

auto retro



VW COX 1949/1967
Sacrée légende ! p. 18



CITROËN DS
La voiture
du siècle p. 34



DICK RIVERS
Rock n'
Cadillac
p. 16



ALFA ROMEO 1750

Le meilleur coupé Bertone ? p. 82



JAGUAR XK
Le vrai prix p. 90

ISSN 0247-1469

L 8839-229-25,00 F



BEF 175 / CHF 7 / GBP 3,20 / CAD 7,75 / TTS PTAS

ESSAI/GUIDE D'ACHAT

LA FUREUR DE VIVRE



VOLKSWAGEN COCCINE

Après 60 ans de bons et loyaux services, la Cox n'est toujours pas décidée à prendre sa retraite. Vous avez dit "archaïque" ? Que nenni ! Même les premiers modèles commercialisés à la reprise de l'après-guerre, devenus aujourd'hui d'authentiques collectors, n'en sont pas moins de véritables voitures à vivre. Au quotidien...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



LE COACH (1949/1967)



Pour deviner l'âge (qu'elle ne fait pas !) de notre mamie, voici quelques indices : pare-chocs nervuré et petites grilles d'ailes rondes. Vous ne trouvez pas ? Jetez donc un œil sur son immatriculation !

les flèches de direction s'allument (klonk !) à l'aide du petit basculeur en forme de gâteau en haut du tableau. La sellerie de drap rayé dans les teintes moka habille douillettement sièges, banquette et contre-portes, en harmonie avec la moquette bouclée rase et les tapis caoutchouc couleur noisette. Une finition décidément très poussée, à savourer blotti à l'arrière sur le sofa garni de ses deux mignons traversins, sous la douce lumière du plafonnier fixé sur le ciel de toit en coton gratté, juste entre les deux lucarnes. Une vraie petite bonbonnière où seule la place pour les jambes est comptée... Mais derrière le volant, on retrouve ses aises et le typique pédalier qui a perduré jusqu'aux Porsche contemporaines, agrémenté d'une roulette en guise d'accélérateur.

Rythme de Beetle

Un quart de tour de la minuscule clé de contact et un doigt sur le bouton-poussoir du démarreur pour entendre le battement rythmé du "katrapla". Un air connu, en tête de tous les hit-parades avec plus de 25 millions de ventes, et qui accélère à peine son tempo avec un sifflement de turbine lorsque je démarre sur le très court premier rapport. Vite, à moi la seconde et à moi un double pédalage appliqué car les deux premières vitesses ne sont pas (encore) synchronisées. Bruyante et peu brillante et, en attendant 1961 et une boîte moderne totalement synchronisée et silencieuse, il faudra du doigté et de la patience pour manipuler le fin levier surmonté d'une boule ivoire creusée en son centre. Avec la 3^e, notre Beetle trouve son rythme. C'est presque un rapport à tout faire qui reprend dès 20 km/h et pousse Mamie Cox, non pas dans les orties, mais vers le sommet de ce col en sifflant allègrement de la turbine. Pas étonnant que les Suisses se soient largement pourvus en VW dès le début des années 50 : son aptitude en côte et son refroidissement par air en ont fait une championne du côté du Saint-Gothard. D'autant qu'en hiver, sa mécanique tout à l'arrière combinée aux grandes roues chaussées de pneus étroits constituent la meilleure recette pour grimper dans la neige.

Sac tyrolien

La quatrième reste un rapport d'autobahn permettant de maintenir indéfiniment un 100 km/h en pointe et de croisière comme le stipule la notice d'usine, à condition qu'il ne souffle pas un vent de force 4 de travers. Toutefois, au moindre faux plat, les chevaux s'écroulent dans la ligne droite des tribunes ! Et revoilà la 3^e, car le petit 1 131 cm³ n'a que 25 canassons qui n'aiment pas, mais alors pas du tout, les hauts régimes. Une Cox se conduit sur le couple, sans forcer. L'efficace insonorisation garantit un certain confort et, assis bien droit sur des coussins rebondis qui amortissent la relati-

Qu'est-ce qui peut ressembler le plus à une Cox qu'une autre Cox ? Pourtant, jamais copiée et tellement différente de tous ces objets roulants de plus en plus difficiles à identifier, la petite bête n'a jamais cessé sa mutation. Depuis les premiers modèles de présérie de 1938 jusqu'aux productions actuelles made in Brazil, que d'évolutions, que de changements constatés ! Surtout en remontant le temps à bord de notre "split window" (lunette arrière en deux parties) presque cinquantenaire...

