

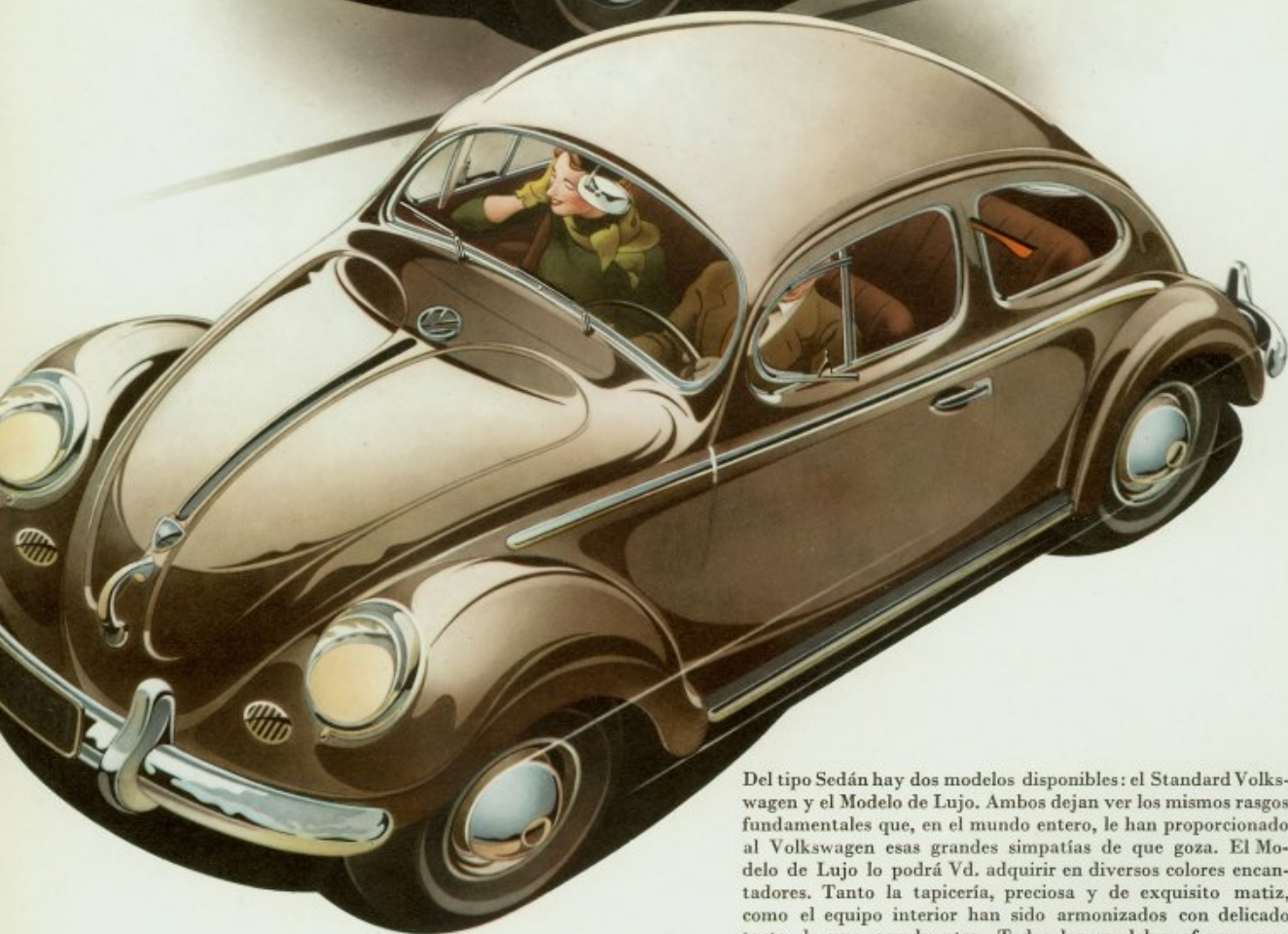
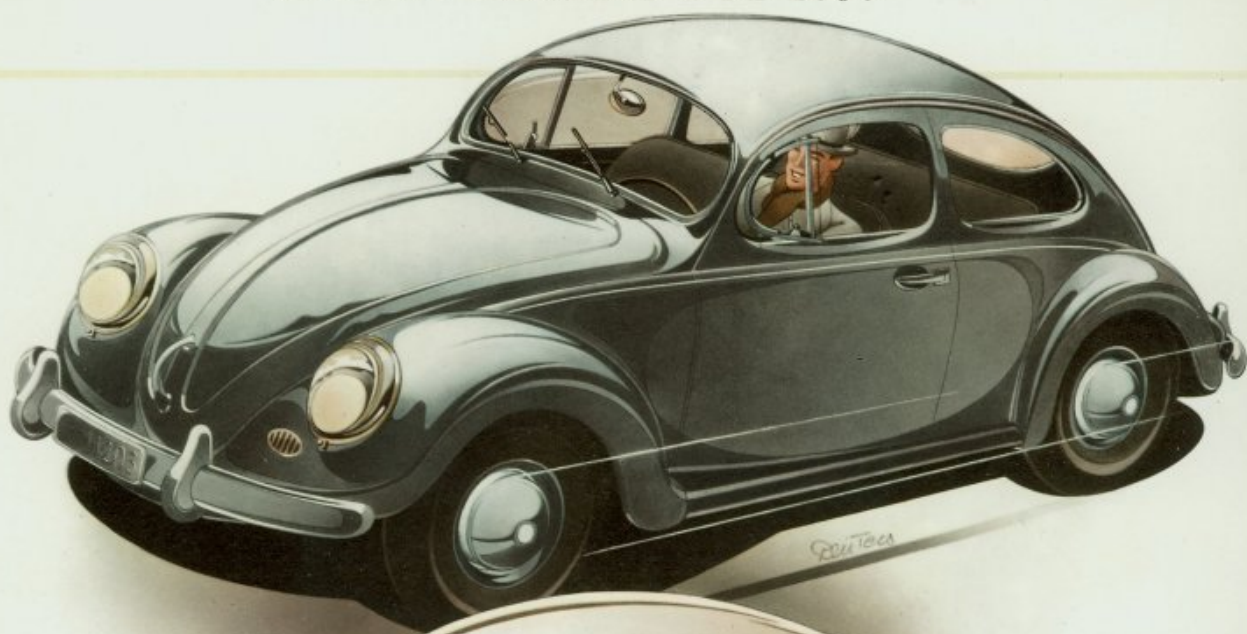


*UN MILLON DE VOLKSWAGEN -  
EL MILAGRO DE LA PRODUCCION MODERNA*



# SEDAN

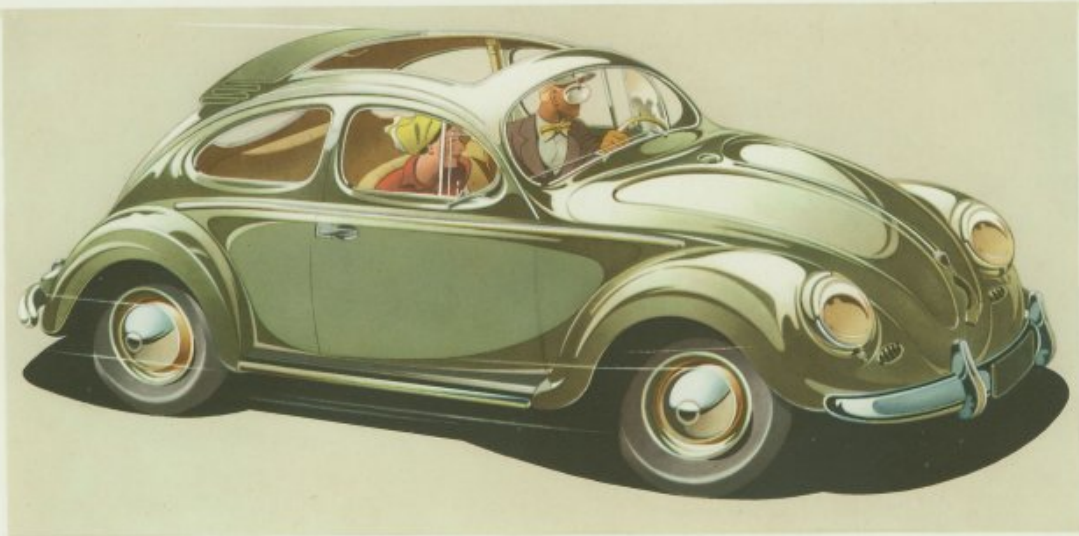
MODELOS STANDARD Y DE LUJO



Del tipo Sedán hay dos modelos disponibles: el Standard Volkswagen y el Modelo de Lujo. Ambos dejan ver los mismos rasgos fundamentales que, en el mundo entero, le han proporcionado al Volkswagen esas grandes simpatías de que goza. El Modelo de Lujo lo podrá Vd. adquirir en diversos colores encantadores. Tanto la tapicería, preciosa y de exquisito matiz, como el equipo interior han sido armonizados con delicado tacto, lo uno con lo otro. Todos los modelos ofrecen una aceleración sorprendentemente rápida, una gran seguridad de conducción, gracias al genial sistema de suspensión en combinación con el centro de gravedad excepcionalmente ventajoso del coche, sin hablar de la economía extraordinaria, lo que hace que el Volkswagen no tiene rival dentro de su clase.



## TECHO CORREDIZO

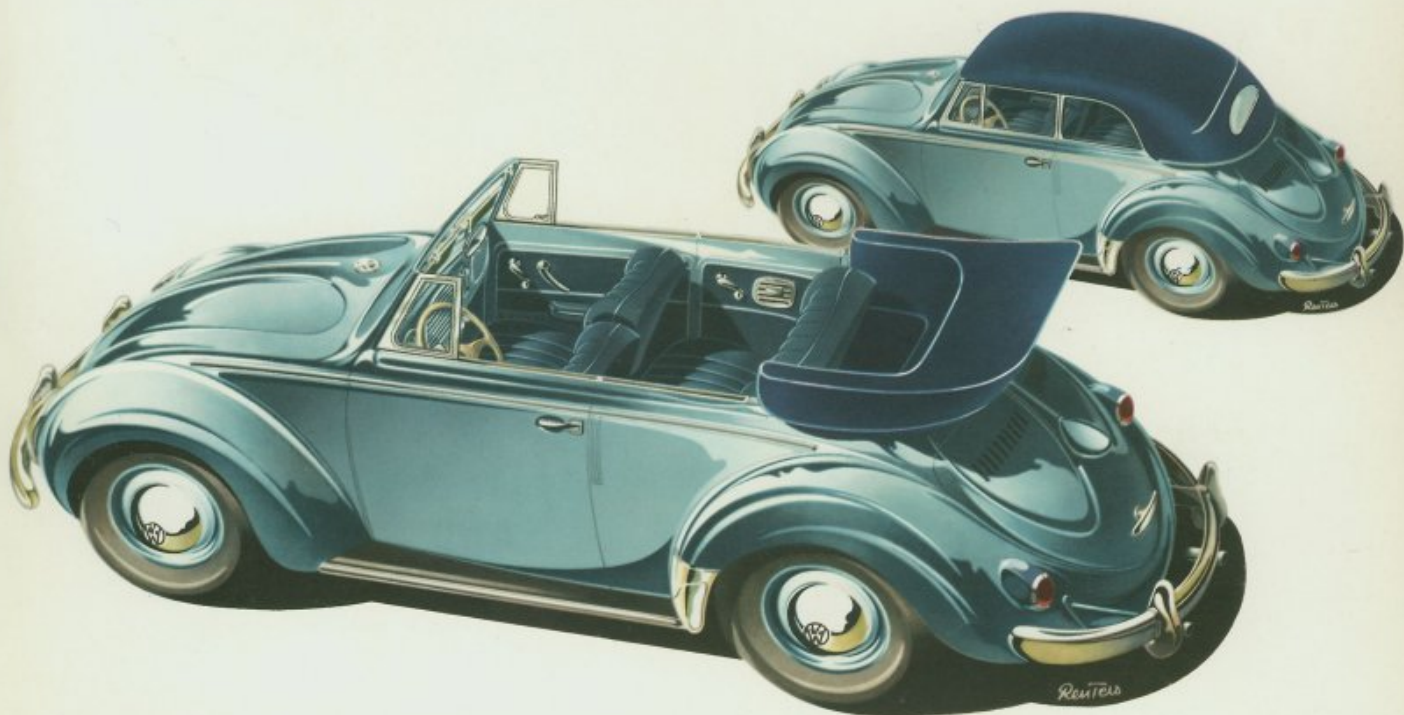


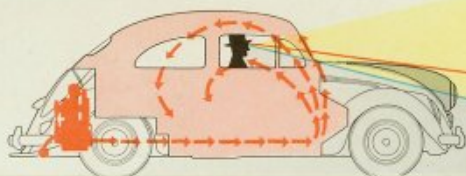
Una sorpresa agradable le aguarda a Vd. con el techo corredizo «Golde». Una ligera maniobra y también en el Sedán VW está Vd. sentado tomando el aire fresco y dejándose acariciar por el sol. En tiempo malo tiene la misma hermeticidad que él con techo de acero.

## CABRIOLET

Bien se sabe, que los más críticos son aquellos entusiastas entre los automovilistas, que se pueden extasiar por viajar de un modo deportivo en un coche abierto . . . que — en cuanto a la construcción técnica y el confort — tienen un gusto especialmente refinado . . . que se aficionan a la estructura tan distinta de su coche, el que, además, deberá interpretar la individuali-

dad de cada uno de ellos. Para tales aficionados, el Cabriolet Volkswagen es el coche por excelencia. En todas las partes, en donde aparece llama la atención y causa la admiración del público. En ninguna parte, el sentimiento femenino se podría negar a la belleza de sus contornos, a la elegancia de sus líneas atrayentes o, tal vez, al modo de conducir tan facilísimo.





*¡Vaya conduciendo, seguro y confiado, dominando la carretera hasta inmediatamente por delante del coche! Por encima del capot corto, elegantemente bombeado, Vd. abarca la pista hasta pocos pies de distancia del coche.*

*La calefacción, fabricada en serie, la puede Vd. graduar según lo desee.*



Todos los que viajan en Volkswagen tienen derecho a disfrutar de un confort indiscutible. Para los pasajeros que ocupan el asiento trasero se ha creado más espacio para las rodillas. Los asientos delanteros se han perfeccionado más aún; los asientos así como los respaldos se dejan ajustar independientemente. También a Vd., al conductor, le ofrece la posición de su asiento una seguridad absoluta; se le figurará estar íntimamente ligado con el coche, tan unido con él como el jinete con su caballo.

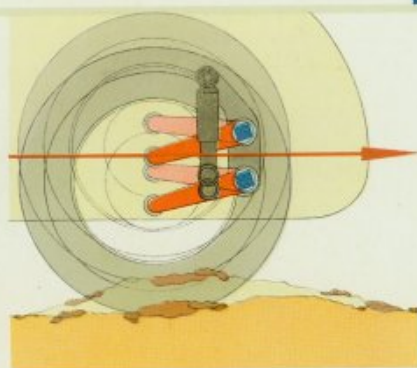
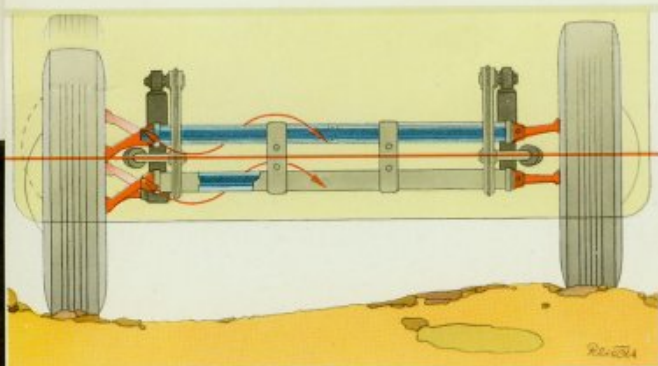
Vd. viaja en un coche, de tan perfecto estilo, como ningún otro en su clase. La tapicería, los revestimientos de las puertas y de las paredes, un acolchado agradablemente blando, el volante, los botones de mando de color marfil (en los coches Standard de color negro), el alumbrado interior, todo tan bien hecho, causa una impresión tan elegante, como si este coche perteneciera a otra clase de mucho más precio. Los instrumentos, agrupados en un solo centro de control del tablero, le señalan a Vd. en todo momento con qué velocidad camina y si quizá haya dejado de tomar alguna precaución durante la marcha.

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>1</b> PALANQUITA DE MANDO para los indicadores de dirección en la columna de dirección, que puede ser accionada con un sólo dedo, sin tener que soltar el volante</p> <p><b>2</b> GRAN INSTRUMENTO CENTRAL con velocímetro, cuentakilómetros, así como las luces de control armónicamente alojadas en la esfera, para dínamo y refrigeración (luz roja), presión de aceite (luz verde), luces de carretera (luz azul) e indicadores de dirección (flecha doble)</p> <p><b>3</b> EL VOLANTE DE DOS RADIOS es de color claro y de elegante aspecto con contacto de claxon negro y de oro, adornado con el escudo de la ciudad del Volkswagen</p> <p><b>4</b> LIMPIAPARABRISAS de amplio radio de acción y gran eficacia volviendo, al pararlos, automáticamente a su posición inicial</p> | <p><b>5</b> Lugar previsto para la colocación del RADIORRECEPTOR y sus botones de mando, además, a la izquierda del mismo, los interruptores del alumbrado y del limpiaparabrisas</p> <p><b>6</b> Detrás de una rejilla de adorno elegante, el gran hueco para el montaje del ALTAVOZ</p> <p><b>7</b> A la derecha, y muy a la mano, la TOMA DE AIRE para facilitar el arranque</p> <p><b>8</b> LLAVE COMBINADA DE ENCENDIDO Y ARRANQUE; la llave sirve al mismo tiempo como llave de puerta</p> <p><b>9</b> CENICERO empotrable</p> <p><b>10</b> CAJA DE GUANTES grande con cierre</p> |
|---|---|



*Para su Volkswagen siempre encontrará Vd. un sitio libre gracias a su agilidad y a su facilidad de maniobrar.*

# CHASIS

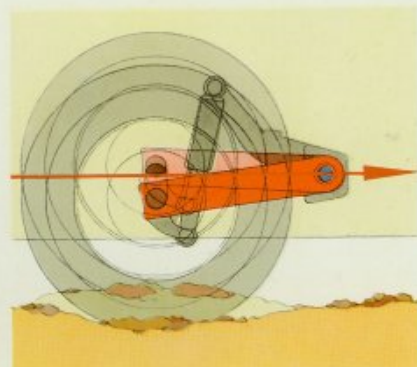
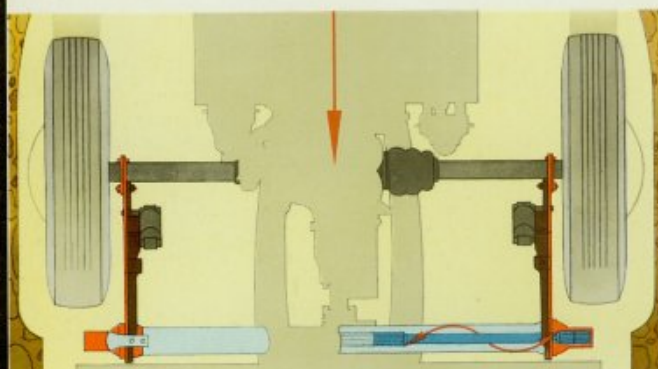


SUSPENSION  
DELANTERA

Cada una de las 4 ruedas tiene suspensión independiente, tal como es necesario para garantizar el máximo de seguridad y de suavidad.

Es el sistema de suspensión tan genialmente construido que le da al Volkswagen esas cualidades de marcha típicas para un coche mucho más largo y grande. Vd. se dará cuenta del secreto de

tan maravillosa suspensión, si examina con detención los dibujos a continuación. La suspensión delantera se compone de barras de torsión de 8 láminas, las cuales, completamente encapsuladas en tubos, actúan, por medio de las palancas de soporte dobles, sobre las ruedas. Gracias a la geometría de suspensión irreprochable de los paralelogramos, formados por



SUSPENSION  
TRASERA

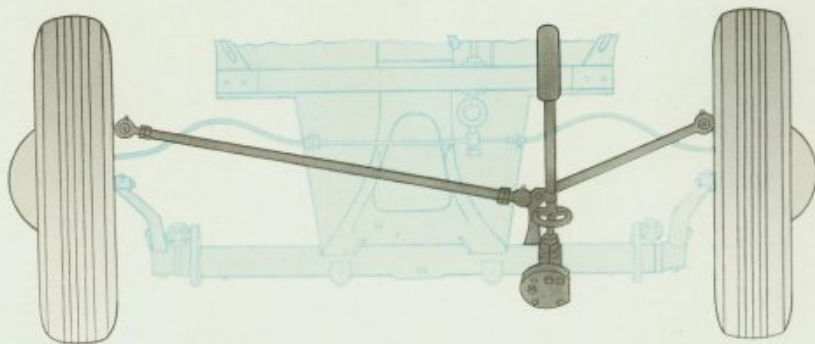
dichas palancas de soporte, crece la eficacia de suspensión en sentido progresivo con el esfuerzo a que está sujeta. Esta es la causa por la cual el Volkswagen camina por las peores carreteras con tanta suavidad y por qué conserva invariablemente su trocha.

También la suspensión trasera trabaja según el mismo principio. 2 semiejes oscilantes, cada uno suspendido por una barra

de torsión, son sujetados por palancas de soporte de robusta construcción. También estos muelles se encuentran toda su vida en el interior de un tubo transversal de una pieza, en cuyo centro están apoyados. Los amortiguadores hidráulicos de carrera larga ofrecen la compensación progresiva. Vd. disfruta con el Volkswagen de una suspensión que se ha adelantado en muchos años al progreso técnico.

## DIRECCION

En el curso de los trabajos de desarrollo y de investigación del Volkswagen se han gastado 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 especialistas ha valido la pena. La opinión universal tiene razón: lo sencillo en principio, es siempre lo mejor. Cada pieza del Volkswagen lo demuestra. Sin hablar más que de la dirección por ejemplo: Ella le conduce el coche con seguridad noctambular, y aun a máxima velocidad, sobre una 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!



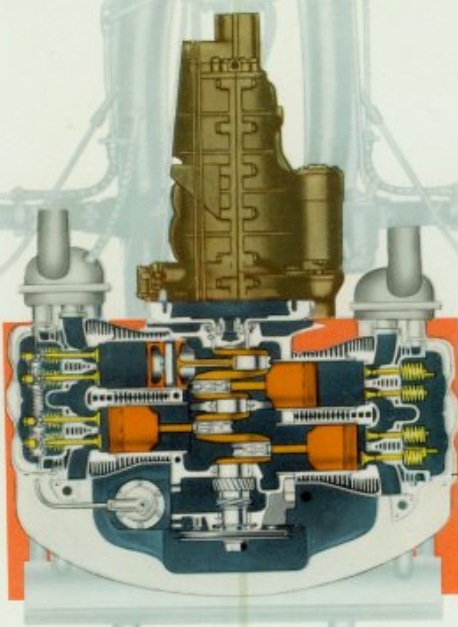


## MOTOR



Más de un millón de motores Volkswagen han demostrado su rendimiento sobresaliente y su animosidad de trabajo. Conducir un Volkswagen significa tener la suerte y la satisfacción como fieles compañeros. Aunque Vd. acose su motor — quedará impresionado de lo poco que gasta, y de tan pocas veces que tiene que parar en los puestos de combustible.

Pasará mucho tiempo hasta que se haya conseguido construir un motor más racional de esta potencia. Seguramente no podrá indicarnos ninguna máquina que, con tan poco 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 dibujo: sendos dos cilindros colocados unos frente a los otros. Esta disposición le dará más espacio en el interior, hoy en día un punto muy esencial en la construcción de motores. Los cuatro cilindros del tipo para avión con alas longitudinales están refrigerados continuamente con aire fresco. Y luego otra ventaja tiene este mo-



tor de carburación, de 4 tiempos y 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 combinación con las válvulas en cabeza se dan las condiciones específicas de los «oversquare engines», es decir, de los motores, cuyos pistones andan lentamente, cuyo número de revoluciones y consumo de combustible son bajos, pero, al contrario, alcanzan un rendimiento elevado. Motor, cambio de velocidades y diferencial forman una sola unidad compacta. Aquí no hay árboles ni cojinetes superfluos. El peso del bloque gravita sobre las ruedas traseras, oprimiendo éstas con firmeza sobre el piso.

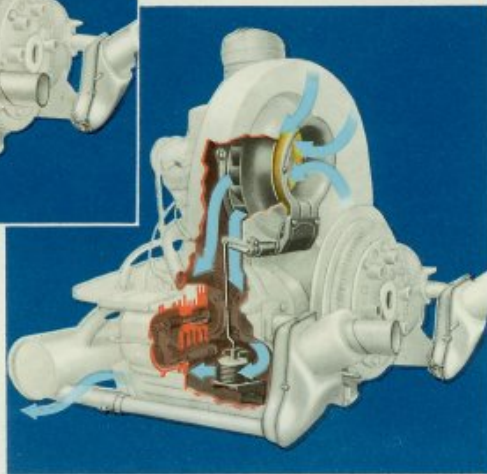
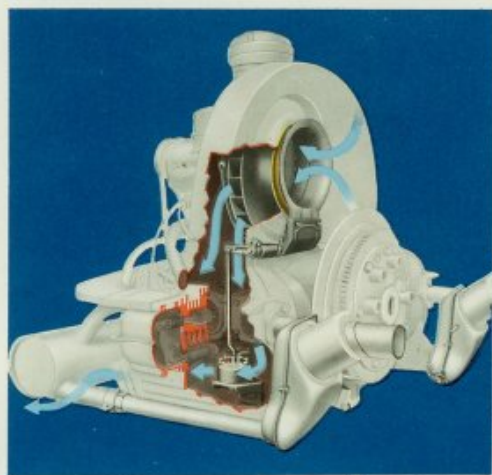
## ACEITE REFRIGERADO

¡ Claro está: aceite refrigerado! ; Y con ello un efecto de lubricación constante a un consumo mínimo de aceite! Este hecho sólo lo encontrará Vd. en los coches de carrera y de deporte más caros. El motor del Volkswagen no precisa para una carga de aceite, suficiente para un



recorrido de 5.000 km, más que 2½ litros — así como suena: ¡ 2½ litros! Sin embargo, esta cantidad de aceite, tan ridículamente ínfima, se mantiene fresca. De esto se encarga el radiador automático de aceite, que se encuentra en medio de la corriente del turbo-ventilador.

## REFRIGERACION POR AIRE

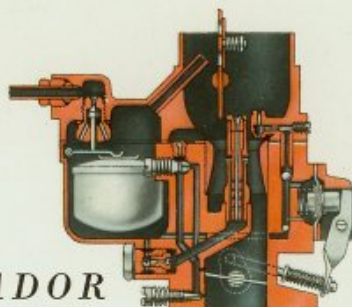
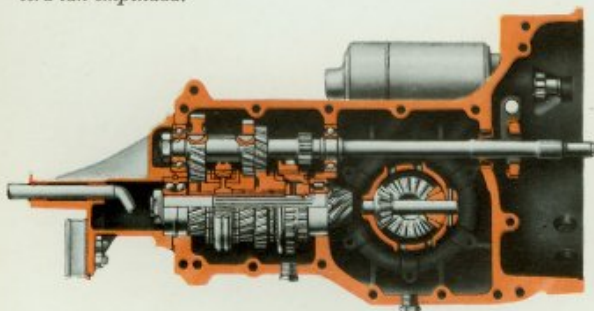


Un motor con refrigeración por aire es más caro de construir que otro refrigerado por agua. Pero creemos que los propietarios de Volkswagen tienen derecho a tomar parte en las ventajas de tal construcción, tan bien ideada y progresista. — Viaje Vd. al polo norte, al ecuador, tome a toda velocidad las carreteras de montaña más empinadas del mundo, estacione el Volkswagen días y días en un temporal de nieve, haga Vd. lo que quiera: El motor arrancará con sólo girar la llave de encendido. El anda y anda. — En la cuesta más empinada le pasará lo mismo que a un perro de caza que acecha la liebre — ¡ tiene que

superarla! O en el tráfico urbano lento, o conduciendo el coche por montes o valles, cuanto más trabaja el motor, tanto más aire refrigerado da el ventilador automático. El sistema de refrigeración por aire del motor del Volkswagen evita 21 fuentes de desarreglos que puede tener la refrigeración por agua. Si hay conductores atareados que con el primer motor del coche han podido recorrer  $\frac{1}{4}$  millón de kilómetros y si afirman que jamás tomarían otra marca, entonces se debe buscar la razón principal en la refrigeración por aire, desde luego sin rival, del motor.

## CAJA DE VELOCIDADES

El cambio de 4 velocidades del Volkswagen está sincronizado desde la 2ª hasta la 4ª, todas ellas con fiador de bola. Gracias a su adaptabilidad vence cada situación en la ciudad y en el campo. En primera podrá Vd. tomar pendientes hasta del 37%. Pero de fijo que en el mundo entero no encontrará Vd. apenas una carretera tan empinada.

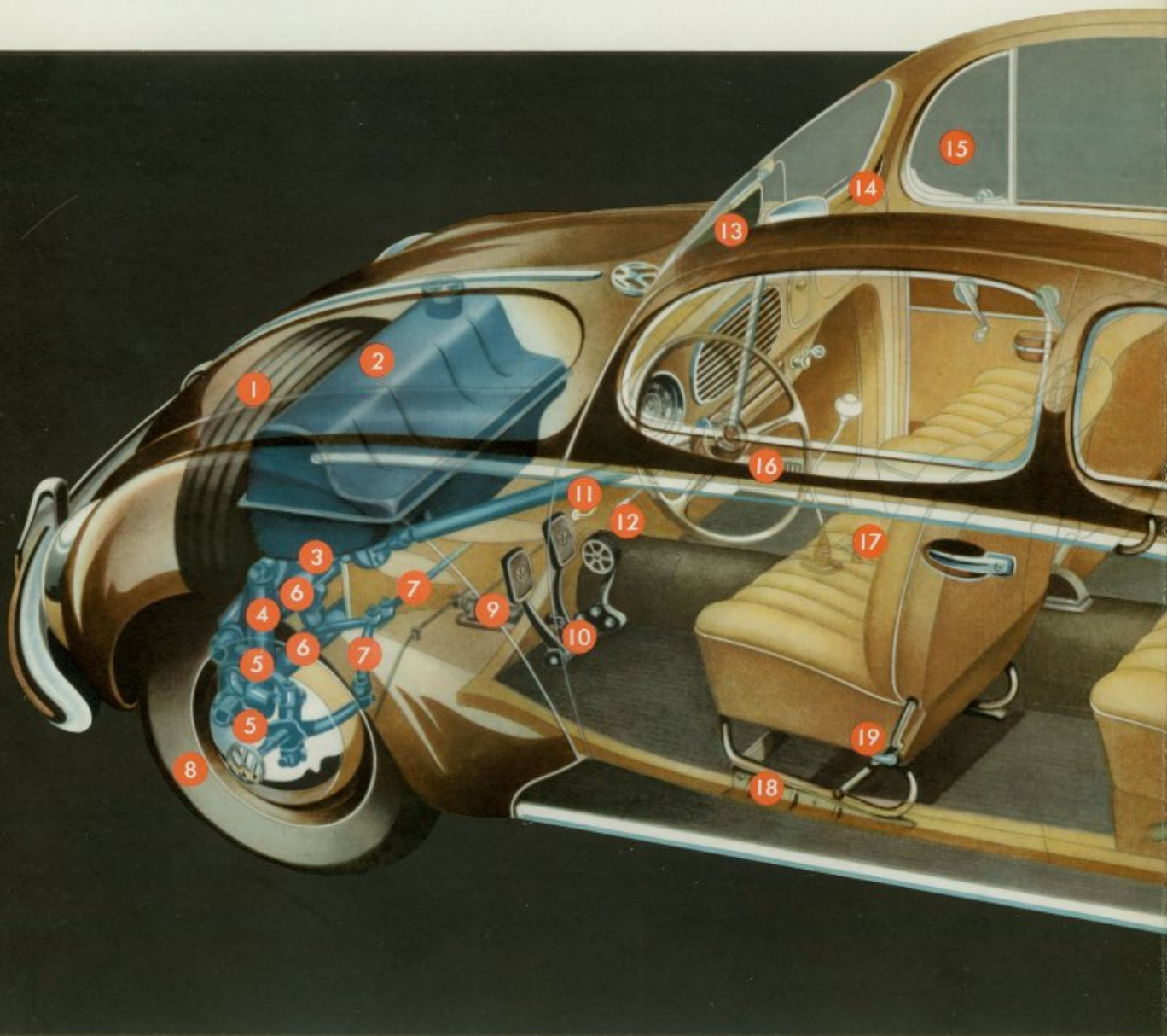


## CARBURADOR

Este es el carburador de corriente descendente especial del tipo más moderno, con bomba aceleradora. Gracias a él, el motor arranca en el acto, lo mismo en verano que en invierno, al sólo girar un poco la llave de encendido, facilitándole ese arranque tan sensacional y las transiciones tan suaves como la seda, a pesar de un consumo sumamente económico. Todas estas ventajas contribuyen a alcanzar el rendimiento total, tan digno de atención, del Volkswagen.

- 1 Rueda de recambio
- 2 Depósito de combustible
- 3 Mecanismo de dirección
- 4 Amortiguadores hidráulicos y telescópicos, de doble acción y carrera larga
- 5 Palancas de soporte de las ruedas delanteras con suspensión independiente
- 6 Tubos de soporte en que están alojadas dos barras de torsión de 8 hojas de ballesta
- 7 Barra de dirección dividida

- 8 Neumáticos tipo «Super-Balón»
- 9 Cilindro maestro del freno de pie
- 10 Pedales de mando
- 11 Palanquita para el accionamiento de combustible
- 12 Palanquilla de mando para los i

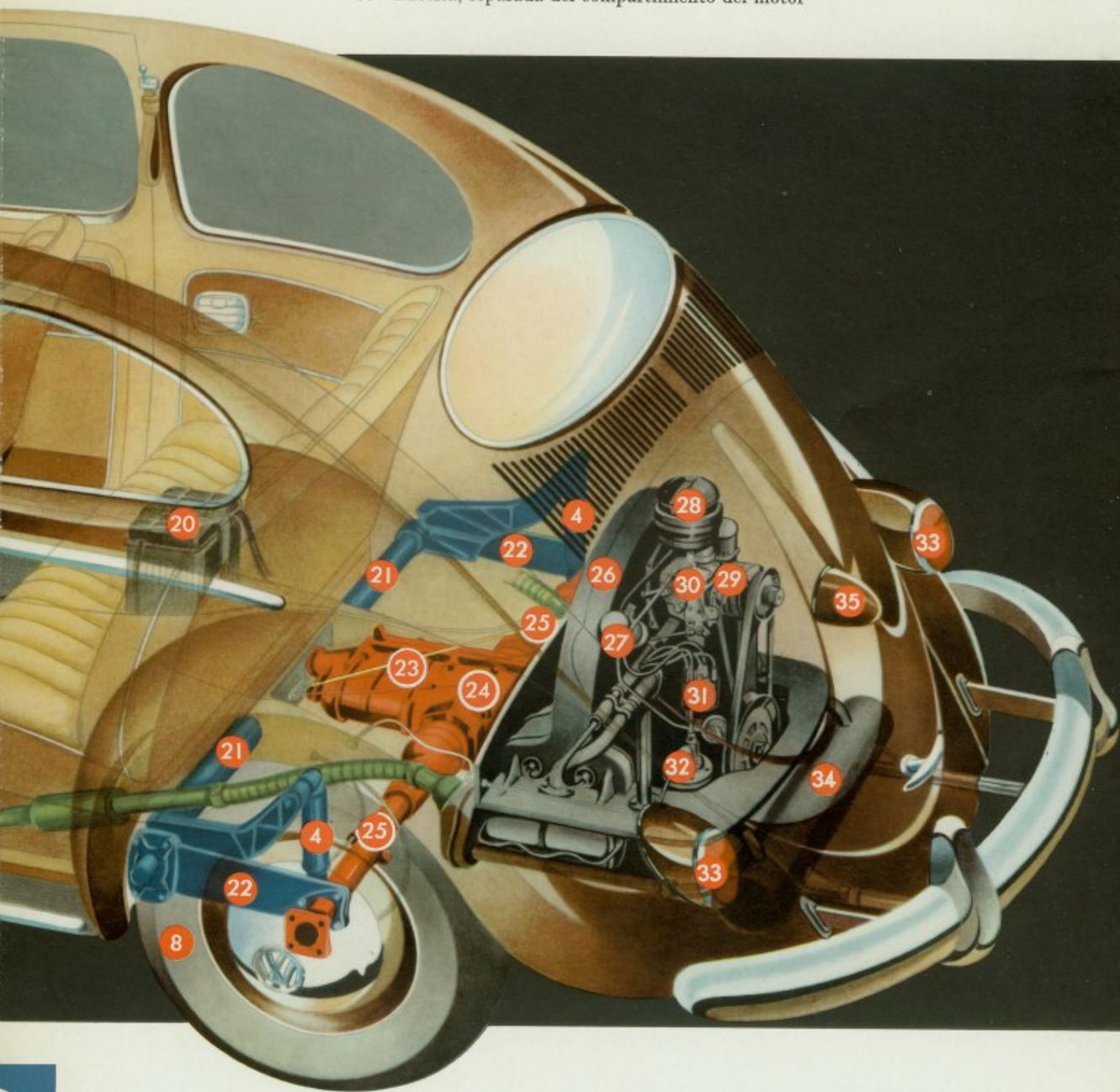


- 21 Tubo de soporte con barra de torsión redonda en cada lado, para la suspensión independiente de las ruedas traseras
- 22 Estabilizadores
- 23 Cambio de velocidades sincronizado
- 24 Mando del eje trasero
- 25 Semiejes flotantes
- 26 Caja del turbo-ventilador
- 27 Bobina de encendido
- 28 Filtro de aire a baño de aceite



ie hidráulico  
to del grifo  
indicadores de dirección

- 13 Parasol ajustable
- 14 Tobera de descongelación del parabrisas
- 15 Ventanillas de ventilación con pestillo interior
- 16 Conducción de aire caliente para la calefacción, fabricada en serie
- 17 Botón giratorio para la regulación de la calefacción
- 18 Corredera de asiento
- 19 Palanca para el ajuste de la inclinación del respaldo
- 20 Batería, separada del compartimiento del motor



- 29 Dínamo con disyuntor-regulador de tensión
- 30 Carburador «Solex», de corriente descendente, con bomba de aceleración
- 31 Distribuidor de encendido con avance al vacío
- 32 Bomba de combustible
- 33 Luces traseras combinadas con luces de pare
- 34 Silencioso con dos tubos de escape
- 35 Lámpara de matrícula

# 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> 6,6
<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 bomba de engranajes y radiador de aceite	
<i>Capacidad de aceite</i>	2,5 ltrs.	
<i>Alimentación de combustible</i>	por bomba mecánica	
<i>Carburador</i>	Solex 28 PCI, de corriente descendente, con bomba aceleradora	
<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, 66 amp./h	
<i>Arranque</i>	Motor de arranque con bendix Bosch	
<i>Dinamo</i>	Marca 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*

<i>Relación de desmultiplicación</i>	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*

<i>Relación de desmultiplicación</i>	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 semiejes flotantes, sobre las ruedas traseras

<i>Relación de transmisión</i>	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 con pintura al duco. Amortiguamiento de ruidos en el interior del coche; silencioso con dos tubos de escape. Equipo interior elegante: molduras en ambos lados interiores; cenicero empotrado al lado del asiento trasero; bolsa en la puerta, junto al asiento del conductor (Modelo de Lujo); luz interior a la izquierda sobre el asiento del conductor; esteras de goma. Compartimientos de equipaje detrás del asiento trasero y debajo del capot delantero.

## CHASIS

<i>Construcción</i>	Bastidor tubular central con horquilla trasera y plataforma soldada	
<i>Eje delantero</i>	Ruedas con suspensión independiente, con palancas de soporte arriba y abajo; 2 barras de torsión cuadrangulares y protegidas en tubos	
<i>Eje trasero</i>	Ruedas con suspensión independiente por semieje con estabilizador; 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>	<i>Modelo De Lujo y Cabriolet</i> Freno de pie: hidráulico (Ate) sobre las 4 ruedas Freno de mano: mecánico sobre las ruedas traseras	
<i>Frenos</i>	<i>Modelo Standard</i> 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 2ª 18,5%
	en 3ª 11%	en 4ª 6%

**V O L K S W A G E N W E R K G M B H · W O L F S B U R G**

ALEMANIA OCCIDENTAL