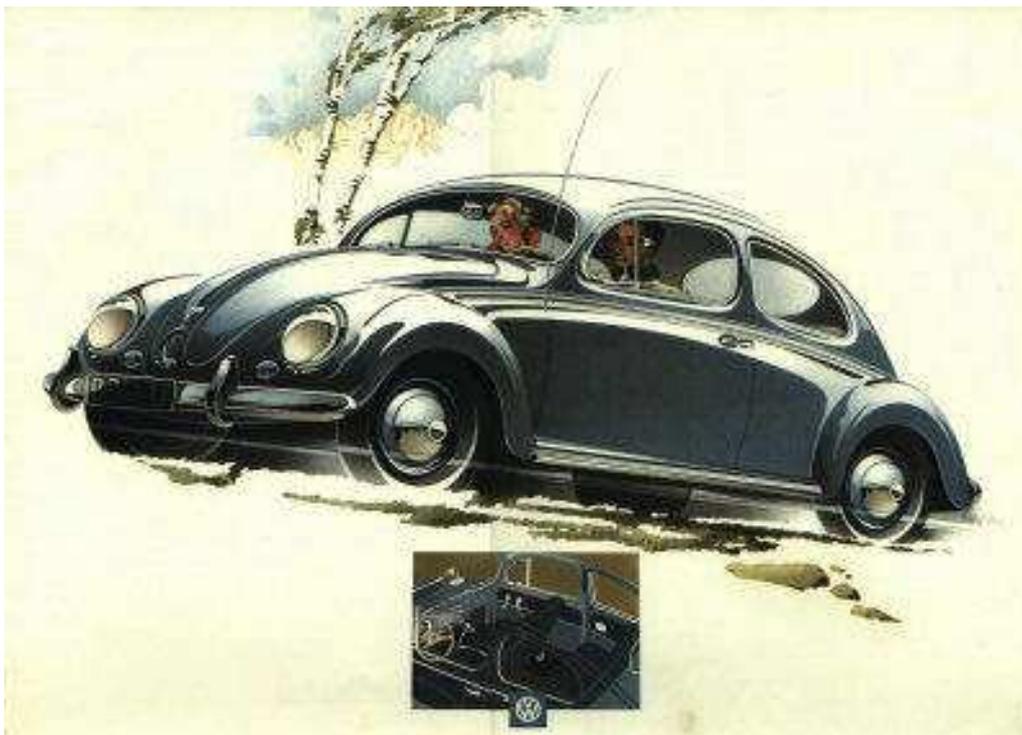


***L'HISTORIQUE
DE LA
VOLKSWAGEN TYPE 1
DE 1938 A 1960***
(plus couramment appelée Cox)



VOLKSWAGEN TYPE 1 – LA SPLIT : 1938-1953

- 1938



La KDF-wagen, type 38 est présentée au grand public en trois versions : berline, découvrable, et cabriolet.

Elle se différencie des modèles suivants par des bananes de pare-chocs, son feu stop arrondi qui deviendra éclairage de plaque, ses coins de capot arrière à angle droit, ses enjoliveurs lisses, son pot à sortie centrale et ses 48 fentes d'aération (42 seulement pour la série par la suite).

- 1938-1939

Type : 60.

Production : 210 ex, du 26/5/1938 au 1/9/1939.

Numéro de châssis : 38-000-001 à 38-000-210.

- 1940-1944

- 1945

- 1946

- 1947

Type : 11.

Production : 8890 ex.

Numéro de châssis : 063 797 à 072 743.

Numéro de moteur : 090 733 à 100 748.

Quelques chromes apparaissent, les feux arrière reçoivent un tour chromé frappé du sigle VW. La bobine passe sur le devant de la turbine. Un quatrième renfort est ajouté à la jupe avant. Les enjoliveurs reçoivent un gros sigle VW en relief. Début du service des pièces détachées.

- 1948

Type : 11.

Production : 19244 ex.

Numéro de châssis : 072 744 à 091 921.

Numéro de moteur : 100 749 à 122 649.

Le support de cric devient carré au lieu de rond. L'usine construit les prototypes de Hebmüller et du cabriolet Karmann. Heinz Nordhoff prend la direction de l'entreprise et l'exportation commence.

- 1949

Type : 11 (jusqu'au 2 juin 1949).

A partir du 2 juin 1949 : 11A (Standard), 11C (Deluxe/Export), 14A (Cabriolet 2 places), 15A (Cabriolet 4 places).

Production : 46154 ex, dont 360 cabriolets Karmann et 358 cabriolets Hebmüller.

Numéro de châssis : 091 922 à 138 554.

Numéro de moteur : 122 650 à 169 913.

Début mai 1949, châssis 102 948, nouveau système d'ouverture du capot avant par câble commandé de l'intérieur au lieu d'une poignée en L, identique à celle du capot arrière. Nouveaux pare-chocs nervurés, et nouvelles bananes. Modification du tableau de bord.

2 juin 1949, châssis 106 636, nouveau réservoir de 40 litres (au lieu de 32), le levier de réserve de la droite au centre du panneau sous le tableau de bord. Nouveaux enjoliveurs avec sigle VW plus petit, nouveaux feux arrière sans chrome, nouveau rétroviseur rectangulaire (au lieu d'ovale). Le système permettant de démarrer à la manivelle devient optionnel. Les boîtes à gants en tôle sont remplacées par un modèle démontable en carton, et cernées d'un jonc alu. Nouveau design du compteur (le logo VW disparaît).

1 juillet 1949 : Introduction officielle du modèle Deluxe/Export caractérisé par : des baguettes chromées sur les côtés, le capot avant et les marche-pieds, ainsi qu'un sigle VW en alu sur le capot. Les pare-chocs, les poignées, les tours de phares et les enjoliveurs sont chromés. Le klaxon passe sous l'aile avant gauche, et deux grilles rondes peintes en noir, dont une factice (sur l'aile droite pour cause de symétrie) apparaissent sous les phares. La forme de la plaque d'immatriculation jusque là emboutie dans le capot arrière disparaît. A l'intérieur, le volant à trois branches, les 2 tableaux de bord et tous les boutons passent du noir à l'ivoire. Une montre assortie au compteur prend place sur la droite du tableau de bord. Le rétroviseur reçoit un pare-soleil transparent. Les sièges sont désormais à glissières (mais restent à papillons sur le modèle Standard).

Août 1949, châssis 117 053 : les amortisseurs avant ne sont plus fixés sur le corps de train avant par le bas, mais par le haut.

Octobre 1949, châssis 128 116 : la roulette de pédale d'accélérateur devient plus grosse.

- 1950

Type : 11A, 11C, 11G (Découvrable), 14A, 15A.
Production : 81 979 ex, dont 2679 Karmann et 319 Hebmüller.
Numéro de châssis : 138 555 à 220 133.
Numéro de moteur : 169 914 à 265 999.

En mars 1950, le modèle Découvrable est disponible. Quelques modèles ont été construits avant mais uniquement sur commande et le toit en toile se roulait jusqu'aux deux lunettes arrières. La découvrable est disponible aussi en version Standard, et les grilles de klaxon sont maintenant en aluminium poli. Le moteur reçoit un régulateur de refroidissement automatique. Les modèles Deluxe/Export sont désormais équipés d'un système de freinage hydraulique, sauf les Hebmüller qui comme les Standard conservent les freins à câbles. Les Deluxe/Export reçoivent aussi un nouveau volant à 2 branches couleur ivoire. Les Cabriolets Karmann reçoivent un renfort sous le pare-brise qui oblige à déplacer les flèches derrière les portes.

- 1951

Type : 11A, 11C, 11G, 14A, 15A.
Production : 93709 ex, dont 4009 Karmann et 1 Hebmüller.
Numéro de châssis : 220 134 à 313 829.
Numéro de moteur : 266 000 à 379 470.

Les berlines Deluxe/Export et découvrable, ainsi que le cabriolet Karmann reçoivent un badge aux armes de Wolfsburg, au-dessus de la poignée de coffre. Deux trappes de ventilation supplémentaires sont ajoutées à l'avant (le cabriolet ne les reçoit qu'à partir de la coque 3811).

Châssis 244 054 : Les amortisseurs à bras sont remplacés par des amortisseurs télescopiques.
Châssis 244 667 : Les Deluxe/Export reçoivent un jonc chromé autour du pare-brise.

- 1952-1953

Type : 11A, 11C, 11G, 14A, 15A.
Production (1952) : 114 327 ex, dont 4748 Karmann et 13 Hebmüller.
Production (1953) : 57 928 ex.
Numéro de châssis : 313 830 (1/1/1952) à 397 022 (30/9/1952) et 397 023 (1/10/1952) à 454 951 (31/3/1953).
Numéro de moteur : 379 471 à 551 113.

1 octobre 1952. Nouveaux feux (à cœur), capot arrière, cabochon, poignées avant et arrière (en T), baguettes, grilles avant (ovales), pare-chocs (lisses). Joncs aluminium autour des vitres latérales et arrières. Nouveau tableau de bord (le compteur est face au conducteur), volant, boîte à gants (avec porte et bouton poussoir), rétroviseur (coins ronds). Introduction des déflecteurs. Le starter manuel passe du châssis au tableau de bord, et l'éclairage intérieur de l'arrière à gauche. Le compartiment moteur est insonorisé. Côté mécanique, la boîte voit ses rapports 2,3 et 4 synchronisés; Les jantes qui étaient de 3x16 passent à 4x15. Fin mars 53, la vitre arrière en deux parties est remplacée par une unique vitre ovale, c'est la fin des splits.

VOLKSWAGEN TYPE 1 – L'OVALE : 1953-1957



- 1953

Châssis : 1-0454 951 à 1-0575 414.

En mars '53 la première Ovale sort des chaînes de montage. Les propriétaires de coccinelles se plaignant du manque de visibilité vers l'arrière avec les 'Split Window', Volkswagen leur propose cette nouvelle vitre ovale. Chez Volkswagen, de nombreux changements arrivent.

En octobre '52, VW introduit un tout nouveau modèle; bien qu'il ait encore une vitre arrière 'Split', il était totalement remodelé. Les freins sont améliorés, la boîte synchronisée sur les rapports 2,3 et 4, et le véhicule est beaucoup plus silencieux.



Des déflecteurs d'air sont ajoutés aux portes, les grilles d'avertisseur rondes sont remplacées par des modèles ovales, les 'feux à cœur' apparaissent; ce qui donne à l'engin deux feux de stop au lieu d'un seul situé dans l'éclairage de plaque.

Les jantes passent de 16" à 15", offrant une tenue de route moins 'dure'. L'instrumentation est modifiée pour devenir ce que l'on appelle le 'tableau de bord d'Ovale', avec la grande grille de haut-parleur au centre, le compteur juste derrière le volant, et la boîte à gants unique avec porte.

Ces engins, « Ovale d'avant les ovales », ou comme les appellent les anglophones "Oval dash Split" (Split à tableau de bord d'Ovale) portent aussi le surnom de "Zwitter".

En mars '53, Volkswagen introduit la vitre arrière ovale sur les berlines. Les gens se plaignaient jusque là d'une vitre trop petite sur les modèles d'avant '53; en fait - et au grand dam des passionnés - beaucoup de propriétaires avaient déjà coupé la barre centrale de la vitre arrière de leur Split, pour améliorer la visibilité.

La nouvelle vitre arrière ovale offre au conducteur une visibilité meilleure de 23%. Depuis les origines de la Volkswagen, c'est le premier changement visuellement significatif.

Les modèles Export Deluxe reçoivent de nouvelles baguettes, brillantes et anodisées, ainsi que de nouvelles manivelles pour les fenêtres, remplaçant alors les anciennes pièces en aluminium moulé. Le cendrier reçoit un nouveau bouton.

En dehors de cela, la voiture est la même que celles introduites à la fin de l'année 1952, avec son lot de modifications concernant le tableau de bord, les portes, les fenêtres, les pare-chocs, l'éclairage... Extérieurement, les '53' avaient encore les feux à cœur, les pare-chocs 'Européens' (les pare-chocs américains n'apparaissent que fin '55), et les fameuses flèches.

1953 est aussi la dernière année du moteur 25 ch., 1131 CC.

Le premier moteur d'Ovale, N°1-0551113, est alors monté sur la première Ovale à sortir des chaînes en mars.

N° de châssis : 1-0454951.

Le dernier moteur 25 ch. est monté sur le dernier modèle 1953.

N° de châssis : 1-0575414, fabriqué le 31 décembre 1953 (puisque à l'époque les années-modèles suivaient les années civiles!).

Cette version du katrapla était utilisée depuis de nombreuses années... Nous sommes alors en janvier 1954, quand est introduit le moteur 30 chevaux, 1192 CC.

Le 23 mars 1953, Volkswagen établit sa filiale brésilienne à Sao-Paulo, et le 3 juillet de la même année, la production de la Coccinelle atteint le demi-million. Pour célébrer cela, Volkswagen organise de grandes fêtes sur les parcs des usines, et les employés reçoivent un bonus équivalant à 4% de leur revenu annuel.

En '53, la production moyenne journalière est de 673 unités. Bien que 120.000 véhicules soient construits dans l'année, seulement 900 sont vendus aux Etats-Unis. Ce chiffre est à comparer avec ceux des années suivantes: 8.000 en '54, 30.000 en '55 et '56, puis 50.000 en '57 ! Le modèle '53 étant plus cher de 150\$ que les autres Ovals (le prix est rabaisé en '54). Ce prix, combiné avec des chiffres de production plus faibles, fait du modèle 1953 la plus rare des Ovals. D'autant que c'est le seul modèle encore équipé du moteur 25ch. 1131 CC...

- 1954

N° de châssis : 1-0575 415 à 1-0781 885.

En Allemagne, on continue à se remettre de la guerre, mais les choses bougent beaucoup à l'usine. La production d'Ovals a augmenté de 25% (environ 150.000 véhicules en '53 à un peu plus de 200.000 en '54). Plus spectaculaire, les ventes aux Etats-Unis ont progressé de 600 % ! (moins de 1.000 voitures en '53, contre plus de 6.000 en '54).

