

Une routière sportive.



**Avec le luxe
d'une
voiture de luxe.**

**Avec le châssis
d'une
voiture de sport.**

**Avec des sièges
individuels avant
offrant
quelque chose
d'inhabituel.**

**Avec un pont
arrière
à double cardan
identique à celui
de la Porsche.**





La nouvelle VW 411.

Une grande voiture.

La VW 411 mesure 4,52 m de long et 1,64 m de large. Elle peut accueillir cinq personnes dans de bonnes conditions de confort. Elle n'a pas de tunnel de transmission : les occupants disposent donc d'assez de place pour leurs jambes.

La banquette arrière de 1,35 m de largeur offre suffisamment de place pour trois personnes. L'accès y est aisé, surtout sur la version à quatre portes. Le coffre avant offre un volume utile de 400 dm³. Et à l'arrière, derrière la banquette, vous disposez encore d'un volume utile de 170 dm³ pour les bagages de toutes sortes, notamment pour toutes ces choses dont vous pouvez déjà avoir besoin pendant le voyage. Vous avez donc un volume utile total de 570 dm³ pour les bagages. C'est plus qu'il n'en faut.

Nous avons été généreux dans d'autres détails encore. Voyez, par exemple, les roues, les glaces, les phares et les clignotants à signal d'alarme intermittent.

Vous voyez : la VW 411 est une grande voiture qui ne passe pas inaperçue.

Un confort inhabituel.

L'aménagement et les sièges offrent un confort inhabituel. Les sièges individuels avant, par exemple, peuvent être avancés et reculés comme la plupart des sièges, bien sûr, mais peuvent aussi être réglés en hauteur. Les dossiers de la VW 411 contiennent même un appui lombaire réglable qui peut être adapté exactement à l'anatomie de chacun.

La banquette arrière bien rembourrée possède un accoudoir central escamotable. Quand deux personnes seulement prennent place à l'arrière, on le retire et l'on se trouve alors installé comme dans un fauteuil.

Le système d'aération sans courants d'air et silencieux possède une ventilation forcée sous la lunette arrière.

Un ventilateur électrique accélère l'apport d'air frais.

Le système de chauffage combiné à commande thermostatique est inhabituel. Il possède sa propre turbine et chauffe même quand le moteur ne tourne pas.

Vous voyez : la VW 411 possède un confort vraiment inhabituel.

Un châssis inhabituel.

La VW 411 roule à 145 km/h, grâce à son moteur de 68 ch à deux carburateurs et à son châssis qui est identique à celui de la Porsche 911.

Suspension à ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs à double effet : les chocs les plus secs sont absorbés avec une souplesse parfaite, la voie et le carrossage demeurent constants.

Pont arrière à double cardan : un des plus coûteux qui soient au monde.

Roues indépendantes surdimensionnées : chacune d'elles s'appuie « individuellement » sur le sol. Les chocs subis par une roue ne se repercutent pas sur la roue opposée.

Double circuit de freinage avec freins à disque à l'avant : en cas de défaillance de l'un des circuits, l'autre continue de fonctionner normalement.

La VW 411 peut vous être livrée avec une boîte de vitesses automatique.

Celle-ci effectuera pour vous toutes les manœuvres de débrayage, de passage des vitesses et d'embrayage. C'est plus rapide, c'est plus sûr.

Vous voyez : la VW 411 possède le châssis d'une voiture de grand sport.

Une carrosserie-sécurité.

Une carrosserie autoportante tout acier dont la stabilité est telle que l'habitacle constitue une véritable cellule de sécurité. L'avant et l'arrière de la voiture sont conçus pour offrir l'élasticité nécessaire aux chocs. Cette construction ne contribue pas seulement à rendre la voiture légère et sûre, mais également silencieuse quand elle roule.

Où pouvez-vous d'ailleurs trouver une carrosserie autoportante avec les quatre ailes déboulonnables et pouvant donc se remplacer rapidement et à bon compte ?

Sécurité encore avec la colonne de direction rétractable, le tableau de bord rembourré, le rétroviseur intérieur de sécurité, les poignées intérieures et extérieures de sécurité, les pneus à carcasse radiale à section ultra-large, les pare-chocs profilés...

Vous voyez : la VW 411 est une voiture extrêmement sûre.

Et elle a un aménagement moderne, une mécanique à toute épreuve et le service après-vente le plus réputé dans le monde.



Données techniques

Moteur :

4 temps, 4 cylindres opposés deux à deux à plat, placé à l'arrière. Cylindrée totale : 1679 cm³. Alésage x course : 90 x 66 mm. Puissance : 76 ch à 5000 tr/mn (SAE) ou 68 ch à 4500 tr/mn (DIN). Couple maximum : 12,9 mkg à 3300 tr/mn (SAE) ou 12,7 mkg à 2800 tr/mn (DIN). Vitesse moyenne des pistons à régime maximum : 9,9 m/sec. Deux carburateurs. Chacun des deux groupes de cylindres est alimenté par un carburateur inversé avec starter automatique.

Refroidissement : à air pulsé (réglé par thermostat) par turbine sur vilebrequin.

Graissage : sous pression avec refroidisseur d'huile.

Nettoyage à chaque circulation par un tamis et un filtre à huile sur circuit principal.

Équipement électrique :

Installation de 12 V. Batterie de 45 Ah. Alternateur à courant triphasé avec une puissance de 450 W ou 35 amp. maxi. Phares panoramiques — réglables sans outil — avec feux de croisement asymétriques. Deux phares de recul. Plafonnier. Eclairage du tableau de bord. Avertisseur lumineux. Ventilateur d'air frais. Ventilateur de chauffage. Embrayage monodisque à sec (à commande hydraulique). Boîte à quatre vitesses toutes synchronisées. Différentiel et arbres de transmission à double cardan sur les roues arrière.

Sur demande (moyennant supplément) : transmission automatique avec convertisseur hydraulique de couple et boîte planétaire automatique à trois vitesses.

Commande par accélérateur et levier sélecteur.

Châssis :

Suspension : avant et arrière par des ressorts hélicoïdaux à effet progressif, combinés avec des amortisseurs télescopiques à double effet.

Suspension à roues indépendantes et guidage des roues : A l'avant : jambes de force à ressorts, comprenant des ressorts hélicoïdaux avec des amortisseurs télescopiques incorporés, des bras oscillants avec amortisseurs en caoutchouc et des bras longitudinaux de guidage.

A l'arrière : bras oscillants obliques (triangles tirés).

Barre antiroulis stabilisatrice à l'avant.

Direction : à circuit de billes avec amortisseur hydraulique.

Colonne de direction de sécurité : une partie du fourreau en treillis se déforme complètement en cas d'impact frontal.

Freinage : à double circuit hydraulique. Freins à disque

à l'avant et à tambour à l'arrière. Correcteur de freinage sur le circuit AR.

Pneus et roues : pneus à carcasse radiale de 155 SR x 15, sans chambre ; jantes de sécurité de 4 1/2 J x 15.

Carrosserie :

Carrosserie autoportante, tout acier, en version deux ou quatre portes. Quatre ailes boulonnées. Protection spéciale du soubassement. Châssis plate-forme entièrement lisse. Habitacle rigide constituant une véritable cellule de sécurité et des structures déformables à l'avant et à l'arrière (amortissant la violence du choc en cas d'accident). Sous le capot avant à ouverture compensée : coffre à bagages de 400 dm³ de volume utile. Roue de secours : placée au fond du coffre. Réservoir d'essence : 50 litres, séparé du coffre par une cloison de sécurité ; orifice de remplissage dans un évidement logé dans l'aile avant droite, derrière un volet verrouillable.

Soute à bagages supplémentaire de 170 dm³ de volume utile, derrière la banquette arrière.

Aération :

Système d'aération sans courants d'air et silencieux avec ventilation forcée comprenant : prise d'air (placée à l'extérieur à la base du pare-brise, dans une zone exempte de gaz et de poussière) ; deux ouïes d'aération à la base du pare-brise ; deux aérateurs au centre du tableau de bord ; un ventilateur à deux vitesses pour l'aération d'appoint et auxiliaire ; six bouches longitudinales sous la lunette arrière qui permettent l'aération en continu de la voiture.

Réglage : séparé pour l'aération du pare-brise et de l'habitacle ; les deux aérateurs placés au tableau de bord permettent l'orientation de l'air dans toutes les directions.

Chauffage :

Système de chauffage combiné à commande thermostatique comprenant : a) Chauffage à air pulsé par turbine et chauffé au contact des échangeurs de chaleur ; b) ventilation électrique pour débit d'air supplémentaire ; c) dispositif de chauffage auxiliaire assurant, en cas de besoin, une température ambiante constante. Chauffage d'appoint (à l'arrêt du moteur) est également possible. Répartition de l'air de chauffage : par deux bouches de dégivrage placées à la base du pare-brise, deux ouïes situées à chaque extrémité du tableau de bord (dégivrage/désembuage des glaces latérales) et deux bouches de

chauffage opposées, placées au plancher avec débit vers l'avant et vers l'arrière.

Réglage : Les bouches au tableau de bord sont réglables indépendamment de celles au plancher et celles de droite séparément de celles de gauche. En cas de besoin, l'air de chauffage peut être dirigé sur le pare-brise afin d'obtenir un dégivrage plus efficace.

Cotes et poids :

Empattement : 2500 mm. Voie AV/AR 1376/1342 mm.

Longueur/largeur/hauteur (à vide) : 4525/1635/1485 mm (cote propre au modèle « L » : Longueur 4553 mm).

Largeur aux coudes AV/AR : 1385/1358 mm. Garde au toit AV/AR : 960/890 mm. Longueur de l'espace pour les jambes à l'arrière (sièges avant en position intermédiaire) : 1075 mm.

Poids à vide (versions deux portes/quatre portes) : 1020/1040 kg. Poids total admissible : 1470 kg. Charge admissible AV/AR : 670/820 kg. Capacité de remorquage admissible (remorquage autorisé sur versions à boîte de vitesses classique seulement) pour remorques freinées de tous types : 1000 kg.

Performances :

Vitesse de pointe : 145 km/h (avec transmission automatique : 142 km/h). Régime de vitesse maximale : 4740 (4640) tr/mn. Accélération de 0 à 80 km/h : 11,5 (12,0) sec. Rampes gravies (avec deux personnes à bord, sur bonne route) : a) version avec boîte de vitesses classique en 1^{re} vitesse : 43,5 % ; b) version avec transmission automatique, en marche AV : 43,5 %.

Consommation d'essence selon la Norme DIN 70 030 *) (essence ordinaire) : a) 10,8 litres aux 100 km ; b) 11,5 litres aux 100 km.

*) Consommation, majorée de 10 %, mesurée sur un véhicule transportant la moitié de la charge utile autorisée et roulant, en palier, à une vitesse constante égale aux 3/4 de la vitesse de pointe.

Les Volkswagen sont livrées dans 136 pays du monde. Dans ces pays, les lois sur la circulation routière et les dispositions d'immatriculation ne sont pas toutes semblables. La gamme et l'équipement des différents modèles VW peuvent donc différer des données figurant dans ce prospectus.

Renseignez-vous donc auprès de votre agent ou concessionnaire VW le plus proche sur la gamme des modèles VW adaptée aux prescriptions de votre pays.