

40 JAHRE ALLRADANTRIEB BEI VW NUTZFAHRZEUGE



→ Fakten

*Die Geländegängigkeit des T3 syncro steigerten optional Differenzialsperren an der Vorder- und Hinterachse sowie ein Schlecht-Wege-Paket, das u.a. verstärkte Antriebswellen und diverse Karosserieversteifungen umfasste; damit ausgerüstet betrug die Bodenfreiheit vorn 215 Millimeter, der Böschungswinkel 22 Grad und der Rampenwinkel 24 Grad

*Ab 1987 wurde der T3 syncro für anspruchsvollste Offroad-Einsätze auch mit 16 Zoll großen Rädern, umfangreichen Änderungen an Fahrwerk und Karosserie sowie größeren Bremsen und einer serienmäßigen Hinterachssperre angeboten; nur 2.138 dieser „Extrem-Allradler“ – von insgesamt 45.478 produzierten T3 syncro – rollten so ausgestattet vom Band

*Egal ob Multivan, California, Caravelle, Transporter, Pritschenwagen oder ID. Buzz – alle gibt/gab es mit Allradantrieb; selbstverständlich wurden auch die Baureihen T4, T5 und T6 mit Allrad ausgeliefert

→ Favoriten

TOP 1

Als Hecktriebler läuft der **T2** beim Thema Allradantrieb zwar außer der Reihe, er ist aber ein wichtiger Wegbereiter: Denn der Entwicklungschef der Transporter Baureihe konstruierte schon in den 1970er-Jahren einen Allrad-T2. Nach erfolgreichen Tests mit dem Versuchsfahrzeug – u.a. in den Dünen der Sahara – wurden 1978 fünf T2-Prototypen mit zuschaltbarem Frontantrieb aufgebaut. Allerdings stand der 1967 auf den Markt gekommene T2 zu dieser Zeit bereits kurz vor der Ablösung, sodass seinem Nachfolger die Ehre zuteilwurde, als erstes Modell von Volkswagen Nutzfahrzeuge mit Vierradantrieb vom Band zu laufen.



TOP 2

Der **T3** wurde 1985 als Allradmodell „syncro“ in den Varianten Caravelle und Transporter präsentiert. Technisch war der 1979 mit Heckantrieb eingeführte T3 bereits auf den Antrieb über alle vier Räder vorbereitet, denn in der Bodenstruktur war Platz für Kardanwelle und Vorderachsdifferential. Die Fertigung der syncro-Versionen erfolgte in Zusammenarbeit mit Steyr-Daimler-Puch, einem Spezialisten für die Entwicklung und Produktion von Allradfahrzeugen. Daher wurde die Endmontage des um 60 Millimeter höher gelegten T3 syncro im Steyr-Daimler-Puch-Werk in Graz durchgeführt. Anders als die T2-Prototypen besaß der T3 syncro eine via Kardanwelle permanent eingebundene Vorderachse, deren Integration über eine Viscokupplung erfolgte. Das 4+G-Getriebe verfügte über vier klassische Vorwärtsgänge und einen sehr kurz übersetzten Geländegang für den anspruchsvollen Einsatz abseits der Straße.

TOP 3

Die Modellpalette der aktuellen **SIEBTEN GENERATION** umfasst die drei Baureihen Multivan (inklusive California), den rein elektrischen ID. Buzz (inklusive Nutzfahrzeugversion ID. Buzz Cargo) und den neuen Transporter (inklusive Caravelle). Der Vierradantrieb spielt natürlich bei allen eine wichtige Rolle, wird aber je nach Modell technisch anders umgesetzt: So sind Multivan und California mit dem neuen Plug-in-Hybrid-Allradantrieb (eHybrid 4MOTION) erhältlich, bei dem die Hinterachse rein elektrisch angetrieben wird. Dagegen wird die Hinterachse des TDI 4MOTION von Transporter und Caravelle per elektronisch gesteuertem Differential eingebunden. Der Antrieb der ID. Buzz-Allradmodelle erfolgt dagegen rein elektrisch.



→ Fazit

Die Ikone Bulli und der Allradantrieb: Überflüssig? Ein Muss? Oder einfach nur „nice to have“? Die Antwort auf diese Fragen geben sicherlich im Wesentlichen die Bedingungen, unter denen das Fahrzeug eingesetzt wird. Der Blick auf die aktuellen Modelle Multivan, California und ID. Buzz zeigt, dass sie häufig die Rolle eines Lifestyle-Produktes übernehmen. Hier ist der Vierradantrieb letztlich das i-Tüpfelchen auf ein emotionales Modell mit einem stolzen Preis. Im Sinne von „man gönnt sich ja sonst nichts“ ... Der T3 hingegen war der erste Bulli mit Vierradantrieb auf dem Markt. Er erhielt die vier angetriebenen Räder zu einer Zeit, als Audi den Markt mit dem quattro eroberte. Allrad war nicht nur in, sondern steigerte auch die Fahrsicherheit und Dynamik. Gelten diese Punkte auch für den T3? Nein, denn er war damals (noch) kein Lifestyle-Produkt und auch seine Motorleistung war eher überschaubar. Inzwischen hat sich nach dem T1 und T2 aber auch der T3 als begehrter (historischer) Bulli etabliert. Und mit Allradantrieb wird er zweifellos noch reizvoller!!!!



(Alle Bilder: Volkswagen Nutzfahrzeuge)