

100 000 Mark teuer, 210 PS

Kenner spotten: Tuning ist, wenn das Auto anschließend wieder die Werksangaben erreicht. Gilt das auch für den veredelten Passat-Kombi der Firma Zender? Oder wird aus dem Familien-Laster für viel Geld ein Super-Sportwagen?

Der VW Passat syncro GT ist zweifellos ein hervorragendes Auto. Er ist praktisch, stark (120 PS), solide verarbeitet und hat einen permanenten Allradantrieb. Entsprechend hoch ist der Preis, den die VW-Händler dafür verlangen: 38 790 Mark.

Von Horst Vieselmann

Kann man solch ein Auto noch besser machen? Die Firma Zender aus Mülheim-Kärlich, die zu den besten Auto-Veredlern in Deutschland gehört, hat es jedenfalls versucht. Und entsprechend stieg der Preis: über 100 000 Mark. Ein Traum-Auto also? Mal sehen.

14 400 Mark kostet allein die Überarbeitung des Innenraums. Dafür werden aber auch fast alle Kunststoffteile durch das Naturmaterial Leder ersetzt. Die Insassen sitzen zudem in feinen Recaro-Sportsitzen, die ebenfalls mit Leder bezogen sind.

Weitere 57 000 Mark verlangt Zender für die Tuning-Arbeiten an Motor, Fahrwerk und Karosserie. Dafür gibt es im Super-Passat fast die gesamte Motor-technik des 200 PS starken Audi quattro, ein entsprechend angepaßtes Fünfganggetriebe, spezielle Stoßdämpfer von Koni und, und, und. Dennoch sei vorweg verraten: Das Ergebnis steht in keinem Verhältnis zum Preis.

Dem Triebwerk behagt die neue Umgebung nicht

210 PS sollen es nach einer leichten Tuning-Kur des von Haus aus schon bärenstarken Fünfzylinders sein. Aber diese Kur bekam dem Motor nicht: Der Test-Passat brachte es in der Höchstgeschwindigkeit gerade auf 210 km/h. (Der Hersteller verspricht 225 km/h.) Der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 8,5 Sekunden ist zwar respektabel, aber auch nicht gerade umwerfend. Das schafft ein Fiat Uno Turbo i.e. in der gleichen Zeit. Der Schluß liegt nahe: Dem Zender-Syncro sind einige Pferdestärken verlorengegangen.

Die Empfehlung während der Testfahrzeug-Übergabe, nicht am Turbo-„Dampftrad“ zu drehen und außerdem die Höchstgeschwindigkeit nur kurzfristig auszufahren, hatte wohl durchaus technische Hintergründe: Dem Motor behagt die neue Umgebung (noch) nicht. Denn so mäßig die Fahrleistungen ausfielen, so übermäßig war der Verbrauch: Im Testmittel zog sich der aufgeladene Fünfzylinder 18,1 Liter Superkraftstoff rein. Bei solchen Trinksitten kann nicht einmal der dumpfe, aggressive Klang aus dem Doppelauspuff veröhnlich stimmen.

Der versprochenen Sportlichkeit wird der Zender-Passat lediglich in puncto Fahrwerksabstimmung gerecht. Ohne die geringste Seitenneigung geht der Allradler durch die Kurven. Durch die hervorragende Traktion „klebt“ er förmlich auf der Straße. Dabei ist es ihm fast egal, wie der Boden unter seinen breiten Reifen (215/50 VR 15) beschaffen ist. Von sanftem Fahrkomfort kann dabei natür-



lich nicht die Rede sein: Straßenunebenheiten werden den Insassen über die kürzeren Koni-Dämpfer (der Wagen liegt 40 Millimeter tiefer) deutlich mitgeteilt.

Sie spüren aber auch, welche Auswirkungen die höhere Leistung auf die aufwendige Allradtechnik haben kann: Trotz seiner erst 16 500 Kilometer auf dem Tacho zeigte der Testwagen schon Spiel in den Gelenken: Bei jedem Gangwechsel gab's einen unangenehmen Schlag im Antriebsstrang.

Die rechte Fahrfreude im Zender-Passat syncro GT Turbo blieb deshalb aus. Nicht zuletzt auch wegen der teilweise nachlässigen Verarbeitung, beispielsweise der eingenahten Lederpolsterungen an den Türen. Bis die Kundenfahrzeuge ausgeliefert werden, wird also noch einige Nacharbeit erforderlich sein. Bleibt nur zu hoffen, daß sich dies nicht auf den Preis niederschlägt. ■



stark: ein VW zum Träumen?



Die Syncro-Allradtechnik macht's möglich: Selbst auf losem Untergrund bringt der Zender-Passat fast volle Leistung auf den Boden

Hinter dem griffigen Dreispeichen-Lederlenkrad sitzt man vorzüglich. Der Fahrer hat alles im Blick und gut im Griff. Die geänderte Fünfgangschaltung paßt in der Abstufung sehr gut zum erstärkten Fünf-Zylinder-Triebwerk



Die mit hellgrauem Leder bezogenen Recaro-Sport-sitze bieten einen ausgezeichneten Sitzkomfort. In des: Allein die geänderte Innenausstattung des Passat syncro GT verschlingt rund 14 000 Mark



Flach und geduckt: Durch Spoiler, Seitenschweller und Leichtmetallfelgen hat der Zender-Passat wenigstens von außen sportlichen Pfiff



Bis der Allrad-Passat aus der Spur gerät, muß man ihn schon gewaltig fordern. Aber auch dann ist er für geübte Fahrer noch gut zu beherrschen

Foto: Ulrich Kemmer



Der Ladedruck des Motors ist auf 0,8 bar begrenzt. Die Differentialsperren lassen sich per Knopfdruck zuschalten



Der Sitzkomfort hinten ist ausreichend – ebenso das Platzangebot. Hinten sieht das Leder aus wie Kunststoff

Foto: Ulrich Kemmer, Matthias Nyberg



Die aufgenähten Türverkleidungen aus Leder sehen billig aus und sind zudem recht nachlässig verarbeitet

Technische Daten



Fünfzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Abgas-Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Hubraum 2144 ccm, Bohr. x Hub 79,5 x 86,4 mm, Verdichtung 7,0:1, 155 kW (210 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 350 Nm bei 4000/min, Benzineinspritzung, voll-elektronische Kennfeldzündung, Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb mit zuschaltbaren Differentialsperren vo. und hi., Einzelradaufhängung vo. und hi., Dreiecksquerlenker vorn, Schräglenker hinten, vier Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Reifen 215/50 VR 15, Kofferrauminhalt 460/1485 Liter, Tankinhalt 70 Liter.

| | |
|-----------------|-------------------|
| Höchstgeschw. | 210 km/h |
| 0-100 km/h | 8,5 Sekunden |
| 60-100 km/h ① | 7,4/15,5 Sekunden |
| Testverbrauch | 18,1 Liter |
| Gewicht | 1265 Kilogramm |
| Zuladung | 535 Kilogramm |
| Anhängelast ② | 1500 Kilogramm |
| Innengeräusch ③ | 72 dB (A) |
| Steuer | 490,80 Mark |
| Versicherung | 1519,40 Mark |
| Inspektion | 400-500 Mark |
| Grundpreis | ca. 100 000 Mark |

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang