



Volkswagen Transporter T2 – De vehículo “multiusos” a coche de culto

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 subministraba 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 el T1,5. 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 calca especial identifica 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”.