



Das Gesicht in der Menge

Im Sommer 2001 erlebte er seine Markteinführung, im Januar 2002 wurde er zum „Van of the Year 2002“ gekürt. Seine Tauglichkeit als Transporter hat der Opel Vivaro in zahlreichen Tests nachweisen können. Kann der Vivaro Combi mit seinen Qualitäten auch als Kleinbus bestehen?

Sein erster Auftritt auf dem Betriebshof ruft den Sohn des Hauses auf den Plan. „Der sieht ja galaktisch aus“, entfährt es dem Mund des autophilen Jungfachmanns. Recht hat er: Der Opel Vivaro fällt auf in der Menge der beliebigen Transporter und Kleinbusse. Riesige Scheinwerferaugen in der keilförmigen Front, eine große Windschutzscheibe und der charakteristische Buckel im Dach über den Vordersitzen prägen das Bild. Auch von der Seite ist er nicht ohne: Die betonte B-Säule trennt das Fahrerhaus vom Fahrzeugfond, eine Sicke mit Schwüngen über den Radhäusern verleiht dem Opel sein kräftiges Aussehen. Seine unlackierten Stoßfänger vorn und hinten sind vor allem praktisch und reduzieren bei Parkrempeleien die Reparaturkosten. Mitgedacht wurde auch bei den Kunststoffbewehrten Seiten und den auswechselbaren Anfahrrechen im Heck.

Das Gesicht in der Menge teilt sich der Opel Vivaro mit dem Renault Trafic und dem Nissan Primastar. Das Fahrzeugkonzept wurde von Renault und Opel gemeinsam entwickelt, gefertigt

werden die unterschiedlichen Typen bei GM in Großbritannien. Mit dem Vivaro konnte Opel den Marktanteil im Segment der leichten Nutzfahrzeuge deut-

lich steigern. In Europa legte Opel/Vauxhall in den ersten sechs Monaten des Jahres 2002 von 3,5 auf 5,6 Prozent zu, während der Gesamtmarkt um 3,8 Prozent schrumpfte. Die erste Begehung rund um den „Van of the Year 2002“ legt nahe, dass der Entwurf vor allem kostengünstig zu produzieren sein sollte. Die Fertigung ist routiniert, und der Hersteller verspricht qualitätsbewusst zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung und 12 Jahre gegen Durchrostung, auch hier ohne Kilometerbegrenzung. Wo man aber hinblickt, fallen Schweißstellen oder offene Verschraubungen ins Auge. Nein, im Innenraum setzt sich der galaktische Eindruck nicht fort. Triste Farben und grobe Mechanik findet das Auge an den Passagiersitzen, die entweder demontierbar oder wie die letzte Sitzreihe, komplett klappbar ist. Damit eignet sich der Kleinbus auch für sperriges Transportgut, denn zwischen die



(Bilder von links nach rechts)
Bequemer Einstieg durch die breite Schiebetür, die sich schlecht von innen schließen lässt.

Spart Kosten: Anfahrrechen aus Plastik, die vor teuren Karosseriereparaturen schützen

Macht vor renommierten Häusern eine gute Figur – der Opel Vivaro mit seinem modernen Erscheinungsbild

Radhäuser hinten kann auch eine Europalette geladen werden. Also doch eher ein Transporter als ein Kleinbus?

Hinter dem Steuer ändert sich der Blickwinkel. Zwar blickt der Fahrer auf einen Armaturenräger mit viel Hartplastik, der zudem die Sicht nach vorn etwas erschwert. Doch das unkonventionelle Bedienungsbord des Vivaro erweist sich als wohl durchdacht und ergonomisch stimmig. Das Lenkrad ist nur in der Höhe und nicht in der Neigung verstellbar, dennoch dürfte beinahe jeder Fahrer dahinter die passende Sitzhaltung finden. Gut zur Hand geht auch die Joystickschaltung. Ablagen findet der Steuermann für die täglichen Uten-

Der Opel Vivaro bietet mit seiner technischen Basis beste Voraussetzungen für den Kleinbus-Betrieb. Lediglich der Feinschliff fehlt.

silien rund um den Fahrersitz zuhauf, was man auf den Sitzen im Fond nicht behaupten kann.

Funkfernbedienung für die Türen sind heute selbstverständlich, der Einstieg hinter der Vorderachse ist bequem. Man freut sich, wenn man endlich den

fummeligen Zündschlüssel im Schloss hat und starten kann. Der Common-Rail-Diesel läuft gleich nach dem Starten rund und leise und bewahrt seine angenehmen Manieren auch dann, wenn er richtig gefordert wird. Mit 1,9 Litern Hubraum und 100 PS ist der Vierzylinder beileibe kein Riese, wenn er den vollbesetzten Vivaro Combi am Laufen halten soll. Auf der Autobahn ist aber Marschtempo 140 möglich und mit etwas Anlauf erreicht der 2,9-Tonner sogar die 160 auf dem Tacho.

Der lauruhige Diesel legt sich für seine 240 Nm Drehmoment kräftig ins Zeug, so dass sich der Fahrer so manche Schaltung sparen kann. Dabei ist ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.782 mm
Gesamtbreite	1.904 mm
Gesamthöhe	1.940 mm
Radstand	3.098 mm
Wendekreisdurchmesser	12.400 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	2.900 kg
Leergewicht	1.927 kg
Nutzlast	973 kg
Kraftstofftank	90 l
Sitzplätze	9
Anhängelast	2.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, direkte Einspritzung System Common-Rail, 2 Ventile pro Zylinder, Abgasturbolader, Ladeluftkühlung, Abgasnorm Euro 3 mit Oxidationskatalysator. Hubraum 1.870 cm³. Leistung: 74 kW/100 PS bei 3.500 U/min. Max. Drehmoment: 240 Nm bei 2.000 U/min.

Kupplung/Getriebe: Vorderradantrieb, Einscheibenkupplung, synchronisiertes Sechsganggetriebe. Übersetzungen: i = 4,64 - 0,64, Achsübersetzung: i = 4,19

Fahrwerk

Federung: Vorderachse: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator.

Hinterachse: starre Torsionsachse mit Panhardstab, Schraubenfedern, Längslenker.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse mit 4-Kanal-ABS, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn mit 305 mm Durchmesser, hinten Scheibenbremsen mit 285 mm Durchmesser.

Preise und Ausstattungen

Grundpreis	20.330 Euro
Serienausstattung: ABS, Fahrerairbag, Dreipunkt-Sicherheitsgurte und Kopfstützen auf allen Plätzen, Servolenkung, längsverstellbares Lenkrad, Außenspiegel mit Weitwinkelfeld, Colorglas, RC-Radio, Schiebefenster in der 2. Reihe, höhenverstellbarer Fahrersitz, herausnehmbare Sitzbank in Reihe 2 und 3.	
Beifahrerairbag	210 Euro
Anhängerkupplung	410 Euro
Standheizung	950 Euro
Klimaanlage	970 Euro
Elektro-Paket (elektr. Spiegel, Fensterheber, Zentralverriegelung)	410 Euro

Garantie und Service

Garantie: zwei Jahre nach Erstzulassung ohne km-Begrenzung; 12 Jahre gegen Durchrostung ohne km-Begrenzung. Service: alle 30.000 km oder nach 24 Monaten.

die Schaltarbeit alles andere als lästig, denn die Sechsgang-Box offenbart sich als Quell der Freude, leichtgängig und gut mit dem Antriebsstrang abgestimmt. Auch wirtschaftlich zeigt sich der DTI-Vierzylinder von seiner besten Seite: Auf unserer Normrunde erreichen wir vollbeladen einen Minimalverbrauch von 7,7 Litern, was bei dem 90-Liter-Tankvolumen eine Reichweite von beinahe 1.200 Kilometern bedeutet.

