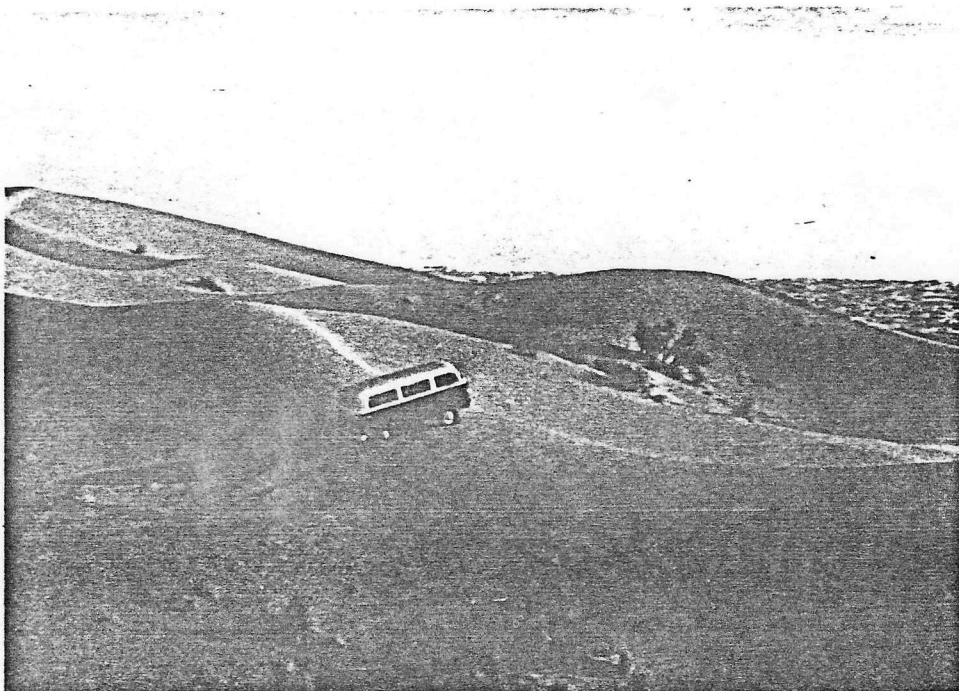


# Volkswagen Typ 2 mit Allrad-Antrieb

- Prototyp -



## VOLKSWAGEN TYP 2 MIT ALLRAD-ANTRIEB

( - Prototyp - )

Der hier vorgestellte Volkswagen mit Allrad-Antrieb ist ein Fahrzeugtyp aus dem weltweit bekannten und in über 4 Millionen Stück gebauten Volkswagen Transporter-Programm.

### D a s   G r u n d k o n z e p t

Für den Bau des Fahrzeuges wurde das bewährte technische Grundkonzept beibehalten und soweit wie möglich auf bereits vorhandene Serienteile des Volkswagen-Lieferprogramms zurückgegriffen. Damit sind von vornherein einige wesentliche Vorteile des Volkswagen Typ 2 mit Allrad-Antrieb gegenüber vielen der bereits bekannten leichten geländegängigen Freizeit- und Nutzfahrzeuge gegeben:

- Bedarfsgerechte Modell-Auswahlmöglichkeiten durch mehrere Grundtypen und Sonderausführungen;
- geschlossene Fahrerkabine und Aufbauten für komfortables Fahren und geschützten Transport;
- hoher Nutzwert für Personen- und Lastentransport bei geringem Verkehrsflächenbedarf durch das Frontlenkerkonzept;
- weltweiter Kundendienst und Ersatzteillieferung durch die V.A.G Partner;
- Bedienungs- und Handhabungstechnik unterscheidet sich kaum von der eines Fahrzeuges aus dem Serienprogramm.

Es ist möglich, ohne große Einweisungen, das Fahrzeug für die unterschiedlichsten Verwendungszwecke sofort zu nutzen, die sonst übliche Übung und eingehende Schulung kann hier entfallen.

## Die spezielle Technik

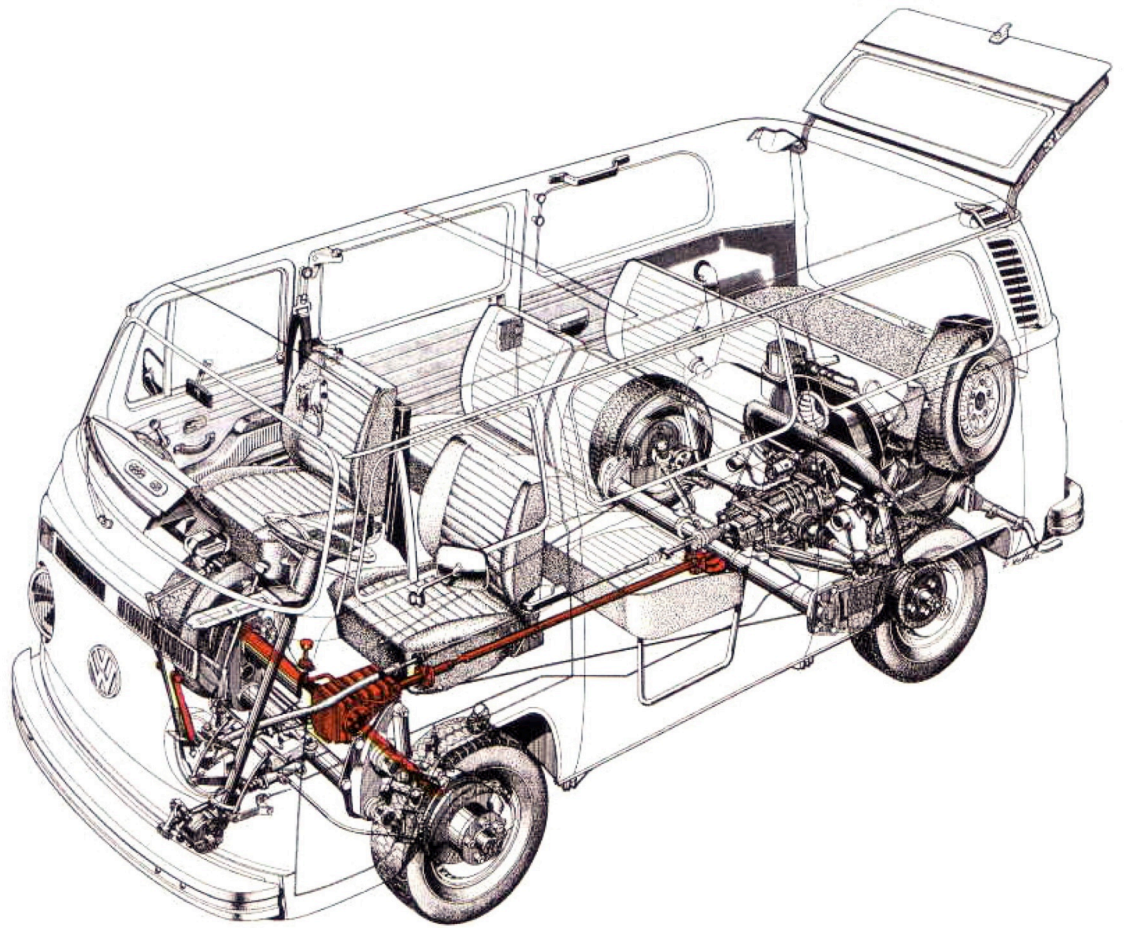
Gegenüber dem Serienprogramm des Volkswagen Typ 2 waren zur Realisierung des Allrad-Antriebes folgende Abweichungen erforderlich:

- Karosserieänderungen im Bereich der Radhäuser sowie an den Säulen 2 und den vorderen Auslegern für die Verwendungsmöglichkeiten von 14", 15" und 16"er Reifen;
- Abänderung der Bodengruppe für die Unterbringung des Gelenkwellenstranges, d.h. neues Querrohr, Zwischenstützen, geänderte Anordnung der Seil- und Luftführungsrohre;
- modifizierte Vorderachse zur Aufnahme des vorderen Getriebes und der vorderen Antriebswellen;
- Getriebeänderungen für den Durchtrieb nach vorn;
- Trommelbremse vorn und hinten;
- Scheibenräder mit 205  $\varnothing$  Lochkreis

Neben diesen Änderungen kamen folgende konstruktive Details neu hinzu:

- geteilte Handbremse, d.h. die Hinterräder können bei Bedarf einzeln oder mit unterschiedlicher Kraft abgebremst werden;
- Kreuzgelenkwellen vorn und hinten;
- Drehmomentwandler mit Schaltkupplung;
- Differentialgehäuse vorn, zur Zeit Getriebegehäuse des Schaltgetriebes ohne Kuppelungsglocke mit einem Zahnradpaar (zum Schalten und zur Drehrichtungsänderung);
- 2,0 l-Motor mit Vergaseranlage auf Geländeeinsatz abgestimmt;
- Sperrdifferential an Vorder- und Hinterachse;
- Unterbodenschutz durch vordere Stahlblechwanne; Getriebeschutz vorn, Gleitkufen und Schutz für Antriebswelle des Vorderradgetriebes im Fahrzeug-Mittbereich; Schutzleiter für hinteres Antriebsaggregat;
- Schalthebel zum Einlegen des Vorderradtriebess (auch während der Fahrt möglich!);
- einige kleinere Änderungen zur Wandlerversorgung (z.B. Vorratsbehälter).

Eine kurze Übersicht über die wichtigsten technischen Daten vermittelt die nachstehende Tabelle, in der als Beispiel ein Bus und ein Campingwagen mit unterschiedlicher Bereifung und verschiedenen Gesamtgewichten dargestellt sind.



WUB-VM 89

