

39

Ställ Er egen bil bredvid **Allian** ...



... och ta sen en ordentlig funderare





Vi tänker oss först att Ni ska se ut en ny bil i den s.k. mellanprisklassen.

Vilka huvudkrav skulle Ni ställa på den bilen? Hur stor skulle Ni vilja ha den? Hur snabb? Hur

pass bekväm? Och säker?

Det finns andra bilar som kostar ungefär lika mycket som 411:an. Kanske Er nuvarande är en av dem.

Ta gärna och jämför Er egen eller någon annan bil och fundera sen över detta: Ger "den andra" lika mycket för pengarna som 411:an?

Har Er vagn ett lika exklusivt chassi som *411:an*?

– Porsche 911 har redan vunnit en hel del segrar med den här konstruktionsprincipen

Men vi har förstås inte räknat med att Ni skall vara med på Le Mans. Det är inte därför 411:an har fått det här chassit.

Utan för att ge vardagsbilisten en extra säkerhetsmarginal.

411:an har separat upphängda hjul för att inte börja hoppa och förlora greppet på gropig väg-bana.

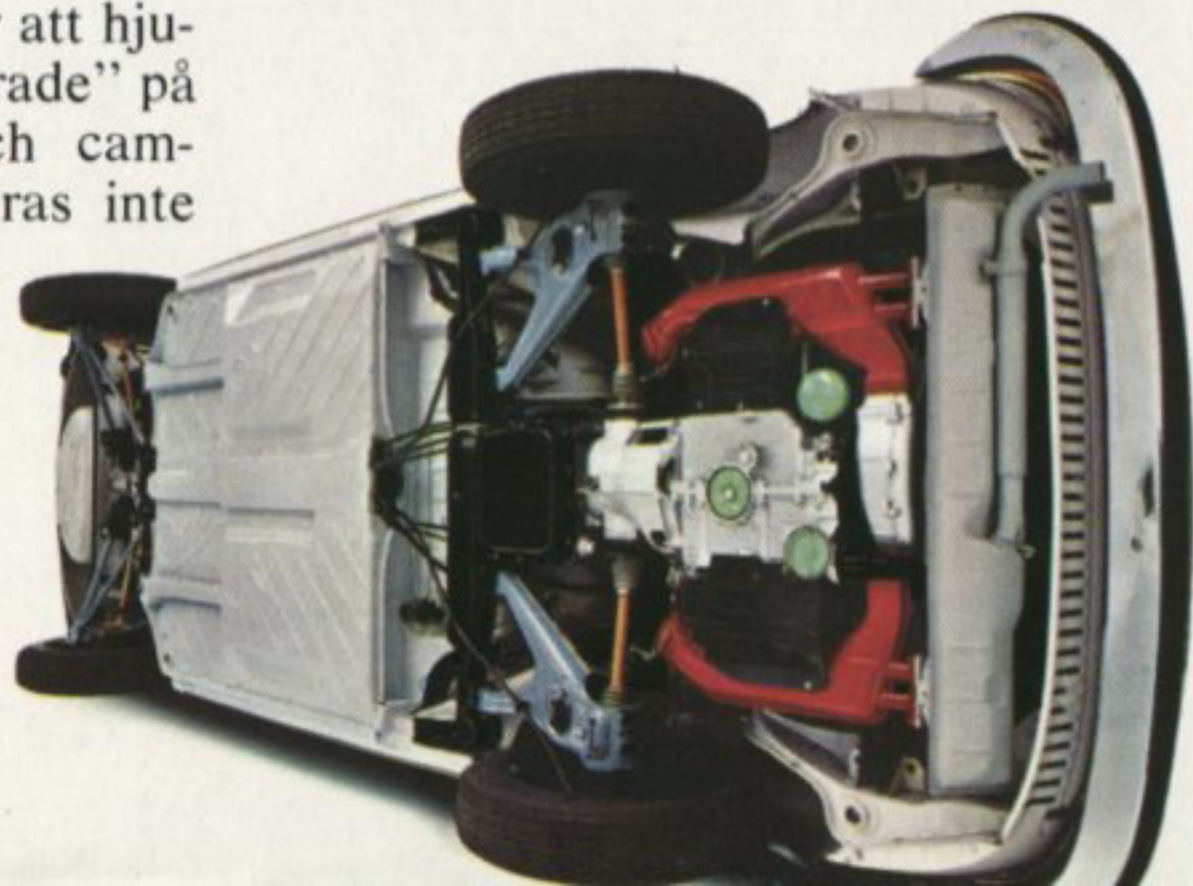
Chassit har fjäderben fram som fångar upp de hårdaste stötar och dunsar. En påkostad, dubbelledad bakaxel gör att hjulen ligger som "klistrade" på vägen. Spårvidd och camber (hjulvinkel) ändras inte

nämnavert. Detta är lika viktigt på raksträckor som i kurvor.

Och så har 411:an gördeldäck som standard. På 411:an sitter motorn placerad bak. På så sätt belastar den drivhjulen och hindrar att de spinner i snö och modd.

Dessutom får vagnen på detta sätt en nästan konstant lastfördelning. Det betyder att köregenskaperna ändras mycket litet vare sig föraren är ensam eller har fyra passagerare.

Det finns faktiskt ett par bilar till som har ett lika exklusivt chassi som 411:an. Men de kostar mer pengar också.





Har er bil en lika stryktålig och långlivad motor?

411:an har en nykonstruerad 76 SAE-hästares motor med dubbla förgasare.

Kolvar och cylindrar har större diameter än höjd – som på sportvagnar. Kolven har alltså kort väg att gå och behöver inte ha så bråttom. Låg kolvhastighet ger lång livslängd.

Därför kan Ni köra på full gas i timtal på motorväg utan att ha dåligt samvete för motorn.

