

QUATTORRUOTE



N. 1


GENNAIO
1967

L. 300



I paradisi come questo

... sono spesso inaccessibili. A meno che disponiate di una vettura capace di arrampicarsi come un mulo, che si muova sicura sul ghiaccio e sulla neve, che non tema il freddo: una VOLKSWAGEN

In Italia, concessionari in tutte le 92 provincie, con oltre 700 officine autorizzate.
Vedere gli indirizzi in tutti gli elenchi telefonici alla lettera
• V • =  VOLKSWAGEN (ed anche sulla seconda di copertina).

Alla pagina 13 di « Quattroruote » di febbraio:
un'altra immagine della VOLKSWAGEN

POSTA

I quesiti inviati dai lettori a questa rubrica sono ormai così numerosi da indurci a rinnovare una vecchia raccomandazione: se volete avere risposte sollecite ed esaurienti, sia attraverso la rivista sia personalmente, proponeteci un solo quesito per lettera, e scrivete con chiarezza (o a macchina o in carattere stampatello). Solo così ci sarà possibile rispondere con sollecitudine.

UNA VOLKSWAGEN DEL 1948: IL « CABRIOLET HEBMÜLLER »

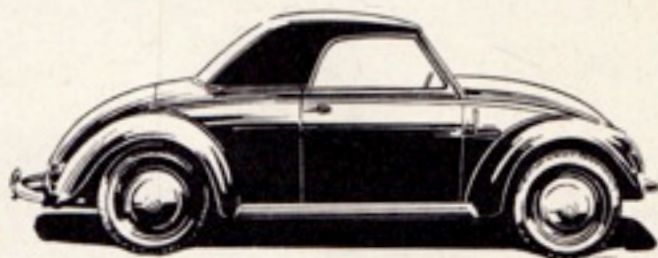
Ho visto recentemente, su una pubblicazione tedesca, la fotografia di una Volkswagen cabriolet dalla forma inedita, almeno per me. Vi mando il ritaglio. Si tratta di un prototipo oppure è (o è stata) in regolare produzione?

Enzo Gasco - Carrù (Cuneo)

La foto riproduce un cabriolet, o più precisamente un roadster, costruito nel 1948 dalla Volkswagen e conosciuto come « cabriolet Hebmüller ». Ne venne costruita una piccola serie limitata a 750 esemplari, che ha reso la vettura introvabile sul mercato attuale creando un certo interesse tra i collezionisti e i « cacciatori » di automobili rare. Stilisticamente conservava, nella parte anteriore, la linea classica delle Volkswagen « 1200 », mentre il cofano posteriore era più sporgente e le porte erano incernierate anteriormente. All'interno, dietro ai due posti anteriori, c'era una panchina portabagagli usufruibile anche a capote abbassata; la strumentazione, di tipo



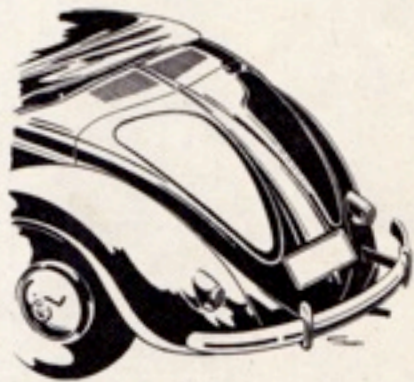
Il posto guida del « cabriolet Hebmüller ». Si notino sulla plancia, ai lati della strumentazione, i due cassetti portaoggetti.



Il « cabriolet Hebmüller » conservava la tipica linea Volkswagen.

circolare, era raggruppata al centro del cruscotto con ai lati due cassettini portaoggetti. Montava un motore di 1131 cc. con un rapporto di compressione di 5,8 : 1, erogava 30 CV a 3300 giri/minuto e la velocità si aggirava attorno ai 100-105 km/h. Il cambio, a leva centrale, non era sincronizzato. Nonostante un discreto successo, la produzione di questo roadster venne sospesa nel 1949.

Il cofano posteriore, più sporgente e con la nervatura centrale più accentuata.



...è più di un marchio perché
dal 1870 è una garanzia



Stabilimenti di Amianto e
Gomma Elastica
già Bender & Martiny

S.p.A. Fondata nel 1870 - Nole Canavese - Italia

Vemag - La produzione di questa marca si articola su una serie di modelli tutti azionati dal noto 3 cilindri di 1000 cc della DKW. Uno di questi modelli impiega una carrozzeria speciale disegnata in Italia da Fissore. Tale modello reca, appunto, il nome del carrozziere torinese. Novità: frontale di nuova foggia con inserimento dei doppi fari. Dal punto di vista meccanico è da segnalare la sostituzione della dinamo con l'alternatore.

Agli occhi di un visitatore straniero, la vettura più interessante della Vemag era la bella coupé «Puma» con carrozzeria in vetro resina costruita dalla «Puma Vehiculos y Motores», società un tempo nota sotto il nome di Rino Malzoni. Anche nella nuova ristrutturazione, quest'ultimo ne resta il direttore. Ci si ripromette di costruire 15 coupé «Puma» al mese.

FNM - Lo stesso Rino Malzoni è l'autore della novità più importante esposta da questa Casa. In sostanza un'altra coupé in fibra di vetro che si ispira abbastanza chiaramente alla «Mustang». Si chiama «Onça» (Giaguaro). Impiega gli stessi gruppi meccanici di un'altra novità della FNM, la «Timb», versione modernizzata della FNM «2000». L'elemento inedito è rappresentato sia da un leggero ritocco del frontale sia dall'impiego di due carburatori Solex a doppio corpo che hanno permesso di elevare la potenza a 115 CV a 5900 giri.

Altre novità - Pregevole dal punto di vista stilistico la convertibile «Uirapuru» della Sociedad Tecnica de Vehiculos (motore Chevrolet di 4200 cc, 162 CV a 4500 giri). Questa fabbrica produce già una berlinezza con la stessa meccanica, macchina che ha vinto il titolo paulista delle Gran Turismo, e una speciale versione di questa destinata alla polizia.

Sfruttando la meccanica Volkswagen «1200» sono state proposte 4 versioni di un veicolo tipo «fuori strada» o destinato alla pesca, alla caccia o al golf: si chiama «Gurgel». Pesa 150 kg meno della berlina Volkswagen. E' quindi più scattante e nervosa della macchina dalla quale deriva.

Infine, a San Paolo abbiamo rivisto l'«Aruanda», il veicolo da città che vedemmo al Salone di Torino del 1965. E' immutato nell'aspetto, ma il suo ideatore, il giovane brasiliano Ari Antonio da Rocha, nutre la fondata speranza di poter passare quanto prima alla trazione elettrica (a Torino era azionato da un «bicilindrico Fiat «500») e ad una produzione su scala industriale visto che interesserebbe molti paesi.

