

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 42 (1980)

Heft: 10

Rubrik: Jedes 4. Nutzfahrzeug ist ein VW

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VW seit 26 Jahren das meistverkaufte Nutzfahrzeug der Schweiz

Jedes 4. Nutzfahrzeug ist ein VW

Der neue VW-Transporter

Am wirtschaftlichen Wiederaufschwung Anfang der fünfziger Jahre hatte auch der Transporter aus dem VW-Werk Anteil. Nach dem Abschluss seiner Entwicklung auf der Grundlage des von Professor Porsche geschaffenen VW-Käfers ging der Lieferwagen im März 1950 in Produktion. Er versetzte Gewerbetreibende aller Art, die Transportwirtschaft und den Handel in die Lage, kleine und grosse Güter bis 800 kg, später bis 1000 und 1200 kg, schnell und rationell an Ort und Stelle zu befördern. In seinen verschiedenen serienmäßig hergestellten Ausführungen entwickelte sich der VW-Transporter in kurzer Zeit zum Marktführer seiner Klasse und trat im Lauf von rund 30 Jahren einen Siegeszug um die Welt an. So wurden auch in der Schweiz, seit der Einführung im Jahre 1950, rund 130'000 VW-Transporter verkauft. VW deckt heute in dieser Nutzfahrzeugklasse (bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, inkl. Bus und Kombi) rund einen Viertel unseres Marktes ab.

Die Produktionszahl von bis heute über 5 Millionen Fahrzeugen einer Modellreihe

sollte aber für den Hersteller nicht nur Anlass zur Freude und Zufriedenheit sein. Es entstand nach gründlicher Vorarbeit aller an einem neuen Fahrzeugprojekt beteiligten Stellen in Abstimmung mit den Anliegen der Lieferwagenkäufer 1979 ein neuer Volkswagen-Transporter. Der Nachfolger des Typ 2 ist der Transporter, mit dem die Volkswagenwerk AG in der Klasse bis 1 Tonne Nutzlast sicher durch die 80er Jahre fahren will.

Dass sich die Techniker in Wolfsburg nach 30 Jahren Erfahrung mit dem Heckmotor-Konzept erneut für diese Lösung entschieden, hat nichts mit dem Beharren auf einem bewährten Antriebsprinzip oder mit Tradition zu tun. Der Entschluss zum Bau eines grundlegend neuen Transporters nach bewährtem Rezept ist vielmehr das Ergebnis einer konsumenten-orientierten Nutzwertanalyse auf der Grundlage wichtiger Unterscheidungskriterien für ganz verschiedene Fahrzeugkonzepte.

