



Om Ni kör Er första bil, är denna broschyr särskilt intressant för Er

(Men även om Ni haft två, tre eller fyra bilar kommer Ni att få veta mycket, som Ni kanske inte visste förut. För att inte tala om — om det är så att Ni tänker köpa Er allra första bil.)

Förutom den egna villan är bilen ofta den viktigaste penningplaceringen man gör. Därför är det viktigt att man noga tänker efter vilken bil man skall köpa innan man bestämmer sig för det ena eller det andra märket.

Vi skall här presentera Volkswagen 1300 så grundligt att Ni har en ordentlig måttstock när Ni skall jämföra med andra bilar i motsvarande prisklass.

Ty vad en bil verkligen ger Er för pengarna står inte på prislappen.

Och inte heller vad en bil kostar att köra.

Tag därför tid på Er att studera denna broschyr. Och jämför noga vad Volkswagen bjuder Er i olika avseenden med vad andra bilar kan ge.

Det kan hjälpa Er att placera Era pengar på ett riktigt sätt.

Tänker Ni köpa en bil i någon av de lägre pris-
klasserna?

Vad bör Ni begära att få för Era pengar?

Se till

att Ni får mycket bil för pengarna – en bil
som uppfyller de här 6 kraven

Krav nr 1

En bil, som utvändigt ser kompakt ut, men som är så rymlig invändigt att 4—5 personer sitter bekvämt i den. En bil som har all praktisk extrautrustning som standard. Allt det där extra som gör att körningen blir behaglig, bekväm och säker.

Krav nr 2

En bil, som uppfyller alla krav idag på stil och teknik och vars grundkonstruktion — köregenskaper och driftsäkerhet — hör till de absolut modernaste.
En bil, som man kan hålla hög medelhastighet med.
En bil, som är så enkel i sin konstruktion att den är billig att reparera.
En beprövad, tekniskt fullgången bil.

Krav nr 3

En bil, som såväl in- som utvändigt är väl genomtänkt och noggrant byggd. (Som är så välgjord att den kan användas som måttstock för ett verkligt välgjort arbete.)
En bil, som kan köras tusentals mil utan nämnvärt slitage och därmed utan höga reparationskostnader.
En bil, som tål att parkeras utomhus året runt.

Krav nr 4

En bensinsnål bil som går på normalbensin och som drar lite olja och har lågt däckslitage även när man kör i höga hastigheter. Och som har billigaste försäkringspremier. Som alltså verkligen är billig i drift.

Krav nr 5

En bil som, var Ni än befinner Er, även utomlands, har nära till auktoriserade serviceverkstäder med fackutbildad personal och med original reservdelar i lager.
En bil, som är känd för att ha lika god kundservice, som bilens eget goda rykte.

Krav nr 6

En bil som, även efter flera år eller många körda mil, har högt andrahandsvärde.

Vad kan mera vara värt
att veta innan Ni bestämmer Er?

Hur kommer det sig att Volkswagen 1300 är så populär över hela världen? (I den här broschyren får Ni exempel i bilder av Ernst Haas och Dan Budnik.)

Ni får också en fullständig teknisk beskrivning.

Och svar på frågan vilka olika VW-modeller som finns i 1,3 litersklassen.

Vad erbjuder en Volkswagen 1300 för sitt pris?

Det är svaret på just den frågan som Ni får i den här broschyren



Uppfyller
en Volkswagen 1300
alla de sex krav
som Ni bör ställa på
en bil?

Vad är det som gör
att Volkswagen 1300
uppfyller alla kraven?
Har kanske

Volkswagen 1300
ännu fler fördelar?
Här har Ni
möjlighet att
grundligt gå
igenom alla frågorna:
Att granska en
Volkswagen 1300
i detalj, punkt för

punkt, bild för bild
När Ni gjort det,
ja, då har Ni lättare
att bilda Er en egen
uppfattning

(Sen skall Ni se att
det inte längre blir
svårt att välja bil)



Hur stor är VW 1300 ut- och invändigt?

För att vara riktigt noga så är den 407 cm lång, 154 cm bred och 150 cm hög. Nu säger förstås inte en bils längd, bredd och höjd så mycket om hur rymlig den är.

Bara att den inte är för lång eller för bred och därmed svår att pressa in i en normal parkeringsruta.

Eller att den är för kort eller för smal och därmed obekvämt för såväl förare som passagerare.

Ni har säkert lagt märke till hur lätt-parkerad en Volkswagen är. Hur trångt det än kan synas vara så nog får en Volkswagen plats alltid. För att inte tala om hur lätt det är att komma fram med en Volkswagen även i den tätaste stads- trafik.

Den är alltså inte för stor. Men ändå stor nog för att vara både bekväm och tillräckligt rymlig.

Invändigt då? Jo, där är det mycket gott om utrymme. Här några mått: Framsto- larna är 51 cm breda. (En fåtölj är inte stort mycket bredare.)

Vidare är varje stol individuellt inställ- bar. Den kan skjutas fram eller tillbaka 14 cm och fixeras i 6 olika lägen. Dess- utom kan ryggstödet fällas bakåt i tre bekväma vinklar. Man kan alltså ställa in sin stol i just det läge som passar en bäst.

Och man kan ändra stolslägena och där- med körställning utan att behöva brom- sa in eller stanna. Allt är ordnat för att man skall sitta bekvämt. En spärr hind- rar ryggstödet från att kastas framåt vid t. ex. en häftig inbromsning.

Även i baksätet är det gott om plats i VW 1300. Baksätet är 130 cm brett. Allt- så 65 cm för var och en om man sitter två och 43,5 cm om man är tre passage- rare i baksätet.

Nå, hur är det med utrymmet för benen? Bara Ni inte är över 190 cm lång så har

Ni gott om plats. Och hatten kan Ni gott behålla på.

Hur bekväm är en VW 1300?

Ni skulle väl aldrig skaffa Er en bil som Ni inte skulle trivas med. Det är därför som man bemödat sig om att göra VW 1300 så trevlig som möjligt. Mycket ar- bete har lagts ner för att göra den både praktisk och tilltalande.

Men trevnaden är som sagt något mer än bara längd, bredd och höjd. Trivsel är heller ingenting som låter sig mätas med en tumstock. Trivsel beror på hel- hetsintrycket. Den hänger ihop med hur bilen är utrustad. Med sittplatsernas ut- formning, med klädsel och mycket, myc- ket annat.

Rymligt bagagerum under främre huven

Kurvhandtag för passageraren i framsätet

Solskydden är vridbara även i sidled

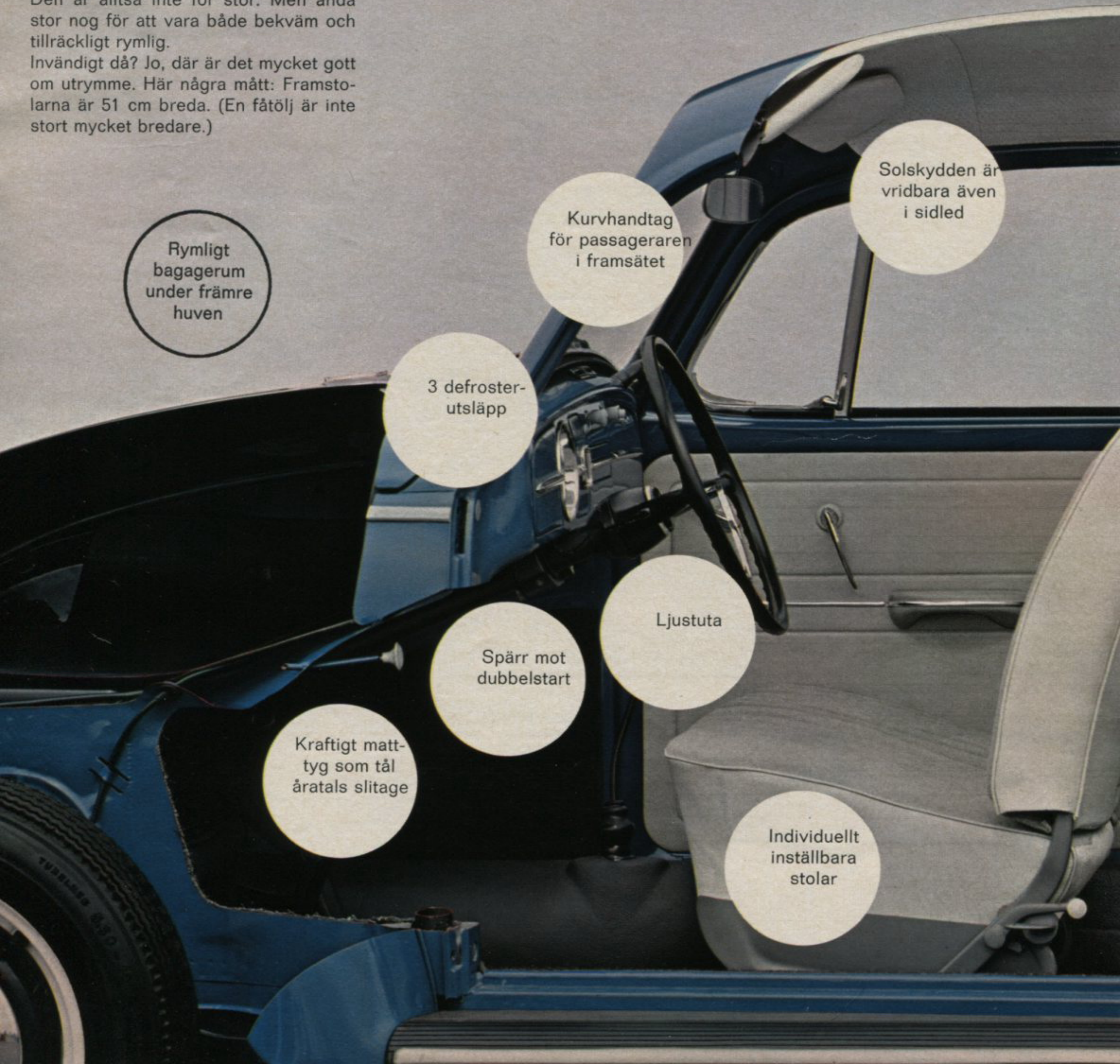
3 defroster- utsläpp

Ljustuta

Spärr mot dubbelstart

Kraftigt matt- tyg som tål åratals slitage

Individuellt inställbara stolar



Sittdynorna i VW 1300 är inte bara klädda med ett slitstarkt tyg i färger som matchar färgsättningen inne i bilen. Extra omsorg har lagts ner på stoppningen för att den skall hålla i årtal. Detsamma gäller den anatomiska utformningen för att man skall sitta så bekvämt som möjligt. Då blir man inte trött, inte ens vid långkörningar.

Innertaket är inte bara klätt med tvättbar plast. Det är också stoppat. Varför? Jo, därför att stoppningen ger svalka sommartid och värme vintertid. Och dessutom blir bilen mer ljudisolerad. Sak samma med innerväggarna. De är klädda med lättvättad plast i färger som harmonierar med sätenas tyg.

Mot extrakostnad kan Ni få VW 1300 med klädsel i elegant, ventilerande konstläder. Det är dessutom tvättbart,

vilket är en stor fördel om man har barn i bilen.

"Extra" utrustning som är standard i VW 1300

I stället för stora förändringar till det yttre har allt mer "extra" utrustning blivit standard i VW 1300.

Så är t.ex. 3-punkts säkerhetsbälten i framsätena nu standard. Dessutom finns fästen för bälten i baksätet. Ryggstödet i baksätet kan fällas fram. På så sätt kan man få ett ännu större bagageutrymme — hela 1 meter långt och 1,25 meter brett med 500 liters rymd och ändå är sikten fri bakåt. Ryggstödet baksida är klätt med samma oöm-

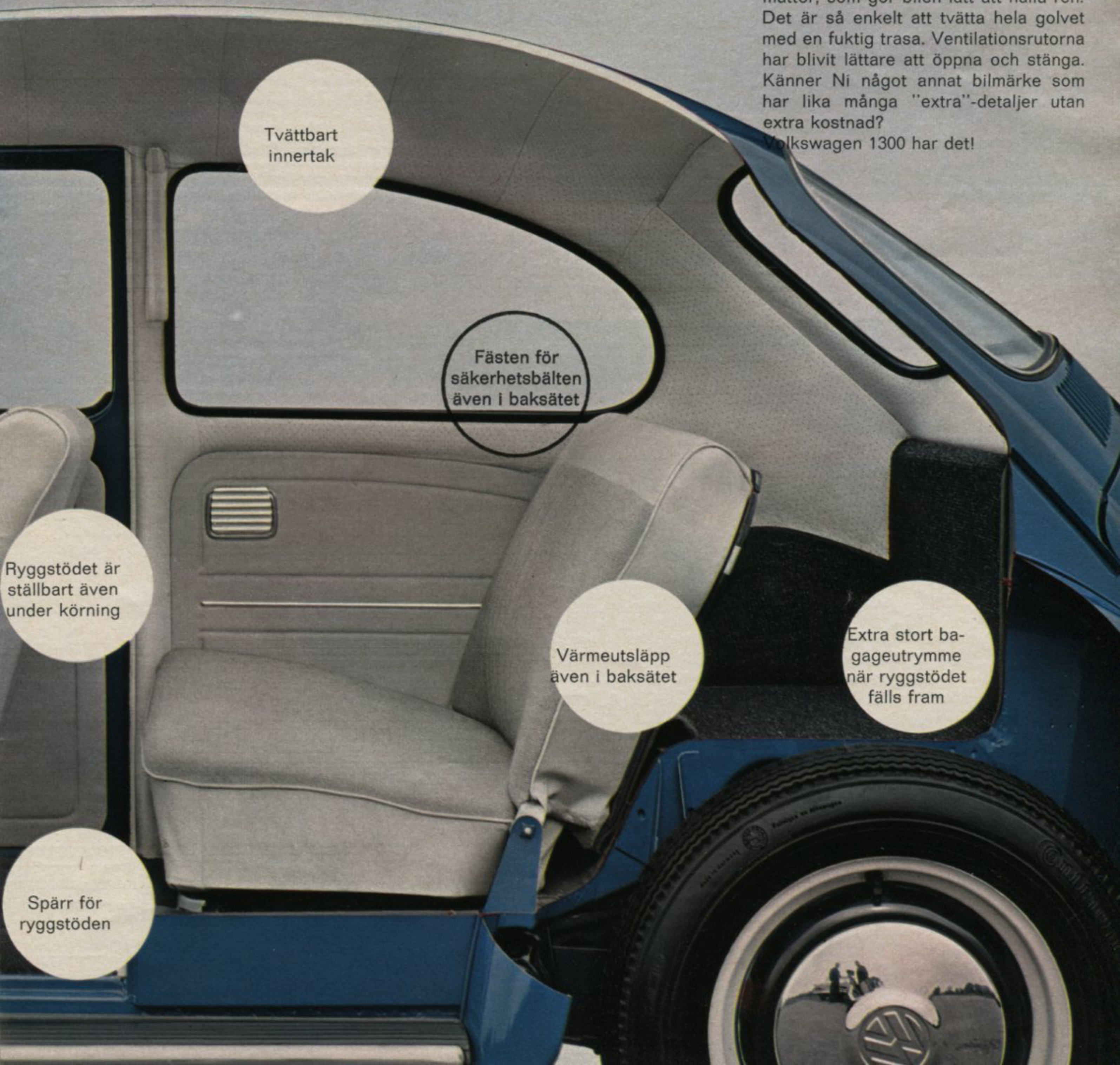
ma matta som det övriga bagageutrymmet. I nedfällt läge lutar ryggstödet något så att bagaget ligger kvar även vid häftiga inbromsningar.

