

# TEST VW T4 Syncro Doppelkabine



Eine schicke rote Doppelkabine mit Allradantrieb und PKW-Gesicht; die könnte den Männern von der Baustelle gut gefallen.

## Einer wie keiner

Typisch VW T4: Der Altmeister brilliert mit enormer Modellvielfalt. Der Syncro TDI ist besser als je zuvor, nicht nur als Doppelkabine.

**H**eiser und kraftvoll röhrt der Fünfzylinder TDI ins Fahrerhaus. Er ist ein echter Macho, sagt jedem unüberhörbar, was er drauf hat. Und das ist eine ganze Menge, speziell hier im allradgetriebenen VW T4 Syncro, verpackt in eine ebenso rustikale wie schicke Doppelkabine – ein einzigartiges Modell in der so vielschichtigen Transporterlandschaft. Selbst vollgeladen mit 33 Sandsäcken auf das zulässige Gesamtgewicht von aufgelastet 2,89 t kennt der VW keine Müdigkeit, setzt sich zunächst munter in Bewegung, kraxelt dann Steigungen empor, dass sowohl andere Transporter als auch Geländewagen neidisch werden.

75 kW (102 PS) Motorleistung und 250 Nm Drehmoment sind an sich schon ansehnlich, aber inzwischen seit einem halben Dutzend Jahren gute Gewohnheit. Zumal unter der bekannten VW-Maxime, dass Motoren gefälligst nur nach oben zu streuen haben, niemals jedoch nach unten. Dies aber bedeutet hier nur die tragfähige Plattform für weitere Spezialitäten. Speziell der Syncro profitiert von einer deutlich kürzeren Achsübersetzung als ein T4 mit konventionellem Antrieb. Die kürzere Übersetzung ergibt bereits einen Zugkraftgewinn von rund 25 Prozent. Überdies ist der erste Gang noch einmal zehn Prozent kürzer geraten. Bei 1.000 Umdrehungen rollt der Syncro im



Zusatzstaukästen und Bordwände in roter Farbe – diese Doppelkabine macht auch außerhalb von rustikalem Gelände was her.

ersten Gang gerade mal mit zügiger Fußgängergeschwindigkeit. Der Allradler profitiert jetzt außerdem von einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG-Lader). Er ist für mehr Mumm bei niedrigen Drehzahlen zuständig und ebnet das bisher bekannte kleine Turboloch unterhalb des maximalen Drehmoments ein.

Im Effekt eilt der leere Transporter bei Bedarf in rund 17 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, und der Fahrer kommt dabei mit dem Schalten kaum nach. Der erste Gang reicht nicht einmal bis Tempo 30, der zweite bis knapp 50 km/h. Und bei all dem dreht der TDI, dass es eine Freude ist: Die Nenndrehzahl von

## MESSWERTE

### Beschleunigung

|            |        |
|------------|--------|
| 0-50 km/h  | 5,6 s  |
| 0-80 km/h  | 11,3 s |
| 0-100 km/h | 16,9 s |

### Elastizität

|                       |          |
|-----------------------|----------|
| 50-80 km/h 4. Gang    | 6,1 s    |
| 50-100 km/h 4. Gang   | 11,6 s   |
| 50-80 km/h 5. Gang    | 9,1 s    |
| 50-100 km/h 5. Gang   | 15,8 s   |
| Höchstgeschwindigkeit | 143 km/h |

### Gangreichweite

|            |                   |
|------------|-------------------|
| Gänge I-IV | 25/48/80/126 km/h |
|------------|-------------------|

### Innengeräusche

|                  |                |
|------------------|----------------|
| Stand/50/80 km/h | 56/68/69 dB(A) |
| 100/130 km/h     | 70/75 dB(A)    |

### Kraftstoffverbrauch

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| Verbrauch minimal     | 8,3 l/100 km  |
| Verbrauch maximal     | 11,5 l/100 km |
| Verbrauch Teststrecke |               |
| beladen               | 8,3 l/100 km  |
| Testverbrauch gesamt  | 10,0 l/100 km |

3.500/min durchheilt das Triebwerk behände, erst bei 4.400 Touren regelt der Begrenzer sanft ab – eine echte Drehmaschine, die in allen Lebenslagen die Muskeln spielen lässt – ein Macho eben.

