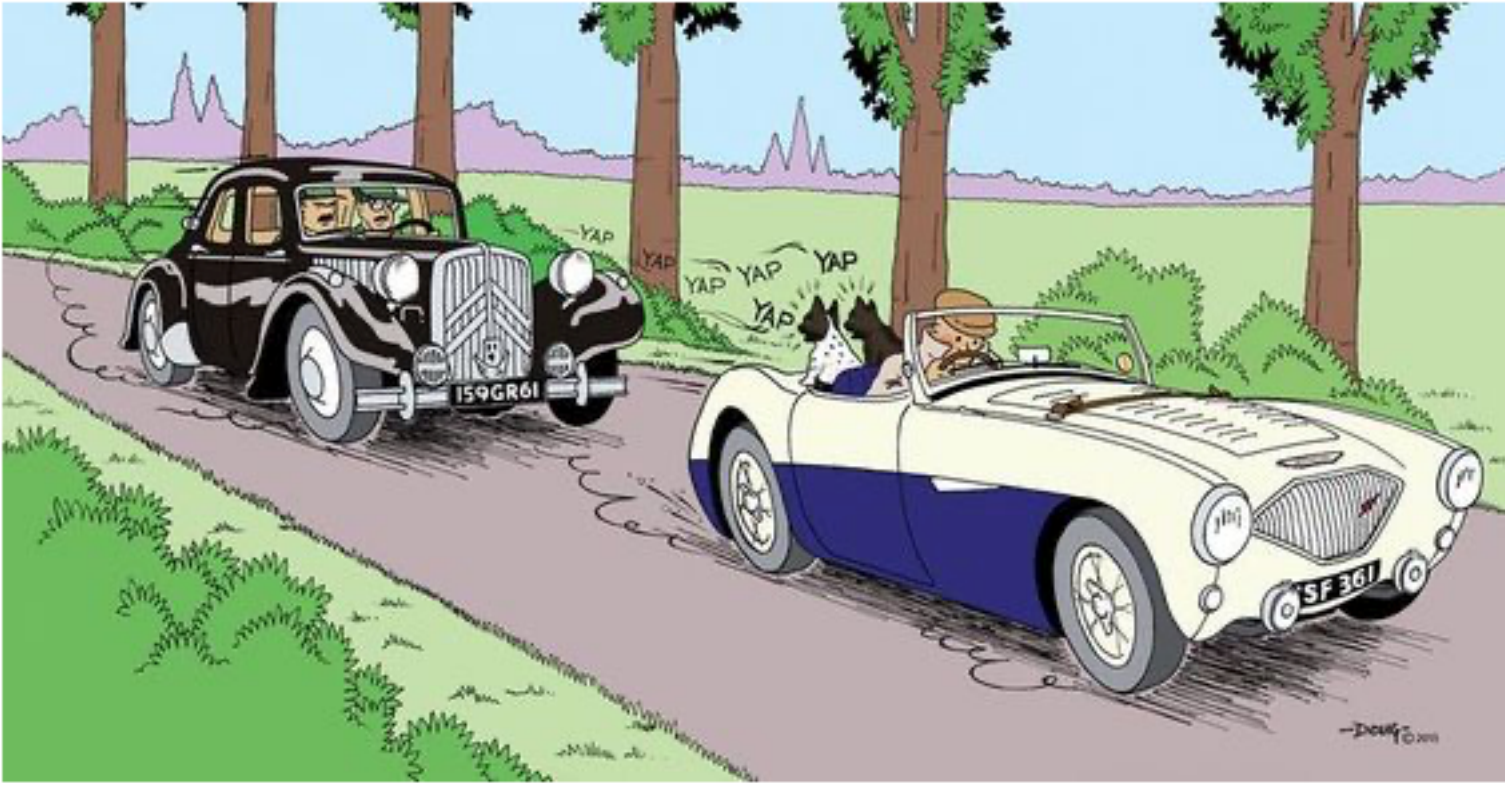




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

Odświeżanie ogórka

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 października, 2024

0 komentarzy

Nie będzie to znana opowieść o technikach sprzedaży rodem z supermarketu ani o żywności z tajemniczym składnikiem „E”. „Ogórkem” nazywa się jeden z najbardziej znanych samochodów dostawczych w historii – Volkswagena Typ 2. Podczas, gdy w Europie w ofercie VW pojawił się T4, który miał już „nosek” i silnik umieszczony z przodu – w dodatku chłodzony cieczą, w Ameryce Południowej nadal sprzedawano wersję z połowy lat 70-tych opartą jeszcze na pocziwym „Garbusie”. Stan ten jednak miał się zmienić, bo klienci chcieli lepszej ekonomii i osiągów.

Czy trzeba przedstawiać?



Źródło: pinterest

Model, którego konstrukcja pamiętała jeszcze 1950 rok i od tego czasu niewiele się zmieniła, potrzebował innego napędu – bardziej oszczędnego i o chłodzeniu wodnym tak, aby już tak łatwo się nie przegrzewał. Solidny silnik godny mikrobusa pojawił się dopiero w 1991 roku w Meksyku a w Argentynie 4 lata później. Silnik o poj. 1.8 litra i skromnej, ale wystarczającej mocy 74 KM był wyposażony w układ rodem z wyścigówek (lub ze Skody) – chłodnica i wiatrak znajdowały się z przodu pojazdu, co wymusiło zmianę przedniej maski.

Nieco wcześniej, bo już w latach 1981 – 1985 w ofercie była jednostka wysokopiętna o takim chłodzeniu. Słaby, 51 – konny diesel o poj. 1.6 dm sześciennego nie był demonem szybkości, ale zużywał tylko ok. 6 litrów paliwa na każde 100 km, czyli o 40 % mniej niż benzynowy. Pojazd był bardzo oszczędny, ale napęd był bardzo awaryjny – głównie z powodu wadliwego układu chłodzenia, który często unieruchamiał „Ogórką”. W pokazanym 6 lat później modelu z silnikiem benzynowym układ ten został dopracowany i problem został wyeliminowany.

Pomimo tego, że pojazd nadal nie spełniał już żadnych norm – szczególnie bezpieczeństwa, popyt na „Ogórką” był ogromny i stan ten utrzymywał się przez kolejne lata. Auto kupowali głównie drobni przedsiębiorcy a wersja Kombi była tanim, ale wyjątkowo pojemnym autem rodzinnym mieszczącym nawet 8 osób. Nikomu nie przeszkadzała kierownica ustawiona jak w autobusie, prosta deska rozdzielcza i głośny silnik, do którego dostęp był bardzo utrudniony. Najważniejsze, że „Ogórek” był bardzo praktyczny i tani w naprawach.

Czytaj: [Stanisław Hołuj - nasz człowiek we Lwowie](#)

Wnętrze modelu z 2005 r.



Źródło: wikimedia

Pomimo ciągłej ewolucji nadal poszukiwano sposobu na obniżenie kosztów jazdy. W tym miał pomóc alkohol, który na początku lat 90 -tych stał się tam bardzo popularnym paliwem. Był nie tylko tańszy, ale sprawiał, że silnik miał nieco większą sprawność. Słaby, 58 – konny silnik 1.6 dm³, który montowano w pierwszych latach XXI wieku po zażyciu dawki alkoholu wzmacniał się aż o 9 KM, co przy tej mocy miało duże znaczenie. Jednak z czasem nawet „Ogórek” musiał poddać się wobec przepisów wymyślonych przez ekologów.

Przez ostatnie lata produkcji do jego napędu używano silnika z miejskiego VW Foka – tylko 1.4 dm³ pojemności i mocy od 75 do 82 KM. Niby niewiele, ale i tak wystarczało do uzyskania prędkości 130 km/h i pierwszej (i ostatniej) „setki” w zaledwie 21 sekund. To i tak o 7 sekund lepiej niż wersja o podobnej mocy, ale chłodzona powietrzem. Zużycie paliwa było tylko litr mniejsze od starszego silnika. Oczywiście wersja o mieszanym napędzie była tą najchętniej zamawianą, choć mały silnik pogorszył możliwości ciągnięcia przyczepy.

Mniej rewolucyjne były zmiany wnętrza, które wzbogacono tylko innymi wzorami tapicerki oraz deską rozdzielczą, która nie straszyla „gołą” blachą. Od lat 70-tych dostęp do tylnej części „Ogórką” zapewniały przesuwne tylne boczne drzwi, które zastąpiły dzielone, otwierane w przeciwnym do siebie kierunku. Zachowano pionową kolumnę kierownicy a zegary nadal były takie same jak w VW Garbusie. Zmieniono je dopiero po zakończeniu produkcji najpopularniejszego VW. Żadnych elektrycznych bajerów ani nawet ABS-u czy poduszek powietrznych.

Bagażnik T2 Kombi Last Edition



Źródło: designfather.com

Jednym z najbardziej charakterystycznych elementów wnętrza były ... firanki, które montowano już od pierwszych lat produkcji. Najczęściej i tak były zamieniane na inne, według gustów pań jeżdżących VW. Mocowane nad środkowymi i tylnymi szybami miały ocieplić wnętrze pojazdu, w którym przeważała malowana blacha. Swoje zadanie spełniały tak dobrze, że przyczyniły się do wzrostu liczby ludności w całej Ameryce Południowej. Element ten w niezmienionej formie znalazł się także w ostatnim egzemplarzu „Ogórką”.

Czytaj: [Graf i wojna światowa](#)

Bezpieczeństwo kierowcy przez cały okres produkcji było podobne jak w autobusie – żadne, gdyż auto nie miało „nosa”. Strefa zgniotu kończyła się w połowie długości pojazdu, ale czy kierowca musiał się nim rozbijać? „Ogórek” prowadził się jak małe auto dostawcze i pomimo udoskonaleń nadal hamował słabo. Stąd często stare bębnowe hamulce zamieniano na tarcze. Widoczność we wszystkich kierunkach, poza tyłem, była bardzo dobra. Wycożć i tak niewielkie gabaryty pojazdu było bardzo łatwo. To nie zmieniło się przez ponad 60 lat historii modelu.

W 2005 roku wyprodukowano krótką serię (200 sztuk) wersji chłodzonej powietrzem. Była sprzedawana rok później. Wersja ta miała „stary” przód bez dużej plastikowej atrapy i rozeszła się bardzo szybko – głównie dzięki pasjonatom modelu, którzy byli w stanie nie tylko zapłacić cenę „salonową”, ale często dużo przepłacali z myślą o późniejszym zarobku. Istotnie, ceny po zakończeniu produkcji zaczęły gwałtownie rosnąć. Model oparty o mechanizmy napędowe Foka nie mógł liczyć na takie zainteresowanie i był niechętnie kupowany.

VW T2 Limited Edition 2005 (chłodzony powietrzem) i model z 2006 r. (chłodzony cieczą)



Źródło: mavromatic.com

Historia „Ogórką” kończy się w 2013 roku. Pomimo koncepcyjnych modeli Microbus oraz Bulli jak dotąd nie ma nowej wersji. Ostatnia seria 600 sztuk sprzedała się bardzo szybko i producent zdecydował, że podwoi ją po czym ostatni z nich trafił do muzeum w Hanowerze. Ostatni „Ogórek” z silnikiem na benzynę i alkohol, w kolorach niebieskim i białym oraz na matych, 14 – calowych kołach z oponami w stylu retro zakończył serię ponad 1,12 mln sztuk, które powstały w Brazylii.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Ogórek, VolkswagenTyp2, VWBrasil, VWbulli, VWBus

Zobacz wpisy

← Kto zabił elektryczne auto?

Luksusowo i sportowo →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź

Teraz, 03 lipca, 18:00, Piątek

21°C

28 km/h 0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 19%
PM 10: 9%

Dziś

22°C

Jutro

20°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

Ilipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

◀ cze

Komentarze:

StalyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

50 twarzy ... BMW serii 3

Popularne na Youtube:

Blog HZKWT

Blog HZKWT

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cencyzęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Packard (6) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordypiędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 4 663

Wszystkie wpisy: 668

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress