
Rainer Althaus

VW

Transporter/Caravelle

Benzinmotoren

Fünfzylinder 2,5 Liter, 85 kW/115 PS ab 08/96
Sechszylinder 2,8 Liter, 150 kW/204 PS ab 05/00

Dieselmotoren TDI

Fünfzylinder 2,5 Liter, 65 kW/ 88 PS ab 05/98
Fünfzylinder 2,5 Liter, 75 kW/102 PS ab 05/01
Fünfzylinder 2,5 Liter, 111 kW/150 PS ab 09/00

Inhaltsverzeichnis

Einführung

So benutzen Sie diesen Ratgeber 6

Die Modellvorstellung

Der VW Transporter/Caravelle:

Erfolgsstory seit mehr als 50 Jahren 9

Großraumlimousinen mit Spitzentechnik 11

Modelle, Motoren, Ausstattung, Modellpflege 12

Die Ausrüstung

Der Arbeitsplatz – Garage und Mietwerkstatt 17

Der Ersatzteilkauf – Originalteile, Fremdteile und

Austauschteile, Teilmotor 17

Das Werkzeug – Grundausrüstung und

Spezialwerkzeug 20

Sicherheit geht vor – Darauf sollten Sie beim

Do it yourself besonders achten 24

Vorsicht ist geboten – So bocken Sie Ihr Fahrzeug

richtig auf 26

Noch einmal Vorsicht – Was Sie beim An- und

Abschleppen beachten müssen 27

Arbeitstipps für Schrauber – Wie Sie mit jeder

Schraube fertig werden 28

Tipps für den Werkstatt-Besuch – Erteilen Sie

alle Werkstattaufträge präzise 30

Die Wagenpflege

Übersicht Wartung und Reparaturen 33

Innenreinigung – Polster, Kunststoffe und Scheiben 34

Außenwäsche – Waschplatz, Pflegemittel und

Arbeitsgerät 36

Motorwäsche – Arbeitstipps, Ölabscheider,

Schutzlack 41

Schmierdienst – Öl und Fett für Haubenverschlüsse,

Scharniere und Schösser 42

Die Scheibenwaschanlage – Wischer,

Wischergummis und Spritzdüsen 42

Die Lackpflege – Politur, Reiniger und Konservierer 48

Die Motoren

Übersicht Wartung und Reparaturen 53

Die Triebwerke der neuesten Generation:

Modernste Ottomotoren 55

Bewährte TDI-Aggregate 56

Kompressionsdruck, Hydrostößel, Ladeluftkühlung,

Keilrippenriemen und Zylinderkopfdichtung 62

Das Schmiersystem

Übersicht Wartung 75

Funktionsweise, Ölfilter, Öldruck, Motoröl und

Ölverbrauch 75

Das Kühlsystem

Übersicht Wartung und Reparaturen 85

Kurzschlusskreislauf, Kühlmittel, Frostschutz 86

Thermostat, Kühler, Ventilator, Schläuche 89

Das Motormanagement

Übersicht Reparaturen 95

Einspritztechnik und Motorsteuergerät 96

Die Datensammelschiene CAN 97

Nichts geht mehr ohne Elektronik: Sensoren,

Aktoren, EGAS 98

Die Benzin-Einspritzung

Übersicht Reparaturen 103

Die elektronischen Einspritzanlagen – Typen,

Funktionsweise, Bauteile, Einspritzventile 104

Luftfilter 11

Die Zündanlage

Übersicht Wartung und Reparaturen 115

Funktionsweise, Zündzeitpunkt 115

Zündspule, Zündkerzen und Sensoren 117

Die Diesel-Einspritztechnik

Übersicht Wartung und Reparaturen 127

Die elektronischen Einspritzanlagen – Typen,

Funktionsweise, Bauteile, Einspritzventile, Kraft-

stofffilter, Luftfilter 128

Vorglühanlage, Glühkerzen, Einspritzpumpe,

Einspritzdüsen 135

Die Kraftstoffversorgung	
Übersicht Wartung und Reparaturen	143
Belüftungssystem, Bauteile, Kraftstoffpumpe, Kraftstoff	143
Auspuffanlage, Abgasreinigung, Katalysator, Partikelfilter und Abgasrückführung	152
Die Kraftübertragung	
Übersicht Wartung und Reparaturen	159
Kupplung, Bauteile, Kupplungshydraulik	161
Schaltgetriebe, Automatikgetriebe, Achsantrieb	166
Das Fahrwerk	
Übersicht Wartung und Reparaturen	177
Vorderachse und Hinterachse	179
Elektronisches Stabilitätsprogramm ESP	181
Servolenkung	186
Reifen und Felgen	190
Die Bremsanlage	
Übersicht Wartung und Reparaturen	197
Zweikreisbremsanlage, Scheibenbremsen	198
Antiblockiersystem (ABS)	200
Handbremse	212
Die Fahrzeugelektrik	
Übersicht Wartung und Reparaturen	217
Fahrzeugelektrik/-elektronik im Wandel	218
Batterie, Lichtmaschine und Anlasser	221
Das Licht – Scheinwerfer und Leuchten	237
Die Sicherheit – Signal- und Warneinrichtungen	248
Die Kontrolle – Instrumente und Geräte	252
Der Stromfluss – Leitungen, Sicherungen, Mehrfachstecker, Klemmen und Relais	257
Der Überblick – Schaltpläne	263
Der Innenraum	
Übersicht Wartung und Reparaturen	265
Staub- und Pollenfilter	267
Heizung, Klima, Belüftung	268
Radio	270
Sitze	270
Die Karosserie	
Übersicht Wartung und Reparaturen	273
Kotflügel, Kühlergrill, Stoßfänger und Motorhaube	277
Aufstelldach, Sonnendach und Dachfenster	284
Technische Daten	
Technische Daten	288
Wartungsplan	290
Stichwortverzeichnis	
Stichwortverzeichnis	292

Störungsbeistände

Schnelle Hilfe – was tun bei Störungen

Wischerblätter	46	Motor und Zündanlage	125	Anlasser	236
Scheibenwischer	47	Dieseleinspritzung	141	Hupe	250
Zylinderkopfdichtung	73	Kupplung	165	Bremslicht	250
Schmiersystem	83	Automatikgetriebe	172	Warn- und Blinkanlage	251
Kühlsystem	93	Servolenkung	190	Elektrische Fensterheber	269
Thermostat	93	Bremsen	204	Zentralverriegelung	269
Benzineinspritzung	112	Batterie und Lichtmaschine	235		

DER VW TRANSPORTER



Der VW-Transporter bleibt Begleiter vieler Existenzgründer und mittelständischer Unternehmen. Das gilt bei weitem nicht nur für die Glaser, wie die Sonderausführung für den Fenstertransport nahe legen könnte.



Wie der Käfer hat auch der Transporter die ganze Welt erobert. In der vierten Generation hat sich der Nachfolger des legendären VW-Busses zwar technisch weit von seinen Vorläufern abgesetzt, steht aber mehr denn je für die traditionellen Tugenden der Volkswagen Nutzfahrzeuge: Beste Qualität, erstklassiges Preis-/Leistungsverhältnis und hoher Wiederverkaufswert.

Der Transporter mit Heckmotor, am 12. November 1949 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt und ab März 1950 bis 1990 rund 6,7 Millionen Mal gebaut, ist eine Legende. In Deutschland wurde er als Begleiter vieler Existenzgründer Teil des »Wirtschaftswunders« und für Familien mehrerer Generationen der beliebte »Bulli«. Seit mehr als 50 Jahren ist der VW Transporter die Nummer 1 seiner Klasse und Basis einer Auto-Großfamilie, die aus immer mehr und immer phantasievolleren Varianten besteht. Bei den Transportern mit Pkw-Zulassung zwischen 2,0 und 2,8 Tonnen hat Volkswagen 2001 seinen Marktanteil auf 65,5 Prozent steigern können.

Von der Skizze zum Urahn

Seine Geburt war eine britisch-holländisch-deutsche Gemeinschaftsproduktion: Um interne Transportprobleme in Wolfsburg zu lösen, hatte der de-facto-Werksleiter Major Ivan Hirst irgendwann zwischen 1945 und 1946 angeordnet, aus einem Kübelwagenchassis und einem Fahrerhaus ein Fahrzeug zu bauen. Daraus wurde der so genannte »Plattenwagen«. Ben Pon, zukünftiger holländischer Importeur, erblickte dieses merkwürdige Gefährt, als er sich 1947 in Wolfsburg aufhielt. Kurz darauf traf er Hirst in dessen Dienststelle in Minden und zeichnete die Skizze eines Transporters auf das Papier seines Notizblocks.

Das Projekt wurde von den Briten sofort abgelehnt, dann aber durch den neuen Generaldirektor des Volkswagenwerks, Heinrich Nordhoff, in seiner Tragweite erkannt, gefördert und innerhalb kurzer Zeit verwirklicht. Konstrukteur Alfred Haesner hatte nur ein einziges Jahr für die Umsetzung. Sein »Kasten auf Rädern« steht wie ein Holzklotz im Wind: c_w -Wert 0,75. Aus rundlicheren Vorderteilen, die dem kantigen Kasten aufgesetzt werden, schält sich das freundliche Gesicht heraus, mit dem der Bulli später durch alle Welt lächelt und das den Kasten erheblich windschnittiger macht: c_w -Wert 0,43.

Das kaum modifizierte Käfer-Chassis war allerdings den Lasten des Lieferwagens nicht gewachsen, die Bodengruppe riss ein. Daher wurde der Leiterraum entwickelt, eine klassische Konstruktion, mit der die selbsttragende Karosserie verbunden ist. Dieses Prinzip hat sich bis heute gehalten.



November 1949: Der erste Transporter wird vorgestellt. Sein luftgekühlter 1,2 Liter Boxermotor leistet 18 kW.

Nach 40 Jahren Ende des Heckmotors

Der Heckmotor verlieh dem Wagen 40 Jahre lang ein ausgeglichenes Achslastverhältnis. 1990 vollzog Volkswagen einen drastischen Bruch mit dieser Vergangenheit, ähnlich wie beim Übergang vom Käfer zum Golf. Beim Transporter T4 rückte der Motor nach vorn. Von der Kühlung mit Luft hatte man sich bereits 1982 verabschiedet.

Unzweifelhaft war dies einer der größten und radikalsten Generationenwechsel. Der Transporter stellte sich als Nutzfahrzeug für Personen- und Güterverkehr mit völlig neuem Konzept in modernem Styling vor. Motor, Getriebe und Antrieb vorn – das ermöglichte von nun an variable Radstände und ein Fahrgestell für Sonderaufbauten. Der T4 wird jetzt mit zwei Radständen und in drei Nutzlastklassen (800, 1.000 und 1.200 kg) angeboten. Der Transporter der höchsten Nutzlastklasse hat eine verstärkte Federung.

Fast scheint es vermessen, das ebenso komfortable wie sichere Fahrzeug mit seinem Urahn des Jahres 1949 vergleichen zu wollen. Und tatsächlich, auch der Gebrauch dieser Maßlatte wird nun radikal anders gehandhabt: Der Neue misst sich nicht nur als Caravelle, sondern auch in seiner Basisform als Kastenwagen an Pkw-Standards.

Der Einstieg hinter der Vorderachse ist kaum noch mit der Kletterei früherer Jahre zu vergleichen. Das Armaturenbrett, die Sitze, die Sichtverhältnisse, das Raumgefühl, Federung, Straßenlage und Ergonomie bedeuten einen Quantensprung in Sachen Automobilentwicklung. Die kommerziellen Nutzer freuen sich über die nun durchgehend glatte Ladefläche, die sehr



Der Transporter bleibt auch in der vierten Generation ein Auto der Jugend. Hier ein Kombi mit Hochdach und TDI-Triebwerk.

breite und sehr leicht zu öffnende Schiebetür, die gewaltige, aber ohne große Kraftanstrengung zu bedienende Heckklappe.

Großraumlimousinen und fahrende Kinderzimmer

Schrott, Bauschutt, Millionen von Speisekübeln, Brötchen und Bohnerwachs, Dessous und Dauerwürste, Zeitschriften und lebende Schweine – einfach alles rollte auf den Pendelachsen des Transporters durch Nachkriegsdeutschland. Was aber neben dem unverwüstlichen, preiswerten und dabei erstaunlich komfortabel gefederten Arbeitstier das Image des Transporters zum Strahlen bringen sollte, kündigte sich auf der Automobilausstellung 1951 unter dem Funkturm in Berlin an: Da stand ein Bett im Auto! Der Transporter wurde im Urlaub zum Campingmobil umgerüstet und bezwang die Alpenpässe auf dem Weg nach Italien. Der 1951 produzierte »Samba-Bus«, eine Luxusversion des VW-Busses mit Rundum- und Dachrandverglasung, war der Prototyp für die heutigen Großraumlimousinen Caravelle und Multivan.

Auf der IAA 2001 in Frankfurt demonstrierte VW Nutzfahrzeuge diese neue Vielfalt und Wandlungsfähigkeit des »Personentransporters«. Das Sondermodell Multivan Tim & Tom, sozusagen ein fahrendes Kinderzimmer, gehört zu den Highlights ebenso wie der Caravelle Business, der Geschäftsreisenden sogar Videokonferenzen unterwegs ermöglicht.



Zeit ist Geld heißt die Devise von Geschäftsleuten. Im Caravelle Business – hier mit langem Radstand – ist alles darauf eingerichtet.

Mit Allrad in 51 Tagen um die Welt

Mit dem Syncro steht seit 1985 ein Allrad-Transporter auf der Straße, der auch abseits befestigter Wege den Traum von der Mobilität à la Volkswagen überzeugend realisiert. Schon kurz nach der Syncro-Premiere startete das österreichische Team Gerhard Plattner und Rudi Lins am 7. Januar 1985 in Innsbruck zu einer Weltumrundung. Die Fahrt ins Abenteuer, eine Reise durch fünf Kontinente, endete in Australien beinahe vorzeitig. Denn bei Kilometerstand 23.000 führte die unverhoffte Begegnung mit einem Känguruh zum Überschlag.

Aber den Vorwärtsdrang des beschädigten Transporters konnte das nicht bremsen. Zuvor hatte der Bus schließlich bereits die Sahara bezwungen, war bei den Niagarafällen, auf dem Alaska Highway und am Grand Canyon gewesen. Nun setzte er, vorbei am Ayers Rock, seine Durchquerung Australiens fort, rollte durch Asien nach Europa und peilte dort den nördlichsten Punkt seiner Reise an: Hammerfest jenseits des Polarkreises.

Am 17. Mai kehrten Plattner und Lins nach Innsbruck zurück. Die Bilanz: 43.400 Kilometer in 51 Tagen, keine Schäden und Mängel. Bis auf den Unfall mit dem Känguruh. Der Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde war sicher: »Die schnellste Weltumrundung durch 5 Kontinente.«

Heute wird das bereits tausendfach bewährte Syncro-Konzept in Verbindung mit dem 2,5 Liter Benziner (115 PS) und dem 2,5 Liter TDI (102 PS) angeboten.



Bei Familien ist der Multivan beliebt. Das Sondermodell Tim & Tom soll als fahrendes Kinderzimmer Langeweile auf der Fahrt in den Urlaub vermeiden, die bekanntlich Stress für die Kids bedeutet.

Starke und sparsame Antriebe

Für jede Anforderung gerüstet ist die Motorisierung dieser Baureihe. Mit acht leistungsstarken Benzin- und Dieselmotoren liegt 2001 ein Angebot vor, dessen Leistungsspitze bei den Benzinern das 2,8 Liter V6-Triebwerk markiert. 204 PS beschleunigen die Großraumlimousine auf über 190 km/h.

Sparsam und ausgereift sind die Dieselmotorisierungen. Die geringen Verbrauchswerte machen die Turbodiesel mit Direkteinspritzung (TDI) immer beliebter. Der Spitzenwert bei den Selbstzündern wird mit 150 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von über 180 km/h erreicht. Im Drittmix begnügt sich das Kraftpaket mit 7,5 Litern auf 100 Kilometer. Bei den Allrad-Modellen Syncro hat der Kunde die Wahl zwischen einem 2,5 Liter Otto-Motor mit 115 PS oder einem TDI mit 102 PS.

Modellvielfalt für alle Anforderungen

Basis für den Erfolg des Transporters ist eine Modellpalette, die für alle Aufgaben eine Lösung bietet. Aus den Grundversionen Kastenwagen, Kombi, Kombi L, Pritschenwagen, Fahrgestell mit Fahrerhaus, Doppelkabine und Fahrgestell mit Doppelkabine ergeben sich alle nur denkbaren Varianten. Hinzu kommt optional die Wahl zwischen zwei Radständen, drei Nutzlastklassen, zwei Dachvarianten sowie diverse Tür-, Sitz- und Trennwandausführungen. Individuelle Sonderausstattungen und -lackierungen sorgen für die persönliche Note.

Der Kastenwagen mit Seriendach und kurzem Radstand erfüllt bereits alle Basisanforderungen. Das Ladevolumen beträgt 5,4 Kubikmeter, Hochdach und langer Radstand lassen es auf beachtliche 7,8 Kubikmeter wachsen. Die Nutzlast kann auf 1.200 Kilogramm erhöht werden. Zwei Tonnen Anhängelast gehören mit zum Lastenheft.

VW Nutzfahrzeuge stellt für spezielle Branchenanforderungen zahlreiche Systemfahrzeuge bereit. Mit der Bezeichnung FrischeMobil werden Frischdienstfahrzeuge nach Wunsch gefertigt, das ServiceMobil bietet die passende Einrichtung für das Handwerk. Lieferbar ist auch das Basismodell für Krankentransportwagen, wahlweise mit kurzem oder langem Radstand, flachem oder hohem Dach. Nach Bedarf ist der Krankenwagen bereits einsatzfähig ausgestattet. Weitere Grundmodelle bilden die Basis für Feuerwehrwagen, Taxis oder Reisemobile – mit Kastenausbau oder Alkovenaufbau. Individuelle Ausführungen nach Kundenwunsch fer-

tigt das werkseigene Service-Center für Spezialausstattungen in Hannover mit voller Werksgarantie.

Multimedia – Internet auf Reisen

Transporter, Caravelle oder Multivan, häufig beruflich und privat genutzt, werden immer öfter mit unterschiedlichen Kommunikationseinrichtungen bestellt. Beliebt sind 7-Zoll-Bildschirme in den Kopfstützen der Vordersitze. Gespeist von Videogerät, DVD-Player, Spielekonsole oder Fernsehempfänger sorgen sie für Unterhaltung während der Fahrt. Alternativ kann auch ein zentraler Zwölf-Zoll-Klappmonitor am Himmel des Fahrgastraumes angebracht werden.

Während der IAA 2001 lag der Fokus der Telekommunikationsspezialisten auf dem Thema Internet. In zwei Business-Caravellen wurden unterschiedliche Systeme als Prototypen vorgestellt. Für Kunden, die ihr Fahrzeug als vollständig ausgestatteten Arbeitsraum nutzen möchten, kommt ein fest eingebauter PC in Frage. Bei dem Rechner handelt es sich um einen Pentium II mit CD-Laufwerk, der für seinen Einsatz im Fahrzeug auf 12-Volt-Betrieb heruntergesetzt wurde. Variante zwei bietet die Anschlussmöglichkeit für einen Laptop. Ein spezielles Antennensystem sorgt dabei für verblüffend kurze Ladezeiten selbst bei speicherintensiven Internetseiten.

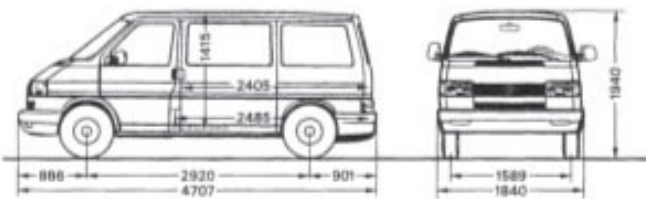
Das funktioniert, abhängig von der Qualität des Telefonnetzes, auch während der Fahrt. Eine Kamera im Fahrgastraum ermöglicht zusammen mit der leistungsfähigen Rechnerausstattung Videokonferenzen.



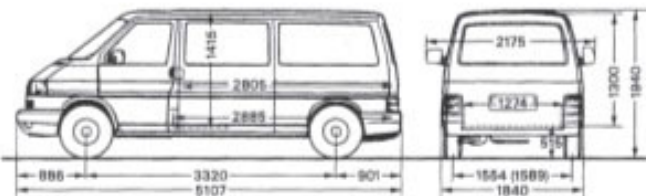
Business-Caravelle mit Internet: Wenn sich neue Technologien wie der UMTS-Standard durchsetzen, werden deutliche Verbesserungen bei Übertragungsqualität und -geschwindigkeit zu erwarten sein. Das Surfen im Internet auch während der Fahrt wird komfortabel sein wie im Büro oder Zuhause.

Kombi

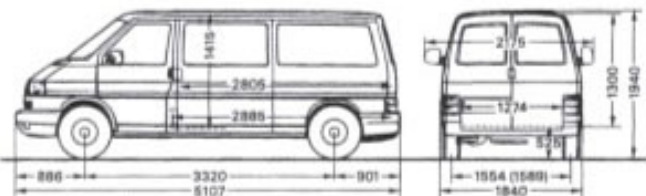
Radstand 2.920 mm



Radstand 3.320 mm (mit Heckklappe)



Radstand 3.320 mm (Heckflügeltüren)



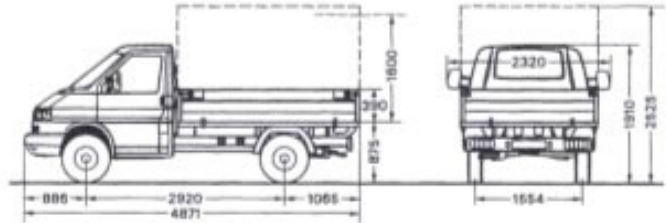
Hochraum-Kombi

Radstand 3.320 mm

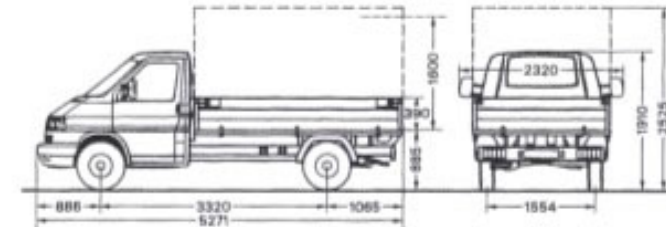


Pritschenwagen

Radstand 2.920 mm

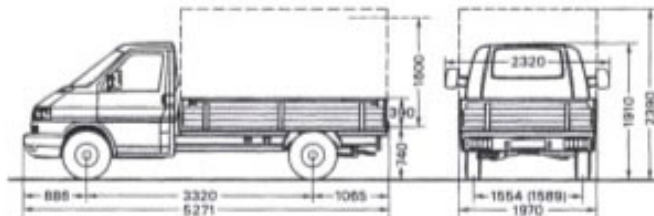


Radstand 3.320 mm



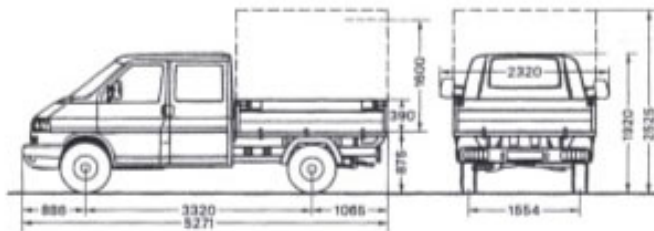
Tiefladepritsche

Radstand 3.320 mm



Doppelkabine

Radstand 3.320 mm



Die wichtigsten Maße der hauptsächlichsten Bauformen des T4/Caravelle. Auf dieser Seite wird nur ein Teil der reichen Modellapalette des Transporters abgebildet.

Modellpflege beim VW Transporter

1949 Am 12. November 1949 ist es soweit: Der VW Bulli kommt offiziell auf die Auto-Welt. Auf der Pressekonferenz regiert die nüchterne Sprache der Technik: Vier Fahrzeuge, zwei Kastenwagen, ein Kombi und ein Kleinbus wurden vorgestellt.

1950 Vor Produktionsbeginn am 8. März 1950 weist Konstrukteur Alfred Haesner auf die außergewöhnliche Vielseitigkeit des Neuen hin: »Gedacht für Stadt und Land, für Nah und Fern, für Autobahn und Feldwege, für Güter- und Personenbeförderung, für Handel und Gewerbe. Demgemäß ist dieser Nutz-Lieferwagen-Typ verwendbar für alle Geschäftszweige, Eiltransporte und Speditionszwecke, zum Beispiel als Kleinomnibus, als Sonderfahrzeug, als Postwagen, als Krankenwagen, als fliegende Station.«

1951 Westfalia stellt seine »Camping-Box« mit Schrank, Spüle, Bett und Kocher vor: »...Ihr Landhaus auf Rädern begleitet Sie, wohin Sie auch wollen: ins Gebirge, ans Meer...« Der rundum verglaste Samba-bus wird ein wahrer Traumwagen für Reiselustige.

1956 Die Herstellung des Transporters wird nach Hannover verlagert. Das dortige Werk ist bis heute wichtigster Standort für diese Produktion und beherbergt auch das Service Center Spezialausstattungen. Dieses erfüllt individuelle Kundenwünsche wie zum Beispiel behindertengerechte Umbauten.

1967 Nach 17 Jahren rollt der erste Bulli mit Panoramascheibe von den Bändern der Fabrik in Hannover. Ein dank Schräglenkerachse wesentlich besseres Fahrverhalten, mehr Innenraum, viel mehr Licht, niedrigerer Einstieg, bessere Lüftung und Heizung waren mit dem Generationswechsel verbunden.

1979 Neue Sachlichkeit prägt die dritte Generation, die Diskussion auslöst. Tatsächlich dürfte es nicht nur mit dem Alter der T1- und T2-Reihen zu tun haben, dass sich überall auf der Welt Clubs bildeten, die nach dem Motto der US-amerikanischen Lone Star Transporter Association verfahren: »Stand by Your Van!« Neben der Notwendigkeit kollektiver Bemühung um Ersatzteile, Techniktipps und seelischen Beistand ist es vor allem die Liebe zum ewig lächelnden Bulli mit seinen knarrenden Pendelach-

sen, die in aller Welt das Band gemeinsamer Devotion um die Fans schlingt.

1980 Der T3 wird mehr und mehr zu einer Technologieplattform: Der 1,6-Liter-Dieselmotor des Golf wird in modifizierter Form in den Transporter eingebaut. Wassergekühlte Boxermotoren werden vorbereitet, die 1982 die beiden Luftboxer ersetzen und für leiseren Motorlauf sowie geringeren Benzinverbrauch sorgen sollen.

1985 Im österreichischen Graz beginnt die Produktion der Syncro-Allrad-Versionen. Gleich nach der Syncro-Premiere startet ein Team aus Österreich zu einer Rekordfahrt um die Welt. Das Allrad-Fahrzeug, bei dem die Vorderachse durch eine Flüssigkeitskupplung automatisch mit dem Antrieb gekoppelt ist, bewährt sich auf einer abenteuerlichen Tour.

1990 Volkswagen vollzieht einen drastischen Bruch mit der Vergangenheit, ähnlich wie beim Übergang vom Käfer zum Golf. Beim Transporter rückt der Motor nach vorn. Das Armaturenbrett, die Sitze, die Sichtverhältnisse, das Raumgefühl, Federung, Straßenlage und Ergonomie – alles wird besser. Das neue Auto steht für einen Quantensprung. Dass der Innenraum ein wenig kürzer geworden ist, wird nur von Campern bemerkt, die sich aber an dem deutlich verbesserten Fahrverhalten des Neuen ergötzen können.

1994 Mit dem Werk in Poznan/Polen nimmt ein weiterer Standort für die Transporterproduktion seine Arbeit auf. Die Eroberung des osteuropäischen Marktes hat begonnen.

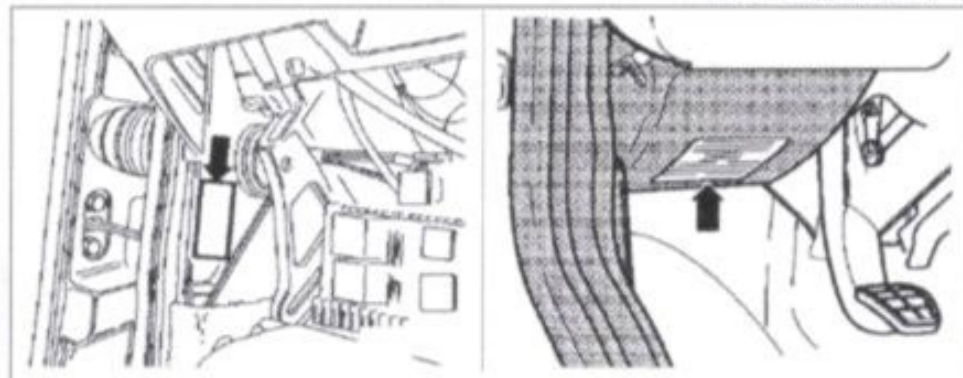
1996 Eine grundlegend überarbeitete Baureihe Transporter/Caravelle wird das erste Mal auf dem Genfer Nutzfahrzeugsalon gezeigt. Bei der Motorisierung zeichnet sich ein Trend zu leistungsstarken und sparsamen Diesel-Triebwerken ab.

2001 Im Modelljahr 2001 kommt der Top-Motor 2,8 l V6, der mit einer Multi-Point Injection (MPI) ausgerüstet ist. Der Benziner mit 4-Gang-Automatikgetriebe erreicht 204 PS bei 6.200 Umdrehungen in der Minute und damit eine Höchstgeschwindigkeit von 194 km/h.

Fahrzeugerkennung

Praxistipp

Typ, Motorisierung, Identifikationsnummern und andere Daten, die das Fahrzeug eindeutig bestimmen, sind im Transporter/Caravelle an verschiedenen Stellen zu finden. Der Fahrzeugdatenträger ist entweder in der A-Säule neben der Zentralelektrik oder unterhalb der Schalttafel im Bereich der Zentralelektrik zu finden:



Der Fahrzeugdatenträger findet sich im Fahrerraum entweder an der A-Säule oder unterhalb der Schalttafel im Bereich der Zentralelektrik (siehe Pfeile).

Ein Fahrzeugdatenträger befindet sich auch im Service-Heft. Dieser Aufkleber enthält folgende Fahrzeugdaten:

- Produktions-Steuerungsnummer
- Fahrzeug-Identifizierungsnummer
- Typ-Kennnummer
- Typklärung/Motorleistung
- Motor- und Getriebekennbuchstaben
- Lacknummer/Innenausstattungs-Kennnummer
- Mehrausstattungs-Kennnummer

Das Typschild finden Sie je nach Fahrzeug an gut sichtbarer Stelle an der Schlosssäule der Beifahrertür oder auf dem vorderen Schlossträger rechts (Motorhaube öffnen).

Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (Fahrgestellnummer) ist zudem unterhalb der Windschutzscheibe rechts ins Karosserieblech gestanzt. Sie hat prinzipiell folgendes Aussehen:

* WV2 ZZZ 70 Z Y H 000 001 *

- WV2 Herstellerzeichen: Volkswagen AG Nutzfahrzeuge
- ZZZ Füllzeichen
- 70 Typ-Kurzbezeichnung: Transporter/Caravelle 4. Generation

- Z Füllzeichen
- Y Modelljahr (Y = M.-Jahr 2000; Y(1) = M.-Jahr 2001)
- H Produktionsstätte im VW-Konzern (hier: Hannover)
- 000 001 Seriennummer; jedes Modelljahr beginnt mit 000 001

Die Motornummer (Motorkennbuchstabe und laufende

Nummer) ist bei den Benzinmotoren oberhalb des Ölfilters am Zylinderblock eingeschlagen (4- und 5-Zylinder-Einspritzmotor) oder befindet sich auf der linken Seite des Motors hinter dem Zylinderkopfdeckel auf dem Zylinderblock (6-Zylinder-Einspritzmotor). Beim 5-Zylinder-Dieselmotor ist die Motornummer auf der linken Seite neben der Einspritzpumpe am Zylinderblock eingeschlagen.

Auch das Getriebe trägt eine Identifikationsnummer.

Alle diese Nummern sind beim Bestellen von Ersatzteilen oder Austauschteilen unbedingt anzugeben. Denn viele Teile eignen sich einfach nur speziell für den von Ihnen ausgewählten Typ, obwohl sie Ähnlichkeiten mit Teilen anderer Fahrzeuge der VW-Baureihe haben.



Das Typschild im Einbaufall Schlossträger vorn rechts.