

La VW 1500

mise à l'épreuve

MÉCANIQUE POPULAIRE

SEPTEMBRE 1961

MAGAZINE ÉCRIT POUR TOUS

VOL. 32

N° 3

Déjà plus d'un million de kilomètres parcourus

Toute une série d'essais dans les conditions les plus difficiles

Caractéristiques techniques supplémentaires

Les premières VW 1500 qui viennent de sortir des chaînes de fabrication vont être maintenant soumises à une série d'essais de toute nature. Cette mise à l'épreuve a pour but de vérifier si les installations de fabrication et de montage donnent toute satisfaction quant à la qualité et la robustesse des voitures. Selon toutes prévisions, les premières VW 1500 sortiront en série dès l'automne. Les acheteurs pourront avoir la satisfaction d'acquérir une voiture parfaitement au point ; ses qualités et sa robustesse seront celles qui ont fait connaître son aînée aux quatre coins du monde.

Si des essais vont avoir lieu, d'autres les ont précédés ; en ce qui concerne la conception et la fabrication de cette voiture de moyenne cylindrée, ces essais en ont pleinement démontré les qualités. Les voitures furent mises à l'épreuve sous toutes les latitudes et durent parcourir plus d'un million de kilomètres dans les conditions les plus défavorables.



La VW 1500 actuellement à l'essai.

Pour la VW 1500 comme pour tous les modèles précédents dont la dernière née n'est que l'harmonieux complément, la Volkswagenwerk est restée fidèle aux principes qui lui sont chers, le groupe moto-propulseur de la VW 1500 pourra, par exemple, être remplacé par échange-standard. Les agences VW du monde entier seront la bonne étoile des 1500 ; bien entretenues par un personnel spécialisé, les automobilistes sauront les apprécier à leur juste valeur.

La VW 1500 sera présentée au public lors de l'exposition automobile de Francfort. Son moteur développera une puissance de 45 ch, sa vitesse maxima et de croisière sera de 130 km/h. Les caractéristiques techniques de la VW 1500 actuellement à l'essai ne sont pas sans intérêt.

C'est une voiture spacieuse, elle peut accueillir quatre à cinq personnes. Deux coffres de grande contenance situés, l'un au-dessus du moteur, l'autre sous le capot avant, offrent toute la place désirable pour les bagages. Tous deux accessibles de l'extérieur, ces coffres ont été spécialement dessinés en vue d'exploiter au maximum la place disponible.

Le réservoir à essence contient quarante litres de carburant ; il est situé derrière la roue de secours, sous le coffre avant. Un dispositif d'aération le maintient en contact avec l'air extérieur. Indicateur de niveau d'essence, tachymètre et montre électrique sont incorporés au tableau de bord dont le cache est capitonné et antiéblouissant.

Les deux sièges avant épousent la forme du corps et sont réglables à volonté. Trois personnes peuvent confortablement s'installer sur la banquette arrière ; l'accoudoir central est escamotable et s'incorpore au dossier quand il n'est pas utilisé. Des dispositifs de fixation ont été prévus en vue d'attacher des ceintures de sécurité pour quatre personnes.

Le chauffage est réglable et l'aération s'opère par aspiration d'air frais. De forme allongée, les deux portes sont équipées de glaces escamotables et de déflecteurs ; les glaces arrière sont pivotantes. Tous deux galbés, le pare-brise et la lunette arrière offrent une excellente visibilité panoramique. Munies de vide-poches et d'accoudoirs, les deux portes sont verrouillables de l'intérieur.



La VW 1500 : grands coffres à bagages à l'avant et à l'arrière de la voiture.

comme de l'extérieur. La boîte à gants est également verrouillable.

Les boutons de commande du lave-glace (pneumatique), de l'essuie-glace (vitesse réglable à volonté), des feux de position et des feux de route sont alignés à gauche du volant. La commande des phares asymétriques et l'avertisseur lumineux de dépassement sont combinés en un commutateur unique encastré dans le levier de commande des clignotants. Deux feux de stationnement situés de part et d'autre de la voiture complètent cet ensemble ; ces feux s'allument lorsque, le contact étant coupé, l'on actionne le levier de commande des clignotants. Le rétroviseur extérieur est repliable. Les deux pare-soleil capitonnés sont pivotants et rabattables sur les côtés. Placés entre les deux sièges, le levier de changement de vitesse et le frein à main sont très accessibles.

La VW 1500 possède une caisse tout en acier boulonnée à la plateforme du châssis. En tête du châssis, le tunnel présente une fourche prévue pour le montage du train avant (monté sur tasseaux-caoutchouc) ; la traverse arrière sur laquelle repose le bloc moto-propulseur est également munie d'entretoises-caoutchouc.

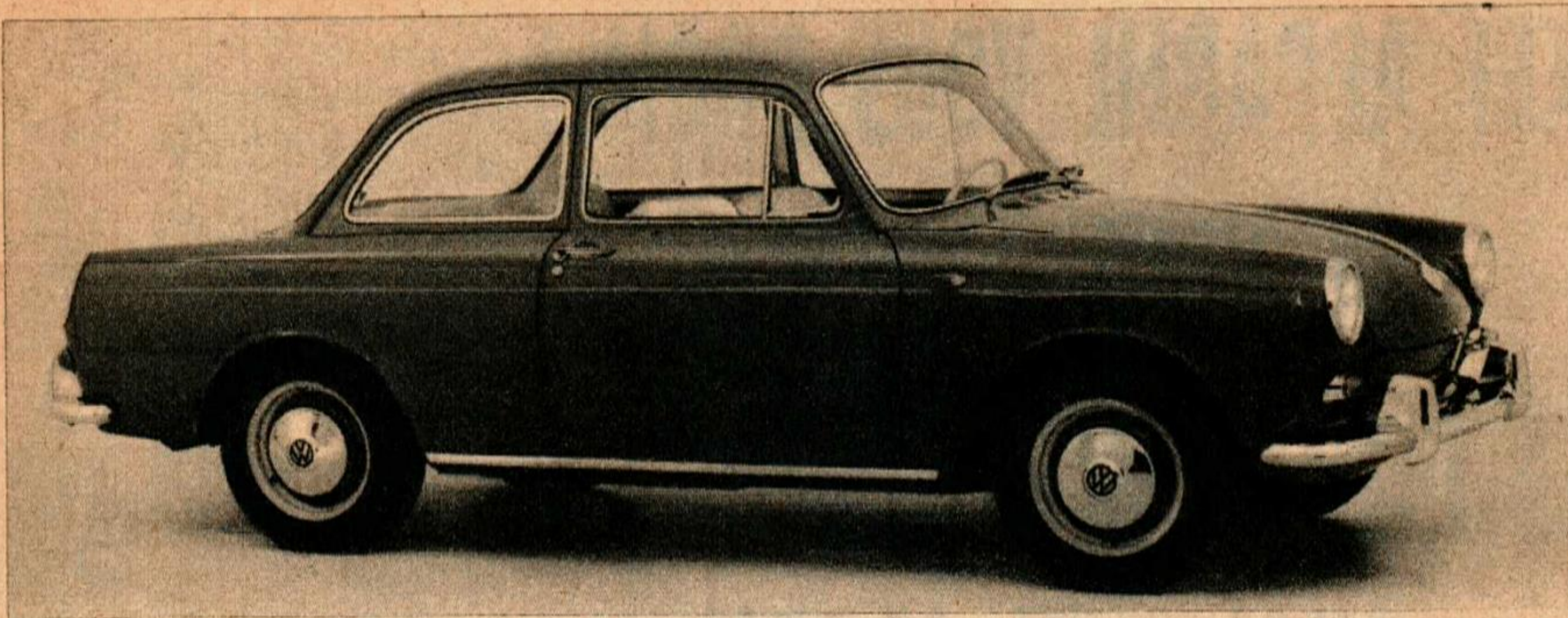
Le moteur, quatre temps, quatre cylindres opposés deux à deux à plat, est refroidi par air ; les culbuteurs des soupapes en tête sont commandés par un arbre à cames central. Le moteur se trouve sous le coffre arrière ; boîte des vitesses, transmission et moteur forment un bloc à l'arrière ; la pose et la dépose de cet ensemble est simple et rapide. La soufflante de la turbine qui pourvoit au refroidissement et au chauffage se trouve dans le prolongement immédiat du vilebrequin. La boîte à quatre vitesses et la transmission sont réunies dans le même carter. Les quatre vitesses sont synchronisées (dispositif de verrouillage), leurs pignons à denture hélicoï-

dale sont constamment en prise et fonctionnent silencieusement. Tous les carters sont coulés en alliage léger anticorrosif.

La suspension du train avant comporte deux roues indépendantes et chacune de celles-ci est équipée de deux leviers de suspension. Des barres de torsions transversales en croix, un stabilisateur à barre de torsion et des amortisseurs télescopiques à double effet complètent cet ensemble. Le débattement des roues est limité, en haut et en bas, par des ogives-caoutchouc à effet

La VW 1500 : tableau de bord avec tachymètre, indicateur de niveau d'essence, montre électrique et boutons de commande





La VW 1500.

progressif. Le train avant est équipé d'une direction à vis globique et galet et d'un amortisseur hydraulique de direction. Le train arrière est du type oscillant ; les roues sont indépendantes, suspendues par des barres de torsion transversales et équipées chacune de deux leviers de suspension et d'un amortisseur télescopique à double effet. Le débattement des roues est limité par des butées-caoutchouc. La voiture est équipée de pneus superballons à large bande de roulement. Les freins hydrauliques des roues avant sont du type Duplex.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA VW 1500

Moteur :

Type : 4 cylindres, 4 temps, à essence, placé à l'arrière.
Disposition des cylindres : à plat, opposés deux à deux.

Dimensions :

Alésage : 83 mm.

Course : 69 mm.

Cylindrée : 1 493 cm³.

Taux de compression : 7,2.

Soupapes : en tête.

Puissance (DIN) : 45 ch à 3 800 tr/mn.

Carburateur : horizontal Solex 32 PHN.

Refroidissement : par air avec turbine.

Batterie : 6 V, 77 A/h.

Dynamo : à régulateur de tension, 6 V, 200 W.

Embrayage : monodisque travaillant à sec.

Boîte-pont : 4 vitesses synchronisées et silencieuses ainsi qu'une marche arrière.

Rapports de démultiplication :

1^{re} vitesse : 1 : 3,80.

2^e vitesse : 1 : 2,06.

3^e vitesse : 1 : 1,32.

4^e vitesse : 1 : 0,89.

Marche arrière : 1 : 3,88.

Châssis.

Suspension avant : 2 barres de torsion et stabilisateur.

Suspension arrière : 2 barres de torsion.

Amortisseurs : hydrauliques et à double effet, à l'avant et à l'arrière.

Direction : à vis globique et galet avec barres de commande en deux pièces.

Tours du volant d'une butée à l'autre : 2,8.

Roues : à voile plein, jantes à base creuse 4 1/2 J x 15.

Pneumatiques : 6,25 x 15.

Empattement : 2 400 mm.

Voie avant : 1 305 mm.

Voie arrière : 1 346 mm.

Dimensions et poids.

Longueur hors-tout : 4 225 mm.

Largeur hors-tout : 1 605 mm.

Hauteur : 1 475 mm.

Garde au sol : 149 mm.

Poids de la voiture : 860 kg.

Charge utile : 390 kg

Poids total admissible : 1 250 kg.

Largeur intérieure avant : 1 360 mm.

Largeur intérieure arrière : 1 360 mm.

Capacité.

Réservoir à essence : 40 l.

Performances.

Vitesse maxima et de croisière : 130 km/h.

Freins : hydrauliques agissant sur les quatre roues.

Frein à main : à commande mécanique agissant sur les roues arrière.