



ON 29



Kopfstützen: Mehrausstattung gegen Aufpreis.

Was suchen Sie, einen Lieferwagen? Nicht bei uns.

Der neue Volkswagen Transporter hat nämlich mit einem Nutzfahrzeug nur soviel gemein, daß er eben höchst nützlich ist. Aber wie's drinnen aussieht, wie er sich anhört und fährt, da ist er wie ein munterer, handlicher Pkw: Wenn Sie erst mal drinsitzen und rollen, werden Sie vermutlich nach ein paar Metern schon vergessen haben, daß Sie hinter sich fast ein

halbes Wohnzimmer durch die Gegend fahren. (Um genau zu sein: Es sind 5,7 Kubikmeter.)

Sah man im bisherigen Transporter schon oft Leute fröhlich am Lenkrad drehen, denen man eher den Umgang mit einem Kleinwagen zuge-
traut hätte, so läßt der neue Volkswagen Transporter in dieser Hinsicht noch ein paar Überraschungen mehr erwarten: Von Führerscheinfrischlingen bis zu zartgliedrigen Damen werden alle mit dem neuen Transporter bestens

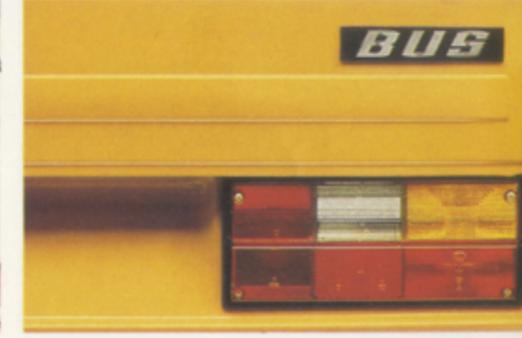
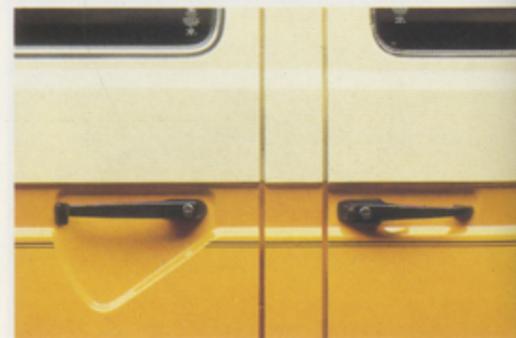
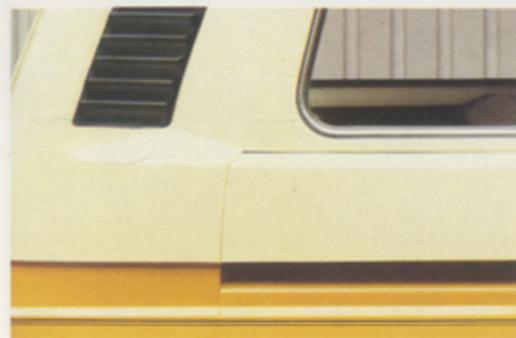
zurechtkommen. Und die Profis, die sonst mit geübter Hand und geeichtem Augenmaß Laster jeder Größe durchs Verkehrsgewühl fädeln, die werden mit dem neuen Transporter geradezu ihren Spaß haben.

Nun mal langsam, werden Sie jetzt vielleicht denken: Der neue Transporter sieht ja viel größer und breiter aus als der alte – wie kann der da bloß handlicher sein?

Jawohl, Sie haben richtig gesehen: Der neue

Volkswagen Transporter ist tatsächlich gewachsen. Nur: Er hat an den richtigen Stellen zugelegt. Und er hat eine Technik mitbekommen, die dieses Mehr an Raum und Fläche dem, der am Lenkrad dreht, diskret verschweigt.

Wie man dieses kleine Kunststück fertigbringt, können wir Ihnen ruhig ganz offen zeigen. Auf der nächsten Seite.



Tankdeckel abschließbar.

Selbst wenn Sie allein leben, keine Freunde und Verwandte haben, nie einen Anhalter mitnehmen und sich auch nicht zum Busfahrer geboren fühlen.

Wer in Amerika etwas auf sich hält, fährt in einem Van vor. Einen Kleinbus zu fahren, gehört da einfach zum guten Ton. (Einen Volkswagen Bus zu fahren, ist schon fast ein Statussymbol.)

Die Gründe für den Privatmann, eine Großraum-Limousine zu fahren, sind bei uns weitgehend dieselben. Drehen Sie doch mal ein paar Runden mit dem neuen Volkswagen Bus. Dann wissen Sie, was wir meinen. Und steigen vielleicht als Van-Fan wieder aus.

Das alles hat für Sie, der Sie sich hier nicht nur so zum Spaß mit dem neuen Bus beschäftigen, vielleicht zuviel mit Lust und Laune, mit Mode und Geschmack zu tun. Sehen Sie

darum den neuen Volkswagen Bus ruhig mal ganz nüchtern: Zuerst fällt dabei sicher das elegante Äußere dieser Sieben-, Acht- oder Neun-Personen-Limousine ins Auge. Zweifarbig lackiert (wie beim L-Bus), mit Dekorstreifen und allerlei blanken Teilen geschmückt, braucht er sich nun wahrlich auf keinem Boulevard der Welt zu verstecken.

Nun zum Inneren: Die letzte Sitzreihe hat beim Bus eine umklappbare Rückenlehne, so

daß Sie das ohnehin schon große Gepäckabteil auf 1,23 m³ vergrößern können. Durch die große Schiebetür mit ihrem niedrigen Einstieg kann jeder gelassen seinen Sitz erreichen. Und dort das hübsche und komfortable Interieur des neuen Bus in Augenschein nehmen.

Da gibt es allerdings so viel Neues, Praktisches und Schönes zu sehen, daß wir es auf der nächsten Seite einmal im Detail begutachten sollten.



Kopfstützen, Sicherheitsgurte und beheizbare Heckscheibe: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Fühlen Sie sich ruhig ganz wie zu Hause.

Der Volkswagen Bus ist wie ein Zuhause auf Rädern: Alles ist zum Wohlfühlen wie geschaffen. Feine Polsterstoffe strahlen Behaglichkeit und Wärme aus. Die Seitenwände sind natürlich verkleidet, wie in guten Stuben so üblich. Überall freundliche Farben und, dank der großen Scheiben, angenehme Lichtverhältnisse.

Für ein prima Klima auf allen Plätzen sorgt ein völlig neues Heizungs- und Lüftungssystem: Durch Lüftungskanäle und vier sogenannte Jet-Düsen läßt sich die Luft an jeden Platz des Busses leiten und individuell dosieren. Egal, ob Sie auf der mittleren oder auf der letzten Bank sitzen.

Apropos sitzen: Bei den Passagiersitzen haben wir auf die Federkerne verzichtet und statt dessen anatomisch geformte Schaumstoff-

sitze eingebaut. Schließlich lädt das Innere des Busses förmlich zu langen Reisen ein.

