

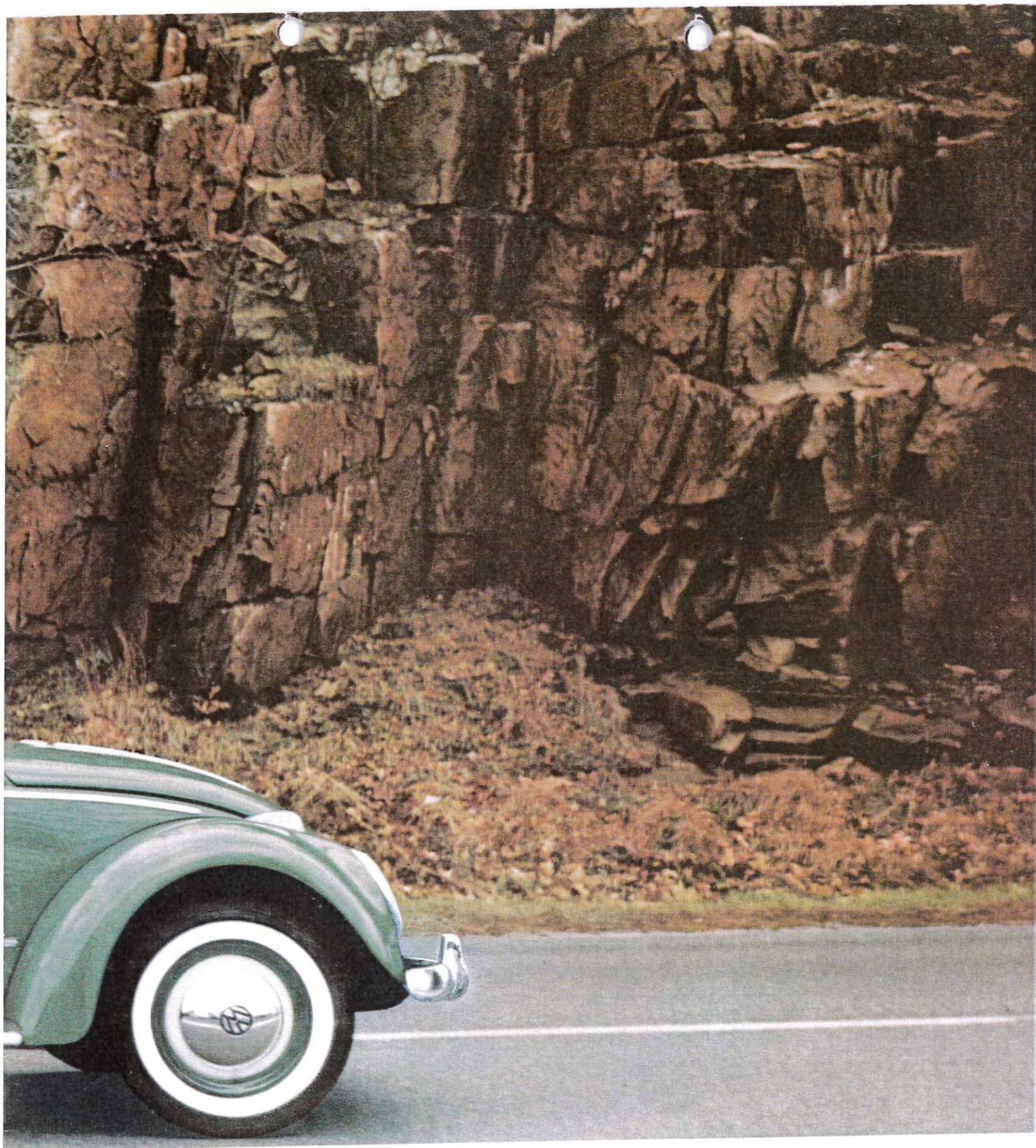


VOLKSWAGEN

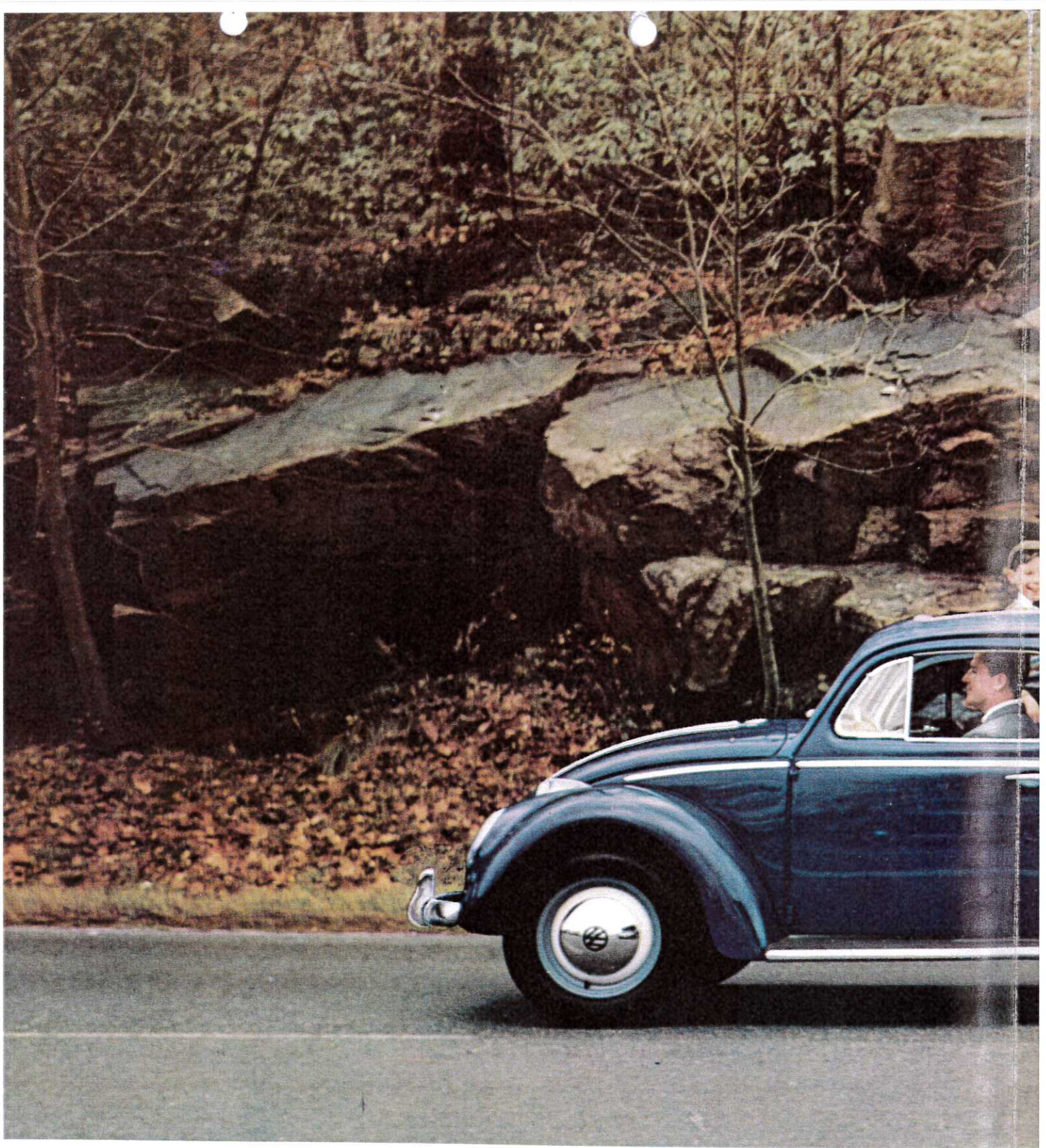
– den uovertrufne



Det er formen som ved første øyekast skiller Volkswagen fra alle andre biler på veien. Alle kjenner den. Hvis De reiser en tur verden rundt med Deres Volkswagen, vil De snart bli klar over at denne bilen er velkjent overalt. En Volkswagen-eier tilhører et internasjonalt fellesskap som har mer enn 5 millioner medlemmer — alle begeistrede Volkswagenkjørere. Volkswagen ble konstruert og blir bygget med det mål for øye å produsere en fornuftig automobil som holder hva den lover. Dette ligger til grunn for utforming av hver enkelt del i Volkswagen. Alle de tre Volkswagenmodellene — Limousine, Limousine med soltak og Cabriolet — er bygget slik at luftmotstanden blir minst mulig. Dette betyr blant annet redusert bensinforbruk. Til og med vognens underside består av en glatt stålplate. På de følgende sider finner De beskrivelse av en rekke detaljer som alle er utformet med samme nøyaktighet.



De kan stole på Deres Volkswagen, enten De kjører småturer eller drar på rundreise i hele verden. Den er en økonomisk vogn i tidløs stil. Volkswagen er bygget på en slik måte at den kan bli gammel, men ikke foreldet. De endringer som er foretatt på Volkswagen gjennom de siste årene er detaljforbedringer som ikke har forandret hovedtrekkene ved bilen. Derfor er Volkswagen en av de mest etterspurte vogner på bruktbilmarkedet og oppnår en overraskende høy bruktbilpris. Vognen egner seg like godt for bykjøring som i landdistriktene — og ikke minst der hvor veiforholdene stiller store krav til bilen. Det er morsomt og behagelig å kjøre Volkswagen. Man har en følelse av intim kontakt med bilen og vet at man behersker de situasjoner som oppstår.

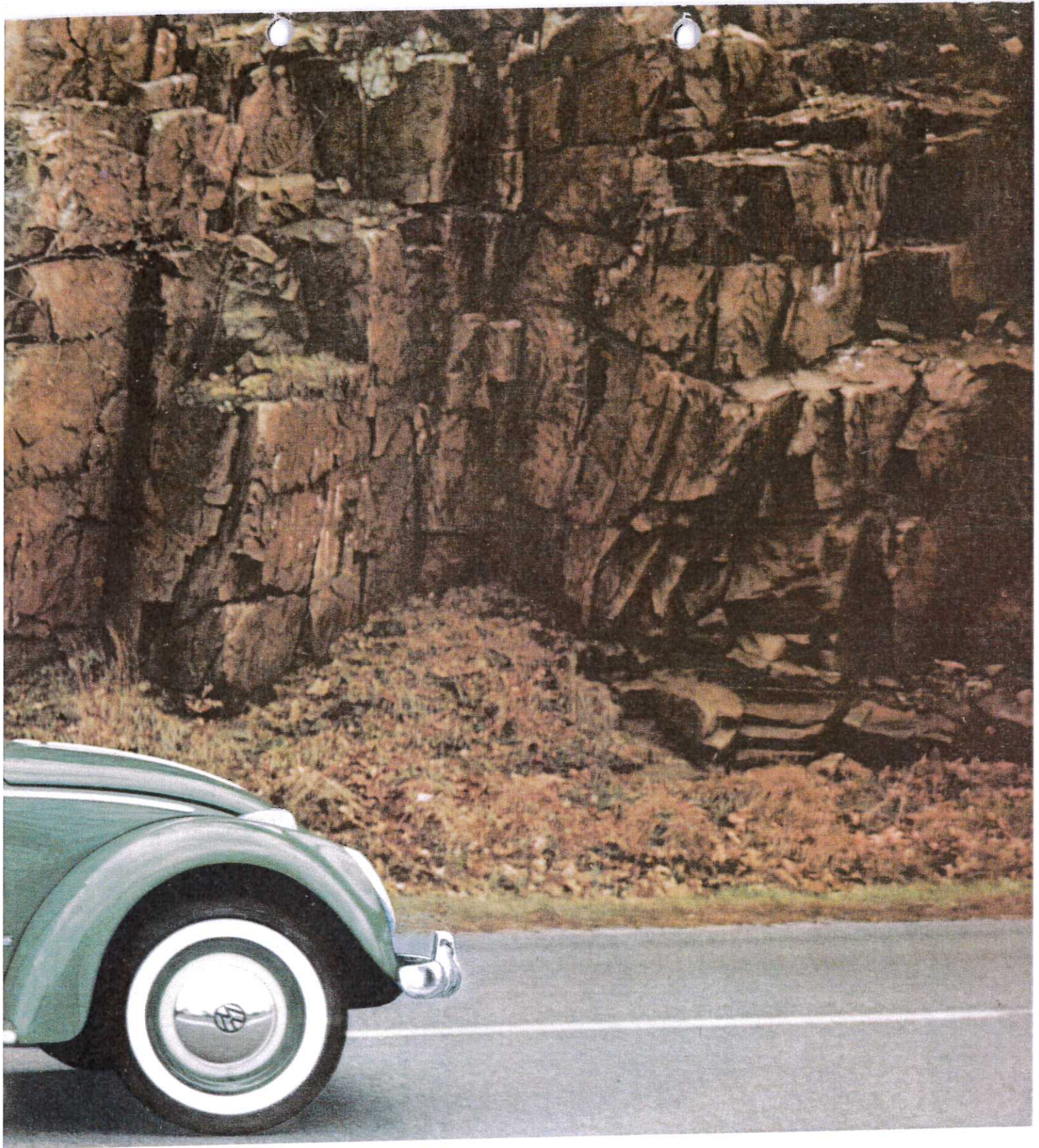


Det som først og fremst faller i øynene når man studerer Volkswagen er den nøyaktighet og presisjon med hvilken den er bygget. Hver enkelt del, ned til den minste, blir nøye kontrollert. Hvis en vogn går av samlebåndet med den minste feil, blir den avvist av fabrikkens kontrollører, selv om det bare dreier seg om en ubetydelig ripe i lakken. Vognene er for øvrig ikke bare utstyrt med tre lag lakk, men før sprøytingen blir de dyppet i et korrosjonsbeskyttende bad. Mer enn 3800 Volkswagen-spesialister har én eneste oppgave: å kontrollere Volkswagen i enhver fase av produksjonen. Volkswagenkarosseriet er bygget med slike toleranser at det er praktisk talt lufttett.


Det sies endog at bilen kan flyte.



Den som studerer Volkswagens tre personbilmodeller vil legge merke til mange bemerkelsesverdige detaljer. Taket på Volkswagen-cabrioleten vekker f. eks. oppmerksomhet på grunn av enestående kvalitet. Det går frem over rammen på frontglasset og danner et tett dekke som er motstandsdyktig mot alle påvirkninger av været. Cabriolet-taket har også andre verdifulle detaljer. Bakvinduet er av sikkerhetsglass, det blir ikke ripet og heller ikke matt. Taket er vaffert og fóret, og støtter og tverrstenger er ikke synlige. Fóret virker som isolering mot hete og larm. Regndrypp mot taket kan praktisk talt ikke høres. Volkswagen-limousine med soltak er identisk med den vanlige eksportmodell, bortsett fra skyvetaket som kan reguleres under fart. Med soltak på vognen kan man selv velge hvor meget sol og luft man vil ha inn i bilen.



De kan stole på Deres Volkswagen, enten De kjører småturer eller drar på rundreise i hele verden. Den er en økonomisk vogn i tidløs stil. Volkswagen er bygget på en slik måte at den kan bli gammel, men ikke foreldet. De endringer som er foretatt på Volkswagen gjennom de siste årene er detaljforbedringer som ikke har forandret hovedtrekkene ved bilen. Derfor er Volkswagen en av de mest etterspurte vogner på bruktbilmarkedet og oppnår en overraskende høy bruktbilpris. Vognen egner seg like godt for bykjøring som i landdistriktene — og ikke minst der hvor veiforholdene stiller store krav til bilen. Det er morsomt og behagelig å kjøre Volkswagen. Man har en følelse av intim kontakt med bilen og vet at man behersker de situasjoner som oppstår.