Volkswagen continue de s'agrandir.

En '54, VW ouvre une chaîne de montage en Australie. Près de 1.700 Ovals (conduite à droite) et 300 Types 2 sont produits là-bas en '54.

Nous avons parlé des Types 2 ?

Pour en dire un mot, 1954 en verra arriver le 100.000e; ils sont alors produits seulement à Wolfsburg, mais la marque prévoit une chaîne de montage de combis à Hanovre.

Mais revenons aux Ovals! La première '54 a le N° de châssis 1-0575415 et la dernière le 1-0781884 (produite en décembre 1954, toujours à cause des années-modèles suivant les années civiles...). La cylindrée moteur est augmentée cette année-là: les pistons font maintenant 77 mm de diamètre (ils n'en faisaient que 75 jusque là), donnant au premier moteur '54 (1-0695282) la cavalerie rugissante de 30 chevaux, soit une augmentation de 5 chevaux sur le modèle '53.

En septembre, le taux de compression est passé de 6.1:1 à 6.6:1(très largement en dessous de ce que pouvait faire ce moteur, le but étant la longévité plus que les performances), propulsant les performances de la mécanique à 36 chevaux... Les deux types de moteurs étaient des 1192 CC, rodés en usine, épargnant ainsi le rodage à l'utilisateur final.

En restant à 3 mètres de distance, il est très difficile de distinguer une '53 d'une '54. Les baguettes, pare-chocs, enjoliveurs, roues, restent identiques. Sur les modèles Export US, les feux de stop et de position sont incorporés dans une unique ampoule; le 'Cœur' des feux du même nom disparaît (snif !); enfin, le réflecteur des feux n'est plus plat mais convexe. Sur les modèles européens, le Cœur existe encore. Sur tous les modèles, les flèches reçoivent une finition donnant un aspect lisse (et non plus riveté comme sur les Splits).

En plus des modifications moteurs, le freinage est amélioré. Les garnitures de freins ont maintenant 3 ressorts de rappel au lieu de 2, et le réservoir de liquide de freins est déplacé derrière la roue de secours. De plus, de nombreuses modifications de la transmission offrent un changement de vitesses plus souple, et une accélération plus douce.

A l'intérieur, les modifications sont moins évidentes. Le témoin de clignotants est désormais une flèche à 2 pointes, au lieu de deux flèches séparées. Les indications de changement de rapport sont déplacées en fonction de la nouvelle motorisation. Enfin, le bouton du démarreur disparaît du tableau de bord pour être déplacé sur le Neimann.

Le levier de réserve est modifié: l'indication 'ZAR' disparaît au profit d'un cerclage en aluminium. Les arrivées d'air chaud, jusqu'alors arrondies, deviennent carrées.

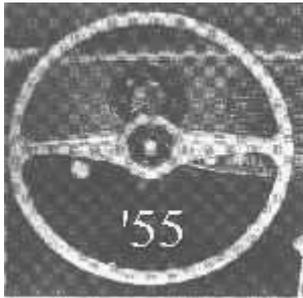
Le cendrier est aussi modifié: il reçoit un ressort de retour et surtout la petite baguette qui fait tout.

La progression des ventes et la popularité de l'Ovale peuvent être une année étrange pour les voitures!

En effet, jusqu'en août 1955, les nouveaux modèles de voitures sont introduits au début de l'année civile (janvier, donc). Mais à partir du millésime 56, les nouveaux modèles sont mis en place en août (et c'est encore le cas de nos jours).

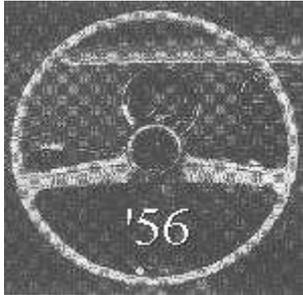
De plus, certaines modifications du modèle 56 sont introduites tout au long de 1955... Pas évident de s'y retrouver! Ainsi, si la première Ovale '55 (Châssis 1-0781885) est la même que le millésime '54, les choses deviennent plus floues par la suite...

A partir du châssis 1-0869851, les modèles export US reçoivent une nouvelle jupe arrière avec deux encoches pour la double sortie d'échappement, et une nouvelle jupe avant, avec des ouvertures pour les renforts de pare-chocs (pour les 'over-riders' des pare-chocs US). Ces modèles ont encore les flèches, et des feux arrière semblables aux feux à cœur... sans le cœur !



Les flèches disparaissent des modèles US avec le châssis N°1-0871207. Les clignotants obus sont alors ajoutés sur les ailes avant, et les feux arrière deviennent ceux que l'on associe généralement au modèle '56 (plus large).

Mais si extérieurement la voiture ressemble à une '56, il s'agit bien d'une '55 à l'intérieur: les sièges ont toujours le motif en 'H' de la sellerie, le volant est toujours centré par rapport aux branches (voir photos), le réservoir d'essence est toujours rectangulaire...



Bien que la production journalière ait augmentée énormément, les modèles '55 sont rares (aussi rare qu'un modèle '53 ou '54)- car ils n'ont été produits que durant 7 mois. De plus, les nombreux changements intervenus tout au long de la production du modèle '55 en font une auto particulièrement intéressante. (on peut noter par exemple la position du régulateur sur la turbine, qui n'est plus incliné, ou le petit retour sur les boutons d'ouverture des déflecteurs d'air, la forme des joints de porte, etc.)

- 1956

N° de châssis : 1-0929 746 à 1 246 618. L'indice '1-0' a disparu avec la millionième Cox.

Chez Volkswagen, de nombreux changements se déroulent. La Coccinelle millésime 1956 est alors un véhicule nettement amélioré, contenant de nombreuses innovations, bien qu'extérieurement, quasiment rien ne permette de distinguer une '56 d'une fin '55.

La première '56 sort de l'usine en août 1955. C'est la première année où Volkswagen passe au système de "l'année modèle", où les nouveaux modèles sont introduits en août au lieu de janvier. La première '56 officielle porte le numéro de châssis 1-0929746, avec le moteur 1-11250615.

En janvier, le préfixe '1-' est abandonné sur les numéros de châssis. Cela n'est pas toujours mentionné sur les listes et porte à confusion...

Environ 50.000 modèles 1956 sont alors vendus aux Etats-Unis.

La majorité des particularités du modèle '56 sont à l'intérieur. Tout d'abord les branches du volant qui sont désormais décalées en dessous du bouton d'avertisseur (voir photos). Au lieu du motif en 'H' sur les sièges, on a des bandes, dans le sens de la longueur, qui se poursuivent sur le dossier. D'ailleurs le siège lui-même est nouveau: plus large, il voyage d'avant en arrière plus facilement grâce à de nouveaux rails, et son dossier est alors ajustable en trois positions. Sur les portes, le motif de la sellerie change aussi. Le passager a maintenant un accoudoir, avec une baguette décorative; les poignées extérieures et leur mécanisme sont changés. De même, les manivelles de fenêtre et les poignées de portes intérieures sont maintenant plus arrondies, avec un anneau en matière plastique entre le panneau de porte et la poignée. Les déflecteurs d'air, les mécanismes de vitre et le montant de fenêtre sont aussi modifiés.

Le découvrable est modifié par trois fois sur les modèles '56.

En décembre, le tissu de recouvrement devient du vinyle.

En mai 1956, les coins arrière sont arrondis à leur tour.

Sous le capot avant, l'ancien réservoir carré disparaît, au profit du nouveau, arrondi, laissant plus de place aux bagages. C'est ce dernier qui sera utilisé jusqu'en 1960. Le bouchon du réservoir fait maintenant 80 mm de diamètre, contre 100 mm avant. On trouve aussi sous le capot avant un nouveau cache-fils, maintenu par deux boulons.

Voilà quelques-unes des modifications majeures que subissent les Volkswagen 1956; associées à des modifications mécaniques, la Coccinelle 1956 est beaucoup plus sûre et agréable à conduire.

- 1957

N° de châssis : 1 246 619 à 1 600 439.

En 1957, la dernière année de production de l'Ovale, près de 380.000 Cox sortent de l'usine Allemande, dont 65.000 sont exportées aux Etats-Unis. Ce qui représente pratiquement la moitié des Ovale exportées entre 1953 et 1957. Elles sont disponibles en 7 couleurs: Noir, Vert Agave, Bleu Horizon, Gris Polaire, Rouge Corail, Beige Prairie et Vert Diamant.

Aux Etats-Unis, bien que ce la production et le réseau de concessionnaires se soient énormément développés, il reste difficile d'obtenir une voiture. Les listes d'attente des revendeurs atteignent les 6 mois, et il ne faut pas se montrer trop tatillon: quand une voiture arrive, celui qui se trouve en haut de la liste part avec, quelle qu'en soit la couleur!

Très peu de modifications sont entreprises sur l'Ovale 1957; le meilleur moyen de distinguer une '56 d'une '57 est de passer la tête à l'intérieur, pour regarder la position des arrivées d'air chaud. Jusqu'en 1956 ces orifices étaient placés à l'avant, près de la cloison pare-feu. En 1957, il sont placés plus en arrière, près des montants de porte, afin d'améliorer le chauffage de la voiture. La distinction peut aussi se faire grâce au découvrable s'il y en a un. En '57, le découvrable a 4 coins arrondis, qui le resteront jusqu'en 1963; tandis que les '56 ont des coins arrondis à l'avant et carrés à l'arrière. Jusqu'en 1955 les 4 coins étaient carrés.

Les autres changements sont vraiment minimes. Le diamètre du réchauffage sur la pipe d'admission est augmenté de 2 mm, et les pneus d'origine sont désormais Tubeless. C'est tout; sinon, une Ovale '56 est identique à une Ovale '57...

La dernière Ovale à sortir des chaînes de montage en juillet 1957 porte le numéro de châssis 1 600 439 et le moteur numéro 1 937 449.

Bien que les chiffres varient d'une source à l'autre, il semble que 1.350.000 Coccinelles ont été produites entre mars 1953 et août 1957, dont 150.000 ont été officiellement exportées aux Etats-Unis (il faut ajouter à ce chiffre les véhicules issus du marché noir, importés par des passionnés, etc.).

LES NUMEROS DE CHASSIS

<i>Année</i>	<i>N° Châssis</i>	<i>N° Moteur</i>	<i>N° Boîte</i>	<i>Train Avant</i>	<i>Caisse Cabriolet</i>
<i>Mars 1953</i>	1-454 951	1-551 113	477843 à 39 042	468941	12550
<i>Janvier 1954</i>	1-575 415	1-695 282	503009 à 167 878	590166	16100
<i>Décembre 1954</i>	1-781 884	1-945 526	538982 à 380 323	797194	20900
<i>Août 1955</i>	1-929 746	1-1 120 615	558296 à 538 933	946104	24511
<i>Décembre 1955</i>	1-1 060 929	1277347	573609 à 677 497	1078268	27340
<i>Décembre 1956</i>	1394119	1678209	613554 à 1 044 024	1411994	33716
<i>Août 1957</i>	1600440	1937450	620121 à 1 288 235	1618050	39039

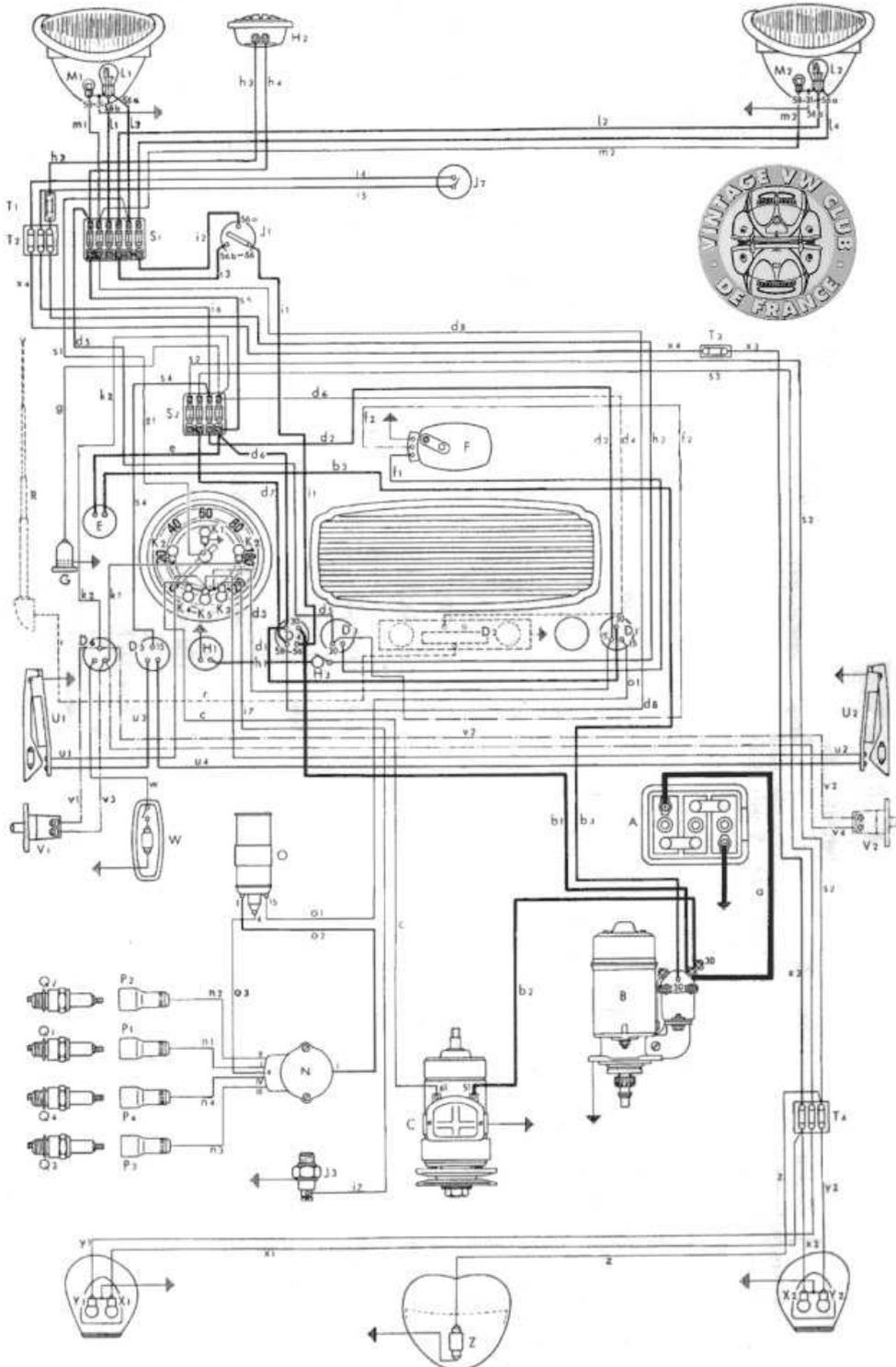
LES SPECIFICATIONS MOTEUR

	<i>Jusqu'en décembre 1953</i>	<i>Janvier 1954 - août 1954</i>	<i>Après septembre 1954</i>
<i>Alésage</i>	75 mm	77 mm	77 mm
<i>Course</i>	64 mm	64 mm	64 mm
<i>Cylindrée</i>	1131 CC	1192 CC	1192 CC
<i>Taux de Compression</i>	5,8 : 1	6,1 : 1	6,6 : 1

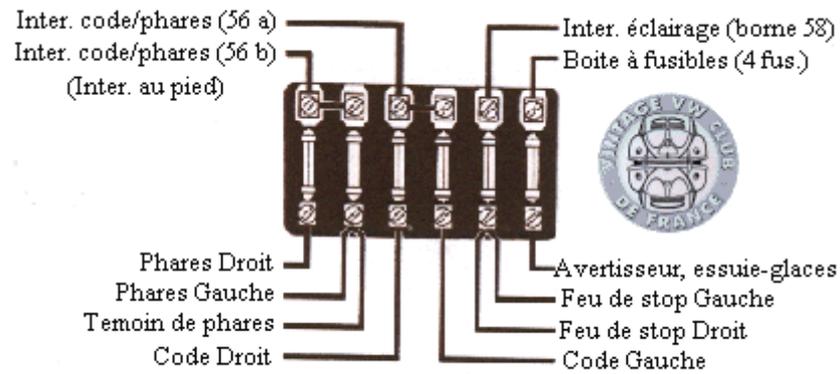
LES CABLAGES ELECTRIQUES

- Mars '53 à décembre '54.

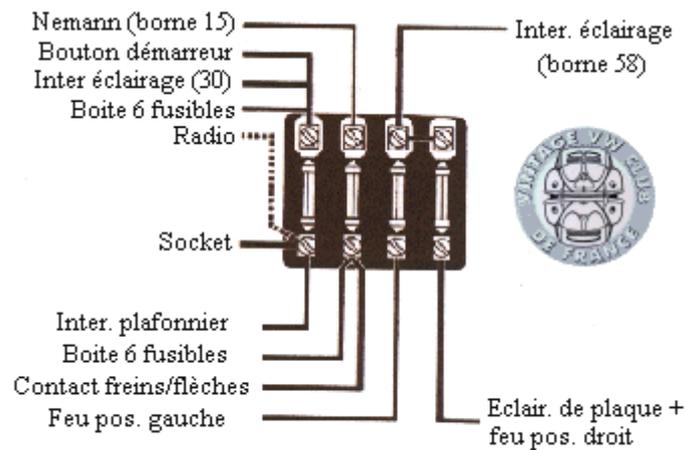
Schéma de cablage Mars '53 - Décembre '54



- Les boîtes à fusibles



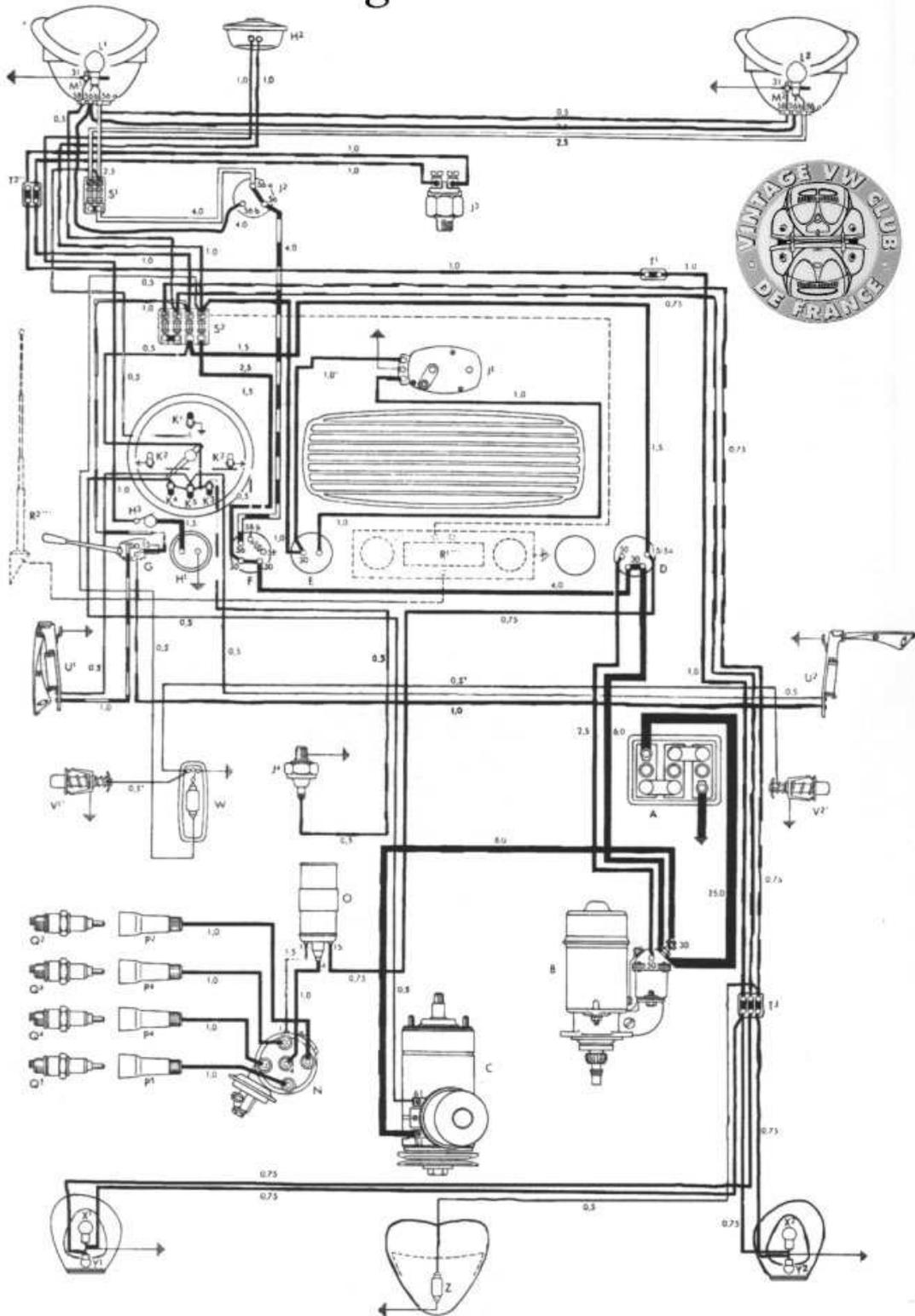
Boite à fusibles S1 à gauche du réservoir



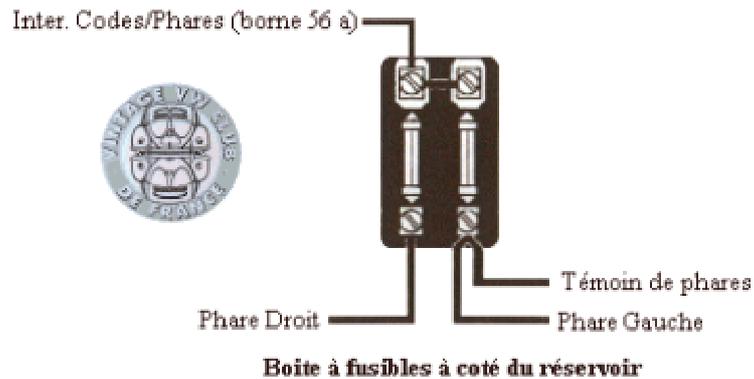
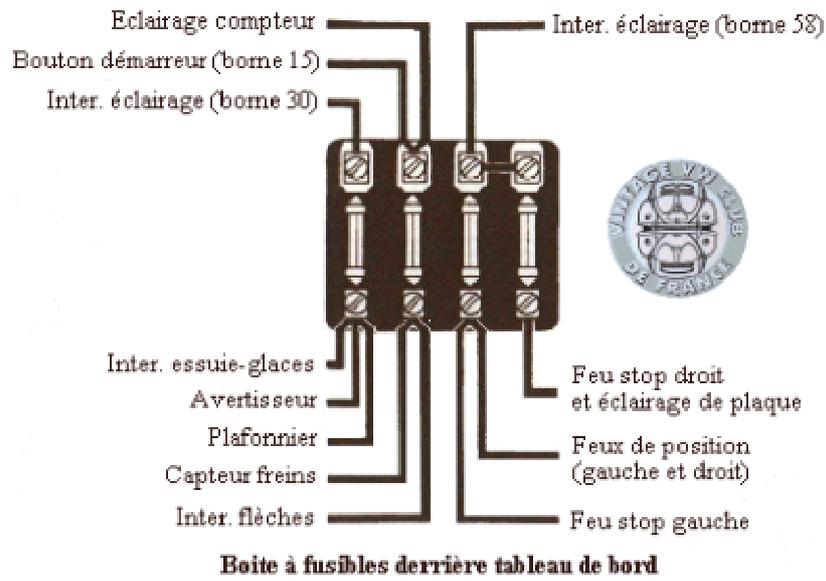
Boite à fusibles S2 derrière tableau de bord

- Janvier '54 à août '55.

Schéma de câblage Janvier '54 - Août '55

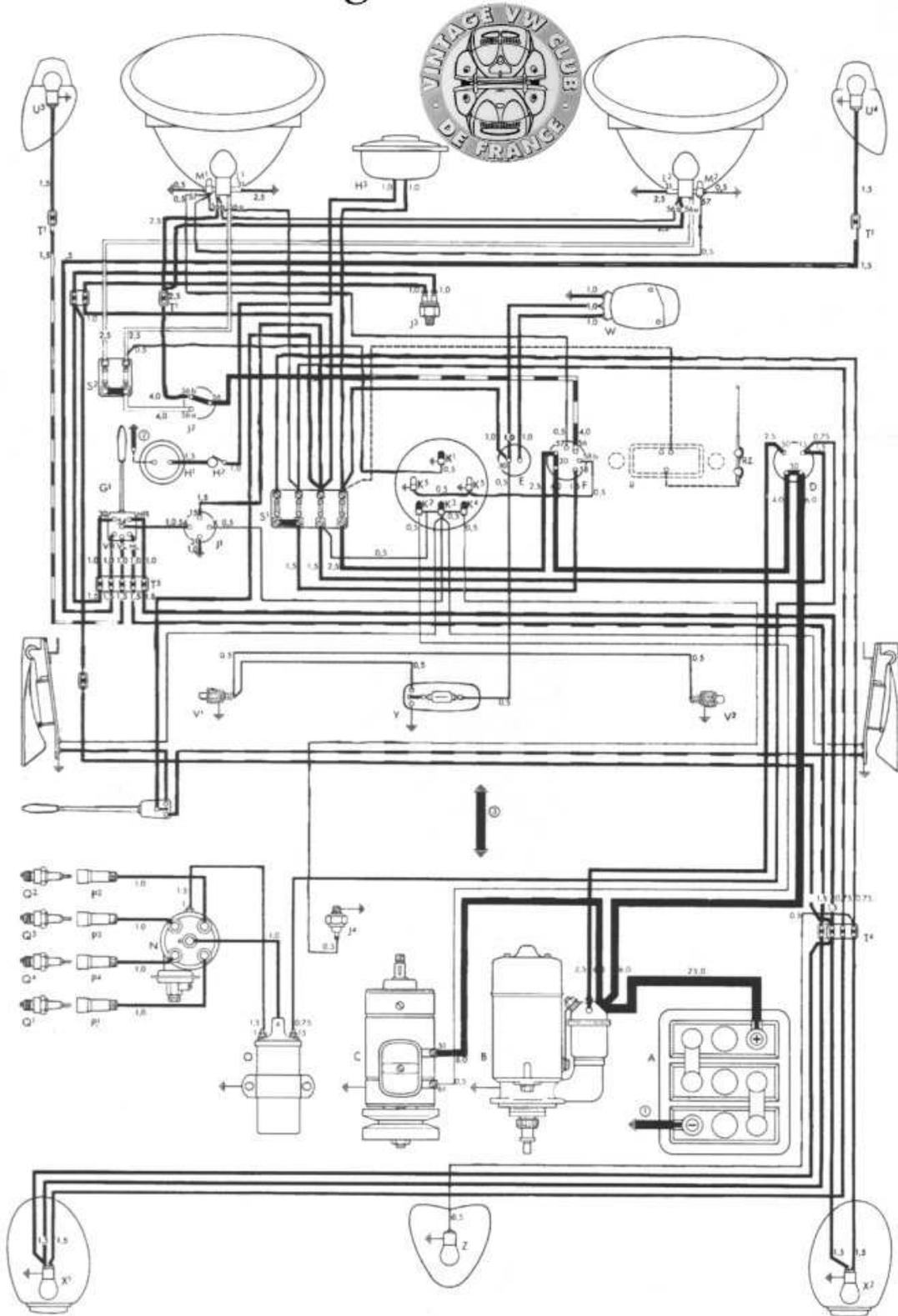


- Les boîtes à fusibles

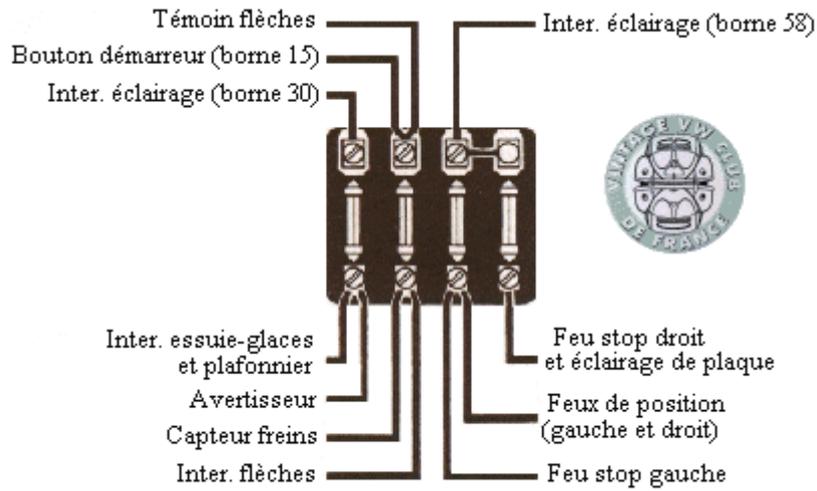


• Août '55 à août '57.

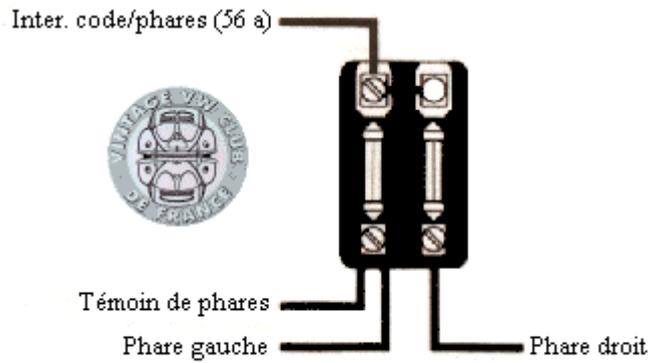
Schéma de cablage Août '55 - Août '57



- Les boîtes à fusibles

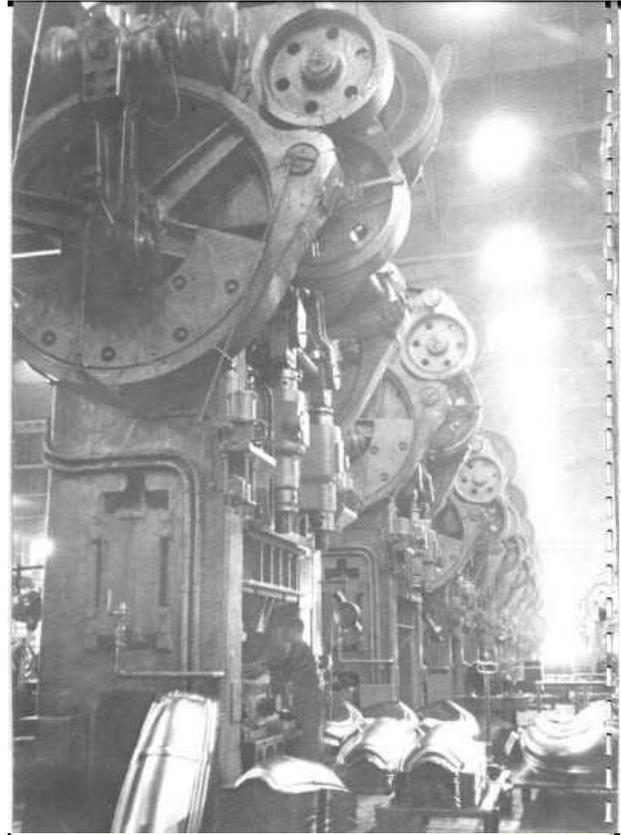
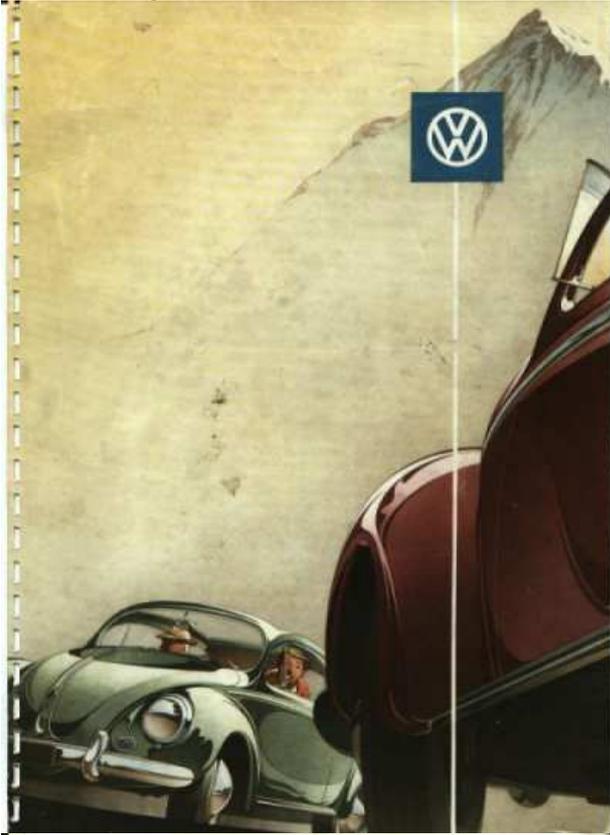


Boite à fusible derrière tableau de bord



Boite à fusibles à coté du réservoir

LES PLAQUETTES COMMERCIALES



*Der Käfer ist gar nicht
billiger!
M.*

**Über
den**



Der Ruf des Volkswagens und seiner Erzeugnisse ist in weiten Teilen über alle Länder und Meere gedrungen. In der Tat gibt es im Jahrzehnt der Motorisierung nur absolute Garantien für Qualität und Preiswürdigkeit eines Automobils nur auf der Basis der zusammengefassten Erfahrungen und Rationalisierungs- und qualitativen Fortschrittsleistungen. Dies sind keine sich wackelnde Konstruktionspläne mit modernsten Produktionsmethoden auf einem unzeitlichen Kontrolle aller Material- und Arbeitsvorgänge zu höchsten Leistungen vorzuziehen. Diese Voraussetzungen sind in Wolfsburg beidermaßen und vollumfänglich. Produktionsstätten bereits vor Jahren geschaffen. Über die hier produzierte, preisgünstigste deutsche Automobilmotoren hat die Masse der Käufer selbst — auch in auto-unerfahrenen sehr verschuldeten Ländern — ein gelegentliches Urteil gefällt, das durch den Kaufabschluss und die Tüchtigkeit von mehr als einer Million VW-Fahrern stets auf neue bestätigt wird.

So ist der einseitige Siegeslauf des Volkswagens einer überlegenen technischen Grundkonzeption ebenso zu verdanken wie der Hunderten von technischen Neuerungen, mit denen der VW weiter sich selbst stets geliebt hat und im Sinne kühner Fortschrittlichkeit durch stetig steigende Werte. In ihm ist alles vereint, was menschlicher Forschung und jahrelanger Erfahrung standhält!

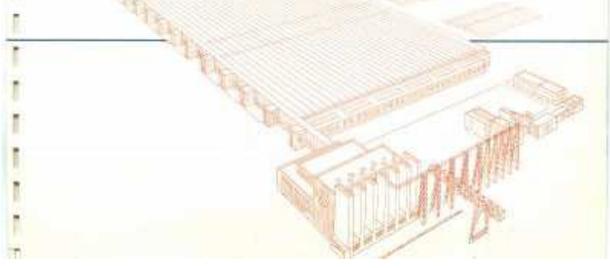
Das strapazierfähige VW-Block-Motor von höchster Lebensdauer und großer Kraftreserve, dessen Laufleistung mit automatischer Regulierung schon längst als bestverfügbare Lösung des Kühlproblems anerkannt ist,

erhöht sich durch seine in bestmöglicher Weise reichhaltigste getriebene Leistung und Elastizität aus. Als Kombination von günstiger Schwerepunkte, lastmässiger Getriebeverteilung, direkter Lenkung, gewöhnlicher Torsionsstab-Federung und stromlos aufgeladener Batterie sind Straffestigkeit und Fahrstabilität der Volkswagen geföhrt. Ohne Kompromisse gegenüber sonstigen Motorleistungen entspricht das Leistungsprofil des Volkswagens dem, was man sich von einem sehr preiswerten Automobilmotor erwarten darf.

Was das VW aber besonders auszeichnet, das ist die ständige geplante Synthese von Leistung und Wirtschaftlichkeit. Sein verhältnismässig geringes Kraftstoffverbrauchen, seine Anpassbarkeit an Unterhalt und Pflege, die Erhaltung seiner hohen Werte auch nach Zehntausenden von Kilometern, die Ausdehnung eines engmaschigen und weitverbreiteten Kundendienst-Organismus haben den VW zum populärsten deutschen Automobilmotor gemacht und ihn in der ganzen Welt einen Rang gegeben, der unübertrefflich bleibt. Hinsichtlich seiner Ansprüche an die Reichweite und seiner Wendigkeit im Verkehrsgewand und auf strahligen Abwegen ist er endlich ein „kleiner Wagen“. Inwieweit seine hohen Geschwindigkeit, seiner Ausdauer, seiner Leistung überhaupt aber stehen er so leicht mit vielen Wagen doppelten Größe und doppeltem Preise auf. Das VW ist eine KLASSE FÜR SICH, ein Automobilmotor für höchste Ansprüche und dankbar genau der richtige Wagen für ein Publikum, das auf wirtschaftliche Vorteile ebenso bedacht ist wie auf technische Fortschritt.

LIMOUSINE

STANDARD- UND EXPORT-MODELL





SONNENDACH

Die VW-CARROVERNE sind in zwei verschiedenen Grundausstattungen gefertigt, als Standard- und als Export-Modell. Während letzteres, vor allem hinsichtlich Ausstattung und Fahrkomfort, sehr hohe Ansprüche erfüllt und insbesondere durch sein synchronisiertes Getriebe, durch die Beliebigkeit einer reicheren Innenausstattung viele neue, luxuriöse Trends verleiht, hat, kennet der technisch versierte VW-Fahrer, der das Schickliche nicht verliert, auch beim Standard-Modell vollste seine Leistung, denn alle technischen Vorzüge sind für die Fahrleistung von entscheidendem Interesse und bei beiden Modellen vollkommener gleichartig, insbesondere aber Motor, Federung, Getriebe, Bremsen, übertriebene Lackierung in Kunststoff-Einsätze, vorzügliche Belichtung und Durchblutung, und schließlich auch die Faktoren der Wirtschaftlichkeit in Unterhaltung und Betrieb.



Das VW-SONNENDACH fällt sich auch während der Fahrt mit einem Handgriffen nach unten und ist für beliebige Stellung fähig.



Viele Freunde des offenen Fahrens, die sich aus bestimmten Gründen für ein Cabriolet nicht entscheiden wollen, sehen die ideale Lösung in VW-SONNENDACH (Bismarck Modell), das auf Wunsch beim Standard- oder beim Export-Modell gefertigt wird. Der Annehmliche hat eine rechtliche freie Weite von nahezu Dachhöhe. Er wird durch das geschwungene Führerdeck geschützt und vorterritorisch verschlossen.

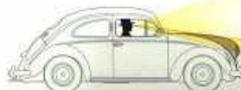


Das Problem der Fahrer- im Gegenlicht wird sich beim VW ganz von selbst lösen. Ein Sonnenblende, eine getragene Handbremse in Länge und Breite gestattet dem Fahrer, die mittels auch in diese Funktion einzugreifen.



Der Automobilist von heute verlangt seinen Wagen eine doppelte Funktion als, nämlich ein leicht zu veränderliches und absolut zuverlässiges Benutzergut und gleichzeitig aber auch ein repräsentatives und gefälliges Begleiter für Werkbund und bei der Erklärung wertvoll. Mit dem Volkswagen, dessen besondere gut gezeichnete und verlässliche Wartung moderner Ingenieur-

kennt, kann man herauflich wie privat großzügig disponieren, er gehört liegt zum Bild der internationalen Autoschönen, der Hauptstädte, neben aber Länder auf die landschaftlichen Klängen des Erdbebens, denn mit diesem Wagen reist man keine und große Entfernungen ohne Verunsicherung und dem auch als überlegener Gefährte über Raum und Zeit.



Es wichtig für die Fahrerfreiheit im ein oder Überblick auf die Fahrbahn. Dazu: VW ermöglicht — im Gegensatz zu profaneren Fahrzeugen — die getragene Führung der Regen über Sole auch unmittelbar vor dem Wagen und gibt damit eine Sicherheit des Fahrens, die kein Beispiel ist.

CABRIOLET



Wie viel Sonne und Luft während der Fahrt bedeuten und zugleich hohe Ansprüche an die Ausstattung stellt, findet im VW-CABRIOLET (Kamman-Kamman) den eleganten Wagen mit allen VW-Vorzügen und einem weitestgehend und zugänglichen Verdeck, das sich in Sekunden öffnen und schließen läßt. Er läßt durch eine besonders reiche Ausstattung und viele Maskenakzente individuelles Geschehen die Maxime an Raumgefühl und Fahrkomfort. In der speziellen Hinsicht stellt das VW-Cabriolet die Möglichkeit „TWO WHEELS IN EINE“ dar, bei offener Fahrt, mit völlig verstelltem Seitenfenster, ist dieses kompaktifür alle Cabriolet ein echter Sport-

Kampan für anspruchsvolle Automobilisten: in geschlossenen Zustand bietet das dekorierte, getriebene Verdeck den gleichen Schutz gegen Staub, Sonne und Wind, die gleiche komfortable Liebergelegenheit wie das Stablich der Limousine. In diesem Wagen vereinigt sich außerdem ein zu gleichem, vorzüglichem Benutzergut mit einem kostbaren, wertvollen, sehr repräsentativen — und das heißt nicht zuletzt bei der selbstbewussten Dasein besser dargestellt — Automobil. Wo immer sich dieser Wagen ausbreitet, das VW-Cabriolet erhält unangewöhnliche Anerkennung und einen hohen gesellschaftlichen Blick.