Und auch die Ohren werden nach Langstrecken nichts zu klagen haben: Ist das Geräuschniveau im neuen Transporter ohnehin schon niedrig, so wird es im Bus durch eine moderne Dämpfungs-Technologie noch niedriger. Selbstverständlich sind überall auch genügend Armlehnen, Haltegriffe und Halteschlaufen für den Fall, daß der Fahrer – und

das können wir ihm schließlich nicht verdenken – eine Paßstraße mal in etwas forscherer Gangart heraufzieht. Das sorgsam abgestimmte Fahrwerk mit seiner sportlichen Schräglenker-Hinterachse ist zum Kurvenfahren schließlich wie geschaffen.

Aber das probieren Sie wohl am besten einmal selber aus.



Und nun möchten wir Ihnen noch ein paar Leute vorstellen.

Vielleicht fehlt Ihnen nämlich noch das Geld, oder Sie machen sich Gedanken darüber, wie Sie Ihr neues Auto versichern sollen, was an Zubehör zu gebrauchen wäre und so weiter. Bei all dem helfen Ihnen unsere V.A.G Partner.

Die V.A.G Partner besorgen Ihnen das

fehlende Geld über unsere Kredit Bank. Schnell und zu günstigen Konditionen.

Sie beraten Sie mit dem V.A.G Versicherungs Service (VVD) in vielen europäischen Ländern und bieten Ihnen von der Vollkasko-Versicherung bis zur Urlaubs-Versicherung alles, was Sie brauchen.

Sie rechnen Ihnen auch gern mal vor, ob Sie

durch das V.A.G Leasing, bei dem Sie das Auto nur mieten, Geld sparen können.

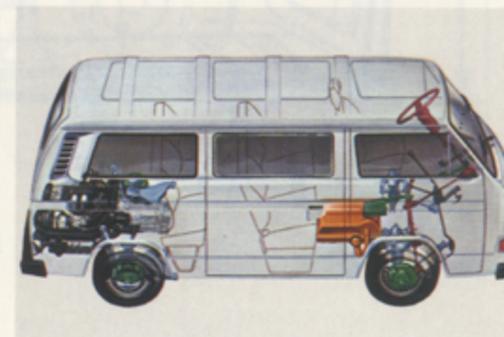
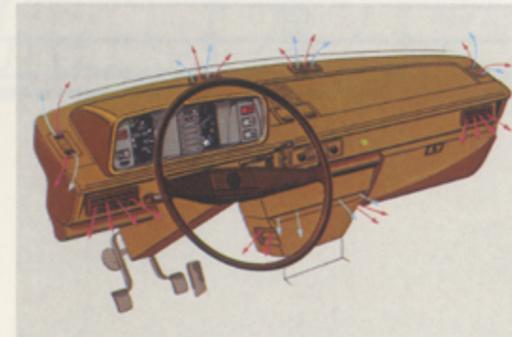
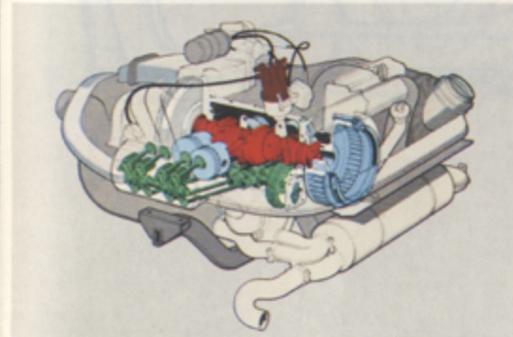
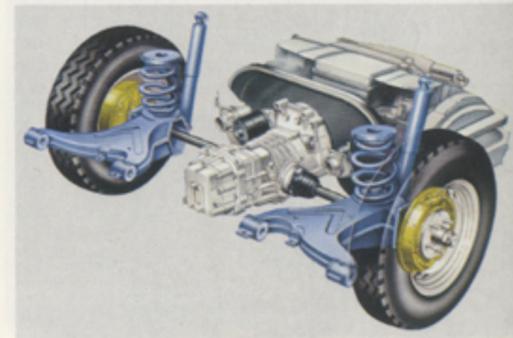
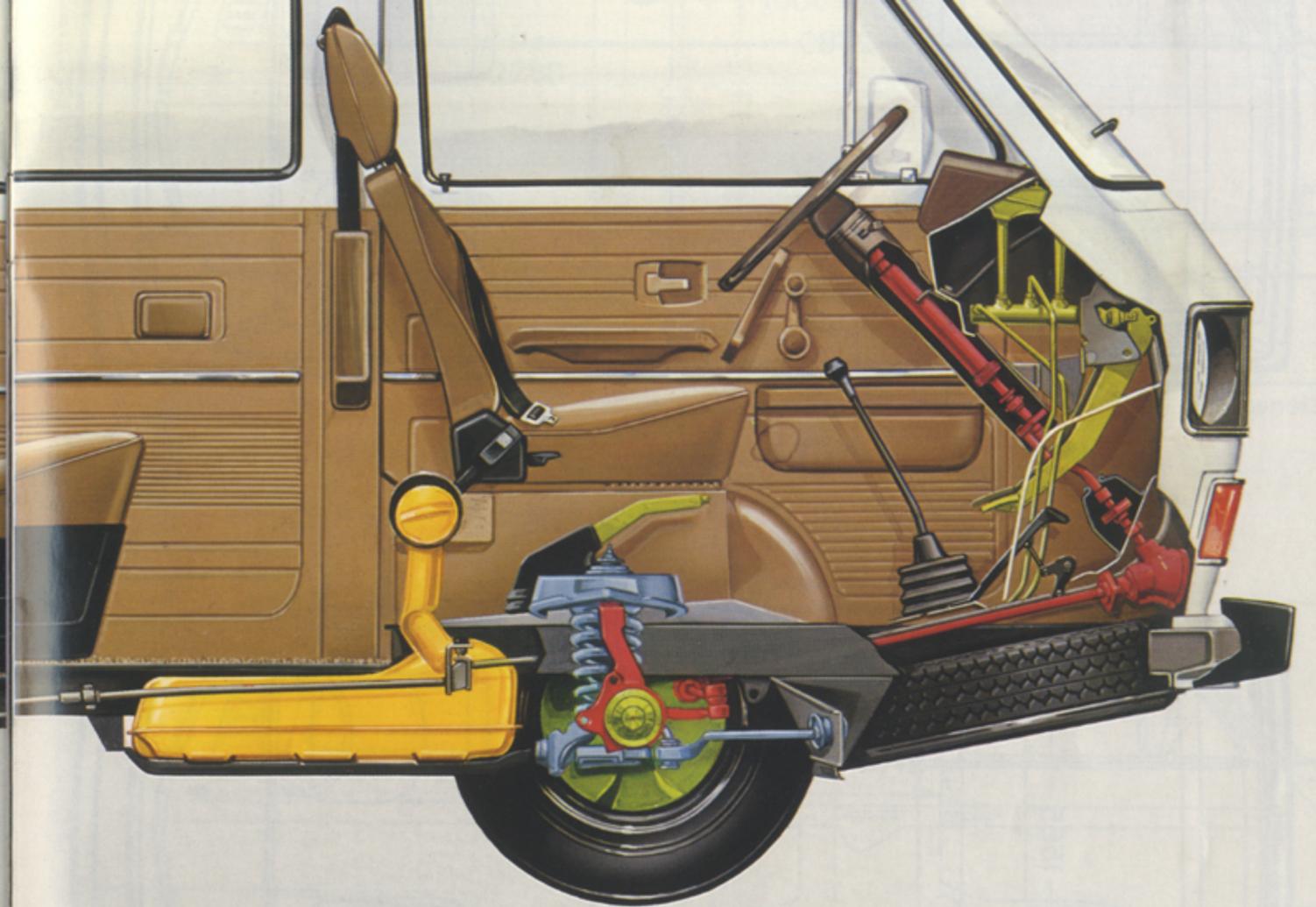
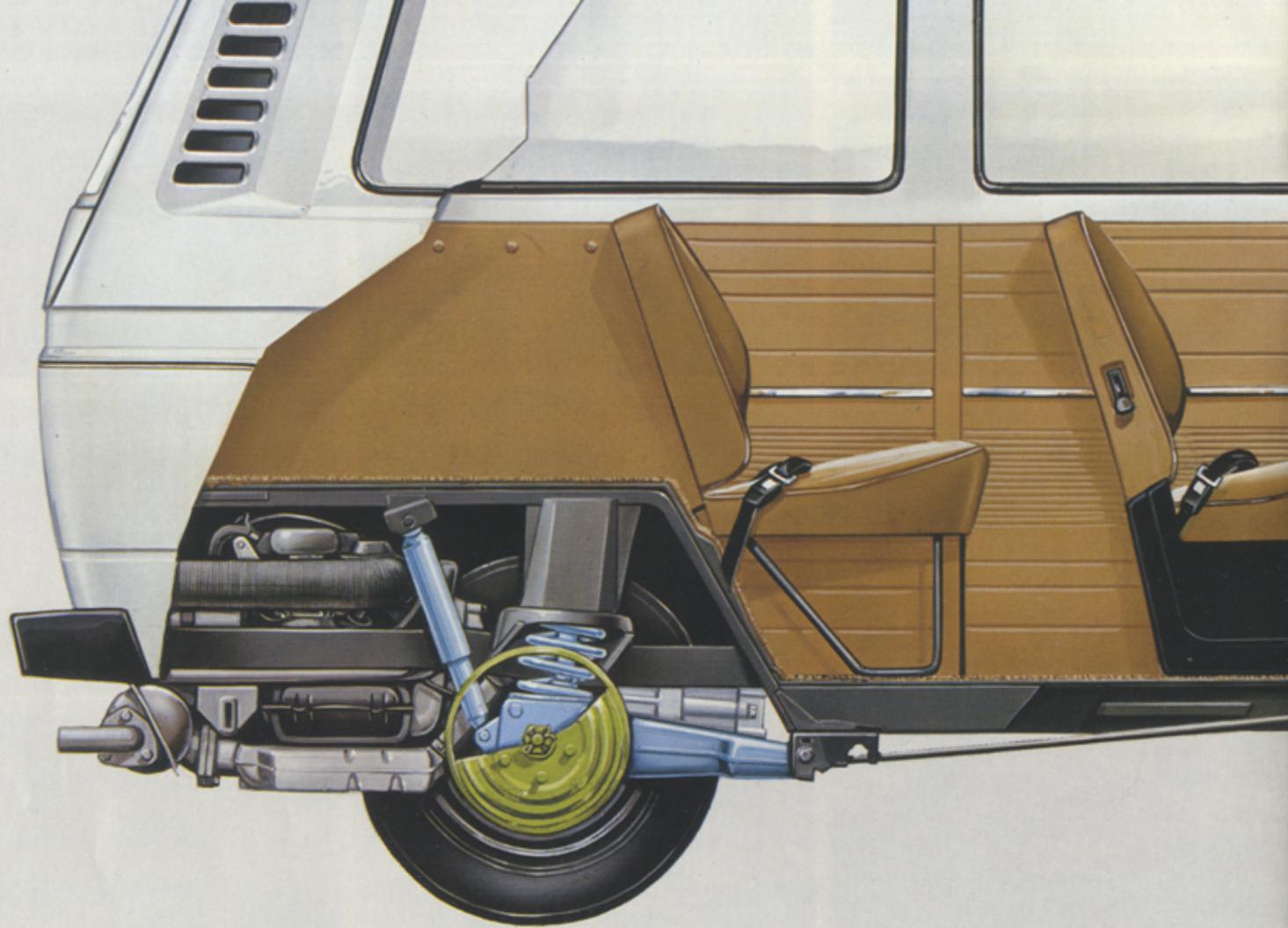
Für Ihre Sonderwünsche können Sie sich an den V.A.G Zubehör Service wenden.

