

AUTO

ZEITUNG

C 5337 D

7.2.79

Nr. 4

DM 3,-

AKTUELL
RALLYE
MONTECARLO

**Das komplette
Modell-Programm**

NEUE MERCEDES

für jeden Geldbeutel

Das gesamte Angebot:

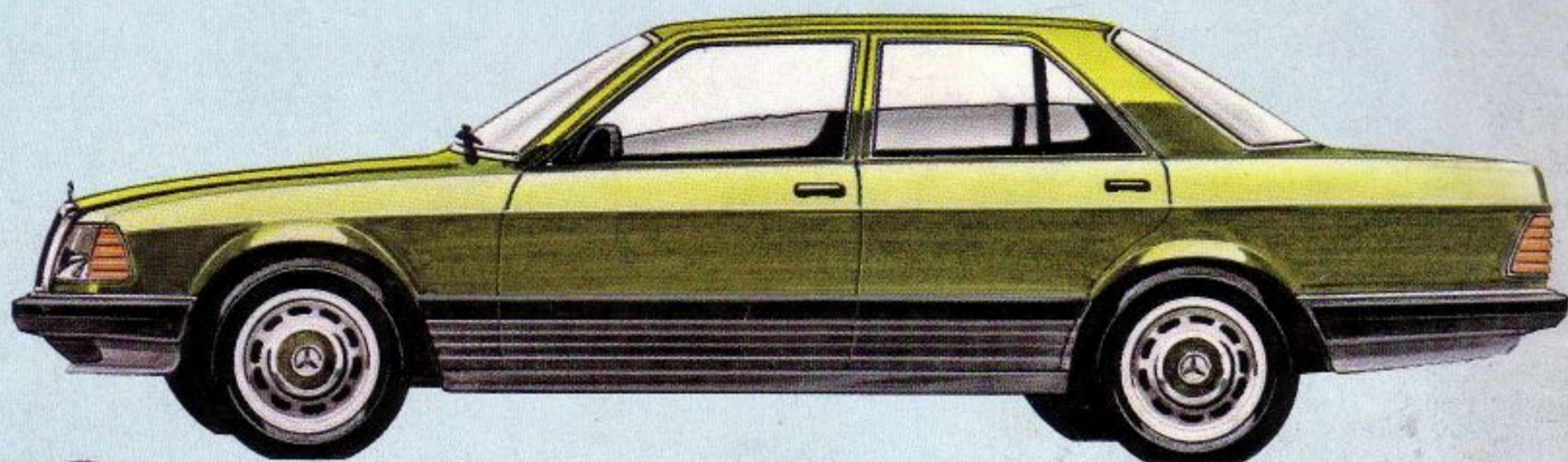
Kaufberatung FORD FIESTA

Bestseller-Test:

