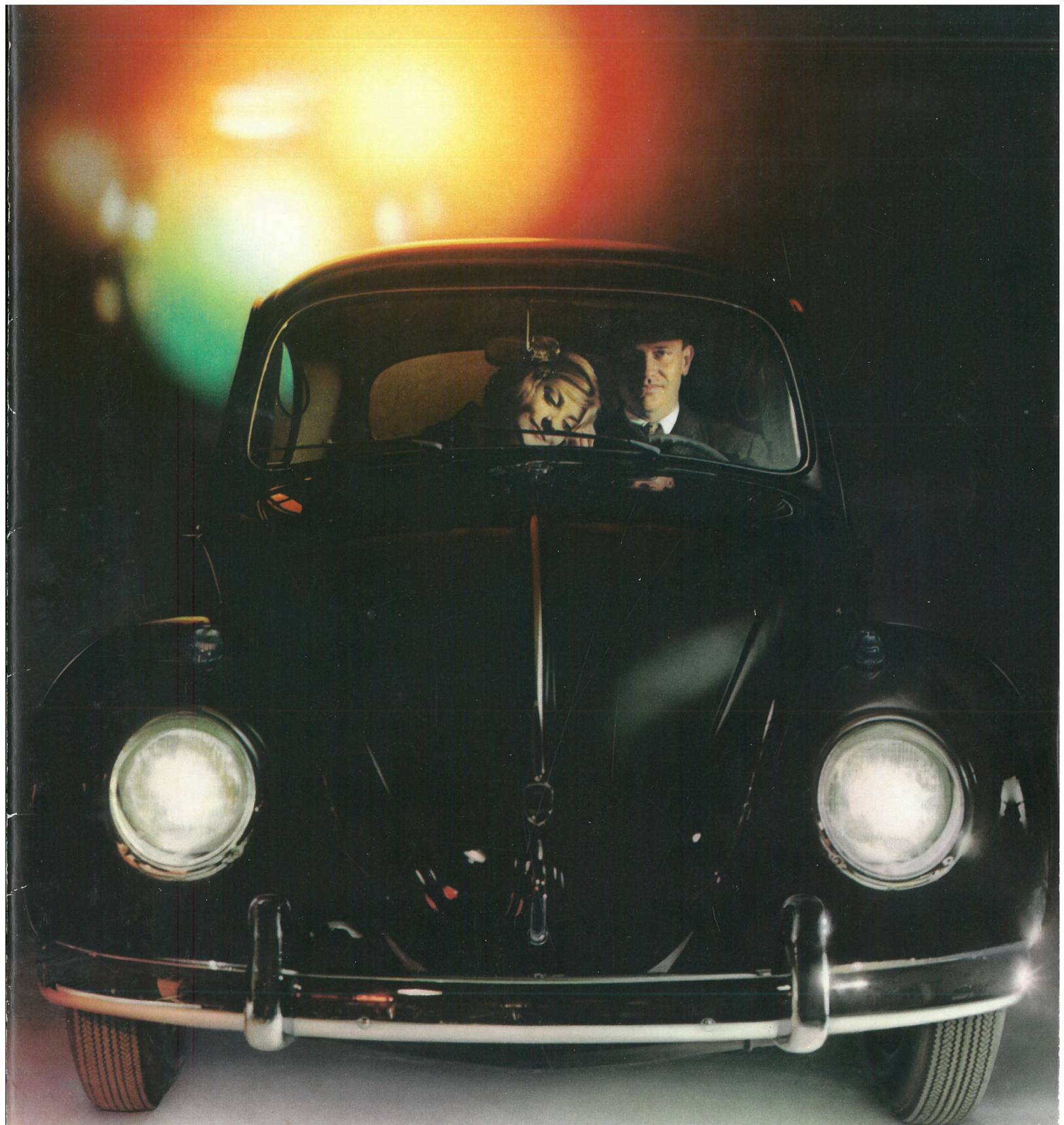
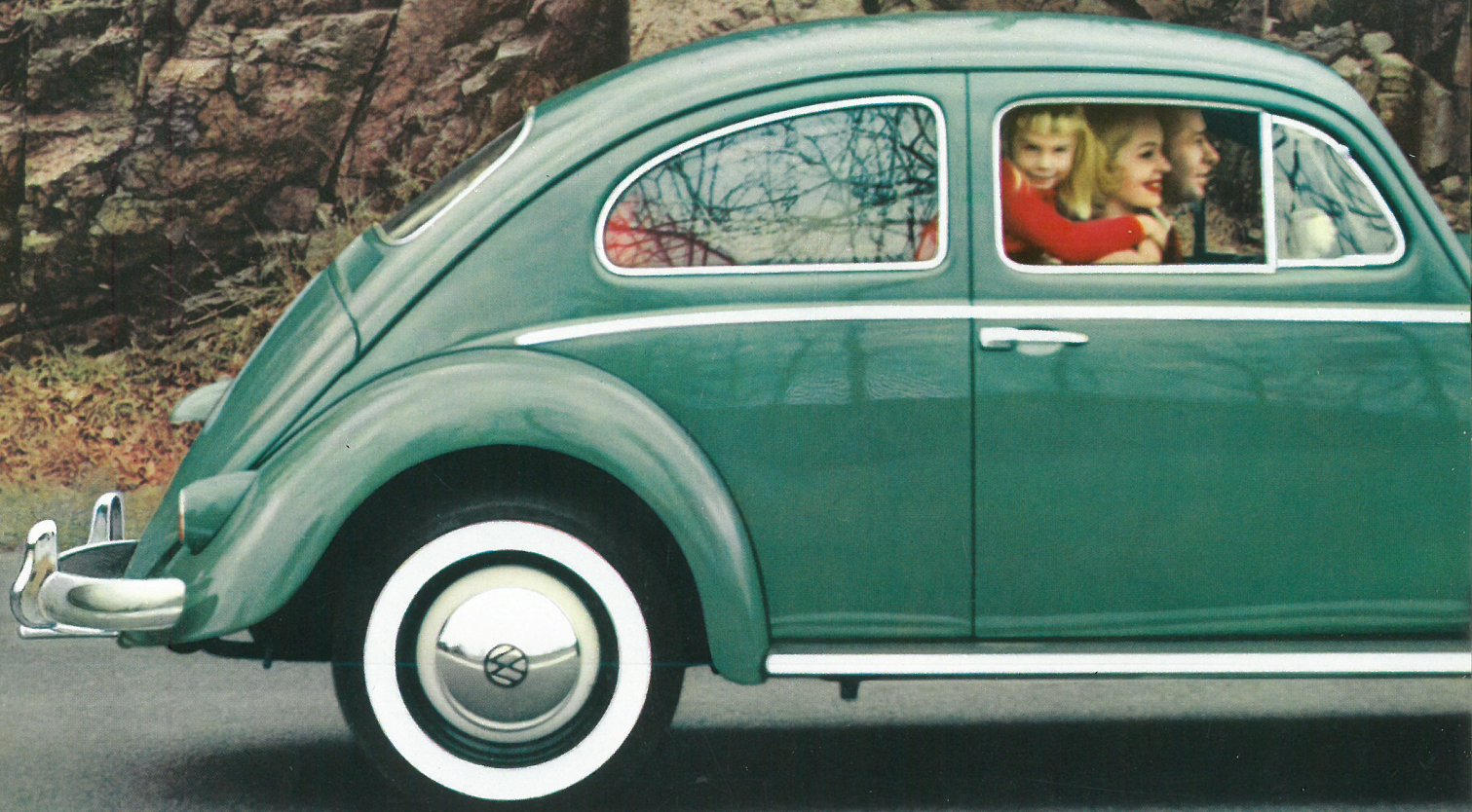




VOLKSWAGEN

... kvaliteten kommer først



Volkswagen kører overalt på alverdens landeveje i nord og syd, i øst og vest, og ingen er i tvivl, når man møder den; den karakteristiske form kendes af alle. Det tidløse karosseri er ikke alene karakteristisk, det er formålsbestemt. Det giver ringe luftmodstand og dermed bedre benzinøkonomi. Selv vognens underside består af en glat stålplade. Bevarelsen af den ydre konstruktion, der ikke er ændret siden vognens fremkomst, er et led i Volkswagens politik: nemlig at skabe et ærligt og fornuftigt automobil til glæde for de mange. Dette princip ligger til grund for hver eneste detalje i vognen og er forklaringen på det robuste kvalitetsprodukt, som Volkswagen er. Læg mærke til, hvor præcist arbejdet er udført på denne vogn! Kig den efter i sømmene, og De vil bemærke, at alt er solidt og gennemført arbejde, så godt som man ikke ofte møder det.