Beim V.A.G Service pflegen und reparieren die V.A.G Partner Ihr Auto nach dem neuen V.A.G Service System, durch das sie Ihnen schon vorher genauer sagen können, wie lange

es dauern und wieviel es kosten wird.

Wenn Sie es ganz eilig haben, hilft Ihnen der V.A.G Express Service ohne Voranmeldung.

Und wenn die Not am größten ist, nämlich bei Pannen an Sonn- und Feiertagen, ist Ihnen immer ein V.A.G Partner am nächsten: mit dem V.A.G Weekend Service.



Und nun kommen hochinteressante Fachausdrücke, Maßskizzen, Zahlen, Gewichte etc.

Auf dieser Seite möchten wir Ihnen zunächst zeigen, wie es beim neuen Transporter drinnen aussieht, und wie es bei ihm mit der Sicherheit bestellt ist.

Zur Sicherheit des neuen Transporters gehört das aufwendige Fahrwerk: Doppelquerlenker-Vorderachse, Drehstabilisator vorn, Einzelrad-

aufhängung vorn und hinten, Schräglenker-Hinterachse, die Sicherheits-Lenkung, die Zweikreis-Bremsanlage mit einem Bremskraftregler und, beim 2,0-Liter-Motor, mit einem Bremskraftverstärker. Zur Sicherheit gehört auch die unerschütterliche Straßenlage. Sie wird besonders durch die Achslastverteilung erreicht: vorn das Gewicht des Fahrers, hinten das des Motors, dazwischen die Ladung.

