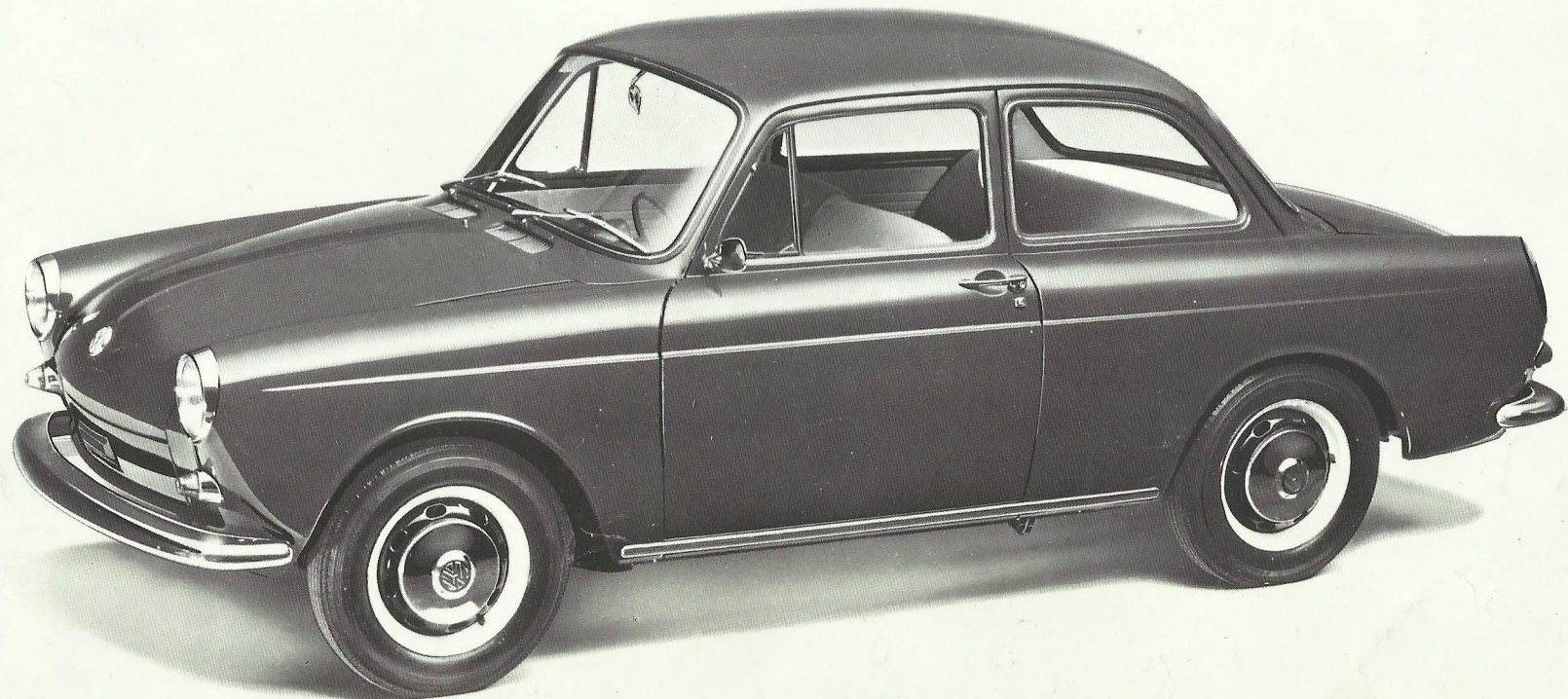
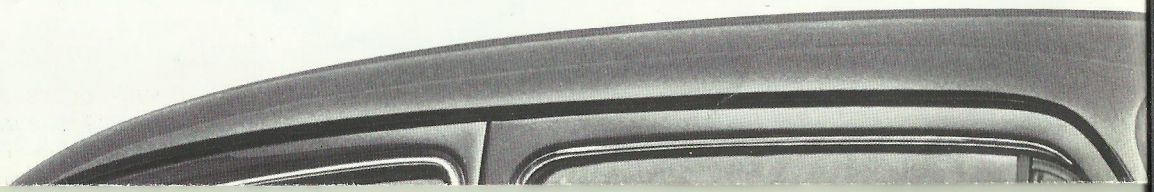


**Voici
la nouvelle
Volkswagen 1500 A.**



Une ligne élégante et

Nous aurions pu construire la Volkswagen 1500 A un peu plus longue et un peu plus large. Mais nous avons préféré construire une voiture compacte. Suffisamment compacte à l'extérieur, suffisamment spacieuse à l'intérieur, c'est-à-dire rationnelle.



, à la fois compacte.



Pensez aussi aux frais supplémentaires que représente un poids mort.

La VW 1500 A offre précisément de la place, là où vous en avez besoin : à l'intérieur.

Sa forme aérodynamique n'offre pas de résistance au vent et vous permet d'économiser de la puissance et

qui protègent la VW 1500 A (comme toutes les Volkswagen), durant des années, contre la pluie et la neige et rendent inutile l'usage d'un garage.

Nous avons aussi pensé au châssis plate-forme qui protège les câbles de commande et les conduites de toutes détériorations.

Songez aux problèmes de la circulation en ville, au parking, à toutes les manœuvres que cela représente. Nous y avons pensé, et c'est la raison pour laquelle nous avons adopté une forme compacte, donc très maniable. Maniable dans le trafic urbain, maniable pour se glisser dans un emplacement libre.

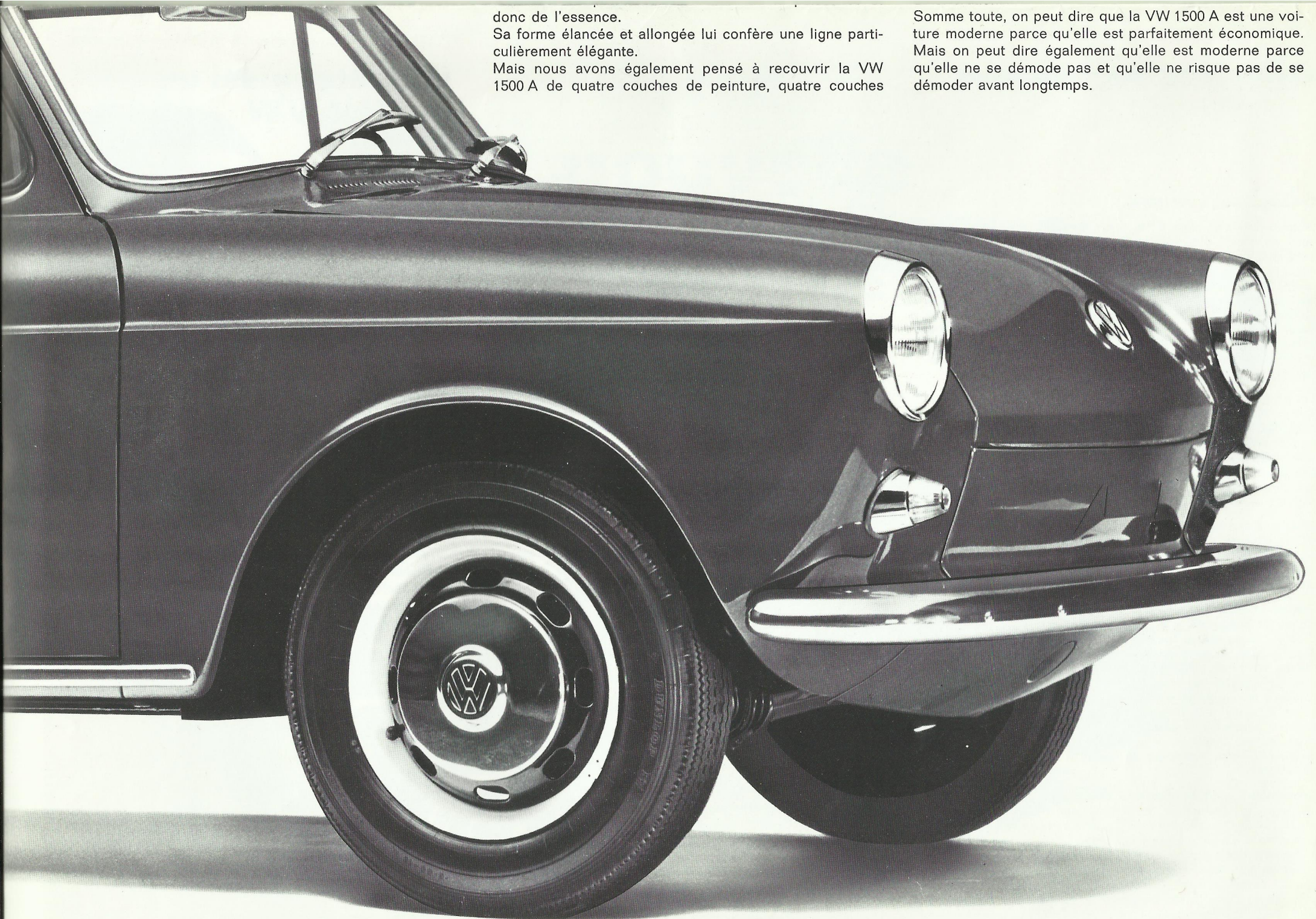


donc de l'essence.

Sa forme élancée et allongée lui confère une ligne particulièrement élégante.

Mais nous avons également pensé à recouvrir la VW 1500 A de quatre couches de peinture, quatre couches

Somme toute, on peut dire que la VW 1500 A est une voiture moderne parce qu'elle est parfaitement économique. Mais on peut dire également qu'elle est moderne parce qu'elle ne se démode pas et qu'elle ne risque pas de se démoder avant longtemps.



Un moteur économique de 54 chevaux, refroidi par air et placé à l'arrière.

Peut-être ne vous préoccupez-vous pas du moteur en achetant votre voiture ?

Mais c'est pourtant votre moteur qui consomme de l'essence et de l'huile et qui occasionne des frais d'entretien. Le moteur de la VW 1500 A a fait depuis longtemps la preuve de sa robustesse et de sa longévité. Sa consommation d'essence et d'huile est minime. Il ne nécessite qu'un minimum d'entretien.

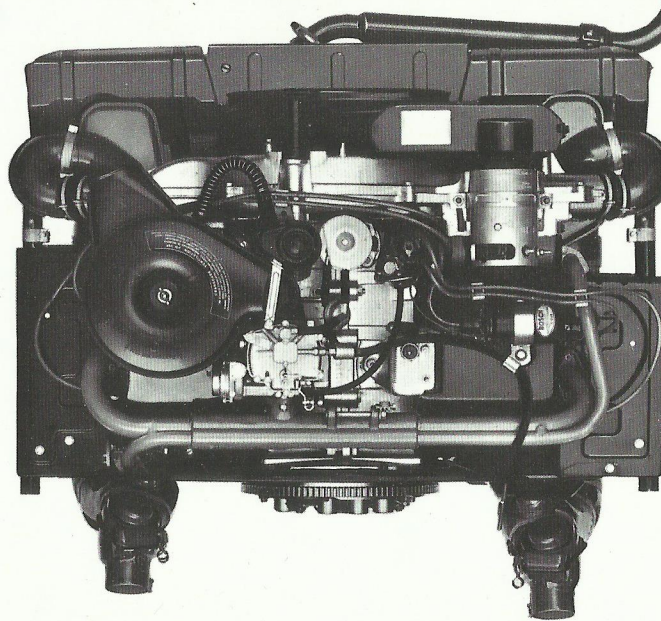
Avec ce moteur vous pouvez rouler aussi bien au pôle Nord que sous l'équateur.

