E 5939 D

mot auto-journal

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

Belgien bfr 26,50, Dänemark dkr 4,–, Finnland Fmk 1,80, Frankreich FF 3,–, Griechenland Dr 15,–, Italien Lit 320, Jugoslawien Din 7,–, Kanada can $ –,60, Luxemburg lfr. 20,–, Niederlande hfl. 1,60, Norwegen nkr. (inkl. moms.) 3,65, Österreich ö. S. 18,–, Portugal Esc. 16,–, Spanien Ptas 37,–, Südafrika R –,62, Schweden skr. (inkl. moms.) 3,–, Schweiz sfr 1,80, Türkei TL 9,50, USA US $ –,60.
Printed in Germany

Nr. 18 4. 9. 1971 DM 1,50

Billiger Fiat: 125 P
Taunus mit Bilstein

2004 - www.vw1302.de

Neuheiten durchleuchtet

VW Käfer · Audi 100 GL
VW K 70 · NSU Ro 80

Vergleichstest: BMW kontra Alfa

Neue Preise bei VW, Opel, Ford

Nach den Werksferien ab 23. August 1971 hat VW die Preise um durchschnittlich 1,3 Prozent erhöht. Die neuen Preise der wichtigsten Modelle (in Klammern die Erhöhung):

1200 mit 34 PS	5 045 DM (+ 100 DM)
1302 mit 44 PS	6 190 DM (+ 100 DM)
1302 S mit 50 PS	6 390 DM (+ 100 DM)
1302 LS Cabrio mit 50 PS	8 190 DM (+ 200 DM)
Karmann-Ghia Coupé, 50 PS	8 690 DM (+ 200 DM)
1600/T Limousine, 54 PS	7 660 DM (+ 80 DM)
1600 L/TL Lim., 54 PS	8 060 DM (+ 80 DM)
1600 Variant, 54 PS	7 860 DM (+ 80 DM)
1600 L Variant, 54 PS	8 360 DM (+ 80 DM)
411 E 2tür. Lim., 80 PS	9 045 DM (+ 120 DM)
411 E Variant mit 80 PS	9 425 DM (+ 120 DM)
Die Preise für den K 70 blieben unverändert.	
Kastenwagen mit 50 PS	8 795 DM (+ 420 DM)
Kleinbus L mit 50 PS	11 730 DM (+ 560 DM)

•

Opel kam eine Woche früher mit den Preiserhöhungen als VW, am 16. August (in Klammern die Erhöhung):

Kadett 2türig mit 50 PS	6 325,— (+ 193,25) DM
Kadett 4türig mit 50 PS	6 665,— (+ 199,25) DM
Kadett Coupé mit 50 PS	7 330,— (+ 230,45) DM
Rallye Kadett 1,2, 60 PS	8 621,50 DM
Ascona 2türig mit 68 PS	7 645,— (+ 281,15) DM
Ascona 4türig mit 68 PS	8 060,— (+ 296,55) DM
Ascona Voyage, 68 PS	8 900,— (+ 319,70) DM
Manta mit 68 PS	8 585,— (+ 315,50) DM
Manta SR mit 80 PS	10 078,10 (+ 360,85) DM
GT/J mit 90 PS	10 685,— (+ 186,—) DM
Rekord 2türig mit 66 PS	8 825,— (+ 239,15) DM
Rekord 4türig mit 66 PS	9 165,— (+ 247,15) DM
Rekord Coupé, 75 PS	10 265,— (+ 275,—) DM
Commodore 2t., 120 PS	11 890,— (+ 328,25) DM
Commodore 4t., 120 PS	12 230,— (+ 326,25) DM
Commodore Coupé, 120 PS	12 500,— (+ 340,95) DM
Admiral, 132 PS	15 700,— (+ 371,—) DM
Admiral 2800 E, 165 PS	18 368,— (+ 361,60) DM
Diplomat E, 165 PS	20 700,— (+ 349,15) DM
Diplomat V 8, 230 PS	23 444,— (+ 428,15) DM

•

Als dritter im Bunde der großen Marken erhöhte Ford die Preise für die neuen Modelle am 16. August (in Klammern die Erhöhung):

Escort 2türig, 40/44 PS	6 140 (+ 179,30) DM
Escort 4türig, 40/44 PS	6 360 (+ 188,40) DM
Escort Sport mit 72 PS	6 995 DM (neu)
Escort GT, 2türig, 72 PS	7 520 (+ 216,20) DM
Taunus 1300, 2türig	7 365 (+ 272,10) DM
Taunus 1300, 4türig	7 730 (+ 347,40) DM
Taunus Coupé 1300	8 110 (+ 406,60) DM
Taunus GT, 2türig 1600	9 285 (+ 460,50) DM
Taunus GXL, 4türig 1600	10 215 (+ 424,80) DM
Capri 1300 mit 50 PS	7 975 (+ 193,90) DM
Capri 1700 GT, 75 PS	9 125 (+ 222,80) DM
Capri 2600 GT, 125 PS	10 760 (+ 259,40) DM
17 M 2türig, 60/65 PS	8 895 (+ 237,—) DM
17 M 4türig, 60/65 PS	9 260 (+ 246,80) DM
17 M Coupé, 65/75 PS	9 670 (+ 257,20) DM
20 M 2türig, 90 PS	10 390 (+ 277,30) DM
20 M 4türig, 90 PS	10 755 (+ 287,70) DM
20 M Coupé, 90 PS	10 790 (+ 289,40) DM
26 M Automatic, 125 PS	15 180 (+ 405,90) DM

•

Die Preisaufschläge bei Audi NSU bringen wir auf den Seiten 29 und 30. Von den übrigen deutschen Firmen hat Daimler-Benz bekanntgegeben, daß Preiserhöhungen derzeit nicht im Gespräch sind. Für VW-Porsche und Porsche wurden die Preise teilweise erhöht, siehe rechts.

VW-Neuheiten 197

K 70

Die beiden Detailfotos zeigen die neuen K 70-Stoßstangen, die seitlich gerundet und weiter herumgezogen sind. Leider reicht die Gummiauflage (beim K 70 L) nicht über die ganze Stoßstangenbreite.

Man muß schon sehr genau hinsehen, wenn man das neueste K 70-Modell erkennen will. Unterschiedlich sind außen nur die verstärkten Stoßstangen, die seitlich abgerundet und weiter um die bisher ungenügend geschützten Karosserieecken herumgezogen wurden. Außerdem sind die neuen Stoßstangen geteilt – einseitige Beschädigung erfordert nur noch Austausch des halben Stücks. Innen bekam der K 70 stark ausgewölbte Vordersitzlehnen, siehe Foto unten. Außerdem verspricht das Werk „eine Reihe von Maßnahmen zur weiteren Geräuschdämmung" – ohne Einzelheiten anzugeben.

Wir werden demnächst im Test bei einem K 70 aus der neuesten Serie prüfen, ob dadurch das bisher recht hohe Innengeräuschniveau (durch Motor und Antrieb) entscheidend gesenkt worden ist. Aufschlußreich wird dabei der direkte Vergleich mit unserem K 70-Dauertestwagen von Januar 1971 sein, der sich dem Testabschluß von 40 000 km nähert.

Man kann über die geringen K 70-Änderungen enttäuscht sein. Aber größere Umstellungen hätten wiederum die vor neun Monaten in Salzgitter angelaufene Produktion behindert, die erst jetzt richtig in Schwung gekommen ist – sie hätten auch die bisherigen K 70-Käufer verärgert. Fürs Schiebedach ist leider noch kein Liefertermin genannt worden. Auch von einer Getriebeautomatik für den K 70 ist noch nicht die Rede; sie ist für dieses Modell mit Zweietagen-Bauweise (Motor über dem Getriebe) auch schwierig – wir rechnen damit nicht vor Herbst 1972.

Die bisherigen K 70-Vordersitze wurden wegen der mangelnden Seitenabstützung des Körpers allgemein kritisiert, siehe auch unseren 20 000 km-Dauertest-Zwischenbericht in Heft 14/71. Jetzt bekam der K 70 die Vordersitz-Bauweise des 411 E mit starker Lehnenauswölbung, dazu gehören als Extra auch die bügelförmigen 411 E-Kopfstützen. Die Lehnenverstellung erfolgt nun mit Handrad auf der Innenseite.

411 E

Nach zwei Verkaufsjahren kann man für den VW 411 E bestätigen, daß Wolfsburger Beharrlichkeit und zielstrebige Weiterentwicklung (weniger Innengeräusche, feine Automatik, sehr gute Ausreifung) auch dieses recht schwer zu verkaufende Modell auf dem Markt durchgeboxt haben; auch die Hypothek durch das unglückliche Anfangsmodell 411 ist abgetragen. Die Verkaufszahlen sind für VW-Maßstäbe nicht berauschend, aber konstant. Zusätzlich sichert der im Frühjahr 1971 zügig angelaufene USA-Export die Zukunftsaussichten dieses stärksten Heckmotor-Volkswagens.

Dabei rückt der Variant gegenüber der Limousine immer stärker in den Vordergrund – er wird als Großraumlimousine eingestuft und gekauft, kaum als Kombi. Regional liegen die Variant-Verkaufszahlen sogar über denen der Limousine, bei der wiederum fast ausschließlich Viertürer und kaum Zweitürer gefragt sind. Hoffnungen auf einen viertürigen Variant haben sich – wie angekündigt – auch nach den Werksferien nicht erfüllt.

Das neueste 411 E-Modell ab August 1971 kann man von außen gar nicht erkennen. Dafür gibt es zahlreiche und durchweg positive Änderungen bei der Ausstattung. Das Foto oben zeigt das neue Vierspeichenlenkrad mit Polsterplatte im 411 E; es ist die gleiche Ausführung wie im Käfer und 1600 mit 40 cm Durchmesser. Gegenüber dem bisherigen Dreispeichenlenkrad ein klarer Fortschritt: mehr Sicherheit beim Anprall (kann nicht splittern) und völlig unbehinderter Blick auf die Instrumente.

Dieser Blick erfreut ohnehin: klare Skalen, links das Tachometer (jetzt bis 190 km/h) und rechts ein Kombiinstrument mit Zeituhr (bei der L-Ausstattung), Kraftstoffan-

1/72

Neue VW-Preise Seite 6

zeige und den vielen, nun klarer angeordneten Kontrolleuchten. Bei den neuen VW-Instrumenten imponiert allgemein die sachlich-klare Ausführung mit weißen Zahlen, Strichen und Zeigern auf schwarzem Grund, immer noch die beste Ablesbarkeit.

Auch der 411 E hat rechts an der Lenksäule den neuen Fingerhebel für die Scheibenwischer: mit Tippkontakt zum einmaligen Hin- und Herwischen und zwei Dauerstellungen, langsam und schnell. Bei Zug zum Lenkrad hin wird mit dem gleichen Hebel der Scheibenwascher betätigt.

Erfreulich ist auch eine Änderung an der Getriebeautomatik. Man kann jetzt – wie international üblich – den Motor auch in der Wählhebelstellung P = Parksperre anlassen, bisher war das nur in N = Neutral (Getriebeleerlauf) möglich.

An kleineren Details sind die verstärkten Türschlösser, der biegefestere Außenspiegel und die vergrößerten Heizluftöffnungen im Fußraum zu vermerken. Das Schloß an der Variant-Heckklappe bekam eine Sicherungsraste, die aufspringen zuverlässig verhindert.

Eine Hoffnung hat sich freilich nicht erfüllt: es gibt weiterhin keinen Bremskraftverstärker für den 411 E, auch nicht als Extra. Dabei ist er gerade in Verbindung mit Getriebeautomatik (siehe unseren letzten 411 E-Test in Heft 1/71) notwendig.

Bei den Motordaten hat sich nur eine Zahlenangabe geändert: das maximale Drehmoment beträgt nun 13,5 statt 13,6 mkg, aber weiterhin bei 2700 U/min.

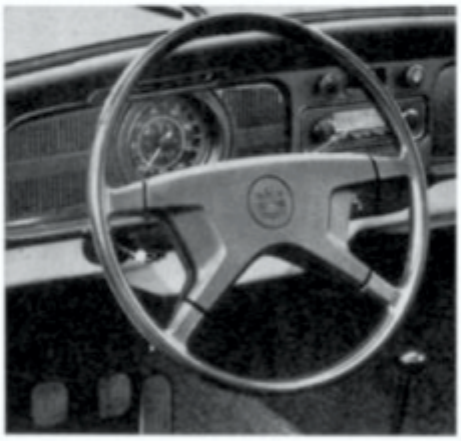
Selbstverständlich ist nun auch beim 411 E im Motorraum der Zentralstecker für das Bordprüfnetz zu finden. Da beweist das Volkswagenwerk lobenswerte Konsequenz vom Käfer bis zum Transporter, nachdem bisher als Vorreiter nur der K 70 in der ganzen Serie damit ausgerüstet war.

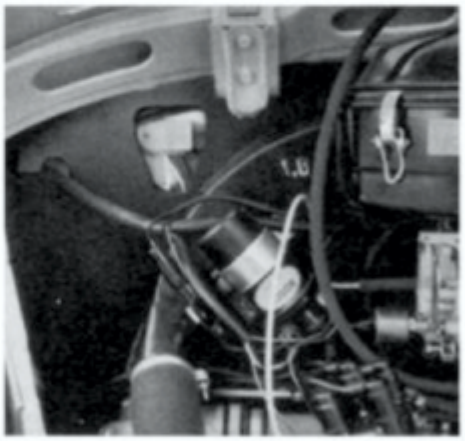
Automatische Datenerfassung und Wagenüberprüfung nach den Sollwerten in der VW-Computer-Diagnose bringen bei Werk und Werkstätten die ständig steigenden Wartungsprobleme in den Griff – bei den Riesenstückzahlen von VW bisher auch ein Riesenproblem.

Den aktuellen Stand der Wartungs-Vereinfachung durch Diagnose haben wir bereits in Heft 12/71 ausführlich erläutert. Nach der Einführung des ersten VW-Diagnose- und Wartungssystems im August 1968 (Diagnose I) brauchte das Volkswagenwerk zum Übergang auf Diagnose II (Computer-Diagnose) gut zwei Jahre – bis zum Herbst 1970. Die nochmalige Verzögerung bis zum praktischen Anlauf im Herbst 1971 ist auf die Serienumstellung mit Bordprüfnetz (jetzt bei allen VW) zurückzuführen. Außerdem gab es Zulieferschwierigkeiten, bis die rund 6200 Diagnosestände im VW-Servicenetz nochmals erweitert und auf die Computer-Diagnose umgerüstet wurden.

Käfer

Das Vergleichsfoto zeigt das neue Käfer-Heck (im Vordergrund) mit nach oben vergrößertem Heckfenster und vielen Kühlluftschlitzen in der Motorhaube; hinten das bisherige Käfer-Heck – ebenfalls bei einem 1302 S. Die Gummiauflage über die ganze Stoßstangenbreite gehört weiterhin zur L-Ausstattung. Unten links das neue Vierspeichenlenkrad im Käfer, davor das neue Tachometer mit sehr gut ablesbarer Skala bis 160 km/h. Unten rechts sieht man den Zentralstecker für das Bordprüfnetz links oben im Motorraum.





Große Änderungen waren beim meistgebauten Auto der Welt, das auf die Rekordzahl von 15 Millionen zusteuert, ohnehin nicht zu erwarten. Schließlich hatte das Volkswagenwerk erst im August 1970 den erheblich geänderten VW 1302 mit Federbein-Vorderachse und beachtlich mehr Gepäckraum im verlängerten Bug auf den Markt gebracht. Er erreichte inzwischen fast 70 Prozent der gesamten Käfer-Produktion.

In diesem Jahr, Produktion ab 23. August 1971, blieb das Käfer-Programm in den Modellstufen unverändert. Es gibt weiterhin das Einfachmodell VW 1200 mit 34 PS, die VW 1300 und 1302 mit 44 PS und den VW 1302 S (Limousine und Cabrio) mit 50 PS.

Äußerliche Änderungen konzentrieren sich auch diesmal – nach einer schon jahrzehntelangen Käfer-Tradition – auf das Heck. Die Heckscheibe wurde bei allen Käfer-Limousinen (also auch beim VW 1200) um vier Zentimeter nach oben vergrößert. Der Unterschied zeigt sich dabei erst im direkten Vergleich.

Bei einem anderen Auto würde man diese vier Zentimeter nicht wichtig nehmen, beim Käfer bedeuten sie die fünfte Etappe in den letzten zwanzig Jahren. Die Sicht nach hinten oben wurde verbessert, der Rücksitzraum wirkt etwas lichter – die Flächenvergrößerung der Scheibe beträgt immerhin 11 Prozent. Bei der heizbaren Heckscheibe (Extra) erhöhte sich deshalb die Stromaufnahme von 60 auf 70 Watt.

Nicht zu übersehen sind auch die vielen Kühlluftschlitze in der Motorhaube (nicht beim VW 1200). Vier Schlitzgruppen hatte das Cabrio zwar schon seit August 1969,

VW NEUHEITEN 1971/72

aber beim genaueren Hinsehen erkennt man noch, daß man sich in Wolfsburg wieder einmal sehr ums Käfer-Detail bemüht hat. Bisher hatte die Cabrio-Motorhaube vier Gruppen zu je fünf Schlitzen. Jetzt haben VW 1300 und 1302 (einschließlich Cabrio) zwei äußere Schlitzgruppen zu je fünf und zwei innere zu je vier Schlitzen – genau zu sehen im Farbfoto rechts oben. Die sonstigen Käfer-Änderungen, die man außen sieht, betreffen zwei kleine, aber keineswegs unwichtige Details: Außenspiegel mit biegefesterem Gewölbe (kein Splittern bei Anprall möglich) und längere Zugtasten in den Außentürgriffen, die zusammen mit den etwas vergrößerten Griffmulden das Öffnen vor allem im Winter mit dicken Handschuhen erleichtern.

Das neue Vierspeichenlenkrad mit Polsterplatte bekamen in der Käfer-Reihe jedoch nur der VW 1300 und 1302+1302 S. Der VW 1200 behielt das alte Zweispeichenlenkrad.

Wir finden das neue Lenkrad auf Anhieb sehr vertrauenerweckend. Es bietet nicht nur gute Aufprallsicherheit (kann nicht splittern), es liegt auch sehr gut in der Hand und behindert keinesfalls den Blick auf die Instrumente. Auch die Hupe läßt sich mit der ganzen Polsterplatte viel sicherer bedienen; den Unterschied zeigt das Farbfoto links oben deutlich. Das neue Lenkrad wirkt elegant, fast zierlich – obwohl es mit 40 cm Durchmesser nicht kleiner als das bisherige ist. Die vier Speichen führen automatisch zur besten Handhaltung, seitlich außen.

Zum neuen Lenkrad gehört auch eine geänderte Lenksäule mit einem direkt unter der Nabe eingesetzten Gitterelement, das bei Anprall schräg-seitlich nachgibt. Die neue Sicherheitslenksäule kann noch weniger als die bisherige (mit Gitterelement weit unten) hochgespießt werden. Da zeigen sich praktische Ergebnisse der äußerst aufwendigen VW-Sicherheitsforschung, die im gleichen Maße den jetzigen Serienmodellen wie den künftigen Neuentwicklungen gilt (siehe Heft 16/71).

Sehr praktisch finden wir den neuen Fingerhebel rechts an der Lenksäule, mit dem man durch Antippen (Schnellkontakt) einmaliges Scheibenwischen erreicht. Das ersetzt zwar eine Intervallschaltung nicht ganz, genügt aber meist, um die nur leicht feuchte Scheibe zu wischen. Mit dem gleichen Hebel schaltet man die Dauerstellung der Scheibenwischer in zwei Stufen (langsam und schnell) ein; beim Anziehen zum Lenkrad hin wird Wasser auf die Scheibe gesprüht.

Zur sachlichen Käfer-Innengestaltung paßt das neue Tachometer mit klarer Skala (jetzt bis 160 statt 140 km/h) und schwarzer Ein-

fassung, die Spiegelung verhindert. Beim VW 1200 fehlt diese Änderung aber genauso wie der Fingerhebel rechts an der Lenksäule – der 1200 profitiert von Käfer-Fortschritten stets nur in kleinsten Raten.

Lästige Schwappgeräusche waren eine unerwünschte Begleiterscheinung des neuen spitz zulaufenden Tanks beim VW 1302 + 1302 S seit August 1970. Nach einem vollen Produktionsjahr baut man endlich ein zickzackförmiges Schlingerblech ein.

Serienmäßige Ausrüstung mit einer Abdeckplatte für den VW 1300 und 1302 + 1302 S (wiederum nicht beim VW 1200) beraubt manche Zubehörproduzenten einer Verdienstmöglichkeit. Diese Abdeckplatte (Hartfaser, mit Vlies bezogen) ist fest mit der Rücksitzlehne verbunden; sie klappt beim Vorklappen des Sitzes automatisch mit nach unten, behindert also nicht beim Verstauen. Nebeneffekte der Abdekkung sind eine kleine Ablagefläche hinter dem Rücksitz und zusätzliche Geräuschdämpfung zwischen Motor- und Innenraum.

Die sichelförmigen Heckraumentlüftungen seitlich hinten (nicht beim VW 1200) bestehen jetzt aus je drei Schlitzgruppen, womit sich die Luftgeräusche vermindern. Rückschlagklappen sorgen außerdem dafür, daß wirklich nur die Innenraumluft ausströmen kann – keinesfalls werden Luft, Auspuffgase oder Wasser von außen mehr angesaugt.

Sonstige Käfer-Änderungen in Stichworten:

Standfestere Scheibenbremsen vorn (serienmäßig beim VW 1302 S) mit vergrößerten Belägen wie beim VW 1600.

Gebremste Anhängelast einheitlich auf 650 kg erhöht, auch für Wohnanhänger.

Neuer Zündverteiler, Vergaser den Abgasbestimmungen ab 1. 10 1971 angepaßt. Am Vergaser kann man mit dem Schraubenzieher jetzt nur noch die Leerlaufeinstellung ändern, nicht mehr die Gemischregulierung.

Die elektrische Anlage (Kerzen, Verteiler etc.) ist jetzt besser gegen eindringende Feuchtigkeit geschützt. Bei den vielen Kühlluftöffnungen, die natürlich auch viel Wasser in den Motorraum dringen lassen, war das auch notwendig. Spezieller Ärger beim 1302 S dürfte damit ebenfalls behoben sein.

Serienmäßig haben alle VW jetzt ein Bordprüfnetz für die Computer-Diagnose. Beim Käfer ist der Zentralstecker links oben im Motorraum (siehe Foto Seite 25) montiert.

Das VW-Viersitzer-Cabrio hat ohne Aufhebens jetzt zwanzig Produktionsjahre hinter sich. Es verkauft sich mit einer Tagesstückzahl von 130 Wagen besser als je zuvor und hat die längsten Lieferfristen im VW-Programm. Es sind zwar nur 3% der gesamten Käfer-Produktion, aber diese drei von hundert Käufern können sich jetzt über das neue Verdeckgestell freuen. Es läßt sich um fünf Zentimeter flacher zusammenfalten, verbessert die Sicht nach hinten und das geöffnete Verdeck ragt nicht mehr soweit über das Heck hinaus.

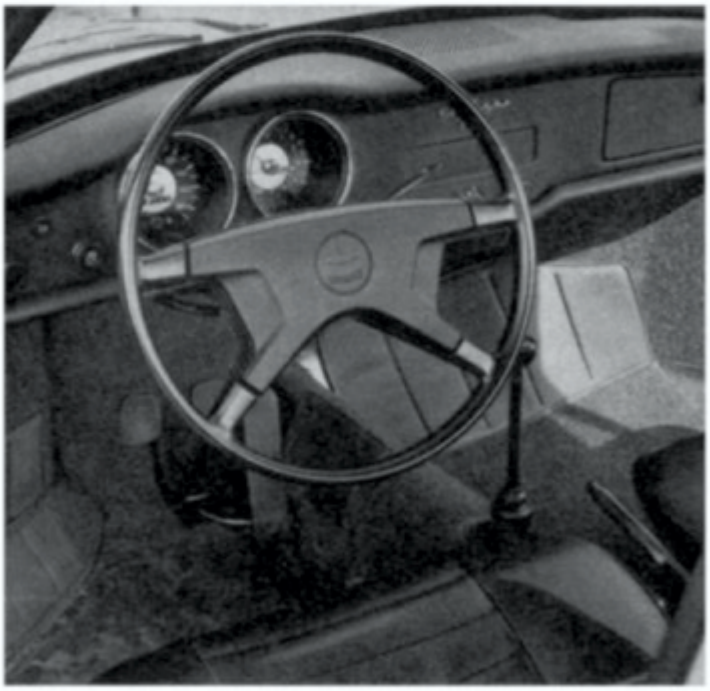
Oben die wichtigsten Käfer-Neuheiten: Das alte und das neue Lenkrad und das geänderte Heck. Beim VW 1600 und 411 E Variant (großes Foto unten) hat sich äußerlich nichts geändert; sie bekamen ebenfalls das neue Lenkrad und klarere Instrumente. Beim VW 181 (Mitte) ist nur das Tachometer neu.

VW NEUHEITEN 1971/72

1600

Keine Änderungen im Modellprogramm, bei der Optik und der Technik. Auch der VW 1600 bekam das neue Vierspeichenlenkrad, neue Instrumente mit klaren Skalen, den Fingerhebel rechts an der Lenksäule für Scheibenwischer und -wascher. Weitere Änderungen: Automatik-Anlassen auch in der Parksperre möglich; verstärktes Schloß an der Variant-Heckklappe; verstärkte Türschlösser; Bordprüfnetz mit Zentralstekker.

Karmann-Ghia



Dieses Modell bleibt und bleibt – jetzt schon im 17. Produktionsjahr, weil es sich auf dem US-Markt weiterhin gut verkauft. Neu sind ab August 1971 die Stoßstangen mit Gummibelag und die vergrößerten Heckleuchten mit serienmäßigen Rückfahrleuchten, jeweils entsprechend dem 1600 L; die Karosserie - Seitenteile wurden entsprechend angepaßt.

Dazu bekam der Karmann-Ghia ebenfalls das neue Vierspeichenlenkrad einschließlich Fingerhebel rechts, außerdem die Instrumente vom 411 LE einschließlich Tageskilometerzähler. – Selbstverständlich profitiert er auch von den übrigen Käfer-Änderungen und hat ebenfalls das Bordprüfnetz.

Transporter

Für alle Ausführungen mit geschlossenem Aufbau (Kastenwagen, Kombi, Kleinbus etc.) stehen jetzt zwei Motoren zur Wahl: wie bisher der 1584 ccm/50 PS-Motor und zusätzlich der neue 1679 ccm/66 PS-Motor. Neu ist dieser 66 PS-Motor allerdings nur für den Transporter. Er wurde vor Jahren – von September 1968 bis Juli 1969 – schon im VW 411 eingebaut. Durch reduzierte Verdichtung (7,3:1) und die Abstimmung auf die Abgasvorschriften wurde allerdings die Leistung leicht von 68 PS bei 4900 U/min auf jetzt 66 PS bei 4800 U/min gedrosselt. Schon der Vergleich der vom Werk angegebenen Höchstgeschwindigkeit beweist, daß man durchaus von einem „Schnelltransporter" sprechen kann: Spitze immerhin 125 km/h mit 66 PS, gegenüber 110 km/h mit 50 PS. Und diese Werksangaben sind Mindestwerte; wir haben kürzlich einen 50 PS-Kleinbus mit 118 km/h gestoppt, also könnten gute Exemplare mit 66 PS schon 130 km/h erreichen. Damit die erheblich erhöhten Fahrleistungen nicht zum Risiko werden, sind Gürtelreifen 185 SR 14 und Bremskraftverstärker bei der 66 PS-Transporter-Ausführung serienmäßig; offene Aufbauten (Pritschenwagen) werden weiterhin nur mit 50 PS geliefert.

Äußerlich erkennt man alle neuen VW-Transporter an den vergrößerten Heckleuchten, siehe Foto oben. Außerdem wurden die Kühlluftöffnungen für den Motor hinten oben vergrößert; die Tankklappe rückte ganz ins Heck, damit sie auch bei voll geöffneter Schiebetür zugänglich bleibt – beide Änderungen wiederum nicht beim Pritschenwagen. Beim genauen Hinsehen erkennt man außerdem die vergrößerten Radausschnitte vorn; sie erhalten die Lenkbarkeit der Vorderräder auch bei sehr kritischen Fahrbedingungen (Matsch, Schnee und Schlamm).

Die übrigen Transporter-Änderungen: Entlüftung in den Fahrerhaustüren; Bordprüfnetz mit Zentralstecker; verstärkte Bodengruppe und stabilerer Hinterwagen (notwendig für den 66 PS-Motor, auch bei der 50 PS-Ausführung); Schloß an der Heckklappe mit einer Sicherungsraste, damit sie keinesfalls aufspringen kann.