

An advertisement for Volkswagen Beetles. The image shows four cars from a top-down perspective. On the left, two red Beetles are parked vertically, one above the other. On the right, two blue Beetles are parked vertically, one above the other. The cars are arranged in a 2x2 grid. The text is centered between the two columns. The background is a plain, light-colored surface.

Les
quatre
Volkswagen
1500 cmc



Elégante. Mais aussi pratique.

L'élégance de ces deux voitures — à gauche la VW 1500 N, à droite la VW 1500 S — vous apparaît au premier coup d'œil. Ou peut-être au second. Car l'élégance véritable n'est pas éphémère. Elle est toujours actuelle, toujours moderne. Les voitures présentées ici n'ont rien qui puisse demain les démoder et par là les dévaluer prématurément. Leur ligne est sobre et de bon goût. Leur forme pratique, élégante et rationnelle.

En effet, leur carrosserie est compacte. Les différents éléments qui la composent sont rapidement et facilement interchangeables. Les quatre ailes, par exemple, sont boulonnées, et dès lors immédiatement démontables. (Ce n'est pas le cas sur toutes les voitures.)

En quoi se différencient la VW 1500 N et la VW 1500 S? La VW 1500 S est plus confortable et offre un équipement plus luxueux. Elle est également équipée d'un moteur plus puissant. (Pour plus de détails, voyez la page « Données techniques ».)

On remarque d'emblée l'intérêt pratique que présentent ces deux breaks : celui de gauche, la VW Variant N ; celui de droite, la VW Variant S. Un parcours d'essai à bord d'une de ces deux familiales ne fera que confirmer l'impression ressentie de prime abord.

Quels avantages doit proposer une familiale ? Naturellement tout ce qu'une voiture peut offrir d'élégance, de commodités, de confort, de performances...

Mais une voiture familiale doit encore offrir bien autre chose. Une porte supplémentaire à l'arrière par exemple. C'est ce qui permet d'utiliser la VW Variant — qui est une cinq-places — comme petite cuisine de plein air, chambre d'enfant, garde-robe, panier à provisions, cabine de bain, tout est possible quand la place est disponible...

En quoi diffère la VW Variant N de la VW Variant S ? La seconde est plus luxueuse que la première. Plus confortable. Elle est également équipée d'un moteur plus puissant. (Pour plus de détails, voyez la page « Données techniques ».)

**Pratique.
Mais aussi élégante.**





De la place pour cinq personnes et les bagages qui les accompagnent.

A quoi attribuez-vous le fait que les deux VW 1500 soient des voitures spacieuses? Cela n'est pas dû à leurs dimensions extérieures. Extérieurement, elles n'ont pas un centimètre de trop, ni en longueur, ni en largeur. (Songez aux difficultés de la circulation, à l'exiguïté des parkings, de certaines entrées...)

C'est à l'intérieur que les deux VW 1500 sont spacieuses et confortables. L'habitacle est dimensionné de manière à procurer aux occupants le confort et l'aisance de mouvement souhaitables.

Vous et vos passagers prenez place à bord d'une voiture dont les sièges, de vrais sièges, sont moelleux et très confortables. Vous et vos passagers disposez de toute la place désirable pour les bras, les coudes, les épaules, les jambes et les pieds.

Les bagages, où les placerons-nous? Dans les coffres avant et arrière. Car les berlines VW 1500 ont toutes deux coffres. (Connaissez-vous des voitures de la même catégorie qui aient aussi deux coffres?)

Et un habitacle d'une finition impeccable.



C'est aux détails que l'on peut juger avec quel souci de finition une voiture a été construite. Le « fini » des poignées de portières ne témoigne-t-il pas d'un souci très poussé du détail ?



Le pavillon vu de l'intérieur. Il est entièrement doublé d'une garniture lavable en matière plastique. Cette garniture rend l'habitacle clair et accueillant.

Vous ne voyez pas le revêtement insonorisant et les fils-tendeurs placés sous le pavillon. (Mais n'est-il pas important de savoir qu'ils sont là !)



Rien de plus qu'un passe-bras et une patère ? Peut-être. Mais ces deux accessoires sont en matière plastique souple (ils ont été étudiés au double point de vue pratique et sécurité).

Et une finition équivalente à l'extérieur.



Le phare droit est ajusté au millimètre près dans son logement. (Il en va de même pour le phare gauche.) Les deux phares sont évidemment pourvus d'un éclairage-code asymétrique.



Quelle est la particularité de ce rétroviseur extérieur ? Sa fixation est assurée par une double rotule et il s'efface sous une poussée assez forte.



Les poignées des portes sont profilées. Elles sont pratiques, faciles à manœuvrer. Réalisées en acier chromé, elles sont très robustes.



Les feux arrière, les stops et les clignotants sont logés dans un grand boîtier (à trois compartiments) posé sur un joint de caoutchouc et entouré d'un enjoliveur.

Une 5-places également! Mais encore plus de place pour les bagages.

Vous voyez ici pourquoi. Peut-être vous demanderez-vous pour quelles raisons? Tout simplement parce qu'aujourd'hui, une voiture normale — quelle que soit sa grandeur — ne suffit plus à un grand nombre de familles.

C'est la raison pour laquelle la VW Variant est une véritable 5-places, une vraie voiture, tout aussi élégante et agréable qu'une berline.

Mais c'est aussi pourquoi elle est pourvue d'un compartiment à bagages de dimensions exceptionnelles: un emplacement spécialement prévu pour les bagages et par conséquent équipé d'une porte à l'arrière. (Après avoir ouvert cette porte, vous constaterez qu'elle remonte automatiquement et reste bloquée en position haute.)

Ce vaste compartiment à bagages peut-il encore être agrandi?



**Encore plus de place
pour des bagages encore plus nombreux.**

(Lorsque vous rabattez la banquette arrière vers l'avant.)





**Confort
et sécurité**

pour le conducteur comme pour le passager.



Les sièges avant sont larges, bien rembourrés et de forme très étudiée. Le conducteur et son voisin ont le choix — même pendant la marche — entre 49 combinaisons de réglage.

Le tableau de bord est recouvert d'un revêtement capitonné antireflets qui empêche toute réverbération sur le pare-brise.

Les appareils de contrôle sont judicieusement groupés. Le volant (de sécurité à moyeu surbaissé) permet de conduire avec aisance.

Clignotants, phares, codes, avertisseur lumineux, feux de stationnement sont commandés par un levier unique.

Les touches de commande de l'avertisseur acoustique sont placées sur les deux branches du volant et peuvent être actionnées sans lâcher celui-ci.

Les instruments de bord sont munis de visières anti-reflets. En face du conducteur sont disposés un compteur de vitesse avec totalisateur et un indicateur de niveau d'essence avec lampes-témoins pour le contrôle des clignotants, de la dynamo, de la pression d'huile, des feux de position et des phares.

Tout à fait à gauche, à portée de la main, les interrupteurs du lave-glace, de l'essuie-glace, des feux de position et des phares. Les molettes des interrupteurs permettent de régler, à volonté, la vitesse de battement de l'essuie-glace et l'éclairage des cadrans.

A droite du compteur de vitesse se trouve une montre électrique que vous n'aurez jamais besoin de remonter. Puis vient le cendrier qui est pourvu d'une plaque de protection: il a réellement été mis au point par un fumeur!

Les leviers placés à droite commandent l'arrivée d'air frais au pare-brise ou au plancher. Ceux de gauche et de droite commandent l'arrivée d'air frais au pare-brise; le levier central commande l'arrivée de l'air au plancher.

La boîte à gants est soigneusement doublée et suffisamment grande pour que vous puissiez tout avoir à portée de la main: appareil de photo, petit poste de radio, briquet etc.

Intégrée dans la sellerie, la poignée-passager profilée est en matière plastique souple.

Deux pare-soleil orientables et pivotants capitonnés de caoutchouc-mousse. A l'arrière, une confortable banquette trois places (sur la VW 1500 S, elle comporte un accoudoir central escamotable).

Patères, sangles passe-bras, cendriers et accoudoirs latéraux complètent cet équipement. L'aération peut être réalisée sans risques de courant d'air grâce aux déflecteurs montés sur les portières. Des pochettes fourre-tout sont intégrées dans la garniture des portières et des dispositifs d'ancrage pour ceintures de sécurité sont fixés à l'avant et à l'arrière.

Où que vous regardiez, qu'importe ce que vous examiniez: tout est robuste, élégant, fonctionnel, confortable.

Confort et sécurité même pour les trois passagers assis à l'arrière.

(Et vous n'ignorez pas que la VW Variant dispose d'un très grand volume de rangement à l'arrière.)





A l'arrière: un moteur refroidi par air.

Comme sur toutes les Volkswagen. La VW 1500 N et la VW Variant N sont équipées d'un moteur de 45 CV, la VW 1500 S et la VW Variant S d'un moteur (à deux carburateurs) de 54 CV.

Ces deux moteurs sont construits suivant le même principe. Ils sont refroidis par air. Par conséquent, pas de danger de gel ou d'ébullition.

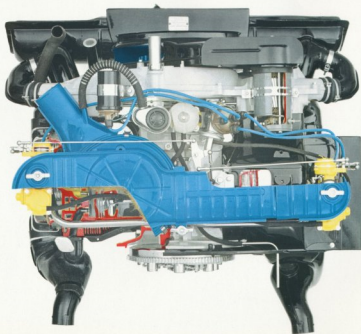
Les deux moteurs sont ultra-plats et libèrent par consé-

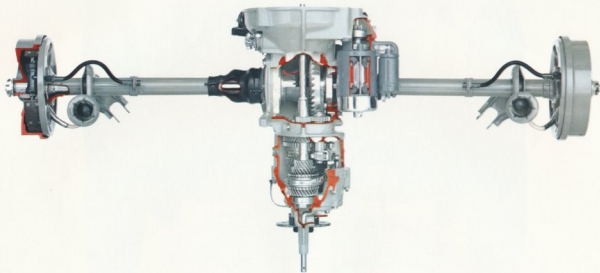
quent suffisamment de place. Place qui a permis de loger un second coffre à bagages à l'arrière.

N'étant ni trop poussés, ni trop délicats, ces moteurs sont puissants, nerveux, robustes.

La course des pistons est faible, leur régime est peu élevé, ce qui garantit une excellente longévité.

Ils sont construits en alliage léger, ce qui explique leur faible poids et la nervosité du véhicule.





Sur les berlines ou les Variant VW 1500 (comme d'ailleurs sur toutes les VW), le moteur et la boîte-pont forment un ensemble compact. C'est pourquoi une Volkswagen ne comporte jamais d'arbres à cardans. C'est pourquoi l'énergie fournie par le moteur est directement transmise aux roues motrices sans aucune perte d'énergie.

Les quatre vitesses étant synchronisées et leurs rapports judicieusement étagés, les passages des vitesses sont souples, rapides et de fréquence réduite.

Le moteur de 54 CV vous permet par exemple de rouler

en troisième de 25 à 90 km/h, en quatrième de 40 à 135 km/h.

Tous les moteurs VW tournant à bas régime, vous pouvez utiliser au maximum les possibilités de chaque rapport. Voilà qui n'est pas à dédaigner, en particulier pendant les accélérations ou les dépassements.

Le poids du moteur maintient constamment les roues motrices en contact avec le sol. Par tous les temps, celles-ci s'accrochent à la route et patinent moins sur les surfaces glissantes, les routes mouillées ou glacées, dans la boue ou sur les pentes à fort pourcentage.

**Il en va de même pour la boîte de vitesses
et les roues motrices.**

A l'avant, des roues indépendantes et une suspension à barres de torsion.

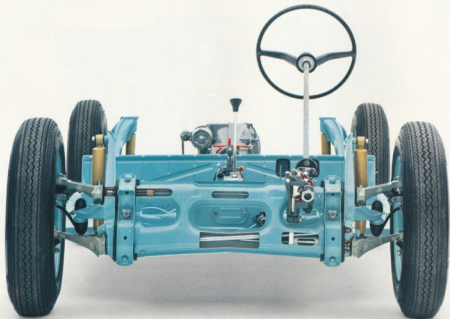
Roues indépendantes ? Qu'est-ce que cela signifie ?

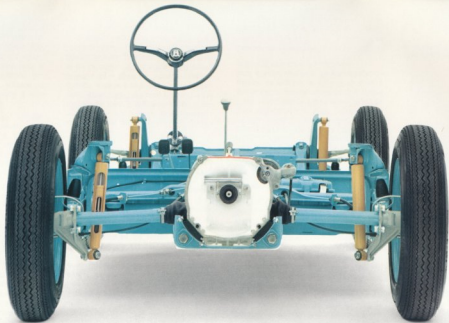
Cela signifie que les chocs enregistrés par l'une des roues ne se transmettent pas à l'autre. Chaque roue est toujours parfaitement en contact avec la route, ce qui permet au conducteur de rester maître de sa voiture en toutes circonstances.

Qu'est-ce qu'une « suspension à barres de torsion » ? C'est

une suspension constituée de barres d'acier placées dans les tubes du corps de l'essieu. Lorsqu'une roue enregistre une secousse, la barre qui lui correspond amorce un mouvement de torsion... puis reprend sa position initiale.

Une barre stabilisatrice contrecarre toute tendance au roulis. Un amortisseur hydraulique empêche chocs et vibrations de se transmettre au volant.





Les mêmes principes sont valables en ce qui concerne la suspension arrière : chacune des roues motrices est pourvue d'un dispositif de suspension autonome également réalisé au moyen de barres de torsion.

De puissants amortisseurs hydrauliques et télescopiques (un sur chaque roue) augmentent l'efficacité de la suspension.

Des ogives de caoutchouc (une ogive par roue) atténuent les débattements des roues.

D'autre part : avez-vous remarqué les pneus surdimensionnés (6,00-15) ?

Ils font partie intégrante de la suspension et, au même titre que les barres de torsion ou les amortisseurs, contribuent à votre confort. Comme les roues effectuent par kilomètre un nombre de tours inférieur à celui des roues de diamètre courant, l'usure des pneus est moindre.