Lägg därtill den automatiska choken, spärren mot dubbelstart, vindrutespolaren och armstödet för passageraren i framsätet. Vidare de stoppade solskydden som är vridbara även i sidled och att baksätet har askkopp och kurvstroppar.

Värmen regleras genom två lättåtkomliga spakar vid handbromsens golvfäste, även för baksätet. Till mycket förmånligt pris monteras Eberspächer parkeringsvärmare, som arbetar oberoende av motorn. Slå på värmaren innan Ni äter frukost — när Ni kör till arbetet är bilen skönt uppvärmd.

Golvet är klätt med heltäckande gummi-mattor, som gör bilen lätt att hålla ren. Det är så enkelt att tvätta hela golvet med en fuktig trasa. Ventilationsrutorna har blivit lättare att öppna och stänga. Känner Ni något annat bilmärke som har lika många "extra"-detaljer utan extra kostnad?

Volkswagen 1300 har det!



Tvättbart
innertak

Fästen för
säkerhetsbälten
även i baksätet

Ryggstödet är
ställbart även
under körning

Värmeutsläpp
även i baksätet

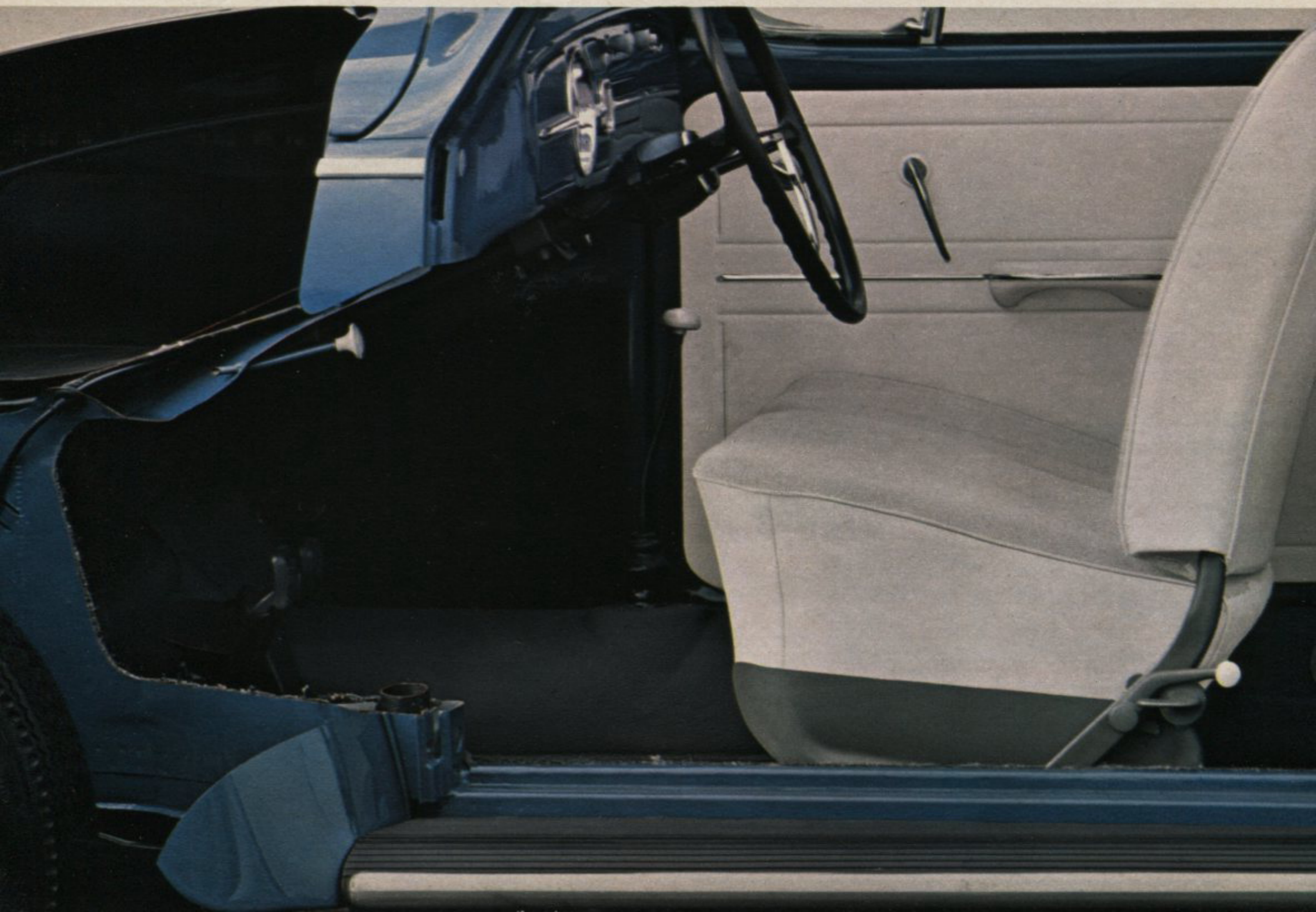
Extra stort ba-
gageutrymme
när ryggstödet
fälls fram

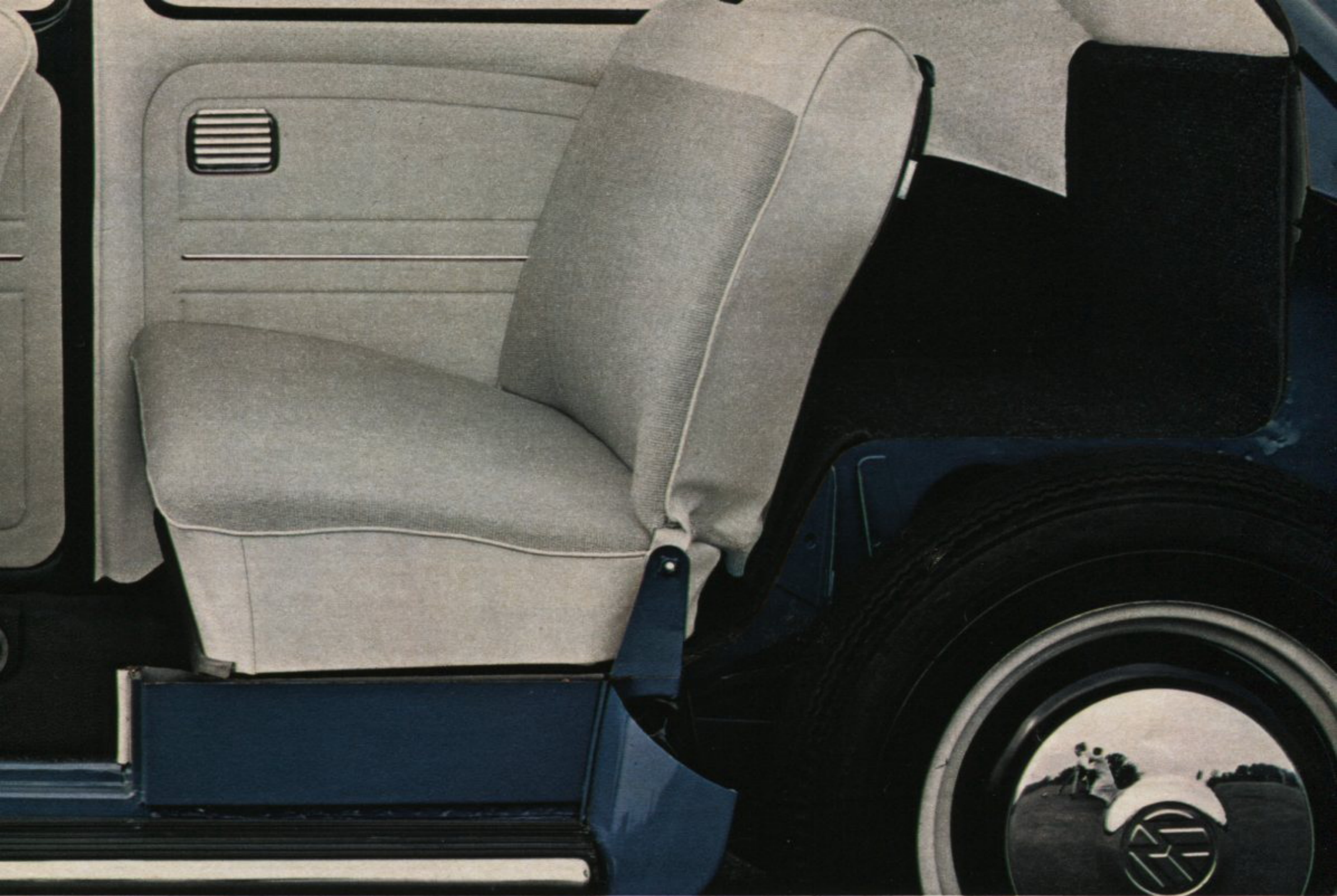
Spärr för
ryggstöden



Särskilt utformade ryggstöd ger passagerarna i baksätet bättre utrymme för knäna.

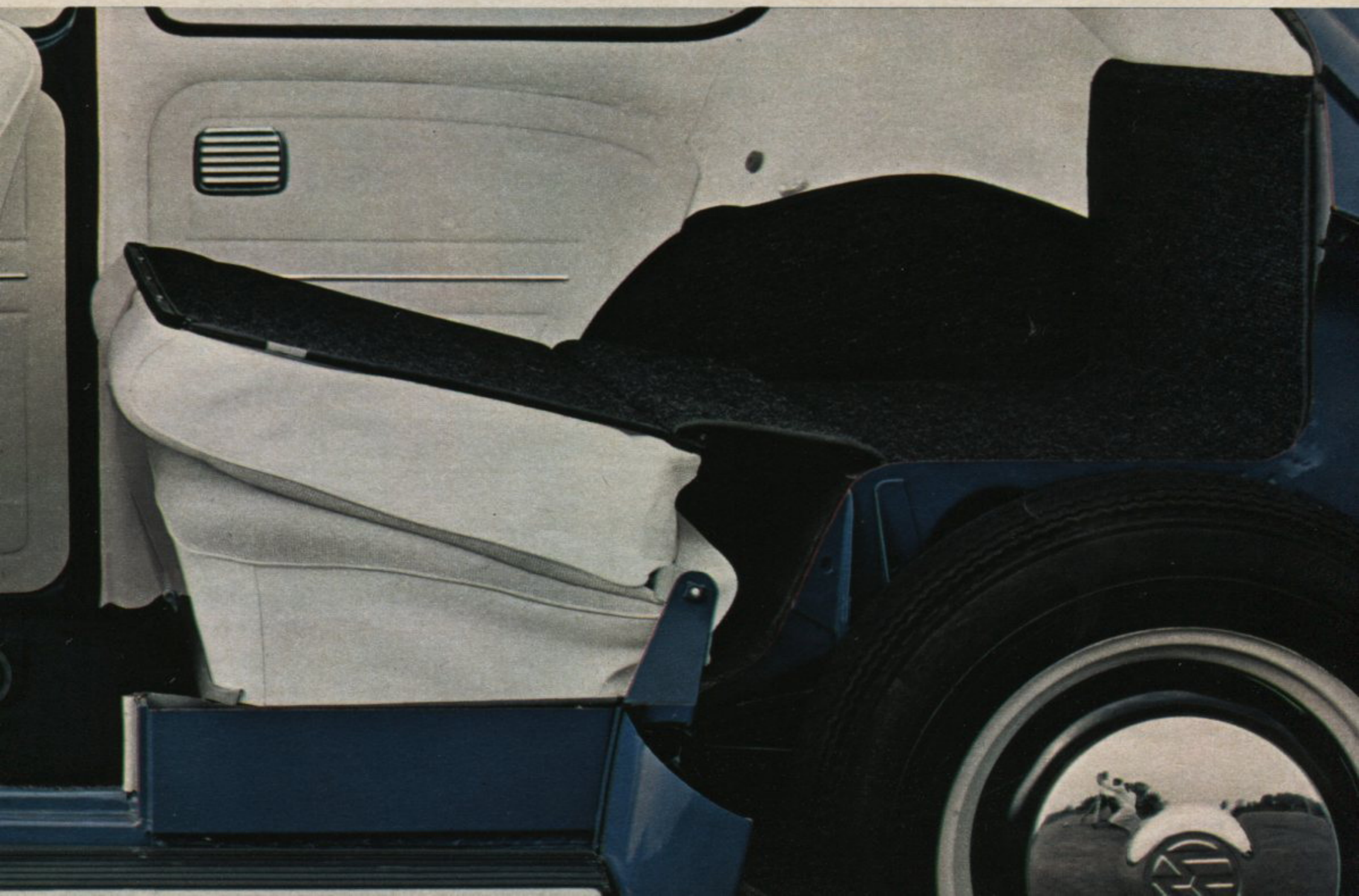
En spärr hindrar ryggstödet från att kastas framåt vid t. ex. en häftig inbromsning.





Det bakre bagageutrymmet kan förstöras. Ryggstödet fälls framåt och man får en 1×1,5 meter stor lastyta.

Bagageutrymmets oömma golvmatta fortsätter upp utmed hela ryggstödet baksida.



Varför är VW 1300 en av de modernaste bilar som finns?

Det är inte karossens form, som avgör om en bil är modern.

Nej, det är bilens tekniska konstruktion som avgör om den är modern.

Det är därför som VW 1300 hör till de modernaste bilar som tillverkas idag.

Varför är motorn i en VW 1300 så modern?

Jo, bl. a. därför att den ligger där bak. Med direkt anslutning till drivhjulen. Hela motorn väger inte stort mer än 100 kg. Detta tack vare att så många delar är gjorda av aluminium- och magnesiumlegeringar.

Ett backprov har visat Volkswagens

överlägsna väggrepp. Överlägsenheten gällde med såväl nabbdäck, vinterdäck som vanliga standarddäck. Testen gjordes i en backe med en stigning av ca 1:11 och det gällde att komma så långt upp i backen som möjligt innan drivhjulen började spinna. Väglaget bestod av löst packad snö.

Volkswagens testbil kom mellan 11 och 23 meter högre upp i backen än de övriga testbilarna. Se artikel i Teknikens Värld 3/1965.

Provet visar vikten av att bilens tyngd ligger på det drivande hjulparet men även att fjädringssystemet och hjulstorleken inverkar på en bils förmåga att ta sig fram i halt väglag.

Motor och växellåda bildar ett enda block.

Och eftersom motorn ligger över bakhjulen kan man få en direkt kraftöverföring utan någon kardanaxel.

Det är därför som VW 1300 är en modern bil.

Men också för att den är luftkyld.

Eftersom det inte finns något vatten (som kan läcka) kan det heller inte bli någon is, som spränger kylare eller motorblock. Och inget frostskyddsmedel behöver Ni tänka på.

Den luftkylda VW-motorn blir lättare därför att det inte finns någon tyngande vattenkylning. Det behövs inga ledningar och ingen vattenpump. Inte heller någon extra mantel runt cylindrarna.

Ju enklare, desto simplare: Det som inte finns kan ju inte gå sönder! Det är därför som VW 1300 är en modern bil.

Vid högvarv pressas 500 liter luft/sek mot kylflänsarna. En termostat reglerar alltid det exakta behovet av kylande luft. Tack vare termostaten blir VW-motorn snabbt varm även vid sträng kyla, vilket betyder mindre slitage.

Dessutom har VW-motorn oljekylare. (Precis som på dyra sportbilar.)

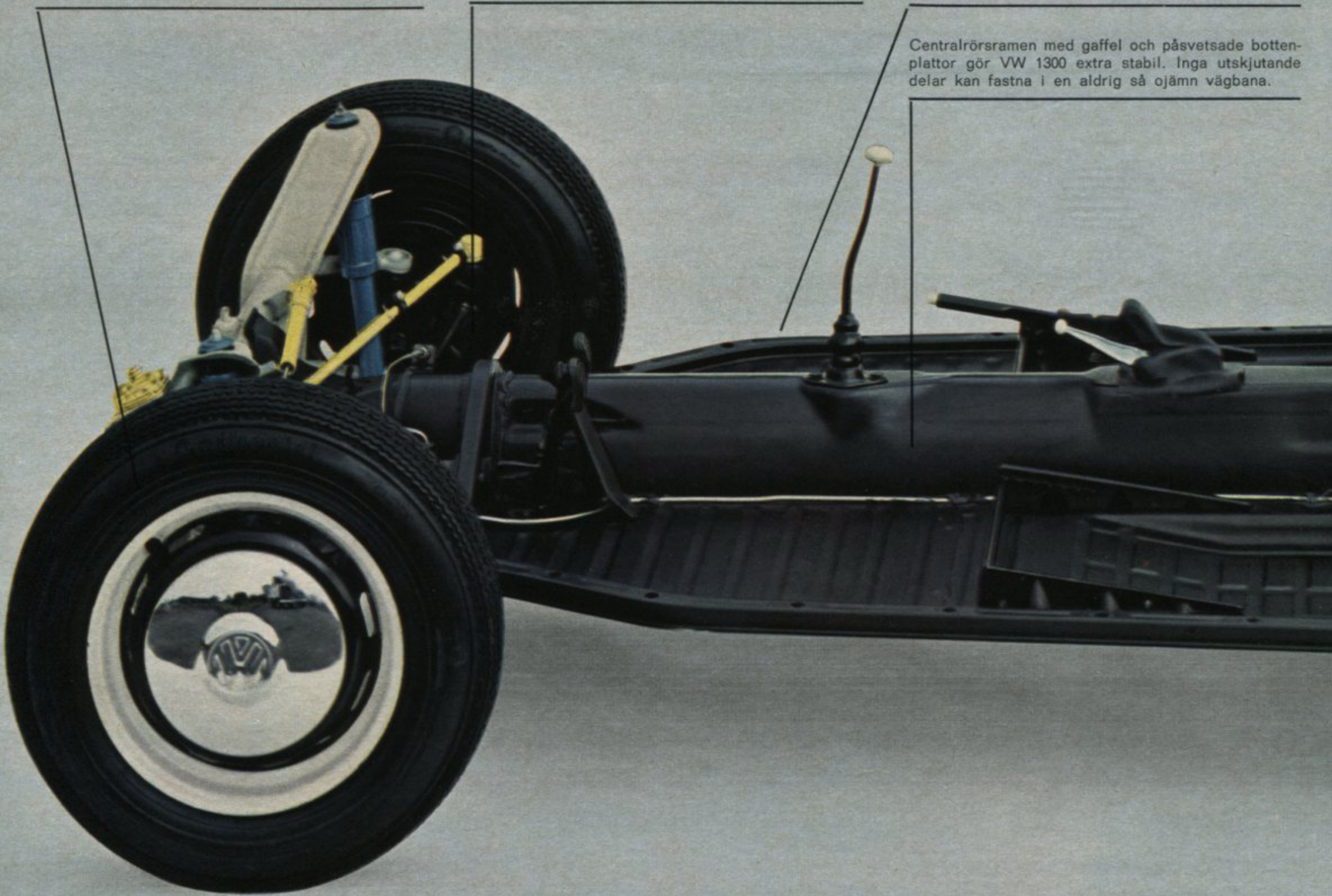
Resultat?

Hjulen är överdimensionerade (15 tum). Stora hjul = stora däck. Stora däck = mindre slitage genom färre antal varv per kilometer.

De stora hjulen ger plats för kraftiga bromsar. Kraftiga bromsar ger effektivare inbromsningar.

Bottenplattans undersida är jämn. Det gör att smuts och snö inte kan fastna. Fosfatering och lack skyddar den mot rost.

Centralrörssramen med gaffel och påsvetsade bottenplattor gör VW 1300 extra stabil. Inga utskjutande delar kan fastna i en aldrig så ojämn vägbana.



Jo, trots timslång körning på högsta fart och trots tropisk hetta, håller oljan alltid rätt viskositet. Vilket betyder ökad tillförlitlighet, längre livslängd på motorn och mindre oljeförbrukning. Det är därför som VW 1300 är en modern bil.

Tack vare motorns låga varvtal kan den aldrig bli överansträngd.

Motoreffekten är 50 hästkrafter SAE vid 4600 varv/min.

Det är ett lågt varvtal som gör att livslängden blir desto större.

Det hänger ihop med den låga kolvhastigheten. En kolv i en VW 1300-motor har en medelhastighet vid 4000 varv av endast 9,2 m/sek. Och det betyder också minskat slitage.

Det är därför som VW 1300 är en modern bil.

Varför är de stora hjulen på en VW 1300 så moderna?

Jo, därför att stora hjul ger plats för

stora, väl kyllda bromsar. Och därför att stora hjul ger gott väggrepp inte bara på asfalt och betong utan också på löst underlag t. ex. i sand och snö. Och därför att stora hjul också har stora däck, vilket bl. a. betyder mjukare gång även när bilen är fullastad. Det betyder också mindre däckslitage än på en bil med små hjul och små däck.

Stora hjul, stora bromsar, stora däck — det är modernt.

Varför är den separata hjulupphängningen och torsionsfjädringen på en VW 1300 så modern?

Jo, därför att varje hjul därigenom fjädrar individuellt och därmed får bättre väggrepp.

Körningen blir jämnare och bekvämare för passagerarna.

Vad skulle hända om hjulen hade suttit

på en stel axel? Jo, då skulle varje stöt ha fortplantat sig från det ena hjulet till det andra.

Hela bilen skulle ha kommit i stötig gungning. Väggreppet skulle ha blivit mycket sämre.

Nu kan det aldrig hända med en VW 1300. VW 1300 har den berömda torsionsfjädringen. Ni kan inte se den eftersom den är helt inbyggd. Torsion betyder vridning. Och torsionsstavarna vid fram- och bakaxeln vrider sig vid varje gupp precis så mycket som behövs. Sedan fjädrar de mjukt tillbaka till utgångsläget. Inte för hårt, inte för mjukt.

Torsionsfjädring är tekniskt sett en fullkomligt genialisk konstruktion.

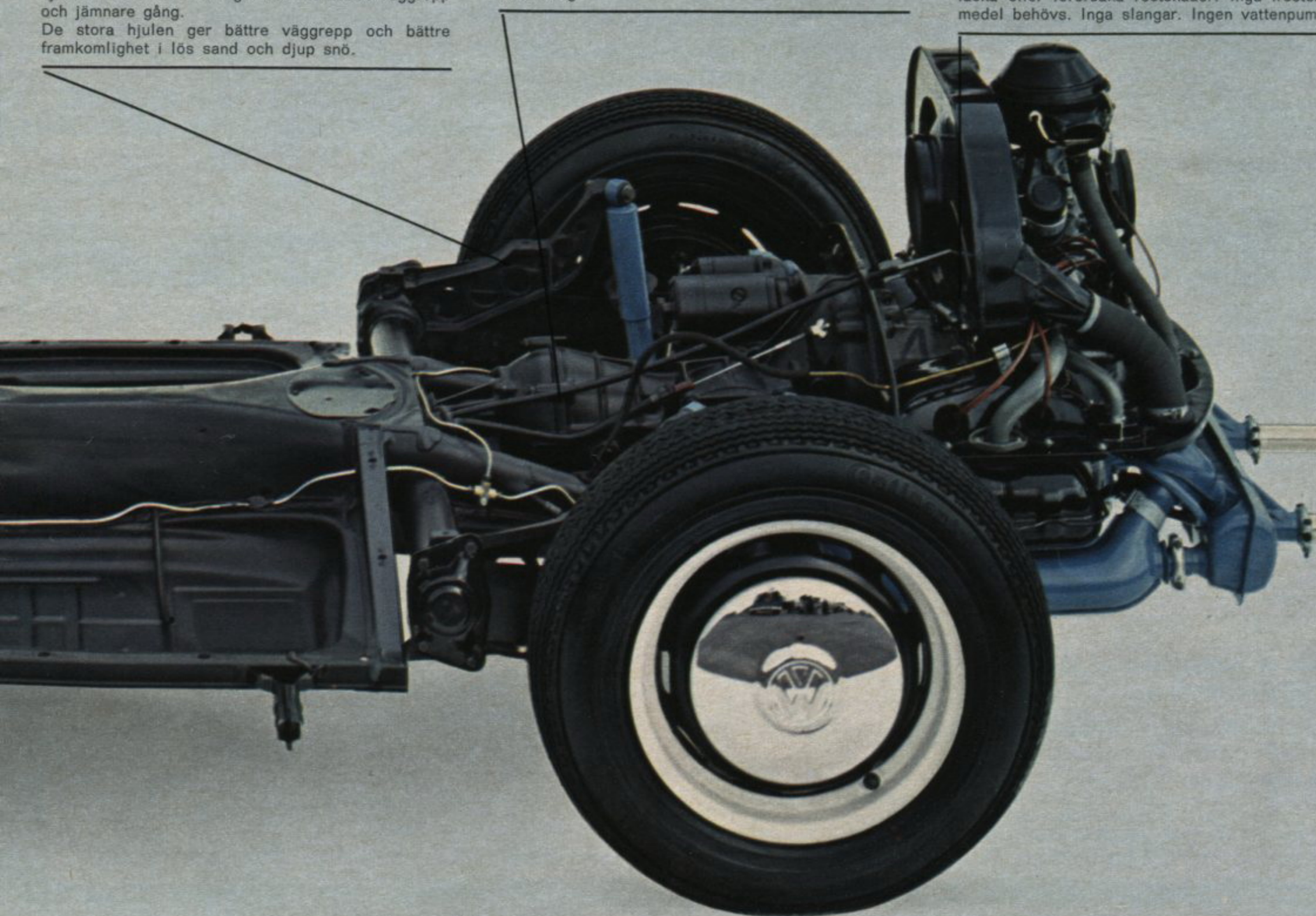
Den separata hjulupphängningen i förening med torsionsfjädringen gör att Volkswagen 1300 glider lika mjukt och smidigt fram som man vanligen endast brukar kunna åka i betydligt dyrare bilar.

Hjulen är separat upphängda. Torsionsfjädringen gör att vägens ojämnheter ej fortplantas från det ena hjulet till det andra och ger därmed bättre väggrepp och jämnare gång.

De stora hjulen ger bättre väggrepp och bättre framkomlighet i lös sand och djup snö.

Fyrväxlad, helsynkroniserad växellåda. Enkellamellkoppling. Den direkta kraftöverföringen gör kardan överflödig.

Motorn bak betyder att drivhjulen belastas. Den är luftkyld. Alltså inget vatten som kan frysa, koka, läcka eller förorsaka rostskador. Inga frostskyddsmedel behövs. Inga slangar. Ingen vattenpump.



Varför är den helsynkroniserade fyrväxlade växellådan i en VW 1300 så modern?

Jo, därför att den tillåter en så snabb — och lätt — växling från 1:an och uppåt. Och för att den är lika snabb — och enkel att växla från 4:an och nedåt. Vilket beror på den utmärkta synkroniseringen.

Självklart kan man numera lägga in 1:ans växel utan att först behöva stanna bilen. Vilket betyder avsevärt lättare körning i t. ex. tät stadstrafik.

Och vad mera?

Jo, tack vare att motorn är fyrväxlad kan man köra en VW 1300 mera "sportigt", dvs bättre utnyttja dess hästkrafter.

Det är därför som VW 1300 är en så modern bil.

Vad ger en bil bra köregenskaper?

En jämn, lugn körning betyder mest för känslan av avslappning och välbefinnande bakom ratten.

Ett bra väggrepp betyder mest för trafiksäkerheten.

Två allmänt erkända fakta som dock ibland motsäger varandra: En jämn, lugn körning kräver t. ex. mjuka fjädrar men ett bra väggrepp kräver ofta ganska hårda fjädrar.

En sportbil har oftast ett säkert väggrepp och bra köregenskaper. Men inte alltid så bra åkkomfort.

Därför måste man pröva sig fram till den bästa kompromissen i fråga om fjädring, individuell hjulupphängning, krängningshämmare, hydraulisk styrningsdämpare och mycket mycket annat.

På VW 1300 har man tack vare erfarenheter sedan årtionden tillbaka kunnat förbättrat allt detta till det bästa tänkbara resultatet.

Det är därför som VW 1300 har speciellt gott väggrepp såväl på raksträckor som i kurvor. Det är också förklaringen till att man kan hålla så hög medelhastighet med en VW 1300 utan att få trötthetskänslor.

Det är därför som en VW 1300 är en så modern bil.

Varför är bottenplattan på en VW 1300 så modern?

Jo, därför att dess undersida är jämn och slät.

Ingenting kan fastna på den.

Därför att den är extra tjock.

Och därför att den skyddar mot grovt grus, stenar, grenar och frätande vägsalt.

Bottenplattan är svetsad direkt på centralrörsramen med dess gaffel bak, vilket betyder extra styrka. I centralröret ligger ledningarna för gaspedalen, kopplingen, handbromsen väl skyddade. Det finns inget som hänger ner och kan fastna i vägbanan.

Det är därför som en VW 1300 är en så modern bil.

Varför är det så modernt med golvväxelspak?

Jo, därför att golvväxelspaken verkar direkt utan några hävstänger. För att placeringen ger en mer naturlig växelföring. Och för att den tillåter snabbare växlingar. Vilket är förklaringen till att alla sportbilar har golvväxelspak.

För en tio år sen blev det modernt att bygga in växelspaken i rattstången.

Det berodde på att alla amerikanska bilar hade rattväxel. Inte minst för att man skulle kunna sitta tre i förarsätet och golvväxeln därmed satt ivägen.

Numera har det blivit modernt med golvväxelspak igen. I Volkswagen har växelspaken alltid suttit i golvet. Man har aldrig tvekat om vilket som är det mest praktiska.

Varför är VW 1300:s kaross så modern?

Jo, helt enkelt därför att den är tidlös. Den är precis lika modern eller omodern som en blyertspenna är modern eller omodern.

Även blyertspennan har konstruerats för att vara praktisk och dess utformning har aldrig behövt ändras. Sak samma med Volkswagen.

Som ett exempel på den praktiska utformningen kan nämnas att varje stänkskärm lätt kan skruvas av. Man behöver inte byta halva karossen om man råkat få en enkel plåtskada.

VW 1300 har aldrig gjort anspråk på att vinna några skönhetspris. Dess form är praktisk, rationell och tidlös. Det är därför som VW:s grundkonstruktion aldrig behövt ändras. Förresten betyder ständiga modelländringar ett lägre andrahandsvärde. Nej, enda anledningen till att något skall ändras på VW 1300 är att ändringen har en förnuftig mening. Endast i det avseendet har ändringar gjorts — hittills mer än 2100. På så sätt har en rationell bil blivit än mer rationell.

Säger "på gatan"-priset egentligen vad en bil kostar?

Nej, det är bara inköpspriset.

Det säger ingenting om bilens driftskostnader. Dag för dag eller år för år.

Ett exempel:

Även om VW 1300 är mycket robust så händer det att en stötfångare eller stänkskärm får sig en buckla. Det behöver inte bero på ovarsam körning eftersom det är så lätt gjort i tät stadstrafik. Ja, det kan till och med hända utan att Ni själv riktigt vet hur det gick till.

Däremot vet Ni att skadan måste lagas. Vad blir slutsatsen?

Jo, att innan Ni köper en bil så måste Ni ta reda på vad Ni måste betala för just sådana småskador. T. ex. om en stänkskärm kan bytas eller om man måste göra stora ingrepp i karossen vid en mindre plåtskada. Stora ingrepp betyder nämligen dryga reparationskostnader både i fråga om material och tidsödande arbete. Och reparationskostnaderna är beroende på bilmärke mycket olika.

Vad mera är: Över 10 miljoner människor har köpt Volkswagen genom åren. Det är en siffra, som har respekt med sig. Och på Volkswagenwerk arbetar man vidare för att ytterligare många miljoner nya Volkswagenägare skall bli lika nöjda som sina föregångare.



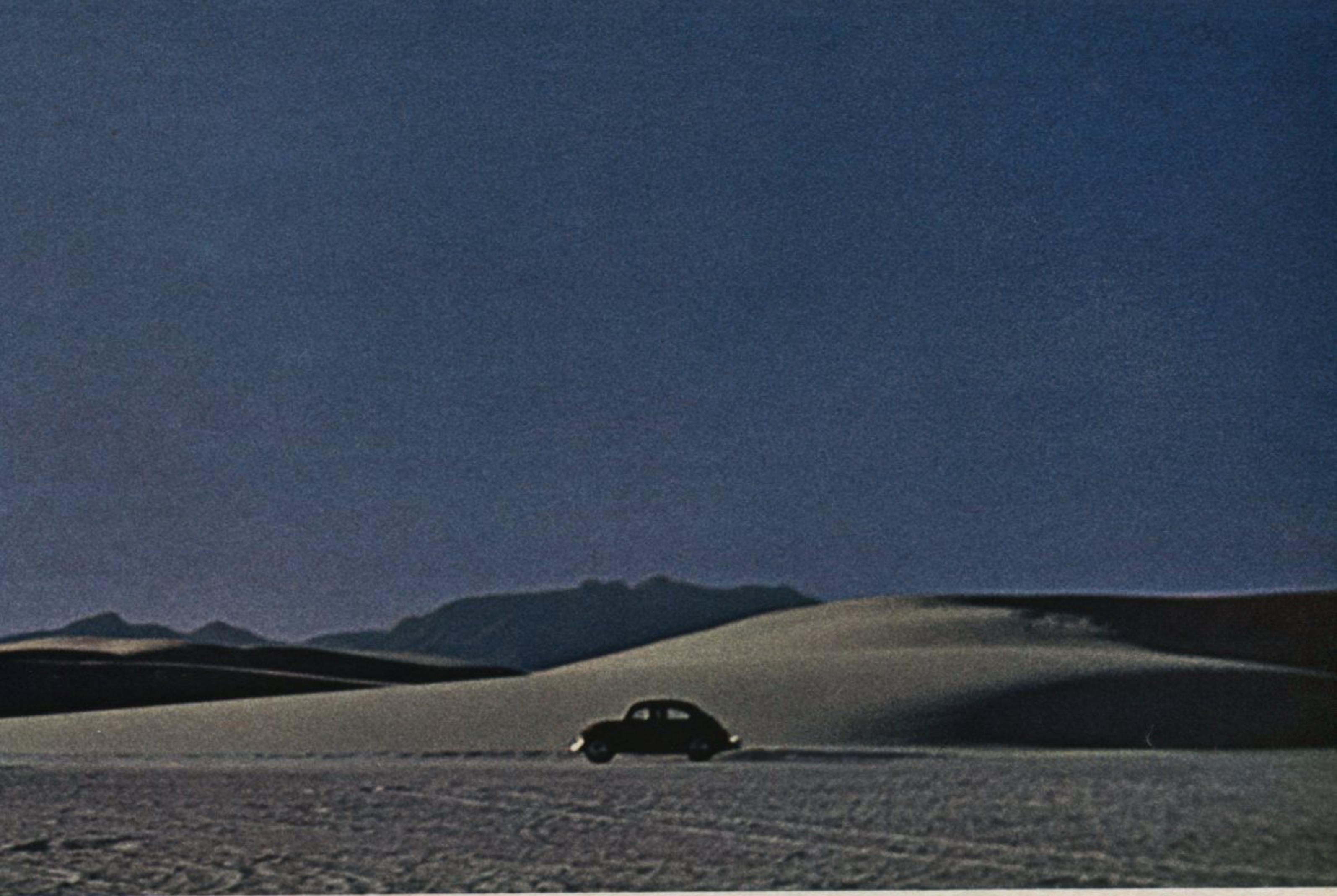
Hur går
Volkswagen
i 136 länder över
hela jorden?

(Överallt är det likadant: Den går och går och går och går)

Fotograferna Ernst Haas och Dan Budnik
tog sina kameror och följde
Volkswagen i spåren över hela världen.

Domkyrkan i Königsutter, Tyskland





White Sands, New Mexico, USA

Badlands, South Dakota, USA







Strand vid Acapulco, Mexico

Letar Ni efter vägar
på de här bilderna?

Sluta med det

Ni hittar inga
(Eftersom det inte finns
några)

I stället finner Ni
Volkswagen

Den tar sig fram även
när vägarna tagit
slut

Kanske möter Ni
Volkswagen någon-
stans i en brant dal – där
den tar sig uppför
sidan meter efter
meter

Kanske möter Ni
Volkswagen i någon
öken – där den
lägger kilometer
efter kilometer efter
sig

Kanske möter Ni
Volkswagen någon-
stans på den eviga isen
– men inte infrusen
utan full av liv

Först där vägarna
slutar börjar ofta
många Volkswagen-
äventyr





Kanske vet Ni det redan

Den går i timmar med maxhastighet på motorvägar som går från horisont till horisont

Den går i timmar med maxhastighet på asfaltvägar som skimrar i sommarhettan

Den går på slätten och i bergen

Den går utan ansträngningar på knappt kända urskogsvägar

Den går tillförlitligt över snövidder som slutar vid en raststuga någonstans

Över broar och genom tunnlår

Den går genom sörja, dy och gyttja

Den går egentligen överallt

Även i storstadens brusande nattliv med sina eleganta boulevarder

Ni kommer att se det på de följande sidorna

Valle del Bravo, Mexico



Motorväg i New York, USA



Jul i Mexico City, Mexico

När Volkswagen till och med kan gå där det inte längre finns några vägar hur skall den då inte gå där det finns vägar

Vid Aspen, Colorado, USA (föregående uppslag)













Bro vid Positano, Italien (föregående sida)

◀ Fjällväg i Norge

◀◀ Landskap i Niedersachsen, Tyskland



Mexico City, Mexico

Vet Ni vad man kan göra med en Volkswagen?

Man kan givetvis tjäna pengar på den

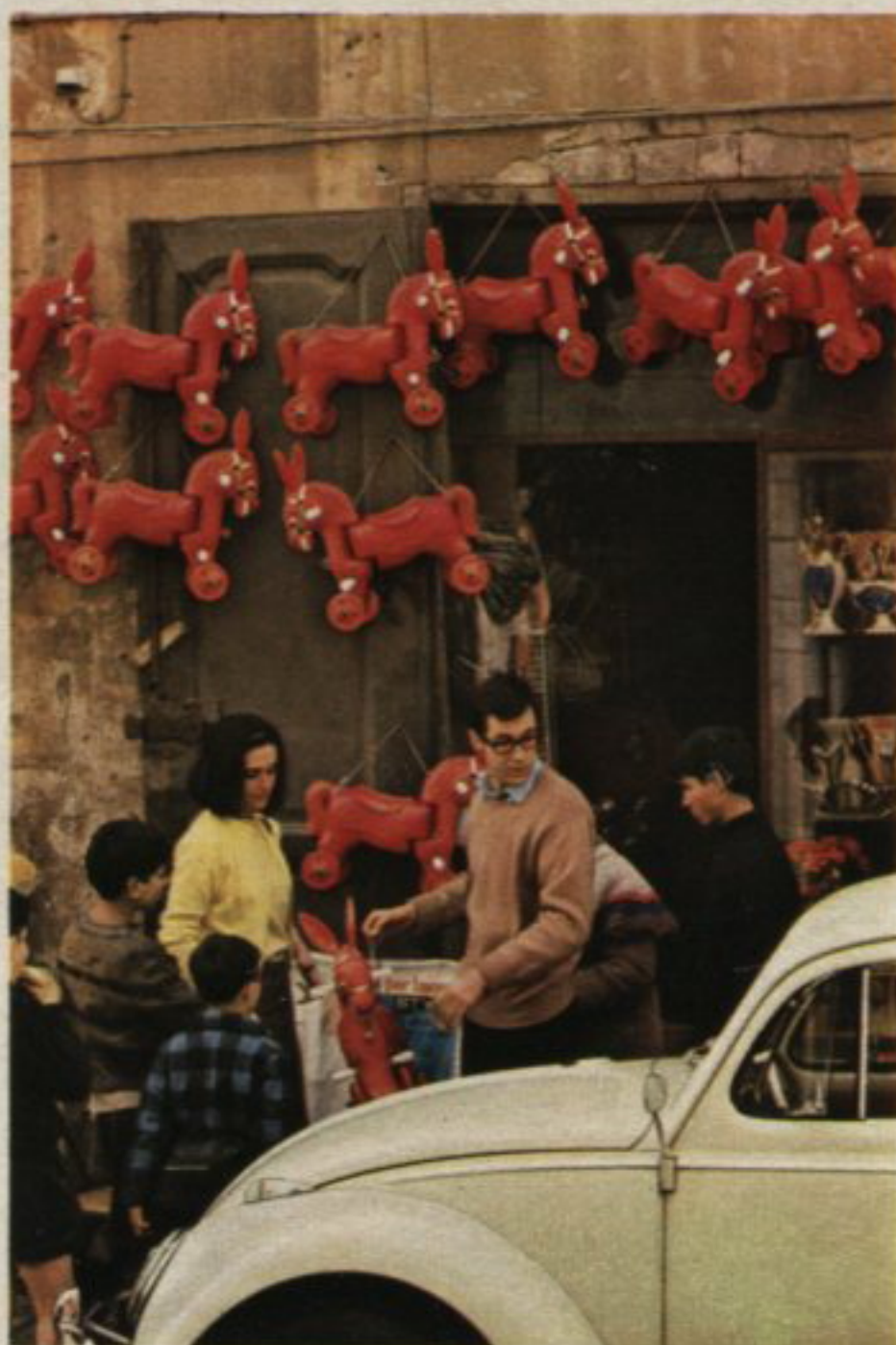
Det är emellertid inte allt
(Liksom pengar inte är allt här i livet)

Volkswagen gör livet lättare och fritiden friare

Den hjälper Er att på egen hand upptäcka världen

Rekreation och vila, sport och lek, familjen, semestern och Volkswagen det passar väl bra tillsammans?

På många olika sätt får Ni mycket nöje med Volkswagen



Neapel, Italien











Kyrka vid Taos, New Mexico, USA

◀ London, England

◀◀ Taxco, Mexico

Finns det former, som
man inte kan förbättra?

Javisst



Denver, Colorado, USA

Den, som älskar musik
tänker kanske på
en fiol

Den, som tycker om
sport tänker kanske
på en boll

Och den, som kör bil?
Kanske tänker han
på Volkswagen

Dess form kan man
inte heller förbättra
Den är praktisk
Den är förnuftig
Den är tidlös

Dessutom har den
karaktär

Det ser Ni på bilderna



Volkswagen känner sig
hemma i 136 länder
över hela jorden

(Den går och går och går och går)



By i Mexico

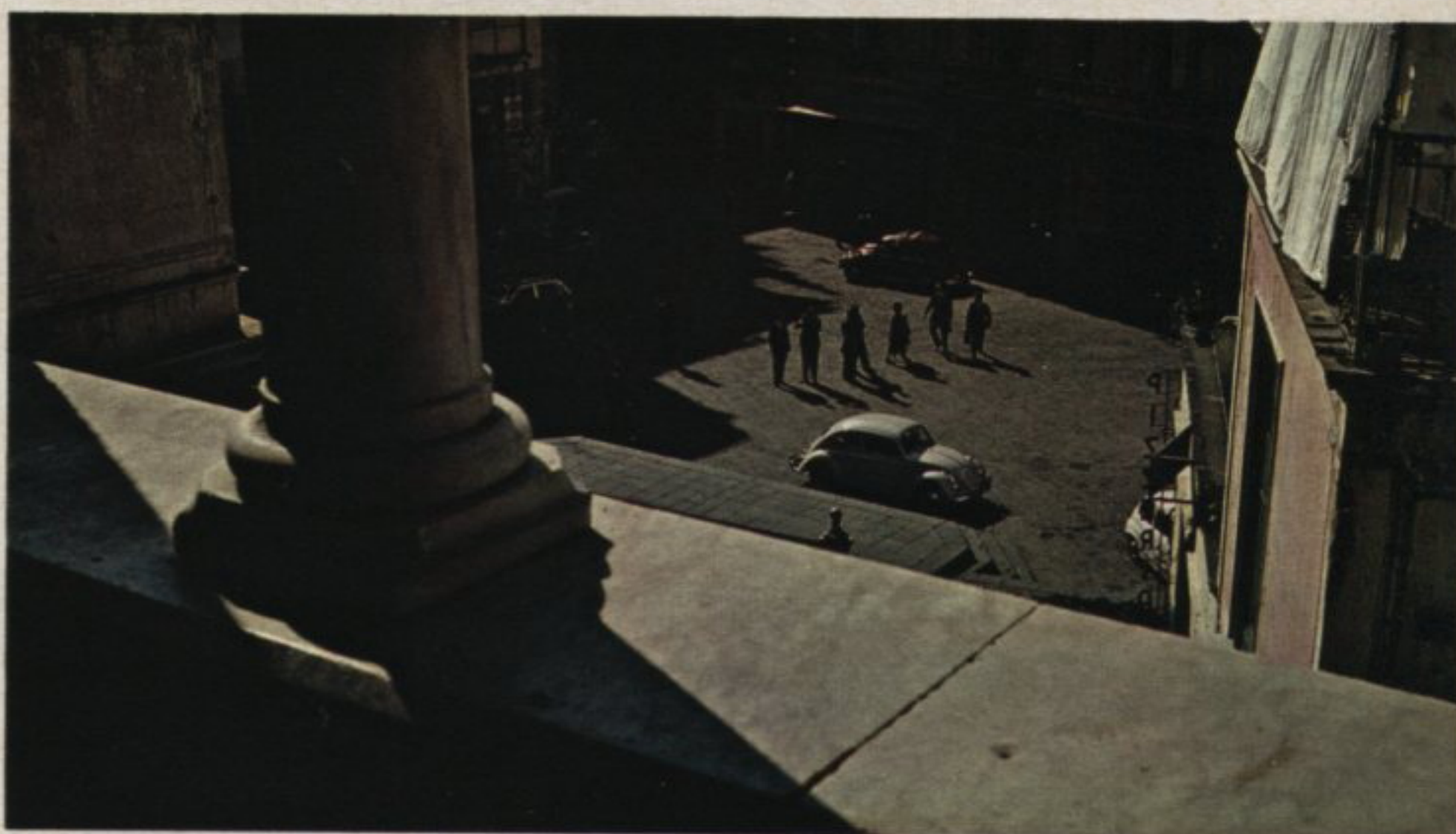
Ni har nu följt den
ett stycke på
vägen

Ni har sett den i
andra och främmande
omgivningar

Nu förstår Ni kanske
varför Volkswagen
köps och körs så
mycket över hela
världen, av människor
på alla kontinenter

De kan skilja sig i
många avseenden,
de kan tala helt
olika språk:
Volkswagen förenar

Volkswagen är
gemensam nämnare



Amalfi, Italien



Irland





Måste en bil kunna gå hundratals och åter hundratals mil utan större reparationer?

Tusentals mil utan större reparationer är inget ovanligt för en VW 1300.

För den som i sitt yrke kör tusentals mil varje år måste det kännas tryggt att veta detta.

Men hur är det då för Er som bara kör för nöjes skull? När vägmätaren efter kanske fem år nått 5000-milastrecket? Betyder det att livslängden på Er bil sjunkit till hälften? Betyder det att Ni plötsligt har en "gammal" bil?

Och vad kan Er fem år gamla VW vara värd? Vad är den värd i jämförelse med andra bilar som också är fem år gamla? Svar: Den är värd mycket pengar. Varför?

Jo, därför att man inte utan vidare kan se hur gammal en VW 1300 är. Bara det är ju en stor fördel.

Inte minst viktigt är det naturligtvis också att den inte kommer att bli omodern på många, många år och att det finns många, många fler mil att ta ut av den. Det är det som köparen av Er bil ser på i första hand.

Behöver inte en VW åtminstone ett kallgarage?

En sak har vi ju redan kommit överens om: Att Volkswagen skall klara sig utan garage. Ty garage kostar pengar, vare sig man bygger eller hyr det. Och vi har ju sagt att en VW 1300 skulle bli så billig. Inte bara i inköp utan också i underhåll.

Det är den tack vare att den är så väl skyddad för väder och vind. Och under körning är en bil dessutom utsatt för stenskott och frätande vägsalt. Inte bara framifrån och från sidan utan också underifrån. Här har dock VW 1300 ett extra skydd i den släta bottenplattan, i vilken ingenting kan fastna. Det är också därför som VW 1300 lackeras fyra gånger! Sedan den noggrant rengjorda bilplåten sprutats med ett speciellt rost- och korrosionsskydd läggs det första lackskiktet på.

Så det andra . . . det tredje . . . det fjärde. Och till sist den grundliga kontrollen.

Varför lägger Volkswagenwerk ner miljoner på inspektion och kontroll?

Hos Volkswagenwerk har en lång rad fysiker, kemister, metallurger, laboratorieingenjörer och inspektörer ingenting annat att göra än att övervaka tillverkningen av VW 1300 — från råmaterialet till bilarnas provkörningar.

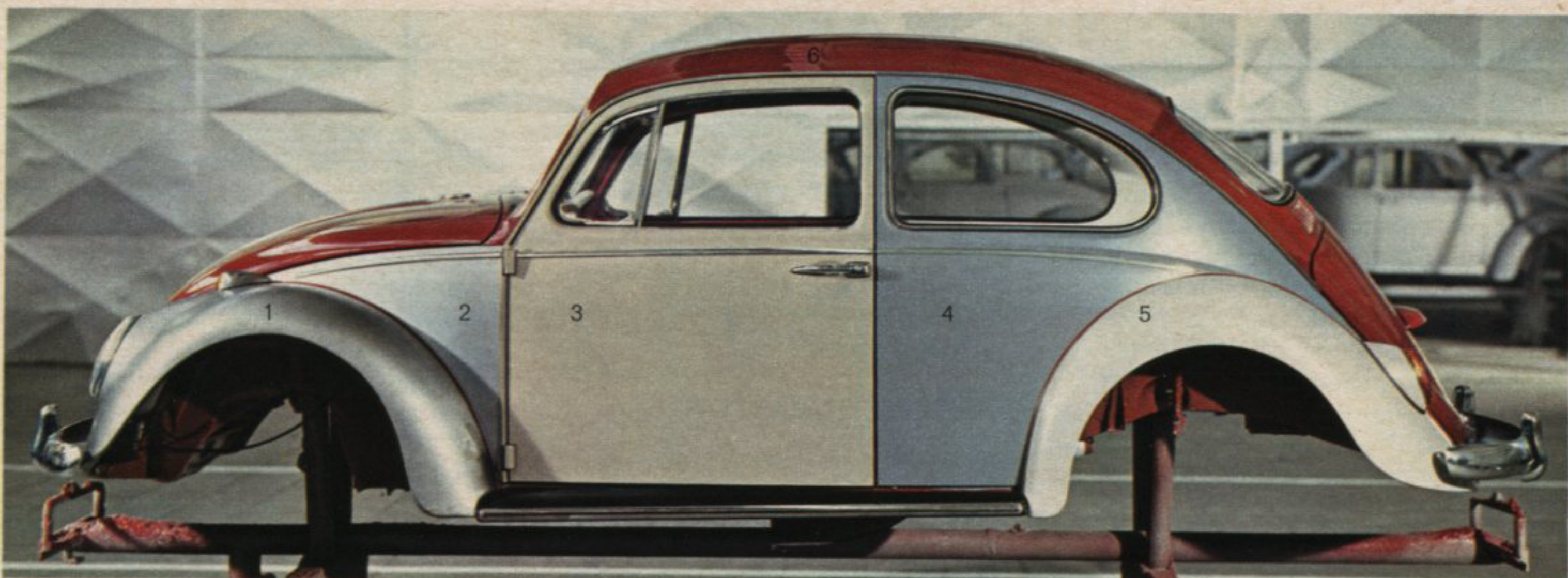
Dessutom är tusentals personer ständigt sysselsatta med kvalitetsprov av de många delar som tillverkas på specialfabriker för Volkswagens räkning. Och detta trots att fabriker i sin tur har egna kontrollanter.

Volkswagenwerk är för många firmor en mycket bra kund. Men det är samtidigt en mycket krävande kund. Om någon av de redan kontrollerade detaljerna inte godkänns av Volkswagenwerks egna kontrollanter så skickas de obönhörligen tillbaka.

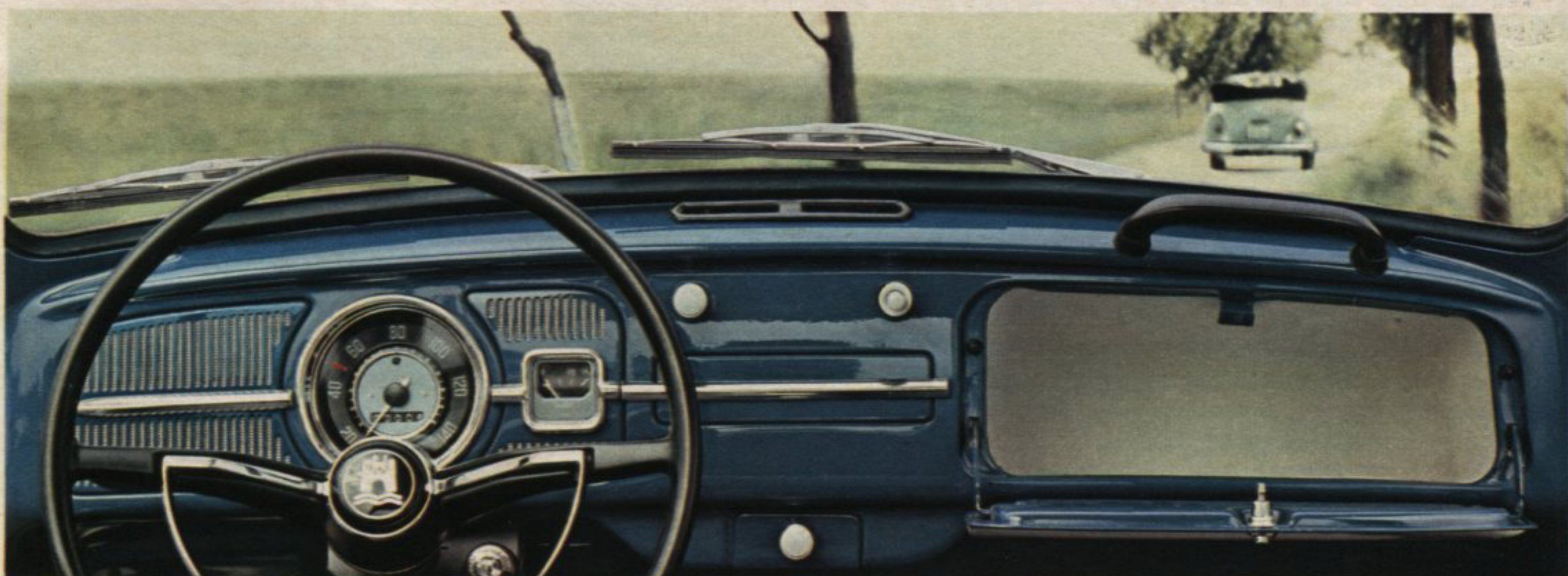
En enda VW 1300 blir på så sätt kontrollerad av inte mindre än 342 kontrollanter.

Så många och noggranna kontroller kostar miljoner.

Men en undermålig kontrollverksamhet skulle kosta ännu mer: Volkswagenwerks goda rykte. Och alla VW-ägares stora förtroende.

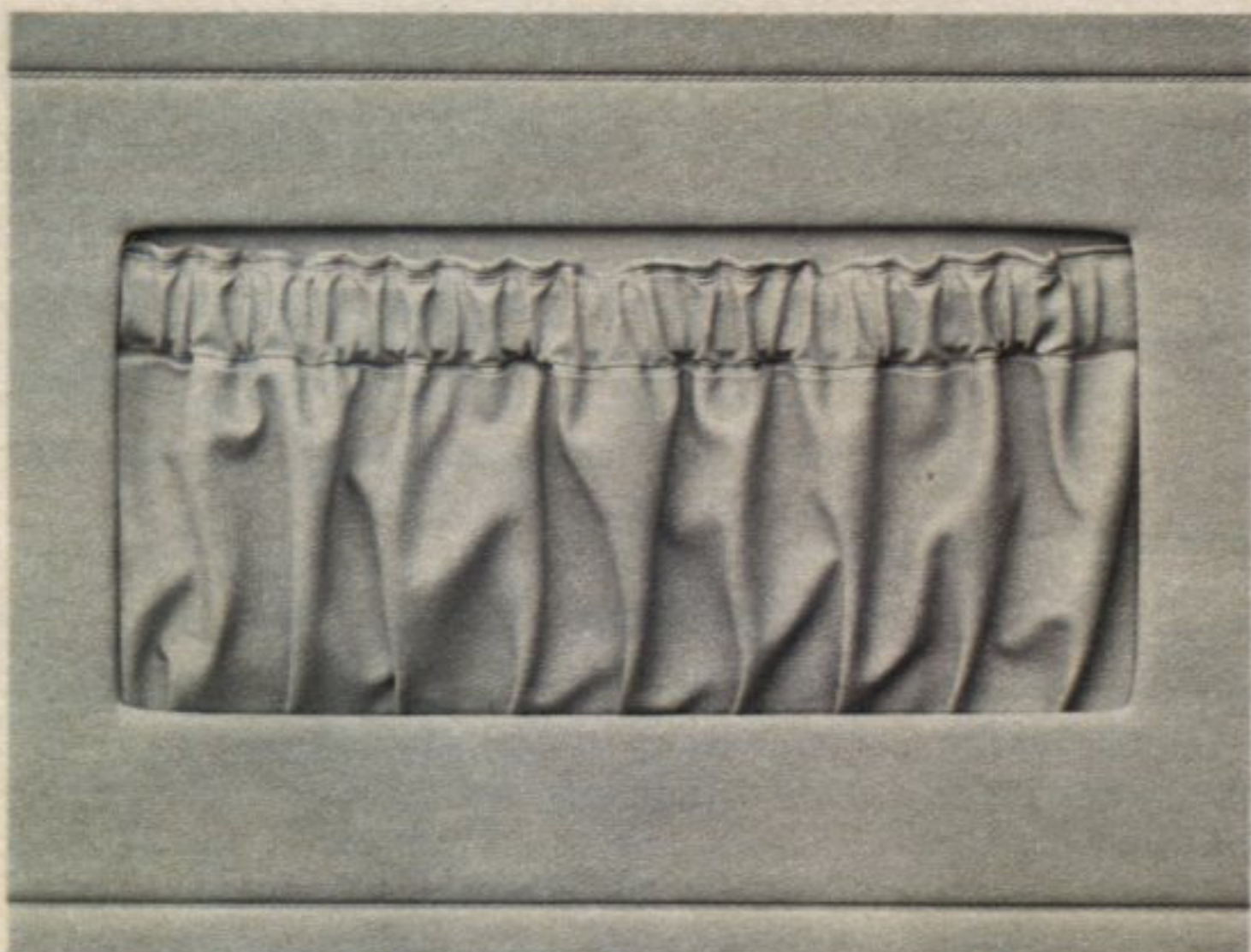


1. Råplåt 2. Fosfaterad plåt 3. Första lackskiktet. 4. Andra lackskiktet 5. Tredje lackskiktet. 6. Fjärde lackskiktet.

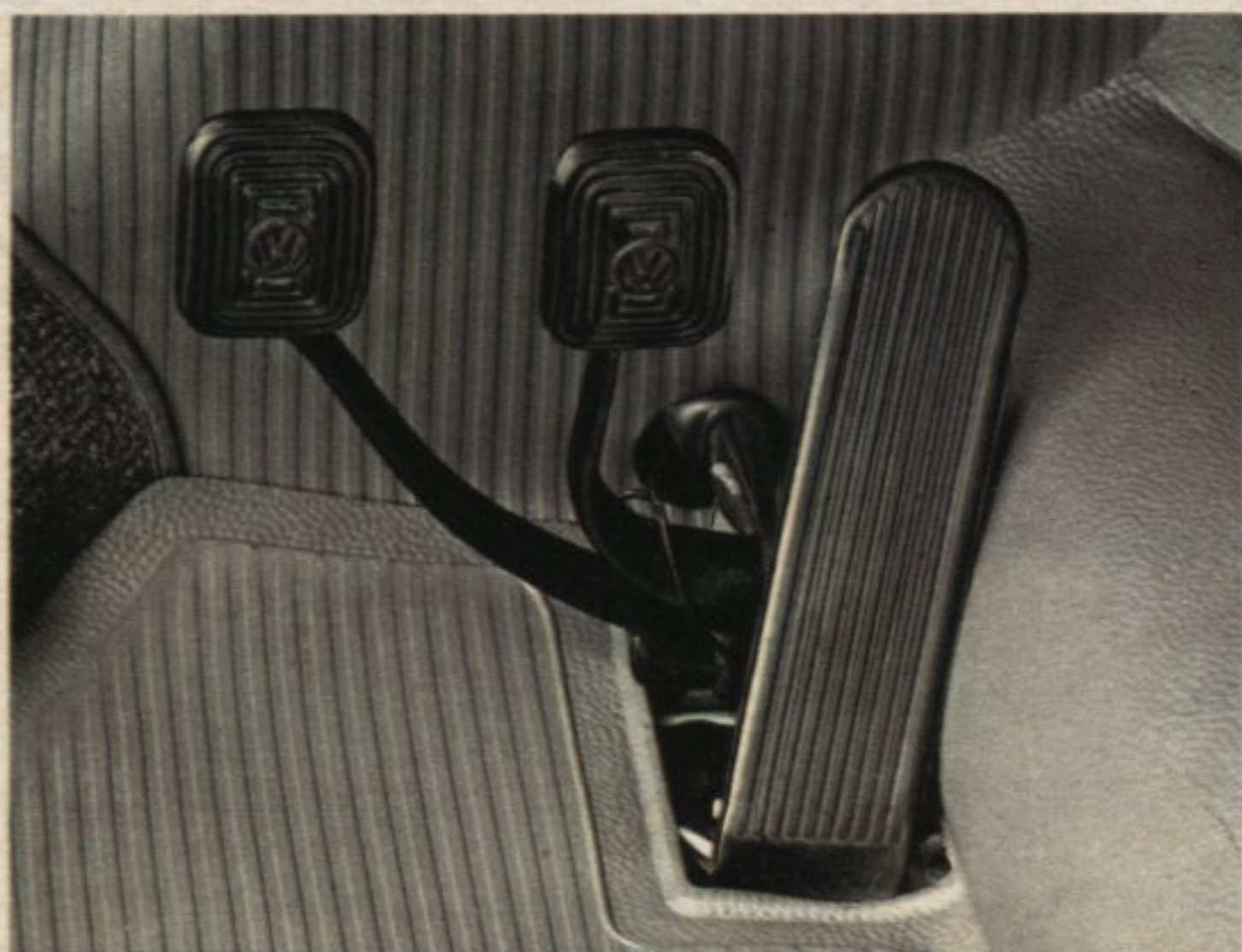


Instrumenten sitter rakt i blickfältet. Reglage, knappar och askkopp är lätta att nå.

Handskfacket är prydligt inklätt utan kanter och hörn. Och så rymligt att där får plats med mer än endast handskar.



Rymlig dörrficka med plats för kartor, bildagbok m. m.



Så här ser golvet ut i VW 1300; heltäckande gummimatta och slittåligt mattyg utmed sidväggarna.

Fasta kostnader

Varje bilägare vet att en bils driftskostnader kan delas upp i dels fasta kostnader och dels rörliga kostnader.

De fasta kostnaderna är sådana, som man har antingen man kör bilen eller ej. Dit hör bilskatten, försäkringskostnader, räntor, avskrivning och garagekostnader. De rörliga kostnaderna är beroende på hur mycket man kör bilen. Dit hör bensen, reparationer och tillsyn och även avskrivning med hänsyn till antal körda mil.

Om vi tar garagekostnaderna, så är det en utgift, som VW-ägaren utan vidare kan bortse ifrån. Motorn är luftkyld och hans bil är genom den 4-skiktiga lackeringen "försäkrad" mot väder och vind, snö och regn. Och med Eberspächer bensinvärmare, som kan fås mot extra kostnad, behöver han aldrig sätta sig i en kall bil. Kort sagt: Med en Volkswagen 1300 behöver man inte ha några garagekostnader.

Försäkring

Försäkringsbolagen har nu enats om ett nytt system för beräkning av försäkringspremierna.

Man har sagt, att den bil som är billig att reparera, som har låga reservdelskostnader och låg skadefrekvens, den skall också vara billig att försäkra.

Till det resonemanget passar Volkswagen som handsken passar handen. Volkswagen är billig att reparera. (Skärmarna t. ex. skruvas fast. De behöver inte svetsas. Och reparationerna utföres efter riktpislista med fasta låga priser.)

Volkswagen har billiga reservdelar, som alltid finns till hands utan dyrbara väntetider.

Volkswagen har låg skadefrekvens — är säker i trafiken tack vare konstruktion och god service.

Därför har försäkringsbolagen placerat Volkswagen 1300 i de absolut lägsta premieklasserna. Detta gäller såväl den obligatoriska trafikförsäkringen som vagnskadeförsäkringen. Så premieras en trafiksäker, förnuftigt byggd bil.

Avskrivning och förräntning

Det är två begrepp som är svåra att sammanfatta i några få korta ord eftersom de framför allt hänger ihop med hur man köper sin bil — kontant, värdering av bytesvagn, ränteberäkning o.s.v. Avskrivning är ett begrepp för värde-minskning och är beroende av en bils ålder, hur många mil den körts men också **hur** man kört sin bil; om man slarvar

med service, oljebyten, rundsmörjning och tvätt eller om bilen sköts som föreskrivs i instruktionsboken.

Det enda man därför med säkerhet kan säga är att stora modellförändringar sänker en bils andrahandsvärde. Någonting som en Volkswagenägare inte behöver räkna med i sin avskrivningskalkyl. Volkswagen 1300 har en tidlös kaross.

Driftskostnaderna

• Bensinförbrukningen

Ibland händer det att bilar av samma märke och samma modell drar olika mycket bensen. Vad kan det bero på? Jo, det kan antingen bero på sättet på vilket bilen körs. Eller på respektive bils tekniska kondition. Den ena bilen kan ha gått många, många fler mil än jämförelsebilen.

Det finns med andra ord så många olika faktorer som påverkar bensinåtgången, faktorer som bilfabriken inte kan råda över. Men trots att bensinförbrukningen alltså beror på så många olika faktorer kan man konstatera att Volkswagens genomsnittsförbrukning är mycket låg. Normalförbrukningen har räknats ut till 0,82 l/mil enligt DIN 70030 (Förbrukningen ökad med 10 % vid halv max.-last och konstant fart vid $\frac{3}{4}$ av toppfarten på plan väg) men den kan som sagt bli något mer (vid stadskörning) och något mindre (vid ekonomisk landsvägskörning).

Hela tiden rör det sig emellertid om den billigare normalbensinen. Varje gång Ni tankar en Volkswagen 1300 sparar Ni några kronor jämfört med bilar som kräver den högoktanigare bensinen.

• Oljeförbrukningen

VW 1300 drar mycket litet olja. Oljebyte — 2,5 liter — behöver nu endast göras var 500:e mil. Många gånger krävs ej någon påfyllning däremellan. Det gäller den ordinarie oljeåtgången. Därutöver måste man givetvis byta olja — $\frac{1}{4}$ liter — i luftrenaren. Hur tätt bytena bör ske är beroende på hur starkt oljan förorenas.

