

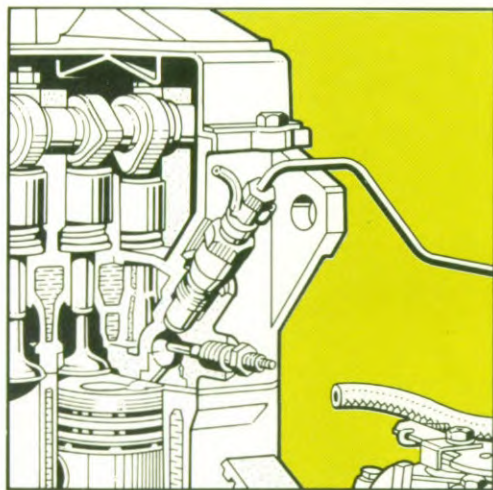
DIESELS VAN VOLKSWAGEN EN AUDI



Een diesel is een slim ding:

Bij een benzinemotor worden de cilinders in een bepaalde volgorde gevuld met een mengsel van benzine en lucht. Een uitgekiend ontstekingsstelsel maakt dat de bougies die mengsels in de juiste volgorde ontsteken.

De werking van een dieselmotor is gebaseerd op het feit dat lucht in een cilinder heter wordt, naarmate die verder wordt samengeperst. Op een gegeven moment wordt die door de hoge compressieverhouding zelfs zó heet, dat het mengsel vanzelf ontbrandt als je er dieselolie bijspuit.



Omdat een dieselmotor geen gebruik hoeft te maken van een speciaal ontstekingsmechanisme is hij veel minder storingsgevoelig. Bovendien springt hij relatief zuinig met de brandstof om.

Al goedkoper bij ca. 20.000 km. per jaar:

Vroeger bestonden er alleen grote dieselmotoren. Die waren nogal duur, verbruikten relatief veel en zaten altijd in grote auto's. In combinatie met het hogere belastingtarief betekende dat, dat een diesel pas goedkoper begon te rijden dan een benzine-auto, als je meer dan 40.000 kilometer per jaar reed.

Maar de techniek zit niet stil. Een grote diesel wordt nu al goedkoper bij 30.000 kilometer per jaar. En een Golf wordt al voordeliger vanaf ca. 20.000 kilometer. Maar dat is ook een kleine diesel. Wat vroeger een onbekend fenomeen was.

Een diesel is betrouwbaar:

De moderne auto is, mits goed onderhouden, weinig gevoelig voor pech. Maar als hij eens stil komt te staan, dan is de ontsteking niet zelden één van de boosdoeners. Problemen met de kontaktpunten zijn een bekend verschijnsel.

Die problemen zijn een diesel onbekend. Want als een ontstekingsmechanisme ontbreekt, ontbreken ook de kontaktpunten! Daarbij komt dat de van huis uit sterkere constructie van de diesel de betrouwbaarheid verhoogt!

Dieselryder wordt niet meer gediscrimineerd:

Vroeger waren er maar een paar automerken, die naast hun bestaande programma ook nog een diesel maakten.

Die diesel was dan ook nog eens afgestemd op puur zakelijk gebruik. Dus was de keus niet alleen klein, maar ook onaantrekkelijk voor particulier of gecombineerd gebruik.



Nu is dat allemaal anders. Volkswagen en Audi bieden u een brede keuze uit diesels van klein tot groot. Alle onderscheiden zich alleen onder de motorkap van de benzineversies. U hoeft geen luxe, schoonheid, en comfort meer

te ontberen. En u zit niet automatisch aan een grote auto vast. U wordt niet meer gediscrimineerd als u kostenbewust bent.

Je hoort ze niet meer aankomen:

Vroeger hoorde je op afstand al, dat je met een diesel te maken had. Je behoefde helemaal geen auto-expert te zijn, om het karakteristieke „takketakketak” onmiddellijk te herkennen.

Bij een Audi diesel moet je nu je oor bijna op de motor leggen om het verschil nog te horen. En Golf zowel Passat doen daar weinig voor onder.

