



**Sehen Sie sich an,
was daraus geworden ist.**





**Die Käfer.
Falls Sie keinen
großen Wagen
wollen.
Aber einen,
der läuft und läuft.**

Die wahre Größe eines Wagens liegt selten in seinen Ausmaßen. Sondern meistens in der Konzeption.

Und die ist beim Käfer so gut, daß wir sie bisher über 12 Millionen mal verkauft haben.

Nicht von heute auf morgen. Aber in zwanzig Jahren. In dieser Zeit haben wir von seinen 35.150 Einzelteilen 35.148 verbessert.

Gehen wir dem Käfer auf den Grund.

Sein Fahrwerk hat einzeln aufgehängte, einzeln gefederte Räder. Es hat vorn und hinten Drehstabfedern und hydraulische Stoßdämpfer, einen Lenkungsämpfer und einen Querstabilisator. Alle Kabel, Leitungen und Züge werden von einer vollkommen dichten Bodenplatte verdeckt. Also geschützt.

Sein robuster, wirtschaftlicher Motor wird nach wie vor mit Luft gekühlt. Er hat nach wie vor vernünftige Drehzahlen, die eine lange Lebensdauer garantieren. Und er liegt nach wie vor an den Antriebsrädern im Heck.

Was den Käfer sicher macht, ist sein Zweikreisbremssystem mit großdimensionierten Trommelbremsen. (Beim VW 1500 Scheibenbremsen vorn.) Seine Sicherheitslenksäule, das Sicherheitslenkrad, die versenkten Sicherheitstürgriffe innen und außen. Und die Bedienungsknöpfe aus Weichplastik, die Schraubanschlüsse für Sicherheitsgurte und nicht zuletzt die Warnblinkanlage.

Innen ist der Käfer ganz mit Kunststoff ausgekleidet. Auf dem Boden liegen Gummimatten. Und selbst die Gepäckräume sind verkleidet.

Seine Einzelsitze vorn kann man auch während der Fahrt 24-fach verstellen.

Den Käfer gibt es als VW 1200 mit 34 PS. Als VW 1300 mit 40 PS. Als VW 1500 mit 44 PS. Und als VW Automatic, der serienmäßig die Schräglenker-Doppelgelenkachse hat.

Für welchen Käfer man sich auch entscheidet: Da weiß man, was man hat.



**Die VW Karmann.
Falls Sie lieber
sportlich
sein wollen.
Und auch der Sonne
etwas näher.**

Der VW Karmann Ghia gehört zu den wenigen sportlichen Autos, die kaum Schattenseiten kennen.

Denn auch er ist ein VW.

Er hat das gleiche Fahrwerk wie der 1500er Käfer, den gleichen unempfindlichen Motor, die gleiche Startautomatik und den gleichen frühladenden 12-V-Generator. Um nur einiges zu nennen.

Und er ist genauso sicher.

Trotzdem ist er völlig anders. Von außen sportlich elegant. Von innen geradezu unsportlich komfortabel.

Nehmen wir nur die 24-fach verstellbaren Einzelsitze dieses Zweisitzers: Sie sind anatomisch geformt und mit Polsterstoffen überzogen, die fast übertrieben sorgfältig (20 Stiche per Zentimeter) vernäht sind.

Sein Innenraum ist vollständig ausgekleidet. Und auch seine Gepäckräume.

Das Karmann Ghia Coupé hat Platz für 410 Liter Gepäck. Das Karmann Ghia Cabriolet für 290 Liter. Und das sollte reichen. Für zwei.

Was haben diese Wagen noch? Zum Beispiel eine elektrische Zeituhr, schwenkbare Sonnenblenden mit einem Make-up-Spiegel, zwei Türtaschen, Teppiche im Fußraum und eine pneumatische Scheibenwaschanlage.

Den Karmann Ghia gibt es als Coupé und als Cabriolet. Es hat, wie auch das Käfer Cabriolet, ein pedantisch genau verarbeitetes, robustes Verdeck. Es hat innen einen Kunststoffhimmel, der die Querstreben verdeckt. Und außen ein wetterfestes PVC-Kunststoff-Dach. Dazwischen liegt eine Gummihaarschicht. Das Dach schließt absolut dicht. Und ist mit ein, zwei Handgriffen zu öffnen und zu schließen.

Der Karmann Ghia 1500 hat als Coupé oder Cabriolet 44 PS.

Genauso viel wie das Käfer Cabriolet: Das einzige Viersitzer-Cabriolet in dieser Preisklasse.