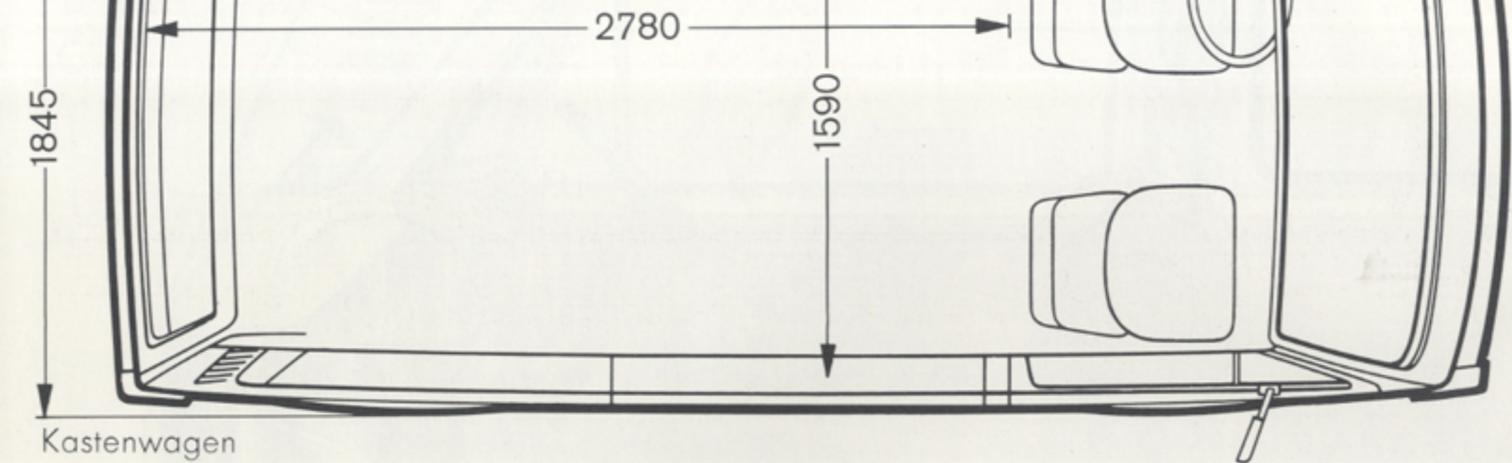
Die luftgekühlten Motoren haben eine ge-

ringe Bauhöhe, was voll dem Laderaum zugute kommt. Der Tank und das Reserverad liegen des besseren Schwerpunkts wegen im vorderen Teil des Fahrzeugs.

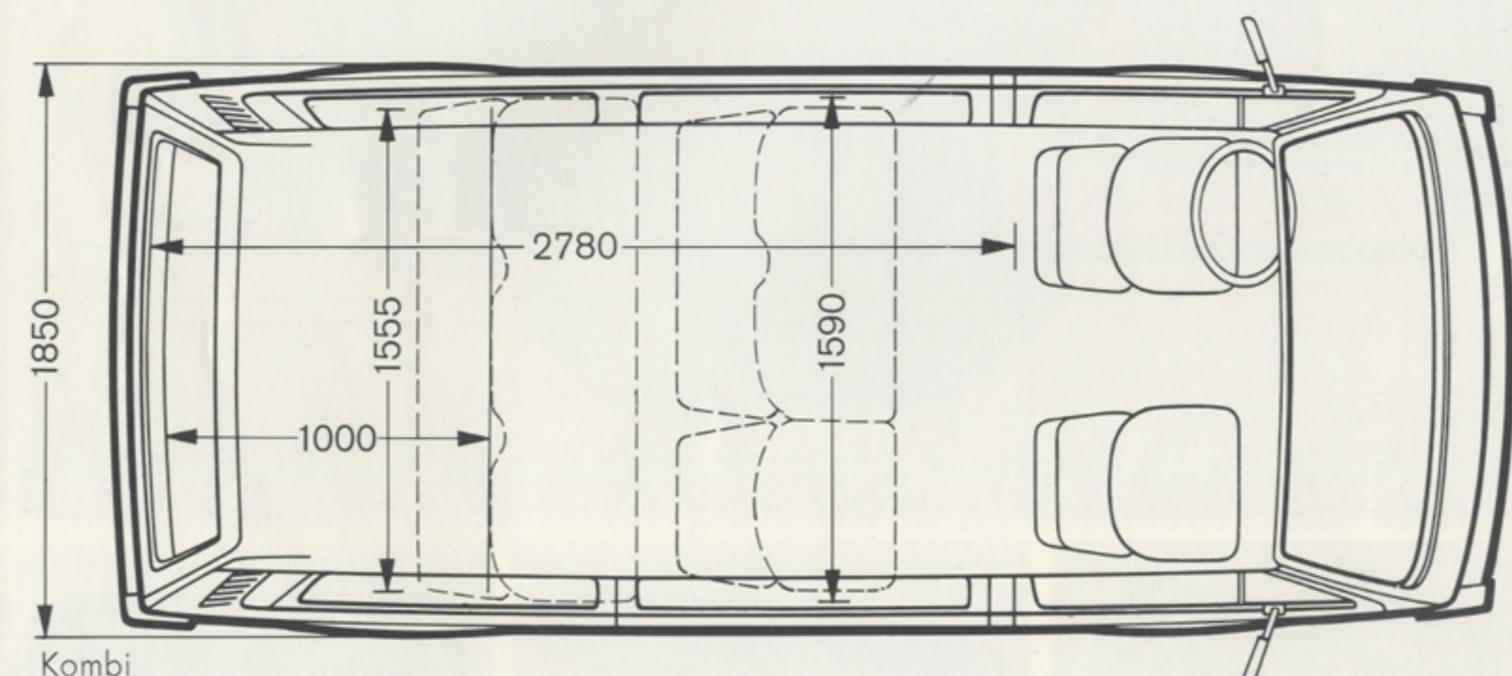
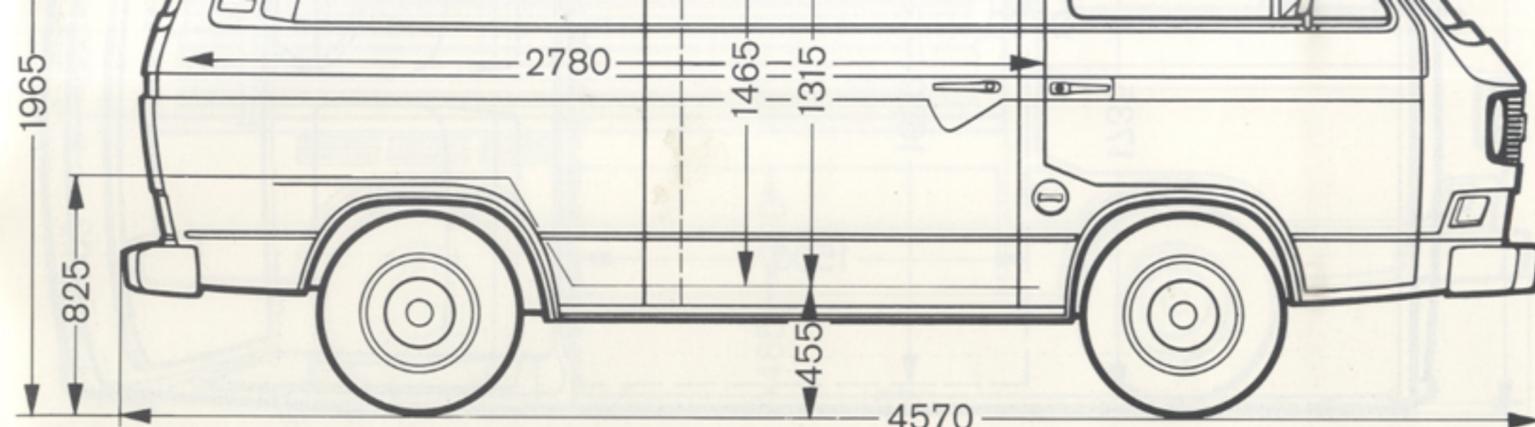
Selbstverständlich haben wir dem Volkswagen Transporter ein in langen Versuchen ausgeklügeltes Sicherheitssystem eingebaut: Die Aufprallenergie wird zunächst einmal über die Stoßfänger und dann von einem wagenbreiten Deformationselement aufgefangen und

abgebaut. Dieses Element wiederum stützt sich auf einen Gabelrahmen mit einprogrammierter Energieaufnahme in der Bodengruppe ab. Die Fahrerhaustüren sind zusätzlich mit Längsträgern verstärkt. Die Sicherheits-Lenksäule wurde mit einem Ausklinkelement und zwei verformbaren Knickstreben gesichert.