Ook het aantal geproduceerde decibels is zo teruggelopen, dat er diesels zijn die zich fluisterender voortbewegen dan hun benzinebroeders- en zusjes.

U merkt alleen nog maar aan de afrekening, dat u zeer zakelijk rijdt:

We zeiden het al. De moderne diesels, en zeker die van Audi en Volks-



wagen, zijn uitermate geschikt voor particulier gebruik. De Golf, met zijn „omslagpunt” van ca. 20.000 kilometer per jaar leent zich zelfs uitstekend voor

uitsluitend particulier gebruik.

Maar hoe dan ook: u hoeft in het weekend of op vakantie niet meer te merken dat u in een zakenauto rijdt. En

ook als representativiteit zwaar telt, bent u niet meer automatisch op benzine aangewezen.

De diesel heeft pit gekregen:

Harder dan honderd rijden mag niet meer. Maar het is wel fijn als u het vermogen voorhanden hebt om het toch te kunnen doen. Er zijn nu eenmaal regelmatig situaties, waarin dat uw veiligheid zeer ten goede komt. Bij het inhalen bijvoorbeeld. Daarom is het goed om te weten, dat diesels van Volkswagen en Audi niet alleen zeer respectabele toppen hebben, maar dat ze ook nog pittig accelereren in het kritische gebied tussen de 80 en 120 kilometer per uur. Dat ligt aan hun lagere gewicht, de toegenomen toerentallen, en het beter verdeelde vermogen.

De diesel haalt snel in, en is snel weg als dat nodig is. En voor het geval u vaak in het buitenland rijdt: de topsnelheid is tevens kruissnelheid.

Het milieu is beter af met diesels:

Soms zie je nog wel eens een wat oudere diesel, die indrukwekkende rookwolken produceert. Dat maakt een vervuilende indruk. Terwijl de waarheid precies omgekeerd is.

Een diesel produceert 50% minder koolwaterstoffen, 90% minder koolmonoxyde en zo'n 60% minder stikstofoxyden dan een benzinemotor. Terwijl juist die stoffen de ergste milieuvuilers zijn.

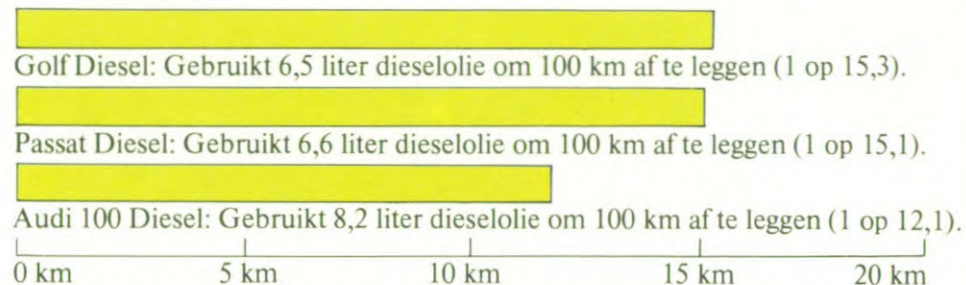
Maar dat is nog niet alles: een diesel produceert zo'n 20% meer kilometers uit dezelfde hoeveelheid brandstof. Anders gezegd: om aan hetzelfde jaarkilometrage te komen, hebt u 20% minder dieselolie nodig dan benzine. Ook dat scheelt.

Geen verrassingen in de garage:

Een diesel van Volkswagen of Audi heeft ook nog een voordeel dat niets met diesels te maken heeft. De dealerorganisatie van Volkswagen en Audi is erin geslaagd om een systeem voor onderhoud, service en reparatie te ontwikkelen, dat financiële verrassingen uitsluit.

