



VW typ2 történelem

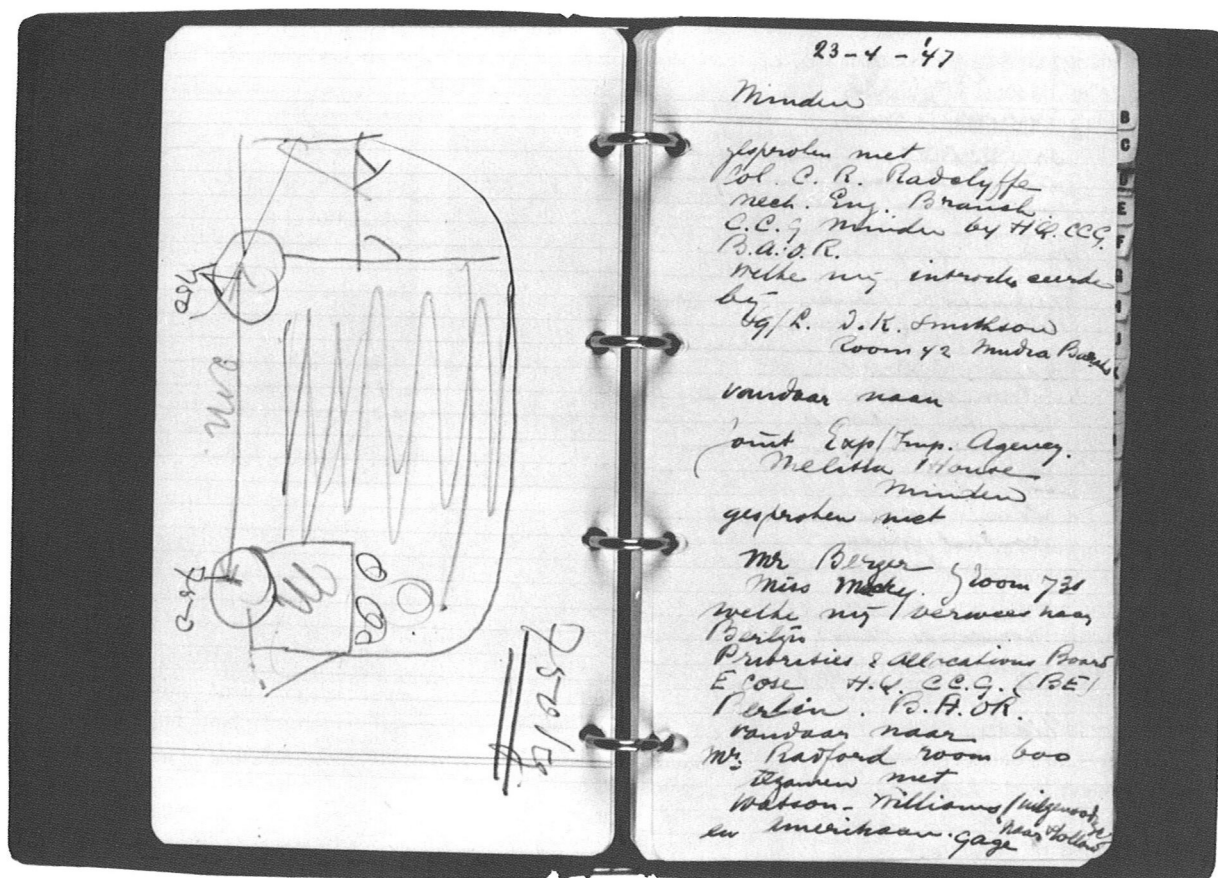
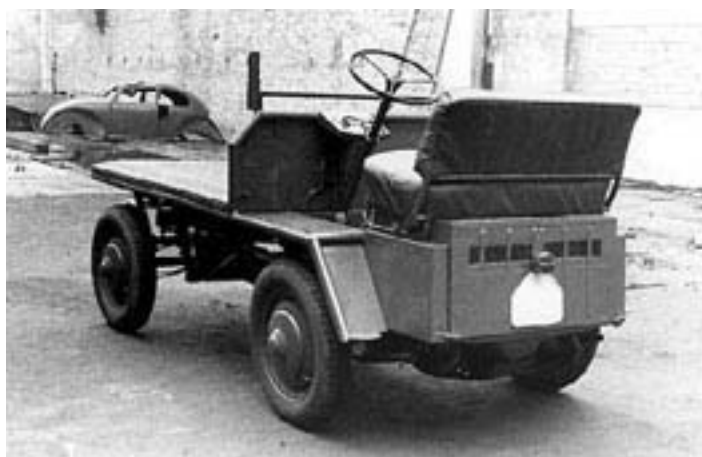
1947-2009

1947-ben járunk. Már két éve véget ért II. világháború és kezdett visszatérni az élet a normális kerékvágásba. Kevés volt a munkás kéz, az élelem és az alapanyag, de az emberek minden lehetőséget megragadva, leleményességüket kihasználva kezdték felépíteni a semmiből új életüket. Ez a leleményesség vezetett a világon az első olyan jármű megszületéséhez, mely éppen az emberfeletti feladatok legyőzésében állt az emberek oldalán.

A háború befejezését követően a britek ekkor már átadták a VW vezetését Heinz Heinrich Nordhoffnak, aki javában építette a VW Typ1 – a bogár – világsikerét. Egy holland autókereskedő, Ben Pon, aki már a háború előtt is kapcsolatban állt a VW művekkel, a béke beköszöntével ismét felvette a kapcsolatot a gyárral.

Egy látogatása során meglátott az udvaron egy teher szállító járművet, a **Plattenwagen**-t, amit a munkások a bogár fődarabjai felhasználásával építettek nagyobb munkadarabok mozgatására.

A jármű farmotoros volt és a vezető a plató mögött ülve irányította a kocsit. Pon-nak ihletet adott a kocsis és 1947. április 23-án a VW-nél tett újabb látogatása során **egy rajzot mutatott be**, melyen egy farmotoros, 2 méter tengelytávú 750 kg önsúlyú zárt felépítményes kisáruszállító volt látható, aminek teherbírását 750 kg körülire gondolta.



Ben Pon rajza

Nordhoff felismerte a lehetőséget, ráébredt arra, mekkora szükség lehet az indulóban lévő gazdaságnak egy ilyen járműre, így megkezdődhetett a fejlesztés. Alig 2 év kellett a munkához, amit többek között Alfred Haesner és Josef Kales neve fémjelez, és 1949. november 12-n hivatalosan is bemutathatták a sajtónak a VW Typ2-t.

Egy dolog nem sikerült; nevet adni az újszülöttnak, mert minden változatot visszautasított a jogvédelmi hivatal, így hivatalosan a Typ2 név alatt futott a modell. Ahhoz a szilüetthez, amit Pon 1947-ben felvázolt, 43 éven keresztül hű maradt a VW Transporter.

A megszületett autó a VW bogár fődarabjaira épült, de önhordó karosszériával épített farmotoros kishaszonjármű volt, 1131 cm³-s 25 Le-s levegőhűtéses boxermotorral, hossza 4100 mm, szélessége 1700 mm, magassága 1900 mm, tengelytávja 2400 mm, önsúlya - beleértve a vezetőt - 990 kg, hasznos teherbírása pedig 760 kg volt.



A vezető és kísérője az első tengely előtt/felett ült, a motor és az üzemanyagtank az autó hátuljában kapott helyett. Ezzel a tengelyek majdnem pontosan 50-50%-ban viselték az autó önsúlyát és a rakomány terhet, így akár üresen, akár rakottan szaladt a kis teherautó, a terhelés soha nem változott a tengelyek között és mindig kiszámítható maradt az úttartás. Ez egészen a 3. generációig így is maradt.

Megszületett hát a VW Typ2 T1 és 1950. március 8-án elindult világhódító útjára.



a "SAMBA"

Már 1951-ben - a háború utáni első frankfurti autó-kiállításon, az IAA-n – bemutatták a luxus-mikrobusz változatot, az un. Samba-t, sőt a Westfalia is elkészítette az első kempingváltozatot. Ez évben 12003 db Typ2 került le a gyártósorról. 1952-ben megszületik a platós változat, 1954-ben pedig új és erősebb (30 Le) motort kap az autó.

Az első mélyreható változás 1955-ben következik be: megjelenik az első szélvédő fölötti frisslevegő-bevezetés, módosítanak a futóművön, kisebb és szélesebb abroncsokat, módosított féket kap az autó. Sikerül csökkenteni a motortér magasságát is 30 cm-rel és a pótkerék a vezetőülés mögé kerül. 1956-ban elkészül a hannoveri üzem, így a VW Typ2 saját gyárat kap.

1957: Elkészül a 250.000-k Typ2, és a hannoveri üzem is eléri a 100.000-k darabszámot.

Az első nem Németországban készült Typ2 is megépül Sao Paoloban, Brazíliában.

1958. Elkészül a duplakabinos-platós változat (un. DoKa)

1962. Ismét jelentős dátum, ebben az évben készül el az 1.000.000. Transporter.



a "DoKa"

Elérkezik 1967 és a Volkswagen életében bekövetkezik az első generáció-váltás: elkészül a **VW Typ2 T2**. Alapos változások jellemzik az új modellt: 16 cm-rel hosszabb, 7 cm-rel szélesebb és 5 cm-rel magasabb a karosszéria, a hasznos terhelhetőség 1 tonna, a rak-tér kerek 5 m³. Szériaként tolóajtóval építik, az első ajtókon leengedhető ablakok találhatók, jelentősen nő az ablakfelület és annak ellenére, hogy az első futómű alapkoncepciója (dupla-lengőkar) nem változik, új futóművet kap az autó. A motor 1,6 literes 47 Le-s léghűtéses farmotor és az USA export modelleket már katalizátorral is felszerelik.



1968. február 05: Legördül a 2.000.000 Typ2 a szalagról.

1971. Új, kisebb beépítési magasságú motor: 1,7 liter, 66 Le, erősebb kuplung és váltó, fékrásegítés és radiál abroncsok, nagyobb hátsó lámpatestek, új alakú légbeömlő a „D” oszlopon.

1972. T2b: az Y alakú vázban, és a lökhárító mögött közvetlenül gyűrődő zónát alakítanak ki, erősebb „vasúti sín” lökhárító, eltűnik a külső lépcső, az index a szélvédő alá a frisslevegő rács két oldalára kerül, automata váltó kapható felárért



T2b Westfalia kivitelben



Összekerekhajtású prototípus

1975. Július 10-n elkészül a 4.000.000. Typ2, az 1,8 l motor 68 Le-s lesz, elkészül a legelső összekerekhajtású Typ2 prototípus.

1977. Fontos döntés a konszern elnökségében: új Typ2-t kell fejleszteni.

1978. Kijön a Silberfisch, 2,0 l-es motorral, és elkészül 5 db összekerekhajtású prototípus

Ismét modellváltás:

1979-ben elkészül a VW Typ2 T3. Ugyan az első években még a léghűtéses, hátul elhelyezett boxermotorral szerelik, de hamarosan a Transporterből is számúzik a léghűtéses motorokat. A fejlesztés során szóba került az orrmotor-elsőkerék-hajtás is, de az olajválság miatt kialakult gazdasági helyzetben a VW nem engedheti meg magának egy merőben új típus fejlesztésének költségeit és időszükségletét. Ráadásul nincs „kéznél” megfelelő vízűtéses soros motor.

