

Michael Behrndt

VW Bulli T1 Adventskalender

VW Bulli T1 Advent Calendar



Volkswagen

Official
Licensed Product



FRANZIS

Bitte lesen Sie diese Anleitung mit Informationen zur ordnungsgemäßen und sicheren Verwendung des Produkts. Bewahren Sie die Anleitung zum späteren Nachschlagen auf.

Please read this manual for information on proper and safe use of the product.
Keep this manual for future reference.

Sollten Sie Hilfe bei Ihrem Adventskalender benötigen, besuchen Sie bitte www.franzis.de/FAQ.

Please visit www.franzis.de/FAQ if you need help with your Advent calendar.

Teileübersicht

Tag 1: Kunststoffbasis
Tag 2: Chassis (Modellfahrzeug)
Tag 3: Achse (Modellfahrzeug)
Tag 4: Füße für die Kunststoffbasis
Tag 5: Schraubenzieher + Schrauben
Tag 6: Soundmodul
Tag 7: Achse (Modellfahrzeug)
Tag 8: Typenschild
Tag 9: Lautsprecher
Tag 10: Sitzgruppe mit zwei Schrauben (Modellfahrzeug)
Tag 11: Hintergründtafel
Tag 12: Hintergründtafel
Tag 13: An-/Ausschalter
Tag 14: Armaturenbrett mit Lenkrad (Modellfahrzeug)
Tag 15: untere Karosserie (Modellfahrzeug)
Tag 16: Stickerset
Tag 17: Hintergründtafel
Tag 18: Batteriefach
Tag 19: Stickerset
Tag 20: 2D-Figur
Tag 21: Fensterscheiben (Modellfahrzeug)
Tag 22: 2D-Figur
Tag 23: Stickerset
Tag 24: obere Karosserie (Modellfahrzeug)

Parts overview

Day 1: display base
Day 2: chassis (model car)
Day 3: axle with wheels (model car)
Day 4: feet for the display base
Day 5: screwdriver + screws
Day 6: sound module
Day 7: axle with wheels (model car)
Day 8: nameplate
Day 9: speaker
Day 10: seats with two screws (model car)
Day 11: background panel
Day 12: background panel
Day 13: power button (two parts)
Day 14: dashboard with steering wheel (model car)
Day 15: car body (lower part) (model car)
Day 16: sticker set
Day 17: background panel
Day 18: battery box
Day 19: sticker set
Day 20: 2D figure
Day 21: windows (model car)
Day 22: 2D figure
Day 23: sticker set
Day 24: car body (model car)

VW Bulli T1 Adventskalender

VW Bulli T1 Advent Calendar

FRANZIS

Einleitung

Als Volkswagen 1950 mit der Serienfertigung des Transporters begann, war es erst das zweite Modell des Autokonzerns. Der später als „Käfer“ bekannte Pkw war Typ 1, der neue Transporter folgerichtig Typ 2. Erst als VW 1990 die vierte Transporter-Generation als T4 vorstellte, ging man allgemein dazu über, auch die vorher produzierten Modelle so zu benennen: als T1, T2 und T3, die späteren Modelle als T5 und T6. Bei seinen Fans hieß der Transporter immer nur „Bulli“, was offiziell lange nicht möglich war, da VW die Rechte an diesem Namen erst 2007 erwerben konnte.

Die Gründe für die Beliebtheit des Bulli sind vielfältig. Für die meisten Menschen gehört er zeit ihres Lebens zum Stadtbild in Deutschland – als Firmenwagen, als Postauto, im Polizeidienst oder bei der Feuerwehr. Andere benutzten ihn als Urlaubsgefährt, einfach als Transportmittel für mehrere Personen oder als Campingbus. Man fuhr mit ihm nach Indien, zum Nordkap oder auch nur zum Einkaufen.

Für echte Bulli-Fans ist er Ausdruck eines ganz besonderen Lebensgefühls, seien sie nun Weltenbummler, Individualisten, Oldtimerfreunde oder gesellige Mitglieder eines Bulli-Klubs. Vielleicht freuen sich alle auch nur darüber, dass es in einer Zeit vielfacher und rascher Veränderungen etwas gibt, das einfach beständig ist.

Während Ihr persönlicher Bulli in den nächsten 24 Tagen komplettiert wird, informieren wir Sie über seine Historie, zeigen Ihnen die bisherigen sechs Generationen des Autos und stellen Ihnen die Menschen vor, ohne die es den Bulli vielleicht nie gegeben hätte.

Introduction

When series production of the Volkswagen Transporter began in 1950, the car was only the second model of the automobile company. As the passenger car later dubbed “Beetle” was designated as Type 1, the new Transporter was called Type 2. Only when VW introduced the fourth Transporter generation in 1990 as T4, it became usual to name the previously produced models in the same way, i.e. T1, T2, and T3. Likewise, the later models got the designations T5 and T6. The German fans only used the nickname “Bulli”, which does not have any negative connotations in German but evokes the impression of being “bullig”, i.e. brawny or sturdy. However, this nickname could not be used officially, as VW was only able to secure the rights to it in 2007.

There are many reasons for the popularity of the Transporter. For many Germans, it was an elementary part of the streetscape for all their life – as a delivery van, post van, police car or fire van. Others used it for going on holidays, as a transporter for groups of people or as a camping bus. People took the Transporter to go to India, to the North Cape, or simply to do their shopping.

For true Transporter fans – be it globetrotters, individualists, vintage car fans or sociable members of a Transporter club – the car expresses a very special life style. There are also many people who are simply glad to see something as durable in this time of rapid change.

While you complete your Transporter model in the next 24 days, we will tell you about its history, show all hitherto produced six generations of the car, and introduce the people without whom the Transporter may not even be here.

Der Schöpfer des Volkswagens: Ferdinand Porsche

Ferdinand Porsche wurde am 3. September 1875 in Mafersdorf (Böhmen) geboren. Er begann seine berufliche Laufbahn mit einer Spengler- und Elektrikerlehre im väterlichen Betrieb. Über die Vereinigten Elektrizitätswerke von Bela Egger & Co. in Wien und den K.-u.-k.-Hoflieferanten Jacob Lohner kam Porsche 1923 als Technikvorstand zu Daimler in Stuttgart, wo er unter anderem die berühmten S-, SS- und SSK-Modelle entwickelte.

Ende 1930 machte er sich mit einem Konstruktionsbüro in Stuttgart selbstständig und übernahm verschiedene Entwicklungsarbeiten, darunter auch die Konstruktion des erfolgreichen Auto-Union-16-Zylinder-Mittelmotor-Rennwagens. Am 22. Juni 1934 erhielt Porsche den weitreichendsten Auftrag seiner Firmengeschichte: die Entwicklung eines Volkswagens. Er setzte ihn gegen alle Widerstände erfolgreich um, dann aber verhinderte der Krieg die Produktion des Autos. Am Kriegsende wurde Porsche von den Alliierten verhaftet und blieb 22 Monate inhaftiert. Gesundheitlich bereits angeschlagen, wurde er schließlich ohne Anklageerhebung freigelassen.

Am 30. Januar 1951 starb Ferdinand Porsche im Alter von 75 Jahren in Stuttgart. Der unter seiner Leitung entwickelte Boxermotor aber war noch lange Jahre Kraftquelle für alle VW-Modelle.

The Creator of the Volkswagen: Ferdinand Porsche

Ferdinand Porsche was born on 3rd September 1875 in Mafersdorf, Bohemia. He started his professional life by training as a plumber and electrician in his father's business. After working at the Vereinigte Elektrizitätswerke (United Electrical Supply Companies) of Bela Egger & Co. in Vienna and in the company of Jacob Lohner, purveyor to the imperial and royal court, he became Chief Technical Officer of Daimler in Stuttgart, where he developed the famous S, SS and SSK models, among others.

In late 1930, he became self-employed and founded his own design studio in Stuttgart where he took on various development assignments, among others the design of the successful 16-cylinder mid-engine Auto-Union racing car. On 22nd June 1934, Porsche was given the most far-reaching assignment in the history of his company: the development of a "Volkswagen", i.e. a "car for the common people". He successfully completed the job against all opposition; however, the war prevented the production of the car. At the end of the war, Porsche was arrested by the Allied forces and remained in custody for 22 months. As his health had already severely deteriorated, he was released without indictment.

On 30th January 1951, Ferdinand Porsche died in Stuttgart at the age of 75. However, the flat engine developed under his direction would remain the power source of all VW models for many years to come.



Die erste Box enthält eine Kunststoffbasis. Rund um diese Basis werden Sie in den kommenden Wochen eine kleine Bulli-Erlebniswelt bauen.

The first box contains a plastic base. In the following weeks, you will build a small Transporter diorama on top of it.



2

Volkswagen: Ursprung einer Marke

1933 wurde auf der Automobilausstellung in Berlin der Bau eines Autos für breite Schichten der Bevölkerung gefordert. Es sollte Platz für vier Personen bieten, eine Dauergeschwindigkeit von 100 Kilometern pro Stunde (km/h) fahren und niedrige Wartungskosten aufweisen.

Ferdinand Porsche hatte für Zündapp und NSU bereits Automobilkonzepte erarbeitet, die ihm nun als Grundlage dienten. So entstand der erste Entwurf eines „Volkswagens“ mit luftgekühltem Boxermotor. Porsche überzeugte mit dieser Grundidee und bekam den Auftrag zur Entwicklung des Autos. Erste Test- und Versuchsfahrten 1936 verliefen erfolgreich, und so fand im Mai 1938 die Grundsteinlegung des Werks statt, in dem der KdF-Wagen, wie er zwischenzeitlich umbenannt wurde, gebaut werden sollte.

Nach Beginn des Kriegs entstanden dort unter Einsatz von Zwangsarbeit zunächst Rüstungsgüter, die Produktion von zivilen Kraftfahrzeugen wurde erst nach Kriegsende im Dezember 1945 unter englischer Besatzung wieder aufgenommen. Der Entwurf aus dem Porsche-Konstruktionsbüro bildete nun die Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung, die der Volkswagenkonzern im Nachkriegsdeutschland nehmen sollte. Der grundsolide und zuverlässige Boxermotor sollte später auch im VW Transporter Verwendung finden und hat somit großen Anteil an dessen Erfolgsgeschichte.

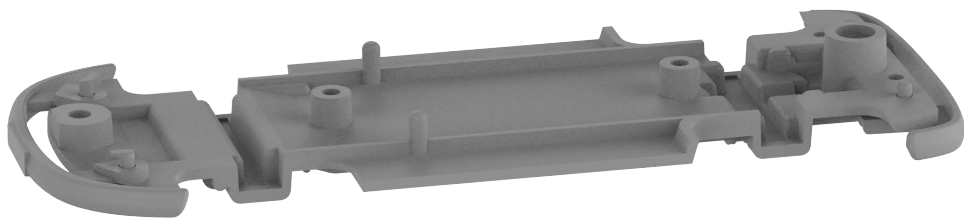
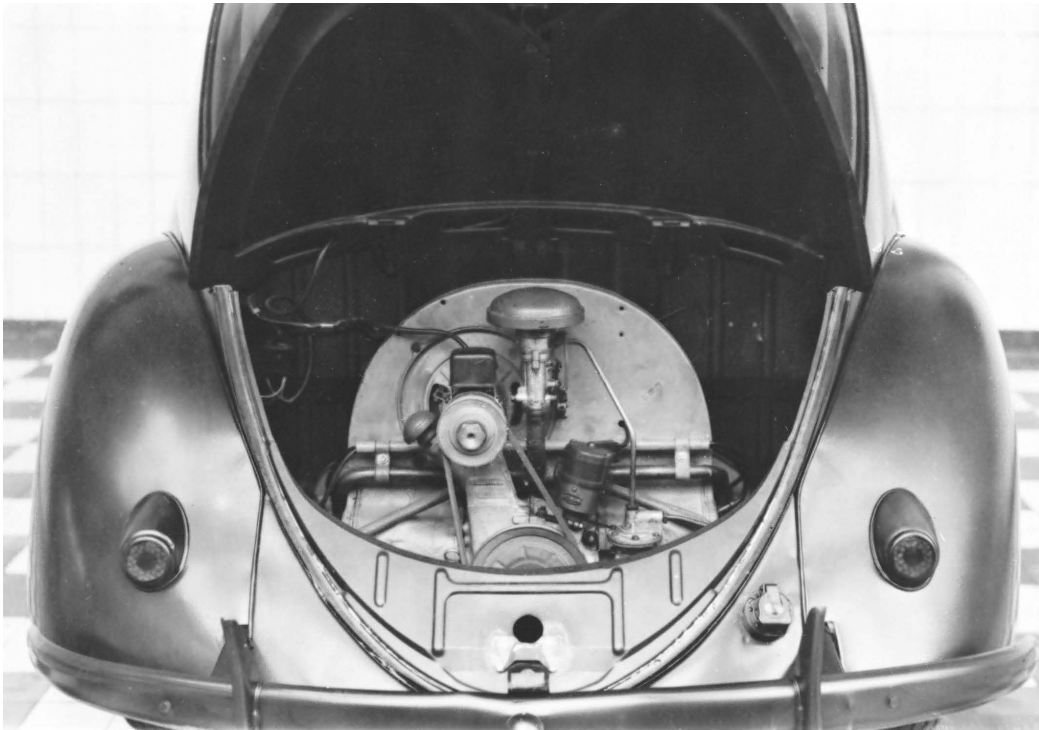
Volkswagen: the Origin of the Brand

At the 1933 motor show in Berlin, the production of a car for the common folk was demanded. It should seat four people, achieve a cruising speed of 100 km/h and have low maintenance costs.

Ferdinand Porsche had already developed car concepts for Zündapp and NSU, which he could now use as a base. This was how the first draft of a “Volkswagen”, i.e. a “people’s car” with air-cooled flat-engine came about. His basic idea was so convincing that he was commissioned to develop the car. In 1936, the first test drives were completed successfully, and in May 1938 the foundations of the factory for the production of the KdF car (Kraft durch Freude, i.e. “strength through joy”), as the car had been renamed in the meantime, were laid.

However, when the war started, the factory was used to manufacture military goods by means of forced labour. The production of civil vehicles was only resumed after the war, namely in December 1945 and under British occupation. The plans by the Porsche design studio now served as the starting point for the successful development of the Volkswagen Company in post-war Germany. The thoroughly robust and reliable flat engine would later also be used in the VW Transporter and thus contributed to its story of success.





Heute erhalten Sie das erste Bauteil Ihres Bulli-Modellautos im Maßstab 1:43. Es handelt sich um das Fahrzeug-Chassis.

Today, you receive the first part of your 1:43 Transporter model. This part is the chassis of the car.

3

Der Wegbereiter: Major Ivan Hirst

Der am 1. März 1916 in Greenfield geborene Ivan Hirst stammt aus einer englischen Unternehmerfamilie. Während seines Ingenieurstudiums nahm er an einem studentischen Austauschprogramm teil und kam Mitte der 1930er-Jahre das erste Mal nach Deutschland.

Weil er militärische Ausbildungslager der Armee besucht hatte, wurde er nach Ausbruch des Kriegs als Hauptmann einberufen. Er war zunächst Bataillonskommandeur in Frankreich und wurde danach in der Instandsetzung eingesetzt.

Als die britische Militärregierung einen kommissarischen Leiter für die Autofabrik in Wolfsburg suchte, fiel die Wahl auf Major Hirst. Mit dem Auftrag, dort „die Kontrolle zu übernehmen“, traf der Brite im August 1945 in Wolfsburg ein.

Rasch sorgte er für Qualitätsverbesserungen in der Produktion sowie für den Aufbau eines Händler- und Servicenetzes und ließ schon im November 1945 Betriebsratswahlen durchführen. Als er 1947 einen technischen Leiter für das Werk suchte, führte er ein Bewerbungsgespräch mit Heinrich Nordhoff, der ihn so überzeugte, dass er ihn als neuen Generaldirektor vorschlug.

Nach Gründung der Bundesrepublik verließ Hirst Wolfsburg im August 1949 und arbeitete später bei der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC). Er starb am 9. März 2000.

The Enabler: Major Ivan Hirst

Ivan Hirst was born on 1st March 1916 in Greenfield as a member of an English entrepreneurial family. During his engineering studies, he took part in a student exchange programme and visited Germany for the first time in the mid-1930s.

He trained as an army officer and held the rank of captain at the outbreak of the war. First, he served as a battalion commander in France. Afterwards, he was assigned to maintenance.

When the British military government needed an acting director for the car factory in Wolfsburg, Major Hirst was chosen. Assigned to “take control”, the Englishman arrived in Wolfsburg in August 1945.

He quickly took care of improving production quality and setting up a retail and service network. As early as in November 1945, he initiated the first works council elections. When he was looking for a technical director for the factory in 1947, he also interviewed Heinrich Nordhoff, who was so convincing that Hirst instead suggested him as the new director general.

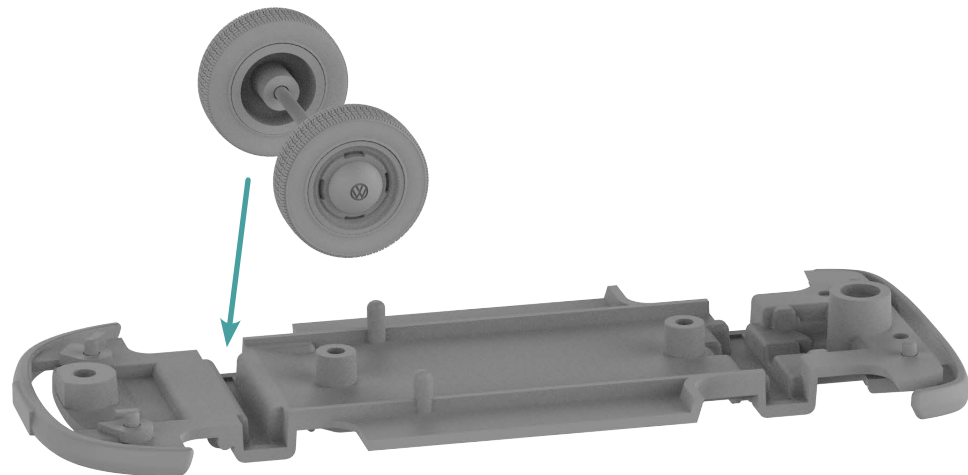
After the foundation of the Federal Republic of Germany, Hirst left Wolfsburg in 1949. Later, he worked for the Organisation for European Economic Co-operation (OEEC). He died on 9th March 2000.





An das Chassis aus der gestrigen Box können Sie heute die erste Achse anbauen. Legen Sie hierzu die Achse in eine der beiden Vertiefungen auf dem Chassis.

Today, you attach the first axle to the chassis from yesterday's box. Place the axle in one of the two recesses in the chassis.



Der Manager: Heinrich Nordhoff

Heinrich Nordhoff wurde am 6. Januar 1899 in Hildesheim geboren. Nach seinem Maschinenbaustudium an der Technischen Hochschule Berlin arbeitete er zwei Jahre im Flugmotorenbau bei BMW und ging dann zu General Motors (GM), wo er im April 1942 zum Vorstandsmitglied der Adam Opel AG aufstieg. Kurz darauf übernahm er die Leitung des Opel-Lkw-Werks in Brandenburg an der Havel. Als Führungskraft im nationalsozialistischen Deutschland verlor Nordhoff nach Kriegsende seine Ämter und musste sich einem Entnazifizierungsverfahren stellen, das ihn im Januar 1947 als „entlastet“ einstuft.

Als Ivan Hirst, damals kommissarischer Leiter der Volkswagenwerk GmbH, einen technischen Leiter für das Volkswagenwerk suchte, führte er ein langes Gespräch mit Nordhoff und schlug ihn danach als neuen Generaldirektor vor. Im Januar 1948 übernahm Nordhoff dieses Amt und bestätigte seine Auswahl nachdrücklich, nicht zuletzt durch die Entwicklung und den Bau des Transporters. Volkswagen wurde zum Motor des deutschen Wirtschaftswunders, und der Wolfsburger Konzern wuchs zum umsatzstärksten Autohersteller Europas heran. Nordhoff leitete die Geschicke von VW bis zum 12. April 1968, dann erlag er einem Herzinfarkt.

The Manager: Heinrich Nordhoff

Heinrich Nordhoff was born in Hildesheim on 6th January 1899. After completing his engineering studies at the Technische Hochschule (Technical University) in Berlin, he worked in the aeroplane engine department of BMW for two years. Subsequently, he went to General Motors where he became a board member of the Adam Opel AG in April 1942. Shortly afterwards, he took over the management of the Opel lorry factory in Brandenburg at the Havel. Having been an executive manager in Nazi Germany, Nordhoff lost all his functions after the war and had to undergo a denazification process. In January 1947, he was categorized as “exonerated”.

When Ivan Hirst, then acting director of the Volkswagenwerk GmbH, was looking for a technical director for the factory, he conducted an extensive job interview with Nordhoff and afterwards suggested him as the new director general. In January 1948, Nordhoff took on the new function. He distinctly proved the value of his appointment, not least by the development and the production of the Transporter. Volkswagen became a driving force of the German “Wirtschaftswunder” (economic miracle). The Wolfsburg company grew to be the top-selling car manufacturer of Europe. Nordhoff tended to the affairs of VW until the 12th April 1968 when he died of a heart attack.





Mit den Klebepunkten aus Box 4 können Sie der Kunststoffbasis einen sicheren, rutschfesten Halt geben. Auf der Unterseite der Basis finden Sie an den vier Ecken jeweils ein „Bein“. Kleben Sie je Bein einen Klebepunkt auf.

With the glue dots in the 4th box, you can stabilise the plastic base so that it does not slip away. Each corner of the base features a “leg” on the bottom side. Put a glue dot on each leg.

Eine holländische Skizze – Ben Pon Senior

Der am 27. April 1904 in Amersfoort geborene Bernardus Marinus „Ben“ Pon Senior war ein niederländischer Geschäftsmann, der im August 1947 Volkswagen-Generallimporteur für die Niederlande wurde. 1948 übernahm er zusätzlich den Vertrieb von Porsche-Fahrzeugen in seinem Heimatland.

Dass Ben Pon Weitblick und automobilen Sachverstand besaß, bewies er nach einem Besuch des VW-Werks im April 1947. Dort nutzten die Arbeiter ein selbst gebautes Fahrzeug zum Transport schwerer Lasten. Es bestand lediglich aus Fahrwerk, Triebwerk sowie Lenkung und Ladefläche. Unter diesen Eindrücken skizzierte Pon am 23. April 1947 in seinem Notizbuch ein Auto: einen Frontlenker mit Heckmotor und kastenförmigem Aufbau. An einem solchen Konzept hatte das Konstruktionsbüro Porsche bereits 1939/40 gearbeitet. Doch die Zeit war kriegsbedingt nicht reif.

Exakt so ein Transportfahrzeug entstand nun in Wolfsburg. Im März 1949 war ein erster Prototyp fertiggestellt, bei dem aber noch Probleme auftraten. Konzernchef Nordhoff bestand trotzdem auf Produktionsbeginn zum Ende des Jahres 1949, und so machten sich die VW-Techniker an die Entwicklung eines neuen Fahrwerks und gaben den Motor zur Überarbeitung an die Porsche KG.

Pon Senior konnte die Erfolgsstory des VW Bulli noch lange weiter verfolgen, bis er am 15. Mai 1968 in Amstelveen starb. Pon Automobilhandel ist bis heute ein erfolgreiches holländisches Unternehmen.

A Dutch Sketch: Ben Pon, Sr.

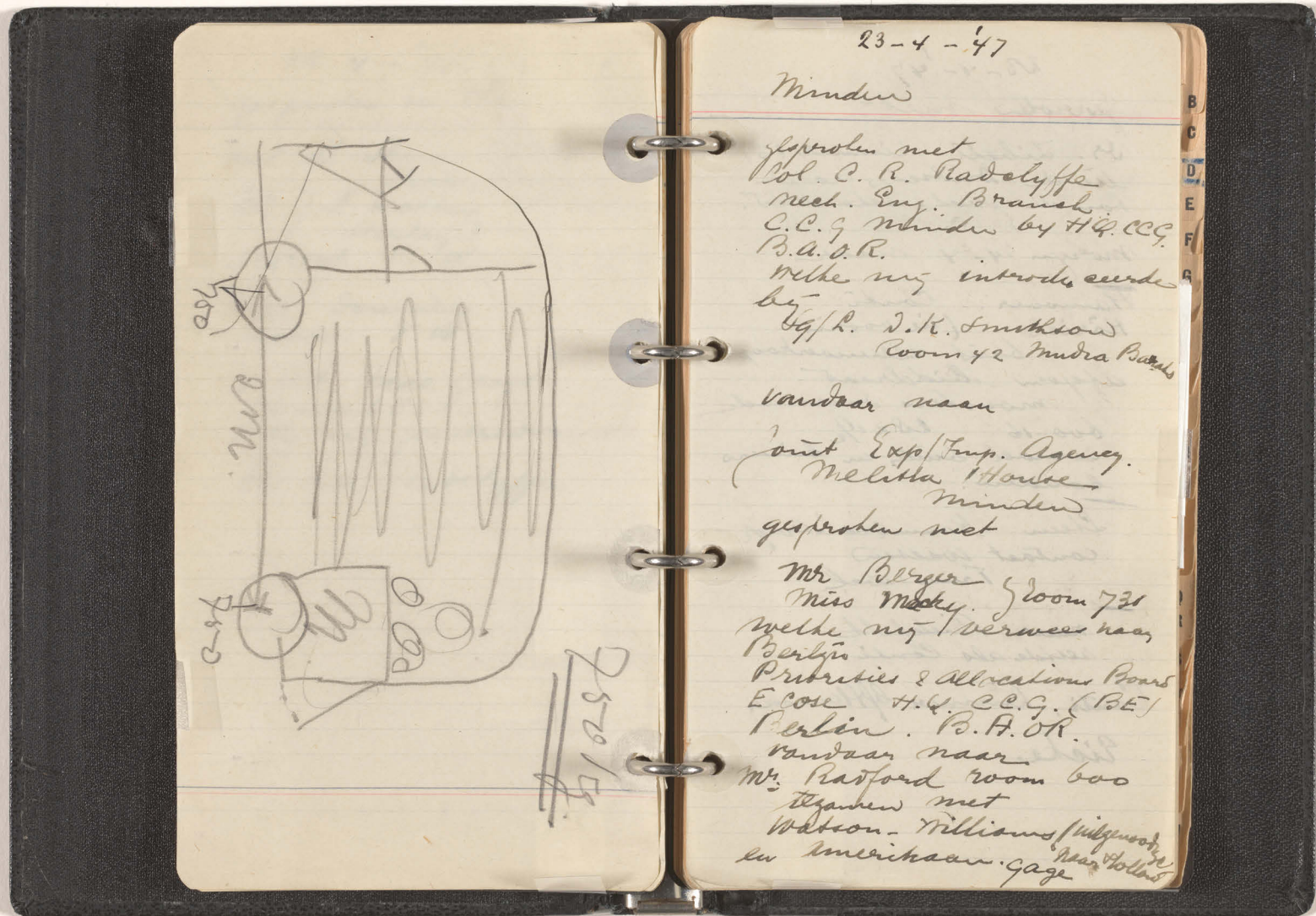
Bernardus Marinus "Ben" Pon, Sr. was a Dutch business man born in Amersfoort on 27th April 1904. In August 1947, he became the exclusive Volkswagen distributor for the Netherlands. Additionally, he took over the sales of Porsche cars in his home country.

Ben Pon proved his far-sightedness and automobile expertise when he visited a VW factory in April 1947. The workers used a self-constructed vehicle to transport heavy loads. It consisted only of the chassis, the engine, the steering and the loading platform. On 23rd April 1947, Pon took his notebook and sketched a car that was inspired by this contraption: a cab-over with rear engine and a box-shaped superstructure. Around 1939/40, the Porsche design studio had already worked on a similar concept. However, due to the war, it was not yet the right time.

Now a transport vehicle of this kind was created in Wolfsburg. In March 1949, the first prototype was completed; however, it still exhibited some problems. Nonetheless company director Nordhoff insisted that production had to start at the end of 1949. Therefore, the VW engineers set out to develop a new chassis and outsourced the revision of the engine to the Porsche KG.

Pon, Sr. was able to witness the success story of the VW Transporter until he died in Amstelveen on 15th May 1968. Pon Automobilhandel is still a successful Dutch company.





