

De Volkswagenfamilie



Allereerst de Kevers. Al jaren het meest verkocht. Toch hebben we ze wéér verbeterd.

Moet een auto groot zijn om groots te zijn? Kijk eens naar de Kever. Z'n conceptie blijkt zó goed te zijn, dat we er al zo'n 13 miljoen van hebben verkocht.

't Zit misschien in die robuuste, zuinige motor. Die bovendien luchtgekoeld is. Of in z'n laag toerental, waarmee hij grote prestaties levert en dat hem een lang leven garanderen. Die motor achterin bleek een succes, dus hebben we hem daar maar gelaten.

De Kever heeft grote 15-inch wielen, die onafhankelijk zijn geveerd en opgehangen.

En het moet voor u wel een bijzonder veilig idee zijn te weten, dat de Kever een gescheiden remcircuit heeft met ruim bemeten trommelremmen. (De VW 1302 S heeft vóór bovendien schijfremmen.) Voor alle zekerheid ook nog een veiligheidsstuurkolom, een veiligheidsstuur en verzonken portiergrepen. En omdat zeker nu eenmaal zeker is, maakten we de bedieningsknoppen van zacht plastic, brachten we bevestigingspunten voor alle soorten autogordels aan en gaven 'm ook nog een waarschuwingsknipperlichtinstallatie mee.

De Kever is van binnen helemaal met kunststof bekleed en er liggen

rubbermatten op de bodem. En alsof het niet óp kan, ook de kofferruimtes zijn bekleed.

De afzonderlijke vóórstoelen kunt u ook tijdens het rijden gemakkelijk in elke gewenste stand stellen.

De Kever heeft vele gedaantes. Hij is er als VW 1200 met 34 PK motor. En als VW 1300 met 44 PK. En als VW 1302 S, de sterkste, snelste, sportiefste en meest comfortabele Kever die ooit werd gemaakt.

De VW 1302 S heeft een machtige 50 PK 1,6 liter motor. (De VW 1302 zonder S heeft een motor van 1,3 liter met 44 PK.)

En z'n chassis is even sportief als dat van de Porsche 911. Met een totaal nieuwe vooras, waarbij gebruik is gemaakt van veerpoten. Achterin heeft hij de beroemde Porsche-achterwielophanging.

Dankzij die nieuwe vooras is de kofferruimte ook 'n stuk groter geworden. De inhoud is nu 260 liter. En de 1302 S is ook bijzonder goed uitgerust. Wat dacht u bijvoorbeeld van het nieuwe, automatische ventilatiesysteem met geforceerde luchtafvoer? Welke Kever u ook kiest, één ding is zeker: met een Kever weet je wat je hebt.



De carrosserie van Karmann en de betrouwbaarheid van VW zijn gelukkig gekombineerd tot de sportieve versies van de VW.

Er zijn maar weinig sportieve auto's, die geen enkele schaduwzijkte hebben. De VW Karmann Ghia is er zo eentje. Omdat-ie uit de VW-familie komt waarschijnlijk.

Uit de VW-familie komen betekent hetzelfde als van goeden huize komen. Tot in de kleinste details is zo'n wagen helemaal uitgebalanceerd. Daarom gaat hij bijzonder lang mee. En zuinig dat-ie is! Prettig, dat die wereldberoemde VW-service ook voor hem geldt.

Nou ja, als een vormgever als Ghia uit Turijn en een koetswerk-specialist als Karmann respectievelijk aan het ontwerpen en aan het bouwen gaan, dan moet het eindprodukt wel goed zijn. Eleganter en sportiever zijn dan eigenlijk nog maar zwakke uitdrukkingen.

Misschien eigenwijs van ons, maar wij vinden dat een sportieve wagen best ook comfortabel mag zijn. Daarom maakten we de stoelen 24voudig verstelbaar. Bovendien zijn de stoelen anatomisch gevormd en kunnen zo ver naar achteren, dat u wel een bijzondere reus moet zijn om niet met sportief gestrekte armen te kunnen chaufferen.

Van binnen hebben we hem helemaal bekleed, inclusief de koffer-

ruimten. Waarvan hij er trouwens drie heeft. Eén voorin, één achter de rugleuningen en één op de neergeklapte rugleuningen achter. Op die manier heeft de Karmann Ghia Coupé totaal 485 liter koffer-ruimte en de Cabriolet 365 liter. Dat leek ons meer dan genoeg voor twee personen.

De kap van de Karmann Ghia Cabriolet is, net als die van de Kever Cabriolet, tot in de kleinste details geperfectioneerd. De binnenkant is met kunststof bekleed, waardoor het frame onzichtbaar is. De buitenkant is van weer-en-windbestendige kunststof. Daartussenin een isolerende rubberlaag. Onnodig te zeggen, dat het dak perfect sluit en in één handbeweging open en dicht gaat. De Karmann Ghia Coupé en de Cabriolet hebben een 1,6 liter motor van 50 KP. Zo'n zelfde motor heeft ook de Kever Cabriolet. Deze sportieve vierzitter heeft nu bovendien hetzelfde sportieve onderstel als de nieuwe Kever 1302 S. Plus de bredere voortrein met veerpoten, verstevigde bumpers en de grotere kofferruimte.

U kunt ze alle drie krijgen zoals u ze wilt hebben: met of zonder Automatic.



Hier presenteren we de VW 1600. Een auto om éérs aan te denken als u een solide en moderne wagen in de middenklasse zoekt.

Het functionele chassis van de VW 1600 met z'n Porsche achterwielophanging garandeert veilig bochtenwerk. Ieder wiel afzonderlijk blijft namelijk met z'n volle bandbreedte aan de grond, waarbij sporing en vlucht van het wiel praktisch konstant blijven.

En wat past logischer bij een snel chassis dan een even snel remsysteem. De VW 1600 heeft vóór dan ook schijfremmen, die zichzelf bijstellen, en achter grote trommelremmen. En om elk risico uit te sluiten: een gescheiden remsysteem. Mocht er dan ooit eens een remcircuit uitvallen dan kunt u toch altijd nog veilig remmen.

De VW 1600 heeft een krachtige, 54 PK motor achterin, dus regelrecht boven de aangedreven wielen. Die motor is luchtgekoeld. En hij verloochent zijn afkomst niet: zoals alle VW's is ook de 1600 tot in de allerkleinste details perfect afgewerkt.

Laten we het bijvoorbeeld over zoiets vanzelfsprekends als de lak hebben.

Lakken gebeurt bij de VW in 4 fasen. De carrosserie moet tenslotte gelijkmatig, en tot in de kleinste hoekjes en gaatjes gelakt zijn. We hebben kritische inspecteurs in dienst, die met arendsogen iedere lakbehandeling controleren en ieder oneffenheidje onmiddellijk sig-

naleren. U kunt er dan ook op rekenen, dat het met de lak van de VW goed zit. U hoeft niet bang te zijn voor roest.

De VW 1600 maakt het u gemakkelijk met de in 49 standen verstelbare stoelen voorin. De rugleuningen zijn anatomisch gevormd om vermoeidheid ook bij lange ritten, te voorkomen. Ook het „klimaat“ blijft aangenaam in de VW 1600 dankzij de tweevoudige frisse-lucht-toevoer, de geforceerde luchtafvoer en de nauwkeurig doseerbare verwarming. Het zijn maar een paar van de goed uitgewerkte details.

De VW 1600 heeft drie gedaantes: hij is er als klassiek Pontonmodel, als sportieve Fastback en als bijzonder royale Variant.

Alle drie hebben ze voorin een kofferruimte voor 230 liter bagage. Bij de Fastback stouwt u achterin nog eens 318 liter, in de Ponton 200 liter en voor het geval dat u nóg meer kwijt moet, maakten we in de VW Variant 1600 achterin een ruimte voor 700 liter. U kunt er zelfs 1200 liter in kwijt, maar dan moet u de rugleuningen neerklappen. U krijgt zo een totaal van 1430 liter. Zie dat maar eens vol te krijgen!

Wilt u de Automatic in uw VW 1600 hebben of de elektronische benzine-inspuiting? Doen we graag.



**De weg is vrij voor de VW 411 E.
Een bijzondere auto.
Hij heeft het chassis van een
sportwagen en het
komfort van een reiswagen.**

Omdat goed zitten in een auto van primair belang is, maakten we de stoelen anatomisch. U kunt er alle kanten mee op, want ze zijn naar voren, naar achteren én in de hoogte verstelbaar. Als extra kunt u ze ook als slaapstoel krijgen.

Warm aanbevolen is de elektronisch geregelde verwarming. Ook als de motor niet loopt, is 't toch lekker warm in de wagen. Deze verwarming draait z'n hand niet om voor temperatuurverschillen binnen en buiten van 50°.

Daarbij komt dan nog een veelvoudig-regelbare frisse luchttoevoer plus een geforceerde luchttoevoer onder de achterraut.

De motor van de VW 411 E zal u enthousiast maken. 't Is er een van 80 PK. (Achterin). Met elektronisch geregelde benzine-inspuiting. Hij bereikt z'n maximum draaimoment al bij 2800 toeren per minuut. Dat is voor soepel én pittig trekken, juist door die lage toerentalen. Hij sprint van 0—80 in 10 seconden. En hij sprint door tot maar liefst 155 km per uur.

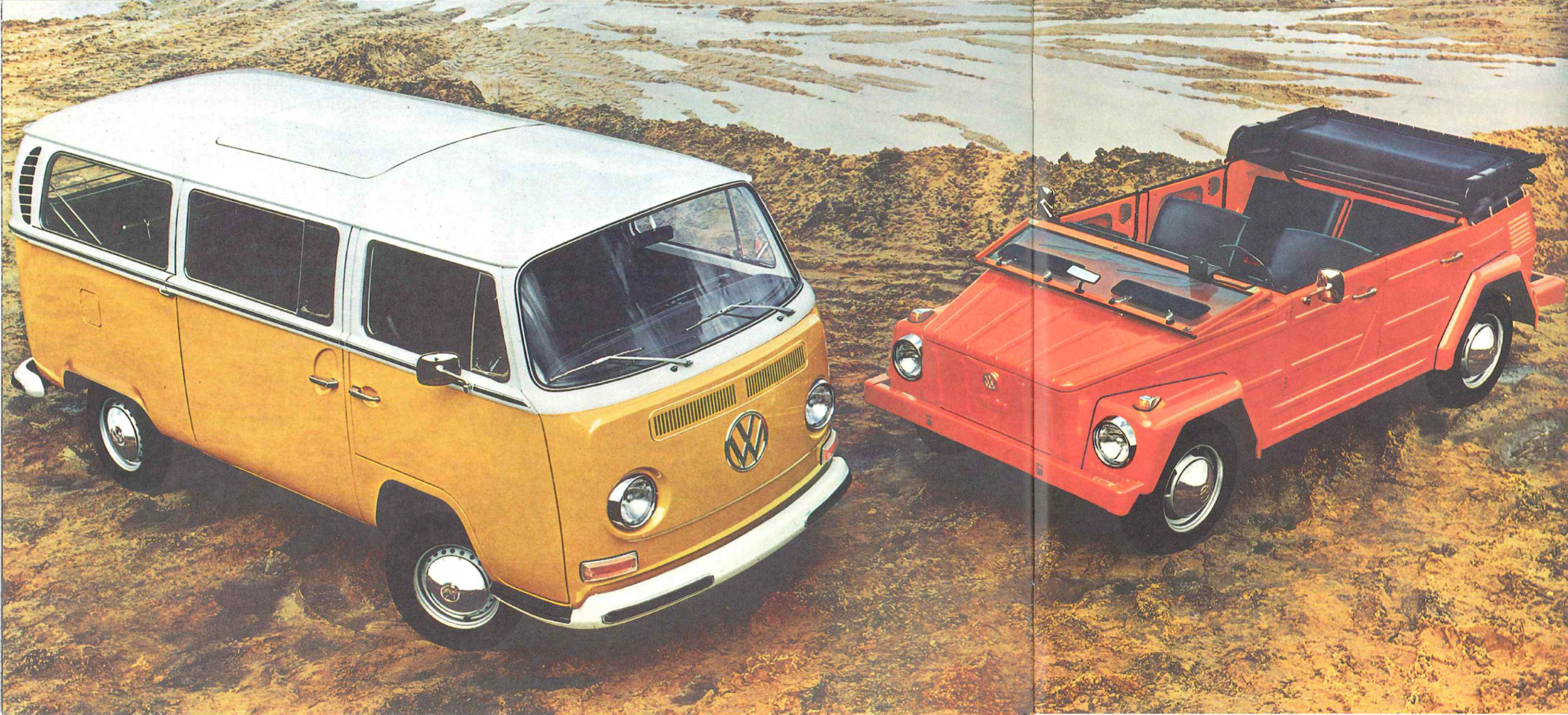
Snelle wagen — snel chassis. Met Porsche-achterwielophanging, veerpoten voor, stabilisators voor en achter en radiaalbanden. Ook voor

de veiligheid hebben we hem zo veel mogelijk meegegeven: een gescheiden remcircuit met schijfremmen vóór, halogeenlampen en een zelfdragende veiligheidschassis met een verstevigde cabine en grote kreukelzones voor en achter. Bij een flinke botsing „kreukelt“ het voorste of het achterste gedeelte van de wagen als een harmonika in elkaar. Daardoor wordt een groot deel van de schok opgevangen.

De VW 411 E is er als limousine met twee en met vier deuren. De voorste kofferruimte kan gemakkelijk 400 liter bagage herbergen. En dan kunt u nog liefst 170 liter bagage stouwen achter de rugleuning.

En wees vooral ook attent op de VW 411 E Variant! Net zo vlug, veilig en luxueus als de VW 411 E Limousine. Met een kofferruimte van 1100 liter die u nog vergroot tot 1780 liter als u de rugleuning neerklaapt.

Omdat we 't u zo graag gemakkelijk maken, kunt u de VW 411 E's ook met Automatic krijgen. Dan voelt u zich helemáál prettig in deze luxe automobiel. Want 't schakelen kunt u dan rustig vergeten.



Handig als je veel hebt mee te nemen: de Kleinbus L en de VW 181.

Wat lengte (4.44 meter) en breedte (1.81 meter) betreft valt de kleinbus L onder de middenklassewagens. Maar dan wel eentje die maar liefst plaats biedt aan acht volwassenen. En ruim plaats ook.

Het instappen gaat erg gemakkelijk via een grote schuifdeur die niet voor iemands neus kan dichtvallen.

U vindt dan comfortabele zitplaatsen, die zo zijn opgesteld, dat langbenige passagiers geen moeite zullen hebben met zitten. De bestuurdersstoel heeft een gecapitooneerde zitting en kan ook tijdens het rijden in negen standen worden versteld.

Benauid zal het er nooit worden! Daar zorgt de frisse luchttoevoer voor. Ook de passagiers kunnen die naar believen regelen, want er zijn zes frisse luchtroosters, waarvan er vier naar alle kanten gericht kunnen worden. Behaaglijk warme lucht wordt van alle kanten aangevoerd (géén tocht!), via twee openingen in de voorste voetruimte, een opening voor de middelste en via twee openingen onder de achterste bank.

Ook de rij-eigenschappen van de VW-kleinbus L zijn goed. Hij heeft een soepele 1,6 liter motor van 50 PK, een achteras met homokinetische koppelingen, radiaalbanden, gescheiden remcircuits en schijfremmen vóór.

En dan: de ideale auto voor moeilijk berijdbare wegen en terreinen: de VW 181.

Dankzij de sterke 44 PK motor beklimt hij gemakkelijk hellingen tot 50 %. De motor zit achterin, direct boven de aangedreven wielen. Daardoor ligt hij zo vast als een huis, of dat nu op zand, modder of sneeuw is. Toch is hij bijzonder gemakkelijk bestuurbaar omdat er 15-inch wielen onder zitten (met M+S radiaalbanden), die onafhankelijk zijn geveerd en opgehangen.

Om de VW 181 geschikt te maken als terreinwagen hebben we de vlakke bodemplaat, de chassisroker en de voor- en achteras versterkt. Onder de motor is een bescherming tegen opspattende stenen aangebracht.

Hoe moeilijk het terrein ook is, de VW 181 redt 't. Hij heeft namelijk vier versnellingen vooruit, een achteruit en vertragingkasten aan de aangedreven wielen.

Wat VW maakt, wordt goed gemaakt. Vandaar dat de VW 181 is toegerust met snufjes, die men bij een terreinwagen eigenlijk niet verwacht. Zoals ruitesproeiers, beklede zonnekleppen, veiligheidsbinnenspiegel en twee buitenspiegels. En ook nog een verwarming, die onafhankelijk van de motor functioneert. Dan hebt u 't tenminste altijd warm, ook als u stilstaat.

**U wilt 't natuurlijk zelf weleens
allemaal uitproberen. Dat kan.
De VW-dealers geven u graag
alle gelegenheid voor een proefrit.**

Import voor Nederland:
PON's AUTOMOBIELHANDEL N. V.
Arnhemseweg 2-14
Amersfoort
Tel. (03490) 49414-18541

