



Martijn Verhoef
8 augustus 2019

Van de groep profiteren

De overname van Opel door Groupe PSA betekent een innige samenwerking met de Franse merken uit de groep. Het resulteerde onder meer in de Opel Combo, die samen met Citroën en Peugeot werd ontwikkeld. Dit terwijl het oude model Combo nog van de Fiat Doblo was afgeleid. In het segment boven de Combo komt Opel nu met de nieuwe Vivaro, net zo goed het resultaat van een potje leentjebuur met de PSA-merken.

Maar terwijl de Combo tegelijkertijd met zijn Franse evenknie werd gelanceerd, volgt de Vivaro bijna drie jaar na de introductie van de Peugeot Expert en Citroën Jumpy. Of de Opel Vivaro genoeg vernieuwing met zich meebrengt, zochten we uit in de test.



Opfrisles

Nog even een opfrisles over de historie van de Vivaro: in 2001 bracht Opel de bestelauto voor het eerst op de markt, de vrucht van een samenwerking met Renault en later ook Nissan. Een uiterst succesvolle samenwerking, zo bleek. De tweede generatie werd weer met Renault ontwikkeld, maar naast Vivaro en Trafic kwam het model ook als Fiat Talento en Nissan NV300 op de markt. In totaal werden van de eerste twee generaties Opel Vivaro meer dan een miljoen exemplaren verkocht. En hoewel de tweede generatie Vivaro op het oog nog best wat jaren mee kon, is het nu tijd om de relatie met Renault af te laten brokkelen (voor de Movano werken de Duitsers nog wel samen met Renault-Nissan) en met een PSA-product op de proppen te komen. Sterker nog: het moederbedrijf legt Opel de taak op om binnen het concern de ontwikkeling van de lichte bedrijfswagens op zich te nemen. Dat is niet iets wat we in deze test-Vivaro al terug kunnen zien, maar het is Opel er wel alles aan gelegen om een kloppend product neer te zetten. Qua uiterlijk lukt dat best goed, want ondanks dat de lijnen veelal hetzelfde zijn als die van bijvoorbeeld de Citroën Jumpy, heeft de Vivaro een eigen smoelwerk meegekregen. De koplampen hebben karakteristieke

familietrekjes van Opels personenwagens; ook bij de Vivaro loopt de chromen strip van de grille door in de lichtunits. Het model is smaller dan het uitgaande model en komt daarmee minder stoer over. Het maakt de bus wel wendbaarder, bijvoorbeeld in krappe parkeergarages.



Dezelfde manco's

Vanbinnen moet je helemaal op de aanwezige merklogo's letten om het interieur te kunnen onderscheiden van dat van zijn Franse en Aziatische broers. De bediening van audio, boordcomputer en het multimediasysteem is bijvoorbeeld volledig vergelijkbaar met die van de Jumpy. En dat is geen straf, want zowel de boordcomputer als het touchscreen zijn fijn en snel te bedienen. In onze testauto mist een navigatiemodule, maar via Apple Carplay projecteer je gemakkelijk de instructies van Maps, Waze en Flitsmeister op het centrale scherm. Altijd up-to-date kaarten en je houdt de 599 euro voor het navigatiepakket in je zak.

De testauto is voorzien van de Innovation uitvoering en daarmee beschik je over onder

andere een lederen stuurwiel en fraaiere bekleding van de zetels. Om met drie inzittenden van de Vivaro gesloten bestelwagen gebruik te maken, dien je de multifunctionele bank voor de voorpassagiers te bestellen (299 euro). Je hebt dan ook gelijk een praktisch opbergvak onder de middelste zitplek. Geen overbodige luxe, want verder blinkt de Vivaro niet uit in opbergmogelijkheden. Dat moet gezegd: ze zijn wel aanwezig, maar niet handig in gebruik. Zo is het vakje onder het dashboardkastje en het multimediascherm net niet groot genoeg voor een gemiddelde smartphone en vliegt bovendien de hele inventaris bij de eerste bocht door de cabine. Het vak bovenop het dashboard is wel diep genoeg, maar lastig te bereiken door het vrij hoge dashboard.



Met doorlaadluik

Neem je met drie personen plaats in de Vivaro, dan dient de middelste inzittende niet over al te lange benen te beschikken. Het zitcomfort van de zetels is goed, op het gebied van verstelbaarheid hebben bestuurders vanaf 1,90m wel een dilemma: ga ik rechtop zitten, zodat ik de stoel verder naar achteren kan schuiven, of kantel ik de

Opel Vivaro 2.0D 150 L3H1 Innovation

leuning meer, waardoor er minder beenruimte over blijft. Uw redacteur kiest voor de eerste optie en dat blijkt een prima oplossing om comfortabel lange afstanden te rijden.

