



Vehículos  
Comerciales



11ª Concentración Furgovolkswagen. Mayo 2014

*WV*

**Dossier de prensa**

**11ª FURGOVOLKSWAGEN:  
UN INVITADO MUY ESPECIAL**

Sant Pere Pescador, 30 y 31 de mayo y 1 de junio de 2014

## Índice

- **Un invitado muy especial**
- **11ª FurgoVolkswagen**
- **Historia de una pasión**
- **Historia de la T2**
- **Bulli, “The Original”**
- **Oldtimer Centre**
- **Gama T5 más completa que nunca: Nueva Multivan Outdoor Edition**

## Un invitado muy especial

La última unidad fabricada del T2 Kombi, ha viajado desde la planta de Volkswagen en Sao Paulo, para protagonizar la concentración de furgos más importante de España.

Con 56 años de historia, nuestro invitado, de rostro simpático y con mucha personalidad, es mucho más que el vehículo que ha sido fabricado durante más años, es un todo icono que representa un espíritu y una filosofía de vida que tras muchos años ha conseguido seguir de moda.

Cargado de historia, llega por primera vez a España para el deleite de los miles de participantes de la 11 edición de la concentración de furgos de Volkswagen. A este modelo le corresponden casi 4 millones de historias personales, tantas como unidades vendidas, muchas de ellas llenas de vivencias y de aventuras, ya que su funcionalidad y su gran capacidad de carga, han permitido que este modelo sirva para tanto para el transporte de pasajeros y familias numerosas, como para disfrutar de experiencias al aire libre o practicar diferentes deportes y hobbies.

Todo esto ha convertido a nuestro querido Bulli en uno de los vehículos más versátiles y populares del mercado y siempre de moda. A finales de los 60 muchos surfers eligieron un Kombi de Volkswagen para llevar sus tablas de surf, los Beach Boys eligieron este modelo para una de sus giras por Estados Unidos y en la década siguiente el movimiento hippie lo adoptó como "coche oficial".

Esta última unidad, que salió de la planta de VW en Sao Paulo el pasado 20 de diciembre de 2013, pertenece a una edición limitada *Last Edition* de 600 unidades que tuvo que ser ampliada a 1.200 por la gran demanda inicial. En el exterior destaca su personal diseño y su característico color azul y blanco, mientras que en el interior llama la atención su lujoso

acabado y los numerosos detalles que recuerdan a las anteriores versiones que se han hecho desde 1950 cuando comenzó la producción del T1. Además cada unidad viene con una placa con un número de serie grabado y certificado por el Volkswagen en su interior.

Hoy, cinco décadas después de su lanzamiento el simpático y característico T2 Kombi, se ha visto obligado a retirarse, ya que su plataforma no le permite incorporar elementos de seguridad ni cumplir con la normativa de emisiones que exige la legislación de los países.

Después de su visita a la 11 concentración de furgos de Volkswagen el último T2 Kombi descansará merecidamente en Centro de Exposición Oldtimer de Volkswagen Vehículos Comerciales en la ciudad alemana de Hanover.

## 11ª Concentración Furgovolkswagen

La tradicional concentración de furgos de Volkswagen, la más popular de España, sigue enamorando a sus asistentes por ese espíritu original de libertad.

Nada cambia año tras año, esa es precisamente la magia de este evento de tono aventurero, que reúne tanto a los más nostálgicos como a los recién llegados. Muchos nuevos integrantes se van sumando a este particular modo de vida, que tuvo su origen en los movimientos *flower power* y *hippie* y que muchos años después sigue de moda.

Furgos Volkswagen de todos los años, desde los años 50 hasta las últimas novedades, muchos de ellos extra personalizados con colores y accesorios de todo tipo, y con detalles tan originales como cada uno de sus propietarios.

El objetivo de estos miles de usuarios aficionados y sus cientos de furgonetas sigue siendo el mismo: disfrutar, en el entorno incomparable de la costa brava gerundense, de la libertad sobre ruedas, que no deja de ser una forma distinta de entender y practicar la movilidad viviendo, además, un fin de semana inolvidable con muchas actividades.

El escenario elegido es un paraje natural privilegiado dentro y fuera del agua: el camping “La Ballena Alegre Costa Brava”, en Sant Pere Pescador, que coincide como cada año con la prueba puntuable del Campeonato del mundo de Windsurf.

En Volkswagen todo empezó por la recordada T1 que revolucionó el mundo de la automoción y el transporte, y ha evolucionado a través de las décadas para seguir siendo un referente en cuanto a características y valores. Los propietarios de estos históricos modelos y sus descendientes los cuidan, miman y les conceden un lugar protagonista en sus vidas, para exhibirlos y compartir vivencias siempre que tienen oportunidad. La FurgoVolkswagen se ha convertido en una cita obligada para todos ellos.

Desde su aparición y hasta nuestros días, el modelo y su gama han ido creciendo y evolucionando hasta llegar a las modernas T5, que ofrecen un comportamiento, prestaciones y versatilidad de primer nivel siendo referencia en su categoría. Se trata de conjugar a la perfección, la libertad, la pasión por viajar y disfrutar de la vida en todos sus detalles y los valores que la gama ha tenido y potenciado desde sus inicios.

Estos objetivos y valores son los que Volkswagen Vehículos Comerciales aún y comparte con sus amigos y usuarios en este encuentro que no para de crecer tanto en número de participantes, como en concepto y contenidos. Windsurf, fotografía, música y playa son el denominador común de un homenaje multitudinario a las furgonetas que, junto con sus propietarios y usuarios, se reúnen finalmente en un libro que resume cada una de las ediciones de esta concentración y recoge centenares de situaciones, emociones y anécdotas vividas a lo largo de este fin de semana.