Le confort est donc accru, de même que la longévité des pneus.

**Mais aussi des barres de torsion à l'arrière
et des roues à suspension indépendante.**

Données techniques

Berline Volkswagen 1500 N

Moteur: ultra-plat, placé à l'arrière, 4 temps, 4 cylindres opposés deux à deux à plat. Alésage x course: 83 x 69 mm. Cylindrée: 1493 cmc. Taux de compression 7,8. Puissance: 45 CV (DIN) à 3900 tours/minute (54 CV SAE à 4200 tours/minute). Couple maximum supérieur à 10,0 mkg (DIN) entre 1500 et 2800 tours/minute. Vitesse moyenne des pistons: 8,74 m/seconde à 3900 tours/minute. Graissage forcé par pompe à engrenages avec refroidisseur d'huile. Refroidissement par air réglé par thermostat, avec turbine de refroidissement. 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. Eclairage code asymétrique. Clignotants avec manette de commande à rappel automatique. Commande antivol du contact-démarrage avec coupe-répétiteur de lancement. Essuie-glace à retour automatique, lave-glace pneumatique. Plafonnier avec contacteurs actionnés par les portières.

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.

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 vis et galet avec amortisseur de direc-

tion 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 (surface totale de freinage: 960 cm²). 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: Un coffre avant (contenance 185 dm³) et une malle arrière (contenance 200 dm³) accessibles de l'extérieur. Chauffage (air frais) prélevé à l'extérieur et chauffé au contact des échangeurs, Air chaud entrant dans l'habitacle par trois ouïes placées au pare-brise, et quatre orifices 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 compteur des vitesses, totalisateur kilométrique, compteur de niveau d'essence et lampes-témoins pour clignotants, feux de position, phares de route, batterie et pression d'huile. Sièges avant (dosiers réglables) offrant 7x7 combinaisons de réglage — même pendant la marche. Pare-soleil. Poignée-passager. Deux angles de maintien. Deux patères. Deux accoudoirs. Deux cendriers. Orages 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: 910/400 kg = 1310 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 N:

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

Carrosserie: cinq places, trois places de chaque côté et une banquette arrière escamotable. Compartiment à bagages à l'arrière offrant un volume de rangement disponible jusqu'à hauteur du pavillon, accessible par la porte arrière. A l'avant, une coffre de 185 dm³, comme sur la berline. Glaces latérales centrales livrées pivotantes sur demande.

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 en place): 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 et charge utile maxi.) 40,0/34,5%.

Caractéristiques propres à la berline Volkswagen 1500 S et à la Volkswagen Variant S:

Moteur: identique aux modèles N à l'exception des caractéristiques suivantes: Taux de compression 8,5. Puissance: 54 CV (DIN) à 4200 tours/minute (66 CV — SAE — à 4800 tours/minute). Couple maxi. supérieur à 10 mkg (DIN) entre 1400 et 3740 tours/minute. Vitesse moyenne des pistons: 9,66 m/seconde à 4200 tours/minute. Deux carburateurs horizontaux équipés chacun d'un starter automatique, d'une pompe de reprise et d'un filtre à air à bain d'huile commun. Préchauffage du mélange air essence supprimé.

Équipement électrique: accessoires additionnels suivants: feux de stationnement. Vitesse des essuie-glace à réglage progressif. Avertisseur lumineux. Éclairage du coffre arrière.

Transmission, châssis: identiques à ceux des modèles N.

Carrosserie: Variantes propres à ces modèles: glaces latérales arrière (glaces latérales centrales pour la Variant) pivotantes. Montre électrique. Deux pare-soleil. Quatre accoudoirs latéraux; un accoudoir central escamotable dans le dossier de la banquette arrière sur la berline. Trois cendriers. Poches aux portières.

Cotes, poids, performances: identiques à ceux des modèles N, à l'exception des variantes suivantes: vitesse maxima et de croisière: 135 km/h à 4250 tours/minute. Consommation de carburant (norme DIN 70 030**): 7,8 litres aux 100 km (degré d'octane requis selon « Research »: 95).

* Sur demande, et moyennant un supplément de prix, les deux modèles Variant N et S peuvent être livrés dotés 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 6 PR. Poids à vide/charge utile: 1025-400 kg = poids total admissible 1400 kg. Rampes gravies en 1ère avec 1/2 de la charge utile et charge utile maxi.: 38,0/32,0%.

** Consommation mesurée avec un 1/2 de la charge utile, en palier, à vitesse constante — aux 1/2 de la vitesse maxi., majorée de 10%.

VOLKSWAGENWERK AG WOLFSBURG ALLEMAGNE

153 002-60 - Imprimé en Allemagne
K. G. Lohse, Frankfurt
Modifications réservées sans préavis - 894