



Le Station Car VW 1500

GARAGE CORNAVIN

Agence officielle VW

Derrière la gare Tél. 34 50 00







**Un break élégant et rapide
qui joint l'utile à l'agréable.
Une voiture «tout confort»
pour tous les usages.**



Une voiture: trois formules! Un voyage: trois voyages!
C'est d'abord une élégante conduite intérieure dérivée de la
VW 1500; elle est rapide, elle est élégante.

C'est aussi la familiale des week-ends et des vacances; elle
est spacieuse, elle comporte de très grands emplacements
pour les bagages. C'est encore un break luxueux, une
commerciale idéale pour les transports économiques. Le
Station Car VW complète harmonieusement la gamme des
véhicules VW. Ses possibilités d'utilisation le situent entre
nos voitures de tourisme et nos utilitaires. Ses qualités
rourières, ses performances, la longévité et la sobriété de
son moteur répondent aux critères de qualité VW auxquels
le Volkswagen doit son succès.

Pour apprécier le Station Car VW, il faut le voir, ouvrir les
portières, le capot, la trappe d'accès du moteur, s'asseoir au
volant, étudier les dimensions du compartiment de charge,
l'habitabilité de la voiture... Alors, vous serez convaincu. Un
break sensationnel! direz-vous. Il s'agit en effet d'une voi-
ture élégante «tout confort» dotée d'un compartiment ar-
rière de grande capacité. Le Station Car VW convient tout
aussi bien aux services extérieurs des grandes firmes
qu'aux particuliers, commerçants, entrepreneurs, artisans
dont les activités n'exigent pas l'emploi d'un utilitaire mais
pour qui les possibilités d'une voiture de tourisme sont
néanmoins trop restreintes.

Comme les voitures de tourisme, le Station Car VW est doté
d'une carrosserie aérodynamique. Le toit est horizontal, ce
qui agrandit d'autant l'habitabilité de la voiture et le volume
de son compartiment de charge dont la capacité est à tri-
buer, en première ligne, à la disposition rationnelle du
moteur. En effet, de conception nouvelle, celui-ci est ultra-
plat et surbaissé. On est ainsi parvenu à le loger sous le
compartiment de charge dont le plancher, recouvert d'un
revêtement en caoutchouc nervuré, se trouve à bonne hau-
teur. Le hayon est presque aussi large que la voiture; il est
verrouillable de l'extérieur et un dispositif de blocage le
maintient lorsqu'il est relevé. Sur les voitures dont le moteur
est placé à l'avant, l'emplacement situé sous le capot avant
est inutilisable. Sur le Station Car VW, bien au contraire, le
capot avant dissimule un vaste coffre à bagages, unique en
son genre dans la catégorie des breaks.

Les sièges avant et la banquette sont confortables, cinq
personnes peuvent prendre place dans la voiture. Le com-
partiment de charge augmente de plus de moitié lorsque le
dossier de la banquette est rabattu vers l'avant.

Voiture transformable, le Station Car VW convient aux
activités professionnelles, au grand tourisme, aux week-ends
... il s'adapte aux métiers les plus divers, aux fins les plus
variées. En outre, quoi de plus idéal qu'un break de cette

classe pour les familles nombreuses qui partent en vacances avec un fort volume de bagages! Le Station Car VW vous épargne les frais d'une remorque, d'une galerie porte-bagages... de tout ce qui affecte la moyenne horaire et dépare une voiture.