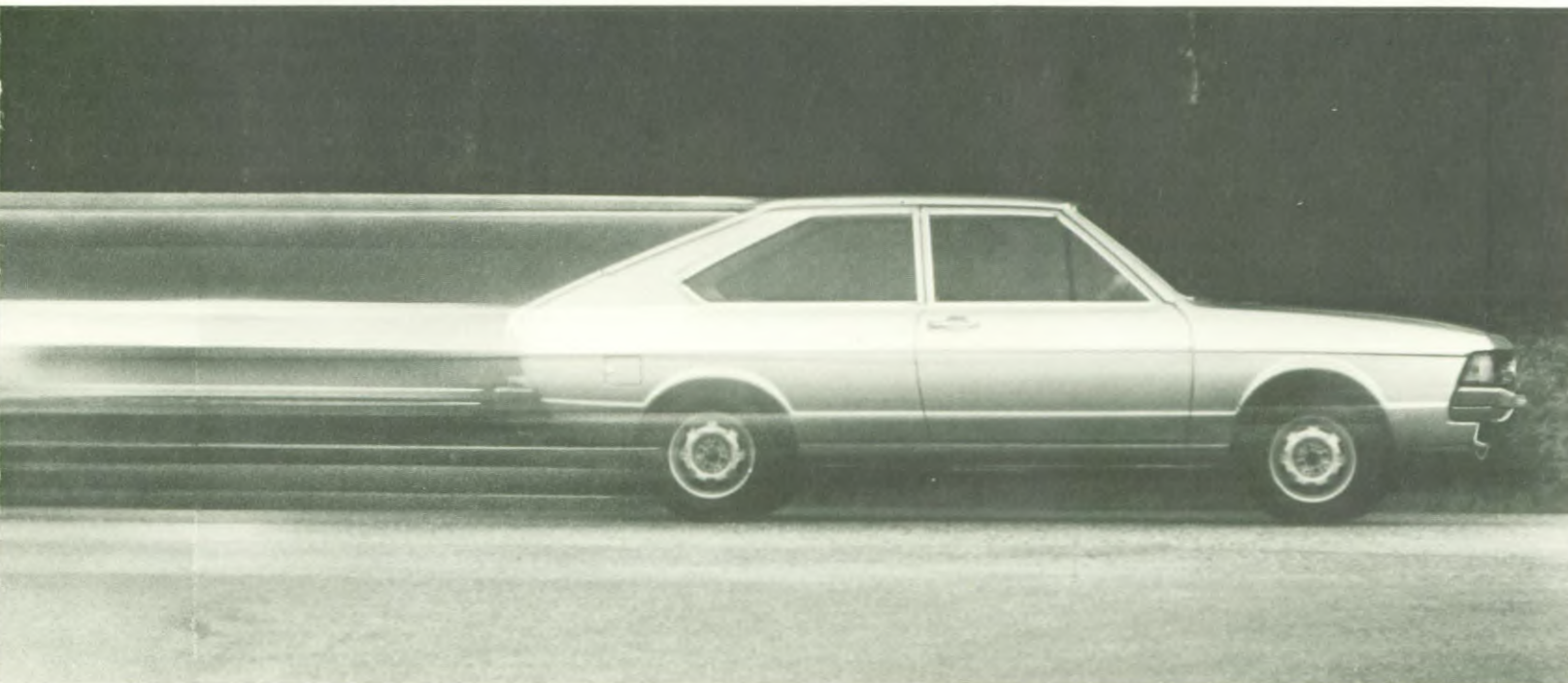
Alle mogelijke werkzaamheden zijn verdeeld in een aantal standaardpakketten. Samen met een goede (elektronische) diagnose vooraf maakt dat het mogelijk is om van te voren een kostenschatting op te geven die binnen zeer aanvaardbare grenzen nauwkeurig is. Dit noemen wij het nieuwe V.A.G. Service System.

Brandstofverbruik volgens DIN¹⁾



Met handgeschakelde versnellingsbak. Het verbruik gemeten bij halve belasting en gelijkblijvende snelheid (3/4 van de maximum snelheid, echter niet sneller dan 110 km/uur) en het gemeten verbruik verhoogd met 10% (DIN 70 030).

¹⁾ Nieuwe eenheid voor vermogen, resp. koppel, afgerond volgens DIN 1333.



Pon's Automobielhandel B.V.



Bavoortseweg 2, 3833 BM Leusden
Telefoon 033 - 4 99 44



Golf. De grote kleine diesel:

Rap op de weg. Klein genoeg om uiterst handzaam te zijn. Groot genoeg voor zaken en gezin. De belangrijkste redenen waarom de Volkswagen Golf zo populair is: zijn wegligging, zijn comfort, zijn complete uitrusting en zijn grote mate van veiligheid.

Motor en krachtoverbrenging:

Motor: Voorin geplaatste viercilinderlij motor. Cilinderinhoud: 1,5 liter (1471 cm³). Vermogen: 37 kW¹⁾ (50 DIN-pk) bij 5000 omw/min. Overbrenging: Bovenliggende nokkenas, aangedreven door getande riem. Koeling: Waterkoeling met elektrisch aangedreven thermostatisch geregelde ventilator. Elektrisch systeem: 12 Volt-installatie. Wisselstroomdynamo 35 A max. Accu 63 Ah. Aandrijving: Voorwielaandrijving via enkelvoudige droge plaatkoppeling, volledig gesynchroneerde 4-versnellingsbak, differentieel en tussenassen met dubbele homokinetische koppelingen.

Rijprestaties:

Max. snelheid 140 km/u.
Acceleratie: 0- 80 km/uur 11,5 sec.
0- 100 km/uur 18,0 sec.
Brandstofverbruik volgens DIN²⁾ 6,5 liter/100 km. (diesel). Bij gedeeltelijke belasting (onder gunstige omstandigheden op een vlakke weg) en gelijkblijvende snelheid: bij 80 km/u 4,5 liter/100 km
bij 100 km/u 5,5 liter/100 km.

Maten en gewichten:

Wielbasis: 2400 mm. Grootste lengte: 3.815 mm. Breedte: 1.610 mm. Hoogte: 1.410 mm. Draaicirkel: ca. 10,3 m. Leeggewicht: 2/4 deurs 805/830 kg. Toelaatbaar totaalgewicht: 2/4 deurs 1250/1250 kg. Nuttig laadvermogen: 2/4 deurs 445/420 kg.



Passat. De representatieve diesel:

Een uitgesproken mooie, laag-gelinde diesel met vijf deuren. Snel voor zijn soort, uiterst comfortabel. Niet ten onrechte zijn veel mensen aan hun Passat gehecht geraakt. Een diesel waarin u graag gezien zult willen worden.

Motor en krachtoverbrenging:

Motor: Voorin geplaatste viercilinderlij motor. Cilinderinhoud: 1,5 liter (1471 cm³). Vermogen: 37 kW¹⁾ (50 DIN-pk) bij 5000 omw/min. Overbrenging: Bovenliggende nokkenas, aangedreven door getande riem. Koeling: Waterkoeling met elektrisch aangedreven thermostatisch geregelde ventilator. Elektrisch systeem: 12 Volt-installatie. Wisselstroomdynamo 35 A max. Accu 63 Ah. Aandrijving: Voorwielaandrijving via enkelvoudige droge plaatkoppeling, volledig gesynchroneerde 4-versnellingsbak, differentieel en aandrijfassen met dubbele homokinetische koppelingen.

Rijprestaties:

Max. snelheid 142 km/u.
Acceleratie: 0- 80 km/uur 13,0 sec.
0- 100 km/uur 21,5 sec.
Brandstofverbruik volgens DIN²⁾ 6,6 liter/100 km (diesel). Bij gedeeltelijke belasting (onder gunstige omstandigheden op een vlakke weg) en gelijkblijvende snelheid: bij 80 km/u 4,5 liter/100 km
bij 100 km/u 5,7 liter/100 km

Maten en gewichten

Wielbasis: 2.470 mm. Grootste lengte: limousine 4290 mm. Breedte: limousine 1.615 mm. Hoogte: limousine 1.360 mm. Draaicirkel: ca. 10,3 m. Leeggewicht: 2/4 deurs 885/910 kg³⁾. Toelaatbaar totaal gewicht: 2/4 deurs 1330/1330 kg. Nuttig laadvermogen: 2/4 deurs 445/420 kg⁴⁾



De nieuwe LT 40 en LT 45 voor het echte zware werk

Volkswagen heeft nu ook voor het echte zware werk een bedrijfswagen: de LT 40 en LT 45. Een gewichtig feit. Temeer daar de nieuwe LT 40 en LT 45 even betrouwbaar, handelbaar en economisch in 't gebruik zijn als de overbekende lichtere LT's.