L'air ne gèle pas et ne bout pas.

L'air est partout à votre disposition et ne vous coûte pas un centime.

Le moteur de la berline Volkswagen 1500 A n'utilise pas d'eau. Il ne possède donc pas de pompe à eau, pas de durites, pas de radiateur (et ce qui n'existe pas,

ne s'abîme pas). Il n'a pas non plus besoin d'antigel.



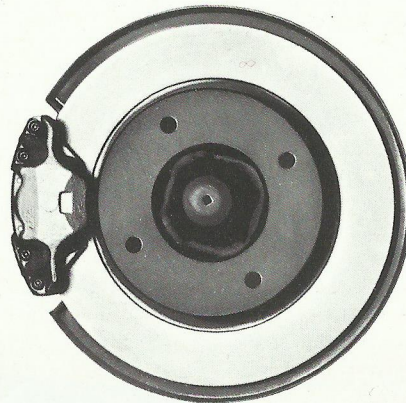
Pas plus, d'ailleurs, que d'un arbre à cardans lourd et encombrant. En effet, placé à l'arrière et directement sur les roues motrices, il ne nécessite pas l'utilisation d'un mécanisme de transmission compliqué qui gaspille de l'énergie. Sur ce moteur, le régime maximum est lent et la course des pistons est réduite, d'où une usure moindre et une longévité accrue. La cylindrée importante pour ses 54 chevaux en fait un moteur robuste et endurant.

Grâce au moteur qui pèse de tout son poids sur les roues motrices, les pneus adhèrent parfaitement, quel que soit l'état de la route. Grâce au moteur de type ultra-plat, le centre de gravité de la voiture est abaissé.

Si vous ne vous préoccupez pas du moteur lors de l'achat de la voiture, n'oubliez pas, cependant, que c'est grâce à lui que vous roulez. Et avec le moteur VW, vous roulez dans les meilleures conditions.

Des freins à disque à l'avant.

Les voitures rapides ont besoin de freins puissants. Pour que vous restiez maître de la Volkswagen 1500 A dans n'importe quelle circonstance, il est indispensable qu'elle soit équi-



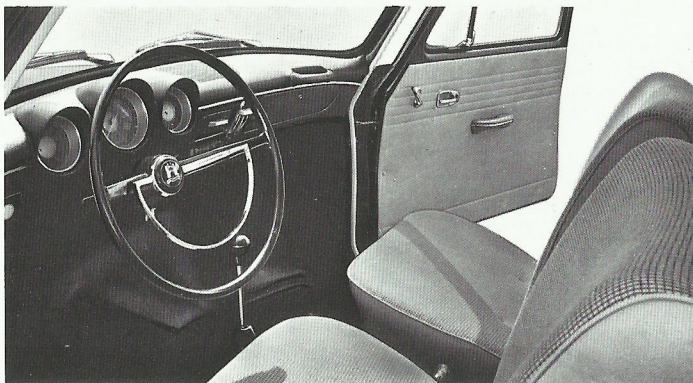
pée d'un système de freinage efficace. Ses freins à disque à l'avant et ses freins à tambour à l'arrière vous permettent toujours de ralentir dans les meilleures conditions de sécurité.

Que vous freiniez à vide ou à pleine charge : la trajectoire de la VW 1500 A reste rectiligne. Que vous freiniez sur une forte pente ou quand vous roulez à toute vitesse : elle s'immobilise rapidement et aussi souvent qu'il est nécessaire.

Un équipement intérieur confortable.