Perché sur ses roues de 16 pouces chaussées d'étroits flancs blancs, le scarabée fait le dos rond. Un vrai masque de Belphégor, cet arrière, avec son binocle et l'appendice nasal du feu de stop central entouré des deux pustules rougeoyantes des lanternes de position. Les fines arabesques tracées sur les capots avant et arrière allègent cette coquille rondouillarde, et les chromes des enjoliveurs de roues, des fins pare-chocs nervurés et des baguettes latérales atténuent l'austérité de notre caisse d'un marron foncé profond. Finalement très classe, cette "voiture du peuple".

D'accord, c'est un modèle Deluxe doté — et là, ce n'est pas du luxe ! — du freinage hydraulique, mais sa qualité de construction et sa robustesse sont évidentes, surtout face à la concurrence de l'époque. De chaque côté du coffre frappé du blason de Wolfsburg, les yeux des phares inclinés invitent malicieusement à enjamber l'inutile marchepied trognon, hérité des années trente, pour s'installer à bord.

P'tit déj'...

Chocolat pour le tableau de bord, café crème pour le volant plat à deux branches cannelées, le poste de conduite fait dans la pâtisserie viennoise. Miam ! Sur les deux platines centrales couleur beurre frais, encadrées par les vide-poches, sont présentés le compteur de vitesse dont l'aiguille tourne à l'inverse de l'habitude, entouré de quatre minuscules voyants de contrôle, et une colossale montre — un vrai réveille-matin à remontoir mécanique — qui doit sonner l'heure du petit déjeuner. De délicates petites manettes couleur vanille actionnent les lumières et les essuie-glaces, alors que

ve sécheresse de la suspension, on ne perd pas de vue que, derrière, le sac tyrolien a envie de passer devant au premier virage : sitôt en appui, la roue extérieure a tendance à béquiller. Coups de volants interdits ! La qualité des pneus a une très grande importance et des enveloppes à carcasse radiale plus larges changent le comportement plutôt pointu en monte d'époque. Avec une conduite fine, du bout des doigts, la VW se glisse de courbes en virages, aidée par son empattement et sa bonne motricité, mais, à bonne cadence, on se sent sur le fil du rasoir... La direction, douce et légère, et les freins font, quant à eux, honnêtement leur travail.

Provoc'

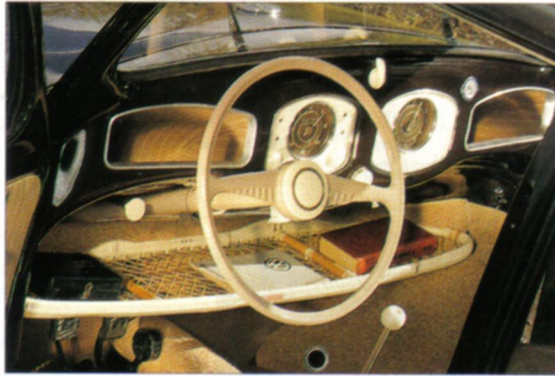
Allez, un petit arrêt à la pompe, histoire de vérifier la réputation de gourmandise que les jaloux lui ont taillée. Le coffre avant baille pour donner accès au réservoir qui laisse bien peu de place aux bagages, beaucoup mieux abrités dans le "puits" au dos de la banquette arrière. De jauge, point. Mais une réglette d'une fiabilité imparable trempée directement dans l'orifice de remplissage indique, par sa double graduation en litres et en kilomètres, l'autonomie restante. Quelques hoquets en cours de route ? Il suffit, comme sur n'importe quelle bécane, de tourner le robinet placé sous le tableau de bord pour passer sur la réserve avec encore cinq bons litres sous le pied ! Elle est pas belle, la vie en Cox ? Pourtant, à l'époque, on l'a dénigrée cette pauvre VW, qui avait surtout "l'impardonnable" défaut d'être allemande. Il faut dire qu'au lendemain de la guerre, rouler en France en "Folksfagun" (à prononcer avec l'accent) tenait de la provocation pure et simple. Sans compter qu'elle valait plus cher qu'une brave 203 "bien de chez nous" ! Mais tous droits de douane déduits et replacée au niveau de sa concurrente naturelle, la 4 CV

