

TESTFAHRT OPEL VIVARO 4X4:

Für Baustellen mit schwierigen Untergründen

Im südlichen Elsaß nah bei Basel liegt der kleine Ort Senheim, in dem Dangel Allradversionen von PSA-Fahrzeugen und deren Schwestermodelle, wie Fiat Ducato oder Toyota Proace und Proace City aus Serienfahrzeugen produziert ... | VON GUNDO SANDERS

Jetzt hatten wir die Möglichkeit, ihn zwei Wochen zu fahren. Uns hat der Allradumbau überzeugt: Insbesondere auf dem Offroadparcour, der direkt zum Dangel Firmenareal gehört. Denn auch wenn der Offroadparcour von Dangel klein ist, hatten wir hier doch viele Möglichkeiten, das Fahrzeug und seine Leistungsmerkmale zu testen. Dort geht es auch durch einen Bach, auf steilen Schotterpisten – teilweise nur mit drei Rädern am Boden – rauf und runter. Auch die Rüttelstrecke damit zu fahren, hat gezeigt, wie gut das Fahrwerk mit dem Dangelumbau zurechtkommt. Die stärkeren Federungen, die hier auch für die Allradmodelle verwendet werden, machen einen guten Eindruck und nehmen einiges der Stöße auf.

Durch den größeren Allradumbau hat der Vivaro rund 40 mm mehr Bodenfreiheit. Eine ganz überwiegende Anzahl der Fahrzeuge, die hier umgebaut werden, sind Bestellungen aus Norwegen, Frankreich und Österreich. Opel verkauft seine Allrad-Varianten des Vivaro und Combo vor allem an Handwerker, für die die Doppelkabine besonders praktisch ist. So können Mitarbeiter sowie Material und Werkzeug gleichzeitig transportieren werden. 6 Sitzplätze hat die Doppelkabine und auch in der kurzen Version, die wir gefahren sind, bleibt noch genügend Laderaum, der durch eine Trennwand von der Kabine getrennt ist. Bis zu 2.500 kg Anhängelast darf der Allrad-Vivaro ziehen. Außerdem kommt er in fast alle Parkhäuser, da er auch mit der größeren Bodenfreiheit unter 1,94 Meter Dachhöhe bleibt. Werden die Straßenverhältnisse rauer, kann während der Fahrt einfach in den „AUTO 4WD“-Modus umgeschaltet werden. Erkennt das System Schlupf an den Vorderrädern, verteilt die Visco-Kupplung die Kraft entsprechend an die Hinterachse.

Auf noch schwierigerem Untergrund empfiehlt sich als Einstellung „R. Lock“. Dadurch wird die Hinterachse gesperrt. Das optional erhältliche



Auch wenn nur noch drei Räder am Boden sind, dreht der Opel Vivaro 4x4 nicht durch, dank Visco-Kupplung. (Bilder: Sanders)

Sperrdifferential („limited-slip rear differential“) sorgt für beste Traktion auch bei widrigsten Bodenverhältnissen. Es leitet bei Bedarf das gesamte Drehmoment an ein Hinterrad weiter. Wie gut das funktioniert, haben wir auf dem Dangel-Parcour live mit unserem Test-Fahrzeug erlebt. Schutzplatten für den Motor und Vorrichtungen als zusätzliche Sicherung für Tank und Hinterachse schützen auf karosseriefeindlichen

Untergründen. Insgesamt mit bis zu 245 Millimeter Bodenfreiheit, einem Böschungswinkel von bis zu 20,4 Grad vorne und 31 Grad hinten sowie einem Rampenwinkel von bis zu 20 Grad (je nach Fahrzeuglänge) wird der Vivaro 4x4 zum echten Crosscountry-Großraum-Van. Dazu meistert er Steigungen bis zu 23,7 Grad.

FAZIT

Der bei Dangel zum 4x4 umgebaute Opel Vivaro als Doppelkabine ist eine praktische, gut zu nutzende

Transporterlösung für Bauhandwerker, die sich viel auf unwegsamen Untergründen bewegen. Wir sind ihn gerne gefahren, waren von der Ausstattung angenehm überrascht und würden ihn auch selbst wählen, wenn wir schwierige Gelände öfter befahren müssten! <



Blick in die Produktion von Dangel

Fahrzeug	Opel Vivaro M Doka 4x4 AT8 Elegance
Preis inkl. MwSt.	€ 55.601,90
Internet	https://www.opel.de/nutzfahrzeuge/.html
Motorleistung	122 PS / 88 kW
Motor	2.0 Diesel
Antrieb	Vorderrad + Allrad wahlweise, 8-Gang-Automatik
Testverbrauch	7,5 l Diesel
Zuladung	1.255 kg
Anhängelast	750 kg / 2.500 kg
Wendekreis	12,9 m
Vmax	170 km/h