

# Das VW Nutzfahrzeug- Programm.





## LT, Transporter, Variant. Die nützlichen Drei von VW.

VW hat jetzt zwei Baureihen von Nutzfahrzeugen und dazu noch den Passat Variant. Damit bieten wir ein komplettes Programm von  $\frac{1}{2}$  bis  $1\frac{3}{4}$ t Nutzlast. Dieses Programm möchten wir Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen.

Bei der Gelegenheit möchten wir Ihnen auch zeigen, daß wir unsere intensiven Bemühungen um mehr Sicherheit im Straßenverkehr nicht auf unsere PKWs beschränken. Denn die Fahrer von

Nutzfahrzeugen sind denselben Gefahren ausgesetzt wie PKW-Fahrer. Und sie haben dasselbe gute Recht, davor bestmöglich geschützt zu werden.

Deshalb wurde bei unseren Nutzfahrzeugen konstruktiv für ein hohes Maß an aktiver und passiver Fahrsicherheit gesorgt. Zur aktiven Fahrsicherheit gehört alles, was einen Unfall vermeiden hilft: gutes Fahrverhalten, leistungsfähige Brem-

sen, gute Motorleistung, gute Sicht usw. Der passiven Fahrsicherheit dient alles, was Unfallfolgen mindert: also alles, was die Insassen schützt. Wir sind froh und stolz darüber, daß auch in unseren Frontlenkern die Insassen so aufprallgeschützt sind, wie sonst in PKWs.

Der LT, der Transporter und der Variant sind sich, bei allen Unterschieden in Größe, Leistung, Konzept und Technik, darin ähnlich, daß sie echte

VWs mit allen VW Tugenden sind: sie sind robust und ausdauernd, anspruchslos und zuverlässig, vielseitig und mit alledem überaus wirtschaftlich. Auch die VW Sicherheitstechnik trägt zu dieser Wirtschaftlichkeit bei. Denn ein Fahrzeug, das in einen vermeidbaren Unfall verwickelt wurde, läßt ja vermeidbare Kosten entstehen. So machen sich unsere Nutzfahrzeuge auch nützlich, indem sie Schaden abwenden.



## Der VW LT. VW am größten.

Weil der LT so groß ist, daß viel mehr in ihn paßt als in einen Transporter, weil er dabei aber so handlich wie ein Transporter geblieben ist, nennen wir ihn Großtransporter. Er verbindet die Vorzüge vom LKW mit denen vom Transporter.

Wir gaben dem LT ein stabiles Fahrgestell mit Leiterrahmen und 2500 mm oder 2950 mm Radstand. Es gibt ihm die Robustheit und die Tragfähigkeit eines LKW. Und seine Vielseitigkeit.

Denn es ist die richtige Grundlage für jeden wünschbaren Sonderaufbau. Die Nutzlasten sind: 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub>t für den LT28, 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>t für den LT31 und 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub>t für den LT35. Als Kastenwagen bietet der LT 7,85 Kubikmeter Laderaum, als Pritsche 6 m<sup>2</sup> oder 7,5 m<sup>2</sup> Ladefläche, je nach Radstand. Für später sind weitere Serienaufbauten vorgesehen.

Die Kraft eines LKW erhält der LT von einem bulligen Motor mit langer Lebensdauer. Und

