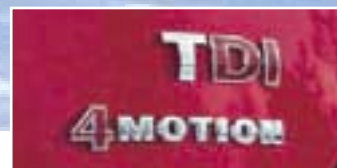


**VW Transporter 4-Motion als Schneehase: Dank Allradantrieb wühlt er sich tapfer durch.**



## Vier gewinnt



Wenn das Klima rauer wird und die Einsatzbedingungen für Transporter an Härte zunehmen, dann bricht die Zeit an für den allradgetriebenen VW Transporter 4-Motion.



**Einer kommt durch: Dank der feinen Haldex-Kupplung zieht der unauffällige Transporter sicher durch dick und dünn.**

**E**s gibt sie, diese Situationen, wenn der Schnee nicht tief, der Sand nicht weich, die Steigung nicht steil und der Schlamm nicht bodenlos genug sein kann. Das sind die Sekunden und Minuten des VW Transporter 4-Motion. Im Auto kommt Spannung auf, doch der Fahrer meistert derart schwierige Passagen mit dem souverän-selbstbewussten Lächeln, das auch der Transporter in sei-

nem Kühlergrill zeigt. Dies alles passiert irgendwo zwischen Köln und Kapstadt, Tübingen und Timbuktu, Castrop-Rauxel und Cairo, zwischen Polarkreis und Sahara.

Von Hause aus ist der VW Transporter in Technik und Ausführung ein feiner Kerl, auch der hier getestete Kombi. Als zupackender 4-Motion schlüpft er nicht aus seiner Haut. Er gehört auch dann, ob-

wohl als handfester Arbeiter unterwegs, zum feinen Auto-Adel und nicht zu den vierschrotigen Grobianen der hochbeinigen Geländefraktion. Beim Anfahren verlangt der 4-Motion eine Prise Gas mehr als der gewöhnliche Transporter, soll nicht der Motor absterben, weil ein paar Pferdestärken im aufwändigen Antriebsstrang versickern und gleichzeitig 100 kg Zusatzgewicht zu stemmen sind. Nur bei

voll eingeschlagenem Lenkrad spüren Kenner beim Rangieren leichte Verspannungen im Antriebsstrang.

Komforteinbußen gibt es keine, schon gar nicht im Form von Vibrationen oder unziemlichen Geräuschen der Kardanwelle; mal abgesehen von einem leichten Rumoren bei bestimmten Drehzahlen im Schiebetrieb. Überdies rollt der VW für einen Transporter wie auf Samtpfoten ab, egal ob leer oder beladen – auch mit Allradantrieb.

Zum kommoden Eindruck trägt das exzellente Fahrwerk bei. Sauberer Gera-

soll es vorwärtsgehen. Elektronische Eingriffe ins Fahrverhalten sind im Gelände deshalb eher unerwünscht, also lässt sich dieser Spuk per Knopfdruck beenden, einschließlich des serienmäßigen elektronischen Bremsdifferenzials an der Vorderachse, das eine echte Sperre nicht ersetzt.

Diese Anhäufung feiner Technik ist ein Zeichen echter Professionalität, und zu der zählt auch der richtige Antriebsstrang. Mit dem Fünfzylinder-TDI und 96 kW (130 PS) ist der 4-Motion harmonisch motorisiert, schwächere Triebwerke sieht

wichtsklasse für alle Lebenslagen aus. Oberhalb von 4.000 Touren passiert zwar bis zur Drehzahlgrenze von 4.800/min nicht mehr viel, doch zwischen 2.000 und 4.000 Umdrehungen geht vehement die Post ab, hängt die Maschine prächtig am Gas.

Diesen sympathischen Eindruck verstärkt das serienmäßige Sechsganggetriebe, dessen untere drei Fahrstufen etwa zehn Prozent kürzer übersetzt sind als beim Fronttriebler, was den Biss spürbar erhöht. Mit einer Minimalgeschwindigkeit von 7 km/h bei 1.000 Touren im er-



**(links)** Der Fond ist praktisch-nüchtern gestaltet, die Sitzbänke sind dank reichlich Bodenbefestigungen variabel einsetzbar. **(rechts)** Der Gepäckraum schluckt eine Menge, doch Vorsicht: Die Nutzlast ist bei 2,8 t Gesamtgewicht eingeschränkt.

deauslauf, neutrales bis untersteuerndes und ausgesprochen sicheres Kurvenhalten. Unter diesem Eindruck akzeptiert der Fahrer auch den etwas lärmigen Leerlauf des Motors. Und falls er sich vor lauter Übermut mit Gas und Lenkrad zu ungestüm verhalten sollte, fängt ihn das aufpreispflichtige elektronische Stabilitätsprogramm wieder ein, unterstützt vom Bremsassistenten.

Abseits der Straße gilt es zu wählen,

Teilbeladen erklimmt der VW Steigungen von knapp 80 Prozent – vor denen Bergwanderer kapitulieren.

VW vernünftigerweise nicht vor. Wichtiger als die Leistung ist beim Allradler das maximale Drehmoment, die Durchzugskraft. Bedeutet doch jeder Schaltvorgang im Gelände eine Zugkraftunterbrechung und damit die Gefahr des Festfahrens. Beim VW steht die Drehmomentmarke auf fetten 340 Nm, das reicht in seiner Ge-

sten Gang ersetzt die kurze Stufung trotzdem keine Geländeuntersetzung – dieses Terrain beackern dann die Geländewagen von echtem Schrot und Korn.

Auf Grund von Mehrgewicht und Allradantrieb fallen die Fahrleistungen unwesentlich knapper aus als beim frontgetriebenen Transporter – wenn spürbar,

Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	4.890 mm
Gesamtbreite.....	1.904 mm
Gesamthöhe .....	1.949 mm
Radstand .....	3.000 mm
Wendekreisdurchmesser .....	11.900 mm
Höhe/Breite Schiebetür.....	1.740/1.020 mm
Höhe/Breite Hecktür .....	1.295/1.485 mm
Laderaum über Fahrbahn.....	565 mm
Länge Laderaum.....	2.543 mm
Breite Laderaum .....	1.692 mm
Höhe Laderaum.....	1.394 mm
Breite zw. Radkästen.....	1.244 mm
Spurweite vorn/hinten .....	1.628/1.628 mm
Ladevolumen max. ....	5,8 m <sup>3</sup>
Leergewicht Testwagen .....	2.280 kg
Nutzlast.....	520 kg
zGG .....	2.800 kg
zul. Achslast vorn/hinten.....	1.575/1.500 kg
Anhängelast (12 % Steigung).....	2.500 kg
zul. Zuggesamtgewicht.....	5.300 kg

Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut; Turbolader und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Pumpe-Düse-Technik, elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Stirnräder, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 81/95,5 mm, Hubraum 2.460 cm<sup>3</sup>, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 2.000/min

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 3,92/2,05/1,75/1,16/0,86/0,73, Übersetzung Antriebsachse 4,6/3,29 (3. bis 6. Gang); schlupfgeeregelter Allradantrieb mit Haldex-Kupplung, variable Kraftverteilung

Fahrwerk

**Federung:** Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

**Bremsen:** Vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, Scheibendurchmesser vorn 308, hinten 294 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, elektronische Stabilitätsregelung und Bremsassistent (Aufpreis); mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

**Lenkung:** Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

**Reifen/Räder:** Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 7 J x 16

Wartung/Garantie/Preis

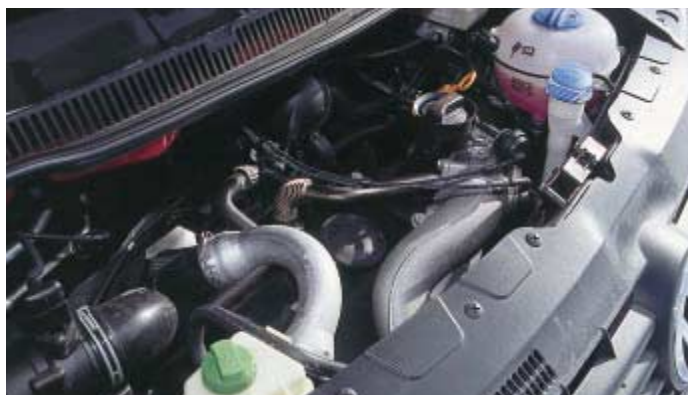
**Wartung:** Ölwechsel mindestens alle 30.000 km

**Garantie:** Zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie

**Grundpreis\*:** E 26.440,-

(\* in Euro ohne Mehrwertsteuer)

# TEST VW Transporter 4-Motion



Der TDI-Motor mit 96 kW (130 PS) und seinem bulligen Drehmoment kommt für den 4-Motion gerade recht.

dann vor allem in den etwas müderen Elastizitätswerten. Da empfiehlt sich auf Grund der langen Gesamtübersetzung in den oberen Gängen der rechtzeitige Griff zum Schalthebel.

Und wenn der VW dann mit allen Vieren auf Schnee, im Sand oder bei anderen Gelegenheiten zupackt, bei denen konventionell angetriebene Transporter alle Viere hilflos von sich strecken, dann

kennt er so schnell kein Halten, stürmt spurtreu geradeaus, erklimmt teilbeladen Steigungen von knapp 80 Prozent – vor denen Bergwanderer kapitulieren. Wer sich dazu die aufpreispflichtige Sperre an der Hinterachse gönnt, der zieht vergnügt durchs dickste Geläuf.

Zugegeben, der VW kennt seine Grenzen: Mit 160 mm Bodenfreiheit und 3 m Radstand klettert er nicht gerade über kantige Felsen wie eine Gemse. Auch gilt es, die edlen Weichteile unter der Karosserie zu schützen, dem lässt sich aber mit überschaubarem Aufwand abhelfen.

Die Allradtechnik des 4-Motion verbirgt sich unauffällig unter dem Boden, besteht in erster Linie aus der Haldex-Kupplung kurz vor der Hinterachse. Diese Lamellenkupplung verteilt schlupfgeeregelt und stufenlos die Kraft zwischen Vorder- und Hinterachse. Auf gewöhnlichen Fahrbahnen ist der VW Transporter deshalb ein Fronttriebler, im Gelände ein echter Allradler und auf schlüpfrigem Grund entpuppt er sich bei Bedarf als Hecktriebler, falls beide Vorderräder nicht mehr richtig greifen. Das Hin und Her funktioniert so sanft und schnell, wie

man sich's als Fahrer nur wünschen kann. Auf rutschigem Geläuf muss der Steuermann schon mit viel Gas provozieren, um den Übergang vom Front- zum Allradantrieb zu registrieren.

Zu merken ist dagegen die aufwändige Ausrüstung des VW. Der Doppelzentner an Allradantrieb mit Kardanwelle, Haldex-Kupplung und angetriebener Hinterachse mit Differenzial kostet Nutzlast. So wog der getestete Kombi leer mit zwei Sitzbänken sowie einigen sinnvollen und angenehmen Zutaten von der Klimaanlage bis zur Anhängerkupplung stattliche 2.280 kg. Wer solch ein Auto als 2,8-Tonner ordert, der macht etwas falsch, da gibt's schon als Achtsitzer Gewichtsprobleme, sind alle Plätze mit kräftig gebauten Mannsbildern belegt, die ihr Gepäck mitnehmen. Der Aufpreis von 620 Euro zum Dreitonner lohnt allemal. Wer mehr will, den schickt der kundige VW-Verkäufer zum Spezialisten, denn ab Werk

MESSWERTE

Beschleunigung	
0-50 km/h .....	5 s
0-80 km/h .....	10 s
0-100 km/h.....	16 s
Höchstgeschwindigkeit .....	165 km/h

Elastizität 4./5. Gang	
50-80 km/h .....	6/11 s
50-100 km/h .....	11/18 s
80-120 km/h (6. Gang) .....	18 s

Innengeräusche	
Stand/50/80 km/h .....	58/62/66 dB(A)
100/130 km/h.....	70/72 dB(A)

Kraftstoffverbrauch	
Verbrauch minimal.....	8,1 l/100 km
Verbrauch maximal .....	13,7 l/100 km
Teststrecke beladen.....	9,6 l/100 km
Testverbrauch gesamt.....	10,3 l/100 km

sind 3,2 t Gesamtgewicht im Unterschied zum gewöhnlichen Kombi nicht gestattet. Dabei eignet sich der VW als 4-Motion vorzüglich zum Schleppen schwerer Lasten. 2,5 t darf er gebremst ziehen, als Allradler steigt das zulässige Gesamtzuggewicht von 5,2 auf 5,3 t. Das ist ein Wort. Bei VW sind eben Transporterprofis am Werk, das zeigt auch die erhöhte zulässige Achslast an der Hinterachse bei Spannfahrzeugen. Oder die kürzlich von 100 auf 150 kg erhöhte Dachlast. Doch Vorsicht: Auch die Zusatzgewichte sind von der Nutzlast abzuziehen.

Doch das soll den Aufenthalt an Bord nicht vergällen. Im voll verkleideten Fahrerhaus überzeugen hochwertige und griffsympathische Materialien, für einen Gelände-Raureiter fast schon zu schön, um wahr zu sein. Wer sich das Schiebedach gönnt, bekommt gar eine Prise Phaeton ab, denn in der dazugehörigen Bedienkonsole sitzen dessen chromumrandete Leseleuchten, die man auch aus dem Multivan kennt.

Auf den hinteren Bänken geht es dagegen so schlicht und betont funktionell zu, wie es sich für eine Kombi gehört. So passt zum Beispiel die Dreiersitzbank von hinten auch in die mittlere Position. Im Fond ist auch einiges Blech zu sehen, und die Verkleidungen bestehen aus Hartfaserplatten. Doch was soll's, wer's feiner haben will, hat freie Auswahl, stehen doch die Varianten Shuttle, Caravelle und Multivan fein gestuft als Alternative für den gepflegten Personentransport bereit.

Ihnen wird man nicht verzeihen, was man dem rustikaleren Kombi nachsieht:



**(oben) Armaturenbrett im Transporter: nahezu perfekt gestaltet und mit hoher Wertanmutung (rechts) Die feine Bedienkonsole mit Leuchten aus dem Phaeton kommt zusammen mit dem Glas-schiebedach.**



Im Winter bei klirrender Kälte knarrt im Innenraum schon mal Kunststoff auf Kunststoff, hören feine Ohren Verwindungsgeräusche der Türen auf Bodenunebenheiten. Doch ansonsten ist der Kombi ohne Fehl und Tadel. Stichwort Kälte: Ein wenig mehr Wärme für die Füße täte im ansonsten sehr angenehm gestalteten Fahrerhaus schon gut, das Herz erwärmt sich doch ohnehin für den gepflegten Alleskönner.

Wegen seines freundlichen Fahrerhauses liegt dem Kombi 4-Motion außer der Wühlerei abseits der Straße auch der gestreckte Galopp auf Fernstraßen, selbst wenn sie nur nach Duisburg führen und nicht nach Dakar. Mit 165 km/h entsprach die Höchstgeschwindigkeit des Testwagens exakt der Werksangabe. Und auch der Verbrauch liegt tendenziell günstig, bei gekonntem Umgang sind erstaunlich niedrige Werte zu erzielen. Auf

der Straße sind spielend Werte um die 9 l/100 km möglich; auf der Autobahn darf's ein Schlückchen mehr sein. Und geht es runter vom Asphalt, dann spielt der Verbrauch ohnehin kaum eine Rolle, dann steht das Können über allem.

Die Gesamtwirtschaftlichkeit stimmt jedoch allemal. So hält sich der Aufpreis für den 4-Motion mit 2.795 Euro in überschaubaren Grenzen, und der zusätzliche Wartungsaufwand im Form eines Ölwechsels der Haldex-Kupplung alle zwei Jahre oder 60.000 km sollte den Profi nicht schrecken.

Der VW Transporter 4-Motion ist also der richtige fahrbare Untersatz für alle Fälle. Und erst recht für besondere Situationen, wenn der Schnee nicht tief, der Sand nicht weich, die Steigung nicht steil und der Schlamm nicht bodenlos genug sein kann – irgendwo zwischen Köln und Kapstadt, Tübingen und Timbuktu, Castrop-Rauxel und Cairo. **R. UNRUH**