Redan vid 2 800 varv/min. har motorn maximalt vridmoment. Det gör den till en god segdragare på låga varv. Det tar 11,5 sekunder att vara uppe i 80 km från stående start. Maxfart får Ni hålla hur länge Ni vill för 411:ans del – den är 145 km/tim. (om Ni vill pröva på den farten utomlands).

När Ni tankar använder Ni den bil-

ligare regularbensinen. Motorn medger det.

Motorn är luftkyld. Luft brukar varken frysa eller koka.

En kall vintermorgon kan det vara skönt att sitta i en 411:a.

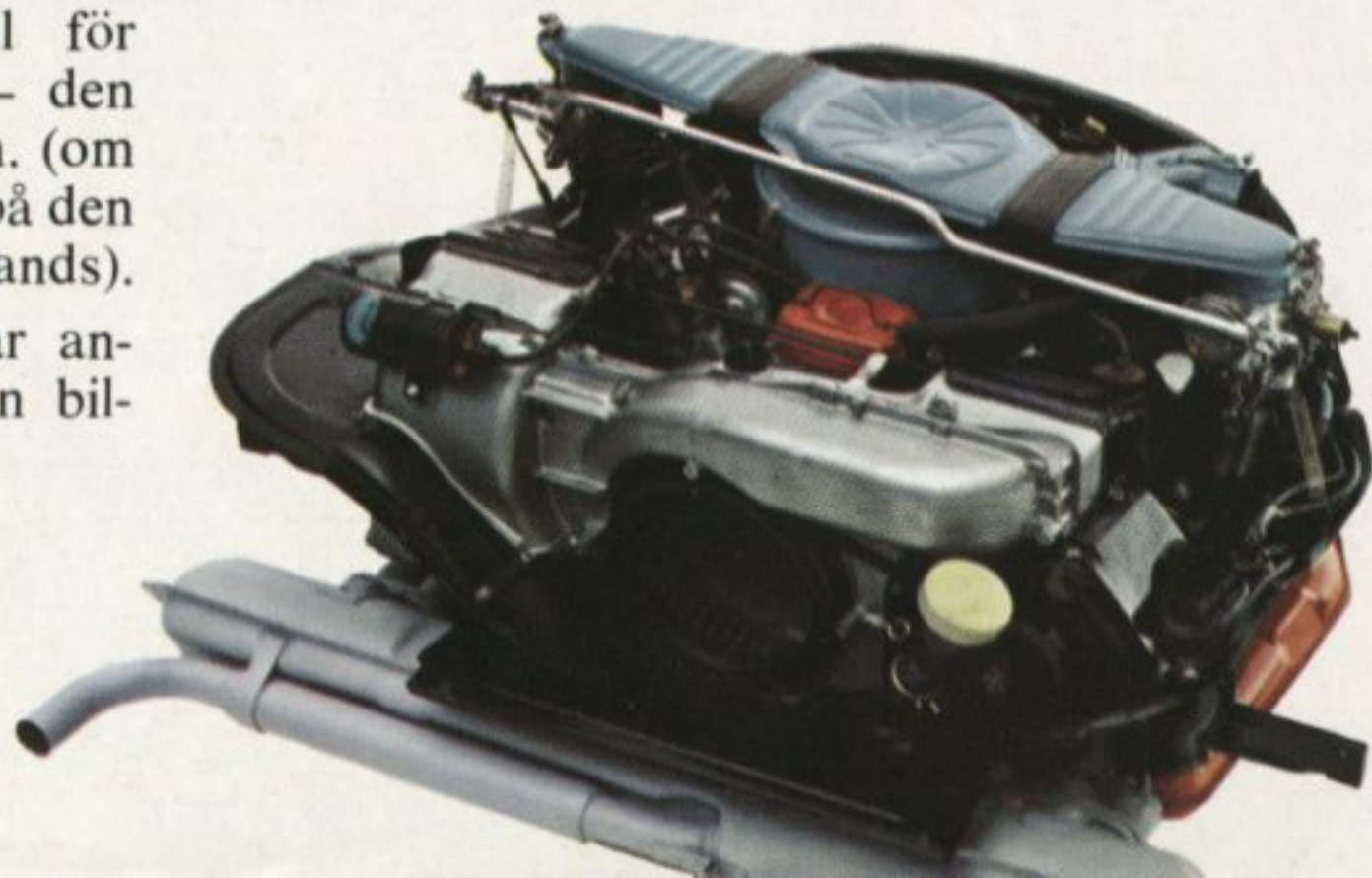
Motorn är lätt med på noterna.

För det första därför att en 12 volts växelströmsgenerator svarar för att batteriet är laddat.

För det andra därför att den har automatchoke.

Korta insugningsrör gör att motorn snabbt reagerar när Ni trampar på gaspedalen. Inga tändningsmissar vid starten.

Det finns bilar med fler hästkrafter och snabbare motorer än 411:an. Men kanske inte lika robusta och tillförlitliga.





Har Er bil samma säkerhetsmarginal som **411:an**?

Säkert försöker Er skyddsängel skydda Er från alla faror.

Men riktigt säker kan man bara känna sig när man är – säker.

Volkswagenwerk byggde 411:an på principen: Säkerhet från grunden. Redan vid produktionsstarten var 411:an säkrare än vad t ex de amerikanska säkerhetsföreskrifterna kräver.

Den överträffar också 1969 års svenska säkerhetsnormer. Och uppfyller redan nu de krav som kommer att gälla för 1970 års modeller på ett par tillbehör när. (Säkerhetsbälten bak ej monterade)

411:an har fått ett helt nytt säkerhetskarosseri. Kupéutrymmet är konstruerat som en formstyv

säkerhetscell, medan karosseriets fram- och bakpartier är utformade som deformationszoner. Vid en eventuell kollision pressas fram- respektive bakpartiet samman som ett dragspel och fångar på så sätt upp större delen av stöten.

