

hobby

Technik-Test-Freizeit

E 4903 DX

Nr. 6

5.3.1979

3 DM

Österreich: 24 öS

Schweiz: 3,20 sFr

Italien: 1400 Lire

Niederlande: 3,50 hfl

Die Mörderbienen kommen



Extra: CB-Funk-Journal



Spitze über 230: Mercedes Superstar



Neu: Allrad-VW



Kreta: Auf BMW
ins Abenteuer



Exklusiv... Exklusiv... Exklusiv... Exklusiv...
Wettbewerb: Ideen gesucht



Ein VW-Bus für jedes Gelände

Henning Duckstein gehört zu den Glücklichen, die sich einen Traum erfüllen konnten: endlich einmal ein Auto ganz nach ihren Wünschen zu bauen

Henning Duckstein, der Versuchsleiter für Nutzfahrzeuge in Wolfsburg, staunte nicht schlecht: Gerade in einer kleinen Oase im südlichen Libyen angekommen, wurde er sofort verhaftet. Der Grund: Hier, im abgelegenen Erdölgebiet, war noch nie ein Auto aufgetaucht. Und wer sich auf vier Rädern über bislang unbezwungene

Sanddünen anschleicht, der kann nur jemand sein, der spionieren will.

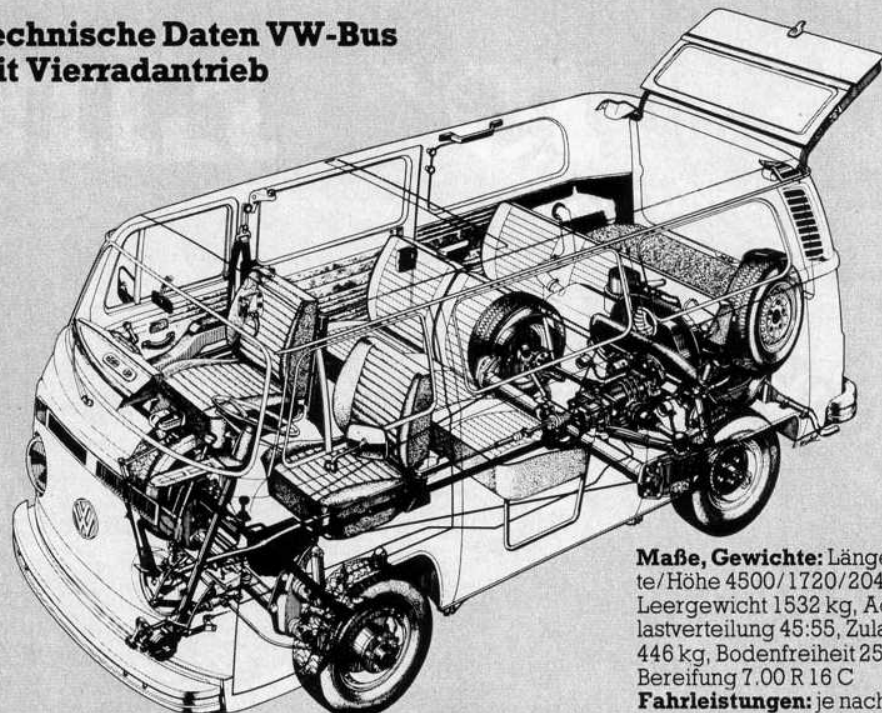
Nach einem Zwei-Tage-Verhör und einer Probefahrt war die Staatsgewalt dann von der Harmlosigkeit des Besuchers überzeugt. Mit dem allradgetriebenen VW-Bus kann man tatsächlich (beinahe) überallhin gelangen.

Diese Erfahrung konnte auch hobby mit einem der fünf Pro-

totypen – für eine Serienfertigung ist derzeit noch nicht das letzte Wort gesprochen worden – machen: Ob im Sand, ob an Hängen mit über 100 Prozent Steigung oder im tiefen Schlamm: der Bus kam überall durch.

Einer der Gründe für dieses überraschende Können ist in der Person von Henning Duckstein begründet: Als Spezialist auf dem Gebiet von allradgetriebenen Fahrzeugen kennt er sich natürlich bestens auf dem Markt aus, weiß um die Vorzüge und die Fehler der Konkurrenz, und als er nach hartnäckigem Drängen die Erlaubnis bekam, einige VW-Busse umzubauen, konnte er dieses Wissen in den Bau mit einbringen. Verblüffende Lösungen konnten da nicht ausbleiben: So ist der Typ „Zwei“ – das ist die werkinterne Bezeichnung für den Bus – mit einem Viergang - Schaltgetriebe, einem Drehmomentwandler und einem auch während der Fahrt und bei jedem Tempo zuschaltbaren Allradantrieb ausgerüstet. Die Kupplung ist lediglich zum Gangwechsel da; das Anfahren übernimmt der Drehmomentwandler – das Anfahren ist also in jedem Gang möglich und per Gaspedal via Wandler wesentlich besser zu dosieren, als es mit Gas- und Kupplungspedal jemals möglich wäre. Auch im tiefen Schwimmsand packen die großen 16-Zoll-Räder mit einem groben Gelände-profil, und wenn tatsächlich einmal ein Rad trotz Sperrdifferential durchdrehen sollte oder es frei im Raume steht: Die geteilte Handbremse wird's schon richten. Das durchdrehende Rad wird einfach durch die Handbremse am Schlupf gehindert, und das andere Hinterrad sorgt nun für den Vortrieb – der Bus befreit sich dann von selbst. Das sind aber noch nicht alle Tricks: Wenn man das Gaspedal kurz lupft, kann jederzeit der Vierradantrieb zu- oder ausgeschaltet werden. Die Vorteile: individuelles Anpassen an das Gelände: Wird's kritisch, dann schaltet man den Allradantrieb hinzu, verliert dennoch nichts vom Schwung; man kann sich blitzschnell an wechselnden

Technische Daten VW-Bus mit Vierradantrieb



Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1970 ccm, Leistung 70 PS (52 kW) bei 4200/min, max. Drehmoment 14,4 mkg (136 Nm) bei 2800/min
Kraftübertragung: Viergang-

getriebe mit Drehmomentwandler, Sperrdifferential 100 Nm vorn und hinten
Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorn, Schräglenker-Hinterachse, geteilte Handbremse

Maße, Gewichte: Länge/Breite/Höhe 4500/1720/2045 mm, Leergewicht 1532 kg, Achslastverteilung 45:55, Zuladung 446 kg, Bodenfreiheit 253 mm, Bereifung 7.00 R 16 C
Fahrleistungen: je nach Bereifung 115–120 km/h 0–100 km/h 36 Sekunden
Verbrauch: je nach Bereifung und Gelände 13–16 l/100 km
Preis: wahrscheinlich zirka 30 000 Mark
Hersteller: VW, Wolfsburg



Zwischen den beiden Sitzen liegt der Schaltknüppel, mit dem man den Vierradantrieb auch während der Fahrt zuschalten kann

Untergrund anpassen. Genau so schnell ist der Vierradantrieb auch wieder ausgeschaltet, wenn er nicht mehr benötigt wird – man spart Benzin und schont die Mechanik. Obwohl gerade sie es eigentlich nicht nötig hat, geschont zu werden. Selten hat hobby einen Wagen so gequält, und keiner hat es bis jetzt so klaglos mitgemacht. Da die Kardanwelle am Wagenboden abgedeckt ist und zusätzlich kufenähnliche Leitschienen an der Unterseite montiert sind, rutscht der Bus, wenn er



Sehr massiv ist der Unterbodenschutz des Allradbusses – die Abdeckplatte unter der Vorderachse schützt das zweite Differential

aufsitzt, wie ein Schlitten weiter; wenn eine Achse in der Luft schwebt, zieht ihn die andere weiter. Kurz gesagt: Im Gelände mit das Beste, was hobby bis jetzt fuhr. Und dennoch ist die Serienproduktion immer noch nicht angelaufen – sehr zum Leidwesen des Ziehvaters Henning Duckstein: „Der Wagen wäre ja nicht nur für das Militär geeignet, auch Feuerwehren, Krankentransporte, der ganze öffentliche Dienst und nicht zuletzt Privatpersonen mit dem Drang zum Abenteuer und zum Campen in ab-

gelegenen Gegenden kämen als Käufer in Frage. Leider glaubt mir mein Marketingchef immer noch nicht richtig, daß hier eine Marktlücke existiert.“ Dabei liegt der Allradbus auch vom Preis her durchaus in zivilen Bereichen: Je nach Stückzahl so um die 30 000 Mark herum. Es wäre zu wünschen, daß der Allradbus kommt – hier sind zu viele gute Ideen zu gut verwirklicht worden.

Text: Jürgen Lewandowski
 Foto: Brian Chittock