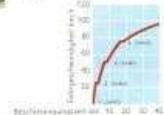


REISEN IM



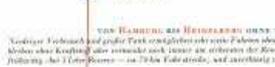
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT
ÜBER 100 km/h VON 2000 U/min!

Der VW ist absolut unübertroffen, er kann unbekanntem Gelände mühelos meistern. Die niedrige Drehachse wirkt bei dieser Hochabstimmung und beim Kulturreise halten die Verstellblenden minimal und sichern die bekannt hohe Lebensdauer des VW-Motors.



WENIG BEWEGUNGSSCHWÄCHE
BEI ERHÖHTEM WIDERSTAND!

Auf dem Steilhang bewahrt der VW seinen Vortritt auf 50 km/h, in 37 sec auf 25 km/h und hat auch 22 sec 50 km/h überschritten. In dem gegenüber gleich abnehmenden VW-Gefährte ist der starke Gang, Schwingung bei Durchgängen. Das dritte Gang gestattet Elastizität bei temperaturerfüllten Überholer, in Kurven, auf schwierigen Straßen, im Stadtverkehr und im sportlichen Fahren.



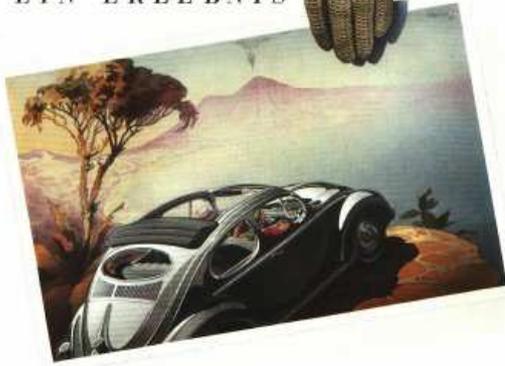
VON HAUPTSTADT ZUR HAUPTSTADT OHNE VERKEHR!
Virtuelle Verkehrsfreiheit und großer Parkvorrat erleichtern das Fahren über Land. Der Klappenmotor ohne Kraftstoff oder sonstige auch immer am nächsten der Kleinsten, der kein 1/8 Füllmenge bei 1 Liter Benzin — im Falle der Notwendigkeit, und schließlich zum Nachbarn macht.



PANORAMA IN GEBIRGE!
STRECKENREIFE BIS 25 km/h!

Die besten unteren Lagen bewähren sich in unwegsamem Gelände auch die streifen Panoramafahrt. Diese anerkannte Bergföhne des VW, seine Überlegenheit in weiten Bergregionen und ermöglicht durch die Luftführung, bei der sich ein weiches und Drehzahl des Motors die höchste Wirkung der Luftströmung automatisch zu erreichen, daß eine gesunde Betriebsleistung stets gesichert bleibt. Dazu kommt die überlegene Bodenhaltung, doch das Montagegewicht über den angesprochenen Höhenbereich.

EIN ERLEBNIS



So mit man im Flachland wie im Gebirge, auf der Autobahn wie auf abgelegenen Straßen, in Berufsbesetzung wie bei der Erfüllung kleiner Freizeitswünsche im VW stets willkommen – nicht zuletzt auch im herbstlichen Verwehen und erntereifen Weizenfeldern wie erntereifen Wäldern von Konradlorenz-Werkstätten, die überall und jederzeit zur rechten Wartung und fachmännischen Instandsetzung bereit sind. Als VW Fahrer findet man überall ein Zuhause; im obersten Bundesgebiet allein bei etwa 1000 in der Schweiz bei über 200 VW-Spezial-Werkstätten, und in ähnlicher Dichte auch in benachbarten Europa, ja selbst in Übersee. Werkgelehrtes

Fachpersonal, koordinierte Werkstatt-Einrichtungen, sorgfältig kalkulierte Arbeits-Richtpreise, eine zentral gesteuerte Ersatzteile-Bereitstellung und ein seit Jahren bewährtes, gut eingespieltes Austausch-System für verschiedenste Aggregate machen diese einzigartige Konradlorenz-Organisation zu einem Musterbeispiel für Zuverlässigkeit, Persönlichkeit und Zeitersparnis bei Wagnisfällen, Reparaturen und der Erhaltung von Sonderwünschen. All dies nimmt das Unterhalten eines Autos bei VW in der Hand. In der Welt der Autos, in denen höchste Lebensqualität in unermesslichen Weite



ÜBERALL UND JEDERZEIT

BLICK INS INNERE



Der Grund der Fahrer beginnt oben, wenn man den Wagen betritt, denn technisch und zweckmäßig ist auch die neue Antriebsart der VW-Polsterstoffe wie auch Tür- und Wandverkleidungen harmonischer in natürlichen Farben und Mustern mit dem Farbverlauf der Lackierung. Sitz- und Lehnen sind hinsichtlich weicher Polsterung und halbstarren Plastik geradlinig überlappend konstruiert. Die verbleibenden Vorder- und auch während der Fahrt ruckeln verstellbar. Wie sich auch von vorne, sitzt gleichzeitig höher und die Lehnen sind in drei verschiedenen Neigungs-Stufen einstellbar (beim Export-Modell). Die neue Sitzebank im Fond bietet ebenfalls drei Personen Platz, deren durch vergrößerten Abstand zwischen Vorder- und Hinterrücken reichliche Bewegungsfreiheit geschaffen wurde. Bei Dunkelheit spendet eine leuchtende gute Helligkeit, während die regelbare Helligkeit des Zentralinstrumenten das Gefühl der Leichtigkeit auch erhöht. In der geschmackvollen Anzeigeneinrichtung spiegelt sich in handlicher Anordnung folgende alles, was zum Fahren notwendig oder nützlich ist:

- 1 WENIGERBOGEN in der Lenkstütze, von der linken Hand mit einem Finger zu betätigen
- 2 Großes ZENTRALSTRUMENT mit Tachometer, Kilometerzähler und dem in Zifferblatt harmonisch eingetragenen Kontroll-Lichtern für Lichtmaschine und Kühlung (rot), Öldruck (grün), Verdicht. Ölstand und Bremsen (Doppelpfeil)
- 3 Sehr ansprechendes, abstraktes und prägnantes (VW 1959) DEN-KLEINERDIN hellfarbiges getönt, mit wappensymbolähnlichem Signalkopf (Export-Modell)
- 4 Flinke SCHWELLENWÄCHER mit weitem Ausblick und feinem Aufdruck, ohne Blendbelästigung, beim Export-Modell mit automatischer Rückkehr in Tischstellung beim Abschalten
- 5 Platz für RADHÖRER mit Handmikrofon und Belüftungsauslass, links daneben ein Zugschalter für Scheibenwischer, sowie ein Ober-Zugschalter für Scheibenwischer und die leuchtendfarbige Beleuchtung des Zentralinstrumenten
- 6 Hinter geschmackvollem Zugschalter der Kasse für den Einbau eines LAUCHTRAFIKALIS
- 7 Handlich rechts von dem Fahrer der Zugschalter für die LEUCHTLEISTE als Startvorrichtung
- 8 Koordinierte FUNDAMENTALSCHWELLEN: Zusatzklimastat in gleichzeitig auch Tischstellung
- 9 Verordneter, großer KUPFERSCHER
- 10 Schließzylinder, getönter MANNSCHÜTTEN



Überblick ins Innere der Fahrerseite für den geschmackvoll und zweckmäßig eingerichteten Zentralinstrumenten, in dem alle während der Fahrt im überrückten Konradlorenz, zsmfassen (VW 1959)

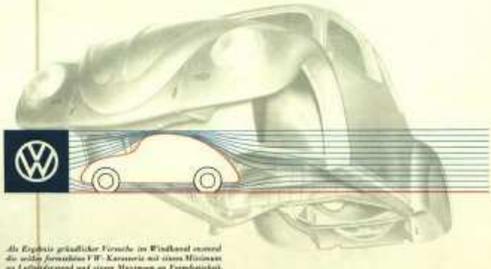


BLICK INS INNERSTE

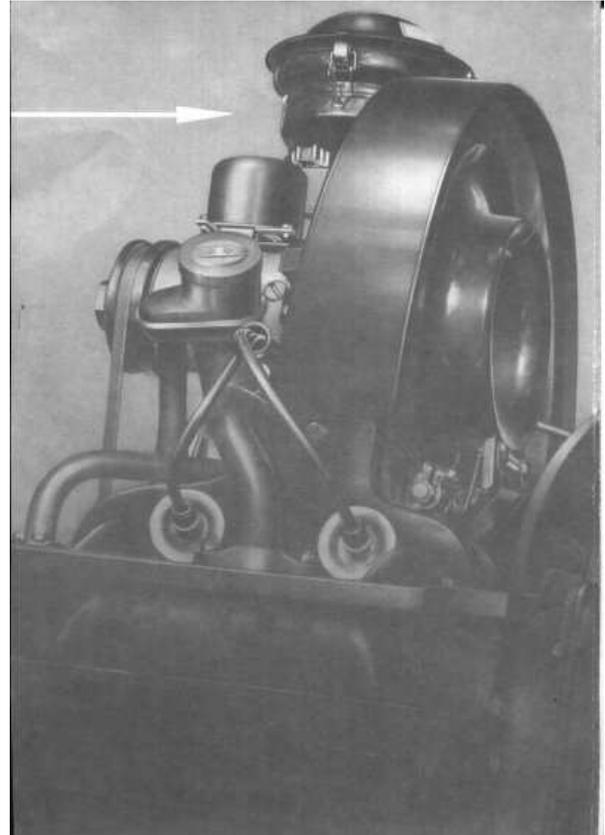


Ein Blick mit Augenzeugen in den VW offenbart überraschend, daß es eigentlich nicht Logik, Zweckmäßigkeit gibt als diese Art von Form- und Gestaltungsregeln. Der Motor-Getriebe-Block liegt direkt über der Hinterräder, ohne Karosserie, kann daher die Kraft des Motors unmittelbar auf die stets ausreichend belasteten antreibenden Räder übertragen werden. So liegt auch der hintere Gepäckraum zwischen Hinterräder und Motor genau an der richtigen Stelle. Zum Ausgleich muß über der Vorderachse der Last des gefüllten Kraftstoffbehälters, des geschüttet und ausgeschüttet stehenden Benzinwanne und eines zweiten, ebenfalls vergrößerten, koffertartigen Gepäckraums, der genau zwischen den Achsen liegt, und deshalb bestmöglichste Raum aber Meist ohne Einschränkung

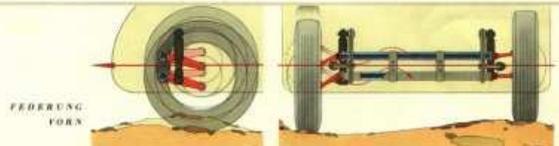
den Passagieren vorbehalten, die dank dieses konstruktionsmäßigen Platzverhältnisses veränderten und Fahrsicherheitsleistungen gewinnen, die man bei Fahrzeugen dieser Größenklasse vermissen nicht für möglich hält. Selbst im Fall einer aus dem steifen schwebenden Metallrahmen. Der Schwerpunkt des Wagens liegt bei dieser Anordnung des gewichtsmittelnden Elements, unabhängig von der Zahl der Fahrgäste, besonders niedrig und an fahrdynamisch günstigster Stelle. Ein hohes Maß an Sicherheit gegenüber gewissen Erwartungen bietet die verwindungssteife, elektrisch punktschweißte, durch konstruktive Spannungsverteilung bei sehr kleinen Widerstandsfähigkeit entwickelte Ganzstahlkarosserie, deren gefällige Linie aus dem Bild der europäischen Straßen nicht mehr wegzudenken ist.



Als Ergebnis gründlicher Versuche im Windkanal entstand die solche formale VW-Karosserie mit einem Minimum an Luftwiderstand und einem Maximum an Formschönheit.

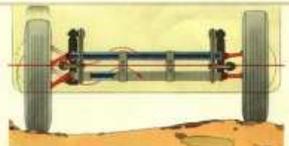


DAS FAHRGESTELL

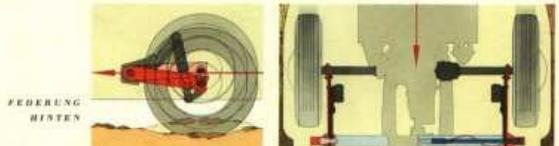


FEDERUNG VORN

Alle vier Räder des VW sind einzeln aufgehängt und unabhängig voneinander gelenkt (Vollschlingensystem-Prinzip). Vorn liegen zwei parallel, miteinander verbundene Querlenker je einen durchgehenden, aus zwei Federstützen bestehenden Vorkast-Torsionsstab, dessen Ende

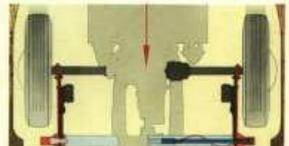


jeweils mit dem dazugehörigen Trageblech verbunden ist. Die Tragebleche bilden Parallelgramme, die unter allen Fahrsituationen eine gleichmäßige Federungs-Gesamtheit und progressiv ansteigende Federkräfte ergeben. Die Spannhölzer leisten Durchbiegen der Räder auf Ueberrasten ausverhindert.

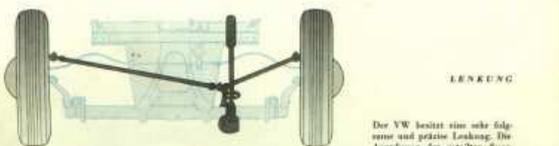


FEDERUNG HINTEN

Die Hinterräder bestehen aus zwei Parallel-Halfachsen, die ebenfalls unabhängig voneinander durchfahren können. In einem durchgehenden Querschnitt befinden sich zwei in Rahmenmittelebene angeordnete Torsionsstäbe, die durch Federstützen mit den Halfachsen verbunden, jede Halfachse sich abfedern. Dank dieses formelreinen Federungs-



Systems, das in sich möglichst abgestimmt und durch hydraulische Langhub-Federstützen progressiv gesteuert ist, wird ein Fahrschaden erreicht, der völlig frei von Nickbewegungen und anderen Nachwirkungen bleibt, wie dies von dem gewöhnlich nur bei Fahrzeugen von viel größerem Bauvolumen möglich war.



LENKUNG

Der VW besitzt eine sehr folgenschwere und präzise Lenkung. Die Ausdehnung der gestellten Spannung macht die Lenkung von den Federbewegungen der Vorderer unabhängig, so daß Fahrkurven ohne Lenkral Irrregulierungen werden. Die Lenkung geht spielend leicht, aus dem Kurvenlauf kehrt sie selbsttätig in die Geradeaus-Stellung zurück.

TECHNISCHES

MOTOR
 Bauart 4-Zylinder-4-Takt-Vergasermotor
 Zylinderanordnung je 2 Zylinder gegenüberliegend - Boxermotor
 Ventil bewegung Ventilschieber
 Zylinderbohrung 77 mm
 Kurbelhub 84 mm
 Hubraum 1190 cm³
 Verdichtungsverhältnis 8,8
 Nennleistung 36 PS bei 1800 U/min
 Kraftstoffverbrauch 12,5 bei 1000 U/min - 110 km/h
 Schmieröl Druckschmierung (Zentralpumpe) mit Ölkühler
 Ölwanne 5,5 l
 Kurbelgehäuse wetterd. Kurbelgehäuse Vergaser Fullvergaserventil mit Druckwassersperrung Salet 20 PCS
 Luftfilter Ölkühler
 Kühlung Luftkühlung durch Gebläse, automatisch durch Thermostat geregelt
 Batterie 8 V, 40 Ah
 Anlasser Schalterdruck-Anlasser Fabrikat Bosch
 Lichtmaschine spannungsgeregelt Bosch, Leistung 100 Watt

KUPLUNG
 Bauart Einseitiges-Trockenkupplung

GETRIEBE
 Bauart Export-Modell und Cabriolet Vergaserventil, 2., 3. und 4. Gang spreizverleibert
 Übersetzungsverhältnis 1. Gang 1:3,48 3. Gang 1:1,23 2. Gang 1:1,48 4. Gang 1:0,92 Rückwärtsgang 1:1,63
 Bauart Standard-Modell Vergaserventil, 3. und 4. Gang gespreizt
 Übersetzungsverhältnis 1. Gang 1:3,48 3. Gang 1:1,25 2. Gang 1:2,01 4. Gang 1:0,89 Rückwärtsgang 1:1,48

HINTERACHSE
 Bauart durch querelastische Kegelradgetriebe, Kegelradtriebsteuerräder und Pleuellenden auf die Hinterachse
 Übersetzungsverhältnis 1:4,8
 Ölwanne mit Getriebe und Hinterachse 2,5 l
 Fußbremse bei Höchstzahl 2,0 l

FAHRGESTELL
 Bauart Zentralsteuernachbau mit hinterer Gabel und geschlossener Pleuellende
 Federantrieb Einzelradaufhängung durch Längslenker oben und unten; 2 horizontal, querliegende, in Tragarmgehäusen Drehfederverbände
 Hinterachse Einzelradaufhängung durch Pleuellenden mit Längslenker, ein Drehfederverband auf jeder Seite, geschützt im Rahmengehäuse (einseitig) oben und unten verteilte, in Pleuellenden Drehfederverbände
 Schaltmechanik Spezial-Spedal-Lenkung mit geöffneter Sperrung, 2.4 Lenkverhältnissen von Anschlag zu Anschlag
 Lenkung Pleuellende-Lenkung mit geöffneter Sperrung, 2.4 Lenkverhältnissen von Anschlag zu Anschlag
 Federverbände 2,00 - 2,5
 Bäder Schwelbäder mit Tellerfedern 2,1 x 1,3
 Bremsen Export-Modell und Cabriolet Fullvergaserventil (Art), auf 4 Räder wirkend; Handbremse mechanisch, auf die Hinterachse wirkend Standard-Modell Fuß- und Handbremse mechanisch, auf alle 4 Räder wirkend
 Radmaß 2400 mm
 Spurren vorne 1280 mm hinten 1250 mm
 Kraftstoffbehälter 60 l, Auslass 2 l
ABMESSUNGEN ÜBER ALLES
 Länge 3070 mm Breite 1340 mm Höhe 1340 mm
GEWICHT IN kg
 Leertgewicht 710 (780)
 Leertgewicht 730 (800)
 Nettogewicht 780 (860)
 Zul. Gesamtgewicht 1110 (1160)

FAHRLEISTUNGEN
 Nennleistung 4,5 (1000 km) Durchschnittsverbrauch 7,5 (1400 km) Dauer- und Höchstgeschwindigkeit 110 km/h
 Steigfähigkeit 1. Gang 17 % 3. Gang 14 % 2. Gang 16,2 % 4. Gang 9,5 %

Wichtigste Einzelheiten Verschiebungslose Getriebe-Kammerge trie mit hochelastischer, selbsttätiger Kegelradtriebsteuerung • Kegelrad-Übertragung des Getriebe- und Pleuellenden-Motors • Doppeltrieb-Antriebsfließ • Gefällige Innenanstattung • Zahnriemen auf beiden Seiten; einseitiger Kipp-Anker im Fond; Taster zur Abzählung des Fahrzeugs (Fahrer-Modell); Innenbeleuchtung links über dem Fahrer; Gesamtbeleuchtung • Gepäckträger hinten über Rückbank und unter der vorderen Bank

SICHER, ANGENEHM, WIRTSCHAFTLICH FAHREN



Die Sicherheit des Fahrens offenbart sich beim VW in zahllosen Details, unter denen die stabile Gesamtbauweise, die Sicherheitsanlage in sämtlichen Fronten, die unverwundliche Schwelbwerke der Bremsen und die für ein Automatik dieser Dimensionen einmalige gute Steuerschaltung und Kurbelverstellung gar nicht hoch genug gewertet werden können. Neben vielen anderen Faktoren gibt die breite Spur ein breites Bedienfeld und der Kippstahl liegt beim VW drei bis fünf Zentimeter tiefer als bei anderen Fahrzeugen. Bei Nachtfahrt verfügt man über hervorragende Scheinwerfer.



Mit drei Lässen man sich selbstverständlich auch über die großen Asphaltstraßen bewegen, während fährt er auch im landwirtschaftlichen Bereich, das den Fahrer einen Fahrkomfort über die schlechten Straßen bietet.

Ergreifen Sie Ihre „Achtung“ man, einen Automatik über vertrauen man sich an. Die VW verdient dieses Vertrauen - das mehr als eine Million Besitzer schon erfahren haben - denn in ihm steckt, nicht abgesehen und für die Jahre durchdacht, all jene Eigenschaften, die der Automobilen erweist: er will sicher, bequem und wirtschaftlich fahren.

Zu den Voraussetzungen sicheren Fahrens gehört auch die ungewöhnliche Weidigkeit des VW, die sich nicht nur an den steilen Straßenverhältnissen anpasst, sondern auch ein stark breiter, direkter und überaus präziser Lenkung und einer außerordentlichen Lenkpräzision und unmittelbarer Reaktion auf alle Wünsche des Fahrers. Ein geschlossenes, hochleistungsfähiges Lenkwerk stellt die Sicherheit über alle Verkehrsverhältnisse; und im Gefährtsgefühl bewahrt (das bewahrt) man sich Flexibilität. Man kann sich immer auf die verlässliche, ist ungeachtet der Behälter der wichtigsten Rollen und Pleuel; und an



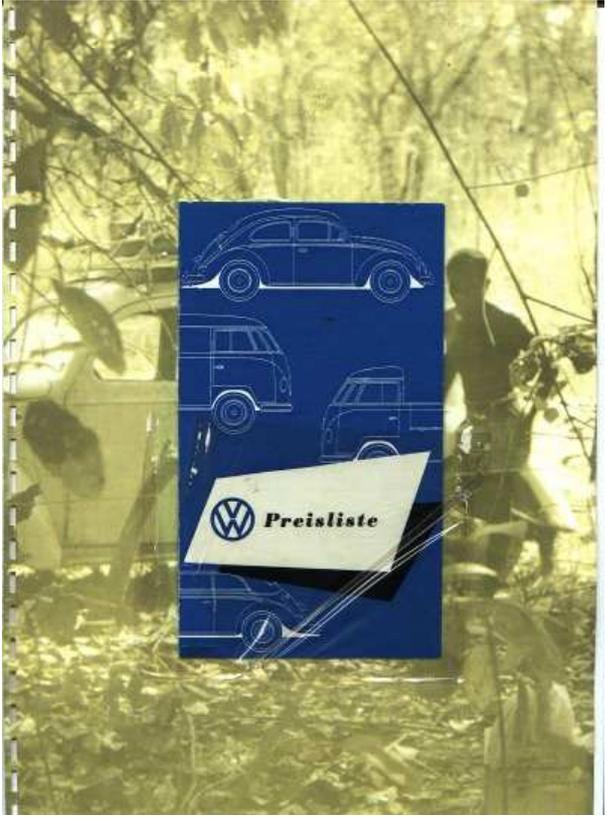
Schon allen Merkmalen der technischen Zweckmäßigkeit und Hochleistung sind jedoch auch die Faktoren der Komforts und des guten Gesamteindrucks verbunden. Durch Schweißnähte kann man die Einzelheiten (Kupplungsmechanik); ein gleiches gilt für die Wartungsfähigkeit der Motorgetriebe, die in vollendeter und auf das Packen der Gesamtanlage sind auch die Einzelheiten (Kupplungsmechanik und Pleuellenden) auf die Hinterachse eine sorgfältige Abfertigung aller Einzelteile und schließlich eine sorgfältige Montage aller Motoren und Wagenmechanik.

Das Automobil wird mehr ein Ausdruck individueller Repräsentation, sondern es gibt ein fortschrittliches Wirtschaftsmittel, das den Anforderungen der modernen Welt entspricht. In diesem Hinsicht aber spricht es sich für den VW, daß eine für deutsche Verhältnisse streng hohe Produktivität nicht unerheblich sind. Der ständige Anschaffungspreis - nur schließlich aus diesen hohen Produktivitäten, die höchste Betriebsleistung ausweisen - wird gegenüber vergleichbaren Objekten immer unterschieden sein; man hat die VW-Produktionsqualität, langjähriger Abschleppfähigkeit ist wirklich vorzuziehen.

Die Ausstattung der Garage offenbart sich ebenfalls die Forderung der Gebrauchlichkeit entsprechen und technisch vollkommen mit der wirtschaftlich überlegenen Mechanik des VW. In seiner Zeit in

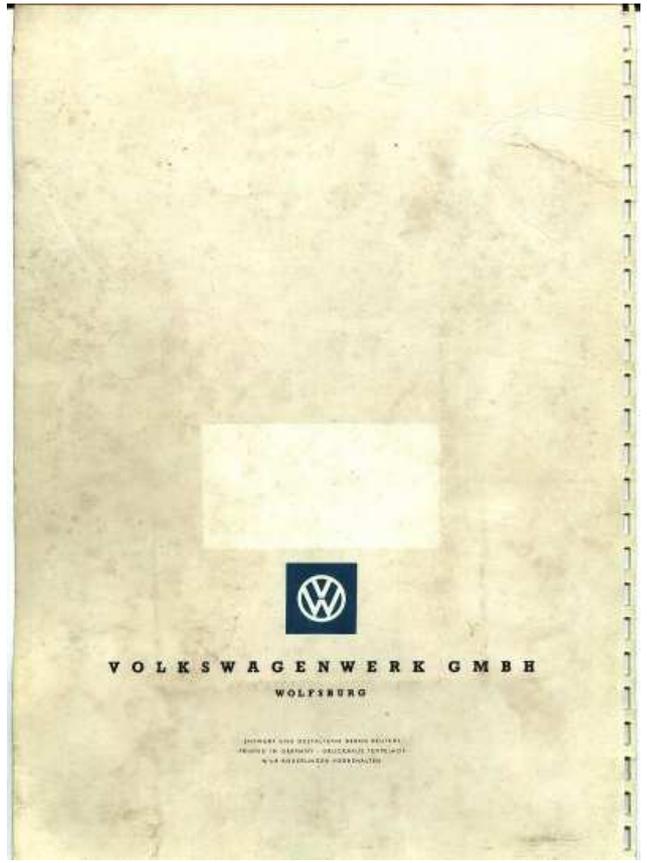
genossen so sparen wie je. Auch die Betriebskosten liegen weit unter Durchschnitt. Das Wartungsbedürfnis, die Reparaturfähigkeit und die sich selbst genügende Leistung der Kraftstoff-Organisation bedingt man genau jenseits, die die files, immer wird man die Betriebskosten des VW, jedoch, die mehr als 100000 km mit dem ersten Motor aus jüngerer Reparatur zurückgelegt haben, gibt schon heute in die Zahnstange und steht von ungefähre sieben getriebenen Volkswagen überaus deutlich hoch in Ken und Nachfrage. Diese Preise der VW-Erhaltung kommt auch darin, man anerkennt, daß der VW nicht durch eine geringe Menge reserviert sind, sondern ein breiteres Markt und dabei doch ein viel Entwicklungsfähigkeit bewiesen, daß er durch seine vielfältigen Einsatzmöglichkeiten, immer neue Verbesserungen sich selbst laufend entgegen und dadurch eine an der Spitze der Fortschrittlichkeit - ein Wagen ohne Kompromisse, ohne Konzessionen, ganz und gar seine dem Wahlrecht gebührt. Qualität, Preiswertigkeit, Produktivität!

preiswertigen Bedingungen. Auch hinsichtlich der Service- und Versicherungsleistungen ist der VW in unerreicht guter Position. Beispiel der Kraftstoff- und Ölverbrauch des Volkswagen gegen die Amerikaner, in typischer Positionierung des Ken der Sache trifft, daß er bei der Leistung eines typischen VW (Dauer- und Höchstgeschwindigkeit) Er spart sich ganz wie je mehr überlegen ist und in mehr überlegen Leistung und Beachtung.



