



Eis und Schnee verlieren ihren Schrecken –
dank des Allradantriebs.

Unterwegs auf allen Vieren

Noch schneller, noch präziser – Vorfahrt für den feinen Allesüberwinder. Der Allrad-T5 macht eine gute Figur sowohl auf als auch neben der Straße.

VW Transporter 4Motion

TDI

4MOTION



Beschriftung am Heck; der Allradantrieb versteckt sich unauffällig,
Vorsicht beim Beladen: Der Allradantrieb frisst etwa 120 kg Nutzlast.

Das Einmaleins des 4x4: VW beherrscht es, pflegt im Transporter seit 25 Jahren den Allradantrieb. Der T3 Syncro ist Legende, noch heute vereinzelt bei Geländeprofis in Europa und darüber hinaus im Einsatz. Der unlängst verfeinerte Transporter T5 4Motion ist von ganz anderer Statur.

Er verfügt, wie bereits die Allrad-PKW der Marke, zur Kraftverteilung über die Haldex4-Kupplung. Sie reagiert noch fixer und präziser als das Vorgängermodell. Wie gehabt übernimmt eine Lamellenkupplung die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Neu: Das Öl der Kupplung wird in einem separaten Reservoir stets auf einem Druck von 30 bar gehalten. Bisher musste die Technik nach dem Münchhausen-Prinzip bei Drehzahlunterschieden zwischen den Achsen selbst den notwendigen Druck zur Befüllung der Lamellenkupplung aufbauen.

Nun aber „registriert ein Sensor Drehzahlunterschiede“, erklärt Hans Rohlfing, Baureihenverantwortlicher des Transporter T5. Sofort strömt das Öl über ein elektronisch geregeltes Ventil in die Lamellenkupplung. Sie verändert auf diese Weise blitzschnell die Verteilung des Drehmoments zwischen den beiden Antriebsachsen. Die Haldex-Kupplung portioniert das Drehmoment zwischen null und 100 Prozent unter den Achsen.

Die neue Lamellenkupplung reagiert extrem schnell auf beginnende Traktionsprobleme, schon bevor der Fahrer sie spürt. Gleichzeitig bedeutet sie mehr Fahrsicherheit. Zusätzlich verteilt eine elektronische Differenzialsperre bei durchdrehenden Rädern per Bremseingriff das Drehmoment zwischen den Rädern einer Achse. Die Steuerelektronik des Allradantriebs verarbeitet insgesamt rund drei Dutzend unterschiedliche Signale. Für besonders hohe Anforderungen liefert VW auf Wunsch eine mechanisch wirkende Differenzialsperre für die Hinterachse. Sie ist für die wirklich harten Einsätze abseits der Straße notwendig.

Indes wiegt der Transporter 4Motion genau 120 kg mehr als der zweiradgetriebene VW, kostet also spürbar Nutzlast. Sensible Gemüter spüren überdies dezentere Vibrationen im Antriebstrang, so ruhmort es ein wenig bei niedrigen Drehzahlen oder unter Volllast – die Kardanwelle

zur Hinterachse und der zusätzliche Antrieb fordern ihren Tribut. Es ist, zugegeben, ein Leiden auf sehr hohem Niveau – Fahrer des T5 sind seit Einführung der neuen TDI-Motoren in Sachen Laufkultur verwöhnt.

Generell fährt sich der 4Motion extrem unspektakulär, das ist der Sinn des Aufwands. Gas geben und lenken genügt, den Rest regelt die Technik ganz von allein. Der Fahrer merkt vom Allradantrieb nichts, muss nicht eingreifen. Das führt zu einem extrem guten Anfahrverhalten bei Schnee und Eis, zu ausgezeichneter Fahrstabilität. Dank Anfahrassistent gilt dies auch am Berg, wenn unerprobte Geländefahrer in schlichteren Allradlern die Kupplung verheizen.

Das alles funktioniert so selbstverständlich, dass VW, mit Ausnahme einer

Anzeige



Besser mieten bei PacLease!

Seit 20 Jahren:

- **schnell**
- **flexibel**
- **zuverlässig**

**Rufen Sie uns an:
Freecall 0800 PACLEASE
(0800 72 25 32 73)**

20 Jahre



PacLease
Truck & Trailer
Rental

PacLease.de



Vier Allradgenerationen auf einen Blick: vom rustikalen Prototyp 1978 über den serienmäßigen Syncro ab 1985 bis zum automobilen Feingeist des Jahres 2010.

Verbindung mit dem neuen DSG-Getriebe. Damit hält erstmals bei VW eine Automatik in die Allrad-Serienmodelle Einzug. Mit diesem Schritt wächst der VW endgültig zum Souverän auf der Straße auch bei heiklen Bedingungen sowie abseits asphaltierter Strecken. Dank der sieben Gänge erzielt VW eine große Spreizung vom kurzen Anfahrang bis zum Autobahnroller mit niedrigen Dreh-

zahlen. Nahezu ruckfrei und ohne Zugkraftunterbrechung schaltet das DSG-Getriebe, dazu extrem flink. Bei Bedarf kann der Fahrer manuell eingreifen, es ist kaum einmal nötig. Und überflüssig ist gar die zusätzliche „S“-Funktion für mehr Dynamik und höhere Schaltdrehzahlen. Viele nützlicher dagegen die Möglichkeit, sich durch schnellen Wechsel zwischen den Stufen „D“ und „R“ aus unangeneh-

men Situationen herauszuschaukeln. Die Sache lässt sich erfolgreich an, der Allradanteil des Transporter T5 beläuft sich in Deutschland auf immerhin rund zehn Prozent – ob Bau, Energieversorger, Hoteliers in den Bergen oder Forstwirte – sie können ihn gut gebrauchen. In Österreich und der Schweiz verfügt sogar jeder dritte T5 über Allradantrieb – die Topografie legt es nahe. Zuwachs hat auch die Automatik. Die herkömmliche Wandlerautomatik erreichte bisher einen Anteil von zwölf Prozent in der Fertigung. DSG wird etwa 20 Prozent erreichen, so schätzen die Marketingspezialisten von VW.

Die Kombination von beidem ist nicht ganz billig, auch wenn das schnelle DSG-Getriebe mit seinen sieben Gängen jetzt rund 550 Euro weniger kostet als die bisher verwendete Sechsgang-Wandlerautomatik. Für den Allradantrieb 4Motion verlangt Volkswagen einen Zuschlag von netto 2.625 Euro; für das DSG-Getriebe sind nochmals 1.755 Euro fällig. Das günstigste Allradmodell ist – ohne DSG – ab netto 28.620 Euro zu bekommen. Kein Pappenstiel. Aber ärgern ist sinnlos, denn der Transporter 4Motion ist gut, richtig gut. Das Einmaleins des 4x4 – niemand beherrscht es in dieser Klasse besser.

RANDOLF UNRUH

VW Transporter 4Motion: Daten, Fahrleistungen, Preise*

Motor	TDI 2,0 I 103 kW	TDI 2,0 I 132 kW
Zylinder/Hubraum	4/1.968 cm ³	4/1.968 cm ³
Bohrung/Hub	81 x 95,5 mm	81 x 95,5 mm
Ventile pro Zylinder, Nockenwellen	4/2	4/2
Leistung kW (PS)/min	103 (140)/3.500	132 (180)/3.500
Max. Drehmoment, Nm/min	340/1.750-2.500/min	400/1.500-2.200/min
Kraftübertragung	Sechsgang-Schaltgetr., Allradantrieb	Sechsgang-Schaltgetr., Allradantrieb
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h	191 km/h
Normverbrauch, Mix	8,0 l/100 km	8,5 l/100 km**
Länge/Breite/Höhe	4.892/1.904/1.990 mm	4.892/1.904/1.990 mm
Radstand	3.000 mm	3.000 mm
L/B/H Laderaum	2.353/1.692/1.410 mm	2.353/1.692/1.410 mm
Leergewicht/Nutzlast	1.917/883 kg	1.978/822 kg**
Grundpreis, netto	28.620 Euro	31.270 Euro

Kipper-Aktion!

... nur bis Ende November 2010!

Jetzt mieten zu Aktions-Preisen.



Telefon +49 (0) 3 64 82/830-130
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-513
E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

FASSI

Neuer, wechselbarer Kranaufbau

Fassi Ladekrane stellte auf der IAA als Weltneuheit einen wechselbaren Kranaufbau vor, geeignet für 2- oder 3-Achs-Standard-Sattelzugmaschinen. Bauunternehmer oder deren Dienstleister können mit den wendigen Fahrzeugen Baukräne mit Schnellläuferachsen ziehen. Vor Ort hilft dann der Kran beim Auf- und Abbau des Baukranes, das 2,5 t schwere Kontergewicht wird auf der Pritsche der Zugmaschine mitgeführt.

Das Fassi-Ladekran-Konzept benötigt nur geringe Modifikationen am LKW, denn durch einen Hatz-Diesel ist der Wechselaufbau autark gegenüber dem Trägerfahrzeug. Der Anwender hat die Option auf Hinterfahrerhaus- oder Heckmontage für das Wechselmodul. Die kompakte Pritsche bietet genügend Platz für Ladegeschirr, Baustellenabspernung oder Werkzeug. Da als LKW zugelassen, wird

keine gesonderte Zufahrtgenehmigung für Innenstädte - wie für Autokrane notwendig - benötigt.

HENDRICKSON

Hinterachsaufhängung mit Gummi-Federung

Kürzlich hat Hendrickson eine strategische Kooperationsvereinbarung mit Sino-truk (Hongkong) unterzeichnet, einer Tochter der China National Heavy Duty Truck Company (CNHTC), Chinas größtem Heavy-Duty-LKW-Hersteller. Im Rahmen dieser Vereinbarung wird Hendrickson Federungssysteme für den Einsatz in schweren LKW von CNHTC und ihrer Tochtergesellschaften konzipieren, entwickeln und fertigen. Hendrickson hat eine Produktionsstätte in Jinan, Provinz Shandong, eröffnet. Die Anlage wird zunächst die Federungssysteme herstellen und liefern, die notwendig sind, um CNHTC zu unterstützen. Der Betrieb begann im zwei-

ten Quartal 2010, die volle Produktionskapazität wird im vierten Quartal 2010 erreicht werden.

Mit HUV hat Hendrickson Truck Suspensions ein neues Fahrwerk speziell für CHNTC und die anspruchsvollen Bedingungen in der chinesischen Transport-



HUV von Hendrickson

Industrie entwickelt. HUV ist eine Hochleistungs-Gummi-Aufhängung, die eine Haltbarkeit mit erheblichen Gewichtseinsparungen gegenüber herkömmlichen Konstruktionen verbindet. In China sind heute Sechsenker-Aufhängungen mit Blattfedern üblich.

HELLA

Neue Zusatzscheinwerfer

Seit Kurzem erlaubt der Gesetzgeber bei der Lichtleistung aller Fernscheinwerfer pro Fahrzeug eine Referenzzahl von insgesamt 100 - anstatt wie bisher 75. Vor diesem Hintergrund hat Hella die Zusatzscheinwerfer der Reihen Luminator und Rallye 3003 lichttechnisch weiter optimiert: Pro Scheinwerfer haben sie jetzt eine Referenzzahl von 50 anstatt der bisherigen 37,5 und sind so eine ideale Ergänzung zum serienmäßigen Fernlicht. Die neu entwickelten Reflektoren bieten eine um mehr als zehn Prozent gesteigerte Reichweite mit einer hervorragenden und gleichmäßigen Fernausleuchtung. Das reduziert die Ermüdungsgefahr des Fahrers und bringt optimale Sicht bei jeder Witterung und Fahrsituation.



Wechselbarer Kranaufbau von Fassi: je nach Bedarf Kranfahrzeug oder Sattelzugmaschine