Nach oben hinaus sind die Gänge des Syncro ein wenig länger übersetzt als im gewöhnlichen T4. Deshalb erreicht die Doppelkabine trotz kurzer Achse eine Höchstgeschwindigkeit von 143 km/h, für eine Doka allemal ausreichend. Die

angepasste Übersetzung verlangt zwar nach mehr Schaltarbeit, ist jedoch im Alltagsbetrieb perfekt. Gut 2.000/min reichen in den unteren Gängen allemal für den richtigen Anschluss im nächst höheren Gang. Bei Bedarf tuckert der TDI sogar im fünften Gang bei 1.300/min mit Tempo 50 durch die Stadt – der VTG-Lader sorgt dafür, dass es selbst dann beim Tritt aufs Gas vorwärts geht.

Diese Auslegung führt bei Bedienung mit kundiger Hand zu erstaunlich niedrigem Kraftstoffverbrauch: Zwischen etwa 8 und 12 l/100 km bewegt sich der Transporter, konsumierte als Testwagen im Mittel exakt 10 l/100 km. Vorzügliche Werte angesichts von permanentem Allradantrieb, des Gewichts von rund 2 t und der aerodynamisch nicht gerade ausgefeilten Form einer Doppelkabine.

Stichwort Form: Alle Syncro tragen seit neuestem nicht mehr das eckig-schlichte Transportergesicht in Form eines Hundeknochens, sondern das etwas längere, weicher und runder geformte Antlitz der PKW-Varianten. Anders war der größere Kühler auf dem Weg zum Abgasstandard Euro 3 nicht unterzubringen. Von dieser Beförderung profitiert vor allem die Doppelkabine, zu den seligen Zeiten des VW Transporter mit Heckmotor mitunter als schickes Pick-up ➤

Kennzeichen Syncro:  
Nur Kenner entdecken den Allradantrieb  
am VW Transporter.



Der TDI mit 75 kW (102 PS) glänzt beim Syncro mit einem zupackenden VTG-Lader, Garant für Dampf auch bei niedrigen Drehzahlen.



## TECHNISCHE DATEN



### Maße und Gewichte

|                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| Gesamtlänge                    | 5.353 mm       |
| Gesamtbreite                   | 1.970 mm       |
| Gesamthöhe                     | 1.920 mm       |
| Radstand                       | 3.320 mm       |
| Wendekreisdurchmesser          | 13.300 mm      |
| Länge Pritsche                 | 2.140 mm       |
| Breite Pritsche                | 1.850 mm       |
| Höhe Pritsche                  | 390 mm         |
| Pritsche über Fahrbahn         | 875 mm         |
| Spurweite vorn/hinten          | 1.589/1.554 mm |
| Leergewicht Serie              | 1.855 kg       |
| Leergewicht Testwagen          | 1.973 kg       |
| Nutzlast Serie/Testwagen       | 1.145/917 kg   |
| Zulässiges Gesamtgewicht       | 2.890 kg       |
| Zulässige Achslast vorn/hinten | 1.510/1.490 kg |
| Anhängelast bei 12 % Steigung  | 2.000 kg       |
| Zulässiges Zuggesamtgewicht    | 4.500 kg       |

### Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut. Direkteinspritzung mit Einspritzpumpe. Elektronische Motorsteuerung, Oxidationskatalysator. Oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81/95,5 mm, Hubraum 2.461 cm<sup>3</sup>, Leistung 75 kW (102 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.900-2.300/min. Verdichtung 19,5:1.

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 4,30-0,63:1. Achsübersetzung 4,93:1. Permanenter Allradantrieb mit variabler schlupfabhängiger Kraftverteilung zwischen den Achsen. Testwagen mit Differenzialsperre für die Hinterachse (Aufpreis).

### Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, Miniblock-Schraubenfedern.

Bremsen: Vorne und hinten Scheibenbremsen, lastabhängiger Bremskraftregler, ABS (Aufpreis). Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Reifen/Räder: Reifen 195/70 R 15 C auf Rädern 6 J x 15.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

### Füllmengen/Elektrik/Wartung

Füllmengen: Tankinhalt 80 l.

Elektrik: Batterie 12 V/80 Ah.

Lichtmaschine 90 A.

Wartung/Garantie: Verschleißabhängige Wartungsintervalle. Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, acht Jahre gegen Durchrostung.

## Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

### Grundpreis VW T4 TDI

**Doppelkabine Syncro** ..... 25.920 €

Airbag Beifahrer + Fahrer ..... 465 €

Airbag Fahrer ..... 260 €

Anhängervorrichtung ..... 460 €

ABS ..... 845 €

ASR/Sperrdifferenzial ..... Serie/620 €

Beifahrer-Doppelsitz ..... 185 €

Beifahrersitz verstellbar ..... Serie

Bordwände Aluminium ..... Serie

Bordwände Stahl ..... ohne Aufpreis

Drehzahlmesser ..... Serie

Fahrtenschreiber ..... 685 €

Geschwindigkeitsregler ..... 230 €

Handschuhfach mit Deckel ..... Serie

Heizbare Heckscheibe ..... Serie

Klimaanlage ..... 1.370 €

Laderaum mit Holzboden ..... Serie

Laderaum mit Zurrösen ..... Serie

Nebelscheinwerfer ..... 195 €

Reifen 205/65 ..... 210 €

Reifen Ganzjahr 205/65 ..... 250 €

Reifen M+S 205/65 ..... 335 €

Servolenkung ..... Serie

Sitzheizung ..... 310 €

Tür im Fond links ..... 405 €

Tür im Fond rechts ..... Serie

Türablage Fahrer ..... Serie

Wärmeschutzverglasung

Fahrerhaus ..... Serie

Zeituhr ..... Serie

Zentralverriegelung ..... 480 €

unterwegs, heute jedoch als eher raues Mitglied der Arbeiterklasse unter den Transportern bekannt. Das rundlichere Gesicht steht dem VW gut, und wer ein Übriges tun will, der ordert über das werkseigene Service-Center Spezialausstattungen zwei seitliche Staukästen von Kamei zwischen Fahrerhaus und Hinterachse, die zu einer annähernd geschlosseneren Seitenpartie führen. Die Kästen sind zunächst einmal praktisch: Mit ei-

nem doppelten Schloss versehen, fassen sie rund 80 l und verfügen über eine Tragkraft von 40 kg.

Der Preis von netto rund 800 Euro entspricht allerdings dem hohen VW-Standard. Auch fehlt eine Verbindung oberhalb des Rahmens zwischen den Kästen zur Unterbringung langer Gegenstände.

Wobei es üblicherweise an Platz in einer Doppelkabine nicht mangelt. Die Ladefläche misst 4 m<sup>2</sup>, das reicht für reichlich Baustoffe und Gerät. Und dann wäre da ja noch das verlängerte Fahrerhaus. Dessen beste Plätze sind in der ersten Reihe, wo es zwar nicht üppig, aber geradezu maßgeschneidert zugeht – der T4 sitzt trotz vergleichsweise geringer Änderungen auch nach elf Jahren immer noch knapp, aber gut. Er wirkt keineswegs alt, auch wenn ihm als typischer Volkswagen der Pfiff ein wenig abgeht. Die Serienausstattung ist knapp gehalten (ein Türfach gibt es beispielsweise nur für den Fahrer), und viel daran zu verbessern gibt es nicht: Feinheiten wie elektrische Fensterheber oder eine elektrische Spiegelverstellung liefert VW für eine Doppelkabine nicht einmal gegen Geld und gute Worte. Immerhin freut sich der Syncro-Fahrer aber über einen Schalthebelsknopf mit einem schicken Chromring.

Im Fond der Doppelkabine geht es noch magerer zu: Gibt es vorn rundum Verkleidungen aus Kunststoff, so müssen



**Über Stock und Stein:** Dank knackig kurzer Übersetzungen und permanentem Allradantrieb arbeitet sich der Syncro bei Bedarf auch durch heftigeres Gelände als Steinbrüche.



4 m<sup>2</sup> Pritsche aber wenig Ladung: Erst mit Auflastung kann die Doppelkabine ordentlich Gewicht stemmen.

sich die Passagiere im Heck mit schlichten Hartfaserplatten oder gar nacktem Blech zufrieden geben.

Die Tür (rechts ist sie serienmäßig, links gibt es sie nur gegen Aufpreis) verfügt nur über ein außen liegendes Scharnier; anstelle eines Aufstellers belässt man's bei einem simplen Fang- ➤



Ein flotter Schalt-  
hebelknopf mit  
entsprechender  
Aufschrift sagt  
dem Syncro-Fahrer,  
dass er sich  
auch abseits der  
Straße auf seinen  
VW verlassen  
kann.



Hartfaserplatten und viel Blech: Im Fond der Doka geht es rustikal zu, die Passagiere dürfen Stiefel tragen.

Nüchtern, funktionell, immer noch ansehnlich und knapp ausgestattet: die Fahrerkabine der Doppelkabine.

band. So geht es auch mit der Sitzbank weiter, die aufklappbar ist, jedoch ohne einen Aufsteller. Eine separate Innenleuchte ist im Fond ebenso wenig vorgesehen wie Haltegriffe; in der Mitte der dreisitzigen Bank muss ein Zweipunktgurt reichen. Solch eine Doppelkabine ist schon ein schlichtes Gefährt.

Aber ein richtiges Tier, wenn's abseits frisch gebügelter Fahrbahnen zur Sache geht. Hier spielt der Syncro nun erst recht die Vorteile seiner knackigen Übersetzungen aus, kann deshalb im Regelfall auf die bei Geländewagen übliche Zusatzuntersetzung verzichten.

Beladen schafft der Volkswagen im ersten Gang Steigungen von mehr als 60 Prozent, kurze Überhänge (Vorsicht aber bitte mit dem tiefen Auspuff hinten links!) sind Voraussetzung für vorteilhafte Böschungswinkel. Die Visko-Kupplung an der Hinterachse verteilt die Kraft feindosiert je nach Schlupf zwischen den Achsen, und mit Hilfe der aufpreispflichtigen Sperre an der Hinterachse ist der VW kaum aufzuhalten. Grenzen setzen einzig der lange Radstand von mehr als 3 m und der damit verbundene knappe Rampenwinkel von 18 Grad sowie der ebenfalls davon abhängige Wendekreis von 13,3 m. Wer mehr will, der muss halt

Im Notfall hilft die Differenzialsperre an der Hinterachse, dann wühlt sich der Syncro, passende Reifen vorausgesetzt, auch durch den größten Dreck.

zum Geländewagen greifen, den es schließlich in absehbarer Zeit ebenfalls von VW gibt.

Dieser Offroad-Profi mit dem Arbeitstitel Colorado wird vermutlich auch mehr schleppen können als die Doka mit Syncro-Antrieb. 2 t Anhängelast bei gleichzeitiger Beschränkung des zulässigen Zuggesamtwichts auf 4,5 t schränken die Möglichkeiten des VW ein. Nutzlast ist ohnehin nicht die große Stärke dieser Transporter-Variante: Der zusätzliche Allradantrieb wiegt 100 kg mehr. Mit ein wenig Zubehör kommen dann, wie beim Testwagen, rund 2 t Leergewicht heraus. Ergibt bei einem zulässigen Gesamtgewicht von serienmäßig 2,68 t gerade mal 700 kg Nutzlast. Gut also, dass VW unter Verwendung anderer Federn an der Hinterachse ab Werk Auflastungen bis hin auf auf 2,89 t vorsieht.

Trotz der tragfähigen Schraubenfedern entpuppt sich die Doppelkabine auch unbeladen als angenehmer und umgänglicher Arbeitskamarad: Die Federung ist straff aber nicht ungehobelt. In einen Macho verwandelt sich der T4 Syncro mit Doppelkabine eben erst beim Start des Motors, wenn der TDI mit heiseren Lauten unüberhörbar zur Sache geht.

RANDOLF UNRUH

## ÖSTERREICH

# Winzer des Jahres fährt Iveco Daily

Der von der internationalen Wein- und Gourmetzeitschrift *Falstaff* verliehene Titel „Winzer des Jahres 2001“ ging an das Weingut Maria und Gerhard Wohlmuth aus Fresing/Südsteiermark. Die Iveco Austria GmbH stellte daraufhin dem ParadeWINZER einen Daily 35 S 13 V zur Verfügung – kostenlos für ein Jahr.

Das Fahrzeug ist genau auf die Bedürfnisse eines Winzers zugeschnitten: Der Transport von Bottichen und diversen Weinbaugeräten sowie von Kartons und Kisten erfolgt im geräumigen, leicht zugänglichen Laderaum. Für das Weingut Wohlmuth wird auch der Transport von Weinen und Standbaumaterial für die Teilnahme an Messen und Degustationsveranstaltungen in Österreich und im Ausland mit diesem topmodernen Transporter wesentlich erleichtert.

Das Kastenwagen mit 3,5 t Gesamtgewicht verfügt über 10,3 m<sup>3</sup> Laderaumvolumen bei einer Laderauminnelänge von



**In Iveco veritas: Der „Winzer des Jahres 2001“ fährt einen Daily.**

3.000 mm und einer Laderauminnenhöhe von 1.900 mm. Der Laderaum ist leicht zugänglich, verfügt er doch über 1.100 mm breite Schiebetüren an beiden Seiten sowie weit öffnende Hecktüren mit einer Durchgangshöhe von 1.780 mm.

Komfort und Sicherheit bietet ein hydraulisch gefederter Fahrersitz. Zum Standard zählen auch ABS, ABD und EBD, Scheibenbremsen an allen Rädern, Fahrerairbag, elektrische Fensterheber und beheizbare Außenspiegel. Für ein flottes Vorwärtkommen sorgt der 2,8-l-4-Zylinder-Dieselmotor mit 125 PS (Common-Rail-System mit Direkteinspritzung, Euro 3, Wartungsintervalle: 30.000 km).