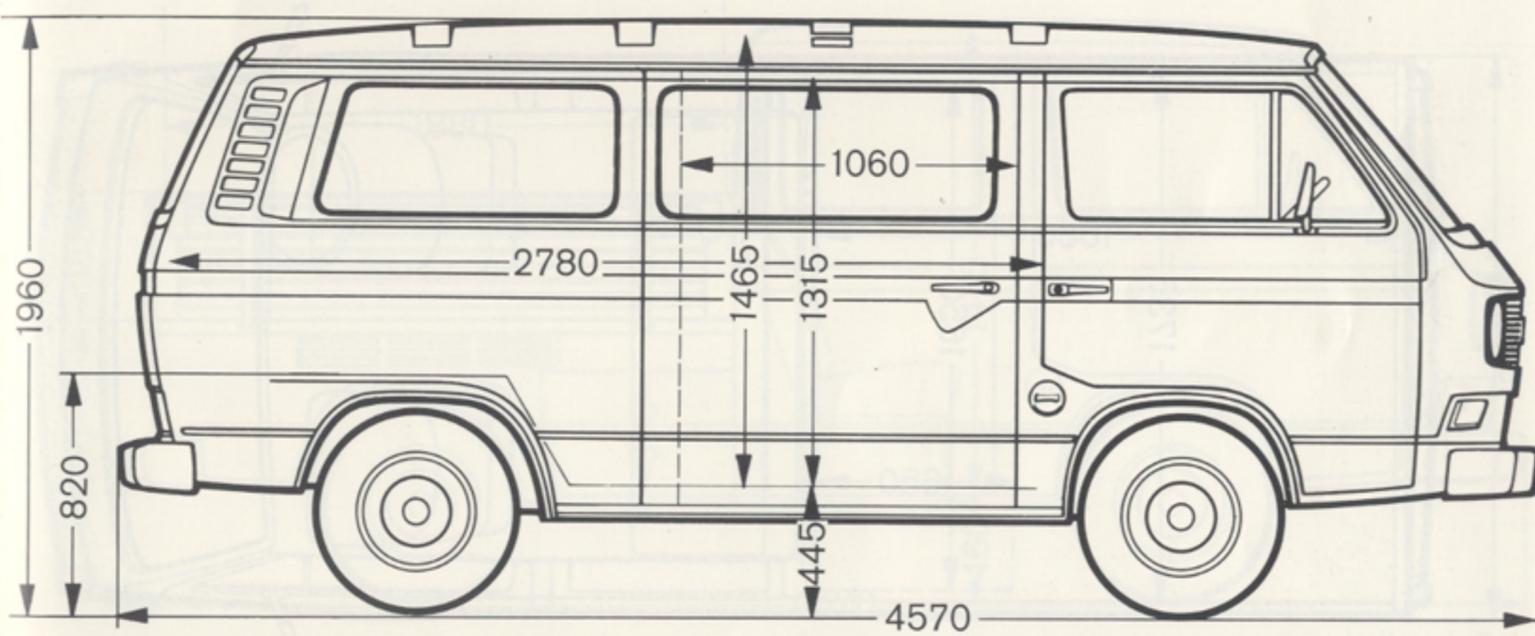
Sie sehen: Sicherheit wird beim Volkswagen Transporter sehr ernst genommen. Aber das gehört sich auch so.



Kastenwagen



Kombi



Wie lang? Wie breit? Wie hoch? Wie schwer?

Die meisten von Ihnen wissen wohl schon ganz genau, was sie im neuen Transporter so alles transportieren wollen. Wie breit die Stoffballen sind, wie schwer die Heizkörper oder wie lang die Bohnenstangen. Auf den nächsten beiden Seiten haben wir Ihnen darum die Transporter Modelle einmal vermessen.

Kastenwagen (Abweichungen für 2,0-Liter-

Modelle in Klammern) Leergewicht mit Fahrer 1365 kg (1395 kg); zul. Achslasten vorn/hinten 1100/1300 kg; Nutzlast je nach Lastverteilung bis zu 995 kg (965 kg); zul. Gesamtgewicht 2360 kg.

Hochraumkastenwagen (Abweichungen für 2,0-Liter-Modelle in Klammern) Leergewicht mit Fahrer 1415 kg (1445 kg); zul. Achslasten vorn/hinten 1100/1300 kg; Nutzlast je nach Lastverteilung bis zu 945 kg (915 kg); zul. Gesamt-

gewicht 2360 kg.

Kombi* (Abweichungen für 2,0-Liter-Modell in Klammern) Leergewicht ohne Fahrer, mit Sitzeinrichtung 1365 kg (1395 kg); zul. Achslasten vorn/hinten 1100/1300 kg; Nutzlast je nach Lastverteilung mit Sitzeinrichtung bis zu 995 kg (965 kg); zul. Gesamtgewicht 2360 kg.

Hochraumkombi* (Abweichungen für 2,0-Liter-Modelle in Klammern) Leergewicht ohne Fahrer, mit Sitzeinrichtung 1415 kg (1445 kg);

zul. Achslasten vorn/hinten 1100/1300 kg; Nutzlast je nach Lastverteilung mit Sitzeinrichtung 945 kg (915 kg); zul. Gesamtgewicht 2360 kg.

Bus (Abweichungen für 2,0-Liter-Modelle in Klammern) Leergewicht ohne Fahrer 1410 kg (1440 kg); zul. Achslasten vorn/hinten 1100/1300 kg; zul. Gesamtgewicht 2310 kg.

*] Bei Ausstattung ohne Sitzeinrichtung erhöht sich die Nutzlast um 65 kg



· Nebelschlußleuchte, beheizbare Heckscheibe und Kopfstützen: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Schräglenker-Hinterachse, Einzelrad-aufhängung rundum – alles dran, was ein anspruchsvoller Wagen eben so braucht.

Wie sonst nur bei hochklassigen Personewagen wurde beim neuen Transporter kein Aufwand gescheut, um ihm ein wahrhaft vorbildliches Fahrverhalten mitzugeben: So haben wir das Fahrwerk mit einer Doppelquerlenker-Vorderachse und einer Schräglenker-Hinter-

achse ausgerüstet. Um die Sache komplett zu machen, haben wir den Radstand verlängert, die Spur erheblich verbreitert und das Ganze dann einer sorgfältigen Feinabstimmung unterzogen. Herausgekommen ist dabei ein Fahrwerk, das es mit vielen Pkw aufnehmen kann.

