

1.díl: Expozice

Jen málokterý automobil se stane legendou ještě za svého života. Zřejmě vůbec jediným užitkovým vozem, kterému se to podařilo, byl VW Typ 2, nebo chcete-li Bus či Transporter. Stal se kultovním vozem amerických hippies, pomohl postavit válkou zdevastovanou Evropu na nohy a dnes jej opatrují nadšenci po celém světě. Někteří své staré Transportery uchovávají v úzkostlivě původním stavu, jiní je modifikují až do neuvěřitelných podob. V našem seriálu se zaměříme postupně na všechny generace Transporterů s motorem vzadu.

Po skončení druhé světové války spadala továrna ve Wolfsburgu do britské okupační zóny. Byla těžce poškozena spojeneckými nálety z roku 1944 a teprve v roce 1947 se ji podařilo obnovit tak, že mohla být znovu spuštěna výroba Volkswagenu Typ 1, zvaného Brouka. V továrně byl mimo jiné zoufalý nedostatek manipulační techniky, která by pomáhala s přesunem dílů a rozestavěných vozů v rámci výrobního procesu. Pracovníci vývojového oddělení proto navrhli zvláštní valníček s pracovištěm řidiče umístěným až za nákladní plochou, který spočíval na podvozku Kübelwagenu, válečné mutace platformy Brouka. Toto nouzové řešení bylo až nečekaně úspěšné.

Holandský prodejce vozů Volkswagen Ben Pon několik takových vozidel v továrně viděl a silně na něj zapůsobil. Navrhnul proto tehdejšímu správci Volkswagenu plukovníku Charlesi Radclyffovi, ať podobné užitkové vozidlo uvede po boku Brouka do sériové výroby, že by šlo jistě o výrobek výborně prodejný. Celá továrna však napínala veškeré úsilí k udržení výroby Brouka alespoň na 250 vozů denně, o osudu automobilky totiž ještě nebylo definitivně rozhodnuto, a tak musel plukovník Radclyff Ponův návrh zamítnout. Ale

hned 1. ledna 1948 převzal vedení Volkswagenu Heinz Nordhoff a když uviděl Ponův primitivní náčrtek, začal podnikat vše proto, aby takové vozidlo Volkswagen mohl začít vyrábět.

Nordhoff později poznamenal: "Pokud je potřeba vytvořit krabici na kolech, je krabice na kolech tím nejlepším řešením." Věci okolo budoucího lehkého užitkového vozu záhy vzaly rychlý spád. Už 20. listopadu 1948 měl Nordhoff před sebou plány dvou konceptů, označených jako A a B. Vybrána byla druhá verze a již 5. dubna 1949 bylo zahájeno testování prvního prototypu.

Spočíval na podvozku běžného Brouka, samozřejmě patřičně vyztuženém pro větší zatížení. Brzy byl posílen brzdový systém, zároveň došlo i k zesílení přední nápravy a tlumičů. Do nábojů zadních kol byly také přidány redukční převody pro podpoření akcelerace, šlo tedy o stejné řešení jako v případě válečného Kübelwagenu. Vzhledem k objemu motoru pouhých 1 131 ccm a uvedené úpravě převodů činila nejvyšší rychlost vozu jen asi 80 km/h. Současně byla změněna konstrukce sedadel, dveře byly odlehčené a vyztužené, prostor pro náklad byl zvětšen odstraněním zbytečných výčnělků a úpravou vnitřního krytu motoru, čímž bylo možno do zádí instalovat výklopné dveře a okno.

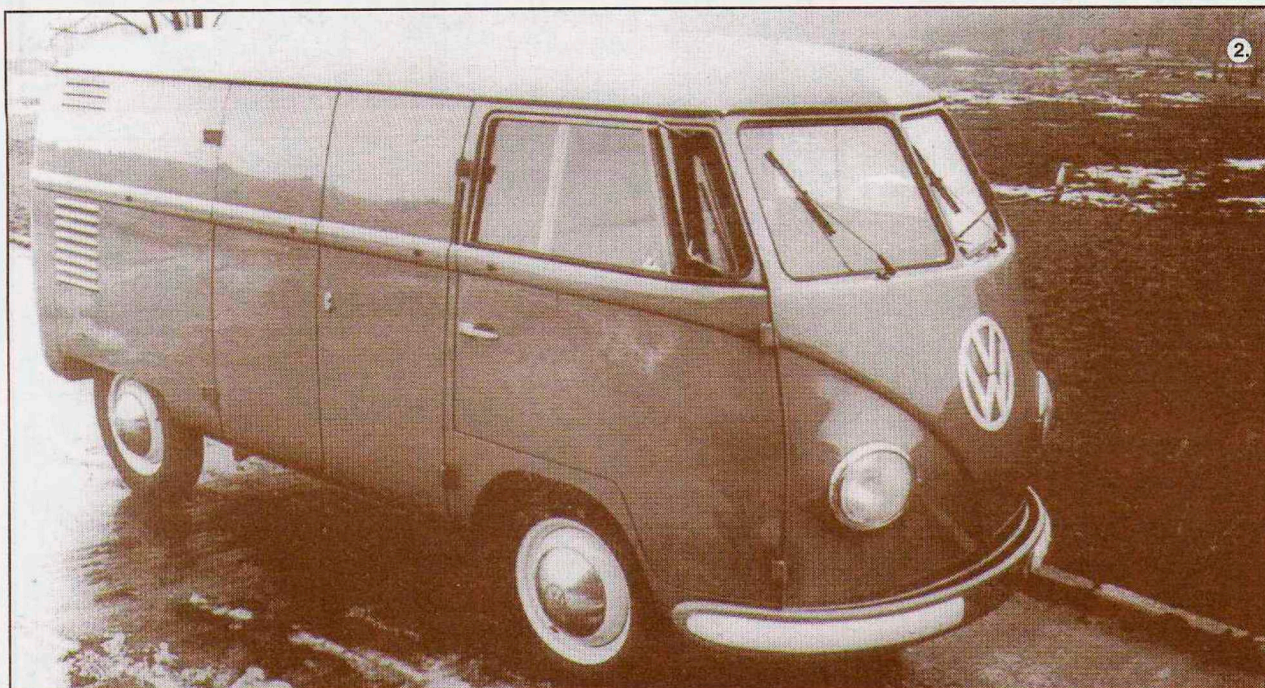
Prototyp podstoupil 12 000 testovacích kilometrů a 19. května 1949 Nordhoff oznámil, že sériová produkce začne v listopadu, nebo nejspíše v prosinci téhož roku. Současně vydal pokyn ke stavbě čtyř předváděcích dodávek a dalších dvou testovacích vozů. Dvě dodávky měly zvláštní provedení interiérů a jedna byla řešena jako osmi až devítimístný mikrobús. U tohoto vozu byl na návrh Nordhoffa doplněn horní kryt motoru izolační vrstvou zamezující přehřívání interiéru od motoru.

Úpravou vnějších tvarů založenou na aerodynamických zkouškách se podařilo docílit



snížení součinitele odporu vzduchu z 0,75 až na 0,44. Také díky tomu vzrostla nejvyšší rychlost plně vytíženého vozu na 86 a prázdného až na 92 km/h.

