

mot

auto-journal

Nr. 6

DM 2.50

21. März 1979

Belgien bfr. 48.-; Dänemark dkr 8.25; Finnland Fmk 6.-; Jugoslawien Din 35.-; Luxemburg Lux. Fr 42.-; Niederlande hfl 2.90; Norwegen nkr 8.25 (inkl. moms.); Österreich ö. S. 20.- (inkl. MwSt.); Schweiz sfr 3.-; Spanien Pta. 125.- Printed in Germany

Die Auto-Zeitschrift

**Schnelle Reifen
— schnell verschlissen?**

VW Passat mit 5 Zylindern

**Neue Formen,
neue Modelle**

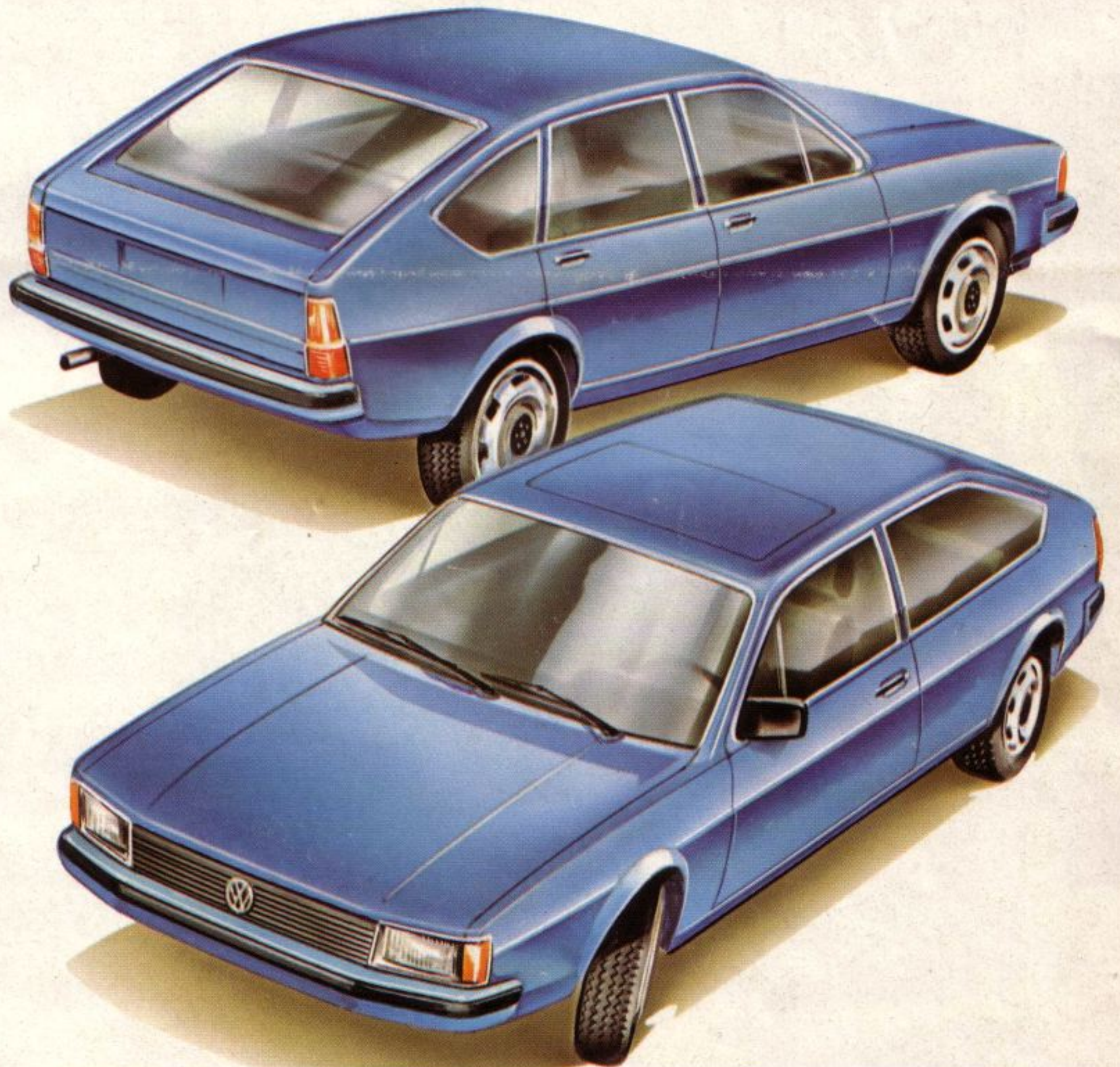
3x Test

● Mazda 626



● Opel Manta CC

● Volvo 264



20000 Leser
wählten
**Die Autos
der Vernunft
1979**



Ford Fiesta 1.1



Audi 80 S



Audi 100 L 5E



Opel Senator 3.0 E

Wüsten-Look

Ein Wohnmobil ist er nicht, der VW Bus Safari. Aber wer ein Auto-Abenteurer nicht scheut, kann trotzdem drin schlafen.

Vom VW-Transporter Typ 2 (interne Bezeichnung) wurden seit 1950 fast fünf Millionen Exemplare gebaut. Die solide Weiterentwicklung und die vielen Aufbau-Varianten, von der Pritsche bis zum Campingbus, scheinen der Schlüssel des Dauererfolgs zu sein.

Der VW Bus Safari ist die abgemagerte Version eines Kombi mit Camping-Einrichtung; ein Prototyp (Einzelanfertigung) der Wolfsburger Versuchsabteilung. Die Ingenieure nennen ihn „Expeditionswagen“.

Und spätestens wenn der Typ 2-Nachfolger mit seiner geänderten Karosserie an die Händler ausgeliefert wird (Ende August 1979), sollte der Bus auch im Safari-Look zu kaufen sein. Ein knapp 20 000 Mark-Spaß für Auto-Abenteurer oder solche, die es werden wollen.

Äußerlich macht der Safari durch sein nicht alltägliches Aussehen aufmerksam: vergitterte Scheinwerfer und Zusatzscheinwerfer, Seilwinde vorn, doppelschalige Scheiben hinten (Isolierfenster), seitliche Jalousiefenster, verbreiterte Kotflügel, Stoßleisten, großes Schiebedach und der Safari-Schriftzug.



Fotos: Binder

Besonders im Gelände beweist der VW Bus Safari seine Vielseitigkeit

VW Bus Safari: Technische Daten

● Motor und Getriebe

51 kW (70 PS) bei 4200/min, 143 Nm bei 2800/min, Hubraum 1970 cm³; Vierzylinder-Heckmotor (Boxer), luftgekühlt, Vierganggetriebe, Hinterradantrieb mit Sperrdifferential.

● Fahrwerk

Vorn Kurbellenker, hinten Schräglenker, Drehstabfederung; Reifen 205 R 14 C; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen.

● Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 454,5/176,0/225,5 cm; Radstand 240,0 cm, Spurweite v/h: 139,5/145,5 cm. Leergewicht/Zuladung/zul. Gesamtgewicht: 1325/975/2300 kg; Anhängelast gebr./ungebr.: 1200/600 kg, Dachlast 100 kg. Bergsteigefähigkeit bei Leergewicht/halber/maximaler Zuladung: 58,4/42,9/32,9 Prozent. Bodenfreiheit (bei Leergewicht) zirka 26 cm.

Das serienmäßige Armaturenbrett ist angereichert durch Drehzahlmesser, Öl-druck- und Öltemperatur-Anzeigen. Der Suchscheinwerfer hinter der Frontscheibe (alle Scheiben getönt) rundet das Gesamtbild ab. Außerdem ist der Beifahrersitz um 180 Grad drehbar.

Hinten im Laderaum kann sehr viel Gepäck verstaut werden, denn vom Luxus-Mobiliar des Campingwagens ist nur die hintere Sitzbank übriggeblieben. Der ab-

Interessante Außenseiter — VW Bus Safari

klappbare Tisch kommt hinter die Rückenlehne.

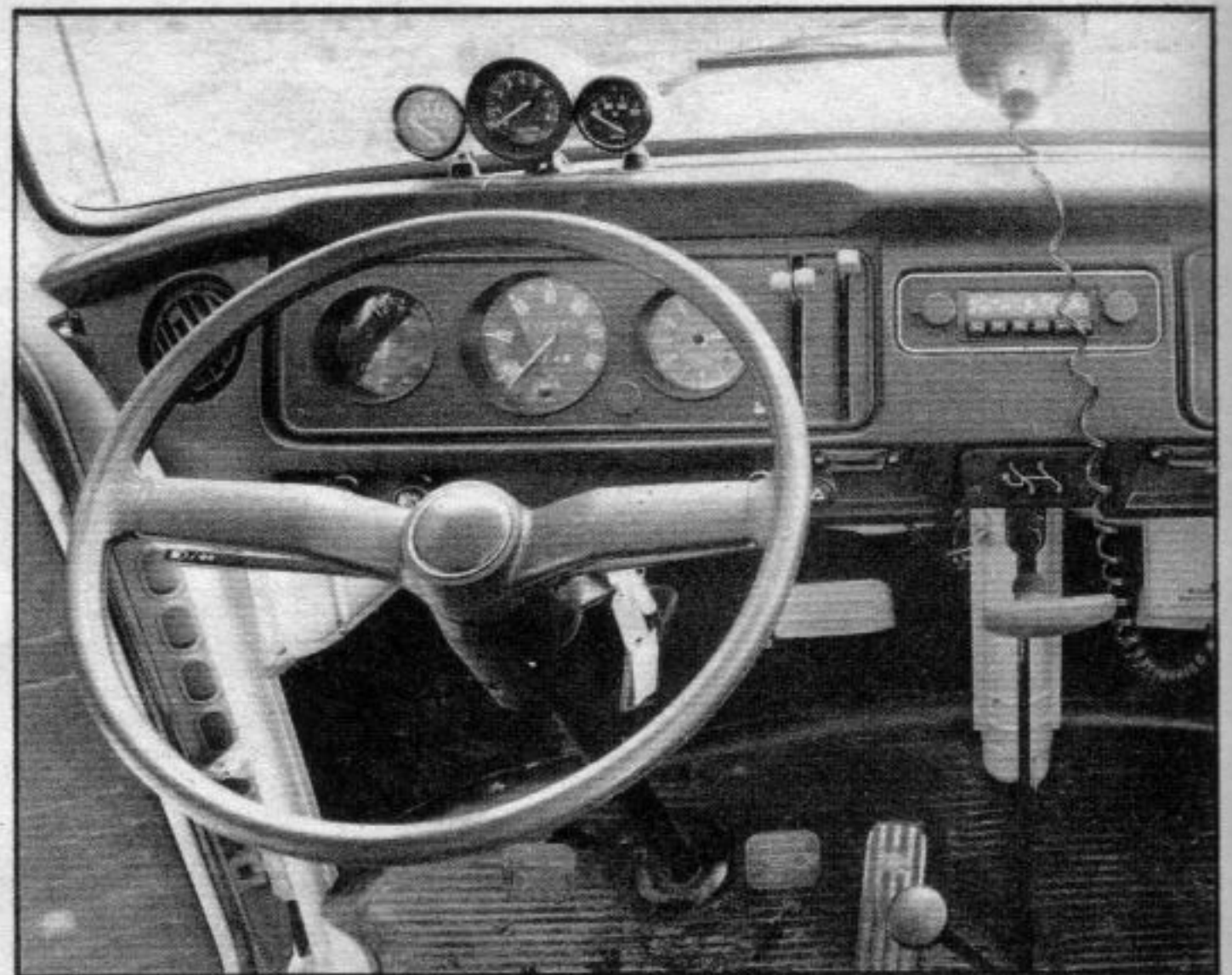
Es macht keine Mühe, den Lade- oder Aufenthaltsraum in einen Schlafrum zu verwandeln: Beim Vorziehen der hinteren Sitzfläche klappt die Lehne um. Zusammen mit dem Polster über dem Motorraum ergibt das ein französisches Doppelbett. Alle hinteren Fenster haben Vorhänge zum Zuziehen. Wer friert, schaltet die Standheizung ein.

Leider sorgt diese Standheizung nicht nur für wohlige Wärme im Innenraum, sie stinkt auch arg nach Benzin. Obendrein ist sie störend laut und demnach falsch plaziert: neben dem Fahrersitz statt im Motorraum.

Wer strapaziöse Expeditionsreisen durch fremde Länder, Wüsten oder Steppen unternimmt, kann auf Komfort verzichten — nicht aber auf einen gekapselten Innenraum, der für große Temperaturunterschiede notwendig erscheint.

Es ist in jedem Fall ratsam, den Innenraum zu isolieren, auch vor der unverschämten starken Geräuschentwicklung beim Fahren. Ab 80 km/h werden Umweltgeräusche nicht mehr wahrgenommen; der Lärm übertönt alle gutgemeinten Versuche einer Unterhaltung. Und der Safari erreicht immerhin nach Tacho 130 km/h.

Der Zweiliter-Boxermotor (51 kW/70 PS) begnügt sich



Alle Anzeigen gut im Blick



Getrennte Sitze vorn



Drehbarer Belfahrsitz

Interessante Außenseiter – VW Bus Safari

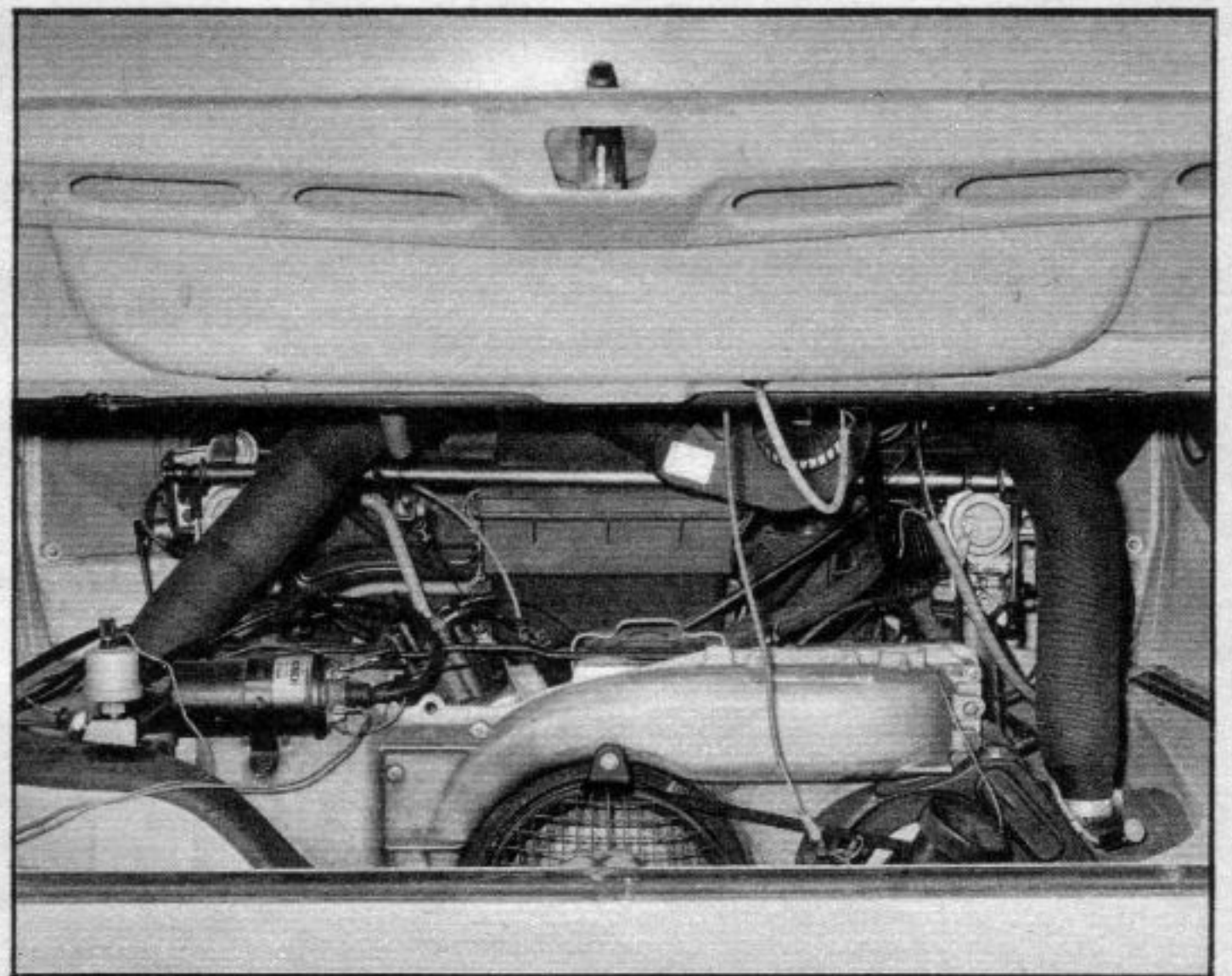
im Inland mit Normalbenzin, doch im Ausland empfiehlt sich Super. Wer mit dem Gaspedal vorsichtig umgeht, kommt auf einen Durchschnittsverbrauch von 13 Liter auf 100 km (mot-Höchstverbrauch 16,4/100 km).

Recht hochbeinig ist der Safari, gut für schlechte Feldwege (Bodenfreiheit etwa 26 cm). Aber trotz breiter Reifen 205 R 14 C und Boden-Schutzblech im Vorderachsbereich sind unbefestigte Wege nur mit Vorsicht zu genießen: Dem Testwagen fehlt es an Traktion, wenn der Untergrund schlüpfrig wird – trotz des vorhandenen Sperrdifferentials.

Dafür können Schlaglöcher ohne Fahrwerksschaden ge-

nommen werden. Hierfür garantiert die ziemlich harte Abstimmung von Federung und Dämpfung. Mit dem höhergesetzten Fahrwerk erklimmt der Wolfsburger „Experimentier-Safari“ sogar Steigungen bis zu 58 Prozent bei Leergewicht, voll beladen bis zu 33 Prozent.

Der Expeditionswagen fasziniert durch Vielseitigkeit und sein freches Aussehen, für Abenteurer und Globetrotter der richtige fahrbare Untersatz. Er ist nicht für Leute geeignet, die nur eine Komfortreise durch Italien oder Südfrankreich machen wollen. Trotzdem oder gerade deswegen wird der Safari zahlreiche Abnehmer finden. Denn: gelobt sei, was hart macht. *R. H.*



Zweiliter-Boxermotor (51 kW/70 PS) für Normalbenzin



Rundum Isolier-Verglasung



Scheinwerfer hinter Gitter