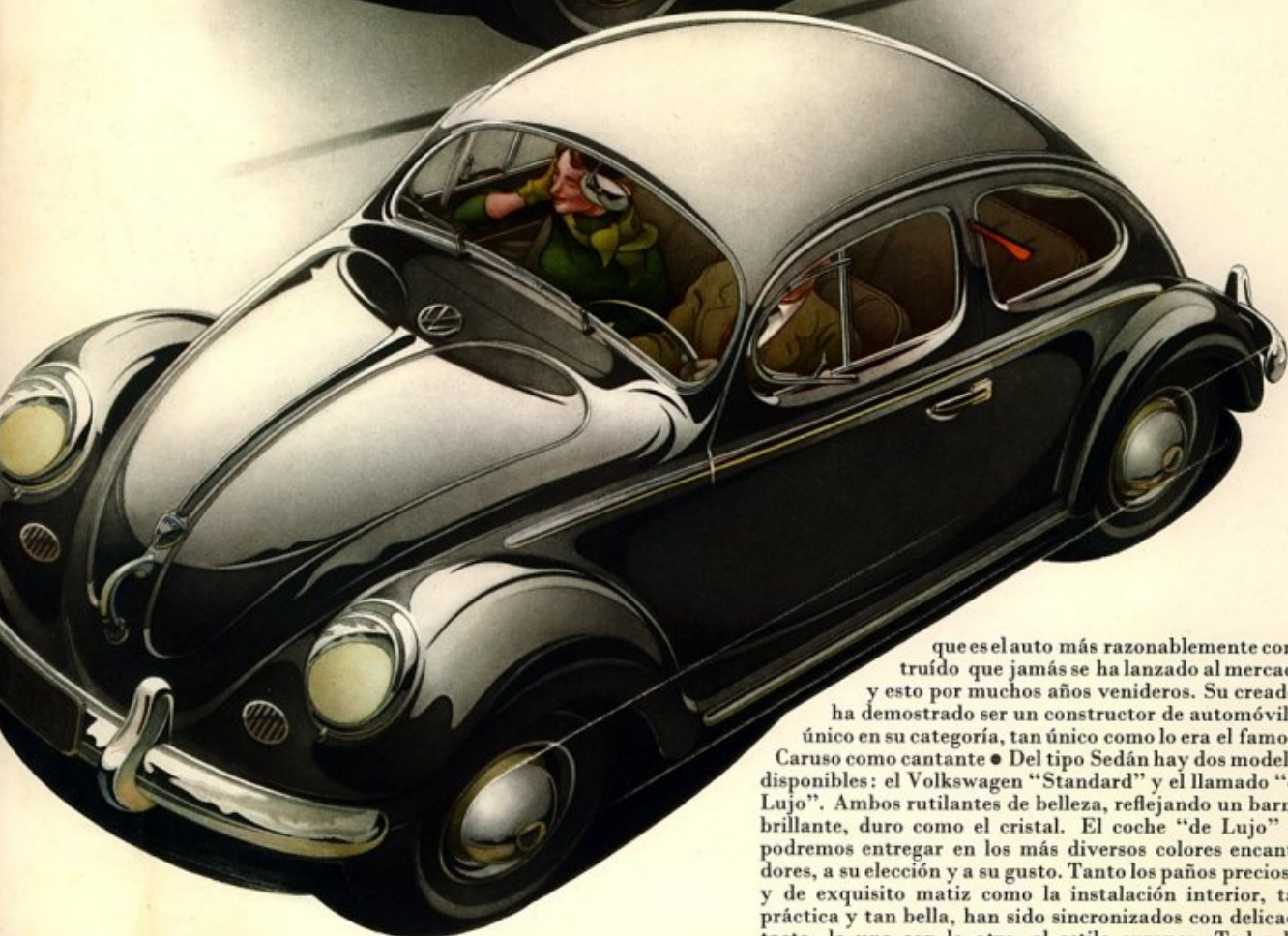
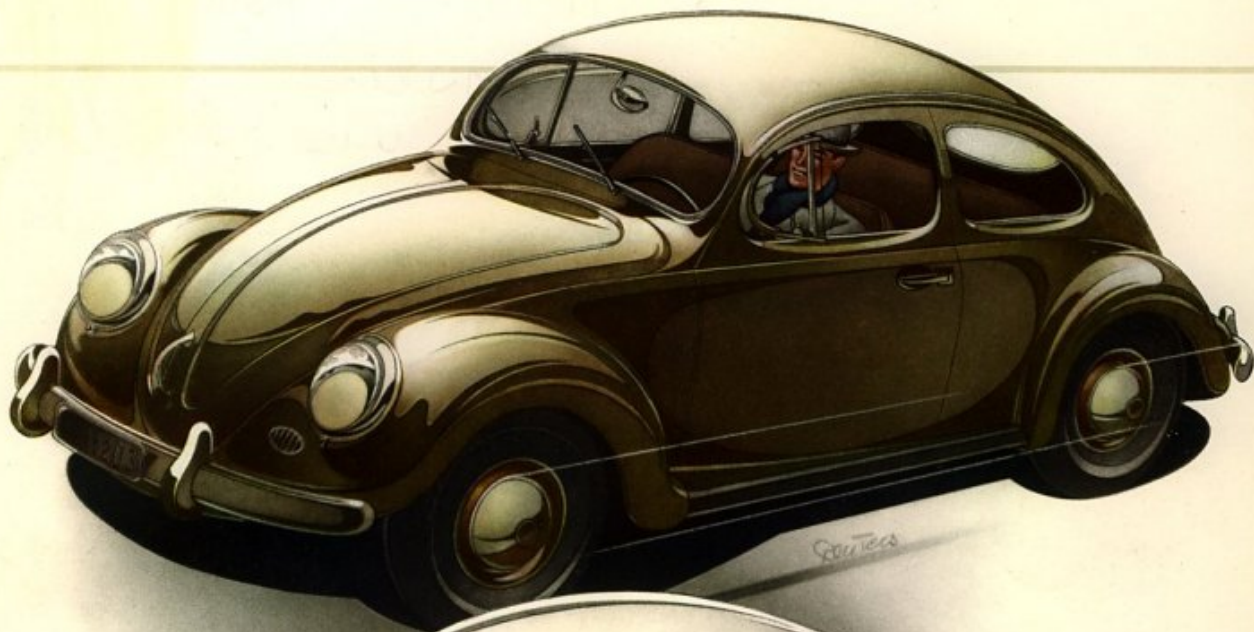


## SEDAN VOLKSWAGEN

MODELOS STANDARD Y DE LUJO

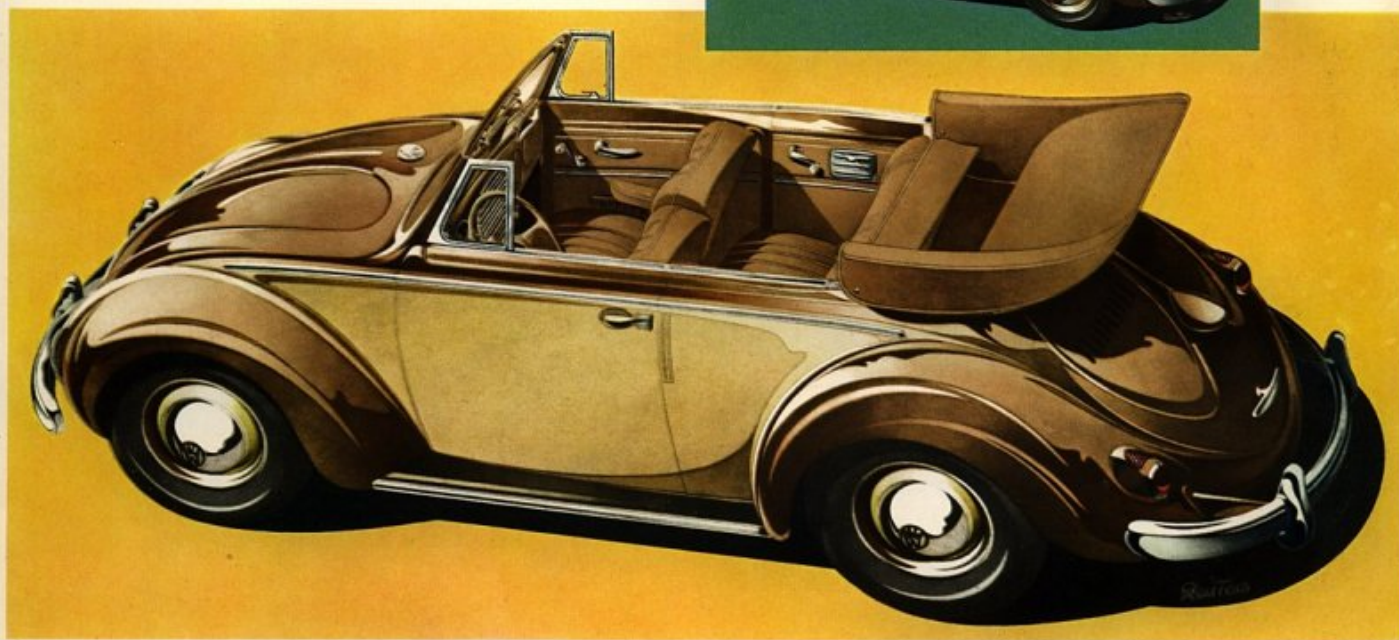


¿ Le gusta a Vd. el estilo europeo en la construcción de autos? ¿ Le encantan a Vd. las líneas fluyentes, diáfanas, viento-nacidas? ¿ Aprecia Vd. el viajar confortablemente con poco gasto, tan es así que no resulte meramente un "slogan" hueco, hablando de centavos? ¡ Entonces no tiene más remedio que interesarse por el coche europeo Número 1 dentro de su clase: el Volkswagen! Éste es el coche del que afirman los entendidos de todo el mundo

que es el auto más razonablemente construido que jamás se ha lanzado al mercado y esto por muchos años venideros. Su creador ha demostrado ser un constructor de automóviles único en su categoría, tan único como lo era el famoso Caruso como cantante • Del tipo Sedán hay dos modelos disponibles: el Volkswagen "Standard" y el llamado "de Lujo". Ambos rutilantes de belleza, reflejando un barniz brillante, duro como el cristal. El coche "de Lujo" le podremos entregar en los más diversos colores encantadores, a su elección y a su gusto. Tanto los paños preciosos y de exquisito matiz como la instalación interior, tan práctica y tan bella, han sido sincronizados con delicado tacto, lo uno con lo otro, al estilo europeo. Todos los modelos disfrutan de las mismas esencias del Volkswagen, todas ellas igualmente importantes: la aceleración de vértigo, la seguridad de conducción debido a un genial sistema de suspensión, todo ello en combinación con un centro de gravedad excepcionalmente ventajoso en el coche, sin hablar de la parte económica de una realidad efectiva, lo que hace que el Volkswagen, teniendo presente el confort que ofrece, no tiene rival dentro de su clase.



## CABRIOLET



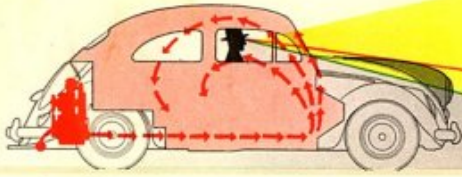
Si a Vd. le gusta el coche deportivo, siendo a la par amante de Febo, no hay duda que le tiene que agradar sobre todo el Cabriolet VW. No hay punto de estacionamiento, en que este bonito y vistoso coche no atrae las miradas envidiosas de todos. Es simplemente aquel coche con que soñaba Vd. que algún día alguien lo haría. ¡Pues bien: Volkswagen ha realizado el milagro! Igual que todos los Volkswagen carece de peso muerto, como ignora también el espacio muerto. Cada gramo resulta útil y cada centímetro aprovechado, siendo así, que en el tráfico aturridor no sólo podrá conservar el sosiego, sino que, al mismo tiempo, demostrará ser él de más ágil maniobra con su coche. Con la capota cerrada podrá Vd. desafiar aguaceros

torrenciales. Su hermeticidad es perfecta, lo mismo contra el agua que contra el polvo, viento y frío. — Es difícil vencer a una señora decidirse por un Sedán cerrado, después de haber visto este Cabriolet. Sus contornos son gráciles y atrayentes, y es comprensible: ¡carrocería de Karmann!

Una sorpresa agradable le aguarda a Vd. y es el techo corredizo "Golde". Una ligera maniobra y ya está sentado — también en el Sedán VW — tomando el aire fresco, dejándose acariciar por el sol. A tiempo desapa- cible tiene la misma hermeticidad que el techo de acero del Sedán. Cada Volkswagen inhala aire fresco y expulsa el aire gastado por las ventanillas giratorias.

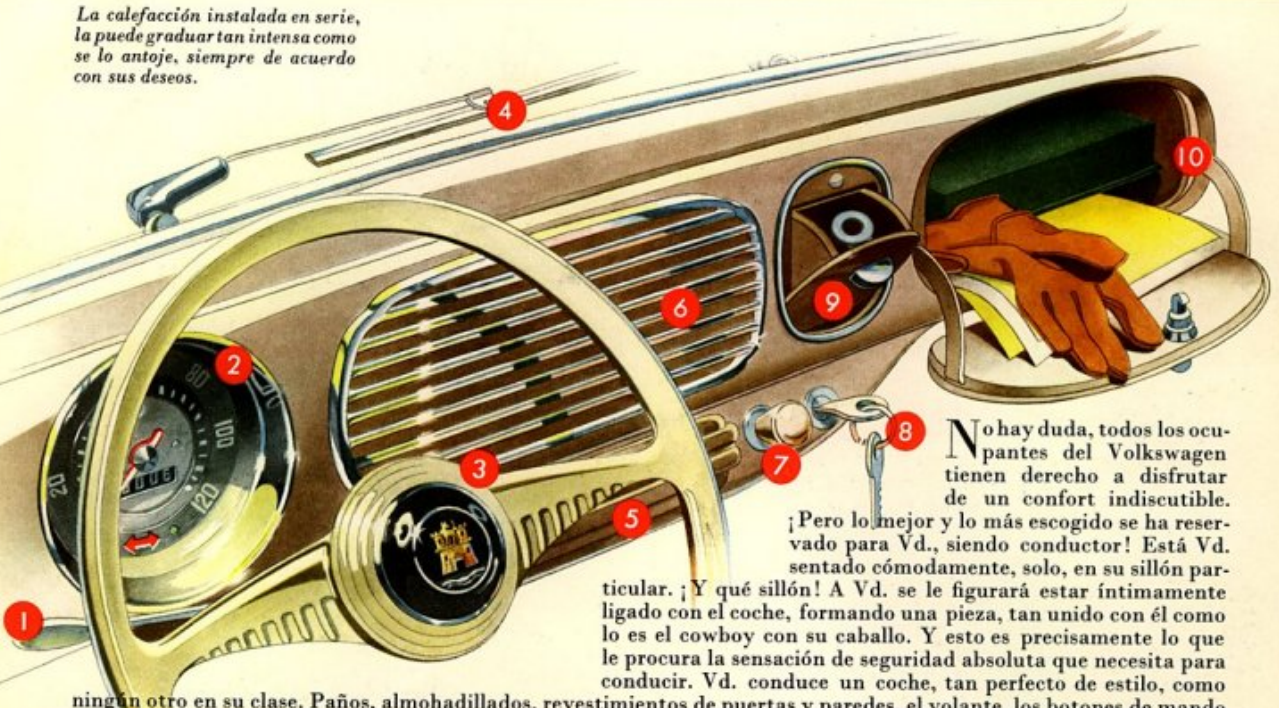


TECHO  
CORREDIZO



¡Vaya conduciendo, seguro y confiado, dominando la carretera hasta inmediatamente por delante del coche! Por encima del capot corto, achatado, de líneas elegantes, podrá Vd. abarcar la pista hasta pocos pies de distancia del coche.

La calefacción instalada en serie, la puede graduar tan intensa como se lo antoje, siempre de acuerdo con sus deseos.



No hay duda, todos los ocupantes del Volkswagen tienen derecho a disfrutar de un confort indiscutible.

¡Pero lo mejor y lo más escogido se ha reservado para Vd., siendo conductor! Está Vd. sentado cómodamente, solo, en su sillón particular. ¡Y qué sillón! A Vd. se le figurará estar íntimamente ligado con el coche, formando una pieza, tan unido con él como lo es el cowboy con su caballo. Y esto es precisamente lo que le procura la sensación de seguridad absoluta que necesita para conducir. Vd. conduce un coche, tan perfecto de estilo, como

ningún otro en su clase. Paños, almohadillados, revestimientos de puertas y paredes, el volante, los botones de mando de color marfil (en los coches "Standard" de color negro) el alumbrado interior, todo en fin tan bien hecho y hace una impresión de tan buena calidad, como no lo es usual en coches de esta clase, sino que pertenece a un tipo de mucho más precio. Luego, los instrumentos agrupados en un solo centro de control del tablero le señalan en todo momento con qué velocidad camina y si quizás haya dejado de tomar alguna precaución durante la marcha. Los asientos traseros, un verdadero sofá, tienen un almohadillado muelle y profundo, ofreciendo una amplitud sorprendente.

- 1 PALANQUITA DE MANDO PARA LOS INDICADORES DE DIRECCION en la columna de dirección y que puede ser accionada con un sólo dedo, sin tener que soltar el volante
- 2 GRAN INSTRUMENTO CENTRAL con velocímetro, cuentakilómetros, así como las luces de control armónicamente alojados en la esfera, para dínamo y refrigeración (luz roja), presión de aceite (luz verde), faros de carretera (luz azul) e indicadores de dirección (flecha doble)
- 3 EL VOLANTE DE DOS RADIOS es de color claro y de elegante aspecto con contacto de claxon negro y de oro, adornado con un escudo (Modelo de Lujo)
- 4 LIMPIA-PARABRISAS de amplio radio de acción, y gran eficacia (el del Modelo de Lujo de gran rendimiento) volviendo, al pararlos, automáticamente a su posición inicial
- 5 Lugar previsto para LA ESCALA DE LA RADIO y sus botones de mando, además, a la izquierda del mismo, los interruptores del alumbrado y del limpia-parabrisas
- 6 Detrás de una rejilla de adorno elegante, el gran hueco para el montaje de un APARATO RECEPTOR DE RADIO
- 7 A la derecha, y muy a la mano, el botón de mando del "STARTER" PARA FACILITAR EL ARRANQUE y a su lado el cerrojo para la llave de contacto
- 8 CERRADURA COMBINADA DE ENCENDIDO Y ARRANQUE; la llave de encendido sirve al mismo tiempo como llave de puerta
- 9 CENICERO empotrable
- 10 CAJA DE GANTES grande con cierre

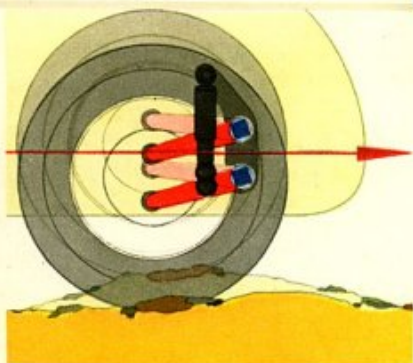
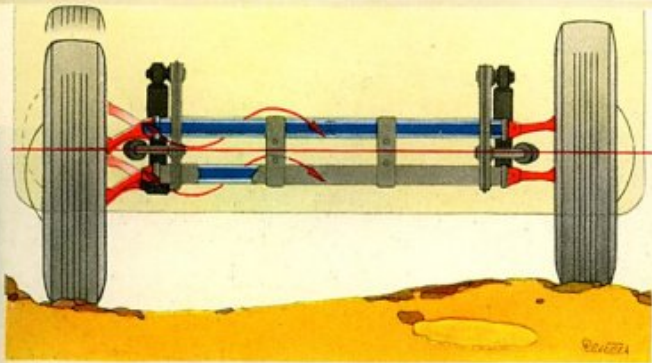


¡Vaya a llevar el coche al estacionamiento con una leve sonrisa en los labios! Para el Volkswagen encontrará siempre un hueco para colocarse, tan fácil de maniobrar y tan ágil es.

# CHASIS



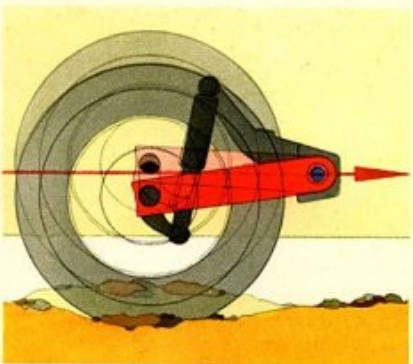
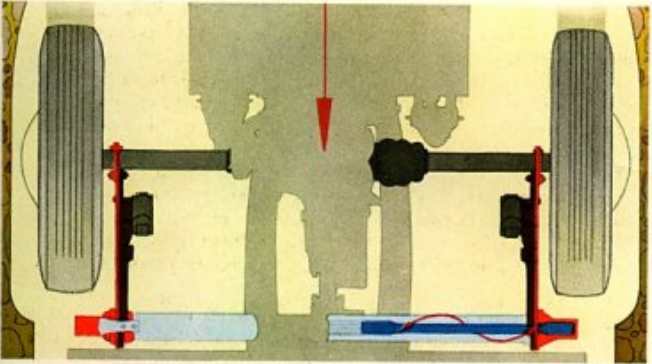
Cada una de las 4 ruedas tiene suspensión independiente, tal como es necesario para garantizar el máximo de seguridad y de suavidad de marcha. Vd. se dará cuenta del secreto de tan maravillosa suspensión, si examina con detención los dibujos de la misma.



SUSPENSION DELANTERA

La acción suave y blanda del sistema "Twin-Torsi-O-Matic" de la suspensión delantera se compone de barras compuestas de 8 hojas de muelle, las cuales, completamente encapsuladas en los travesaños tubulares, actúan, por medio de las palancas de soporte dobles, sobre las ruedas. Gracias a la geometría de suspensión irrepro-

chable de los paralelogramos, formados por dichas palancas de soporte, crece la eficacia de suspensión en sentido progresivo con arreglo al esfuerzo que tiene que producir. Ésta es la causa por la cual el Volkswagen camina aun en las carreteras peores con tanta suavidad y por qué conserva invariablemente su trocha.



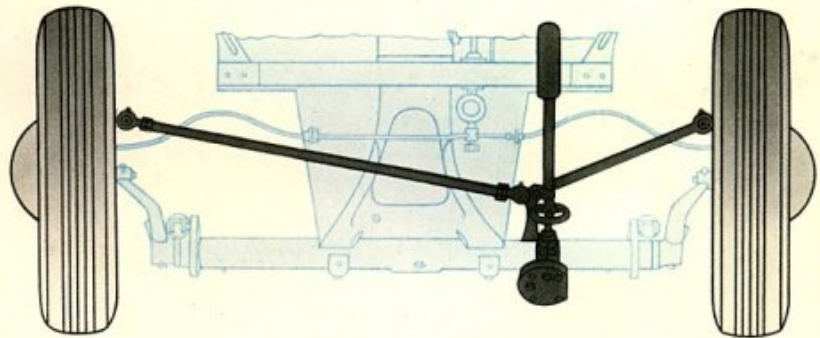
SUSPENSION TRASERA

Asimismo la suspensión trasera trabaja según el mismo principio de eficacia máxima. 2 semiejes flotantes, cada uno equipado con el sistema de suspensión "Torsi-O-Matic" se apoyan en las palancas de soporte de robusta construcción. También estos muelles están colocados para toda la vida en el interior del tubo transversal de una pieza, en cuyo interior están enclavados en el centro. Los amortiguadores

hidráulicos de carrera extra-larga ofrecen la compensación progresiva. De esta forma se desliza el coche, aun por caminos vecinales en mal estado, suavemente, — igual que un cisne en el agua. Vd. disfruta con el Volkswagen de una suspensión que se ha adelantado en muchos años al progreso técnico. El Volkswagen desconoce el desgaste de neumáticos por frotamiento contra el suelo, debido a la posición variable de las ruedas.

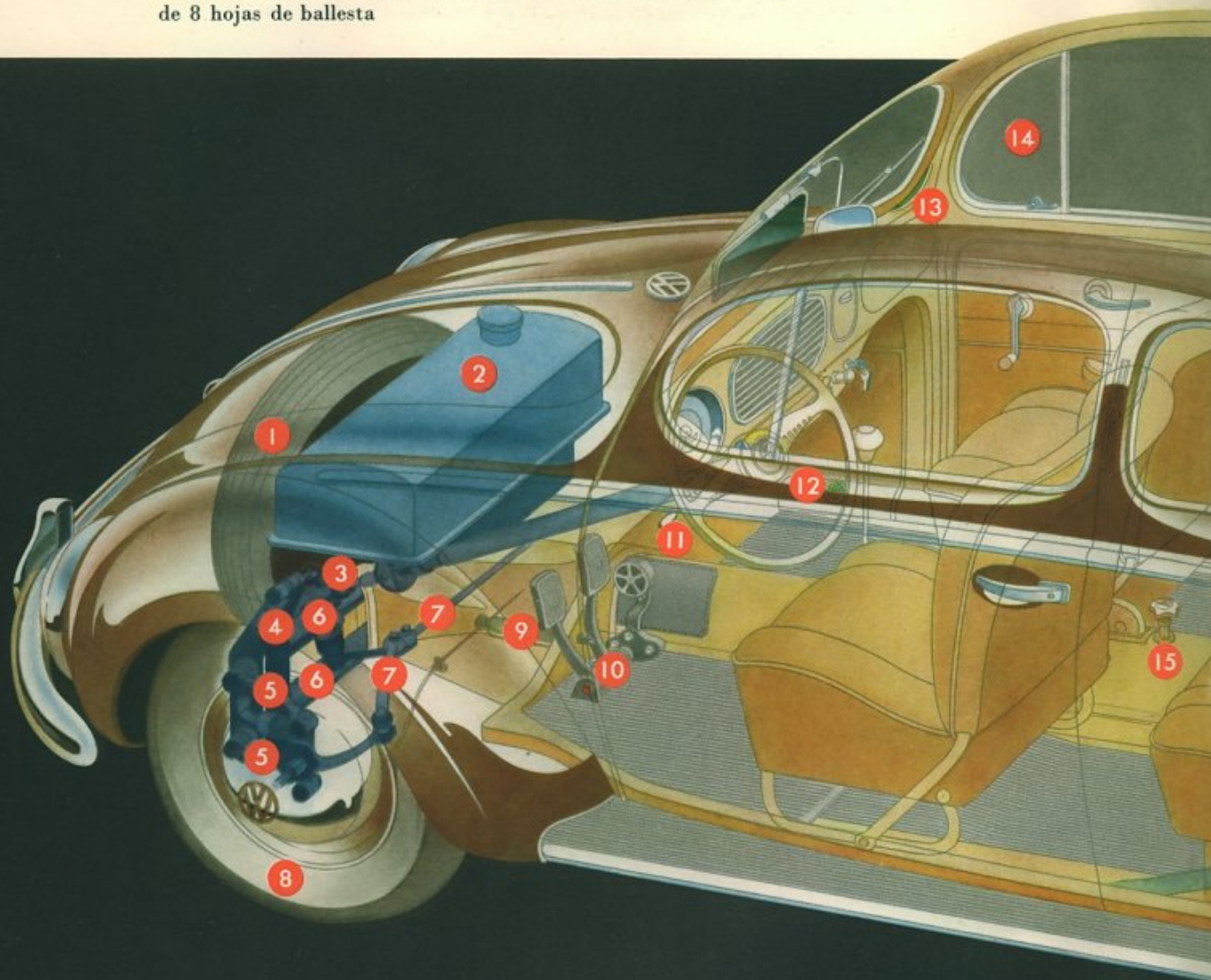
## DIRECCION

En el curso de los trabajos de desarrollo y de investigación del Volkswagen se han gastado millones y más millones con el solo y único objeto de dar con la mejor, y al mismo tiempo con la construcción menos complicada. Este gasto fantástico con los mejores técnicos-especialistas ha valido la pena. La opinión universal tiene razón: lo sencillo en principio, sigue siendo la mejor solución. Cada pieza del Volkswagen lo demuestra de un modo fehaciente. Sin hablar más que de la dirección por ejemplo. Ella le conduce el coche con seguridad noctambular, y aun a máxima velocidad, sobre pista en peor estado, apenas siente Vd. en la mano el contacto acariciador del volante — siente también como obedece al simple movimiento de un solo dedo. ¡ Nada de rebotes, nada de aleteo — nada en fin!



- 1 Rueda de recambio
- 2 Depósito de combustible
- 3 Mecanismo de dirección
- 4 Amortiguadores hidráulicos telescópicos de doble acción y carrera larga
- 5 Brazos oscilantes de las ruedas delanteras con suspensión independiente
- 6 Soportes tubulares en que están alojadas dos barras de torsión de 8 hojas de ballesta

- 7 Barra de dirección
- 8 Neumáticos tipo "Su"
- 9 Cilindro maestro del
- 10 Pedales de mando
- 11 Palanquilla de mando

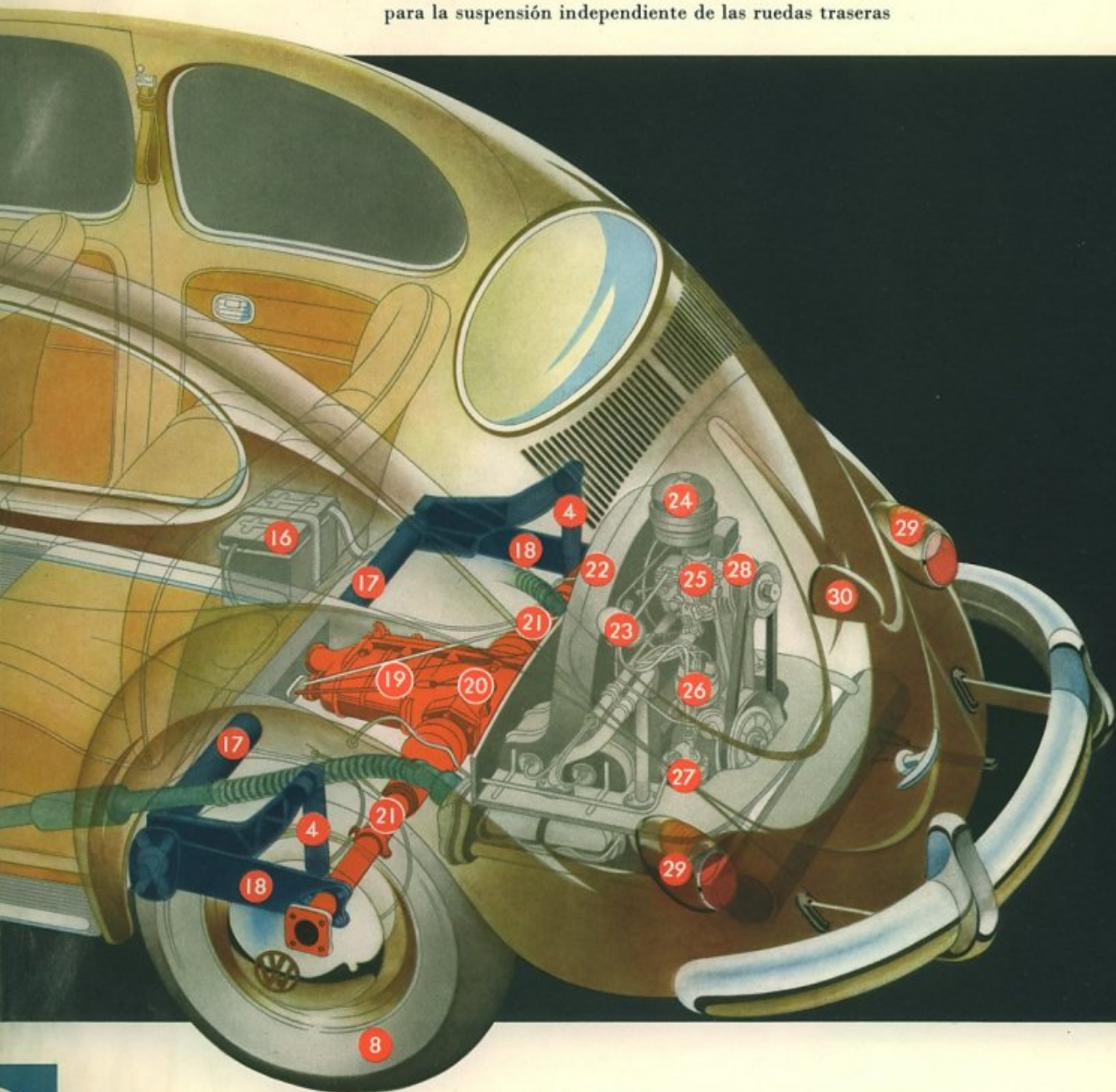


- 18 Brazos oscilantes de suspensión
- 19 Cambio de velocidades sincronizado
- 20 Mando del eje trasero
- 21 Semiejes flotantes del eje trasero
- 22 Caja del turbo-ventilador para el aire de refrigeración
- 23 Bobina de encendido
- 24 Filtro de aire a baño de aceite
- 25 Carburador "Solex", de corriente descendente, con bomba de aceleración



idida  
er-Balón”  
eno de pie hidráulico  
para los indicadores de dirección

- 12 Conducción de aire caliente para la calefacción fabricada en serie
- 13 Tobera de descongelación del parabrisas por aire caliente
- 14 Ventanillas giratorias con pestillo interior
- 15 Botón de mando giratorio para la regulación por aire caliente
- 16 Batería, separada del compartimiento del motor
- 17 Soporte tubular con barra de torsión redonda en cada lado, para la suspensión independiente de las ruedas traseras



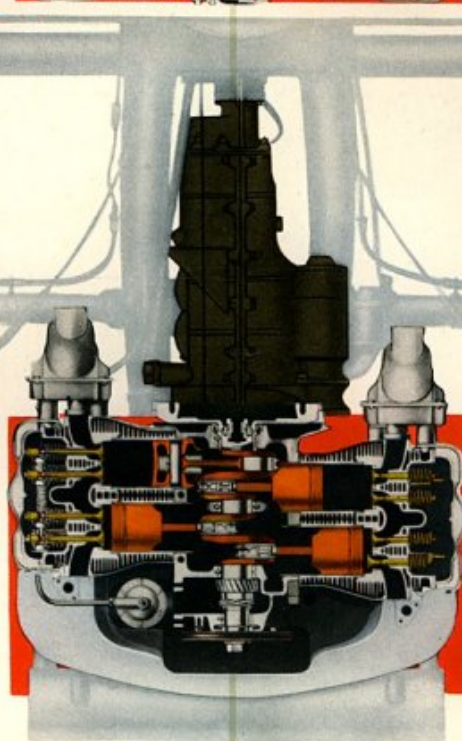
- 26 Distribuidor de encendido con avance al vacío
- 27 Bomba de combustible
- 28 Dínamo con disyuntor-regulador de tensión
- 29 Luces de freno combinadas con luces de pare reflectores
- 30 Lámpara de matrícula



# MOTOR

Pasará mucho tiempo hasta que se haya conseguido construir un motor más racional de esta potencia. Seguramente no podrá indicarnos ninguna máquina que con unas cuantas tazas de combustible puede hacer tantos kilómetros y que recorrerá más de 100.000 kilómetros sin que tenga que pagar una cuenta de reparaciones de alguna importancia. El "Motor-Maratón" del Volkswagen no tiene competidor gracias a su increíble sencillez. Véase el grabado: sendos dos cilindros colocados en oposición. Esta disposición no sólo le dará más espacio en el interior, sino que permite también montar en el motor un eje cigüeñal corto y de extrarobusta construcción, descansando en 4 cojinetes de apoyo. Los 4 cilindros con aletas en enfriamiento longitudinales del tipo para avión, están refrigerados continuamente y abundantemente con aire fresco.

Y luego otra ventaja tiene este motor del tipo "Boxer" o de vaivén de 4 tiempos y de 4 cilindros: está colocado horizontalmente, es decir en forma plana, y así el centro de gravedad está casi al nivel del mismo bastidor. ¡Una de las razones por la cual el Volkswagen tiene tan buena adherencia al piso de la carretera! En com-



binación con las válvulas en cabeza se dan las condiciones específicas de los "oversquare engines", es decir, de los motores, cuya carrera es inferior al diámetro interior del cilindro, lo que significa que la velocidad del pistón es reducida, siendo igualmente bajo el régimen de giro, así como el consumo de combustible, pero todo ello unido a un rendimiento grande. Motor, cambio de marcha y diferencial forman una sola unidad compacta. Aquí no hay árboles ni cojinetes superfluos. El peso del bloque gravita sobre las ruedas traseras, oprimiendo estas con firmeza sobre el piso. Una ventaja en apoyo de la otra • Casi tres cuartos de millón de motores Volkswagen han demostrado su rendimiento sobresaliente y su animosidad de trabajar. Conducir un Volkswagen significa tener la suerte y la satisfacción de fieles compañeros • Pero algo más ha de saber Vd.: Si está tal vez acostumbrado a pagar cuentas de manutención y de reparaciones de mucha importancia,

quedará desilusionado. El "Motor-Maratón" del Volkswagen es un verdadero tacaño: no le gusta gastar combustible, siendo así que tendrá pocas ocasiones de enseñar su coche al encargado del surtidor donde toma combustible.

*¡Claro está: aceite refrigerado! Y con ello un efecto de lubricación constante, en unión de poco consumo de aceite. Estos radiadores del aceite no encontrará más que en coches de gran deporte o en los de carrera, de un precio infinitamente más caro. El motor del Volkswagen no precisa para una sola carga de aceite, suficiente para un recorrido de 2500 km, más que de unos dos litros y medio — así como suena: ¡dos litros y medio! Esta*

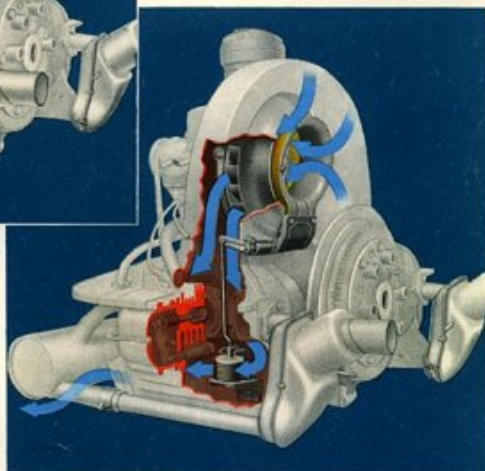
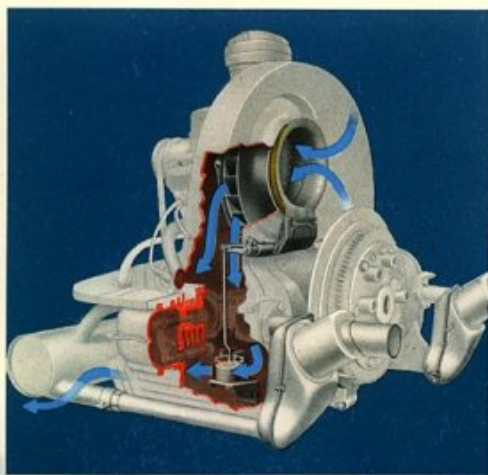


*cantidad de aceite, tan ridículamente ínfima no tendrá más temperatura que el cubo lleno de aceite que gastaría Vd. de otra forma. Este es el mérito del radiador de aceite colocado en medio de la corriente de aire del turbo-ventilador de enfriamiento del motor. Ahora sí que se dará cuenta del motivo por el cual el misterioso "Motor-Maratón" del Volkswagen, a pesar de su fantástico rendimiento, pasa de los 100.000 km de recorrido sin el menor desfallecimiento.*

## ACEITE REFRIGERADO



## REFRIGERACION POR AIRE

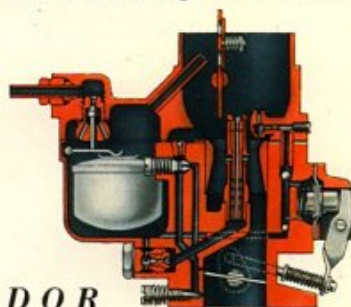
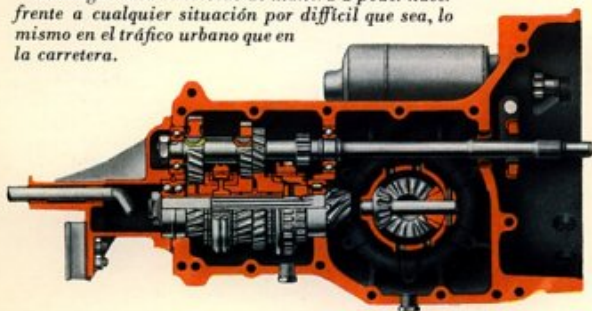


Aun cuando corra a 100 o 110 km hora por hora en la autopista, apenas sentirá el motor, porque debido a un dispositivo de amortiguamiento especial, el ruido del mismo es casi imperceptible dentro del coche • Un motor con enfriamiento por aire es más caro de construir que otro con refrigeración por agua. Pero gustosamente hemos tomado a nuestro cargo este gasto con el solo fin de proporcionar a los amigos del Volkswagen el "motor-mascota" que nunca dejará de producirles alegría y satisfacción. Vaya con él al polo norte, al ecuador si quiere, váyase corriendo a toda marcha por las carreteras de montaña más empinadas del mundo, déjese el Volkswagen estacionarse durante días y más días, en

las tempestades de nieve más espantosas, bajo la luz de un farol, hágase en fin lo que quiera: el motor arrancará al primer intento, con sólo pulsar el botón de puesta en marcha. Fijese: éste es el enfriamiento por turboventilador con el sistema "thermo-matic". Este sistema evita nada menos que 21 causas de desarreglos inherentes al sistema de refrigeración por agua. Si hay conductores aprovechados que con el primer motor del coche han podido recorrer un cuarto de millón de kilómetros y si afirman que jamás tomarían otra marca, tal vez la razón principal estriba precisamente en la refrigeración por aire, desde luego sin rival, del motor.

## CAJA DE VELOCIDADES

El cambio de marcha de 4 velocidades y marcha atrás lleva sincronizado desde la segunda hasta la cuarta, todas ellas con retención de bola. En primera podrá Vd. tomar pendientes hasta del 37%. (¡No hay en el mundo entero carreteras que estén tan empinadas!) La cuarta instalada en serie (sin aumento de precio) es del tipo "superdirecta" o directa multiplicada.— El cambio de marcha del Volkswagen está concebido de manera a poder hacer frente a cualquier situación por difícil que sea, lo mismo en el tráfico urbano que en la carretera.



## CARBURADOR

Este es el carburador de corriente descendente del tipo más moderno, con bomba de aceleración. Gracias a él, el motor arrancará en el acto, lo mismo en verano que en invierno, al simple pulsar del botón, facilitándole una aceleración escalofriante y unas transiciones tan suaves como la seda. Este carburador mezclará el combustible y el aire en un remolinado tan intenso y con tal precisión, alimentando el motor con una mezcla dosificada con tal escrupulosidad que el Volkswagen, a pesar de su rendimiento sobresaliente, sigue siendo tan tacaño como siempre en el consumo de combustible.

# DATOS TECNICOS

## MOTOR

<i>Tipo de construcción</i>	Motor de carburación, de 4 cilindros y 4 tiempos	
<i>Disposición de los cilindros</i>	cada dos cilindros horizontalmente opuestos	
<i>Válvulas</i>	colgantes	
<i>Calibre</i>	77 mm	<i>Carrera</i> 64 mm
<i>Cilindrada</i>	1192 cm <sup>3</sup>	<i>Compresión</i> 6,1
<i>Potencia máxima</i>	30 CV a 3400 r.p.m.	
<i>Velocidad del pistón</i>	7,25 m/s a 3400 r.p.m. = 110 km/h	
<i>Engrase</i>	Circulación de aceite bajo presión por bombade engranajes y radiador de aceite	
<i>Capacidad de aceite</i>	2,5 ltrs.	
<i>Alimentación de combustible</i>	por bomba mecánica	
<i>Carburador</i>	Carburador de corriente descendente, con bomba aceleradora SOLEX 28 PCI	
<i>Filtro de aire</i>	a baño de aceite	
<i>Refrigeración</i>	por aire con turbo-ventilador, regulada automáticamente por termostato	
<i>Batería</i>	6 v 70 amp/h	
<i>Arranque</i>	Motor de arranque con bendix Bosch	
<i>Dinamo</i>	Dinamo Bosch con disyuntor-regulador de 160 vatios	

## EMBRAGUE

Embrague monodisco, en seco

## CAJA DE CAMBIO

4 velocidades hacia adelante, 1 marcha atrás

### Modelo De Lujo y Cabriolet

2ª, 3ª y 4ª sincronizadas y silenciosas  
1ª velocidad 1:3,60 2ª velocidad 1:1,88  
3ª velocidad 1:1,23 4ª velocidad 1:0,82  
Marcha atrás 1:4,63

### Modelo Standard

3ª y 4ª velocidad silenciosas  
1ª velocidad 1:3,60 2ª velocidad 1:2,07  
3ª velocidad 1:1,25 4ª velocidad 1:0,80  
Marcha atrás 1:6,60

## EJE TRASERO

Transmisión mediante piñón de ataque y corona con dientes helicoidales, diferencial de desmultiplicación y semi-ejes flotantes, sobre las ruedas traseras

*Relación de transmisión* 1:4,4

*Capacidad de aceite* de la caja de cambio y del eje trasero 2,5 ltrs Cantidad de aceite a reponer 2,0 ltrs

*Más detalles:* Carrocería de acero a prueba de torsión • pintura al duco • amortiguamiento de ruidos en el interior del coche • listones de adorno en ambos lados interiores • cenicero empotrado al lado de los asientos del fondo • bolso para documentación en la puerta, al lado del asiento del conductor (modelo De Lujo) • lamparilla por encima del asiento del conductor, a la izquierda • esteras de goma • cabida para equipajes detrás de los asientos traseros y por debajo del capó delantero

## CHASIS

<i>Construcción</i>	Bastidor tubular central con horquilla trasera y plataforma soldada	
<i>Eje delantero</i>	Ruedas con suspensión independiente con brazos oscilantes arriba y abajo; 2 barras de torsión cuadrangulares y protegidas en tubos	
<i>Eje trasero</i>	Ruedas con suspensión independiente por semieje con brazo oscilante; una barra de torsión en cada lado	
<i>Amortiguadores</i>	delante y detrás amortiguadores telescópicos de doble efecto	
<i>Dirección</i>	A tornillo sin fin con barra de dirección dividida. Vueltas del volante de tope a tope: 2,4	
<i>Radio de giro mínimo</i>	5,5 metros aprox.	
<i>Neumáticos</i>	5,60-15	
<i>Ruedas</i>	Ruedas de disco con llantas de base hundida 4-J x 15	
<i>Frenos</i>	<b>Modelo De Lujo y Cabriolet</b> Freno de pie: hidráulico (Ate) sobre las 4 ruedas Freno de mano: mecánico sobre las ruedas traseras	
<i>Frenos</i>	<b>Modelo Standard</b> Frenos de pie y de mano mecánicos sobre las 4 ruedas	
<i>Batalla</i>	2400 mm	
<i>Trocha</i>	delante 1290 mm	detrás 1250 mm
<i>Depósito de combustible</i>	40 ltrs, de los cuales 5 son de reserva	

## DIMENSIONES

Longitud: 4070 mm Anchura: 1540 mm  
Altura: 1500 mm

## PESOS EN KG

	Sedán	Cabriolet
Peso neto .....	710	780
Peso con accesorios ...	730	800
Carga máxima .....	380	360
Peso total máximo ....	1110	1160

## RENDIMIENTO

<i>Consumo de combustible</i>	7,5 ltrs/100 km	
<i>Velocid. máx. continua</i>	110 km/h	
<i>Capacidad de subida</i>	en 1ª 37 %	en 3ª 11 %
	en 2ª 18,5 %	en 4ª 6 %

**VOLKSWAGENWERK GMBH • WOLFSBURG**  
ALEMANIA OCCIDENTAL