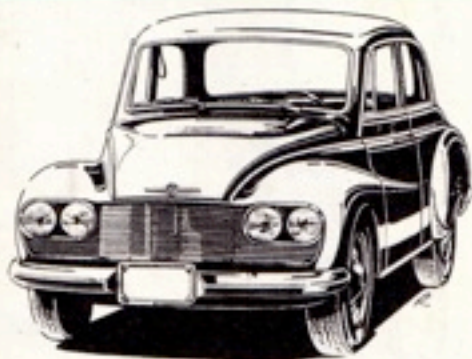
L'impressione che lascia il 5° Salone di San Paolo è che si procede molto cautamente sulla via delle novità meccaniche e di stile (nell'ambito della produzione normale), però non mancano interessanti tentativi di variazioni fuori serie di indubbio pregio stilistico. La presenza di disegnatori italiani o oriundi italiani spiega perché, fatte le debite proporzioni, l'atmosfera del Salone di San Paolo sia un po' quella di Torino.

★

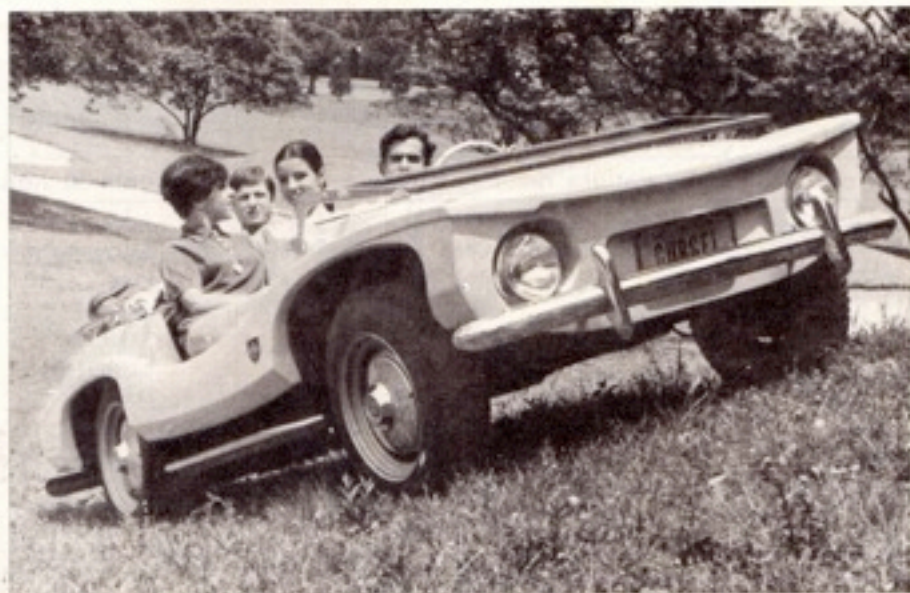


La «Onça», altra gran turismo alla brasiliana, di derivazione Alfa Romeo, con carrozzeria in materia plastica. Il suo motore eroga una potenza di 115 CV.

Chiaramente derivata dalla DKW questa berlina, la «Belcar», prodotta dalla Vemag.



Questa convertibile è la «Uirapuru»: meccanica Chevrolet, cioè motore di 4200 cc erogante 162 CV.



Ecco un veicolo da fuori strada: gli organi meccanici sono quelli della Volkswagen «1200». Si chiama «Gurgel».

VOLKSWAGEN "1500 SUPER MAGGIOLINO"

Dopo aver prodotto per tanto tempo un unico modello fondamentale la Volkswagen modificava nel 1965 il suo programma aggiungendo alla popolare berlina una versione con la stessa carrozzeria ma con motore di 1300 cc. di cilindrata; a questa se n'è aggiunta l'anno scorso un'altra, chiamata « Super Maggiolino », equipaggiata con un motore di 1500 cc. montato sulla « vecchia » carrozzeria e con potenza di 53 CV (SAE). Indubbiamente la nuova versione, pur mantenendo l'impostazione della precedente, e di conseguenza i suoi pregi e difetti, è una vettura più attuale ed interessante, ed è in grado di reggere la concorrenza di macchine di ben maggiori dimensioni.

La « Super Maggiolino » viene quindi ad allargare la gamma delle Volkswagen dalla carrozzeria classica, che è ora costituita dalle versioni a motori « 1200 » e « 1300 » berlina, « 1500 » berlina e cabriolet.

Dati vettura in prova: Motore n. H-0329825 - Telaio n. 117148817 - Candele: Champion L 87 Y - Carburatore: Solex 30 PICT 1 - Pneumatici: Pirelli Tubeless 5.60-15.

CASA COSTRUTTRICE:	Volkswagenwerk AG Wolfsburg - Germania
IMPORTATORE PER L'ITALIA:	AUTOGERMA S.p.A. Via Marzobotto 2 - Bologna
PREZZI:	di listino: L. 970.000 (IGE compresa) franco Bologna o Carimate 15 giorni
TERMINE DI CONSEGNA:	Per sei mesi o 10.000 km, comprendente i pezzi di ricambio e la mano d'opera. Esecuzione gratuita ai primi 500 e 5000 km. di due operazioni di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificanti). Dal km. 2500 al km. 50.000 tagliandi a prezzo fisso rinnovabili per altri 50.000 km.
FORMA DI GARANZIA:	CV 16 39.805 lire
POTENZA FISCALE:	
TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE:	
GAMMA COLORI:	sabbia, celeste, rosso, bleu, verde, grigio, nero, bianco
ACCESSORI A RICHIESTA:	paraurti USA L. 15.000 - tetto apribile metallico L. 60.000.

ABITABILITA'	VOLKSWAGEN « 1500 » Supermaggiolina	ALFA ROMEO « Giulietta » 1962	ALFA ROMEO « Giulietta Super » 1963	AUTOBIANCHI « Primita » 1964	CITROEN « Ami 6 » 1961	FIAT « 1100 R » 1966	FIAT « 124 » 1966	FIAT « 1300 » 1964	FIAT « 1500 L » 1963	FORD « Anglia Terzo S » 1965	INNOVATION « 4 » 1965
		Ottobre 1962	Luglio 1963	Marzo 1963	Marzo 1964	Marzo 1966	Maggio 1966	Febbraio 1965	Luglio 1963	Dicembre 1965	Aprile 1965
A	37 - 47 cm.	37 - 53 cm.	35 - 53 cm.	35 - 50 cm.	33 - 46 cm.	37 - 53 cm.	35 - 49 cm.	36 - 51 cm.	36 - 46 cm.	41 - 49 cm.	36 - 46 cm.
B	92 cm.	83 cm.	85 cm.	86 cm.	89 cm.	90 cm.	90 cm.	88 cm.	86 cm.	87 cm.	88 cm.
C	61 - 71 cm.	63 - 79 cm.	63 - 81 cm.	62 - 77 cm.	62 - 75 cm.	58 - 74 cm.	66 - 80 cm.	75 - 90 cm.	76 - 86 cm.	65 - 73 cm.	63 - 73 cm.
D	84 cm.	83 cm.	83 cm.	79 cm.	83 cm.	86 cm.	83 cm.	82 cm.	82 cm.	85 cm.	81 cm.
E	120 cm.	138 cm.	135 cm.	135 cm.	124 cm.	128 cm.	141 cm.	135 cm.	138 cm.	124 cm.	121 cm.
F	120 cm.	117 cm.	134 cm.	127 cm.	124 cm.	127 cm.	140 cm.	130 cm.	138 cm.	113 cm.	127 cm.
CAPACITA' BAGAGLIANO	ant. 116 dnc. post. 58 dnc.	430 dnc.	430 dnc.	230 - 750 dnc.	360 dnc.	370 dnc.	375 dnc.	350 dnc.	380 dnc.	330 dnc.	50 - 300 dnc.
VELOCITA' MASSIMA	123,778 km/h	175,878 km/h	177,154 km/h	133,301 km/h	111,822 km/h	130,260 km/h	146,594 km/h	155,926 km/h	149,551 km/h	133,116 km/h	130,000 km/h
MARCIA IN SALITA	67,725 km/h	75,391 km/h	79,448 km/h	68,246 km/h	56,113 km/h	68,774 km/h	76,954 km/h	71,464 km/h	67,844 km/h	68,571 km/h	64,000 km/h
ACCELERAZIONE DA FERMO	40,5 sec.	35,2 sec.	32,8 sec.	40 sec.	47,3 cm.	42,1 sec.	36,2 sec.	35,7 sec.	39,8 sec.	40,4 sec.	46,0 sec.
RIPRESA da 30 km/h	44,9 sec.	43,0 sec.	36,7 sec.	44 sec.	52,9 sec.	45,9 sec.	40,6 sec.	38,7 sec.	44,4 sec.	46,4 sec.	50,0 sec.
CONSUMO a 2/3 della velocità max.	7,4 lt/100 km. a 82,7 km/h	10,3 lt/100 km. a 117,3 km/h	10,6 lt/100 km. a 128 km/h	8,1 lt/100 km. a 86,8 km/h	4,8 lt/100 km. a 74,5 km/h	7,4 lt/100 km. a 86,8 km/h	8,1 lt/100 km. a 94,3 km/h	9,4 lt/100 km. a 103,5 km/h	10,6 lt/100 km. a 99,9 km/h	6,5 lt/100 km. a 86,7 km/h	7,5 lt/100 km. a 81,0 km/h

