



# Von wegen abgehoben

Da könnten Wettbewerber Rot sehen: Opel ist mit einem runderneuertem Transporterprogramm am Start. Im Zentrum steht der Vivaro – hier als schicke Doppelkabine. Ein Überflieger?

Endlich schaut mal jemand hin, denn der Vivaro hat sich richtig fein gemacht: Der Lack des Transporters leuchtet rot vor Aufregung, die Kappen der Außenspiegel und die seitlichen Schutzleisten glänzen schwarz. Chromglänzende Türgriffe und große Aluminiumräder schimmern um die Wette. Und dann blinken im Kühlergrill noch 32 Chromzähnen, der Opel trägt ein vollständiges Gebiss. Er ist ein gepflegtes Schmuckstück, keiner dieser freudlos

und etwas verhärtet aussehenden Kastenwagen mit dem Charme eines Waschmaschinenkartons. Für einen Transporter zu abgehoben? Von wegen, der flotte Vivaro entpuppt als idealer Werbeträger für saubere Branchen. Und für rustikale Einsätze gilt: Weglassen geht immer.

Die Wurzeln des schönen Vivaro liegen in Frankreich, Er stammt aus dem PSA-Regal, fährt auch als Citroën Jumpy und Peugeot Expert vor. Peugeot steht sogar als Hersteller im Fahrzeugschein.

So richtig opelig wirkt der Vivaro daher auf Anhieb nicht, nur der Kühlergrill unterscheidet ihn von seinen Geschwistern. Macht nichts, denn sie bilden eine frische und muntere Basis. Das betrifft die drahtige und gefällige Optik, ebenso die Varianten. Hier steht der Vivaro als Kastenwagen mit Doppelkabine. Die Rückbank ist mitsamt Trennwand zum Laderaum fest eingebaut. Doch was heißt schon Bank, die drei Plätze sind körpergerecht als Einzelsitze geformt. Eine Sitztruhe nimmt links und mittig kleines Gepäck auf, ebenso an der Stirnseite vorne eine offene Ablage. Weitere Fächer in den vollverkleideten Schiebetüren bleiben während der Fahrt unzugänglich. Stichwort Tür: Die Öffnung auf der lin-



**Überflieger? Ach was, aber ein hübsch anzusehender, weil drahtig gebauter und nett hergerichteter Transporter.**

ken Seite kostet Aufpreis. Wer häufig mit Mann und Maus unterwegs ist, sollte dies investieren.

### Eine aufwändige Hinterachse

Damit anständig Fracht ins Heck der Doka passt, verzichtet Opel auf die knapp geschnittene Kurz-Ausgabe des Vivaro, es gibt die Variante als Vivaro M und L. In der mittelgroßen Ausführung bleibt hinter den Sitzen 3,2 m<sup>3</sup> Platz für Fracht. Das Abteil trägt auf Wunsch einen Holzboden sowie eine Seitenverkleidung einschließlich sorgfältig umbauter Radkästen, fein säuberlich mit Aluminiumkanten gearbeitet. Für längere Gegenstände ist die Rückbank rechts unterladefähig, dort wächst die maximale Ladelänge um 30

cm auf knapp einsneunzig, die größere Opel-Angabe ist etwas zu optimistisch. Der Abstand zwischen den Radkästen er-

ANZEIGE

reicht knapp mehr als Palettenbreite, der Staplerfahrer muss präzise zielen. Doch das gilt bereits zuvor beim arg schlanken Heckportal – Schrammen am Blech

sind hier kaum zu vermeiden. Weiteres kleines Ärgerthema: Die Entriegelung der Hecktüren auf 180 Grad funktioniert zwar einfach, doch die Aufsteller rasten beim Schließen der Tür nicht immer ein, dann wird's fummelig.

Beim Blick aufs Gewicht ist weniger Sorgfalt vonnöten, denn trotz Reserverrad, der Sitzgelegenheit mit Trennwand, Heckverkleidung und einer gehobenen Ausstattung kam der Testwagen vollgetankt auf nur knapp 2 t, macht 1,1 Tt für Fahrer und Fracht. Bei der Verteilung aber gilt es aufzupassen: Bleiben die Sitze frei und nur das Heck füllt sich mit Fracht, stoßen Achslast und Fahrbarkeit aufgrund der Gewichtsverteilung an ihre Grenzen.

## Technische Daten: Opel Vivaro Doppelkabine

### Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.959 mm
Breite Karosserie/Spiegel	2.010/2.204 mm
Höhe gesamt	1.895 mm
Radstand	3.275 mm
Wendekreis	12,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	935/1.181 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.282/1.220 mm
Laderaum über Fahrbahn	544 mm
Laderaum (L/B/H)	1.570-1.870/1.560/1.320 mm
Breite zw. den Radkästen	1.258 mm
Ladevolumen	3,2 m³
Leergewicht Testwagen	1.960 kg
Nutzlast	1.100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.060 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.500/1.800 kg
Anhängelast bei 12% Steigung	2.300 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.000 kg

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 85,0/88,0 mm, Hubraum 1.997 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 370 Nm bei 2.000/min. SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp. **Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebemittel mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 3,73/1,95/1,19/0,84/0,67/0,55, R-Gang 2,09, Übersetzung Antriebsachse 4,47. Antrieb auf die Vorderachse.

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern. Reifen 215/60 R 17 C auf Rädern 7 J x 17. Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung. **Bremsen:** Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, elektronischer Differenzialsperrung EDS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

### Elektrik

Batterie 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 160 A.

### Füllmengen

Tankinhalt	Diesel: 70 l
Tankinhalt	Adblue: 22,5 l
Motoröl inkl.	Filter 6,0 l

### Wartung/Garantie

Wartung: 40.000 km oder zwei Jahre.  
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwei Jahre Lackgarantie, fünf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Mobilitätsgarantie während Garantiezeit, drei Jahre garantierte Mobilität bei langen angemeldeten Reparaturen (ausgenommen selbst verursachte Schäden). Optional Anschlussgarantien bis maximal 60 Monate oder 200.000 Kilometer.

### Preis

Opel Vivaro Doppelkabine M, 110 kW (150 PS), ab 32.300 Euro (ohne MwSt.). Basismodell ab 27.800 Euro. \*ohne Mehrwertsteuer

### Messwerte

#### Beschleunigung:

0-50 km/h	4,7 s
0-80 km/h	9,3 s
0-100 km/h	12,6 s

#### Elastizität:

60-80 km/h IV/V	3,5/4,7 s
60-100 km/h IV/V	7,0/9,5 s
80-120 km/h VI	11,5 s
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h

#### Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h 47/57/61/65 db(A)  
Vmax 71 db(A)

#### Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch nach WLTP:	7,7-6,9 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert	202-180 g/km
Verbrauch Adblue	0,26 l/100 km
Teststrecke beladen	8,5 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,4-11,7 l/100 km

Das aber ist dem Vivaro nicht anzulasten, denn er bringt eine aufwändige schraubengefederte Schräglenker-Hinterachse mit. Ergebnis ist der sanfteste Transporter dieser Klasse: Leer über- rascht er mit einem samtigen Fahrkomfort, ohne beladen sein Gleichgewicht zu verlieren. Sanft wiegt sich der Opel in den Federn, bestätigt seine fran- zö-

sischen Gene. Von Vorteil ist dabei der vergleichsweise lange Radstand. Er streckt im Gegenzug den Wendekreis, Vivaro-Fahrer müssen ordentlich kur- beln.

Nicht ganz überzeugend ist aber die elektromechanische und geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, denn sie lässt die letzte Präzision vermissen.

## Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



### Fahrerhaus

- +** Gute Verarbeitung, angemessene Materialqualität, sehr niedrige Innengeräusche, übersichtliche Bedienung, zahlreiche Ablagen für Kleinteile. Komfortable Sitze, Fond mit Einzelsitzausformung, Armlehnen und verstellbaren Kopfstützen sowie Sitztruhe.
- Platzangebot knapp, Außenspiegel verbesserungsbedürftig, keine großen Ablagen außer Türfächern.

### Antrieb

- +** Motor laufruhig und kraftvoll, drehfreudig und elastisch, gelungene Getriebeabstufung.
- Knorpelige Schaltung, kraftlos bei sehr niedrigen Drehzahlen.

### Fahrwerk/Sicherheit

- +** Sehr sicheres Fahrwerk, Lenkung präzise, leer hervorragender, sonst guter Fahrkomfort, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.
- Heck sackt bei voller Beladung tief ein, Lenkung mit mäßigem Fahrbahnkontakt.

### Laderaum

- +** Hohe Nutzlast, Testwagen mit sehr professioneller Laderaumverkleidung und Verlängerung, Alternativvariante Flex-Space mit Klapp-sitzbank und Ladeschutzgitter.
- Keine LED-Beleuchtung im Laderaum, bei voller Beladung kaum Zurrmöglichkeiten, geöffnet nur Feder auf Aufsteller der Schiebetüren.

### Kosten

- +** Günstiger Grundpreis mit Serienausstat-tung, niedriger Kraftstoffverbrauch, großer Adblue-Vorrat, angemessene Wartungsinter- valle, dichtes Opel-Servicenet.
- Langzeit-Wertstabilität noch unklar.

## Beim Blick ins Cockpit

Das Cockpit des Vivaro erinnert eher an einen Van denn einen Transporter. Eine vergleichsweise tiefe Sitzposition, oben deutlich eingezogene Wände und die tiefe Konsole des Schalthebels hüllen den Fahrer ein. Höchstens Van-Format zeigen auch die kleinen Außenspiegel, rechts bleibt ein großer toter Winkel. Da auch



**Blitz auf dem Lenkrad, doch drumherum kommt's dem Fahrer französisch vor. Macht nichts, das Interieur ist gefällig.**



**Komplette und fein gezeichnete Armaturen, als Verstärkung informiert ein Head-up-Display auf der Armaturentafel.**



**Die Außenspiegel sind ein wenig klein geraten, ein Weitwinkelfeld fehlt, vor allem rechterhand bleibt ein großer toter Winkel zur Nachbarspur.**

die A-Säulen unten sehr breit auslaufen, ist die Sicht überschaubar. Die Sitze zeigen zwar wenig Konturen, sind aber auch auf langen Strecken bequem. Wird wie beim Testwagen anstelle der serienmäßigen Doppelsitzbank rechts den Einzelsitz ausgesucht, heißt es doppelt Verzicht üben: auf einen Platz und auf eine Ablage unter dem Polster. Also verstopfen Warndreieck und Verbandskasten ein Türfach. Raum für allerhand Kleinkram gibt es dank der zahlreichen offenen Ablagen trotzdem reichlich. Größere Gebinde kommen weniger gut unter, denn allein das geschlossene Handschuhfach erreicht das Format DIN A4.

Im Unterschied zum kleineren Opel Combo übernimmt der Vivaro seine Instrumente und Bedienelemente von den Kollegen. Die fein gezeichneten Armaturen sind klar gegliedert, die wichtigsten Bedienelemente unverwechselbar. Einzig der Bedienungssatellit linkerhand für Assistenzsysteme verlangt größere Gewöhnung, unterstrichen von seiner versteckten Position. Eine Extra-Bemerkung verdient sich das Head-up-Display, in Transportern einzig beim

Vivaro und seinen Freunden anzutreffen: Es zeigt wesentliche Funktionen wie Geschwindigkeit, das erlaubte Maximaltempo und die Hinweise der Navigation. Muss man nicht haben, hilft aber vor allem Vielfahrer und lässt sich prima ablesen.

## Wächst zusammen, was zusammengehört?

Kaufhof bietet tausendfach alles unter einem Dach – Werbung von anno dazumal. Unter einem Dach bietet der neue Konzern aus PSA und FCA in Zukunft tausendfach Transporter: Citroën, Peugeot, Opel, künftig auch Fiat. Kaum haben sich in Windeseile Opel Vivaro und Combo an die PSA-Baureihen Citroën und Peugeot angedockt, geht es nun weiter mit Fiat. Bei den Großen wächst dabei zusammen, was zusammengehört: Citroën Jumper, Peugeot Boxer und Fiat Ducato entstehen seit fast vier Jahrzehnten in engster Zusammenarbeit. Beim nächsten Modellwechsel wird der Opel Movano hinzukommen, bisher ein Ableger des Renault Master. Spannend wird's bei den Kompakt-

## Achteinhalb Liter Verbrauch

Weitere Unterstützung leistet auf Wunsch ein ganzes Bündel Assistenzsysteme. Der Vivaro entriegelt seine Türen und startet schlüssellos. Er zeigt die erlaubte Geschwindigkeit und hält sich auf Tas-

Transportern, denn hier steht Fiat vor einer Rolle rückwärts: Vor einigen Jahren hatten sich die Italiener aus der langjährigen Zusammenarbeit mit PSA verabschiedet und sich Renault zugewandt – der aktuelle Fiat Talento basiert auf dem Trafic. Jetzt wird die Geschichte bei Gelegenheit wieder zurückgedreht.