Cílem bylo vytvořit automobil, který by uvezl tolik, kolik sám váží. Objem prostoru Transporteru určeného pro náklad tvoří téměř dvě třetiny celkového objemu karosérie. Posádka sedí nad přední nápravou, motor s převodovkou je zase uložen až úplně vzadu,



takže rozložení hmotnosti mezi nápravami je téměř za všech okolností dokonale rovnoměrné. Velké boční dveře a relativně nízko uložená podlaha umožňují snadnou manipulaci s nákladem.

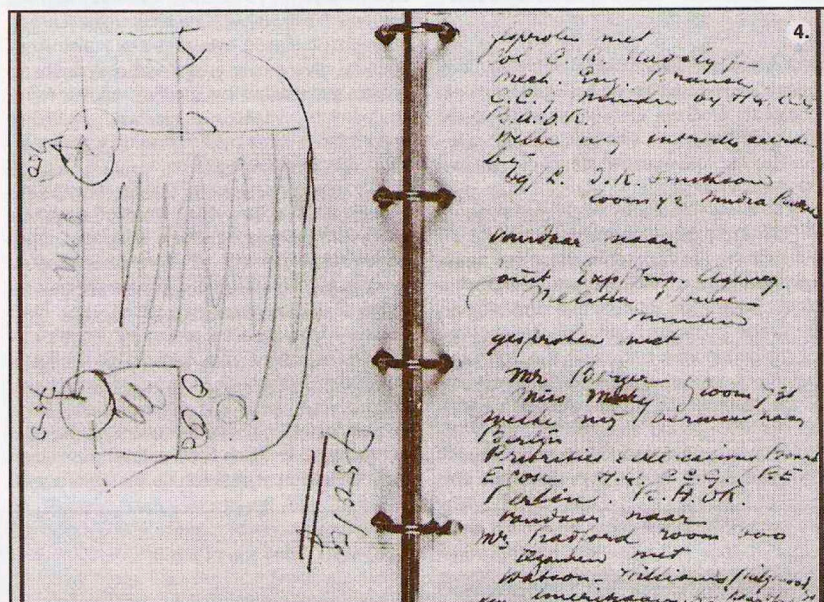
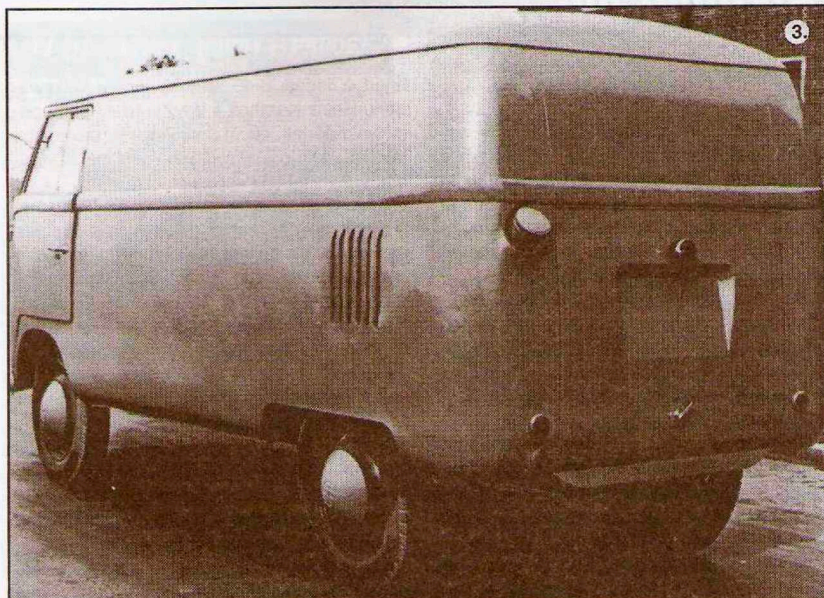
Volkswagen Transporter ve své definitivní podobě byl světu oficiálně představen 12. listopadu 1949 s tím, že pro veřejnost bude k dostání od března následujícího roku. Dodávka byla už v květnu 1950 doplněna verzí Kombi s prosklenou karosérií a vyjímatelnými sedadly v nákladovém prostoru a hned za měsíc následovalo provedení Mikrobus s komfortně vybavenou karosérií a konfigurací sedadel 7, 8, nebo 9. Už na sklonku roku 1950, pět let po skončení války, vyjíždělo z bran automobilky ve Wolfsburgu již 60 vozů VW Typ 2 každý den sedm dní v týdnu.

K jednotlivým verzím první generace Volkswagenu Transporter se vrátíme v příštím pokračování.

**Laskavostí nakladatelství
Bay View Books Ltd, s použitím publikace
VW Bus Custom Book
zpracoval Jiří Duchaň**

Popisky k obrázkům:

1. Redukční převodovky na koncích hnacích poloos zlepšovaly akceleraci, ovšem na úkor nejvyšší rychlosti a spotřeby paliva. Ve výrobě do roku 1967.
2. První sériové Transportéry byly přísně účelově vybavené, karoserie bez chromových ozdob měla pouze jednoduché nárazníky. Vozy vyrobené před rokem 1955 jsou snadno rozpoznatelné podle chybějící „stříšky“ nad čelními skly a zpětným zrcátkem uchyceným přímo na „A“ sloupku.
3. Prototyp z roku 1949. Jeho záď se vyznačovala velkým hrdlem palivové nádrže a absencí zadního okna a nárazníku.
4. Dochoval se náčrt Bena Pona, holandského prodejce vozů Volkswagen, v němž uvádí své představy o budoucí dodávce na podvozku „Brouka“. Jeho kresba zachycuje základní charakteristiku potenciálního užitkového automobilu.
5. Takovéto valníčky postavené na podvozcích „válečného Brouka“ Kübelwagenu inspirovaly Bena Pona při jeho úvahách o lehkém užitkovém voze.



Ríkejme mu...

2. díl: Hvězda září

V našem malém seriálu se věnujeme snad nejslavnějšímu užitkovému automobilu všech dob - vozu Volkswagen Transporter, jehož první verze spočívaly na podvozkových skupinách přímo odvozených od malého Brouku. V minulém díle jsme se zabývali peripetiemi okolo vzniku počátečních prototypů, tentokrát jsme pro vás připravili povídání o první sériové generaci, která se hned na první pohled vyznačuje vertikálně děleným čelním sklem.

Jak bylo řečeno minule, Volkswagen Transporter byl ve své definitivní podobě světu oficiálně představen 12. listopadu 1949 s tím, že pro veřejnost bude k prodeji od března následujícího roku. Základní provedení dodávka bylo už v květnu 1950 doplněno verzí Kombi s prosklenou karosérií a vyjímatelnými sedadly v nákladovém prostoru a hned za měsíc následovalo provedení Mikrobus s komfortně vybavenou karosérií a konfigurací sedadel 7, 8, nebo 9. Dnes nejcennějším provedením je však Samba, která se začala vyrábět v dubnu 1951. Šlo o luxusně vybavenou variantu devíti-místného Mikrobusu vybavenou velkou plátěnou shrnovací střechou. Interiér byl dále prosvětlen díky čtyřem pářím pronutých skel nad bočními okny, podobně

jako u dálkových variant našich autobusů Škoda RTO či Š 11. Mezi prvky stavící Samubu na vrchol tehdejší nabídky patřila i palubní deska sahající přes celou šířku karosérie, zatímco ostatní verze z této doby se musely až do roku 1955 spokojit jen s rychloměrem uchyceným pod volantem.

V říjnu 1952 se světu představila jedna z vůbec nejúspěšnějších variant Transporteru: verze Pick-Up, která kromě tří osob uvezla na své korbě spoustu nákladu. Jeho příprava však konstruktérům přinesla řadu bezesných nocí. Aby šlo uložit nákladovou plochu co nejnižší, musely být někde přemístěny rezervní kolo a palivová nádrž. Ta se nejprve přesunula vpřed nad převodovku a její umístění se ještě několikrát změnilo. V roce 1955 však palivová nádrž všech provedení Transporteru definitivně našla úplně nové místo. Ještě v roce 1952 se do vozů začala montovat nová čtyřstupňová převodovka se synchronizací všech dopředných převodů, což bylo výrazným zlepšením pro řadu řidičů, kteří původní nesynchronizovaný agregát dokázali v pozoruhodně krátkém čase utrpat k smrti. V této době se Transporter začal vyrábět i jako sanitka. Roku 1954 již bylo lidem od Volkswagenu jasné, že se někud poddimenzovaný plochý čtyřválec s objemem 1 131 cm³ a výkonem

...Transporter!



Luxusní mikrobus Samba s „americkými“ nárazníky, spoustou chromu a výklopnými čelními okny Safari

skromných 25 koní pod kapotami brouků i transportérů nadřel již dost. Bylo proto rozhodnuto zvýšit jeho výkon. Objem vzrostl na 1 192 cm³ a stupeň komprese z 5,8:1 na 6,6:1, což mělo za důsledek zvýšení výkonu na 30 koní při 3 400 ot./min. Od této chvíle se osudy pohonné jednotky montované do brouku a transporteru začaly oddělovat: motor osobního vozu například záhy dostal dvojité



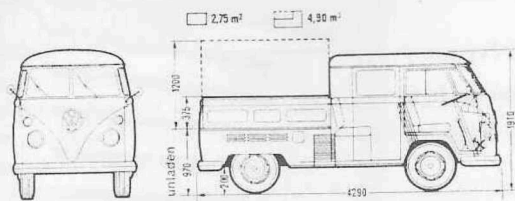
Mikrobus uvezl až devět cestujících, bylo to jedno z prvních víceúčelových vozidel MPV

VW Bulli „Doka“ (neboli doppelkabine) – pod tímto titulkem vychází v německém magazínu Oldtimer Praxis zajímavý článek pro příznivce této značky, který vhodně doplňuje Váš dokument. (magazín březen 2005)

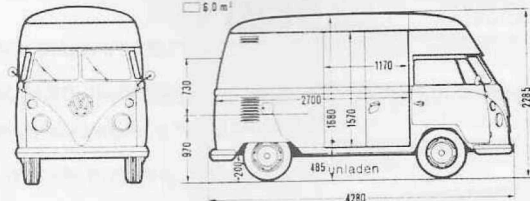
foto laskavostí

OldtimerPraxis
magazin

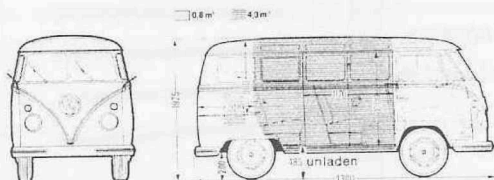




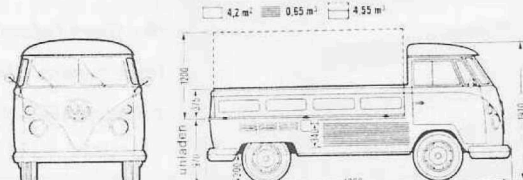
VW pick-up s dvojitou kabinou



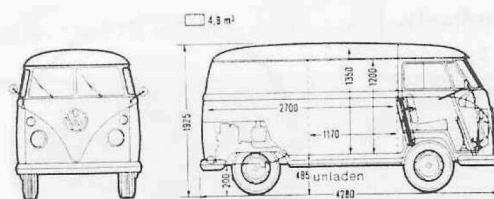
VW dodávka se zvýšenou střechou



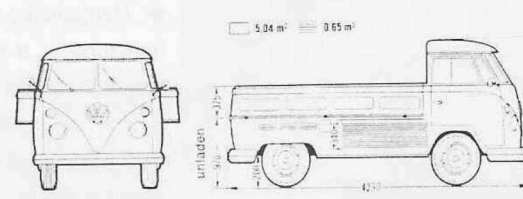
VW Microbus De Luxe



VW pick-up



VW dodávka



VW pick-up s rozšířenou korbou

Kompletní nabídka karosérií pro první generaci transporteru podle firemních materiálů

výfukové potrubí, jehož se ale Transporter nikdy nedomohl. Všechna provedení Transporteru procházela dílčími vylepšeními v srpnu každého roku, vždy po celozávodní dovolené. Šlo většinou o změny detailní, tedy až do března 1955, kdy se Transporter změnil výrazně. Ve všech verzích se nová palivová nádrž přemístila nad převodovku a rezervní kolo za sedadlo řidiče. Tím se výrazně snížila výška motoru a do zadní stěny vozu tak bylo možno instalovat vzhůru výklopné dveře zpřístupňující prostor pro posádku a náklad i zpoza vozidla. Palubní desku přes celou kabinu dostala všechna provedení a změněn byl ventilační systém. Jeho dvě mřížky se schovaly pod stříšku vzniklou novým tvarováním střechy nad čelními okny - jako u pozdější Škody 1203. Ve stejném roce byl výrazně zesílen podvozek a kola používající již radiální pneumatiky změnila svůj průměr z 16 na 15 palců. Podtrženo sečteno: změny z roku 1955 udělaly z Transporteru opět moderní vozidlo. Zlepšily se jeho dynamické vlastnosti, nepatrně klesla spotřeba paliva, ke slovu se konečně dostala i estetická měřítko, která poněkud otupila hrany čistočistě účelovosti, s níž byl Transporter původně konstruován.

Rok 1958 znamenal nástup nových, větších a účinnějších nárazníků, které nyní měly hladký povrch. Současně se změnilo i uspořádání zadních světlů. Brzdové světlo zde bylo dosud jediné,

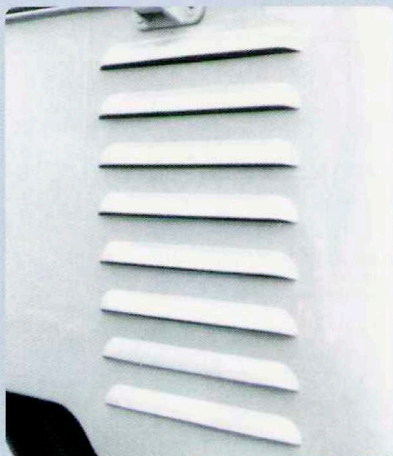
umístěné uprostřed. V tomto roce však byl počet brzdových světlů zvýšen na dvě, která nyní byla integrována do zadních obrysových lamp. Mechanické výklopné ukazatele směru umístěné v B-sloupcích však zatím zůstaly zachovány. V roce 1958 také Transporter vstoupil na americký trh, kde na něj byly montovány mohutnější nárazníky. Představen byl Pick-Up s dvojitou kabinou.