Az új autó alapvetően a tradíciók szerint épül és műszakilag nagyon közel áll elődeihez, de mégis modernebb, kényelmesebb és nagyobb. A tengelytáv 6 cm-rel nő, az autó hossza 6 cm-rel ismét növekedik, a magassága 195 cm-re emelkedik, de a legjelentősebb a szélességében bekövetkezett 12,5 cm-s növekedés. Ezeknek a változásoknak hatására a raktér 14 %-kal, 5,7 m³-re emelkedik, a személyszállító változatok csomagtere a 20 cm-rel lejjebb került csomagtér-padlónak köszönhetően 40 %-kal nagyobb, a hátsó ajtó pedig 75 %-kal növekedik. A hasznos terhelhetőség kerek 1 tonna. Az üvegfelületek 22 %-kal nőnek az elődhöz képest. A teljesen új első futómű független felfüggesztést kap, a fordulókör 10,5 méterre csökken. Az új típusba 1,6 literes 50 Le-s, vagy 2,0 literes 70 Le-s léghűtéses, hátul elhelyezett boxermotor kerül.



léghűtéses T3

1980: április 9. Elkészül a 5.000.000. Typ2; a VW Transporter a legnagyobb számban gyártott autó a kategóriájában.

1981: Az egyik legnagyobb fejlődés, mióta a Transporter létezik: 1,6 literes, 50 Le-s, vízhűtéses, soros, dieselmotor kerül beépítésre és ezzel megjelenik az autó elején a második hűtőrács. Fél év múlva az eladott Transporterek több mint 50 %-át dieselmotorral rendelik.

1982. Egy korszak véget ér: megszűnik a léghűtéses boxermotor beépítése, így Európában nem szerelnek össze többé léghűtéses VW-t. Mivel továbbra sincs megfelelő soros építésű erőforrás, megszületik a döntés: vízhűtéses boxermotor kerül a Typ2-be: 1,6 liter, 50 Le, 1,9 liter 60, vagy 78 Le. Csökken a motorzaj és a fogyasztás (12-16 %-l), nő a szervizintervallum (15.000 km), javul a kabin fűtése és megjelenik az első 5-sebességes váltó (egyenlőre felárért).



1983. A teherszállító változatoknál és a Kombiál bevezetik a Transporter megnevezést, a személyszállítók neve Caravelle lesz, és elkészül a Caravelle Carat, a hatszemélyes luxusbusz.

1984. 2,1 literes 112 Le-s motor, a Westfaliánál elkészül a 250.000. Typ2.

1985: Megjelenik a Syncro, az 1,6 literes turbó-diesel motor (70 Le) és az Oettinger által VW motorból fejlesztett 3,2 literes, hathengeres 160 Le-s, vízhűtéses boxermotor.



1986. január 15. Elkészül a 6.000.000. Transporter, szériagyártásra kerül a Multivan, mellyel ismét kategóriát teremt a VW Európában.

1990. március 8. 40 éves a VW Typ2. November 30-án Hannoverben legurul az utolsó T3 a szalagokról, miközben júniusban már elkészülnek az első VW T4-esek. Ugyan a T3 gyártása Hannoverben megszűnik, a Syncro változatokat Grazban még 2 évig gyártják, mivel az új típusból még nem készül el az öszkerékkehajtású változat.

Ezzel elérkezünk a VW Transporter történetében a legnagyobb változáshoz: az új modell, a **VW T4**, orrmotoros és fronthajtású, továbbá először fordul elő, hogy két tengelytávval készül (2920, vagy 3320 mm). A jármű hossza 4655, vagy 5055 mm-re nő, a szélessége 184 cm-re, a magassága 194 cm-re változik. Ennek ellenére – az előre beépített motor és a vezetőfülke által elfoglalt hely miatt – a teljes raktér mérete 10 %-kal kisebb (5,4 m³) a rövid tengelytávú változatnál. A hosszabb típus raktere azonban 6,3 m³.



A T4 gyártása 800, 1000 és 1200 kg-s hasznos terhelhetőséggel startol, a motorkínálat egy 1,9 literes (61 Le) és egy 5-hengeres 2,4 literes (78 Le) dieselmotorból és két benzinmotorból áll: 2,0 literes 84 Le, és 5-hengeres 2,5 literes 110 Le

1991. Teljessé válik a T4 program: januárban kijön a Caravelle, februárban a platós jármű és a vezetőkabinos alváz a hosszú tengelytávval, márciusban a **DoKa**, áprilisban a Kombi és a zárt felépítményes autó hosszú tengelytávval, májusban a hosszú tengelytávú Caravelle, szeptemberben pedig a Multivan

T4 DoKa



1992. Megjelenik a Syncro – ismét Visco kuplunggal.

És ismét egy mérföldkő: leáll a T3 syncro gyártása és a raktári alkatrész-készletekből elkészül a **T3 Limited Last Edition 2500 db-os számozott utolsó szériája**. Ezzel lezárul egy korszak: a VW nem gyárt többé Európában farmotoros, boxermotoros autót.



A 2500 db-os LLE utolsó darabja

Megjelenik a T4 sorban a Multivan Allstar.

1996. Új front a személyszállító változatoknak: 11 cm-rel hosszabb orr, így elfér az új, erősebb, 2,5 literes 102 Le-s TDI dieselmotor és a 2,8 literes, 140 Le-s VR6 benzinmotor.

1997. A 8.000.000. Transporter legördül a szalagról, kijön a Multivan Topstar.

1998. Elkészül az 1.000.000. T4, és új motorok kerülnek beépítésre: a 2,5 literes, 88 Le-s, a 2,5 literes, 102 Le-s és a 2,5 literes, 150 Le-s dieselmotor.

2000. A Caravelle és a Multivan V6 - 2,8 literes, 204 Le-s benzinmotorral is kapható.

2003. Kiadják a Multivan Last Edition-t, az utolsó T4 Multivant, a T4 az Auto Motor und Sport szerint a 2003. év legjobb autója saját kategóriájában.



2003-ban megszületik a VW T5: modernebb, tele csúcstechnológiával, hogy tovább vigye az elődök jó hírét és hagyományait. A személyszállító és a haszonjármű-szegmens teljesen külön utakon jár annak ellenére, hogy műszaki alapjai megegyeznek. A Multivan a VW személyautókhöz hasonlóan 3 felszereltségi fokozatban készül. A szaksajtó szerint a VW mércét állít ezzel az autóval a kategória elé.

A T5 a haszonjármű oldalon 3 különböző magasságú tetővel, 5 változatban (kombi, zárt rakterű, platós, dupla-kabinos és fülke-alváz), összesen 8 karosszéria változatban és 375 különböző variánsban készül 4 féle diesel (1,9 l 86 Le-től 2,5 l 174 Le-ig) és 2 féle (2,0 l 115 Le és 3,2 l-s 235 Le-s) benzinmotorral.



Az eredmény: a Lastauto Omnibus szakértői szavazásán az „Év Transportere”, a brit What Van pedig a „Van of the Year”, majd szeptemberben a nemzetközi szaksajtó az „International van of the Year 2004” díjjal jutalmazza az új autót – a VW Transporter ismét a saját maga által teremtett kategória mértékadója

A kemping-fronton is megújul a Typ2: a **California** könnyűépítésű berendezéssel és elektrohidraulikus nyitható sáttetővel jelenik meg, mely ezúttal alumíniumból készül



2004. Elkészül a 10.000.000. Transporter és elkezdik gyártani az öszkerék-hajtású változatokat 4Motion néven (a korábbi Visco kuplung helyett Haldex kuplunggal: elektronikusan vezérelt lamellás kuplung).

2006. valamennyi T5 motorváltozat teljesíti az Euro4 norma követelményeit. Egy ADAC értékelés során a T5 a legjobb eredményt éri el az útközbéli meghibásodások versenyében: 1,4 hiba 1000 autóra vetítve.

2007. A Multivan és a Business hosszú tengelytávval is rendelhető.

2007. október 5-7. A VW Nutzfahrzeuge a Typ2 60. születésnapjára partit rendez Hannoverben. Több mint 5000 VW Transporter jelenik meg, a látogatók száma meghaladja a 71.000-t.

2008. A Multivan PanAmericana széria-gyártásba kerül.



2009. ősze: Bemutatkozik a T5 modellfrissítésen átesett új szériája.

