

## VOLKSWAGEN TYP 1 (1946-2003)



### Opis rodziny:

Ten najbardziej znany niemiecki samochód ma długą i ciekawą historię. Zaczęła się ona w 1931 roku, gdy powstała konstrukcja opracowana przez Ferdynanda Porsche. Prezentacja ostatecznej wersji samochodu Volkswagen odbyła się podczas Salonu Samochodowego w Berlinie w 1938 roku.

Konstrukcję nośną stanowiła bardzo sztywna rama płytowa, która powstała przez rozbudowanie rurowej ramy centralnej o boczne części podłogi oraz progi. Dwudrzwiowe nadwozie zamknięte wyróżniało się obłymi kształtami i miało rozstaw osi liczący 2400 mm, a długość całkowita wynosiła 4050 mm. Szerokość i wysokość były jednakowe i wynosiły 1550 mm. Poza nadwoziem zamkniętym planowano produkcję kabriolimuzyny i kabrioletu.

Czterocyldrowy silnik w układzie przeciwsobnym (boxer) o pojemności skokowej 985 cm<sup>3</sup> chłodzony był powietrzem. Umieszczono go w tylnej części pojazdu i zespolono z czterobiegową skrzynią przekładniową (bez synchronizacji). Wszystkie koła zawieszone były niezależnie, ale hamulce bębnowe uruchamiane były mechanicznie.

Przygotowania do produkcji samochodów typu KdF Volkswagen, w tym budowa od podstaw nowej fabryki, zostały wykorzystane do celów militarnych. Przed wybuchem wojny wyprodukowano jedynie serię kilkuset tych samochodów, po czym rozpoczęto tu produkcję specjalnej wersji wojskowej.

Po zakończeniu II Wojny, fabryka znalazła się w brytyjskiej strefie okupacyjnej. Po odbudowie, w grudniu 1945 roku zmontowano 57 sztuk samochodów, a już w październiku 1946 roku świętowano wykonanie 10-tysięcznego egzemplarza. Powojenne modele otrzymały oznaczenie Volkswagen Typ 1 i były wyposażone w nieco większe silniki o pojemności 1131 cm<sup>3</sup>. Samochody te cieszyły się dużą popularnością, a ich skala produkcji szybko rosła. W Niemczech były znane pod nazwą Kafer, a w wielu innych krajach jako Beetle (czyli żuk).

W 1949 roku rozpoczęto produkcję lepiej wyposażonych samochodów na eksport oraz kabrioletów czteroosobowych w firmie Karmann. Kabriolety dwuosobowe wytwarzano w firmie Hebmüller w latach 1949-1952. Rozpoczęto proces stałej modernizacji „Garbusa”, ale wymienimy tu tylko najważniejsze zmiany. W 1950 roku wprowadzono hamulce hydrauliczne dla wersji Export, a w następnym synchronizację 2, 3 i 4 biegu. Mniejsze koła jezdne o średnicy 15” zastosowano w 1952 roku.

W 1953 roku dzielona szyba tylna została zastąpiona jednolitą, a w Brazylii uruchomiono montaż tych pojazdów. Nowością roku 1954 był silnik o pojemności 1192 cm<sup>3</sup>. W 1959 roku wprowadzono kierunkowskazy migowe, a wersja Export otrzymała mocniejszy silnik 1,2 cm<sup>3</sup> i w pełni synchronizowaną skrzynię biegów. W tym samym roku w brazylijskiej fabryce Volkswagena uruchomiono regularną produkcję „Garbusów”.

W 1961 roku wersja Standard otrzymała hamulce hydrauliczne i mocniejszy silnik 1,2 cm<sup>3</sup>. W 1964 roku powiększono powierzchnię szyb, a w następnym debiutowała wersja 1300 Export z silnikiem o pojemności 1285 cm<sup>3</sup>. W 1966 roku pojawiła się trzecia wersja silnikowa o pojemności zwiększonej do 1493 cm<sup>3</sup>, w której wprowadzono hamulce tarczowe przy kołach przednich. W następnym roku zmieniono zawieszenie kół tylnych, debiutowała wersja 1500 z automatyczną skrzynią biegów oraz instalacją elektryczną o napięciu 12 V. Zmienił się także wygląd zewnętrzny (face-lifting) poprzez

wprowadzenie większych zderzaków, skróconych pokryw bagażnika i silnika i nowych błotników przednich z pionowymi reflektorami. We wrześniu wyprodukowano 10-milionowy egzemplarz "Garbusa".

W 1968 roku rozpoczęto montaż wersji z silnikiem o pojemności 1584 cm<sup>3</sup>, przeznaczonej głównie na rynek amerykański, a samochody z dodatkowym oznaczeniem literą L wyróżniały się wzbogaconym wyposażeniem.

W sierpniu 1970 roku pojawił się model o symbolu 1302, który można by traktować jako drugą generację "Garbusa". Niezależnie od niego nadal produkowano dotychczasowe modele (z wyjątkiem wersji 1500).

Zachowano dotychczasową ogólną koncepcję konstrukcyjną, ale zmiany były dość istotne. Rozstaw osi został powiększony o 20 mm i zmieniono nieco kształty nadwozia. Najbardziej widoczne były takie elementy jak nowa większa szyba przednia i pokrywa bagażnika. Model ten był oferowany w dwóch wersjach silnikowych (1300 i 1600)., Zastosowano nowe zawieszenie przednich kół, półosie napędowe z dwoma przegubami oraz nieznacznie powiększono zbiornik paliwa. Kabriolet produkowany był tylko z silnikiem 1600.

W sierpniu 1972 roku wprowadzono do produkcji ulepszony model "Garbusa" noszący oznaczenie 1303. Wyróżnikiem tego samochodu była duża gięta szyba przednia i nowa tablica rozdzielcza. Ich produkcja trwała do połowy 1975 roku.

Zakończenie produkcji "Garbusów" odbyło się w kilku etapach. W czerwcu 1974 roku ukończono ich produkcję w Wolfsburgu, a w styczniu 1978 roku w Emden. Kabriolety w firmie Karmann powstawały do stycznia 1980 roku. W Meksyku nadal wytwarzano te pojazdy (tylko wersję 1200 L), a zakończenie produkcji nastąpiło w lipcu 2003 roku. Łącznie wykonano ponad 21,5 mln tych pojazdów, z czego niemal 16,3 mln powstało w Niemczech.