• Däckslitaget

Volkswagen har alltid haft erkänt lågt däckslitage. Därför att VW har stora hjul och därmed även stora däck.

Ett stort däck rullar långsammare än ett litet däck och det slits därför mindre. På VW 1300 är däckets periferi 1934 mm, vilket betyder att däckets rullar 1,93 meter per varv. På bilar med 13-tumsdäck rullar det 1,5 dm kortare sträcka per varv. För att rulla en kilometer behöver VW-däcket bara 517 varv mot 557 varv för en bil med små däck. Om man

kör 2.000 mil per år så snurrar följaktligen teoretiskt det mindre däck 840.000 gånger mer än VW-däcket.

Men även däckslitaget beror på hur man kör. En rivstart betyder extra däckslitage. Detsamma gäller häftiga inbromsningar ("tvärnitar"), och den som envisas med att köra runt gathörn med tjuvande däck, han får byta däck oftare än den som tar det litet lugnare.

Däckslitaget hänger också ihop med rätt ringtryck. Somliga behöver därför byta däck efter 35.000—40.000 kms körning medan andra kan vänta till 50.000 km och däröver.

• Reparationer

Tack vare att varje Volkswagenägare har en servicebok med uträknade riktpislar inte bara på reservdelar utan också på de flesta reparations- och underhållsarbeten kan han räkna ut både vad reparationen kan komma att kosta och hur lång tid den kan beräknas ta.

Redan vid konstruktionen har Volkswagenfabriken räknat med lägsta möjliga reparationskostnader. Det gäller inte bara motorn utan också karossen. En stänkskärm kan t. ex. lätt skruvas loss och ersättas med en ny om man skulle få en buckla på någon av dem. Rationaliseringen och förenklingen på reparationsområdet bidrar alltså till Volkswagens låga driftskostnader.

Lägg därtill att man aldrig behöver köra långt för att komma till en auktoriserad VW-verkstad. Enbart i Sverige finns det över 330 stycken, alla med original reservdelar och med fackutbildad personal.

Kan man alltid säga att VW 1300 har låga underhållskostnader?

Ja, i allt vad bilens konstruktion beträffar har ingen möda sparats för att göra underhållskostnaderna så låga som möjligt. Det är en genomgående ändamålsenlig bil. Varje liten detalj har utformats så att resultatet skall ge både bekvämlighet och mesta möjliga praktiska användbarhet.

Sällanservice

Nu är det ännu billigare att köra och äga Volkswagen 1300. Nu behöver Ni nämligen bara byta olja var 500:e mil. Övriga tillsynsarbeten har koncentrerats till var 1.000:e mil. Framaxeln har bl. a. omkonstruerats och antalet smörjnipplar sänkts till hälften.

VW:s milkostnad kan visserligen skifta från bil till bil, inte därför att bilarna är

olika varandra. Men för att de som kör dem kan vara så olika.

Enda gemensamma faktorn när man skall räkna ut Volkswagens driftskostnader är därför bilen i sig själv.

Och den faktorn kan man alltid lita på.

“Ursäkta, men hur långt är det till närmaste VW-verkstad?”

Tänk Er att Ni är ute och kör i Er VW 1300.

Ni har 30 mil kvar hem.

Vägmätaren står på 2074 mil.

Då kommer Ni plötsligt på att Ni har glömt att lämna in bilen till 2000 milatillsyn.

Kör Ni bara lugnt vidare hem! Det gör inte Er Volkswagen något om den inte kommer till en verkstad förrän vägmätaren visar 2104 mil.

Eller förebrår Ni Er själv för att Ni inte lät göra den där kontrollen innan Ni for hemifrån? I så fall stannar Ni kanske och frågar: "Ursäkta, men hur långt är det till närmaste VW-verkstad?" Såvida Ni inte plockar fram Volkswagens servicekarta.

Den visar att enbart i Sverige finns det över 330 auktoriserade VW-verkstäder till Er tjänst. Skulle Ni befinna Er utomlands så är det skönt att veta att det i 136 länder finns över 7.800 VW-verkstäder! En uppgift som tyvärr är för gammal när Ni läser det här. Så fort utökas antalet VW-verkstäder runt om i världen.

“Konsten-att-hitta-felet: 32 kr” Den posten kan Ni aldrig debiteras av en VW-verkstad

Har Ni hört den här historien?

En bilist har fått motorstopp. Som tur var i närheten av en bilverkstad. Verkmästaren kommer ut. Går lugnt fram till bilen och börjar titta under motorhuven. Så byter han ut några små detaljer och efter tio minuter är bilen körklar igen. Räkningen lyder på 35: 50. Det tyckte nu bilisten var i mesta laget så han bad att få den specificerad.

“Tja, reservdelarna kostade visserligen inte mer än 1: 50. Arbetet gick på 2: —. Och så konsten-att-hitta-felet: 32 kr. Det blir 35: 50”.

Har Ni en VW 1300 och anlitar en auktoriserad VW-verkstad så behöver Ni aldrig få en sådan räkning.

Alla VW originaldelar har sex månaders garanti. I en riktpislista finns även de flesta service- och underhållsarbeten upptagna. Det hjälper Er att på förhand bilda Er en uppfattning om vad arbetet kommer att kosta. Och som utesluter alla "konsten-att-hitta-felet"-poster på fakturan.

Varför är VW kundservice alltid så tip-top?

För att det är en service som använder sig av riktpisler både ifråga om reservdelar och arbetskostnader. För att den har fackkunnigt folk, som kontinuerligt utbildas på serviceskolor och kurser. För att den arbetar med specialverktyg och med VW reservdelar i original. För att verkstäderna är specialbyggda och specialutrustade för att arbeta med Volkswagen.

Och därför att VW kundservice alltid försöker vara lika bra som den bil den skall ta hand om.

Det är därför den alltid är så tip-top.

Varför är det så högt andrahandsvärde på en VW 1300?

Att det betalas bra för begagnade Volkswagen kan vem som helst själv konstatera. Man behöver bara läsa under rubriken "Begagnade bilar" i tidningarnas eftertextannonser.

Varför står begagnade Volkswagen så högt i kurs?

Många anser att det beror på att VW inte ändrar modell. Men det är inte enda anledningen.

En av orsakerna är t. ex. att VW är så billig i drift.

Lägg därtill att VW 1300 är en bil som passar alla.

Det är ingen skrytbil. Det är en bruksbil. Vilket i sin tur är en bidragande orsak till att även efterfrågan på begagnade Volkswagen är så stor. Till och med i Amerika där man annars lägger prestigesympunkter på bilköpet.

Nu vet man att den amerikan som skaffat sig en Volkswagen, han betraktas som en förståndig karl. Så i dag finns det bortåt 1,5 miljoner Volkswagen-bilar i USA. Enbart under 1964 levererades 360.000 VW i USA.

Den tredje orsaken till den stora efterfrågan på begagnade Volkswagen-bilar är att den har så gott rykte. Och tack vare den verkligen förnämliga VW-servicen, med dess original reservdelar och låga reparationskostnader.

Detta kan kompletteras med att bilspekulanterna vet hur genialiskt enkelt en VW är konstruerad. Man vet hur robust en Volkswagen är och hur slitstark den är. Man vet hur smakfull inredningen är. Och man vet att man får så mycket "extra" utan att behöva betala extra för det.

Hur man gör en provtur

Ni har kanske blivit intresserad av en viss bil och nu vill Ni riktigt lära känna bilen genom att provåka den.

Men Ni vill också provköra andra bilmärken för att kunna jämföra. Ni har med andra ord inte riktigt bestämt Er. Och därför säger Ni till Er själv: En bil köper man inte varje dag. Jag vill vara säker på att jag får valuta för mina pengar. Jag vill inte efter köpet kanske säga: Om jag bara hade vetat... Många tror att det bara är att sätta sig i bilen, köra ett stycke och tro att man upptäckt alla för- och nackdelar med en gång.

Visst finns det de som kan det. Tid är ju pengar och de tror att ett snabbt beslut är detsamma som att spara pengar. Men det slagets sparsamhet kan stå en dyrt.

Vi föreslår i stället att Ni gör så här:

1

Se först noga på bilen. Först på avstånd, sen nära. Gå runt bilen. Är den gediget byggd?

2

Gå ännu närmare. Låt handen glida över lackeringen. Är ytan alldeles jämn? Är lackeringen så tjock att den verkligen ger skydd för bilplåten? Titta också under stänkskärmarna. Och inne i bilen. Titta noga i alla skarvar.

Ta reda på om lackeringen är gjord i 2, 3 eller 4 skikt. Er blivande bil måste kunna se lika fin ut efter flera år trots att den kommer att utsättas för väder och vind. VW 1300 har 4 lackskikt.

3

Titta så på stänkskärmarna. För det är just de som först och oftast får en rispa eller en buckla. Kan man skruva bort dem utan stora ingrepp i karossen? På VW 1300 kan man det.

Vilket betyder att Ni sparar mycket pengar vid en reparation.

4

Är hjulen stora nog? Om svaret är ja — som på VW 1300 — så finns det plats för kraftiga, ordentligt kyllda bromsar, som reagerar snabbt men ändå mjukt

vare sig Ni kör fort eller långsamt. Naturligtvis har stora hjul också stora däck som ger mjukare gång även på dåliga vägar även när bilen är hårt lastad. Och som dessutom tack vare större periferi ger mindre däckslitage per mil.

5

Så har Ni öppnat dörren. Men vänta litet innan Ni sätter Er. Kontrollera dörren. Är den så väl balanserad att den inte slår igen när Ni släpper den? Är den ordentligt lackerad även på kortsidorna och sitter tätningslisterna ordentligt fast? Hur är dörrklädseln fäst och är den av god kvalitet? Kan man skruva loss gångjärnen? Det underlättar eventuella reparationer. På VW 1300 kommer Ni att finna att Ni får positiva svar på alla de här frågorna.

6

Var så god och sätt Er i bilen och stäng dörren. Det skall gå utan att Ni behöver anstränga Er. Och dörren får naturligtvis inte gå i lås med en smäll. Nej, det skall bara höras ett dämpat och bestämt "klick". Som på en VW 1300.

7

Förarstolen måste vara inställbar, även under körning. Detsamma gäller också stolen för passageraren och naturligtvis var stol för sig. Så att föraren och hans passagerare sitter som de båda tycker är bekvämt. Dessutom måste sits och ryggstöd följa kroppens form så att man inte blir trött under en långkörning och så att föraren hela tiden känner att han har "kontakt med bilen".

8

Och hur är det med ryggstödet? Det måste givetvis också vara omställbart. Så att föraren alltid har rätt avstånd till ratten. Inte för nära men heller inte för långt ifrån. Och så att man under en långkörning kan ändra kroppsställning och minska en eventuell trötthetskänsla. En spärr hindrar att framsätet fälls framåt vid inbromsning.

9

Så är det då dags att börja provturen. Men innan Ni gör det, titta Er runt i bilen. Är den ljus och trevlig?

Är sitsar och ryggstöd klädda med ett tyg som inte bara är slitstarkt utan som Ni inte kommer att tröttna på?

Har de ställen som kommer att utsättas för extra nötning någon form av förstärkning? Man har väl inte knusslat på detaljernas formgivning?

Titta efter om det finns kurvstroppar och klädhängare.

Finns det askkopp även där bak? Och hur är det med säkerhetsbälten? Se efter om det finns någon ficka på dörren och om det finns heltäckande gummimatta på golvet. Som i VW 1300.

10

Känn om sätena är rätt utformade. Kan man lätt tvätta klädseln?

11

Titta efter om Ni har god överblick över alla instrumenten på instrumentpanelen framför Er. Ta reda på att det inte finns några lampor som kan blända Er.

12

Öppna gärna handskfacket. Det måste gå med en lätt tryckning på låsknappen. Känn efter invändigt. Inga skarpa kanter som man kan göra sig illa på hop-pas vi?

13

Så en titt mot golvet. Ligger gaspedalen rätt? Gör bromsen det också? Och hur är det med kopplingen? För man kör ju bil även med fötterna. Kom ihåg att man snabbt måste kunna flytta foten från gaspedalen till bromspedalen. I en VW 1300 kan man alltid göra det.

14

Förlåt om vi ber om ännu litet tålmod innan ni vrider om startnyckeln. Har bilen golvväxelspak, inom bekvämt räckhåll och ligger växlarna så att de är lätta att lägga in? Som de brukar göra på sportbilar.

15

Ligger handbromsen bekvämt inom räckhåll bredvid förarsätet? Så att Ni inte slår knät i den? När Ni den även med säkerhetsbältet på? Är avbländningen bekväm? Finns det ljustuta? Båda dessa funktioner finns på VW i blinkerreglaget.

16

Nu skall Ni emellertid inte behöva vänta längre. Eller vill Ni först se de båda bagagerummen och motorn. O.K. Det väntar vi med till senare — då kör vi. Först, vrid om startnyckeln. Motorn tänder genast. Antingen det är plus 20 eller minus 20 grader ute. Skäl: Luftkylning och automatisk choke. Motorn går tyst. Därför har Volkswagen 1300 inbyggd spärr mot dubbelstart så att Ni inte av misstag skall kunna vrida om startnyckeln när motorn går. Men nu skall vi se vad 1300:an går för. Ner med kopplingen, in med ettan! Och tänk efter — hur känns växelspaken? Går den exakt och lätt in i sina lägen eller måste Ni "treva" Er fram? Ett slitet uttryck, men går den inte som den där varma kniven i smöret? Ni tycker det också? Bra då kör vi.

17

Ett lätt tryck på gaspedalen räcker. Mjukt sätter sig bilen i rörelse. Låt handen vara kvar på växelspaken — Ni räcker den ju bekvämt, — och kvickt in med tvåan. Det är sällan Ni behöver dra på för fullt på ettan.