## Historia de una pasión

La primera concentración de furgonetas de la marca, tuvo lugar ya en Sant Pere Pescador en 2004, y logró un importante éxito de participación, atrayendo a los amantes de la libertad sobre ruedas y a los más románticos y atrevidos. Coincidieron de forma voluntaria y espontánea para celebrar un fin de semana de historias, anécdotas y convivencia en torno a sus furgonetas. Desde entonces, la cita se ha convertido en una referencia ineludible para todos los propietarios de furgonetas Volkswagen y ha adquirido una bien ganada fama y prestigio.

Fue la segunda edición del certamen la que coincidió con una de las pruebas puntuables del Campeonato del Mundo de Windsurf, por lo que tuvo una dimensión especial y un valor añadido. Se unían dos actividades afines en un entorno idílico y dicha alianza se consolidó con más fuerza con el paso de los años. Supuso un nuevo registro de asistentes llegando a los 1.600, mientras que las furgonetas llegaron casi a las 200. En aquella ocasión, las antorchas acompañaron una barbacoa en la que el espíritu hippie convivía en un entorno de paz y buen ambiente junto al mar.

La tercera FurgoVolkswagen, celebrada del 16, al 18 de junio de 2006, supuso un nuevo éxito de participación. A partir de aquella edición del encuentro, se organizaron todo tipo de actividades para dotar de un mayor contenido y atractivo a este evento de sol, playa, viento y furgos. De esta forma, se diseñó un programa de actos en el que tenían cabida, grandes y

pequeños. Todos eran al mismo tiempo, espectadores y protagonistas del evento.

En 2007 volvieron a batirse todos los registros con una participación de 2.200 personas que llegaron a “La Ballena Alegre” en 357 furgonetas. Se celebraron distintas proyecciones del Surf Film Festival, un concierto en la playa y el momento culminante del encuentro fue la entrega de los premios a aquellos vehículos o condiciones más significativas, como los reservados a la furgoneta más genuina, la más urbana, la más antigua o que la había llegado desde más lejos. La actividad fue intensa y la muestra más clara de ello es que a lo largo del fin de semana se consumieron 12.500 piezas de carne y 30 barriles de cerveza.

Un año después participaron en el encuentro 427 furgonetas y algo menos de 3.000 personas. Volkswagen Vehículos Comerciales expuso entonces las últimas novedades de la marca en un espacio de más de 1.000 metros cuadrados y la concentración se incorporó al movimiento BlueMotion, plantando 427 árboles en el Bosque BlueMotion de Volkswagen. Además, se potenció la participación de los usuarios más jóvenes con distintas actividades pensadas para ellos como los concursos de dibujo de furgonetas Volkswagen o el circuito de radiocontrol. Además, el Campeonato del Mundo de Windsurf creció con la inclusión de la categoría femenina. La FurgoVolkswagen seguía creciendo en cantidad y calidad.



En la siguiente edición, la participación creció hasta las 430 furgonetas que desfilaron por L'Escala y Volkswagen Vehículos Comerciales mostró de nuevo sus creaciones más recientes a todos los apasionados usuarios. Además, la sección de premios se amplió con un nuevo galardón, el de la mejor “furgo gadget”.

En el 2010 las cifras volvieron a crecer superando los 3.000 participantes e incrementando el número de furgonetas hasta las 532 unidades. Uno de los atractivos del encuentro fue la exposición, por primera vez en España, del nuevo Amarok, con el que Volkswagen Vehículos Comerciales entró en el segmento de las pick-up. Entre las actividades se incorporó un concurso fotográfico, que premió las cinco instantáneas más originales.

Las cifras del 2011 se concretan en 540 furgonetas y más de 2.800 personas. En aquella ocasión, la propuesta de concurso se basó en buscar las decoraciones que mejor representaran a diez ciudades del mundo por su originalidad y capacidad de representar cada ciudad de la forma más creativa posible. Además, volvió a realizarse un concurso fotográfico junto a los talleres para niños, actuaciones musicales y la presencia de un espectáculo de magia. La propuesta de actividades seguía siendo extraordinaria, pero el entusiasmo e implicación de los participantes no lo eran menos.

En 2012, el encuentro tuvo como uno de sus atractivos principales, el estreno europeo de la película documental “The Bus – an Icon” y el tema de la edición fueron las Olimpiadas,

por lo que los participantes, podían decorar sus furgonetas con temas relativos a los Juegos Olímpicos. Nuevamente, el número de participantes rondó las 3.000 personas y las furgonetas superaron el medio millar. En total y contando con los asistentes a la prueba del Campeonato del Mundo de Windsurf, más de 4.800 personas se reunieron en Sant Pere Pescador.

El año pasado la concentración tuvo un sabor muy especial, se celebraron 10 años y se batió un record absoluto de participación. Este décimo aniversario de la concentración de Furgos de Volkswagen

estuvo marcado por un enfoque solidario. Fue el punto de partida para la recaudación de fondos a través de un mercadillo benéfico y con la aportación económica de Volkswagen Vehículos Comerciales de una cantidad por cada furgo que estuviese en la foto de grupo, para apoyar la lucha contra el cáncer en África a través de los hospitales Peace & Love.

Un periodista y una fotógrafa recorrieron más de 20.000 kilómetros a lo largo de 11 países a bordo de un Volkswagen Transporter T3 Syncro del año 1988, un vehículo muy robusto capaz de superar los terrenos más exigentes, que sirvió como medio de transporte y vivienda, convirtiéndose así en el mejor

aliado para los viajeros Claudia Maccioni, fotógrafa y José Ramón Puig “Koke”, periodista.

Este año, la concentración número 11, se caracteriza por tener un invitado de lujo, un icono lleno de historia que después de

su estancia en “La Ballena Alegre” de Sant Pere de Pescador se retirará definitivamente.

La última unidad fabricada en la planta de Volkswagen de Brasil ha sido el protagonista de esta edición. Un ejemplar emblemático y único que tiene el record de ser el vehículo producido durante más años.

Volkswagen Vehículos Comerciales ha mostrado su última incorporación a la gama T5, el Multivan Outdoor Edition. Versatilidad, comodidad, deportividad y dinamismo, todo bajo un mismo vehículo con el sello de calidad Volkswagen, son los valores del nuevo Multivan Outdoor Edition.

Esta nueva versión del segmento T5 es perfecta para el uso diario y a su vez permite afrontar cualquier tipo de actividad, convirtiéndose en el mejor aliado de los amantes del deporte y el ocio al aire libre gracias al amplísimo espacio interior.

A finales del pasado año el simpático y característico T2 Kombi, se ha visto obligado a retirarse, ya que su plataforma no le permite incorporar elementos de seguridad ni cumplir con la normativa de emisiones que exige la legislación de los países.

A partir de ahora, la última T2 Kombi descansará merecidamente en el Centro de Exposición Oldtimer de Volkswagen Vehículos Comerciales en la ciudad alemana de Hanover

No hay mejor final para nuestro invitado de lujo que protagonizar la concentración más importante de furgos de nuestro país. Se despedirá rodeado de miles de aficionados que posarán a su lado orgullosos de haber formado parte de esta bonita historia.

¡¡Larga vida al Bulli!!

## Historia del T2 Kombi

Pocos vehículos en la historia del automóvil alcanzan la categoría de mito. La segunda generación del Volkswagen Transporter –el T2, también conocido como Kombi– cerrará una auténtica carrera de éxito cuando de la fábrica de Volkswagen en Brasil salga la última de las 1.200 unidades programadas de la serie especial "Last Edition" para finalizar su producción. Su historia es la de un vehículo que estaba destinado a cambiar el mundo.

La segunda generación del Volkswagen Transporter se presentó en 1968 para sustituir al exitoso Transporter de primera generación, el T1, lanzado al mercado en 1950, y del que se fabricaron más de 1,8 millones de unidades. Con la serie especial "Last Edition" el T2 llega al final de su producción, y cierra un capítulo de la historia del automóvil que tras casi cinco décadas y más de 3,9 millones de unidades producidas seguirá dejando su huella en las carreteras y ciudades de todo el mundo.

Inicialmente el T2 se exportaba, pero a partir de 1971 se empezó a producir en México y en 1975 en Brasil, donde hasta el 2013 se llevaron a cabo evoluciones de producto distintas a las realizadas en Europa. Su diseño exterior fue totalmente renovado, con un frontal modificado con los intermitentes más bajos, ventanas laterales más grandes, puertas correderas de serie y parabrisas panorámico.

Las características técnicas incluían suspensiones modificadas para un menor mantenimiento en el eje delantero y una

suspensión trasera de brazos oscilantes longitudinales. El motor de cuatro cilindros refrigerado por aire y situado detrás se mantiene con los iniciales 47 CV, pero ahora está situado más bajo y, por lo tanto, permite más espacio de carga sobre su compartimento. El T2 es también 160 mm más largo que el modelo anterior, por lo que se incrementa hasta los cinco metros cúbicos el espacio de carga tras los asientos delanteros.

También se realizaron progresos significativos en materia de seguridad para adaptarse a la normativa americana; el Transporter se construyó con un alto estándar de seguridad, incluso con medidas que hoy en día parecerían poco usuales. “Todos los asientos se pueden equipar con cinturones de seguridad horizontales. Los asientos delanteros y los traseros exteriores pueden equiparse con cinturones de hombro o combinados”, esta era la recomendación del primer manual de usuario fechado en 1967. Con su avanzada tecnología y sus amplias medidas de seguridad, como una nueva y segura columna de dirección, el T2 se diferenció significativamente de otros vehículos comerciales de su época.

Más que nunca, se acercaba más a una berlina espaciosa que a un vehículo de transporte. No es de extrañar que inicialmente las versiones de pasajeros lujosamente equipadas fuesen llamadas “Clippers”. “El nuevo Volkswagen Transporter es como un turismo”, así estaba escrito en un comunicado de prensa de la marca, y con mucha razón. Esto hace del Transporter una plataforma ideal para vehículos camper,

aunque en este caso solo había un detalle molesto, y es que la rueda de recambio ubicada en la parte trasera izquierda del maletero, reducía las dimensiones de la cama en el diseño básico del momento dotado de asiento abatible. En ocasiones, la rueda se ocultaba tras un panel cuadrado, que llegó a ser popular, o bajo un armario de teca. Para las emergencias, se utilizaba un neumático plegado que podía ser hinchado.

La solución más sencilla acabaría siendo montar la quinta rueda en la parte delantera del vehículo. Los americanos en particular se entusiasmaron con el vehículo compacto recreativo fabricado en Alemania.

En 1968 se fabricaban con un ritmo medio de 100 unidades diarias. En los años 70, Westfalia alcanzó un hito en términos de diseño con su versión “Berlín”, que incluía cocina en el lado izquierdo, asientos en el derecho, opción de asientos centrales y techo tipo pop-top que sigue utilizándose en la actualidad.

Las primeras grandes modificaciones afectaron a la seguridad. Empezando por el modelo de 1971, por ejemplo, donde los frenos de disco delanteros pasaron a formar parte del equipamiento de serie. Un año después, las luces posteriores tomadas del T1 fueron sustituidas por grupos ópticos múltiples de mayor tamaño, afectando a los paneles laterales y los pasos de rueda. Además, la toma de aire del compartimento del motor se amplió en el pilar D. A principios de 1972, el elemento deformable instalado delante para proteger a los ocupantes en caso de colisión llevó a un rediseño del frontal. El modelo de 1973 fue el punto de partida para el T2b, cuyos intermitentes se

encontraban sobre las luces y cuyo parachoques delantero ya no estaba equipado con plataformas para entrar al vehículo.

Esta fue la razón para nombrar al modelo de 1972 T2ab y el anterior T2a. En el año 73 concluyó la producción en Emden a causa de la crisis del petróleo, la recesión en Alemania y las políticas económicas de los países importadores.

Los cambios visuales en el modelo fueron marginales en los años siguientes. Sin embargo, el T2 era el favorito para implementar distintas acciones de desarrollo a causa de la crisis del petróleo. Volkswagen trabajó en dos conceptos alternativos: el gas natural y la electricidad. El primero fue rechazado rápidamente por la baja eficiencia de su turbina de gas y nunca pasó de la fase de prototipo. El segundo se creó en colaboración con Siemens, que suministraba el motor. La energía necesaria llegaba de un grupo de baterías instaladas en el suelo del vehículo. Equipado así, el Transporter alcanzaba una velocidad máxima de 80 km/h, tenía una autonomía de 80 km y su potencia era de 44 CV, lo que lo hacía comparable al modelo de gasolina. También se plantearon ideas sobre un vehículo híbrido que requería solo once baterías y menos potencia.

Otro prototipo creado a mitades de los 70 fue precursor de lo que sucedería una década después. Se trataba de unos vehículos fabricados a mano en Wolfsburg con tracción a las cuatro ruedas. El final de la producción alemana marcó el inicio de un T2 especialmente bien equipado. El "Silver Fish" llegó con el interior azul, un gran techo solar deslizante y otras



características entre el equipamiento opcional. Finalmente, se incorporó un motor de 2 litros y 70 CV con caja de cambios automática.

Fuera de Alemania, el T2 se fabricó inicialmente en la factoría mexicana de Puebla, que había sido construida en 1964. Cuatro años después del inicio de la producción en Hanover, las versiones Kombi y Panelada, que eran prácticamente idénticas en diseño a las alemanas, salieron de la línea de montaje en Sudamérica a partir de 1971. La única modificación era que la relación de compresión del motor 1.6 se redujo a 6.6:1 a causa de la calidad del carburante, por lo que la potencia pasó de los 50 a los 44 CV y puso al T2 al nivel del modelo anterior, el T1, que se había fabricado en Europa y seguía montándose en Sudamérica. En los años siguientes, el T2 se mantuvo en el programa de producción mexicano en esta versión con pequeñas mejoras.

La primera carrocería especial del T2 se creó en Brasil. Antes, en 1957 la primera generación de Transporter se había montado en la recién construida factoría de Sao Bernardo do Campo, cerca de Sao Paulo. En 1975, una parte de la producción se cambió al T2 más reciente. Contrariamente a lo que sucede en México o Alemania, el T2 se fabrica en Brasil con los paneles laterales del T1, en la que podían montarse pequeñas ventanas laterales y traseras, tomas de aire por dentro de los pasos de rueda traseros y puertas con bisagras para el espacio de carga posterior. Este modelo especial tomó rápidamente el nombre de T1,5. Sin embargo, en Brasil, el motor 1.6 cuenta con la misma potencia que el motor en Alemania. Con 50 CV y con un mejor tren de rodaje, los

minibuses del mercado sudamericano pueden alcanzar velocidades punta de 100 km/h. Dos años después, se produce una versión con carburador doble, que genera una potencia de 56 CV.

A principios de los 70, Volkswagen logra récords de ventas, y crece la exportación a Estados Unidos y Sudamérica. Mientras la tasa de exportación americana crece hasta los 70.000 vehículos, la factoría brasileña anuncia un record de producción de 66.280 unidades. Incluso el mercado más pequeño de Centroamérica supera las 10.000 unidades anuales. Las causas de este desarrollo, además de su bajo precio, hay que buscarlas en el auge del movimiento “hippie”, que adoptó este como un auténtico icono, y en las altas cifras de ventas de vehículos “camper” que llegaron desde Alemania. Para Karmann, esta era razón suficiente para producir en Brasil. A partir de 1979, Karmann-Ghia do Brazil produce el bus Karmann, que era conocido en Alemania bajo el nombre de Safari desde hacía diez años. Durante un tiempo, también se produjo una ambulancia creada por la compañía.

El primer desarrollo avanzado no europeo llega al mercado brasileño en 1981. Junto a la doble cabina, se incorpora un motor diésel de 1,6 litros refrigerado por agua, que rinde 50 CV de potencia. A diferencia de los motores del Golf, el Jetta o el Passat, en éste caso está montado en posición vertical. Los diseños de algunos de los complementos periféricos provienen del T3, que se vende en Alemania con motor diésel durante el mismo periodo. Además, se introducen otras mejoras que habían tenido una gran aceptación en Europa y México, como los frenos de disco delanteros, los cinturones de seguridad y la

palanca de freno de mano bajo el salpicadero. El nuevo volante procedente del T3 añade un componente contemporáneo, pero tanto la versión diésel como la de doble cabina gozaron de poca popularidad en Brasil, y cuatro años después de su lanzamiento fueron retiradas del programa.

En los años siguientes no se harán grandes variaciones. Algunas de ellas llegan a Brasil para adaptarse a la evolución de la normativa. Por ejemplo, en los 90 se instala el catalizador, y llegan los reposacabezas delanteros.

En México, la situación es distinta. En 1988, todos los modelos de pasajeros incorporan el motor en línea refrigerado por agua. Se utiliza el motor 1.8 y llegan los parachoques de plástico negro a la T2 mexicana. Al principio, el único sistema de “infotainment” es el velocímetro del Beetle, con el indicador de combustible integrado, ya que se eliminó el marcador de temperatura del agua instalado previamente en el T2. El Caravelle se lanza ese año con un gran equipamiento. Ofrece siete asientos, sirve para el transporte de pasajeros y cuenta con innumerables detalles como las luces de lectura y los revestimientos laterales interiores. En 1991, se lleva a cabo una gran modernización. Todas las unidades fabricadas en México incorporan el techo elevado: 20 centímetros adicionales de altura que simplifican el movimiento dentro de la cabina. El nuevo salpicadero es rectangular, de plástico negro y de forma parecida al diseño de la T4, con dos relojes en la instrumentación: el velocímetro a la izquierda y un tacómetro opcional a la derecha, con indicador de temperatura del líquido refrigerante y nivel de combustible. Entre ellos, están los leds de distintos colores para los elementos eléctricos.

Para simplificar el mantenimiento, ahora hay un capó parecido al del T3 en el suelo de la zona de carga. Y en el motor ya no hay ningún carburador, sino el sistema electrónico de inyección con encendido también electrónico. La potencia máxima crece hasta los 80CV, la caja de cambios se mantiene y en este periodo no se añade la quinta marcha.

Tan solo cinco años después y tras haberse producido 254.000 minibuses, se detiene la producción del T2 en México y todos los sistemas se trasladan a Brasil. Para los brasileños, esto significa el lanzamiento del T2 puro, que ahora se vende bajo el nombre de Nova Kombi y tiene techo elevado y paragolpes delantero metálico. A diferencia de lo sucedido en México, se sigue utilizando el veterano motor de cilindros horizontales con 1.584 cc. Al principio cuenta con dos carburadores individuales, pero en poco tiempo el motor refrigerado por aire pasa a contar con un sistema de inyección Bosch MP9 y genera 58 CV a 4.200 rpm. Su par motor máximo de 111 Nm está disponible a 2.600 rpm. El modelo más evolucionado en estos días es el Carat, cuyo diseño también se adopta de México. Como un vehículo clásico de siete plazas, el Kombi Carat se publicita como el modelo ideal para recreo, familias y trabajo. El equipamiento incluye ventanas deslizantes centrales, asientos tapizados, suelo de moqueta, revestimiento interior lateral de vinilo, reposacabezas en todos los asientos, cristales de las ventanas tintados en verde, espejo para el pasajero bajo el parasol derecho y compartimento para documentos en el izquierdo.

Tan solo el Pickup y el Furgao (furgoneta) se producen aún con su antiguo diseño. Sin embargo, se tomó la decisión de parar

progresivamente la producción de la Pickup para el 2000, y lo mismo sucedió gradualmente con la versión del motor de 67 CV adaptado para funcionar con etanol, cuyas ventas estaban por debajo de 2%. Los sistemas de producción se renovaron en 2002 y se detuvo la producción del Furgao, por lo que se cerró la era del T1. Desde entonces, los únicos T2 puros que quedan son el Kombi estándar (minibús y furgoneta) Kombi Carat (7 plazas), Kombi- Escolar (minibús escolar) y Lotacao (12 plazas). En diciembre de 2005, el “Prata”, modelo especial limitado a 200 unidades, marcó el final del motor refrigerado por aire tras haber sido utilizado en 27 millones de vehículos en las dos series, el T1 y el T2. En este dato no se incluyen las series pequeñas comparadas con el volumen de producción típico de Volkswagen, como el Tipo 3, Tipo 4 y los modelos Karmann o los numerosos “motores industriales”, motores de recambio y piezas de repuesto. El “Prata” se diferencia de sus hermanos de serie por aspectos como el color de la carrocería “Plata Metálico” y las ventanas verdes con parabrisas tintado. Además, se utiliza el color “Gris Cross” para el frontal, la parrilla, los parachoques y los faros. Detrás, el “Prata” se distingue por sus luces antiniebla de serie, el cristal calefactable y el logo. Dentro, el logo aparece en el salpicadero y al lado del velocímetro. Otros cambios interiores incluyen la nueva tapicería de los asientos posteriores en vinilo y “Malharia Colméia”, el perfil del portaequipajes y la ventana corredera en el lado izquierdo.

Lo aplicado al motor casi no se aplica al vehículo: desde 2006 hay un Kombi con un motor 1.4 de cuatro cilindros en línea con refrigeración líquida. Comparado con el motor plano, el propulsor en línea produce un 25% más de potencia cuando se

usa etanol como combustible, y un 34% cuando se utiliza gasolina. Con etanol genera 80 CV a 4.800 rpm, y con gasolina, 78 CV a 4.800 rpm. El par motor máximo con gasolina es de 123 Nm y con etanol, 125, en ambos casos a un régimen de 3.500 rpm. En años posteriores, el T2 se produjo casi sin cambios a un ritmo de 25.000 unidades por año, pero se avecinaba su final. La normativa más estricta en cuanto a motores en materias de seguridad y emisiones marcaron el final de la producción, y el Volkswagen Transporter T2 o Volkswagen Kombi se retira tras 45 años y una producción global de unos 3,9 millones de unidades con la serie especial “Last Edition”.

Esta versión ofrece un equipamiento exclusivo. La carrocería es de color azul y el techo, sus pilares y los parachoques son blancos. Bajo las ventanas, tiras decorativas en blanco delimitan los lados y la parte trasera del vehículo. Las ruedas y tapacubos también son blancos junto al perfil lateral de los neumáticos, lo que genera un efecto nostálgico. Las ventanas están tintadas y la posterior está calefactada. En los lados, la calcas especiales identifican el modelo como una serie especial “56 años – Kombi Last Edition”, en la que el número conmemora los 56 años desde que en 1957 se inició la fabricación del Transporter T1 en la fábrica de Brasil hasta el inicio de la producción de esta serie especial limitada, que incluye placas de identificación del salpicadero. El cuadro de instrumentos también cuenta con un diseño especial en la pantalla, que adopta la imagen tradicional del Kombi con velocímetro en el medio y el indicador del combustible en la derecha. El sistema de sonido con reproductor MP3 está iluminado por leds y tiene entradas USB. En el interior, hay

cortinas de tela azul con el logo Kombi. Los asientos están tapizados en vinilo de dos tonos, al igual que los paneles interiores de las puertas y el maletero. El suelo del mismo y el del habitáculo tienen moqueta y el revestimiento interior del techo está tapizado en tela “Stampatto”.

## **Bulli, “The Original”**

La historia del Bulli y la gama de furgonetas de Volkswagen, arranca de forma casual. Sin embargo, estos trazos dieron paso a un vehículo que acabaría revolucionando el mundo de la automoción, pues se convertiría en auténtico motor de la economía alemana y de otros países, y simbolizaría la llamada generación “*flower power*” y el movimiento “hippie”. Se trataba del primer vehículo que estaba especialmente orientado al ocio siendo al mismo tiempo una espaciosa limusina. Había nacido “The Original”.

El importador holandés Ben Pon, relacionado con la competición de Fórmula 1 y otros deportes del motor, se incorporó a Volkswagen y, en sus primeros días de estancia en el nuevo centro de trabajo de Wolfsburg, vio un extraño vehículo llamado *Plattenwagen*, que había sido transformado por los trabajadores de la factoría para llevar a cabo el transporte de material pesado como las planchas metálicas. Pon se inspiró en dicho vehículo para dibujar las líneas básicas de un vehículo de transporte que no se parecía a nada a lo que había en el mercado por aquellos tiempos.

El gran objetivo del modelo, era, sobre todo, su practicidad. Entre sus características más notorias destacaban la dirección delantera, el motor trasero y una carrocería en forma de caja que podría cargar hasta 750 kg. Sin saberlo en aquel momento, Pon estaba llevando a cabo el primer diseño de lo que acabaría siendo el Transporter.

A partir de aquel momento, el holandés inició la etapa consistente en convencer a los responsables técnicos y de gestión de la compañía de que su diseño podía dar respuestas eficaces a las necesidades del mundo de la automoción. En otoño de 1948, se tomó la decisión de trabajar sobre el diseño de Pon y, de esta forma, en marzo de 1950 nació el Transporter, primer vehículo de la gama T. Recibió dicho nombre después de las deliberaciones de los responsables de Volkswagen, que consideraron otras denominaciones como Jurwen o Bulli. Esta última pasó a ser utilizada de forma popular para esa primera furgoneta roja y blanca con un gran logo Volkswagen en el frontal. El modelo era la respuesta de la marca a la demanda de vehículos de transporte, tanto de carga como de pasajeros, que fuesen sencillos, robustos y económicos.

El paso previo a la fabricación del Transporter fue la producción de una corta serie de un primer prototipo llamado Typ 29, que se lanzó al mercado en noviembre de 1949 de forma secreta y contó únicamente con 30 unidades que se utilizaron para realizar las primeras pruebas de estabilidad. Los resultados positivos propiciaron que se tomase la decisión de que el 8 de marzo de 1950 se pusiera en marcha la fabricación en serie del Transporter.



El modelo montó un motor de 1.131cc. de 25 CV y podía transportar hasta 8 personas. Además, se podía convertir en un vehículo de carga. La respuesta de los usuarios fue contundente, ya que se vendieron 8.000 unidades del modelo en su primer año de vida.

Había nacido el primer modelo de una larga y fructífera gama que ha superado ya con creces los 10 millones de unidades. A día de hoy se ha convertido en una leyenda y una referencia en el sector de las furgonetas, manteniendo un carácter propio y único fiel al espíritu que marcó su concepción y su comercialización.

En aquellos años, Volkswagen Vehículos Comerciales todavía no existía como división independiente de la marca Volkswagen, que contaba entonces en su oferta con dos modelos: el Escarabajo y el nuevo Transporter, dos vehículos que revolucionaron el mundo de la automoción.

La referencia del Multivan es el Samba-bus, que salió al mercado en 1951 y se convirtió, gracias a su equipamiento de alta calidad, en la primera berlina de grandes dimensiones de la postguerra. Se produjo un vehículo útil, cómodo y práctico para poder transportar a muchas personas. Con el paso de los años, este versátil modelo acabó siendo un objeto de culto y el símbolo de toda una generación. Una de las causas principales de todo ello era la sensación de libertad e independencia que transmitía y permitía desde el punto de vista de la movilidad.

La gama T1 tuvo un gran éxito, ya que poco después de su lanzamiento, en 1954, ya se habían superado las 100.000 unidades. Las cifras logradas por este modelo, que entonces disponía de 30 versiones distintas, llevó a la dirección de Volkswagen a realizar una importante inversión en infraestructuras para incrementar la producción, que era de 80 unidades diarias, y dar respuestas a la ingente demanda del mercado. La principal consecuencia de tal decisión fue la construcción de un nuevo centro de producción con mayor capacidad en Hannover.

El 1963 la evolución del modelo cuenta con una nueva referencia importante porque la puerta lateral de doble hoja se substituyó por una corrediza.

Cuatro años después se llevó a cabo el lanzamiento del primer cambio de imagen del Transporter. Así fue como nació la segunda generación del modelo, el llamado T2 que tenía como elemento diferencial respecto a su predecesor el parabrisas de una sola pieza, que, junto al aumento de las dimensiones de las ventanas laterales, permitía una mayor entrada de luz al interior del vehículo, por lo que se mejoraba la visión de todos sus ocupantes. Por otro lado, y en sus versiones para la utilización profesional, el T2 incrementó también su longitud y su peso, llegando a los 1.175 kg.

Pero los cambios más significativos en la gama, no fueron estéticos, sino mecánicos. El T2 montó un eje trasero oblicuo de doble articulación que mejoraba la calidad de conducción. También se optimizó la suspensión del eje delantero y se

instalaron frenos de doble circuito que mejoraban la manejabilidad. En el interior, se incorporaron unos nuevos asientos y conductos de ventilación. Además, se añadieron nuevas motorizaciones, como un motor 1.7 de 66 CV o el 1.6 litros de 47 CV de potencia, que permitían que el nuevo vehículo pudiese alcanzar los 110 km/h. El T2 mantuvo el éxito de su predecesor antes de recibir una nueva remodelación que, una vez más, marcaría un gran paso evolutivo, ya que estuvo en el mercado 12 años y llegó a los 4,5 millones de unidades antes de dejar el camino libre a la tercera generación de la gama, que fue lanzada en 1979.

El T3 apareció incorporando una substancial mejora de la seguridad con la utilización de unos nuevos brazos oscilantes transversales en el eje, unos nuevos amortiguadores telescópicos, la barra estabilizadora y distintas estructuras de seguridad pasiva que mejoraban la protección en caso de colisión.

Todo ello, junto al aumento de medidas, producía un incremento del peso y Volkswagen decidió introducir nuevas motorizaciones para resolver dicha contingencia. En primer lugar, se incorporó un motor de 1.970cc y 70 CV de potencia que permitía lograr una velocidad punta de 127 km/h. Posteriormente, en 1980, se incorporó la refrigeración líquida y un año después Volkswagen introdujo el motor diesel de cuatro cilindros de 50 CV. Dos años más tarde, llegaron dos nuevos motores refrigerados por agua con cambio manual de cinco velocidades.

Pero las novedades en el apartado de la propulsión no se detenían, y en 1983 se implantó un motor de inyección de 90 CV con catalizador y dirección asistida. Dos años después, se inició la comercialización del Transporter Syncro con tracción a las cuatro ruedas. Le siguió la gama de Transporter con el motor más potente de la gama, una unidad que ofrecía 112 CV de potencia y también llegaron los primeros motores turbodiésel. El T3 marcó el paso adelante en lo que a motorizaciones se refiere para alcanzar una variedad y prestaciones que han influido decisivamente en el resto de evoluciones del modelo hasta llegar a nuestros días.

La tercera generación de Transporter, de la que se fabricaron más de 1.2 millones de unidades, destacaba por ofrecer un completo equipamiento con elevalunas eléctricos y cierre centralizado, entre otras novedades. Con la generación de los T3 nació un nuevo concepto de vehículo pensado para disfrutar del tiempo libre: el California. Dicha denominación ha sido utilizada por Volkswagen Vehículos Comerciales desde 1988 para sus “camper” de turismo y ocio. A pesar de que en las dos generaciones anteriores ya se producían vehículos en línea con este concepto, el nombre oficial que ha permanecido hasta nuestros días no apareció hasta entonces.

El T4 salió al mercado en 1990, un año después de que Volkswagen Vehículos Comerciales se convirtiese en una marca totalmente autónoma dentro del Grupo. Introdujo cambios importantes, como la ubicación del motor, que pasaba a situarse en la parte delantera. A causa de ello, el eje delantero fue sustituido por un brazo oscilante transversal doble y el trasero por un eje oblicuo. De esta forma, se aumentó la

versatilidad para combinar todavía mejor el uso profesional y el ocio. En sus siete primeros años de producción, se fabricaron más de un millón de unidades.

La T4 montó cuatro motores diesel que destacaban por sus prestaciones y ahorro. Por otra parte, una de las características más destacables de la cuarta generación del modelo residía en su gran estabilidad y su comportamiento dinámico suave y confortable. El Transporter fue el primer vehículo de su clase en incorporar suspensión independiente en las cuatro ruedas y frenos de disco delanteros y traseros, además de incidir en la mejora del concepto aerodinámico de la carrocería.

A mediados de 2003, Volkswagen Vehículos Comerciales decidió lanzar la nueva generación, la gama T5, e inició la comercialización del Multivan. La gama T5 renovó de forma progresiva el Transporter y el California, con todas sus variantes de carrocerías y opciones de propulsión, y la completó con modelos como el nuevo Caravelle, o novedades técnicas como el cambio tiptronic o el sistema de tracción 4MOTION.

A partir de ese momento, la gama T5 se centró básicamente en el uso combinado profesional y de ocio. Todos sus vehículos ofrecen un espacio interior grande, versátil y funcional, junto a una completa línea de equipamiento. Desde los más profesionales, como Transporter, hasta el más lujoso de los Multivan, o el California. A ellos, se añadieron el Multivan Atlantis y Startline, y el California Beach. Además, ha entrado en escena la BlueMotion Technology, que permite ahorrar

combustible y rebajar las emisiones de CO2 sin incidir en las prestaciones de estos modelos, que se han convertido en referentes dentro de sus segmentos gracias a su exclusividad, funcionalidad y dinamismo. La última incorporación es el nuevo Multivan Outdoor Edition, orientado a disfrutar al máximo el tiempo libre y las actividades de ocio. De esta forma “The Original” y su concepto, siguen vigentes en los nuevos modelos de la marca mejorando día a día, pero fieles al concepto que los vio nacer.

### **Oldtimer Centre; historia de una restauración**

Volkswagen Vehículos Comerciales Oldtimers tiene su origen en un equipo de profesionales, formado en 2007 que inicialmente adquirió y restauró cerca de 100 vehículos. El Oldtimer Centre inaugurado hace poco más de catorce meses, es un centro en el que se ofrece la posibilidad de restaurar en fábrica modelos históricos de Volkswagen Vehículos Comerciales a clientes externos, incluyendo una documentación detallada.

Volkswagen Vehículos Comerciales Oldtimers está en Hanover, en un edificio con una superficie de unos 7.000 m<sup>2</sup> que no solo alberga vehículos históricos, sino que también cuenta con un amplio taller de maquinaria y pintura y una plantilla de 13 trabajadores, contando mecánicos, un historiador tecnológico y un planificador de eventos.

Los propietarios de un vehículo comercial histórico de Volkswagen pueden restaurarlo total o parcialmente o realizar cualquier adaptación, en su lugar de origen. También es posible renovar la pintura o realizar un completo chequeo del vehículo. La plantilla analiza y comenta todos los deseos personales de restauración con el cliente antes de preparar una oferta hecha a medida para cada caso.

El usuario recibe al final del trabajo, una restauración original certificada en fábrica junto a la documentación exhaustiva de la restauración de su vehículo, en la que cada paso está documentado mediante fotografías y descrito de forma detallada. Por lo que no se trata tan solo del trabajo realizado, sino de la creación de la “Historia de una restauración”.

De ese modo, el trabajo por parte de los especialistas de Hanover queda registrado y los clientes pueden repasar el informe cada vez que lo deseen. La mayoría de las piezas necesarias para la restauración de los vehículos clásicos, se adquieren del stock original de Volkswagen, gracias a la colaboración de Volkswagen Classic Parts como socio de este centro de restauración del Bulli de Volkswagen.

## **Gama T5 más completa que nunca: Nuevo Multivan Outdoor Edition**

La gama T5 de Volkswagen Vehículos comerciales, pone al alcance de cada usuario un vehículo que se adapta a sus necesidades y las distintas actividades que lleva a cabo. La posibilidad de acceder a la eficaz tracción 4Motion, o la caja de cambios DSG de 7 velocidades, se añaden a las gamas Edition o BlueMotion que han añadido un importantísimo plus de versatilidad, efectividad, eficiencia y exclusividad a todos los vehículos de la “gran familia” T5: Transporter, Multivan, Caravelle y California.

La última incorporación es el nuevo Multivan Outdoor Edition: Versatilidad, comodidad, deportividad y dinamismo, todo bajo un mismo vehículo con el sello de calidad Volkswagen, son los valores del nuevo Multivan Outdoor Edition.

Esta nueva versión del segmento T5 es perfecta para el uso diario y a su vez permite afrontar cualquier tipo de actividad, convirtiéndose en el mejor aliado de los amantes del deporte y el ocio al aire libre gracias al amplísimo espacio interior.

Los clientes que buscan la máxima versatilidad en un vehículo están de enhorabuena. Volkswagen Vehículos Comerciales ha empezado a comercializar el nuevo Multivan Outdoor Edition, un vehículo que ofrece la combinación perfecta entre el confort de una berlina de gama alta, la practicidad de un amplio espacio interior y la capacidad offroad gracias a la tracción 4MOTION.

El Volkswagen Multivan Outdoor Edition está disponible con dos motores diésel TDI de 114 y 140 CV, este último con



cambio manual, automático DSG de doble embrague y con tracción 4MOTION, todos ellos combinados con la eficiencia energética que aportan las BlueMotion Technologies, que favorecen el ahorro de combustible y la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. La configuración de serie incluye cinco plazas, con la posibilidad de ampliar a siete.

Su equipamiento exclusivo incluye de serie llantas de 17 pulgadas, sistema de audio y navegación con conexión Media In, paquete Luz y Visión, asistente Park Pilot, lunas traseras tintadas, entre otros muchos elementos de serie.

El atractivo look exterior del nuevo Outdoor Edition, luce un color blanco con llantas diseño Timaru o bien Cascavel de 17 pulgadas, neumáticos para todas las estaciones y los retrovisores eléctricos calefactables. Unos stickers laterales presentes en ambos lados del vehículo, imprimen el sello "Outdoor" y lo diferencian del resto de la gama.

Entre los elementos de confort se ofrece el paquete Luz y Visión con sensor de lluvia y las funciones Coming y Leaving Home, el sistema Park Pilot con sensores en la parte delantera y trasera, cajones portaobjetos en la banqueta trasera y asientos delanteros giratorios, que permiten aprovechar al máximo el espacio interior del vehículo. Mención especial merece el sistema de infoentretenimiento también incluido de serie, con el sistema de radio navegación RNS 315 con Bluetooth, 8 altavoces, display multifunción Plus y conexión Media In para iPhone e iPod, que completan un equipamiento que garantiza a los clientes de esta versión un alto nivel de confort y placer.

A todo este equipamiento hay que añadir el paquete Edition también de serie, que incluye elementos tales como el volante

de cuero multifunción, los faros antiniebla con luz de giro, el Climatic, además de los sistemas de seguridad activos

incluidos en toda la gama Multivan, como es el programa electrónico de estabilidad con servofreno, ABS, ASR, EDS, así como el asistente para arranque en pendientes.

El lanzamiento de este nuevo miembro de la familia Multivan viene acompañado de una excelente campaña de financiación de Volkswagen Financial Services, que incluye 1.000 € de descuento, el mantenimiento del vehículo durante cuatro años, el seguro gratuito el primer año y 300 € adicionales de descuento en Accesorios Originales Volkswagen. Además, los clientes que opten por este nuevo Multivan Outdoor Edition se beneficiarán de "condiciones especiales" en las tiendas Scott, la prestigiosa marca especializada en la comercialización de bicicletas y material deportivo con la que Volkswagen Vehículos Comerciales mantiene un acuerdo de colaboración.

Precios recomendados (PFF) del nuevo Multivan Outdoor Edition (\*)

2.0 TDI 114CV Man 5vel.	32.445 €
2.0 TDI 140CV Man 6vel.	34.185 €
2.0 TDI 140CV DSG 7vel.	36.155 €
2.0 TDI 140CV 4Motion Man 6vel.	36.725 €

El nuevo Multivan Outdoor Edition será el protagonista de reconocidas citas deportivas

Para demostrar todo el potencial del nuevo modelo de Volkswagen Vehículos Comerciales, el Multivan Outdoor Edition estará apoyando diferentes pruebas deportivas tanto populares como extremas.

Entre las carreras populares destacan la Marca-Sanitas que se disputan en Valencia, Valladolid, Sevilla, Segovia, A Coruña, Gijón, Alicante, Madrid y Zaragoza, y los triatlones Sertri de Málaga, Barcelona, Cartagena, Vigo, Zaragoza, Tenerife, Gandía, Pamplona, Madrid, Altafulla, Córdoba y Alicante.

En cuanto a las pruebas de Mountain Bike destacan las citas del circuito Scott Challenge Bike&Run by Volkswagen Vehículos Comerciales de Madrid, Barcelona y Valencia, el Festibike de Madrid, así como las pruebas extremas de los 10.000 del Soplao en Cantabria y La Quebrantahuesos de Huesca.

### **Links de interés**

[Sala de Comunicación Volkswagen Vehículos Comerciales](#)

<http://www.vencontufurgo.com>

Hashtag de la Concentración FurgoVolkswagen: #FurgoVW2014