

25!
Volkswagenwerk Aktiengesellschaft · Wolfsburg

Überreicht durch:

AUTO-MAGNER G.M.B.H.
Volkswagen- und Porsche-Händler
Wuppertal-Elberfeld
Uellendoller Straße 245-251
Fernruf 444611/444612 u. 443325



99A



VW Variant







**Schnittige Limousine
und schneller Transportwagen in einem:
repräsentativ, praktisch und robust**



Sie wünschen einen schnellen, eleganten Personenwagen? Hier haben Sie ihn! Sie wünschen ein geräumiges, praktisches Transportfahrzeug? Hier ist es! Beide Wünsche in einem erfüllt der VW Variant. Sein Name ist ein Programm: variabel in seinen Verwendungsmöglichkeiten schließt er als Variante des neuen VW 1500 die Lücke zwischen dieser komfortablen Limousine und dem VW-Kombi-Transporter als wesentlich größerem Nutzfahrzeug. Auch er ist ein echter, rechter VW, konstant in Leistung und Wirtschaftlichkeit, durch und durch ein vernünftiges Automobil.

Sehen Sie sich bitte den VW Variant an, von außen und innen; öffnen Sie Türen und Hauben, setzen Sie sich an den Volant, prüfen Sie die Abmessungen von Fahrgastraum, Nutzraum und Ladefläche, legen Sie strengste Maßstäbe an, und Sie werden objektiv feststellen: ein erstaunlicher Wagen – genau der richtige für einen Mann, der im Wirtschaftsleben steht und etwas darstellen muß, um erfolgreich zu bleiben. Ein repräsentatives Automobil der guten Mittelklasse mit sehr viel Komfort und beträchtlichem Ladevolumen; gleichermaßen geeignet für den Außendienst namhafter Firmen wie für selbständige Unternehmer des Handels und Handwerks, denen ein VW-Transporter bereits zu groß, ein Personenwagen üblicher Bauart häufig zu klein ist. Was den VW Variant zur Kombi-Limousine macht, ist die moderne, elegante Karosserie, deren Dach in voller Höhe bis über das Wagenheck reicht. Dadurch wurde ein großer Laderaum gewonnen, ohne daß der Charakter eines Personenwagens verloren ging. Dieses Optimum an nutzbarem Raum ist in erster Linie der Lage und der Bauweise des Heckmotors zu verdanken, der so flach konstruiert und so niedrig angeordnet ist, daß der über ihm befindliche ebene, mit Leistungsgummi ausgelegte Boden des Stauraums die günstigste Ladehöhe bekommen konnte. Die Tür im Heck ist fast so breit wie der Wagen; sie wird weit nach oben geöffnet und dort in ihrer Lage gehalten; sie ist von außen verschließbar. Unter der Vorderhaube aber, wo bei Fahrzeugen mit vorn liegendem Motor das Motorenaggregat den Platz beansprucht, hat man beim VW Variant noch ein zusätzliches großes Kofferdepot – absolut einmalig in dieser Wagengattung.

Die Vordersessel und die Polsterbank bieten vier bis fünf Personen bequem Platz. Der dahinter liegende Nutzraum