De kan altid stole på Deres VW, ligegyldigt hvor De kører. Den er udholdende, den fordrer ikke meget, og den er tidløs. Den kan blive ældre, men forældes ikke. Den ændres ganske vist hvert år; men ændringerne er af teknisk art og tilfredsstiller ikke tilfældige modeluner. Derfor er VW så eftertragtet, og derfor er gensalgsværdien så forbavsende høj. Når man een gang har kørt VW, bliver man ved med at køre VW. VW tilfredsstiller alle behov, hvad enten De bor i by eller land. Og så er det morsomt at køre VW, dens køreegenskaber er sporty og eminente, og den kan lide at blive kørt! Og VW er legende let at køre; der er ingen startvanskeligheder som følge af startautomatikken, og gearskiftet foregår uden »børsten tænder«, da alle 4 fremadgående er synkroniserede. Ikke mindst derfor er damerne også meget begejstret for VW.



Men hver eneste del – ja selv den allermindste detaille – bliver nøje gennemprøvet under produktionsprocessen. Denne kontrol er så nøje, at en vogn holdes tilbage i produktionen, blot der er en antydning af en ridse i lakken. Næsten 4000 mand på Volkswagen-fabrikkerne har heller intet andet at bestille end at kontrollere alle produktionsfacar; resultatet er blevet en vogn, der er bygget med så små tolerancer, at den f. eks. praktisk taget er lufttæt – man har endog hørt, den kan sejle. Rusten er den store fjende for en vogns metal, men der er specielt i Volkswagen gjort alt for at beskytte mod korrosion. Den er ikke alene beskyttet med 3 lag kunsthar-pikslak, men den har også gennemgået en særlig rustbeskyttelsesbehandling, hvor hele vognen er dyppet i et kar med rustbeskyttelsesmiddel, så også steder, De aldrig får at se, er behandlet.



De 3 modeller af de luxe udgaven er alle af samme gedigne kvalitet, men opfylder hver sit behov. VW-Cabriolet'en er udstyret med en kaleche, der er udover det sædvanlige. Den går ud over vindspejlet og lukker således fuldstændig vand- og vindtæt. Kalechen er foret og vatteret – og isolerer fuldkommen mod varme og støj. De kan således knapt høre, det regner, men må nøjes med at se det. Støtter og tværstænger er usynlige og skæmmer ikke. Bagruden er selvfølgelig af splintfri sikkerhedsglas, og den bliver ikke »mælket« ved knusning. VW-skydetags-Limousinen og VW-export-Limousinen er identiske bortset fra skydetaget. For den, der kan lide at fornemme vejret, men alligevel værdsætter den lukkede vogn, er skydetaget den rigtige løsning. Skydetaget åbnes og lukkes let under kørselen, og så slutter det fuldstændigt til i fugtigt vejr.

VW kommer frem overalt i hele verden, hvad enten De kører i brændende sol i Sahara-ørkenen eller i skingrende frost i polarområdet. Motoren kan ikke køres træt, lige meget hvor længe De kører – forklaringen ligger i luftkølingen. Luftkølingen giver endvidere en anden fordel, nemlig: færre mekaniske dele, mindre vægt og dermed mindre slid og bedre benzinøkonomi. Selvom De kører lange stræk i topfart under stærk varme holdes motortemperaturen nede. Køleluften tilføres motoren via en blæser, der arbejder i samme takt som motoren. En termostat – der reguleres af motorens temperatur – tilpasser automatisk den luftmængde, der kommer fra blæseren. En oliekoeler – som på de dyre sportsvogne – holder olien på den rigtige arbejdstemperatur. Derfor ingen køleproblemer med en VW; De behøver aldrig at holde på en bjergvej, fordi motoren koger.



Alt det vand en VW behøver, er det vand, De skal bruge til at vaske den i. De behøver aldrig at tænke på antifrysemidler, frostsprængt køler eller vandpumpe. Selv i den strengeste vinter kan De parkere Deres VW i det fri – De kan grave den fri om morgenen af en snedrive, og den starter, så snart De drejer tændingsnøglen. I løbet af få sekunder er motoren oppe på fuld arbejds-temperatur. Det kraftige varmeanlæg – der er standardudstyr – sørger for en hurtig og behagelig opvarmning af vognens indre. Defrosteren holder forruden fri for is og sikrer det fulde overblik. A propos vinter, så behøver VW ikke garage, da alle dele på VW er så godt beskyttet mod rusttæring. VW's væsen er fordringsløshed og ærlighed. Udover de normale smøringer og serviceeftersyn – henholdsvis for hver 2500 og 5000 km – behøver De ikke bekymre Dem for andet.



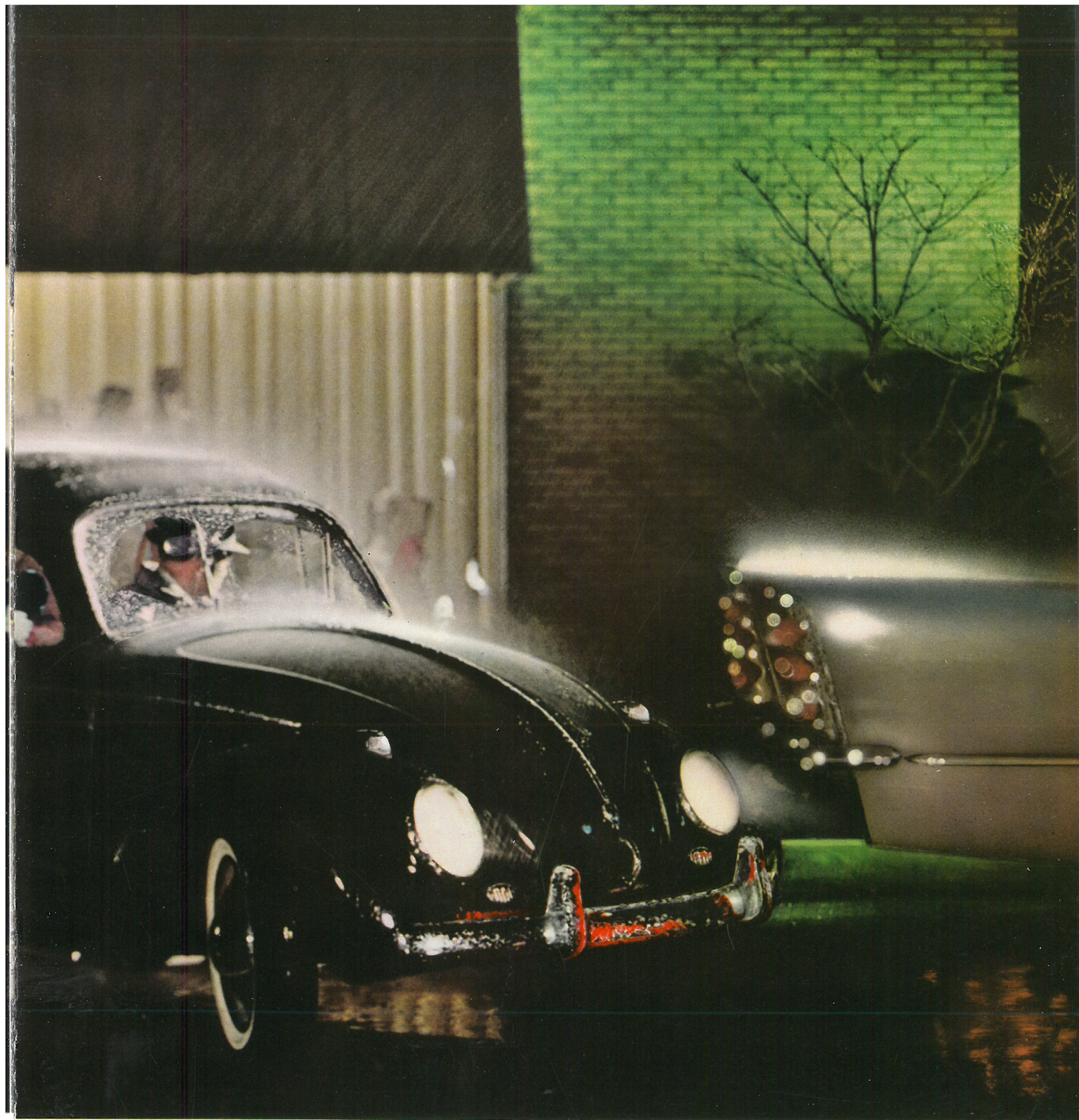
Volkswagen har hækmotor – det vil sige motoren ligger bag i vognen – dette system indebærer klart en række fordele. Motoren trækker for det første direkte på baghjulene, og man undgår derved den komplicerede transmission. Det direkte træk og den mindre vægt giver desuden bedre økonomi. Den forholdsvis ringe motorvægt i forbindelse med placeringen ovenover trækjulene giver VW en enestående evne til at komme frem over alt – gennem sne, is, mudder og sand – den giver simpelthen ikke op for noget. Det er blandt andet derfor, den har begejstret den hele verden fra de nord-norske-polarveje over Saharas sandmasser til den afrikanske jungle. Den elegant buede fronthjelm giver et glimrende udsyn på vejbanen og øger følelsen af sikker kørsel. Det er blandt andet derfor, at bilister, der har robust kørsel, altid kører VW; den holder mere, end den lover.



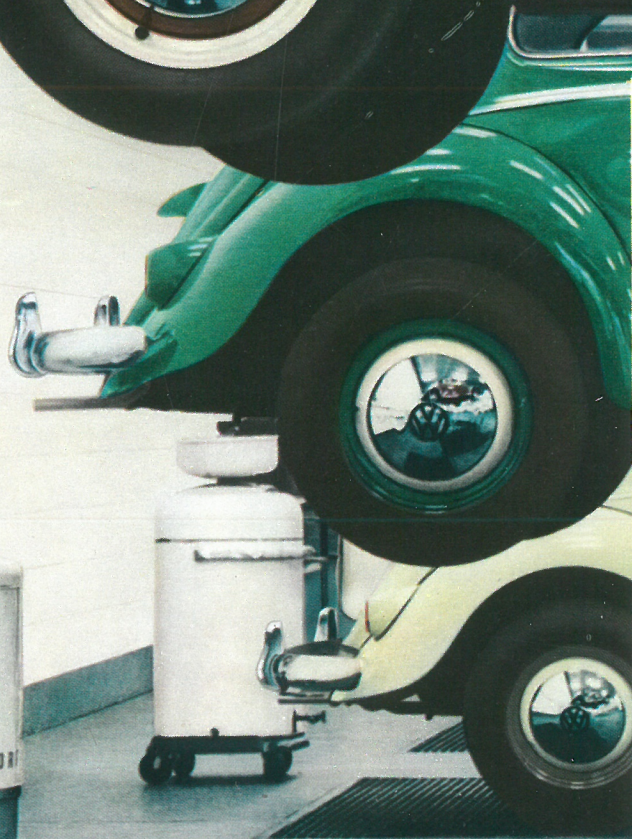
VW er kendt for sin fremragende vejbeliggenhed; den væsentligste forklaring herpå er vognens specielle affjedringssystem – en løsning, der er anvendt på dyre sportsvogne. Alle 4 hjul er uafhængigt affjedret, således at stød fra vejbanen kun kommer til hjulet og ikke når videre til karosseriet. Denne affjedring bevirker endvidere, at hvert enkelt hjul følger vejens konturer, således at der altid er fuld vejkontakt selv på de dårligste veje. En krævningsstabilisator sørger yderligere for vejstabiliteten og er særlig behagelig ved kurvekørsel. En styretøjsdæmper øger kørselssikkerheden ved at holde rattet i ro ved stød fra vejbanen og kraftig sidevind. Den eminente affjedring, der både har betydning for kørslen og behageligheden, betyder samtidigt mindre slid på vognen. VW er en familievogn, men har egenskaber, så den virkelig kan køres som en sportsvogn!



Det er altid en fornøjelse at sidde ved rattet i en Volkswagen og køre denne meget hurtigt reagerende og handy vogn. Rattet falder godt i hånden, og kørestillingen er forbilledlig. Det delte førersæde slutter fast om kroppen og støtter mod tværgående kræfter, og man har godt udsyn til alle sider. Det er en vogn, man kører langt og længe i uden at blive træt. En af grundene til denne karakteristiske køreglæde er naturligvis dens størrelse. Den kan parkeres i smuthuller, som mange andre må køre forbi. De vil også forbavses over, hvor hurtigt Volkswagen accelererer. Man dytter ikke af en Volkswagen, når lyskurven skifter til grønt! Volkswagen bremser lige så sikkert som den kører. De store hydrauliske bremses reagerer på det mindste tryk og giver absolut sikkerhed i trafikken. Styretøjet reagerer direkte og nøjagtigt og giver en sikker beherskelse af vognen.



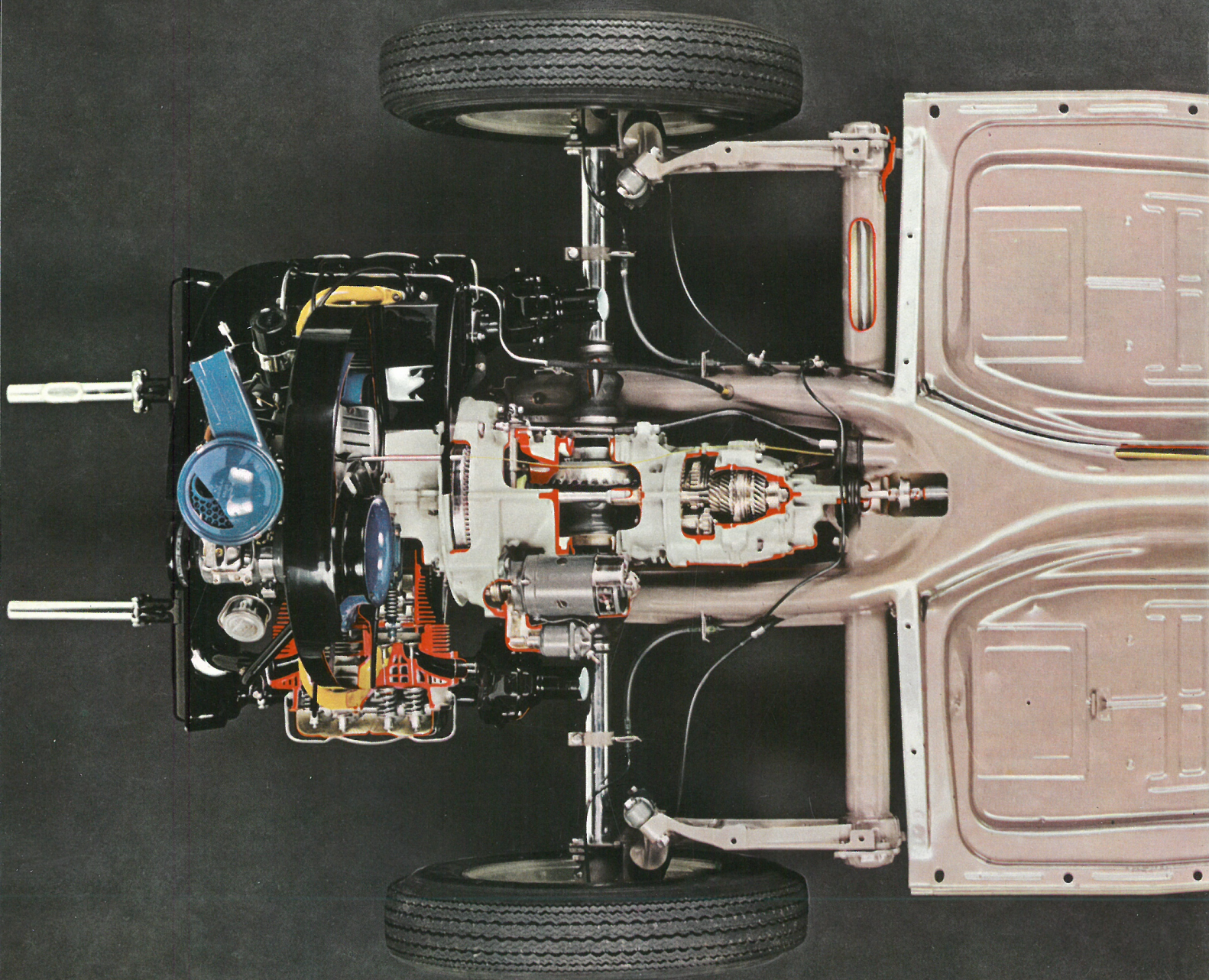
En anden vigtig grund til, at Volkswagen er så handy, er, at unødvendig vægt, som nedsætter motorens ydeevne og økonomi, er undgået. Volkswagen-motoren har i årevis været forud for sin tid, fordi den er støbt af en legering af aluminium og magnesium. Den vejer kun 100 kg, og den er så vel-tilkørt fra fabrikken, at man straks kan køre med fuld hastighed. Lige fra begyndelsen kan denne vogn køre en hel dag med 115/km./t., uden at motoren bliver overanstrengt. Den er konstrueret så præcist, at dens olieforbrug er yderst ringe. VW skal ikke omgås med forsigtighed, den er ikke sart; blot De behandler den fair og korrekt, holder den til daglig slid i mange år. Også benzinforbruget er ringe: under en prøvekørsel, hvor vognens økonomi skulle prøves, brugte VW-motoren på 100 km. kun 7 liter benzin. Ved hverdagskørsel er forbruget omkring 7½ liter pr. 100 km.