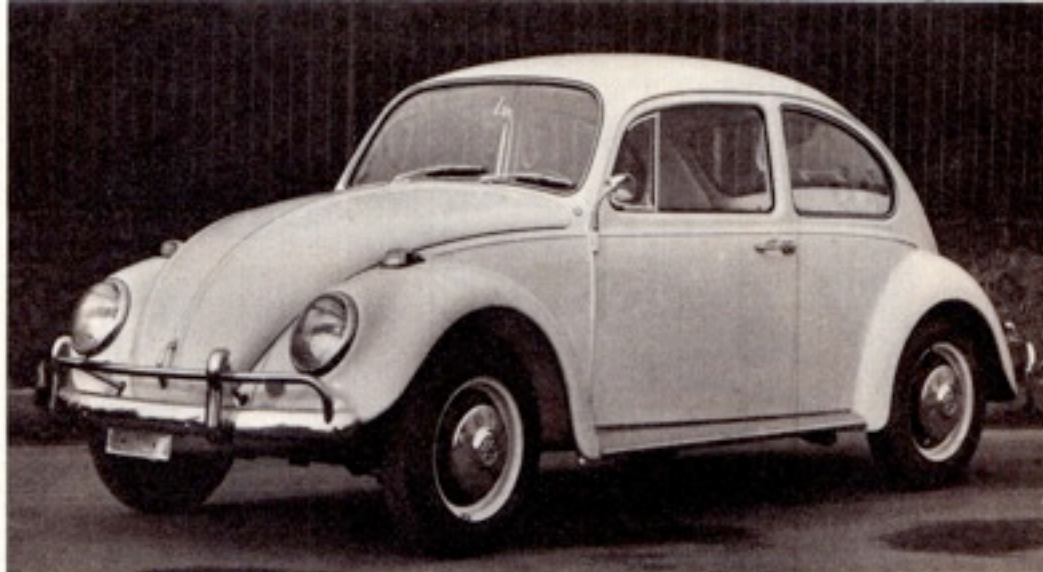
NR. - L'anno indicato sotto il modello è quello di nascita della vettura. L'altra data sul mese si riferisce alla prova su strada di « Quattroruote ».













LA ROSA DELLE CONCORRENTI

Le vetture « vicine » a quella da noi provata: come al solito le vetture scelte devono appartenere alla stessa classe, con variazioni del 10% (in più o in meno) rispetto al prezzo, oppure sempre del 10% in più o in meno, rispetto alla cilindrata.

ESTERNO

La vettura può sembrare a prima vista invariata, in realtà le variazioni ci sono, ma nella Volkswagen, come sempre, si avvertono poco. In tanti anni la sua carrozzeria ha subito numerose modifiche che non ne hanno mutato notevolmente l'aspetto. L'ultima versione è caratterizzata da una superficie vetrata più ampia e dalla diversa forma del cofano-motore. Queste modifiche particolari nel complesso possono anche sfuggire ma un osservatore le nota e ne apprezza l'importanza ai fini dell'evoluzione della carrozzeria. Nell'insieme questa versione è identica alla «1300».



	 LANCIA «Flavia 1.5» 1960	 NSU «Prim 1000 S» 1965	 OPEL «Kaduc» 2 porte 1963	 PEUGEOT «404» 1960	 PEUGEOT «404 Injection» 1964	 RENAULT «8» 1962	 RENAULT «10» 1964	 RENAULT «16» 1965	 SIMCA «1000» 1961	 VOLKSWAGEN «1300» 1964	 VOLKSWAGEN «1300» 1965	 VOLKSWAGEN «1600 TL» 1965
Presentazione	Maggio 1961	Febbraio 1960	Gennaio 1960	Luglio 1960	Febbraio 1964	Gennaio 1962	Gennaio 1967	Giugno 1966	Maggio 1963	Febbraio 1961	Settembre 1965	Ottobre 1965
1300 cm.	39 → 51 cm.	39 → 51 cm.	36 → 51 cm.	32 → 43 cm.	32 → 43 cm.	36 → 51 cm.	35 → 51 cm.	24 → 48 cm.	35 → 50 cm.	37 → 47 cm.	37 → 47 cm.	37 → 51 cm.
1600 cm.	53 cm.	58 cm.	50 cm.	58 cm.	58 cm.	54 cm.	55 cm.	53 cm.	56 cm.	52 cm.	52 cm.	50 cm.
1700 cm.	65 → 77 cm.	62 → 74 cm.	59 → 84 cm.	43 → 32 cm.	43 → 32 cm.	64 → 79 cm.	61 → 87 cm.	66 → 90 cm.	62 → 77 cm.	61 → 71 cm.	61 → 71 cm.	59 → 73 cm.
1700 cm.	85 cm.	82 cm.	86 cm.	79 cm.	79 cm.	84 cm.	83 cm.	80 cm.	82 cm.	84 cm.	84 cm.	85 cm.
1700 cm.	137 cm.	129 cm.	128 cm.	135 cm.	135 cm.	125 cm.	130 cm.	137 cm.	126 cm.	120 cm.	120 cm.	136 cm.
1700 cm.	132 cm.	125 cm.	125 cm.	135 cm.	135 cm.	128 cm.	128 cm.	136 cm.	133 cm.	120 cm.	120 cm.	136 cm.
1700 dmc.	380 dmc.	ant. 250 dmc. post. 30 → 280 dmc.	480 dmc.	480 dmc.	480 dmc.	ant. 250 dmc. post. 30 dmc.	ant. 300 dmc. post. 50 dmc.	340 dmc.	180 dmc.	ant. 116 dmc. post. 96 dmc.	ant. 136 dmc. post. 98 dmc.	ant. 355 dmc. post. 250 dmc.
1700 km/h	149,812 km/h	130,048 km/h	130,529 km/h	141,732 km/h	150,880 km/h	134,321 km/h	132,528 km/h	142,621 km/h	131,420 km/h	118,784 km/h	119,731 km/h	137,612 km/h
1700 km/h	68,952 km/h	71,776 km/h	68,607 km/h	Prova in salita non effettuata	71,599 km/h	66,740 km/h	68,960 km/h	73,189 km/h	65,330 km/h	64,900 km/h	66,705 km/h	68,136 km/h
1700 sec.	41 sec.	40,1 sec.	39,6 sec.	41,6 sec.	37,2 sec.	42,7 sec.	40,6 sec.	38,2 sec.	41,9 sec.	45,9 sec.	45,8 sec.	39,5 sec.
1700 sec.	49,1 sec.	42,6 sec.	45,6 sec.	46,5 sec.	41,6 sec.	46,5 sec.	43,3 sec.	42,9 sec.	50,8 sec.	51 sec.	50 sec.	48,1 sec.
1700 km/h	8,4 lt/100 km. a 95,8 km/h	8,9 lt/100 km. a 86,6 km/h	7,2 lt/100 km. a 87,7 km/h	8,8 lt/100 km. a 94,4 km/h	9,07 lt/100 km. a 100,58 km/h	6,7 lt/100 km. a 90 km/h	5,5 lt/100 km. a 88,3 km/h	8,5 lt/100 km. a 95 km/h	7,2 lt/100 km. a 87,5 km/h	6,4 lt/100 km. a 77,5 km/h	7,2 lt/100 km. a 73,8 km/h	7,6 lt/100 km. a 91 km/h