We rijden de Vivaro in de langste uitvoering (L3) en dat betekent dat we beschikken over een bijna 2,9m lange laadruimte.

Maar Opel heeft ook een handig doorlaadluik onder de passagiersstoel toegevoegd, zodat bijvoorbeeld lange planken en buizen van meer dan vier meter mee kunnen. Je hoeft dus niet meer moeilijk te doen met een imperiaal. In de L2 en L3 schuif je met gemak drie europallets en met een nuttig laadvermogen van 1.400 kg kun je dus flink wat lading in de auto stouwen. De laadruimte is bovendien gemakkelijk toegankelijk door de wijd scharnierende achterdeuren en de schuifdeur met grote laadopening. Die schuifdeur opent optioneel elektrisch, zodat je de deur ook met de sleutel of een voetbeweging onder de achterbumper kunt openschuiven.



Smeuige combi

Opel kan in de Vivaro gebruikmaken van PSA-motoren. Het betreft de bekende 1,5 en 2,0 liter dieselmotoren, met vermogens variërend van 100 tot en met 177 pk. De krachtigste variant is alleen met achttraps automatische transmissie te krijgen, maar wij rijden de 150 pk sterke tweeliter met handgeschakelde zesbak. Voordeel is dat deze versie het meeste mag trekken (2.500 kg), terwijl de versies met automaat maximaal 2.300 kg geremd mogen meesleuren. Hoewel de bak een beetje hakerig schakelt, is het samenspel met de koppellijke motor een smeuïg geheel.

Je verlangt zelfs met zware belading niet naar meer vermogen, wat ons de conclusie doet trekken dat je alleen voor de sterkste versie zou gaan, als je graag een automaat wilt. Beladen rijdt de Vivaro het beste, maar leeg slaat de bus ook geen modderfiguur. De bladveren achter weten een goede balans tussen stevig en comfortabel te bieden, zodat het rijgedrag niet stoterig aanvoelt. In bochten weet de auto zich kranig te weren, maar het stuurgevoel is een stuk zompiger dan dat van bijvoorbeeld een Ford Transit Custom.

De dieselmotor weet zich te bewijzen als een krachtige, maar ook zuinige metgezel. In de testperiode halen we met belading natuurlijk niet de vrij rooskleurige fabrieksopgave van 5,6 liter op 100 kilometer. Maar met een praktijkverbruik van 1 op 15 schrijft de Vivaro prima cijfers. Het BlueInjection-additief aan de diesel weet de uitstoot van stikstof zoveel mogelijk te beperken, wat er mede voor zorgt dat de Opel voldoet aan de strenge Euro 6d-emissienorm.



Wat moet je kiezen?

Als Innovation profiteert de Vivaro standaard van een batterij aan veiligheidssystemen. De dodehoekhulp en rijbaanhulp zijn een fijne aanvulling op de forse bus, maar de adaptieve cruise control heeft niet veel toegevoegde waarde. Vrij regelmatig schakelt het systeem zichzelf uit, omdat het snelheidsverschil met bijvoorbeeld een invoegende medeweggebruiker te groot is. Maar als het gaat om het aanbod van veiligheidssystemen, dan kunnen we stellen dat Opel verder is dan concurrenten als Nissan en Renault. Zelfs een head-up display behoort tot de mogelijkheden, maar daarvoor dien je wel het navigatiepakket aan te vinken.

De testauto is overcompleet en dat brengt een prijskaartje van 29.195 euro met zich mee, exclusief BTW en BPM. Kun je het ook zonder dodehoekhulp, keyless entry en stoelverwarming stellen? Als Edition kost de auto aanzienlijk minder, maar beschik je nog steeds over meer dan voldoende opties. Het loont nog meer om voor minder vermogen te opteren, maar daarvoor bevalt de 2.0D met 150 pk ons te goed. Of je uiteindelijk voor de Citroën, Opel, Peugeot of Toyota gaat, zal ongetwijfeld te

maken hebben met de ervaringen die je met Ã©Ã©n van de merken al hebt. Of misschien vind je de ene neus net wat aansprekender dan de andere. Grote verschillen zijn er onderling niet, maar voor de Opelrijder is het een aanwinst dat hij voor de complete, comfortabele en up-to-date Vivaro kan kiezen.

Plus

- + Complete veiligheidsuitrusting
- + Up-to-date multimedia
- + Zuinig en sterk

Min

- Onpraktische aflegvakken
- Adaptieve cruise control niet bij de les