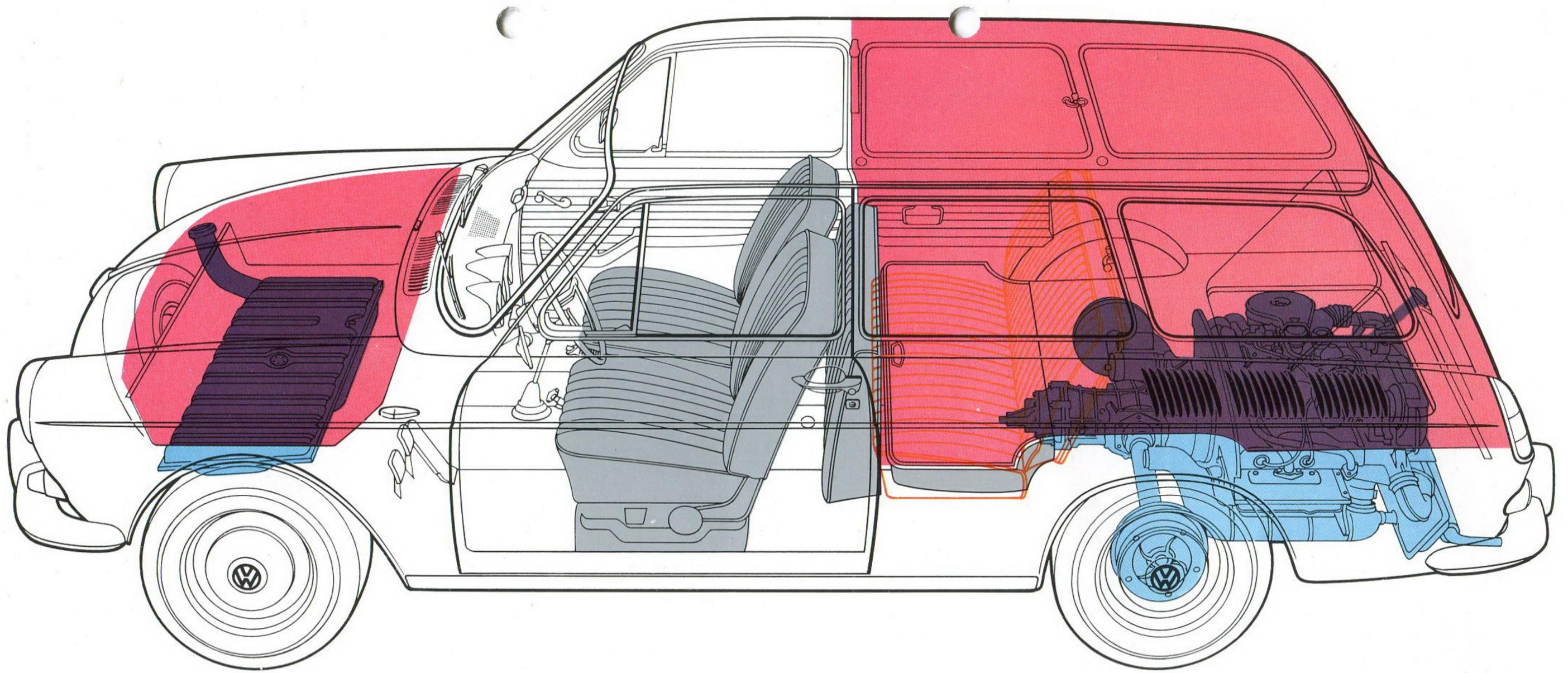
erweitert sich um mehr als die Hälfte, wenn die Banklehne nach vorn geklappt wird. Der VW Variant ist ganz nach Wunsch und Bedarf nicht nur eine Kombi-Limousine für Beruf und Geschäft, für Freizeit und Wochenende, sondern auch der ideale Reisewagen für Automobilisten, die mit der ganzen Familie und extrem viel Gepäck auf große Fahrt gehen. Gepäck-Anhänger, Dach-Aufbau — das alles, was zusätzlich Geld kostet und die Zügigkeit des Reisens beeinträchtigt, ist bei diesem Wagen überflüssig.

Technische Daten

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor (Flachbauweise, Niederflur-Anordnung) im Heck. Bohrung 83, Hub 69 mm. Hubraum 1493 cm³, Verdichtung 7,2, Höchstleistung 45 PS bei 3800 U/min. Luftkühlung durch Radialgebläse auf der Kurbelwelle, Ölkühler mit temperaturabhängiger Zuschaltung. Solex-Flachstrom-Vergaser mit Startautomatik. Vierganggetriebe voll- und sperrsynchronisiert. Steigfähigkeit 1. Gang 34,5⁰/₀, 2. Gang 17,5⁰/₀, 3. Gang 10,5⁰/₀, 4. Gang 5,5⁰/₀. Motor, Getriebe und Hinterachs Antrieb verblockt im Fahrschemel, Zentralrohrrahmen. Vorderachse: Einzelradfederung, gekreuzte lange Drehfederstäbe, je zwei Längslenker, doppeltwirkende Stoßdämpfer, Gummi-Luft-Puffer, Vorderachse in Gummi gelagert, Stabilisator. Hinterachse: Einzelradfederung, Pendelachsen mit Längslenkern, Drehfederstäbe, Stoßdämpfer; Gummipuffer wie vorn; Schneckenrollen-Lenkung mit Dämpfer. Superballon-Bereifung 6,00—15, Niederquerschnitt. Fußbremse hydraulisch, Vierrad, vorn Duplex, extrem stark. Radstand 2400 mm. Spurweite: vorn 1310, hinten 1346 mm. Maße über alles in mm: Länge 4225, Breite 1605. Laderaum: Länge: Rücksitzlehne hoch / flach 1050 / 1670, Breite bei aufgestellter / umgeklappter Sitzbank 1170 / 1260, Höhe 765; Rauminhalt bei aufgestellter / umgeklappter Sitzbank 0,7 / 1,2 m³ (weitere 0,184 m³ im vorderen Kofferraum); Hecktür: mittlere Breite 1025, größte Höhe 715. Gewichte in kg: leer (einschl. Fahrer) 985, Nutzlast 375, zul. Gesamtgew. 1360, zul. Achslast vorn 525, hinten 920. Kraftstoffverbrauch 8,4 l/100 km (nach DIN 70 030*). Dauerhöchstgeschwindigkeit 125 km/std. Vierschicht-Kunstharzlackierung.



* Verbrauch mit halber Nutzlast bei gleichbleibend $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit zuzüglich 10%



Die mit einem kräftigen Sicherheitswulst oben abgedeckte Armaturentafel ist klar gegliedert. Vor dem Lenkrad liegt, mit flexiblen Blendschirmen versehen, die Instrumentengruppe: Kraftstoffuhr mit allen Signalleuchten, Tachometer und Zeituhr. Links davon die Drucktasten für Scheiben-Wascher und -Wischer, für Stand- und Fernlicht, zudem 2 Rändelscheiben zur stufenlosen Regulierung von Scheibenwischergeschwindigkeit und Instrumentenbeleuchtung. Rechts drei kleine Hebel zur Steuerung der Frischluftzufuhr. Mit einem Drehknopf vor dem Schalthebel dosiert man die Warmluft, die durch 7 Düsen an der Frontscheibe (Defroster), an den Vorder- und den Hintersitzen ins Wageninnere geleitet werden kann. Besonderes Interesse verdient der luftgekühlte, flache 1,5 l Niederflurmotor. Er ist nur etwa zwei normale Handspannen hoch und liegt unter der isolierten Bodenplatte des Laderaumes. Neuartig die

Ölkontrolle und -nachfüllung außerhalb des Motorraums im Heck.

- Durch das unterquadratische Hub - Bohrungs - Verhältnis (69:83) arbeitet der Motor mit niedriger Kolbengeschwindigkeit. Deshalb ist er so zuverlässig, robust und langlebig. Als typischer Drosselmotor leistet er bei 3800 U/min 45 PS.
- Motor, Getriebe und Hinterachsantrieb sind zu einer Einheit verblockt und in einem Fahrschemel gelagert, der durch Gummi-Elemente gegen den Rahmen isoliert ist. Dadurch bleiben Motorschwingungen und in Verbindung mit der Gummi-Lagerung der Vorderachse auch die Rollgeräusche der Reifen dem Wageninnern fern. Die Fahruhe im VW Variant ist verblüffend und in dieser Klasse ganz ungewöhnlich.
- Das Getriebe läßt sich durch die richtige Placierung des Schalthebels, griffnahe in Wagenmitte, blitzschnell weich schalten.
- Der VW Variant hat eine Straßen- und Kurvenlage, die einem Sportwagen vergleichbar und für

einen Kombiwagen tatsächlich einmalig ist. Die Ursache ist in dem niedrigen Schwerpunkt und dem System der Einzelradfederung durch Drehstäbe zu suchen. In der Vorderachse: gekreuzt angeordnete Drehfederstäbe über zwei Drittel der Rahmenbreite. Die Hinterachsen mit über Längslenker wirkenden Drehfederstäben. Vorn und hinten doppelwirkende hydraulische Stoßdämpfer. Die Anpassungsfähigkeit der Federung gibt dem Wagenkörper, beladen oder unbeladen, auf schlechter oder guter Straße, die Fahruhe. Ein Stabilisator hält die Karosserie selbst bei schneller Kurvenfahrt weitgehend in waagerechter Lage. Progressiv wirkende Gummi-Luftpuffer als Federungs-Begrenzung.

- Die Schneckenrollen-Lenkung geht angenehm leicht. Fahrbahnstöße verschluckt der hydraulische Lenkungs-dämpfer, wobei das für die Sicherheit so wichtige Gefühl des Kontaktes mit der Straße erhalten bleibt.