Si la vitesse de pointe de la Cox est aussi sa vitesse de croisière, gare au comportement routier par vent latéral ou en courbe !

La jolie lunette arrière en deux parties, d'un style très avant-guerre, offre en revanche une visibilité plutôt réduite.

"Nationale", elle n'avait pas à rougir, loin s'en faut, tant sur le plan de l'agrément que des prestations routières. Quant à la finition et à la longévité, la Régie aurait été sans doute bien inspirée de voir du côté de Wolfsburg ! ●

Nos vifs remerciements à Jean-Pierre Brassens et à son épouse pour leur accueil tant chaleureux que passionné et pour le prêt de leur très belle "split" exposée au dernier Mondial de l'Automobile à Paris.



La planche de bord de la Cox Deluxe porte bien son nom : harmonie et belle finition sont bien au programme.



Le blason "Wolfsburg" de capot apporte une touche de luxe supplémentaire au modèle.





Le quatre cylindres à plat n'est pas un foudre de guerre mais offre couple et robustesse. On ne peut pas tout avoir...



Luxe suprême, les passagers arrière disposent de coussins latéraux dignes de ceux d'une anglaise. Qui a dit que les allemandes étaient austères ?

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

VW 1200 DELUXE (1951)

Moteur 4 cyl. à plat opposés à l'arrière, 1 131 cm³ (75x64 mm), 24 ch à 3 000 tr/m, 6,8 mkg à 2 000 tr/m, taux de compression 5,8 à 1, soupapes en tête, arbre à cames central, vilebrequin 4 paliers, carburateur inversé Solex 26 VFI, refroidissement par air, turbine entraînée par la dynamo et le thermostat, électricité 6 volts - **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque sec, boîte 4 rapports à 1^e et 2^e non synchro. - **Freins** hydrauliques, tambours AV/AR - **Suspension** AV à roues indép., bras tirés et barres de torsion transversales, amort. télesc. ; AR à roues indép., demi-arbres de transmission oscillants, barres de torsion transversales, amort. à levier - **Direction** à vis sans fin - **Structure/carrosserie** plate-forme à poutre centrale, moteur en porte-à-faux AR, carrosserie acier boulonnée, coach 2 portes, 4 places - **Dimensions** long. 4,05 m, larg. 1,54 m, haut. 1,55 m, empat. 2,40 m, voies AV/AR 1,29/1,25 m - **Poids** 730 kg - **Pneus** 5.00x16 - **Consommation** 7,5 l/100 km - **Vitesse maxi** 100 km/h - **Cote (+)** 65 000 F.



CE QUI A CHANGÉ DE 1949 À

Attention, nous n'indiquons ici que les principales modifications, l'évolution au détail près réclamant un ouvrage entier. De même, nous démarrons en 1949, date à laquelle seule la Deluxe (ou Export) est importée chez nous, les rares modèles d'avant étant introuvables sous nos latitudes. Idem pour les Standard.

FACE AVANT : long capot et ailes avec phares inclinés ; pare-chocs chromés avec nervure et butoirs (Deluxe) ou peints (Standard), puis lisses (1952) ; 2 grilles rondes peintes sur ailes (la droite factice, la gauche pour l'avertisseur) sur Deluxe, puis alu (1950) et

ovales (1952) ; jonc chromé au centre du capot (Deluxe) avec écusson Wolfsburg (Deluxe, 1951) puis sans (août 1962) ; trappes de ventilation sur les flancs (1951-1952) ; pare-brise agrandi deux fois (1958, août 1964) ; clignotants d'ailes étroits (dès 1955 aux USA), larges (août 1964).

FACE ARRIÈRE : lunette en 2 parties puis ovale (mars 1953), rectangulaire (1958), agrandie (août 1964) ; moulure "W" de capot puis disparition (1958), capot plus plat (1500, août 1966) ; petits feux et stop central puis en forme de cœur à stop incorporés (1952),

clignotants incorporés aux feux (modèle 1956), feux plus gros (août 1961) ; 50 au lieu de 42 fentes d'aération sous lunette (1958) ; échappement une sortie puis deux (août 1955).

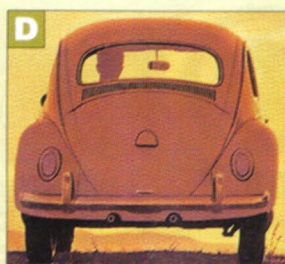
PORTIÈRES : découpe de la vitre pour aération (1950-1952), déflecteurs (1952), vitrage agrandi et déflecteurs inclinés vers l'AR (août 1964) ; flèches de direction dans montants de portes (jusqu'à 1958 sur Deluxe et 1961 sur Standard).

TOIT : "bâché" (découvrable) puis toit ouvrant classique (août 1963).



Ci-contre, jusqu'à 1967, la Cox reçoit des phares inclinés. Ici, un modèle à gros clignotants.

A défaut de déflecteurs, une découpe est pratiquée dans les vitres avant de 1950 à 1952.



A : "split window" avec une seule sortie d'échappement ; B : lunette ovale et feux en "cœur" ; C : moulure de coffre en "W" et 50 fentes d'aération ; D : lunette rectangulaire, absence de moulure de coffre et gros feux.

?

SUPER !

- ▲ Monument historique
- ▲ Simplicité de conception
- ▲ Utilisable au quotidien
- ▲ Fiabilité
- ▲ Pièces et fournisseurs nombreux

QUOIQUE...

- ▼ Tenue de route délicate
- ▼ Modèles anciens rares
- ▼ Nombreux modèles modifiés
- ▼ Performances

Comme tous les grands mythes automobiles, la Cox n'a jamais été imitée sur le plan du style : sa forme est beaucoup trop caractéristique pour cela !



INCOXIQUÉ !

A 18 ans, permis en poche, le fils de Jean-Pierre Brassens veut absolument une Coccinelle 1303. Après achat, le fiston passe ainsi deux ans pour la restaurer dans les règles de l'art avec l'aide de Papa qui, du coup, s'incroxique et dénêche une "split" de 1953, à ses yeux pleine de défauts... Et c'est parti pour la quête du Graal, la Cox parfaite. A force de chercher et de se documenter, Jean-Pierre devient l'un des spécialistes reconnus de la "split" en France et fonde le Vintage VW Club de France avec quelques amis ! Après un modèle 1952 qu'il juge encore très imparfait, il concentre son énergie sur cette Deluxe 1951 vendue neuve en Belgique par

le garage d'Ieteren à Liège. Retrouvée démontée, elle possède son moteur d'origine avec son rare filtre à air Cyclone. Pour sa restauration, elle reçoit une sellerie "haute couture" signée Georges Bayle et réalisée avec un tissu trouvé en Allemagne, ainsi qu'une moquette rase du Britannique Dylan Cheasley. Quant à la carrosserie, elle reçoit après finitions une peinture que Thierry Giat — lequel s'occupe par ailleurs des Ferrari de la collection du Mas du Clos — garantit pas moins de... 25 ans ! Le temps pour Jean-Pierre de voir venir et terminer son coupé Karmann-Ghia et son autre "split"... Incoxiqué, on vous dit !

1967

VOLANT : 3 branches noir (Standard) ou blanc (Deluxe) puis 2 branches ivoire (1950, Deluxe), redessiné (modèle 1956), tulipé avec cerco-avertisseur (1960), sans cerco (1965), retour du cerco (1966).

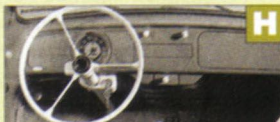
PLANCHE DE BORD : compteur et montre (Deluxe) au centre puis derrière le volant, grille de haut-parleur centrale, cendrier basculant et vide-poches à couvercle (1952), grilles autour du compteur, emplacement de la radio au centre et cendrier-tiroir au-dessous (1958).

COMMANDES : roulette d'accélérateur puis palette (1958) ; commande de flèches de direction en haut et

au centre du tableau puis commodo à gauche sur colonne de direction (après 1952) ; inverseur codes-phares au pied puis commodo combiné aux clignotants sur colonne de direction (1966) ; démarreur par bouton-poussoir (jusqu'à 1954) puis avec clé de contact ; commande de chauffage par tirette derrière le frein à main (jusqu'à 1952) puis molette au même emplacement, et enfin double tirettes (1967) ; robinet d'essence avec réserve sous tableau de bord (1949-1961) puis jauge au tableau de série sur Deluxe (1962).

ROUES : 5 boulons 16 pouces puis 15 (1952), 4 boulons (1500, août 1965).

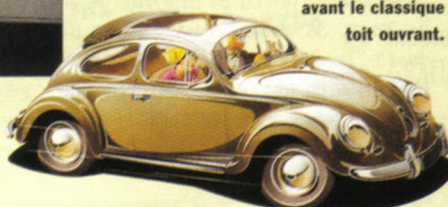
- E : compteur central ;
- F : derrière le volant ;
- G : entouré de grilles et volant cerco ;
- H : volant "standard" ;
- I : volant 2 branches avec avertisseur.



La fameuse roulette d'accélérateur (jusqu'à 1958).



La version découvrable avant le classique toit ouvrant.



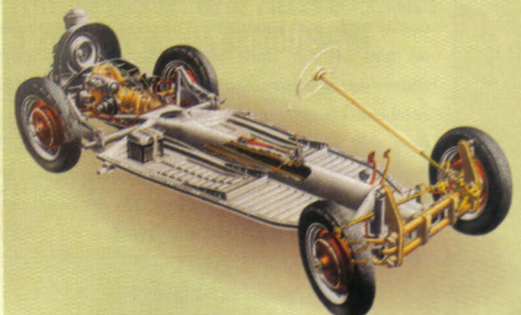
EVOLUTION MÉCANIQUE

- **Moteur** : 1 131 cm³ (75x64 mm), 24 ch à 3 000 tr/mn, 6,8 mkg à 2 000 tr/mn (1948 à 1954) ; 1 192 cm³ (77x64 mm), 30 ch à 3 400 tr/mn, 7,7 mkg à 2 000 tr/mn (janvier 1954 à fin 1960), idem mais carbu Solex 31 PICT et non 26 VFI, 34 ch à 3 600 tr/mn, 8,4 mkg à 2 000 tr/mn et rap. vol. 7,0 à 1 (Deluxe, janvier 1961, puis 1965) ; 1 285 cm³ (77x69 mm), 40 ch à 4 000 tr/mn, 8,9 mkg à 2 000 tr/mn, circuit 12 V (1300, sept. 1965) ; 1 493 cm³ (83x69 mm), 44 ch à 4 000 tr/mn, 10,2 mkg à 2 000 tr/mn (1500, août 1966).

● **Boîte** : 4 rapports non synchro. (jusqu'à 1952), puis 3 rapports supérieurs synchro. ; nouvelle ent. synchro. (Deluxe, 1961 puis 1965).

● **Freins** : à câbles puis hydrauliques sur Deluxe (1950) et Standard (avril 1962), double circuit (1966), disques AV (1500, août 1966).

● **Divers** : amortisseurs télesc. (1951), barre anti-roulis et amort. de direction (1960), nouveau train avant à rotules (août 1965).



LES DÉTAILS QUI TUENT

● Tirez la langue !

La trousse à outils VW prenant place au centre de la roue de secours est l'accessoire indispensable pour briller lors d'un meeting, même si la fiabilité de la Cox n'est plus à démontrer.

● Suivez la flèche

A l'instar de bien des autos des années 50, la Cox est équipée dès l'origine de flèches lumineuses directionnelles. Pas besoin de répéteur, il suffit d'écouter le "klonk" de la flèche qui se dresse...

● Respectez la règle

Pas de jauge au tableau, mais un instrument indé-réglable : une réglette métallique graduée trempée dans le réservoir indique avec précision la quantité de carburant restant et le kilométrage correspondant. Comptez ainsi 570 km avec les 44 litres.

● A la trappe !

De l'air pour les pieds ? Pas de problème, entrouvrez les deux volets d'aération placés devant les portières et respirez un grand coup !

● Stop à 10 mètres

Au début des années 50, les feux stop ne sont pas exigés par le Code. Sur les VW d'avant octobre 1952, au freinage, seul s'allume le feu central orangé placé sur l'éclairage de plaque. Surprise, derrière !

● Bretzel

Comme son nom l'indique, le détail qui tue sur le modèle "split window", c'est avant tout sa lunette arrière séparée en deux parties.



Les peu visibles
flèches de clignotants.
Klonk !



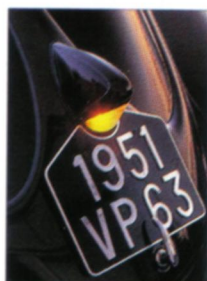
«Paniquez pas,
j'ai tout le matos
dans la Cox !»



Ci-contre,
la trappe de ventilation
d'ailes avant.



La jauge qui ne tombe
jamais en panne...



La "split",
vue de l'intérieur.

Ci-contre, le seul
et unique feu stop.
Comment ça, "petit" ?



Suite page 26 ▶

ACHETER UNE COX D'AVANT 1968

COMBIEN ?

Une base de restauration peut se toucher pour 10 000 F (modèle 1965/1967), 15 000 F (1958/1964), plus de 20 000 F ("ovale"), voire au minimum 25 000 F ("split"), ces dernières étant bien sûr plus difficiles à dénicher...

Si une "ovale" ou une "split" irréprochable peuvent respectivement grimper jusqu'à 60 000 et 80 000 F (à ce tarif tous les numéros de châssis et de moteur doivent correspondre, et certains accessoires rares ou options d'époque justifient ce prix), comptez environ 30 000 F pour un modèle 1965/1967 "propre sur lui".

PIÈCES DÉTACHÉES

● Disponibilité

Concernant les modèles 1965/1967, tout ou presque peut se retrouver tant en mécanique que carrosserie, aussi bien en occasion qu'en neuf, parfois même chez votre concessionnaire VW local ! Privilégiez les fabrications allemandes, certes plus onéreuses, mais d'une qualité nettement supérieure à ce que l'on peut trouver un peu partout dans le monde. Pour les plus anciennes, la bourse est la vie : il faut courir les rassemblements de clubs ou les bourses réputées. Les deux plus importantes se tiennent en Allemagne, à Mannheim en octobre et à Lüdwigshaffen en avril où on trouve de tout. Cependant, la Belgique est aussi une bonne mine de pièces anciennes d'origine.

● Prix des pièces (pour mod. 1965/67)

Capot AV 1 509,35 F - Capot moteur 766 F - Aile AV 449,27 F - Jupe AR 365,40 F - Porte 1 336,14 F (occ. 700 F) - Longeron 620 F - Pare-brise 665,07 F - Déflecteur 417,80 F (occ.) - Pare-chocs AV 818,55 F (made in Brazil 233,41 F) - Phare 423,75 F à 1 080,20 F pièce - Feu 242,57 F - Moteur E/S 7 091,25 F - Kit chemises-pistons 1 193,30 F - Segments 250,16 F - Pochette joints moteur 82,79 F (VW 535 F) - Culasse sans plomb 1 124,90 F pièce (VW 1 998 F) - Embrayage 763,03 F (VW 1 822 F) - Boîte E/S 3 818,62 F - Maître-cylindre 292,75 F (VW 1 226 F) - Cylindre de roue de 66 à 336 F, moyenne 142,85 F - Silencieux échap. 397,80 F (VW 1 047 F) - Echangeurs 658,38 F pièce (VW 1 553 F) - Amortisseur de direction 155,36 F (VW 515 F).

Moyenne de prix TTC aimablement communiqués par les spécialistes Auto Passion (tél. 04 74 87 05 41), Big Boys Toys (tél. 02 35 09 99 99), Bug Art (tél. 03 88 54 51 84), Car Concept (tél. 03 80 36 07 00), Dream Machine (tél. 01 34 61 27 27), Feller Service (tél. 01 30 38 46 48), Flat Motors (tél. 04 75 58 88 13), Garage VW Rose (tél. 01 64 69 59 00), Highway (tél. 05 46 42 05 50), Mecatechnic (tél. 03 20 26 26 33), New Team (tél. 01 64 05 20 00), Hoffmann Speedster (tél. 0049/2162/932616) et Volksdiffusion (tél. 03 27 25 34 43)

CHECK-LIST

● **Identification** : vérifiez impérativement l'authenticité du modèle. Au cours de leur longue vie, les VW ont pu changer d'identité : beaucoup de VW ont été "vieillies" artificiellement en remplaçant ailes, phares et capots par des pièces plus anciennes. On a même déjà vu un kit "split" en plastique ! Les "matching numbers" sont cachés derrière la roue de secours (plaque constructeur), sous la banquette arrière frappés sur le tunnel de transmission (numéro de châssis) et sur le pied de dynamo pour le moteur.

● **Structure-Carrosserie** : la bonne vieille tôle teutonne des VW est plutôt moins sensible à la rouille que celle de ses contemporaines françaises, mais ces autos, fiables et robustes, ont aussi certainement roulé beaucoup plus longtemps. Surveillez en premier lieu les planchers, surtout à l'arrière droit où se trouve la batterie, puis les bas des portes, les passages de roues AR, les extrémités des longerons, l'intérieur des ailes AV, le fond du coffre sous la roue de secours, la tôle de coffre AR sous la lunette et les points d'ancrage du cric de chaque côté sous les marchepieds. L'alignement des ailes sur la jupe avant doit être impeccable et les charnières de portes doivent comporter une pastille empêchant l'écoulement de l'eau. Enfin, attention à l'étanchéité des versions découvrables.

QUELQUES DATES...

- **1938** : premières KdF ("Kraft durch Freude" : la force par la joie) construites en présérie.
- **1939** : production du modèle civil en forte diminution en raison de la déclaration de guerre.
- **1940** : présentation du Type 1 (châssis n° 001, moteur 1 131 cm³).
- **1946** : reprise des fabrications sous l'égide du Major Hirst sous contrôle britannique.
- **1949** : passation des pouvoirs à Heinz Nordhoff. Présentation des cabriolets Karmann et Hebmüller. Au 1^{er} juillet, présentation du modèle Deluxe destiné à l'exportation.
- **1953** : la "split window" devient "ovale". Moteur 1 192 cm³.
- **1965** : en août, nouveau modèle à moteur 1300.
- **1966** : en août, moteur 1500.
- **1967** : en août, présentation de la Cox à carrosserie fortement restylée (court capot, nouvelles ailes avec phares verticaux...).
- **1971** : moteur 1600 (50 ch) disponible.
- **1978** : en janvier, dernière berline fabriquée en Allemagne.
- **1980** : arrêt de production du cabriolet en Allemagne.
- **2000** : la production continue au Brésil...



Avant la KdF, il y eut divers prototypes à partir de 1935. Ici, un Type 30 de 1937.

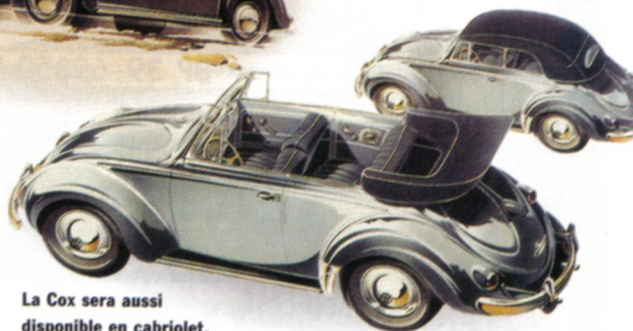
Modèle Standard de 1949 : sobriété totale et absence de chromes !



La Cox est exportée à partir de la Deluxe (ou Export) dès 1949.



Restyling pour le modèle 1968.



La Cox sera aussi disponible en cabriolet.



Capot et pare-brise bombés pour 1973.

Le cabriolet sera construit en Allemagne jusqu'à 1980.



ACHETER UNE COX D'AVANT 1968

● **Mécanique** : menée comme il se doit, sans hauts régimes et en roulant sur le couple, une mécanique bien entretenue dépassera sans problème les 200 000 km. Ah, si seulement les compteurs — dont les câbles cassent souvent — pouvaient parler ! Inspectez les boîtes de chauffage sous le bloc. Des petits suintements d'huile ne sont pas inquiétants.

● **Transmission** : sur les premières boîtes non synchro, les deux premiers rapports ne passent qu'en décomposant et en effectuant un double pédalage appliqué. Excellent exercice ! En aucun cas les vitesses ne doivent sauter.

● **Direction** : le rattrapage du jeu est facile à opérer sur le boîtier. Si ce jeu demeure trop important, voir du côté de l'amortisseur de direction.

● **Habitacle** : là encore, la qualité de construction paie. Garnitures et tableau de bord font de la résistance ! Seul le vinyle des sièges des dernières séries des années 60 peut se fendiller avec le soleil.

● **Entretien courant** : vidange moteur tous les 2 500 km avec nettoyage de la crépine une fois sur deux, vidange de la boîte tous les 20 000 km. Ne pas oublier un peu d'huile (0,25 l) pour le filtre à air que l'on nettoiera fréquemment si l'on roule souvent dans la poussière ou le sable. Les soupapes sont à régler tous les 10 000 km et le train avant doit être graissé une fois par an. Enfin, bien vérifier l'allumage et les vis platinées, ainsi que la pompe

à essence, seules véritables sources de (petites) pannes.

LE CLUB

S'il existe plusieurs centaines de clubs VW de toutes tendances, en ce qui concerne les authentiques VW anciennes, depuis plus de 6 ans, seul le Vintage VW club de France (C/o Mathilde Mentreka, 38, rue Léon Say, 31500 Toulouse, tél. 05 61 33 54 51), fort d'une centaine de membres, semble faire autorité. Ce dernier possède tous les catalogues et manuels de réparation pour chaque millésime. Des photocopies de ces manuels sont fournies aux membres avec conseils, indications de prix et bonnes adresses.

BIBLIOGRAPHIE

Concernant la Cox, il y a de quoi occuper les soirées d'hiver ! Voici un tout petit échantillon...

Généralités : *La Cox, une voiture en or*, F. Sabatès & J. Morel, Massin, 145 F - *Cox en stock*, F. Sabatès & J. Morel,

Massin, 155 F - *La Coccinelle de mon père*, P. Lesueur, ETAI, 175 F - *Coccinelle Volkswagen*, coll. sacrée légende, D. Pagneux, Hermé, 175 F - *VW Beetle*, L. Meredith, 165 F (en anglais) - **Compilation d'articles d'époque** : *VW Beetle Gold portfolio 1935-1967*, Road test, 175 F - **Technique/restauration** : *Revue Technique Automobile VW avant 1968*, ETAI, 124 F - *VW Beetle 1200 1954-1977, owner's workshop manual*, Haynes 170 F (en anglais).

Ces ouvrages sont disponibles par correspondance auprès de La Boutique du Collectionneur, BP 202, 77303 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 72 01 05, fax 01 60 72 34 07.

Comme pour la 2 CV, acheter une Cox, c'est épouser un art de vivre. Et on ne s'en lasse pas !