Die vorhin bereits gelobte Handlichkeit des neuen Transporters ist außer diesem Fahrwerk natürlich noch einer Reihe weiterer technischer Spezialitäten zu verdanken. Zum Beispiel: Die

Schwerpunktlage des Wagens wurde verbessert, die Federwege vergrößert und der Wendekreis um 1,8 Meter verkleinert.

Den entscheidenden Anteil am guten Fahrverhalten des neuen Transporters hat allerdings die ausgewogene Achslastverteilung: Wie wir selbst feststellen mußten, ist das Konzept „Fahrer vorn – Motor hinten – Ladung in der Mitte“ einfach nicht zu schlagen. Ob beladen oder leer, ob in der Ebene oder am Berg, ob in

der Wüste, durch Schlamm oder auf Schnee – der neue Transporter marschier! Dank seiner luftgekühlten Motoren (mit 1,6 Liter 37 kW oder 2,0 Liter 51 kW), der guten Bodenhaftung seiner Antriebsräder und der gleichmäßigen Achslastverteilung.

Dieses unveränderte Antriebskonzept ist sicher auch der Grund für den 31 Jahre langen und 5 Millionen Stück schweren Erfolg des Transporters.



Nebelschlußleuchten und Kopfstützen: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Und nun zum geschäftlichen Teil.

Komfort hin – Handlichkeit her, ein Transporter ist in erster Linie zum Transportieren da. Und diese Arbeit soll er ohne Murren und Extratouren treu und vor allem für wenig Geld erledigen.

Was die Treue, die Zuverlässigkeit und die Wirtschaftlichkeit betrifft, kann der Volkswagen Transporter wohl allen anderen Vorbild sein: Fleißig und anspruchslos tut er in aller Welt

seine Pflicht, läßt sich auch rauheste Behandlung durch Fahrer und Frachten gefallen, steckt Hitze, Frost, Schlamm und Schlaglöcher weg wie nichts.

Der neue Transporter ist da natürlich aus dem gleichen Holz geschnitzt, also genauso robust, genauso wirtschaftlich und genauso langlebig.

An einem Punkt werden Transporter-Fahrer allerdings jetzt zweimal hinsehen müssen: Der Motor macht sich jetzt im Heck so klein und

flach, daß man ihn – besonders beim Blick von hinten – fast schon übersehen könnte. Der Raum über dem Motor ist damit volle 40 % größer geworden. Und damit man da beim Ein- und Auspacken gut herankommt, ist aus der ehemaligen Heckklappe eine regelrechte Frachtluke geworden.

Durch die tieferliegende Ladefläche, die Vergrößerung der Innenraumhöhe und die Verlegung des Reserverades nach vorn unter

das Fahrzeug wurde der gesamte Laderaum um 0,7 Kubikmeter geräumiger. Und da wir gerade beim Vergrößern sind: Die seitliche Schiebetür ist auch ein gutes Stück gewachsen.

Bleibt also festzustellen, daß der neue Transporter für Personen genauso wie für Lasten genau der richtige Kraftwagen ist.



Genug der vielen Worte, jetzt geht's los.

Weil man auf dem Reißbrett allein nun mal keine erstklassigen Autos bauen kann, sind wir mit dem neuen Transporter immer wieder und immer wieder aufs Testgelände gegangen.

Und auch für Sie ist ja z. B. die Schräglenker-Hinterachse solange bloß von theoretischem Wert, bis Sie erfahren, was man damit auf der Straße anstellen kann.

Die praktische Erprobung hatte vor allem das Ziel, dem neuen Transporter das bestmögliche Fahrverhalten unter allen Bedingungen anzu-erziehen. Ganz gleich, wie glatt oder wie holperig die Straße ist, wie heiß die Sonne oder wie stark der Regen.

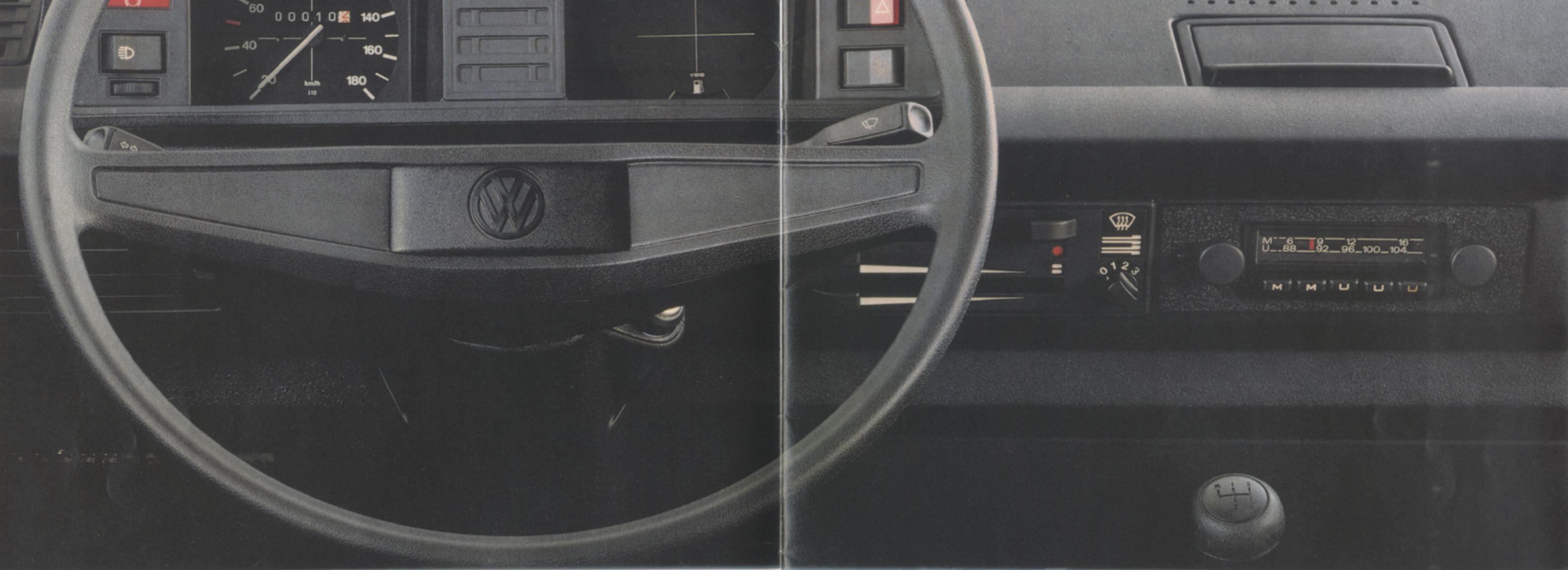
Und es wurde geprüft, wie sich Handlichkeit, Bedienungskomfort und Fahrkomfort, die wir dem neuen Transporter in der Konstruktion mitgegeben haben, in der Praxis auswirken.

Da hat sich gezeigt, daß sich der Aufwand für das Fahrwerk gelohnt hat: Die Einzelradaufhängung an allen vier Rädern, die besagte Schräglenker-Hinterachse und die Doppelquerlenker-Vorderachse halten auf der Straße, was sie auf dem Reißbrett versprechen.

