



Da brummt der Bär

PKW-Jäger: VW LT mit 158 PS

Schiere Kraft springt einem entgegen, sobald der neue VW-Motor per Zündschlüssel in Rotation gerät. 158 Pferde legen sich mächtig ins Zeug und lassen keine Schwäche zu, solange es nur ums Ziehen geht.

Der Tag war windig, sehr windig sogar, als der Kastenwagen, dessen Hochdach die Seitenfläche kräftig vergrößerte, zur ersten Prüfung auf die Autobahn rollte. Da hatte der Wind leichtes Spiel und boxte den Hannoveraner mit starker Faust in die Flanken. Wer unter solchen Verhältnissen die waghalsigen Kurierfahrer imitieren wollte, die mit Bleifuß und sturem Vorwärtsdrang den linken Fahrstreifen hiesiger Schnellstraßen besetzen, bekam das Risiko

solch unverantwortlichen Tuns hautnah zu spüren. Der zunächst nur mit halber Nutzlast ausstaffierte LT 35 mit dem mittleren Radstand von 3.550 musste so kräftige Schläge einstecken, dass er gefährlich schlingernd über den Asphalt tanzte. Da reichten schon 100 km/h. Ein Anpeilen der möglichen Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h lag weit außerhalb dessen, was verantwortet werden konnte. Wie muss es solch einem „Geschoss“ erst ergehen, wenn es völlig

unbeladen unterwegs ist und beim Überholen aus dem Windschatten dicker Brummer prescht? Kein Wunder, dass die rasenden Transporter immer häufiger in Unfälle verwickelt werden und der Ruf nach dem automatischen Tempobegrenzer nicht mehr verstummt.

Mit dem Potenzial seines neuen Motors gerät der LT zweifellos in die Gefahr, die Unfallstatistik Deutschlands – denn nur hier zu Lande gibt es kein generelles Geschwindigkeitslimit – weiter zu ➤

TEST VW LT 35 mit 158 PS



Keine schmutzigen Finger beim Entriegeln des Türfeststellers

beim Leergewicht nicht berücksichtigt wurden. Die Anhängerkupplung hingegen geht mit 23 kg ins Eigengewicht ein. Zu verstehen ist das nicht.

Ungereimtes tritt auch zu Tage, sieht man sich den Wagen von der Seite an. Da gibt es rechts in der Schiebetür ein Fenster. Löblich eigentlich, denn der Fahrer kann beim Blick nach hinten rechts erkennen, ob sich ein Radler oder sonst jemand im toten Winkel neben dem Auto befindet – wenn nicht die Trennwand wäre, ohne Fenster natürlich. Müsste der



Beide Flügeltüren auf 180 Grad geöffnet geben eine sehr große Türöffnung frei (Bild ganz oben)
Reduzieren die Nutzlast: Holzboden mit Belag und Seitenverkleidung (oben)
Gute Idee: Einstiegshilfe am hinteren Türholm (rechts)

Ein Anpeilen der möglichen Höchstgeschwindigkeit lag beim Test weit außerhalb dessen, was verantwortet werden konnte.

belasten. Aber es geht ja nicht nur ums Tempo. Denn seine besten Trümpfe spielt der VW-Transporter mit dem bärenstarken Herzen erst aus, wenn ihm schwere Ladung zugemutet wird, er einen großvolumigen Aufbau besitzt, wenn die Topographie reichlich Steigungen bietet oder ein Anhänger das flotte Fortkommen bremst.

Da lag es geradezu auf der Hand, dem Testkandidaten ordentlich Gewicht in den Laderaum zu stellen. Nach einem Besuch auf der Waage war dies allerdings rasch erledigt, denn eine einzige Palette

Kunstdünger reichte schon, das zulässige Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen total auszuschöpfen. Leergewicht plus Fahrer ergaben bereits 2.275 kg, während der KFZ-Schein nur 2.070 kg angab. Heißt also, man darf sich keinesfalls auf die amtliche Angabe verlassen. Wer darauf vertraut und in eine Kontrolle gerät, dürfte für 200 kg Übergewicht, die er guten Glaubens zu viel geladen hat, kräftig zur Kasse gebeten werden. Auf Nachfragen bei VW wird auf den Holzboden im Laderaum, die Verkleidung der Seitenwände und die Klimaanlage verwiesen, die

Computer, der über die Plausibilität wacht, nicht schon bei der Bestellung solch einer unsinnigen Kombination schrille Warntöne ausstoßen und die Orderannahme verweigern? Bei Volkswagen geht das scheinbar problemlos durch. Gleiches gilt für den Drehzahlmesser, der im LT allen Unterlagen zufolge eigentlich serienmäßig vorhanden sein sollte. Im Testwagen gab's an seiner Stelle nur eine Uhr.

Da macht es richtig Freude, sich einmal intensiv mit dem neuen Motor zu beschäftigen. Der ist ein Kraftpaket ➤

TEST VW LT 35 mit 158 PS



Eine einzige Palette mit Dünger, und die Nutzlast ist bis ans Limit ausgeschöpft.

par excellence, der stärkste Antrieb für Transporter dieser Klasse überhaupt. Damit kann man strunzen, und das tut man bei VW auch, selbst wenn der Abstand zum Spitzenmotor in Daimlers Sprinter nur magere zwei Pferdestärken ausmacht. 158 PS, gleich 116 kW, und ein zwischen 1.800 bis 3.000 Touren im Maximalbereich verharrendes Drehmo-

pumpe nur so viel Kraftstoff fördert, wie benötigt wird, kommt es nicht zum Überhitzen des Diesels. Die Bosch-Einspritzpumpe erzeugt einen konstant hohen Dauerdruck von bis zu 1.350 bar ohne zusätzliche Kraftstoffkühlung. Ein Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie (VTG) sorgt für den raschen Anstieg des Drehmoments aufs Maximum schon bei 1.800 Umdrehungen.

Verglichen mit dem Vorgänger wurden 20 Kilowatt mehr Leistung und ein 31 Newtonmeter höheres Drehmoment gewonnen. Entscheidend zu Buche schlägt freilich, dass der Neue die Abgasnorm Euro 3 erfüllt, wozu der bisherige Brasilienmotor nicht in der Lage war. Ebenso zählt Haltbarkeit, denn der längs eingebaute Motor soll nach VW-Angaben 300.000 Kilometer Lebensdauer erreichen. Bis dahin muss er alle 22.500 Kilometer zum Ölwechsel, ein heute nicht unbedingt zeitgemäßes Intervall.

Seine Höchstleistung entwickelt der Motor bei 3.500 Umdrehungen. Danach fallen Leistung und Drehmoment sanft ab, um bei 4.000 Touren endgültig abgeregelt zu werden. Mit der langen Standard-Hinterachse 1:3,727 endet der Geschwindigkeitsrausch bei 155 km/h. Auf dem Weg zur Spitzenleistung beweist

der Motor große Elastizität. Er nimmt es nicht übel, auch einmal untertourig im Bereich von 1.000 Umdrehungen und weniger gefahren zu werden. Selbst dann beschleunigt er auch wieder. Für die Stadt tut's der vierte Gang.

Unsere Mess-Strecke von 1,7 km Länge und mit sieben Prozent Steigung schaffte der 3,5-Tonnen-LT mit stehendem Start in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76,0 km/h. Das hat bisher noch kein anderer voll beladener Transporter erreicht.

Die Testrunden auf Autobahn und Landstraßen erwiesen sich als pures Vergnügen. Mit voller Ladung liegt der Kastenwagen souverän wie ein Brett auf der Straße. Unebenheiten schluckt er widerstandslos. Vorzüglich der Geradeauslauf, denn ohne Lenkkorrekturen hält der Wagen seine Spur. Nur beim Geräusch, da hält er sich nicht zurück. Es wird laut, wenn die Drehzahlen steigen. Dabei entsteht ein sonorer Ton, nicht sehr unangenehm, aber verglichen mit anderen aktuellen Neuerscheinungen im Transportermarkt doch spürbar lauter und aufdringlicher.

Temperament zeigt der Top-Diesel an jeder Ampel. Wer es darauf anlegt, kann mühelos selbst flotten PKW die Rück-

Die Testrunden auf Autobahn und Landstraßen erwiesen sich als pures Vergnügen. Mit voller Ladung liegt der Wagen souverän wie ein Brett auf der Straße.

ment von bis zu 331 Newtonmetern markieren Kraft ohne Ende. Schalten wird zur Nebensache; notwendig ist es selten.

2,8 Liter Hubraum bringt der Vierzylinder-Direkteinspritzer mit, der wie sein Vorgänger aus der MWM-Motorenschmiede in Brasilien stammt. Erstmals übernimmt VW mit diesem Kraftwerk eine voll elektronische Common-Rail-Einspritzung neuester Bauart. Sie gehört bereits zur dritten Generation und arbeitet mit Mengenregelung. Weil die Diesel-

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0 – 50 km/h	8,4 s
0 – 80 km/h	14,8 s
0 – 100 km/h	24,1 s
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h