Preisliste

Personenwagen			
VW LÄRCHUNG (Standard Modell) anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 3 250 DM 3 905 DM 250	VW KOMBI (5 Personen) Standard anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 6 680 DM 6 510 DM 450
VW LÄRCHUNG (Sportmodell) anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 4 850 DM 4 805 DM 250	VW KOMBI anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 6 275 DM 6 185 DM 450
VW CABRIOLETT anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 6 500	VW WÄCHTER anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 8 975 DM 6 970 DM 450
Transporter		VW WÄCHTER „SONDERMODELL“ anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 8 475 DM 8 370
VW FREIZEITWAGEN „FOX UP“ anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 5 725 DM 5 655 DM 250	VW KAMMELWAGEN anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 9 500
VW KAMMELWAGEN anwendungsbereit gründet Nettoverkaufspreis (Standard) (VOLLST.)	DM 5 975 DM 5 885 DM 250	FÜR WERTVOLLEN VW DEN WERTVOLLEN VW KAMMELWAGEN	



VOLKSWAGEN TYPE 1 – LES MODELES DE TRANSITION : 1958-1960

Les dernières flèches



Pour certains puristes, les coccinelles modèles '58 - '60 sont les dernières Volkswagen « classiques ». Dès le modèle '61, des éléments tels que les flèches, le moteur « pied moulé » 30 chevaux et la cloison derrière la roue de secours, identiques à celle des splits, auront disparu.

Entre le moment où les ovales ont cessé d'être produites et le moment où les Cox destinées au marché européen ont été équipées de clignotants sur les ailes avant, trois années se sont écoulées.

Petit à petit, la Coccinelle évolue et entrera définitivement dans l'ère moderne avec le modèle '61.

Peu de choses séparent finalement les Cox de ces trois années qui ne sont en fait que des modèles de transition entre les dernières Ovale et les premières Volkswagen « modernes ». En effet, dès le 1er août 1960, la petite VW perd son moteur « pied moulé » et sa vieille boîte à deux carters avec première non synchro, ses flèches, son réservoir bombé, sa tôle avant « style Split », deux renforts emboutis de jupe avant, sa jupe arrière « ancien style » et son starter manuel (qui manquera à beaucoup d'entre nous...) pour ne citer que les plus importantes modifications!

Voici donc, en détail, ces trois années magiques...

- Année modèle '58 (du châssis 1 600 440 au châssis 2 007 617)

- Le 1er août, depuis le châssis 1 600 440
 - La forme du filtre à air à bain d'huile est modifiée. Par rapport au modèle précédent, ce nouveau filtre gagne quelques centimètres en hauteur alors que son diamètre diminue.
 - Le tableau de bord est entièrement redessiné, à l'exception du compteur. Celui-ci est désormais encadré, à gauche, d'une grille derrière laquelle se monte le haut-parleur de l'autoradio, et à droite, d'une grille purement décorative, mais qui servira en '62 de support à la jauge à essence à câble. Le cendrier se retrouve en bas et au centre du tableau de bord, sous un emplacement destiné à la radio. Une baguette chromée parcourt désormais le tableau de bord sur toute sa largeur, les modèles Standards en son: naturellement dépourvus. Le volume de la boîte à gants gagne quelques centimètres cube.
 - Au-dessus de l'emplacement de l'autoradio, on trouve, à droite, la commande d'essuie-glaces, et à gauche, l'interrupteur des phares. Le barillet de contact/démarrreur a sa place à gauche du cendrier alors que le starter est à droite.
 - La consommation d'essence passe de 7,51l à 7.30l aux cent kilomètres.
 - La pédale d'accélérateur à grosse roulette laisse sa place à une classique palette recouverte de caoutchouc.
 - La grille de refroidissement moteur, bien que moins haute et plus large, assure une meilleure alimentation de la mécanique en air frais.
 - Le capot moteur perd l'embouti sur lequel était fixée la plaque minéralogique, et son étanchéité est améliorée. En plus de cela, les capots des cabriolets ont désormais 10 fentes horizontales au lieu de 36 verticales, et, à l'intérieur, on trouve un collecteur avec canalisation pour l'eau de pluie.
 - La visibilité vers l'avant augmente de 17%, avec l'adoption d'un pare-brise plus large et plus haut. Cela entraîne une modification du toit et les montants de pare-brise sont amincis.
 - La lunette arrière ovale disparaît, au profit d'une lunette rectangulaire de plus grandes dimensions. Du même coup, la grille de refroidissement du moteur passe de 42 à 50 fentes. L'alimentation du moteur en air frais n'en est pas diminuée pour autant. Bien au contraire.
 - Rétroviseur intérieur ovale et décalé.
 - Sur les cabriolets, le pare-brise et la lunette arrière voient leurs surfaces augmenter, mais dans des proportions moindres que sur la berline.
 - Afin d'obtenir une surface de balayage plus grande, l'axe de l'essuie glace passager est rapproché au milieu du pare-brise. Les deux balais sont maintenant couchés au repos et ont un déplacement parallèle permettant l'adoption de raclettes plus longues.

- NOVEMBRE 1957

- Le 1er novembre, depuis le châssis n° : 1 709 421
 - sauf indications spéciales, le niveau d'acide de la batterie est à cinq millimètres au-dessus des éléments, au lieu de dix à quinze précédemment.

- DECEMBRE 1957

- Le 20 décembre, depuis le châssis n° : 1 789 807 :
 - Le bouchon de vidange de la boîte de vitesses est aimanté afin de retenir toutes les particules métalliques qui se trouveraient en suspension dans l'huile.

- MARS 1958

- Le 20 mars, depuis le châssis n° : 1 882 550 :
- Les capuchons d'étanchéité des bougies sont maintenant en caoutchouc.

- AVRIL 1958

- Le 14 avril, depuis le châssis n° : 1 904 235 :
- Les ailes et les marchepieds sont fixés entre eux et sur la carrosserie par des boulons à tête de 13mm. Le Klaxon adopte lui aussi ce type de fixation.
- Le 29 avril, depuis le châssis : 1 925 488 :
- Les pivots de direction sont maintenant en bronze tourné et rainurés dans leur longueur.

- JUIN 1958

- Le 5 juin, depuis le châssis : 1 975 105 :
- Sur le carburateur Solex 28 PCI, le tube de venturi est maintenant en plastique au lieu d'être en alliage.
- Le 30 juin, depuis le châssis : 1 994 320 :
- Allumage antiparasité.

- Année modèle '59 (du châssis 2 007 616 au châssis 2 528 667)

- SEPTEMBRE 1958

- Le 19 septembre, depuis le châssis n° : 2 071 106 :
- La tirette d'ouverture du capot avant est rapprochée de la colonne de direction.

- JANVIER 1959

- Le 12 Janvier, depuis le châssis n° : 2 245 160 :
- La trousse à outils de bord comprend un crochet pour le démontage des enjoliveurs de roues.
- Le 19 janvier, depuis le châssis n° : 2 252 455 :
- Sur les berlines, on trouve maintenant deux pare-soleil garnis de skaï matelassé au lieu d'un seul en plastique transparent fumé.
- Le 22 janvier, depuis le châssis n° : 2 252 685 :
- Les Cabriolets sont équipés des mêmes pare-soleil garnis de skaï matelassé que les berlines.
- Le 29 janvier, depuis le châssis n° : 2 269 017 :
- Le dispositif de mise à l'air du réservoir d'essence contenu dans le bouchon de remplissage disparaît, l'aération se faisant désormais par le joint d'étanchéité.

- FEVRIER 1959

- Le 23 février, depuis le châssis n° : 2 303 769 :
- A la suite d'une rupture de stock, une série de 5000 moteurs reçoit un carburateur Solex 28 PCI à double dépression agissant directement sur l'avance à l'allumage.

- MARS 1959

- Le 10 mars, depuis le châssis n° : 2 317 671 :
- La structure intérieure de la banquette arrière est modifiée. L'assise est plus haute mais plus moelleuse.

- AVRIL 1959

- Le 6 avril, depuis le châssis n° : 2 368 910 :
- Bougies type 175 au lieu de 225.

- MAI 1959

- Le 4 mai, depuis le châssis n° : 2 409 056 :
- Modification des échangeurs de chaleur et de leur commande.
- Le 13 mai, depuis le châssis n° : 2 425 182 :
- Le silencieux et les échangeurs de chaleur ont désormais des joints coniques en amiante maintenus par des colliers.
- Le 13 mai, depuis le châssis n° : 2 428 094 :
- Les sorties chromées d'échappement sont raccourcies d'un centimètre.

- JUILLET 1959

- Le 3 juillet, depuis le châssis n° : 2 503 092 :
- La courroie est désormais traitée pour résister à la chaleur et le nombre de rondelles de réglage de sa tension est diminué de quatre.

- Année modèle '60 (du châssis 2 528 668 au châssis 3 192 506)

- AOÛT 1959

- Le 6 août, depuis le châssis n° : 2 528 668 :
 - Au dessus de la poignée de capot avant, le sigle aux armes de Wolfsburg n'est plus en couleur mais en métal poli sur fond noir.
 - Introduction d'un nouveau châssis permettant d'incliner le moteur et la boîte de vitesses de deux degrés vers le bas. Cette nouvelle implantation de la mécanique permet d'abaisser le centre de gravité des Coccinelles et d'améliore ainsi leur tenue de route.
 - Le passager avant bénéficie enfin d'un repose-pied incliné.
 - Les tapis de sol avant et arrière ne sont plus en deux éléments mais en un seul.
 - L'espace se trouvant sous la banquette arrière est fermé de part et d'autre de la poutre de châssis par deux panneaux verticaux insonorisés. Maintenant, pour accéder à la batterie, il faut obligatoirement enlever l'assise de la banquette.
 - Les poignées de portes extérieures articulées (« porte de frigo ») sont remplacées par un modèle à bouton poussoir. L'ancien dispositif à gâche avec deux crans dans lesquels le pêne vient s'engager.
 - L'unique accoudoir, positionné sur la porte avant droite, est évidé afin de pouvoir le tenir comme une poigne pour fermer la porte.
 - Le niveau d'huile maximum passe à 40 millimètres de l'extrémité de la jauge, au lieu de 44. L'anneau de ces nouvelles jauges est peint en rouge.
 - Modification de la pipe d'admission/échappement permettant de maintenir l'horizontalité du carburateur malgré la nouvelle inclinaison du moteur.
 - Le boulon de vidange moteur n'est plus sur le carter, il est maintenant sur une plaque en tôle d'accès au tamis d'huile, qui, elle, est boulonnée au carter.
 - Sur les berlines, pour des raisons de sécurité, la colonne de direction est raccourcie et reçoit un volant à deux branches tulipées avec un demi-cercle pour l'avertisseur. Toujours sur les berlines, les ampoules navette des flèches sont protégées par un fusible se trouvant dans le boîtier avant. Un petit tampon en caoutchouc amortit les flèches quand elles rentrent dans la carrosserie et leur commande située à gauche sous le volant contient un dispositif de retour automatique.
 - On trouve maintenant une barre antiroulis sous le train avant.

- Le 6 août, depuis le châssis n° : 2 533 099 :

- Après la berline, les cabriolets reçoivent la même colonne de direction et le même volant tulipé. Le jonc en alu cloué sur l'avant de la capote juste au-dessus du pare-brise disparaît. Comme sur la berline depuis le châssis 2 528 668, les ampoules navettes des flèches sont protégées par un fusible situé dans le boîtier avant, le retour des flèches est amorti par un petit tampon en caoutchouc et leur commande, située à gauche sous le volant, est équipée d'un dispositif de retour automatique.

- Le 11 août, depuis le châssis 2 539 142 :

- Les agrafes des baguettes de carrosserie reçoivent des petits capuchons de caoutchouc par l'intérieur de la carrosserie, alors que précédemment, ils étaient montés sur l'agrafe avant qu'elle soit mise en place.

- SEPTEMBRE 1959

- Le 9 septembre, depuis le châssis 2 577 839 :
- Sur les cabriolets, le tampon est fixé sur la porte, en dessous du loquet.
- Le 24 septembre, depuis le châssis 2 616 071 :
- Sur les cabriolets, amélioration de l'insonorisation du coffre intérieur situé derrière la banquette arrière. Il est recouvert d'une moquette tissée doublée de feutre.

- NOVEMBRE 1959

- Le 5 novembre, depuis le châssis 2 708 099 :
- Le joint du robinet d'essence, anciennement en thiokol, est désormais en liège.

- MARS 1960

- Le 2 mars, depuis le châssis 2 921 552 :
- Pour diminuer les réactions du volant, la direction est équipée d'un amortisseur.
- Le 29 mars, depuis le châssis 2 967 166 :
- Sur les cabriolets, les armatures de capote sont cousues dans les ourlets de la toile intérieure. L'armature de la capote est à l'aplomb des montants de portières.

- MAI 1960

- Le 9 mai, depuis le châssis 3 060 711 :
 - Les conduits de chauffage sont maintenant en plastique au lieu d'être en tôle et les silencieux ne sont plus sous la banquette arrière mais entre le moteur et la carrosserie.
- Depuis le châssis 3 063 541 :
- Les cabriolets sont équipés d'un dispositif de verrouillage de la capote en position ouverte.

