
Praxistest Opel Vivaro Flexcab: Was gerade besser passt

Von Michael Kirchberger, cen

Bei Opel haben Nutzfahrzeuge eine lange Tradition, die mit dem Modell Blitz begann. Nach einer Liaison mit Renault teilt sich die Marke die Transporter nun mit den Konzerngeschwistern von Stellantis. Das beschert dem Vivaro als Besonderheit die sechssitzige Version Flexcab. Seine Wandlungsfähigkeit macht ihn nicht nur für Handwerk und Gewerbe interessant, sondern könnte durchaus auch für die eine oder andere mehrköpfige Familie mit häufigem erhöhten Transportbedarf eine Überlegung wert sein.

Bei dieser Version handelt es sich um eine Doppelkabine, bei der sich die hintere Sitzbank nach vorne klappen lässt. Die Ladeschutzwand aus Blech wandert gleich mit. Mit einem leichten Handgriff kann das Ladevolumen so auf bis zu 6,1 Kubikmeter bzw. 6100 Liter vergrößert werden. Die Länge des nutzbaren Laderaums steigt auf gut 2,75 Meter, ideal für das Handwerk, wenn besonders sperrige Güter zur Baustelle transportiert werden müssen.

Statt der verglasten Heckklappe gibt es für den Vivaro Flügeltüren die im 180-Grad-Winkel öffnen, damit die Beladung mit Paletten und Gabelstapler möglich ist. Für den Boden stehen verschiedene Beplankungen zur Wahl, die Holzplatte ist mit kratzfestem Kunststoff geschützt. Ihre Kanten sind mit Aluminiumschienen bewehrt.

5,31 Meter lang ist der Vivaro in der L-Variante, sein Radstand (3,28 Meter) ist identisch mit dem der mittleren M-Version. Das führt zu einem üppigen Wendekreis. 12,8 Meter braucht der Transporter für den Turn, beim Rangieren helfen Parkpilot und Rückfahrkamera. Auch um die Konnektivität ist es gut bestellt, bis zu zehn verschiedene Smartphones lassen sich einfach einbinden, die Navigation mit Spracherkennung funktioniert tadellos und das Infotainment ist auf dem neuesten Stand.

Die Sitze sind halbwegs komfortabel, vorne vielleicht ein wenig zu schmal, was der Doppelsitzbank auf der rechten Seite geschuldet ist. Immerhin findet der Fahrer eine ordentliche Position am zweifach verstellbaren Lenkrad, das auf Wunsch mit Multifunktionstasten und Lederbezug ausgestattet werden kann. Ablagen gibt es in ausreichender Zahl, Lade- und Materiallisten können geordnet abgelegt werden. Auch Becherhalter gibt es für die Besatzung, typischerweise wird der Passagierbereich in der Transporterklasse immer wieder gerne zum Frühstücksraum.

Schon mit dem weniger starken 2,0-Liter-Diesel ist der Vivaro flott unterwegs. 145 PS (106 kW) leistet der Vierzylinder und stemmt satte 400 Newtonmeter Drehmomentspitze bei 2000 Umdrehungen in der Minute. Das reicht für flinke Zwischenspurts, eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12,6 Sekunden und 178 km/h Höchstgeschwindigkeit. Beachtliche Werte für einen Lieferwagen mit 1,85 Tonnen Leergewicht. Die Maschine arbeitet dabei alles andere als hemdsärmelig, sondern ruhig und seidig, beweist zudem Antrittsstärke auch bei niedriger Drehzahl. 8,2 Liter Diesel konsumiert der Motor im Durchschnitt, bei 70 Liter Tankvolumen bleibt genügend Spielraum, um günstige Treibstoffpreise an den Tankstellen abzuspeichern.

Die Lenkung ist halbwegs präzise, in der Mittellage teils leicht schwammig. Die Federung überrascht mit gutem Komfort. Hoppelt der Vivaro unbeladen auf schlechten Fahrbahnbelägen noch wie ein liebestolles Karnickel, wandelt er sich schon bei leichter Beladung oder mit vier Passagieren an Bord zum Sanso-Schäfchen. Die Bremsen verrichten ihre Aufgabe zuverlässig und sprechen angenehm exakt an, das Geräuschniveau an Bord ist trotz des großen Resonanzkörpers des Laderaums erträglich. Seitliche Winde nimmt der Opel ohne zu murren, er stellt seinen Chauffeur vor keine allzu schwierigen Aufgaben.

Auch das Angebot der Assistenten kann sich sehen lassen. Ein adaptiver Tempomat, der

Spur- und Frontkollisionswarner sowie das Notbremssystem sind dabei, Verkehrszeichen- und Müdigkeitserkennung sowie Totwinkelüberwachung außerdem. Allerdings will all das auch bezahlt werden. Zur Serienausstattung zählen unter anderem nur der Geschwindigkeitsregler, elektrische Fensterheber, Radio, Zentralverriegelung und eine manuelle Klimaanlage, der Rest treibt den Preis mit Mehrwertsteuer um gut 6500 Euro nach oben auf 52.047 Euro. Dafür aber gibt es jede Menge Laderaum oder bis zu sechs Sitze – je nachdem, was gerade besser passt. (cen/mk)

Daten Opel Vivaro L Flexcab

Länge x Breite x Höhe (m): 5,31 x 2,20 (m. Sp.) x 1,94
Radstand (m): 3,28
Antrieb: 4-Zyl.-Diesel, 2000 ccm, Turbo, 6 Gänge
Leistung: 106 kW / 145 PS bei 3750 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 178 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter
CO₂-Emissionen: 206 g/km
Testverbrauch: 8,2 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1845 kg / max. 1185 kg
Anhängelast: 2000 kg
Kofferraumvolumen: max. 6100 Liter
Preis: 45.669 Euro (brutto)
Testwagenpreis: 52.047 Euro

Bilder zum Artikel



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Opel Vivaro Flexcab.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