Natürlich wurden im Fahrversuch auch noch viele andere Details auf ihre Alltagstauglichkeit hin untersucht. Zum Beispiel die Geräusch-

dämpfung: Dank einer völlig neuen Dämpfungstechnologie geht es im neuen Transporter auch bei höheren Geschwindigkeiten und schlechteren Straßen auffallend leise zu.

Wie handlich die ganze Bedienung des neuen Transporters beim Kurven, Bremsen, Zurücksetzen und Einparken ausgefallen ist, merken Sie schon gut auf diesen Bildern. Besser aber noch auf einer Probefahrt.



Im Bild: Bus-Modell. Autoradio, Gebläse für Frischluftanlage und Polsterleiste auf Armaturentafel: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Moment mal: Das soll das Fahrerhaus eines Transporters sein?

Nun gut, wir geben zu, daß das hier alles nicht sehr nach Arbeit riecht, sondern mehr nach Gemütlichkeit, Entspannung und Feierabend. Aber mal andersherum gefragt: Warum soll sich bei Nutzfahrzeugen die Ausstattung immer auf unterster Ebene bewegen? Arbeiten ist schon schwer genug. Und darum haben wir das Fahrerhaus des neuen Transporters einfach

ein bißchen schöner und wohnlicher gemacht.

Dabei wurden Sitze, Rückhalte-Einrichtungen, Bedienungs- und Kontrollorgane so ausgelegt, daß Leuten jeder Statur größtmögliche Bequemlichkeit geboten wird. Ganz gleich, ob sie, wie 95 % der Männer, bis zu 186 cm groß sind. Oder ob sie, wie 5 % der Frauen, unter 147 cm messen.

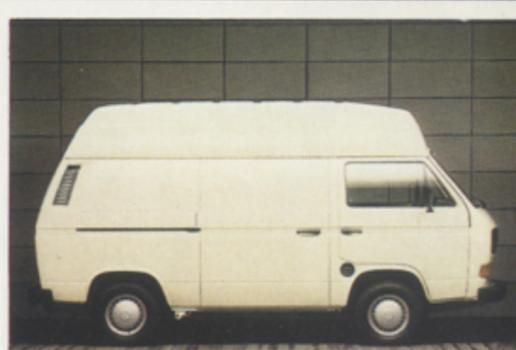
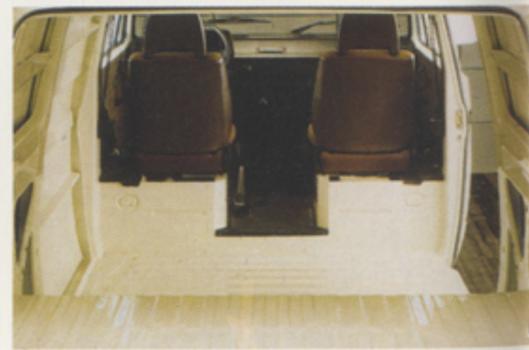
Für ein gutes Klima sorgt eine moderne und wirkungsvolle Heiz- und Belüftungsanlage. Mit

einer schnellen, zug- und geräuscharmen Frischluft-Erneuerung und einer ebenso schnellen Aufwärmung des Innenraumes: In maximal 18 Sekunden wird das Luftvolumen im Fahrerhaus erneuert. Die Sitze im Fahrerhaus sind statt des üblichen Federkerns aus anatomisch geformtem Schaumstoff. Der Verstellbereich der Sitze beträgt jetzt 210 mm.

Sehr angenehm sind auch die vielen Kleinigkeiten, z. B. das Ablagefach unterhalb der

Armaturentafel und die Kleiderhaken.

Große Fensterflächen unterstreichen den Charakter des neuen Transporters: Die Frontscheibe wurde um 21 % vergrößert, der dadurch vergrößerte Blickwinkel ist vor allem in der Stadt und bei über der Fahrbahn hängenden Ampeln von Vorteil. Der Bus und der Kombi haben rundum 22 % mehr Fensterflächen bekommen. Die Heckscheibe wurde bei allen fast auf das Doppelte vergrößert.



Kopfstützen und Stoffsitzebezüge: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Es wäre doch gelacht, wenn unter den 5 Grundtypen des neuen Transporters nicht auch einer für Sie dabei wäre.

Es war nämlich unser Ehrgeiz, den neuen Transporter so zu bauen, daß man damit so gut wie jedes Transportproblem aus der Welt schaffen kann. Und nun wollen wir mal sehen, ob uns das auch bei Ihnen gelingt.

Fangen wir mit dem Arbeitstier im Programm

an, mit dem Kastenwagen. Bei ihm läuft die Arbeit nach der Devise: Türen auf und immer rein mit allem, was kommt. 5,7 Kubikmeter wollen gefüllt und bis zu 1,0 Tonnen wollen genutzt sein.

Da der Motor sich im Heck ganz flach macht und außerdem Tank und Reserverad nach vorn verlegt worden sind, steht jetzt erheblich mehr Platz zur Verfügung. Und an diesen Platz

kommen Sie jetzt auch viel leichter heran. Denn dank der fast doppelt so großen Heckklappe können Sie jetzt allseitig hineinlangen. Zum Einladen, Umladen, Durchladen und Ausladen.

Und wenn Sie den Ölstand kontrollieren wollen oder Öl nachfüllen müssen, so klappen Sie einfach die Kontrollklappe hinter dem Nummernschild herunter.

Vom Laderaum ins Fahrerhaus brauchen Sie

beim Kastenwagen übrigens nicht außen herumzugehen, sondern können die Abkürzung durch den 400 mm breiten Durchgang zwischen den Sitzen nehmen. Sollten Sie diesen praktischen und vielseitigen Mitarbeiter noch nicht gebrauchen können, dann blättern Sie bitte um.



Sicherheitsgurte und Kopfstützen: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Wie Sie hier sehen, tut ein bißchen Holz auch einem so modernen Auto durchaus gut.

Wer die guten alten Hartholzleisten auf der Ladefläche dieses Pritschenwagens für überflüssig hält, der hat vermutlich noch nie mit so einem Auto gearbeitet.

Denn dann wüßte er um die muskel-schonende Wirkung dieser zwölf Latten beim Verschieben und Verstauen der Ladung.

Und dann wüßte er auch, daß es bei Regen keiner Ladung angenehm sein kann, im Nassen herumzustehen: Unsere Hartholzleisten verhindern genau das. Sie sehen, beim neuen Transporter haben wir auch an den berühmten Teufel gedacht, der im Detail steckt und einem die tägliche Arbeit ganz schön schwermachen kann.