Noch prickelnder ist das Thema Lieferwagen: Der nächste Fiat Doblò Cargo ist schon in der Pipeline, wird er gestrichen? Folgt Fiat flugs dem einstigen Kooperationspartner Opel und wechselt zum Trio Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Opel Combo? Und was wird aus dem kleinen Fiorino, von dem sich die einstigen Partner Citroën und Peugeot bereits verabschiedet hatten? Ebenfalls spannend: Der PSA-Konzern hat nach der Übernahme von Opel das Transporter-Entwicklungszentrum in Rüsselsheim angesiedelt – künftig einschließlich Fiat?

## Vivaro an der Leitung

Opel verrät erste Details zum Vivaro-E: Der Stromer geht wie bereits angekündigt im Jahr 2020 an den Start. Der Elektriker wird in zwei Ausführungen zur Wahl stehen. Mit einer Batterie von 50 kWh ist er gut für bis zu 200 Kilometer Reichweite. Mit 75 kWh schafft der Vivaro-E bis zu 300 Kilometer, jeweils ermittelt nach der realistischen WLTP-Norm. Im Jahr 2021 folgt der Opel Combo-E. Klar: Die Stromer werden neben Opel auch in den Konzern-Parallelmodellen von Citroën und Peugeot zum Einsatz kommen.

Ein Goldstück für Opel und die Umwelt? 2020 rollt der Vivaro-E an die Steckdose.



Die Doppelkabine bietet hinten drei Einzelsitze, links und in der Mitte mit praktischer Sitztruhe, rechts Unterlademöglichkeit.



Opel verkleidet den Laderaum auf Wunsch, einschließlich professionell überbauter Radkästen.

tendruck sogar daran. Der Spurassistent warnt mit dezentem Geräusch vor dem Abkommen vom rechten Weg und der Totwinkelwarner optisch vor Verkehr auf der Nachbarspur, er allerdings arg spät. Der Opel signalisiert zu geringen Abstand und greift bei akuter Gefahr per Notbremsassistent ein. Er kann derlei Gefahren aber auch über einen adaptiven Geschwindigkeitsregler verhindern. Der allerdings steigt bei zügiger Annäherung an einen langsamen Vordermann zusammen mit einer Warnung frühzeitig aus.

Trotz dieser Heinzelmännchen bleibt genug Raum für die Freude am Fahren, vor allem in Kombination mit der größeren Zweiliter-Maschine. Den kleinen Einsfüßer können Interessenten für die Doka vernachlässigen, denn das zulässige Gesamtgewicht ist eingeschränkt und es droht Überforderung bei hartem Einsatz. Der Testwagen war mit der großen Maschine

und 110 kW (150 PS) gediegen motorisiert. Das genügt auch beladen allemal, 370 Nm Drehmoment zerren speziell auf feuchter Fahrbahn bereits kräftig am Lenkrad.

ANZEIGE

**KRAFTSTOFF SPAREN**  
WWW.ABC-AEROLINE.DE

**20%**

abc AERO LINE

Vor allem aber arbeitet das Triebwerk sehr laufruhig und leise. Es fühlt sich mit etwas Drehzahl besonders wohl, dann re-vanchiert sich der Turbodiesel mit Elastizität und einer spontanen, gar eifrigen und geschmeidigen Leistungsabgabe zwischen etwa 1.500 und knapp 4.000 Touren. Darüber agiert die Maschine brummig, bei Niedrigtoure dagegen bricht der Motor speziell beim beladenen Vivaro ein. Also: Motor immer schon am Köcheln halten, auch wenn die etwas knorpelige Schaltung weniger Freude bereitet. Daraus resultiert eine zügige, komfortable und auch recht sparsame Fahrweise: Mit 8,6 l/100 km schnitt der Vivaro gut ab. Leer und mit wenig Fracht sind sogar Werte um 7,0 l/100 km drin. Unterstützung bekommt der Vivaro innerorts durch eine geradezu vorwiegend schnelle Start-Stopp-Anlage. Auf der Autobahn hilft die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 170 Sachen, genug für einen Transporter.

Aber mehr Vivaro darf es sein. Nicht unbedingt ein typischer Opel – was ist das eigentlich? – aber ein guter Transporter. Vielleicht kein Überflieger, aber hübsch anzusehen. Endlich mal ein Transporter nicht nur zum Arbeiten, auch zum Hinschauen.

**Randolf Unruh**