Sicher und komfortabel – so fährt sich der Vivaro, egal ob beladen oder leer. Das Fahrwerk des Fronttrieblers – mit Einzelradaufhängung vorn und einer gut geführten Torsionsachse hinten – ist sehr spurstabil und verfügt über lange Federwege, die sowohl harte Quer-



Ein Diesel, wie er sein sollte: kräftig, lauffruhig und vor allem sparsam

fugen als auch lange Bodenwellen weg stecken. Progressive Federn und Dämpfer sorgen dafür, dass auch das voll besetzte Fahrzeug seine positiven Fahreigenschaften nicht verliert. Die Servolenkung ist ausreichend direkt und präzise, aber bei hohen Geschwindigkeiten nicht nervös. Länge läuft: Mit seinem langen Radstand verfügt der Vivaro über einen unbeirraren Geradeauslauf. Weniger überzeugt uns der große Wendekreis des Opel im innerstädtischen Verkehrsgeschehen. Die Bremsanlage des Vivaro hinterlässt einen tadellosen Eindruck: Die Scheibenbremsen rundum packen kräftig zu und zeigen auch nach starker Beanspruchung kein Fading oder

Harte Querfugen und lange Bodenwellen steckt das Fahrwerk des Fronttrieblers dank langer Federwege mühelos weg.



Gleiches Recht für alle: Der Kofferraum reicht auch dann, wenn jeder Fahrgast einen großen Koffer mitbringt.



Originell und übersichtlich ist der Armaturenräger des Vivaro. Alles passt, die Joystick-Schaltung, die Vielzahl der Ablagen und natürlich der Becherhalter.

Bremsrubbeln. Serienmäßig ist der Vivaro mit ABS ausgestattet, ESP ist für den Vivaro derzeit nicht lieferbar.

Auf alle Passagiere warten mit Dreipunktgurten gesicherte Sitze, die zwar ausreichendes Format, aber zu weich gepolstert sind und zu steile Lehnen haben. Für die warme Jahreszeit reichen die optionale Klimaanlage von vorn und zwei Schiebefenster in der Mitte für die Belüftung des Fonds. Für kalte Wintertage wünschen wir uns im Heck Wärmetauscher oder besser noch eine Zusatzheizung für die Passagiere. Denn der Direkteinspritzer-Diesel liefert nur unzureichend Wärme für den großen Fahrzeuginnenraum. Für das Gepäck ist

mit 1.170 Liter Volumen im Heck mehr als ausreichend gesorgt. Wer mehr braucht, bestellt sich ab Frühjahr 2003 den um 40 cm längeren Radstand. Um die Gewichtsbilanz des Opel muss sich der Betreiber dennoch keine Sorgen machen: Mit den verfügbaren 973 kg Nutzlast darf jeder Insasse mitsamt Gepäck mehr als 100 kg auf die Waage bringen.

Mit einem Grundpreis von 20.330 Euro Euro ist der Vivaro Combi um einige Tausender erschwinglicher als ein vergleichbarer VW Caravelle. Die langen Wartungsintervalle und günstige Versicherungseinstufungen wirken sich positiv auf die Betriebskosten aus. Nicht zuletzt auch die niedrigen Verbrauchswerte

MESSWERTE

Testgewicht	2.560 kg
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h

Beschleunigung/Elastizität

0 - 60 km/h	9,1 s
0 - 80 km/h	13,7 s
0 - 100 km/h	21,5 s
80 - 120 km/h (6. Gang)	20,2 s

Innengeräusche

50 km/h	64,9 dB(A)
80 km/h	65,8 dB(A)
100 km/h	69,8 dB(A)

Kraftstoff-Verbrauch Diesel

maximal	10,9 l/100 km
Bus-Fahrt-Verbrauchsrunde	7,4 l/100 km
Testverbrauch	8,1 l/100 km

te passen hier ins Bild. Fest steht: Der Opel Vivaro bietet mit seiner technischen Basis beste Voraussetzungen für den Kleinbus-Betrieb. Was noch fehlt, ist Feinschliff. Eine ausreichende Heizung und Lüftung – und fürs Auge ein freudvolleres Ambiente im Fond – sollte Opel für den Combi rasch nachschieben. Die Detaillösungen haben wir bereits auf der IAA gesehen – in der Business-Variante des Vivaro.

WOLFGANG TSCHAKERT