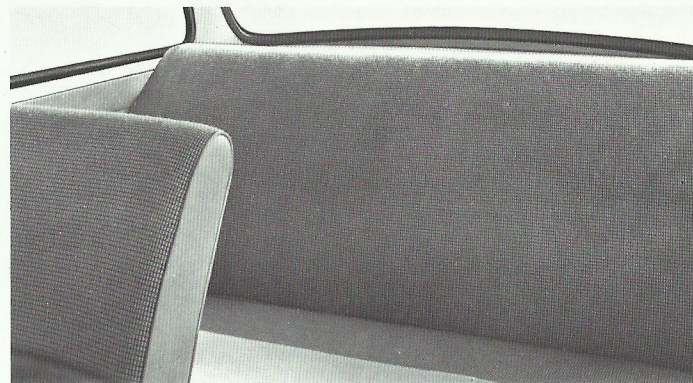
Dans la VW 1500 A vous êtes confortablement assis. Sur les larges sièges individuels et réglables à l'avant ou sur la grande banquette arrière. Sièges et dossiers sont bien rembourrés et parfaitement galbés. Ni trop souples, ni trop durs.

Réglables en 49 positions différentes, même pendant la marche, les sièges individuels vous permettent de changer de position et de rouler ainsi de la manière la plus confortable. Les passagers arrière sont parfaitement à l'aise, la profondeur et la hauteur de la banquette et du dossier qui épouse la forme des corps, assurent un confort maximum pour les longues étapes; ce confort est renforcé par des accoudoirs bien placés.



Les garnitures des portes, des côtés et du pavillon sont en matière plastique lavable, et d'un entretien facile comme les tapis de caoutchouc du plancher.

Le levier de vitesses au plancher est à portée de la main (comme sur une voiture de sport). Le frein à main est facilement manœuvrable. Les mains trouvent naturellement la position correcte sur le volant à deux branches.



Vous disposez, par ailleurs, de nombreux équipements: un système d'aération, un puissant chauffage avec sept bouches de sortie, des cendriers bien disposés, des crochets portemanteaux et des sangles passe-bras flexibles, une poignée pour le passager, des points d'ancrage pour quatre ceintures de sécurité, un pare-soleil capitonné pivotant sur le côté, une commande contact-démarr

reur combinée avec coupe-circuit de lancement et incorporée à l'antivol monté sur la direction, un lave-glace pneumatique, une vaste boîte à gants. Et enfin, un rétroviseur intérieur conçu au point de vue sécurité et facilement réglable. Le tout d'une qualité parfaite et d'une finition impeccable.

Deux coffres à bagages.

Avez-vous songé combien il est pratique de disposer de deux coffres à bagages dans une voiture? Cela permet de placer les bagages à l'avant et à l'arrière, et d'assurer ainsi au véhicule une excellente tenue de route, grâce à la meilleure répartition possible des charges. (De plus, si vous roulez de nuit, vos phares éclaireront la route et non pas le ciel.)

Ainsi, vous n'êtes plus obligé d'entasser les bagages les uns sur les autres. (Et vous n'avez plus besoin de manipuler ceux du dessus pour atteindre ceux du dessous.)

Vous pouvez, également, ranger vos bagages suivant leur utilisation: sépa-

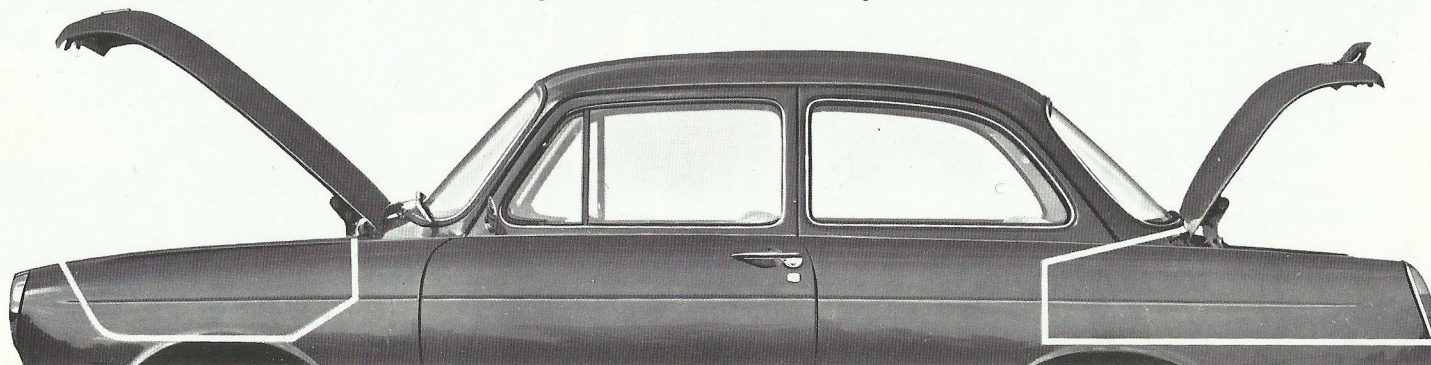
rer les vôtres de ceux de vos passagers, vos papiers d'affaires de vos bagages personnels, et mettre à part ce qui vous est nécessaire pour passer une nuit à l'hôtel. Comme sur toutes les VW, l'intérieur des deux coffres est uni, soigneusement et proprement garni. Ainsi, non

