



Opel Movano 2.5 CDTI 3500 Kipper

Enge Gassen, Feinstaubzonen

Auch Opel hat das Geschäft mit Branchenaufbauten für sich entdeckt. Ab Werk und mit ganzheitlicher Garantie wird ein günstiger Movano-Kipper angeboten, der mehr kann, als man erwartet.

Nicht immer muss es ein gestandener LKW sein, wenn die Baustelle nach Erde, Sand oder Baustoffen verlangt. Pflaster in Innenhöfen, Erde oder Spielsand für Gärten – die Reihe lässt sich beliebig fortsetzen. Heute bietet der Nutzfahrzeugmarkt maßgeschneiderte Lösungen, die bei den Fuhrparkkosten

erheblich für Entlastung sorgen. Das beginnt bei der Beschaffung und setzt sich bei den Betriebskosten fort. Entscheidungskriterium Nummer eins ist die Fahrerlaubnis – einen 3,5-Tonner kann und darf jeder lenken. Der Opel gibt sich da unkompliziert: Wer einen Golf oder Astra fahren kann, findet sich auch im



Der mächtige Hilfsrahmen verstärkt das Movano-Fahrgestell – die Hydraulikpumpe sitzt im Rahmen.

Movano schnell zurecht. Der Einstieg ist bequem, niemand muss sich verrenken, um sich hinter das Lenkrad zu klemmen. Das ist recht groß und nicht zu verstellen – da merkt man das Jahre zurückliegende Entwicklungsdatum des Movano.

Dafür sitzt man auf dem höhenverstellbaren Opel-Fahrersitz ausgesprochen

angenehm; der taugt mit gut geformten Polstern nicht nur für die Kurzstrecke. Die dreisitzige Kabine ist jedoch knapp geschnitten – den Mitfahrer in der Mitte drückt die Schaltkonsole auf das Knie, und die Trennwand sitzt unmittelbar hinter den Rückenlehnen. Sie präsentiert sich so nackt, wie sie das Lackierwerk verlässt – kein Wunder, dass sie mit dem vorlauten Diesel um die Wette dröhnt. Für das Werkzeug oder für nasse Arbeitskleidung bleibt kein Platz hinter den Sitzen – Ablagen für die Papiere, alltägliche Kleinutensilien und Getränke gibt es aber genug.

Selbst beladen zählt er noch immer zu den Dynamikern im Gewerbe.

Drehfreudig, lustvoll. Das beste Stück des Movano sitzt unter der kurzen Stummelhaube – ein quer montierter DTCI-Vierzylinder französischer Provenience,

der nicht mit Zurückhaltung glänzt. Mit 2,5 Liter Hubraum wuchtet der Topmotor der Movano-Baureihe 320 Nm Drehmomentbestwert auf die Kurbelwelle, die bereits bei frühen 1.500 Umdrehungen abgerufen werden können. Auch seine Nennleistung von 146 PS klingt moderat, zumindest wenn man die Werte mit dem Wettbewerb abgleicht.

Doch was den stärksten DTCI auszeichnet, ist seine spontane und lustvolle Art der Leistungsabgabe – eine Anfahrschwäche oder Trägheit beim Ausdrehen der Gänge kennt der Vierzylinder nicht. Ganz zeitgemäß wird er von einer Common-Rail-Direkteinspritzung befeuert und ist mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Vierventiltechnik auf der Höhe der Zeit. Leer reißt er die 2.500 Kilogramm mit Nachdruck nach vorn, auf der Autobahn fährt er mit 158 km/h, und seine Beschleunigungswerte lassen erhöhten Aufwand für Reifen und Bremsen befürchten. Selbst beladen zählt er noch immer zu den Dynamikern im Gewerbe,



Flexibel im Einsatz – niedrige Ladehöhe für Handbeladung, stabile Rückwand

die ihre Fahrer mehr fordern als zügeln. Wenngleich der starke Diesel mit dem Kraftstoff ausgesprochen knausrig umgeht, wird er mit Umsicht betrieben – dann zieht er voll beladen nur 9,4/100 km

TECHNISCHE DATEN

Motor:

Vierzylinder-Diesel 2.5 CDTI, vier Ventile pro Zylinder, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgasurbolader, Ladeluftkühlung, abgasarm nach Euro 4 mit Partikelfilter
 Hubraum.....2.464 cm³
 Nennleistung 107 kW/146 PS bei 3.500 U/min
 Max. Drehmoment. 320 Nm bei 1.500–2.700 U/min

Kraftübertragung:

Vorderradantrieb, Einscheibenkupplung, synchronisiertes Sechsganggetriebe

Fahrwerk:

Vorderachse: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator.
 Hinterachse: starre Rohrachse mit Einblattfedern
 Bereifung 225/65 R16 C

Bremsen:

Hydraulische Zweikreisbremse mit ABS, Bremsassistent, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, hinten Scheibenbremsen; optional ESP plus

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge:.....5.642 mm
Breite:.....2.100 mm
Höhe:.....2.180 mm
Radstand:.....4.078 mm
Leergewicht:.....2.500 kg
Nutzlast:.....1.000 kg
Kraftstofftank:.....100 l
Anhängelast (nicht ab Werk):.....2.000 kg
Preis Testfahrzeug:.....31.125 Euro

TESTERGEBNIS

Beschleunigung
 0–60/80/100 km/h..... 6,5/10,1/15,4 s
Elastizität
 60–80 km/h/5. Gang5,6 s
 80–120 km/h/6. Gang19,8 s
Höchstgeschwindigkeit158 km/h
Verbrauch Normstrecke..... 9,4 l/100 km

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com



Quicklebendig und vorlaut: DTCI-Vierzylinder mit 2,5 l Hubraum, leistungsstark mit 146 PS

durch seine Einspritzdüsen. Mitverantwortlich dafür ist das stimmig übersetzte Sechsgang-Getriebe, das dem kraftvollen Diesel willig zuarbeitet. Der Joystick am Armaturenräger geht dem Fahrer gut zur Hand und lässt sich schnell und exakt durch die Gassen führen.

Entwickelt wurde der große Opel als Gemeinschaftsprojekt zusammen mit Renault – dort heißt er Master. Die japanische Renault-Tochter Nissan vertreibt den großen Transporter auch als Interstar. Doch in Deutschland spielt Opel die erste Geige; seit 2001 haben die Rüsselsheimer

ihr Transportergeschäft mit ihren Baureihen Vivaro und Movano mehr als verdoppelt. Der größere Movano beginnt als 2,8-Tonner, ist aber auf zulässige 3.500 Kilogramm Gesamtgewicht limitiert. Mit zulässigen 1.850 Kilogramm auf der Vorderachse und 2.060 Kilogramm auf der Hinterachse hat der große Opel Tragkraftreserven, die ihm, muss er große Stücke stemmen, bei ungleicher Lastverteilung helfen.

Die Basis für den Kipp-Aufbau ist ein Fahrgestell mit einem Rahmen-Unterbau aus Blechprofilen. Auf den setzt der bel-

gische Aufbauer N. V. Henschel Engineering in klassischer Manier einen soliden Hilfsrahmen. Eine Vollwertpritsche mit stabilen Komponenten dient als Ladungsträger – massive Stahleckungen sorgen für Festigkeit und die Stahlaufgabe auf dem Ladeboden für geringen Verschleiß. Acht stabile Zurrösen liegen im Boden versenkt bereit, um Baumaschinen oder palettierte Steine zu sichern. Die erhöhte Stirnwand schützt das Fahrerhaus und dient zur Befestigung von Schaufeln und Besen. Mit den Alu-Bordwänden wird Gewicht gespart, Henschel meldet voller Optimismus 1.800 Kilogramm Nutzlast. Genau verwogen stemmt der Movano eine Tonne – einsatzfertig mit vollem Tank plus Fahrer. Das macht ihm in seiner Gewichtsklasse so schnell keiner nach – ein Sprinter, Crafter oder Daily bringt erheblich mehr Eigengewicht auf die Waage.

Von und zur Baustelle. Seine Stärken spielt der Movano aus, führen seine Wege über schmale Pfade, in enge Hinterhöfe, in winkelige Altstadt-Gassen. Er kommt überall durch und in jeden Winkel, kippt Sand, Steine und Baumaterial direkt vor Ort. Selbst mit voller Ladung stemmt die elektrisch betriebene Hydraulikpumpe die Kippbrücke nach oben – wahlweise zur Seite oder nach hinten. Der Fahrer bedient dafür eine Fernsteuerung, die magnetisch am Fahrersitz-Sockel haftet.

Kleinere Hindernisse auf dem Weg richten keine Schäden an.

Mit Ladung auf der Pritsche wiegt der Movano sanft in seinen Federn, ohne es am guten Gefühl der Sicherheit missen zu lassen. Der Geradeauslauf ist unbeirrbar, in schnell gefahrenen Kurven drängt er mit den Vorderrädern nach außen und bremst selbsttätig.

Leer muss er der hohen Nutzlast Tribut zollen – dann reagiert er auf schlechten Wegen stoßig, besonders die Einblattfedern der Hinterachse teilen kräftig aus. Abseits der Straße reicht die Traktion des Frontrieblers – leer oder beladen – zumindest solange der Untergrund fest ist. Kleinere Hindernisse auf dem Weg richten keine Schäden an, der Kühler und die Öl-



Keine Gefahr bei Bodenkontakt – ein stabiles Schutzblech schützt Ölwanne und Kühler.

wanne werden sicher hinter einem Schutzblech verwahrt. Ohne Tadel bleibt auch die Bremsanlage, die mit großen Scheibenbremsen an beiden Achsen zu packt und die ambitionierte Fahrmaschine Movano sicher im Griff hat. Beruhigend, dass es für den großen Opel auch den Schleuderschutz ESP gibt – man muss ihn nur bestellen. Das ESP regelt adaptiv, denn das System errechnet anhand der realen Fahrleistung die Abweichung von den Sollwerten. Der Partikelfilter für den Diesel ist inklusive, so verlieren auch Feinstaubzonen ihre Schrecken.

Unter dem Strich. Weniger ist mehr, meinen wir nach 300 Testkilometern. Wer seinem Movano-Kipper keine Langstrecken zumutet, wird mit der maßvollen 120-PS-Variante besser bedient. Auch nach neuen Jahren zählt der Movano noch nicht zum alten Eisen. Das Grundkonzept ist modern, und regelmäßige Modellpflegemaßnahmen haben den Klassiker unter den 3,5-Tonnern stetig verbessert. So zählt er mit Airbags und ESP auch heute noch zu den sicheren Transportern. Für den Movano-Kipper werden rund 31.000 Euro ver-



Platz für drei: Der Fahrer sitzt bequem, das starre Lenkrad lässt keine optimale Fahrposition zu.

langt, der Gegenwert ist reell. Sein Kippaufbau ist belastbar und spricht Garten- und Landschaftsbauer an. Dass es ab Werk keine Anhängerkupplung gibt, ist bedauerlich. Doch in diesem Fall finden sich gewiss pfiffige Werkstätten, die für Abhilfe sorgen.

WOLFGANG TSCHAKERT