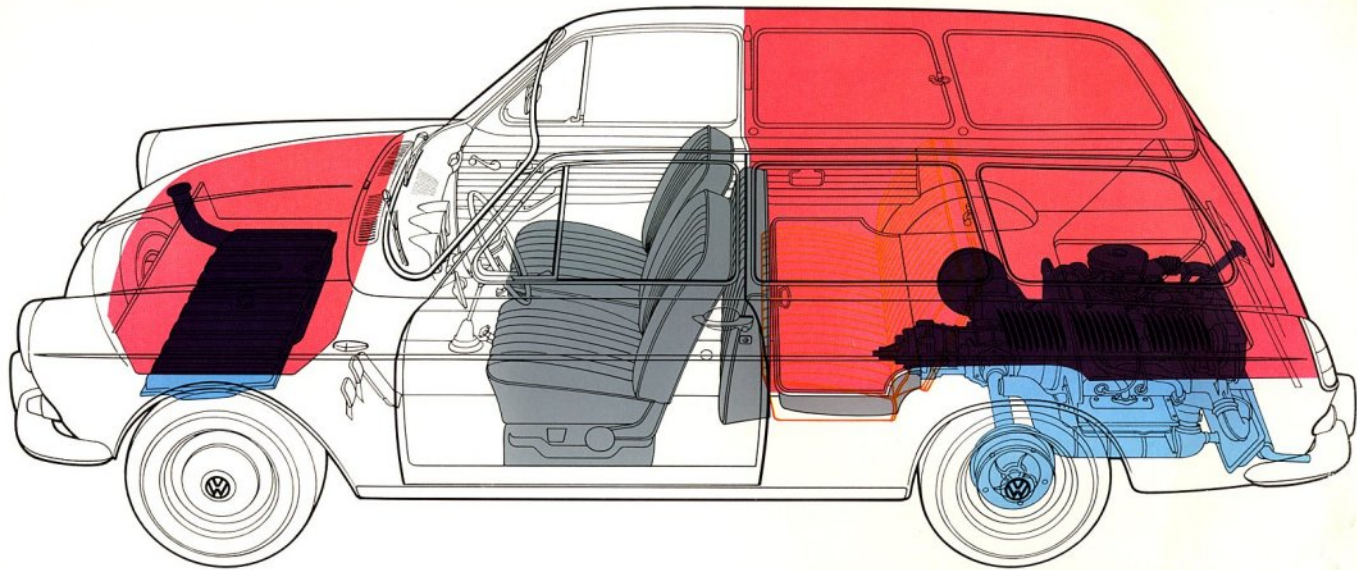
Caractéristiques techniques

Moteur arrière, surbaissé, 4 temps, 4 cylindres opposés deux à deux à plat — Cylindrée 1493 cmc (91,10 pouces cubes) — Alésage 83 mm (3,27 pouces) — Course 69 mm (2,72 pouces) — Taux de compression 7,2 — Puissance maximum 45 CV (DIN) à 3800 tours/minute ou 53 CV (SAE) à 4000 tours/minute — Refroidissement par air, ventilateur axé sur le vilebrequin — Refroidisseur d'huile et soupape de dérivation — Carburateur Solex, horizontal, starter automatique.

Boîte à 4 vitesses synchronisées en marche avant, une marche arrière — Rampes gravées: 1ère vitesse 34,5%; 2ème vitesse 17,5%; 3ème vitesse 10,5%; 4ème vitesse 5,5% — Bloc motopropulseur fixé sur un étrier — Châssis: plateforme avec tunnel central — Train-avant: roues indépendantes, longues barres de torsion transversales croisées sous le châssis, deux leviers de suspension par roue, amortisseurs télescopiques à double effet, ogives-tampons en caoutchouc, tasseaux en caoutchouc aux extrémités du corps d'essieu avant, barre stabilisatrice — Direction à vis et talet, amortisseur hydraulique — Train-arrière: roues indépendantes, demi-axes oscillants et plaques de suspension, barres de torsion, amortisseurs et ogives-tampons comme à l'avant — Pneumatiques 6,00 — 15 à large section — Freins hydrauliques agissant sur les 4 roues, freins avant surpuissants (système Duplex) — Empattement: 2400 mm (94,5 pouces) — Voie avant: 1310 mm (51,6 pouces) — Voie arrière: 1346 mm (53,0 pouces) — Longueur hors-tout: 4225 mm (166,3 pouces) — Largeur hors-tout: 1605 mm (63,2 pouces) — Compartiment de charge: longueur 1050 mm (41,3 pouces) le dossier de banquette étant relevé, 1670 mm (65,7 pouces) le dossier de banquette étant rabattu; largeur 1170 mm (46,1 pouces) la banquette étant en place, 1260 mm (49,6 pouces) la banquette étant rabattue à la verticale; hauteur 765 mm (30,1 pouces); volume utile 0,7 m³ (24,7 pieds cubes) la banquette étant en place, 1,2 m³ (42,4 pieds cubes) la banquette étant escamotée (volume auquel s'ajoute celui du coffre avant: 0,18 m³); porte arrière: largeur moyenne 1025 mm (40,4 pouces), hauteur maximum 715 mm (28,1 pouces) — Poids à vide (y compris le conducteur): 985 kg (2171 lbs.) — Charge utile: 375 kg (827 lbs.) — Poids

total admissible: 1360 kg (2998 lbs.) — Charge autorisée sur train-avant: 525 kg (1157 lbs.); sur train-arrière: 920 kg (2028 lbs.) — Consommation d'essence: 8,4 litres aux 100 kilomètres ou 33,5 m.p.g.lmp. (calculée pour un véhicule transportant la moitié de la charge utile et roulant en palier à une vitesse constante égale aux $\frac{3}{4}$ de la vitesse maxima) — Vitesse maximum et de croisière: 125 km/heure (78 m.p.h.) — Peinture: 4 couches de laque synthétique.



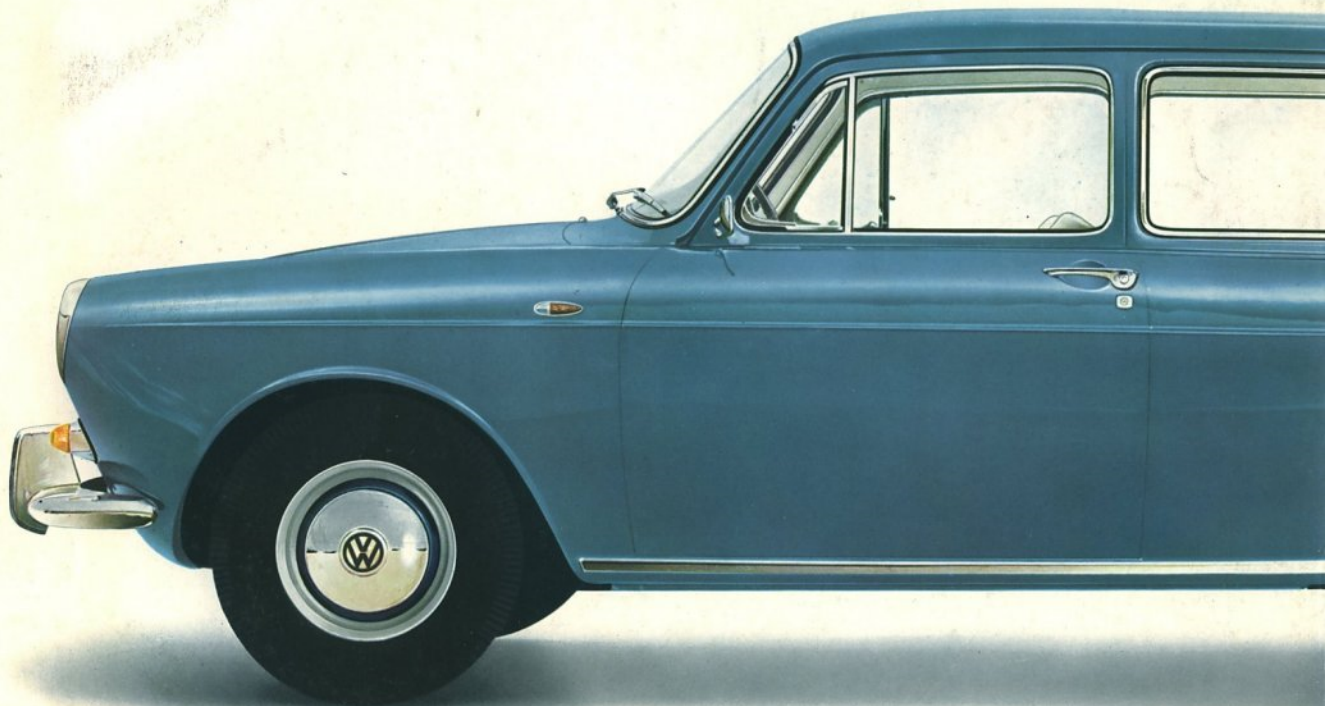


Le tableau de bord, les appareils de commande et de contrôle sont bien en vue et rationnellement disposés. La planche de bord est capitonnée. Indicateur de niveau d'essence avec lampes-témoin, compteur de vitesse et montre électrique sont munis de visières souples et sont groupés devant le conducteur. A gauche se trouve un combiné à clavier dont les touches commandent les essuie-glace, le lave-glace, les feux de position et les phares; les deux molettes situées au centre du combiné permettent de régler, l'une la vitesse de battement des essuie-glace, l'autre l'intensité de l'éclairage du tableau de bord. A droite du volant se trouvent les trois leviers de réglage de l'admission d'air frais. Le bouton de commande du chauffage est placé près du levier des vitesses; l'air chaud pulsé dans l'habitacle parvient en sept points différents: au niveau du pare-brise par les ouïes du dégivreur ainsi qu'à l'avant et à l'arrière par des bouches de sortie. De conception nouvelle, le moteur (1,5 litre) est ultra-plat et surbaissé; il est refroidi par air, ne mesure que 41 centimètres (16,1 pouces) de hauteur et se

trouve sous une trappe doublée d'un revêtement insonorisant; celle-ci est encastrée dans le plancher, à l'arrière du compartiment de charge. Jauge d'huile et orifice de remplissage du carter-moteur sont d'un accès immédiat. Le moteur est super-carré, son régime est lent, la vitesse de ses pistons