



Konkurs SMS!

Szczegóły na str. 9

Wyślij SMS-a o treści:

VWTRENDS#21

pod numer 7228

Koszt SMS-a 2 zł netto (2,44 z VAT)

AMBULANS

*Marzenia większości miłośników zabytkowych samochodów są w zasadzie łatwe do odgadnięcia – zdobyć bardzo okazjnie egzemplarz rzadkiego modelu w stanie niewymagającym zbyt dużego nakładu środków podczas odrestaurowywania, a następnie odkryć, że ich auto **jest jeszcze bardziej wyjątkowe** niż wydawało im się w pierwszej chwili.*

Takim przypadkiem jest VW Bus T2, którego dziś w całej okazałości prezentujemy.

Kiedy w 1967 roku Volkswagen zaprezentował drugą generację busów, nowy „Typ 2” był pod wieloma względami poważnym krokiem naprzód. Był większy, mocniejszy, miał większe powierzchnie przeszklone, 12-woltowy układ elektryczny i seryjnie montowane, bardzo praktyczne przesuwane boczne drzwi. Szczególnie istotne było odejście od klasycznych drążków skrętnych w tylnym zawieszeniu, dzięki czemu kąt pochylenia kół w T2 był niezależny od stopnia

obciążenia auta. Przednia szyba straciła słupek dzielący ją na dwie połówki na korzyść panoramicznego jednoczęściowego szkła. Tym samym odeszła do historii opcja „Safari” z uchylanymi połówkami przedniej szyby. Zginęła również kultowa Samba, od tego momentu nie było już mowy o szybach w dachu. W kabinie również sporo nowości – m.in. pojawia się bardziej rozbudowana deska rozdzielcza z wbudowanym sterowaniem nawiewu. Pierwsza seria tego modelu jest obecnie samochodem dość rzadkim, ponieważ w takiej postaci T2 produkowany był zaledwie przez trzy lata. Busy z tego okresu

można łatwo rozpoznać po przednich kierunkowskazach umieszczonych poniżej poziomu reflektorów głównych oraz po owalnych tylnych światłach z modelu T1. Właśnie takie auto dziś prezentujemy. Jego obecnym właścicielem jest wielkim miłośnikiem tych samochodów i prowadzi w Zabrze zakład specjalizujący się w restaurowaniu starych busów VW „T-dwójkę” wypatrzył w Niemczech, gdzie stała dość zapomniana wśród innych samochodów na sprzedaż. Szpecił ją nieco artystyczny hipisowski malunek wykonany farbami olejnymi, poza tym w zasadzie nie sprawiała wrażenia →

JEST TO EGZEMPLARZ Z NUMEREM FABRYCZNYM 1780, A TAKŻE **JEDEN Z PIERWSZYCH** AMBULANSÓW W TYM NADWOZIU



POWRÓT DO PRZESZŁOŚCI

— tak właśnie przed prawie czterdziestoma laty wyglądały niemieckie kafełki pogotowia.

bardzo nadwężonej motoryzacyjnymi przygodami ani zębem czasu. Po zakupieniu auta i przywiezieniu go do Zabrze rozpoczęły się prace restauracyjne. Summa summarum, najbardziej czasochłonne w tym przypadku było ręczne zdejmowanie wierzchniego lakieru, który miał wszelkie niemiłe cechy farby olejnej nakładanej pędzlem. Ta faza remontu zabrała około 150 roboczogodzin, ale w jej trakcie doszło do zaskakującego odkrycia. Pod olejnymi bieżakami zachował się oryginalny znak niemieckiej karetki pogotowia! Rzadki, pochodzący z pierwszej serii T2, okazał się jeszcze radszym egzemplarzem z fabrycznym pakietem „ambulans”. Jakby tego było mało, jest to T2 z numerem fabrycznym 1780, a więc jedna z pierwszych karetek, jakie wyprodukowano.

Zapadła decyzja – bus zostanie odrestaurowany wg specyfikacji fabrycznej, czyli ponownie będzie wyglądał jak prawdziwy Krankenwagen (karetka) z czasów świetności Beatlesów. Po zdjęciu olejnego lakieru ekipa mogła zabrać się za blacharskie poprawki. Nie było ich wiele, co zapewne zadziwia w samochodzie, który liczy sobie prawie 40 wiosen. Należy jednak wziąć pod uwagę, że w owych czasach VW stosował bardzo rozbudowane i trwałe metody fabrycznego zabezpieczenia antykorozyjnego. Prace blacharskie obejmowały raczej powierzchowną kosmetykę aniżeli gruntowną naprawę. Żadnych dużych wyzwań typu „nadrzyżona” tylna belka zawieszenia, wyłącznie drobne prace nad niedużymi ubytkami metalowej materii, sfinalizowane nałożeniem nowego zabezpieczenia antykorozyjnego. Następnie położony został nowy lakier, zgodny ze specyfikacją wersji specjalnej „ambulans”, w kolorze kości słoniowej o kodzie katalogowym L567. Na czas prac nadwoziowych wyjęty został

