

GUTE FAHRT

3/79 DM 3.-
 Schweiz sfr 3.30
 Österreich öS 24.-
 Italien L 1500.-
 Spanien ptas 120.-
 Niederlande hlf 3.50
 Belgien bfr 57.-
 Luxemburg lfr 53.-
 Dänemark dkr 9.-
 Schweden skr 9.-
 Norwegen nkr 9.-
 Jugoslawien din 30.-
 Printed in Germany
 Delius Klasing Verlag

**TEST
 Radar-
 Warner**
 *
**Urlaub
 in Wales**

NEU Golf Cabrio

NEU Passat GLI

NEU Golf Extra





Volkswagen bereitet einen Allrad-Antrieb für den Bus vor

Der wahre Globetrotter im VW Bus verlangt nach einem Allrad-Antrieb – und soll ihn dereinst auch bekommen. Wolfsburg erprobt zur Zeit die ersten Prototypen. Einen davon fuhr die GUTE FAHRT.

Jedermanns Sache ist es nicht. Jedoch, wer harten Sportsgeist auf verschlammten Dschungelpfaden und kernigen Abenteurersinn in wegloser Bergwelt zu beweisen sucht, der kommt hier endlich an den Richtigen: den VW-Bus mit Allrad-Antrieb.

Seit Jahrzehnten verlangen die wenigen Globetrotter, die ihren Traum von Feuerland und der Totaldurchquerung Afrikas und Asiens wirklich wahr machen, nach vier angetriebenen Rädern für die große Wolfsburger Blechbüchse, die als Expeditions-Auto beliebt ist.

Tatsächlich hat sich das geräumige und doch vergleichsweise leichte Auto auch ohne Allrad-Antrieb schon bis in die letzten Winkel unserer Erde vorgearbei-

tet. Indes, vier Treibräder könnten auch dort die freie Durchfahrt garantieren, wo der Bus mit bloßem Heckantrieb zur Zeit noch passen muß: im knietiefen Schlamm, in Wasserlöchern von einem halben Meter Tiefe, an Böschungen und Steilhängen bis zu 100 Prozent Steigung.

Niemand weiß dies besser als die wenigen Wolfsburger Ingenieure, die seit Jahren als ein kameradschaftlich verbundenes Team um die Transporter-Entwicklung versammelt sind. Sie toben im Sommer durch weglose Sahara, im Winter durch verschneites Lappland – und haben sich, in geradliniger Fortsetzung ihrer berufsbezogenen Abenteuerlust, auch ganz privat zu Globetrottern entwickelt, die kaum ihresgleichen finden.

Heckmotor mit Frontantrieb

Das kleine Team hat längst mit Allrad-Antrieben experimentiert und darf nun erstmals, halbwegs offiziell, fünf Prototypen präsentieren, von denen es ausdrücklich heißt: Dies sind Versuchsfahrzeuge. Dies ist nicht Serie. Serie muß viel besser werden. Und wenn wir eine kleine Serie auflegen, dann nicht vor Ablauf von zwei Jahren.

Die Technik des Allrad-An-

triebs für den Bus ist einfach, im Prinzip. Der Heckantrieb, der wegen seiner hervorragenden Traktion im gegenwärtigen Bus-Modell und auch in dessen Weiterentwicklung verwendet wird, bekommt eine nach vorn führende Kardanwelle, die – bei Bedarf zuschaltbar – auch noch die Vorderachse antreiben kann.

Natürlich sind im einzelnen zahllose Änderungen und Neuerungen hierfür nötig. Das Bus-Getriebe wird so verändert, daß zusätzlich ein Kraft-Durchtrieb nach vorn entsteht. Das hintere Querrrohr, das die Hinterachse führt, wird so konstruiert, daß es der neuen Kardanwelle nicht im Wege steht. Die Bodengruppe wird so abgeändert, daß die Kardanwelle – ohne im Fahrzeuginneren einen Tunnel aufzuwerfen – Platz findet und zugleich geschützt ist.

Vorn ist selbstverständlich eine komplette neue Achse nötig, die sich einerseits den Gegebenheiten des Raums und der verbleibenden Bus-Konstruktion anpaßt, doch andererseits die vielfältigen Aufgaben erfüllt, die an eine nunmehr auch noch angetriebene Frontachse zu stellen sind: sie muß leicht lenkbar bleiben und ansprechend federn, muß aber dennoch eine dem Einsatzzweck entsprechend schwere und robuste

Kraftübertragung mit Differential, Halbwellen, Kreuzgelenken, Radführungsgelenken bekommen.

Zusätzlich haben die Wolfsburger Entwickler, die ihrem Hobby freien Lauf lassen konnten, einige weitere für wilde Querfeldeinfahrt nützliche Details vorgesehen.

Das Triebwerk beispielsweise, der bekannte luftgekühlte Vierzylinder-Boxer, hier mit dem Hubraum von 2 Liter und mit 70 PS, bekommt statt der im Handel üblichen zwei Vergaser nurmehr einen, der indes in jeder noch so verqueren Geländesituation das nötige Gemisch für die Zylinder herbeischafft.

Und um der neuen Allrad-Einheit ein bißchen von ihrer naturgemäßen Ruppigkeit zu nehmen, wird zwischen Motor und Antrieb noch ein Drehmomentwandler vorgesehen, nach Art der Halbautomatik, die aus dem Käfer, aus dem Ro 80 und auch aus Porsches Sportomatic bekannt ist. Zugleich bleibt eine – nach Landessitte mit dem Fuß zu tretende – Trennkupplung bestehen.

Zur weiteren Stärkung der Geländeeigenschaften sind beide Differentiale vorn und hinten als automatisch wirkende Lamellen-Sperrdifferentialie ausgebildet. Und schließlich findet noch ein Trick Einzug, der bei kalifornischen Off-Road-Fans seit Jahr und Tag verwendet wird, doch leider bisher nicht den allgemeinen Segen des deutschen TÜV bekommen hat: die geteilte Handbremse. Hier wird die Handbremse

Auf allen Vieren



normalerweise mit dem üblichen Hebel angezogen. Doch in extremen Situationen hat man zwei weitere Hebel zur Hand, mit denen sich das linke und das rechte Bremsseil separat straffziehen lassen. Dreht das linke Hinterrad durch, greift man zum linken Hebel, bremst das Rad ein wenig ab – und schon geht's weiter.

Daß unter diesen kernigen Umständen auch größere Räder vorgesehen sind, erscheint fast selbstverständlich. Die Radhäuser sind so-

weit ausgebuchtet, daß statt der serienmäßigen 14 Zoll-Räder nunmehr Felgen zu 16 Zoll mit adäquaten großen und grobstolligen Reifen Platz finden. Die Bodenfreiheit ist damit um eine Handbreit angehoben. Man rollt recht unbehindert über Hemmnisse hinweg.

Das neue Allrad-Auto ist eine Spanne höher als der Bus und paßt deswegen nicht oder nur mühsam in die bundesdeutschen Parkhäuser. Auch muß merklich höher klettern, wer auf den Fahrer-

sitz gelangen will. Dort allerdings nimmt dann die Sache einen ungezwungenen weiteren Verlauf.

Fahren mit vier getriebenen Rädern

Wer den normalen Bus kennt, weiß seine überraschende Handlichkeit zu schätzen und singt ein Loblied auf komfortable Federung und verwegene Fahrsicherheit. Von alledem ist einiges abzustreichen. Nur der vorzügliche Draufblick auf die Verkehrsszene bleibt ungeschmälert. Ansonsten ist dies schon ein deutlich härterer Brocken.

Wer fährt, der muß das Lenkrad um einiges fester packen, denn hier zerrt an den vorderen Rädern noch ein Frontantrieb, und sogar dann, wenn er nicht eingeschaltet ist. Die Federung und Dämpfung ist natürlich bockiger, wie sich das für einen Draufgänger im Gelände nun einmal so gehört. Und die Fahrsicherheit, die Straßenlage, die dem normalen Bus mit seiner erstklassigen Hinterachse eigen ist, hat einiges zugunsten der Geländegängigkeit verloren. Die höhere Bodenfreiheit, die Aufstockung des ganzen Wagens, bringt eine Erhöhung auch des Schwerpunktes mit sich, die es nun angeraten sein läßt, allzu rasantes Kurvenfahren brav zu unterlassen.

Ungewohnt ist zudem das Geräusch, das von zur Zeit noch im Versuch befindlichen Differentialen in die Karosse

eingeleitet wird. Und etwas unpraktisch für den normalen Ferntouristen sind die unerhört kurzen Übersetzungen des Antriebs, die einerseits für den beabsichtigten Zweck vonnöten sind, doch andererseits auf guten Straßen ein bißchen hindern, weil sie hier mäßige Geschwindigkeit mit voller Drehzahl und dementsprechendem Lärm verbinden.

Doch fern von diesen Dingen, die den eilfertigen Allrad-Enthusiasten schrecken könnten und hier auch ausdrücklich schrecken sollen, ist der neue Vierrad-Triebler ein gewaltiges Geschütz, das im Gelände manchen Artgenossen stehen läßt. Es geht die Rede, der Allrad-Bus habe bereits den Iltis übertrumpft, für dessen besondere Geländetauglichkeit sich jüngst die Bundeswehr entschieden hat. Hinzu kommt, daß das große Wolfsburger Gefährt den Interessenten, die Tisch und Bett und Expeditionsgepäck mitführen wollen, bei weitem mehr Platz bietet als alle anderen Allrad-Konzeptionen, die dem Personenwagen noch vergleichbar bleiben wollen.

Leichthändig, im Stand und ebenso bei Fahrt, ist der Hebel für den zusätzlichen Frontantrieb einzulegen, und alsbald mahlt sich der Wagen durch Straßengräben, über Böschungen und durchs Bachbett. GUTE FAHRT fuhr soeben nördlich Würzburg im amerikanischen Reforger-Manöver mit; Ergebnis: Wo Panzer durchkommen – da auch der Allrad-Bus.

Hermann Rest

Daten und Meßwerte

Allrad-Bus (Camping-Version)

Motor	51 kw/70 PS 136 Nm/13,6 mkg
Reifen	7.00 R 16 C
Leergewicht	1650 kg
Zuladung	450 kg
Bodenfreiheit v/h	297/256 mm
Böschungswinkel v/h	30°/22°
Wat-Tiefe	500 mm
Steigfähigkeit	63–94% *)
Höchstgeschwindigkeit	115–120 km/h *)
Beschleunigung 0–60 Beschleunigung 0–100	10 s 36 s
Straßenverbrauch	13–16 l *)
*) je nach Reifen	

AUTOCAMP

Grubmühlertfeldstraße 25 8035 Gauting bei München
Herstellung und Verkauf Telefon 0 89 / 8 50 10 50



Sekundenschnelles Öffnen! Für Urlaub, Auslandsreisen, Expeditionen, Wochenenden.

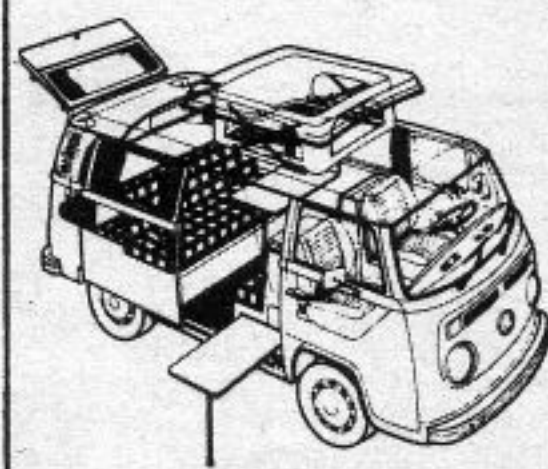
Paßt auf jeden Wagen!



**Prospekte und
Ausstellungsdatum
anfordern!**

JOCH CAMPING

WOHN- und SCHLAFEINRICHTUNGEN
für VW-BUSSE und KASTENWAGEN
BAUSÄTZE · DACH-HÜBFENSTER · ZUBEHÖR · VORZELT
RADHALTER & BUG · SEITENFENSTER f. KASTENWAGEN
Ikarusallee 10 · 3000 Hannover 1 · Tel. 0511 631228



VW-CAMPER, bitte fordern Sie unser umfangreiches Prospektmaterial über Einrichtungen, Bausätze, Zubehör und Reisebeschreibungen etc. an. Prospekte über FORD, MERCEDES, FIAT, BEDFORD etc. bitte gesondert anfragen. Baupläne zum Selbstbauen einer VW-Campingeinrichtung 37,50 DM per NN (35 Fotos, 125 Skizzen, 90 Seiten. Legen Sie der Prospektanforderung bitte 2,50 DM in Briefmarken als Bearbeitungskosten und Porto bei.

SYRO-Campingeinrichtungen

Bahnhofstraße 31 · 6105 Ober-Ramstadt
Tel. 0 61 54 / 30 91 oder 30 92 GF 3

Do-it-yourself!

Richten Sie Ihren VW Campingwagen nach Ihren Wünschen selbst ein. Mit den montagefertigen – über 200.000 Mal in der Praxis bewährten Original-Westfalia-Einbaumöbeln. Da stimmt und paßt alles haargenau. Einbauanleitung selbstverständlich kostenlos. Ihr Westfalia-Händler berät Sie gern. Anruf genügt.



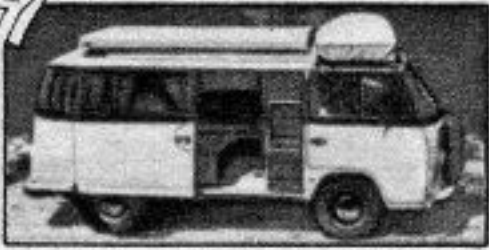
WESTFALIA



**Präzision
auf Rädern**

Westfalia-
Werke KG
4840 Wiedenbrück
Postfach 26 60 561
Tel. 0 52 42/1 52 77

grawo — Reisewagen
mobli



Grawo-Mobil
baut aus
Ihrem VW

Mercedes-Combi einen modernen Reisewagen mit
ausstellbarem Hubdach. Langjährige Erfahrung.

Wohnmobilbau Gerhard Grau Abt.1
Marktstr.15, 7022 Leinfelden-Stgt. Tel.0711 751396