très réduite. Ces caractéristiques expliquent sa robustesse, sa longévité exceptionnelle et sa sobriété. Moteur à réserve de puissance, il développe 45 CV (DIN) à 3800 tours/minute (53 CV SAE à 4000 tours/minute). Moteur et boîte-pont forment un ensemble fixé sur un étrier isolé du châssis et de la carrosserie par des éléments insonorisants en caoutchouc. L'isolation phonique de l'habitacle est remarquable pour un break de ce type. La boîte de vitesses est silencieuse; elle comporte quatre vitesses synchronisées en marche avant et une marche arrière. Le passage des vitesses est immédiat, le levier des vitesses étant au plancher. Quant à la stabilité dans les virages et à la tenue de route, le Station Car VW peut aisément supporter la comparaison avec une voiture de sport. Les qualités routières de ce break sont

tout à fait exceptionnelles; elles sont dues au fait que son centre de gravité est placé très bas (549 mm = 21,6 pouces), aux roues indépendantes et à la suspension par barres de torsion. A l'avant, les barres de torsion se croisent en oblique sous le châssis dont elles occupent les deux tiers de la largeur. La suspension du train arrière est assurée par des barres de torsion. Les réactions des amortisseurs hydrauliques à double effet (avant et arrière) sont douces et progressives. Par sa souplesse, la suspension amortit les secousses sur les bonnes comme sur les mauvaises routes, la voiture roulant à vide ou fortement chargée; elle confère un maximum de confort aux occupants. Une barre stabilisatrice anti-roulis maintient la voiture dans les virages pris à vive allure. Des ogives de caoutchouc font office de tampons lors des débats maximums. La direction à vis et galet est douce et précise, son amortisseur hydraulique absorbe les secousses; le volant ne subit aucun contrecoup, ce qui donne au conducteur un sentiment de sécurité absolue.

Volkswagenwerk AG · Wolfsburg · Allemagne



SW