Fordi motoren er luftkjølet, skaper ikke temperaturforholdene noen problemer. I motsetning til vann kan luft som kjent ikke koke. Derfor blir Volkswagen heller ikke overhetet, selv om det dreier seg om lang kjøring med stor stigning og i varmt vær. Volkswagenmotorens temperatur blir regulert ved en kjølevifte: jo hurtigere vognen kjører, desto mer effektivt leverer viften kjøleluft. Ved hjelp av en termostat avpasses luftmengden automatisk etter motorens temperatur. Under kjølekappen sitter det også en oljekjøler som tjener til å gi smøreoljen den riktige temperatur. Dette er en detalj som man ellers bare finner på dyrere sportsmodeller.



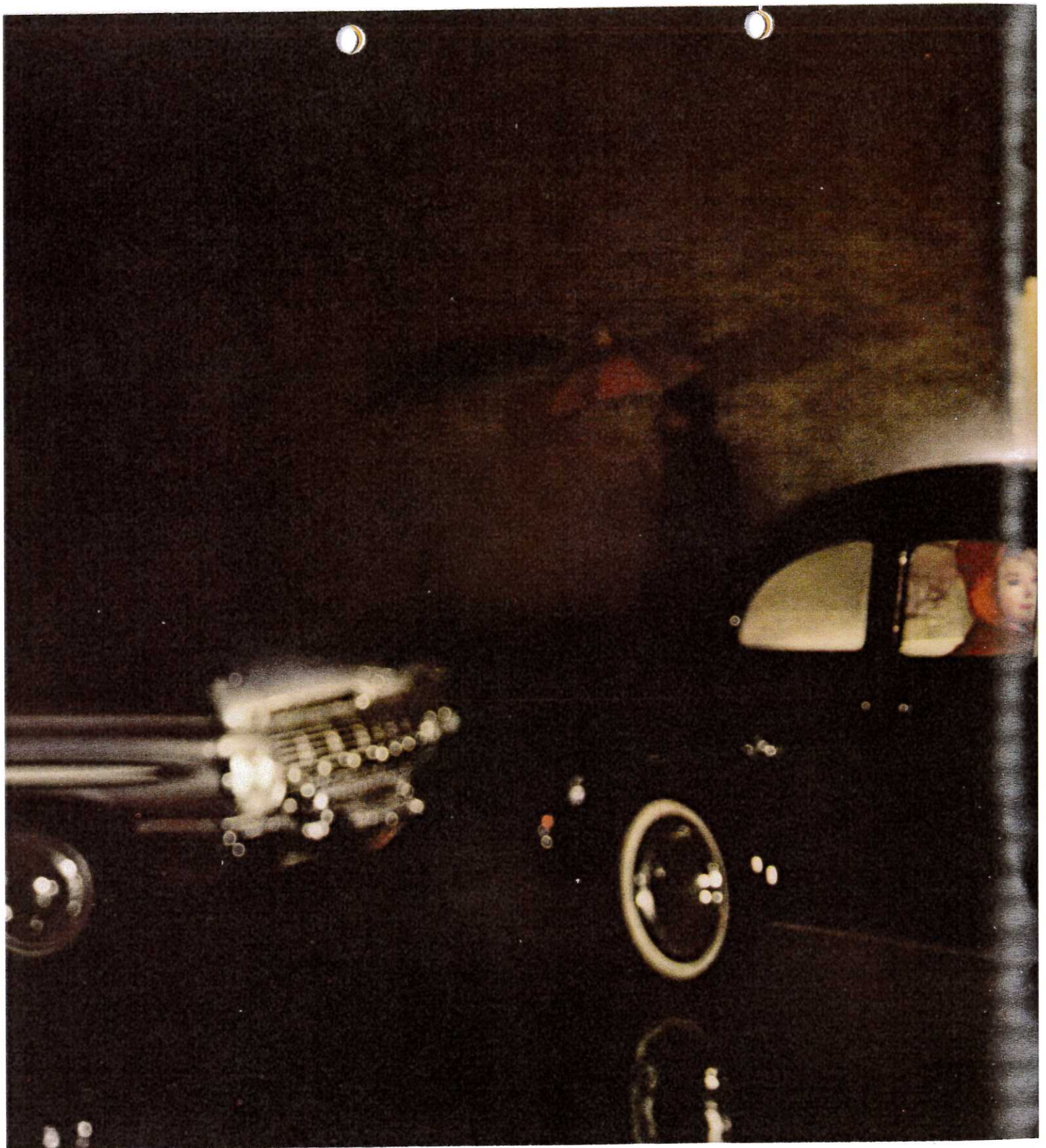
Volkswagenkjøreren nyter godt av en spesiell fordel: bortsett fra det vannet som er nødvendig for å etterfylle batteriet av og til, har Volkswagen bare behov for vaskevann. Fordi motoren er luftkjølet, finnes det ingen kjøleproblemer. Risiko for lekkasje eller rustdannelser, skader ved frost i motorblokken, vannpumpen og andre deler, og utgifter til frysevæske, er ukjent for Volkswagen. Volkswagen kan parkeres ute under de mest ekstreme kuldeforhold og gjerne graves ut av en snehaug. Ved første anslag av starteren er motoren i gang. Og fordi motortemperaturen reguleres automatisk ved hjelp av en termostat, blir driftstemperaturen i løpet av meget kort tid den riktige, selv om kulden er intens. Varmeapparat og defroster, som naturligvis er standardutstyr, gir alltid den riktige temperatur inne i bilen.



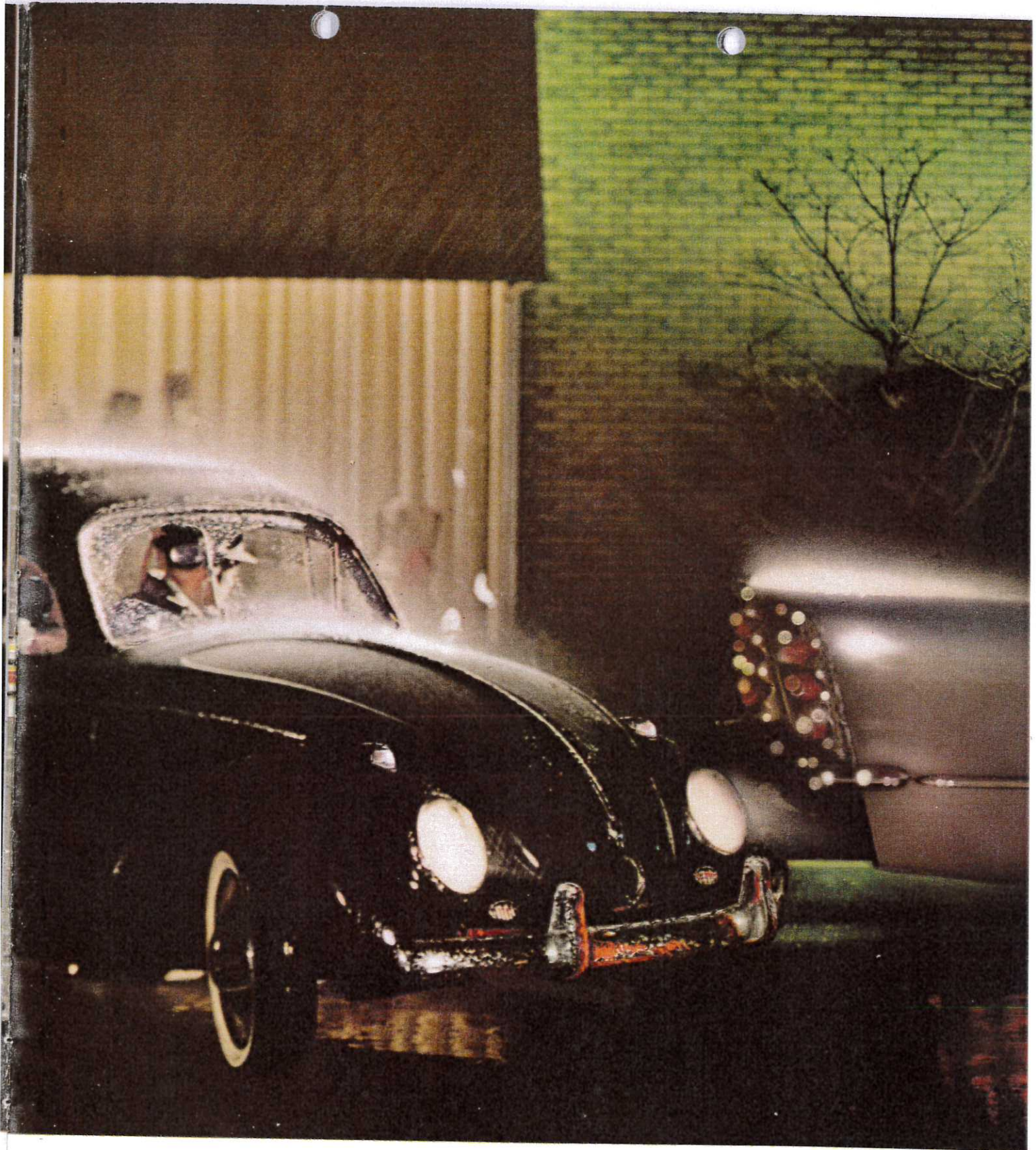
Plaseringen av motoren bak gir den riktige kontakt med veibanen. Derfor kjører Volkswagen lett opp de bratteste bakker, selv når veibanen er glatt. Med denne vognen kjører man sikkert overalt — gjennom søle, sand, is og sne. Hvor andre biler må gi opp kommer Volkswagen igjennom. Med motoren liggende bak blir krafttapet det minst mulige fordi kardangakselen bortfaller. Plaseringen av motoren bak gir også andre fordeler: det elegant avrundete forpanser, bedre oversikt over kjørebanelen, nesten direkte foran vognen selv og behageligere kjøring. I Volkswagen legger man motorstøyen bak seg.



