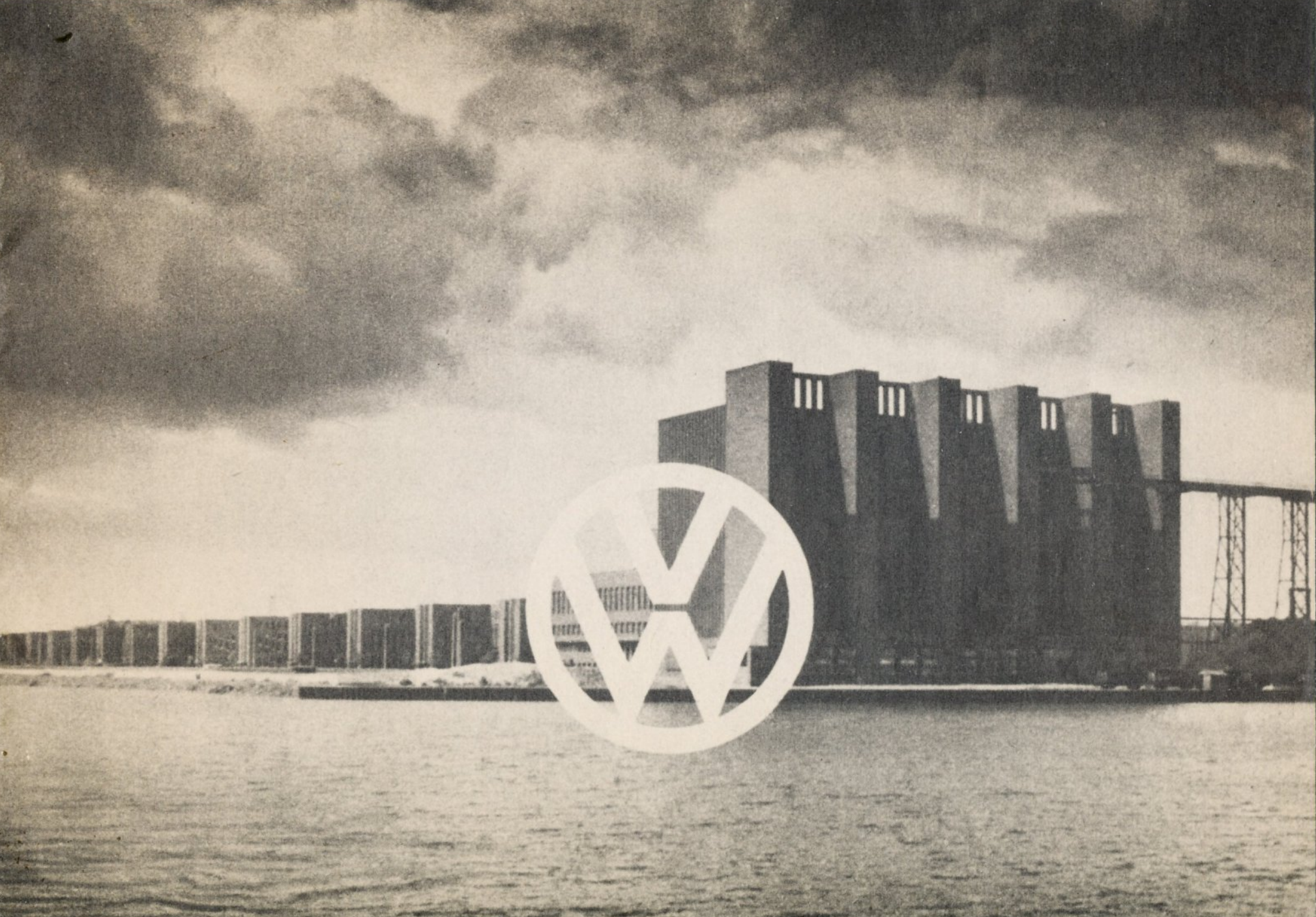
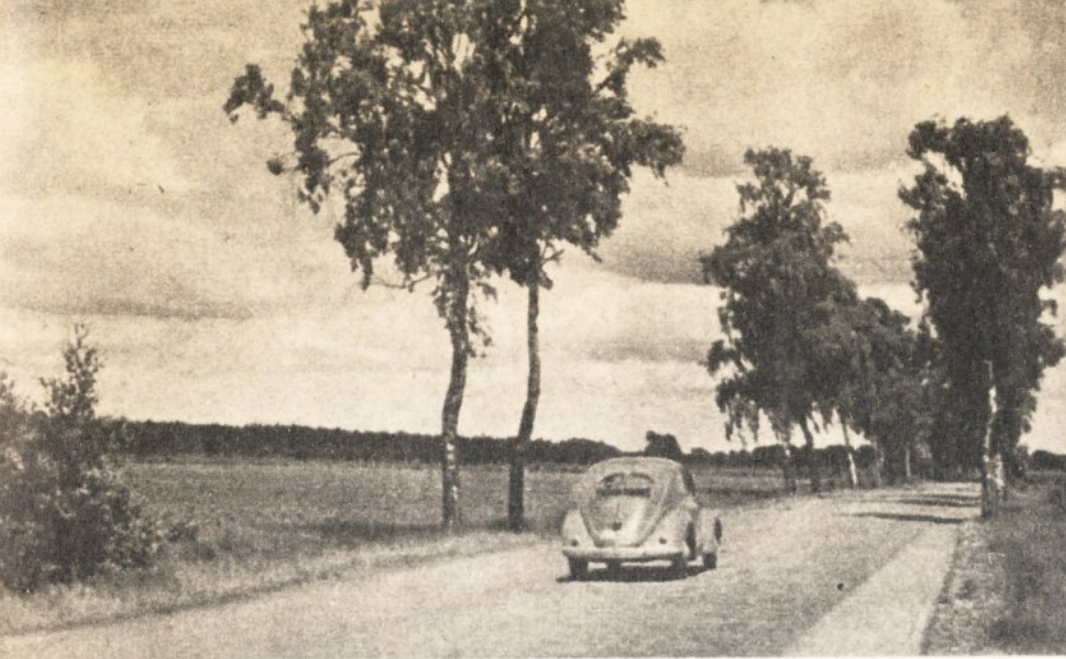