A fianco della Volkswagen «1500» vengono così esaminate solo le vetture da turismo con cilindrata compresa fra 1343,7 cc. e 1642,3 cc. o a prezzi variabili da un minimo di 873.000 lire ad

un massimo di 1.067.000 lire. I dati principali da noi qui riportati sono quelli rilevati dalle nostre prove su strada, e per vetture che, fino a questo momento, non hanno subito modifiche.



lo sdoppiamento del comando dell'apparecchiatura di riscaldamento, composta ora da due levette sul tunnel centrale, dietro al freno a mano. Nulla da segnalare di particolare circa gli altri comandi, fondamentalmente invariati.

Nessuna novità neppure nella **strumentazione** che ci sembra come sempre, scarsa; varrebbe la pena di integrarla, se non altro con l'aggiunta di un contachilometri parziale, di un vero e proprio manometro dell'olio.

Dotazione degli **accessori** come nella « 1300 »: discreta quindi, andrebbe senz'altro integrata da un accendisigari montato sulla plancia, da un portacenere anche sul lato sinistro per il passeggero del sedile posteriore (non riusciamo a capire infatti come mai il portacenere posteriore sia solo a destra).

Inoltre, anche se si riducesse un poco l'abitabilità in senso trasversale, aggiungerei braccioli ai pannelli laterali del sedile posteriore.

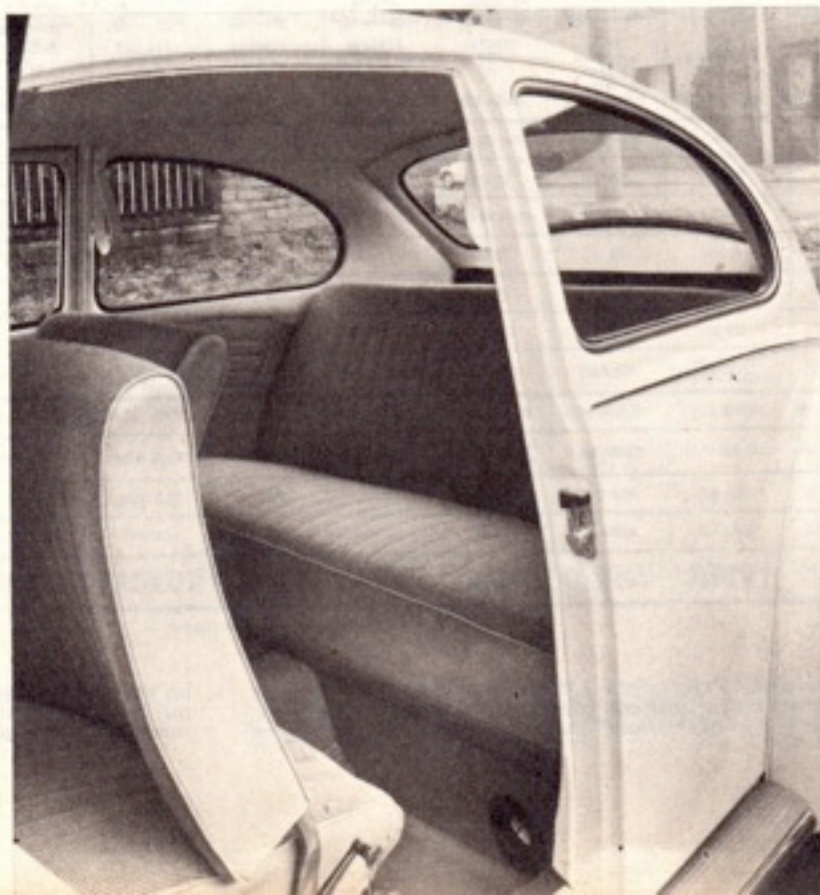
Piccola manutenzione nel complesso facile.

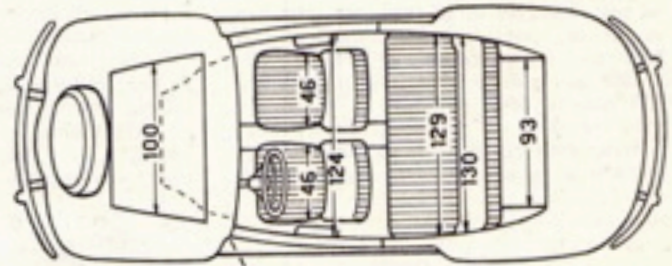
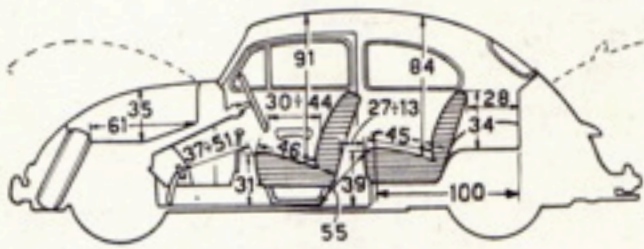
Tenuta acqua buona: non abbiamo riscontrato infiltrazioni degne di nota nel corso della nostra prova.