silnik. Bynajmniej nie w celu wyremontowania go, nie było bowiem takiej potrzeby. Bokser 1.6 jest jedynym nieoryginalnym elementem tego auta. Tego rodzaju „reaktor” (oznaczenie kodowe AJ, 1.6 litra z podwójnym kolektorem dolotowym, 50 KM) montowany był fabrycznie dopiero od roku 1971, należy więc przypuszczać, że w trakcie długiego żywota tego samochodu wystąpiły istotne przesłanki do wymiany jednostki napędowej. Podczas restaurowania auta silnik został tylko odświeżony wizualnie za pomocą nowego lakierowania elementów zewnętrznych i gruntownie wyregulowany po zamontowaniu na swoje miejsce. Żadnej istotnej ingerencji nie wymagało też zawieszenie ani układ kierowniczy. Krótki test drogowy tuż przed sesją fotograficzną wypadł imponująco – niejeden kilkuletni samochód ma bardziej uszczuplone właściwości jezdne niż ten ambulans. Ale największym zaskoczeniem są opony. Oryginalne, pełnoprofilowe diagonalne gumy, rarytas, zabytek, obiekt kultu i westchnień miłośników zabytkowych samochodów. Wyglądają na prawie nowe. I pomyśleć, że samochód kupiony w stanie „do odrestaurowania” miał je po prostu założone na koła, nic nie trzeba było dokupywać. Aby dopiąć proces restauracji na ostatni guzik, wymienione zostały wszelkie drobne elementy z tworzyw sztucznych – uszczelki, dywaniki, pokrycie siedzeń i klosze kierunkowskazów. Niektóre elementy chromowane również zostały zastąpione przez nowe, wszystko w postaci zamienników lub oryginałów NOS. Wszystkie szyby były takie, jak być powinny dla wersji sanitarki, co bardzo ułatwiło renowację auta. Ambulanse T2 posiadają bardzo osobliwy zestaw szyb i znalezienie szkieł mlecznych lub szkieł do tylnych fletnerek mogłoby się stać bardzo



DZIELNY bokser 1,6 nie wymagał żadnego remontu i do dziś zachował się w świetnym stanie.



W ROKU 1968 tak rozbudowana deska rozdzielcza była czymś niezwykle w samochodach dostawczych.



PIERWSZA SERIA T2 zachowała tylne światła od poprzedniej generacji busów VW - bulików.



DANE I FAKTY

VW T2A, TYP 27, 1968

SILNIK: AJ, 1.6 litra, podwójny kolektor

NADWOZIE: L567 (ivory), fabryczny wygląd niemieckiego ambulansu

ZAWIESZENIE: seryjne

WYDECH: seryjne

WNĘTRZE: seryjne

AUDIO/MULTIMEDIA: fabryczne radio Emden

KOSZT RAZEM: Właściciel nie podaje

INFO: pieczołowicie odrestaurowany własnoręcznie przez eksperta w dziedzinie VW busów T1 i T2.

CO DALEJ: planowana jest sprzedaż samochodu

CENA ODSPRZEDAŻY/ CENA POCZĄTKOWA: prosimy kontaktować się z osobą odpowiedzialną za sprzedaż

KONTAKT DO WŁAŚCICIELA: wszelkie informacje można uzyskać u Roberta Szyszko - +48 609 820 410



ORYGINALNE wyposażenie ambulansu – rarytas klasy zerowej



W PROCESIE restaurowania auta zrekonstruowano dawne oznaczenia ambulansu.

poważnym wyzwaniem. Na tym nie koniec unikalnych rozwiązań, blisko czterdziestoletni „dostawczak” zadziwia osoby niewtajemniczone wieloma ciekawymi patentami. Boczne przesuwane drzwi są w pierwszej serii T2 sprawą kultową samą w sobie. Podczas ich otwierania wysuwa się automatycznie spod auta stopień ułatwiający wsiadanie i wysiadanie. Natomiast proces zamykania to rytuał na dwa tempa: najpierw drzwi zasuwały, a następnie podnosząc klamkę do góry wyzwalały mechanizm „dociągania” drzwi do pełnego zamknięcia. Tego na pewno nie ma w żadnym innym modelu. Karetka potrzebuje wyposażenia, i niestety nie wszystko, co składa się na prawdziwy ambulans, zachowało się przez lata. Brakowało między innymi niebieskiego koguta na dach i

podświetlanej lampki z czerwonym krzyżem. No, na pewno nie są to elementy, które można znaleźć na każdym szrocie, raczej czarne perły, o których opowiadają sobie fani tego modelu. Wiele wie, że coś takiego istnieje, niewiele wie, jak wygląda, prawie nikt nie miał tego w rękach. A jednak aukcje internetowe i dobre kontakty pomiędzy kolekcjonerami z całej Europy pozwoliły na wyczarowanie tych ultrazadkich atrybutów medycznej wersji VW T2 i to w stanie absolutnie idealnym. Aż echem niesie się po kraju pomruk zazdrości wśród miłośników antycznych V-dubów. Raj dla kolekcjonerów zabytkowych samochodów musi być miejscem, gdzie przygody z oldtimerami wyglądają zawsze tak różowo i mają zawsze tak szczęśliwy finał.

Tekst i zdjęcia: **Patryk Widabski**