Och så är bilen utrustad med rattaxel av säkerhets-



typ, säkerhetsratt med madrasserade ekrar, säkerhetslås i dörrarna, säkerhetsbackspegel som lossnar vid en hårdare törn ...

och tvåkrets bromssystem. Blir det – mot all förmodan – fel på den ena bromskretsen, så fungerar fortfarande den andra ...

och ett passagerarutrymme utan vassa kanter och med stoppad instrumentpanel ...

och separata stolar. – Ni kan köra avspänt, avstressat. Stolarna är skjutbara, lutbara. I 411 de Luxe helt fällbara och med svankstöd ...

och tre-punkts säkerhetsbälten fram samt fästen för bälten bak som standard ...

och varningsblinkersanläggning ...

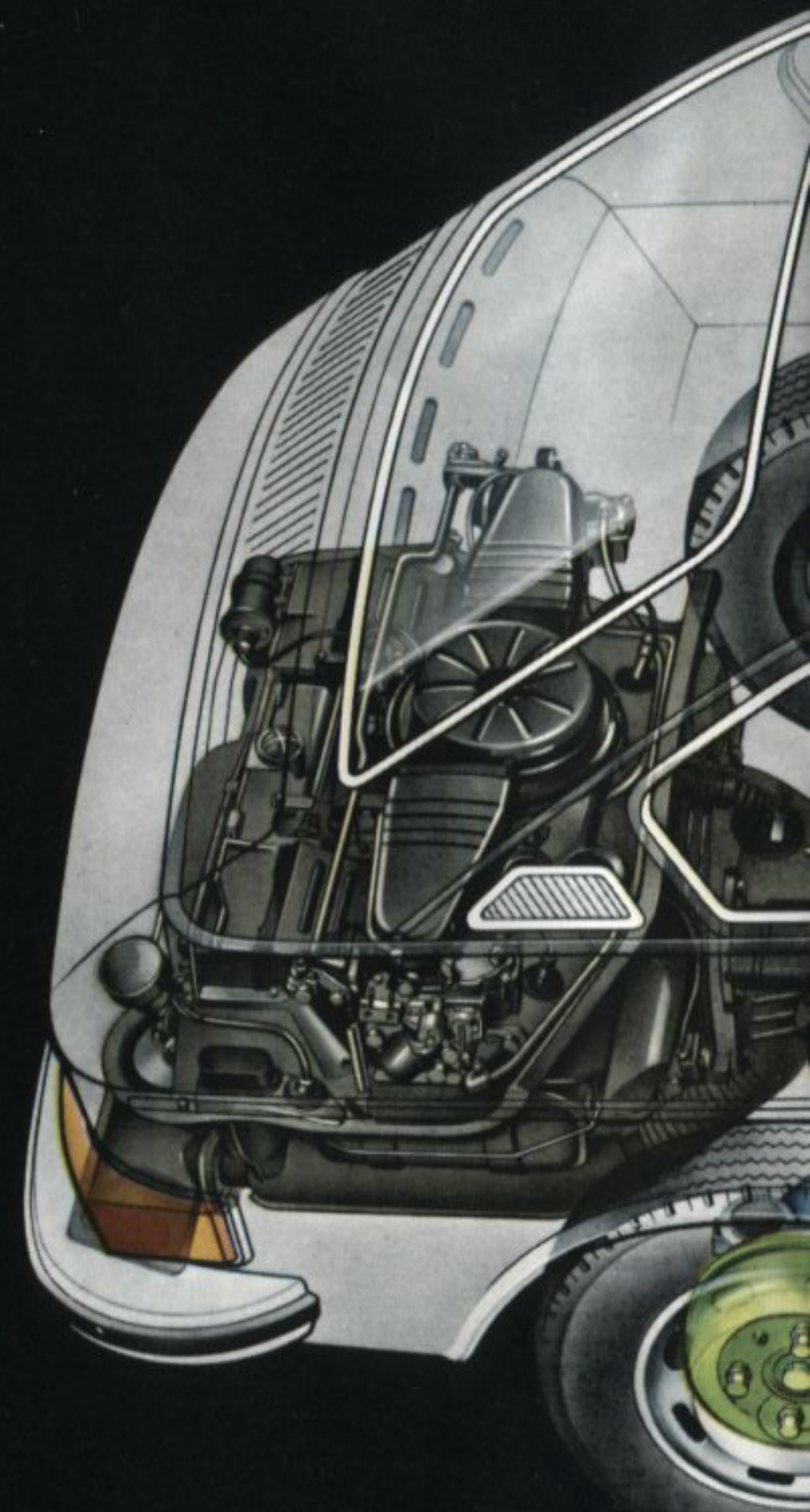
och kraftiga stötfångare med gummilister på 411 de Luxe ...

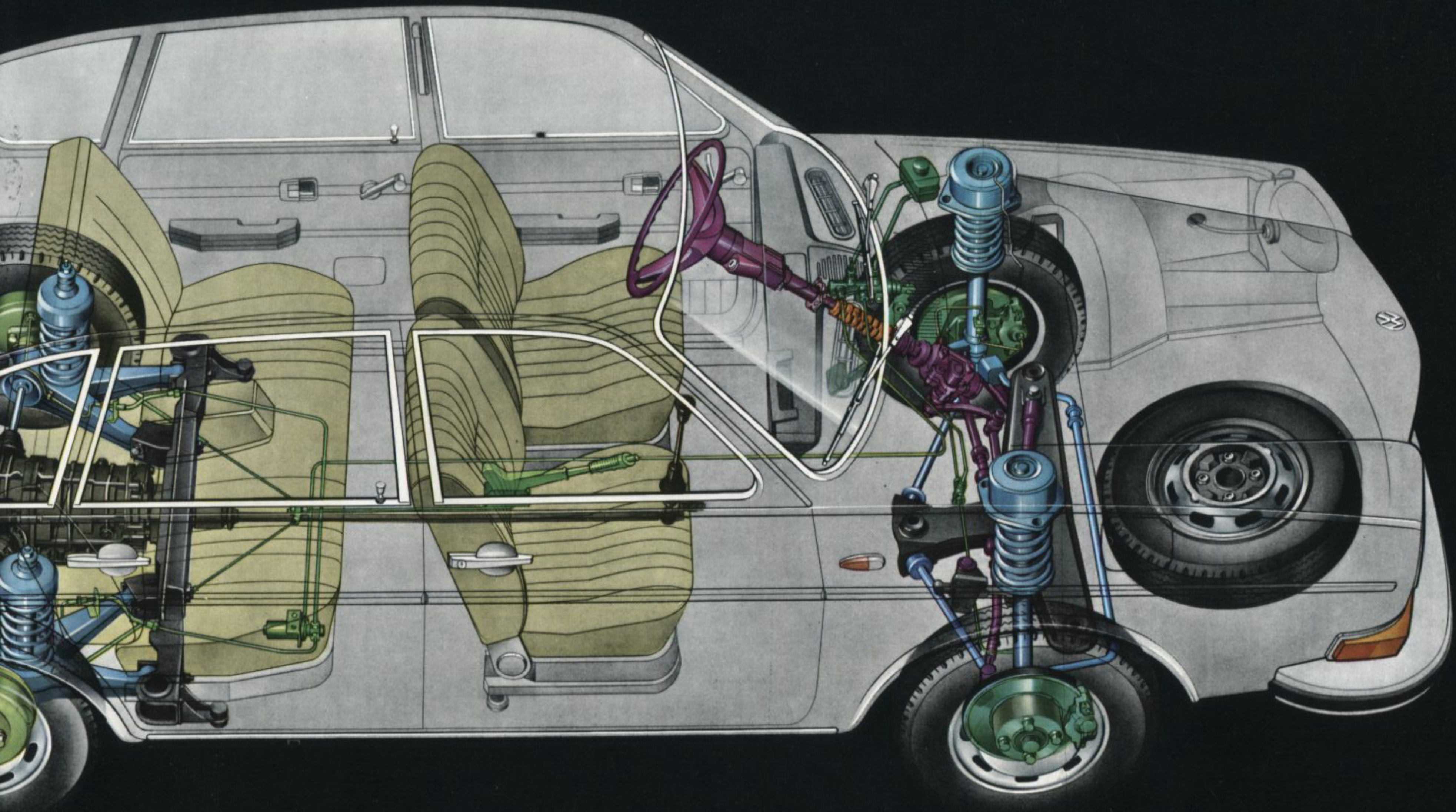
och barnsäkring på bakdörrarna ...

och en del ytterligare säkerhetsanordningar.

Nu känner Ni Er kanske osäker om Er nuvarande bil har allt detta?

Försäkra Er om det!





Har Er bil termostatreglerad värme som fungerar även när motorn inte är i gång?

411:an är den enda bil som är standardutrustad med termostatstyrt värmesystem med "inbyggd" parkeringsvärmare.

När Ni t ex under färd ställer in den temperatur Ni önskar så har Ni den temperaturen konstant under hela körningen.

Det blir varken varmare i bilen om Ni kör fortare eller kallare om Ni kör långsammare.

Är motorn frånslagen – eller om den inte blivit varm än – så får Ni trots det värme i kupén. Parkeringsvärmaren sørjer för det.

Ni kan alltså, även på vintern, alltid sätta Er i en varm och trivsam bil. Ni startar bara värmen en stund i förväg.

Varmluften fördelas snabbt och jämnt i hela kupén genom kombinationsmunstycken vid vind-

rutan, utsläpp riktbara mot sidrutorna och genom utsläpp på golvet.

För riklig tillförsel av frisk luft svarar ett reglerbart ventilationssystem med två-steps-fläkt, utsläpp vid vindrutan genom kombinationsmunstyckena och tvådelat friskluftutsläpp i instrumentbrädan – Förare och framsätesspassagerare kan rikta luftströmmen var för sig – helt efter egen önskan.

Under bakrutan finns dessutom sex luftutsläpp. Luften i kupén kan därför aldrig bli "dålig". Är det kallt och fuktigt väder så motverkas också im- och isbildning. Och bakrutan hålls klar – den är eluppvärmbar.

411:ans värmesystem byggdes för nordisk kyla. Värmesystemet klarar upp till 50° skillnad mellan ytttemperaturen och temperaturen inne i vagnen!







Har Er bil en så här bekväm inredning?



Titta t ex på instrumentpanelen.

Överskådlig, rejäl och redig. Runda, försänkta instrument väl samlade i förarens synfält. Instrumentpanelen är madrasserad både på över- och undersidan och klädd i teakmönstrad PVC-folie, tvättbar och oöm.

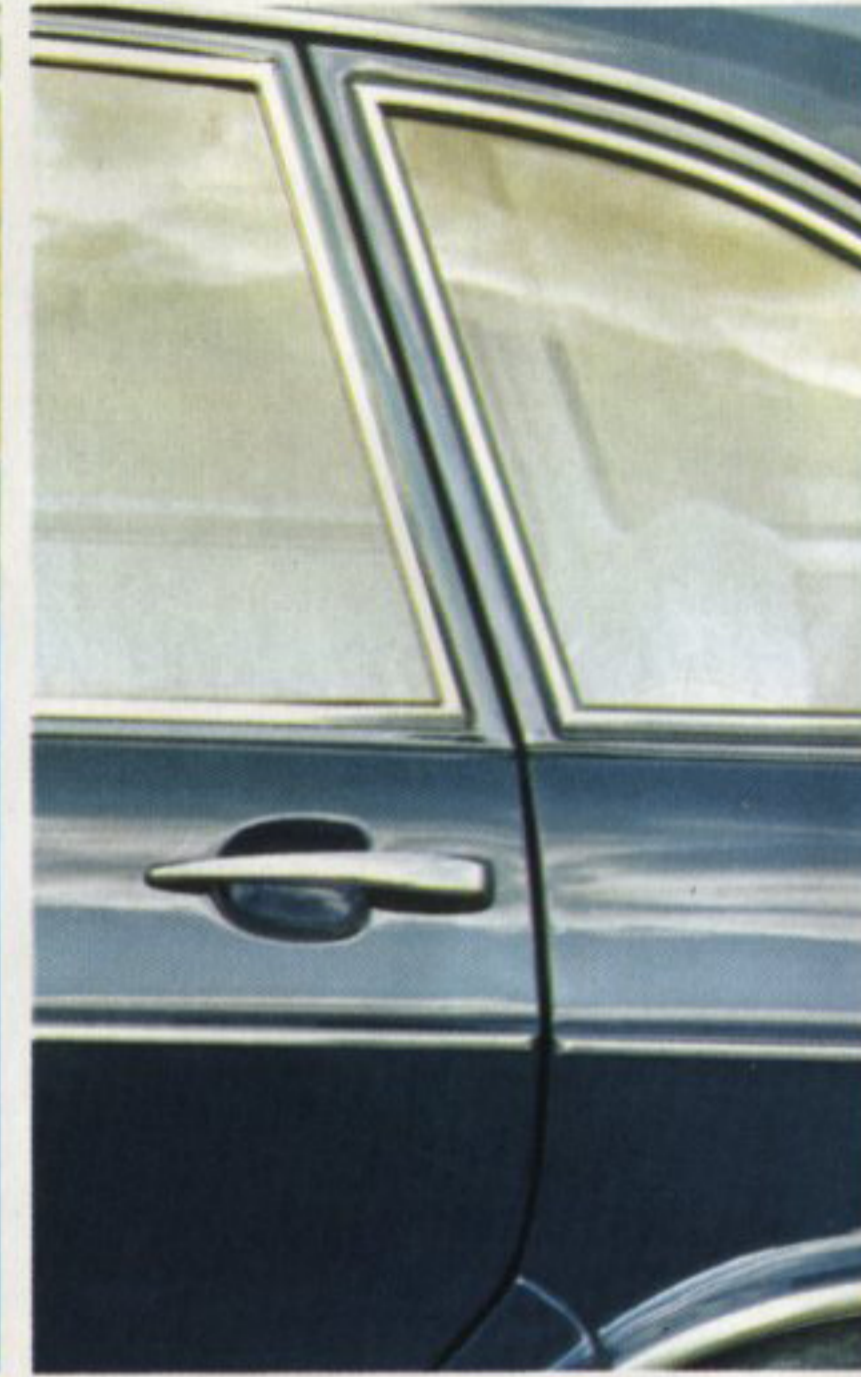
De separata framstolarna ser också sköna ut, inte sant? De har många inställningsmöjligheter. De är bl a höj- och sänkbara och i 411 de Luxe dessutom försedda med reglerbart svankstöd och där kan också ryggstödet fällas helt bakåt till liggläge.

Även småsaker har man ägnat uppmärksamhet åt. Tycker Ni inte att det är typiskt Volkswagen att lämna med en "haklapp" för bensinpåfyllningen? När Ni tankar skyddar den mot repor och lackskador från spilld bensin – och den håller dessutom reda på tankklocket åt Er. Det är ett exempel på en genomtänkt detalj.