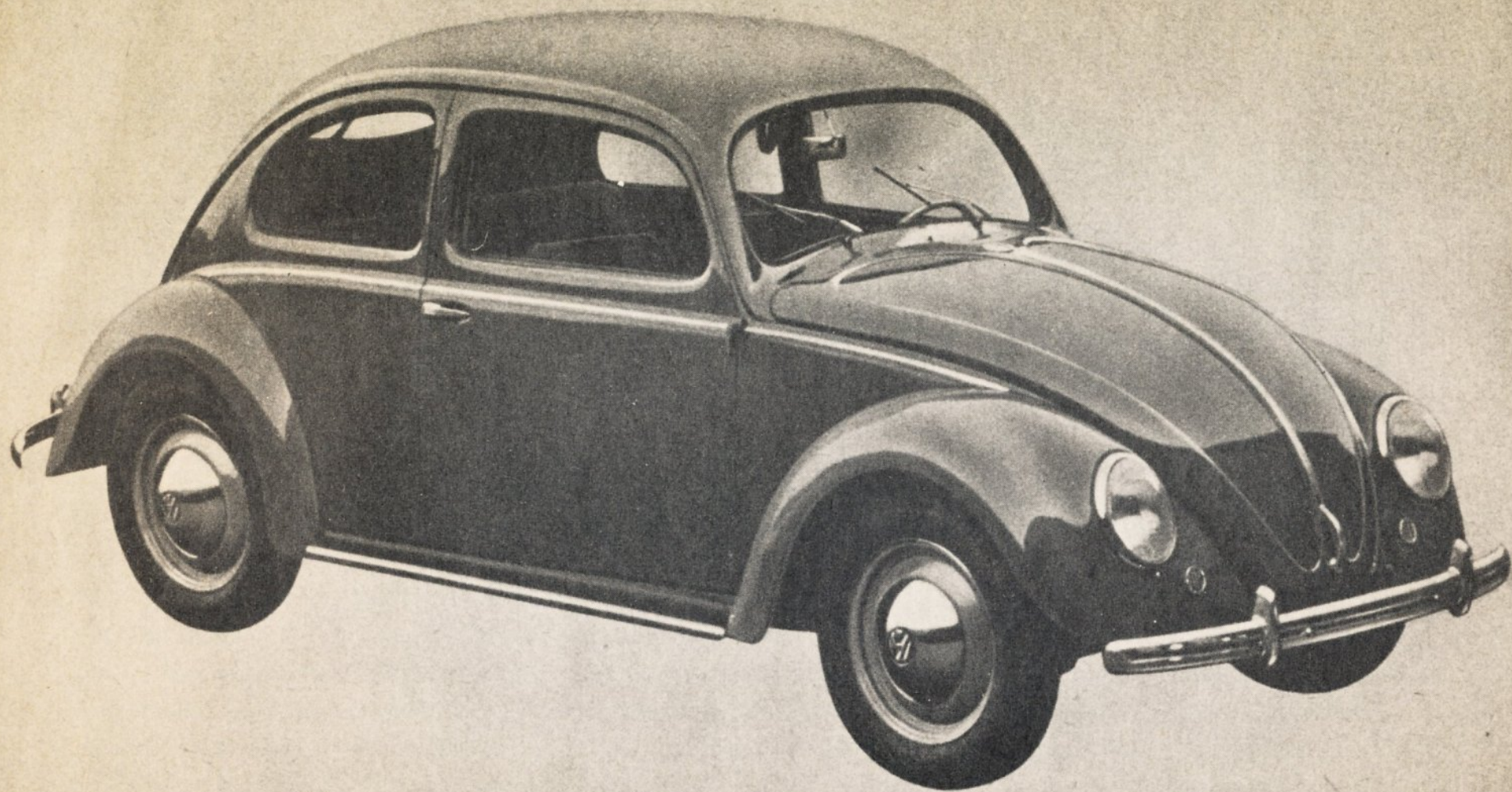


**M**oderne Fabrikanlagen, die sich anderthalb Kilometer lang hinziehen, mehr als 11 000 Menschen, die täglich in diesem Werk arbeiten, eine ganze Stadt, die erst mit dem Werk entstanden ist und von ihm lebt —, das ist der große, eindrucksvolle Industrie-Komplex, der im Zeichen VW ein Begriff für die Welt geworden ist. Aus diesem Werk ergießt sich täglich ein Strom von mehr als 300 Automobilen ins Land und über seine Grenzen

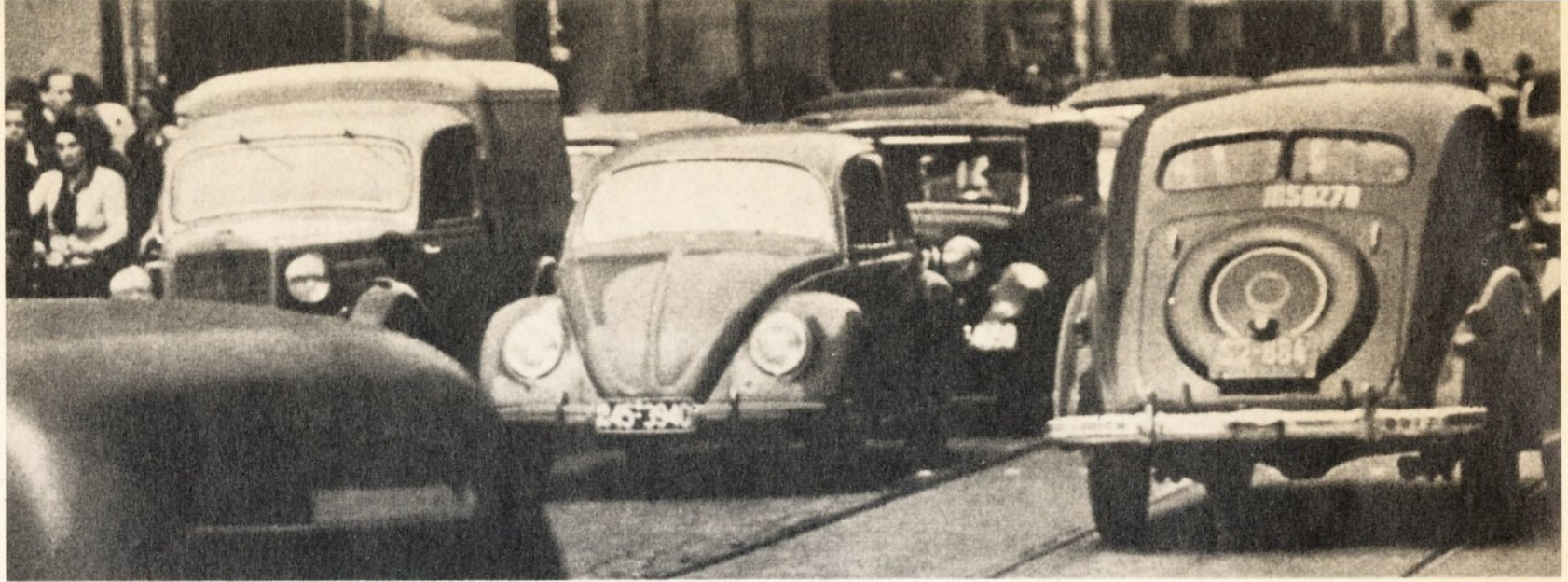
hinaus: flinke, muntere Wagen, Personen- und Nutzfahrzeuge, jedes ein tüchtiger, zuverlässiger Diener seines Herrn, jedes ein vollgültiger Beweis für den alles bezwingenden Leistungswillen der Werksgemeinschaft und das hohe Qualitätsniveau der Erzeugnisse. Ihnen dankt das VW-Werk seine unbestrittene Vorrangstellung in der deutschen Automobilproduktion und im deutschen Automobilexport.

Es ist sehenswert, dieses Werk, und Tag für Tag erleben Besucherscharen aus dem In- und Ausland das Wunder der Entstehung des weltberühmt gewordenen VW, ohne dessen tätige Mitwirkung der Wiederaufbau und Wiederaufstieg Deutschlands in diesem Ausmaß nicht denkbar wäre.

