

Original-Testbericht aus **OffROAD** Heft 2 / 1991

Die nachfolgenden Seiten dürfen mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift OffRoad und des Autors Theo Gerstl veröffentlicht werden:



Die Besucher der letztjährigen Internationalen Off Road Geländewagen-Ausstellung in München kennen den weißen 16'' syncro bereits aus der Nähe: Er war damals auf dem Messestand des Volkswagen-Werks zu sehen – als Anschauungsobjekt dafür, wie ein optimal ausgerüstetes Expeditionsfahrzeug auf der Basis des VW Transporters aussehen könnte. Bei OFF ROAD mußte er zeigen, ob er halten kann, was sein kerniges Aussehen verspricht



VW Typ II syncro Special Mobils

Wolfsburger Schauobjekt

Kein anderes Fahrzeug in ganz Europa fand so oft als Basis für einen Wohnausbau Verwendung wie der VW Typ II. Wenn sich dann der Hersteller ebendieses Fahrzeugs daranmacht, dem Rest der Welt zu zeigen, wie er sich das Ideal eines expeditionstauglichen Reisemobils vorstellt, sind die gestellten Ansprüche hoch. So haben die Wolfsburger mit dem 16" syncro das Basisfahrzeug gewählt, das innerhalb des eigenen Hauses die besten Voraussetzungen für ein Wei-

Von Theo Gerstl

sche Aufwertung des Expeditionsfahrzeugs sorgte schließlich die Firma projektzwo aus Utting, die dem biederen VW-Bus ein markantes äußeres Erscheinungsbild spendierte.

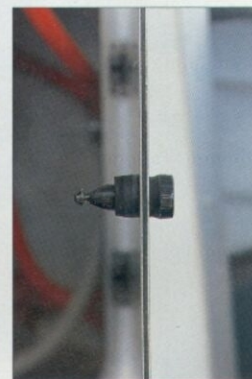
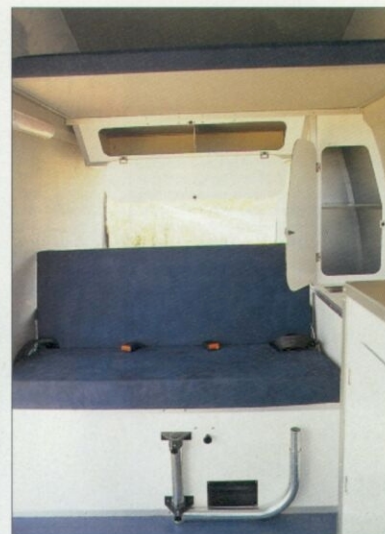
Damit ist dieses Expeditionsfahrzeug das Kind vieler Väter, wobei der entscheidende Schritt vom Transporter zum Wohnmobil bei Special Mobils im baden-württembergischen Lauffen gegangen wird. Dort kümmert sich Firmenchef Ulrich Philipps seit 1982 um den Ausbau von Geländewagen in expeditionstaugliche Reisemobile. Dabei beschränkt er sich auf kleinere Basisfahrzeuge – von den langen Aus-



Drei große, mit Moskitonetzen versehene Öffnungen in den Seitenwänden des Aufstellsdaches sorgen für gute Belüftung des Fahrzeuginnenraums. Das Klappdach selbst nimmt Lasten bis zu 100 kg Gewicht pistonfest auf, dabei können empfindliche und wertvollere Gegenstände in den beiden wasserdichten und verschließbaren Aluboxen untergebracht werden. Unter dem aufgestellten Aluminium-Dach finden zwei Personen in einem 201 x 120 cm großen Bett ihre Nachtruhe

terkommen abseits befestigter Straßen bietet. Um die speziell bei Wohnmobilen mit ihrem hohen Leergewicht oft kritisierte Durchzugsschwäche des 1,6-Liter-Turbodiesels zu lindern, hat sich VW die Unterstützung des auf die Leistungssteigerung aufgeladener Motoren spezialisierten Tuners Toni Schick gesichert. Für den Wohnausbau zeichnet Ulrich Philipps mit seiner Firma Special Mobils verantwortlich, der unter Extremreisenden den Ruf eines kompromißlosen Leichtbau-Spezialisten hat. Für die opti-

führungen aller gängigen Geländewagen bis hin zum Pinzgauer. Fahrzeuge dieser Kategorie haben generell mit dem Problem einer relativ geringen Zuladung zu kämpfen. Wer nun denkt, daß dies beim VW Typ II syncro wegen seiner Eigenschaft als Transportfahrzeug nicht so wäre, der sieht sich getäuscht: Beim 16" syncro Kastenwagen, der als Basis für den Ausbau dient, stehen rund 675 kg Zuladungskapazität zur Verfügung, die sich dann Passagiere, Gepäck und Ausrüstung sowie der Wohnausbau teilen müssen.



So ist der Weg, den Ulrich Philipps geht, nur logisch: „Durch die Beschränkung auf das Wesentliche, bei gleichzeitiger Verwendung von Spitzenmaterialien, erreichen wir ein extrem niedriges Ausbaugewicht, so daß auch bei kleineren Geländefahrzeugen noch eine relativ hohe Restzuladung erhalten bleibt“, erklärt er die Philosophie, die hinter seinen Ausbauten steht.

Außergewöhnliche Materialzusammenstellungen kennzeichnen dann auch die Inneneinrichtung des VW Typ II von Special Mobils. Die

Möbel, die den Charme eines Operationsaals ausstrahlen, sind aus 3 mm dicken Verbundplatten gefertigt, wobei ein 2,5 mm dicker Polyethylen-Kern auf beiden Seiten mit Aluminiumplatten verklebt wird. Die Verbindung zwischen den einzelnen Möbelpartien erfolgt über Alu-Profile, mit denen sie vernietet und wiederum verklebt sind. Durch diese Bauweise wird eine hohe Stabilität bei geringem Gewicht erzielt: „Ein vergleichbarer Holzausbau mit ähnlicher Festigkeit ist rund dreimal so schwer“, erklärt der Konstruk-

Beim Dachausschnitt durchtrennt Special Mobils auch die B-Säule des VW Typ II, so wird volle Stehhöhe im gesamten Innenraum erzielt (links oben). Die hintere Sitzbank (rechts oben) kann zu einem Doppelbett im Format 186 x 119 cm umgebaut werden. Die Verankerung der vorderen Haltestrebe des Klappdachs ist scharfkantig und befindet sich zwischen Windschutzscheibe und Seitentüren in Kopfhöhe von Fahrer und Beifahrer. Die Doppelrohr-Stoßstangen sind massiv, verschleiern aber die Böschungswinkel. Der Innenausbau besteht aus Alu-Verbundplatten, die Metallverschlüsse stammen aus dem Panzerbau (untere Bildreihe von links nach rechts)

Die Einbauschränke im Heck des VW-Bus bieten zwar den nötigen Stauraum, versperren aber den Zugang zum Motorraum (unten). Ohne Werkzeug kann die Wartungsklappe unterhalb der Einbauten nicht geöffnet werden, unter der sich der von Toni Schick mit einem Ladeluftkühler versehene 1,6-Liter-Turbodiesel versteckt. Eine konventionelle Raumaufteilung kennzeichnet den Innenausbau. Gegenüber der seitlichen Schiebetür ist der Küchenblock mit Wasserkanistern und Trinkwasserentkeimungsanlage untergebracht. Links davon befindet sich die Kühlbox mit Kältespeicher (ganz unten)

teur die Vorzüge seiner Bauweise. Die Installationen im Fahrzeug sind ebenfalls für den Einsatz unter extremen Bedingungen ausgelegt. Im Küchenblock, gegenüber der seitlichen Schiebetür, ist eine Katadyn-Wasserentkeimungsanlage untergebracht. Über zwei voneinander unabhängige Kreisläufe kann entweder ungefiltertes Brauchwasser oder entkeimtes Trinkwasser gezapft werden. Die Wasserversorgung erfolgt über 10-Liter-Kunststoffkanister, die ebenfalls im Küchenblock untergebracht sind. Ihnen gibt Ulrich Philipps den Vorzug gegenüber

einem Einbautank, da sie aus Flüssigen und Brunnen leichter befüllt werden können und darüber hinaus den Vorteil bieten, daß der Wasservorrat den sich ändernden Einsatzbedingungen angepaßt werden kann. Bei Fahrten in Regionen mit gesicherter Wasserversorgung kann ein Teil der Kanister zu Hause gelassen und der gewonnene Stauraum sinnvoller genutzt werden.

Darüber hinaus verzichtet Ulrich Philipps auf den Einbau einer Gasanlage vollkommen, da ihm eine Versorgung mit diesem Brennstoff abseits der Touristenzentren nicht

gewährleistet scheint. Als „Küchenherd“ dient ein zweiflammiger Spirituskocher, auf eine Heizung wird vollkommen verzichtet. Wer aber zu dieser Askese nicht bereit ist und Touren in Regionen mit kühleren Nächten plant, kann auf eine Diesel-Standheizung aus dem VW-Zubehörprogramm zurückgreifen. Links neben dem Küchenblock findet eine 12-Volt-Kompressor-Kühlbox mit Kältespeicher Platz, die während der Fahrt aufgeladen wird und dann das Kühlgut über Nacht frisch hält, ohne Strom aus der 63-AH-Zweitbatterie zu benötigen.

durch die selbsttragende Karosserie an Stabilität einbüßt. Um dem entgegenzuwirken, werden bei Special Mobils Verstärkungsbleche eingeschweißt, zusätzlich übernimmt das Klappdach selbst eine stabilisierende Funktion. „Doch starr mit dem Fahrzeug verbinden können wir das Dach nicht, da die Verwindungsfähigkeit im Gelände erhalten bleiben muß“, erläutert Ulrich Philipps die besonderen Probleme, die sich durch das Durchtrennen der B-Säule ergeben. So ruht das zugeklappte Dach auf einem Rahmen, mit dem es beweglich über fünf Spangurte ver-

Im Gelände hinterläßt der 16'' syncro einen zwiespältigen Eindruck. Einem exzellenten Fahrwerk und dem erstärkten Turbodiesel steht das Fehlen eines Zwischengtriebes gegenüber. Zwei 100-Prozent-Sperren in den Achsdifferentialen können nicht über die langen Karosserieüberhänge hinwegtäuschen



VW Typ II 16'' syncro Special Mobils

Karosserie: Selbsttragende Kombi-Karosserie aus Stahlblech mit Hilfsrahmen, 3 Türen, oben angeschlagene Heckklappe, 4 Sitzplätze, 4 Schlafplätze, davon ein Doppelbett im Klappdach 201 x 120 cm, Hecksitzbank umklappbar auf 186 x 119 cm; Küchenblock mit 2-flammigem Spirituskocher, Wasserentkeimungsanlage, Nirosta-Spüle und Kompressor-Kühlbox mit Kältespeicher.

Maße und Gewichte: Länge 4720 mm, Breite 1900 mm, Höhe 2350 mm, Innenbreite 1600 mm, Stehhöhe 1980-2320 mm; Radstand 2460 mm, Spurweite v/h 1568/1560 mm; Leergewicht 2140 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2500 kg, Zuladung 360 kg; Anhängelast gebremst 2000 kg, ungebremst 600 kg, Dachlast 100 kg

Motor: Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Dieselmotoren (Vorkammer), hinten längs eingebaut, obenliegende Nockenventile (Zahnriemenantrieb), mechanische Verteiler-Einspritzpumpe, Turbolader, Ladeluftkühler; Hubraum 1588 cm³, Leistung 68 kW (93 PS) bei 4400 U/min, maximales Drehmoment 177 Nm bei 2500 U/min

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb mit Viscoco-Kupplung, 4-Gang-Schaltgetriebe mit zusätzlichem Geländegang (4+G-Getriebe)

Fahrwerk: Vorne Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, Scheibenbremsen; hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Trommelbremsen; Reifen 30 x 9,50 R 16 LT

Fahrlleistungen*: Höchstgeschwindigkeit 127 km/h bei 4850 U/min, Einsatzzeit 60-100 km/h im 4. Gang 23,4 s, Durchschnittsverbrauch 11,3 l/100 km, Tankinhalt 70 l, theoretische Reichweite 619 km

Preis: Basisfahrzeug DM 49159 einschließlich Differentialsperre v/h, Servolenkung, Zentralverriegelung, Anhängerkupplung, Drehzahlmesser, Radio Beta; Wohnausbau DM 40000 einschließlich komplettem Innenausbau, Wasserentkeimungsanlage, Kompressor-Kühlbox mit Kältespeicher, Zweitbatterie, Klappdach; Zusatzausstattung: Ladeluftkühler mit zusätzlichem Ölkühler (DM 6450), Doppelrohrstößtangen mit Schwellerschutz (DM 2995), Doppelscheinwerfergrill (DM 725), Nebelleuchten (DM 348), 5 Komplettäder 30 x 9,50 R 16 auf Rostal Leichtmetallfelgen 7 x 16 (DM 3830), Kotflügelverbreiterungen (DM 400)

Hersteller: Special Mobils, Hoher Steg 2, 7128 Lauffen

* von OFF ROAD ermittelt



Für Stehhöhe im gesamten Fahrzeug sorgt das von Special Mobils entwickelte Klappdach aus seewasserfestem Alu-Riffelblech. Von der Vielzahl der Mitbewerber auf dem heißumkämpften Markt der Klappdachanbieter für den VW Typ II unterscheidet sich das von Special Mobils durch den von der Windschutzscheibe bis zur Hecktüre durchgehenden Dachausschnitt. Dabei wird auch die B-Säule des Basisfahrzeugs durchtrennt, wo-

bunden ist. Verwindet sich nun die Karosserie, so wirkt die starre Dachschale dem nicht entgegen, wodurch Verspannungen und als Folge davon möglicher Materialbruch vermieden werden. Auch ohne die zulässige Dachlast von 100 kg (bei Pistenfahrt) auszunützen, erfordert das Öffnen einigen Kraftaufwand. Unter dem aufgeklappten Dach befindet sich eine Liegefläche von 2,01 Meter Länge und 1,20 Meter Breite, zusätzlich läßt sich die hintere Sitz-



projektzwo macht aus dem biedereren VW-Bus ein auffälliges Schauobjekt: optisches Tuning in Vollendung (oben und rechte Seite unten). Ganz im Gegensatz dazu ist der Innenraum auf reine Funktionalität abgestimmt. Der Küchenblock (rechte Seite oben) besteht aus einem Spirituskocher und einem Spülbecken mit zwei Wasserhähnen: aus dem einen läuft ungefiltertes Brauchwasser, aus dem anderen entkeimtes Trinkwasser, das über eine Katalysanlage aufbereitet wird. Die Kühlbox (rechte Seite Mitte) hat einen Kältespeicher zur Entlastung der Bordbatterien

bank zu einem Bett im Format von 186×119 cm, umklappen. Während diese Schlafstätte im Bereich der Sitzbank mit 9 cm dicken Auflagen ausreichend gepolstert ist, verlangen die nur 4 cm dicken Matten über dem Motorraum sowie die 5-cm-Polster im Dach einige Zugeständnisse des müden Globetrotters an den nächtlichen Komfort.

Kompromißbereitschaft fordert zwar auch der konsequente Versuch, Gewicht zu sparen, doch die Zahlen, die Ulrich Philipps nennt, zeugen vom Erfolg der Anstrengungen. Die Leichtbau-Innenausstattung schlägt inklusive Wandverkleidungen, Bodenplatte und Bett gerade mit 100 kg zu Buche; die Dachkonstruktion bringt ein Mehrge-
wicht von 40 kg – ebensoviel wiegen Zweitbatterie, Kühlbox, Wassercer-
keimungsanlage und Spirituskocher zusammen. Um so mehr verwundert eine Fahrt auf die Waage, die dem Testwagen ein Leergewicht von 2140

kg bescheinigt, – bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen. Da bleiben gerade 360 kg Zuladung und somit sogar um 60 Kilo weniger als beim verschwenderisch luxuriös ausgestatteten Westfalia Club Joker auf Basis des 14'' syncro, der vor einem Dreivierteljahr im OFF ROAD-Test lief. Da Volkswagen ein Mehrgewicht von nur 50 kg für den Sechzehnzünder gegenüber der 14''-Version angibt, müssen die zusätzlichen Pfunde beim Testwagen woanders gesucht werden. Während beim Innenausbau mit jedem Gramm geizigt wurde, hieß die Devise außenherum klotzen, nicht kleckern. Massive Rohrstoßstangen vorne und hinten, Sandbleche seitlich, Staubboxen oben, Schwellerschutz und Breitreifen unten – das sind die augenfälligsten optischen „Tuningteile“, die dem Testwagen ein potentes Aussehen verleihen, ihn aber Kilogramm für Kilogramm Fett ansetzen lassen.



Um so erstaunlicher ist es, wie der 1,6-Liter-Turbodiesel, dem Toni Schick aus dem bayerischen Eurasburg einen wassergekühlten Ladeluftkühler eingebaut hat, mit diesem Schwergewicht umgeht. Während die Höchstleistung von serienmäßigen 51 kW (70 PS) bei 4500 U/min auf 68 kW (93 PS) bei 4400 U/min anwächst, steigt gleichzeitig das maximale Drehmoment von 138 Nm bei 2500 U/min um knapp 30 Prozent auf 177 Nm bei gleicher Drehzahl. Was die Papierform verspricht, kann der Schick Intercooler auf der Straße halten. Beim Luftwiderstand durch die vielen Anbauteile gehandicapt, von den grobstolligen Mickey Thompson HP Geländereifen im Format 30×9,50 R 16 ebenso gebremst wie vom hohen Gewicht, läuft der Testwagen 127 km/h schnell und überbrückt den Geschwindigkeitsbereich von 60 auf 100 km/h im 4. Gang in 23,4 Sekunden. Er ist somit in dieser Disziplin um exakt zwölf Sekunden schneller als der Westfalia syncro mit dem Serienmotor. Im Gelände dagegen hinterläßt der Testwagen einen zwiespältigen Eindruck. Die massiven Doppelrohrstoßstangen stecken zwar manche Geländeberührung weg, vergrößern aber gleichzeitig den vorderen und hinteren Überhang, wodurch sich die Böschungswinkel verschlechtern. Der variablen Drehmomentverteilung zwischen den Achsen per Visco-Kupplung und den beiden zuschaltbaren 100-Prozent-Sperren vorne und hinten steht das Fehlen einer Geländeuntersetzung gegenüber, worüber auch der kurz untergesetzte „G“-Gang nicht hinwegtäuschen kann. Doch die meisten Kilometer einer Fernreise werden auf Pisten und – mehr oder weniger befestigten – Straßen bewältigt, und dort kann der Typ 11 syncro einen wichtigen Pluspunkt für sich verbuchen: Sein Fahrwerk mit vier einzeln aufgehängten Rädern und Schraubenfedern rundum setzt bei geländegängigen Wohnmobilen immer noch Maßstäbe und läßt selbst schlimmste Rüttelstrecken nicht zur Quäl werden.

Letztendlich läßt das Wolfsburger Schauobjekt erstmals die Synthese aus dem bewährten VW-Bus und einem drehmomentstarken Turbodiesel-Motor erkennen. Der konsequent auf Leichtbau und Robustheit ausgelegte Innenausbau ergänzt diese Basis optimal und kaschiert die geringe Zuladungskapazität des 16'' syncro. Schade nur, daß außenherum etwas zuviel des Guten getan wurde. Aber ein wenig Make-up muß man einem Schauobjekt schon zugestehen – für die große Tour darf es ja dann das gleiche Fahrzeug als graue Maus sein.