

Warum ist de so beliebt in

- Er läuft bei tropischer Hitze –
sein luftgekühlter Motor kocht nicht über.
- Er läuft bei arktischer Kälte –
sein luftgekühlter Motor friert nicht ein.
- Er läuft auf steilen Straßen –
sein Kurzhubmotor ist robust und langlebig.
- Er läuft über Schlamm- und Sandwege –
seine großen Räder und Reifen greifen gut.
- Er läuft über „Schlagloch-Straßen“ –
seine drehstabgefederten Räder sind einzeln aufgehängt.
- Er läuft über Stock und Stein (und Geröll) –
seine glatte, dichte Bodenplatte schützt ihn von unten.
- Er läuft unermüdlich auf langen Strecken –
seine Höchstgeschwindigkeit ist seine Dauergeschwindigkeit.
- Er läuft sicher im Großstadtverkehr –
sein vollsynchronisiertes Getriebe schaltet sich leicht.

r Volkswagen 136 Ländern?

Er läuft sicher durch Kurven –
seine Spur ist breit und sein Schwerpunkt liegt tief.

Er läuft gut mit viel Gepäck –
seine Gepäckräume liegen vorn und hinten.

Er läuft ohne große Kosten –
seine Bauart ist vernünftig und reparaturbillig.

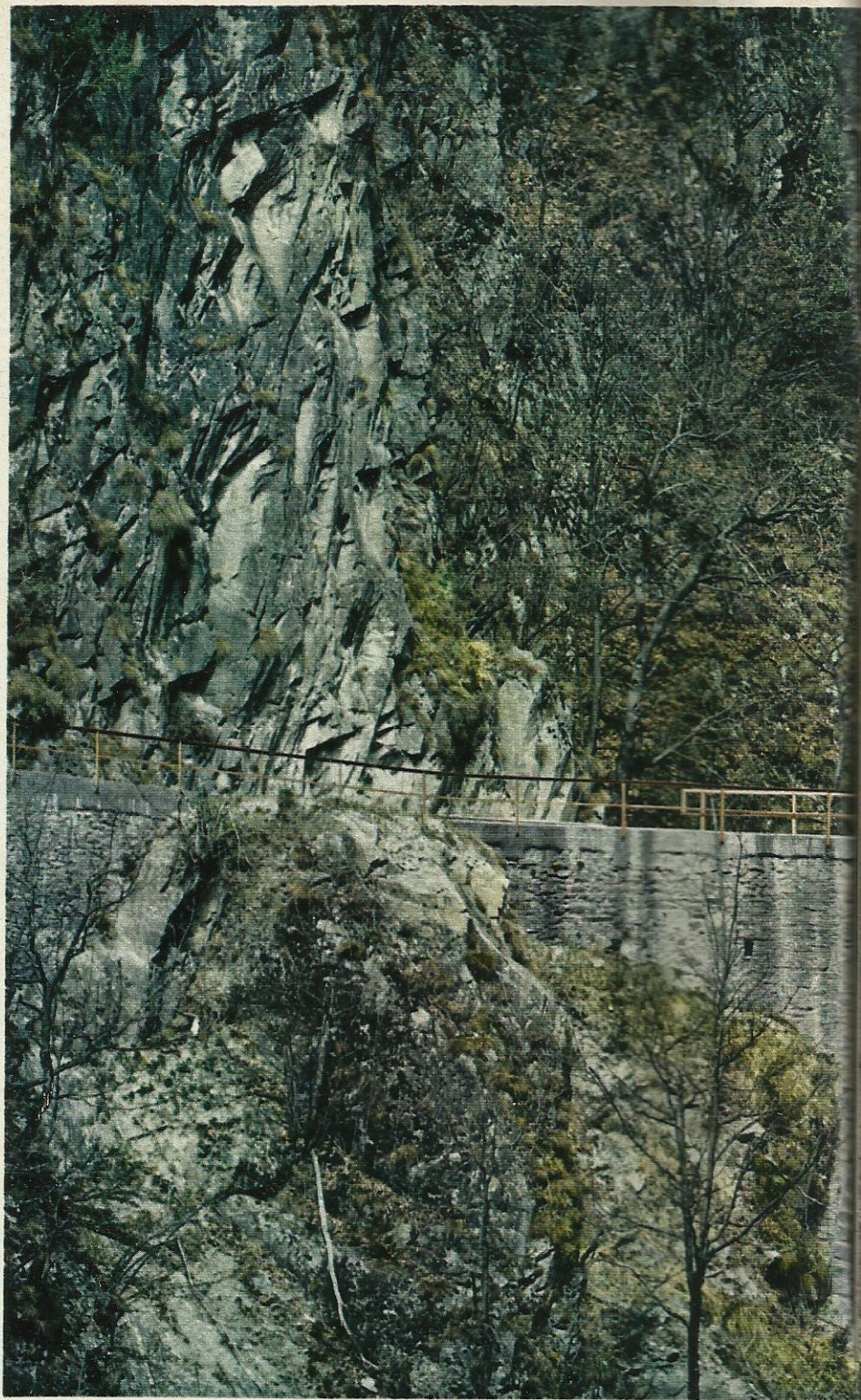
Er läuft mit viel Komfort –
seine Ausstattung ist geschmackvoll und reichhaltig.

Er läuft mit vielen Extras ohne Extrapreis –
seine Verarbeitung ist sorgfältig bis ins kleinste Detail.

Er läuft an vielen Tankstellen vorbei –
sein Benzinverbrauch ist niedrig.

Er läuft in 136 Ländern der Erde –
sein Kundendienst ist überall gut und preiswert.

Er läuft und läuft und läuft und läuft.
Jahr um Jahr um Jahr.



Mit dem
VW 1300
in der Schweiz.

In der Schweiz – wo die Berge in den Himmel wachsen.

Wo es steile Paß-Straßen gibt mit spitzen Haarnadelkurven.

Da muß ein Automobil zeigen, was es leisten kann.

Beispielsweise, ob es kräftig und ausdauernd ist.

Ob es beweglich und wendig ist. Ob es wetter- und winterfest ist.

Der neue VW 1300 bringt diese Eigenschaften mit.

Er hat den Heckmotor, der die Hinterräder belastet und für besseren Antrieb sorgt.



Der mit Luft gekühlt wird, die nicht kocht bei Hitze und nicht gefriert bei Kälte.

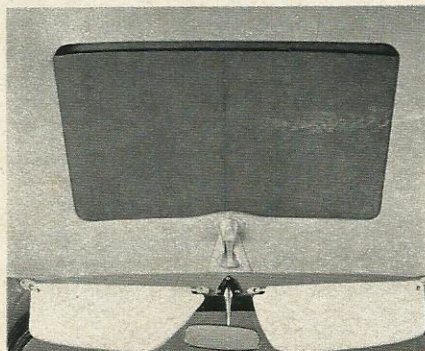
Er hat die glatte Bodenplatte, die ihn von unten schützt.

Er hat die Drehstabfederung und die einzeln aufgehängten Räder, die Schlaglöcher einfach überrollen.

Er hat eine Lackierung mit 4 Schichten, die ihn unempfindlich macht gegen jedes Wetter.

Er hat die Qualität des Materials und der Verarbeitung, die für jeden VW typisch ist.

Er hat den bewährten Kundendienst, der Volkswagen in 136 Ländern der Erde betreut.



Wieviel PS der Motor hat?
40 – also 6 PS mehr als der Motor des bisherigen VW 1200.

Das bedeutet:

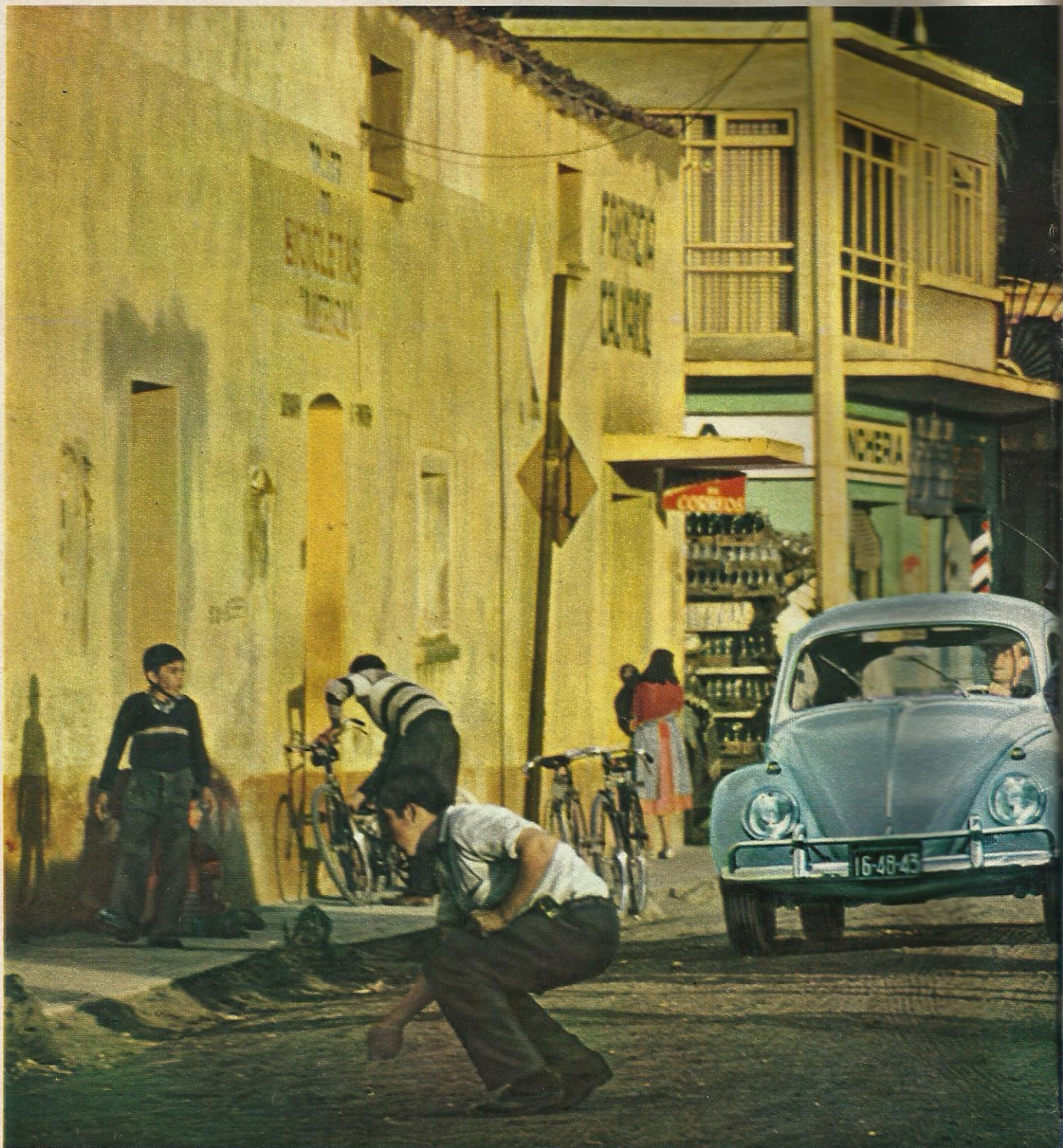
Mehr Beschleunigung beim Anfahren und beim Überholen.

Mehr Temperament am Berg und im Stadtverkehr.

Mehr Höchst- und damit mehr Dauergeschwindigkeit auf langen Strecken.

Übrigens, der Wagen braucht nur noch alle 10.000 km abgeschmiert zu werden.

Und natürlich ist der VW 1300 (gegen Aufpreis) mit Stahlkurbeldach lieferbar.



Mit dem VW 1300 in Mexiko.

In Mexiko – wo sich hinter Küstenebenen hohe Gebirge erheben.

Wo es Caballeros und Pferde gibt. Und Hitze und Staub und Sand. Und Straßen, die keine mehr sind.

Auch da kann man sich auf den VW 1300 verlassen. Weil er so robust, ausdauernd und zuverlässig ist.

Gut – aber wie komfortabel ist er eigentlich ausgestattet? Sehr komfortabel durch viele Extras (ohne Extrapreis):

Haltegriff für den Beifahrer, Armstütze, Halteschlaufen, Kleiderhaken, Halterungen für Sicherheitsgurte, gepolsterte Sonnen-

blenden (sogar nach der Seite schwenkbar), Ascher auch im Fond, Türtasche, Scheibenwaschanlage, Benzinuhr, Startautomatik, Anlaßwiederholsperrle, Lichthupe, Hupenring, Frischluftheizung, drei Defrosterdüsen an der Frontscheibe.

Und zwei Gepäckräume hat er. Einen unter der Vorderhaube: Platz für einen großen Reisekoffer, eine Reisetasche und viele Kleinigkeiten.

Einen zweiten Gepäckraum im Fond: Platz für einen weiteren großen Reisekoffer und diverses Kleingepäck.

Und wenn hinten niemand sitzt? Dann



können Sie den halben Wagen als Gepäckraum nutzen: indem Sie die Lehne der hinteren Sitzbank nach vorn klappen und mit einem Spannband arretieren.

Nach vorn geklappt, steigt die Lehne etwas an. (Dadurch kann das Gepäck nicht so leicht verrutschen.)





Mit dem VW 1300 Cabriolet in USA.



In den USA – dem klassischen Automobil-
land der Welt.

Wo zwei Millionen Volkswagen laufen.
Wo der Volkswagen weit an der Spitze
aller importierten Wagen liegt.

Wo der VW sich durch den dichtesten
Verkehr in New York oder Chicago schlängelt
und wo ihm keine Küste zu weit ist.

Wo er gut vorankommt und schneller
eine Parklücke findet.

Im neuen VW Cabriolet 1300 fährt man
besonders sportlich: weil sein 40-PS-Motor
gut beschleunigt.

Und die Innenausstattung ist so kom-



fortabel wie bei der VW 1300 Limousine.

Was das VW 1300 Cabriolet außerdem
auszeichnet?

Erstens sein günstiger Anschaffungs-
preis.

Zweitens seine 4 Sitzplätze. (Die mei-
sten Cabrios sind sogenannte 2/2-Sitzer.)

Drittens sein doppeltes Verdeck aus
Kunststoff. Es ist robust und haltbar im
Gebrauch. Es ist leicht und schnell zu öffnen
und zu schließen. Ein paar Handgriffe – und
es liegt flach über dem Heck. Ein paar Hand-
griffe – und es schließt dicht.

Die Seitenfenster sind voll versenkbar.

Mit dem VW 1300 Karmann- Ghia Coupé in Spanien.

In Spanien – wo Zitronen blühen und Palmen wachsen. Wo der Volkswagen so beliebt ist wie in anderen Ländern.

Der VW 1200 Karmann-Ghia war ein begehrter Wagen.

Den neuen VW 1300 Karmann-Ghia machen viele Verbesserungen noch begehrter.

Außen ist er ein sportlich-eleganter Wagen. Innen ist er ein luxuriöser Wagen.

Die berühmte Turiner Firma Ghia hat seine zeitlos schöne Karosserie entworfen. Der bekannte Karosseriebauer Karmann baut sie. Darunter steckt ein Chassis aus dem Volks-

wagenwerk Wolfsburg. Ihm verdankt der Wagen seine technische Perfektion.

Der Motor? 40 PS, die dem Wagen eine Dauer- und Höchstgeschwindigkeit von 128 km/st geben.

Platz für Gepäck? Ein Gepäckraum ist unter der Vorderhaube. Da bringen Sie einen Koffer und eine große Reisetasche unter. Ein zweiter Gepäckraum ist hinter der Rücksitzbank. Groß genug für einen Koffer oder zwei Reisetaschen.

Für die große Reise zu zweit klappen Sie einfach die Rücksitzlehne um – und zwei weitere Koffer haben Platz.



Mit dem VW 1300 Karmann- Ghia Cabriolet in Italien.

In Italien – südlich der Alpen, die früher schier unüberwindlich waren.

Die heute – über Pässe und durch Tunnel – auf Straße und Schiene in kurzer Zeit überquert werden.

Das neue VW 1300 Karmann-Ghia Cabriolet ist so wetterfest wie das Coupé.

Das Verdeck ist dick wattiert und wasserdicht imprägniert. Es schließt über dem Rahmen der Windschutzscheibe. Da kommt kein Regen durch, kein Wind, keine Kälte.

Die Kurbelfenster an den Türen sind voll versenkbar.

Alle Scheiben sind aus Sicherheitsglas. Das Verdeck faltet sich beim Öffnen leicht zusammen.

Es liegt dann so flach im Fond, daß die sportliche Noblesse des Wagens noch ausgeprägter zur Geltung kommt.

Der Motor?

40 PS, wie beim VW 1300 Karmann-Ghia Coupé.

Ein Motor, der langlebig und robust ist. (Wie alle VW-Motoren.)

Der mehr leistet, weil sein Hubraum vergrößert wurde.

Und Hubraum ist verschleißfrei.



Mit dem VW 1500 A in Deutschland.

In Deutschland – wo der VW 1500 A gebaut wird.

Wo Volkswagen die meistgekauften Automobile sind.

Der neue VW 1500 A ist außen kompakt genug und innen groß genug.

Seine kompakte Form macht ihn besonders wendig.

Seine windschlüpfige Linie bietet wenig Luftwiderstand.

Seine gestreckte Karosserie gibt ihm ein gutes Aussehen.

Gewiß, wir hätten den VW 1500 A leicht länger und breiter machen können.

Blech ist geduldig.

Statt dessen aber hat der Wagen seine Größe da, wo Sie mehr davon haben:

Innen. Er bietet 5 Personen bequem Platz. (Messen Sie mal nach und vergleichen Sie.)

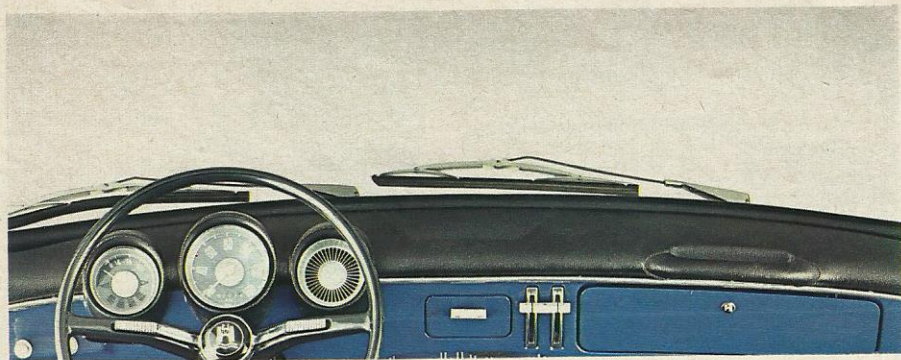
Das Zweispeichenlenkrad liegt angenehm in der Hand.

Alle Instrumente liegen unverdeckt im Blickfeld des Fahrers. Blendschutzkappen verhindern Lichtreflexe an der Frontscheibe.

Der 45-PS-Heckmotor ist kräftig und ausdauernd, robust und temperamentvoll.

Er braucht wenig Benzin.





Er ist (wie jeder VW-Motor) luftgekühlt.
Er friert deshalb nicht ein und kocht
nicht über.

Überlegen Sie mal: kein Kühler, der
kontrolliert werden muß – der rosten oder
lecken kann.

Niemals Gefrierschutzmittel kaufen.

Niemals verbrühte Hände.

Wasser braucht ein VW nur für den
Scheibenwascher.

Übrigens:

Durch seine Flachbauweise läßt der
Motor des VW 1500 A Platz frei für einen
zweiten Gepäckraum im Heck.



Mit dem VW Variant 1500 in England.

In England – wo man viel auf Tradition hält.

Wo die ersten Dampflokomotiven fuhrten.

Wo heute moderne Automobile laufen – wie der VW.

Der neue VW Variant 1500 ist so komfortabel ausgestattet wie die VW 1500 Limousine.

Er hat tiefgepolsterte, körpergerecht geformte und in 49 verschiedene Sitzpositionen verstellbare Einzelsitze vorn. Er hat Halteschlaufen und Kleiderhaken. Eine Druckluft-Scheibenwaschanlage. Frischluftheizung. Belüftungsanlage. Anlaßwiederhol-sperre. Startautomatik. Ein kombiniertes Lenk-Zünd-Anlaßschloß und noch manches andere mehr.

Aber er hat viel mehr Platz als eine Limousine.

Sein Gepäckraum hat Familiengroßformat.

Er reicht von der hinteren Rücksitzlehne bis zum Heck. Vom Boden bis unters Dach. Und er ist sowohl von innen zugänglich als auch durch die breite Tür im Heck.

Wenn die hintere Sitzbank umgeklappt wird, hat die Ladefläche eine Länge von 1,67 m.

Der Gepäckraum ist voll ausgekleidet.



Der Boden ist mit Leistengummi ausgelegt.

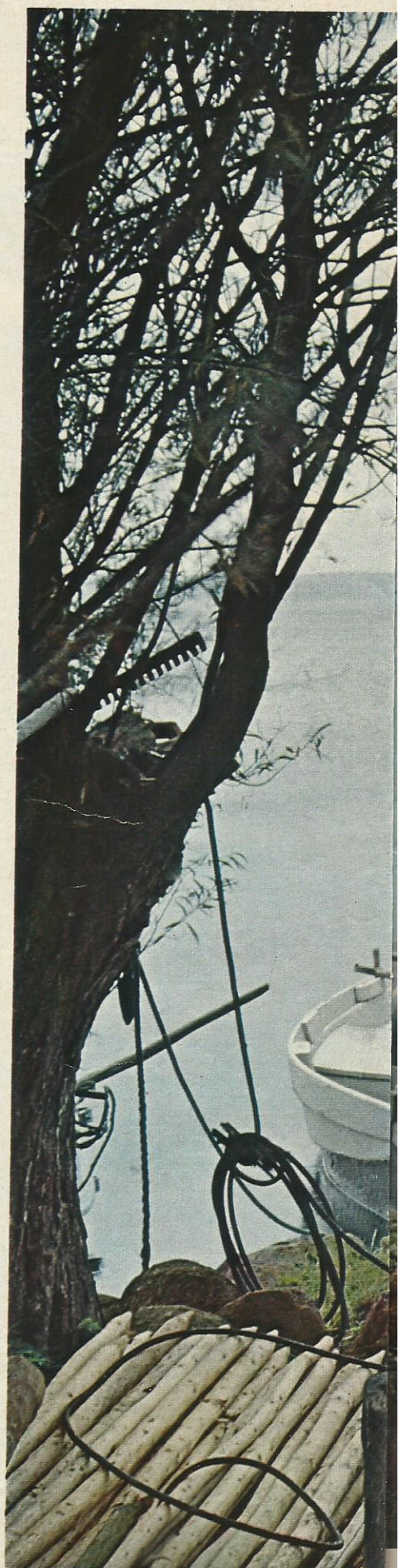
Die Seitenwände sind ebenfalls verkleidet.

Der weiße Dachhimmel reicht von der Frontscheibe bis zur Hecktür.

Alles ist abwaschbar.

Die Türen sind so breit, daß selbst die Fahrgäste im Fond bequem ein- und aussteigen können.

Der 45-PS-Motor ist der gleiche wie bei der 1500er-Limousine. (Genauso stark, ausdauernd, robust, langlebig und wirtschaftlich.)







Mit dem
VW 1600 TL
in Deutschland.

Der neue VW 1600 TL hat eine Form, die zugleich sportlich und elegant ist.

Das Charakteristische daran?

Die aerodynamische Linienführung mit dem Fließheck. (Sie gibt dem VW 1600 TL das markante Aussehen.) Natürlich erhielt der Wagen seine Form nicht nur aus Gründen der Eleganz und der sportlichen Linie.

Das wäre nicht zu vereinbaren mit den Prinzipien, nach denen das Volkswagenwerk Automobile baut. Volkswagen sollen vor allem zweckmäßig sein. Deshalb hat das Fließheck des neuen VW 1600 TL praktische Vorteile. Es ist strömungsgünstig und bietet

wenig Luftwiderstand. Es ermöglicht eine große Ablage unter dem Heckfenster. Es bietet Platz für einen tiefen Heckgepäckraum.

Innen ist der Wagen elegant und komfortabel ausgestattet. Er bietet viel Platz und Komfort für Fahrer und Fahrgäste. Die einzeln verstellbaren Vordersitze ermöglichen 49 verschiedene Sitzmöglichkeiten. Die hintere Sitzbank hat eine breite Mittelarmlehne, die bei nur 2 Personen im Fond aus dem Lehnepolster herausgeklappt werden kann.

Welche Extras ohne Extrapreis der neue VW 1600 TL bietet?

Eine Frischluftanlage. Eine Frischluft-



heizung mit 7 Heizdüsen. Eine elektrische Zeituhr. Eine Druckluft-Scheibenwaschanlage. Blendfrei abgeschirmte Kontroll-Instrumente. Hintere Ausstellfenster. Armlehnen vorn und hinten. Fußbodenteppich. Halterungen für Sicherheitsgurte. Automatische Entriegelung der Vordersitzlehnen beim Öffnen der Türen.

Und vieles andere mehr.

Der starke Motor hat 54 PS und 2 Vergaser. Er ist weder hochgezüchtet noch empfindlich.

Aber er ist hochentwickelt, robust, ausdauernd.



Und:

Er braucht dennoch nur Normalbenzin. Weil ein schneller Wagen schnelle Bremsen haben muß, hat der VW 1600 TL vorn Scheibenbremsen (wie alle 1500er- und 1600er-VW-Modelle).

Sie haben den Wagen in jeder Situation fest in der Hand.



Mit dem VW Variant 1600 in Schweden.



Der neue VW Variant 1600 ist genauso reichhaltig ausgestattet wie der neue VW 1600 TL.

Er hat den gleichen komfortablen Innenraum.

Er hat den gleichen Zwei-Vergaser-Motor mit 54 PS.

Aber – er ist noch größer. (Wenn die hintere Sitzbank nach vorn geklappt wird, verlängert sich der Gepäckraum im Heck auf 1,67 m. Er ist dann 1,2 cbm groß.)

Und unter der Vorderhaube ist noch ein Gepäckraum.

Was Sie aus dem VW Variant 1600 machen können?

Eine Picknickküche.

Einen Einkaufskorb.

Eine Strandkabine.

Eine Werkstatt.

Eine Vorratskammer.

Ein Schlafzimmer.

Eine Dunkelkammer.

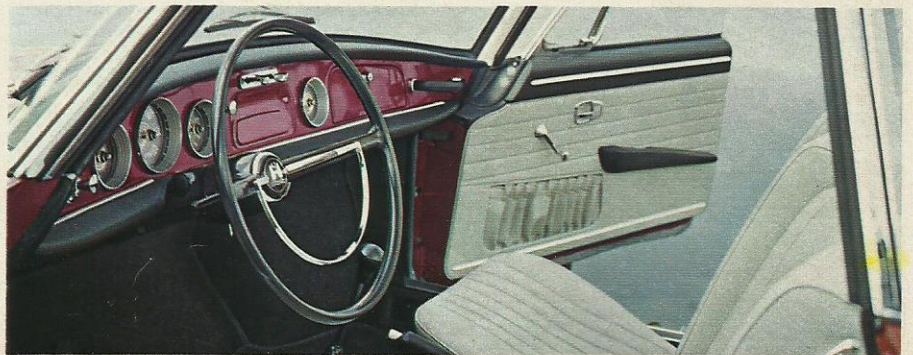
Eine Puppenstube.

Ein Musikzimmer.

(Und was Ihnen noch einfallen mag.)



Mit dem
VW 1600
Karmann-Ghia
am Meer.





Irgendwo in Europa.

Es könnte aber auch in Amerika, Afrika, Asien oder Australien sein. (Volkswagen sind überall zu Hause. Volkswagen haben überall ein Zuhause.)

Der neue VW 1600 Karmann-Ghia ist in Form und Ausstattung ein exklusiver Luxuswagen.

Er ist der schnittigste Volkswagen, den es gibt.

Mit einer flachen, sportlichen Silhouette. Mit rundum verglastem Coupé-Aufbau. Mit weit ins Dach gezogener Front- und Heckscheibe. Mit windschlüpfiger Form.

Die luxuriöse Ausstattung dieses Wagens ist schon von außen sichtbar.

Die kräftigen Stoßstangen sind weit über die Seiten der Karosserie gezogen.

Die vorderen Blinkleuchten sind breit ausgelegt und betonen – wie die Heckkombinationsleuchten – die elegante Linie des Wagens.

So luxuriös wie er aussieht, so luxuriös ist er auch innen ausgestattet. Zwei tiefe Sessel machen das Sitzen und Fahren bequem. Jeder Sessel ist vorwärts und rückwärts in weitem Bereich zu verstellen. Die Lehnen können Sie stufenlos neigen.

Die Sesselbezüge gibt's in haltbarem Stoff oder in luftdurchlässigem Kunstleder.

Der 54-PS-Zwei-Vergaser-Motor gibt dem Wagen eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von 145 km/st und braucht dennoch nur Normalbenzin.

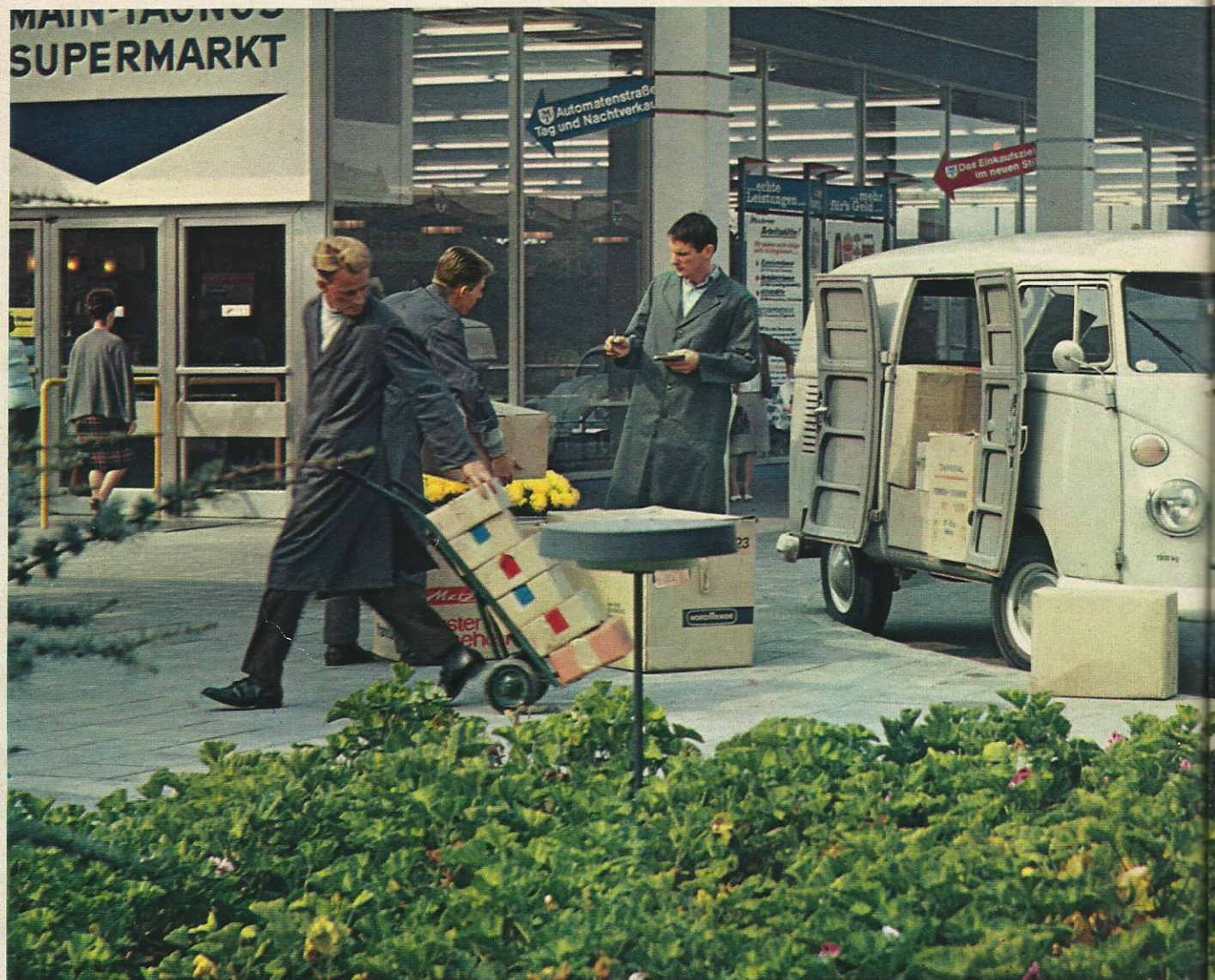
Scheibenbremsen vorn, die den Wagen sicher abbremsen? Selbstverständlich.

Drei Gepäckräume – vorn, hinter der Sitzbank und im Heck – haben Platz für viel Gepäck.

Sie meinen, dieses Automobil müßte eigentlich ein Vermögen kosten?

(Dann wäre es kein Volkswagen.)

MAIN-TAGES
SUPERMARKT



Was verbindet VW-Transporter und VW-Personen- wagen?

Volkswagen-Transporter und Volkswagen-Limousinen haben nicht nur die Herkunft gemeinsam.

Nicht nur das gemeinsame Konstruktionsprinzip.

Es verbindet sie auch ihr Erfolg. VW-Transporter sind die meistgefahrenen Wagen ihrer Klasse.

Es gibt sie in vielen Variationen und Sonderanfertigungen.

Praktisch für jede Branche und für jeden Zweck.

Die meistgekauften Modelle stellen wir Ihnen hier vor.

Mit der VW-Doppelkabine auf Montage.

Die VW-Doppelkabine ist ein Personewagen, ein Nutzfahrzeug – oder beides zugleich.

Sie hat Platz für 6 Personen. (Drei sitzen im Fahrerabteil, drei in der Kabine dahinter. Beide Kabinen können beheizt werden.)

Dahinter kommt dann noch eine Pritsche mit 2,8 qm Ladefläche. Bei voller Raumausnutzung von Kabine und Pritsche können 940 kg transportiert werden. Wenn alle Plätze besetzt sind, bleiben für Nutzlast immer noch 615 kg.

Bei der VW-Doppelkabine kann die offene Ladefläche durch Plane und Spriegel (gegen Mehrpreis lieferbar) in einen wettergeschützten Laderaum verwandelt werden.

Wie jeder VW-Transporter, verbindet die VW-Doppelkabine ihre speziellen Vorteile mit den Vorteilen aller Volkswagen: Qualität, Robustheit, Wirtschaftlichkeit, lange Lebensdauer.





Mit dem VW-Kastenwagen zum Supermarkt.

Der VW-Kastenwagen ist sehr geräumig.

Er hat viel Platz für Pakete, Kisten, Kasten, Säcke und vieles andere. In 4,8 cbm Nutzraum können Sie 1 Tonne auf einmal transportieren.

Der VW-Kastenwagen hat (wie jeder VW-Transporter) immer eine gleichmäßige Gewichtsverteilung.

Fahrer vorn – 44-PS-Motor hinten – Laderaum in der Mitte: So sind Vorderachse und Hinterachse stets gleich belastet. (Egal, ob der Wagen voll beladen ist, wenig beladen oder leer.)

Der VW-Kastenwagen ist schnell zu beladen, weil er so große Türen hat.

Er hat an der Bürgersteigseite eine große Doppelflügeltür: 117 Zentimeter breit und 120 Zentimeter hoch. (Oder statt dessen – gegen Mehrpreis – eine 106,5 x 120,5 cm große Schiebetür.)

Die Ladetür im Heck, nach oben zu öffnen und mit selbsttätiger Feststellung, ist 123 cm breit und 73 cm hoch.

Sie können sogar (gegen Mehrpreis) einen Wagen mit Schiebetüren an beiden Seiten haben. Und können dann sogar von drei Seiten an den Laderaum heran.



Mit dem VW-Pritschenwagen auf der Großbaustelle.



Der VW-Pritschenwagen ist sehr leicht zu beladen.

Seine ebene Ladefläche ist von drei Seiten zugänglich.

Die Ladefläche ist 2,60 m lang und 1,57 m breit.

Sie hat eine Fläche von 4,2 Quadratmetern und mit 97 Zentimetern gerade die richtige Ladehöhe.

Sie hat drei Bordwände, die heruntergeklappt werden können.

Plane und Spriegel (gegen Mehrpreis) machen aus der Ladefläche von 4,2 Quadratmetern schnell einen wettergeschützten

Laderaum von 4,55 Kubikmetern.

Der VW-Pritschenwagen hat einen zusätzlichen Laderaum unter der oberen Ladefläche: das Tresorfach. Es ist verschließbar und staubgeschützt. (Also für besonders wertvolles oder empfindliches Ladegut geeignet.)

Zum VW-Pritschenwagen gibt es praktische Zusatzausstattungen für spezielle Einsatzmöglichkeiten: bitte informieren Sie sich darüber bei Ihrem VW-Händler.

Es gibt ihn auch als Großraum-Pritschenwagen mit 7 qm Ladefläche (5 oben und 2 im Tresor).

Mit dem VW-Kombi arbeiten und Urlaub machen.

Der Name dieses Transporters kommt von kombinieren.

Denn mit dem VW-Kombi haben Sie: Erstens einen Kastenwagen zum Transportieren.

Mit 4,8 cbm Laderaum für ca. 1 Tonne Nutzlast.

Mit glattem Boden.

Glatten Wänden.

Glattem Dach.

Zweitens einen VW-Kleinbus mit 7 oder 8 Sitzen. Mit reichlich Platz für alle Insassen. Mit Polstersitzen aus abwaschbaren Kunststoffbezügen. Mit Ablagebord, Haltegriff für den Beifahrer, gepolsterten Sonnenblenden, stufenlos regulierbarer Heizung, Scheibenwaschanlage und Spezialbelüftungsanlage. Alles natürlich ohne jeden Aufpreis.

(Die beiden Polsterbänke im Mittelraum sind schnell montiert.)

Drittens haben Sie einen Campingwagen.

Das Zubehör – die VW-Campingausrüstung – kann man als Einbausatz fertig kaufen. Dann können Sie reisen, wohin Sie wollen.



Mit dem VW-Kleinbus auf Reisen.

Alle Fahrgäste haben gute Sicht im VW-Kleinbus Sondermodell.

Alle Fahrgäste haben reichlich Platz.

Die Sitze sind mit Kunststoff bezogen.

Die Seitenverkleidung und der Wagenhimmel sind ebenfalls mit Kunststoff verkleidet.

Der Boden ist mit einem Gummiteppich ausgelegt.

Alles ist abwaschbar.

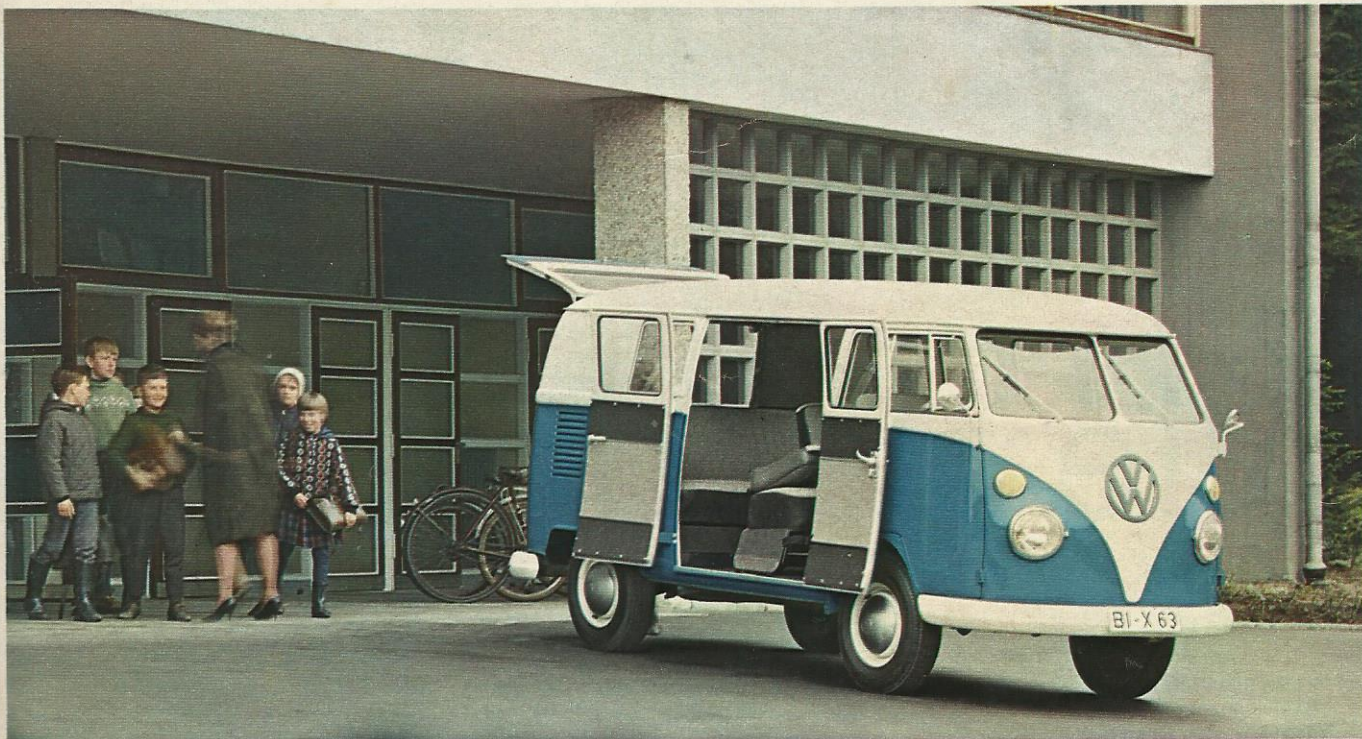
Haltegriffe? Kleiderhaken? Scheibenwaschanlage? Ablageborde? Spezialbelüftung? Vollraumheizung? Schwenkfenster? Oberlichtfenster? Ausstellfenster?

Alles ist da.

Alles ist im Preis einbegriffen. (Der Wagen heißt ja nicht umsonst „Sondermodell“.)

Es gibt auch einen VW-Kleinbus mit einfacherer Ausstattung und weniger Fenstern, der weniger kostet.

Sie können also zwischen zwei Modellen wählen.



Mit dem VW-Kleinbus zur Schule.

Der VW-Kleinbus verkürzt den Schulweg. (Vor allem in ländlichen Gebieten, wo's moderne Mittelpunktschulen und weite Schulwege gibt.)

Die Kinder sind nicht mehr auf der Straße.

Sie haben keinen langen Anmarschweg mehr.

Sie müssen nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad los.

Fazit:

Die Kinder sind gut aufgehoben.

Sie haben mehr Zeit für die Hausaufgaben.

Sie haben mehr Zeit für Spiel und Sport. Was sagte ein Lehrer?

„Die Kinder sind noch nie so gern zur Schule gegangen wie jetzt, wo sie zur Schule fahren.“

Der Motor des VW-Kleinbusses hat 44 PS.

Es ist der gleiche robuste und ausdauernde Motor, wie ihn jeder VW-Lastentransporter und jeder VW-Personentransporter hat.

Er liegt im Wagenheck – wie jeder VW-Motor.

Und er ist luftgekühlt – wie jeder VW-Motor.

Wo werden Volk

Volkswagen oder seine Teile werden gebaut in Wolfsburg, Hannover, Braunschweig, Kassel, Emden, Osnabrück.

In Wolfsburg ist das Stammwerk der Volkswagenwerk AG.

Dort werden die Personenwagen hergestellt.

In Hannover werden die VW-Transporter und die Motoren für alle VW-Modelle gebaut.

In Braunschweig entstehen VW-Achsen und Spezialmaschinen, Einrichtungen und Geräte für die VW-Produktion.

In Kassel werden Original-VW-Ersatzteile, VW-Austauschteile sowie VW-Getriebe

Wie werden Volk

Genau und exakt.

Sorgfältig und gewissenhaft.

Mit modernsten Maschinen.

Mit geschulten Fachleuten.

Aber:

Bevor wir anfangen zu produzieren, müssen wir einkaufen.

Rohstoffe, Halbzeuge und Fertigteile aus vieler Herren Länder.

Fast 4 000 Lieferanten schicken uns Kohle, Eisen, Stahl, Kupfer, Blei, Zink, Nickel, Aluminium, Magnesium, Textilien, Reifen, Kabel, Lampen, Glas, Batterien, Uhren, Hupen, Farben, Lacke, Schalter. (Und was sonst im Automobilbau nötig ist.)

Über vier Milliarden DM geben wir im Jahr dafür aus.

Das Volkswagenwerk ist somit der

größte private Auftraggeber in der Bundesrepublik. (Und ein geachteter Handelspartner auf dem Weltmarkt.)

Güterzüge, Binnenschiffe und Lastkraftwagen fahren direkt bis an die VW-Verladerampen.

Dann geht das Material dahin, wo es gebraucht wird.

Zum Beispiel ins Preßwerk.

Oder in die Lackiererei.

Oder in die Gießerei.

Oder in den Motorenbau.

Oder in die Endmontage.

Der Güterverkehr in den VW-Hallen kann nicht nur zu ebener Erde bewältigt werden. Er braucht eine zweite Ebene. Unter den Hallendecken steigen und sinken (wie Skilifte) Transport-Gehänge mit vielen der

mehr als 5 000 Teile, die jeder Volkswagen braucht.

Da schweben Teile der Karosserie. Hier schaukeln Karren mit Schrauben. Dort bringen Förderketten Autositze heran. So geht das ununterbrochen in zwei Schichten.

Es ist ein weiter Weg, bis aus Stahlblechen fix und fertige Volkswagen geworden sind. Ein Weg, der über viele Stationen führt.

Zum Beispiel über das VW-Preßwerk. Wo Stahlblech spanlos verformt wird.

Wo tonnenschwere Pressenstempel millimetergenau formen und stanzen, was die Karoserieschneider vorgezeichnet haben: Kotflügel, Türen, Seitenteile, Hauben.

Wo Transportbänder, Förderketten und Transferstraßen die Pressen verbinden.

Volkswagen gebaut?

hergestellt.

In Emden werden VW 1300 für den Export nach Nordamerika montiert.

In Osnabrück baut die bekannte Karosseriebaufirma Karmann die VW-Kar-

mann-Ghia-Modelle. (Mit dem Chassis aus dem Volkswagenwerk Wolfsburg.)

In den VW-Werken arbeiten über 90 000 Männer und Frauen am VW.

Volkswagen werden aber auch im

Ausland gebaut. In Brasilien, Mexiko, Südafrika und Australien.

Insgesamt sind im VW-Gesamtunternehmen heute mehr als 125 000 Menschen tätig.

Volkswagen gebaut?

Wo die Stahlbleche (oder schon geformte Karosserieteile) automatisch von Station zu Station bewegt werden. Von einer Bearbeitungsstufe zur anderen.

Wo „eiserne Hände“, Schubstangen, Transportschlitten, Kipphebel, Kasten und Haken überall zufassen.

Wo am Steuerpult die Arbeit der „Pressenstraße“ überwacht wird.

Eine andere Station: das Punktschweißkarussell.

Da werden die einzelnen Karosserieteile des hinteren und des vorderen Wagens zusammengeschweißt.

Da dreht sich das ganze Karussell in einem elektronisch gesteuerten Rhythmus – und fährt die Teile im gleichen Takt zu den Schweißelektroden.

Da prasselt und zischt es, wenn die Karosserien automatisch zusammengeschweißt werden.

Und überall in der VW-Produktion gibt es Prüfstände.

Jeder zehnte Mitarbeiter in den VW-Werken ist ein Inspekteur.

Was die VW-Inspektoren tun? Sie prüfen und prüfen und prüfen.

Sie müssen sehen, was andere übersehen:

Den vergessenen Steppstich im Polster. Den winzigen Kratzer im Chrom. Das berühmte Staubkorn im Lack. (Wir können da kein Auge zudrücken.)

Allerdings:

Ehe wir unsere Inspektoren prüfen lassen, prüfen wir sie.

Zum Beispiel, ob grün für sie grün und rot für sie rot ist.

Aber wir testen sie nicht nur auf Farbtüchtigkeit.

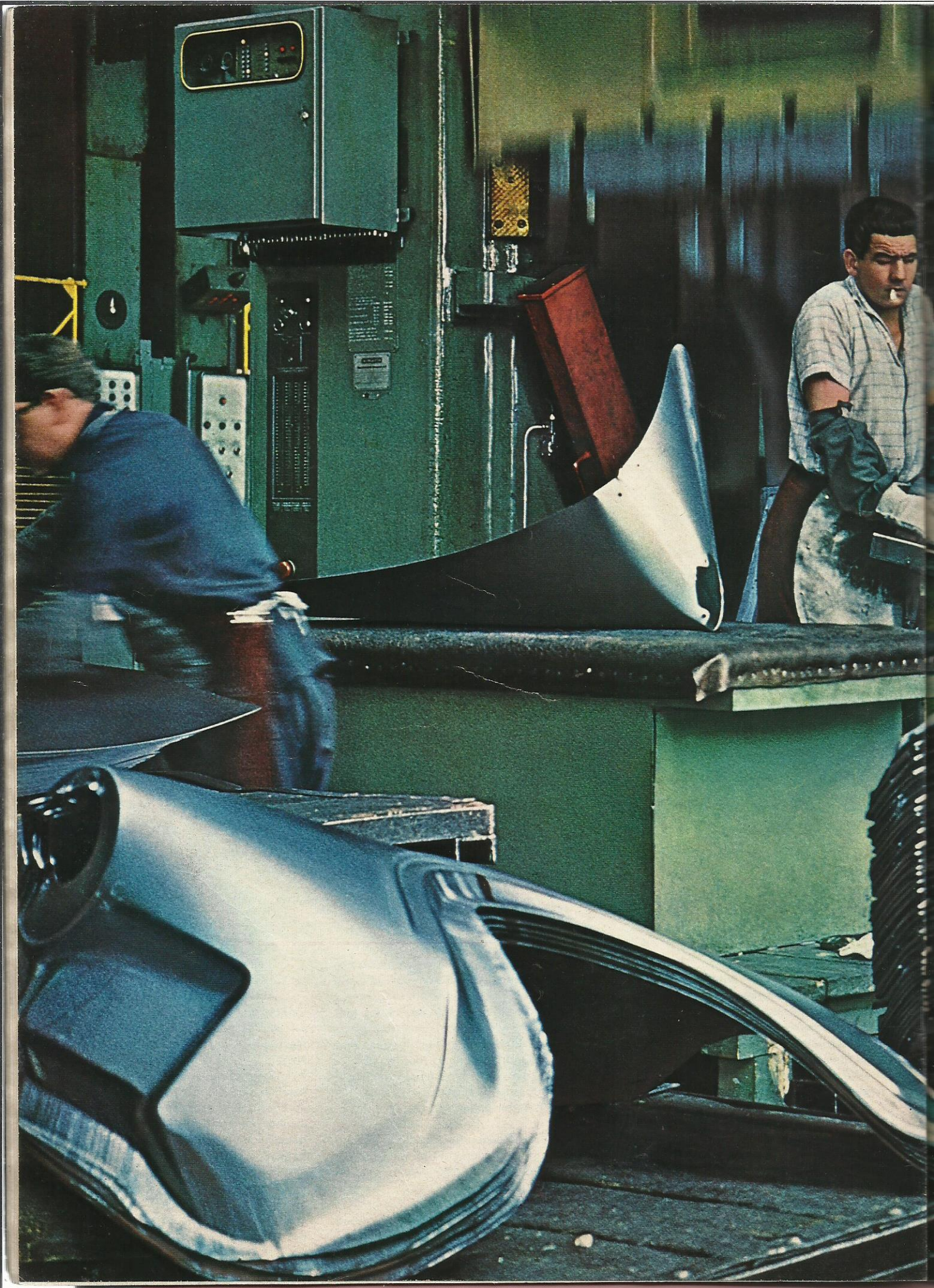
Wir testen sie auch auf Sehschärfe und plastisches Sehen. Überhaupt auf Herz und Nieren.

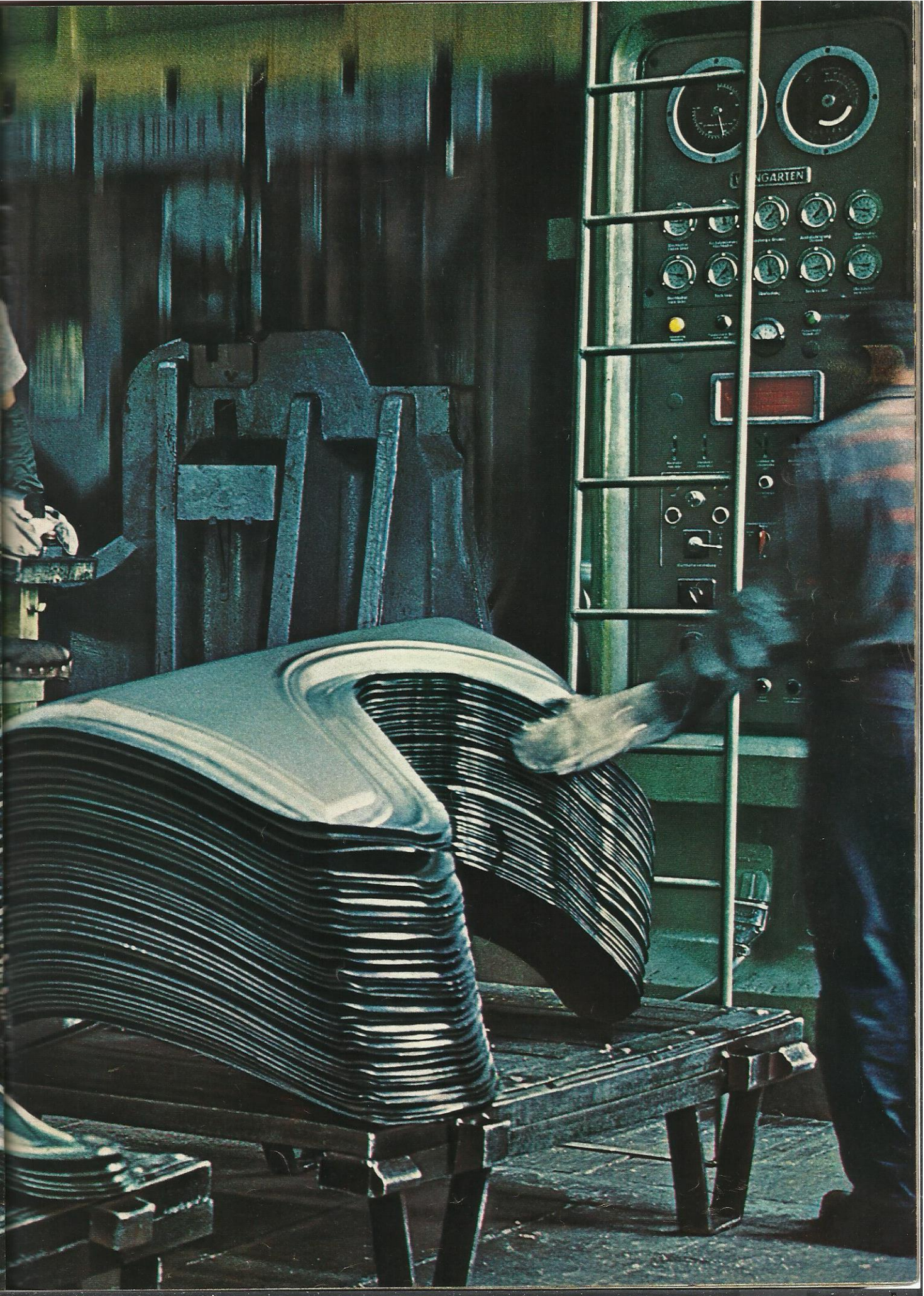
Sie merken's an jedem VW. (Daran nämlich, daß Sie nichts merken.)

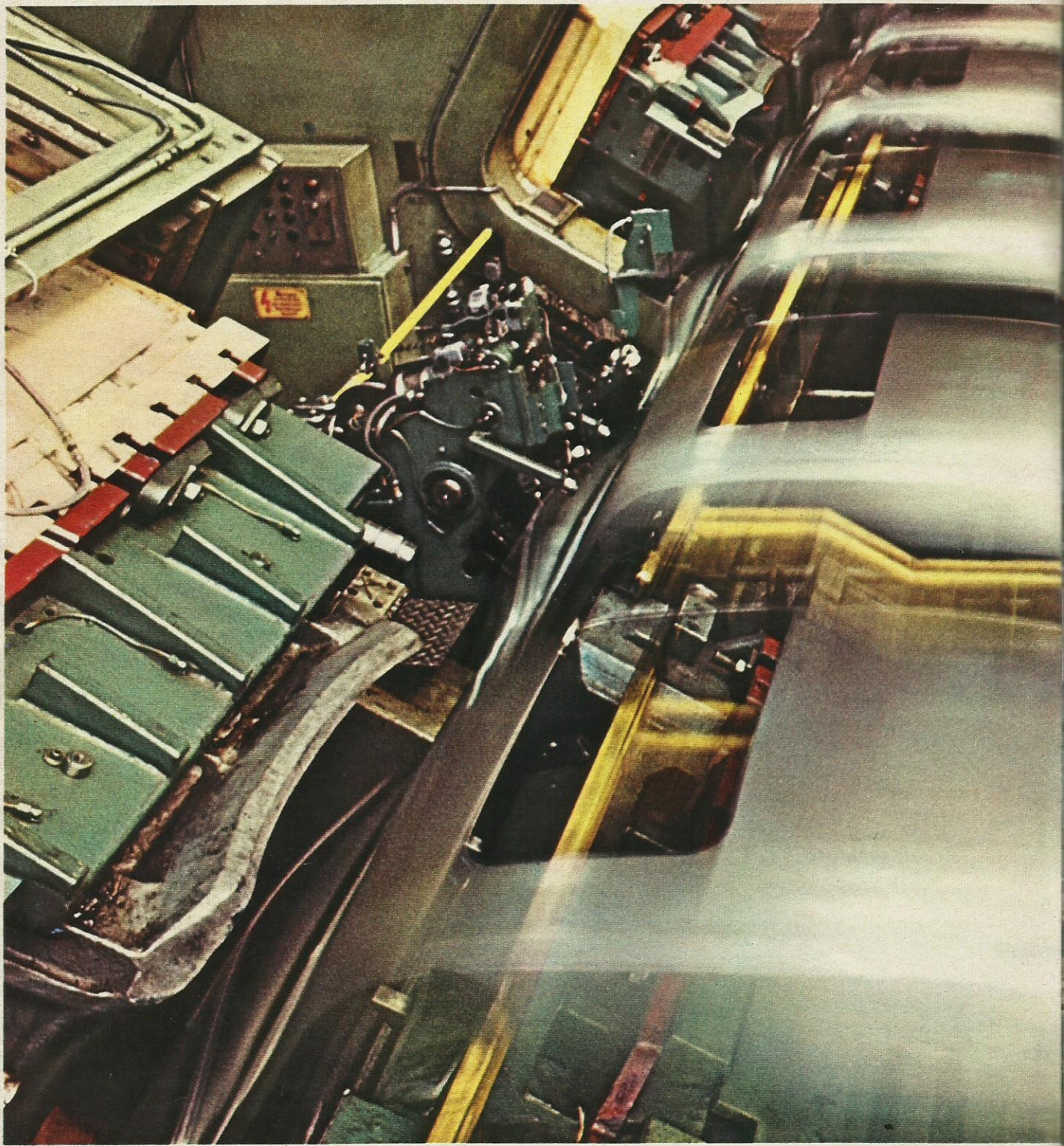
Vom Entladen des Materials bis zum letzten Handgriff am fertigen VW wird alles nach einem ausgeklügelten System kontrolliert.

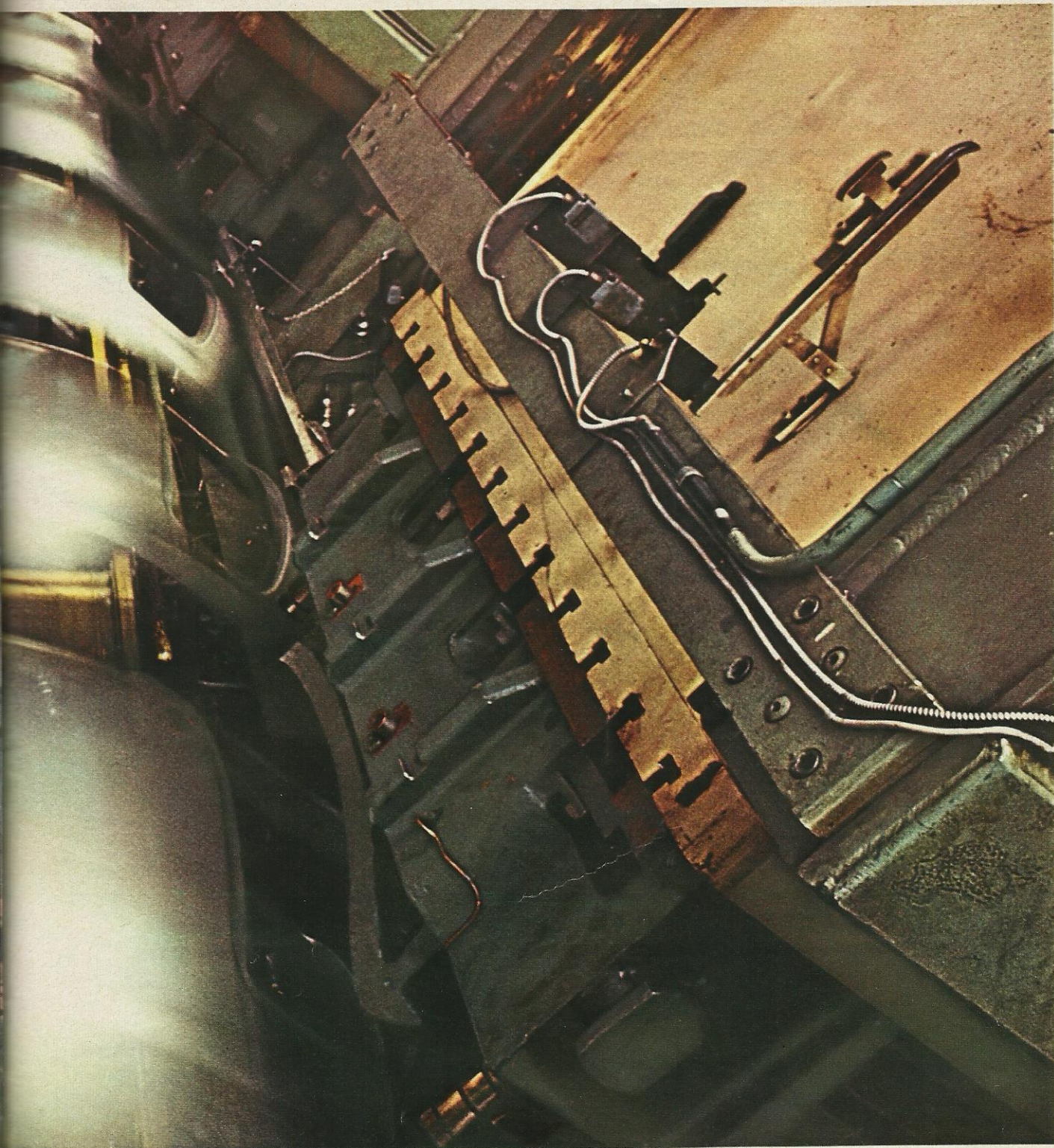
Es stimmt, daß wir für Inspektionen und Kontrollen Millionen ausgeben.