Eller så genomtänkta och välarbetade detaljer

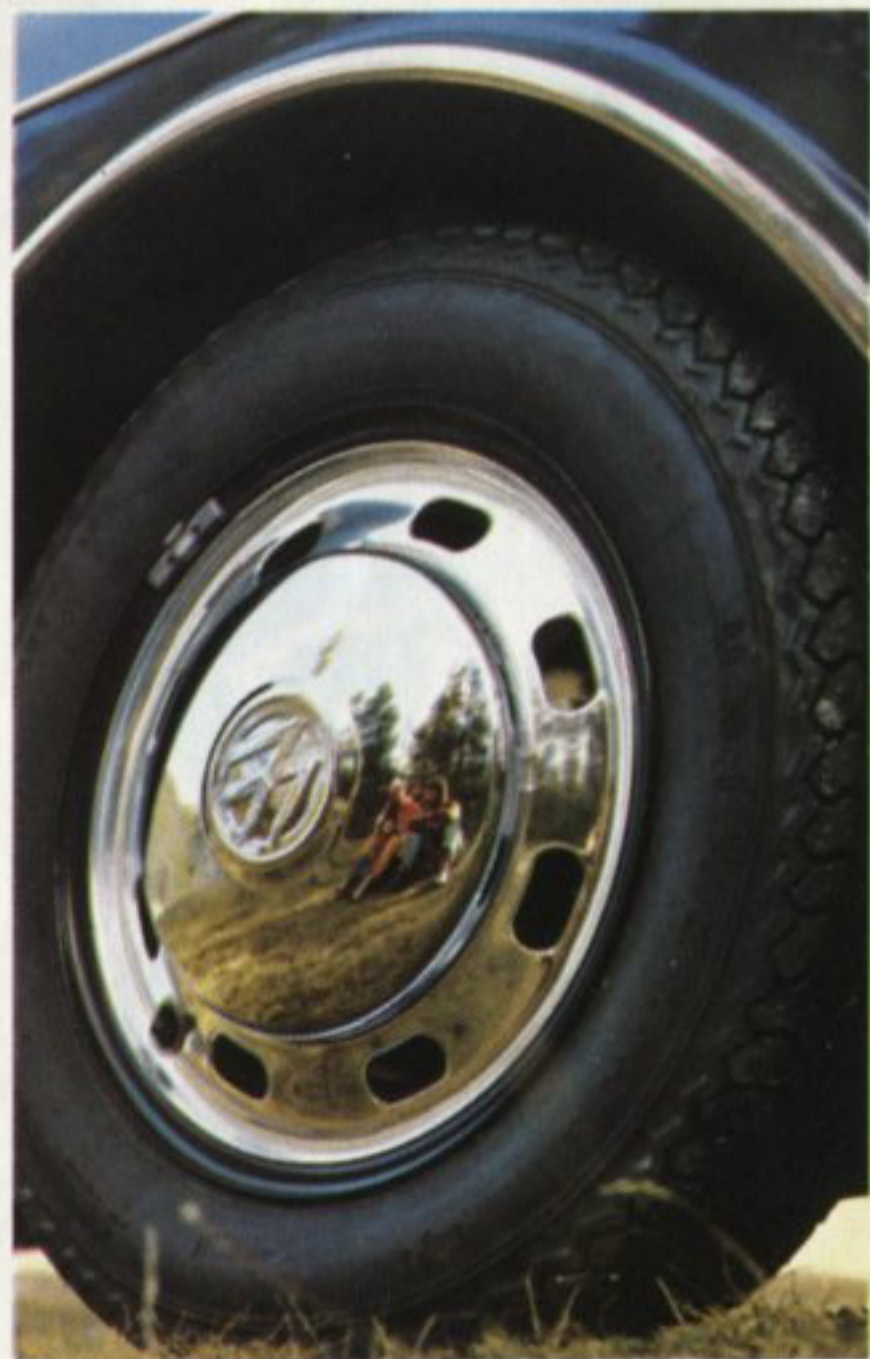


Ett annat exempel är klädseln i kupéutrymmet. Fint tapetserararbete. Även på ställen där många andra vagnar överhuvudtaget inte har någon klädsel alls, se t ex på fönsterstolparna.

Det är inte alltid man omedelbart kan se om ett arbete är välgjort. Lackens hållbarhet t ex kan man först bedöma efter några år.

Volkswagenwerk lackerar enligt elektroforesiska metoden: Karosseriet doppas i ett färgbud och laddas samtidigt elektriskt – karosseriet med positiv laddning och färgen med negativ. Därvid uppstår ett kraftfält, och lacken dras oemotståndligt mot karosseriet, även in i minsta svåråtkomliga skrymsle.

Det finns ingen annan lackeringsmetod som så tillförlitligt ger ett tätt, jämnt färgöverdrag som är motståndskraftigt mot rost och stenskott. – Och som varar.









Er bil är kanske lika stor som **411:an** utvändigt – men är den lika rymlig inuti?

För att få en uppfattning om hur stor 411:an faktiskt är måste Ni provsitta stolarna framtill och soffan där bak.

I axelhöjd är kupén 134 cm bred vid framsätet och 132 cm vid baksätet. Det finns ingen kardantunnel som stjälar utrymme för fötterna.

Även om föraren är en tvåmetersbjässe behöver den som sitter bakom honom inte vrida knäna ur led.

Dörrarna är väl tilltagna – man stiger bekvämt in och ur. 411:an finns med två eller fyra dörrar.

Bagaget är det inte heller några besvär med. Ett bagagerum framtill. Det är i 411 de Luxe helt inklätt och rymmer 400 liter. Baktill har Ni ytterligare plats för 170 liter.

I främre bagagerummet ryms många och stora kollin. Och där bak får det plats fler hattar och handväskor än Er fru någonsin kan önska.



Det finns naturligtvis vagnar med större bagagerum än 411:ans. Men då har man troligen måst spara på utrymmet någon annanstans. Kanske i kupén.





Vet Ni vad Ni vinner på att köra automatiskt – som i 411 Automatic?

En stressad bilförare är ingen bra bilförare. Ni har väl aldrig svurit åt medtrafikanter eller kommit ur vardagsrytmen i bilkön? Kanske bara någon gång ibland.

En automatlåda sliter mindre på kraftöverföring, däck – och nerver. Har Ni automatik i Er egen vagn har Ni också redan erfarit detta.

Volkswagen är inte heller pionjär på automatlådor. Om man med pionjär då inte räknar att själv skapa en automatisk växellåda som är direkt anpassad till bilens övriga komponenter. (Tidigare har man i Europa köpt en "låda" från andra tillverkare och byggt in den i den egna bilen). Volkswagenwerk

byggde både 411:an och automatlådan för att transmission och motor skulle bli exakt avstäm-
da till varann.

Resultatet blev en ryckfri automatväxling, snabb acceleration genom att "växla" med gaspedalen (kick down) och säkrare körning genom att föraren kan koncentrera sig på trafiken med bägge händerna på ratten.

Automatiken får Ni mot tillägg. Samtidigt vågar vi påstå att automatväxling är billigare än Ni tror. Automatvagnar körs mjukare än manuellt växlade bilar och kan därför hålla längre.

En mera avstressad körning kan också vara värt en hel del.



Har Er bil Europa-Garanti?

411:an har en inbyggd vagnskadeförsäkring, som gäller i fem år. Garantin gäller i hela Europa med undantag av Albanien, Bulgarien, Sovjet och Island. Men hur ofta kör Ni dit?

Vi kallar den Europa-Garanti.

Vid vagnskada ersätter Europa-Garantin samtliga reparationskostnader utöver en självrisk på 450:– plus moms.

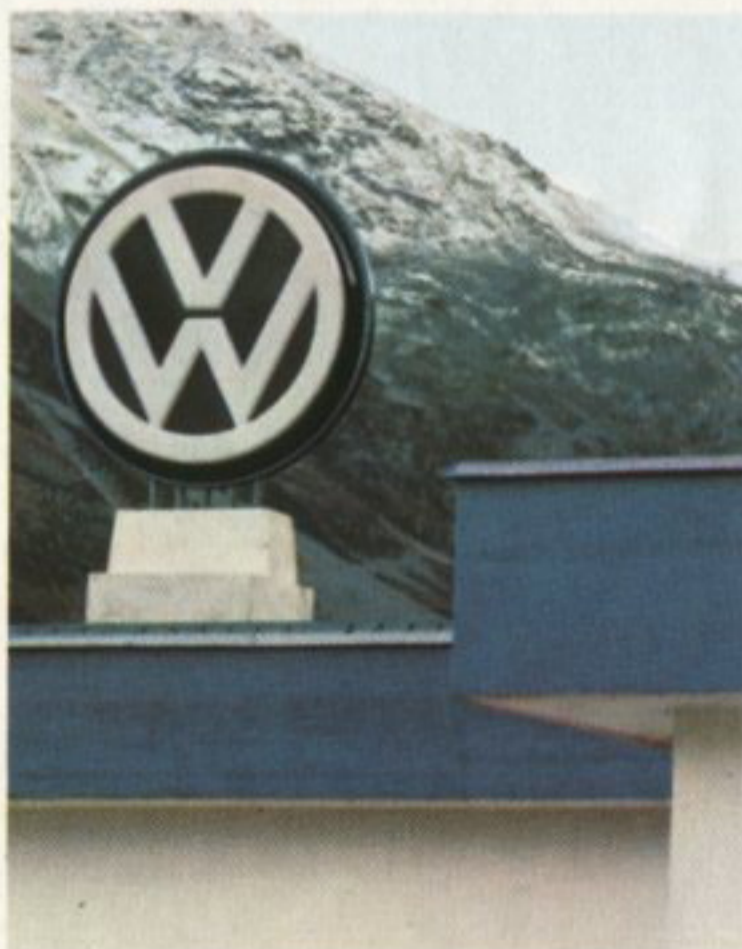
Vid totalskada ersätts vagnen med en likvärdig mot erläggande av motsvarande självrisk. Ni kan givetvis också i ett sådant läge "köpa upp" Er till en ny bil.

Garantin följer bilen om den byter ägare. Det är bra för andrahandsvärdet. Mer om Europa-Garantin får Ni veta om Ni frågar VW-säljaren. Gör det!

Finns det lika förnämlig service att få – i 136 länder – för den bil Ni har som för Volkswagen?

Volkswagenwerk har fortsatt att bygga ut sin erkänt goda service. Idag, eller rättare sagt, när detta skrivs, finns det 8 754 VW-verkstäder i världen. Därav i Europa 5 549 och bara i Sverige över 340 st.

Det innebär att Ni kan få hjälp praktiskt taget var Ni än befinner Er (om Ni nu skulle få nå-



got trassel...).

Och denna hjälp är bra. Reparationerna görs av Volkswagen-utbildade mekaniker som till sitt förfogande har specialverktyg som tillverkats enbart för Volkswagen.

Och de arbetar med Volkswagen Original reservdelar – med garanti.





VOLKSWAGEN

WOB-VK 90

VOLKSWAGEN

HAZET

HAZET



Nu har vi kommit till sista frågan!
Skulle Ni inte vilja byta till
460 när Ni byter?



Tekniska data för

MOTOR

Fyrcylindrig, fyrtakts boxermotor placerad bak. Cylinderdiameter×slaglängd: 90×66 mm. Slagvolym: 1 679 cm³. Medelkolvhastighet: 9,9 m/sek vid 4 500 varv/min. Kompressionsförhållande: 7,8:1. Effekt: 76 hk SAE vid 5 000 varv/min, 68 hk DIN vid 4 500 varv/min. Största vridmoment: 12,9 kpm SAE vid 3 300 varv/min, 12,7 kpm DIN vid 2 800 varv/min. Två fallförgasare, vardera med automatchoke. Luftfilter av oljebadstyp. Trycksmörjning och oljekylare samt fullflödesfilter. Termostatreglerad luftkylning med fläkt.

KRAFTÖVERFÖRING

Hydrauliskt manövrerad, enskivig torrlamellkoppling. Helsenkroniserad fyrväxlad växellåda med golvspak. Utväxlingsförhållanden: (1:a till 4:e växeln) 3,81/2,11/1,40/1,00. Back: 4,30. Bakaxeln: 3,727. Mot tillägg: Helautomatisk växellåda med planetväxel och hydrodynamisk momentomvandlare. Växelväljare på golvet.

CHASSI

Framaxel: Individuell hjulupphängning. Fjäderben med tvärlänkar och spiralfjädrar med inbyggda teleskopstötdämpare. Krängningshämmare. Bakaxel: Individuell hjulupphängning. Spiralfjädrar, teleskopstötdämpare. Dubbelledad bakaxel. Styrning: Styrväxel av kulmuttertyp. Hydraulisk styrningsdämpare. Rattaxel av säkerhetstyp. Bromsar: Hydrauliskt två-kretssystem med varningslampa. Skivbromsar fram och trumbromsar bak. Bromskraftbegränsare för bakhjulsbromsarna. Mekanisk handbroms som verkar på bakhjulen. Däck: Gördeldäck 155 SR 15.

KAROSS

Självbärande stålkaross med två eller fyra dörrar. Stänkskärmarna skruvade fast. Fram- och bakparti utformade som deformationszoner; kupéutrymmet som säkerhetscell. Bagagerum under den främre huven. Rymd 400 liter. Dessutom ett utrymme vid bakrutan. Rymd 170 liter. Reservhjul under golvet i främre bagagerummet. Bränsletank monterad bakom särskilt plåtskott. Påfyllning under låsbar lucka i

högra främre skärmen.