Technický vývoj však letěl kupředu. V květnu 1959 se v Transporterech objevil nový motor. Vlastně šlo o výrazně modernizovanou jednotku používanou do té doby. Díly klikového mechanismu byly zesíleny, motor dostal nové palivové čerpadlo a větší vzdálenosti mezi jednotlivými válci pro účinnější chlazení. Výkon vzrostl ze 30 na 34 koní, což není zrovna mnoho, ale změna byla znát. Převodovka byla vylepšena také, zejména s ohledem na její snadnější údržbu. Nicméně redukční náboje v kolech byly zachovány až do konce výroby první generace, tedy do roku 1967.

Během prvních deseti let výroby Transporteru se vyrobilo a prodalo celkem 678 000 vozů všech variant a už v srpnu 1961 ve Volkswagenu vítali Transporter s pořadovým číslem 1 000 000. Ještě v roce 1960 však konečně výklopné ukazatele směru odešly do výslužby a nahradily je moderní blinkry, vpředu charakterizované čírymi světly ve tvaru projektilu. Roku 1962 se jejich tvar změnil na široký ovál a současně byla

představena dodávka se zvýšenou střechou a vnitřním objemem dosahujícím šesti metrů krychlových. Vzhledem k častému přetěžování těchto vozů se jich do dnešní doby zachovalo jen málo.

Na počátku šedesátých let začala do popředí veřejného zájmu vystupovat bezpečnost provozu. Motoristé i vlády zemí začaly na výrobce vytvářet tlak, aby otázkám bezpečnosti začali přizpůsobovat konstrukci svých vozů. Transporter se tak v roce 1963 dočkal několika dalších vylepšení, směřujících ke zvýšení bezpečnosti při jeho užívání. Boční dveře se například již neotevíraly zatažením za kliku, ale stlačením knoflíku. Zadní výklopné dveře dostaly jištění torzními tyčemi namísto kluzáků a prolisy ventilačních otvorů v zadních blatnících byly nyní nasměrovány dovnitř. Dnes se můžeme jen dohadovat o tom, jestli tyto prvky měly skutečně výrazný pozitivní efekt na bezpečnost provozu. V květnu roku 1963 se také objevily v některých verzích boční posuvné dveře, zatímco největší změny přišly v srpnu téhož roku. Největší událostí bylo představení motoru s objemem 1 500 cm³, který zprvu dával sice jen 42 koní, ale i to bylo ve srovnání s 34 koňmi původní dvanáctistovky výrazným pokrokem. Šlo o pohonnou jednotku, která se poprvé objevila dva roky před tím v novém sedanu Volkswagen Type 3. S výkonnějším motorem přišla také zesílená brzdová soustava, pérování bylo tužší a změnilo se



← Původní, ven směřující výdechy chlazení na zadních blatnících byly z bezpečnostních důvodů obráceny směrem dovnitř.

→ Nové řešení nepůsobí příliš stylově a jeho přínos bezpečnosti je přinejmenším diskutabilní



← Mechanické výklopné směrovky, umístěné v B-sloupkách, byly nahrazeny blinkry teprve v roce 1960.

→ Již roku 1962 byly původní číré přední blinkry ve tvaru projektilu nahrazeny velkoplošnými oranžovými světly.



← Díky přemístění palivové nádrže nad převodovku se podařilo snížit stavební výšku motoru natolik, že do zádi mohly být vestevěny vzhůru výklopné dvěře umožňující přístup k zavazadlům zezadu.

→ V srpnu roku 1963 bylo poměrně malé zadní okno výrazně zvětšeno.



zpřevodování. Transporter 1500 tak dosahoval cestovní rychlosti 105 km/h. Model s původním motorem 1200 se vyráběl souběžně s patnáctistovkou až do roku 1965.

Poslední Volkswagen Transporter první generace sjel z výrobní linky v červenci 1967. Ještě zjara byla jeho elektrická soustava pracující s napětím 6V nahrazena výkonnějším systémem 12V. S Transporterem první generace, jehož se vyrobilo celkem přes 1 800 000 exemplářů, do výslužby odešlo i charakteristické svisle dělené čelní sklo. Cesta pro nový model s obloukovým sklem byla otevřena. Ale o tom až v dalším pokračování.

(Laskavostí nakladatelství Bay View Books Ltd, s použitím publikace VW Bus Custom Book) zpracoval Jiří Duchoň.

Ríkejme mu...

3. díl: Druhá generace

V našem malém seriálu se věnujeme snad nejslavnějšímu užitkovému automobilu všech dob - vozu Volkswagen Transporter, jehož první verze spočívaly na podvozkových skupinách přímo odvozených od malého „brouku“. V minulých dvou dílech jsme pro vás připravili povídání o první sériové generaci, která se vyznačuje vertikálně děleným čelním sklem. Dnes se budeme věnovat letům 1967 až 1979, kdy se vyráběla druhá generace Transporteru.

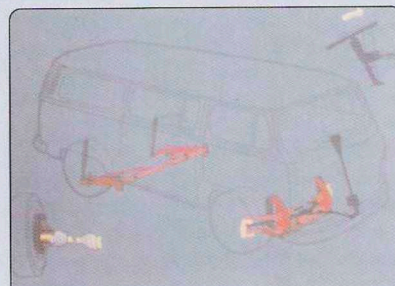
Poslední Volkswagen Transporter první generace sjel z výrobní linky v červenci 1967. Ještě zjara byla jeho elektrická soustava pracující dosud s napětím 6V nahrazena výkonnějším systémem 12V. S Transporterem první generace, jehož se vyrobilo celkem přes 1 800 000 exemplářů, do výslužby odešlo i charakteristické svisle dělené čelní sklo. Cesta pro nový model s klenutým sklem byla otevřena.

Druhá generace začala sjíždět z výrobní linky automobilky Volkswagen v srpnu roku 1967 po celozávodní dovolené, kdy byla linka adaptována k produkci nového modelu. Konkurence byla již samozřejmě daleko lépe připravena než při představení první generace v roce 1949, je však podivné, že ani na

sklonku šedesátých let nebyla koncepce Transporteru s ležatým motorem v zádi příliš rozšířená. Ve srovnání s předchozí generací byl nový vůz spíše evolucionář než revolucionář, změny však byly mimořádně rozsáhlé. Hned na první pohled zaujme nová před. Dvoudílné, pro první generaci typické svisle dělené čelní sklo bylo nahrazeno velkým panoramatickým oknem. Kromě výhledu z kabiny byla vylepšena také její ventilace, a to díky dvojici rozměrných průduchů přímo na čelním panelu. Výkonné pneumatické ošťikovače byly dalším vítaným zlepšením. Silnější nárazník zasahoval do boků karosérie až k blatníkům, kde jeho okraje sloužily jako schůdky usnadňující nastupování a vystupování. Využitelnost nákladového prostoru byla zvýšena prodloužením karosérie o 10 cm a standardními bočními posuvnými dveřmi. Byl výrazně zvětšen objem nákladového prostoru a užitečné zatížení činilo rovnou jednu tunu.

Nový byl interiér kabiny. Ovládací prvky na palubní desce v továrně vybavovali potiskem a nacházel se zde i popelník. Reklamní prospekt hrdě hlásal: „Zkonstruováno pro kuřáky - kuřákem“. Pro větší variabilitu byla nyní opěradla dělená. Teprve vlastní zkušenost s modely první a druhé generace dokazuje, o kolik je nový model pohodlnější a prostornější. Mezi nejčastěji kritizované slabiny předchozího modelu patřila zadní

...Transporter!



Podvozek byl doplněn dvoukloubovými zadními hřídeli.

náprava, téměř beze změn převzatá z „brouku“. I ve vozech druhé generace sice šlo o výkonné polonápravy, ale tentokrát byly na každé straně dvoukloubové. To umožňovalo zachování svislé polohy zadních kol při všech režimech jízdy a zatížení. Redukční převodovky v nábojích byly samozřejmě odstraněny, vpředu i vzadu byl rozšířen rozchod kol, na přední nápravě se objevily bezúdržbové kulové čepy a brzdový systém byl nyní dvouokruhový. Díky tomu byly výrazně zlepšeny jízdní vlastnosti vozu. Většina těchto vylepšení se ve stejné době objevila i na „brouku“, a oba modely tak stále sdílely řadu společných důlů.

Nový Transporter byl poháněn výkonnějším motorem o objemu 1 584 cm³, který dával při stupni komprese 7,7:1 výkon 47 kW při 4 000 ot./min. Nejvyšší



VW Transporter druhé generace vyjel v létě roku 1967. Byl větší a v mnohém vylepšený.



Nabídka karosářských variant byla opět rozsáhlá.

továrnou udávaná rychlost byla 105 km/h, ale ve skutečnosti se blížila 115 km/h.

Nabídka karosářských provedení byla stejně bohatá jako v případě předchozího modelu. Byla zde dodávka (k dispozici i se zvýšenou střechou), pick-up s jednoduchou, nebo dvojitou kabinou, pick-up s prodlouženým rozvorem a osmi, či devítimístný mikrobús, dodávaný ve dvou úrovních výbavy. Za příplatek byly k dispozici například střešní okno, ventilátor podporující větrání, rádio, nezávislé topení či vyhřívání zadního okna.

Od začátku roku 1968 se střecha u zvýšené dodávky vyráběla pro úsporu

hmotnosti z plastu. V srpnu následujícího roku začalo být naplňováno nové heslo „Více bezpečnosti, více pohodlí“. Celá kabina včetně dveří byla zesílena pro lepší ochranu posádky při nárazu, standardní výbavou se stal bezpečnostní sklopný sloupek volantu. Podobně významné změny přineslo i léto následujícího roku, ačkoli zvenčí se nic neměnilo. Tehdy dostal motor novou dvoukanálovou hlavu s lepším plněním, její nevýhodou byla náchylnost k praskání. Na přední nápravě byly nahrazeny bubnové brzdy kotoučovými, zadní brzdy dostaly omezovač síly proti jejich blokování, hnací hřídele byly zesíleny a použity byly

širší pneumatiky. Ještě v roce 1970 slavili výrobení tři milionů Transporteru, přičemž jen pět let zbývalo do výrobení Transporteru s pořadovým číslem čtyři miliony.

Rok 1971 přinesl možnost připlatit si za nový motor s objemem 1 679 cm³, který se poprvé objevil tři roky před tím v cestovním Typu 4. Jím vybavený Transporter dosahoval díky výkonu 66 koní nejvyšší rychlosti 125 km/h. Zároveň začaly být montovány větší zadní světlá a hrdlo palivové nádrže se posunulo vzad, dále od bočních posuvných dveří. Ale změny následovaly i v následujícím roce. Mezi nejvýraznější patřilo zavedení bezpečnostní deformační zóny do podlahy kabiny. Vozy z roku 1972 z dosud neznámých příčin korodují nejnáze ze všech Transporterů vůbec.

Rok 1973 přinesl přemístění předních blinkrů výše, do sousedství ventilačních mřížek, schůdky pro snadnější nastupování byly nyní zcela kryty zavřenými dveřmi. Boční posuvné dveře dostaly automatický zámek, v doplňkové výbavě se objevily ostřikovače světlometů. Pro všechny verze vyjma pick-upu byla k dispozici nově i třístupňová automatická převodovka. Téhož roku byl zvýšen objem většího z nabízených motorů až na 1,8 litru, zvýšil se tak jeho výkon, ale především pružnost.

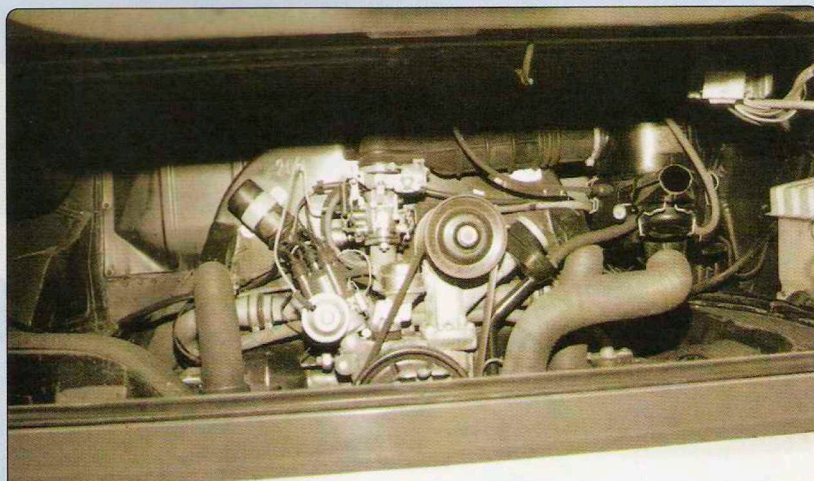
Rok 1974 se nesl ve znamení vrcholící ropné krize. Volkswagen se navíc připravoval na spuštění výroby klíčového modelu Golf, takže Transporter musel co do modernizací na chvíli ustoupit do



Oproti očekávání byla poptávka po modelu VW T2 velká i na konci jeho životního cyklu.

pozadí. V srpnu 1975 byl objem motoru 1,8 zvýšen až na dva litry. Díky použití dvou dvojitých karburátorů dosahoval výkonu 70 koní při 4 200 ot./min a tužší pérování vzadu zvýšilo užitečné zatížení z jedné až na téměř jeden a čtvrt tuny. Pokud se proslýchalo, že život druhé generace Transporteru se chýlí ke svému závěru, v roce 1976 to již bylo nade vše pochybnost. Automobilka ve svém prospektu zákazníkům vzkazovala: dobré auto již není třeba dále zlepšovat. Přesto se vozy modelu 1976 dočkaly kvalitnějšího potahu střechy, bezpečnostních dveřních klik a všestranně seřiditelného sedadla pro řidiče. V té době měli zákazníci k dispozici nezvykle rozsáhlou škálu příplatkových výbav. Přiobjednat tak šlo třeba halogenové světlomety, laminované čelní sklo, bezpečnostní polstrování palubní desky či automaticky výklopný schodek pod posuvnými bočními dveřmi.

Pro rok 1978 doplnil ještě nabídku luxusní osmimístný mikrobus s dvoulitrovým motorem a stříbrnou metalízou. Téměř neznámou je historie pěti prototypů



V roce 1970 byl představen motor s objemem 1 600 ccm s dvojitým sáním a výkonem 50 koní.

V roce 1979 musel VW T2 uvolnit místo na výrobní lince svému nástupci VW T3. ➡



Transporteru s pohonem všech čtyř kol. Přes úspěšné jízdní zkoušky však bylo od sériové výroby nakonec upuštěno, protože si automobilka nebyla jistá dostatečnou poptávkou po vozidle takového charakteru.

V květnu 1979 spatřil světlo osvěta první Transporter třetí generace. Byl vytvořen podle úplně nového konceptu a automobilku Volkswagen bezpečně přepravil přes celá osmdesátá léta. Pokračování přišlo.

(Laskavostí nakladatelství Bay View Books Ltd, s použitím publikace VW Bus Custom Book)

zpracoval Jiří Duchaň



Jeden z pěti prototypů s pohonem na všechna kola z roku 1978.

ŘÍKEJME MU...

TRANSPORTER!

4. DÍL: GENERACE KLÍNU

V našem seriálu se věnujeme snad nejslavnějšímu užitkovému automobilu všech dob - vozu Volkswagen Transporter, jehož první verze spočívaly na podvozkových skupinách přímo odvozených od malého "brouku". V minulých třech dílech jsme pro vás připravili povídání o jeho první a druhé generaci. Dnes se budeme věnovat letům 1979 až 1982, kdy se vyráběla třetí generace Transporteru.

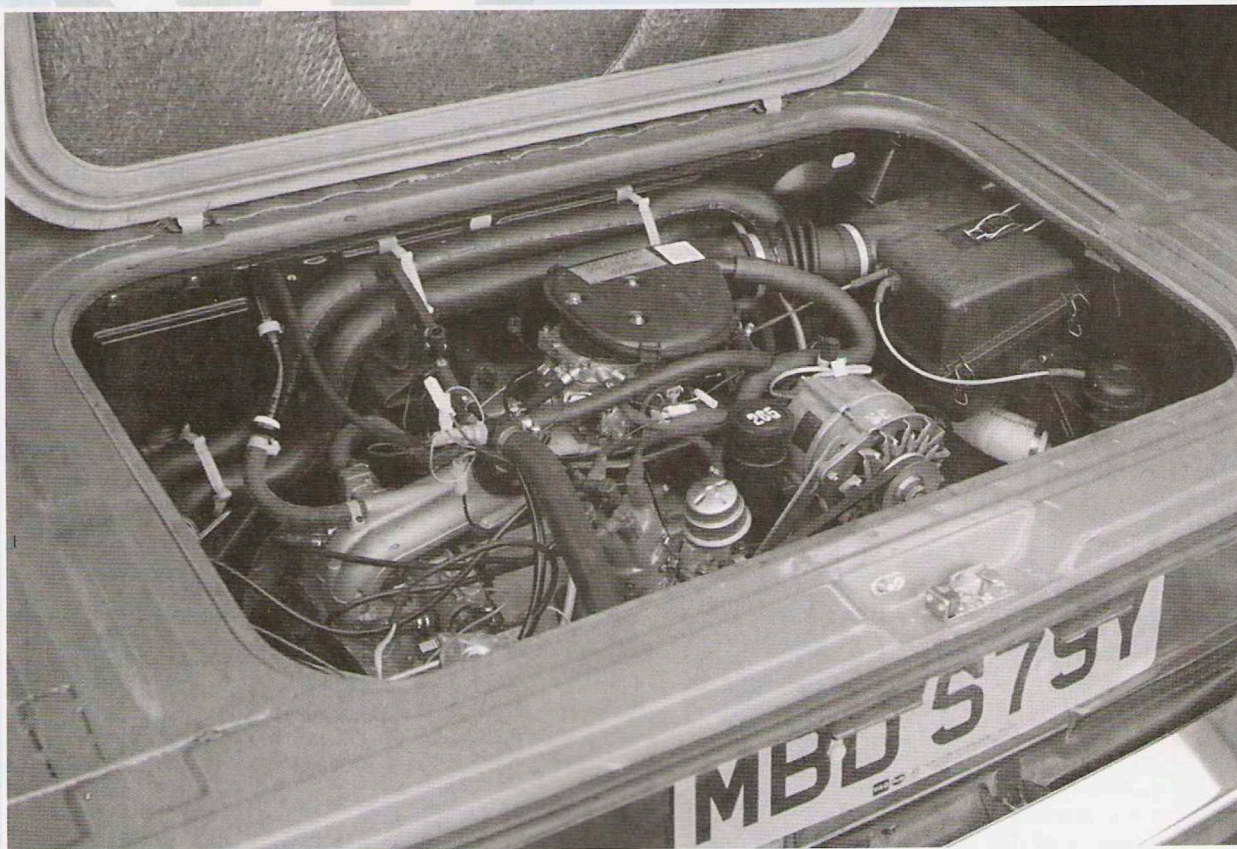
V květnu 1979 spatřil světlo osvěta první Transporter v pořadí třetí generace. Byl vytvořen podle nového pojetí, jež mělo za úkol automobilku Volkswagen bezpečně přepravit do nové dekády. Právě koncem sedmdesátých let do popředí zájmu konstruktérů světových automobilek začala pronikat věda zvaná aerodynamika. V době ropné krize bylo třeba hledat způsoby, jak účinně snižovat spotřebu paliva. Okolo roku 1980 již byla aerodynamika, dosud především studovaná na vědeckých pracovištích a v automobilovém sportu, natolik pro-



Třetí generace Transporteru byla představena v roce 1979. Do jeho konstrukce se promítly nejnovější poznatky v aerodynamice

zkoumaná, že ji bylo možno skutečně efektivně zužítovat při konstrukci moderních automobilů. Formulace "odpor vzduchu" či "koeficient Cx" záhy vstoupily do běžného slovníku každého auto-

mobilsty. Jak co nejúčelněji vytvarovat předek vozu a co s "chronickými narušiteli" laminárního proudění vzduchu v podobě stěračů či zpětných zrcátek? Tyto otázky rázem zvedaly ze židlí diskutéry



Přístup k motoru se výrazně zlepšil snížením podlahy a instalací odklápacího víka



Sedmimístný model Caravelle byl uveden na samém závěru produkce třetí generace Transportéru



Interiér provedení Caravelle zaručoval mimořádně komfortní cestování až sedmi pasažérům

za hospodskými stoly, zatímco konstruktérům přinášely bezesné noci.

Když se v srpnu 1979 představil Volkswagen Transporter třetí generace, bylo jisté, že jde o výrazný pokrok, a to ne jen z hlediska aerodynamiky. Motor měl sice stále chlazení vzduchem a byl umístěn vzadu, ale karosérie i vše pod ní prošlo důkladným přepracováním. Hranatější karosérie mimo jiné skýtala výrazně větší vnitřní prostor a výrazněji skloněné čelní sklo dalo Transporterům třetí generace novou přezdívkou: klín. S nástupem třetí generace bylo navíc sjednoceno názvosloví vozů prodávaných v Evropě, Americe a jinde: dodávky byly nyní všude nabízeny pod jménem Transporter a odvozené mikrobuse jako Bus.

Nový Transporter byl ve srovnání s předchozí, druhou generací o 13 cm širší a o 6,5 cm delší, ale jeho výška zůstala zachována, aby se vešel do starších garáží, které byly často stavěny právě s ohledem na Transportery. Čelní sklo se zvětšilo o více než 20 % pro zlepšení výhledu vpřed, velkou část přídě zabírala plastová maska přístupu vzduchu k ventilaci, která po stranách zahrnovala čelní světlomety a uprostřed kulatý znak s logem VW. Boky karosérie byly ve výšce dveřních klik zesíleny vodorovným prolisem a záď byla zcela přepracována. Zadní vzhůru výklopná stěna tentokrát zasahovala až téměř k nárazníku, v otevřené poloze ji zajišťovala dvojice plynových vzpěr a zadní okno bylo ve srovnání s předchozí generací zvětšeno na

dvojnásobnou plochu. Díky přemístění rezervního kola pod přední část karosérie a dalším úpravám se podařilo snížit podlahu kryjící motor o celých 15 cm, čímž se výrazně zlepšila využitelnost celého vnitřního prostoru. Motor byl nyní přístupný víkem na dně zavazadlového prostoru, což usnadňovalo servisní úkony. Transporter třetí generace nebyl technickou revolucí, ale výsledkem důkladného propracování konceptu povodního vozu z konce čtyřicátých let.

V nabídce pohonných jednotek figurovaly čtyřválcové 1,6 l/50 k a 2,0 l/70 k, které pracovaly ve spolupráci se čtyřstupňovou přímo řazenou převodovkou. Silnější z motorů mohl být opatřen



Masivní výklopné dveře v zádi a posuvné dveře postraních umožňovaly pohodlný přístup do výrazně zvětšeného zavazadlového prostoru

třístupňovou převodovkou automatickou. Stavební výška pohonných jednotek byla snížena.

Transporter v provedení mikrobuse byl k dispozici ve dvou úrovních výbavy: normální, nebo jako L značící "luxusní". Dražší provedení se na první pohled vyznačovalo například chromovanými lištami okolo oken a přední masky a chromovanými nárazníky s gumovými lištami, vnitřek byl celý čalouněný a sedadla měla čalouněné loketní opěrky, avšak odlišností zde bylo daleko více. Ostatní karosářské verze byly uvnitř vybaveny jako dříve, ale k dispozici byla opět nepřeborná nabídka příplatkových prvků.

Zřejmě nejvýznamnější vylepšení zasáhlo podvozek. Zastaralé torzní tyče byly konečně na všech kolech nahrazeny vinutými pružinami, na přední nápravě s progresivním účinkem. Zavěšení bylo doplněno teleskopickými tlumiči pérování. Zadní pružiny byly ve svém středu opatřeny gumovými bloky sloužícími jako dorazy při plném zatížení a přední náprava se dočkala příčného zkrutného stabilizátoru. Nový systém pérování zlepšil jízdní vlastnosti vozu, ale

také umožnil snížit jeho podlahu a zvětšit rejď předních kol.

Vozy řady Trnasporter třetí generace se během svého poměrně krátkého života nedočkaly žádných výraznějších změn. Největší slabinou byl nyní vzduchem chlazený motor, který vzhledem ke své koncepci již nemohl dále vyhovět soudobým nárokům na jízdní dynamiku, ekonomičnost či ekonomiku. Snahy konstruktérů se tedy začaly ubírat směrem k vodou chlazené pohonné jednotce, která však měla nalézt uplatnění až v dalších generacích. Od roku 1980 však byl poprvé k dispozici vznětový motor s výkonem 50 koní a - s vodním chlazením.

Roku 1982 Volkswagen vyrukoval s prestižním provedením mikrobuse, nazvaným Caravelle. K maximálně komfortnímu cestování přispívaly akustická izolace v bočních dveřích a zadní výklopné stěně, luxusní čalounění sedadel s loketními opěrkami, střešní okna krytá plexisklem barevně korespondujícím se zbytkem interiéru či samonavíjecí bezpečnostní pásy na předních sedadlech. Model Caravelle se stal více než důstojnou tečkou za více než třicetiletou životní

dráhou vozů Volkswagen Transporter se vzduchem chlazeným motorem uloženým vzadu, jež zprvu vycházely z legendárního vozu "brouk". Transporterův první tří generací se vyrobilo dohromady více než 4,8 milionů.

Dne 31. listopadu 1982 sjel z výrobní linky poslední Transporter se vzduchem chlazeným, v zádi umístěným motorem. Byl to mikrobuse s motorem 1,6 l a číslem podvozku 24D051580. Moderní koncepce cestování proráží i do segmentu užitkových automobilů, jméno Transporter je dodnes ve světě automobilů skutečným pojmem, který jde s dobou v současnosti s již svojí pátou generací. V příštím vydání magazínu TIPpro Oldtimer náš seriál uzavřeme závěrečným shrnutím života Transporterů se vzduchem chlazenými motory a pohledem na rozmanité individuálně upravené vozy prvních tří generací, o nichž zde byla řeč.

**Laskavosti
nakladatelství Bay View Books Ltd,
s použitím publikace
VW Bus Custom Book zpracoval
Jiří Duchoň**



Na sklonku sedmdesátých let čelil Transporter se vzduchem chlazeným motorem v zádi, silící konkurenci, ale dvoumístný pick-up se prodával dobře. Zážehový „dvoulitr“ mu umožňoval dosáhnout rychlosti přes 140 km/h

Říkejme mu... ...Transporter!



První generace se vyznačovala dvoudílným čelním sklem



Druhá generace dostala vylepšené nápravy a interiér



Třetí generace byla vyvinuta s důrazem na aerodynamiku

5. díl – Shrnutí

V našem seriálu se věnujeme snad nejslavnějšímu užitému automobilu všech dob - vozu Volkswagen Transporter, jehož první verze spočívaly na podvozkových skupinách přímo odvozených od malého "brouku". V minulých čtyřech dílech jsme pro vás připravili povídání o jeho prvních třech generacích, jež navzájem spojoval motor uložený za zadní nápravou. Minule jsme vám slíbili stručné shrnutí života těchto Transporterů, dnes tedy svůj slib plníme.

Jak šel čas

Volkswagen Transporter byl ve své definitivní podobě světu oficiálně představen 12. listopadu 1949 s tím, že pro veřejnost bude k prodeji od března následujícího roku. Základní provedení dodávka bylo už v květnu 1950 doplněno verzí Kombi s prosklenou karosérií a vyjímatelnými sedadly v nákladovém prostoru a hned za měsíc následovalo provedení Mikrobuse s komfortně vybavenou karosérií a konfigurací sedadel 7, 8, nebo 9. Ještě v listopadu téhož roku byla zahájena výroba provedení ambulance. Dnes nejcenějším provedením je však Samba, která se začala vyrábět v dubnu 1951. Šlo o luxusně vybavenou variantu devítimístného Mikrobuse. A jak to bylo dál?

1952

Představena verze pick-up. Uskutečněna změna uložení rezervního kola a palivové nádrže. Synchronizace tří nejvyšších rychlostních stupňů.

1954

Objem motoru zvýšen na 1 192 ccm a kompresní poměr na 6,1:1, výkon vzrostl na 30 koní. Všechny verze dostupné i s řízením vpravo.



Pátá generace patří ve své třídě k technologické špičce

1955

Důležité změny karosérie, podobné jako u pick-upu v roce 1952. Rezervní kolo za řidičovým sedadlem a palivová nádrž nad převodovkou s nalévacím hrdlem vně vozu. To umožnilo snížit podlažku nad motorem a do zádi zakomponovat víko. Palubní deska dosahuje napříč celou kabinou, což bylo dosud vyhrazeno jen dražším verzím. Zaveden účinnější způsob ventilace, ráfky s průměrem 16" byly změněny na 15".

1956

Výroba převedena z Wolfsburgu do Hanoveru. Nová továrna zaměstnávala 5 000 lidí a za den vyprodukovala 250 dodávek.

1958

Představen pick-up s prodlouženou kabinou v provedení pro šest sedících cestujících.

1959

Rekonstruován motor. Nová kliková skříň, upravený výfukový systém. Synchronizace na všech rychlostních stupních.

1960

Blikající směrové ukazatele nahradily archaické výklopné směrovky. Kompresní poměr zvýšen na 7,0:1, v důsledku toho výkon dosáhl 34 koní. Během prvních deseti let života Transporteru bylo vyrobeno celkem 678 000 vozů tohoto typu, z toho bylo 243 000 dodávek, 152 000 provedení kombi, 148 000 mikrobuseů, 129 000 pick-upů a 6 000 speciálních vozidel.

1961

V srpnu byl vyroben Transporter s pořadovým číslem 1 000 000.

1962

Do výroby zavedena dodávka se zvýšenou střechou a šesti krychlovými metry vnitřního objemu. Pro trh USA byl motor vybaven vertikálním ventilátorem. Vylepšeno topení, nezávislá jednotka k dispozici za příplatek.

1963

Představen motor s objemem 1 497 ccm a výkonem 42 koní. Nové nápravy, brzdy a kola s průměrem 14". Užitečná hmotnost zvýšena na rovných 1 000 kg.

Technická specifikace první generace

Rozměry (délka/šířka/výška)	4 150/1 660/1 900 mm
Rozvor náprav	2 400 mm
Objem motoru	1 131 ccm
Vrtání/zdvih	75 x 64 mm
Kompresní poměr:	5,8:1
Nejvyšší výkon	25 koní při 3 300 ot./min.
Pohotovostní hmotnost	975 kg
Užitečná hmotnost	750 kg
Nejvyšší rychlost	90 km/h
Zrychlení z 40 na 80 km/h	80 s



Transportery se hodily k přestavbám na campingové vozy. Mezi dvorní úpravce patřila německá firma Westfalia

1967

V srpnu představen nový model. Nová karosérie se zaobleným čelním sklem z jediného kusu. V základní výbavě přibýly boční posuvné dveře. Zaveden nový motor 1,6 l o výkonu 47 koní.

1968

Dodávka se zvýšenou střechou dostala střechu ze skelných vláken.

1969

Dveře zesíleny, sklopný sloupek řízení.

1970

Hlavy válců s optimalizovaným vyplachováním zlepšily dynamiku.

1971

Nová jednotka 1,7 l/66 koní s prostorově úsporným ventilátorem uloženým na konci klikového hřídele. Motory 1,6 a 1,7 odpovídají americkým emisním předpisům.

1972

Zavedení deformačních zón v přední části vozu. Možnost přibojednatí automatické převodovky, s výjimkou verze pick-up.

1973

Denní produkce dosahuje rekordních 1 200 vozů. Novinkou je motor 1,8 l/68 koní.

1975

Jednotka 1,8 l zvětšena až na 2,0 l, výkon vzrostl na 70 koní. Maximální přípustná hmotnost vozu zvýšena na 2 500 kg.

1978

Akční série osmimístné verze Bus ve stříbrné metalíze.

1979

Zavedena třetí generace Transporteru.

1982

Konec výroby Transporterů se vzduchem chlazenými motory v Německu.

1990

Transporter čtvrté generace poprvé přichází s motorem vpředu a pohonem předních kol.

2003

Představen Volkswagen Transporter T5 s širokou škálou motorických a karosářských verzí. O pohon se stará některá ze vznětových pohonných jednotek s vysokotlakým přímým vstřikováním TDI PD s výkonem až 175 koní, vrchol zatím představuje zážehový šestiválec 3,2 l o výkonu přes 230 koní.

Karosářské varianty prvních tří generací Transporteru

Dodávka

Místa k sezení pouze v kabině, prosklení karosérie pouze v těsném okolí řidiče. Určena k přepravě nákladů, úpravci vyhledávána k přestavbám na kempinkové verze.

Kombi

Boční okna, odnímatelná sedadla v přepravním prostoru. Výše postavené verze Mikrobus byly určeny pro 7, 8 nebo 9 cestujících, nejluxusnější provedení Samba mělo rozměrná střešní okna.

Pick-up

Uzavřená kabina, oddělená od otevřené ložné plochy se sklopnými bočnicemi. Rezervní kolo a palivová nádrž byly přemísťovány s ohledem na co nejnižší nákladovou plochu.

Pick-up s dvojitou kabinou

Pick-up s kabinou prodlouženou na úkor délky otevřené ložné plochy, šest míst k sezení.

Dodávka se zvýšenou střechou

Vylepšená verze dodávky konstruovaná pro potřeby oděvnictví a dalších odvětví se zvláštními nároky na přepravní kapacitu.

Ambulance

Sanitka stavěná pro německý trh.

Special

Verze vyráběné podle požadavků německých veřejných služeb včetně pošty, hasičů a lesníků. Nejčastěji spočívaly na základě verzí pick-up a dodávka.

*Laskavostí nakladatelství
Bay View Books Ltd, s použitím
publikace VW Bus Custom Book zpracoval
Jiří Duchoň*



*Dnes jsou Transportery prvních generací oblíbeným základem pro individuální úpravy.
Mnohé jsou vybaveny velkými motory o výkony několik set koní*