

# OFFROAD

Magazin für die Freizeit auf Rädern

**Endlich: Land Rover V8**

**Wann: VW Bully 4x4?**

**Bös': Six Days**

**Verdammt: es brennt!**

**Fahren: unter Wasser**

**Warm: Standheizungen**

**Neu: Mini-Toyota**

**Und: alle Clubs**



Seite 40:  
Jetzt kommen sie, die wilden Kleinen. Der erste Mini-Toyota ist da

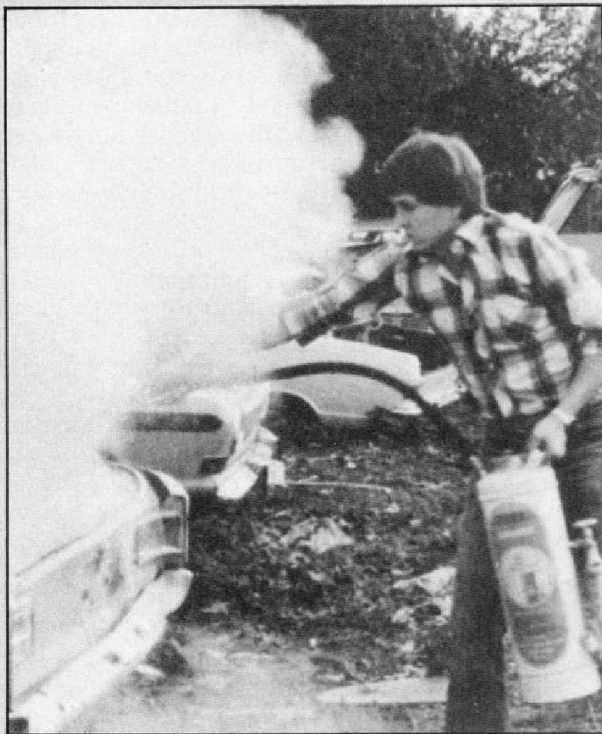
7520 BRUCHSAL

SPZ.MEDIA 8057 ECHING PF 1123  
Postvernebstück B6022EX  
Gebühr bezahlt  
119



## Seite 20

*Der Traum einer ganzen Generation von Land Rover-Fahrern ging endlich in Erfüllung: der 109 bekam von British Leyland einen V8-Motor gestiftet. Wolf Spiesser, der sich schon in Australien danach sehnte, war beim Stiftungsfest dabei.*



## Seite 36

*Es brennt, es brennt. Damit Sie künftig bei so heißen Gelegenheiten mit kühlem Kopf hilfreich durchgreifen können, sagt Ihnen Oberbrandmeister Baumann, selbst Off Roader, was zu tun ist.*

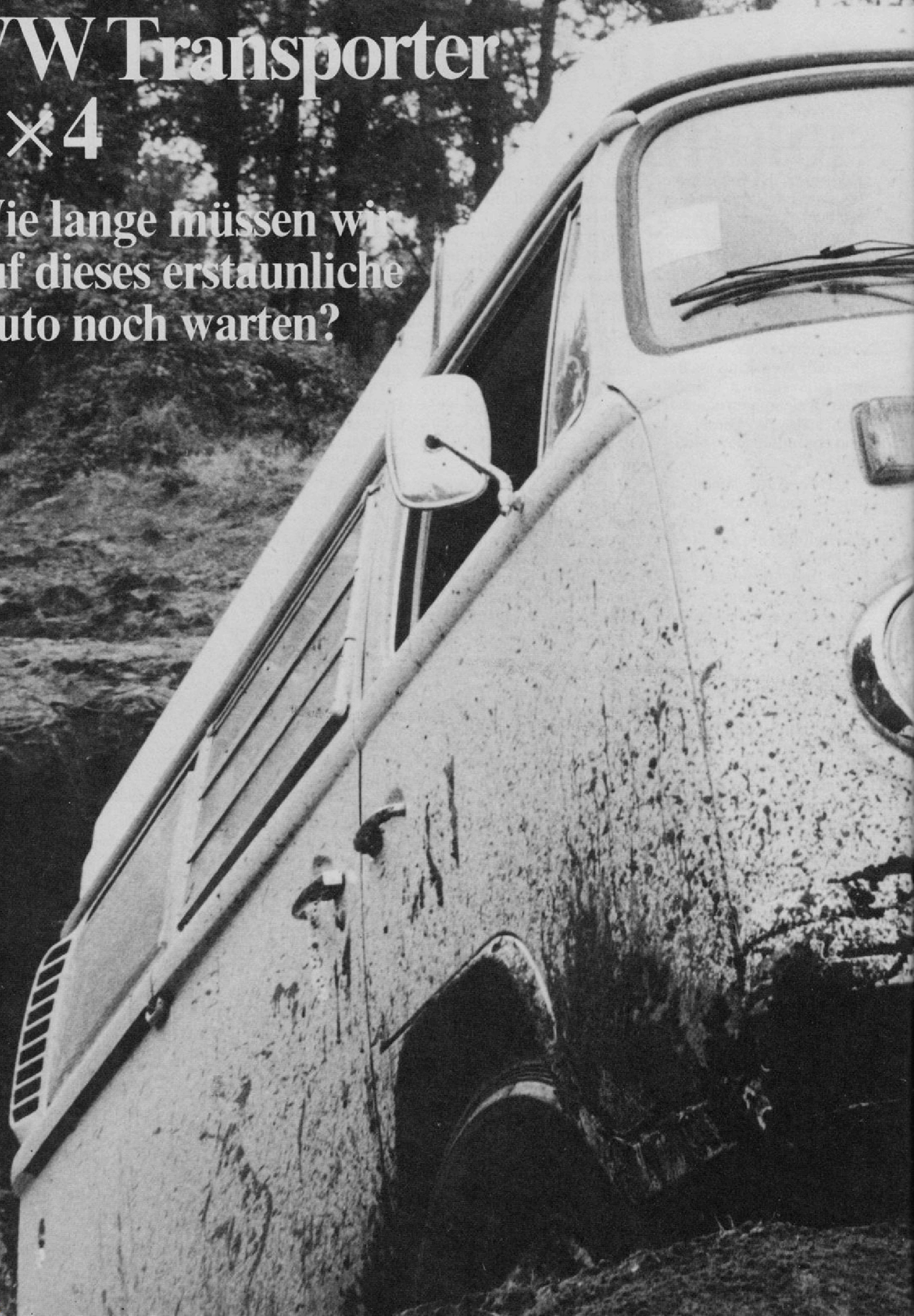


## Seite 74

*Bei VW in Wolfsburg stehen fünf Prototypen herum, die Sie getrost mit dem Prädikat Juvel auszeichnen können. Wo immer sie auftauchen, gibt's Beifall. Wann, um Himmels willen, wann tauchen VW Transporter 4x4 endlich im Verkaufsangebot der V.A.G.-Händler auf?*

# VW Transporter 4x4

Wie lange müssen wir  
auf dieses erstaunliche  
Auto noch warten?



Neun Monate ist es her, daß OFF ROAD  
einen ausführlichen Fahrbericht  
über einen der fünf Prototypen des  
VW Transporters mit Vierradantrieb brachte.  
Inzwischen sollten alle ein wenig  
klüger sein und jetzt wissen,  
wo es lang geht.





**W**o einer der Fünf aus Ingenieur Ducksteins Zauberstube auftaucht, ist ihm Beifall sicher. Da werden bei Off-Road-Veranstaltungen liegengeliebene Teilnehmer aus mißlicher Lage befreit, ohne daß der Fahrer des Transporters überhaupt auf die Idee kommt, die schlichten Straßenreifen gegen Grobstolliges auszutauschen.

Da pfeifen die wild gewordenen Zigarren Böschungen rauf und knallen oben voll auf den Bauch,

ohne daß einer der VW-Mannen auch nur anhält, um nachzuschauen, ob irgendetwas kaputt ist.

Sie wühlen durch Schlamm und gehen auch mit 2.2 to Gesamtgewicht über Sandpassagen hinweg, als ob ihre Wiege in der Sahara stand.

Und wenn Sie das alles so ein paar Monate angesehen haben, dann drängen aus Ihnen doch zwei Fragen hervor. Nämlich erstens: Sind die Ingenieure bei VW

nun eigentlich klüger als ihre Kollegen andernorts? Und zweitens: Warum gibt es das Auto denn nicht zu kaufen?

Bleiben wir bei Frage eins. Das hat nichts mit klüger oder dümmer zu tun. Mehr mit Erfahrung, Begeisterung, Besessenheit und vor allem mit der Vorstellung, was man erreichen will und mit welchen Mitteln.

Und weil Duckstein nicht nur Ingenieur, sondern auch Sahara-Freak ist, der schon vor dem 4x4-Projekt Tau-

sende von Kilometern an Wüstenerfahrungen im VW Transporter sammelte, gleichsam privat, wußte die Mannschaft gleich, wo sie anfangen mußte.

So kam ein Fahrzeug heraus, das zwischen Motor und Schaltgetriebe einen Drehmomentwandler hat, der im Rahmen des gewählten Fahrgangs die Motordrehzahl sauber und sanft in Einklang bringt mit den Geländebedingungen. Das gibt ruckfreies Anfahren und



schont die Kupplung, die nur noch kurz zum Schalten benutzt wird (und nicht mehr zum Schleifenlassen).

Da gibt es dann neben dem Handbremshebel noch zwei weitere, mit denen Sie die beiden linken oder die beiden rechten Räder stärker abbremsen können, falls die selbstsperrenden Differenziale mit einer Situation nicht fertig werden. Und es gibt zwei für die Ewigkeit gebaute Längsschienen, die den Wagenbau vor allem Weh schützen. Und Sie kön-

nen 14-Zoll- oder 16-Zoll-Räder fahren und bekommen bis zu 29 cm Bodfreiheit an den Achsen. Und je nach Reifen können Sie zwischen 630 und 820 kg Nutzlast schleppen. Und wenn Sie bei 1.9 to Gesamtgewicht Schluß machen, haben Sie eine Bergsteigefähigkeit bis zu 94 Prozent (je nach Reifen).

Und den Vorderradantrieb können Sie während der Fahrt zu- und abschalten. Und die Zweiliter-Maschine mit ihren 70 PS macht Sie bis

zu 120 km/h schnell. Und Sie verbrauchen zwischen 13 und 16 Litern auf 100 km. Bei 80 km/h sind's um die 10 Liter. Und wenn Sie wollen, können Sie auf Ihrer Urlaubsreise drin schlafen.

Jetzt brauchen wir nur noch an die vielen Länder überall auf dieser Erde zu denken, wo ein solches Fahrzeug nicht zum Spaß, zum Urlaub und zum Schlafen gebraucht wird, sondern zum Arbeiten, zum Transportieren, zum Überleben, richtig, dann sind wir bei unserer

zweiten Frage: warum kann man ein solches Auto nicht kaufen? So einfach gegen Geld, wie das bei anderen Produkten des VW-Konzerns üblich ist?

Wir sind nicht die einzigen, die dem VW-Vorstand eine so simple Frage stellen. Die US-Zeitschrift Motor Trend bringt einen kurzen Bericht über die Prototypen und schließt so: „Und die Marketingabteilung von VW hat den Nerv zu fragen, ob wohl irgendjemand so etwas haben möchte.“ □