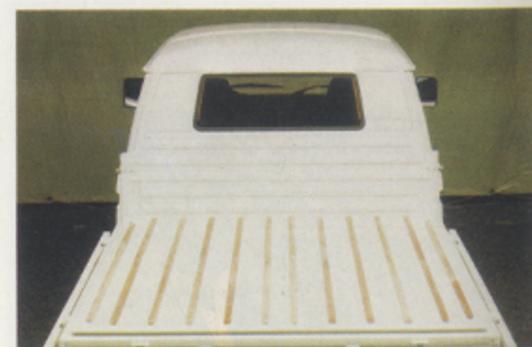
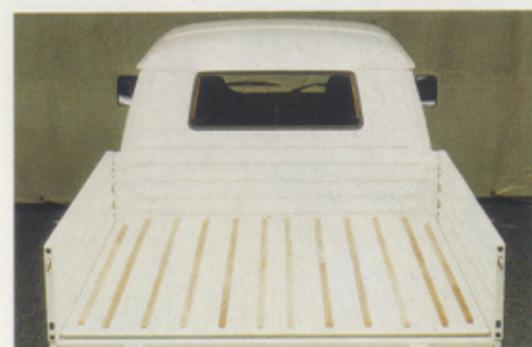
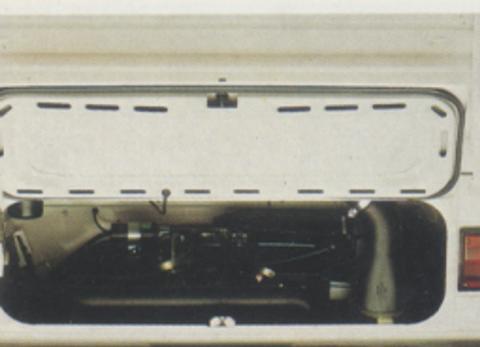
Falls Sie übrigens Ihre Ladung gar nicht erst dem Regen aussetzen wollen, bauen wir Ihnen

auf Wunsch auch ein Dach aus Plane und Spriegel über die Ladefläche – das macht dann immerhin 5,75 Kubikmeter Laderaum. Ansonsten stehen Ihnen beim Pritschenwagen 4,73 Quadratmeter Ladefläche zur Verfügung, rundum gut eingepackt in stabile Ladebordwände aus Stahl, die mit ein, zwei Handgriffen gut abgeklappt werden können.

Für so beliebte Gegenstände wie Werkzeug, Bohrmaschinen u. ä. gibt es unter der Lade-

fläche noch einen extra Tresorraum mit 0,97 Kubikmeter Inhalt. Abschließbar, wie der Name schon sagt.

Sollte Ihnen das alles immer noch zu wenig sein, so empfehlen wir Ihnen die Großraum-Holzpritsche mit 5,2 Quadratmetern Ladefläche und einer Länge von 2,86 Metern. Und wenn Sie außer einer Pritsche auch noch Platz für fünf Leute brauchen, so bringt uns das auch noch nicht in Verlegenheit. Siehe nächste Seite.



Sicherheitsgurte, Kopfstützen und beheizbare Heckscheibe: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Schauen Sie mal, zwei Autos!

Oft braucht man für die gleiche Strecke zwei Autos: eins für die Leute und eins für Material und Geräte. Bei der Doppelkabine haben Sie die Handwerker und ihr Zeug in einer Fuhre zusammen: vorn zwei bequeme Einzelsitze und eine dreisitzige Bank. Dahinter fast drei Quadratmeter Ladefläche, die Sie mit Plane und Spriegel auf rund vier Kubikmeter Laderaum aufstocken können.

Daß Sie Ihre Truppe in der Doppelkabine auch auf längere Touren schicken können, ohne daß auf der Hinterbank böse Worte fallen, verdanken Sie dem bereits am Anfang beschriebenen Konzept des neuen Transporters: Da haben wir Ihnen ja einiges über die Pkw-Eigenschaften dieses Autos erzählt, über Geräuschdämpfung, Fahrkomfort, Lüftung und Straßenlage. Und dabei haben wir nicht zuletzt an Ihre Leute in der Doppelkabine gedacht.

Denn was hat man schließlich davon, wenn man zwar gleich mit allen Geräten und Werkzeugen an der Baustelle ankommt, auf der Fahrt aber so durchgeschüttelt worden ist, daß man sie kaum mehr in die Hand nehmen kann. Unter der hinteren Sitzbank steht noch ein Extraraum von 0,18 Kubikmetern zur Verfügung. Gut geeignet für empfindliches Werkzeug oder Wertsachen. Und wenn das nicht reicht: Unter der Ladefläche der Doppelkabine gibt es einen

zusätzlichen, verschließbaren Tresorraum mit 0,42 Kubikmetern Inhalt. Wenn Sie nun weder nur Fracht zu befördern haben, noch gleichzeitig ein bißchen Fracht und ein paar Leute, also wenn nun alle bisher gezeigten Modelle des neuen Transporters für Sie nicht in Frage kommen, weil Sie immer abwechselnd sehr viel Fracht und sehr viele Leute transportieren müssen, dann haben wir dafür auch noch eine Lösung.



Fahrgastsitze, Sicherheitsgurte, Kopfstützen und Stoffsitzebezüge: Mehrausstattungen gegen Aufpreis.

Wie das halt manchmal so geht: Heute neun Leute nach Hannover bringen, morgen 45 Kanister Farbe vom Lager holen, übermorgen Farbe, Tapeten, Werkzeug und fünf Mann auf die nächste Baustelle schicken.

Vom Transporter gibt es noch eine besonders variable Variante, den Kombi. Hier sind Ihrer Fantasie und Ihren Transportproblemen keine Grenzen gesetzt:

Entweder mehr Ladung oder mehr Leute ist das Motto, nach dem Sie hier die Sitzbänke ein- und ausbauen können. Zahlreiche Kombinationen sind möglich. Wie der Kastenwagen, mit dem er auch die Abmessungen und die Türen gemein hat, kann der Kombi fast 1000 kg vertragen. Dafür, daß sich Ihre Mitreisenden im Kombi nicht wie Stückgut vorkommen, sorgen außer den Fenstern natürlich noch einige andere Kleinigkeiten. Zum Beispiel das

Heizungs- und Lüftungssystem, die üppigen Platzverhältnisse auf allen Sitzen und der Fahrkomfort und die angenehme Straßenlage dieses Autos.

Und Ihrer Fracht gegenüber benimmt er sich wie ein ordentliches Nutzfahrzeug: Durch seine große seitliche Schiebetür und die breite Heckklappe schluckt er immerhin 5,7 Kubikmeter, wenn Sie die beiden hinteren Sitzbänke ausgebaut haben.

Alles in allem also ein Auto, das für jeden Spaß und jeden Ernst zu haben ist. Zumal es ihn auch als Hochraum-Kombi mit 7,6 m³ Laderaum gibt. Für höhere Frachten oder große Leute mit Zylinder.

Wenn allerdings Fracht weniger Ihr Thema ist und Sie um so mehr mit Kindergeburtstagen, Betriebsausflügen, Gruppenreisen zu tun haben, empfehlen wir Ihnen die nächste Variante vom neuen Transporter: den Bus.

A photograph showing the rear three-quarter view of a white Volkswagen van. The van is parked in front of a light-colored wall. The rear window is visible, showing a brown interior seat. Below the window, the word "VOLKSWAGEN" is printed in black on a white background. At the bottom left, there is a rectangular taillight with red and orange sections. To the right of the taillight is a license plate with the text "WOB-1".

VOLKSWAGEN

WOB-1