





Voici la VW 1500 Karmann-Ghia

«Ghia» parce que dessinée
par le maître-carrossier de Turin.
«Karmann» parce que réalisée par les
carrossiers-spécialistes d'Osnabrück.
«VW» parce que châssis, moteur et
boîte-pont sont signés «Volkswagen»
La VW 1500 Karmann-Ghia et
la première Karmann-Ghia sont
des voitures sœurs, elles se complètent;
toutes deux, vous pouvez les essayer.
Mais la VW 1500 Karmann-Ghia
est plus spacieuse, plus confortable,
plus puissante.
C'est une voiture hors série
et elle le prouve!
Les ailes par exemple, sont soudées à
la main d'une manière continue
et non soudées par points.
Les cordons de soudure ont été
soigneusement poncés à la main.
La ligne de jonction est si lisse
que vous ne pouvez la déceler.

Ouvrez donc la portière et regardez

Voyez les sièges, leur forme étudiée: 58 centimètres de large (23 pouces). Vous y serez à l'aise... Installez-vous. Repoussez votre siège vers l'avant... ou vers l'arrière.

Modifiez l'inclinaison du dossier, appréciez ce moment de détente et regardez autour de vous.

Les appareils de contrôle sont encastrés: aucun reflet, pas de faux jour.

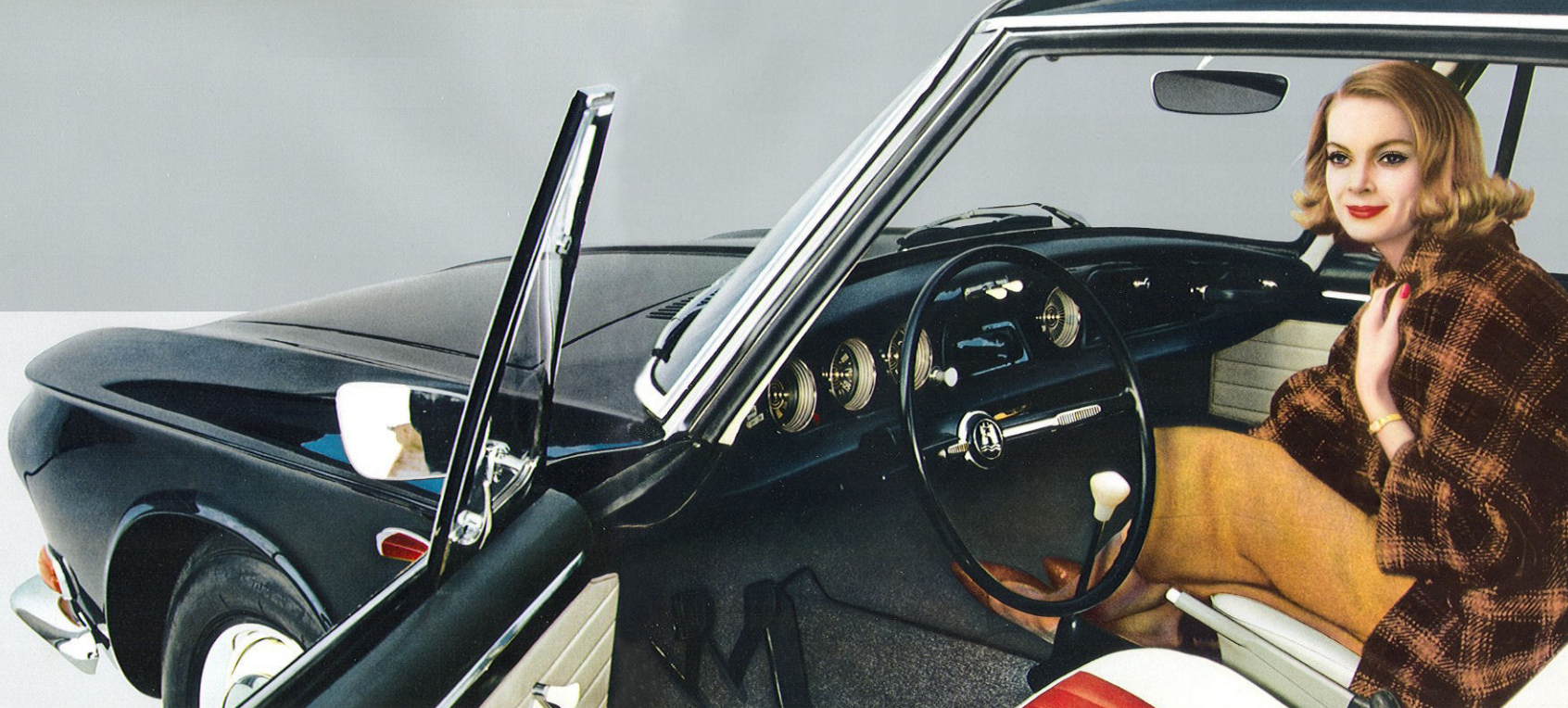
Voyez la visière, le bourrelet antichocs.

Remarquez les longs accoudoirs, les grandes poches aux portières, les poignées en retrait.

Essayez le lavo-glace. Une simple pression sur la touche déclenche l'aspersion.

Les essuie-glace? Voyez comme les balais épousent la forme du pare-brise.

Le chauffage? Il est monté en série, comme le dégivreur du pare-brise et celui de la glace arrière, comme les prises d'air frais.





N'oubliez pas l'essai routier!
Prenez le volant:
la VW 1500 Karmann-Ghia
est agréable à conduire.

Contact...

Notez l'accélération en première.
Les changements de vitesse sont immédiats,
comme sur les voitures de course qui,
elles aussi, ont le levier au plancher.
Seconde... troisième. L'aiguille
dépasse rapidement le 60 (40 m. p. h.).
Quatrième.
Remarquez votre aisance au volant.
Accélérez et maintenez votre allure
au-dessus de 100 km/h (60 m. p. h.).
Si la route est bonne,
si la voie est libre,
pourquoi ne pas rouler
à 145 km/h (90 m. p. h.)?
Ralentissez... rétrogradez...
Grâce au frein-moteur,
vous voilà presque à l'arrêt;
même la première est synchronisée.
Un virage... Un passage à niveau:
calé dans votre siège,
vous n'avez pas été secoué!

Jetez un coup d'œil derrière vous, c'est-à-dire...
en soulevant ce feuillet.

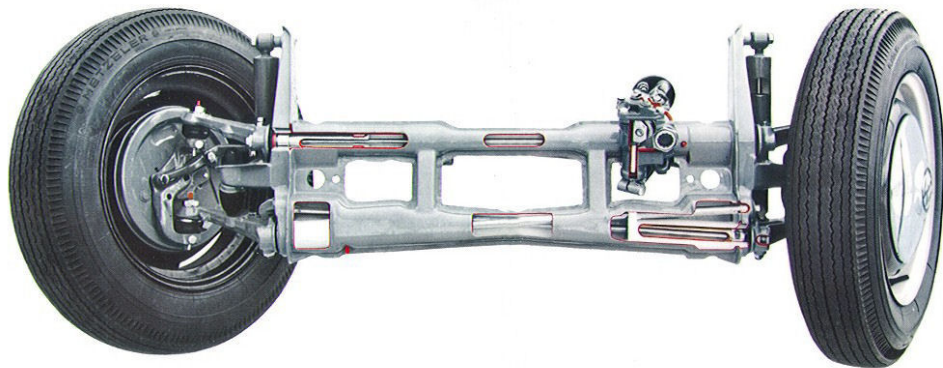


Vous gagnerez une place étonnante
en rabattant le dossier de la banquette:
un volume utile de 300 dm³
(10,6 pieds cubes).
Lorsqu'il est relevé, ce dossier masque
un emplacement où vous pourrez placer
plusieurs sacs de voyage
(90 dm³ ou 3,2 pieds cubes).
Vous repartirez les gros bagages
soit dans le coffre avant
(205 dm³ ou 7,2 pieds cubes),
soit dans la malle arrière
(120 dm³ ou 4,2 pieds cubes),
au-dessus du compartiment-moteur.





Notez sa tenue de route.

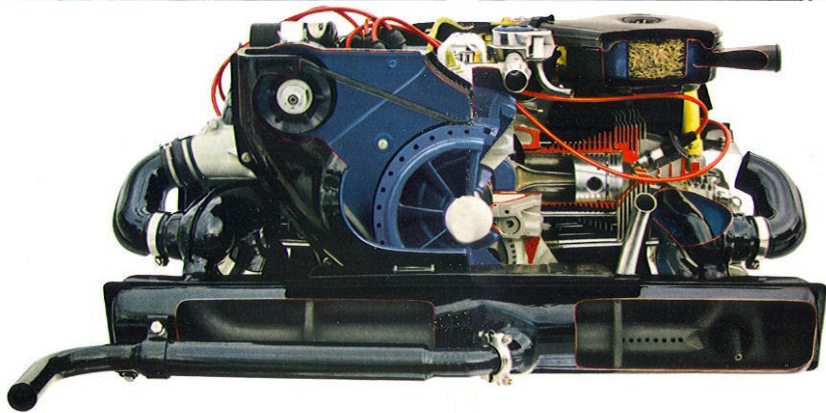


Voyez comme elle prend les virages.
Aucun déport, pas de secousses.
Le moteur tourne silencieusement.
Ni bruits de roulement, ni vibrations,
ni trépidations sur les routes défoncées.
La raison?
Les quatre roues sont indépendantes,
une barre stabilisatrice anti-roulis
maintient la voiture dans les virages.
Observez bien la suspension du train-avant.
De conception nouvelle,
les barres de torsion se croisent en «X»,
elles sont longues et très élastiques.
Les réactions de la suspension
sont douces, la voiture est confortable.
Ceci n'est pas tout:
des ogives-tampons limitent et
atténuent les forts débâtements;
les pneus superbollons à large section
portent souplement la voiture;
l'isolation phonique de l'habitacle
est remarquable.

Faites connaissance...



Lancez-vous sur la route!
Derrière vous: le moteur VW 1500.
Il a de bonnes reprises:
sécurité lors des dépassements,
de la puissance en réserve
dans les fortes côtes.
Il est placé au-dessus
des roues motrices,
ce qui les empêche de patiner
et leur confère cette remarquable
adhérence sur tous terrains.
Il est refroidi par air:
chaleur, gel... rien à craindre!
Pas besoin d'eau, d'antigel...
Son carter léger est
en alliage aluminium/magnésium.
Du type supercarré, ce moteur
a un régime lent: diminution
des frictions, longévité accrue.
Air d'admission et mélange carburant
sont préchauffés: meilleures performances
pour une moindre consommation.



Le moteur est économique.
Consomme peu de carburant,
point ou très peu d'huile
entre les vidanges.
L'originalité de ce moteur
tient aussi à son format:
il est ultra-plat, surbaissé.
Les organes moteurs
sont rationnellement groupés,
ce qui a même permis de prévoir
une malle à l'arrière.
Livrée équipée d'un moteur 1500
— à deux carburateurs —
développant 54 CV,
la Volkswagen Karmann-Ghia 1500
vous permet de gravir
des pentes de 45% en première.
La vitesse maxima et de croisière
est de 145 km/heure.
Autre particularité: dès le premier jour,
vous pouvez rouler
sans restrictions de vitesse.

Votre
sécurité,
celle de tous les
usagers Volkswagen:



le sigle «VW» qui signale nos Agences,
symbole de bienvenue et gage de confiance!
La VW 1500 Karmann-Ghia a été conçue
pour être entretenue et révisée
à bon marché... en un temps record.
Au lieu de démonter le moteur
pour accéder à la boîte-pont,
le mécanicien dépose l'étrier et par là,
le bloc motopropulseur complet.
Même rapidité pour le graissage:
le mécanicien chasse le lubrifiant
dans les quatre graisseurs... c'est tout!
Vous trouverez des pièces détachées dans
toutes nos Agences et Ateliers Autorisés.
Les tarifs de la main-d'œuvre VW sont
raisonnables. Les mécaniciens sont formés
par l'Organisation VW. Ils savent comment
doit être entretenue votre voiture.
Ils ont tôt fait de la remettre en état
et ne perdront pas de temps à en admirer
la ligne ou la mécanique! Ils connaissent
les véhicules VW depuis des années...



Données techniques:

Moteur

Type: arrière, ultra-plat, à essence, quatre temps, quatre cylindres opposés deux à deux à plat
Alésage x course: 83 x 69 mm (3,27" x 2,72")
Cylindrée: 1493 cm³ (91,10 pouces cubes)
Taux de compression: 8,5
Puissance: 54 CV (DIN) à 4200 tours/minute, 66 CV (SAE) à 4800 tours/minute
Couple maximum: 10,8 mkg à 2400 tours/minute (DIN) et 83,9 pieds/livre à 3000 tours/minute (SAE)
Vitesse des pistons: 9,66 m/sec. (1902 pieds/minute) à 4200 tours/minute
Graissage: sous pression, par pompe à engrenages, refroidisseur d'huile placé dans le flux d'air pulsé par la soufflante
Capacité du carter: 2,5 litres (4,4 Imp. pts.)
Deux carburateurs inversés avec starter automatique et pompe de reprise
Filtre à air: à bain d'huile, avec dispositif de préchauffage pour démarrages à froid
Refroidissement: par air forcé, turbine axée sur le vilebrequin (débit réglé par thermostat)

Équipement électrique

Batterie: 6 volts, 77 ampèreheures
Dynamo: 200 watts
Éclairage et signalisation: codes asymétriques, deux phares antibrouillard, deux feux de stationnement, éclairage de la malle arrière dès l'ouverture du capot; clignotants, avertisseur lumineux, deux avertisseurs sonores
Essuie-glace: à retour automatique; réglable à la vitesse désirée; lave-glace pneumatique
Contact-démarrateur: avec dispositif de sécurité

Transmission

Embrayage monodisque travaillant à sec
Boîte à quatre vitesses entièrement synchronisées
Différentiel et demi-arbres oscillants à l'arrière
Rapport de démultiplication de la boîte-pont: 1ère — 4ème: 3,80/2,06/1,32/0,89;

marche arrière 3,88. Rapport de démultiplication de la transmission: 4,125
Capacité du carter de boîte-pont: 3 litres (5,3 Imp. pts.)

Châssis

Plate-forme avec poutre axiale, étrier à l'arrière
Suspension: quatre roues indépendantes; à l'avant: deux barres de torsion entrecroisées, amortisseurs télescopiques à double effet, ogives-tampons en caoutchouc, barre stabilisatrice anti-roulis; à l'arrière: axes oscillants avec plaques de suspension, deux barres de torsion, amortisseurs et ogives-tampons comme à l'avant
Direction: à galet, amortisseur hydraulique; diamètre de braquage 10,6 m (35 pieds)
Pneumatiques: 6,00 S — 15 L sans chambre, à large section
Freins: à tambour, hydrauliques, Duplex à l'avant, surface des garnitures de frein 960 cm² (136 pouces carrés); frein à main mécanique agissant sur les roues arrière
Réservoir à essence: capacité de 40 litres (8,8 Imp. gal.), orifice de remplissage sous le capot avant

Carrosserie

Portes: 2 portes verrouillables de l'intérieur comme de l'extérieur, équipées de larges vide-poches, munies d'accoudoirs rembourrés
Largeur 1073 mm (42,2")
Emplacements réservés aux bagages: 205 dm³ (7,2 pieds cubes) sous le capot avant; 120 dm³ (4,2 pieds cubes) sous le capot arrière; 90 dm³ (3,2 pieds cubes) derrière la banquette arrière (300 dm³ ou 10,6 pieds cubes si le dossier est escamoté)
Baies: verre de sécurité; pare-brise comportant 3 ouïes de dégivrage et 2 bouches d'aération; déflecteurs, glaces descendantes commandées par les manivelles des portières; glaces arrière pivotantes
Sièges: individuels et réglables à l'avant;

inclinaison des dossiers modifiable (demeurent bloqués dès la fermeture des portières); habillage en similicuir deux tons; à l'arrière; banquette rembourrée, habillage similicuir
Chauffage: 4 bouches de sortie munies de registres, 4 ouïes de dégivrage (3 au pare-brise, 1 à la glace arrière)
Tableau de bord: parties supérieure et inférieure rembourrées; de gauche à droite: clavier de commande, indicateur de niveau d'essence avec 6 lampes-témoins, compteur de vitesse avec totalisateur, montre électrique, allume-cigare, manette de réglage pour l'aération, cendrier à tiroir, cache de haut-parleur, boîte à gants verrouillable, poignée-passager
Divers: fixations prévues pour ceintures de sécurité; toit ouvrant rigide à commande électrique moyennant un supplément

Cotes et poids

Empattement: 2400 mm (94,5 pouces)
Voie avant: 1310 mm (51,6 pouces)
Voie arrière: 1346 mm (53,0 pouces)
Longueur: 4280 mm (168,4 pouces)
Largeur: 1620 mm (63,7 pouces)
Hauteur: 1335 mm (52,4 pouces)
Poids à vide: 900 kg (1984 livres)
Charge utile: 380 kg (772 livres)
Poids total admissible: 1280 kg (2756 livres)

Performances

Vitesse maxima et de croisière: 145 km/heure (90 mph.)
Rampes gravies: 1ère — 45,5 %, 2ème — 23,5 %, 3ème — 14 %, 4ème — 8 %
Accélérations: 0 — 100 km/heure en 19 secondes
Consommation d'essence: 8,0 litres (35 mpg. Imp.), mesurée avec ½ de la charge utile, en palier, à vitesse constante égale aux ¾ de la vitesse maxima, majorée de 10 % (Norme DIN 70 030).

**VOLKSWAGENWERK AG · WOLFSBURG
ALLEMAGNE**