Elastizität im 5. Gang

60 – 80 km/h	13,0 s
60 – 100 km/h	23,7 s

Durchschnittsgeschwindigkeit

Landstraße	52,0 km/h
Autobahn (max. 130 km/h)	117,3 km/h

Kraftstoffverbrauch/100 km

Landstraße	8,6 l
Autobahn	12,9 l
Testverbrauch	10,9 l



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.585 mm
Gesamtbreite	1.933 mm
Gesamthöhe	2.570 mm
Radstand	3.550 mm
Wendekreisdurchmesser	12.800 mm
Länge Laderaum	3.295 mm
Breite über den Radkästen	1.637 mm
Breite zwischen den Radkästen	1.270 mm
Höhe Laderaum	1.855 mm
Ladefläche	5,6 m ²
Volumen	10,4 m ³
Schiebetüröffnung Breite	1.035 mm
Schiebetüröffnung Höhe	1.510 mm
Einstieg/ 1. Stufe	600/435 mm
Hecktür Breite/Höhe	1.570/1.775 mm
Einstieg (Ladehöhe)	700 mm
zul. Gesamtgewicht	3.500 kg
Leergewicht Testwagen	2.275 kg
Nutzlast Testwagen	1.225 kg
Anhängelast, gebremst	2.000 kg



Akzeptabel: Einstieg mit 435 mm bis zur ersten Stufe

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihen-Vierzylinder-Direkteinspritzer (Common Rail) mit VTG-Turbolader und Ladeluftkühlung. Hubraum: 2.798 cm³; Bohrung/Hub: 93/103 mm; Leistung: 116 kW/158 PS bei 3.500/min; Drehmoment: 331 Nm bei 1.800 – 3.000/min; Kraftübertragung: Heckantrieb, mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe

Fahrwerk

vorne Einzelradaufhängung an Querblattfedern, hinten Starrachse an Blattfedern. Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS/EDS. Bereifung: 225/70 R 15 C.

Preise

Grundpreis (ohne Mehrwertsteuer)	
LT 35 Kastenwagen, mittlerer Radstand, Hochdach 2,8 TDI	28.345 Euro
Sonderausstattung (Auswahl)	
Holzfußboden im Laderaum mit Gummibelag	610 Euro
Trennwand mit Verkleidung	190 Euro
Innenverkleidung im Laderaum, halbhoch	155 Euro
8 Verzurrösen	91 Euro
Haltegriffe hinten links und rechts	44 Euro
Klimaanlage	1.210 Euro
Sitzbezüge in Stoff, Sitze mit Armlehnen, Kopfstützen gepolstert und höhenverstellbar	420 Euro
elektrisch einstellbarer Außenspiegel, beheizbar	180 Euro
Beifahrer-Airbag	590 Euro

lichter zeigen. Auf 100 km/h schafft er es aus dem Stand in 24,1 Sekunden, wenn durch alle fünf Gänge geschaltet wird. Die Testfahrten auf der Autobahn bewältigte der VW mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 117 km/h, wobei nie schneller als 130 km/h gefahren wurde.



Der neue TDI-Direkteinspritzer aus Brasilien mit 116 kW/158 PS

Dabei rauschten 12,9 Liter Diesel pro 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen. Die betuliche Landstraße mit vielen Ortsdurchfahrten und Berg- und Tal-Passagen reduzierte zwar das Durchschnittstempo auf nur noch 52 km/h. Dafür ging der Verbrauch pro 100 Kilometer aber auch auf 8,6 Liter zurück.

Schon im vergangenen Jahr hatte Volkswagen Verbesserungen an den Bremsen vorgenommen. Das erweist sich jetzt als überaus notwendiger Aspekt, denn ohne zuverlässige Verzögerung wäre die neue Kraft des LT ein zu großes Risiko geworden. Den aufgewerteten Bremskraftverstärker spürt der Fahrer nun ebenso wie die besser ansprechenden Scheibenbremsen. Endlich ist auch der Fahrerairbag in die Grundausstattung aufgenommen worden, während der rettende Luftsack für den Beifahrer mit 590 Euro berechnet wird. ABS zählt zwar auch zum Standard – und das ist gut so –, aber Sicherheit hat bei VW auch einen negativen Wert. Man kann nämlich aufs ABS/EDS verzichten und bekommt dafür als zweifelhafte Belohnung 390 Euro gut geschrieben.

Im Augenblick bietet VW den starken 2,8-Liter-TDI nur für die LKW-Varianten des LT an. Im Kombi und im 4,6-Tonner soll er später einsetzen. Wann, wurde noch nicht gesagt. Der Kastenwagen LT 35 mit mittlerem Radstand (3.500 mm) und Hochdach, der serienmäßig mit einer fensterlosen Trennwand geliefert wird, steht mit 28.345 Euro in den Preislisten. Das ist etwa 1.800 Euro günstiger als bei einem vergleichbaren Mercedes Sprinter mit 156 PS.

JÖRN TURNER