seulement vos valises ne s'abîment pas, mais vous pouvez même y placer directement vos vêtements.

Dans un compartiment séparé, sous le capot avant, se trouvent la roue de secours, le cric, les réservoirs transparents pour le liquide des freins, l'eau du lave-glace, et le goulot du réservoir d'essence.

(Même si vous êtes obligé un jour de changer une roue, vous ne risquez pas de salir vos bagages.)

Le verrouillage des deux coffres est automatique. Ces deux coffres sont maintenus ouverts par des ressorts à boudin et ne s'ouvrent que de l'intérieur de la voiture.



Données techniques

Conduite intérieure VW 1500 A

Moteur : ultra-plat, placé à l'arrière, 4 temps, 4 cylindres opposés deux par deux à plat. Alésage x course : 83 x 69 mm. Cylindrée : 1493 cmc. Taux de compression 7,5. Puissance : 54 ch SAE à 4200 tours/minute. Couple maximum : 11,5 mkg à 2800 tours/minute (SAE). Vitesse moyenne des pistons : 8,74 m/seconde à 3800 tours/minute. Graissage forcé par pompe à engrenages avec refroidisseur d'huile. Refroidissement par air réglé par thermostat avec turbine. Carburateur horizontal avec starter automatique, pompe de reprise et filtre à air à bain d'huile. Dispositif de préchauffage automatique du mélange air-essence et de l'air comburant.

Équipement électrique : batterie 6 volts/77 ampères-heures. Dynamo : 200 watts. Phares : avec codes asymétriques. Clignotants avec manette de commande à rappel automatique. Commande contact-démarrreur combinée avec coupe-circuit de lancement et incorporée à l'antivol monté sur la direction. Essuie-glaces à retour automatique, lave-glace pneumatique. Plafonnier avec contacteurs actionnés par les portières. Éclairage du tableau de bord réglable à volonté.

Transmission : embrayage monodisque travaillant à sec. Boîte à quatre vitesses entièrement synchronisées, différentiel et demi-arbres oscillants à l'arrière. Rapports de la boîte de vitesses : 1ère à 4ème : 3,80/2,06/1,32/0,89; marche arrière 3,88. Rapport de démultiplication : 4,125.

Châssis : poutre axiale soudée à une plate-forme. Etrier — pour moteur et boîte-pont — à l'arrière (fixation sur éléments caoutchouc). Suspension à roues indépendantes. Barres de torsion. Amortisseurs télescopiques. Barre stabilisatrice antiroulis à l'avant. Éléments caoutchouc au train avant. Direction à galet avec amortisseur de direction hydraulique; antivol au volant, diamètre de braquage d'environ 11,1 m, tours du volant d'une butée à l'autre : 2,8. Freins hydrauliques, à disque à l'avant, à tambour à l'arrière. Pneumatiques : 6,00—15 L, sans chambre, à large section. Réservoir à essence sous le coffre avant, contenance 40 litres, indicateur de niveau d'essence avec mention de la réserve.

Carrosserie : conduite intérieure cinq places, deux portes. Un coffre avant (contenance 185 dm³) et une malle arrière (contenance 200 dm³) accessibles de l'extérieur. (Capots à ouverture compensée). Chauffage (air frais) prélevé à l'extérieur et chauffé au contact des échangeurs. Air chaud distribué par trois dégivrateurs au pare-brise, et quatre bouches de chauffage au plancher (deux à l'avant et deux à l'arrière). Dispositif spécial d'aération avec distribution d'air au pare-brise et au plancher. Tableau de bord avec tachymètre, totalisateur kilométrique, indicateur de

niveau d'essence et lampes-témoin pour clignotants, feux de position, phares, batterie et pression d'huile. Sièges avant (dossiers réglables) offrant 7x7 combinaisons de réglage — même pendant la marche. Pare-soleil. Poignée-passager. Deux sangles passe-bras. Deux patères. Deux accoudoirs. Deux cendriers. Points d'ancrage pour ceintures de sécurité. Toit coulissant métallique commandé par manivelle moyennant un supplément de prix.

Cotes, poids, performances : empattement 2400 mm. Voie avant/arrière : 1310/1346 mm. Longueur/largeur/hauteur : 4225/1605/1475 mm. Poids à vide/charge utile = poids total admissible : 920/400 kg = 1320 kg. Vitesse maxima et de croisière : 125 km/h à 3950 tours/minute. Rampes gravies en 1ère vitesse (deux personnes à bord) : 45,5 %. Consommation d'essence (DIN 70 030 **): 8,4 litres aux 100 km. Autonomie (réservoir plein) : 400 à 500 km.

Caractéristiques propres à la Volkswagen Variant 1500 :

Équipement électrique : deuxième plafonnier au-dessus de la porte arrière.

Carrosserie : cinq places, trois glaces de chaque côté, deux portes latérales, une porte arrière basculante et une banquette arrière escamotable. Compartiment à bagages : sous le capot avant, comme sur la conduite intérieure; à l'arrière, compartiment de charge jusqu'à hauteur du pavillon, contenance totale 885 dm³.

Cotes, poids, performances : hauteur 1465 mm. Porte arrière : largeur hors tout x hauteur : 1085 x 645 mm. Compartiment à bagages : longueur hors tout x largeur x hauteur (banquette escamotée) : 1670 x 1220 x 810 mm; volume utile 1,20 m³. Poids à vide (conducteur — 75 kg — à bord) 1025 kg, charge utile 375 kg * = poids total admissible 1400 kg. Rampes gravies en 1ère vitesse (avec 1/2 de la charge utile/charge utile maxi.) 40,0/34,5 %.

* Sur demande (moyennant un supplément de prix), la VW Variant peut être livrée dotée d'un équipement additionnel permettant d'augmenter la charge utile. Cet équipement comporte : dispositif de suspension (barre de torsion) supplémentaire à l'arrière. Pneumatiques 6,00—15 L 6 PR. Poids à vide/charge utile : 1025/465 kg = poids total admissible 1490 kg. Rampes gravies en 1ère avec 1/2 de la charge utile/charge utile maxi. : 38,0/32,0 %.

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

Il existe aussi un modèle VW Variant 1500.



La VW Variant 1500 est une familiale idéale. Elle est tout aussi confortable que la 1500 A, mais elle est beaucoup plus spacieuse. Elle comporte deux fenêtres supplémentaires sur les côtés et une troisième porte à l'arrière. En rabattant la banquette arrière, vous disposez d'un compartiment à bagages de 1200 dm³. Et sous le capot avant, vous avez encore un deuxième coffre à bagages à votre disposition.

La VW Variant 1500 vous offre une place considérable et un confort parfait. C'est peut-être la raison pour laquelle tant de familles l'ont adoptée.

VOLKSWAGENWERK AG · WOLFSBURG · ALLEMAGNE

153.022.49 · Imprimé en Allemagne
Gebr. Feyl, Berlin
Modifications réservées sans préavis · 8/65