

Opel Vivaro dc L2H1 2.0 CDTI

Onveranderd goed

Mooi op tijd voor de wettelijke emissie-eisen, paste Opel dit jaar de motoren van haar bestelauto's aan naar Euro 4-niveau. Ook het uiterlijk van de Vivaro werd licht gewijzigd. De versie met lange wielbasis en dubbele cabine staat centraal in deze minitest.

De Vivaro is een succesnummer in Nederland. De eigenzinnige vormgeving en het praktische gebruiksgemak hebben het oordeel 'goed' gekregen van het Nederlandse publiek, getuige het marktaandeel van 16 procent van de Vivaro. Daarmee is de Vivaro een stuk populairder dan elders in Europa, want daar ligt het aandeel op 10 procent. Wellicht dat Opel er daarom verstandig aan gedaan heeft om aan het uiterlijk niet al te veel te veranderen. De verschil-

len zijn op één hand te tellen: er is wat chromen aan de grille toegevoegd, de koplampen ogen iets agressiever, de bumper aan de voorzijde steekt iets meer naar voren en de achterlichten zijn voorzien van helder dekglas. Gebleven bij de Vivaro is het meest karakteristieke onderdeel van het uiterlijk: de knik boven de cabine.

Ruimte

In het interieur is niet zo veel veranderd, maar daarvoor was ook eigen-



Goed kijken

Uiterlijk is de Vivaro niet veel veranderd. Kijk goed naar de grille, de koplampen en de bumper. Dat is het wel zo'n beetje.

lijk geen noodzaak. Nog steeds mist de gebruiker van de Vivaro eigenlijk niets in de cabine. Het dashboard is rijkelijk voorzien van allerlei opbergmogelijkheden, inclusief het haakje voor een afvalzakje. De stoelen zitten goed, al lijken ze wat zacht. Hoe zouden ze zitten bij honderdduizend kilometers? Op de bestuurdersstoel van de test-Vivaro waren een armsteun en een lende-steun gemonteerd. Die laatste is maar moeilijk voelbaar. De stoel is in lengte en hoogte verstelbaar, het stuur alleen in diepte. Achter de bestuurder en eventuele bijrijders hebben de meerijders in de dubbele cabine alle ruimte die ze nodig hebben. Wij maten een knieruimte van 21 cm, genoeg voor comfortabel zitten en wellicht een dutje na een dag werk. In de dubbele cabine is ook nagedacht over bergruimte en comfort. Zo vinden we aan de

voorzijde van de bank een opbergruimte, evenals aan de linkerzijde. Daar zijn ook een bekerhouder en een 12V-aansluiting voor de mp3-speler of PSP aanwezig. Ook opvallend: drie led-lichtunits die als het moet voldoende licht geven om bijvoorbeeld een boek te lezen. Een zelfde unit is ook onder de bank bij de schuifdeur aangebracht. Die verlicht mooi de instap in het donker. Een schuifdeur links is als extra verkrijgbaar vanaf 520 euro.

Rammel

De laadruimte is door de dubbele cabine natuurlijk beperkt in lengte. Spullen van 178 cm kunnen mee, het vak onder de bank in de dubbele cabine laat spullen tot 220 cm toe. Tussen de wielkasten is er 123 cm ruimte, genoeg dus voor een europallet. Het kunststof tussenschot met ruit is van leverancier Snoeks Automotive.

Hoewel het geheel er mooi uitziet, zelfs aan een Opel-logo is gedacht, bereikten ons achter het stuur toch verontrustende kraak- en rammelgeluiden van het tussenschot bij oneffenheden in de weg.

Souplesse

De motor van de Vivaro is het meest veranderde onderdeel. De 2.0 CDTI vervangt de 1.9 CDTI. De versie in deze Vivaro beschikte over 114 pk en dat bleek in de praktijk genoeg te zijn. De versie met 145 pk is wellicht alleen nodig als je een speedy koeriersbedrijf hebt. Opel repte bij de introductie afgelopen zomer al over de toegenomen trekkracht en blijkt gelijk te hebben. Het maximum koppel bedraagt nu 290 Nm, dat al bij 1650 t/min beschikbaar is. Het zorgt ervoor dat de common rail diesel, gecombineerd met een soepel schakelende zesversnel-

Specificaties & metingen

Merk	Opel
Type	Vivaro L2H1
	dubb. Cab.
Motor	4 cilinder
	common rail diesel
Inhoud (cm ³)	1995
Vermogen (kw/pk)	84/114
Koppel (Nm bij t/min)	290
	bij 1650-2250 t/min
Afmetingen uitwendig l x b x h (cm)	518 x 190 x 196
Wielbasis (cm)	350
Laadruimte l x b x h (cm)	178 x 164 x 136
Tilhoogte (cm)	53
Eigen gewicht (kg)	1700
Nuttig laadvermogen (kg)	1260
Max. aanhangwagengewicht (kg)	750/2000
Geluidsniveau bij 80/120 km/uur (dBA)	65/71
Acceleratie 0-80 km/h	11,0
Acceleratie 80-120 km/h	11,6
Brandstofverbruik (snelweg, leeg)	1 liter op 11,8 km
Aanschafprijs basismodel	€ 18.930,-
Prijs zoals getest	€ 24.630,-

Alle prijzen excl. BPM en excl BTW



Ruimte
In de dubbele cabine hebben de passagiers niets te klagen. Er is voldoende beenruimte en zelfs wat bergruimte. Let op de led-lampjes in het dak.