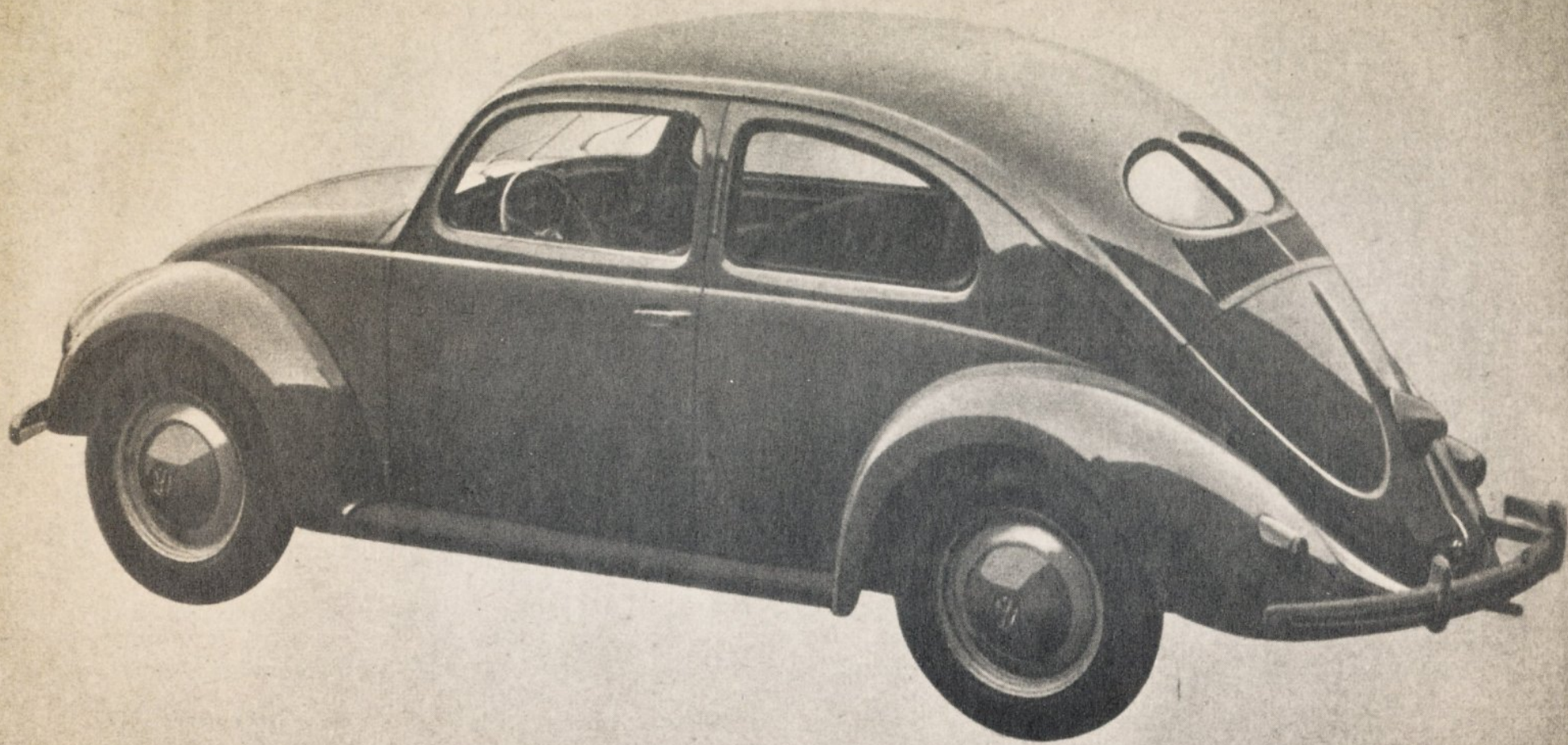
*Die VW-Export-Limousine —, man könnte sie als den ersten deutschen Botschafter im Ausland bezeichnen. Sie ist in vielen tausend Exemplaren über die Grenzen gegangen und hat überall, wo sie eingeführt wurde, wie auch im Inland Rekordverkäufe erzielt. Neben den bekannten VW-Vorzügen bietet das Exportmodell eine vollendet elegante Ausstattung, außen wie innen und einen Komfort, der selbst ausgesprochene Langstreckenfahrten zum Vergnügen macht* →



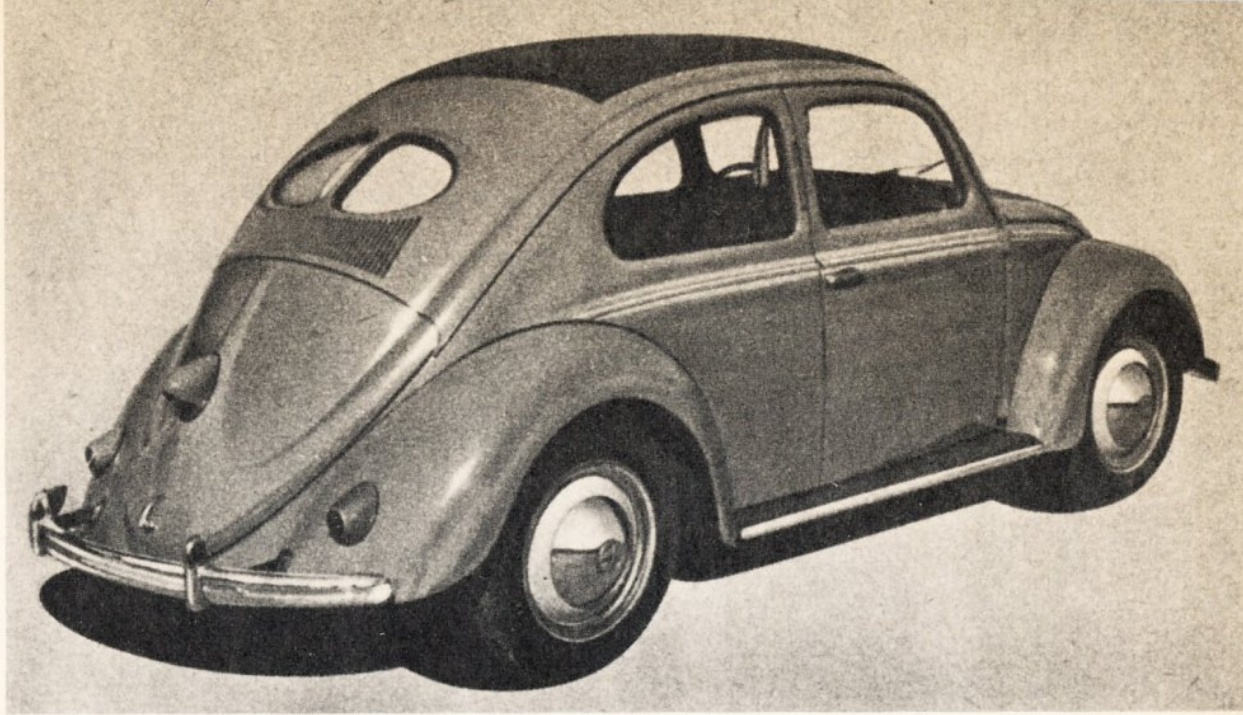
*DIE*  *EXPORT-LIMOUSINE*



**D**as ist der Typ, der in Deutschland Automobilgeschichte gemacht hat. Wohl über keine Konstruktion der letzten 15 Jahre ist so viel gesagt und geschrieben worden wie über diese Meisterarbeit des großen Konstrukteurs Porsche. Und immer noch wird sie als die modernste Errungenschaft des neuzeitlichen Automobilbaues bewundert — daheim und draußen. Neben den Fahreigenschaften ist es vor allem die Wirtschaftlichkeit, die diesem Typ seine Vorrangstellung sichert —, Wirtschaftlichkeit im weitesten und wahrsten Sinne des Wortes. Sie erschöpft sich nicht in dem trotz hoher Dauerleistung erstaunlich niedrigen Verbrauch — ehrliche 7,5 Ltr. auf 100 km/h! Sie erweist sich auch in jedem direkten und indirekten Kostenfaktor, sei es Anspruchslosigkeit in Unterhalt und Pflege, hohe Verschleißfestigkeit auch bei starker Beanspruchung, lange Lebensdauer dank guter Materialqualität und sorgfältiger Fertigung. Und — wenn einmal ein Reparaturfall eintritt — schnelle Wiederherstellung, meist mit Austauschteilen, in kürzester Zeit zu niedrigen Festpreisen. Sie haben schon ihre guten Gründe —, die Erfolge dieses VW.

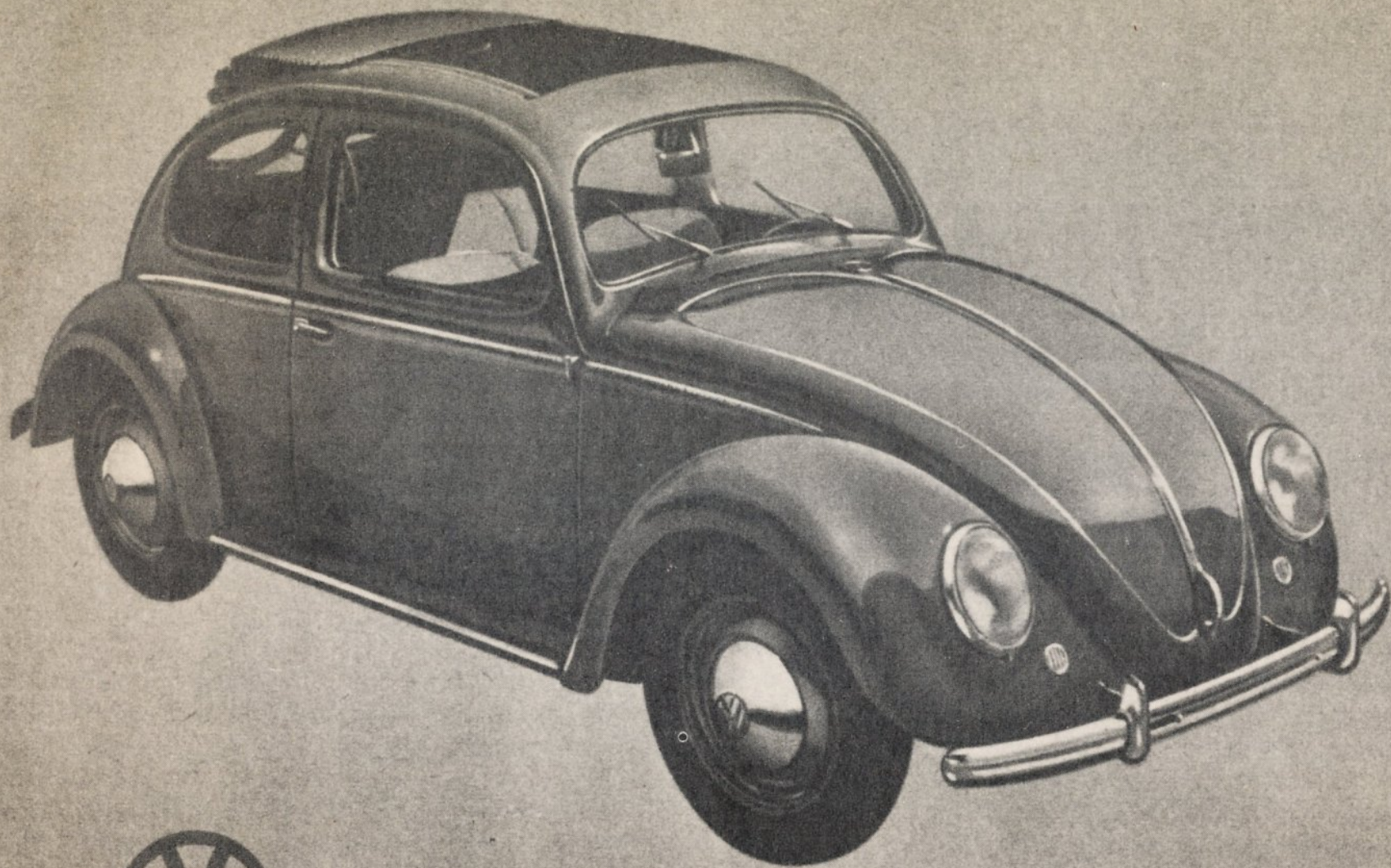


***DIE***  ***STANDARD-LIMOUSINE***

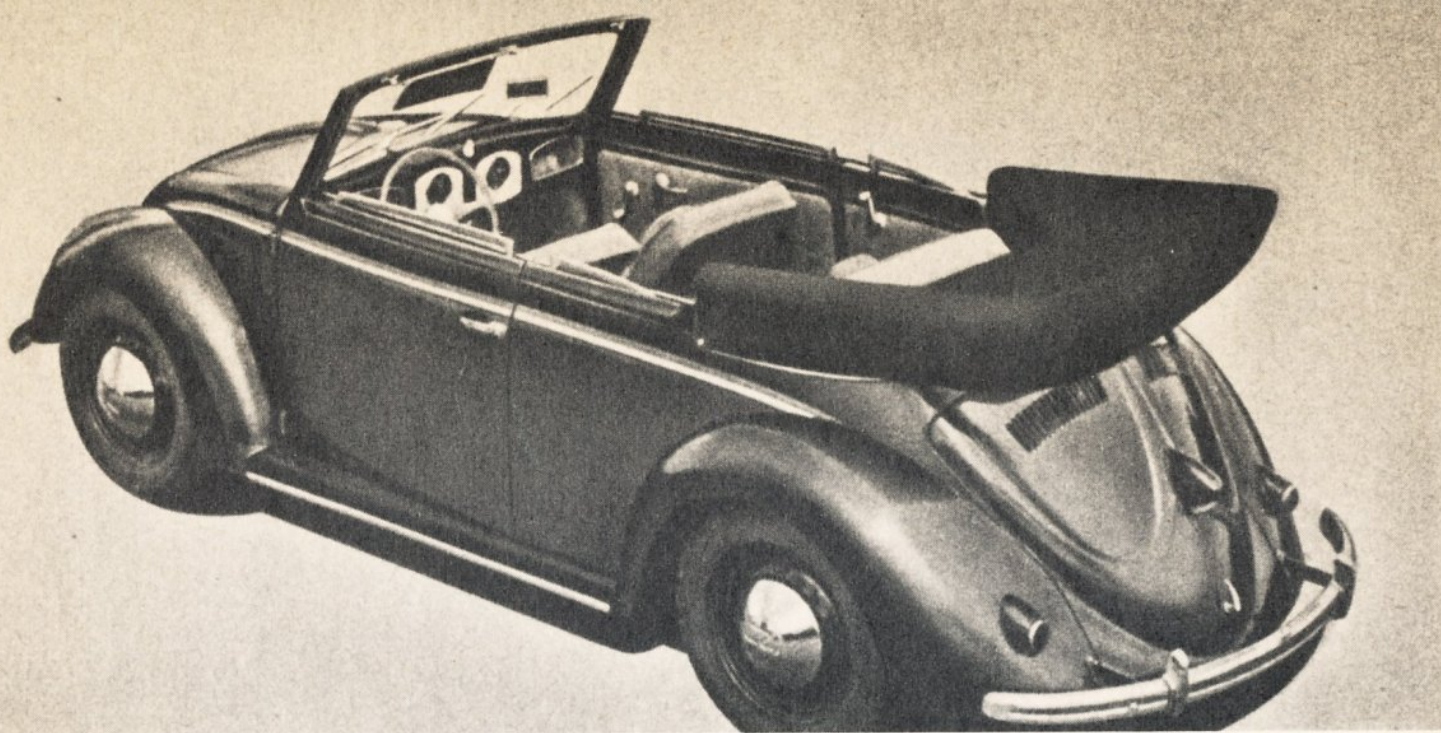


*Die VW-Sonnendach-Limousine — im Handumdrehen geöffnet und geschlossen*

**S**ie ist das jüngste Mitglied der VW-Familie: die Sonnendach-Limousine. Und für ihr zartes Alter schon ein sehr erfolgreiches! Kein Wunder: die Möglichkeit, offen zu fahren, ist bestechend und verlockt viele Automobilisten, für die ein Voll-Cabriolet aus bestimmten Gründen nicht in Frage kommt. Die Sonnendach-Limousine, Bauart Golde, ist deshalb so besonders vorteilhaft, weil sie eins-zwei-drei, sozusagen im Handumdrehen, geöffnet oder geschlossen werden kann —, also der ideale Wagen z. B. für Reisende, die unterwegs offen fahren wollen, bei ihren Besuchen aber den mit Musterkoffern gefüllten Wagen schnell geschlossen haben müssen.

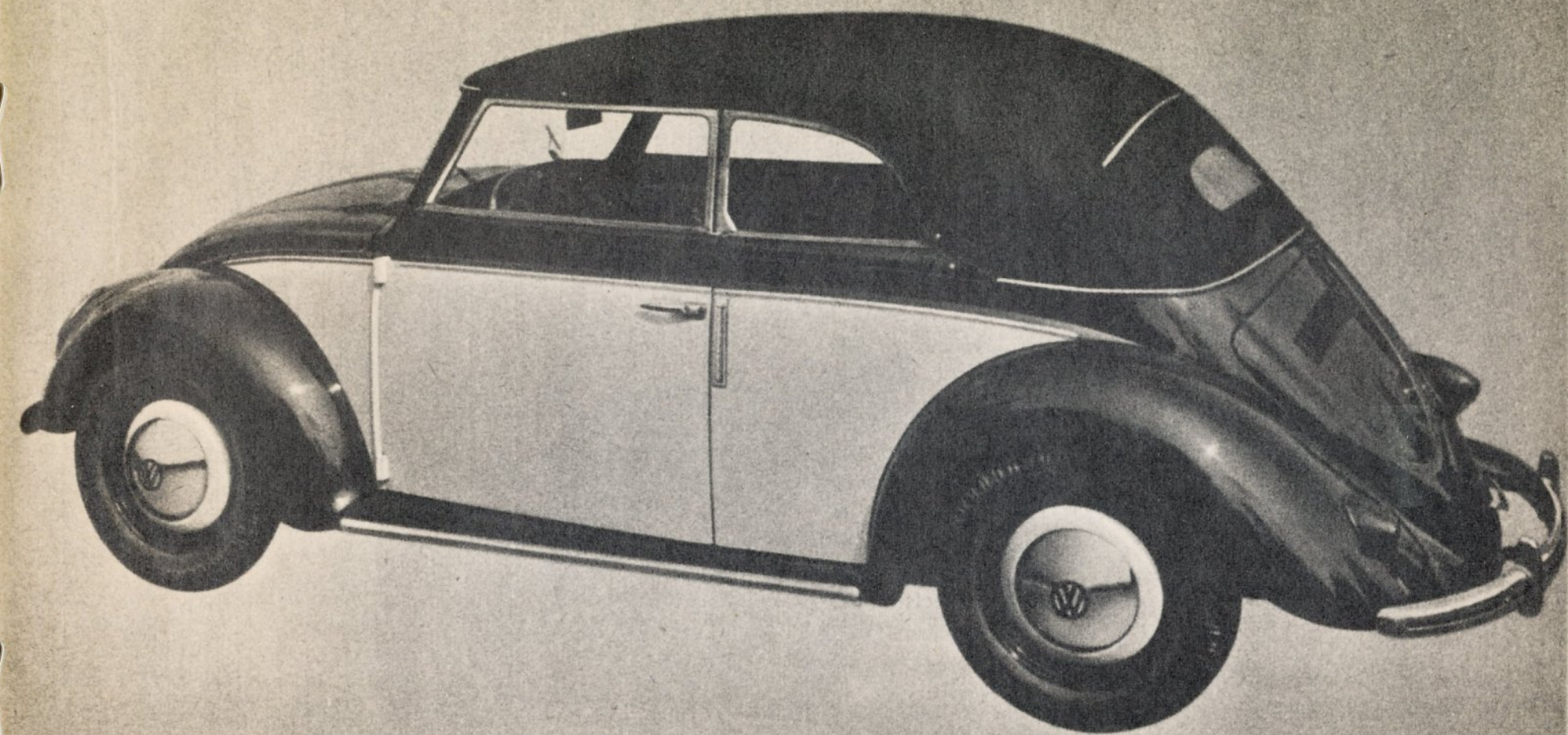


**DIE**  **SONNENDACH-LIMOUSINE**



*Das viersitzige VW-Cabriolet — zum vielbegehrten VW die begehrteste Karosserie*

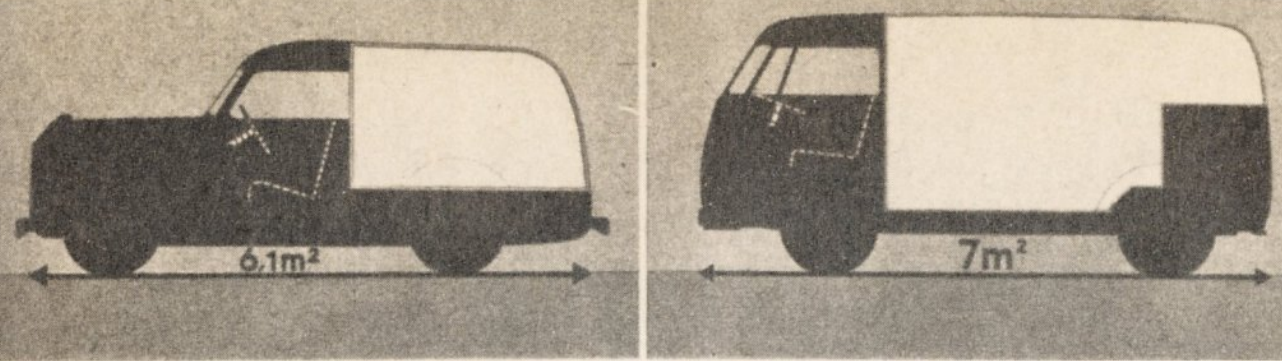
**A**n der Spitze aller Autowünsche wird immer das Cabriolet stehen —, der Wagen, der je nach Wetter, Lust und Laune ganz offen oder ganz geschlossen gefahren werden kann und in jeder der beiden Verwendungsarten das elegante Automobil ist. Natürlich kann eine solche Konstruktion — „zwei Wagen in einem!“ — nicht billig sein, zumal sie nicht in großen Serien hergestellt wird. Das VW-Cabriolet, so recht der Wagen für anspruchsvolle Automobilisten, die sportlich fahren wollen, gilt im In- und Ausland als Muster für hochwertige Karosseriearbeit. Und dazu alle Vorzüge des echten VW —, u. a. der luftgekühlte Heckmotor, die Ölkühlung, die serienmäßige Warmluftheizung mit Windschutzscheiben-Entfroster —, das erklärt schon zur Genüge seine Beliebtheit.



*DAS VIERSTZIGE*

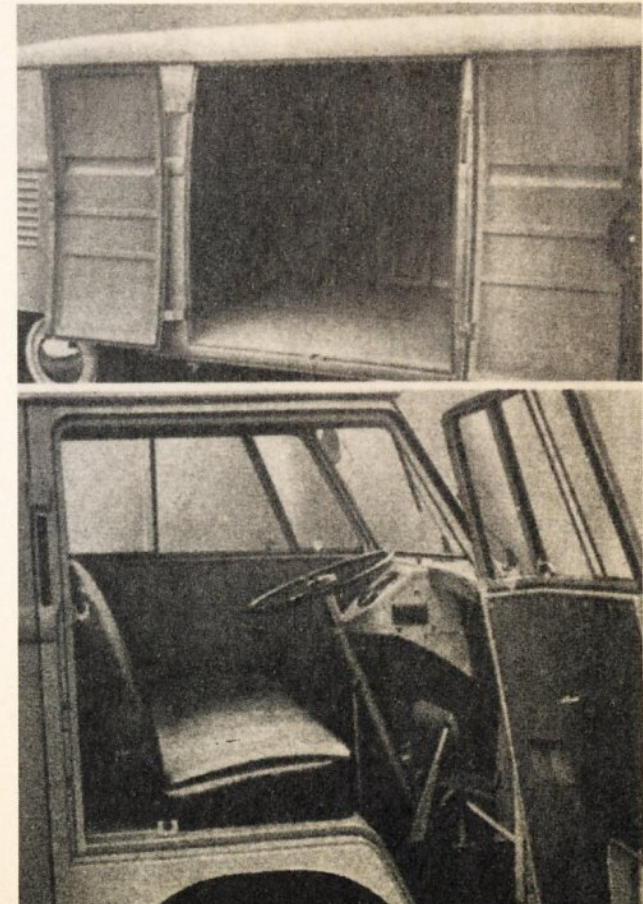


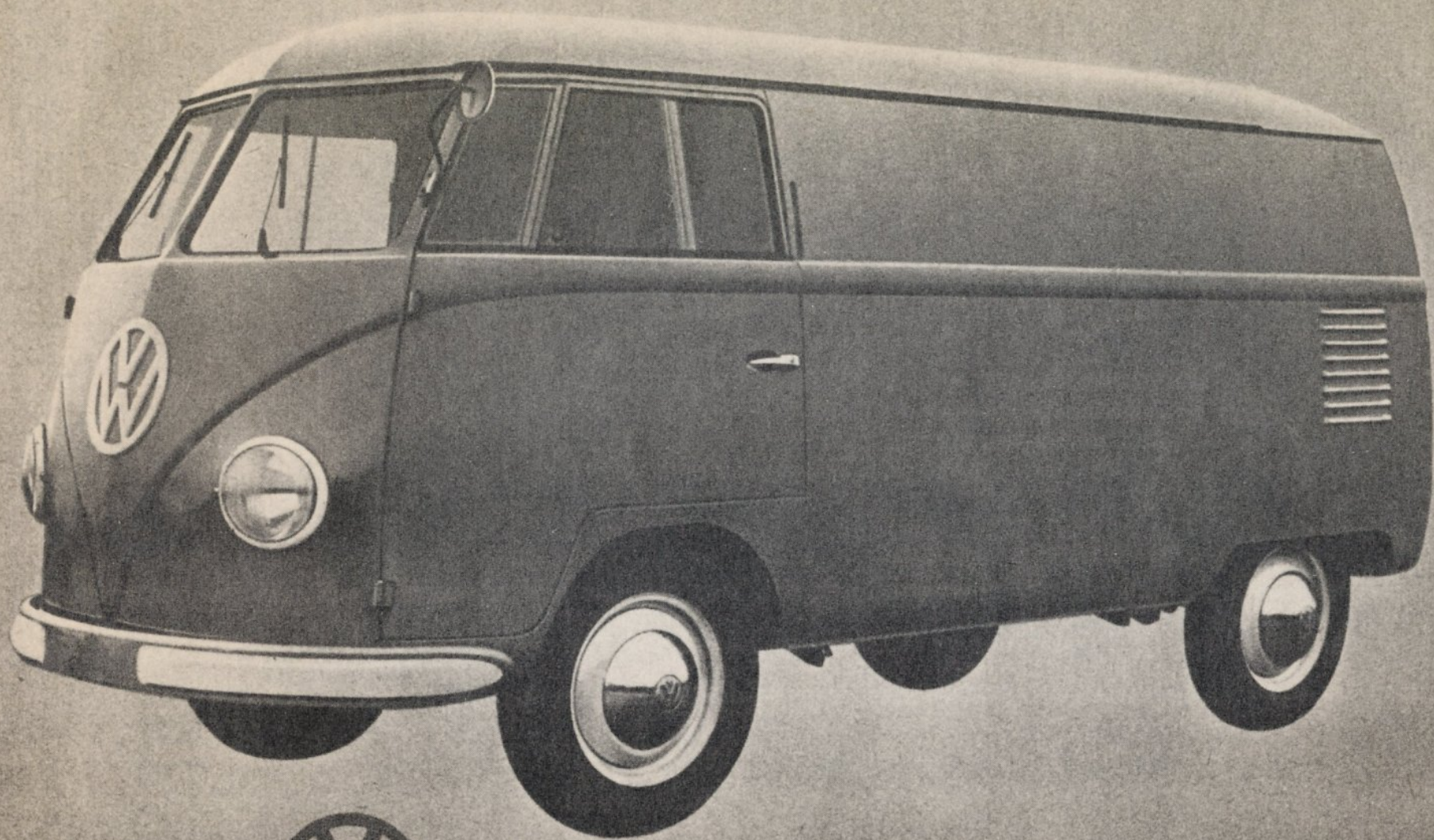
*CABRIOLET*



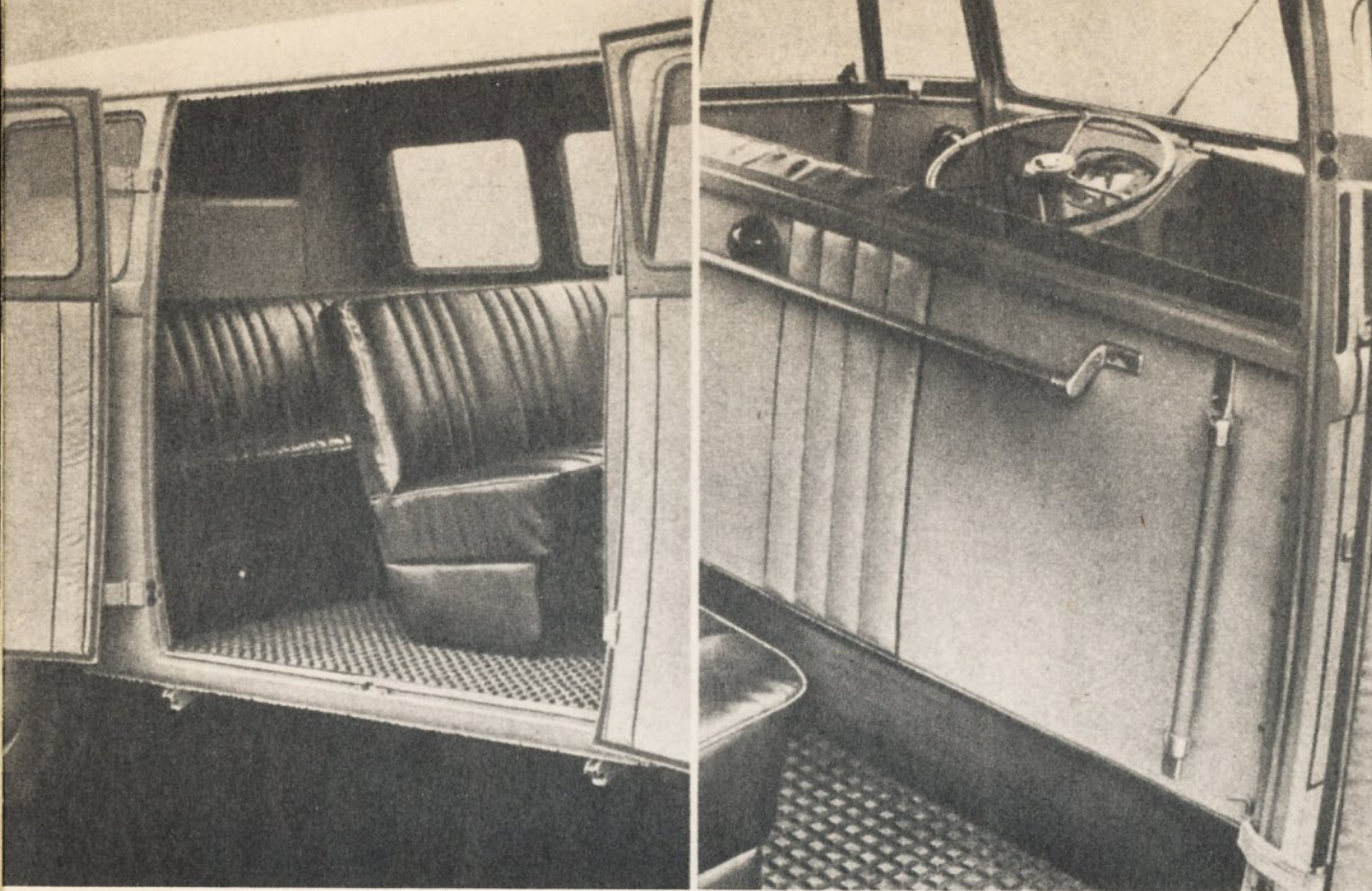
*Der VW-Lieferwagen —  
ein neuer Begriff für  
echte Wirtschaftlichkeit*

**D**er Triumphzug des VW hat die Konstrukteure des Volkswagenwerkes nicht ruhen lassen. Sie hatten den Ehrgeiz, außer dem Personenwagen, der dem Ideal am nächsten kommt, auch das Nutzfahrzeug zu bauen, das den meisten Betrieben die beste Lösung ihrer Transportaufgaben ermöglicht. Und sie haben es gebaut! Es ist der VW-Transporter, der  $\frac{3}{4}$ -Tonnen-Lieferwagen, eine ebenso kühne, neuartige, kompromißlose Zweck-Konstruktion wie auf seinem Gebiet der VW-Personenwagen. Man ist in Wolfsburg bewußt eigene Wege gegangen und hat den VW-Transporter von Grund auf neu konstruiert, und zwar vom Verwendungszweck her. Das Bestimmende ist die Nutzlast —, sie erhielt den besten Platz im bestgefederten Raum zwischen den Achsen. Sie wird in einem stabilen, großräumigen, staub- und wettergeschützten Kasten-aufbau befördert. Und sie wird von der Bürgersteigseite her ein- und ausgeladen, nicht von hinten — das natürlichste, zweckmäßigste, sicherste Verfahren. Der luftgekühlte VW-Motor im Heck, der Raum für das Fahr- und Begleitpersonal ganz vorn, in einem Glashaus direkt über der Fahrbahn —, ist das nicht die praktischste, sinnvollste Lösung? Und die wirtschaftlichste! Ein Nutzfahrzeug wird ja nicht mit dem Gefühl, sondern mit dem Rechenstift gekauft und bewertet. Es ist nicht verwunderlich, daß der neue VW-Transporter, kaum daß er vorhanden war, ein ganz großer Verkaufserfolg wurde. (Eben auch ein VW!)





DER  LIEFERWAGEN

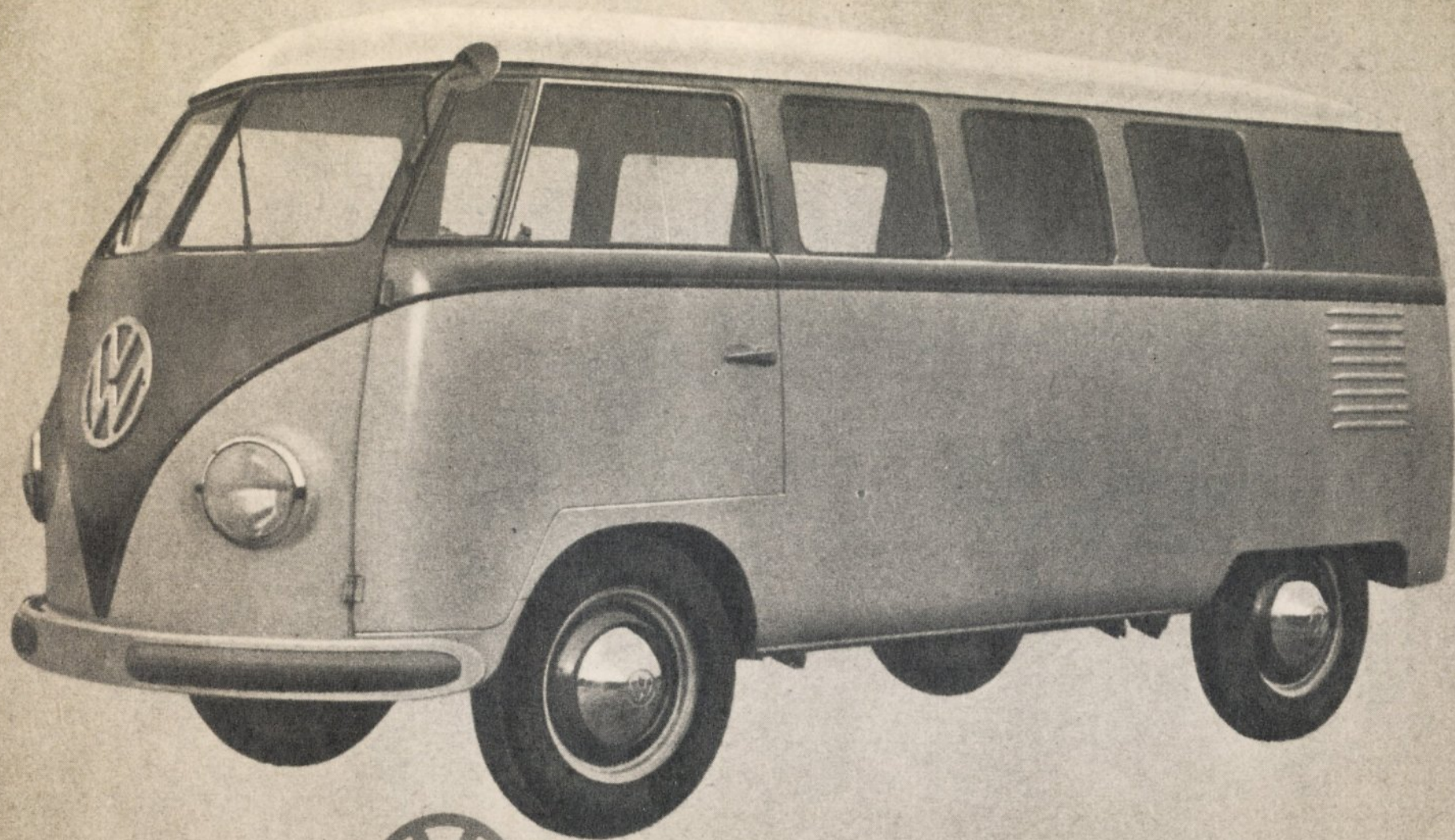


*Reichlich Raum für 8 Personen und Gepäck. Auch der Kombi hat Seitenfenster*

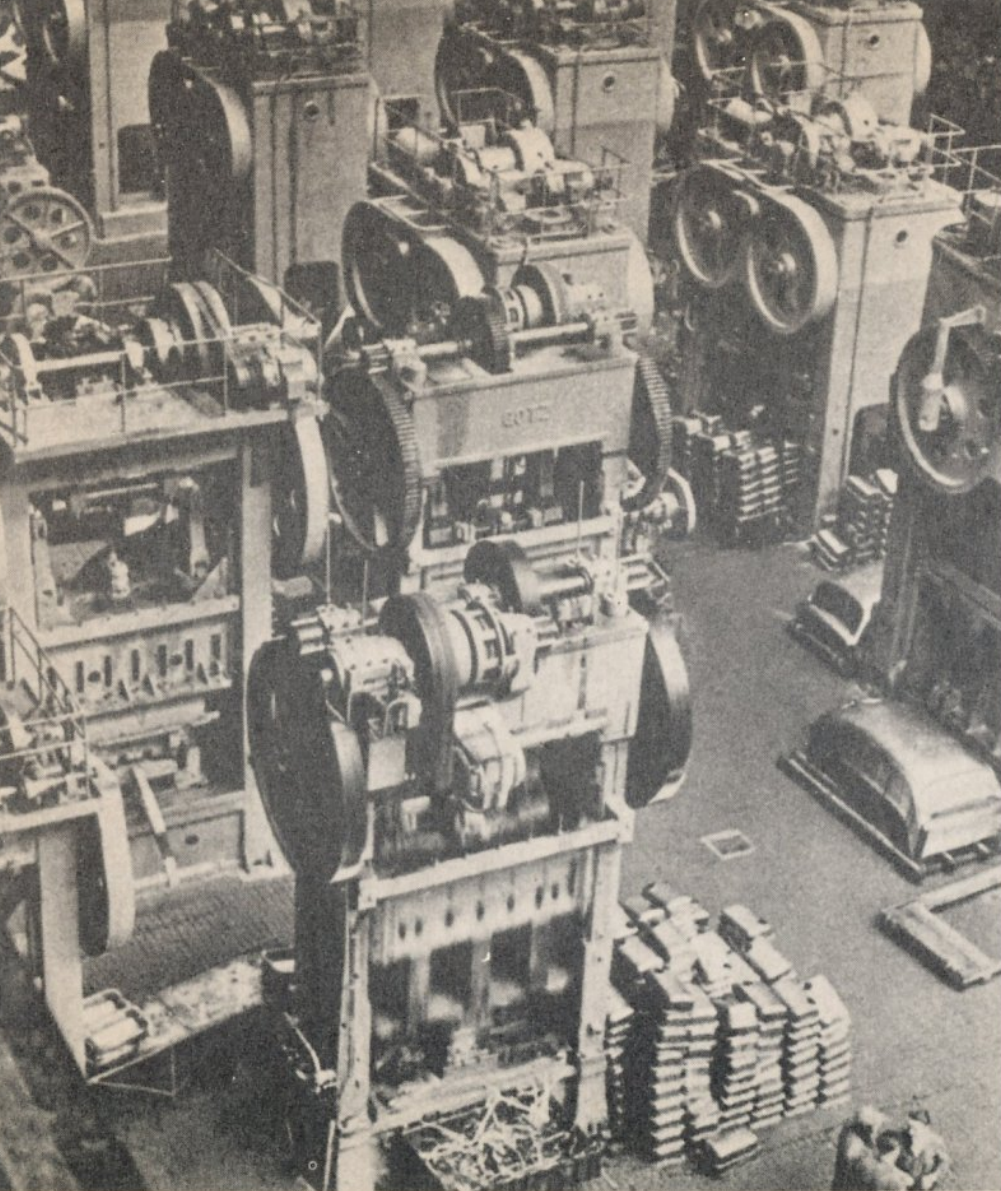
**D**er VW-Transporter bedeutete für das VW-Typenprogramm nicht nur einfachen Familienzuwachs, sondern Drillinge: zugleich mit dem Lieferwagen wurden der Kleinbus und der Kombi geboren. Sie sind alle drei nach dem gleichen Grundprinzip und aus den glei-

chen Elementen gebaut. Die Nutzlast erhält den bevorzugten Platz —, auch wenn sie aus Menschen besteht, wie beim Kleinbus und gegebenenfalls beim Kombi, dessen Laderaum mit herausnehmbaren Sitzbänken versehen werden kann. Die Verwendungsmöglichkeiten der Transporter-Drillinge sind nahezu unbegrenzt . . . , es gehört keine große Kühnheit und keine Prophetengabe dazu, ihnen eine ebenso erfolgreiche Karriere vorauszusagen wie dem VW-Personenwagen.

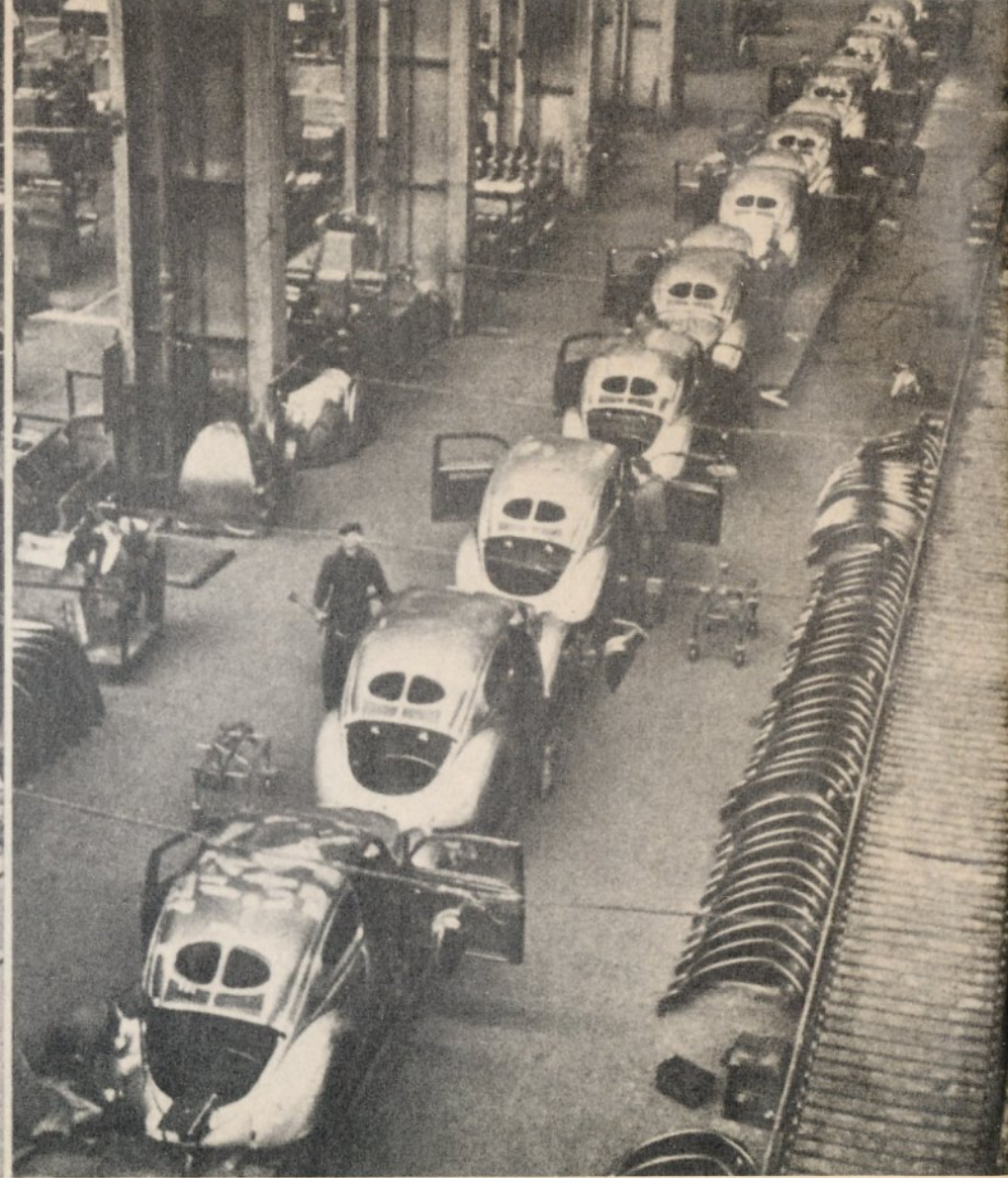
*Der VW-Kleinbus — geräumig, schnell, wendig, bergfreudig und sehr sparsam →*



*D E R*  *K L E I N B U S*



*Wuchtige Riesenpressen formen die Karosserieteile —  
Am Montageband fügt sich Stück für Stück zum Ganzen*



*Alle drei Minuten läuft in der Werkshalle ein fertiger Wagen vom Endmontageband.  
Alle Tage reihen sich neue VW auf dem Sammelplatz — die Abholer warten schon →*

*Der beste Wagen ist wertlos ohne guten Kundendienst. Das Netz erstklassiger VW-Kundendienst-Werkstätten spannt sich engmaschig von der Nordsee bis zu den Alpen, über Stadt und Land. Überall sieht der VW-Fahrer ein VW-Dienst-Schild —, das heißt: überall findet der VW ein Zuhause*