50 000 km mit dem OPEL REKORD

AUTO ZEITUNG beweist

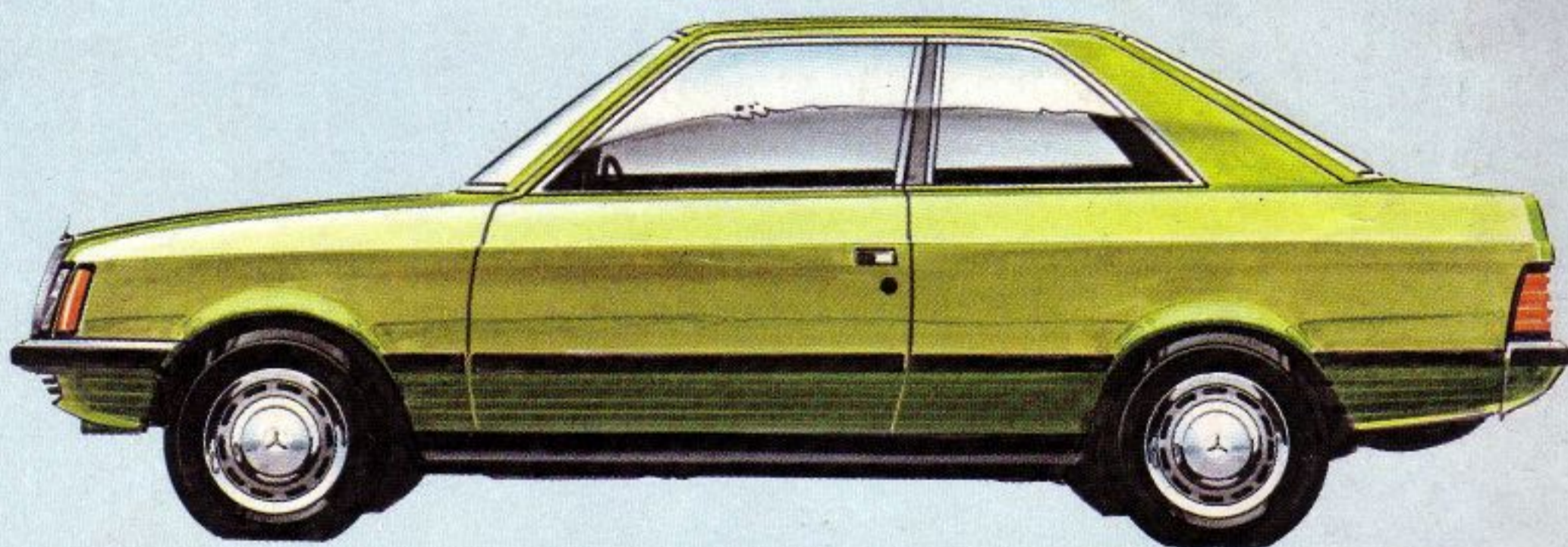
Der TÜV blickt nicht mehr durch!