18

Ge nu gas!
Redan uppe i fyrtio!
In med trean!
Det går som smort eller hur? Men ta det lugnt, inte över femtio i stan. Om Ni behöver växla ned i korsningen där framme? Behövs inte. Nu kan Ni se hur elastisk motorn är.
Fyrtio — trettio — tjugofem, så där, och dra nu på igen. Se hur mjukt bilen accelererar. Utan ryck. Fackmännen säger att det heter "högt vridmoment". För Er räcker det att veta att Ni inte behöver växla så ofta därför att motorn är så elastisk.

19

Nu är vi ute ur stan. Låt oss se vad bilen tål. Kör först om lastbilen där framme, bli kvar i trean, det är den idealiska omkörningsväxeln. Ned med gaspedalen — sjuttio — åttio — nittio, in med fyran. (Har Ni förresten märkt så kort det är mellan växellägena?)
Full fart framåt — nålen darrar på 120. Så fort går den nämligen.

20

Se upp! Kurva!
Gör inget. Släpp lite på gaspedalen, en lätt vridning på ratten, märkte Ni något? Rullstyrväxel, krängningshämmare, styrningsdämpare, utsökt fjädring — kanske bara tekniska fackuttryck för Er — sörjer för den utmärkta väghållningsförmågan.
Gropig väg bana, potthål. Det kom plötsligt. Det gör inget, vagnen flyter över. Accelerera igen, tvättbrädesvägar flyter Volkswagen lätt över. Separat hjulupphängning fram och bak, torsionsstavs-fjädring med dubbelverkande teleskopstötdämpare och styrningsdämpare ordnar detta.

21

Hur vore det med en tvärbromsning? Passa på — nu! Det trodde Ni inte, eller hur? Det fanns alltså mer bromskraft kvar! Nu stannar vi ett tag och ser oss om. Snörräta bromsspår, korta, kraftiga.
Titta på hjulen. Femton tums hjul. Det betyder att det blir bra plats för stora bromstrummor. Och luft som kan komma till och kyla. Ni kan bromsa flera gånger så här kraftigt utan att bromsarna mattas.
Nu kör vi ut i skogen. Ja, inte direkt kanske men ut på skogsvägar i alla fall. Det gör Ni kanske inte varje dag men Ni bör i alla fall pröva hur bra den tar sig fram på dåliga vägar.
Ligg kvar på trean. Det räcker även på dessa vägar. Ni vet ju hur elastisk motorn är sedan Ni körde inne i stan.
Titta, ett sandtag. Kör ner och stanna där. Tror Ni vi kommer upp? Lägg i ettan, släpp kopplingen, ge lite gas — och så är vi uppe igen. Med stora hjul och tyngden över drivhjulen är det lätt avklarat.

22

Gratulerar! Ni har bara kört en halvtimme med Volkswagen 1300 och kör som om Ni aldrig hade gjort annat. Ni tycker att det är bilens förtjänst? Eftersom den är så lätt att köra och inte visar upp några egenheter.
Nu är provturen i Volkswagen 1300 slut. Ni har lärt känna vagnen som man gör när man gör en vanlig provtur? Hur gör man förresten en provtur?
Det frågade vi i början. Vårt svar kan vara bra att känna till när Ni tänker köpa bil.
Ty en provtur är inte bara en provtur. Ju noggrannare och mera kritisk man är vid provturen, desto bättre köper Ni sedan. Då behöver Ni inte sedan sucka: "Om jag bara hade"
Måttstock var här Volkswagen 1300. Den kan också vara måttstock för Era önskemål beträffande bilar. För en sak är vi nästan säkra på: Efter en provtur i Volkswagen 1300 kan Ni inte låta bli att tänka tillbaka på den när Ni provar andra bilar.
Antingen därför att Ni köper den. Då gläder Ni Er mer och mer varje dag. Eller därför att Ni ännu inte har köpt någon. Då har Ni något att se fram mot.

Sammanfattning

I början av den här broschyren ställde vi frågan: Om Ni skulle köpa en bil i någon av de lägre prisklasserna, vad skulle Ni då begära av pengarna? Vi

ställde också upp 6 krav, som vi sen diskuterat ingående.

Här en upprepning i sammandrag:

Krav nr 1

Vi har visat en VW 1300 både in- och utvändigt. Och funnit att fem personer får plats. Att den är rymlig, ljus, kort sagt väl genomtänkt. Den har en kompakt kaross.

Den är körtekniskt riktig och varje liten detalj är väl genomtänkt. För sin prisklass erbjuder VW 1300 en mängd utrustning utan extrapris, som på de flesta andra bilar räknas som "extra".

Krav nr 2

I en VW 1300 har man satt kvaliteten främst. Varje Volkswagen kontrolleras av 342 kontrollanter som mer ser till kvalitet än lyx. Dess yttre form har blivit "klassisk". Den har hunnit bli tidlös.

Varje detalj i Er VW 1300 är resultatet av mångårig erfarenhet. Över 10 miljoner Volkswagen har tillverkats. VW 1300 har ständigt utvecklats inom ramen för vad som är tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Krav nr 3

Volkswagen 1300 är robust och enkel i konstruktionen. Det vet var och en som kört en VW. VW-motorn är allmänt känd för sin stora

tillförlitlighet.

VW är också känd för att ha mycket låga underhållskostnader. Det är därför så många väljer just Volkswagen.

Krav nr 4

VW 1300 har mycket låga driftskostnader. Det finns visserligen bilar som drar mindre bensin. Och det finns åtminstone några andra bilar som också klarar sig på normalbensin. Men bensinförbrukningen är nu inte uteslutande avgörande för en bils ekonomi. Låga försäkringskostnader är också fördelaktiga och lägre än Volkswagen 1300 har ingen. Men det betyder ändå inte

allt. Nej, bilens livslängd betyder oftast mycket, mycket mer. För en Volkswagen är 10.000 mil med originalmotorn inte ovanligt. Lägg därtill Volkswagens höga kvalitet som gör den till en eftertraktad andrahandsbil, att den är billig att reparera, att de stora hjulen minskar däckslitage och att den inte behöver något garage så får Ni svaret på varför VW 1300 är en så ekonomisk bil.

Krav nr 5

Även om en Volkswagen sällan behöver service är det skönt att veta att var Ni än befinner Er har Ni alltid nära till en VW-verkstad. Enbart i Sverige finns det över 330 auktoriserade VW-verkstäder

till Er tjänst. Alla VW originaldelar har sex månaders garanti och riktpislistan för service- och underhållsarbeten ger Er en uppfattning om vad arbetet med Er VW kommer att kosta.

Krav nr 6

Volkswagen 1300 behåller sitt karaktäristiska yttre. Volkswagen har aldrig ändrats enbart för ändringens skull. Man har i stället förbättrat det som redan fanns från början eller byggt in fler förnuftiga detaljer i bilen. Med det som

riktmärke har Volkswagen hittills ändrats mer än 2100 gånger. Det är tack vare de små förändringarna som VW-modellen kommit att stå sig genom åren. Det är därför som även efterfrågan på begagnade VW är så stor.

Det finns många VW-modeller att välja på i 1,3-litersklassen

Har Ni tänkt på att det finns många olika modeller av Volkswagen i 1,3-litersklassen att välja på.

Och att de också finns i olika prislägen. Liksom för så många olika användningsområden.

För de som vill betala litet mindre och som vill ha lägsta möjliga driftskostnader finns VW 1300 Limousine.

Det är den billigaste av VW-modellerna.

Det är en mycket komfortabel bil.

Den har allt som gör att en Volkswagen är en Volkswagen.

Den är t. ex. luftkyld.

Den har motorn bak.

Lackeringen består av 4 lager konthartsack.

Den har helt slät bottenplatta.

Den får förstklassig service över hela världen.

För dem som vill åka komfortabelt och som vill kunna släppa in sol och luft, och som är beredda att betala litet mer för detta, för dem finns VW 1300 med soltak.

De som vill kunna få ännu mer luft och sol under körningen för dem finns VW 1300 Cabriolet.

Vad är det viktigaste på en Cabrioletmodell?

Jo, suffletten.

Den måste vara gjord med extra stor omsorg. Den måste gå lika lätt att öppna som att stänga.

Den måste sluta tätt. Och den måste gå i harmoni med bilens form i övrigt. Dessutom måste sidorutorna kunna vevas ner helt.

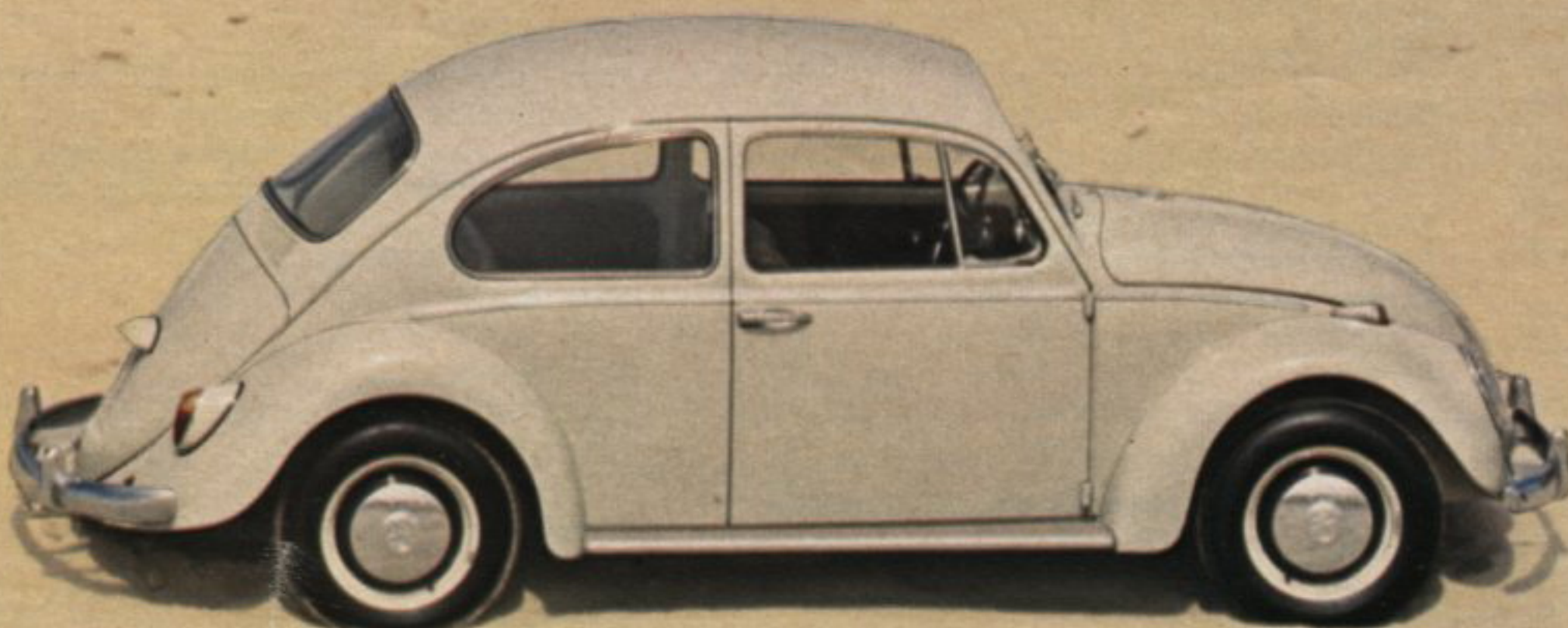
Alla de kraven är uppfyllda på VW-Cabriolet. Men det finns ytterligare Volkswagen 1300-modeller att välja på.

En sportig, elegant tvåsitsig modell.

Även den till ett mycket överkomligt pris.

Det är Volkswagen 1300 Karmann-Ghia Coupé. Och Volkswagen 1300 Karmann-Ghia Cabriolet.

Vad är det som är mest karaktäristiskt för de två modellerna? Ja, det är inte bara att de är två mycket eleganta bilar. Inte heller att de är representativa bilar.



Eller att de är lyxbilar.

Nej, det karaktäristiska är att de är mycket praktiska bilar. Bland annat för att de är så rymliga för att vara tvåsitsiga. Bakom de två 60 cm breda, individuellt inställbara stolarna finns det en stoppad bänk, som antingen kan användas som extra bagageutrymme men som också ger plats för två barn eller en vuxen passagerare.

Bagageutrymmet är också rymligt. Både under huven framtill (105 liter) och där bak (180 liter). Är man bara två på långresan ja, då kan man fälla ner extrastolens ryggstöd och sim-sala-bim har man ytterligare 200 liter för bagaget. Dessutom är båda Karmann-Ghia-modellerna mycket sportbetonade bilar.

De är mycket lättväxlade eftersom växellådan är helsynkroniserad. Styrningen är fjäderlätt tack vare rullstyrväxel med hydraulisk styrningsdämpare.

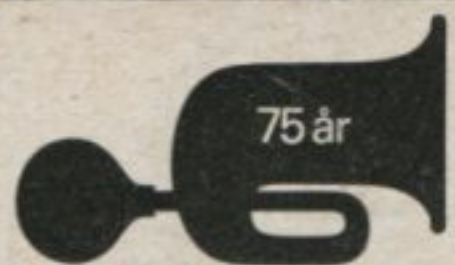
Motorn på 50 hk SAE som ligger där bak gör att bilen utan svårighet kan hålla en topphastighet på ca 130 km/tim. Och suffletten på Karmann-Ghias Cabriolet-modell är av samma höga kvalitet som på den större VW Cabrioleten. Den går att fälla helt ner så att den redan sportiga modellen får ett ännu sportigare utseende.

Härmed har vi presenterat de olika modellerna av VW 1300. Ni har kanske redan bestämt Er för den modell, som just Ni vill ha?

Eller är Ni ännu villrådig? Då är det lätt att gå till närmaste VW-försäljare och se på de olika modellerna i lugn och ro. Och glöm inte att provköra dem.

Sen är det inte svårt att bestämma sig — för en VW Limousine, med eller utan soltak, för en VW Cabriolet eller för en VW-Karmann-Ghia.





Generalagent:

AB SCANIA-VABIS
SÖDERTÄLJE

Återförsäljare: