

Volkswagen Typ 2: non un furgone, uno stile di vita (parte 2) – Quelle:

<https://ruoteclassiche.quattroruote.it/volkswagen-typ-2-non-un-furgone-uno-stile-di-vita-parte-2/>

übersetzt italienisch / deutsch mit DeepL

Volkswagen Typ 2: kein Transporter, ein Lebensstil (Teil 2)

In der vorhergehenden Episode haben wir Ihnen über die Entstehung und Entwicklung des Volkswagen Typ 2 ab dem T1 berichtet. Heute geht unsere Reise mit der zweiten Generation weiter, die durch die Initialen T2 gekennzeichnet ist.

Wo waren wir stehen geblieben? Ach ja, Ende 1967. Mit dem Aufkommen der zweiten Generation veränderte der Typ 2 sein Erscheinungsbild. Erstens verlor sie ihre charakteristische geteilte Windschutzscheibe. Wegen der großen Windschutzscheibe wird der T2 im Fachjargon der Enthusiasten als "Erkerfenster" bezeichnet. Auch das Layout der Vorderseite änderte sich, ohne das spezielle "V" im Mittelteil. Die Blinker wurden rechteckig und bewegten sich unterhalb der Scheinwerfer. Der Motor hatte einen Hubraum von 1,6 Litern bei einer Leistung von 47 PS. Wie der Käfer hatte auch der T2 eine überdimensionierte Batterie und ein 12-Volt-Bordnetz. Auch die Aufhängung war neu, völlig neu gestaltet.

Die Entwicklung geht weiter. Die T2 "B"-Variante wurde ab 1970 produziert und war die Quelle für mehrere Aktualisierungen, die im Laufe von drei Jahren schrittweise eingeführt wurden. Die ersten Modelle kamen aus den Fließbändern mit abgerundeten Stoßfängern, die eine Stufe für den Auf- und Abstieg integrierten. Die vorderen Türen hatten eine 90°-Öffnung und die Lufteinlässe in den hinteren Pfosten waren halbmondförmig. 1971 wurde der Volkswagen Typ 2 T2 mit einem neuen 1,6 PS starken 50-PS-Motor mit überarbeitetem Ansaugsystem ausgestattet. Wichtig war auch die Einführung von Scheibenbremsen an der Vorderachse, was zur Einführung neuer Räder mit Belüftungslöchern und flacheren Radkappen führte. Ab 1972 wurden die Fahrtrichtungsanzeiger nach oben versetzt, zu den Seiten des Gitters unter der Windschutzscheibe. Auch die Stoßstangen waren anders, quadratischer und mit einem Gummiprofil versehen. Hinter dem vorderen Stoßfänger befand sich ebenfalls eine zusammendrückbare Struktur, die den US-Sicherheitsstandards entsprach, obwohl dies für Kleintransporter zu jener Zeit nicht vorgeschrieben war. Spätere Änderungen betrafen vor allem die Mechanik und brachten den T2 1974 in seine endgültige Form.

Mächtiger. Im gleichen Jahr wurde der Motorraum vergrößert, um voluminösere Motoren wie den 1,7 und später den 2,0-Liter-Motor unterzubringen: beide gemeinsam mit dem Volkswagen Typ 4. Europäische Modelle behielten den 1,7 Liter als Option bei, während er für amerikanische Modelle zum Standard wurde. In diesem Fall wurden auch die hinteren Lufteinlässe, die breiter und quadratisch waren, sowie die größeren Rückleuchten geändert. In Kombination mit dem 1,7-Liter-Motor konnte der Typ 2 mit einem Automatikgetriebe ausgestattet werden, die Leistung ging jedoch leicht zurück, von 66 auf 62 PS. Im Laufe des Jahres 1975 wurde der Motor des Typ 4 auf 1,8 Liter (67 PS) erhöht, während er 1976 2 Liter (70 PS) erreichte, eine Option für die in Südafrika produzierten Modelle. Ursprünglich wurde der Typ 2 2.0 nur mit der Spitzenausrüstung "Executive" vermarktet. Das neue 2-Liter-Modell bot neben der erhöhten Leistung mehrere Vorteile, angefangen bei den Hydraulikstößeln, die den Wartungsaufwand reduzierten und die Zuverlässigkeit verbesserten. Ab 1975 wurden amerikanische Modelle mit der elektronischen Kraftstoffeinspritzung Bosch L-Jetronic ausgestattet. Die elektronische Zündung traf 1978 ein, kurz bevor der europäische Typ 2 aus der Produktion ging. In der Zwischenzeit wurden die ersten Prototypen mit Allradantrieb, Vorläufer der

"Syncro"-Modelle späterer Generationen, getestet. Der Volkswagen Typ 2 T2 wurde bis 1979 in Deutschland produziert, aber die Produktion wurde in Mexiko fortgesetzt.

Mexiko und die Wolken. Im Volkswagen-Werk in Puebla wurden das Kombi-Modell und der Kastenwagen produziert. Zwischen 1970 und 1994 wurde der mexikanische Typ 2 in all seinen Ausprägungen produziert: T2, T2 B und T2 C. Das Modell T2 "C" wurde ab 1991 hergestellt und vor allem wegen seines erhöhten Daches und des großen schwarzen Kühlers an der Vorderseite anerkannt. An der Antriebsfront war der 1,8l Reihen-Vierzylinder-Vergasermotor mit Wasserkühlung und 71 PS der Motor. Zwischen 1981 und 1985 wurde auch eine Variante mit einem 1,6 l und 50 PS Dieselmotor, ebenfalls wassergekühlt, vermarktet. Der Diesel vom Typ 2 sorgte für einen geringeren Verbrauch (18 km/l gegenüber 15 km/l), aber die begrenzte Leistung und vor allem ein unzureichendes Kühlsystem bestimmten die kurze Lebensdauer des Motors.

Der T2 Caravelle. 1988 debütierte eine "Luxus"-Variante, die als Volkswagen Caravelle vermarktet wurde. Im Innern zeichnete er sich durch seine Konfiguration mit acht Sitzplätzen aus, während der Combi bis zu neun Passagieren Platz bot. Die Caravelle war nur in Metallicfarben erhältlich, während die Combi-Palette nur aus Pastellfarben bestand. Zur Serienausstattung der Caravelle gehörten eine Kassetten-Stereoanlage, getönte Scheiben, Samtpolsterung, Leseleuchten, Kopfstütze und Radabdeckung des neuen T3. 1991 wurde der Combi auch in einer Version mit acht Sitzen angeboten. Im gleichen Jahr wurde parallel zu einem "Digifant"-Einspritzsystem ein Dreizehnerkatalysator eingeführt. 1994 fiel mit dem Ende der mexikanischen Produktion zusammen, so dass man zum Import von Modellen aus Brasilien übergang. In der Zwischenzeit ging auch das Modell Caravelle aus der Produktion. Die Modelle Combi und Panel (Lieferwagen) blieben auf der Liste, beide nur in Weiß erhältlich. Seit 2002 ersetzten der Volkswagen T4 EuroVan Pasajeros und der EuroVan "Carga", jeweils ein Personen- und ein Frachtlieferwagen (hergestellt in Deutschland), die veralteten T2-Modelle auf dem mexikanischen Markt. Beide verfügten über einen langen Radstand und wurden von einem 2,5-l-Reihen-Fünfzylindermotor mit 115 PS in Kombination mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe angetrieben.

Typ 2 Carioca. Im Jahr 1995 wurde die Produktion nach Brasilien verlagert, wo Volkswagen bereits 1957 ein Werk eröffnet hatte. Hier wurde der T2 C zunächst mit dem luftgekühlten 1,6l hergestellt. Das Modell "Combi" wurde unter dem Namen "Kombi" vermarktet. Ende 2003, als der ursprüngliche Käfer die Szene verließ, blieb der T2 das einzige Modell der Marke Volkswagen mit einem Heckboxermotor. Strengere Emissionsvorschriften, die 2006 von der brasilianischen Regierung eingeführt wurden, erzwangen die Umstellung auf einen "Bi-Fuel"-Motor, der mit Benzin und Alkohol betrieben werden kann. Damit wurde es notwendig, den bisherigen luftgekühlten Motor zu ersetzen. Der 23. Dezember 2005 markierte ein entscheidendes Datum: Der brasilianische Typ 2 stellte endlich auf Wasserkühlung um. Dieses Datum markierte das Ende des historischen luftgekühlten Boxermotors. Der neue Motor wurde von Volkswagen Gol entlehnt: der 1,4 8v "Total Flex" 1.390 ccm, der 78 PS Benzin und 80 PS in der Ethanol-Variante liefern kann, mit einem maximalen Drehmoment von 124 Nm. Mit diesen Merkmalen wurde die Produktion des Volkswagen Kombi in Brasilien bis 2013 fortgesetzt.

Ein Muss. Um die Pensionierung des Typ 2 zu feiern, wurden 600 Festkopien gebaut, begleitet von einem Abschiedskurzfilm "Os Últimos Desejos da Kombi" (Letzter Wille der Kombi). Damit endete die Karriere einer Transportlegende, aber das ist noch nicht alles: Der legendäre Volkswagen Transporter war der Protagonist einiger der wichtigsten historischen Ereignisse der letzten 70 Jahre. In der kollektiven Vorstellung ist der Volkswagen Typ 2, unabhängig von der Baureihe, in erster Linie ein Symbol für Freiheit und Unkonventionalität. All dies hat ihn zu einem der Kultgegenstände des 20. Jahrhunderts gemacht, zu einem zeitlosen Mythos, der selbst die abgelenkten Passanten von heute fasziniert.