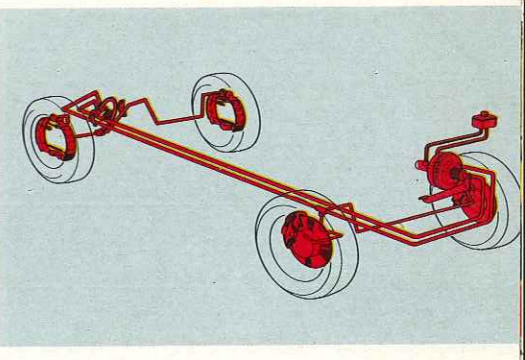
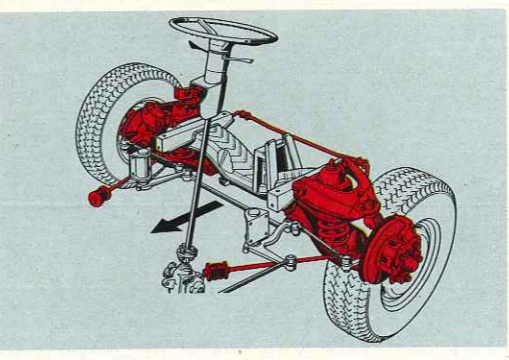
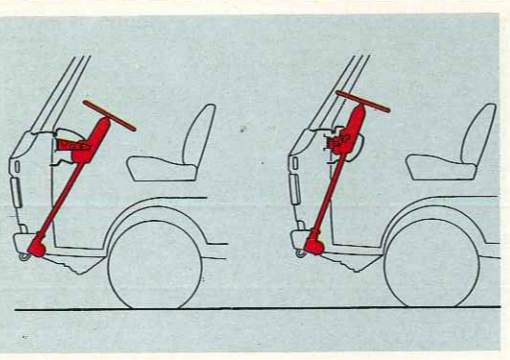
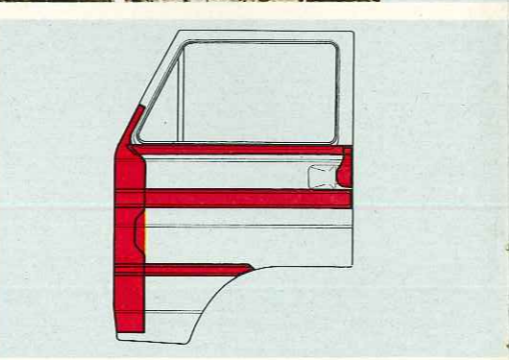
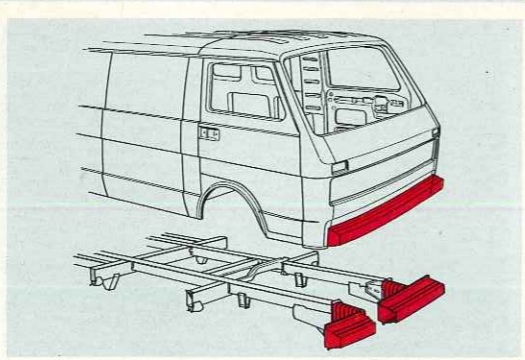
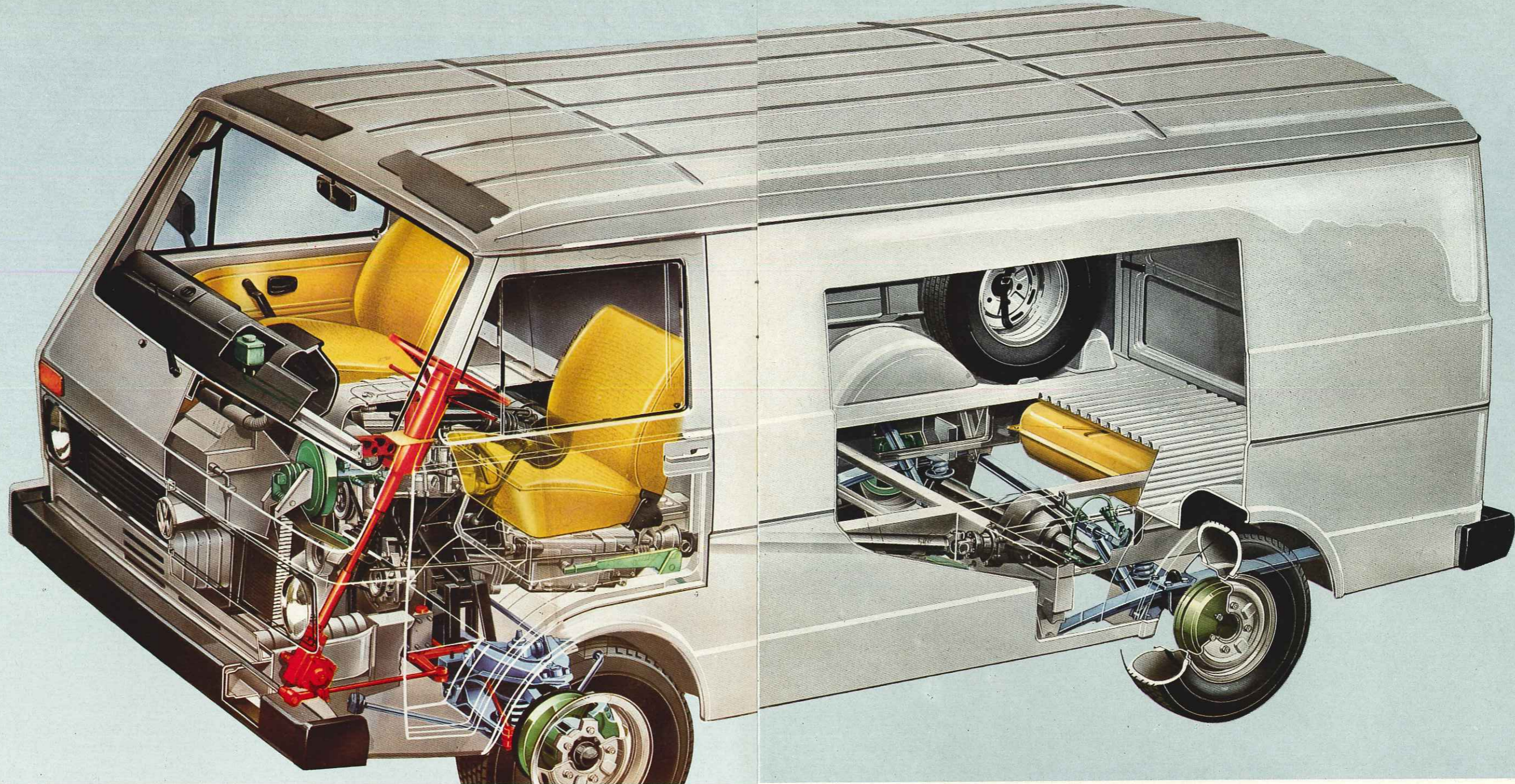
zwar von einem Benzinmotor mit 21/75 PS oder einem Dieselmotor mit 2,7/65 PS.

Das kompakte Raumkonzept macht den LT so wendig wie einen Transporter: mit all seinem vielen Nutzraum ist er (als Kastenwagen) ganze 484 cm lang. So paßt er in normale Parkflächen und kommt gut durch den Stadtverkehr.

Die leichte Bedienbarkeit von Lenkung, Schaltung und Bremsen, die freundliche Innenausstat-

tung, der niedrige Geräuschpegel und die schluckfähige Federung machen den LT handlich und komfortabel wie einen Transporter.

Seine sparsamen Motoren schließlich und seine geringen Wartungsansprüche machen den LT so wirtschaftlich wie einen Transporter. So ist der LT, der neue Großtransporter von VW, in allem groß, nur in einem nicht: im Preis, den Sie für seine Vorzüge zahlen müssen.



## Der LT. Ein Frontlenker mit besonderen Vorteilen.

Der große Vorteil der Frontlenker-Bauart liegt auf der Hand: sie macht ein Automobil um die Länge seines Motors kürzer und handlicher.

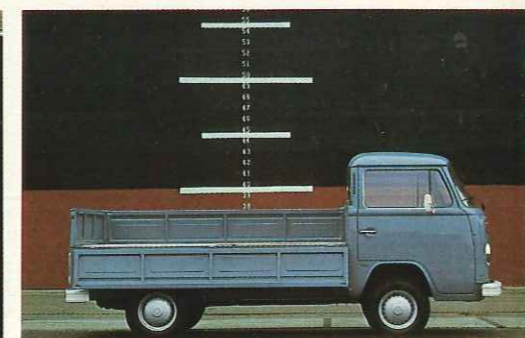
Aber manche Leute sehen im Fehlen des vorgebauten Motors einen Nachteil. Sie möchten für den Fall eines Unfalles gerne mehr als nur etwas dünnes Blech vor sich haben. Bei den modernen Frontlenkern von VW ist diese Angst unbegründet. Denn die passive Sicherheit des LT hat PKW-

Standard. Dafür sorgt ein verformungssteifes Fahrerhaus mit entsprechenden Türverstärkungen und eine Stoßenergie umsetzende Frontrahmen-Konstruktion: ein wagenbreites Stoßfänger-Deformationselement und dahinter angeordnete sogenannte „Stufentöpfe“ können sich in programmierter Abstimmung derartig verformen, daß Aufprallkräfte für die Insassen weitgehend unschädlich werden. Eine durch ein Gitterelement

nachgiebige Sicherheitslenkung bietet dem Fahrer zusätzlichen Schutz. Ein massiver, unnachgiebiger Metallklotz, wie ihn ein Motor darstellt, kann soviel Sicherheit kaum bringen.

Bei alledem ist die aktive Sicherheit des LT nicht zu kurz gekommen: er ist stark genug motorisiert, um kein Verkehrshindernis zu sein. Seine leichte Bedienbarkeit läßt den Fahrer nicht vor der Zeit ermüden.

Seine Fahreigenschaften sind dank wohlabgestimmter Federung, vorderer Einzelradaufhängung und serienmäßigen Stahlgürtelreifen sehr sicher. Und die Zweikreisbremsanlage mit Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker und lastabhängigem Bremskraftregler für die Hinterachse macht aus wenig Pedaldruck viel ausdauernd-zuverlässige Bremswirkung.



## Der VW Transporter. Der vierfache Millionär.

Unser Transporter ist das erfolgreichste Nutzfahrzeug der Welt. Über vier millionenmal wurde er bisher gebaut. In der ganzen Welt wird er für die verschiedensten Aufgaben eingesetzt.

Seine Grundidee ist so gut, daß sie 25 Jahre lang beibehalten werden konnte: Was man in einen Kasten packt, transportiert sich leichter. Was man in einen Kasten auf Rädern und mit Motor packt, transportiert sich schneller. Und die

Verkehrsfläche wird viel besser als mit einem gleichgroßen PKW genutzt.

Was wir im Laufe der Zeit verändert haben, diente einer verbesserten Realisierung dieser Grundidee. Der Kasten auf Rädern wurde vielseitiger und komfortabler und schneller und sicherer.

In der Normalausführung kann der Transporter bis zu einer Tonne Nutzlast schleppen, als

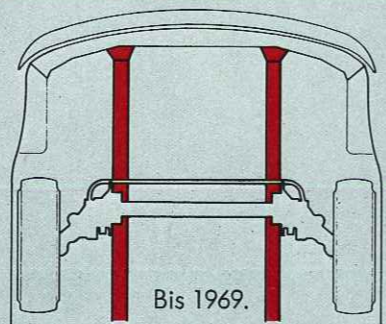
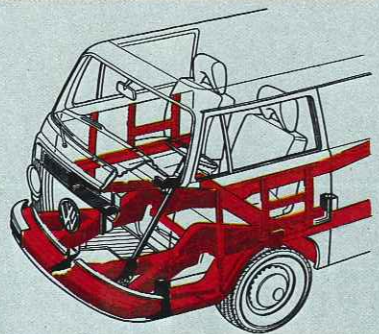
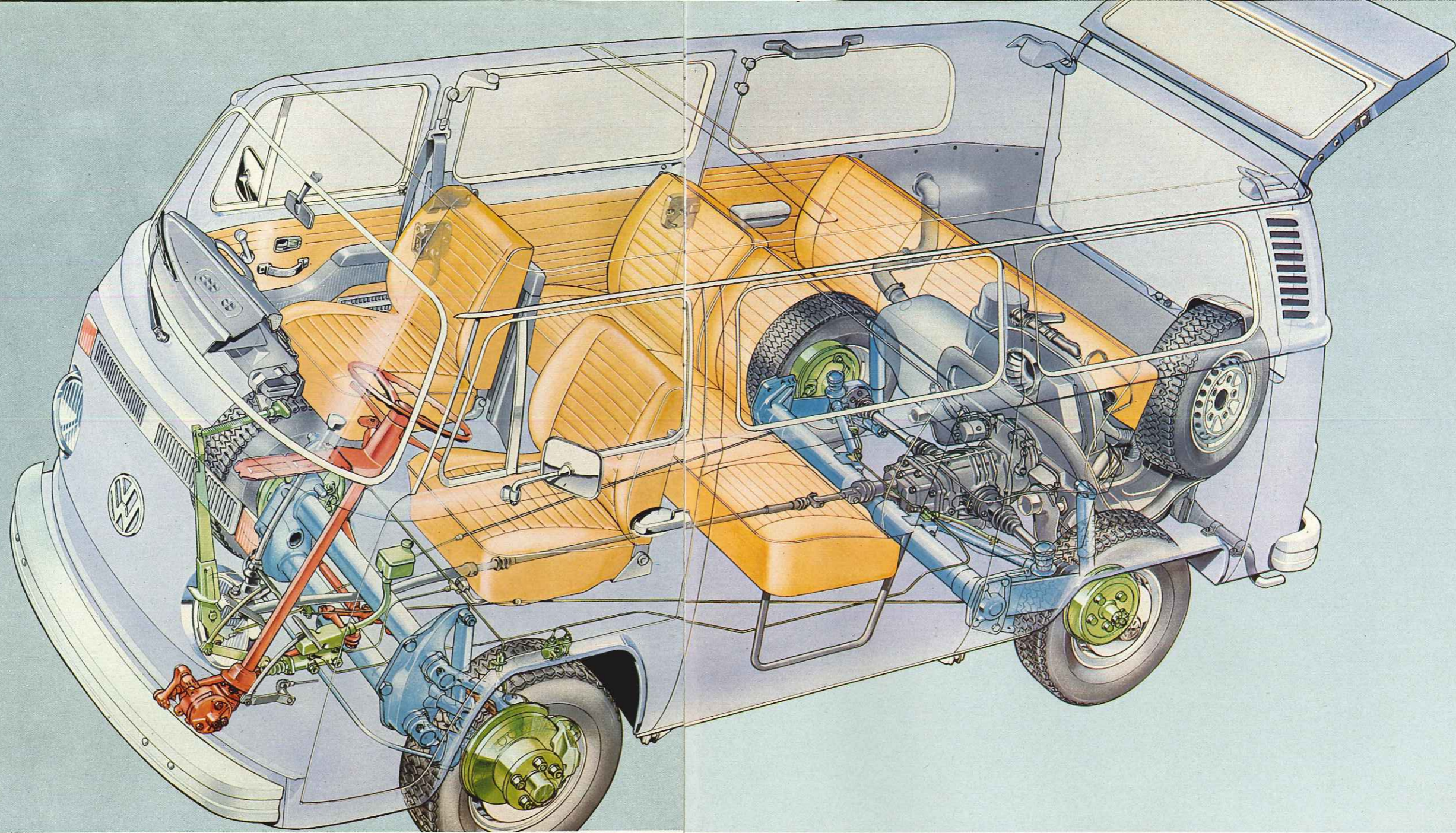
Kastenwagen mit Spezialausstattung sogar bis zu 1200 kg. Es gibt ihn in 8 Grundmodellen und in 17 Spezialmodellen.

Alle diese Modelle sind wendig (Wendekreis 12,5 m) und brauchen wenig Platz (7,7 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche). Sie haben einen 1,6/50-PS-Motor. Für Bus, Kombi und Kastenwagen gibt es auf Wunsch gegen Mehrpreis einen 2,0/70-PS-Motor, der ihnen die Fahrleistungen eines PKW

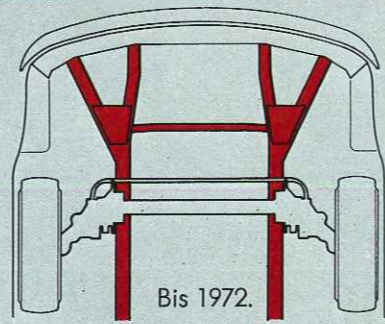
gibt: sie sind in 14,6 sec. von 0 auf 80 km/h.

Auch das Fahrgefühl und der Komfort sind ähnlich wie im PKW. Das liegt am Fahrwerk mit Einzelradaufhängung und Schräglenker-Hinterachse. Und an der bequemen Innenausstattung. Und auf Wunsch an einem automatischen Getriebe.

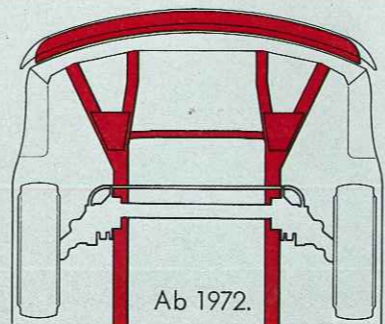
Vielleicht ist unser vierfacher Millionär so gut, weil er so nahe verwandt ist mit dem Käfer, unserem 18fachen Millionär.



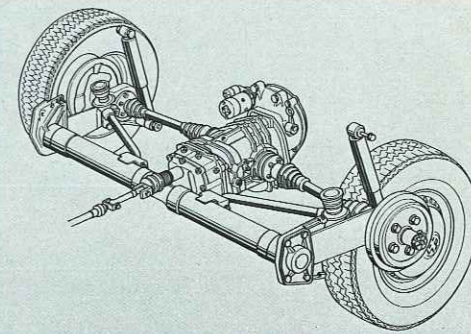
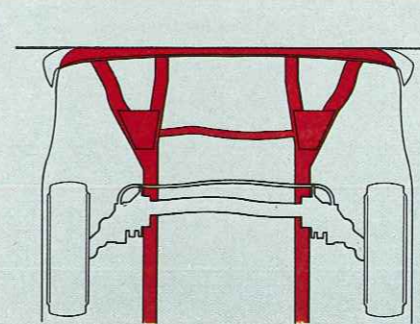
Bis 1969.



Bis 1972.



Ab 1972.



## Der VW Transporter. Er hat noch etwas vor sich.

Zu den vielen Verbesserungen, die die über vier millionenfach bewährte Grundidee des VW Transporters in 25 Jahren erfahren hat, gehörte auch eine gründliche Überarbeitung unter Sicherheitsgesichtspunkten.

Wir wollten ein für allemal aufräumen mit dem Vorurteil, daß man in einem Frontlenker gefährlich lebt. Denn auch die passive Sicherheit des VW Transporters hat PKW-Standard. Vor seinem

Fahrerhaus, hinter dem vorderen Stoßfänger, liegt ein wagenbreites Deformationselement, das im Falle des Falles stoßverzehrend wirkt. Kräftige Längsträger, verstärkte Karosserielineen, Verstärkungen in der Vorderwand und spezielle Türversteifungen sorgen für möglichst große Stabilität des Fahrerhauses. Programmierte „Sollknickstellen“ in den Längsträgern lenken überschüssige Stoßkräfte so, daß eine noch weitergehende

Verformung sich unterhalb des Fahrerhausbodens abspielt. Der Sitzraum bleibt also fast unverändert erhalten und eine in Fahrtrichtung nachgebende Sicherheitslenksäule bietet dem Fahrer zusätzlichen Schutz.

Das alles sind Vorkehrungen für den schlimmsten Ernstfall, zu dem es natürlich gar nicht erst kommen soll. Deshalb bietet der Transporter auch viel für die aktive Fahrsicherheit, die Unfälle

verhüten soll: hervorragende Sichtverhältnisse, gegen vorzeitige Ermüdung ein komfortables Fahrerhaus und vor allem ein Fahrwerk, wie das eines guten PKW. Mit Einzelradaufhängung, Schräglenkerhinterachse. Zweikreisbremsanlage, Bremskraftregler und Scheibenbremsen vorn. Damit läßt der Transporter unangenehme Verkehrssituationen leichter hinter sich.



## Der Passat Variant. Der PKW-Halbtonner.

Es ist schön, ein Nutzfahrzeug zu haben, wenn man eins braucht. Und noch schöner ist es, wenn es so schön ist, daß man sich darin auch nach der Arbeit sehen lassen kann.

Der Passat Variant ist so ein Wagen. Er verbindet in idealer Weise die Fahrleistungen, den Komfort und die Eleganz des VW Passat mit der praktischen Vielseitigkeit und der Zuverlässigkeit aller VW Nutzfahrzeuge.

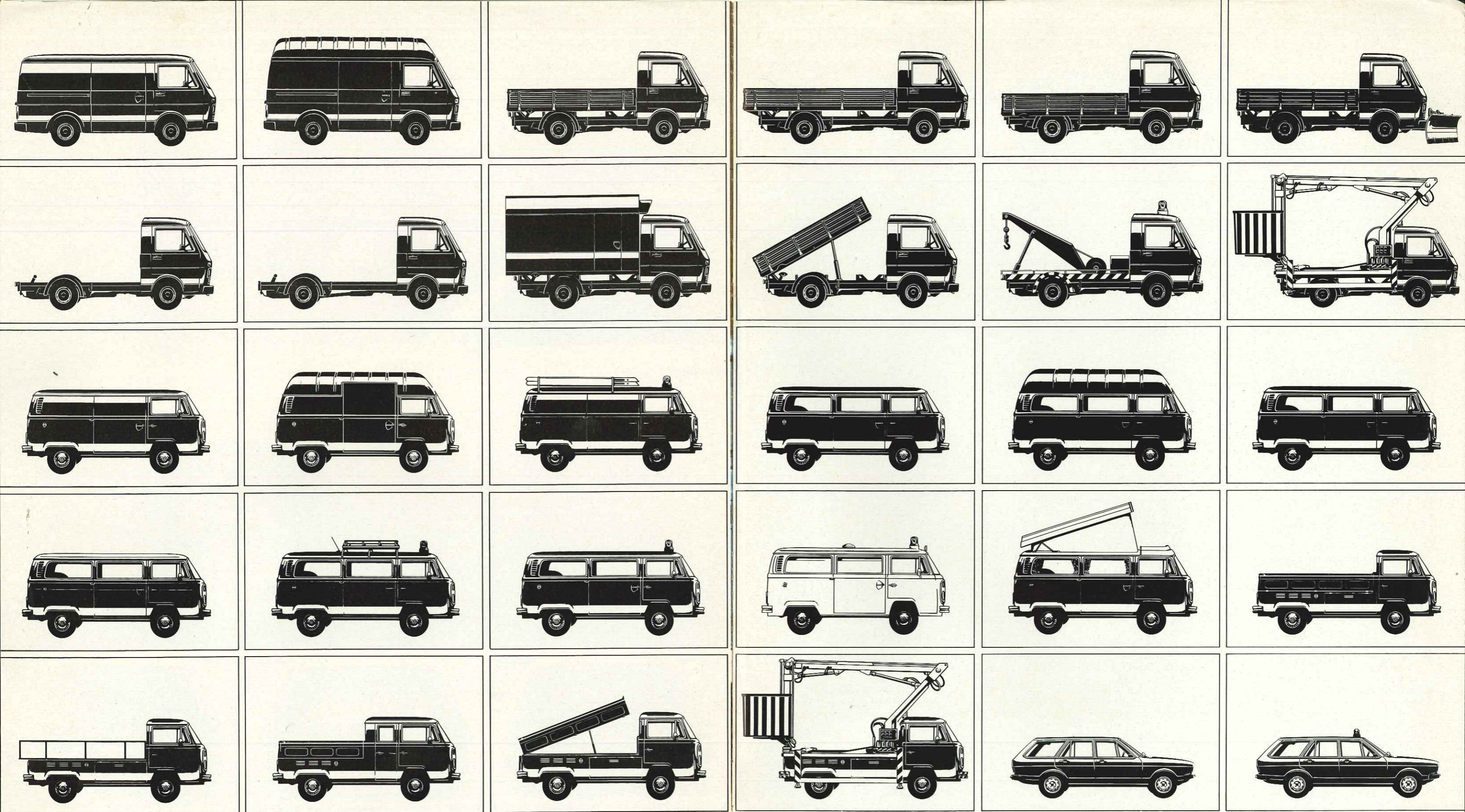
In ihm können Sie auf 1,77 Quadratmeter Lade- fläche Lieferungen bis zu 1,46 Kubikmeter Größe und (einschließlich Fahrer) bis zu 500 kg Gewicht transportieren. Der Laderaum ist vollständig nutz- bar, denn die Ladefläche ist glatt. Sie bekommen die Ladung bequem in den Wagen und bequem wieder heraus, denn die Heckklappe könnte mit ihren 126 cm Breite und 78 cm Höhe gar nicht größer sein.

Wenn Sie die hintere Sitzbank aufstellen, bleibt Ihnen immer noch ein Laderaum von 700 l. Und davor haben Sie eine leistungsfähige fünf- sitzige Reiselimousine.

Diese Limousine gibt es mit drei sparsamen Motoren (von 55-85 PS), sie bietet ein hohes Maß an Federungs- und Sitzkomfort und sie läßt sich ausstatten mit allem PKW-Luxus, der Ihnen angemessen erscheint. Die Getriebeautomatic

zum Beispiel macht den Privatwagen Passat Variant luxuriöser. Und sie erleichtert gleichzeitig ganz wesentlich die Arbeit am Arbeitsplatz Passat Variant.

Natürlich ist auch dieser VW ein sicherer Wa- gen mit untadeligem Fahrverhalten, aufwendiger Bremsanlage, vorprogrammierten Verformungs- zonen der Karosserie, Sicherheitslenksäule und anderen Sicherheitsdetails.



## Die VW Nutzfahrzeuge. Jedem den Seinen.

Dem Fuhrunternehmen seinen Großtransporter. Dem Bautrupp seine Doppelkabine. Dem Einzelhandelsgeschäft seinen Variant... Unser Nutzfahrzeugprogramm ist so groß, damit jeder zu seinem Recht kommt. Es umfaßt eine vollständige Skala von Nutzlasten von 1/2t bis 1 3/4t und eine riesige Auswahl von Aufbauten.

Oben zeigen wir Ihnen so viele verschiedene VW Nutzfahrzeuge mit Serienaufbauten und mit

serienmäßigen Sonderaufbauten und mit besonderen Sonderaufbauten, wie wir auf diese Seite bekommen haben. Es gibt natürlich noch mehr, theoretisch unbegrenzt viele.

Grundlage dieses großen Programms sind aber drei Ausgangstypen: der Passat Variant, der Transporter und der neue LT.

Zwei Nutzfahrzeuge von uns haben wir Ihnen in diesem Prospekt nicht vorgestellt, weil es gar

keine sind. Und doch müssen wir über sie reden. Denn sie sind längst als besonders kleine, wendige Stadtlieferwagen entdeckt. Es sind unsere kleinsten Limousinen, der Polo und der Golf. Mit ihrer Zuladung (einschließlich Fahrer) bis zu 415 kg (Polo) bzw. 450 kg (Golf), dem variablen Heckraum und der praktischen Heckklappe sind sie so nützlich, daß wir niemanden verdammen wollen, der auf eigene Faust Nutzfahrzeuge aus

ihnen macht. Vielmehr bestätigt uns das in unserem Bestreben, in jedem VW soviel Komfort, praktischen Nutzen, soviel Leistung, Zuverlässigkeit und Sparsamkeit wie eben möglich auf einmal zu bieten.

Das gelingt uns offenbar so gut, daß bei den VWs die Grenzen zwischen Nutzfahrzeugen und Spaßfahrzeugen ein wenig verschwimmen. Sie haben auf jeden Fall den Nutzen davon.



# Die technischen Daten für jedes Modell.

<b>Passat Variant</b> mit wassergekühltem Vierzylindermotor und Frontantrieb			
Hubraum/Leistung	1,3 Liter/55 PS (40 kW)	1,6 Liter/75 PS (55 kW)	1,6 Liter/85 PS (63 kW)
Größte äußere Länge/Breite/Höhe, mm	4190/1600/1360	4190/1600/1360	4190/1600/1360
Laderaumvolumen, m <sup>3</sup>			
Sitzbank aufgestellt/umgelegt	0,7/1,46	0,7/1,46	0,7/1,46
Leergewicht ohne Fahrer, kg	920	920	920
Nutzlast (einschl. Fahrer), kg	500	500	500
Zul. Gesamtgewicht, kg	1420	1420	1420
Höchstgeschwindigkeit, km/h			
Schaltgetriebe/Automatic	145/—	160/156	170/165
Kraftstoffverbrauch <sup>*)</sup> , l/100 km			
Schaltgetriebe/Automatic	8,6/—	8,6/9,4	8,3/9,1
<b>VW Transporter</b> mit luftgekühltem Heckmotor wahlweise 1,6 Liter/50 PS (37 kW) bzw. 2,0 Liter/70 PS (51 kW)			
Modelle	Kastenwagen	Kombiwagen ohne Fahrer und ohne Sitzeinrichtung	Pritschenwagen
Größte äußere Länge/Breite/Höhe, mm	4505/1720/1960	4505/1720/1955	4505/1720/1960
Ladefläche, m <sup>2</sup>	4,1	4,1	4,2
Laderaumvolumen, m <sup>3</sup>	5,0	5,0	—
Leergewicht mit Fahrer, kg	1455/1475	1305/1325	1300
Nutzlast bei gleichmäßiger Beladung, kg	1000/980	1060/1040	1000
Zul. Gesamtgewicht, kg	2300	2300	2300
Höchstgeschwindigkeit, km/h	110/127	110/127	110/—
Kraftstoffverbrauch <sup>*)</sup> , l/100 km	11,4/12,5	11,4/12,5	11,4/—
<b>VW LT</b> mit wassergekühltem 2,0 Liter/75 PS (55 kW) Ottomotor, wahlweise 2,7 Liter/65 PS (48 kW) Dieselmotor			
Modelle	Kastenwagen LT 28/31/35	Pritschenwagen LT 28/31/35	Fahrgestell mit Fahrerhaus LT 28/31/35
Radstand	2500/2500/2500	2500/2500/2950	2500/2500/2950
Größte äußere Länge, mm	4840/4840/4840	4870/4870/5625	4810/2040/2105
Breite, mm	2020/2020/2020	2140/2140/2140	2040/2040/2040
Höhe, mm	2150/2160/2160	2100/2115/2115	2105/2120/2120
Laderaumvolumen, m <sup>3</sup>	7,85/7,85/7,85	—/—/—	—/—/—
Ladefläche, m <sup>2</sup>	5,6/5,6/5,6	6,0/6,0/7,5	—/—/—
Leergewicht mit Fahrer, kg bei Dieselmotor	1580/1580/1680	1580/1580/1700	1380/1380/1460
Nutzlast bei gleichmäßiger Beladung, kg bei Dieselmotor	1720/1720/1820	1720/1720/1840	1520/1520/1600
Zul. Gesamtgewicht, kg bei Dieselmotor	1220/1500/1820	1220/1500/1800	1420/1700/2040
Höchstgeschwindigkeit, km/h bei Dieselmotor	120/120/117	110/110/105	Messungen ohne praktisches Wert, da kein Dauerfahrbetrieb.
Kraftstoffverbrauch <sup>*)</sup> , l/100 km bei Dieselmotor	108/108/105	105/105/103	
	14,8/14,8/15,0	15,5/15,5/15,7	
	11,5/11,5/11,7	11,8/11,8/11,9	

<sup>\*)</sup> Mit halber Nutzlast bei gleichbleibend  $\frac{3}{4}$  der Höchstgeschwindigkeit (jedoch nicht höher als 110 km/h) gemessener Verbrauch zuzüglich 10 % (DIN 70030)