En av de viktigste grunner til at Volkswagen ligger så godt på veien er dens egenartede fjæringssystem: alle fire hjul er uavhengig avfjæret. Det finnes andre biler med uavhengig fjæring foran, men i alminnelighet har disse stiv bakaksel. Derfor overføres støy fra veibanen fra det ene hjulet til det annet og vognen begynner å hoppe. Volkswagens fjæringssystem lar imidlertid det enkelte hjul følge veibanen og på den måten gis vognen dens ualminnelig gode kontakt med kjørebanelen, selv på de dårligste veier. Fordi Volkswagenstyringen arbeider uavhengig av fjæringen, blir ikke støt fra veibanen overført til rattet, og hjulene slås ikke ut av kurs. Volkswagen er utstyrt med en krenningsstabilisator som gir en enestående kjørestabilitet selv ved større hastigheter. Og kurvene tar man elegant. Det er mulig å kjøre Volkswagen som en virkelig sportsvogn.



Det er en fornøyelse å sitte ved rattet på en Volkswagen og ha kontrollen over et kjøretøy som reagerer hurtig og er så lett å kjøre. Bilens ytre dimensjoner er også av betydning. Den finner åpning på parkeringsplasser hvor mange andre biler må kjøre forbi. Den fullsynkroniserte gearkassen gjør gearingen til en fornøyelse. Også akselerasjonen er bemerkelsesverdig. Men Volkswagen er like lett å stoppe som den er å kjøre. De store hydrauliske bremsene reagerer på det minste trykk og gir absolutt sikkerhet i trafikken. Styringen er direkte og nøyaktig og gir en sikker kontroll av kjøringen.



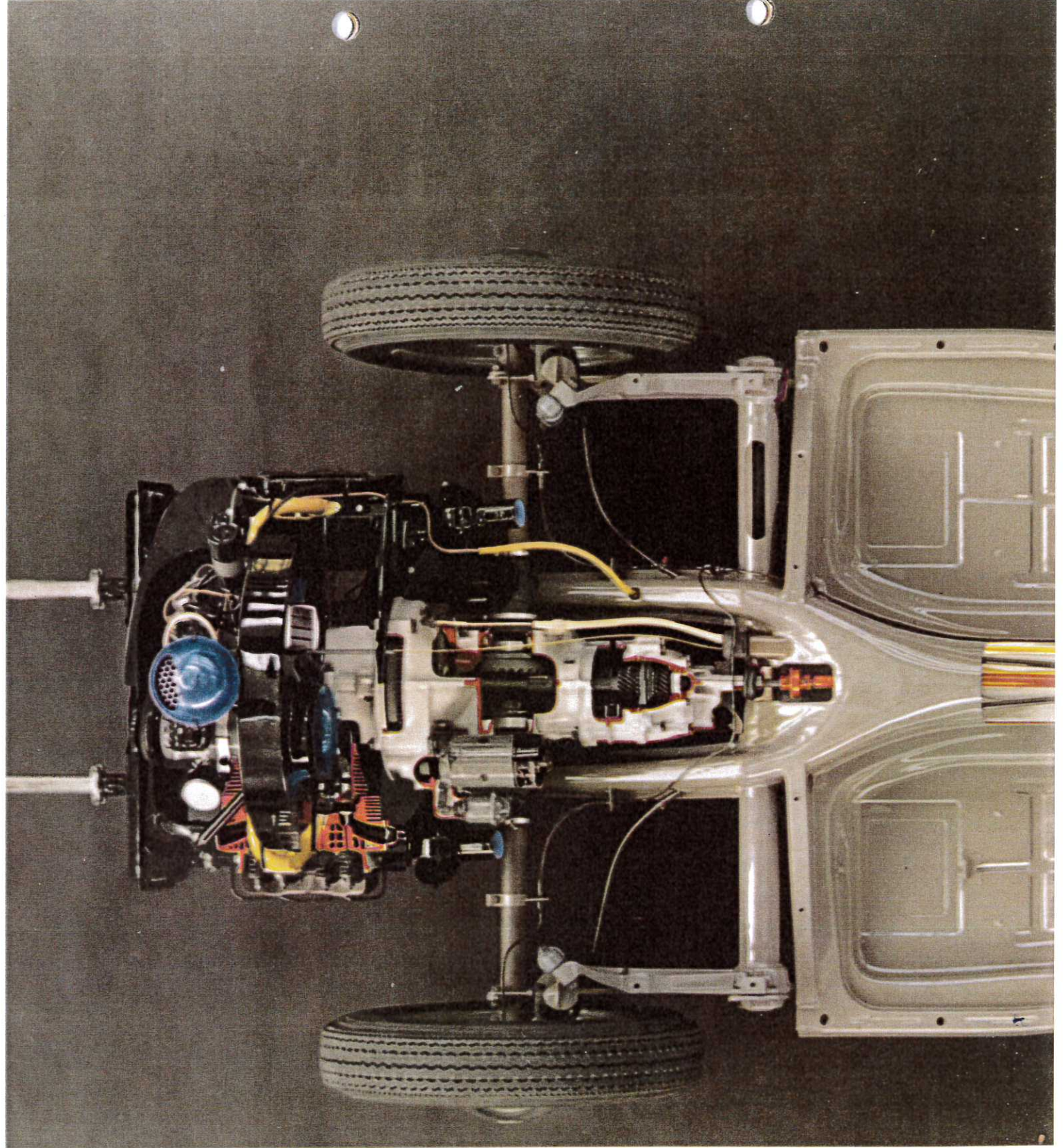
Ved byggingen av Volkswagen er det tatt sikte på å unngå unødig dødvekt i bilen. Derved utnyttes motorkapasiteten mer effektivt med en bedre driftsøkonomi enn ventet. Volkswagenmotoren er mange år foran sin tid. Den er laget av en legering av aluminium og magnesium, og veier bare 200 pund. Ved byggingen av Volkswagenmotoren iakttas en så stor grad av nøyaktighet at man kan utnytte motorkapasiteten i sin nye Volkswagen fra første stund. Fra starten av er det mulig å kjøre vognen hele dagen med en marsjhastighet på 115 km uten at motoren blir overanstrengt. Arbeidet er så nøyaktig utført at oljeforbruket er ytterst minimalt. Ved vanlig kjøring ligger bensinforbruket på ca. 0,75 liter pr. mil.