Alle drei können Sie mit Automatic einschließlich der Schräglenker-Doppelgelenkachse haben.

Wenn Sie sich das Kuppeln und Schalten schenken wollen.





**Die VW 1600.
Falls Sie es
geräumiger haben
möchten.
Aber nicht
auf einen VW
verzichten wollen.**

Es gibt einige Wagen in der Klasse des VW 1600.

Aber vergleichen Sie einmal, was Sie für Ihr Geld bekommen können: An Technik. Ausstattung. Und Verarbeitung.

Fangen wir von unten an. Wo zum Beispiel bekommen Sie einen Wagen, der das aufwendige Fahrwerk eines Sportwagens hat? Mit serienmäßiger Schräglenker-Doppelgelenkachse? Sie gehört zu den teuersten Achskonstruktionen der Welt. Und hat folgende Vorteile:

Sie sorgt für ein sicheres Fahrverhalten, vor allem in Kurven. Weil jedes einzelne Rad mit der ganzen Reifenbreite auf dem Boden bleibt. Das heißt, Spur und Sturz verändern sich kaum.

Und weil zu einem schnellen Fahrwerk schnelle Bremsen gehören, hat der VW 1600 Scheibenbremsen vorn. Und zur Sicherheit ein Zweikreisbremssystem.

Er hat einen kraftvollen, luftgekühlten Zweivergasermotor im Heck. Also direkt an der Hinterachse.

Und weil er ein VW ist, ist er bis ins letzte Detail gut verarbeitet.

Nehmen wir zum Beispiel etwas so Normales wie Lack: In einem Farbauchbad werden Karosserie und Farbe elektrisch aufgeladen. Die Karosserie positiv. Die Farbe negativ. Das nennt man Elektrophorese.

Dieses Verfahren garantiert, daß der Lack gleichmäßig, dicht und bis in die letzten Ecken und Winkel gut aufgetragen wird. Und so das Metall fast unnormal lange vor Rost schützt.

Er hat 49-fach verstellbare Einzelsitze vorn. Mit körpergerecht geformten Lehnen und mit großen Sitzflächen.

Auf dem Boden liegen Noppenteppiche. Seine Armaturentafel ist eine runde Sache. Mit Rundinstrumenten und einer elektrischen Zeituhr.

Was wir in letzter Zeit an ihm verbessert haben? Den Vorderwagen. Wir haben ihn gestreckt und gaben ihm ein neues Gesicht. Und stärkere, höher angebrachte Stoßstangen.

Den VW 1600 gibt es als Stufenheck und als Fließheck, in Normalausstattung oder Luxausstattung. Es gibt ihn mit 45 PS oder mit 54 PS. Die 54-PS-Version gibt es mit Automatic. Oder mit elektronischer Benzineinspritzung. Oder mit beidem.





Die VW 411 E. Falls Sie den Luxus lieben. Aber etwas mehr von einem Auto erwarten.

Der VW 411 E ist ein Mittelklassewagen, wie es noch keinen gab:

Er hat den Luxus einer Luxuslimousine. Das Fahrwerk eines Sportwagens. Mehr Sicherheitsreserven als der Gesetzgeber vorschreibt. Die Geräumigkeit einer Reiselimousine. Und eine Verarbeitung, für die VW berühmt ist.

Darum ist der VW 411 E selbst dort aufwendig verarbeitet, wo man es auf den ersten Blick nicht sieht.

Daß der VW 411 E zum Beispiel vier Türen hat, ganz mit Teppich ausgelegt ist und selbst seine Gepäckräume ausgekleidet sind, daß er Türaschen hat, eine Ablage vor dem Fahrersitz und eine Mittelarmlehne hinten, ist für einen Luxuswagen vielleicht selbstverständlich.

Aber in welchem Wagen finden Sie körpergerechte Sitze, die man nicht nur nach vorn und hinten verstellen kann, sondern auch in der Höhe?

Und in welchem anderen Auto finden Sie ein thermostatisch geregeltes Heizsystem, das auch dann läuft, wenn der Motor nicht läuft?

Und nicht jeder hat ein so vielseitig regulierbares Belüftungssystem mit Zweistufengebläse. Und eine Zwangsentlüftung unter der Heckscheibe.

Der VW 411 E hat einen 80-PS-Heckmotor mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung. Das ist die schnellste und temperamentvollste Art, einen VW zu fahren: 155 km/h.

Zu der sportlichen Fahrwerkskonzeption jedes VW 411 E gehören unter anderem die Schräglenker-Doppelgelenkachse, Federbeine vorn, Stabilisatoren vorn und hinten und Gürtelreifen.

Was ihn so sicher macht, sind nicht nur die Zweikreisbremsanlage, die Scheibenbremsen vorn und die VW-üblichen Sicherheitsvorkehrungen: Der VW 411 E hat eine selbsttragende Sicherheitskarosserie mit einer steifen Passagierzelle und Knautschzonen davor und dahinter. Bei einem heftigen Aufprall „knautscht“ sich der Vorder- oder Hinterwagen wie eine Harmonika zusammen. Und schluckt so einen großen Teil des Stoßes.

Den VW 411 E gibt es mit zwei oder vier Türen in der Normal- und in der Luxusausstattung. Außerdem können Sie ihn mit Automatic haben.





Die VW Variant. Falls Sie eine große Familie oder andere Hobbys haben.

Ob ein Variant schöner ist als eine Limousine, ist Geschmacksache. Daß er praktischer ist, wurde uns bisher 700.000 mal bestätigt.

Von Familien mit Kindern. Von Geschäftsleuten, für die der Variant fünf Tage in der Woche ein Geschäft ist. Und von Leuten, die umfangreiche, gewichtige Hobbys haben.

Für sie ist der VW Variant 1600 wie geschaffen.

Denn er hat einen Gepäckraum von insgesamt 790 Litern. Klappt man die Rücksitzlehne runter, vergrößert er sich auf 1.330 Liter.

Wenn man von diesem ungewöhnlich großen Gepäckraum absieht, ist der VW Variant 1600 eine ganz normale Limousine. Mit allem, was die VW 1600er Limousinen haben.

Denn wir haben nicht die Konzeption geändert. Sondern nur die Form.

Der VW Variant 411 E ist die große Variante für alle, denen der VW Variant 1600 immer noch zu klein ist. Und er ist die einzige Alternative für diejenigen, die mehr Luxus wollen. Ohne auf einen VW zu verzichten.

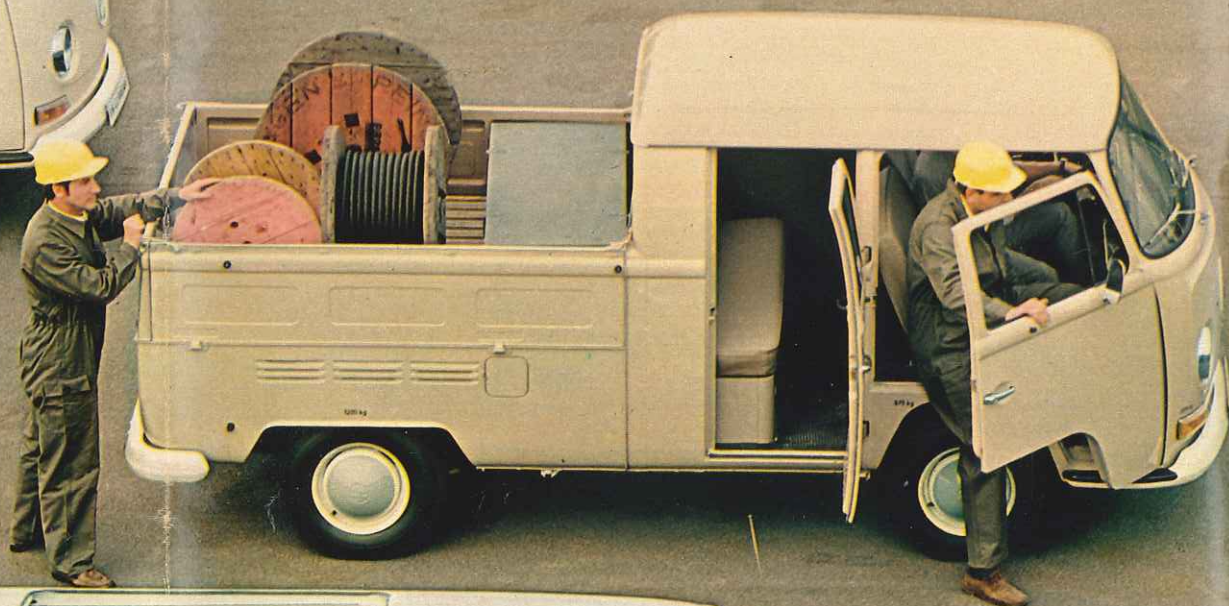
Wir bauten ihn nach dem gleichen Prinzip wie alle VW 411 E. Mit den gleichen Fahreigenschaften. Und dem gleichen Komfort. Aber mit einem Gepäckraum, wie es ihn in einem VW Variant noch nicht gab:

Können Sie sich vorstellen, daß er 930 Liter Gepäck aufnimmt? Und wenn Ihnen das immer noch zu wenig ist, können Sie diesen Gepäckraum noch auf 1.610 Liter vergrößern. Indem Sie die Rücksitzlehne runterklappen.

Finden Sie unsere Variant-Variante nicht ganz groß?

Den VW Variant 1600 gibt es in der Normal- und in der Luxusausstattung. Mit 45 PS oder 54 PS. Sie können ihn mit Automatic, elektronischer Benzineinspritzung oder beidem haben. Den VW Variant 411 E gibt es serienmäßig mit elektronischer Benzineinspritzung und 80 PS. Auch ihn können Sie mit Automatic haben.





Die VW-Transporter. Falls Sie Ihre Kosten senken wollen. Damit Ihr Gewinn steigt.

Unser variabelstes Programm hat der VW-Transporter. Und obwohl er ein Nutzfahrzeug ist, hat er die besten Eigenschaften eines Personenwagens.

Das ist für einen VW normal. Aber für keinen anderen Transporter.

Denn welcher Transporter hat schon ein Sicherheitsfahrwerk? Mit Einzerradaufhängung, Schräglanker-Doppelgelenkachse, Querstabilisator, Lenkungsdämpfer und vielem mehr.

Er hat ein Zweikreisbremssystem für den Fall eines Falles.

Sein wirtschaftlicher 47-PS-Motor sitzt hinten. Der Fahrer sitzt vorn: Dadurch entsteht ein gleichbleibendes Achslastverhältnis.

Durch seine großen Türen kommt man bequem in das große Fahrerhaus: Es ist mit Kunststoff ausgekleidet. Und hat einen freundlichen Kunststoffhimmel.

Der bequeme Fahrereinzelsitz ist 9-fach verstellbar, die Lehne stufenlos. Alle Sitze haben Flachfederkernpolsterung.

Er hat eine große, weit ins Dach gezogene Panoramascheibe und einen Sicherheitsinnenspiegel.

Seine gepolsterte Armaturentafel ist übersichtlich und hat blendfreie Instrumente.

Für Frischluft sorgt eine starke Frischluftanlage und für Warmluft ein fein regulierbares Heizsystem mit angeschlossenen Entfrosterdüsen für die Windschutzscheibe.

Doch bei aller Bequemlichkeit: Der Transporter ist ein wirtschaftlicher VW. Mit niedrigen Betriebskosten. Und hoher Leistung.

Es gibt ihn als VW-Achtsitzer. Mit acht bequemen Sitzen und dem Komfort eines Personenwagens.

Es gibt ihn als VW-Kombi. Ihn können Sie als Personenwagen oder Nutzlaster einsetzen.

Es gibt ihn als VW-Kastenwagen. Mit 5,0 Kubikmetern Laderaum. 4,1 Quadratmetern Ladefläche und bis zu einer Tonne Nutzlast.

Es gibt ihn als VW-Pritschenwagen. Mit bis zu einer Tonne Nutzlast, einer Ladefläche von 4,3 Quadratmetern und einem Tresorraum von 0,7 Kubikmetern.

Und es gibt ihn als VW-Doppelkabine. Mit sechs Sitzen und 2,3 Quadratmetern Ladefläche.





Der VW-Campingwagen und der VW 181. Falls Sie die Landschaft nicht nur von der Straße aus sehen wollen.

Unsere Wochenend- und Sonnenschein-Autos machen jede Fahrt ins Grüne oder Blaue mit. Denn sie sind VWs.

Fangen wir mit dem fahrbaren Ferienhaus an: Dem VW-Campingwagen.

Er ist im Prinzip ein VW-Transporter. Mit dem Unterschied, daß er keine Nutzlast transportiert. Sondern ein kombiniertes Wohn-Schlaf-Eßzimmer. Einschließlich Küche.

Sein Innenraum ist geteilt. An den Fenstern hängen Gardinen. Auf dem Boden liegt ein strapazierfähiger PVC-Teppichboden. Er hat praktische Einbauschränke. Und verschiedene Lampen. Sogar ein Kühlschrank, ein Propangaskocher und ein Becken mit fließendem Wasser fehlen nicht.

Wenn Sie schlafen wollen, werden die Rücksitze im Handumdrehen zu einem bequemen Doppelbett mit weicher Matratze.

Aus der Fahrerbank wird schnell ein Kinderbett. Und für die Kleinsten gibt es Hängematten.

Den VW-Campingwagen gibt es mit sieben verschiedenen Einrichtungen. Und mit einem großen, freistehenden Vorzelt. Und das können Sie aufstellen, wo Sie wollen.

Und wo immer Sie hinwollen, der VW 181 schafft es.

Weil er eine hohe Boden- und Bauchfreiheit hat. Und kurze Überhänge.

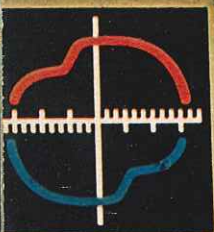
Beim Bergsteigen geht ihm die Luft nicht aus. Weil er bis zu fünf- und fünfzig Prozent Bergsteigfähigkeit hat.

Schlüpfrige Gelände lassen ihn nicht ausrutschen. Weil sein 44-PS-Heckmotor für eine gute Bodenhaftung sorgt und weil seine großen 15-Zoll-Räder M + S-Reifen haben: Sie packen fest zu. Und drehen nicht durch.

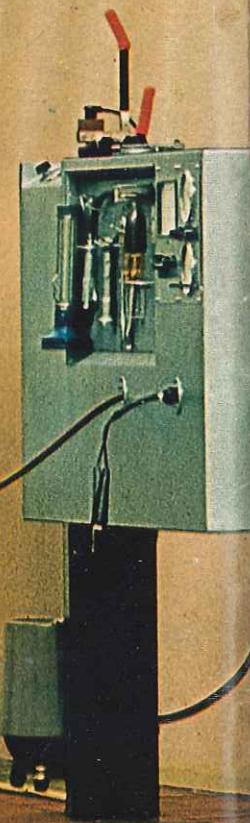
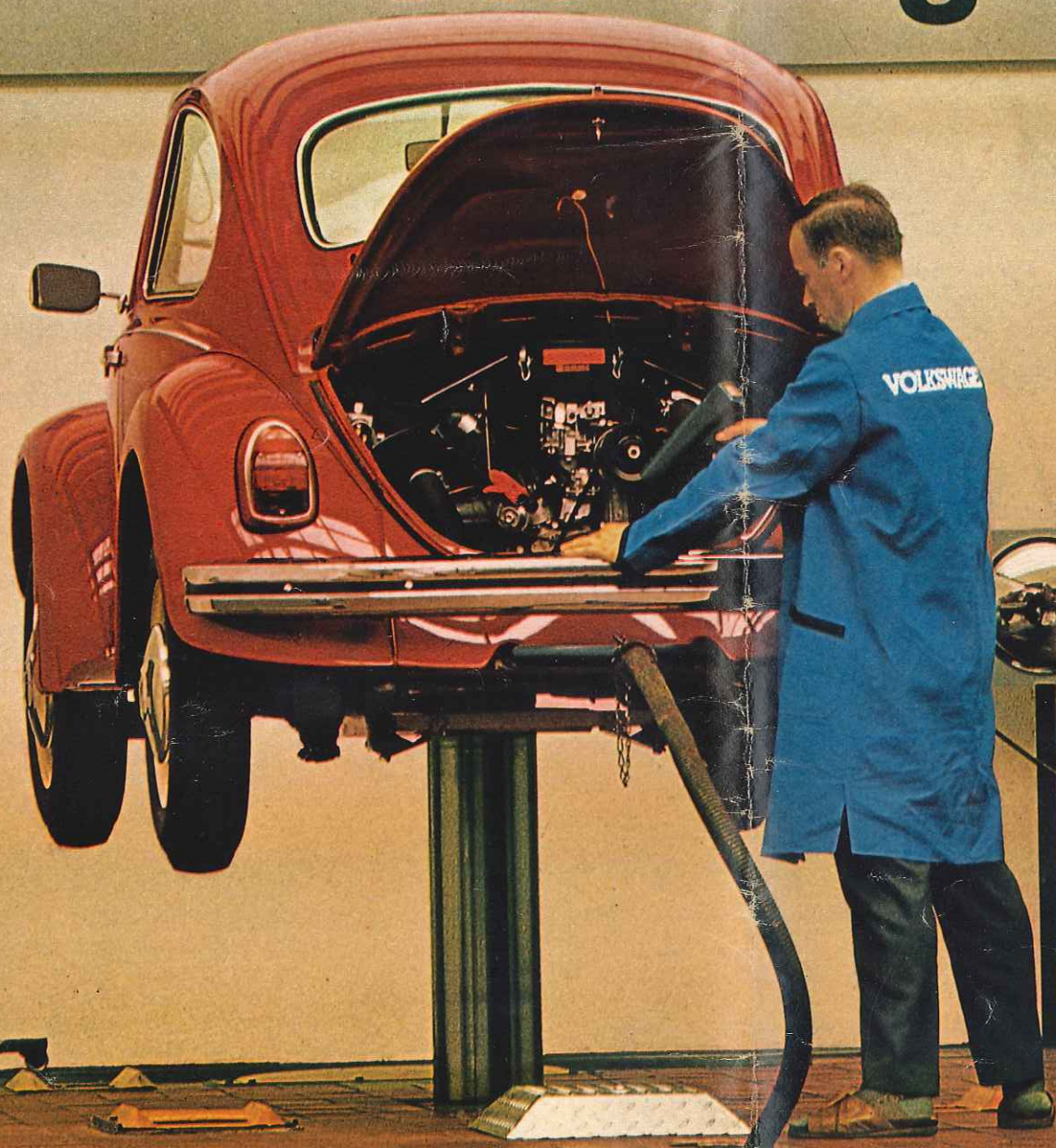
Man kann in ihm völlig im Freien sitzen. Denn er hat ein Klappverdeck, eine klappbare Windschutzscheibe und Aufsteckfenster für die vier Türen.