Aber ungenügende Kontrollen würden viel mehr kosten: die Zufriedenheit der VW-Besitzer. (Und das wäre uns zu teuer.)









So entstehen
VW-Dächer
auf einer
vollautomatischen
Pressenstraße.

Im gleichen Takt.
Im gleichen Rhythmus.
Riesenkräfte werden durch einen Fingerdruck frei.

Elektronenaugen überwachen und bändigen die Energie.

Gleichzeitig von oben und von der Seite arbeiten die Pressen und Stanzen, die Öffnungen für Windschutzscheibe und Heckfenster aus Stahlblech herausschneiden.

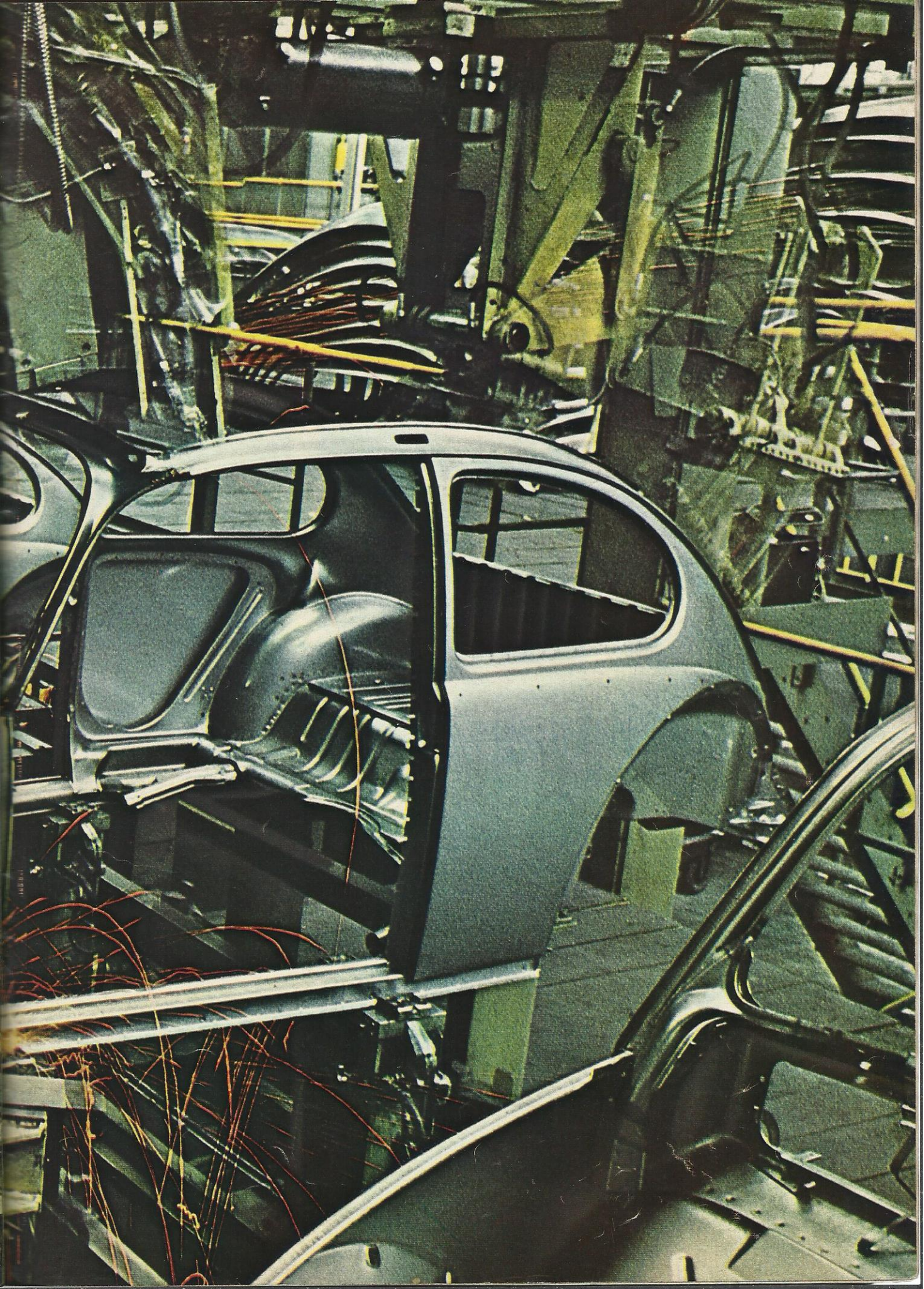
Abfallstücke purzeln lärmend ins untere Stockwerk.

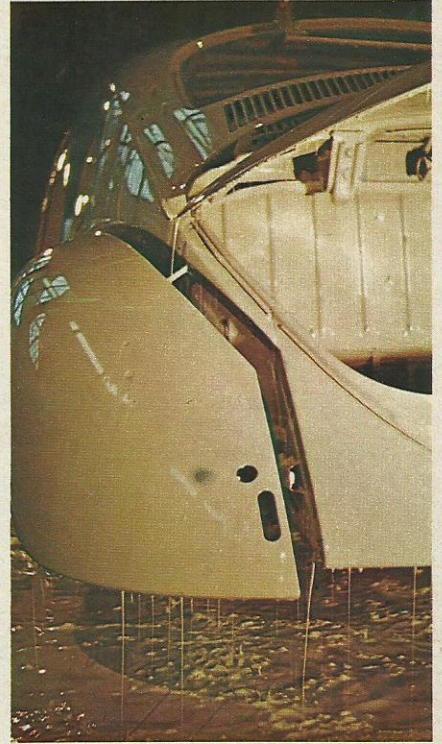
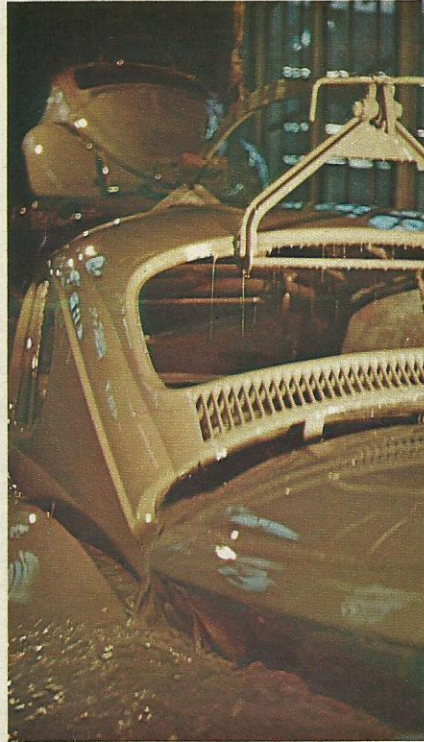
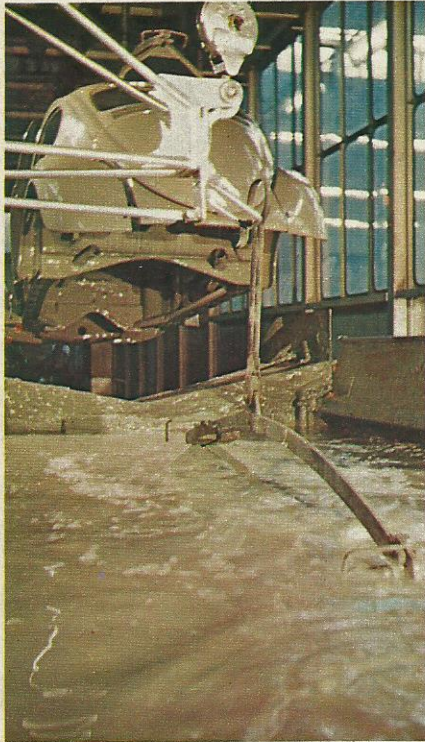
Da wartet eine Paketiermaschine und preßt sie wie Stoffballen zusammen.

Wohin damit?
Zurück in die Schmelzöfen der Stahlwerke.

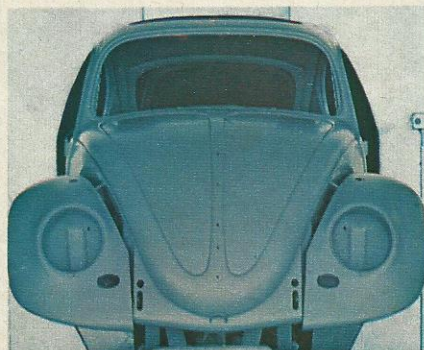
Hier werden Vorder- und Hinterwagen automatisch zusammengeschweißt. ▶



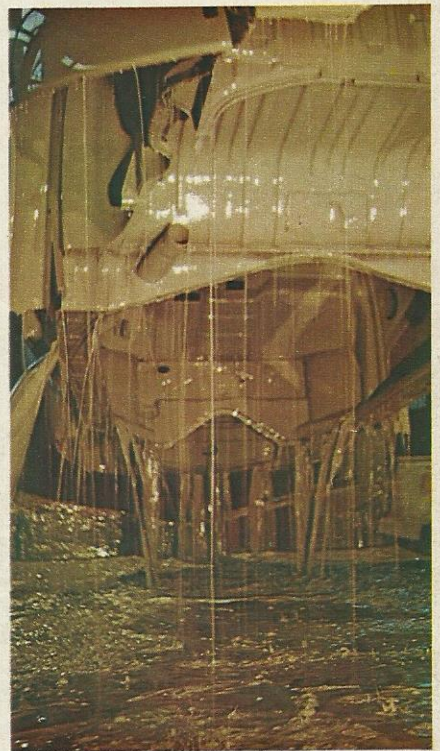
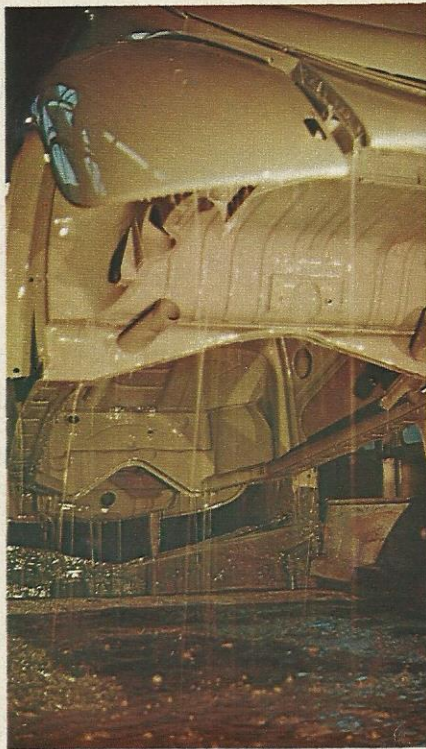




So lackieren wir
unsere Wagen.
Mit vier Schichten.



Mit vier Schichten, in der Tat.
Und wie die Sache vor sich geht?
Zuerst tauchen wir den Volkswagen in
ein Bad von Grundierlack.
(Der bei 180° eingebrannt wird. Und
dann geschliffen.)
Den zweiten Lackmantel zieht sich der
VW selber an.
Die Karosserie wird elektrisch geladen,
um den Lack anzuziehen.
Molekül für Molekül.
Sie können nicht einmal sehen, wie
der Lack draufkommt.
Er scheint zu wachsen.

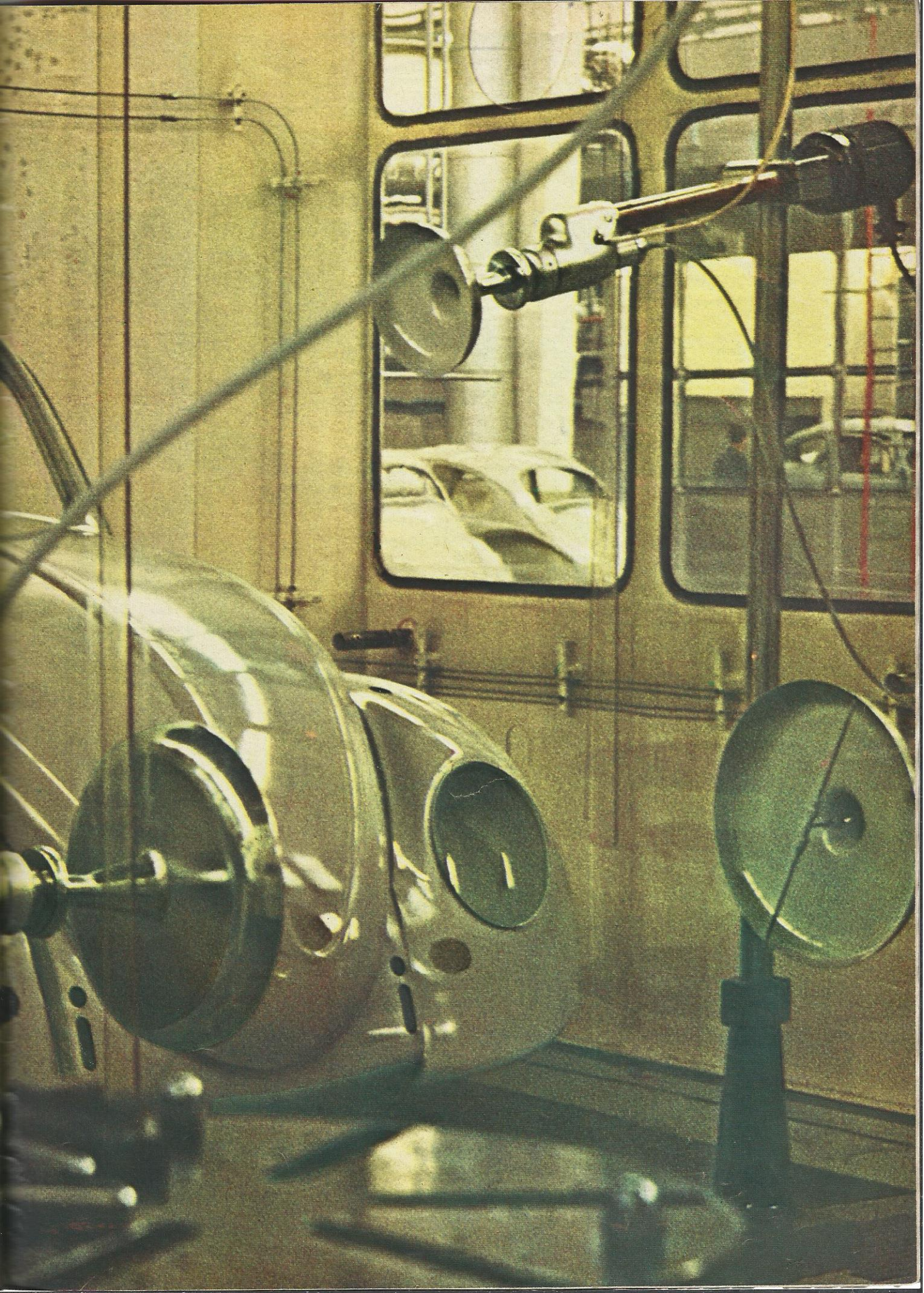


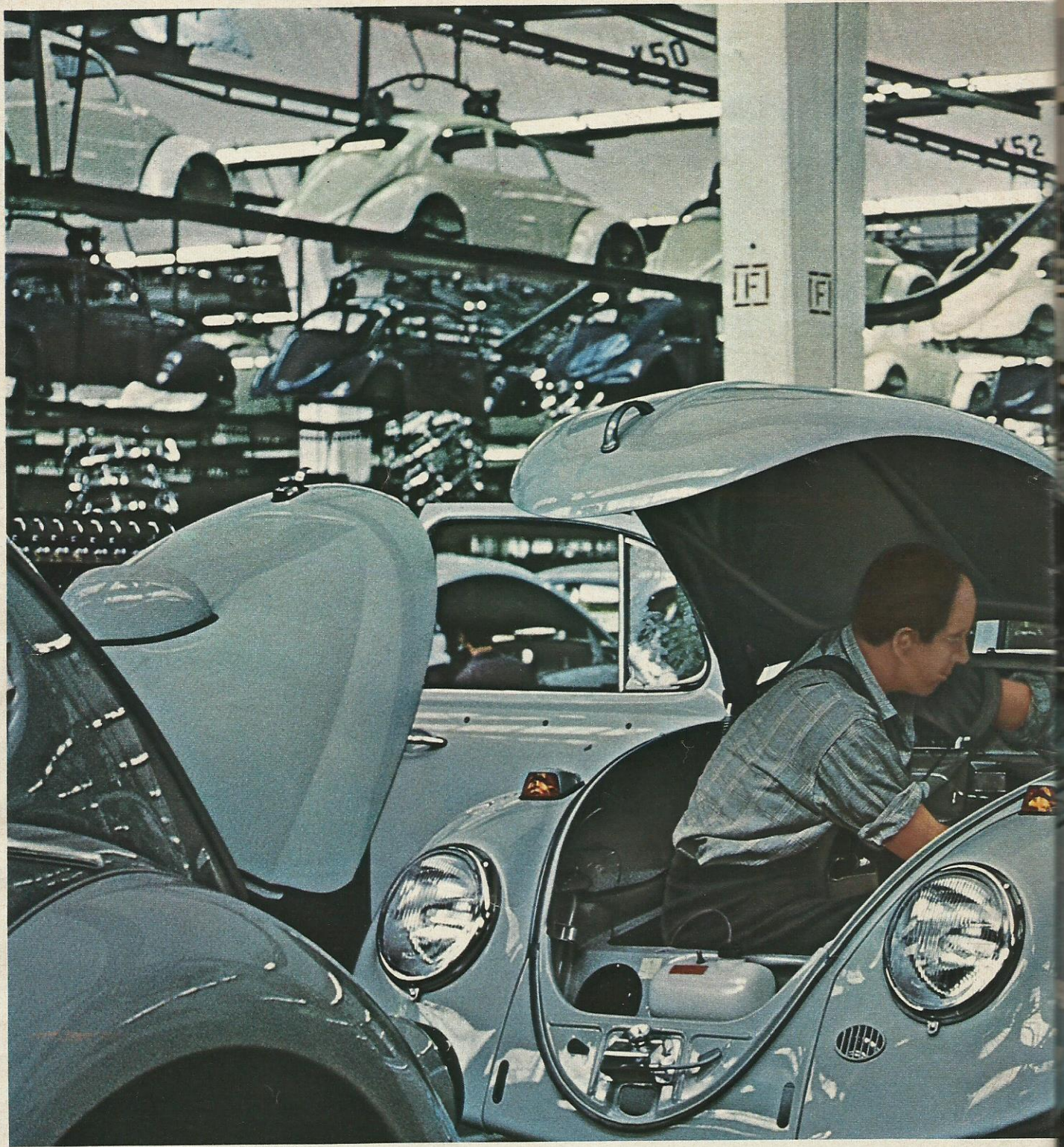
Gleichmäßig und dicht.
 (Auf der nächsten Seite sehen Sie diese moderne Anlage.)
 Nach einer weiteren Trocknung wird die Lackschicht naßgeschliffen.
 Von Hand.
 Dann wird eine weitere Schicht aufgesprüht.
 Dann noch eine Trocknung.
 Noch ein Schleifen.
 Und voilà!
 Noch eine Lackschicht.
 Die vierte.
 Sie meinen, das sei ein wenig dick

aufgetragen?

Wir auch.
 Aber Gutes übertreiben wir nun einmal gern.
 Selbst das Säubern eines jeden Volkswagens, bevor wir ihn lackieren.
 Wir duschen ihn.
 Wir entfetten ihn.
 Wir phosphatieren ihn.
 Und wir neutralisieren ihn.
 Zwischendurch wird er dann noch gespült.
 Und immer und immer wieder wird jede einzelne Lackschicht inspiziert.

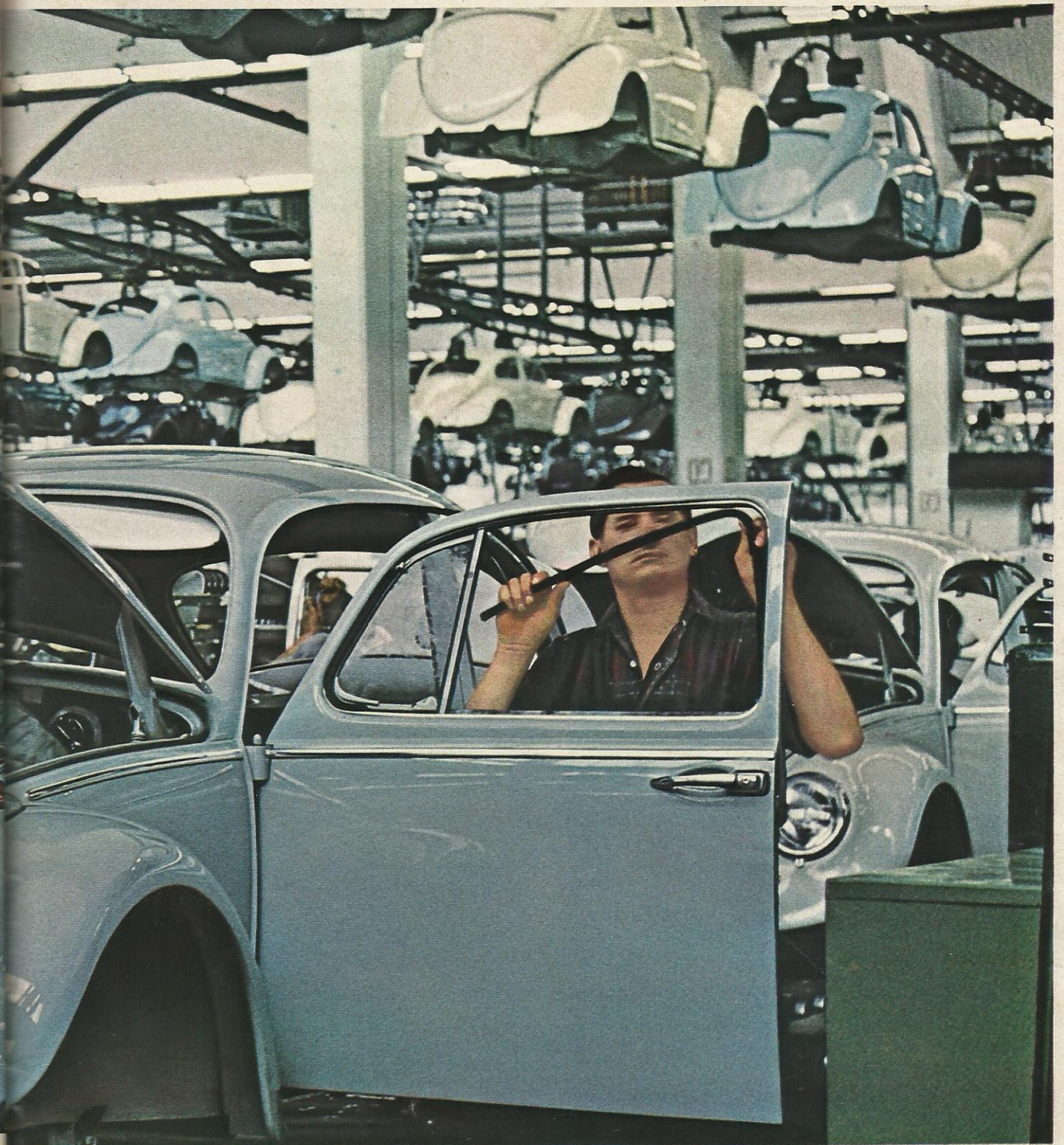






Alle 8 Sekunden
ein neuer
Volkswagen.

◀ In der Kabine für elektrostatische Lackierung.
Zwischen Karosserie und Sprühkörper ist ein
Hochspannungsfeld von 120 000 Volt.



Unter der Decke der Endmontagehalle schweben sie heran.

Rote, blaue, gelbe, grüne, weiße, graue, schwarze VW-Karosserien.

Sie kurven abwärts und treffen auf die Ausstattungsbänder.

Da hängen, stehen, liegen (wie in einem Kaufhaus) alle Teile für die Ausstattung der Volkswagen.

Geschickte Hände bündeln und verlegen Kabel.

Setzen Chromleisten an.

Legen Scheiben ein.

Kleben Folien.

Spannen Polsterstoffe.

Schrauben Lampen fest.

Schließen Kontakte.

Montieren Scheibenwischer.

Noch eine Höhenfahrt – und die VW-Karosserien schweben herab auf die VW-Fahrgestelle.

Hände packen sie, elektrische Schrauber prasseln: Karosserie und Fahrgestell sind verbunden.

Für ein langes Autoleben.

Aufzüge bringen Räder, die nun angeschraubt werden.

Der erste Fahrer ist da.

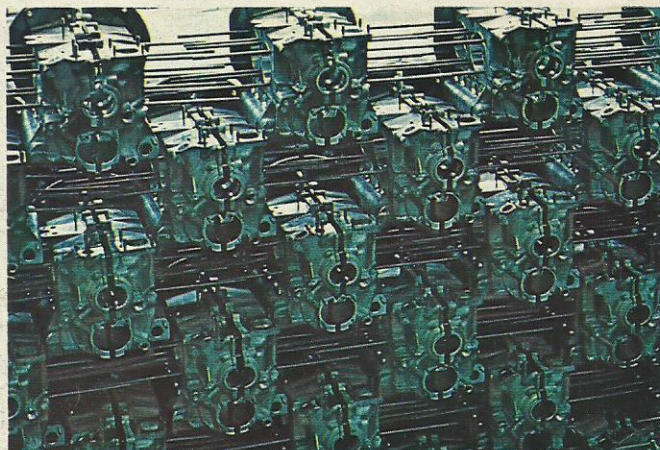
Und ein neuer Volkswagen rollt zum erstenmal mit eigener Kraft auf eigenen Rädern.

So entstehen VW-Motoren.

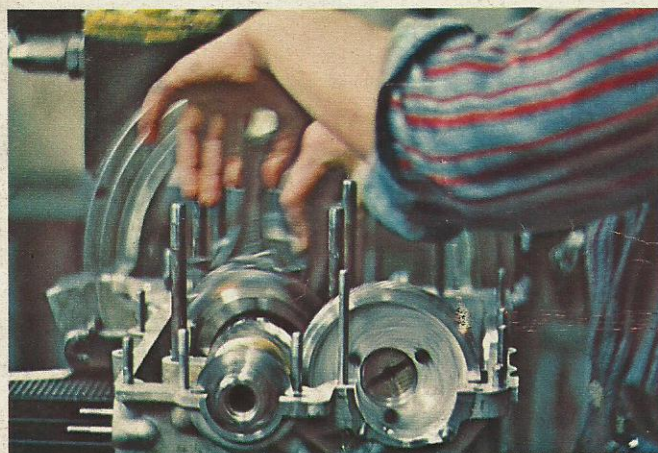
(Ein kurzer Überblick von der Leichtmetall-
Gießerei bis zum einbaufertigen Motor.)



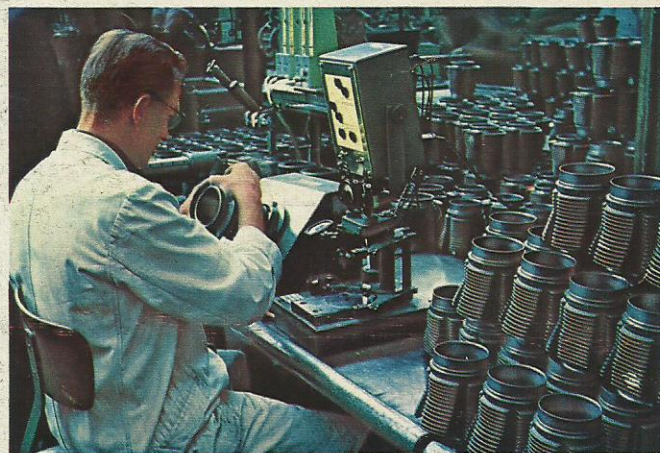
In der Leichtmetall-Gießerei.



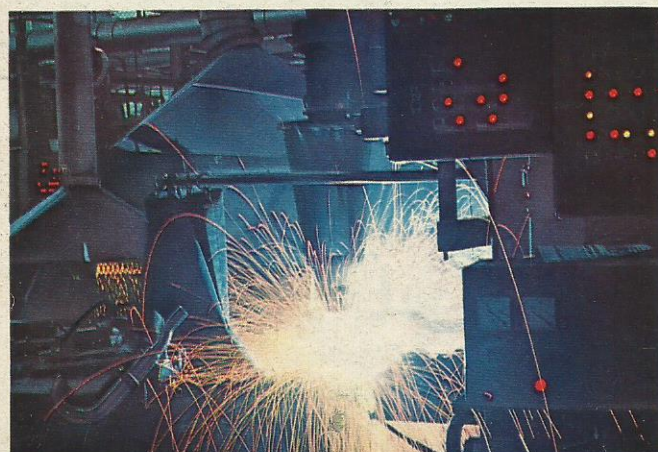
Kurbelgehäuse warten auf ihre Verarbeitung



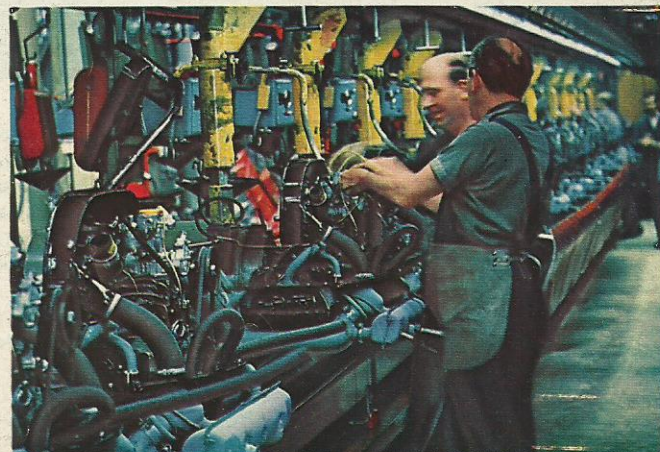
Einlegen der Kurbelwelle in eine Kurbelgehäuse-Hälfte.



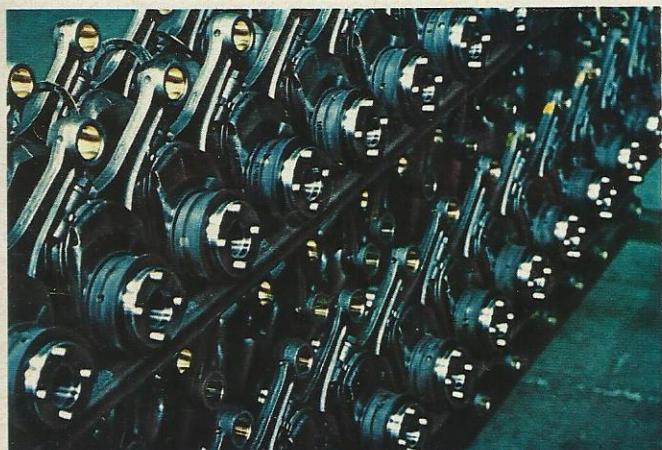
Eine der vielen Inspektionen: Prüfung der Zylinderlaufbahnen.



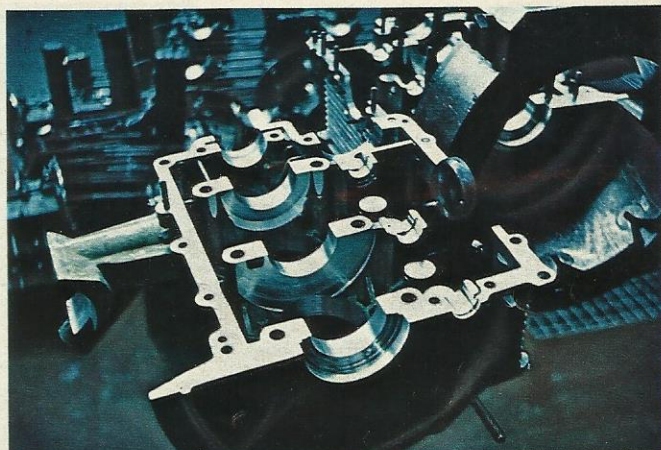
Abbrandschweißung der Profilhalbschalen für Wärmetauscher.



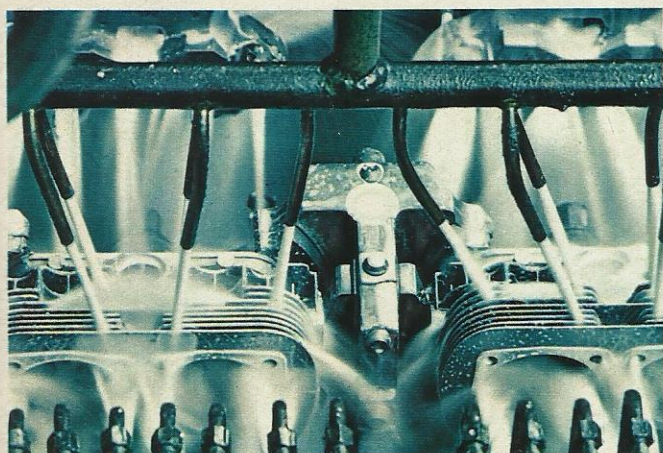
Ölspülung der Motoren nach der Fertigmontage.



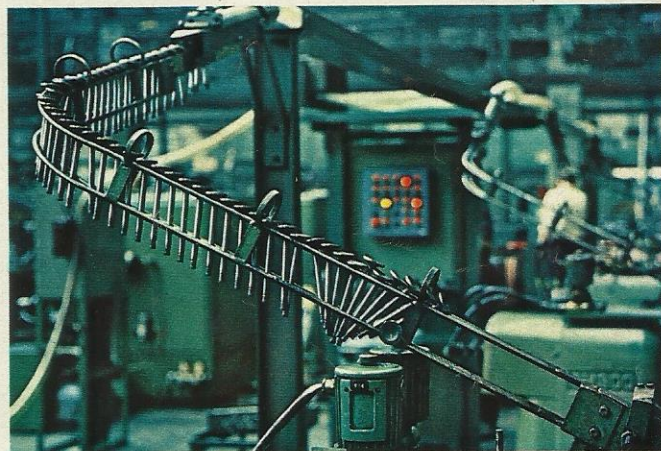
Montierte Kurbelwellen.



Montage des Kurbelgehäuses.



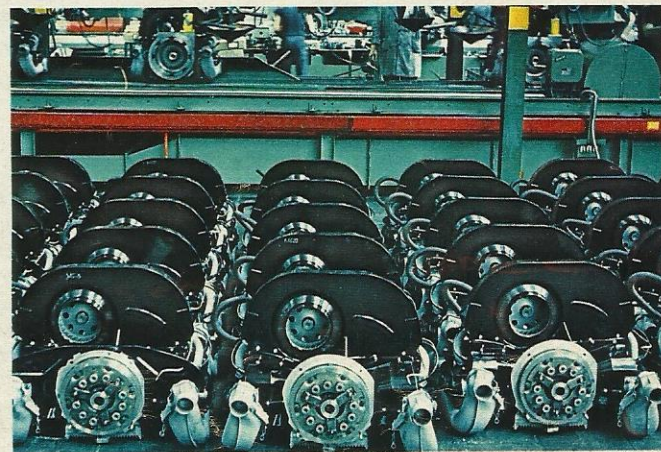
Auf der Transferstraße für Zylinderköpfe: Ausspülen von Bearbeitungsspänen.



Automatisches Förderband in der Ventilfertigung.



Einregulierung der Vergaser am fertigen Motor.



Die fertigen Motoren warten auf den Einbau.

Auf der VW-Versuchsstrecke.

Was Sie hier sehen, ist nur die ovale Schnellbahn mit überhöhten Kurven – gut für 150 km/st.

Aber da gibt es noch mehr.

Da ist eine uralte Pflasterstrecke, die noch aus der Postkutschenzeit stammt.

Eine Straße aus gefährlichem Blaubasalt, die künstlich beregnet werden kann.

Eine schwierige Holperstraße, die nach „Waschbrettart“ angelegt wurde.

Eine kreisförmige Schleuderstrecke, die Wagen und Fahrer besonders viel abverlangt.

Ein künstlicher Berg mit 30% Steigung.

Hier werden die Modelle der neuen Serienproduktion auf Herz und Nieren geprüft.

Unter extremen Bedingungen, wie sie in der Praxis nicht auftreten.





Technische Daten

VW 1300 Limousine VW 1300 Cabriolet

(Abweichungen beim Cabriolet in Klammern)

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor · Hubraum 1,3 Liter · Leistung 40 DIN-PS, 50 SAE-PS · Luftkühlung · Ölkühler · Startautomatik

Elektrische Anlage: Asymmetrisches Abblendlicht · Richtungsblinker mit automatischer Abschaltung · Lichtlupe · Scheibenwischer mit automatischer Rückstellung und Scheibenwaschanlage · Anlaßwiederholsperrung · Innenbeleuchtung automatisch durch Türkontakte geschaltet

Kraftübertragung: Durch Kupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe und Ausgleichgetriebe in gemeinsamem Block an der Hinterachse über Pendelachsen auf die Hinterräder

Fahrgestell: Zentralrohr-Rahmen mit angeschweißter Bodenplattform · Einzelradaufhängung · Drehstabfederung · Lenkungsdämpfer · Stabilisator an der Vorderachse · Extragroße Bremsen · Bereifung 5,60–15, schlauchlos · Kraftstoffbehälter 40 Liter

Aufbau: Fünfsitzige, zweitürige Limousine (viersitziges Cabriolet) · Je ein Gepäckraum vorn und hinter dem Rücksitz mit insgesamt 280 l Inhalt, durch Vorklappen (nicht bei Cabriolet) der Rücksitzlehne auf 640 l zu vergrößern · Heizung durch in Wärmetauschern erhitze Frischluft mit 3 Auslässen an der Frontscheibe und je 2 im vorderen und hinteren Fußraum; alle Auslässe absperrbar · Instrumentierung mit Tachometer, Kilometerzähler, Kraftstoffuhr sowie Kontrollampen für Ladestrom, Öldruck, Richtungsblinker, Fernlicht · Vordersitze und Rückenlehnen mehrfach und während der Fahrt verstellbar · Zwei Aschenbecher · Zwei Sonnenblenden · Zwei Halteschlaufen · Ein Haltegriff · Zwei Kleiderhaken · Eine Armlehne · Eine (zwei) Türtaschen · Halterungen für Sicherheitsgurte · Auf Wunsch gegen Mehrpreis Stahlkurbeldach

Abmessungen, Gewichte, Fahrleistungen: Radstand 2400 mm · Spurweite vorn/hinten 1305/1300 mm · Länge/Breite/Höhe 4070/1540/1500 mm · Leergewicht/Nutzlast = zulässiges Gesamtgewicht 780/380 kg = 1160 kg (820/360 kg = 1180 kg) · Höchst- = Dauergeschwindigkeit 120 km/st bei 4010 U/min · Steigfähigkeit im 1. Gang mit 2 Personen 44,5% (42%) · Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030*) 8,2 l/100 km · Fahrbereich mit einer Tankfüllung ca. 480 km

VW 1300 Karmann-Ghia Coupé/Cabriolet

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor · Hubraum 1,3 Liter · Leistung 40 DIN-PS, 50 SAE-PS · Ein Vergaser · Luftkühlung · Ölkühler · Startautomatik

Elektrische Anlage: Asymmetrisches Abblendlicht · Richtungsblinker mit automatischer Abschaltung · Lichtlupe · Scheibenwischer mit automatischer Rückstellung und Scheibenwaschanlage · Anlaßwiederholsperrung · Innenbeleuchtung automatisch durch Türkontakte geschaltet · Zwei Signalehörner

Kraftübertragung: wie VW 1300

Fahrgestell: Zentralrohr-Rahmen mit angeschweißter Bodenplattform · Einzelradaufhängung · Drehstabfederung · Lenkungsdämpfer · Stabilisator an der Vorderachse · Extra große Trommelbremsen · Bereifung 5,60–15, schlauchlos · Kraftstoffbehälter 40 Liter

Aufbau: Zwei/zweisitziges Spezial-Coupé oder -Cabriolet · Je ein Gepäckraum im Bug und hinter der Rücksitzbank, durch Vorklappen der Rücksitzlehne zu vergrößern, Gesamthalt (bei Besetzung mit 2 Personen) Coupé 485 Liter, Cabriolet bei geschlossenem Verdeck 365 Liter · Heizung durch in Wärmetauschern erhitze Frischluft mit 2 Auslässen an der Frontscheibe, 1 Auslaß an der Heckscheibe (nicht bei Cabriolet) sowie je 2 absperrbaren Auslässen im vorderen und hinteren Fußraum · Spezial-Belüftungsanlage · Instrumentierung mit Tachometer, Kilometerzähler, Kraftstoffuhr, Zeituhr und Kontrolleuchten für Richtungsblinker, Fernlicht, Ladestrom, Öldruck · Vordere Einzelsitze und Lehnen in weitem Bereich verstellbar · Zwei Sonnenblenden · Haltegriff für Beifahrer · Zwei Kleiderhaken · Zwei Armlehnen · Zwei Türtaschen · Schultascher · Schraubanschlüsse für Sicherheitsgurte · Hintere Ausstellfenster (nicht bei Cabriolet)

Abmessungen, Gewichte, Fahrleistungen: Radstand 2400 mm · Spurweite vorn/hinten 1305/1300 mm · Länge/Breite/Höhe 4140/1634/1330 mm · Leergewicht/Nutzlast 830/330 kg = zulässiges Gesamtgewicht 1160 kg · Höchst- = Dauergeschwindigkeit 128 km/st bei 4260 U/min · Steigfähigkeit im 1. Gang mit 2 Personen 42,0% · Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030*) 8,0 l/100 km · Fahrbereich mit einer Tankfüllung ca. 500 km

VW 1500 A Limousine VW Variant 1500

(Abweichungen VW Variant in Klammern)

Motor: Flacher Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor · Hubraum 1,5 Liter · Leistung 45 DIN-PS, 54 SAE-PS · Luftkühlung · Ölkühler · Startautomatik

Elektrische Anlage: Asymmetrisches Abblendlicht · Richtungsblinker mit automatischer Abschaltung · Scheibenwischer mit automatischer Rückstellung und Scheibenwaschanlage · Anlaßwiederholsperrung · Innenbeleuchtung automatisch durch Türkontakte geschaltet

Kraftübertragung: wie VW 1300

Fahrgestell: Zentralrohr-Rahmen mit angeschweißter Bodenplattform · Einzelradaufhängung · Drehstabfederung · Lenkungsdämpfer · Stabilisator an der Vorderachse · Scheibenbremsen vorn, große Trommelbremsen hinten · Bereifung 6,00–15 L, schlauchlos · Kraftstoffbehälter 40 Liter

Aufbau: Fünfsitzige, zweitürige Limousine (fünfsitziger Kombi-Aufbau mit Hecktüre) · Je ein von außen zugänglicher Gepäckraum im Bug und Heck mit insgesamt 385 l (885 l) Inhalt · Heizung durch in Wärmetauschern erhitze Frischluft mit 3 Auslässen an der Frontscheibe sowie je 2 absperrbaren Auslässen im vorderen und hinteren Fußraum · Spezial-Belüftungsanlage für Frontscheibe und Innenraum · Instrumentierung mit Tachometer, Kilometerzähler, Kraftstoffuhr und Kontrolleuchten für Richtungsblinker, Standlicht, Fernlicht, Ladestrom, Öldruck · Vordersitze und Rückenlehnen während der Fahrt in 7 × 7 Positionen verstellbar · Sonnenblende · Haltegriff für Beifahrer · Zwei Halteschlaufen · Zwei Kleiderhaken · Zwei (vier) Armlehnen · Zwei Aschenbecher · Halterungen für Sicherheitsgurte · Auf Wunsch gegen Mehrpreis Stahlkurbeldach (sowie hintere Ausstellfenster)

Abmessungen, Gewichte, Fahrleistungen: Radstand 2400 mm · Spurweite vorn/hinten 1310/1346 mm · Länge/Breite/Höhe 4225/1605/1475 (1465) mm · Leergewicht/Nutzlast = zulässiges Gesamtgewicht 920/400 kg = 1320 kg (1025/375 = 1400 kg) oder gegen Aufpreis 1025/465 = 1490 kg) · Höchst- = Dauergeschwindigkeit 125 km/st bei 3950 U/min · Steigfähigkeit im 1. Gang mit 2 Personen 45,5% (mit halber Nutzlast 40,0 bzw. 38,0%) · Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030*) 8,4 l/100 km · Fahrbereich zwischen 400 und 500 km

Auf Wunsch und gegen Mehrpreis sind beide Modelle mit folgender (nur komplett lieferbarer) Sonderausstattung erhältlich: Stoßfängerhörner, seitliche Zierleisten, Griffleiste auf Fronthaube, Zierblechen an den Rädern, Blinkleuchten, Schlußleuchten und Rückstrahler entsprechend Modell VW 1600. Zweite Sonnenblende.

*) Mit halber Nutzlast bei gleichbleibend $\frac{3}{4}$ der Höchstgeschwindigkeit gemessener Verbrauch zuzüglich 10%.

VW 1600 TL VW Variant 1600

(Abweichungen VW Variant in Klammern)

Motor: Flacher Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor · Hubraum 1,6 Liter · Leistung 54 DIN-PS, 65 SAE-PS · Zwei Vergaser · Luftkühlung · Ölkühler · Startautomatik

Elektrische Anlage: Asymmetrisches Abblendlicht · Richtungsblinker mit automatischer Abschaltung · Lichthupe · Scheibenwischer mit automatischer Rückstellung, stufenloser Geschwindigkeitsregelung und Scheibenwaschanlage · Anlaßwiederholsperrung · Innenbeleuchtung automatisch durch Türkontakte geschaltet · Parkleuchten

Kraftübertragung: wie VW 1300

Fahrgestell: Zentralrohr-Rahmen mit angeschweißter Bodenplattform · Einzelradaufhängung · Drehstabfederung · Lenkungsdämpfer · Stabilisator an der Vorderachse · Scheibenbremsen vorn, große Trommelbremsen hinten · Bereifung 6,00–15 L, schlauchlos · Kraftstoffbehälter 40 Liter

Aufbau: Fünfsitzige, zweitürige Limousine (fünfsitziger Kombi-Aufbau mit Hecktüre) · Je ein von außen zugänglicher Gepäckraum im Bug und Heck mit insgesamt 475 l (885 l) Inhalt · Heizung durch in Wärmetauschern erhitzte Frischluft mit 3 Auslässen an der Frontscheibe sowie je 2 absperrbaren Auslässen im vorderen und hinteren Fußraum · Spezial-Belüftungsanlage für Frontscheibe und Innenraum · Instrumentierung mit Tachometer, Kilometerzähler, Kraftstoffuhr, Zeituhr und Kontrollleuchten für Richtungsblinker, Standlicht, Fernlicht, Ladestrom, Öldruck · Vordersitze und Rückenlehnen während der Fahrt in 7 × 7 Positionen verstellbar · Zwei Sonnenblenden · Haltegriff für Beifahrer · Zwei Halteschlaufen · Zwei Kleiderhaken · Fünf (vier) Armlehnen · Drei Aschenbecher · Halterungen für Sicherheitsgurte · Auf Wunsch gegen Mehrpreis Stahlkurbeldach · Hintere Ausstellfenster serienmäßig

Abmessungen, Gewichte, Fahrleistungen: Radstand 2400 mm · Spurweite vorn/hinten 1310/1346 mm · Länge/Breite/Höhe 4225/1605/1475 (1465) mm · Leergewicht/Nutzlast = zulässiges Gesamtgewicht 920/400 kg = 1320 kg (1025/375 = 1400 kg) gegen Aufpreis 1025/465 = 1490 kg) · Höchst- = Dauergeschwindigkeit 135 km/st bei 4250 U/min · Steigfähigkeit im 1. Gang mit 2 Personen 46,0% (mit halber Nutzlast 41,5 bzw. 39,5%) · Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030*) 8,3 l/100 km · Fahrbereich zwischen 400 und 500 km

VW 1600 Karmann- Ghia Coupé

Motor: Flacher Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor · Hubraum 1,6 Liter · Leistung 54 DIN-PS, 65 SAE-PS · Zwei Vergaser · Luftkühlung · Ölkühler · Startautomatik

Elektrische Anlage: Asymmetrisches Abblendlicht · Richtungsblinker mit automatischer Abschaltung · Lichthupe · Scheibenwischer mit automatischer Rückstellung, stufenloser Geschwindigkeitsregelung und Scheibenwaschanlage · Anlaßwiederholsperrung · Innenbeleuchtung und Beleuchtung für Heck-Gepäckraum automatisch durch Türkontakte bzw. Deckelkontakt geschaltet · Zwei Signalhörner · Zwei Nebelscheinwerfer · Zwei Parkleuchten · Zigarrenanzünder

Kraftübertragung: wie VW 1300

Fahrgestell: Zentralrohr-Rahmen mit angeschweißter Bodenplattform · Einzelradaufhängung · Drehstabfederung · Lenkungsdämpfer · Stabilisator an der Vorderachse · Extra große Bremsen (Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten) · Bereifung 6,00 S 15 L, schlauchlos · Kraftstoffbehälter 40 Liter

Aufbau: Zwei/zweisitziges Spezial-Coupé · Je ein Gepäckraum im Bug, hinter der Rücksitzbank (durch Vorklappen der Rücksitzlehne zu vergrößern) sowie im Heck, Gesamtvolumen (bei Besetzung mit 2 Personen) 625 Liter · Heizung durch in Wärmetauschern erhitzte Frischluft mit 3 Auslässen an der Frontscheibe, 1 Auslaß an der Heckscheibe sowie je 2 absperrbaren Auslässen im vorderen und hinteren Fußraum · Spezial-Belüftungsanlage · Instrumentierung mit Tachometer, Kilometerzähler, Kraftstoffuhr, Zeituhr und Kontrollleuchten für Richtungsblinker, Standlicht, Fernlicht, Ladestrom, Öldruck · Vordere Einzelsitze und Lehnen in weitem Bereich verstellbar · Zwei Sonnenblenden · Haltegriff für Beifahrer · Zwei Kleiderhaken · Zwei Armlehnen · Zwei Türtaschen · Schubascher · Schraubanschlüsse für Sicherheitsgurte · Hintere Ausstellfenster · Elektrisch betätigtes Stahlschiebedach gegen Mehrpreis

Abmessungen, Gewichte, Fahrleistungen: Radstand 2400 mm · Spurweite vorn/hinten 1310/1346 mm · Länge/Breite/Höhe 4280/1620/1335 mm · Leergewicht/Nutzlast 910/400 kg = zulässiges Gesamtgewicht 1310 kg · Höchst- = Dauergeschwindigkeit 145 km/st bei 4560 U/min · Steigfähigkeit im 1. Gang mit 2 Personen 46,0% · Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030*) 8,6 l/100 km · Fahrbereich mit einer Tankfüllung zwischen 400 und 450 km

VW-Transporter

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor · Hubraum 1,5 Liter · Leistung 44 DIN-PS, 53 SAE-PS · Luftkühlung · Ölkühler · Startautomatik

Elektrische Anlage: Asymmetrisches Abblendlicht · Richtungsblinker mit automatischer Abschaltung · Lichthupe · Scheibenwischer mit automatischer Rückstellung, zwei Geschwindigkeitsstufen und Scheibenwaschanlage · Anlaßwiederholsperrung

Kraftübertragung: wie VW 1300 und Zahnradvorlegege

Fahrgestell: Rahmen-Bodenanlage aus Längs- und Querträgern, verschweißt mit dem selbsttragenden Aufbau · Einzelradaufhängung · Drehstabfederung · Lenkungsdämpfer · Stabilisator an der Vorderachse · Extragroße Bremsen · Bereifung 7,00–14, schlauchlos · Kraftstoffbehälter 40 Liter

Aufbau: Frontlenkeraufbau in Ganzstahlbauweise · Drehflügel Fenster und Schiebefenster in den Fahrerhaustüren, bei Personentransportern hintere Seitenfenster ausstellbar · Fahrerhausinnenraum, bei Personentransportern auch Fahrgastraum, vollverkleidet, gegen Geräusche und Wärmeverlust isoliert · Verschiebbarer Fahrer-Einzelsitz mit verstellbarer Lehne, zweiseitige Beifahrerbank, weitere Sitzeinrichtung je nach Modell · Regulierbare Belüftungsanlage für Fahrerhaus und Lade- bzw. Fahrgastraum · Frischluftheizung mit Entfrosterdüsen für Windschutzscheibe · Zwei Sonnenblenden · Kleiderhaken · Haltegriff für Beifahrer · Aschenbecher · Instrumentierung mit Tachometer, Kilometerzähler, Kraftstoffuhr sowie Kontrolllampen für Ladestrom, Öldruck, Richtungsblinker, Fernlicht · Durchgehende Ablage unter dem Armaturenbrett

Abmessungen, Gewichte, Fahrleistungen: Radstand 2400 mm · Spurweite vorn/hinten 1375/1360 mm · Länge/Breite/Höhe 4280/1750/1925 mm (bei Grundmodell Kastenwagen) · Doppelflügeltür für Lade- bzw. Fahrgastraum: Breite × Höhe 1170 × 1200 mm, Schiebetür (gegen Aufpreis) 1065 × 1205 mm · Hecktür 1230 × 730 mm · Lade- bzw. Fahrgastraum: Mittlere Länge × Breite × Höhe 2700 × 1500 × 1350 mm, Rauminhalt 4,8 m³ · Zulässige Nutzlast je nach Modell und Ausstattung 910–1000 kg · Höchst- = Dauergeschwindigkeit je nach Aufbauart 95/105 km/st bei 3660/4040 U/min · Steigfähigkeit im 1. Gang (voll beladen) 28,0% · Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030*) je nach Aufbauart 9,7/10,0 l/100 km

Die ganze Welt fährt VW.

Ob in Hamburg, Bremen, Lübeck, Kiel, Rotterdam, Amsterdam, London, Edinburgh, Stockholm, Oslo, Genua, Marseille, Lissabon, Tanger, New York, San Franzisko, Vancouver, Toronto, Montreal, Buenos Aires (oder in anderen Häfen).

Überall das gleiche Bild:
Schiffe mit Volkswagen.

Waggon der Bundesbahn bringen tagtäglich Tausende von Volkswagen an ihre Bestimmungsorte auf dem Festland und an die Verladekais der Häfen.

Eine ganze VW-Flotte ist ständig unterwegs auf allen Weltmeeren, um Volkswagen in die fernsten Länder zu bringen.

Keine Küste ist zu fern.

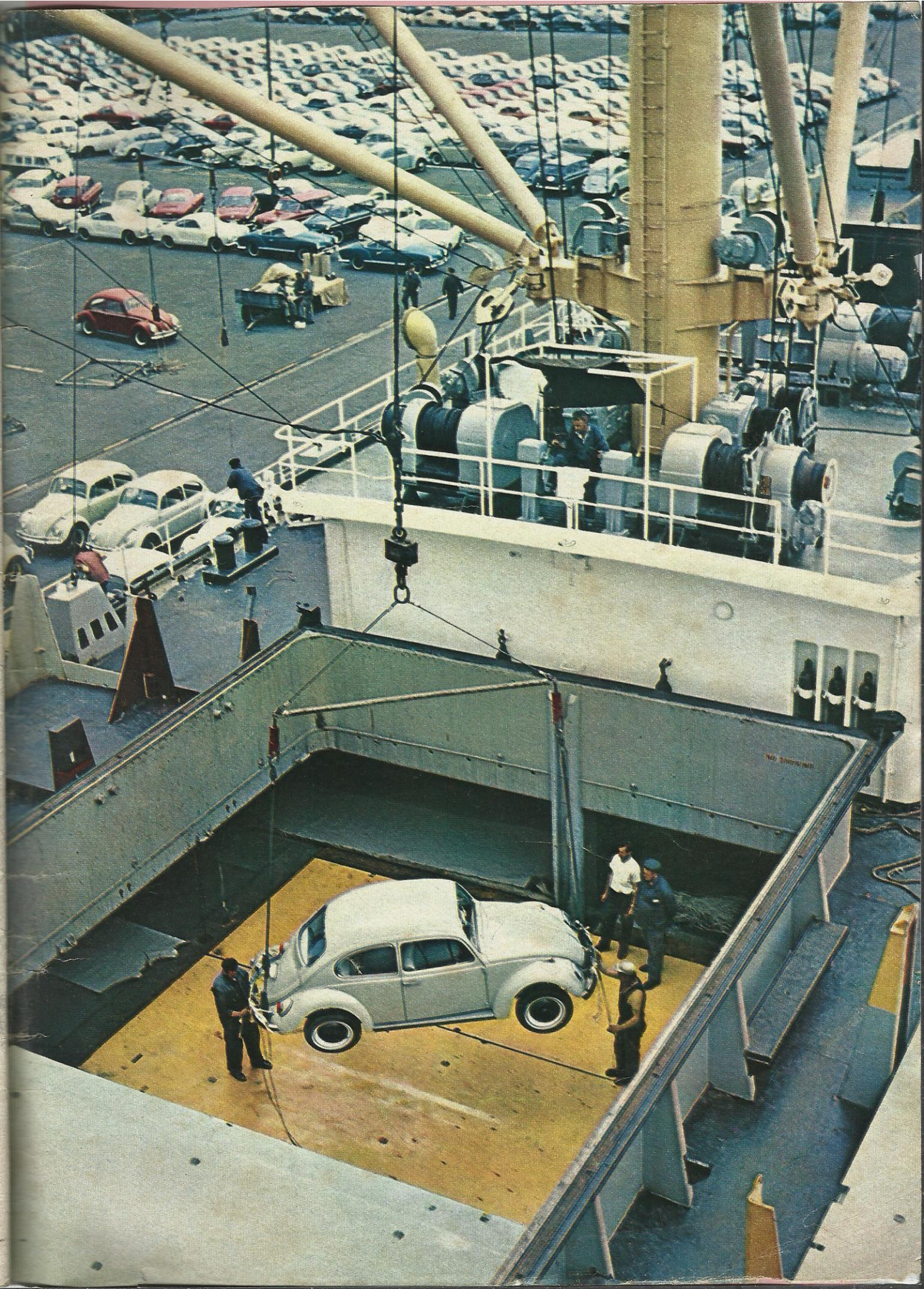
Fazit?

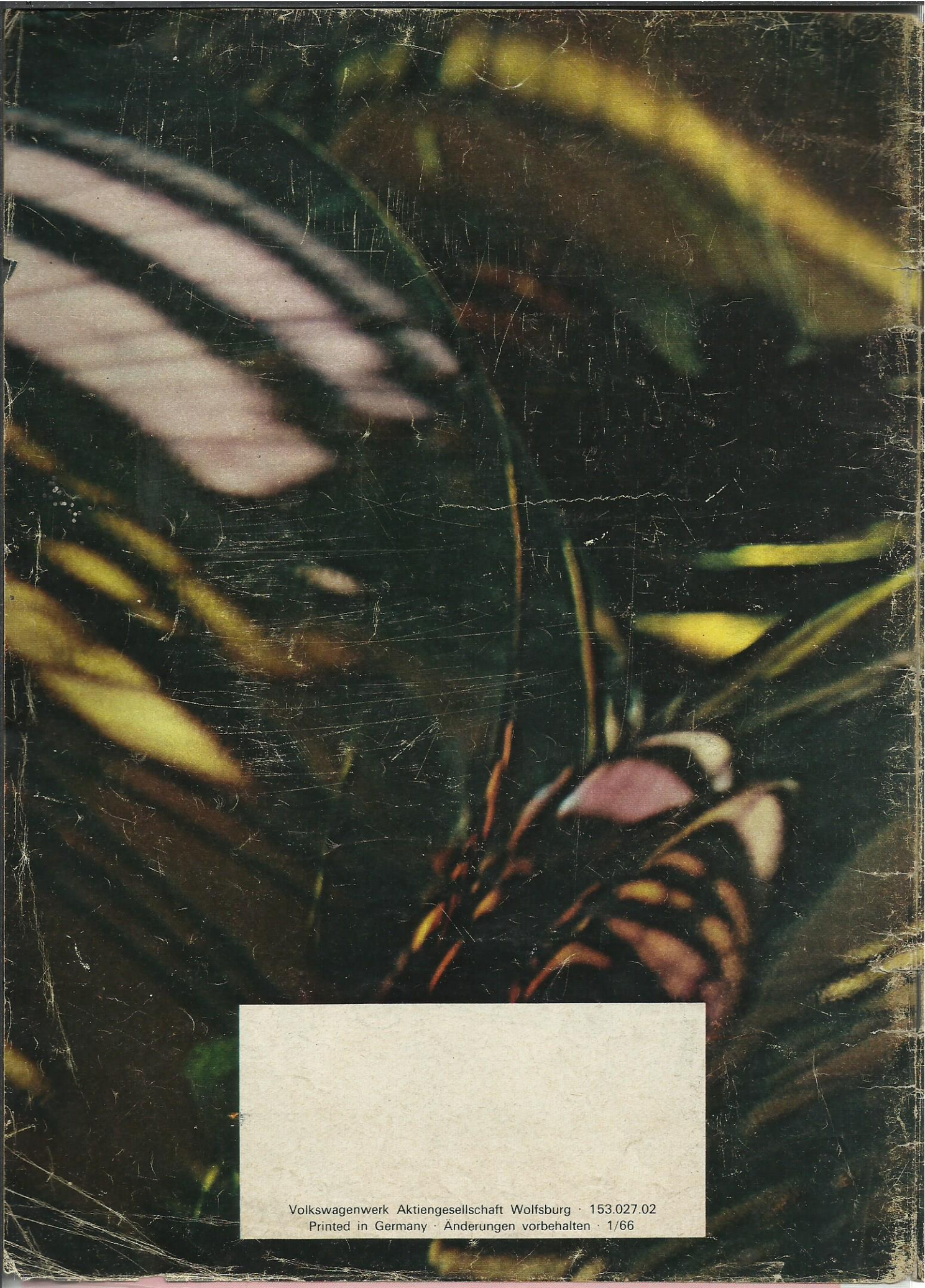
Die Welt fährt VW.

Sie wissen jetzt mehr über den Volkswagen.
Mehr darüber, wo und wie er gebaut wird.

Mehr darüber, wo und wie er gefahren wird.
Alles über den VW wissen Sie noch nicht.

Dazu müssen Sie ihn selbst fahren.
Wir laden Sie ein zur Probefahrt.





Volkswagenwerk Aktiengesellschaft Wolfsburg · 153.027.02
Printed in Germany · Änderungen vorbehalten · 1/66