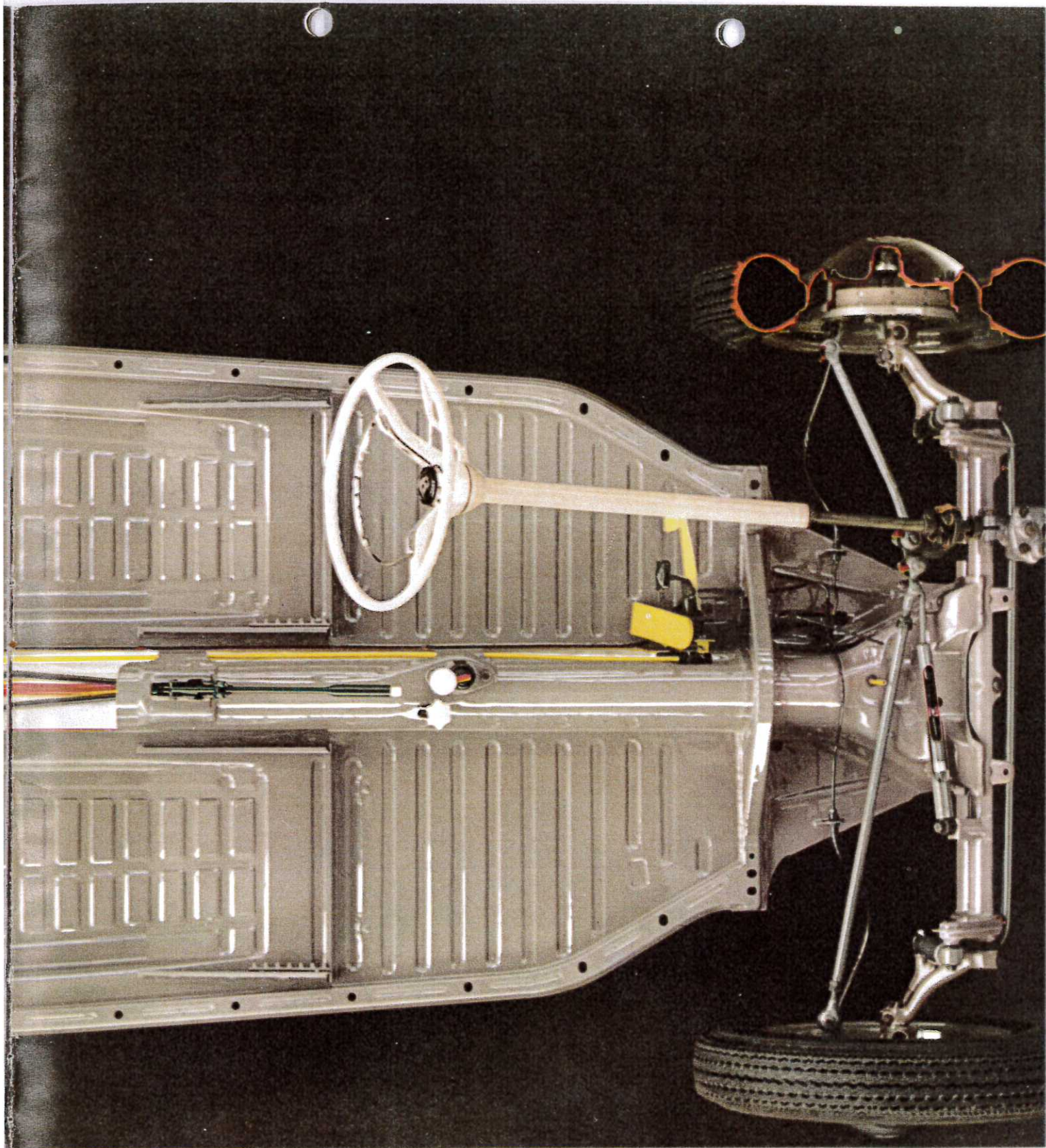
Å få service når man trenger det er intet problem for den som kjører Volkswagen. Autoriserte Volkswagen-verksteder, såvel her i landet som i over 130 land rundt omkring i verden, står til tjeneste. For en Volkswagen finnes det overalt mekanikere som er utdannet med de strengeste krav for øye. Det blir kun benyttet verktøy og maskiner som fabrikkens har godkjent.



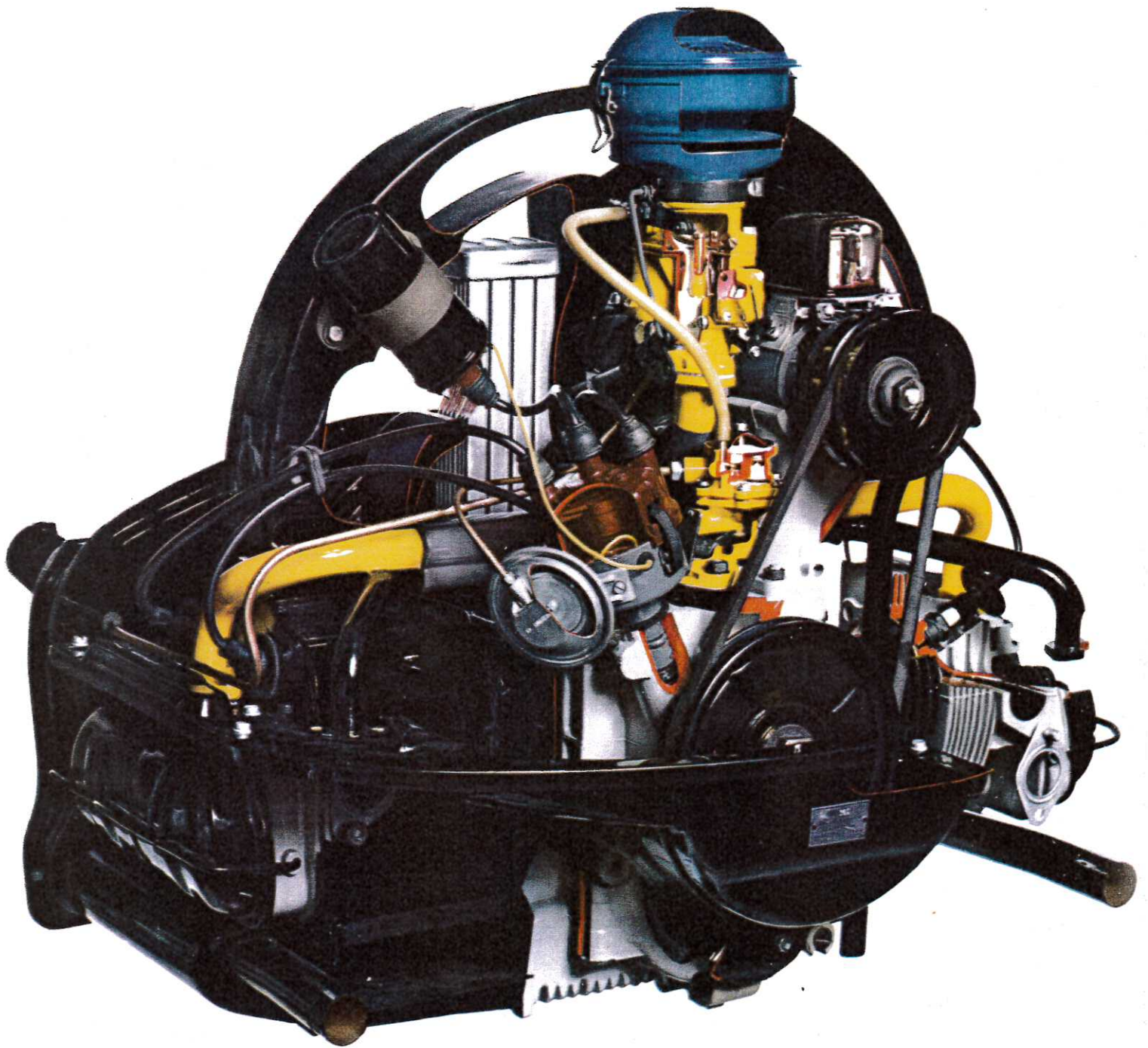
Omkostningene i forbindelse med Volkswagen-service er små og servicen utføres hurtig. Autoriserte Volkswagen-forhandlere har et godt assortert lager av originale Volkswagen-reservedeler. Volkswagen er bygget for å vare: gjennom et system med regelmessige inspeksjoner opprettholder man vognens robuste og vitale karakter. Volkswagen-servicen er like god og pålitelig som vognen selv.



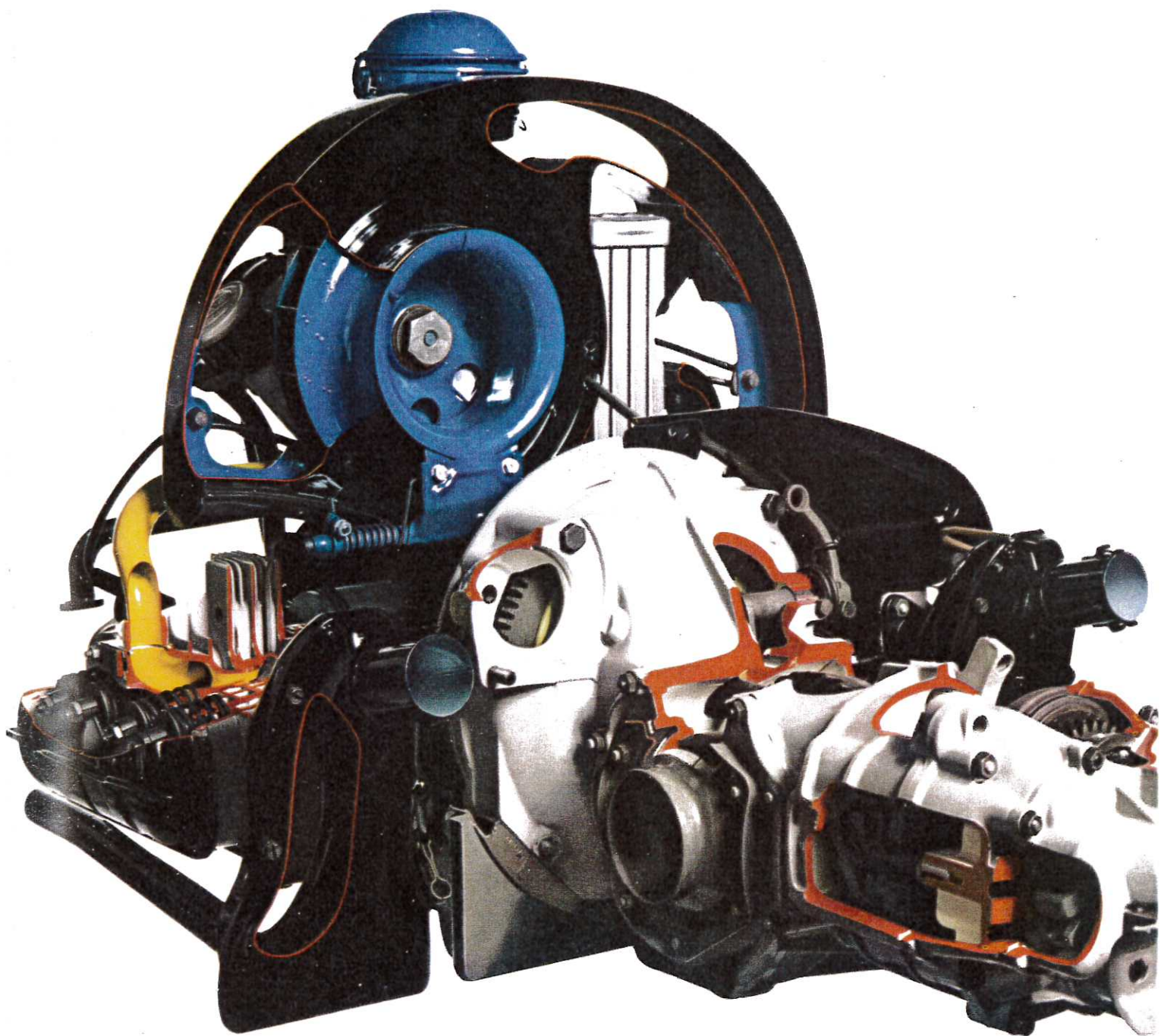
Det stabile karosseri og det uslidelige understellet på Volkswagen er så godt sammenpasset at de utgjør en organisk enhet. Ståltunnelen som danner sentrum i bunnplaten er vognens ryggrad. Den tjener som en beskyttende hylse for rør og kabelforbindelser, som bensinledning, bremseløsninger og ledninger for clutch og varmeapparat. Braketter for feste av jekken er en fast del av understellet. Dette muliggjør skifting av hjul på et minimum av tid. Før karosseriet sprøytelakkeres blir det dyppet i et korrosjonshindrende bad. Intet sted forblir blankt. Fjerner man stoff og bekleddning innvendig, ser man at Volkswagen er lakkert overalt, utvendig som innvendig. Det er en av grunnene til at Volkswagen-eiere uten bekymring kan parkere sine vogner i det fri, uavhengig av været. De vet at Volkswagen er lakkert også der hvor man ikke ser det, like effektivt og nøyaktig som vognen ellers.



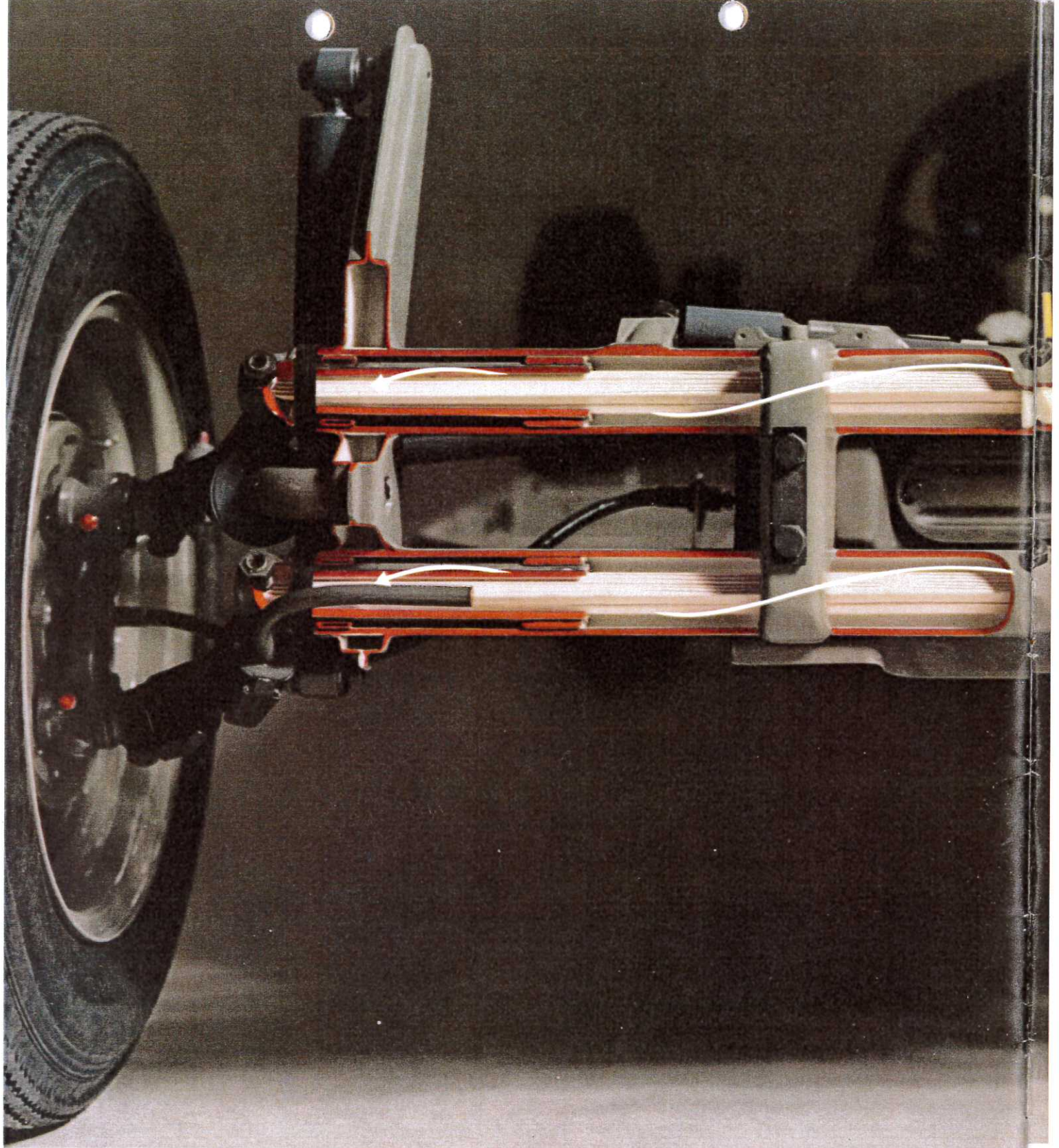
Volkswagenmotoren er fritthengende og fastskrudd til en flensj på gearkassehuset. Motordur og dur fra gearkassen holdes ute fra kupéen ved en effektiv isolasjon. Det er karakteristisk for Volkswagen at eieren spares for tid og omkostninger ved reparasjoner: motor og gearkassen kan skiftes ut i løpet av et par timer. Også forakselen kan med få håndgrep skiftes ut ved et hvilket som helst Volkswagenverksted. Den fullsynchroniserte gearkassen er av en robust konstruksjon og krever et minimum av vedlikehold. Alle trinn er like lett å sjalte, og takket være en riktig gradering medvirker gearkassen til den mest mulig økonomiske utnyttelse av motorens kapasitet — ved alle hastigheter, og omdreiningstallet i Volkswagenmotoren er et av de laveste som man kjenner ved noen automobil.



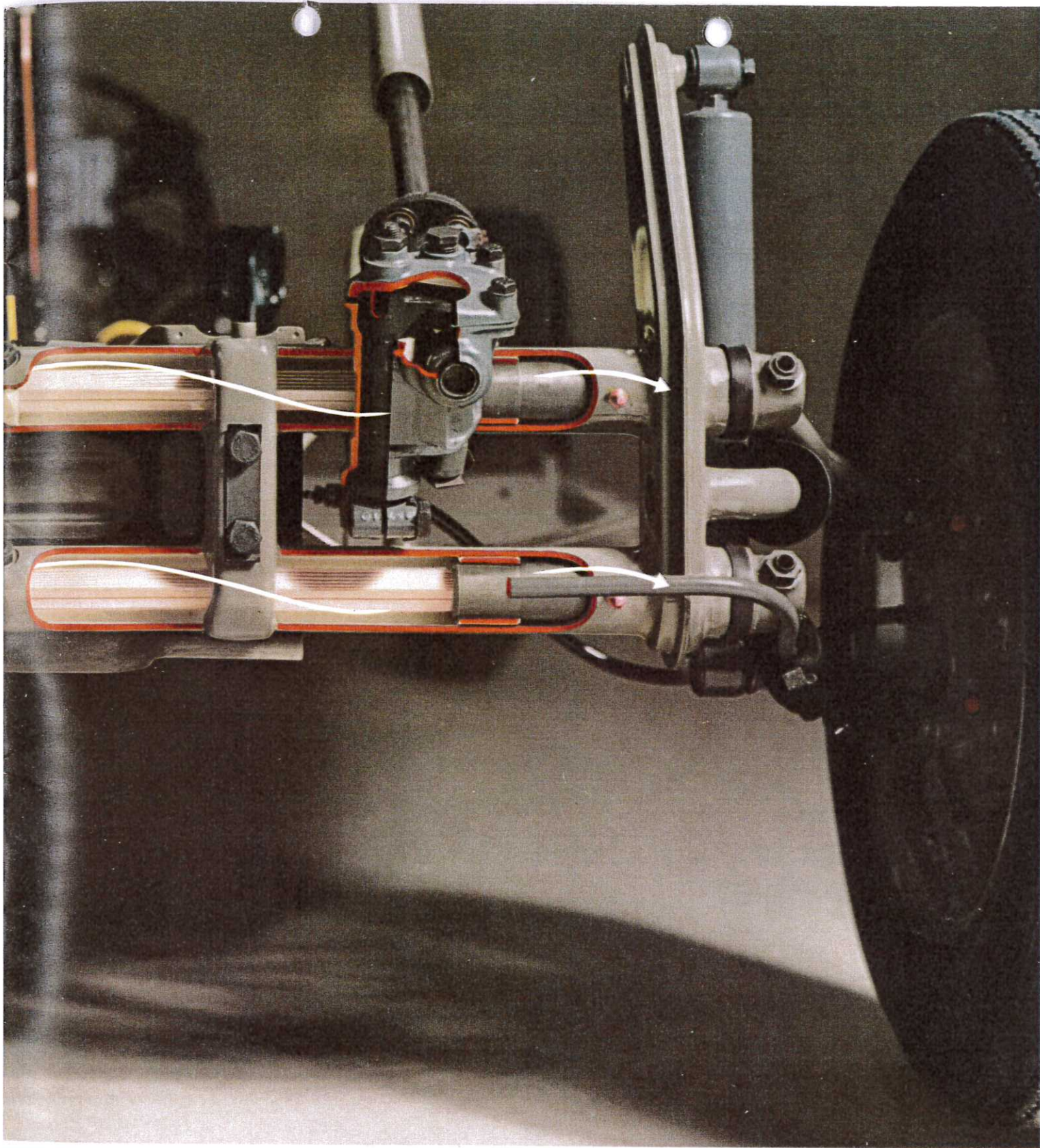
Den luftkjølte Volkswagenmotoren, som er støpt av en aluminium-magnesiumlegering, er et eksempel på presisjonsarbeide. Det er en firesylindret firetaktsmotor med toppventiler, to og to sylindre ligger overfor hverandre. Fordi sylindrene ligger horisontalt, får Volkswagenmotoren et lavt tyngdepunkt, og på grunn av sin kompakte byggemåte tar den liten plass. Som en typisk kortslagsmotor har den en ualminnelig lav stempelhastighet. Dette betyr mindre slitasje, lenger levetid og større utholdenhet ved kjøring over lange distanser. Forgasseren med automatisk choke og akselerasjonspumpe gir en overraskende akselerasjon og holder bensinforbruket lavt. Volkswagenmotorens oljekjeler, som stadig gir oljen den riktige temperatur, og enhver bevegelig del i Volkswagenmotoren blir smurt og avkjølet ved oljens stadige kretsløp.



Et typisk trekk ved Volkswagen er den kompakte og lett tilgjengelige enhet som dannes av motor, gearkasse og differensial. Automobilingeniører på besøk i Volkswagen-fabrikken legger merke til hvor meget håndarbeide det utføres ved monteringen, til tross for den høye grad av automatisering i bedriften. Og like meget tid benyttes til kontroll. Erfarne Volkswagen-spesialister kontrollerer hver enkelt motor i hver fase av monteringen og til slutt hele motoren når den er ferdigbygget. Den ferdige Volkswagen som kommer av montasjebåndet blir prøvet på en prøvestand, hvor motoren igjen kontrolleres i alle hastighetsområder. Før den siste inspektør setter sine initialer på frontglasset, blir hvert enkelt kjøretøy nok en gang gått helt over. En slik kontroll er det bare feilfrie Volkswagen som passerer. Hvor gammel en Volkswagen egentlig kan bli, kan ennå ingen si. De første Volkswagen som ble bygget sees stadig friske og effektive på landeveien.



Fjæringssystemet på Volkswagen karakteriseres ved torsjonfjærer som lar hvert enkelt hjul være uavhengig av de tre andre. Det er et prinsipp som ellers bare benyttes på kostbare sports- og racervogner. Forfjærene består av to torsjonfjærer, hver bygget opp av åtte herdede stållameller. Bakhjulene er uavhengig fjæret ved runde massive torsjonstaver av stål. Ved biler som har de konvensjonelle bladfjærer eller spiralfjærer er fjærings-effektiviteten begrenset. Torsjonsstavene hos Volkswagen har den egenskap at de reagerer omgående og hurtig ved dreining. Derved er de alltid klare til å ta imot slag fra veibanen, selv om disse følger tett på hverandre. Når Volkswagens hjul beveger seg over dårlige veier, vrir hver torsjonsstav seg uavhengig og fjærer lynsnart tilbake til sin opprinnelige form. Jo hardere støtet er, dess mere dreier stavene seg og dess sterkere er fjæringskraften som de avgir.



Det er en grunnregel i automobilteknikken at så stor del av vognvekten som mulig skal avfjæres. Resultatet er en mykere kjøring og en bedre kontroll av vognen, fordi færre tunge og uavfjærete deler kan svinge opp og ned på ujevne veier. Mens mange biler er bygget med massive uavfjærete deler (stiv bakaksel, mellomaksel, differensial, hjul, bremses og dekker) gir Volkswagens torsjonsfjæringssystem avfjæring av nesten hver del i bilen (unntatt dekker, hjul og bremses). Da Volkswagen har færre uavfjærete deler enn svært mange andre biler, reagerer den tilsvarende mer effektivt på sterke støt. I en Volkswagen opplever man mykere kjøring uten støt, uten hopp: selv når man glir over de dårligste veier har man vognen fast og sikkert under kontroll.



Mange blir forbauset over hvor rommelig Volkswagen er. I alle Volkswagenmodellene er det rikelig bevegelsesfrihet både i forsetene og i baksetet. Det er også overraskende stor bagasjeplass. To store koffertar og mindre pakker får lett plass under forpanseret (hvor reservehjulet også oppbevares). Bak ryggen på baksetet er det også et rommelig bagasjerom trukket med tekstil. Den best avfjærete delen av Volkswagen er reservert for passasjerene. Man sitter i myke, riktig utformete seter. De to forsetene kan under fart, og uavhengig av hverandre, stilles frem eller tilbake, liksom ryggen kan stilles i tre forskjellige vinkler. For sjåføren betyr dette blant annet muligheter for variasjon på lengere turer.



Alt i Volkswagen er oversiktlig og lett tilgjengelig. Alle instrumentene i Volkswagen er gruppert rett foran sjåføren. Gearstang, håndbrems og reguleringsknappen for varmeapparatet ligger bekvemt til. Bena kan man strekke når man kjører Volkswagen og alle de små behageligheter som man ventet å finne i en bekvem vogn er tilstede. Bensinmåler, automatisk vindusspyler, feste for sikkerhetssele, solskjerm, kleskroker, støttestropper og askebeger — til og med håndtak for medpassasjer og lomme i døren for sjåføren. Begge dører har stopper som holder dem fast i åpen stilling. Når De åpner Volkswagens brede dører, tennes taklyset. Alt i alt, De får inntrykk av hensiktsmessighet og komfort. Kjør Volkswagen og De vil få bekreftet dens verdensomspennende ry; Volkswagen er som ingen annen vogn.

MOTOR

Type	4-sylindret, 4-takts forgassermotor.
Sylinderanordning	To og to sylindre liggende overfor hverandre — boxermotor.
Ventiler	Toppventiler.
Sylinderboring	77 mm.
Slaglengde	64 mm.
Sylindervolum	1192 cm ³ .
Kompresjon	7.0
Maksimal ytelse	40 HK SAE v/3900 o/min.
Stempelhastighet	7.68 m/sek. ved 3600 o/min.
Smøring	Trykksmøring (tannhjulspumpe) med oljekjølere.
Oljeinnhold	2,5 liter.
Bensinpumpe	Mekanisk.
Forgasser	Solex fallforgasser 28 PICT med automatisk choke og akselerasjonspumpe.
Luftfilter	Oljebadluftfilter.
Kjøling	Luftkjøling med vifte, termostatregulert.
Batteri	6 V, 77 Amp.t.
Starter	Med magnetbryter og Bendixdrev.
Dynamo	Spenningsregulert, ytelse 180 Watt.

CLUTCH

Type	Tørr enplateclutch.
------	---------------------

GEARKASSE

Type	Fire gear, 1. til 4. gear synkronisert.
Oversetning	1. gear 3,8 3. gear 1,32 2. gear 2,06 4. gear 0,89 Revers 3,88

BAKAKSEL

Kraftoverføring	Ved kronhjul og pinjong med spiralskårne tenner over pendelaksler til bakhjulene.
Oversetning	4.375
Oljeinnhold	Gearkasse og bakaksel 3,0 liter. Fylling ved oljeskift 2,5 liter.

CHASSIS

Konstruksjon	Sentrallørramme med gaffelutforming bak. Bunnplatene er punktsveiset til rammen.
--------------	--

Foraksel

Hjulopphengning ved to bærearmer; to gjennomgående firkantete bladfyærer som er beskyttet i forakselrøret, krenningsstabilisator.

Bakaksel

Hjulopphengning ved pendelaksel og fjærplate; en rund torsjonstav på hver side montert i tverrgående rør.

Støtdemper

Foran og bak, hydrauliske teleskopstøtdempere, dobbeltvirkende. Spesial spindelstyring med delt parallellstag; 2,4 rattomdreining fra anslag til anslag. Hydraulisk styringsstøtdemper.

Styring

11 meter.

Svingdiameter

5.60—15.

Dekk

Platehjul 4J x 15.

Hjul

Fotbrems hydraulisk, virker på alle fire hjul. Håndbrems mekanisk, virker på bakhjulene.

Bremser

2400 mm.

Akselavstand

Foran 1305 mm, bak 1288 mm.

Sporvidde

40 liter, derav 5 liter reserve.

Bensintank

UTVENDIGE MÅL

Lengde:	4070 mm
Bredde:	1540 mm
Høyde:	1500 mm

VEKT I KG

Tomvekt	740
Nyttelast	380
Till. samlet vekt	1120

KJØREYTELSER

Bensinforbruk	Ca. 7,5 liter pr. 100 km i h. t. DIN 70030.
---------------	---

Hastigheter

Maksimal- og marsjhastighet
115 km/t.

Stigningsevne

1. gear	43,5 %
2. gear	22,5 %
3. gear	13,5 %
4. gear	7,5 %

Aksjeselskapet Auto

Lillehammer

Tellevn. nr. 51 606 - Postboks 153

Wister