Gefällt Ihnen unser Freizeitprogramm?





VW-Diagnose



Und das haben alle Volkswagen gemeinsam:

Das VW-Diagnose- und Wartungssystem.

Mit diesem System begann vor gut einem Jahr ein neuer Abschnitt in der Entwicklung der VW-Betriebe in Deutschland.

Und so funktioniert das System:

Ihr VW kommt auf den Diagnosestand, der mit vielen technischen Raffinessen ausgestattet ist.

Dort wird er von einem Testmechaniker auf über 50 Funktionen seiner Verkehrs- und Betriebssicherheit überprüft.

Auf Skalen, Uhren und Diagrammen liest der Testmechaniker ab, was an Ihrem VW stimmt oder nicht stimmt.

Darüber schreibt er einen Zustandsbericht.

Dem können Sie entnehmen, welche Wartungsarbeiten notwendig sind. Und welche Reparaturen am besten sofort gemacht werden sollten, bevor sie zu einer teuren oder gefährlichen Angelegenheit werden.

Und nur das bezahlen Sie. Jetzt liegt es an Ihnen, zu entscheiden, was gemacht werden soll.

Was die Diagnose kostet?

Wer einen neuen VW kauft, kauft gleichzeitig einen VW-Kundendienstpaß mit fünf Gratis-Diagnosen. Sie gehören zu unserem Service.

Sonst nimmt jeder VW-Betrieb jeden Käfer für höchstens 12 Mark und jeden

anderen VW für höchstens 14 Mark (plus Umsatzsteuer) pedantisch genau unter die Lupe.

Wie oft Sie kommen sollten? Das erste Mal bei 1.000 km. Dann bei 10.000. Und dann alle 10.000 km. (Mindestens aber zweimal im Jahr.)

So oft sollten Sie wohl für Ihren Wagen ein Stündchen übrig haben.

Einen Service, der mehr ist als nur Service.

Es ist immer gut, einen VW zu haben. Auch wenn er mal nicht läuft und läuft.

Dann brauchen Sie sich nicht von VW und der Welt verlassen zu fühlen.



Denn es gibt etwas, das genauso gut ist wie der VW: Seine 8.947 Service-Stationen in aller Welt.

In Europa finden Sie uns 5.503 mal. Und allein in Deutschland 2.424 mal.

Wo immer Ihnen geholfen werden muß, ist unsere Hilfe gut.

Denn wir arbeiten überall nach dem gleichen Prinzip. Aus Prinzip.

Bei uns können Sie also sicher sein, daß Ihr VW in den richtigen Händen ist. Und von Mechanikern und Meistern repariert wird, die von VW geschult sind.

Jeder VW-Betrieb hat ein großes Lager an Original-Volkswagen-Ersatz- und Austauschteilen. Die gibt es zu festen Preisen. Und mit der gleichen Gewährleistung wie für einen neuen VW: Bis zu 10.000 km oder sechs Monaten.

Original-VW-Ersatzteile sind brandneue VW-Teile. Sie werden nach strengen Fertigungsvorschriften hergestellt und genauso streng wie alles bei VW von VW-Werksinspektoren überprüft.

Ebenso gut sind die Volkswagen-Aus tauschteile, die als aufbereitete VW-Teile so gut wie neuwertig sind. Was sie unterscheidet, ist der Preis: Sie sind bis zu 50% billiger. Weil wir das ausgebaute Teil dafür in Zahlung nehmen.

Ist es nicht beruhigend zu wissen, daß es noch Dinge gibt, auf die man sich verlassen kann?

Und das, was einen Volkswagen zum Volkswagen macht.

Es gibt drei Dinge, die den VW berühmt gemacht haben:

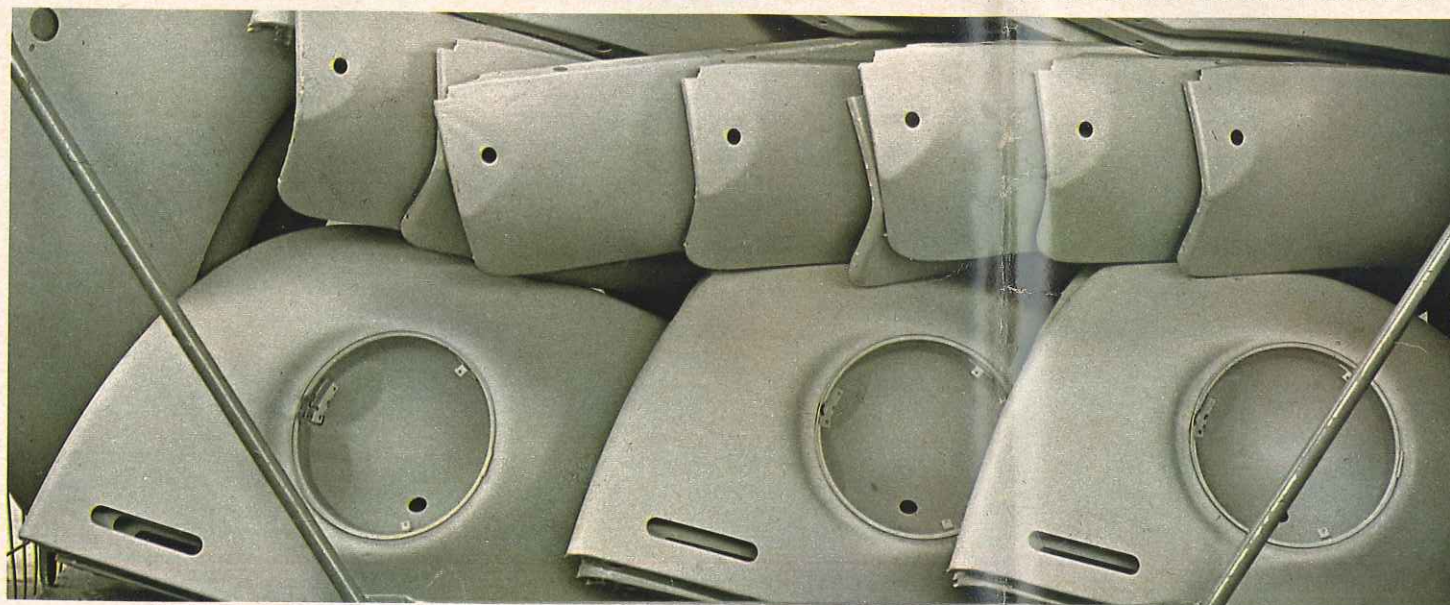
Die VW-Qualität.

Die VW-Zuverlässigkeit.

Und die VW-Wirtschaftlichkeit.

Und weil wir damit so erfolgreich geworden sind, werden wir daran nichts ändern. Sondern immer weiter verbessern.

Denn wir wollen, daß unsere 20-jährige VW-Geschichte auch in 20 Jahren noch Geschichte macht. Und daß der Volkswagen dann immer noch läuft und läuft und läuft.



Falls Sie noch mehr wissen wollen: Die Technischen Daten.

Typ	Hubraum, Liter:	Leistung, PS bei U/min:	Höchstgeschw., km/h:	Fahrwerk:	Zweikreis- bremsanlage:
VW 1200	1,2	34 bei 3600	115	Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Ausgleichfeder hinten oder (bei Automatic) Schräg- lenker-Hinterachse mit Doppelgelenkwellenantrieb.	serienm.
VW 1300	1,3	40 bei 4000	120		serienm.
VW 1500	1,5	44 bei 4000	125		serienm.
VW 1500 Cabriolet	1,5	44 bei 4000	125		serienm.
VW 1500 Karmann Ghia Coupé	1,5	44 bei 4000	132	Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Ausgleichfeder hinten oder (bei Automatic) Schräg- lenker-Hinterachse mit Doppelgelenkwellenantrieb.	serienm.
VW 1500 Karmann Ghia Cabriolet	1,5	44 bei 4000	132		serienm.
VW 1600 Stufenheck	1,6	54 bei 4000	135	Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Schräglenker-Hinterachse mit Doppelgelenk- wellenantrieb.	serienm.
VW 1600 L Stufenheck	1,6	54 bei 4000	135		serienm.
VW 1600 T Fließheck	1,6	54 bei 4000	135		serienm.
VW 1600 TL Fließheck	1,6	54 bei 4000	135		serienm.
VW 411 E/zweitürig	1,7	80 bei 4900	155	Einzelradaufhängung/Schraubenfederung. Federbeine vorn, Schräglenker-Hinterachse mit Doppelgelenkwellenantrieb. Gürtelreifen.	serienm.
VW 411 E/viertürig	1,7	80 bei 4900	155		serienm.
VW 411 LE/zweitürig	1,7	80 bei 4900	155		serienm.
VW 411 LE/viertürig	1,7	80 bei 4900	155		serienm.
VW Variant 1600	1,6	54 bei 4000	135	Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Schräg- lenker-Hinterachse mit Doppelgelenkwellenantrieb. Einzelradaufhängung/Schraubenfederung. Federbeine vorn. Schräglenker-Hinterachse mit Doppelgelenkwellenantrieb. Gürtelreifen.	serienm.
VW Variant 1600 L	1,6	54 bei 4000	135		serienm.
VW Variant 411 E	1,7	80 bei 4900	155		serienm.
VW Variant 411 LE	1,7	80 bei 4900	155		serienm.
VW-Kastenwagen	1,6	47 bei 4000	105	Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Schräglenker-Hinterachse mit Doppelgelenk- wellenantrieb.	serienm.
VW-Hochraumkastenwagen	1,6	47 bei 4000	105		serienm.
VW-Pritschenwagen o./m. Plane	1,6	47 bei 4000	105/95		serienm.
VW-Großraumholzpritsche	1,6	47 bei 4000	95		serienm.
VW-Doppelkabine	1,6	47 bei 4000	105		serienm.
VW-Kombi	1,6	47 bei 4000	105		serienm.
VW-8-Sitzer	1,6	47 bei 4000	105		serienm.
VW-8-Sitzer L	1,6	47 bei 4000	105		serienm.
VW-Campingwagen	1,6	47 bei 4000	105		serienm.
VW 181 (Mehrzweckfahrzeug)	1,5	44 bei 4000	110	Einzelradaufhängung/Torsionsstabfederung. Ausgleichfeder.	serienm.

*Nur in Verbindung mit 1,3-Liter-Motor

**Versicherung nach VVD-Tarif, Gruppe M, pro Jahr (Deckungssumme DM 250.000)

Scheibenbremsen vorn:	Sicherheitslenksäule:	Automatic gegen Mehrpreis:	Motorenvarianten		Jahres-Steuer, DM:	Haftpflicht-Versicherung**, DM:
			gegen Mehrpreis:	gegen Minderpreis:		
—	serienm.	Wahlautomatic*	1,3 Lit./40 PS	—	173,—	290,—
gegen Aufpr.	serienm.	Wahlautomatic	—	1,2 Lit./34 PS	188,—	333,—
serienm.	serienm.	Wahlautomatic	—	—	216,—	366,—
serienm.	serienm.	Wahlautomatic	—	—	216,—	366,—
serienm.	serienm.	Wahlautomatic	—	—	216,—	366,—
serienm.	serienm.	Wahlautomatic	—	—	216,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	electron. Benzineinspr.	1,5 Lit./45 PS	231,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	electron. Benzineinspr.	1,5 Lit./45 PS	231,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	electron. Benzineinspr.	1,5 Lit./45 PS	231,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	electron. Benzineinspr.	1,5 Lit./45 PS	231,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	—	—	245,—	495,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	—	—	245,—	495,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	—	—	245,—	495,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	—	—	245,—	495,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	electron. Benzineinspr.	1,5 Lit./45 PS	231,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	electron. Benzineinspr.	1,5 Lit./45 PS	231,—	366,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	—	—	245,—	495,—
serienm.	serienm.	Getriebeautomatic	—	—	245,—	495,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	450,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	450,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	450,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	450,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	450,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	387,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	387,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	387,—
—	serienm.	—	—	—	244,—	387,—
—	serienm.	—	—	—	216,—	366,—

Autohaus Marquardt KG
© Volkswagen-Händler ©
7 Stuttgart-Zuffenhausen
Postweg 21 - Telefon 87 10 41

**Mit einem Käfer
fing alles an.**