Blauw
De cabine is niet veel veranderd. Het dashboard doet nog steeds modern aan. De blauwe bekleding fleurt het interieur wat op.



Logo
Op het tussenschot is prominent het Opel-logo afgebeeld. Het systeem om de deuren 180 graden open te krijgen is goed en stevig.



Gebruiksgemak
De passagiers hebben in de dubbele cabine de beschikking over een bekerhouder, opbergruimte en een 12V-aansluiting.

lingsbak, nooit om power en souplesse verlezen zit. De cijfers voor de acceleraties in de tabel spreken wat dat betreft duidelijke taal. Daarbij blijft de motor mooi stil en draait bij 120 km/h een zeer nette en stille 2350 toeren per minuut. Opel laat de zesversnellingsbak echt functioneel zijn, de auto wordt er stiller van en het verbruik is zeker niet slecht: 1 liter op 11,8 km is niet sensationeel, maar je kunt er wel mee aankom-

men bij de gemiddelde fleetowner. Opel heeft er, samen met Renault en Nissan, destijds goed aan gedaan de toen wat futuristisch ogende Vivaro toch in de markt te zetten. De auto is qua uiterlijk nog steeds modern en kan met de nieuwe, prima motorisering weer jaren vooruit in dit segment. Deze auto kunnen gebruikers niet anders als 'goed' waarderen. ■

Arjan Velthoven

Ploeger vervangt complete ICT

De Ploeger Groep uit Harderwijk investeert de komende tijd een fors bedrag in ICT. Begin 2007 start de implementatie van een nieuw TMS. Daarna volgen nieuwe boordcomputers voor het hele wagenpark van ruim 200 trekkende eenheden en tracking & tracing via internet.

Ploeger werkt tot eind dit jaar met TranSupport als centraal TMS voor de hele organisatie. "Omdat het systeem niet langer wordt ondersteund zijn we enige tijd geleden al op zoek gegaan naar een nieuw TMS", vertelt directeur Adwin Ploeger. Samen met ICT-adviseur Jan Vieveen startte Ploeger een selectietraject, waaruit het Amerikaanse TMW als beste uit de bus kwam. "De volledigheid van het pakket en de prijs-/kwaliteitverhouding gaven voor ons de doorslag", licht Ploeger toe. In het eerste kwartaal van 2007 wordt TMW door leverancier SWAC International uit Oostende geïmplementeerd bij alle drie de vestigingen van de Ploeger Groep: in Harder-



TMS
Ploeger investeert de komende tijd in een nieuw TMS, boordcomputers en tracing & tracing via internet.

wijk, Tilburg en Poppel. Ploeger: "De centrale server komt in Harderwijk, met een backup-systeem in Tilburg." TMW draait in ons land onder andere ook bij Van der Wal Internationaal Transport en Penske Logistics. In de volgende fase wil Ploeger haar wagens uitrusten met een nieuw boordcomputersysteem ter vervanging van de bestaande ICS-boordcom-

puters. Ploeger heeft ook hiervoor een selectietraject in gang gezet. "We zijn op zoek naar een systeem met mobiele communicatie, plaatsbepaling en navigatie", aldus Ploeger. Als dit is geïnstalleerd wordt ook een koppeling gemaakt naar de website van Ploeger (www.ploeger.nl) zodat opdrachtgevers de status van hun zendingen via internet kunnen opvragen. ■

Ook roetfiltersubsidie op bestelauto's



De 500 euro korting die het Ministerie van VROM geeft op achteraf aangebrachte roetfilters in dieselauto's geldt ook voor bestelauto's met dieselmotor. In de praktijk betekent het dat de dieselrijder met deze korting van 500 euro nog maar tussen de 50 en 300 euro zelf hoeft te betalen om

een roetfilter te laten plaatsen. De kostprijs van roetfilters ligt gemiddeld tussen de 550 en 800 euro. Eigenaren van een bestelauto kunnen naar een APK-keuringsstation gaan dat voor het plaatsen van een roetfilter is gecontracteerd door de Dienst Wegverkeer (RDW). Dit gecontracte-

erde keuringsstation verrekent de korting meteen waardoor de klant alleen het resterende bedrag betaalt van circa 50 tot 300 euro. De subsidiemaatregel geldt voor bestaande dieselpersonenauto's en bestelauto's die minder dan 3500 kilo wegen. De subsidieregeling loopt in ieder geval door tot 1 januari 2008. Voor nieuwe auto's met roetfilter is de korting al verrekend in de aanschafprijs (600 euro korting op de aankoopbelasting BPM). ■