23-4-47

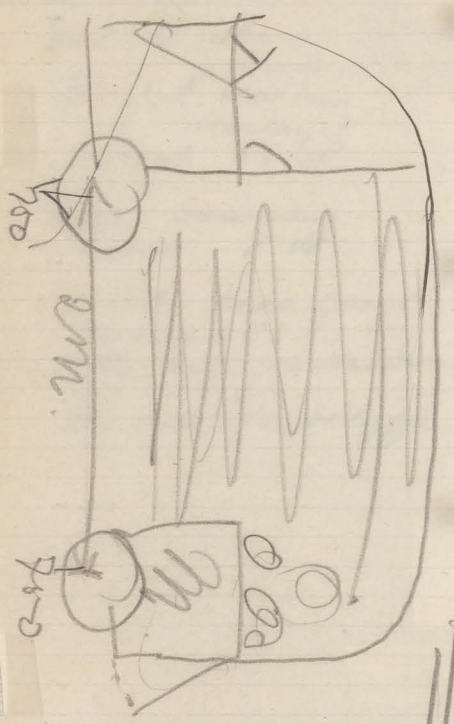
Mindoro

gesproken met
 Col. C. R. Radcliffe
 mech. Eng. Branch
 C.C.G. Mindoro by H.Q. C.C.G.
 B.A.O.R.
 welke mij introduceerde
 bij
 Sgt. R. J. K. Smithson
 Room 42 Mudra Barracks

vandaan naar
 Joint Exp/Imp. Agency.
 Melitta House
 Mindoro
 gesproken met

Mr. Berger Room 721
 Miss Macky
 welke mij verwees naar
 Berlin
 Procurement & Allocation Board
 E. Case H.Q. C.C.G. (P.E.)
 Berlin. B.A.O.R.

vandaan naar
 Mr. Radford room 600
 gesproken met
 Watson-Williams (Indgenwood)
 en Amerikaan Gage ^{near Holland}



250/15

Der komplette Aufbau der Bulli-Erlebniswelt erfolgt durch Stecken und Schrauben. Mit dem Schraubenzieher erhalten Sie dafür ein wichtiges Werkzeug. Bitte bewahren Sie die Schrauben bis zum Ende auf, Sie werden Sie nach und nach für den Zusammenbau benötigen.

The parts of the Transporter diorama are either interlocked or screwed on. The screw driver is thus an important tool. Please keep the screws safe. You will need them one by one for assembly.

6

Der Konstrukteur: Alfred Haesner

Nach dem Studium begann der 1896 geborene Alfred Haesner seine Karriere als Ingenieur in der Lkw-Entwicklung bei Magirus. 1925 wurde er Chefkonstrukteur in der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg und übte diese Tätigkeit zehn Jahre lang aus.

Danach entwickelte Haesner bis 1945 Liefer- und Lastwagen bei den Phänomen-Werken Gustav Hiller AG in Zittau. Später wurde daraus ein volkseigener Betrieb, der ebenfalls Nutzfahrzeuge herstellte. Da stand Haesner aber schon in Diensten von Volkswagen.

1948 war er in Wolfsburg Leiter der Technischen Entwicklung geworden, wo ihn Generaldirektor Heinrich Nordhoff mit der Konstruktion des VW „Typ 2“ beauftragte. Die erste Version entstand unter Heranziehung von Fahrwerk und Motor des Volkswagens. Das Chassis hielt den Belastungen aber nicht stand und musste vor der Präsentation neu entwickelt werden. Nach dem erfolgreichen Produktionsstart des Transporters wechselte Haesner 1952 von Wolfsburg nach Köln und entwickelte bei Ford erneut einen Kleintransporter, dieses Mal aber mit wassergekühltem Frontmotor.

The Engineer: Alfred Haesner

Alfred Haesner was born in 1896. After completing his studies, he started his engineering career in the lorry development department of Magirus. In 1925, he became chief designer in the motor vehicle research centre of the Technical University in Berlin-Charlottenburg for ten years.

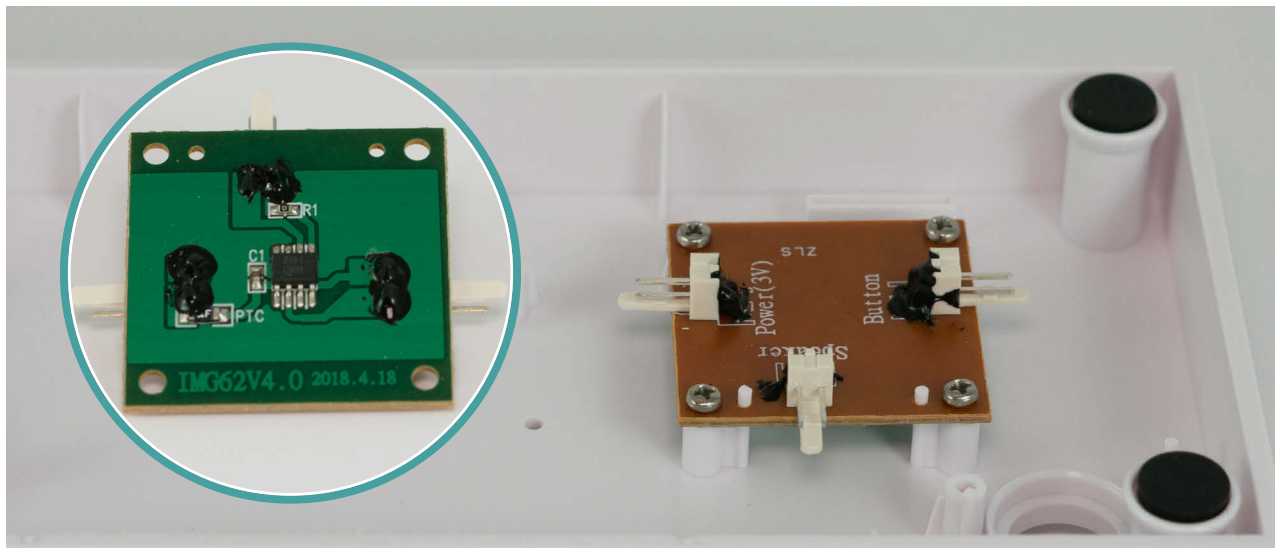
Afterwards, Haesner developed vans and lorries for the Phänomen-Werke Gustav Hiller AG in Zittau until 1945. Subsequently, the company became a “nationally owned” factory, still producing commercial vehicles. However, at that time, Haesner already worked for Volkswagen.

In 1948, he became head of technological development in Wolfsburg, where director general Heinrich Nordhoff tasked him with the design of the VW Type 2. The first version was built using the chassis and the engine of the Volkswagen. However, as the chassis could not bear the load, a new one had to be developed before the car could be presented. After the successful start of the Transporter, Haesner went to Cologne in 1952, where he developed a van for Ford, this time with a water-cooled front engine.





Tag Nummer 6 bringt Ihnen ein Soundmodul, das Ihr Modellauto später soundtechnisch zum Leben erwecken wird. Befestigen Sie das Modul mithilfe von vier Schrauben auf der Unterseite der Basis. Zwei kleine Löcher korrespondieren mit zwei kleinen Stiften an der Basis. Beachten Sie auch genau die Abbildung!



On the sixth day, you receive a sound module that will make your model car audibly come alive later. Use four screws to attach the module to the bottom side of the base. The two small holes correspond to the two small pins at the base. Refer to the illustration.

Ein überzeugendes Konzept: der VW-T1-Transportkasterwagen

Am 11. März 1949 war ein erster Prototyp des neuen Transporters fertiggestellt, bei dem sich die erwähnten Probleme an Chassis und Motor zeigten. Da Konzernchef Nordhoff trotzdem auf Produktionsbeginn zum Ende des Jahres 1949 bestand, machten sich die VW-Techniker an ein neues Fahrwerk und gaben den Motor zur Überarbeitung an Porsche.

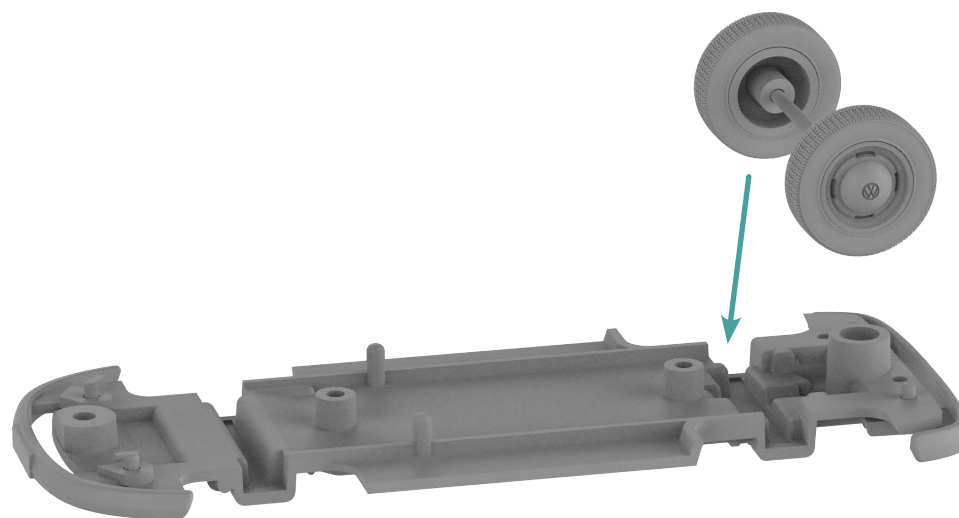
In der Rede, die Nordhoff am 12. November 1949 bei der Einführung des VW-Lieferwagens hielt, betonte der VW-Chef die Unterschiede zur Konkurrenz. Während bei dieser die gesamte Nutzlast von ca. 500 Kilogramm von der Hinterachse getragen wurde, hatten die VW-Techniker einen anderen Ansatz gewählt: Eine selbsttragende Karosserie trug vorn den dreisitzigen Fahrerraum und hinten den Maschinenraum mit Motor, Tank und Batterie. Das unsynchronisierte Vierganggetriebe lag vor der Hinterachse. Die Nutzlast wurde so auf die Vorder- und die Hinterachse verteilt und konnte bis zu 850 Kilogramm betragen, der luftgekühlte Boxermotor ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Die ersten acht Transporter wurden noch 1949 gebaut, allein zwischen 1950 und 1953 folgten weitere 70.152 Exemplare. Der Preis lag bei 5.850 bis 6.400 DM.

A Convincing Concept: the VW T1 Transporter Panel Car

On 11th March 1949, the first prototype of the new Transporter was completed. As already mentioned, the chassis and the engine still exhibited problems. As company director Nordhoff nonetheless insisted that production had to begin in the end of 1949, the VW engineers had to develop a new chassis and out-sourced the revision of the engine to Porsche.

At the introduction of the VW van on 12th November 1949, Nordhoff delivered a speech where he pointed out the differences to the competitors. In the models of the rival companies, the rear axle had to bear the whole payload of approx. 500 kg. In contrast, the VW engineers had chosen a different approach with a self-supporting automobile body that bears the three-seat driver's compartment at the front and the rear engine compartment housing the engine, the tank and the battery. The unsynchronized four-gear transmission was situated in front of the rear axle. The payload was thus distributed among the front and the rear axle and could be increased up to 850 kg. The air-cooled flat engine allowed a top speed of 90 km/h. The first eight Transporters were built in 1949. Between 1950 and 1953, another 70,152 units followed. They went for prices from DM 5850 to 6400.





Heute folgt das nächste Bauteil für das Modellauto. Es ist die zweite Achse. Legen Sie die Achse in die zweite der beiden Vertiefungen auf dem Chassis.

Today, you get the second axle as the next part of the model car. Place it on the second of the two recesses of the chassis.

Ein breites Spektrum – die T1-Varianten

Den VW T1 – im ersten Verkaufsprospekt aus dem Jahr 1950 wurde er noch als Lieferwagen bezeichnet – gab es zunächst in zwei Varianten: als Transporter und als Kleinbus. Der in der ersten Version mit fensterlosem Laderaum ausgelieferte Transporter entwickelte sich wegen seines Transportvolumens und seiner Fahrleistung rasch zu einem Verkaufsschlager. Der VW-Kleinbus, der bald VW-Achtsitzer heißen sollte, war nicht minder beliebt. Er hatte zunächst je drei seitliche Fenster, und die Sitzbänke konnten ausgebaut werden. So entstand mit wenigen Handgriffen aus dem Bus ein Transporter.

Das von 1951 bis 1967 gebaute Sondermodell „Samba“ wurde mit neun Sitzen und 23 Fenstern gebaut, war zweifarbig lackiert und mit zahlreichen Chromteilen ausgestattet. Es ist heute das begehrteste Modell der Baureihe.

Ebenfalls ab 1951 war der T1 als Pritschenwagen erhältlich, bei dem sich hinter der Fahrerkabine eine offene Ladefläche anschloss, die mit einer Plane abgedeckt werden konnte. Dazu kamen in geringen Stückzahlen Sonderversionen wie der Verkaufswagen mit seitlicher Klappe, Modelle für den Krankentransport, für Polizei und Bundesgrenzschutz, ja selbst eine Pritschenversion mit Drehleiter für Feuerwehren war erhältlich.

A Broad Range: the T1 Variants

In the first sales brochure of 1950, the VW T1 was yet called simply a delivery van. First, there were two variants, a transporter and a minibus. The first version of the transporter was sold with a windowless cargo bay. Because of its considerable cargo volume and its driving performance, it quickly became a bestseller. The VW minibus, which should soon be named VW eight-seater, was no less popular. At first, it had three side windows. The seats could be removed so that the minibus could be easily converted into a transporter.

The special Samba model, which was produced between 1951 and 1967, had nine seats and 23 windows. It came with a two-colour finish and numerous chrome pieces. Today, it is the most sought-after model of this series.

Beginning in 1951, the T1 was also available as a pickup with an open loading platform, which could be covered with a tarpaulin. Additionally, special versions were produced in small units, e.g. a mobile shop with a side flap, an ambulance or models for the police and the Bundesgrenzschutz (German border police). There was even a pickup model with a turntable ladder for fire brigades.





Die achte Box enthält ein Typenschild, das Sie in der Vertiefung auf der Vorderseite der Kunststoffbasis aufkleben können.

The 8th box contains a type label, which you can glue into the recess at the front side of the plastic base.

Volkswagen do Brasil

Weil die damalige brasilianische Regierung die heimische Automobilindustrie schützen wollte, betrieb sie eine restriktive Einfuhrpolitik. So reifte in Wolfsburg die Überzeugung, dass der südamerikanische Markt nur durch eine VW-Produktion vor Ort erschlossen werden konnte. Nach der Gründung der Volkswagen do Brasil Ltda. im März 1953 wurde der VW-Transporter zunächst aus importierten Teilen in São Paulo montiert.

Nach Fertigstellung des VW-Werks Anchieta in São Bernardo do Campo erfolgte die Transporter-Fertigung für Südamerika ab September 1957 komplett in Brasilien. Der dort „Kombi“ genannte T1 war das erste Fahrzeug, das von Volkswagen do Brasil gefertigt wurde.

