V.A.G Marketing Kreis

VOLKSWAGEN AG
Postfach
3180 Wolfsburg 1

Aktionsinformation
Nutzfahrzeuge

Datum: 11.12.1987
Ausgabe: 10

Allrad-Technik für jeden Bedarf

syncro, syncro 16″ und LT 4 x 4.

Allradvorzüge sind teilweise ganzjährig gefragt und notwendig.

Und doch konzentriert sich die Aufmerksamkeit von Allradinteressenten im Winter in besonderem Maße auf das Allradangebot.

Konfrontation mit Eis und Schnee und dadurch eingeschränkte Betriebsbereitschaft bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen verstärken das Interesse.

Nutzen Sie diese "natürliche Verkaufsförderung" für Akquisitionsmaßnahmen. Das Angebot an Volkswagen-Allrad-Varianten hat sich in diesen Wochen noch vergrößert. Das syncro-Angebot wurde durch die besonders geländegängige 16''-Ausführung ergänzt.

Der LT ist nunmehr ebenfalls mit Allradantrieb anzubieten. Allrad-Käufer sind technisch besonders interessiert und erwarten eine entsprechende Beratung.

Detailinformation zu allen Allradbauarten sind Ihnen u.a. in Form von Beiträgen zum Verkaufshandbuch und Prospekten zugegangen.

Auf den folgenden Seiten sind die wesentlichsten Merkmale dieser Bauarten sowie die Käufergruppen und Einsatzgebiete noch einmal zusammenfassend dargestellt und teilweise ergänzt.

Darüber hinaus finden Sie Hinweise zu Werbe- und Kundenkontaktmitteln.

LT 4 x 4.

Der LT 4 x 4 ist jetzt in der vollen Angebotsbreite zu disponieren. Ähnlich wie beim syncro ist der Allrad-Antrieb in Kombination mit nahezu allen Bauartausführungen in den Gewichtsklassen LT 40 und LT 45 zu liefern. Ingesamt stehen mit Kastenwagen, Hochraumkastenwagen, Pritschenwagen, Doppelkabine, Fahrgestell, Fahrgestell für Doppelkabine und Fahrgestell mit Windlauf bei zwei Gewichtsklassen ingesamt 12 Modellversionen zur Verfügung. Eine aktuelle Detailübersicht erhalten Sie mit einer der nächsten Sonderinformation zum NF-Verkaufshandbuch. Beim LT wird im Gegensatz zum permanent wirkenden Allradantrieb des syncro der Allradantrieb manuell zugeschaltet. Diese Konzeption entspricht den Einsatzgegebenheiten und Erfordernissen mittelschwerer Lkw's.

Die jeweils gewünschte Antriebsart wird über ein zusätzliches Zweigang-Verteilergetriebe gewählt. Differentialsperren hinten (Serienausstattung) und vorn (Sonderausstattung) können bei Bedarf zugeschaltet werden.

Der Anwendungsbereich der LT-Allradfahrzeuge geht aufgrund der weit höheren Tragfähigkeiten sowie der deutlich größeren Ladeflächen und Laderäume weit über den der syncro-Ausführungen hinaus. Zum Teil sind jedoch die gleichen Zielgruppen anzusprechen, siehe Auflistung der letzten Seite. Zusätzliche Einsatzbereiche ergeben sich u.a. durch die Kombination mit An- und Aufbauten, z.B. Kippbrücken, Ladekräne, Räumschilde.

4x4

Von Thomas Gross

Wie, in Dreiteufelsnamen, war denn das noch einmal mit dem Fahrtenschreiber? Die Führerscheinprüfung zur Klasse zwei liegt nun auch schon wieder einige Jahre zurück, und recht viel mehr als die vage Erinnerung, daß es eigentlich Fahrtschreiber heißen muß, ist mangels Praxis dem Gedächtnis nicht mehr zu entlocken.

Die momentane Unsicherheit angesichts des Tachographen im Cockpit des Test-LT mündet in den Vorsatz, bei nächster Gelegenheit die Wissenslücken zu füllen. Zunächst beschränkt man sich darauf, den Schreiber jeden Morgen brav mit einer frischen Scheibe zu füttern. Und dabei bleibt es dann auch.

Nun zählt der Umgang mit solchem Gerät auch nicht zum Tagesgeschäft im OFF ROAD-Testbetrieb, und die Tatsache, daß der LT 45 damit ausgerüstet ist, darf als Ausnahmefall angesehen werden.

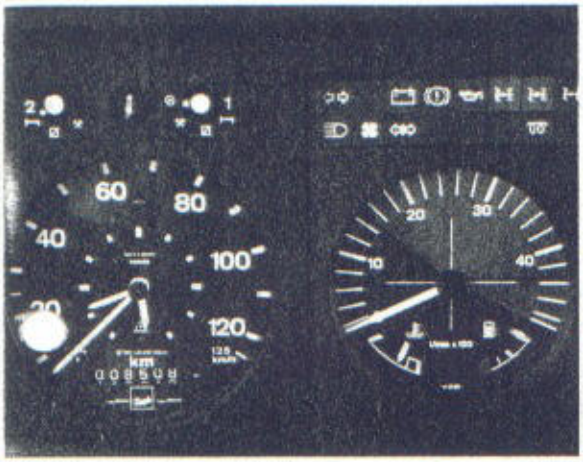
Mit vollem Namen heißt er VW LT 45 4×4 DoKa Pritsche. Was sich zunächst wie das Aktenzeichen eines höchstrichterlichen Urteils ausnimmt, läßt sich jedoch in seine Bestandteile zerlegen und sezieren, was dem geneigten Leser exakten Aufschluß darüber gibt, welches Fahrzeug sich dahinter verbirgt.

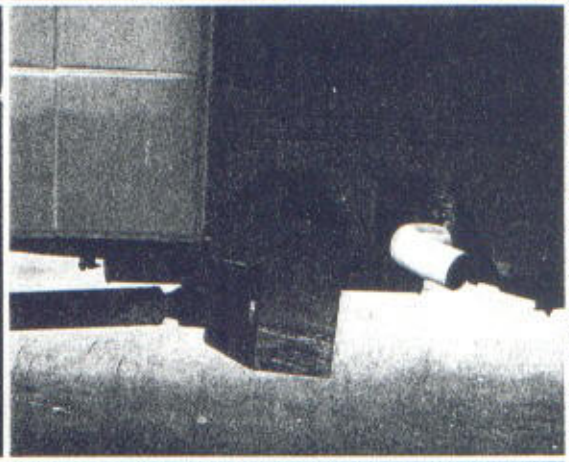
Die vier Buchstaben VW LT zeichnen den Wagen als Lastentransporter aus dem Hause Volkswagen aus, im Gegensatz zum einfachen Transporter, dem Typ II oder VW Bus. Die beiden Ziffern dahinter bezeichnen das zulässige Gesamtgewicht in Tonnen.

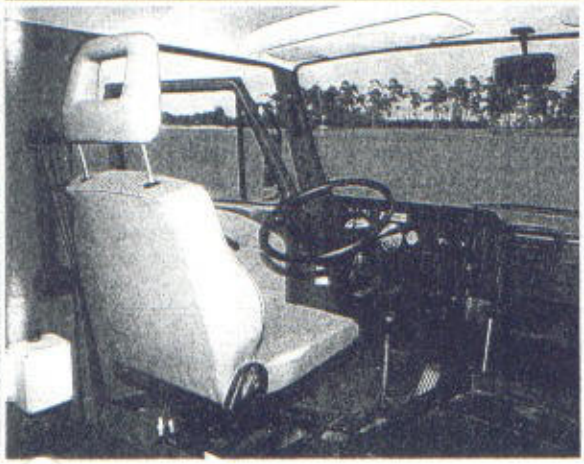
Die LT-Palette reicht vom 28 bis zum 50, wobei nur LT 40 und LT 45 auch als 4×4 angeboten werden, sprich als Modell mit Allradantrieb. DoKa ist die wunderschöne Abkürzung für das Wort Doppelkabine, was wiederum nichts anderes heißt, als daß der LT in diesem Fall über ein verlängertes Fahrerhaus verfügt. Der abschließende Zusatz Pritsche

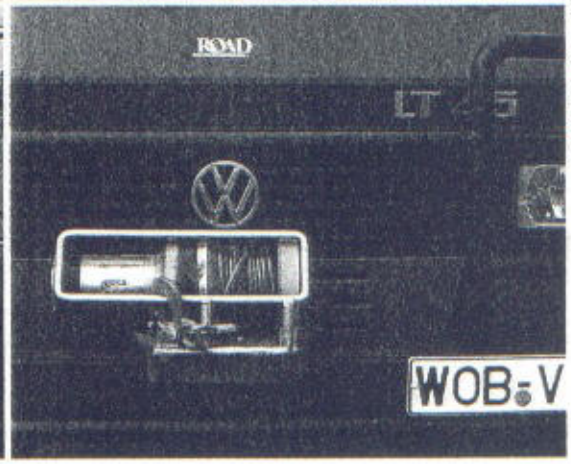
Über den VW LT 45 4×4 im Detail

Der Rammbügel des Testwagens reduziert den vorderen Böschungswinkel des LT 4×4 zusätzlich. 33 Grad sind nur Mittelmaß. Am Heck bleiben wegen des vom Gesetzgeber verlangten Unterfahrschutzes gar nur 21 Grad. Erstaunlich aber der Rampenwinkel, der mit 22 Grad so manchen Geländewagen übertrifft. Der Fahrtschreiber gehört zur Serienausstattung, der Drehzahlmesser muß extra bezahlt werden. Er ist ein unbedingtes Muß, wenn man mit dem Turbodiesel in der Praxis zurechtkommen will. Auch der dankbar registrierte Schwingsitz für den Fahrer gehört zu den aufpreispflichtigen Extras. Die Seilwinde (1,5 Tonnen Zugkraft) kann mittels Fernbedienung vom Wageninneren aus gesteuert werden: sie wird von einer zweiten Batterie gespeist, die unter der Rücksitzbank untergebracht ist.









wird notwendig, weil die Doppelkabine auch als Fahrgestell ohne Aufbau geliefert wird und darüber hinaus noch sechs weitere Aufbauvarianten im Angebot sind. Anfügen könnte man noch das Kürzel TD, um zu verdeutlichen, daß im Test-LT ein aufgeladener Selbstzünder arbeitet. Alternativ bietet VW für den LT auch noch einen Saugdiesel und einen Benzinmotor als Motorisierungsmöglichkeiten.

Nicht weniger als 30 verschiedene Ausführungen des LT 4×4 weist die Preisliste aus. Pritschen und Fahrgestelle werden als LT 40 und 45, Kastenwagen und Hochraumkasten hingegen nur als LT 40 angeboten. Die erwähnten drei Aggregatetypen stehen für alle Ausführungen zur Disposition. Eine erstaunliche Vielfalt in einem Marktsegment, das sicher nicht als bestens besucht eingestuft werden kann.

Andererseits muß man an dieser Stelle differenzieren: Will man den Markt durch die Freizeit-, durch die Expeditions- oder durch die Nutzfahrzeugbrille sehen? Der Blick in Richtung Nutzfahrzeug scheint in dem Fall am ehesten angebracht. Dort sind reelle Stückzahlen vorstellbar, nur gelten dort auch andere Dimensionen. Vergleichbar vielleicht mit der Relation Personenwagenmarkt zu Geländewagenmarkt.

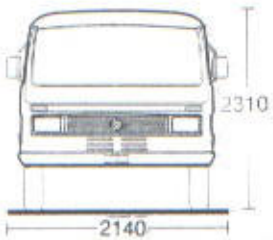
Zurück zur Preisliste, die neben den bereits dargestellten 30 Versionen des Basisfahrzeugs insgesamt 81 verschiedene Mehrausstattungspositionen umfaßt. Auf den ersten Blick ohne nähere Betrachtung eine ungeheure Fülle. Der zweite Blick bleibt bereits an der fünften Position mit der Kennziffer 184 hängen, wird doch hier zum Preis von DM 230,– anstelle antiquierter Statikgurte die Möglichkeit geboten, 3-Punkt-Sicherheitsgurte mit Aufrollautomatik ab Werk einbauen zu lassen.

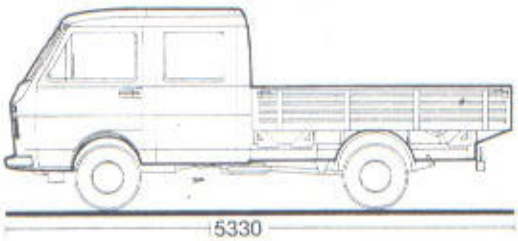
Weitere Positionen wie ein abblendbarer Innenspiegel, eine Frontscheibe aus Verbundglas oder ein Intervallschalter für den Schei-

VW LT 45 4x4 DoKa Pritsche

Motor	Flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Diesel-Reihenmotor, vorne längs eingebaut; 7fach gelagerte Kurbelwelle; obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb); Turbolader; Ölwechselmenge 7 l
Hubraum	2383 cm³
Bohrung × Hub	76,5 × 86,4 mm
Verdichtung	23 : 1
Leistung	75 kW (102 PS) bei 4300 U/min
Max. Drehmom.	195 Nm bei 2500 U/min
Leistungsgew.	37,1 kg/kW (27,3 kg/PS)
Literleistung	31,5 kW/l (42,8 PS/l)
Kraftübertragung	Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar; 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion; 2 formschlüssige Achssperren
Übersetzungen	**I:** 6,17; **II:** 3,23; **III:** 1,84; **IV:** 1,27; **V:** 1,00; **R:** 5,38; **Straße:** 1,00; **Gelände:** 2,61; Achsantrieb 5,38 Gesamtuntersetzung in **I/G:** 86,64; maximales Drehmoment an jedem Rad dabei 4224 Nm bei etwa 4 km/h (Reifen 7,50 R 16)
Fahrwerk	**vorne** Starrachse an Blattfedern, Stabilisator; **hinten** Starrachse an Blattfedern, Stabilisator
Bremsanlage	Zweikreis, saugluftunterstützt; vorne Scheiben, hinten Trommeln; lastabhängiger Bremskraftregler an der Hinterachse; Handfeststellbremse auf die Hinterräder wirkend
Lenkung	Kugelumlauf, servounterstützt; 4,0 Umdrehungen, Lenkrad-∅ 440 mm
Felgen/Reifen	6.00 G – 16 SDC / 7.50 R 16 12 PR

Elektrische Anlage	2 Batterien 12 V/90 Ah Lichtmaschine 12 V/90 A	
Meßwerte	bei km-Stand 8400	
Höchstgeschwindigkeit	122,3 km/h bei 4567 U/min	
Beschleunigung	0 – 60 km/h	12,2 s
	0 – 80 km/h	21,2 s
Elastizität	60–80 km/h im IV. Gang	8,9 s
	60–80 km/h im V. Gang	11,9 s
	1 km stehender Start	46,4 s
Abweichungen	Geschwindigkeit Anzeige km/h	real km/h
	60	61,3
	80	81,5
	90	91,4
	100	99,5
	Anzeige km	real km
Strecke	100,0	101,3
Innengeräusch	60 km/h	75 dB (A)
	80 km/h	78 dB (A)
	90 km/h	80 dB (A)
	100 km/h	84 dB (A)
	V_{max} 122,3 km/h	85 dB (A)
Verbrauch im Test	**Diesel**	**l/100 km**
	Minimalverbrauch	13,2
	Maximalverbrauch	19,7
	Testdurchschnitt	17,1
	Verbrauch nach DIN 70030 Teil 2 mit halber Nutzlast bei gleichbleibend ¾ der Höchstgeschwindigkeit	14,2
Tankinhalt	110 l	
Reichweite	max. 830 / min. 550 km	





Karosserie	Leiterrahmen mit mittragendem Aufbau; Pritsche mit abklappbaren Bordwänden, Doppelkabinen-Fahrerhaus, 3 Türen, 6 Sitzplätze

Gewichte	(Angaben in kg)
Zulässiges Gesamtgewicht	4500
Leergewicht, Werksangabe	2600
Testwagen, vollgetankt	2780
Zuladung, Testwagen	1720
Anhängelast gebremst	2500
ungebremst	750

Abmessungen		(Angaben in mm)
L × B × H		5330 × 2140 × 2310
Radstand		2950
Spur v/h		1750
Wendekreis		13 m
Bodenfreiheit		190
Böschungswinkel v/h		33°/21°
Rampenwinkel		22°
Innenhöhe über Sitzen v/h		950
Sitzfläche Länge v/h		470/400
Laderaum	Länge	2515
	Breite	2015
Bordwandhöhe		400
Ladehöhe		1100

benwischer folgen, allesamt Dinge, die aus heutiger Sicht wie selbstverständlich zum Serienumfang eines Fahrzeugs zählen und nicht zur Liste aufpreispflichtiger Extras.

Das zeigt die grundsätzlich andere Betrachtungsweise derer, die im Nutzfahrzeugbereich zu Hause sind, sehen sie doch in dieser Praxis den unbestreitbaren Vorteil einer sehr individuellen Ausgestaltungsmöglichkeit in Abhängigkeit vom jeweils beabsichtigten Einsatzzweck des Fahrzeugs. Eine umfangreiche Serienausstattung wäre aus deren Sicht alles andere als ein Vorteil. Weil aber OFF ROAD nun alles andere als im Nutzfahrzeugbereich zu Hause ist, wird dem LT diese Praxis als nachteilig angekreidet.

Der LT ist in seinem Ursprung, wie auch der Typ II einst, als reines Nutzfahrzeug konzipiert worden. Die allradgetriebene Variante stellt nur eine Erweiterung der Angebotspalette nach oben dar. Sie bietet dem gewerblichen Anwender zusätzliche Einsatzmöglichkeiten. Sicher wird sich der eine oder andere LT auch einmal in den privat orientierten Freizeit- oder Expeditionsbereich verirren. Verschiedene Versionen bieten hierfür durchaus brauchbare, sicher aber keine idealen Voraussetzungen. Die für den Test zur Verfügung gestellte Doppelkabine mit Pritsche zählt nicht dazu. Sie gehört auf die Baustelle.

Unabhängig vom Aufbau ist die Grundkonzeption aller LT 4×4 identisch. Ein stabiler Leiterrahmen trägt einen wie auch immer gearteten Aufbau, dem die Konstrukteure mittragende Funktion gegeben haben. Das Resultat ist eine ungeheuer stabil anmutende und vor allen Dingen schier unnachgiebig steife Angelegenheit, die abseits der Straße bereits an der ersten Verwindung zu ernsthaften Problemen führt. Spätestens dann erkennt man die serienmäßige Differentialsperre an der Hinterachse nicht mehr als lobenswerte Dreingabe des Hauses VW an seine Kunden, sondern als unabdingbare Voraussetzung fürs weitere Fortkommen.

Ein paar Ecken weiter, an der ersten Steigung, die solche Bezeichnung auch verdient, wird dann endgültig klar, daß der LT fürs schwere Gelände nicht geschaffen wurde. Kurz vor der Kuppe quittierte nämlich der Motor seinen Dienst, weil er trotz eines gut viertelvollen Tanks (im Fall des Testfahrzeugs mit dem als Option lieferbaren 110-Liter-Tank somit eine Restmenge von gut 25 bis 30 Liter) schlicht und einfach keinen Sprit mehr bekam.

VW LT 45 4×4 DoKa Pritsche

Preise und Kosten

Ausstattung und Preise

Basispreis **DM 84149,10**

Serienausstattung: formschlüssige Differentialsperre für die Hinterachse, 2 Außenspiegel, kunststoffbezogene Sitze, Fahrtschreiber

Testwagenpreis **DM 102016,20**

Zusatzausstattung: Fahrersitz als Schwingsitz mit Stoffpolster und Kopfstütze (DM 896,04), beheizbarer Fahrersitz (DM 247,38), 3-Punkt-Automatikgurte (DM 262,20), aufsteckbare Kopfstütze für zwei Plätze (DM 205,20), Stoffsitzbezüge (DM 269,04), absperrbares Ablagefach (DM 180,12), abblendbarer Innenspiegel (DM 51,30), Ablageschale auf Motorabdeckung (DM 181,26), Verbundglas-Frontscheibe (DM 316,92), heizbare Heckscheibe (DM 296,40), Standheizung (DM 3343,62), verstärkte Lichtmaschine (DM 253,08), Scheibenwischer-Intervallschalter (DM 66,12), Betriebsstundenzähler (DM 247,38), Drehzahlmesser (DM 307,80), formschlüssige Differentialsperre für die Vorderachse (DM 872,10), Anhängekupplung (DM 631,56), 2 Unterlegkeile (DM 86,64), Stahlgürtelreifen (DM 214,32), 110-l-Tank (DM 214,32), 4sitzige Rücksitzbank mit Staukasten (DM 1127,46), Monoradio „alpha" (DM 383,04), Rammschutz (DM 2508,00), Seilwinde (DM 4708,20).

Kosten

Unterhalt	Teilkasko *	DM	127,00
	Vollkasko *	DM	720,00
	Haftpflicht *	DM	1282,00
	Steuer (Lkw):	DM	542,00
Wartung **	Ölwechsel alle 7500 km	DM	61,00
	Inspektion alle 15000 km	DM	310,00
Ersatzteile **	Kupplung (AT)	DM	388,00
	Anlasser (AT)	DM	556,00
	Lichtmaschine (neu)	DM	454,00
	Kotflügel vorne	DM	106,00
	Satz Stoßdämpfer	DM	693,00
	Satz Bremsbeläge	DM	381,00
	Ölfilter	DM	21,00

Adressen

Deutschland	Volkswagenwerk AG 3180 Wolfsburg
Österreich	Porsche Austria AG Kärtnerring 7 1101 Wien 1
Schweiz	Amag Automobil und Motoren AG 5116 Schinznach Bad

* Jahreskosten bezogen auf den Standort München (Teilkasko R2, ohne Selbstbeteiligung, Vollkasko R5, Beitragssatz 100 %, Selbstbeteiligung DM 650,–; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Beitragssatz 100 %, RS4, Tarife: Allianz).

** Bezogen auf den Standort München, Preise geben nur einen ungefähren Anhalt. Alle Beträge inklusive MwSt.

Wer nun glaubt, an gleicher Stelle mit vollem Tank besser gerüstet zu sein, kann dies nur dann mit Fug und Recht behaupten, wenn er für DM 765,– ohne Mehrwertsteuer die vordere Differentialsperre hat einbauen lassen. Ohne Ballast auf der Hinterachse geht dort die Traktion sehr bald verloren, und der LT klettert nur noch von der kaum verwindungsfreudigen Vorderachse gezogen. Da wünscht man sich auch anstelle der serienmäßigen 7.50er-Bereifung 9.00er mit Traktionsprofil, ähnlich wie sie Iveco für den Daily 4×4 als Option anbietet. Dem Vernehmen nach ist bei VW entsprechendes in Vorbereitung.

Die Bedienung des LT ist, sobald man sich an die Dimensionen gewöhnt hat, ein reines Kinderspiel. Servounterstützt, läßt sich die Lenkung mit buchstäblich einem Finger bewegen. Die Bremsen sind – auch bei voller Zuladung – ihrer Aufgabe jederzeit bestens gewachsen. Sämtliche Schalter und Bedienungselemente sind griffgünstig im reizlos, aber sicher praxisgerecht gestalteten Cockpit verteilt.

Der aufpreispflichtige Drehzahlmesser entlarvt den aufgeladenen Sechszylinder-Diesel, der zwischen den vorderen Sitzen lärmt, alsbald als ziemlich durchzugsschwach im unteren Drehzahlbereich. Da wünscht man sich einen hubraumstarken Direkteinspritzer, der so richtig aus dem Keller kommt. Andererseits muß dem Motor für seinen recht sparsamen Umgang mit Treibstoff Lob gezollt werden, denn auch bei nutzfahrzeuguntypischer Fahrweise oder den Meßfahrten mit voller Zuladung glänzte er durch vornehme Zurückhaltung.

Die Getriebeabstufung darf als insgesamt gelungen bezeichnet werden, insbesondere in der Untersetzung. Solange man den Motor mit Drehzahlen bei Laune hält, machen sich mögliche 1,7 Tonnen Zuladung im Temperament überhaupt nicht bemerkbar.

In der Summe verlief die Begegnung mit dem LT ein wenig enttäuschend. Das lag sicher an den zum Teil falschen Erwartungen, die weniger baustellenorientiert waren. Das lag aber auch am letztlich falschen Modell, das für den Test zur Verfügung stand. Der etwas kleinere LT 40 mit Kasten beziehungsweise ein LT-45-Fahrgestell mit Expeditionsaufbau wäre mit Sicherheit vorteilhafter gewesen.

Lob und Tadel

VW LT 45 4×4 DoKa Pritsche

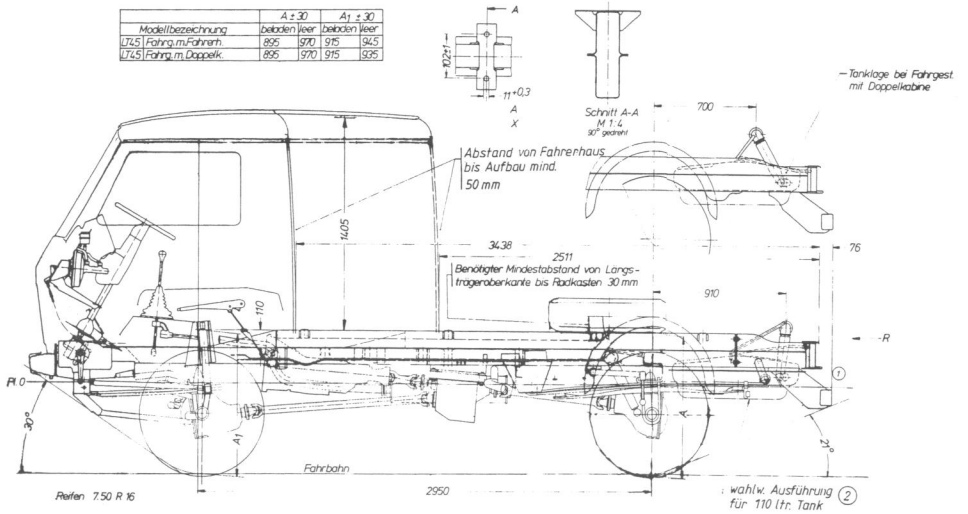
\+ Die Getriebeabstufung, die tief hinunter reichende Geländereduktion, die serienmäßige formschlüssige Differentialsperre für die Hinterachse, die Bedienungsfreundlichkeit, die Vielfalt der angebotenen Aufbauvarianten

– Die aufpreispflichtige vordere Differentialsperre, der durchzugsschwache Motor, die Serienbereifung 7.50 R 16, die an exponierter Stelle angebrachten Schaltelemente der Differentialsperren, die mangelhafte Geräuschdämmung im Fahrerhaus, die lange Aufpreisliste für selbstverständliche Ausstattungsdetails

Mit dem LT ins Gelände

Nahezu unumgänglich sind die Sperren, will man mit dem LT 45 4×4 nicht nur unbefestigte Wege, sondern Gelände befahren.

Das Fahrgestell mit Fahrerhaus und das Fahrgestell mit Doka des LT 45 4 x 4 und seine wichtigsten Abmessungen

Radstand: 2.950 mm

	A ± 30		A1 ± 30	
Modellbezeichnung	beladen	leer	beladen	leer
LT45	Fahrg. m. Fahrerh.	895	970	915	945
LT45	Fahrg. m. Doppelk.	895	970	915	935