

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-

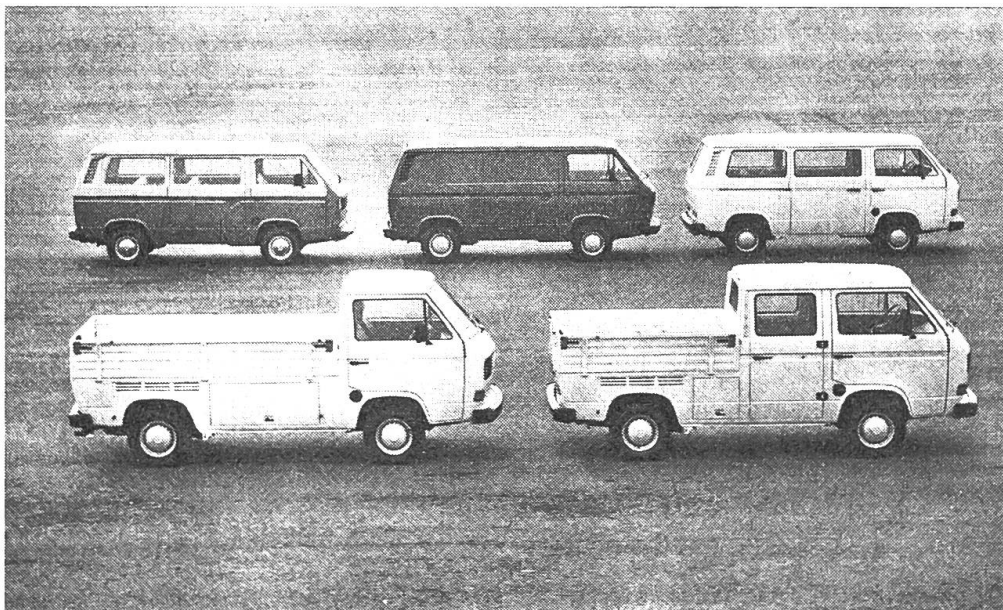


Abb. 1:
Das Typenprogramm des neuen Volkswagen-Transporters für rationelle Personen- und Güterbeförderung steht von Anfang an in voller Breite zur Verfügung: 7-/8- und 9-Sitzer-Busse, Kastenwagen, Kombi mit und ohne Bestuhlung, Pritschenwagen und Pritschenwagen mit Doppelkabine für den gemischten Schnellverkehr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

Abb. 2:

Der LT wird als Fahrge-
stell 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 Aufbauten-
hersteller unterschied-
licher Grösse stellt dieses
Basisprogramm eine gute
Grundlage zur Verwirk-
lichung von Sonderfahr-
zeugen in einer breiten
Modellpalette dar. Eine
kleine Auswahl von den
vielfältigen Möglichkeiten
vermittelt die Fahrzeug-
aufstellung. Der Fotograf
fing die LT-Parade aus der Vogelperspektive ein.



sen VW-Transporter in ihrer Gewichtsklas-
se 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 komplette Se-
rientypen wie Kastenwagen, Hochraum-
kastenwagen, Kombi in normaler Höhe und
mit erhöhtem Dach, Pritschenwagen, Dop-
pelkabine und beispielsweise auf der
Grundlage von Kombis komplett eingerich-
tete Campingwagen. Darüber hinaus üben
Fahrgestelle mit Fahrerhaus und Fahrge-
stelle mit Windlauf besondere Anziehungs-
kraft als Ausgangsmodelle für Sonder- und
Spezialaufbauten aus: Kofferaufbauten in
Kunststoff- und Leichtmetallbauweise,
Schiebewandaufbauten zur schnellen Be-
ladung von beiden Seiten, Kipper in Zwei-
seiten- und Dreiseitenausführung, Geld-
transporter mit schussicheren Aufbauten,
Transportgestelle für Tafelglas und zur Ein-
mannbeladung mit hydraulischem Lade-
kran, geschlossene Aufbauten mit Lade-
bordwänden, 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, Pano-
ramabusse für die Beförderung von klei-
neren Reisegesellschaften bis 17/19 Perso-
nen.

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 Aus-
wahl in fünf Tonnagekategorien, und zwar
jeweils mit Benzin- und Dieselmotor:

LT 28 LT 28 D – 1¼ t Nutzlast,
2,8 t Gesamtgewicht

LT 31 LT 31 D – 1½ t Nutzlast,
3,2 t Gesamtgewicht

LT 35 LT 35 D – 1¾ t Nutzlast,
3,5 t Gesamtgewicht

LT 40 LT 40 D – 2,0 t Nutzlast,
4,0 t Gesamtgewicht

LT 45 LT 45 D – 2½ t Nutzlast,
4,5 t Gesamtgewicht

AMAG Presse