

Wenn der Blitz einschlägt

Er ist einer wie andere, und soll doch eigene Erfolge feiern, einschlagen wie ein Opel-Blitz. Keine einfache Aufgabe.



Eine Fahrt mit einem Transporter von Opel erinnert an die Wiederholung eines Tatort-Krimis im dritten Fernsehprogramm – nicht unangenehm, aber irgendwie kommt einem das Thema bekannt vor. Opel Combo – ein Ableger des Fiat Doblò Cargo. Opel Vivaro – die Gemeinschaftsentwicklung mit Renault wirkt sehr frankophil und ist seit gut einem Dutzend Jahren ebenso als Renault Trafic und Nissan Primastar zu haben. Und dann wäre da der wuchtige Opel Movano, er fährt aus einem französischen Werk auch als Renault Master und Nissan NV 400 vor.

Prompt tut man sich als Zuhörer etwas schwer, wenn Europa-PR-Mann Axel Seegers die Opel-Transporter als „Teil der Marken-DNA“ hervorhebt. Oder wenn Technikchef Uwe Winter davon spricht, dass die Transporter mit dem Blitz „das Ergebnis unserer langen

Erfahrungen in diesem Segment“ sind. Diese Erfahrungen haben eher andere gemacht. Doch Kooperationen sind bei Transportern üblich, und der Movano ist ja kein Schlechter. Jüngst zum Beispiel aufgewertet durch eine optionale Start/Stop-Anlage und zuvor durch weitere Spartechnik. Das alles gibt es ebenfalls bei anderen Marken, muss deshalb aber den Opel nicht madig machen.

Der schaut milde drein, fletscht weder grinsend die Zähne wie der Master noch markiert er den kantigen Macho wie der NV 400. Unterscheidet sich in Grill, Motorhaube, je nach Partner auch den Scheinwerfern von seinen Kollegen. Der zurückhaltende Auftritt sollte nicht täuschen, der Movano tritt sehr bullig auf: So dehnt sich Kastenwagen auf 2,07 m Breite, und das Cockpit ist hoch angesiedelt.

Dessen Sitze erinnern an weich gepolsterte Sessel, die Kontur der Polster wirkt ein wenig schwammig. Platz aber gibt es in Hülle und Fülle, sowohl für den Fahrer als auch sein Gepäck. Mehrere Türfächer übereinander, ein geräumiges Regal vor der Mittelkonsole, oben ein Fach mit Deckel. Dazu Sitztruhe und Handschuhfach rechts und eine geräumige Galerie unter dem Dach – wer hier seinen Haushalt nicht unterbringt, der reist mit sehr großem Gepäck. Die zweifarbigen Materialien sind ro-



**Mildes Gesicht,
wuchtiger Auftritt:
Der Opel Movano
gehört zu einem
Transporter-Trio.**



Gut ablesbare, aber optimistische Instrumente: 200 Sachen sind ebenso wenig drin wie 5.000 Touren. Unter der Motorhaube ackert ein Turbodiesel mit 2,3 l Hubraum. Geräumig, robust, pflegeleicht: das Fahrerhaus

bust, aber nicht unfreundlich, ein Arbeitsplatz für Tätigkeiten auch in einem größeren Umfeld. Opel stattet ihn mit eigenen und gut ablesbaren Zifferblättern in den standardisierten Armaturen aus. Oberhalb des Innenspiegels ist das optionale Navigationsgerät angesiedelt. Es ist nicht teuer, aber je nach Lichteinfall nur mäßig abzulesen und mit seiner etwas kryptischen Fernbedienung ein Fall für Eingeweihte.

ESP ohne Aufpreis im Hecktriebler

Hat der Testwagen Front- oder Heckantrieb, denn beim Movano gibt es beides. Einfach die Kupplung schnalzen lassen, prompt ertönt lümmelhaftes Reifenkreischen aus Richtung Vorderachse. Das wäre geklärt. Beim Motor handelt es sich um eine bekannte Größe französischer Herkunft, einen Vierzylinder mit 2,3 l Hubraum, hier in der mittleren Leistungsstufe mit 92 kW (125 PS) und 310 Nm Drehmoment. Der Diesel entpuppt sich als braver Geselle ohne Höhen und Tiefen, geprägt von guter Laufkultur und angenehm zurückhaltendem Geräusch, aber wenig temperamentvoll bei niedrigen Touren und am oberen Ende seines Drehzahlbereichs zugeschnürt. Bereits bei knapp 4.000 Touren regelt die Maschine ab, merkwürdig, dass der rote Drehzahlbereich erst bei 5.000 Umdrehungen beginnt.

Sechs etwas knorpelig zu schaltende Gänge portionieren die Kraft. Das Getriebe ist weit gespreizt, und die Übersetzungen sind günstig gestuft, bei Tempo 100 dreht der Motor im höchsten Gang knapp 2.000 Touren.

Ein Stockwerk tiefer reagiert das Fahrwerk des Opel ein wenig harsch auf kurze Uneben-

heiten, poltert mitunter und die Vorderachse neigt zum Stuckern. Auch wirkt die Lenkung etwas synthetisch und lässt Fahrbahngefühl vermissen. All das kennt man auch von seinen



NUFAM
NUTZFAHRZEUGMESSE KARLSRUHE

Die Nutzfahrzeugmesse im Süden



Die kraftvolle Messe mit dem gesamten Leistungsspektrum der Branche

LKW | Transporter | Anhänger und Aufbauten
Telematik | Reifen | Zubehör und Teile

26. – 29. September 2013
Messe Karlsruhe

www.nufam.de



IDEEN VERBINDEN.
Karlsruhe –
Messen und Kongresse

Mit Umbauten hinein in die Nischen

Analog zu den Branchengebräuchen setzt auch Opel jetzt auf engere Zusammenarbeit mit Auf- und Ausbauern. „Zertifizierte Umbauten“ heißt ein Programm, mit dem Opel sein Angebot um ausgesuchte Auf- und Ausbauten erweitert. „Die Erfüllung aller Nischenanforderungen ist für einen Hersteller unmöglich“, so Franz Jürgen Esser, europaweit für den Ausbau dieses Zweigs verantwortlich. Ab Werk gibt es neben Kastenwagen und Kombi sowie Fahrgestell und Doppelkabine im Einrechnungsgeschäft Pritsche, Kipper und Dreiseitenkipper (Hersteller Scatolini) sowie Kofferaufbauten. Interessenten für speziellere Wünsche mussten Opel-Händler bisher nach Hause schicken – sofern sie nicht eigene Verbindungen zu Spezialisten geknüpft hatten.

Jetzt prüft ein Team von Ingenieuren Auf- und Ausbauten und zertifiziert sie nach Opel-Regeln, werden deren Hersteller vertraglich an Opel gebunden. Die Garantie für das Basisfahrzeug bleibt erhalten, man müht sich trotz zweier Rechnungen um vergleichbare Garantien sowie gemeinsame Finanzierungs- und Leasingangebote, die Bestellung erfolgt über den Opel-Händler.

Spektakulärster Umbau mit dem Blitz ist der Movano mit Allradantrieb in Zusammenarbeit mit Oberaigner. Die österreichischen Spezialisten fertigen die Technik in Laage bei Rostock auf Basis des Movano mit Heckantrieb. Der 4x4-Antrieb ist zuschaltbar und verfügt über eine Längssperre sowie an der Hinterachse über eine Quersperre. Zuschaltbar ist ebenfalls ein Reduktionsgetriebe im Verhältnis 1:1,42. Die Bedienung erfolgt über eine Folientastatur im Cockpit. Das Mehrgewicht des 4x4 beläuft sich auf 150 kg, davon entfallen 115 kg auf die Vorderachse. Vorder- und Hinterachse werden jeweils um 65 mm angehoben. Als Mehrpreis nennt Opel rund 10.000 Euro. Ein Fall für Profis wie Energieversorger, Kommunen, Bau oder Forstwirtschaft. Als Gütesiegel verweisen Opel-Mitarbeiter gern darauf, dass Oberaigner mit Mercedes zusammenarbeitet.

An ganz andere Interessenten wendet sich der Sommer TA, ein Regalausbau für Kastenwagen im Kurier-, Express- und Paketdienst. Der Rahmen des Ausbaus ist platzsparend an die Wölbung der Seitenwände angepasst, die klappbaren Regalböden aus Aluminium tragen jeweils 200 kg. Sowohl in die Regalböden als auch



Hoch und traktionsstark: Movano mit zuschaltbarem Allradantrieb von Oberaigner.



Basis für diesen Ausbau ist der Movano mit Heckantrieb, er ist wendig, doch sein Boden liegt hoch. Bild unten: Sommer-Ausbau mit Raffinessen wie einem raumsparenden Rahmen

in die Bodenplatte sind Airline-Schienen als Basis der Ladungssicherung eingelassen. Eine Aluminium-Trennwand mit Schiebetür schottet den Laderaum zum Fahrerhaus ab. Dort ist der Boden mit einem Riffelblech ausgelegt. Zugunsten der Stehhöhe ersetzt Sommer die gewohnte Dachablage durch eine Dachkuppel aus Kunststoff. Achtsamkeit verlangen eine Stufe zwischen Frachtabteil und Fahrerhaus sowie der hohe Einstieg an der Schiebetür – am Heck hilft ein Tritt. Bei 3,5 t Gesamtgewicht bleiben je nach Längenvariante zwischen 900 und 1.150 kg Nutzlast. Den Sommer-Ausbau gibt es auch als Bausatz zur Nachrüstung.



Schoon

Fahrzeugsysteme & Metalltechnik

www.fahrzeugsysteme.de



TRANSPORTER-PROFI

AUFBAUTEN NACH IHREN WÜNSCHEN ALS BAUSATZ ODER KOMPLETT.**Schoon Fahrzeugsysteme & Metalltechnik GmbH**

Telefon 049 44/9 16 96-0

Telefax 049 44/9 16 96-28

www.fahrzeugsysteme.de

**praktisch****bis 3,5 to.****versichert****tief**

Kollegen, ebenso eine gewisse Unhandlichkeit des Frontrieblers wegen seines ausufernden Wendekreises. Der Movano mit langem Radstand wird nicht einfach gedreht, hier werden Wendemanöver eingeleitet. Da lobt der Fahrer die großen Außenspiegel mit ihren geschickten Weitwinkelgläsern.

Die Spiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar, ebenso bringt der Movano elektrische Fensterheber mit, die Zentralverriegelung mit Fernbedienung und einen Beifahrer-Doppelsitz – Opel lässt sich nicht lumpen. ESP steckt indes ohne Aufpreis nur im Hecktriebler. Dazu gehört auch die Antriebsschlupfregelung, die bei Anfahrübungen das Reifenkreischen verhindert.

Dienstleistungs-Offensive

Die Antriebsart des Movano sollten Käufer genauer studieren. Bei den leichten 3,3-Tonnern und den kurzen Varianten ist Frontantrieb vorgeschrieben, umgekehrt oberhalb von 3,5 t Gesamtgewicht und bei den langen Ausführungen der Heckantrieb. Bleibt die Wahl beim besonders wichtigen 3,5-Tonner mittlerer Größe. Der Mehrpreis für den Heckantrieb beläuft sich auf netto 1.000 Euro, davon entfallen allein 500 auf das ESP, der Preis macht's also nicht. Wer häufig schwer beladen fährt, der wird die bessere Traktion des Hecktrieblers bevorzugen. Auch fällt dessen Wendekreis wegen eines kürzeren Radstands rund 2 m kleiner aus. Indes gehen ihm Hecktriebler rund 190 kg Nutzlast verloren; der Laderaum schrumpft wegen seiner 10 cm höheren Lage um etwa einen halben Kubikmeter – spürbar auch beim Rein und Raus. Keine einfache Wahl also, doch gut, dass es sie gibt. Genutzt hat sie bisher jedoch noch nicht sehr viel. Knapp vier Prozent Marktanteil nennt Opel für seine leichten Nutzfahrzeuge über alle drei Baureihe hinweg in Europa – allein mit Wiederholungen sind in der Primetime bei den Einschaltquoten Erfolge nur begrenzt möglich. Also verlegt sich Opel jetzt auf das Drumherum, führt in Europa Schritt für Schritt erweiterte Garantien und Dienstleistungen für Gewerbetreibenden



Da waren die Opel-Transporter noch individuell unterwegs: Opel Blitz aus den fünfziger Jahren

de ein („Flex Care“), stürzt sich mit speziellen Dienstleistungen auf Großkunden („Opel 4Business“). Man will mit dichtem Service-Netz, Mobilität, Werkstätten, Ersatzteilservice und günstigen Restwerten auftrumpfen.

Der Blitz als Opel-Markenzeichen tauchte erstmals 1930 am gleichnamigen Opel-LKW auf. In den dreißiger Jahren war das Opel-Werk in Brandenburg sogar die größte LKW-Fabrik Europas, geleitet vom späteren VW-Chef Heinrich Nordhoff. Eine Lizenz des Opel Blitz war wesentliche Basis für den Neustart der Mercedes-LKW Ende der vierziger Jahre. Vergangene Zeiten. Gucken wir lieber Tatort – und wenn's eine Wiederholung ist, auch die kann bei sorgsamer Auswahl Freude bereiten.

Randolf Unruh

Elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Beifahrer-Doppelsitz – Opel lässt sich nicht lumpen.