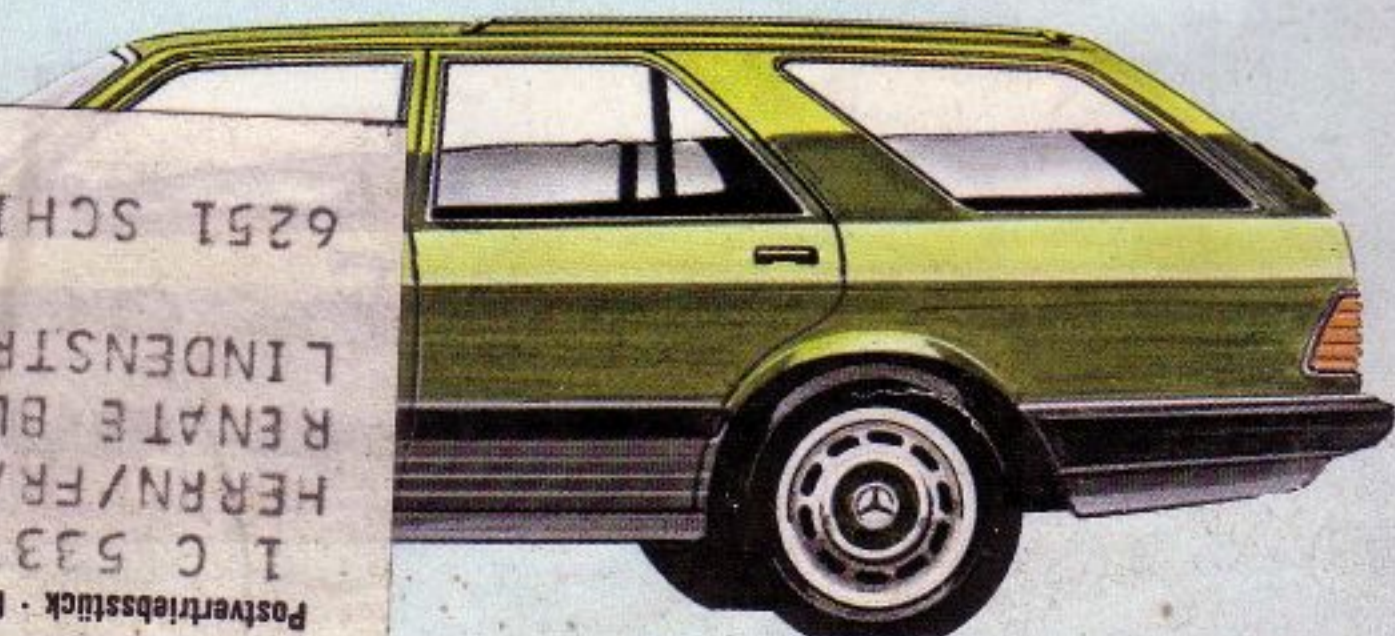
Die neue S-Klasse-Limousine



Die neue kleine 170-Limousine



Das neue kleine 170-Coupé



Der neue S-Klasse-Kombi

Heinrich Bauer Verlag · Postf. 100444 · 2-Hamburg 1
Postvertriebsstück · Gebühr bezahlt 500 04/ 460
I C 5337 DK *252800167799
HERRN/FRAU/FRL./FA.
RENATE BLEUL
LINDENSTR. 2
6251 SCHIESSHEIM

Off Road

Ein Grand mit Vieren

Bei VW gibt es Überlegungen, den Bus künftig auch mit Allradantrieb anzubieten. AUTO ZEITUNG hatte bereits Gelegenheit, einen Prototyp zu fahren



Mit seiner stattlichen Länge von 4,50 Metern und dem langen Radstand von 2,40 Metern wirkt der VW Bus im Gelände etwas fehl am Platz. Doch mit ausgeklügelter Allrad-Technik krabbelt der Bus auch auf schmale Hindernisse, rutscht über die Kuppe und rollt problemlos wieder hinab