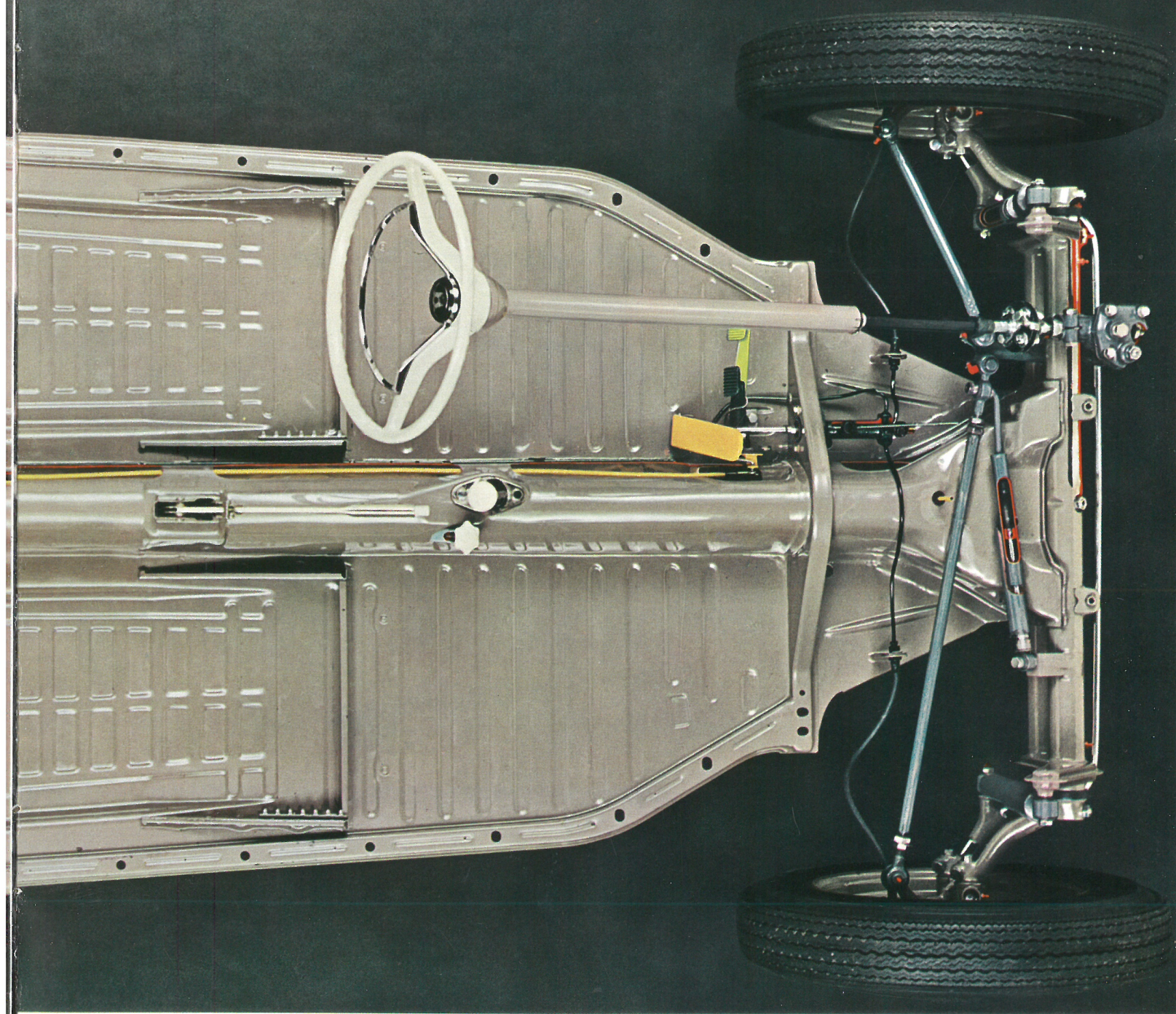
Det er ikke noget p
ejer at finde god se
det findes aut. V
giver en service – m
Og i mere end 130
får De den samme g
ensartede internati
mekanikere, der ha
VW-skole, bliver be
benytter kun værkt
ter og maskiner, c
Volkswagenwerk. V
nøjagtig og pålidel
Og al VW-service
Alle autoriserede V
parat med fagkund
stort, velassorteret
VW-reservedele. Li
blev VW bygget m
levetid. Regelmæss
mal service er alt, h
at den kan yde sit

problem for en VW-service. Overalt i landet er VW-værksteder, der man sjældent møder. I alle lande verden over er der gode service – efter internationale normer. Kun i Danmark er gået i en streng kontrol af VW, og de værktøjer, måleinstrumenter er godkendt af VW-service er lige så gode som vognen selv. Det er hurtigt og billigt! I Danmark forhandlere står i et godt skab og et meget stort lager af originale dele fra begyndelsen af bilen med henblik på lang levetid eftersyn og kontrol af hvad den kræver for at holde sig i bedste i mange år.

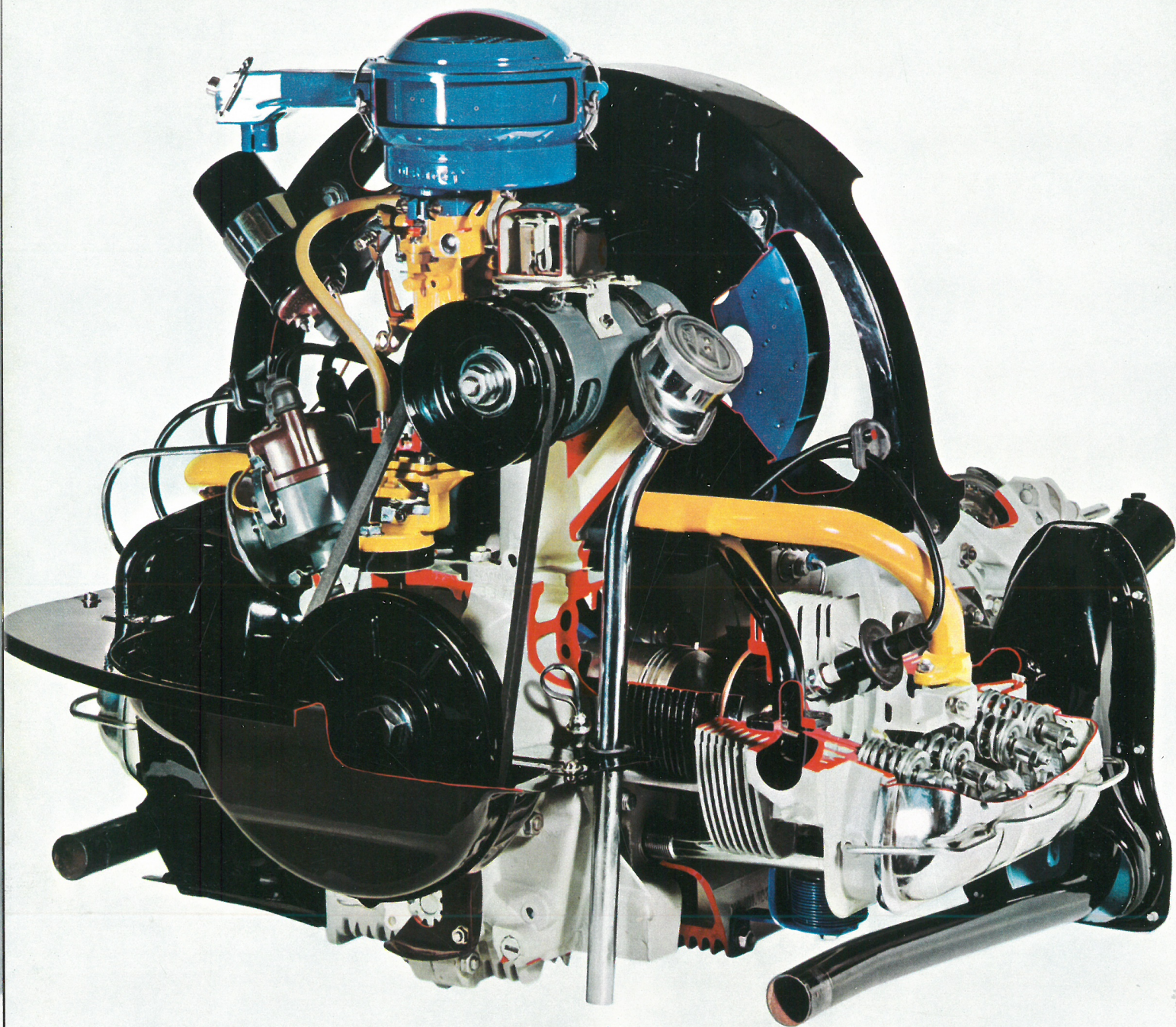




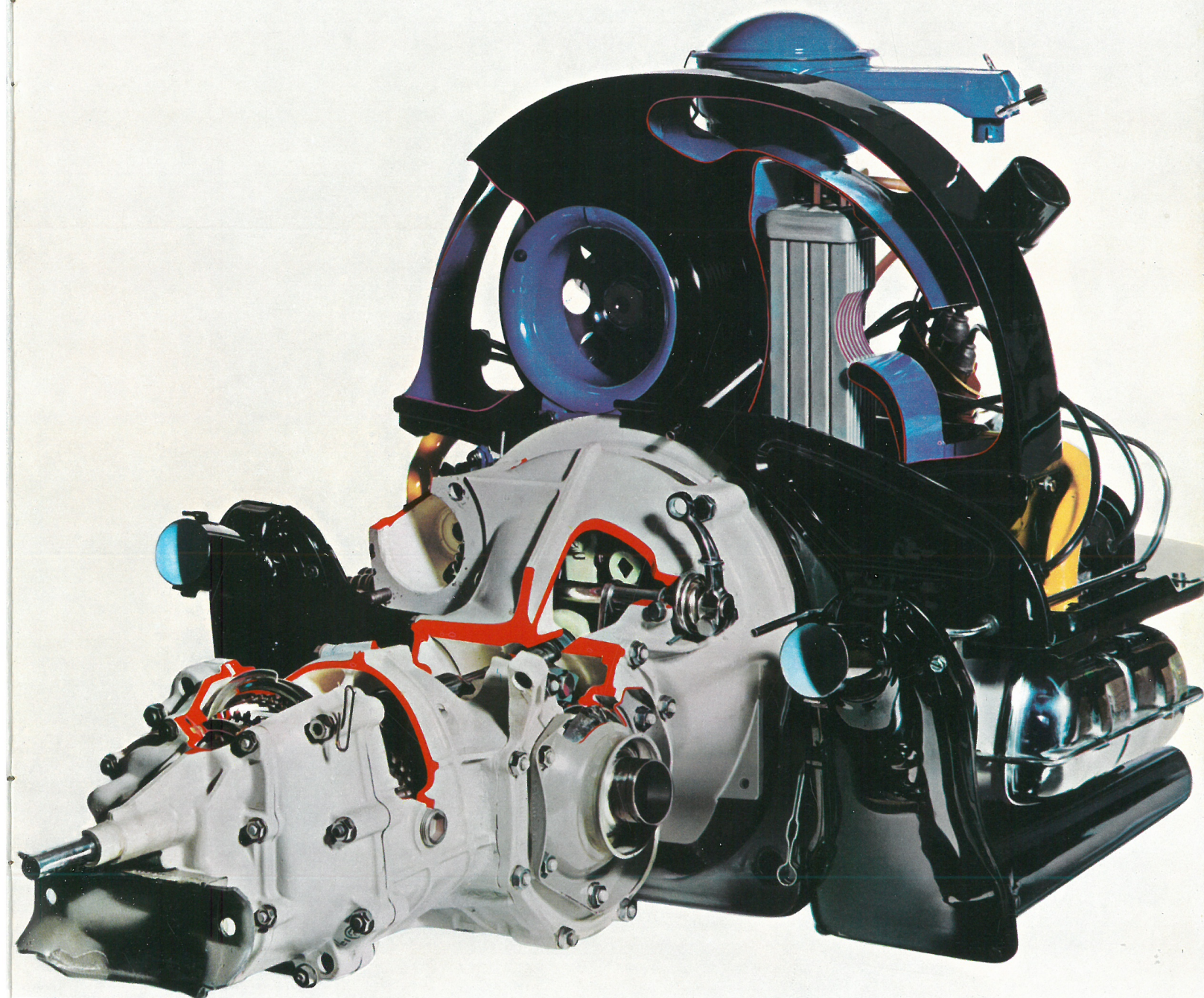
Volkswagens stabile karosseri og det uforgængelige chassiss er afpasset således efter hinanden, at de danner en robust enhed. Den stålkanal, der løber midt gennem vognens bund, er vognens ryggrad. Den beskytter også rørene og kablerne fra benzintilførslen, bremserne, koblingen og varmesystemet. Selv beslagene til donkraften er en fast bestanddel af chassiet. Det bevirker, at man skifter dæk både sikrere og hurtigere. Før lakeringen dyppes karosseriet i et kar med rustbeskyttelsesmiddel, således at hele vognen beskyttes mod rust og korrosion. Ikke et sted går fri. Hvis man fjerner vognens indtræk, ser man, at Volkswagen er lakeret overalt, udenpå og indeni. Det er grunden til, at VW-ejeren i al slags vejr parkerer i det fri. Han ved, at vognens lakering, også der hvor han ikke kan se den, er god og holdbar, fuldstændig som vognen i sig selv.



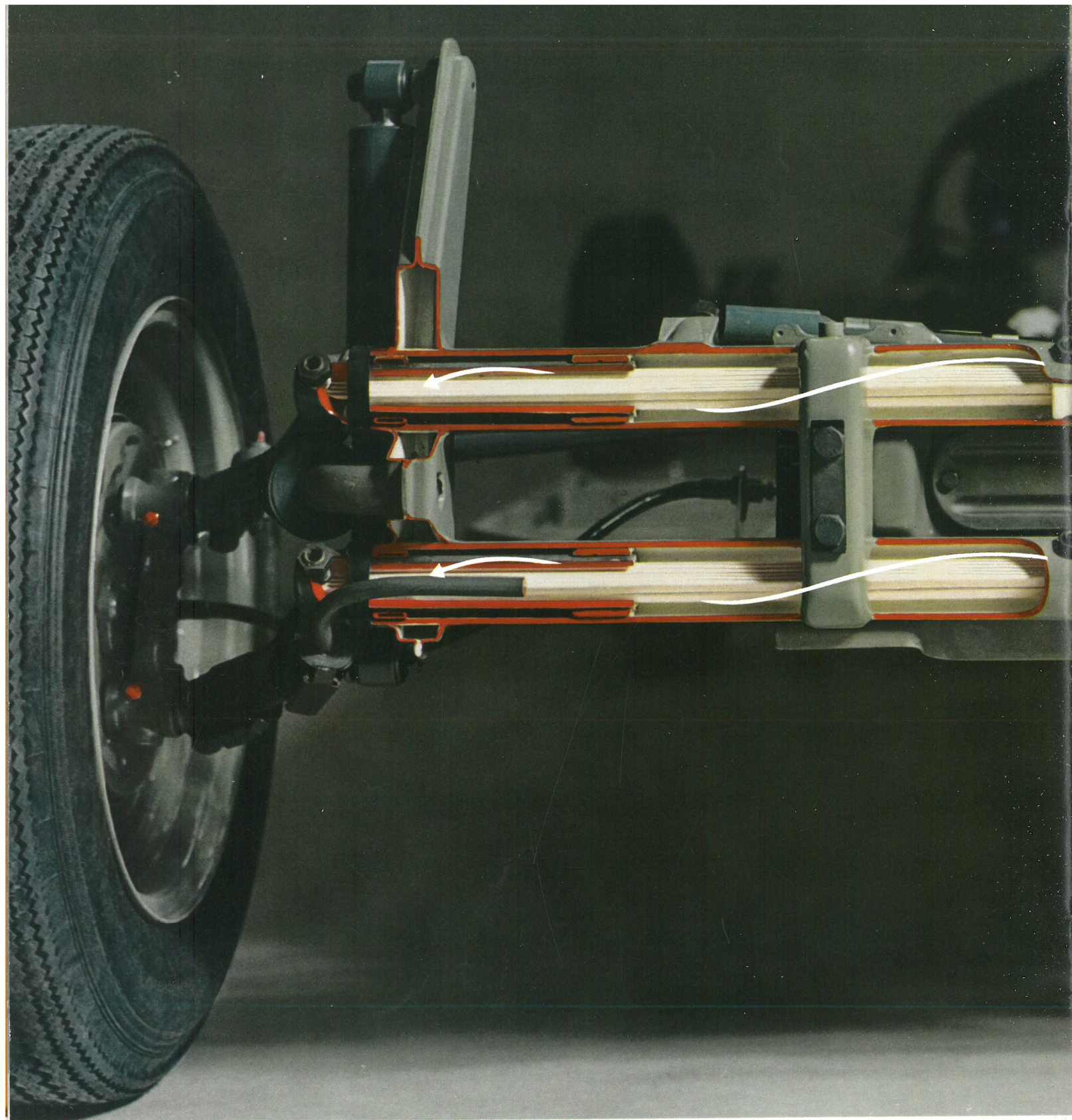
VW-motoren er boltet direkte på gearkassen. Støj fra motor og gear når på grund af en effektiv isolering ikke ind i vognen. Som et bevis på Volkswagens gode konstruktion kan nævnes, at motor og gearkasse kan udskiftes i løbet af 90 minutter. Også forakslen kan udskiftes ved ganske få tag af ethvert VW-reparationsværksted. Den helt synkroniserede VW-gearkasse er af meget robust konstruktion, og fungerer derfor fuldstændig gnidningsløst. Det er hurtigt og nemt at skifte gear. De enkelte gear i en VW har sådanne udvekslingsforhold, at de giver den højeste ydelse og den bedste økonomi. F.eks. er 4. gear egentlig et overgear. Ved kørsel i tophastighed er motorens omdrejningstal således forbavsende lille, når man sammenligner det med andre moderne vogne og dette er en af forklaringerne på motorens lange levetid og dennes minimale benzinforbrug.



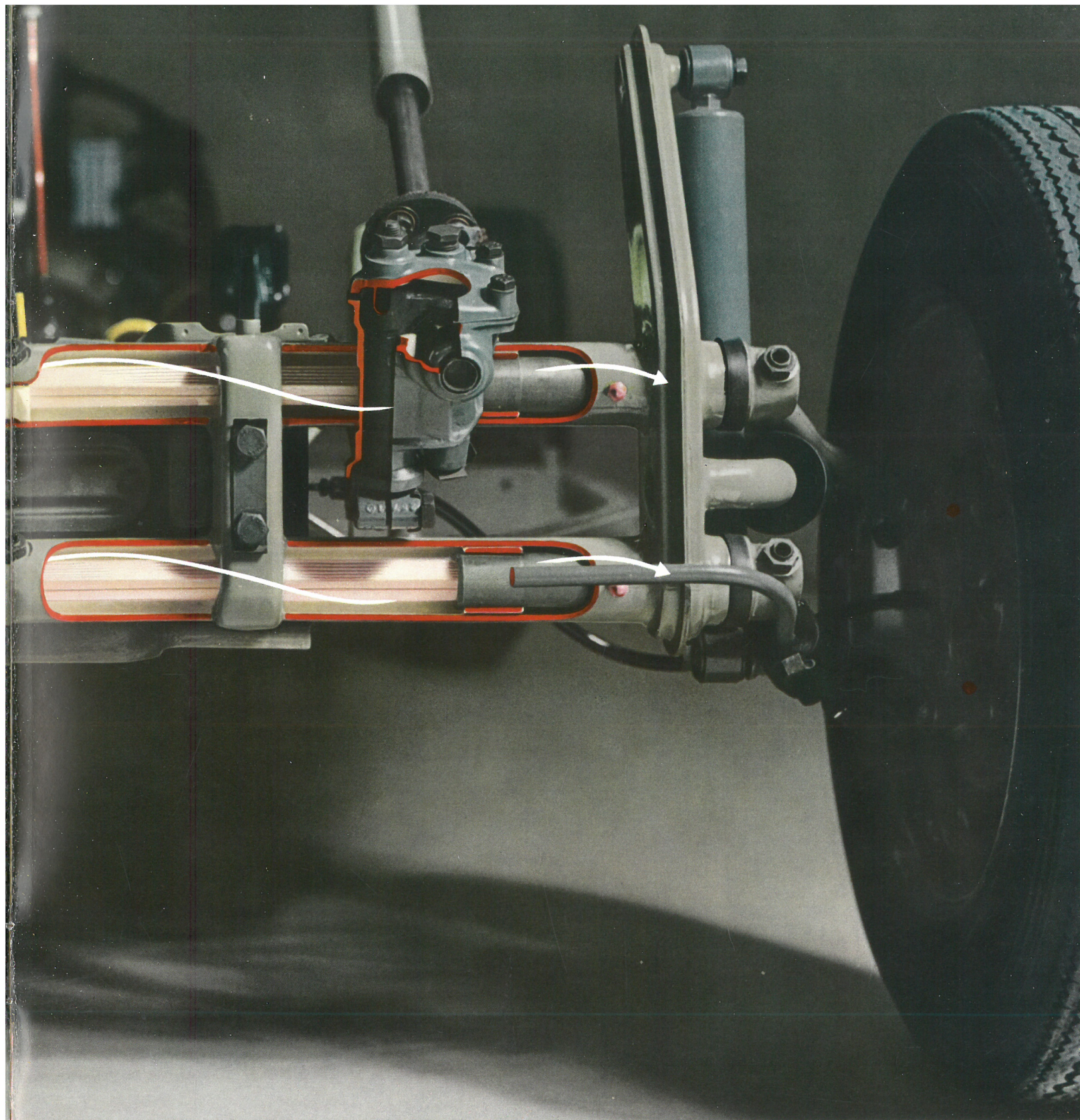
Den luftkølede VW-motor af aluminium/magnesium legering har en høj ydeevne og er et mønster på præcisionsarbejde. Det er en 4-cylindret topventilet 4-taktsmotor af boxer-typen. 2 cylindrer par ligger vandret over for hinanden. Dette betyder, at VW-motoren har et meget lavt tyngdepunkt, og den optager på grund af sin kompakte konstruktion ikke ret stor plads. Som en typisk motor med lille slaglængde har den usædvanlig lave stempelhastigheder. Det betyder ringe gnidning, lang levetid og udholdenhed på de lange stræk. Den enkelte faldstrøms-karburator med startautomatik og accellerationspumpe giver en forbavsende accelleration og holder samtidig benzinforbruget lavt. Da Volkswagens oliekoeler hele tiden regulerer oliens temperatur, vil denne altid have den rigtige smørekonsistens. Enhver bevægelig del af VW-motoren bliver smurt og afkølet.



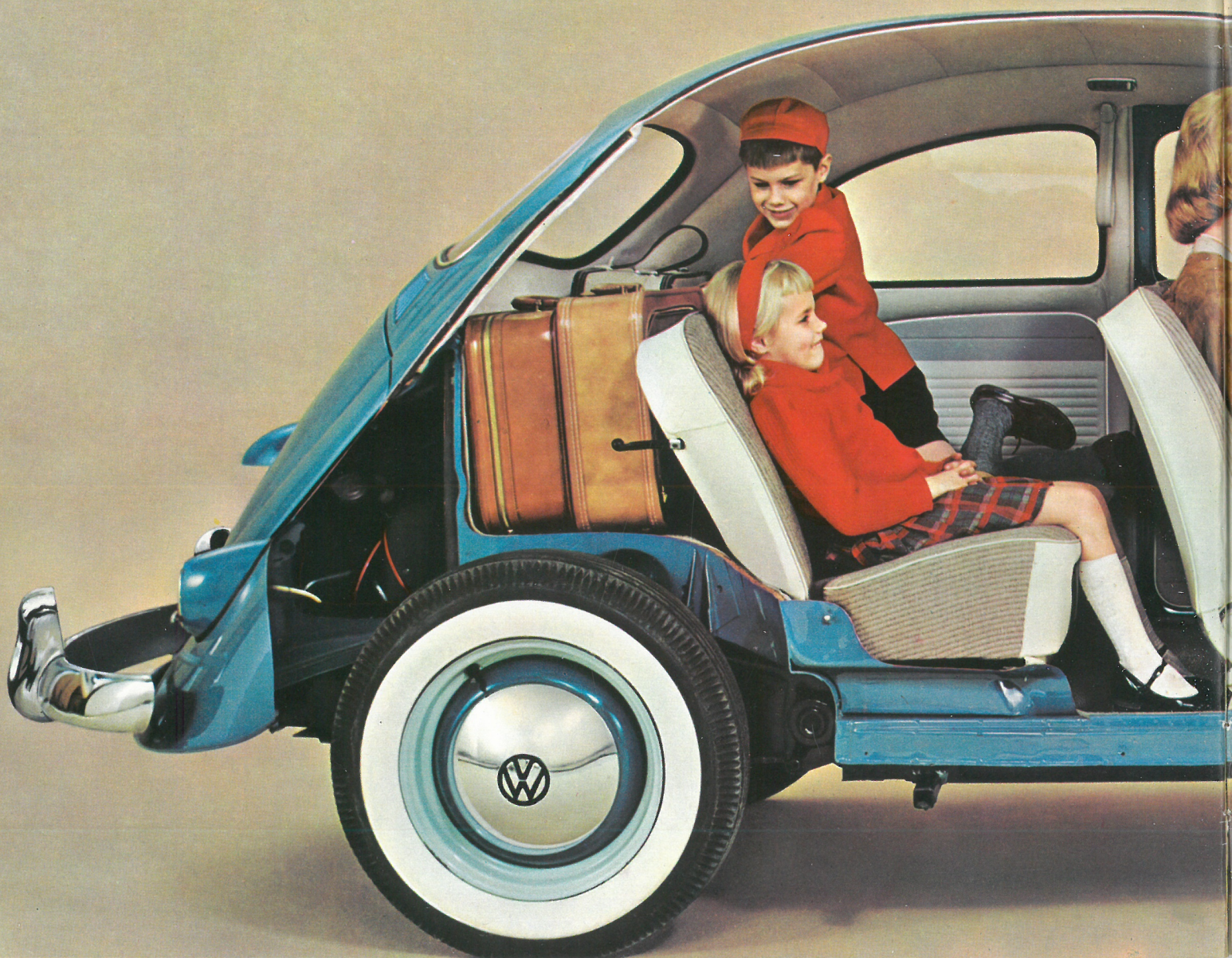
Automobilingeniører, der besøger det »fuldautomatiserede« Volkswagenwerk, bliver slået af, hvor meget der faktisk udføres i hånden. Men der anvendes næsten mest tid på kontrollen af vognen. Erfarne VW-specialister afprøver hver enkelt motordel i hver eneste produktionsfase og dette gentager sig til slut for hele motoren. Kontrollen omfatter på samme måde hele vognens fremstilling i alle faser – og når så endelig den færdige Volkswagen ruller af produktionsbåndet, bliver hver eneste vogn kørt til en prøvebane, hvor den så afprøves ved alle hastigheder. Før den sidste betroede inspektør sætter sine initialer på vognens vindspejl, bliver den prøvekørte vogn underkastet endnu en grundig inspektion. Kun fuldstændigt fejlfri Volkswagen klarer frisag. Ingen kan sige, hvor gammel en VW kan blive. De vogne, der produceredes først, kører endnu.



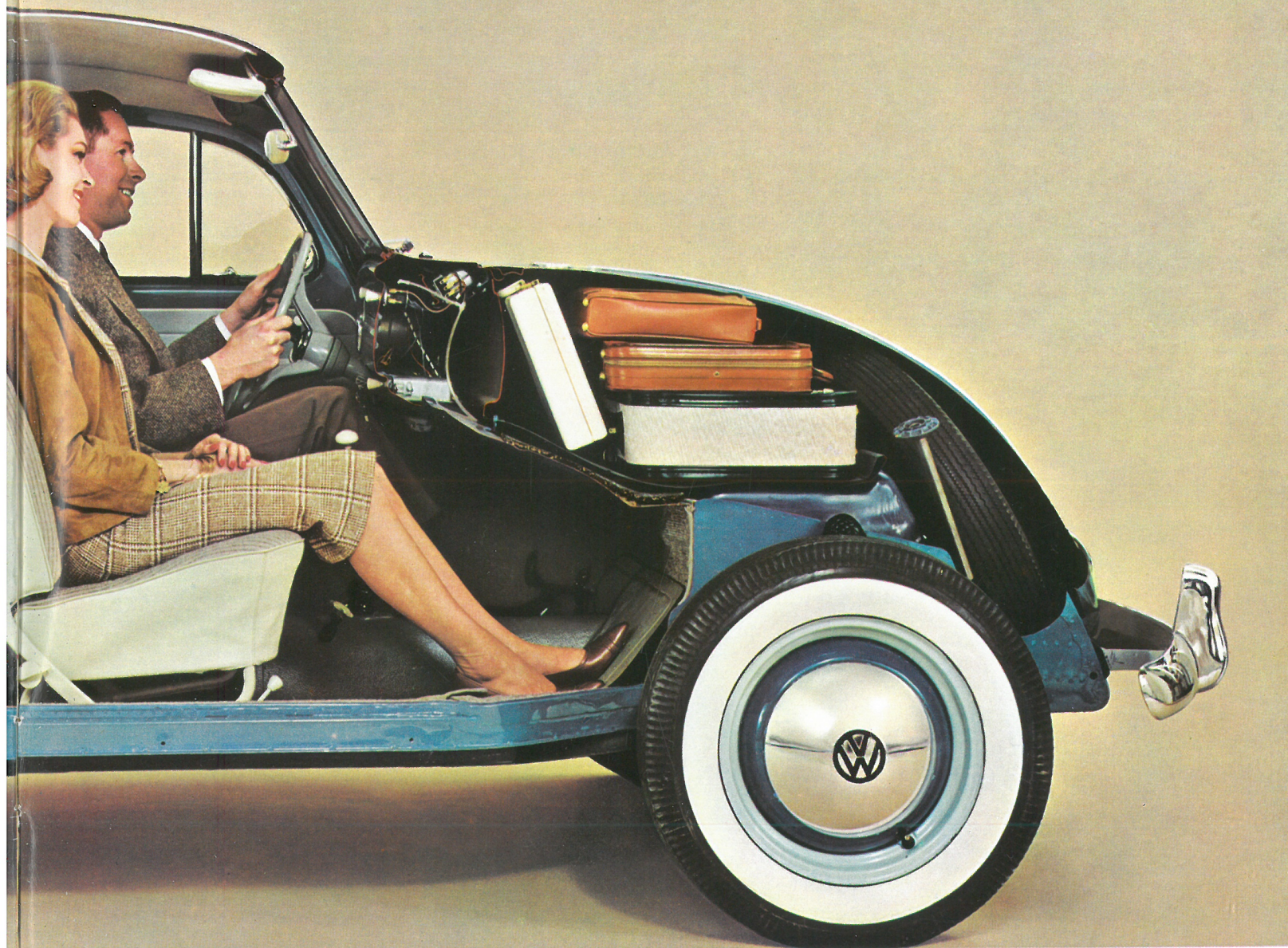
Volkswagens affjedring er ideel som selve vognen og består af torsionsstænger og hydrauliske støddæmpere. Alle 4 hjul er uafhængigt ophængt og fjedrer individuelt – en ting De rigtig værdsætter på hullet vej. Foran er hjulene affjedret af torsionsstænger, og hver af disse består af 8 hærdede stållameller, der sammen med to hydrauliske støddæmpere fuldender fjedersystemet. Baghjulene er ligeledes uafhængigt affjedret med torsionsstave og hydrauliske støddæmpere. Affjedringen sker ved vridninger af torsionsstavene og er lynhurtig. En ændring i hjulets stilling opfanges af torsionsstangen og tvinger hjulet til den oprindelige stilling. Affjedringen er progressiv, jo kraftigere stødet er, desto kraftigere er den fjederkraft, der udøves. Systemet forhindrer, at vognen går »i bund«. Dertil kommer også hydraulisk styretøjsdæmper og krængningsstabilisator.



Det er grundlov ved enhver automobilfremstilling at affjedre så meget af vognen som muligt. Dette giver for det første en blødere kørsel og dernæst et endnu større herredømme over vognen, fordi uaffjedrede dele på ujævn vej kan bringe vognen ud af balance. I Volkswagen er næsten alle dele – bortset fra hjul, dæk og bremses – affjedret ved torsionsstænger. Derfor oplever De i VW en tilpas blød og velafbalanceret kørsel uden stød og spring, selv på de dårligste gader og veje. Og De har altid vognen under fast og effektiv kontrol. Det geniale affjedringssystem blev konstrueret til VW ved dennes »fødsel« og er blevet stadig forbedret gennem de mere end 20 år, som Volkswagen nu har eksisteret. Dette system – der er en kostbar og meget effektiv løsning for sikker og behagelig kørsel – har dannet skole og indbygges nu i en lang række dyre sports- og væddeløbsbiler.



VW's rummelighed kommer som en overraskelse for mange. Alle VW modeller giver både på forsædet og på bagsædet rigelig bevægelsesfrihed. Den indregistreres her i landet til 4 personer; men der er god plads til 5 voksne af normal størrelse – og der er ingen, som sidder klempt. Der er overraskende god plads til bagage. Der kan ligge 2 store kufferter og småpakker under den let tilgængelige fronthjælm, der desuden rummer reservehjulet. Yderligere bagage lægger man bag bagsædet i det polstrede kuffertrum. Den bedst affjedrede plads i Volkswagen er reserveret til passagererne. De rejser i bløde formgivne sæder. De to forsæder kan let forskydes uafhængigt af hinanden frem og tilbage under kørslen, og ryglænene kan indstilles i 3 forskellige vinkler. Dette betyder for føreren en velkommen afveksling på langture, og passageren kan få en lille lur undervejs.



Alt i en Volkswagen er anbragt overskueligt og hensigtsmæssigt. Alle instrumenterne er i en VW anbragt direkte foran føreren. Gearstang, håndbremse, handskerum, varmereguleringen – alt ligger meget bekvemt inden for naturlig rækkevidde. Man kan strække benene i en Volkswagen! Og De finder i en VW alle de nødvendige bekvemmeligheder, som man forventer af en god vogn: Benzinur, den automatiske vinduesvisker, vinduesvaskeren, beslag til sikkerhedsbælte, solskærm, knage, sidestopper, askebægre – endog et håndtag for passageren og en dørlomme for føreren. Begge døre er forsynet med dørstopper. Når De åbner Volkswagens brede dør, tændes lyset i vognen. Overalt i en VW får De indtrykket af bekvemmelighed, hensigtsmæssighed og gedigen udførelse, der ligger i særklasse. Hvis De har en Volkswagen, så kender De det, har De ingen, så oplev den!

Tekniske data for VW-personvogn

Motor

Type	4 takts 4 cyl. boxermotor anbragt bag bagakslen
Cylinderanordning	To og to over for hinanden
Dimensioner:	
Boring	77 mm
Slaglængde	64 mm
Volumen	1192 cm ³
Kompressionsforhold	7,0:1
Ventiler	Topventiler
Ventiltolerance	Indsugn. 0,20 mm } Indstilles Udstød. 0,20 mm } v. kold motor
Konstantydelse	34 hk ved 3600 o/min. (DIN)
Smøring	Tryksmøring (tandhjulspumpe) med oliekoeler
Olieindhold	2,5 l.
Benzin	Mekanisk benzinpumpe
Karburator	Faldstrømskarburator Solex 28 PICT
Køling	Luftkøling med blæser automatisk reguleret ved thermostat
Batteri	6 volt 66 ampèretimer
Starter	Elektrisk, 6 volt, 0,5 hk
Dynamo	Spændingsreguleret, 6 volt, 180 watt ved 2500 o/min.
Strømfordeler	Med vacuum-regulator
Tændingsrækkefølge	1-4-3-2
Tændingstidspunktindstilling	10° før top
Platinaafstand	0,4 mm

Kobling

Type	Tør enkeltpladekobling
------	------------------------

Gearkasse

4 fremadgående gear, 1 bakgear, Exportmodel, Cabriolet, Karmann Ghia	4 fremadgående fuldsynkroniserede og støjsvage
Udvekslingsforhold	1. gear 1:3,80 2. gear 1:2,06 3. gear 1:1,32 4. gear 1:0,89 Bakgear 1:3,88

Baghjulstræk

Udvekslingsforhold	1:4,375
--------------------	---------

Chassiset

Fjedring foran	2 gennemgående bladfjederstænger
Fjedring bag	2 torsionsstave
Støddæmpere	Hydraulisk dobbeltvirkende for og bag
Styring	Spindelstyring med delt forbindelsesstang
Ratdrejning fra side til side	2,4 omgang
Mindste vendediameter	ca. 11 m
Hjul	Pladehjul 4J x 15
Dækstørrelse	5,60-15, slangeløse
Lufttryk:	
1-2 personer	1,1 atm. = 16 lbs. foran 1,4 atm. = 20 lbs. bagved
4-5 personer	1,2 atm. = 17 lbs. foran 1,6 atm. = 23 lbs. bagved
Hjulafstand	2400 mm
Sporvidde	foran: 1305 mm bag: 1288 mm

Mål og vægt

Længde	4070 mm
Bredde	1540 mm
Højde	1500 mm
Mindste højde fra jorden	152 mm
Tomvægt (køreklar)	740 kg
Tilladelig belastning	380 kg
Tilladelig totalvægt	1120 kg
Tilladelig forakseltryk	450 kg
Tilladelig bagakseltryk	670 kg

Benzin- og olieforbrug

Benzinforbrug efter DIN 70 030	7,5 liter/100 km
Olieforbrug	0,3-1,0 liter pr. 1000 km

Kapacitet

Bagaksel med gearkasse	3,0 liter
Bøholder til vinduesvasker anlæg	1,0 liter
Benzintank	40 liter, deraf 5 liter reserve

Køreydelse

Marchhastighed	115 km/t.
Stigeevne:	
1. gear	43,5 %
2. gear	22,5 %
3. gear	13,5 %
4. gear	7,5 %

Bremser

Fodbremse	Hydraulisk firehjulsbremse
Håndbremse	Mekanisk virkende på baghjulene

LODSEDEL № 2836

Oplev en prøvetur hos Deres aut. VW-forhandler:

til SKANDINAVISK MOTOR CO. ½ sommerspøg i forbindelse med børnehjælpsdagen:

»bliv DUS med en FOLKEVOGN en søndag fra kl. 10,00 til kl. 22,00«

Generalimportør

SKANDINAVISK MOTOR CO. ½
København Odense

De bestemmer selv dagen — vi henter Dem ligegyldigt hvor på Fyen — De bestemmer dagens rute og forskellige mål — og selskabet to personer — er vore gæster til ethvert måltid, enhver forfriskning dagen igennem. Når dagen er slut, bringer vi Dem atter tilbage.

Lodstrækningens resultat bekendtgøres i dagspressen den 12. september samt i vore vinduer Filosofgangen 19