LES COLORIS DES BERLINES

Châssis 1 600 440 à 2 007 617 ('58)

<i>Carrosserie</i>	<i>Toit découvrable</i>	<i>Intérieur des jantes</i>	<i>Extérieur des jantes</i>
L41 Noir	Noir	L87 Blanc Perle	L41 Noir
L240 Vert Agave	Vert Agave	L87 Blanc Perle	L242 Vert Bleu
L351 Rouge Corail	Rouge Corail	L87 Blanc Perle	L74 Brun Rouge
L243 Gris Diamant (M)	Gris Diamant	L87 Blanc Perle	L329 Gris Shetland (M)
L245 Bronze Clair (M)	Bronze Clair	L87 Blanc Perle	L352 Cognac (M)
L334 Bleu Glacier (M)	Bleu Glacier	L87 Blanc Perle	L338 Bleu Atlas (M)
L335 Bleu Capri	Bleu Capri	L87 Blanc Perle	L434 Bleu Fjord
L225 Gris Jupiter (S)	Gris Jupiter	L225 Gris Jupiter	L225 Gris Jupiter

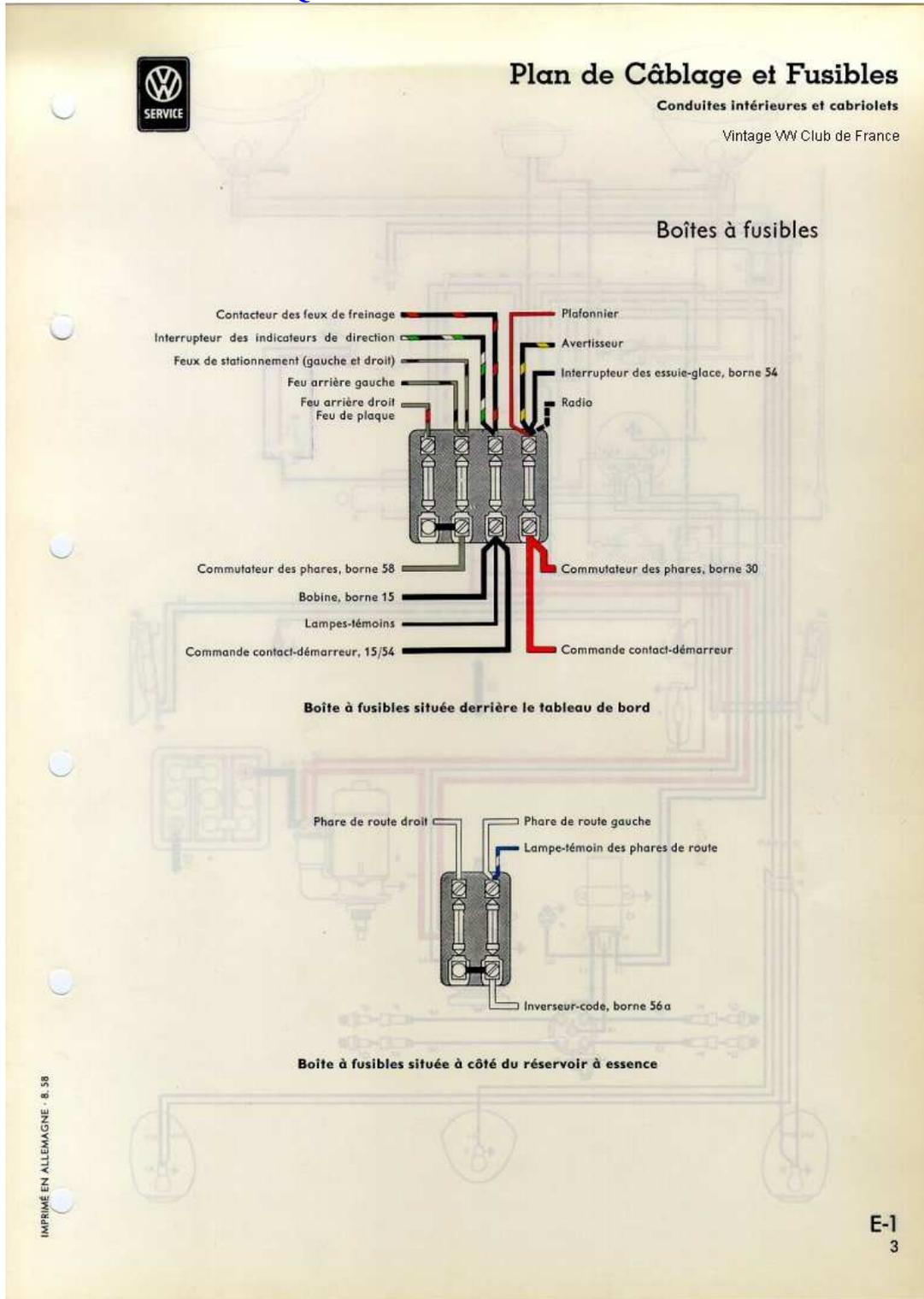
Châssis 2 007 618 à 2 528 667 ('59)

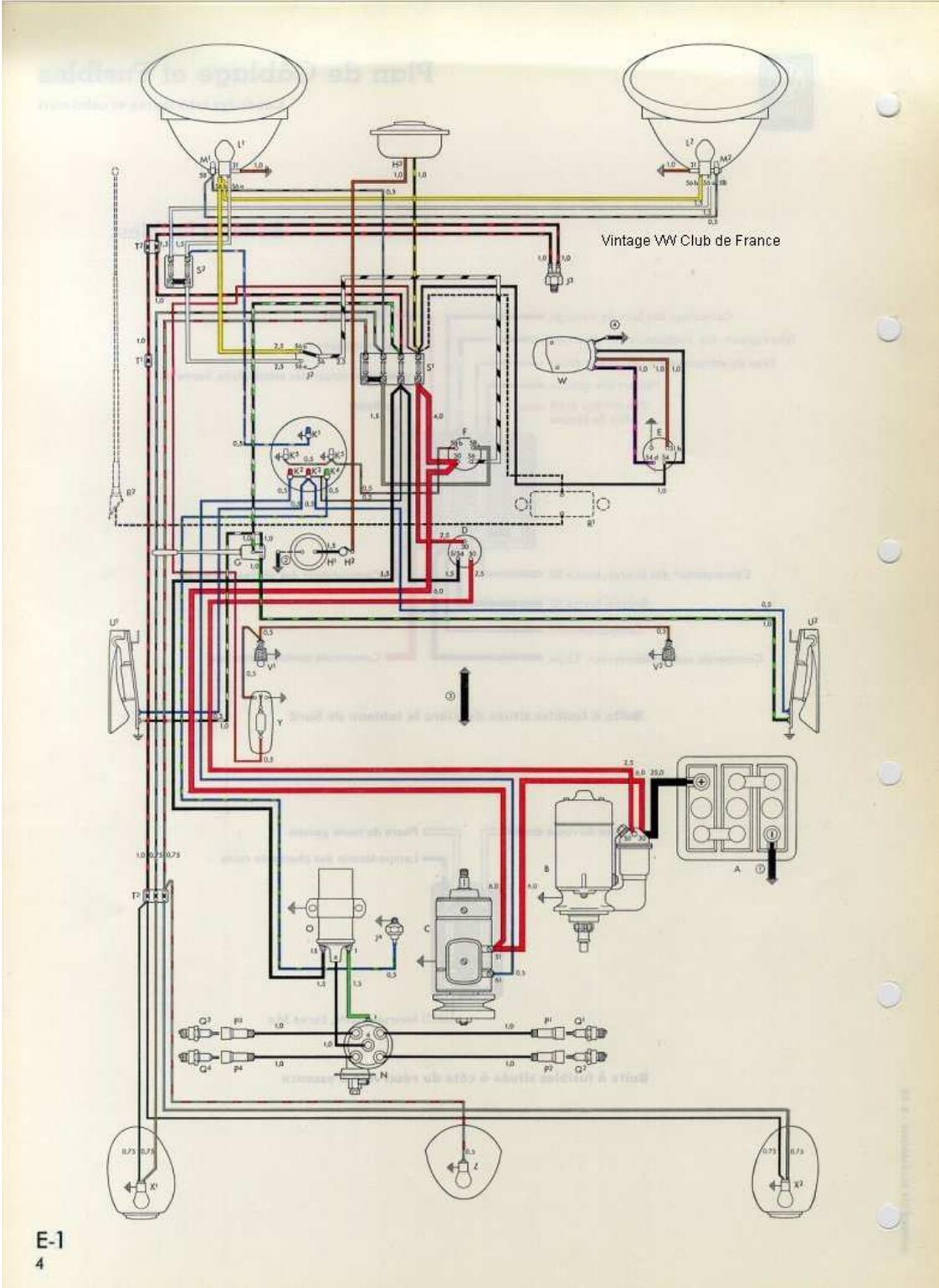
<i>Carrosserie</i>	<i>Toit découvrable</i>	<i>Intérieur des jantes</i>	<i>Extérieur des jantes</i>
L41 Noir	Noir	L87 Blanc Perle	L41 Noir
L243 Gris Diamant (M)	Gris Diamant	L87 Blanc Perle	L329 Gris Shetland (M)
L335 Bleu Capri	Bleu Capri	L87 Blanc Perle	L434 Bleu Fjord
L14 Vert Réséda	Vert Réséda	L87 Blanc Perle	L246 Vert Gris
L343 Beige Kalahan	Beige Kalahan	L87 Blanc Perle	L343 Beige Kalahan
L348 Rouge Grenat	Rouge Grenat	L87 Blanc Perle	L359 Rouge Rubis
L434 Bleu Fjord	Bleu Fjord	L87 Blanc Perle	L434 Bleu Fjord
L225 Gris Jupiter (S)	Gris Jupiter	L225 Gris Jupiter	L225 Gris Jupiter
L344 Vert Jonc (S)	Vert Jade	L344 Vert Jonc	L344 Vert Jonc

Châssis 2 528 668 à 3 192 506 ('60)

<i>Carrosserie</i>	<i>Toit découvrable</i>	<i>Intérieur des jantes</i>	<i>Extérieur des jantes</i>
L41 Noir	Noir	L87 Blanc Perle	L41 Noir
L346 Vert Manguier	Vert Manguier	L87 Blanc Perle	L441 Vert Jante
L346 Vert Jade	Vert Jade	L87 Blanc Perle	L441 Vert Jante
L363 Bleu Arctique	Bleu Arctique	L87 Blanc Perle	L439 Bleu Mélange
L419 Vert Céramique	Vert Céramique	L87 Blanc Perle	L441 Vert Jante
L436 Bleu Indigo	Bleu Indigo	L87 Blanc Perle	L438 Bleu Jante
L440 Gris Silex	Gris Silex	L87 Blanc Perle	L424 Gris Acier
L451 Rouge Indien	Rouge Indien	L87 Blanc Perle	L450 Brun Clair
L225 Gris Jupiter (S)	Gris Jupiter	L225 Gris Jupiter	L225 Gris Jupiter
L344 Vert Jonc (S)	Vert Jade	L344 Vert Jonc	L344 Vert Jonc

LES CABLAGES ELECTRIQUES





Équipement électrique - Conduites intérieures et cabriolets

(à partir d'août 1957 · châssis 1 600 440)

Vintage VW Club de France

A - Batterie	Q ¹ - Bougie du cylindre 1
B - Démarreur	Q ² - Bougie du cylindre 2
C - Dynamo	Q ³ - Bougie du cylindre 3
D - Commande du contact et du démarreur	Q ⁴ - Bougie du cylindre 4
E - Commande des essuie-glace	R ¹ - Radio
F - Commutateur-tirette des phares et du cadran du combiné	R ² - Antenne
G - Interrupteur de commande des flèches de direction	S ¹ - Boîte à 4 fusibles
H ¹ - Bouton de l'avertisseur	S ² - Boîte à 2 fusibles
H ² - Bague collectrice	T ¹ - Boîte de raccord (1 pôle)
H ³ - Avertisseur sonore	T ² - Boîte de raccord (2 pôles)
J ² - Inverseur-code	T ³ - Boîte de raccord (3 pôles)
J ³ - Contacteur des feux de freinage	U ¹ - Flèche gauche de direction
J ⁴ - Contacteur de pression d'huile	U ² - Flèche droite de direction
K ¹ - Lampe-témoin des phares de route	V ¹ - Contacteur de porte gauche
K ² - Lampe-témoin de la dynamo	V ² - Contacteur de porte droite
K ³ - Lampe-témoin des indicateurs de direction	W - Moteur des essuie-glace (3 raccords)
K ⁴ - Lampe-témoin de la pression d'huile	W - Moteur des essuie-glace (1 raccord)
K ⁵ - Ampoule d'éclairage du cadran du combiné	X ¹ - Feu arrière et de freinage gauche
L ¹ - Ampoule à deux filaments du phare gauche	X ² - Feu arrière et de freinage droit
L ² - Ampoule à deux filaments du phare droit	Y - Plafonnier
M ¹ - Feu gauche de stationnement	Z - Feu de plaque de police
M ² - Feu droit de stationnement	
N - Distributeur d'allumage (allumeur)	① - Câble de masse (batterie-châssis)
O - Bobine d'allumage	② - Câble de masse (accouplement de la direction)
P ¹ - Fiche de câble de bougie (cylindre 1)	③ - Câble de masse (boîte-pont-châssis)
P ² - Fiche de câble de bougie (cylindre 2)	④ - Câble de masse (moteur des essuie-glace à la carrosserie)
P ³ - Fiche de câble de bougie (cylindre 3)	⑤ - Câble de masse (moteur des essuie-glace à la carrosserie)
P ⁴ - Fiche de câble de bougie (cylindre 4)	

Désignations imprimées en vert : modèles Standard

Désignations imprimées en brun : modèles De Luxe

Désignations imprimées en gris : montages KD