Termostatreglerad värme med parkeringsvärmare. Värmeutsläpp för vind- och sidorutor (riktbara för sidorutorna) samt för fotutrymme fram och bak. Ventilation: Friskluftsfläkt med 2 hastigheter. Utsläpp vid vindruta och instrumentpanel. Genomventilation med 6 utsläpp under bakrutan. El-uppvärmd bakruta.

ELEKTRISK UTRUSTNING

Batteri 12 V 45 A. Generatoreffekt 14 V 35 A (420 W). Breda strålkastare med asymmetriskt halvljus. Avbländningskontakt med ljustuta inbyggda i blinkersreglaget. Varningsblinkers. Varningslampa för tvåkrets bromssystem. Kontrollampor för blinkers, parkeringsljus, helljus, laddning, oljetryck och el-uppvärmda bakrutan. Elektrisk bränslemätare. Innerbelysning med dörrkontakt.

INREDNING

Tak-, dörr- och sidobeklädnad i konstläder. Klädsel i tyg eller mot tillägg i konstläder. Framstolarna individuellt inställbara i längd- och höjdled. Madrasserad instrumentpanel.

Kurvhandtag för framsätesspassageraren. Avbländbar backspegel av säkerhetstyp. Två madrasserade solskydd svängbara även i sidled. Stort handskfack med låsbar lucka. Förvaringshylla till vänster om rattaxeln. Tre askkoppar. Dörrfickor fram. Tre-punkts säkerhetsbälten fram. Fästen bak. Tryckluftsdreven vindrutespolare. Instrumentpanelen klädd i teakmönstrad PVC-folie.

MÅTT – VIKTER – PRESTANDA

Längd/bredd/höjd: 455/165/149 cm. Hjulbas 250 cm. Spårvidd fram/bak 138/134 cm. Vänddiameter: 11,4 m. Bränsletanken rymmer 50 liter. Tjänstevikt 411 L: 2-dörrars 1090 kg, 4-dörrars 1 110 kg. Max- och marschhastighet 145 km/tim. Acceleration: 0–80 km/tim 11,5 sek. Bränsleförbrukning enligt DIN 70030: 1,08 lit/mil. (Förbrukningen ökad med 10 % vid halv max. last och konstant fart = 3/4 av toppfarten på plan väg.)

**FÖR 411 DE LUXE TILLKOMMER
FÖLJANDE UTRUSTNINGSDETALJER:**
Mjuka gummilister längs stötfångarna

Positionsljus
Prydnadslister på dörr- och sidoklädsel
Liggstolar med fickor bak
Svankstöd
Make-up-spegel
Mittarmstöd bak
Textilmatta på golv och på väggar i främre fotutrymmet
Bättre klädsel i bagagerummet
Utvändig prydnadslister på sidan
Prydnadslister på takets dropplister
Prydnadslister runt skärmöppningarna
Breda instegslister
Elektrisk klocka

Volkswagenwerk tillverkar bilar för 136 olika länder. I dessa finns olika trafiklagar och föreskrifter om bilarnas utrustning. Därför kan det förekomma modeller och utrustningar i denna broschyr, som ej lagerföres eller ej går att få i Sverige. Och priser och specifikationer kan ändras efter tryckningen. Er VW-säljare lämnar Er gärna uppgift på de modeller, färger och utföranden, som levereras i Sverige.

Cirka priser för 411:an

411 2-dörrars Limousine	17.330:–
411 4-dörrars Limousine	17.945:–
411 de Luxe 2-dörrars Limousine	17.930:–
411 de Luxe 4-dörrars Limousine	18.545:–

I priset ingår nedanstående utrustning, 5-årig Europa-Garanti, accis och mervärdesskatt. I priset ingår inte registreringsavgift eller vägs katt. För södra Norrland och Gotland respektive norra Norrland tillkommer ett frakttillägg av 125:– respektive 250:–. Förutom sedvanlig normalutrustning ingår följande i priset:

Två-krets bromssystem med varningslampa, varningsblinkers, el-uppvärmd bakruta, ljustuta, dubbla backljus, madrasserad instrumentpanel, vindruta av lamellglas, termostatreglerad värmeanläggning med parkeringsvärme, tre-punkts säkerhetsbälten fram, stöldlås, dubbla yttre backspeglar, stänkskydd bak, barnlås till bakdörrarna, rostskyddsbehandling, leveranstrimning, frakt samt 15 liter bensin.

Övrig extrautrustning som t ex helautomatisk växellåda, konstläderklädsel, vita däcksidor, soltak, radio o dyl finns mot tillägg.

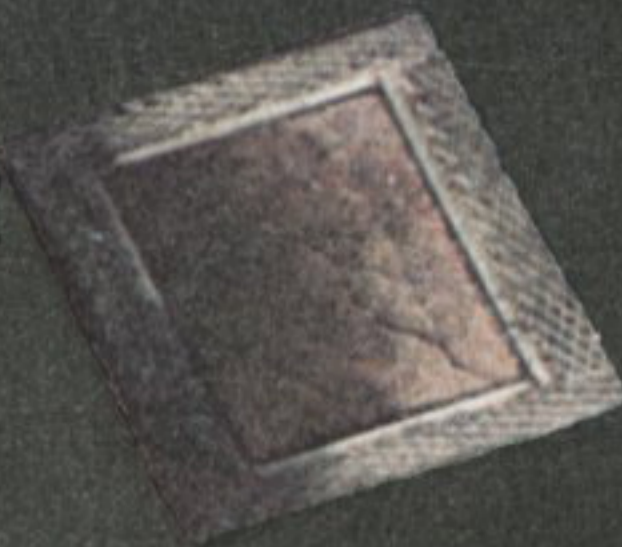
42

41a

41

Gör en provtur i **41:an**

Eller ännu bättre: gör två –
en med ett annat märke också!



SVENSKA VOLKSWAGEN AB

2336/100.000/1.69 Tryckt i Tyskland