei Gängen riegelt das Triebwerk erst bei 4.200 Umdrehungen ab, ab Gang drei ist bei 3.800/min Schluss.

Der schmale nutzbare Drehzahlbereich und dazu eine zugunsten von Verbrauch und Geräusch lang ausgelegte Gesamtübersetzung führt dazu, dass beim Vivaro das Getriebe der technische Höhepunkt im Antriebsstrang ist;: Erstmals in dieser Klasse gibt es sechs Gänge. Der Fahrer schaltet sie mechanisch mit einem Joystick, der unten aus einer Konsole aus dem Armaturenbrett wächst. Die Angelegenheit funktioniert leichtgängig und einigermaßen präzise, erlaubt darüber hinaus einen passablen Durchstieg in der Kabine.

Das Getriebe ist zwar günstig gestuft, aber nicht etwa sportlich, sondern mit Betonung auf Sparsamkeit lang übersetzt. So ist der sechste Gang schlicht an die Fünfgangbox angehängt worden, die im schwächeren Vivaro mit 60 kW (82 PS) Verwendung findet; die Achsübersetzung bleibt unverändert. Entsprechend niedrig ist das Drehzahlniveau: Bei Tempo 100 dreht der Turbodiesel in der höchsten Stufe gerade mal 2.100 Umdrehungen, bei Höchstgeschwindigkeit von gestoppten 159 km/h verharrt der Drehzahlmesser mit 3.300 Touren unterhalb der Nenndrehzahl. Bergab überstreicht deshalb die Tachonadel bei voller Fahrt mitunter sogar die Marke von 180 km/h. Der fünfte Gang wiederum reicht mit 151 km/h bis knapp unter die maximale Geschwindigkeit. Auf der Landstraße bleibt der Fahrer deshalb meist im Fünften, was mit 2.500 Umdrehungen bei 100 km/h ebenfalls ein moderates Drehzahlniveau bedeutet, dies jedoch mit guten Kraftreserven. Entsprechend entpuppt sich das Sechsganggetriebe in der Praxis eher als Fünf-plus-eins-Getriebe. Wer mit fleißiger Schaltarbeit die Möglichkeiten des Vi-

varo nutzt, profitiert andererseits von günstigen Kraftstoffverbräuchen und vor allem von einem außergewöhnlich niedrigen Geräuschniveau: Derzeit arbeitet kein Transporter leiser als der Vivaro, zudem zeigt der kompakte Vierzylinder gute Laufkultur. Die Maschine werkelt so dezent im Hintergrund, dass auf einmal Windgeräusche in den Vordergrund treten, feine Ohren auf einmal das Getriebe und leichte Vibrationen bei etwa 1.500/min vernehmen. Insgesamt jedoch ist der Geräuschkomfort fast schon mustergültig.

Klasse fällt der Verbrauch aus: Im Schnitt schluckte der Vivaro nur 9,0 l/100 km. Dank der langen Übersetzungen liegt das Maximum bei rund 11 l. Die anspruchsvolle Testrunde absolvierte der Opel voll ausgeladen mit nur 8,2 l/100 km – ein Spitzenwert.

Überdies überzeugen die Fahrleistungen des Transporters. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h schafft der Opel in gut 16 Sekunden, er kann damit locker im Verkehr mithalten. Beim heftigen Anfahren kommt jedoch heraus, dass Opel auf eine Traktionsregelung verzichtet hat: Der Vivaro scharrt dann kurz etwas ungeduldig mit den Hufen. Insgesamt fällt die Traktion jedoch gut aus.

Das Fahrwerk kommt mit der Leistung bestens zurecht, ist es doch bereits auf angekündigte stärkere Motoren getrimmt. Leer untersteuert der Vivaro brav, was sich mit zunehmender Beladung neutralisiert. Schnelle Spurwechsel führen dann zu einem Wiegen des Aufbaus, andererseits beruhigt sich der Vivaro auch schnell wieder. Eher durchschnittlich schneidet der Fahrkomfort ab: Kurze Bodenunebenheiten schlagen deutlich bis in die Fahrerkabine durch. Bereits leer wirkt der Vivaro nicht etwa französisch-weich, sondern straff – da waren Opel-Ingenieure am Werk.

Zum insgesamt positiven Eindruck des Fahrverhaltens tragen auch die Bremsen bei: Die Anlage mit vier Scheiben greift weich und bestens dosierbar, zeigt bei Bedarf kräftigen Biss. Kein Wunder, stammt sie doch aus den größeren Zwillingen Opel Movano/Renault Master, wo sie bereits mit 3,5 t Gesamtgewicht gut fertig wird. Die identische Bremse ist auch der Anlass, weshalb der Vivaro auf

großen Rädern mit 16 Zoll Durchmesser rollt, zusammen mit seiner breiten Niederquerschnittsbereifung von 205/65 ungewöhnlich großzügig in seiner Gewichtsklasse. Die ausladenden Pneus vermitteln zusammen mit der sehr direkt übersetzten und angenehm straff ausgelegten Lenkung ein sehr agiles Fahrverhalten. Den Testwagen hatte Opel sogar mit Reifen im Format 215/65 ausgestattet, die jedoch keine Schneeketten mehr zulassen. Der Vivaro folgt damit sehr brav und sofort jedem kleinen Lenkbefehl, ohne dabei etwa nervös zu wirken. Schade nur, dass der Lenkeinschlag etwas klein ausfällt: Mit 12,4 m Wendekreis rangiert der Vivaro am oberen Ende des Feldes.

Ganz anders sieht es bei den Kosten aus. Trotz weit überdurchschnittlicher Ausstattung verblüfft der Vivaro bereits durch seinen sehr günstigen Anschaffungspreis. Auch die Folgekosten halten sich in engen Grenzen: Günstiger Verbrauch, extrem lange Wartungsintervalle von 30.000 km oder alle zwei Jahre, mit PKW-Zulassung sehr günstige Versicherungsprämien: Der Vivaro überzeugt auch hier. Zumal eine Garantie von zwölf Jahren gegen Durchrostung vor allem bei einem Transporter für

*Trotz überdurchschnittlicher Ausstattung verblüfft der Vivaro durch seinen günstigen Preis.*



großes Vertrauen des Herstellers in sein Produkt spricht.

Das alles summiert sich zu einem ausgezeichneten Gesamteindruck: Opel und Renault ist mit den neuen Transportern ein richtig guter Wurf gelungen. Viva Vivaro, na klar. Und außerdem macht's auch Spaß, einen Transporter zu fahren, wenn endlich mal einer hinguckt.

RANDOLF UNRUH

**Der Laderaum ist von üblichem Volumen und durch die großen Heckflügeltüren sehr gut zugänglich.**