Die brasilianische Version wurde mit dem gleichen luftgekühlten 1,2-Liter-Vierzylinder ausgeliefert wie die deutsche Version. Neben dem geschlossenen Kombi wurden auch in Südamerika eine Version mit Glasfenstern sowie Pritschenwagen mit Einzel- und Doppelkabinen angeboten. Später waren weitere Motorversionen erhältlich, darunter auch ein Dieselmotor.

Von 1957 bis 2013 stellte das Werk in São Bernardo do Campo 1.551.140 Exemplare des T1 Kombi her. Mit 56 ununterbrochenen Produktionsjahren ist es das am längsten produzierte Modell der Automobilgeschichte.

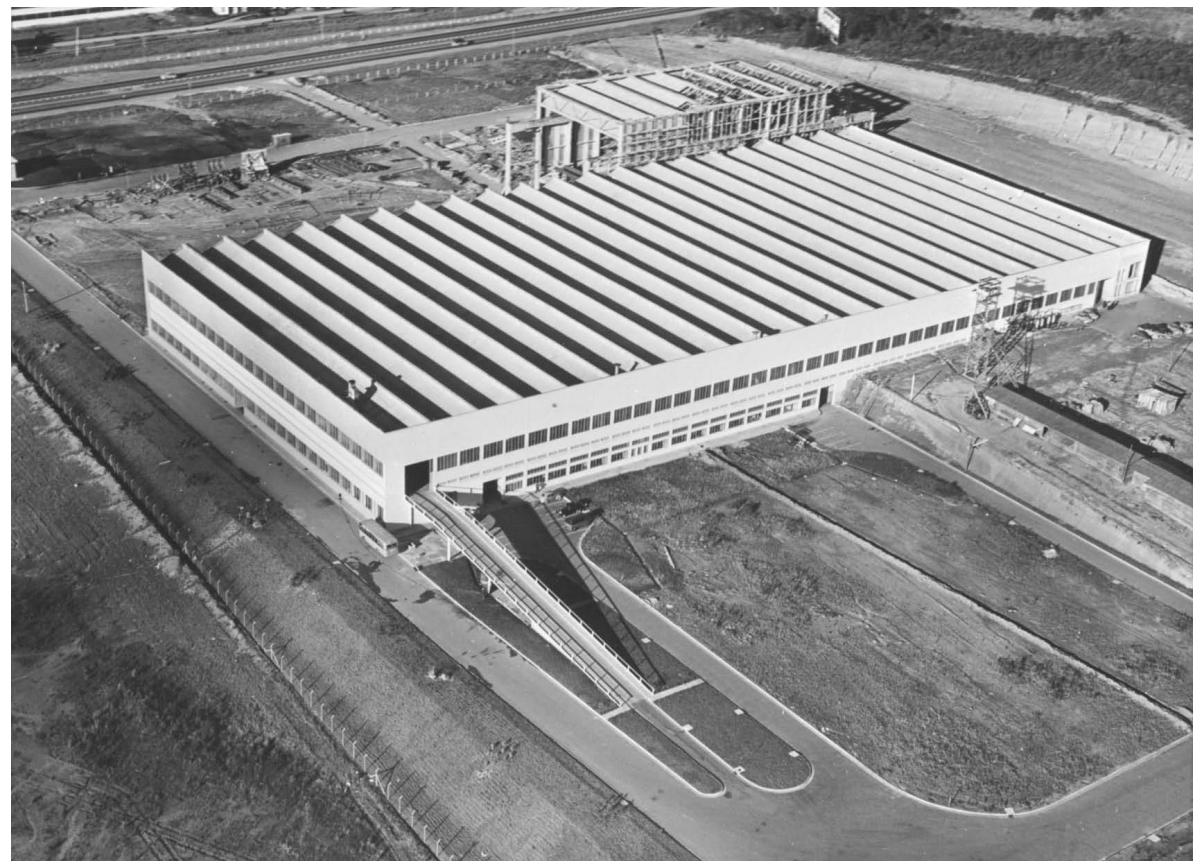
Volkswagen do Brasil

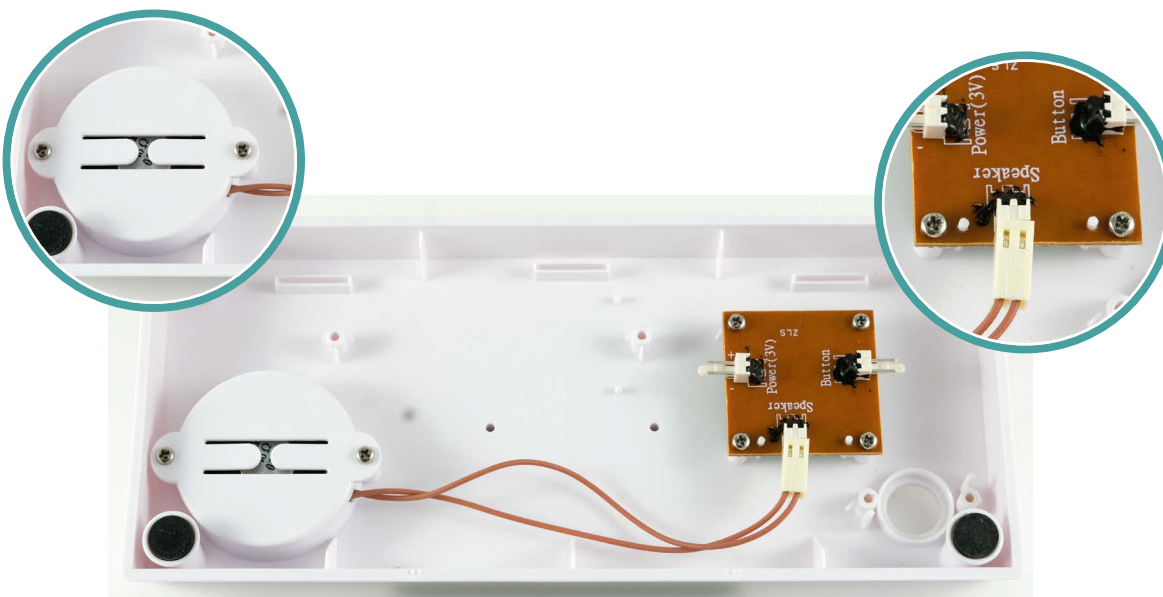
In order to protect the domestic car industry, the Brazilian government implemented highly restrictive import policies. Hence, the Wolfsburg company came to the conclusion that the South American market could only be unlocked by producing VW cars locally. After the foundation of the Volkswagen do Brasil Ltda. in March 1953, the VW Transporter was at first assembled from imported parts in São Paulo.

In September 1957, after completion of the VW factory Anchieta in São Bernardo do Campo, the entire Transporter production was done in Brazil. The T1 or "Kombi", as it was called in South America, was the first vehicle manufactured by Volkswagen do Brasil.

The Brazilian version was sold with the same air-cooled 1.2-liter 4-cylinder engine as the German models. In addition to the closed Kombi, a version with glass windows and a pickup with single or double cab were offered in South America as well. Later, further engine options were available, among others a Diesel engine.

From 1957 to 2013, the factory in São Bernardo do Campo produced 1,551,140 units of the T1 Kombi. With 56 years in continuous production, it is the longest produced model in automobile history.





Es folgt ein weiteres Bauteil für die Basis. Befestigen Sie den Lautsprecher mithilfe von zwei Schrauben entsprechend der Abbildung. Die Schrauben nicht zu fest anziehen, um eine Beschädigung der Drähte zu vermeiden. Verbinden Sie den Lautsprecher anschließend mithilfe des Steckers mit dem Soundmodul. Der richtige Anschluss ist mit „Speaker“ gekennzeichnet. Wichtig (auch im Folgenden): Stecken Sie den Stecker von jedem Bauteil immer nur auf den korrekten Anschluss am Soundmodul. Sie riskieren andernfalls, die Elektro-Bauteile zu beschädigen.

Next, there is another part for the base. Attach the loudspeaker with two screws as shown in the illustration. To avoid damaging the wires, do not tighten the screws too much. Then connect the plug of the loudspeaker to the sound module. The correct socket is the one marked "speaker". It is important to connect the plugs of any component only to the appropriate socket of the sound module. Otherwise, the electric components might be damaged.

Ortswechsel – das neue Werk in Hannover-Stöcken

Ende des Jahres 1954 hatte das Werk in Wolfsburg die Jahresproduktion auf 202.174 Pkws und 40.199 Transporter gesteigert. Damit war die Kapazitätsgrenze werksseitig zwar noch nicht erreicht, aber das Arbeitskräftereservoir in Wolfsburg zeigte sich langsam erschöpft. Darum hatte der VW-Aufsichtsrat am 24. Januar 1955 dem Bau eines neuen Werks in Hannover-Stöcken zugestimmt, das die Produktion der Transporter übernehmen sollte. Auch der neue Standort war verkehrstechnisch gut zu erreichen und sollte seinen Personalbedarf durch die Großstadt Hannover decken können.

Im März 1956 passierten die ersten Transporter in Hannover die Endmontage. Mit einer Belegschaft von 6.044 Beschäftigten konnte das Werk Hannover 1957 die Jahresproduktion um ein knappes Drittel auf insgesamt 91.993 Fahrzeuge steigern. Im Herbst 1957 begann dort der Bau einer Motorenfabrik, die eineinhalb Jahre später die Produktion aufnahm.

Neben den Transportern entstanden in diesem Werk zeitweilig auch VW Käfer, Geländewagen vom Typ VW 181 und der Lastentransporter VW LT, darüber hinaus von 2009 bis 2016 auch Karosserien des Porsche Panamera für das Porsche-Werk in Leipzig. Die Hauptaufgabe aber war und blieb die Produktion aller Modelle des Transporters.

Relocation: the New Factory in Hanover-Stöcken

In the end of 1954, the annual output of the Wolfsburg factory had increased to 202,174 passenger cars and 40,199 Transporters. While the facilities of the factory had not yet reached their capacity limit, the worker pool was nearly exhausted. Hence on 24th January 1955, the VW work council approved the construction of a new factory in Hanover-Stöcken for the production of the Transporter. The new location provided good traffic links, and the Hanover metropolis should be able to satisfy the personnel requirements of the factory.

In March 1956, the first Transporters emerged from the final assembly in Hanover. With 6044 employees, the Hanover factory was able to increase the annual output by nearly a third to a total of 91,993 units in 1957. Additionally, a new engine factory was built there beginning in autumn 1957. Engine production started one and a half year later.

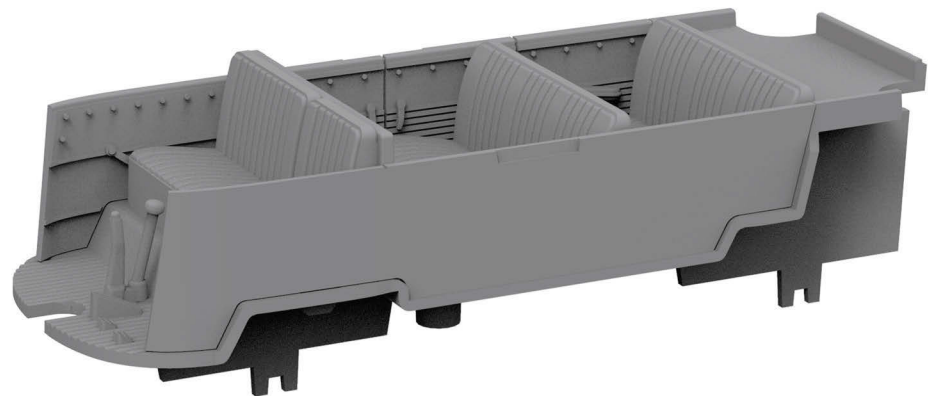
Apart from the Transporter, the factory temporarily also produced the VW Beetle, the VW 181 off-road vehicle and the VW LT van. From 2009 to 2016, automobile bodies for the Porsche Panamera were also produced for final assembly at the Porsche factory in Leipzig. However, the main function of the plant was the production of the various Transporter models.





Weiter geht es mit dem Modellfahrzeug. Befestigen Sie die Sitzgruppe mithilfe einer Schraube auf dem Chassis.

Next, you get another part of the model car. Attach the seating group to the chassis with one screw.



Der Nachfolger: VW T2

Nach dreijähriger Entwicklungszeit präsentierte VW im August 1967 die zweite Generation des Transporters. Die 17 Jahre alte Grundidee blieb dabei erhalten: Fahrer vorn, Motor hinten und die Ladung dazwischen. Ihre technische Umsetzung war jedoch komplett überarbeitet worden. Während die Vorderräder unverändert an einer Kurbellenkerachse mit Stabilisator aufgehängt waren, kam am Heck eine neu entwickelte Schräglenkerachse zum Einsatz, die Kraftübertragung erfolgte nun über Doppelgelenkantriebswellen. Kritiker bescheinigten dem neuen Transporter sehr gute, mit einem Pkw vergleichbare Fahreigenschaften.

Der luftgekühlte Boxermotor mit stehendem Kühlgebläse hatte 1.584 ccm Hubraum und erreichte bei 4.000 Umdrehungen pro Minute eine Leistung von 47 PS. Da das Leergewicht einschließlich des Fahrers auf 1.175 bis 1.235 Kilogramm angewachsen war, blieb die Höchstgeschwindigkeit bei 105 km/h. In Sachen Sicherheit war der T2 auf dem damals aktuellen Stand. Seine Karosserie fiel steifer aus, der Aufprallschutz am Armaturenbrett war verstärkt worden. Charakteristisch für das neue Modell war die große Schiebetür auf der rechten Seite.

Volkswagens neuer Transporter bedeutete aber nicht das Aus für den „Ur“-Transporter, er wurde in Brasilien weiter hergestellt.