FOTOS: BERND EBENER

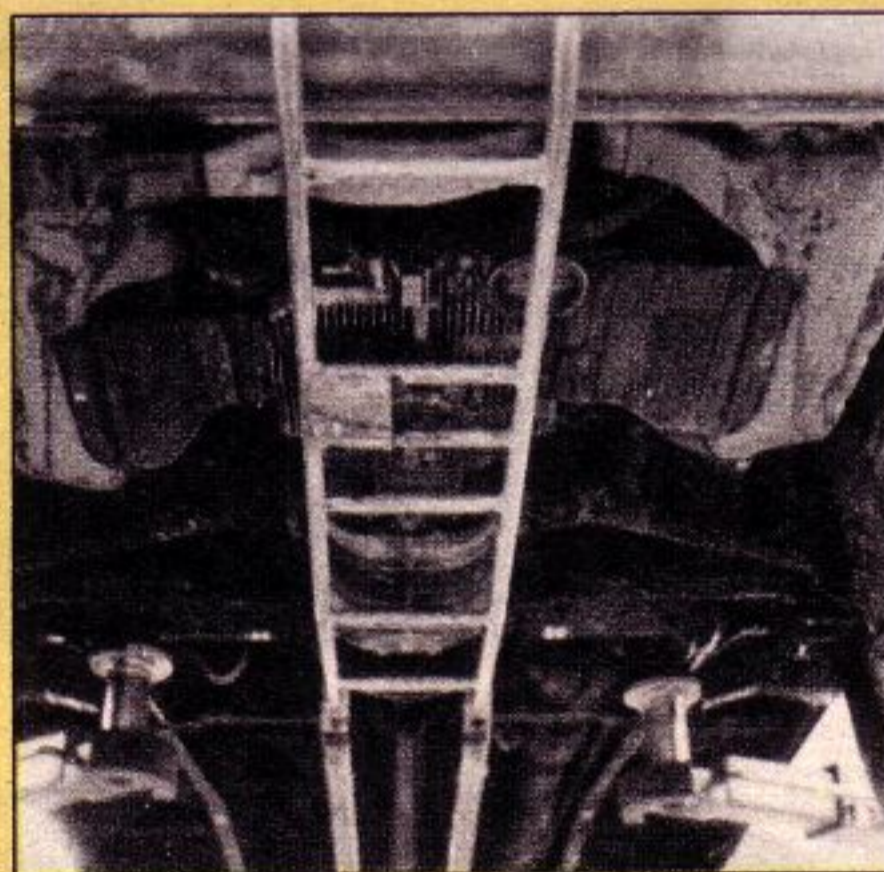
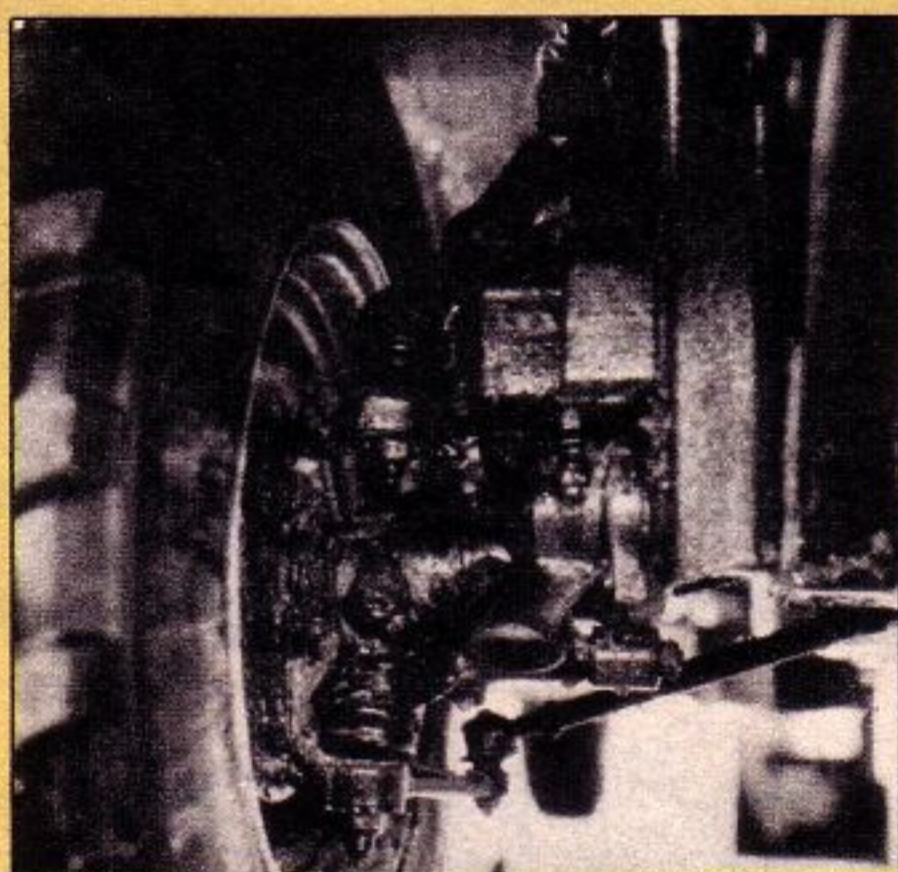
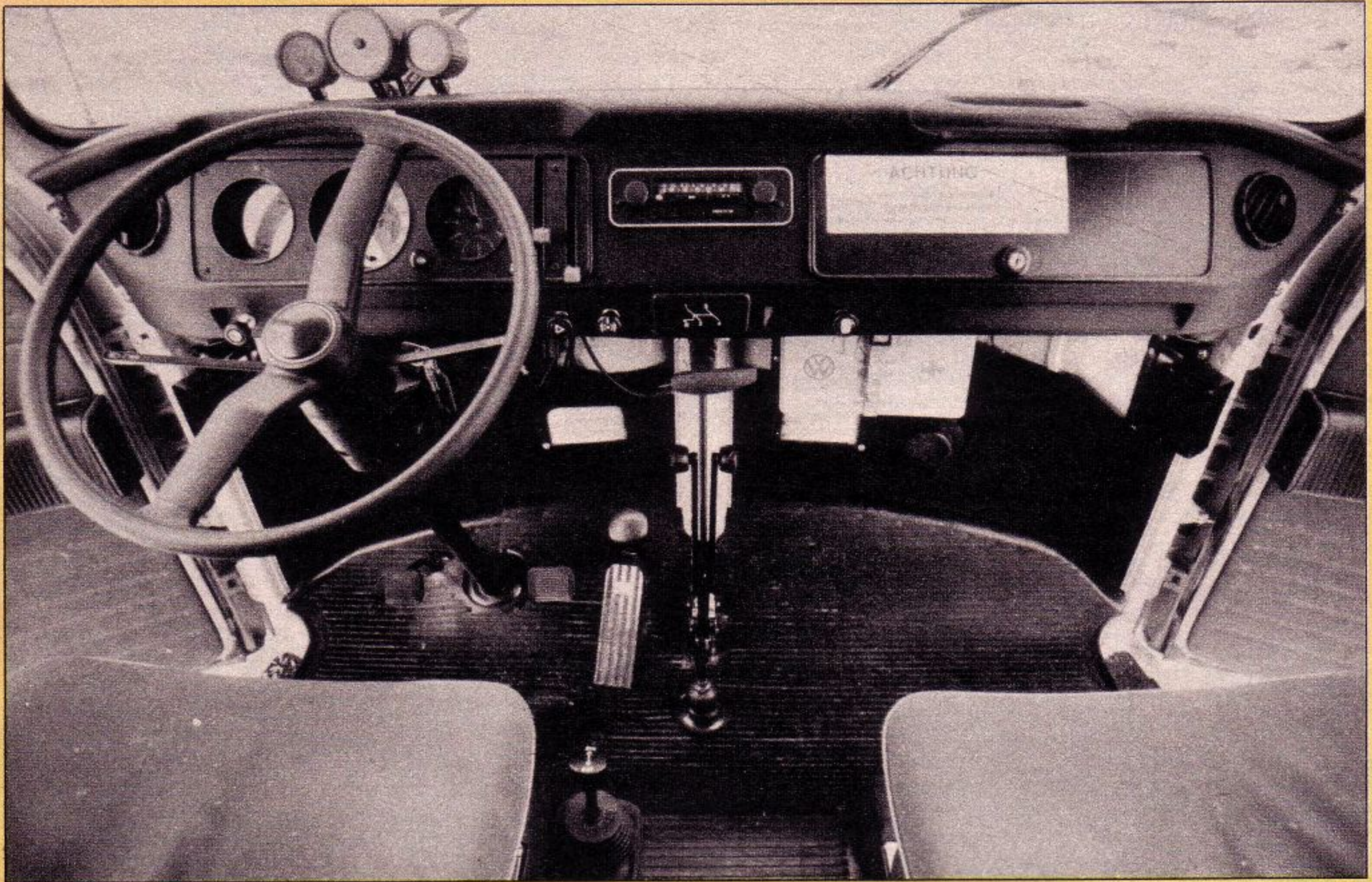
Henning Duckstein, 37, arbeitet seit dreizehn Jahren als Versuchingenieur in der Transporter-Abteilung des Wolfsburger VW-Werks. In seiner Freizeit, vor allem aber während seines Urlaubs, beschäftigt er sich mit der afrikanischen Sahara-Region. Die 580 Kilometer lange Wüstenpiste von Foggaret-ez-Zoua nach Bordj Omar Driss ist ihm fast genauso vertraut wie die Autobahn von Braunschweig nach Ingol-

stadt. Und den für motorgetriebene Radfahrzeuge als unpassierbar geltenden Grand Erg Orientale, eine Schlucht auf der Querverbindung von Deb-Deb nach El-Ued hat vermutlich Henning Duckstein als erster Mensch durchquert. Mit einem VW-Bus.

Denn was liegt wohl näher, als die Kombination von VW-Ingenieur und VW Bus? Zumal der Bus als besonders vielseitiges und auch für schlechte Straßen taug-







Drei Details im Führerhaus verraten die spezielle Antriebstechnik: Zwischen den Vordersitzen der zusätzliche Schalthebel, mit dem der Antrieb der Vorderräder zugeschaltet wird, am Gestänge der Handbremse zusätzliche Hebel zur einzelnen

Abbremsung der Hinterräder und auf dem Armaturenbrett drei zusätzliche Kontrollinstrumente. Die Wagenunterseite ist komplett durch Bleche, Kufen und Leitern geschützt. Links: Vorderachse mit Antriebswelle zwischen den Längslenkern.

liches Fahrzeug gilt. Jener Bus, der deswegen im Volksmund auch gern als „Bully“, im Werk nüchtern als „Typ 2“ bezeichnet wird. Ganz normal, sprich ganz serienmäßig, waren die Ducksteinschen Wüsten-Busse nie. Doch als Henning Duckstein eines schönen Urlaubstages wieder einmal neidisch einem vierradgetriebenen Landrover auf Ab-Wegen hinterherblicken mußte, keimte der Wunsch nach dem VW-Super-Bus

unaufhaltsam in ihm auf. Duckstein wäre kein als stur verschriener Norddeutscher, würde er sich diesen Wunsch nicht erfüllt haben. Zunächst konstruierte und baute er ziemlich heimlich, später mit Wissen und Billigung seines Chefs und noch viel später mit allerhöchstem Segen. Was Duckstein und Co. im Auftrag von VW fabrizierten, wurde AUTO ZEITUNG jetzt erstmals vorgestellt: ein Typ 2 mit Allradantrieb. Und um

es gleich vorwegzunehmen: Dieser Wagen hat das Zeug, anderen vierradgetriebenen Fahrzeugen das Landleben schwerzumachen. Normalerweise präsentieren Automobilhersteller ihre jüngsten Produkte auf malerischen Küstenstraßen, auf romantischen Gebirgstrecken oder auf abgesperrten Rennkursen. Den Allrad-Bus stellte uns VW jedoch in eine Wüstenei innerhalb des Werksgeländes. Spöttelnde Mitarbeiter bezeichnen sie

als die Ducksteinschen Sandberge. Tatsächlich handelt es sich jedoch um die von einem Saugbagger aufgeschwemmte Imitation der Mondoerfläche, die zudem am Testtag auch noch unter einer etwa zehn Zentimeter dicken Schneedecke liegt. Kurz, ein besonders böses Gelände. Was wir auch prompt zu spüren bekommen, denn der zwecks Einstimmung und zum Vergleich mitgebrachte Lada Niva versackt nach 50

Metern Sturmlauf sang- und klanglos im Schnee-Sand-Gemisch. Nur mit Vor-und-zurück-Schaukel-Technik und durch die Angst des Fahrers vor der Blamage ist es dem Niva vergönnt, das Gelände mit eigener Kraft wieder zu verlassen.

Wie überlegen nimmt sich dagegen der Allrad-Bus aus. Er biegt von der Straße, wadet durch den Schnee, kraxelt über den ersten Sandbuckel, pflügt ungeführt durch achsentiefe Spuren und hält genau vor uns an. Wir steigen – komfortabel – durch die seitliche Schiebetür ein, belegen zwei der acht Sitzplätze mit Beschlag und hoffen schadenfroh, daß der Bus aus dem Stand nie wieder in Schwung kommt. Doch diese Rechnung machen wir ohne Duckstein und seinen Bus. Völlig ungerührt, ohne Spielereien mit der Kuppelung, ohne Kraftakte des Motors setzt sich der Bus wieder in Bewegung – so, als ob er im Liniendienst von der Haltestelle am Werkstor losdampft.

Während der Einführungs-runde zeigt uns Henning Duckstein die besonderen Tücken des etwa zwei fußballfelder großen Geländes – nicht um vor ihnen zu warnen, sondern um seine Ansicht über die „Ideallinie“ klarzustellen.

Danach dürfen wir ans Lenkrad. Der Anblick ist vertraut, das Cockpit fast serienmäßig. Auf dem Armaturenbrett, oberhalb des Tachos, hocken drei Zusatzinstrumente, die Auskunft geben über Motoröldruck, Motordrehzahl und -öltemperatur. Im Durchgang zwischen den beiden Vordersitzen steht ein zusätzlicher, kurzer Schalthebel, mit dem der Antrieb der Vorderräder zugeschaltet werden kann. Wenn es sein muß, mitten in voller Fahrt. Nur das Gaspedal soll dabei kurz gelupft werden. Und dann klebt da noch ein großer Zettel auf dem Handschuhkasten-deckel: „Achtung! Kuppelung nur zum Schalten, keine Anfahrkupplung. Nach Schaltvorgang Pedal sofort schnell lösen!!“

Wie ist denn das zu verstehen? „Auf losem Untergrund ist es besonders

Die Technik des VW Allradbus

MOTOR

Luftgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Boxermotor im Heck des Fahrzeugs, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine zentrale Nockenwelle im Motorblock, Antrieb über Stirnräder, parallel hängende Ventile über Stößelstangen und Kipphebel betätigt, Leichtmetall-Ölkühler, zwei Fallstrom-Geländevergaser 1 B 3 mit Ringschwimmerkammer, zusätzlich angeflanschte Ölpumpe für Drehmomentwandler, Druckumlaufschmierung.

Bohrung/Hub	94/71 mm
Hubraum	1970 cm ³
Verdichtung	7,3:1
Leistung	51 kW/70 PS bei 4200/min
Max. Drehmoment	143 Nm/14,6 mkp/2800 min
Batterie/Lichtmaschine	12 V/45 Ah/770 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit nachgeschaltetem Drehmomentwandler, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Mittelschalthebel, Heckantrieb mit zuschaltbarem Frontantrieb, Antriebswellen und Kardanwelle mit abschmierbaren Kreuzgelenken, vorn und hinten Sperrdifferential mit 100 Nm Sperrwirkung, Getriebeübersetzungen: 1. Gang 3,78:1, 2. Gang 2,06:1, 3. Gang 1,26:1, 4. Gang 0,82:1, R.-Gang 3,28:1, Achsübersetzung 5,857:1, Drehmomentverstärkung im Wandler max. 2,1fach.

FAHRWERK

Vorne Einzelradaufhängung an Kurbellenkern, Drehstabfederung, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, wegen des Kardanwellendurchgangs geändertes Achstragrohr mit gekürzten Drehstabfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit verstärkter Dämpferwirkung, Kugelumlauf-Lenkung mit geänderter Lenkinematik, Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit Trommelbremsen vorn und hinten, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, bei Bedarf zur Unterstützung der Sperrdifferentialwirkung kann jedes Hinterrad einzeln abgebremst werden, wahlweise 14-Zoll-Räder mit Reifen 215 R 14 oder 16-Zoll-Räder mit Reifen 7.00 R 16.

UNTERSCHUTZ

Vorderwagen einschließlich Vorderachse komplett mit drei Millimeter dicker Blechwanne abgekapselt, Wagenmitte und Kardanwelle durch kufenartige Profilträger geschützt, Getriebe und Motor mit leiterförmigem Rohrgestell gesichert.

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit wahlweise allen Aufbauten des Transporter-Programms, Außenabmessungen: Länge 4505 mm, Breite 1720 mm, Höhe 2045 (2005) mm, Spurweite v./h. 1420/1420 mm, Radstand 2400 mm, Bodenfreiheit Vorderachse 297 (258) mm, Hinterachse 282 (245) mm, Böschungswinkel vorn 30° (24°), hinten 22° (26°), Gewichte: Leergewicht 1577 (1532) kg, zul. Gesamtgewicht 2200 (2200) kg, Achslastverteilung leer: 55,3/44,7 (55,0/45,0)%. Alle Angaben in Klammern gelten für die Ausführung mit 14-Zoll-Reifen.

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

0–100 km/h	36 s
Höchstgeschwindigkeit je nach Reifengröße	115–120 km/h
Steigfähigkeit je nach Reifen	77–94%
Straßenverbrauch	ca. 13–15 l/100 km

PREIS/HERSTELLER

Preis ab ca. 25 000.– DM · Herst. Volkswagenwerk AG, 318 Wolfsburg

wichtig, daß weich und ruckfrei angefahren wird. Und das kann keiner so gut wie ein Drehmomentwandler“, doziert Duckstein. Automatik-Fahrer können das vorbehaltlos bestätigen. Da man aber keine Vollautomatik installieren wollte, muß zum Schalten der Kraftfluß vom Motor zum Wandler getrennt werden. Eben durch die Kupplung. Es ließe sich auch die einst im Käfer installierte, elektrisch vom Schalthebel aus ge-

steuerte Trennungsmimik verwenden. Doch Duckstein hält sie wegen der extremen Einsatzbedingungen im Gelände für zu empfindlich. Also, Kupplung treten (zur Mahnung leuchtet im Armaturenbrett eine rote Lampe auf), ersten Gang einlegen, Fuß vom Kupplungspedal, Gas geben und ab geht der Bus. Die Hügel hinauf, die Buckel hinunter. Schneewehen stellen sich in den Weg – und werden niedergemacht. Gedanken an

steckengebliebene Einsatzfahrzeuge von Polizei und Krankentransport zur Jahreswende in Schleswig-Holstein kommen anlässlich dieser Demonstration auf.

Der Fotograf winkt, wir sollen da drüben an der Steigung (geschätzte 50 Prozent) doch einmal anhalten. Foto. Okay. Abfahren. Der Wandler rührt etwas länger als normal im Öl, aber dann krabbelt der Bus wieder los. Übrigens: Jene Öltemperaturanzeige auf dem Armaturenbrett zeigt die Temperatur des Hydrauliköls im Wandler an.

Auf zur nächsten Düne. Weil wir etwas schräg angefahren sind, hängen plötzlich das vordere rechte und das hintere linke Rad frei in der Luft. Eine Situation, in der auch die Sperrdifferentiale an Vorder- und Hinterachse machtlos sind. Eine Situation also, in der Herr Duckstein und sein Bus passen müssen? Keineswegs! Der Versuchingenieur greift einfach zur Handbremse, deren Wirkung auf jedes Hinterrad einzeln dosierbar ist, bremst das linke Hinterrad ab, unterstützt dadurch die Wirksamkeit der Hinterachssperre – und schon krabbelt der Bus auch über diese Düne ...

Bleibt nur noch hinzuzufügen, daß auch das Fahren auf festen Straßen keine Probleme bereitet, nicht mal nennenswerte Geräusche auftreten. Man sollte zuvor nur fix den Vierradantrieb ausschalten, weil sonst das Lenkrad in Kurven so heftig in den Händen zerrt.

Hat dieses Auto also überhaupt keinen gewichtigen Nachteil? Doch, einen, sogar einen entscheidenden! Dieses Auto gibt es nicht zu kaufen! Auf gar keinen Fall mit der Karosserie des jetzigen Typs 2. Und ob es sich lohnt, den Allradantrieb für den im Sommer fälligen Nachfolger anzubieten, klopfen die VW-Marketingstrategen gerade bei der potentiellen Kundschaft ab. Allrad-Fans aller Marken, vereinigt Euch! Ruft das VW-Werk (Telefon 0 53 61/2 21) an. Verlangt Toni Schmücker. Fordert den Vierrad-Bus. Es lohnt sich.

**Gernot Röthig
Manfred Visang**