Volkswagen LT-Programm

Nach dem Erscheinen der LT-Frontlenkfahrzeuge 1975 haben sich auch die gros-

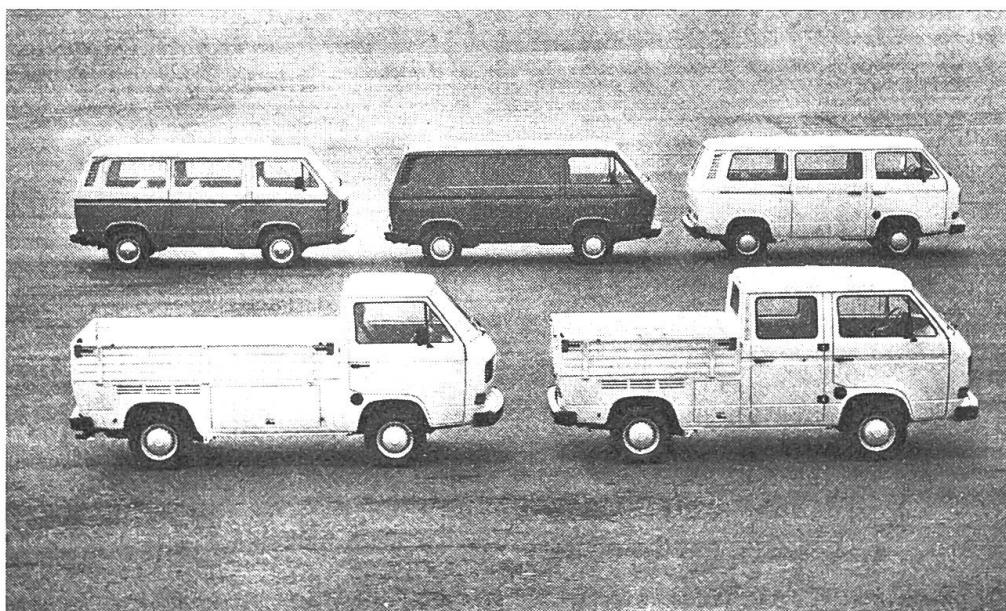


Abb. 1:
Das Typenprogramm des neuen Volkswagen-Transporters für rationelle Personen- und Güterbeförderung steht von Anfang an in voller Breite zur Verfügung: 7-/8- und 9-Sitzer-Busse, Kastenwagen, Kombi mit und ohne Be- stuhlung, Pritschenwagen und Pritschenwagen mit Doppelkabine für den gemischten Schnellverkehr in Stadt- und Überland- einsatz.

Abb. 2:

Der LT wird als Fahrgerüst mit Fahrerhaus und als Chassis mit Windlauf in fünf Gewichtsklassen (LT 28/31/35/40/45), zwei Radständen (2500/2950 mm) und zur Auswahl mit Vierzylinder-Benzinmotor und Sechszylinder-Diesel angeboten. Für Aufbautenhersteller unterschiedlicher Grösse stellt dieses Basisprogramm eine gute Grundlage zur Verwirklichung von Sonderfahrzeugen in einer breiten Modellpalette dar. Eine kleine Auswahl von den vielfältigen Möglichkeiten vermittelt die Fahrzeugaufstellung. Der Fotograf fing die LT-Parade aus der Vogelperspektive ein.



sen VW-Transporter in ihrer Gewichtsklasse schnell einen festen Käuferkreis in der Schweiz erschlossen.

Mit fünf Typenreihen zwischen 2,8 und 4,5 t Fahrzeuggesamtgewicht empfehlen sich die LT-Fahrzeuge in den verschiedenen Ausführungen durch ein im Gesamtgewicht und in der Zuladung lückenlos abgestuftes Angebot. Das gilt einmal für komplett Serientypen wie Kastenwagen, Hochraumkastenwagen, Kombi in normaler Höhe und mit erhöhtem Dach, Pritschenwagen, Doppelkabine und beispielsweise auf der Grundlage von Kombis komplett eingerichtete Campingwagen. Darüber hinaus üben Fahrgestelle mit Fahrerhaus und Fahrgestelle mit Windlauf besondere Anziehungs Kraft als Ausgangsmodelle für Sonder- und Spezialaufbauten aus: Kofferaufbauten in Kunststoff- und Leichtmetallbauweise, Schiebewandaufbauten zur schnellen Beladung von beiden Seiten, Kipper in Zweiseiten- und Dreiseitenausführung, Geldtransporter mit schussicheren Aufbauten, Transportgestelle für Tafelglas und zur Einmannbeladung mit hydraulischem Ladekran, geschlossene Aufbauten mit Ladebordwänden, PW-Transportaufbauten, Hub-

steiger mit hydraulischen Abstützungen zur Durchführung von Montagearbeiten. Der Beförderung von Personen werden LT-Fahrgestelle mit Omnibus-Karosserien durch ihr Komfort-Fahrwerk in besonderem Mass gerecht: City- und Schulbusse, Panoramabusse für die Beförderung von kleineren Reisegesellschaften bis 17/19 Personen.

Die Fahrgestelle stehen ebenso wie die meisten Serienmodelle in zwei Radständen zur Verfügung (2500 und 2950 mm), so dass den Kundenwünschen in doppeltem Sinn entsprochen wird – nach Nutzlast und nach optimaler Laderaum-Dimensionierung.

Im einzelnen hat der LT-Käufer die Auswahl in fünf Tonnagekategorien, und zwar jeweils mit Benzin- und Dieselmotor:

LT 28 LT 28 D – 1 1/4 t Nutzlast,

2,8 t Gesamtgewicht

LT 31 LT 31 D – 1 1/2 t Nutzlast,

3,2 t Gesamtgewicht

LT 35 LT 35 D – 1 3/4 t Nutzlast,

3,5 t Gesamtgewicht

LT 40 LT 40 D – 2,0 t Nutzlast,

4,0 t Gesamtgewicht

LT 45 LT 45 D – 2 1/2 t Nutzlast,

4,5 t Gesamtgewicht

AMAG Presse