INTERNO

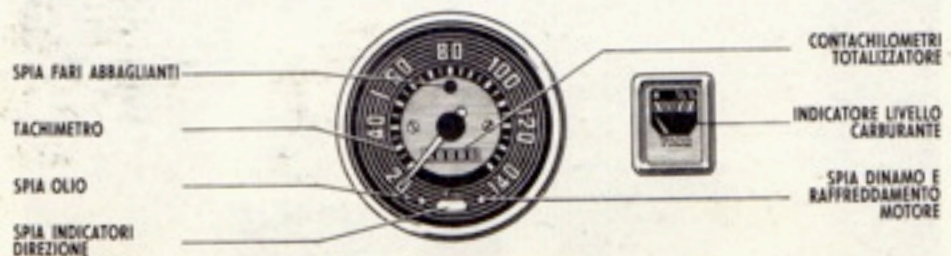
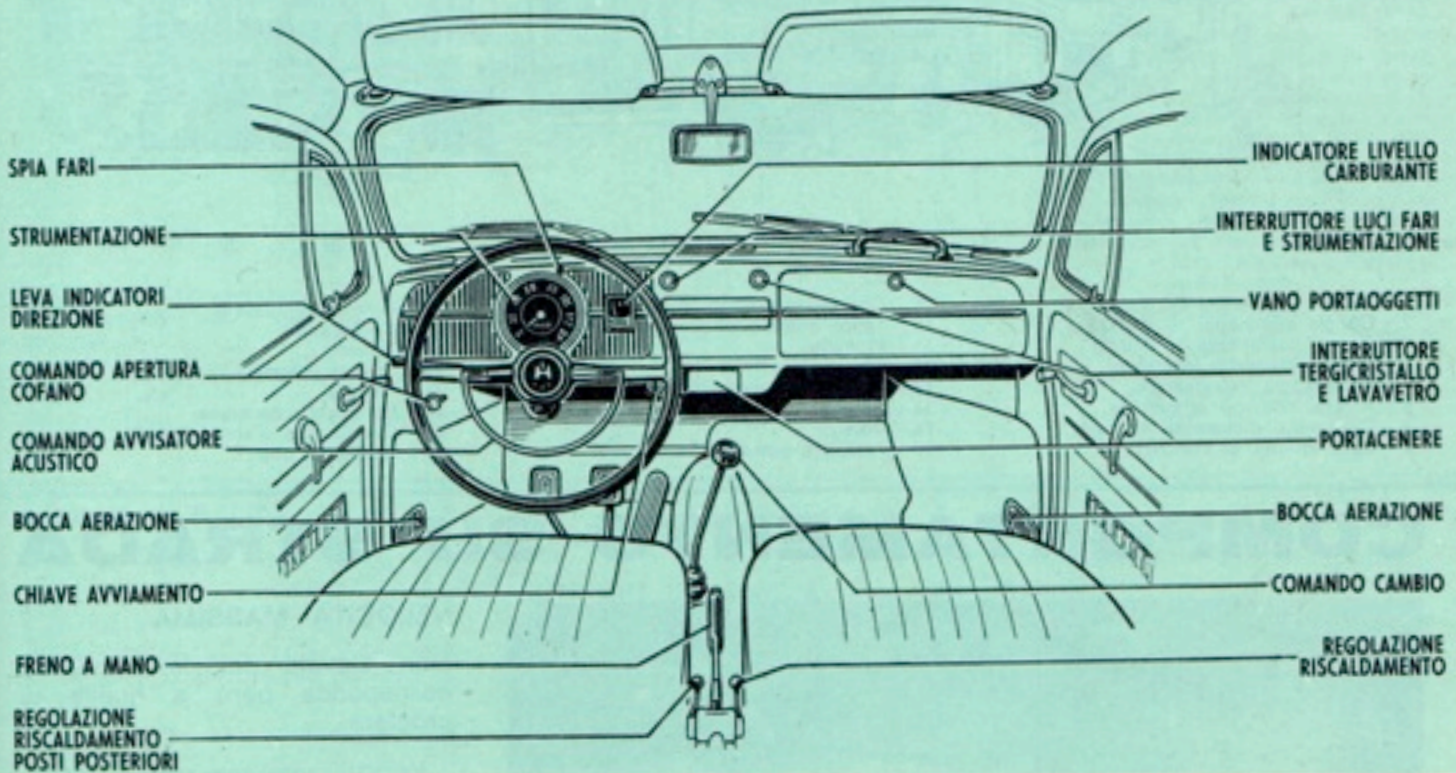
Capacità trasporto persone e bagagli. Abitabilità e capacità trasporto persone e bagagli sono come nelle versioni precedenti, perché la vettura all'interno non ha subito modifiche sostanziali e di struttura. Il **grado di finitura** è nel complesso su uno standard buono, grazie anche alla semplicità di alcuni elementi. Immutato l'**assetto di guida**, quindi decisamente turistico. **Visibilità:** situazione praticamente invariata quindi scarsa.

I **comandi** sostanzialmente quasi identici a quelli della versione « 1300 ». Sulla plancia sono rimasti gli stessi, solo un poco cambiati nella forma. Più comodo





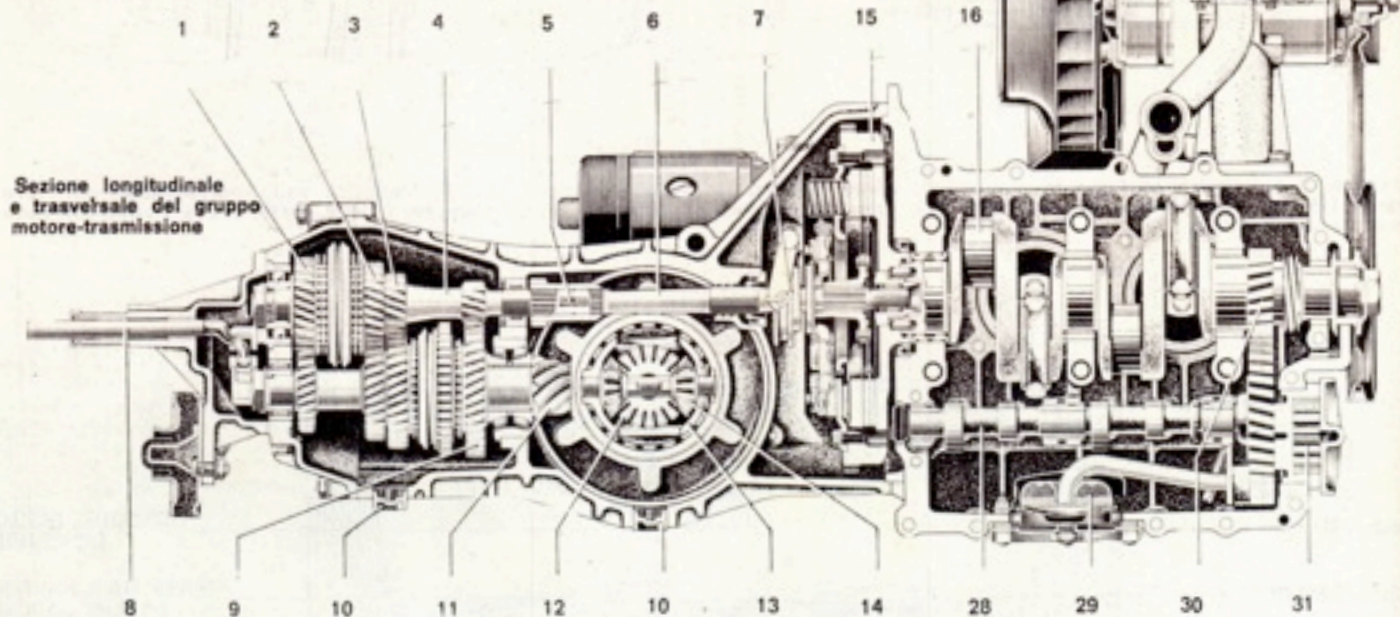
Misure di abitabilità espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore cm. 14, capacità vano portabagagli anteriore circa 116 dmc., posteriore circa 98 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado d'apertura delle portiere e del coperchi vano motore e bagagliaio.



LA TECNICA

L'impostazione complessiva della meccanica è la solita. Grosse variazioni sono nelle caratteristiche del motore, che ha un alesaggio di 83 mm per una corsa di 69, pari ad una cilindrata di 1493 cc. La potenza sale a 53 CV (SAE) a 4200 giri/min. e la coppia massima a 10,8 mkg a 2600 giri/min. Il motore è però sempre un 4 cilindri orizzontali contrapposti raffreddati ad aria. Distribuzione a valvole in testa, aste e bilan-

cieri con albero a camme centrale. Il telaio è un pianale portante, l'avantreno e il gruppo motopropulsore senza telai ausiliari. Sospensione all'avantreno a ruote indipendenti a barre di torsione; Ammortizzatori idraulici telescopici e barra stabilizzatrice. Stesso schema per il retrotreno come sulle altre versioni « maggiolino » dell'anno scorso. I freni, diversamente da quelli della versione « 1300 », sono ora a disco all'avantreno, mentre al retrotreno sono rimasti del tipo a tamburo.



Sezione longitudinale e trasversale del gruppo motore-trasmissione

- 1 - Coppia ingranaggi IV marcia
- 2 - Coppia ingranaggi III marcia
- 3 - Coppia ingranaggi II marcia
- 4 - Albero primario anteriore
- 5 - Ingranaggio retromarcia
- 6 - Albero primario posteriore
- 7 - Cuscinetto disinnesto frizione
- 8 - Leva interna di manovra

- 9 - Coppia ingranaggi I marcia
- 10 - Tappi scarico olio
- 11 - Pignone
- 12 - Planetario
- 13 - Scatola interna differenziale
- 14 - Satellite
- 15 - Volano
- 16 - Albero a gomiti

- 17 - Girante ventilatore
- 18 - Carburatore
- 19 - Dinamo
- 20 - Testata cilindri
- 21 - Pistone
- 22 - Bobina d'accensione
- 23 - Distributore d'accensione
- 24 - Radiatore olio

COMPORTEMENTO SU STRADA



VELOCITA' MASSIMA 7

Non elevata per la cilindrata; corrisponde però a quella di crociera.

Velocità massima scarsa, soprattutto se rapportata alla cilindrata del motore: è identificabile però in quella di crociera. Il costruttore dichiara un valore di 125 km/h; noi abbiamo raggiunto una velocità di 123,778 km/h.

ACCELERAZIONE E RIPRESA 8

Migliorate grazie alla maggiore cilindrata del motore e alla sua elasticità.

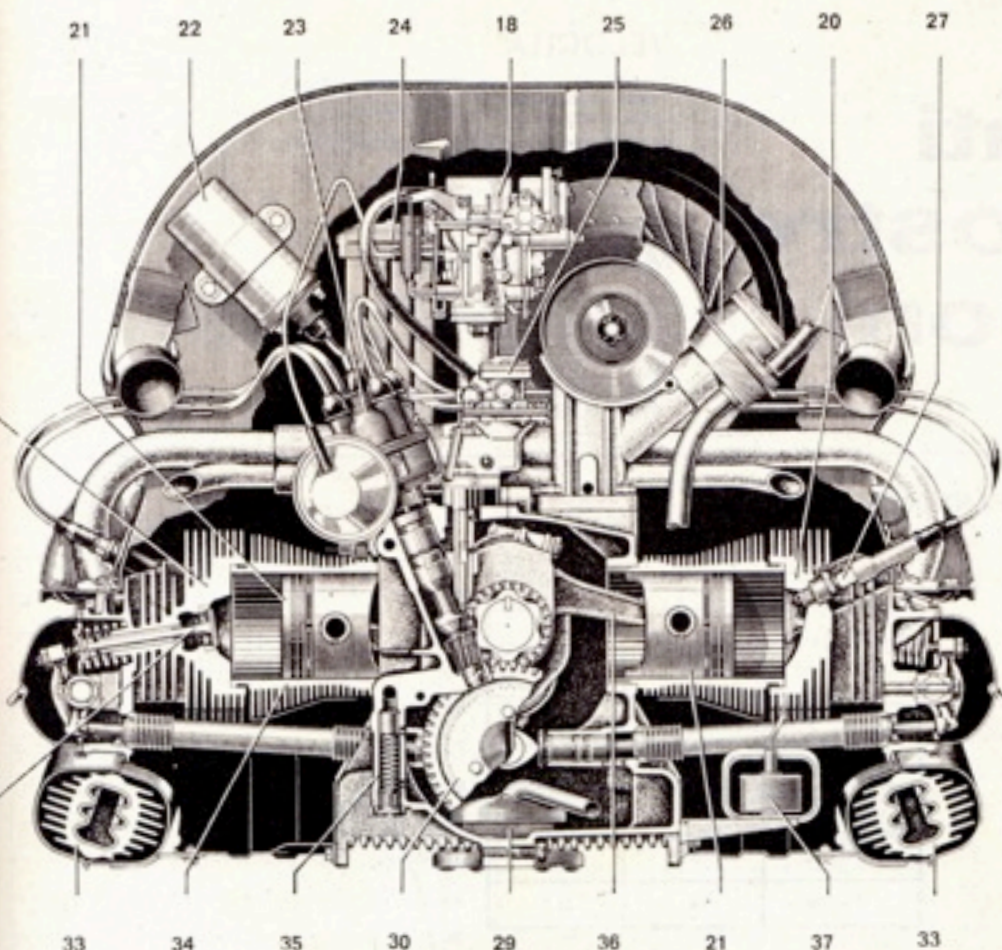
**PRINCIPALI CARATTERISTICHE
DENUNCIATE
DAL COSTRUTTORE**

Motore: 4 cilindri orizzontali contrapposti - Alesaggio 83 mm. - Corsa 69 mm. - Cilindrata 1493 cc. - Rapporto di compressione 7,5:1 - Potenza max 53 CV (SAE) a 4200 giri/min. - Coppia max 10,8 mkg. (DIN) a 2600 giri/min. - Potenza specifica 35,4 CV/litro (SAE) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme centrale (ingranaggi) - Lubrificazione forzata, filtro e radiatore olio - Capacità carter 2,5 litri - Un carburatore invertito Solex 30 PICT 1 - Filtro aria a bagno d'olio - Pompa carburante meccanica - Candele Bosch W 175 T 1 - Impianto elettrico 6 V, dinamo 190 W, batteria 66 Ah - Raffreddamento ad aria a circolazione forzata.

Trasmissione: Motore posteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,8:1, II) 2,06:1, III) 1,26:1, IV) 0,89:1, RM) 3,88:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica elicoidale - Rapporto al ponte 4,125:1 (8/33) - Pneumatici 5,60-15.

Corpo vettura: Berlina 5 posti, 2 porte - Telaio a piattaforma con trave centrale - Avantreno: a ruote indipendenti due bracci longitudinali, barre di torsione, barra stabilizzatrice - Retrotreno: a ruote indipendenti, semiasse oscillanti, bracci longitudinali, barre di torsione - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Barra stabilizzatrice anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco all'avantreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Stabilizzatore idraulico telescopico di sterzata - Capacità serbatoio carburante 40 litri (riserva 5 litri).

Dimensioni e pesi: Passo 2,4 m. - Carreggiata anteriore 1,30 m. - Carreggiata posteriore 1,35 m. - Lunghezza 4,07 m. - Larghezza 1,54 m. - Altezza 1,50 m. - Altezza minima da terra 15 cm. - Diametro di sterzata 11 m. - Peso a vuoto 800 kg.



- 25 - Pompa di alimentazione
- 26 - Bocchettone olio e sfiatatoio
- 27 - Candela
- 28 - Albero distribuzione
- 29 - Filtro olio
- 30 - Ingranaggi comando albero distribuzione

- 31 - Pompa olio
- 32 - Valvola
- 33 - Termoscambiatore
- 34 - Cilindro
- 35 - Valvola regolazione pressione olio
- 36 - Biella
- 37 - Termostato

MARCIA IN SALITA 8

Più che buona. Doti di arrampicabilità.

Buone le doti di marcia su strada della vettura. Si avverte l'adozione di un gruppo motore più potente.

CONSUMO 8

Contenuto nelle varie condizioni di impiego.

Contenuto in relazione alla cilindrata della vettura.

TENUTA DI STRADA 8

Comportamento in curva sovrasterzante. Buona tenuta in rettilineo. Sterzo forse eccessivamente diretto.

Vettura ancora molto sovraster-

zante. E' un po' migliorata, ma richiede una certa assuefazione.

CONFORT DI MARCIA 8

Buono il molleggio e discreta la rumorosità.

Confort di marcia buono. Rumorosità del motore abbastanza contenuta.

MOTORE 9

Pronto ed elastico. Rumorosità contenuta.

Pronto, potente ed elastico; robusto.

FRIZIONE 9

Buona sotto ogni aspetto.

Con sforzo al pedale normale; qualche volta tende a strappare.

CAMBIO 9

Totalmente e ottimamente sincronizzato.

Cambio di velocità totalmente e molto ben sincronizzato. Buona la manovrabilità. Innesto preciso.

STERZO 8

Leggero e pronto.

Sterzo preciso e pronto. Mediamente rapportato.

FRENI 9

Efficienti e resistenti anche dopo un uso intenso.

Pronti ed efficienti. Proporzionati alle maggiori prestazioni della vettura.

I risultati delle nostre rilevazioni

(con vettura a minimo carico)

VELOCITA'

Velocità massima indicate dal costruttore:

- 1300 - : 120 km/h

- 1500 - : 125 km/h

Velocità massima effettiva raggiunta sulla base dei 200 m

(media di due passaggi):

- 1300 - : 119,731 km/h

- 1500 - : 123,778 km/h

MARCIA IN SALITA

Salita del Tuscolo, in Comune di Grottaferrata, che nasce sulla via Anagnina nei pressi di Frascati (Roma). Questo percorso di marcia in salita si svolge su una distanza di km 3,2; dislivello totale 170 m. Fondo stradale in buone condizioni.

TEMPI E MEDIE:

- 1300 - in 2'52"7/10 (86,705 km/h)

- 1500 - in 2'50"1/10 (87,725 km/h)

ACCELERAZIONE CON PARTENZA DA FERMO

SULLA BASE DEL CHILOMETRO

- 1300 - in 41"8 (86,042 km/h)

- 1500 - in 40"56 (88,757 km/h)

Gli ultimi 5 metri del km di base

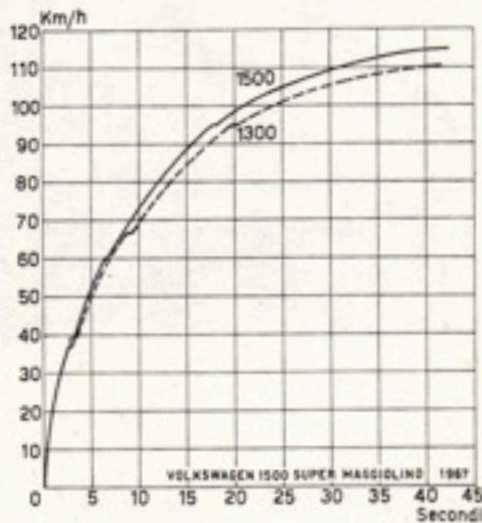
sono stati percorsi a queste velocità:

- 1300 - : 111,520 km/h

- 1500 - : 114,869 km/h

VELOCITA' km/h	TEMPO	
	- 1300 - sec.	- 1500 - sec.
0 — 20	0,8	0,8
0 — 40	3,4	3,2
0 — 60	7	6,3
0 — 80	13	12
0 — 100	24	21,1

Le curve (linea continua • 1500 •) esprimono il tempo necessario a raggiungere le varie velocità con partenza da fermo e con uso del cambio. Le velocità indicate sono effettive.



RIPRESA CON PARTENZA DA 30 KM/H

IN «QUARTA» SULLA BASE DEL CHILOMETRO

- 1300 - : (25,277 km/h effettivi) in 50"08

(71,585 km/h)

- 1500 - : (29,688 km/h effettivi) in 44"96

(80,062 km/h)

Gli ultimi 5 metri del km di base

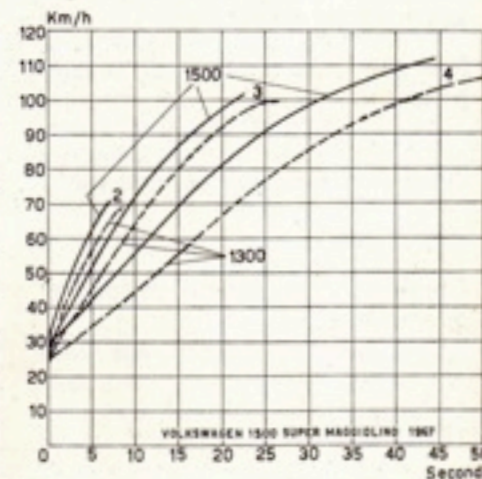
sono stati percorsi a queste velocità:

- 1300 - : 106,758 km/h

- 1500 - : 112,219 km/h

Sforzo pedale frizione kg 19

VELOCITA' km/h	Tempo (sec.) in		
	2 ^a	3 ^a	4 ^a
30 — 40	2,2	3,9	7,8
30 — 60	5,9	8,7	17,4
30 — 80	—	14,7	28,9
30 — 100	—	25,8	42,2
• 1300 •			
30 — 40	1,1	2,4	4,1
30 — 60	4,4	6,9	11,5
30 — 80	—	12,5	19,6
30 — 100	—	21,5	31,4
• 1500 •			



Le curve (linee continue • 1500 •) esprimono il tempo necessario a raggiungere le varie velocità con partenza da 30 km/h al tachimetro in «seconda», «terza» e «quarta». Le velocità indicate sono effettive.

CONSUMI

CARBURANTE E LUBRIFICANTE USATI

Carburante usato durante le prove
Super TOTAL (N.O. 98 + 100)

Lubrificante usato durante le prove:
TOTAL GT

CONSUMI RICONTRATI

CARBURANTE

Traffico extraurbano:
minimo 8,5 (8,5) litri/100 km
massimo 11,5 (11) litri/100 km

Traffico urbano:

minimo 8,5 (9,5) litri/100 km
massimo 12,5 (12,5) litri/100 km
Tra parentesi i dati della « 1300 ».

LUBRIFICANTE

430 gr (286) per 1000 km

Carburante consigliato dal costruttore:

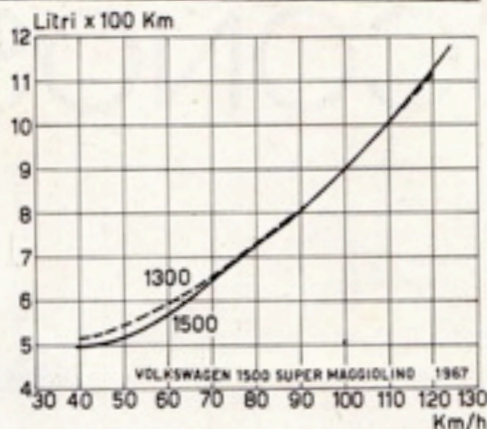
Normale (N.O. min. 87)
« 1300 » Normale (N.O. min. 87)
« 1500 » Super (N.O. min. 91)

Consumo normalizzato denunciato dal costruttore:

« 1300 » 8,2 litri/100 km
« 1500 » 8,5 litri/100 km

VELOCITA'	CONSUMI	
	« 1300 »	« 1500 »
km/h	litri/100 km	litri/100 km
40	5,2	4,95
60	5,9	5,70
80	7,3	7,25
100	9	9
120	11,2	11,30

Le curve (linea continua « 1500 ») esprimono il consumo in funzione della velocità effettiva delle vetture in litri per 100 km (cambio in quarta velocità).



FRENATA

Mediante il nostro « cronostatigrafo » e l'indicatore elettrico di pressione al pedale abbiamo misurato gli spazi di frenata in funzione della velocità effettiva della vettura. Il grafico riporta i risultati con buone condizioni di fondo stradale.

« 1300 »: sforzi al pedale:

medio kg 50

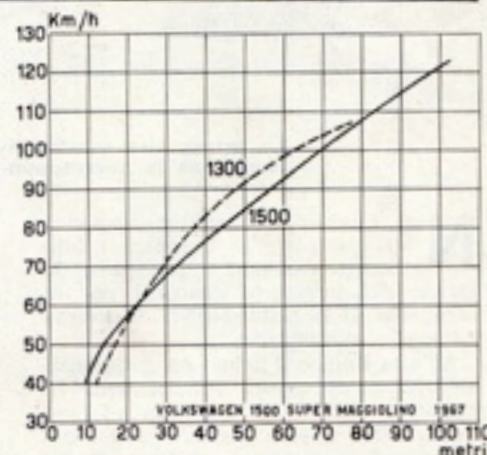
« 1500 »:

minimo kg. 17,5

medio kg. 19,5

massimo kg. 23,0

VELOCITA' EFFETTIVA km/h	FRENATA	
	« 1300 »	« 1500 »
	SPAZIO D'ARRESTO metri	SPAZIO D'ARRESTO metri
40	12	9,5
60	21,5	22,60
80	36,6	44,0
100	63,5	69,6
120		95,8



LA PAGELLA

VETTURA

Estetica	7	Linea caratteristica superata anche se funzionale.
Capacità trasporto persone e bagagli	7	Soddisfacente abitabilità per quattro persone, accessibilità e trasporto bagagli limitati.
Grado di finitura	8	Buono in proporzione al prezzo.
Assetto di guida	8	Raccolto e comodo.
Comandi	8	Bene i comandi fondamentali; migliori i secondari.
Strumentazione	6	Appena sufficiente.
Visibilità	8	Invariata rispetto alla precedente versione.
Accessori	7	Dotazione soddisfacente e migliorabile con l'aggiunta di alcuni accessori a richiesta.
Piccola manutenzione	7	Le principali operazioni sono facili, le altre piuttosto difficoltose.
Tenuta acqua	9	Nessuna infiltrazione degna di nota nell'abitacolo.

COMPORTEMENTO SU STRADA

Velocità massima	7	Non elevata per la cilindrata. Corrisponde però a quella di crociera.
Accelerazione e ripresa	8	Migliorate grazie alla maggior cilindrata del motore e alla sua elasticità.
Marcia in salita	8	Più che buona. Doti di arrampicabilità.
Consumo	8	Contenuto nelle varie condizioni di impiego.
Tenuta di strada	8	Comportamento in curva sovrasterzante. Buona tenuta in rettilineo. Sterzo forse eccessivamente diretto.
Confort di marcia	8	Buono il molleggio e discreta la rumorosità.
Motore	9	Pronto ed elastico. Rumorosità contenuta.
Frizione	9	Buona sotto ogni aspetto.
Cambio di velocità	9	Totalmente e ottimamente sincronizzato.
Sterzo	8	Leggero e pronto.
Freni	9	Efficienti e resistenti anche dopo un uso intenso.

PRO

- Prezzo interessante
- Buone prestazioni utilitarie
- Assetto di guida comodo

CONTRO

- Visibilità e accessibilità scarse
- Bagagliaio scarso per quattro persone
- Strumentazione appena sufficiente

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. Legge Dir. d'Autore)





Neve, freddo, ghiaccio:
per la - Volkswagen -
non sono problemi.

QUATTORRUOTE PER
LEI

a cura di Clelia d'Onofrio

“Lei” tra la neve

*Tutte in montagna: quasi una mania.
La fine settimana sembra d'obbligo
passarla sui campi di neve.
Non importa se per sciare o per riposare.
Quello che conta è godere il sole,
l'aria, la luce: su una sdraio o scivolando
veloci lungo le piste.
Nella frenesia dei centri alla moda o nella
pace di un piccolo chalet.
Lontano o vicino non ci interessa. Tanto
sarà “lei”, la nostra auto,
a portarci lassù. Allora prepariamoci,
noi e lei, perché tutto vada bene.
Non dimentichiamo: troveremo tanta neve,
strade ghiacciate o rese viscide
dalla pioggia. E magari è la prima volta
che guidiamo in montagna.
E la macchina potrebbe anche fare
i capricci. Allora è bene pensarci in tempo.
Chissà quanti “perché” affollano
la nostra testa: “perché quando fa
freddo bisogna...?” “perché quando
c'è neve è necessario...?” “perché se l'auto
sbanda sul ghiaccio si deve...?”.
Perché? Perché? Perché? A qualche
perché adesso rispondiamo.*

Le foto di questo servizio sono state riprese in Valtellina nei dintorni di Bormio. I vestiti sono di Gianni Baldini, le pellicce della Casa Richmond.