



Tizenkét évnyi gyártás után, 1979 szeptemberében a második generációs Transportert felváltotta a teljesen új karosszériával készülő T3. A nyolcvanas évek elején még léghűtéses farmotorral szerelt modell – a tizenegy éven át tartó ciklusa alatt – lassan vízhűtésessé, majd dízelmotorossá vált, és megjelent az összkerekhajtású verziója is. A Volkswagen kisteherautók legsokoldalúbb modellje ezért valódi

Átváltozóművész

VW TRANSPORTER (1979–1992)

SZÖVEG: VENDEL LAJOS. FOTÓ: VW AG



Merőben más, mint a T2, mégis ez a generáció volt az utolsó, ami még a Typ2 koncepcióból nőtt ki



Persze nem csak a külsőt, de a műszaki tartalmat is alaposan átdolgozták. Az új T3 gyökeres változásokat hozott az elődökhöz képest. A karosszéria alatti vázszerkezet méretezésére új számítási módszert vezettek be, ezáltal a kocsiszekrény masszívabbá vált, a jármű 125 mm-rel szélesebb, a nyomtáv és a tengelytáv is nőtt. A belső tágasabb, biztonságosabb és korszerűbb lett, valamint a menetbiztonság és a kényelem terén is óriási előre lépést jelentett az új modell. Az első tengely – kettős kereszt-lengőkar, progresszív csavarrugók teleszkópos lengéscsillapítókkal, stabilizátor – ideális kiegészítője az elviekben változatlan ferdelengőkaros, független felfüggesztésű hátsó tengelynek. A fordulókör 12,5 méterről 10,7 méterre csökkent, így könnyítve meg a keskeny utcákban, szűk udvarokban való manőverezést. A rakomány maximális tömege majdnem elérte a mágikus 1000 kg-os határt (998 kg), ráadásul a pótkerék, az akkumulátor és az üzemanyagtank áthelyezésével sokkal jobban pakolható is a T3, a 165 milliméterrel alacsonyabb ki-képzésű motornak köszönhetően a hátsó ajtó mérete 75%-kal nőtt.

A passzív biztonság érdekében számos törésvonalat hajtottak végre a prototípuson, hogy frontális és oldalütközésekkel szemben ellenálló, energia elnyelő elemeket fejleszthessenek ki. A vezetőfülke első részében, térdmagasságban merevített építetek be, az ajtóban pedig stabil profilelemek gondoskodnak a védelemről. A hátul elhelyezett motornak köszönhetően a T3 sportautós súlyelosztással bírt. A csaknem 50-50%-os tengelyterhelésnek köszönhetően az négykerék-hajtású Syncro modell a valaha gyártott legjobb terepjáró képességekkel bíró kisteherautó, ennek szélesebb nyomtávú, 16 colos kerékkel, módosított áttételű váltóval, hátsó difizárral, nagyobb fékekkel szerelt változata csupán 2.138 példányban készült, ezért ma gyűjtők, rajongók nagyra becsült darabja. (A Syncro összeszerelését a Steyr-Daimler-Puch GmbH végezte az ausztriai Graz-ban.)

A dízelek kivételével a többi motorvariáns boxer volt, kezdve a gyengécske 1,6 literessel, egészen a 2,1 literes, 112 lóerős vízűtésesig (lásd a táblázatot). Az első modellekbe 1983-ig még léghűtéses motor került, ezután viszont – a kettős Golfok be-köszöntével egy időben – áttértek a vízűtésre, mivel az emissziós előírásokat a régi technikával már nem tudták tartani.

A WBX (Wasserboxer) elnevezéssel is illetett egység alumínium motorblokkal és hengerfejekkel, valamint kovácsolt acél főtengellyel készült, a szelepvezérlés – a VW boxermotoroknál megszokott módon – a főtengely és a vezérműtengely közötti közvetlen kapcsolattal oldották meg, a tengely hajtását ferdefogazású fogaskeréken keresztül kapja a főtengelyről, a szelepeket emelőrudak mozgatják, tehát nincs vezérműsúly, vagy lánc,

Az első években még krómozott fém lökhárítókkal, disztárcsával szállították, később itt is megjelent a műanyag



A 16 colos kerekekkel szerelt, Syncro változatból csupán 2.138 darabot készítettek

amiért aggódni kelljen, az egész mechanizmus a blokkon belül van, csak az időszakos olajcserére kell ügyelni.

Az igazsághoz tartozik, hogy némelyik vízhűtési motor kezdetben hengerfej tömítési problémáktól szenvedett és az új vizesboxer technika meghibásodásaiért gyakran a kiforratlan hűtési rendszer volt okolható. Az új, mélyen morajló motorhang azonban sokkal feledtette a kellemetlenségeket. A vízhűtési modellek könnyen felismerhetők az orron lévő második hűtőrácsról. A négyhengeres dízel sorosmotor bevezetésére 1981-ben került sor, amit csakhamar követett az örvénykamrás turbódízel változat. Ez utóbbi sokat köszönült azon a csorbán, amit az 1,6-os szívódízel ejtett 50 lóerejével a több mint egy tonnás (1.385 kg) autó reno-méjában.



Először a Transporter történetében: Multivan magas komfortfokozatú személyautó

Az új Transportert szintén számtalan variációban gyártották. Volt dobozos és platós, duplakabinos teherautó változata, és „nagyterű” limuzinként megtalálhattuk a választékban az új Caravelle, Multivan és Westfalia kivitelek is. Először a VW ezen szegmensében számos, addig sosem látott extra felszerelést rendelhattunk: szervó kormány, légkondicionáló, központi zár, elektromos, fűthető tükrök – egy részük később széria felszereléssé vált. A légkondicionálót eleinte sok kritika érte. A tető közepéről lelógó, recsegő berendezést 1986-tól modernebb, jobb hatásfokú váltotta. A Transporterek automata váltós kivitele sokak szerint megbízhatóbb, mint a hagyományos, mivel 1990-ig a 3-4. fokozat hibás szinkrongyűrűje megnehezítette a kézi kapcsolást ezekben a fokozatokban. A 3-sebességes hidraulikus automata kivitel

(090/010 kódszámú egység), tulajdonképpen a kor Audi-jaiból kölcsönzött hajtómű.

A T3 szokatlan jellemzője, hogy a főfékhengert a műszerfal alatt, az utastérben helyezték el, ezért ha valaki szeretne egy kis fékolajat utántölteni, akkor előbb le kell szerelnie a műszercsoportot, aztán vigyázni, nehogy szétfröcskölje az olajat a műszerekre, kábelekre. A benzines modellek akksija a jobboldali első ülés alá került, a kemping buszokat egy második, a vezető ülés alá rejtett akkumulátorral szállították. Hallottunk olyan esetről, amikor a típusismeret nélküli benzinkutas a rendszámtábla alatt elhelyezett motorolaj beöntő nyíláson keresztül szeretne volna megtankolni a buszt, pedig a tank az utasoldali ajtó alatt található. A pótkerék elhelyezését az autó orrában, a vízhűtő alatt oldották meg. Az első lökhárító alján található csavar ol-



Balra: a számos felhasználási mód egyike
Fent: Tri Star kivitelű duplakabinos
Syncro a terepjáró képességeit fitogtatja

MIRŐL ISMERHETŐ FEL A SYNCRO?

A gyári Syncro 16" beazonosítása a „Urkunde” híján az alábbiak szerint történhet: ellenőrizzük a biztosíték doboz melletti számokat. A 253-mal kezdődő a Kombi jelöli, a 255 a Caravelle-t, Vanagon GL-t (USA modell). A következő három számjegy a gyári motorra, kaszni kivitelre és felni-gumi kombinációra utal. Tehát a hatodik számjegy a következőket jelenti: „7” – 185 R14; „5” – 205 R14; „A” – 195 R16. Az opcionális 205 R16 gumi kódja: „M 855”



dásával nyílik a kereket tartó tálca. A német posta még 1992-ben is kitartott a T3 mellett és számos más cég, privát ügyfél is szívesen vásárolta a kiforrott modelleket, azonban a Transporter alapvetően még mindig az eredeti koncepcióval készült: két-kerek meghajtású kisbusz négyhengeres boxer faramotorral.

A Typ2 folyamatos fejlesztése rengeteg pénzt emésztett fel, ráadásul a struktúra határt szabott az elképzeléseknek. A konszern járműveiben ekkor már egyedül csak a T3-ban alkalmazták a boxer-motort, ami tovább drágította az előállítását.

Az utolsó évben még készült néhány T3 Graz-ban, mialatt Hannoverben már T4-eket raktak össze. Aztán a menedzsment egyértelművé tette: minden egyes új T3 eladásával csökken a VW profitja, tehát a T3-nak el kell tűnnie a palettáról.

Motor kód	Üzemanyag	Lökettérfog.	Nyomaték	Telj. kW/LE	Oktánszám	Katalizátor	Megjegyzés
CT	Benzinporlaszt	1584	104	37/50	ROZ 91	–	léghűtéses
CZ	Benzinporlaszt	1584	100	34/46	ROZ 83	–	léghűtéses
CU	Benzinporlaszt	1970	140	51/70	ROZ 91	–	léghűtéses
CV	Benzinporlaszt	1970	132	51/70	ROZ 91	Szabályozatlan	légh. USA
CS	Szivódízelt	1588	103	37/50	CZ 45	Oxidációs kat.	ferdén elhelyezve
DF	Benzinporlaszt	1913	140	44/60	ROZ 91	–	
EY	Benzinporlaszt	1913	140	40/54	ROZ 83	–	
DG	Benzinporlaszt	1913	153	57/78	ROZ 91	Szabályozatlan	
DH	Benzinporlaszt	1913	143	61/83	ROZ 91	G Kat.	USA, 84-tól D
GW	Benzinbefecsk.	1913	147	66/90	ROZ 98	–	
DJ	Benzinbefecsk.	2109	174	82/112	ROZ 98	(G)	
JX	Turbódízelt	1588	138	51/70	CZ 45	Oxidációs kat.	ferdén elhelyezve
MV	Benzinbefecsk.	2109	159	70/95	ROZ 91	G Kat.	USA-ban is
SP	Benzinporlaszt	1913	150	54/74	ROZ 91	Szabályozatlan	Svájc
SR	Benzinbefecsk.	2109	160	64/86	ROZ 91	G Kat.	Svájc
KY	Szivódízelt	1715	103	42/57	CZ 45	Oxidációs kat.	ferdén elhelyezve
SS	Benzinbefecsk.	2109	154	68/92	ROZ 91	G Kat.	EG-Norm