De nieuwe LT 40 en LT 45 zijn leverbaar als bestelwagen, pick up en chassis-cabine.

Motor en krachtoverbrenging

Motor: Voorin geplaatste zescilinder motor. Cilinderinhoud: 2.383 cm³. Vermogen: 55 kW¹⁾ (75 DIN pk) bij 4500 omw/min. Overbrenging: Bovenliggende nokkenas, aangedreven door getande riem. Koeling: Waterkoeling met elektrisch aangedreven thermostatisch geregelde ventilator. Elektrisch systeem: 12 Volt-installatie. Wisselstroomdynamo 35 A max. Accu 88 Ah. Aandrijving: Voorwielaandrijving via enkelvoudige droge plaatkoppeling, volledig gesynchroneerde 5-versnellingsbak en cardanas met kruiskoppelingen.

Maten en gewichten

Wielbasis: 2.950 mm
Grootste lengte: 5.290 mm
Breedte: 2.055 mm
Hoogte: 2.635 mm
Draaicirkel: ca. 13,1 m.
Leeggewicht: v.a. 1.987 kg
Toelaatbaar totaalgewicht: v.a. 3.500 kg.
Nuttig laadvermogen: v.a. 2.013 kg.
Laadruimte: lengte/breedte/hoogte: 3500/1815/1870 mm
Breedte tussen de wielkasten: 930 mm
Laadoppervlak: 6,35 m²
Laadruimte: 11,5 m³.



Audi 100. De prestige diesel:

De Audi 100 kwam, zag en overwon. Met zijn prestaties, zijn lijn, zijn luxe en zijn onontkoombare maar toch ingetogen prestige. Kreeg niet ten onrechte een van de meest spraakmakende dieselmotoren die er is: een extra stille soepele vijf-cilinder.

Motor en krachtoverbrenging:

Motor: Voorin geplaatste vijf-cilinderlij motor. Cilinderinhoud: 2,0 liter (1986 cm³). Vermogen: 51 kW¹⁾ (70 DIN-pk) bij 4800 omw/min. Overbrenging: Bovenliggende nokkenas, aangedreven door getande riem. Koeling: Waterkoeling met elektrisch aangedreven, thermostatisch geregelde ventilator. Elektrisch systeem: 12 Volt-installatie. Wisselstroomdynamo 55 A max. Accu 88 Ah. Aandrijving: Voorwielaandrijving via enkelvoudige droge plaatkoppeling volledig gesynchroneerde 4-versnellingsbak, differentieel en aandrijfassen met dubbele homokinetische koppelingen.

Rijprestatie:

Max. snelheid 150 km/u.
Acceleratie: 0- 80 km/uur 11,2 sec.
0- 100 km/uur 17,5 sec.
Brandstofverbruik volgens DIN²⁾ 8,2 liter/100 km. (diesel). Bij gedeeltelijke belasting (onder gunstige omstandigheden op een vlakke weg) en gelijkblijvende snelheid: bij 80 km/u 5,7 liter/100 km.
bij 100 km/u 6,8 liter/100 km.

Maten en gewichten:

Wielbasis: 2.677 mm. Grootste lengte: 4.680 mm. Breedte: 4.700 mm. (GL-modellen). Hoogte: 1.390 mm. Draaicirkel: ca. 11,3 m. Leeggewicht: 1210 kg. Toelaatbaar totaalgewicht: 1670 kg. Nuttig laadvermogen: 460 kg.

¹⁾ Nieuwe eenheid voor resp. vermogen en koppel. Afronding en omrekening volgens DIN 1333. ²⁾ Bij halve belasting en gelijkblijvende snelheid (3/4 van de topsnelheid echter niet harder dan 110 km/u) plus 10% (DIN 70030).

³⁾ Uitvoering met grote achterdeur: plus 20 kg. ⁴⁾ Uitvoering met grote achterdeur: minus 20 kg.