



Voici la VW 1500 Karmann-Ghia

«Ghia» parce que dessinée  
par le maître-carrossier de Turin.  
«Karmann» parce que réalisée par les  
carrossiers-spécialistes d'Osnabrück.  
«VW» parce que châssis, moteur et  
boîte-pont sont signés «Volkswagen»  
La VW 1500 Karmann-Ghia et  
la première Karmann-Ghia sont  
des voitures sœurs, elles se complètent;  
toutes deux, vous pouvez les essayer.  
Mais la VW 1500 Karmann-Ghia  
est plus spacieuse, plus confortable,  
plus puissante.  
C'est une voiture hors série  
et elle le prouve!  
Les ailes par exemple, sont soudées à  
la main d'une manière continue  
et non soudées par points.  
Les cordons de soudure ont été  
soigneusement ponçés à la main.  
La ligne de jonction est si lisse  
que vous ne pouvez la déceler.



Ouvrez donc la portière et regardez

Voyez les sièges, leur forme étudiée: 58 centimètres de large (23 pouces). Vous y serez à l'aise... Installez-vous. Repoussez votre siège vers l'avant... ou vers l'arrière.

Modifiez l'inclinaison du dossier, appréciez ce moment de détente et regardez autour de vous.

Les appareils de contrôle sont encastrés: aucun reflet, pas de faux jour.

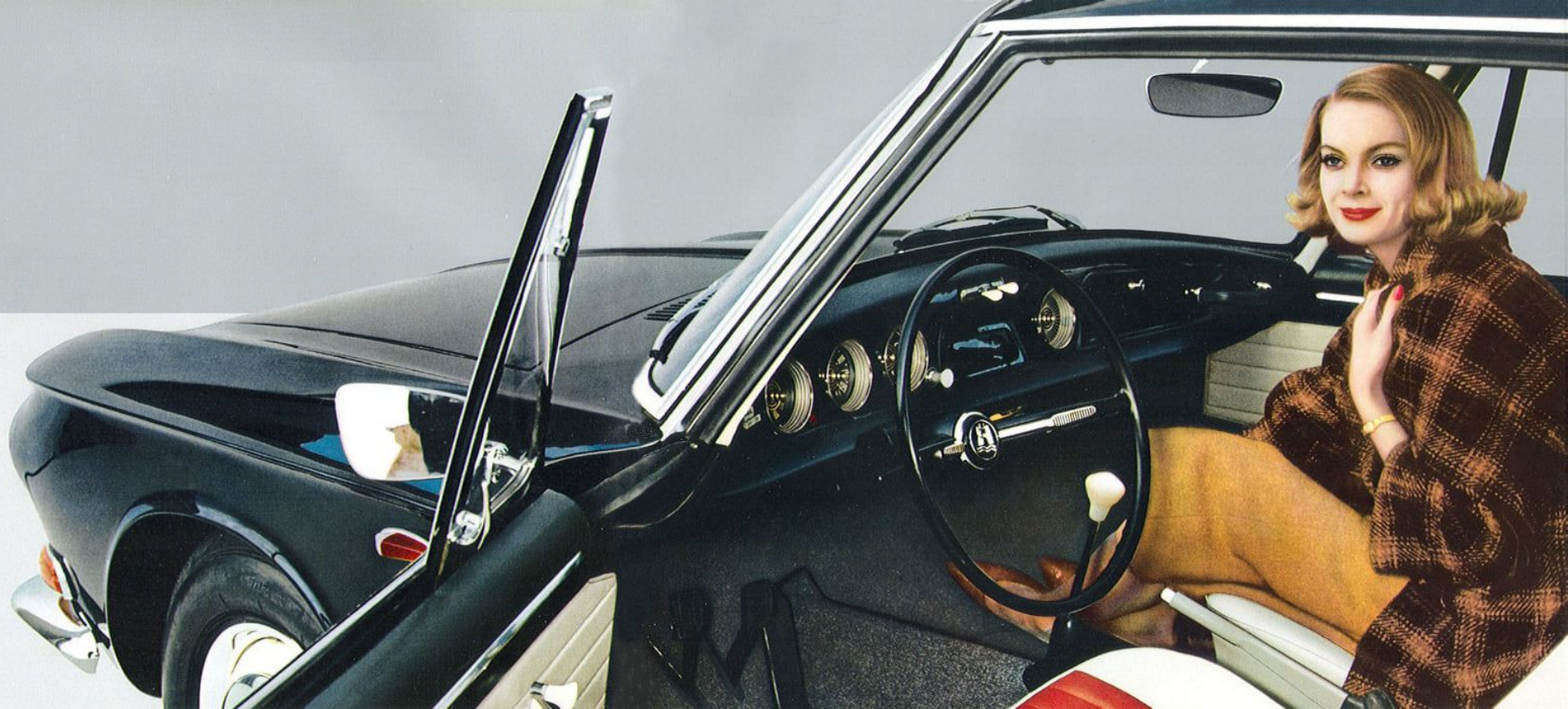
Voyez la visière, le bourrelet antichocs.

Remarquez les longs accoudoirs, les grandes poches aux portières, les poignées en retrait.

Essayez le lave-glace. Une simple pression sur la touche déclenche l'aspersion.

Les essuie-glace? Voyez comme les balais épousent la forme du pare-brise.

Le chauffage? Il est monté en série, comme le dégivreur du pare-brise et celui de la glace arrière, comme les prises d'air frais.





N'oubliez pas l'essai routier!  
Prenez le volant:  
la VW 1500 Karmann-Ghia  
est agréable à conduire.

Contact...

Notez l'accélération en première.  
Les changements de vitesse sont immédiats,  
comme sur les voitures de course qui,  
elles aussi, ont le levier au plancher.  
Seconde... troisième. L'aiguille  
dépasse rapidement le 60 (40 m.p.h.).  
Quatrième.

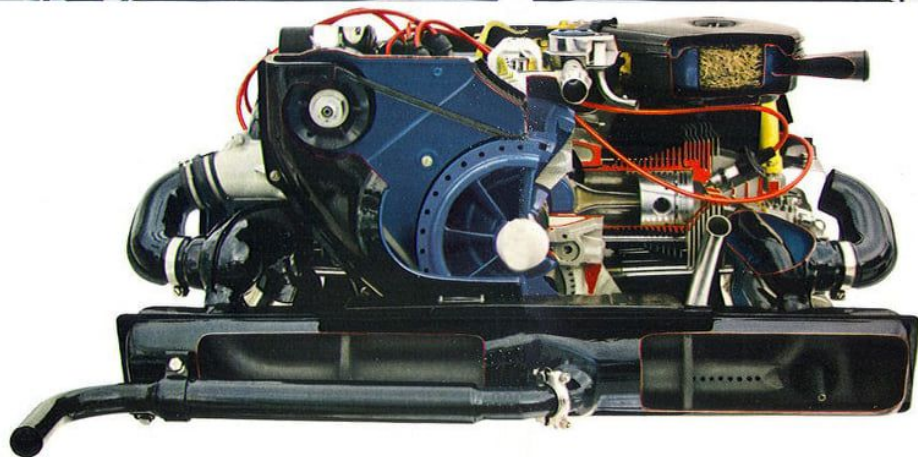
Remarquez votre aisance au volant.  
Accélérez et maintenez votre allure  
au-dessus de 100 km/h (60 m.p.h.).  
Si la route est bonne,  
si la voie est libre,  
pourquoi ne pas rouler  
à 145 km/h (90 m.p.h.)?  
Ralentissez... rétrogradez...

Grâce au frein-moteur,  
vous voilà presque à l'arrêt;  
même la première est synchronisée.  
Un virage... Un passage à niveau:  
calé dans votre siège,  
vous n'avez pas été secoué!

Faites connaissance...



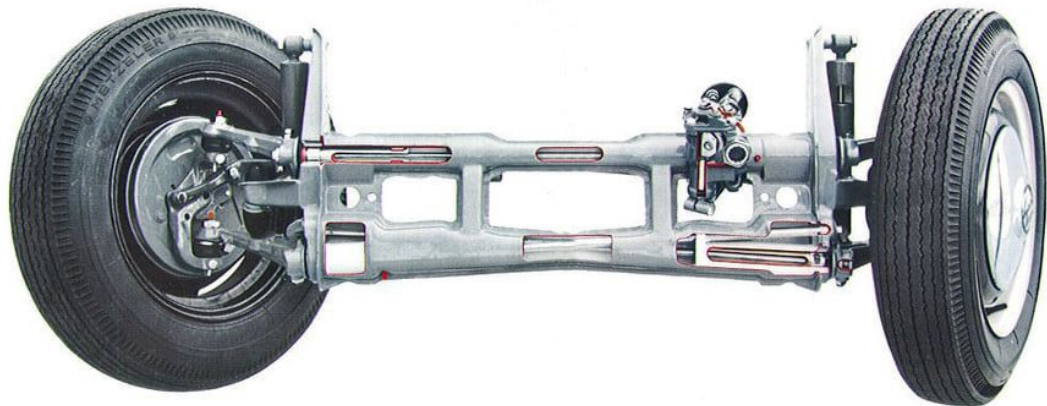
Lancez-vous sur la route!  
Derrière vous: le moteur VW 1500.  
Il a de bonnes reprises:  
sécurité lors des dépassements,  
de la puissance en réserve  
dans les fortes côtes.  
Il est placé au-dessus  
des roues motrices,  
ce qui les empêche de patiner  
et leur confère cette remarquable  
adhérence sur tous terrains.  
Il est refroidi par air:  
chaleur, gel... rien à craindre!  
Pas besoin d'eau, d'antigel...  
Son carter léger est  
en alliage aluminium/magnésium.  
Du type supercarré, ce moteur  
a un régime lent: diminution  
des frictions, longévité accrue.  
Air d'admission et mélange carburant  
sont préchauffés: meilleures performances  
pour une moindre consommation.



Le moteur est économique.  
Consomme peu de carburant,  
peu ou très peu d'huile  
entre les vidanges.  
L'originalité de ce moteur  
tient aussi à son format:  
il est ultra-plat, surbaissé.  
Les organes moteurs  
sont rationnellement groupés,  
ce qui a même permis de prévoir  
une malle à l'arrière.  
Livré équipé d'un moteur 1500  
— à deux carburateurs —  
développant 54 CV,  
la Volkswagen Karmann-Ghia 1500  
vous permet de gravir  
des pentes de 45 % en première.  
La vitesse maxima et de croisière  
est de 145 km/heure.  
Autre particularité: dès le premier jour,  
vous pouvez rouler  
sans restrictions de vitesse.



Notez sa tenue de route.



Voyez comme elle prend les virages.  
Aucun déport, pas de secousses.  
Le moteur tourne silencieusement.  
Ni bruits de roulement, ni vibrations,  
ni trépidations sur les routes défoncées.  
La raison?  
Les quatre roues sont indépendantes,  
une barre stabilisatrice anti-roulis  
maintient la voiture dans les virages.  
Observez bien la suspension du train-avant.  
De conception nouvelle,  
les barres de torsion se croisent en «X»,  
elles sont longues et très élastiques.  
Les réactions de la suspension  
sont douces, la voiture est confortable.  
Ceci n'est pas tout:  
des ogives-tampons limitent et  
atténuent les forts débattements;  
les pneus superbollons à large section  
portent souplement la voiture;  
l'isolation phonique de l'habitacle  
est remarquable.

Jetez un coup d'œil derrière vous, c'est-à-dire...  
en soulevant ce feuillet.



Votre  
sécurité,  
celle de tous les  
usagers Volkswagen:



le sigle «VW» qui signale nos Agences,  
symbole de bienvenue et gage de confiance!  
La VW 1500 Karmann-Ghia a été conçue  
pour être entretenue et révisée  
à bon marché... en un temps record.  
Au lieu de démonter le moteur  
pour accéder à la boîte-pont,  
le mécanicien dépose l'étrier et par là,  
le bloc motopropulseur complet.  
Même rapidité pour le graissage:  
le mécanicien chasse le lubrifiant  
dans les quatre graisseurs... c'est tout!  
Vous trouverez des pièces détachées dans  
toutes nos Agences et Ateliers Autorisés.  
Les tarifs de la main-d'œuvre VW sont  
raisonnables. Les mécaniciens sont formés  
par l'Organisation VW. Ils savent comment  
doit être entretenue votre voiture.  
Ils ont tôt fait de la remettre en état  
et ne perdront pas de temps à en admirer  
la ligne ou la mécanique! Ils connaissent  
les véhicules VW depuis des années...





## Données techniques:

### Moteur

Type: arrière, ultra-plat, à essence, quatre temps, quatre cylindres opposés deux à deux à plat  
Alésage x course: 83 x 69 mm (3,27" x 2,72")  
Cylindrée: 1493 cm<sup>3</sup> (91,10 pouces cubes)  
Taux de compression: 8,5  
Puissance: 54 CV (DIN) à 4200 tours/minute, 66 CV (SAE) à 4800 tours/minute  
Couple maximum: 10,8 mkg à 2400 tours/minute (DIN) et 83,9 pieds/livre à 3000 tours/minute (SAE)  
Vitesse des pistons: 9,66 m/sec. (1902 pieds/minute) à 4200 tours/minute  
Graissage: sous pression, par pompe à engrenages, refroidisseur d'huile placé dans le flux d'air pulsé par la soufflante  
Capacité du carter: 2,5 litres (4,4 Imp. pts.)  
Deux carburateurs inversés avec starter automatique et pompe de reprise  
Filtre à air: à bain d'huile, avec dispositif de préchauffage pour démarrages à froid  
Refroidissement: par air forcé, turbine axée sur le vilebrequin (débit réglé par thermostat)

### Équipement électrique

Batterie: 6 volts, 77 ampèreheures  
Dynamo: 200 watts  
Éclairage et signalisation: codes asymétriques, deux phares antibrouillard, deux feux de stationnement, éclairage de la malle arrière dès l'ouverture du capot; clignotants, avertisseur lumineux, deux avertisseurs sonores  
Essuie-glace: à retour automatique; réglable à la vitesse désirée; lave-glace pneumatique  
Contact-démarrateur: avec dispositif de sécurité

### Transmission

Embrayage monodisque travaillant à sec  
Boîte à quatre vitesses entièrement synchronisées  
Différentiel et demi-arbres oscillants à l'arrière  
Rapport de démultiplication de la boîte-pont: 1ère — 4ème: 3,80/2,06/1,32/0,89;

marche arrière 3,88. Rapport de démultiplication de la transmission: 4,125  
Capacité du carter de boîte-pont: 3 litres (5,3 Imp. pts.)

### Châssis

Plate-forme avec poutre axiale, étrier à l'arrière  
Suspension: quatre roues indépendantes; à l'avant: deux barres de torsion entrecroisées, amortisseurs télescopiques à double effet, ogives-tampons en caoutchouc, barre stabilisatrice anti-roulis; à l'arrière: axes oscillants avec plaques de suspension, deux barres de torsion, amortisseurs et ogives-tampons comme à l'avant  
Direction: à galet, amortisseur hydraulique; diamètre de braquage 10,6 m (35 pieds)  
Pneumatiques: 6,00 S — 15 L sans chambre, à large section  
Freins: à tambour, hydrauliques, Duplex à l'avant, surface des garnitures de frein 960 cm<sup>2</sup> (136 pouces carrés); frein à main mécanique agissant sur les roues arrière  
Réservoir à essence: capacité de 40 litres (8,8 Imp. gal.), orifice de remplissage sous le capot avant

### Carrosserie

Portes: 2 portes verrouillables de l'intérieur comme de l'extérieur, équipées de larges vide-poches, munies d'accoudoirs rembourrés  
Largeur 1073 mm (42,2")  
Emplacements réservés aux bagages: 205 dm<sup>3</sup> (7,2 pieds cubes) sous le capot avant; 120 dm<sup>3</sup> (4,2 pieds cubes) sous le capot arrière; 90 dm<sup>3</sup> (3,2 pieds cubes) derrière la banquette arrière (300 dm<sup>3</sup> ou 10,6 pieds cubes si le dossier est escamoté)  
Baies: verre de sécurité; pare-brise comportant 3 ouies de dégivrage et 2 bouches d'aération; déflecteurs, glaces descendantes commandées par les manivelles des portières; glaces arrière pivotantes  
Sièges: individuels et réglables à l'avant;

inclinaison des dossiers modifiable (demeurent bloqués dès la fermeture des portières); habillage en similicuir deux tons; à l'arrière; banquette rembourrée, habillage similicuir  
Chauffage: 4 bouches de sortie munies de registres, 4 ouies de dégivrage (3 au pare-brise, 1 à la glace arrière)  
Tableau de bord: parties supérieure et inférieure rembourrées; de gauche à droite: clavier de commande, indicateur de niveau d'essence avec 6 lampes-témoins, compteur de vitesse avec totalisateur, montre électrique, allume-cigare, manette de réglage pour l'aération, cendrier à tiroir, cache de haut-parleur, boîte à gants verrouillable, poignée-passager  
Divers: fixations prévues pour ceintures de sécurité; toit ouvrant rigide à commande électrique moyennant un supplément

### Cotes et poids

Empattement: 2400 mm (94,5 pouces)  
Voie avant: 1310 mm (51,6 pouces)  
Voie arrière: 1346 mm (53,0 pouces)  
Longueur: 4280 mm (168,4 pouces)  
Largeur: 1620 mm (63,7 pouces)  
Hauteur: 1335 mm (52,4 pouces)  
Poids à vide: 900 kg (1984 livres)  
Charge utile: 380 kg (772 livres)  
Poids total admissible: 1280 kg (2756 livres)

### Performances

Vitesse maxima et de croisière: 145 km/heure (90 mph.)  
Rampes gravies: 1ère — 45,5 %, 2ème — 23,5 %, 3ème — 14 %, 4ème — 8 %  
Accélérations: 0 — 100 km/heure en 19 secondes  
Consommation d'essence: 8,0 litres (35 mpg. Imp.), mesurée avec 1/2 de la charge utile, en palier, à vitesse constante égale aux 3/4 de la vitesse maxima, majorée de 10 % (Norme DIN 70 030).

**VOLKSWAGENWERK AG · WOLFSBURG  
ALLEMAGNE**

Vous gagnerez une place étonnante  
en rabattant le dossier de la banquette:  
un volume utile de 300 dm<sup>3</sup>  
(10,6 pieds cubes).

Lorsqu'il est relevé, ce dossier masque  
un emplacement où vous pourrez placer  
plusieurs sacs de voyage

(90 dm<sup>3</sup> ou 3,2 pieds cubes).

Vous répartirez les gros bagages

soit dans le coffre avant

(206 dm<sup>3</sup> ou 7,2 pieds cubes),

soit dans la malle arrière

(120 dm<sup>3</sup> ou 4,2 pieds cubes),

au-dessus du compartiment-moteur.