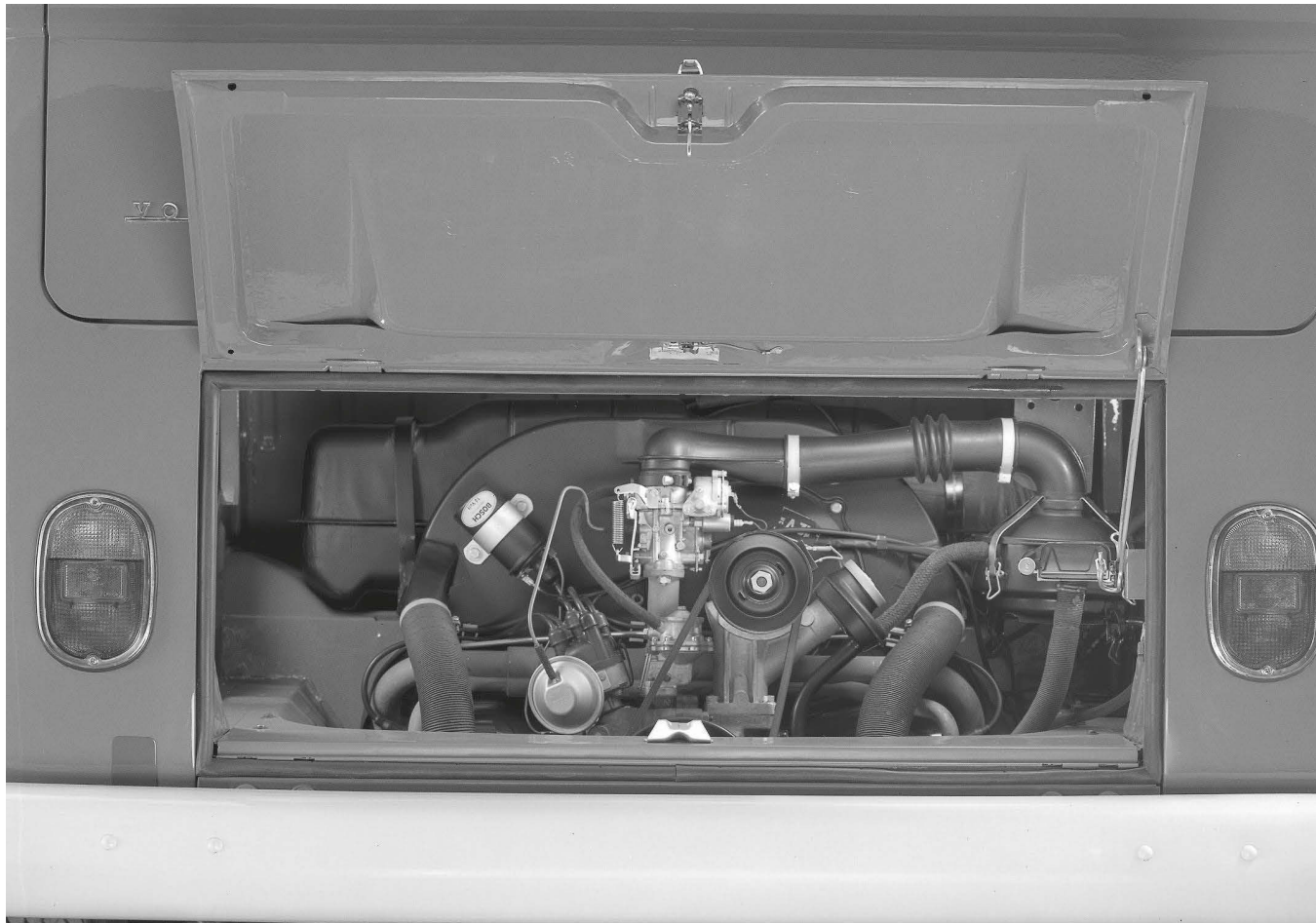
The Successor: the VW T2

After three years of development, VW introduced the second generation of the Transporter in August 1967. The 17 year old basic idea remained the same: the driver sat in front, the engine was situated in the rear, and the load was placed in between. The technical implementation, however, was completely altered. The front wheels were still mounted at a trailing arm axle with a stabilizer but at the rear wheels, a newly developed semi-trailing arm was used. The power transmission was now done by double-joint drive shafts. Reviewers acknowledged that the new transporter exhibited very good driving characteristics, comparable to those of a passenger car.

The air-cooled flat engine with upright fan had a displacement of 1584 ccm and achieved 47 hp at 4000/min. As the unloaded weight including the driver had increased from 1175 to 1235 kg, the maximum speed remained at 105 km/h. With reference to safety, the T2 was at the cutting edge of its time. Its automobile body was more rigid, and the impact protection at the dashboard had been reinforced. A characteristic feature of the new model was the large sliding door at the right side.

The appearance of the new Volkswagen Transporter did not mean that the original Transporter was now abandoned. It was still produced in Brazil.





In der heutigen Box finden Sie eine bedruckte Tafel, die Sie zu Dekorationszwecken in der Bulli-Erlebniswelt verwenden können. Stecken Sie die Tafel vorsichtig in den linken Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis.

In today's box, you find a printed panel as a decorative element of the Transporter diorama. Carefully insert it into the left slit on the top side of the plastic base.

Summer of Love

Der „Summer of Love“ war der Sommer des Jahres 1967, als die Hippiebewegung in Amerika ihren ersten Höhepunkt erlebte. Der Begriff steht für das Lebensgefühl, das dort herrschte, als sich bis zu 100.000 meist junge Menschen trafen. Hippies waren der Regierung und dem Establishment gegenüber misstrauisch, lehnten Konsum ab, und vor allem waren sie gegen den Vietnamkrieg. Der Höhepunkt des „Summer of Love“ war das „Monterey International Pop Festival“ im Juni 1967. Kaum ein anderes Gefährt wird so sehr mit dem Gefühl von Freiheit verbunden wie der VW Bulli, der in vielfarbigen, teilweise psychedelischen Bemalungen zum Erscheinungsbild dieser Szene gehörte. Er bot viel Platz, konnte als Wohnmobil genutzt werden und war schon 17 Jahre auf dem Markt, entsprechend preiswert war er damals gebraucht zu kaufen. So fuhren die Bands im „Summer of Love“ mit dem VW-Kleinbus zu ihren Konzerten, und die Fans reisten im gleichen Auto hinterher.

Während der Veranstaltung „60 Jahre VW-Bus“ lebte diese Atmosphäre wieder auf. Bei dem Event in Hannover trat auch die britische Rockband „The Who“ auf, die den Bulli 1971 in ihrem Song „Going mobile“ besungen hatte. Gitarrist Pete Townshend: „Der VW-Bus, über den ich in diesem Song schrieb, war das rollende Hippie-Heim – wir alle liebten ihn.“

Summer of Love

The summer of 1967, when the hippie movement in America was at its first peak, was also called the “Summer of Love”. This term represents the prevailing atmosphere at the meeting of up to 100,000 mostly young people. The hippies mistrusted the government and the establishment, rejected consumerism, and in particular disapproved of the Vietnam War. The climax of the Summer of Love was the Monterey International Pop Festival in June 1967. No other vehicle is more closely connected to this feel of freedom than the VW Transporter. Painted with multi-coloured and sometimes psychedelic patterns, it was part of the look and feel of the hippie scene. It was spacious and could be used as a mobile home, and as it was already on the market for 17 years, it could be purchased second-hand at low cost. In the Summer of Love, bands drove to their concerts in VW minibuses, followed by their fans in the same type of car.

At the 60 Years of the VW Bus event in Hanover, this vibe was revived. Among the performing artists was the British rock band The Who, which had sung about the VW Transporter in their 1971 song “Going Mobile”. Guitarist Pete Townshend stated, “The VW Bus in this song was a mobile hippie home. We loved it.”





Die zweite bedruckte Hintergrundtafel können Sie vorsichtig in den mittleren Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis stecken. Ein kleines See-panorama entsteht.

Carefully insert the second panel into the middle slit on the plastic base. A small lake panorama appears.

Der T3: der letzte seiner Art

Der im Mai 1979 vorgestellte VW-Transporter der dritten Generation war der letzte seiner Art mit Heckmotor. Er fiel etwas größer aus als sein Vorgänger, auch sein Radstand wuchs um sechs Zentimeter.

Nach mehr als 30 Jahren gab es im Heck des VW-Transporters, der bis dahin von einem luftgekühlten Boxermotor angetrieben wurde, eine weitreichende Neuerung. Ab Anfang 1981 hatte der Kunde die Wahl zwischen einem der beiden luftgekühlten Ottomotoren (50 PS und 70 PS) und einem wassergekühlten Dieselmotor. Dieses Aggregat hatte sich schon in den Dieselsonversionen der Modelle Golf, Jetta und Passat bewährt, musste aber für den Einsatz im Transporter modifiziert werden. Aus Platzgründen wurde der Motor um 50 Grad seitlich geneigt, was eine neue Motoraufhängung ebenso erforderlich machte wie eine neue Ölwanne. Der zusätzliche Wasserkühler am Bug des Fahrzeugs wurde über korrosionsgeschützte Stahlrohre mit dem Motor verbunden. Bei Bedarf wurde automatisch ein zweistufiges elektrisches Gebläse zugeschaltet.

Bis 1982 wurden 174.251 Exemplare in der Kombi-Version gebaut, die zu einem Preis ab 16.200 DM erhältlich waren. Von der Bus-Version entstanden 86.777 Fahrzeuge, deren Verkaufspreis bei 20.100 DM begann.

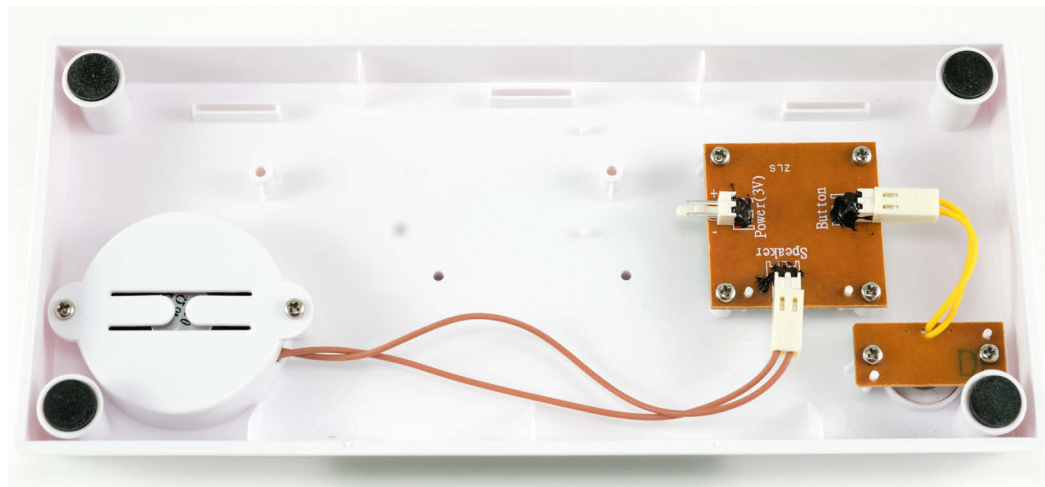
The Last of its Kind: the T3

The 3rd generation VW Transporter introduced in May 1979 was the last model with a rear engine. It was slightly larger than its predecessor, and the wheelbase was also increased by 6 cm.

After more than 30 years, a far-reaching technical innovation took place in the rear compartment of the VW Transporter. Up to now, the car had been driven by an air-cooled flat engine, but beginning in early 1981, customers could choose between two types of air-cooled Otto engines with 50 hp and 70 hp, respectively, and a water-cooled Diesel engine. The latter had already proven its worth in the Diesel versions of the Golf, Jetta, and Passat models, but it had to be modified for the Transporter. Due to space constraints, the engine was mounted at an angle of 50°. This required a new engine support as well as a new oil pan. The additional water radiator at the front of the car was connected to the engine by corrosion-resistant steel tubes. If needed, a supplementary two-stage electric fan could be switched on.

Until 1982, 174,251 units of the estate car version were built. They were available at a minimum price of DM 16,200. Additionally, 86,777 units of the bus version were built. The prices started at DM 20,100.





Mit dem An-/Ausshalter aus Box 13 können Sie später den Motor-Sound starten. Montieren Sie das Modul entsprechend der Abbildung. Legen Sie hierzu zunächst den farbigen „Kopf“ in die kreisrunde Aussparung auf der Unterseite der Basis. Anschließend befestigen Sie das Elektronikbauteil mithilfe von zwei Schrauben an der Basis. Ein kleines Loch im Modul korrespondiert mit dem weißen Pin auf der Basis, sodass der Einbau nur in einer Richtung möglich ist. Anschließend stecken Sie den Stecker auf den mit „Button“ gekennzeichneten Anschluss am Soundmodul.

The on/off switch from box 13 will allow you to start the motor sound. Mount the module according to the illustration. First, place the coloured "head" in the circular gap at the bottom side of the base. Then attach the electronic component to the base with two screws. A small hole in the module corresponds to the white pin on the base so that you can only insert it in one direction. Now connect the plug to the socket on the sound module marked "button".

Wolf im Schafspelz – der Porsche B32

Dieses Auto sieht aus wie ein Bulli, ist aber keiner. Name und Typenbezeichnung stammen vom Triebwerklieferanten, was diesen Kleinbus so besonders macht: Es handelt sich um einen Porsche B32. In den 1980er-Jahren war Porsche im Rallyesport aktiv, und der B32 soll entstanden sein, weil man ein leistungsstarkes Servicefahrzeug brauchte, das den Rallye-911ern folgen konnte. Andere Gerüchte besagen, der Porsche-Bulli sei als rollendes Konferenzzimmer für den Vorstand entwickelt worden.

Die erste Version entstand 1981. Der Einbau eines 3,2-Liter-Porsche-911-Boxermotors samt Getriebe machte zusätzliche Öffnungen an den hinteren Flanken und, bei einigen Versionen, auch an den Heckschürzen erforderlich, um seine Beatmung sicherzustellen. Die 170 kW (231 PS) im Heck sowie die Beschleunigung von 0 auf 100 in 9,6 Sekunden erforderten auch die Anpassung des Fahrwerks: Radaufhängungen, Stoßdämpfer, Bremsen und Reifen wurden in Zuffenhausen überarbeitet, in Teilen neu entwickelt und entsprechend dimensioniert.

Das Ergebnis überzeugte, war aber leider zu teuer. Es blieb bei der vom Porsche-Vorstand genehmigten Kleinserie von ca. 15 Autos, weil der errechnete Verkaufspreis von ca. 145.000 DM damals auf dem Markt nicht durchsetzbar erschien. Schade!

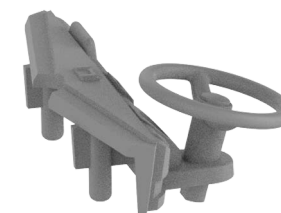
Wolf in Sheep's Clothes: the Porsche B32

This car looks like a VW Transporter, but isn't. Brand and type designation derive from the engine supplier, and this is what makes this mini bus so special: it is a Porsche B32. In the 1980s, Porsche engaged in rally sports. Allegedly, the B32 was created because they needed a powerful service car that was able to follow the 911 rally versions. Other sources claim that the Porsche transporter had been developed as a mobile conference room for the board of executives.

The first version was built in 1981. Mounting a 3.2-litre Porsche 911 flat engine including transmission required additional orifices at the rear sides and for some versions also at the rear valances to ensure that the engine could breathe. The 170 kW (231 hp) of the rear engine and the acceleration from 0 to 100 km/h in 9.6 seconds also required a modified chassis. Wheel suspensions, shock absorbers, brakes and tyres were revised in Zuffenhausen, newly developed in parts and resized accordingly.

The resulting car was convincing, but unfortunately too expensive. The small series of approx. 15 vehicles approved by the executive board was all there ever was as the calculated retail price of approx. DM 145,000 could never have been enforced on the market at that time. A real pity!





Tag 14 bringt Ihnen ein Auto-Bauteil: das Armaturenbrett mit dem Lenkrad. Heben Sie es gut auf, noch können Sie es nicht anbringen.

On the 14th day, you get another car part, namely the dashboard with the steering wheel. Keep it safe, as you cannot yet mount it.

Der T4 – neues Modell, neuer Antrieb

Der im August 1990 vorgestellte T4 war mehr als ein Generationenwechsel, er brachte das Ende der langen Geschichte der VW-Transporter mit Heckmotor. Die nun vorne quer eingebauten Motoren sowie der neue Frontantrieb brachten im Zusammenhang mit den Fahrwerksverbesserungen deutliche Vorteile bei der Straßenlage und erlaubten dank der nun durchgehenden und niedrigeren Ladefläche eine erhöhte und einfachere Zuladung. Wahlweise war der T4 zunächst mit Benzin- oder Diesel-Vierzylindermotoren erhältlich, deren Leistung zwischen 60 und 110 PS lag. Überzeugen konnte das sichere und komfortable Fahrwerk. Der T4 ließ sich wie ein Pkw fahren, auch seine ausgeprägte Kurvenneigung hatten die Ingenieure mit stärkeren Stabilisatoren in den Griff bekommen. Er stand in zwei Radstandversionen zum Verkauf: mit 2.920 und 3.320 Millimetern.

Erst mit dem 1996 folgenden Facelift bekam der T4 den adäquaten Antrieb: einen Fünfzylinder-2,5-Liter-Turbodiesel, der bis zu 150 PS entwickelte. Für dieses Triebwerk standen wahlweise ein Fünfganggetriebe und eine Viergang-Automatik zur Verfügung.

Dank des Baukastensystems war der T4, wie auch seine Vorgänger, in unterschiedlichen Ausführungen zu haben: als Kastenwagen, als Kombi und als Pritschenwagen.

New Model, New Drive: the T4

The T4 introduced in August 1990 represented more than just a new generation; it marked the end of the long history of VW Transporters with a rear engine. The engine was now mounted transversely in the front. Together with improvements to the chassis, this resulted in a considerably better ride. Thanks to the now continuous and lower loading floor, this also allowed a higher load and easier loading. At first, the T4 was available with petrol and Diesel engine options with power ratings from 60 to 110 hp. The safe and comfortable chassis was convincing. The T4 could be driven like a passenger car. By using stronger stabilizers, the engineers had been able to get a grip on the tendency of the car to tilt in bends. The models were available with two different wheelbases of 2920 or 3320 mm, respectively.

The T4 only got an adequate engine with the facelift in 1996: a new 5-cylinder 2.5-litre turbo Diesel engine with up to 150 hp. For this engine, two transmission options were available, a 5-gear transmission and a 4-gear automatic transmission.

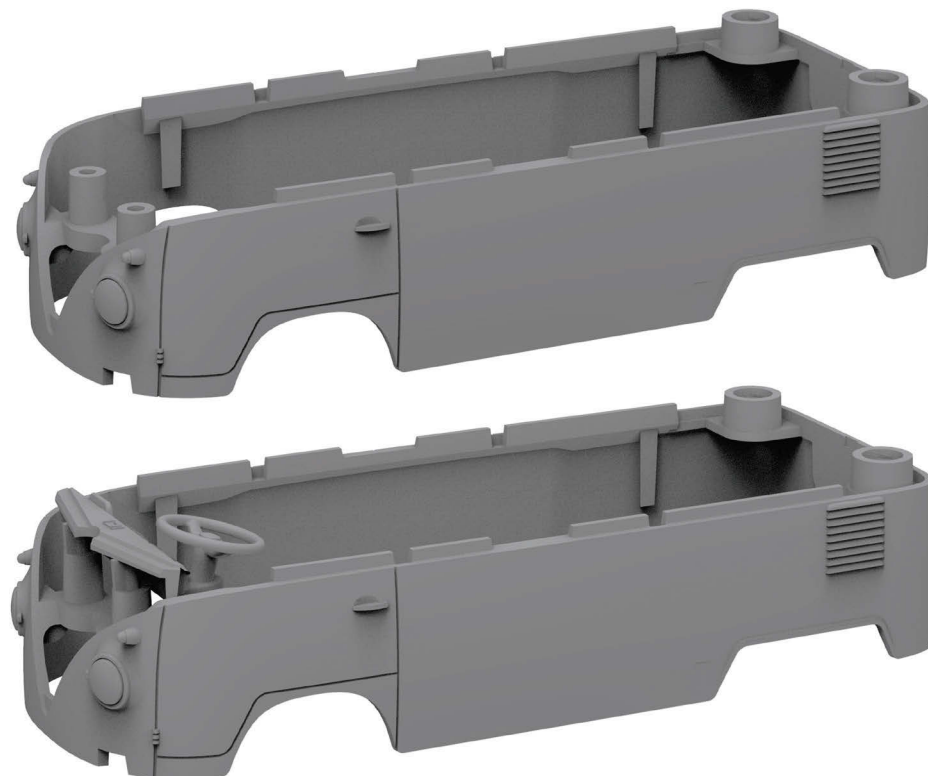
Due to the modular construction, the T4 was available in different versions just like its predecessors, including a panel car, an estate car and a pickup.





Mit dem 15. Tag erhalten Sie den unteren Teil der Fahrzeugkarosserie. Stecken Sie das Armaturen-Bauteil von gestern auf das Karosserie-Bauteil. Beachten Sie hierzu die Abbildung.

On the 15th day, you get the lower part of the auto body. Mount yesterday's dashboard on the auto body part. Refer to the illustration.



Vom Syncro zum 4Motion

In den 1950er-Jahren war das Straßennetz bei Weitem noch nicht so gut ausgebaut, wie es heute der Fall ist. Da schon der VW T1 mit reiselustigen Käufern in der ganzen Welt unterwegs war, verwundert es, dass Modelle mit Allradantrieb erst ab 1985 ausgeliefert wurden.

1975 hatte es erste Versuche mit einem Allrad-T2 gegeben, drei Jahre später waren fünf Testwagen mit zuschaltbarem Frontantrieb entstanden. Zu kaufen gab es Allrad-Bullis aber erst Mitte der 1980-Jahre, obwohl der Unterboden im 1979 vorgestellten T3 schon so konzipiert war, dass er eine Kardanwelle aufnehmen konnte. Die Vorderachse des T3 war eine Eigenkonstruktion, der Syncro genannte Allradantrieb stammte dagegen von Steyr-Daimler-Puch. Das Fahrwerk musste natürlich an die neuen Anforderungen angepasst werden. Längsträger rechts und links schützten die Kardanwelle, weitere Schutzbleche gab es unter dem Vorderwagen sowie unter Motor und Getriebe. Die Höherlegung des Fahrwerks um 50 Millimeter verschaffte dem T3 Syncro die nötige Bodenfreiheit.

Auch den T4 gab es ab 1993 erst mit Verspätung in einer Allradversion. Dagegen war der T5 Multivan schon mit Markteinführung 2003 in einer nun 4Motion genannten Allradausführung erhältlich, ebenso der T6 ab 2015.

From the Syncro to the 4Motion Drive

In the 1950s, the road system was a far cry from being as developed as it is today. As enthusiastic travellers already roamed the whole world aboard the VW T1, it astonishes that models with all-wheel drive were not available until 1985.

In 1975, first experiments with an all-wheel T2 were conducted. Three years later, five test cars with an additional on-demand front drive were built. The technology was first available for sale in the T3 introduced in 1979. Its undercarriage was designed in such a way that it could house a cardan shaft. The front axle of the T3 was an in-house development while the all-wheel drive named Syncro was made by Steyr-Daimler-Puch. Of course, the chassis had to be adapted to the new requirements. Longitudinal chassis beams at the right and the left side protected the cardan shaft. Further protective plates were located below the front end, the engine and the transmission. Lifting the chassis by 50 mm gave the T3 Syncro the required ground clearance.

The introduction of an all-wheel drive version of the T4 was also delayed until 1993. In contrast, the T5 Multivan was already available with an all-wheel option (now called 4Motion) at the market launch in 2003. The same holds true for the introduction of the T6 in 2015.





Mit dem heutigen Stickerset können Sie Ihr Modellfahrzeug später dekorieren. Heben Sie es bis zum Schluss gut auf.

With today's sticker set, you can decorate your model later. Please keep it safe until the end.

Freiheit und Abenteuer: Wohnmobile

Ursprünglich war die Firma Westfalia eine Schmiede, in der ab 1844 schwere Pferdewagen gebaut wurden. Mit den Westfalia-Umbauten von Autos begann man dort erst gut 100 Jahre später. Ein in Deutschland stationierter britischer Offizier bestellte einen VW-Transporter mit Wohneinrichtung, um das Auto als Schlaf-, Wohn- und Arbeitsraum nutzen zu können. Der T1 erhielt eine Doppeltür und hinter den Vordersitzen ein- und auszubauende Möbel wie eine Schlafcouch, einen Klappstisch, eine Sitzbank, einen Jalousieschrank und ein Sideboard. Das Ergebnis bekam den Namen „Camping-Box“ und war so überzeugend, dass die Ausstattung in Serie produziert wurde und sich der umgebaute VW-Bus zum Traumwagen der 1950er-Jahre entwickelte.

Der Ausbau von VW-Transportern machte Westfalia lange Jahre sehr erfolgreich, besonders durch das Modell „Joker“. Die Zusammenarbeit mit VW dauerte bis zur vierten Transporter-Generation. Als die für den Bau und Vertrieb von Freizeitfahrzeugen zuständige Westfalia Van Conversion zu 49 Prozent vom damaligen Daimler-Chrysler-Konzern gekauft wurde, begann VW 2004 mit der eigenen Produktion von Wohnmobilen. Dem Erfolg tat das keinen Abbruch: Die California-Ausführung des Bulli ist eines der meistverkauften Reisemobile der Welt.

Freedom and Adventure: Recreational Vehicles

The Westfalia company was originally a forge. It started to build heavy horse-drawn carriages in 1844, but still another 100 years had to pass until it also began to offer car conversions. A British officer stationed in Germany ordered a VW Transporter furnished in such a way that he could use it as sleeping, living and working quarters. The T1 was fitted with a double door and with removable furniture behind the front seats, including a sofa bed, a folding table, a bench, a roller shutter cabinet and a sideboard. The result was named "Camping Box" and was so convincing that the furniture was mass-produced and the converted VW bus became the dream car of the 1950s.

For many years, the conversion of VW Transporters remained a successful business for Westfalia, in particular due to the Joker model. The cooperation with VW lasted up to the 4th generation of the Transporter. When Daimler-Chrysler bought 49% of the Westfalia Van Conversion division, which was responsible for the construction and distribution of recreational vehicles, VW launched their own recreational vehicle production in 2004. However, this did not diminish the success: the California version of the Transporter is one of the world's bestselling recreational vehicles.





Heute wird Ihr Seepanorama vervollständigt. Stecken Sie die dritte bedruckte Hintergrundtafel vorsichtig in den rechten Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis.

Today, the lake panorama is completed. Carefully insert the third panel in the right slit on the plastic base.



Bietet alle Möglichkeiten: der T5

Wenige Wochen bevor in Mexiko der letzte Käfer vom Band lief, präsentierte VW am 9. Mai 2003 seine fünfte Transporter-Generation. Die Grundkonzeption blieb unverändert: Wie sein Vorgänger verfügte der T5 über einen quer eingebauten Frontmotor und Vorderradantrieb. Der Transporter war als Kombi, Kastenwagen, Pritsche und Doppelkabine lieferbar, die Pkw-Versionen wie üblich als Caravelle, Multivan und California. Erstmals gab es ein neues Modell gleich in der Allradvariante, für die stärkeren Motorvarianten gab es ein Automatikgetriebe. Ab Ende 2006 waren die Dieselversonen mit einem Rußpartikelfilter erhältlich.

Im Herbst 2009 stellte VW eine überarbeitete Version des T5 mit neuen Scheinwerfern, neuem Kühlergrill und überarbeiteten Rückspiegeln vor. Bei den Motoren erlegte man sich eine Selbstbeschränkung auf. Die Fünfzylinder entfielen, und die neuen Triebwerke, Benziner wie Diesel, wurden nur noch mit 2,0 Litern Hubraum in Leistungsstufen von 62 kW bis 132 kW angeboten. Außerdem war jetzt ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Im Vergleich zur vorhergehenden Version blieben die Fahrleistungen nahezu identisch, der Treibstoffverbrauch wurde dagegen reduziert. Alle Triebwerke erfüllten die EU-5-Abgasnorm.

Car of Opportunities: the T5

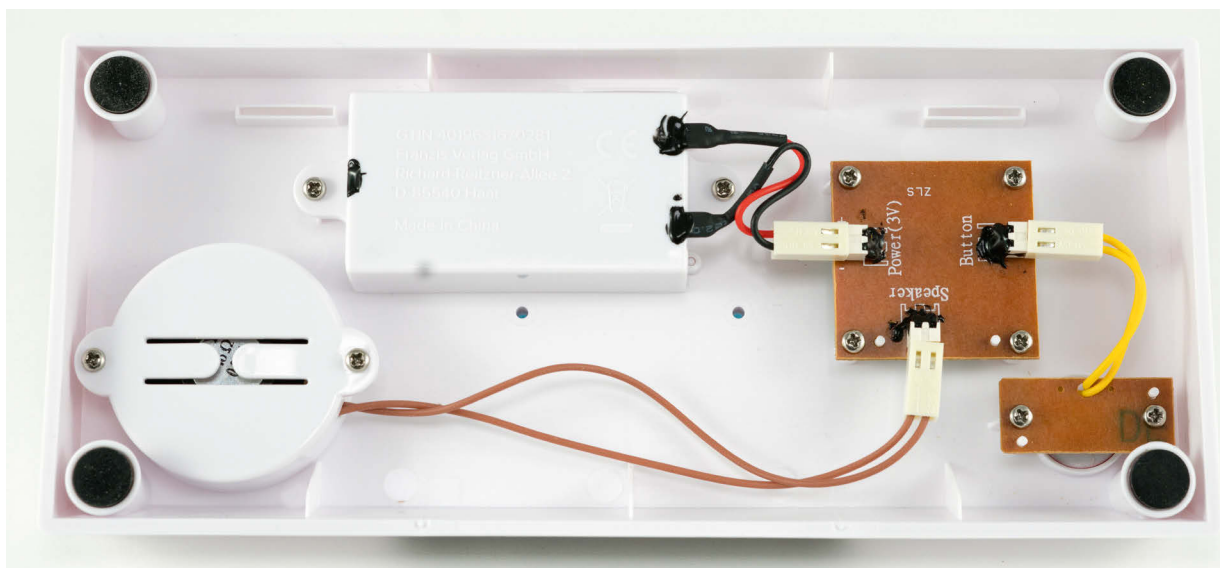
On 9th May 2003, a few weeks before the last Beetle came off the assembly line in Mexico, VW presented the 5th generation of the Transporter. The basic concept remained unchanged. As its predecessor, the T5 also had a transversely mounted front engine and front drive. It was available as estate car, panel car, pickup and double-cab. As usual, the passenger car versions were offered as Caravelle, Multivan and California. For the first time, a new model was immediately available in an all-wheel variant. For the more powerful engine options, an automatic transmission was offered. In the end of 2006, the Diesel versions were available with particulate filters.

In autumn 2009, VW introduced a revised version of the T5 with new headlights, a new radiator grille and revised rear mirrors. With respect to the engines, the company restricted itself. There were no longer 5-cylinder versions, and the new engines – petrol as well as Diesel models – were only available with a displacement of 2.0 litres and an engine power of 62 hp to 132 hp. Furthermore, a new 7-gear double-clutch transmission was now available. The driving performance was nearly identical to that of the predecessor version, but the fuel consumption was significantly reduced. All engines complied with the EU-5 exhaust emission standard.





Mit dem Batteriefach erhalten Sie das letzte Bauteil für die Unterseite der Kunststoffbasis. Setzen Sie zwei 1,5-V-Batterien ein (nicht im Lieferumfang enthalten). Beachten Sie die korrekte Polung! Befestigen Sie anschließend das Batteriefach mit zwei Schrauben an der Unterseite der Basis. Beachten Sie die Abbildung zur Positionierung des Moduls. Verbinden Sie anschließend mithilfe des Steckers die Batteriebox mit dem Soundmodul. Der korrekte Anschluss ist mit „Power“ gekennzeichnet. Auf Knopfdruck können Sie nun den Motorsound starten. Er endet automatisch nach ca. 30 Sekunden. Alternativ können Sie den Sound durch nochmaliges Drücken des Schalters vorab ausstellen.



The battery box is the last part to be attached to the bottom side of the base. Insert two 1.5 V batteries (not included). Carefully pay attention to the polarity! Then attach the battery box to the bottom side of the base with two screws. Refer to the illustration to correctly place the module. Then connect the plug of the battery box to the sound module. The correct socket is the one marked "power". Now it is possible to start the engine sound by pressing the button. The sound automatically ends after approx. 30 s. You can also interrupt the sound by pressing the button again.

Der Bulli im Motorsport

Seine ersten Auftritte an den Rennstrecken dieser Welt hatte der Bulli natürlich als Transporter. Ob als Fahrgelegenheit für Mitarbeiter der Teams, als rollende Werkstatt oder als Rennwagentransporter – auch in dieser Szene wurden und werden die vielseitigen Möglichkeiten dieses Volkswagentyps geschätzt.

Als in den 1960er-Jahren Rennwagen auf VW-Basis entstanden, wurde daraus die Formel V. Das war eine beliebte und bezahlbare Nachwuchsformel im Motorsport, in der auch Niki Lauda seine Karriere begann. Die ersten Exemplare der Rennfahrzeuge waren so kompakt, dass ein solcher Monoposto auf die Ladefläche der Bulli-Pritsche passte. Darüber hinaus hatten der Rennwagen und sein Transportfahrzeug fast den gleichen Motor im Heck!

In den USA, wo sich der Bulli ebenfalls großer Beliebtheit erfreut, gibt es eine vielfältige Dragster-Szene. Bei diesen Wettbewerben treten die Fahrer mit hochmotorisierten Eigenkonstruktionen in spektakulären Sprintduellen gegeneinander an. Klar, dass dabei auch auf den Bulli zurückgegriffen wird. Viel mehr als Teile der Karosserie werden kaum verbaut, denn als Antriebsquelle dienen großvolumige US-Motoren. Aber zumindest im Erscheinungsbild ist der VW-Transporter in dieser Szene des Öfteren vertreten und gern gesehen.

The Transporter in Motor Sports

Naturally, when the Transporter made its first appearances at the race tracks, it played the role of a transport van: as a means of transport for the team members, as a mobile workshop or as a racing car transporter. The racing scene appreciated the versatility of this Volkswagen car, and still does.

In the 1960s, racing cars based on the VW Beetle were built. This resulted in the Formula V, a popular and affordable motor sports formula for budding drivers, which was also the starting point for the career of Niki Lauda. The first models of these open-wheel racing cars were so compact that they easily fit on the loading platform of a pickup Transporter. In this combination, the racing car and its transporter had nearly the same engine at their respective rear ends.

The USA, where the Transporter also enjoys great popularity, has a varied dragster scene, where home-brew contraptions with high-power engines compete against each other in spectacular sprinting duels. Dragster builders also fall back on the Transporter for their designs, but only use a few parts of the automobile body, as the power units are usually made from high-volume US engines. At least, the VW Transporter's exterior look is well represented and popular in this scene.





Die 19. Box enthält weiteres Dekomaterial für Ihr späteres Modellauto. Sie können selbst entscheiden, ob und wie Sie die Karosserie zum Schluss bekleben möchten.

Box no. 19 contains more decorative elements. Decide for yourself if and how you want to adorn the auto body when you have completed the model.

Bulli kreativ

Es gibt unterschiedliche Ansichten darüber, wie der Besitzer eines Bulli mit diesem umzugehen hätte. Die einen sagen, man solle das Auto möglichst im Originalzustand belassen, nicht zuletzt weil es dann später als Oldtimer wertvoller sein dürfte. Andere legen Wert darauf, einen besonderen Bulli zu besitzen, den es in dieser Form nur einmal gibt, und gestalten ihn entsprechend individuell. Dabei sind der Fantasie keine Grenzen gesetzt.

Eine gern gewählte Variante sind Stretch-Bullis. Sie erreichen manchmal sogar die doppelte Länge der Standardversion und müssen deshalb mit einer dritten Achse versehen werden. Nett anzusehen sind die gegenteiligen Ausführungen, die sogenannten Shortys, bei denen das Platzangebot zugunsten der Individualität deutlich reduziert ist. Es gibt sogar Sattelschlepper-Versionen, bei denen der Vorderwagen des Bulli als Zugmaschine dient und der Auflieger aus mehreren zusammengesetzten Bulli-Teilen besteht.

Gern werden Bullis auch höher- oder tiefergelegt. Wem das alles zu viel ist, der kann seine Individualität auch durch eine fantasievolle Lackierung zum Ausdruck bringen, in der Edelversion mit Hochglanzlack und viel Chrom oder in einem Vintage-Look mit rostfarbenem Anstrich. Auch hier gibt es nichts, was es nicht gibt.

Transporter Creativity

There are different takes on how Transporter owners should handle their cars. Some say that the vehicle should remain as close to its original condition as possible, not least because that way, it will be more valuable as a vintage car. For others, however, it is very important to have a very special and unique Transporter, and hence they decorate it after their own fashion, their imagination being the only limit.

Stretch Transporters represent another popular variant. Sometimes, they achieve double the length of the standard version and have thus to be fitted with a third axle. The opposite approach is to build so-called "shorties", where the available space is significantly reduced in favour of increased uniqueness. They are quite cute to look at. There are even articulated versions where the front part of a Transporter serves as tractor with a trailer made of several Transporter parts put together.

It is also popular to lower or raise a Transporter. If all this is too much for you, you can also express your individuality by imaginative paintwork, e.g. by a classy design with high-gloss finish and much chrome or a vintage look with rust-coloured finish. Anything goes.





Die 20. Box hält eine kleine 2D-Figur bereit, mit der Sie die kleine Erlebniswelt ausschmücken können.

Box no. 20 contains a small 2D figure to adorn the little diorama.



Facelift oder neues Modell: der VW T6

Beim zweiten Facelift des VW T5 wurde 2015 zugleich die Umbenennung in T6 vorgenommen. Für das Auto stehen vier Dieselmotoren und zwei Benzinmotoren zur Auswahl. Abhängig von der Leistung des Motors ist die Ausstattung mit einem Fünf- oder Sechsgangschaltgetriebe oder einer Siebengang-Automatik mit Doppelkupplungsgetriebe möglich. Mit einem neuen Dieselmotor erfüllt der T6 nun auch die Abgasnorm Euro 6. Dafür war jedoch die Ausstattung mit einer SCR-Abgasnachbehandlung erforderlich, die spätestens nach 7.000 Kilometern mit der dafür benötigten Harnstofflösung nachgefüllt werden muss.

Darüber hinaus gab es optische Veränderungen an der Motorhaube und den Kotflügeln, an Stoßfängern, Scheinwerfern, Rückleuchten sowie der Heckklappe. Optimierungen gab es am Fahrwerk und bei der Geräuschkämmung. Der T6 ist knapp sechs Zentimeter länger als sein Vorgänger, die Breite (1.904 mm) und der Radstand (3.000 mm) blieben unverändert.

Er ist als Transporter, Caravelle, Multivan und Camper California erhältlich. VW griff beim T6 die vom Samba-Modell bekannte zweifarbige Lackierung wieder auf und ließ diese beiden Autos für Werbezwecke gemeinsam fotografieren.

Facelift or a New Model: the VW T6

With the second facelift, the VW T5 also got the new designation T6 in 2015. The car was provided with four Diesel and two petrol engine options. Depending on the engine power, it was available with a five- or a six-gear manual shift transmission or a seven-gear double-clutch automatic transmission. With its new Diesel engines, the T6 also complied with the Euro 6 emission standard. However, this required fitting the car with an SCR exhaust aftertreatment system, which has to be refilled with the necessary urea solution after 7000 km at the latest.

Furthermore, visual changes were made to the bonnet, the mudguards, bumpers, headlamps, rear lights and the rear hatch. The chassis and the sound insulation were improved. The T6 is nearly 6 cm longer than its predecessor, while its width (1904 mm) and wheelbase (3000 mm) remained unchanged.

It is available as Transporter, Caravelle, Multivan and Camper California. For the T6, VW harked back to the two-colour finish of the Samba model. For advertisements, pictures of the two cars standing side by side were taken.





Es folgt ein weiteres Bauteil für das Modellfahrzeug: die Fenster-scheiben für den T1. Sie können das Scheiben-Modul auf das untere Karosserie-Bauteil legen.

Today, you receive another part of the model car, namely the window panes of the T1. Place this component on the lower auto body.



Der Bulli als Oldtimer

Der VW Bulli hat auch heute noch ein tolles Image, die Begeisterung für ihn ist ungebrochen. Entsprechend begehrt sind Originalfahrzeuge aus allen Baureihen, wobei der T1 die Hitliste anführt. Insbesondere das Modell „Samba“ erzielt in seiner zweifarbigen Lackierung Spitzenpreise auf dem Oldtimermarkt. Diese Modelle bringen im Originalzustand bereits fünfstelligen Euro-Beträge, im restaurierten Zustand kann es sogar sechsstellig werden. 2018 machte ein Scheunenfund aus dem Raum Hannover Schlagzeilen. 30 Jahre hatte dort ein Samba-Bulli aus dem Baujahr 1965 gestanden, bis er zum Verkauf angeboten wurde. Innerhalb kürzester Zeit wusste die ganze Bulli-Szene von diesem Fund, und der Wagen bekam einen neuen Besitzer.

Die hohe Nachfrage führt leider auch zu fragwürdigen Angeboten, bei denen die Samba-typischen Dachfenster schon mal nachträglich in das Dach eines früheren Kombis geschnitten wurden. Wer sich für ein solches Auto interessiert, sollte deshalb sehr genau hinschauen und nach Möglichkeit einen Fachmann zurate ziehen.

Wem das alles zu teuer ist, der kann sich restaurierte Bullis für ein Wochenende mieten und das Fahrgefühl der 1950er- und 1960er-Jahre auch heute noch erleben. Hippie-Feeling inklusive!

The Transporter as a Vintage Car

The VW Transporter still has a good image, and the enthusiasm for it has not faltered. Accordingly, original vehicles of all series are much sought after, with the T1 in the lead. In particular the Samba model with its two-colour finish goes for top prices on the vintage car market. Even in original conditions, these models are worth five-figure sums in Euros. Restored cars even go for six-figure sums. In 2018, a barn find in the area of Hanover hit the headlines. A Samba Transporter built in 1965 had been kept there for 30 years and was now for sale. In an instant, the Transporter fan scene knew of this find, and soon the car had a new owner.

Unfortunately, the high demand also causes rather questionable offerings, where the characteristic Samba roof windows are cut into the roof of an estate car model. When you are interested in such a car, you should have a very good look at it and consult an expert, if possible.

When all this is too expensive for you, you can rent a restored Transporter for the weekend to relive the driving experience and even the hippie feeling of the 1950s and 1960s.





Die 22. Box hält eine zweite kleine 2D-Figur bereit. Mit dieser können Sie Ihr Diorama weiter ausschmücken.

The 22nd box contains another little 2D figure to further adorn your diorama.



Bulli-Freunde: die Klubszene

Die Begeisterung für Bullis aller Baujahre ist nach wie vor riesig. Klar, dass bei Besitzern und Freunden des Klassikers der Wunsch besteht, Gleichgesinnte zu treffen und sich auszutauschen. So gibt es rund 20 eingetragene Bulli-Vereine in Deutschland und darüber hinaus zahlreiche private Klubs und Gemeinschaften. Auch im Internet finden Interessierte über viele Webseiten und Foren den Kontakt zueinander. Viele dieser Klubs veranstalten regelmäßige Treffen, auf denen stolze Bulli-Besitzer ihre Autos präsentieren und Erfahrungen oder auch Ersatzteile austauschen. Das größte Treffen der Bulli-Freunde findet jedes Jahr im englischen Great Malvern statt, das südlich von Birmingham liegt. Bis zu 9.000 Bullis und rund 30.000 Teilnehmer kommen dort zum dreitägigen „Busfest“ zusammen.

2007 feierte VW Nutzfahrzeuge das 60-jährige Jubiläum des Bulli in Hannover. 11.500 Teilnehmer aus 28 Nationen reisten mit 3.800 Bullis an, einer von ihnen über 2.587 Kilometer aus Moskau.

Zwar nicht immer in diesen Dimensionen, gibt es in jedem Jahr zahlreiche Möglichkeiten, sich mit Bulli-Freunden zu treffen und die Freude über den legendären Transporter aus dem Hause VW zu teilen. Wer es individueller und ruhiger mag, dem sei ein Besuch im Bulli-Museum in Hessisch Oldendorf ans Herz gelegt.

Transporter Fans: the Clubs

There is still much enthusiasm for Transporters of all model years. Naturally, owners and fans of this classic car want to meet like-minded people and compare notes. In Germany, there are about 20 registered Transporter clubs plus numerous private clubs and societies. Many websites and forums in the Internet make it possible to contact other fans. Many of these clubs organise regular meetings where proud Transporter owners can present their cars and swap stories and replacement parts. The largest Transporter fan meeting takes place in Great Malvern south of Birmingham, where up to 9000 Transporters and approx. 30,000 participants meet for a three-day “Busfest” every year.

In 2007, VW Nutzfahrzeuge, the commercial vehicle division of Volkswagen, celebrated the 60th anniversary of the Transporter in Hanover. 11,500 guests from 28 countries arrived with 3800 Transporters. One of them travelled 2587 km from Moscow.

Every year, there are numerous possibilities to meet with other Transporter fans and to share your delight of the legendary VW van, albeit not always at this scale. If you are interested in a quieter and more private experience, you should visit the Transporter museum in Hessisch Oldendorf.





Mit dem dritten Stickerset ist Ihr Dekorationsmaterial nun vollständig. Sie können es nach Belieben auf Ihrem Fahrzeug oder auf der Kunststoffbasis anbringen.



The third set of stickers completes the decorative elements. You can fix them to the car or the plastic base at your discretion.

Ein einfacher Plan: der VW T1 Samba

In einer zeitgenössischen Anzeige für den amerikanischen Markt beschrieb VW kurz und knapp, wie der VW Samba, der in den USA „Microbus Deluxe“ hieß, entstanden ist: „Wir haben mit einem einfachen Plan angefangen. Es begann alles mit der Vorstellung, dass ein Wagen viel Platz haben sollte, und keiner Ahnung, wie er aussehen sollte. Als wir uns also hingesetzt haben, um den VW-Kombi zu entwerfen, haben wir zunächst eine große Box gezeichnet. So hatten wir Platz für 8 Personen und 13 Gepäckstücke. Die Leute konnten wir nicht einfach in einer dunklen Box sitzen lassen. Also haben wir 21 Fenster geschnitten, um das Licht hereinzulassen, ein großes Loch im Rücken, um das Gepäck hineinzustellen, und vier Türen, um die Leute rauszulassen. Um die Dinge zum Laufen zu bringen, haben wir den luftgekühlten Volkswagenmotor hinten eingebaut. Ein Wagen, der viel Platz hat, leicht zu parken ist und nicht viel Benzin braucht. Was könnte einfacher sein als das?“

Der Erfolg spricht für sich. Bis zur Einstellung des Samba im Jahr 1967 wurden rund 380.000 Exemplare hergestellt.

Hier die technischen Daten Ihres heute komplettierten Bulli: luftgekühlter 1,5-Liter-Boxermotor mit 44 PS, synchronisiertes Vierganggetriebe, Höchstgeschwindigkeit 105 km/h, Verbrauch 10 Liter auf 100 Kilometer.

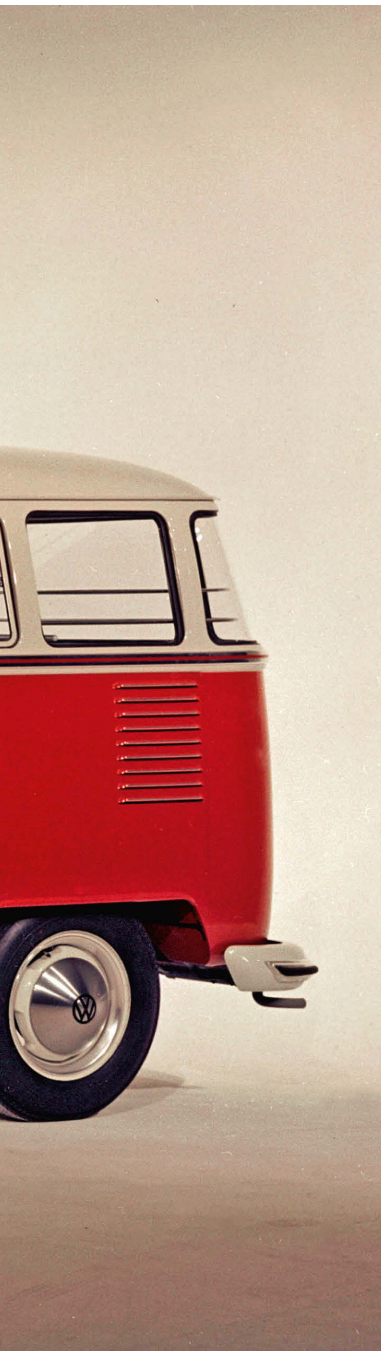
A Simple Plan: the VW T1 Samba

In a contemporary ad for the American market, VW concisely described how the VW Samba (called Microbus Deluxe in the USA) came into being: “We started with a simple plan. It all began with the idea that a car should be spacious; however, no-one had any idea how it should look like. Hence we sat down to design the VW estate car. First, we sketched a large box. This way, we could accommodate 8 passengers plus 13 pieces of luggage. But we could not let the people sit in the dark! Therefore, we cut 21 windows to let the sun shine in, a big hole in the back to put in the baggage, and four doors so that the people could get out. In order to make things move, we mounted an air-cooled Volkswagen engine in the rear. A spacious car that can be easily parked and does not need much fuel – what could be easier?”

The success speaks for itself. Until it went out of production in 1967, approx. 380,000 units of the Samba were built.

The technical specification of the Transporter that you completed today are as follows: 1.5-litre flat engine with 44 hp, synchronised 4-gear transmission, top speed of 105 km/h, fuel consumption of 10 litres per 100 km.





Mit dem letzten Modell-Bauteil können Sie Ihren VW Bulli T1 vervollständigen. Stecken Sie die Fensterscheiben wie abgebildet in die obere Karosserie, anschließend können Sie die Baugruppe auf dem restlichen Fahrzeugmodell platzieren. Das obere Karosseriebauteil besitzt zwei Haken, sodass Sie es zuerst vorsichtig auf dem unterem Karosseriebauteil einschieben müssen. Befestigen Sie anschließend beides von der Unterseite des Chassis aus mithilfe einer Schraube. Befestigen Sie anschließend das fertige Auto mit zwei Schrauben an der Kunststoffbasis. Hierzu müssen Sie die Schrauben von der Unterseite der Basis aus eindrehen.

The last model part allows you to complete your VW Transporter T1. Insert the window panes in the upper auto body as shown in the illustration. Then place the whole assembly on the rest of the car model. As the upper auto body has two hooks, you first have to slip it carefully onto the lower auto body. Next, connect the two parts to each other by fixing one screw from the bottom. Finally attach the completed car to the plastic base by two screws. You have to fix the screws from the bottom side of the base.



Bildverzeichnis

Volkswagen Aktiengesellschaft: Handbuch-Cover, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19 unten, 20, 22, 23, 24, 25, 27 links, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37 links, 42, 46, 47, 48, 49, 50, 51 unten, 24 Boxen (Verpackung); Porsche AG: 5, 30, 31, 40, 41 rechts; Pon Holdings B.V.: 12, 13; Volkswagen Nutzfahrzeuge: 19 oben, 21, 37 rechts, 38, 39, 44, 45, 51 oben; VanderWolf Images/Shutterstock.com: 26; Everett Collection/Shutterstock.com: 27 rechts; Bruce Gates & www.gatesphoto.com: 41 links; vwshortbus.com: 43

Fotos Aufbauanleitung: G&U Language & Publishing Services GmbH; Renderings Aufbauanleitung: Welly Die Casing Factory Limited

Impressum

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien. Das Erstellen und Verbreiten von Kopien auf Papier, auf Datenträgern oder im Internet, insbesondere als PDF, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags gestattet und wird widrigenfalls strafrechtlich verfolgt. Die meisten Produktbezeichnung sowie Firmennamen und Firmenlogos, die in diesem Werk genannt werden, sind in der Regel gleichzeitig auch eingetragene Warenzeichen und sollten als solche betrachtet werden. Der Verlag folgt bei den Produktbezeichnungen im Wesentlichen den Schreibweisen der Hersteller.

Alle in diesem Buch vorgestellten Bauanleitungen und Tipps wurden mit der größtmöglichen Sorgfalt entwickelt, geprüft und getestet. Trotzdem können Fehler im Buch und im Bausatz nicht vollständig ausgeschlossen werden. Verlag und Autor haften in Fällen des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit nach den gesetzlichen Bestimmungen. Im Übrigen haften Verlag und Autor nur nach dem Produkthaftungsgesetz wegen der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit oder wegen der schuldhaften Verletzung wesentlicher Vertragspflichten. Der Schadensersatzanspruch für die Verletzung wesentlicher Vertragspflichten ist auf den vertragstypischen, vorhersehbaren Schaden begrenzt, soweit nicht ein Fall der zwingenden Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz gegeben ist.

Dieses Produkt wurde in Übereinstimmung mit den geltenden europäischen Richtlinien hergestellt und trägt daher das CE-Zeichen. Der bestimmungsgemäße Gebrauch ist in der beiliegenden Anleitung beschrieben. Bei jeder anderen Nutzung oder Veränderung des Produktes sind allein Sie für die Einhaltung der geltenden Regeln verantwortlich. Bauen Sie das Produkt deshalb genau so auf, wie es in der Anleitung beschrieben wird. Das Produkt darf nur zusammen mit dieser Anleitung weitergegeben werden.

Das Symbol der durchkreuzten Mülltonne bedeutet, dass dieses Produkt getrennt vom Hausmüll als Elektroschrott dem Recycling zugeführt werden muss. Wo Sie die nächstgelegene kostenlose Annahmestelle finden, sagt Ihnen Ihre kommunale Verwaltung.

Hinweise zu Batterien und Akkus

- Nicht wiederaufladbare Batterien dürfen nicht aufgeladen werden.
- Aufladbare Batterien (Akkus) dürfen nur unter Aufsicht einer Erwachsenen Person aufgeladen werden.
- Aufladbare Batterien müssen zum Aufladen aus dem Gerät genommen werden.
- Unterschiedliche Batterien oder Akkus oder neue und gebrauchte Batterien oder Akkus dürfen nicht gemischt werden.
- Batterien oder Akkus müssen mit der richtigen Polarität eingelegt werden.
- Verbrauchte Batterien müssen zum Aufladen aus dem Gerät entfernt werden.
- Die Netzanschlüsse dürfen nicht kurzgeschlossen werden.

© 2019 Franzis Verlag GmbH, Richard-Reitzner-Allee 2, 85540 Haar, Germany
Trademarks, design patents and copyrights are used with the approval of the owner Volkswagen AG.

Autor VW-Bulli-Geschichte: Michael Behrndt

Konzept & Produktmanagement: Florian Greßhake

Übersetzung: G&U Language & Publishing Services GmbH

Layout & Satz Handbuch: G&U Language & Publishing Services GmbH

Art & Design: www.ideehoch2.de

Herstellung: Imago Publishing Ltd

GTIN 4019631670861

Photo Credits

Volkswagen Aktiengesellschaft: manual cover, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19 bottom, 20, 22, 23, 24, 25, 27 left, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37 left, 42, 46, 47, 48, 49, 50, 51 bottom, 24 boxes (packaging); Porsche AG: 5, 30, 31, 40, 41 right; Pon Holdings B.V.: 12, 13; Volkswagen Nutzfahrzeuge: 19 top, 21, 37 right, 38, 39, 44, 45, 51 top; VanderWolf Images/Shutterstock.com: 26; Everett Collection/Shutterstock.com: 27 right; Bruce Gates & www.gatesphoto.com: 41 left; vwshortbus.com: 43

Photos assembly instruction: G&U Language & Publishing Services GmbH; renderings assembly instruction: Welly Die Casing Factory Limited

Imprint

All rights reserved, including those of reprinting, reproduction and storage in electronic media. No part may be reproduced and distributed on paper, on storage media, or in the internet, especially as PDF, without the publisher's prior written permission. Any attempt may be prosecuted.

As a general rule, most of the product names, company names and company logos used in this book are registered trademarks and have to be treated as such. In general, the publishing company uses the spelling of the respective producers.

All assembly instructions and tips in this book have been developed, verified and tested with utmost care. However, errors in the book and in the assembly kit cannot be ruled out. According to applicable laws, the publishing company and the author can be held responsible only in the case of intent or gross negligence. According to the Product Liability Act, publishing company and author are only liable for loss of life, physical injuries and damages to health or in the case of culpable violations of essential contractual obligations. The claim for damages due to violations of essential contractual obligations is limited to foreseeable damages typically associated with publishing houses, except in the case of mandatory liability according to the Product Liability Act.

This product was developed in compliance with the applicable European directives and therefore carries the CE mark. Its authorized use is described in the instructions enclosed with it. In the event of non-conforming use or modification of the product, you will be solely responsible for complying with the applicable regulations. You should therefore take care to assemble the product as described in the instructions. The product may only be passed on along with the instruction and this note. Waste electrical products should not be disposed of with the household waste. Please recycle where facilities exist. Check with your local authority or retailer for recycling advice.

Battery Information

- Non-rechargeable batteries are not to be recharged.
- Rechargeable batteries are only to be charged under adult supervision.
- Rechargeable batteries are to be removed from the device before being charged.
- Different types of batteries, or new and used batteries, are not to be mixed.
- Batteries are to be inserted with the correct polarity.
- Exhausted batteries are to be removed from the toy.
- The supply terminals are not to be short-circuited.

© 2019 Franzis Verlag GmbH, Richard-Reitzner-Allee 2, 85540 Haar, Germany
Trademarks, design patents and copyrights are used with the approval of the owner Volkswagen AG.

Author history of the VW Bulli: Michael Behrndt

Concept & product management: Florian Greßhake

Translation: G&U Language & Publishing Services GmbH

Layout book: G&U Language & Publishing Services GmbH

Art & design: www.ideehoch2.de

Production: Imago Publishing Ltd

GTIN 4019631670861



WEEE-Reg.-Nr. 21445697



