

***L'HISTORIQUE
DU
VOLKSWAGEN TYPE 2
DE 1955 A 1979***
(plus couramment appelé Combi)



LES COMBI SPLIT



- 1955

Au mois de mars 1955, l'ensemble de la gamme des utilitaires VW subit un grand nombre de modifications à partir du numéro de châssis 20 117 902. A l'avant, un nouveau système d'aération à deux ouïes grillagées prenant l'air frais au-dessus du pare-brise dans l'avancée du toit (en forme de casquette). Ce dispositif débouche dans la cabine par une sorte de tunnel en tôle soudé au plafond. Par un système de clapets réglables, il permet l'aération latérale des places avant droite et gauche ainsi que celle de tout l'arrière. Cette modification entraîne une augmentation de quinze centimètres de la hauteur du pare-brise.

Le tableau de bord subit lui aussi quelques modifications. Il occupe maintenant toute la largeur de la cabine et reçoit un compteur de vitesse plus grand, équipé de voyants lumineux. Jusqu'à présent, seul le Samba-bus possédait un tableau de bord aussi large. Comme le Samba-bus, le volant entièrement en bakélite compte maintenant deux branches au lieu de trois. L'étanchéité du pédalier est améliorée dans le but d'empêcher l'eau, la poussière et l'air froid de rentrer dans la cabine. La pédale d'accélérateur à roulette est remplacée par une classique palette articulée recouverte d'un patin en caoutchouc.

Toujours dans le but d'améliorer le confort de conduite, la sellerie des sièges est plus moelleuse, son épaisseur passant de 140 à 190 mm et le pare-soleil conducteur peut maintenant pivoter latéralement et s'appliquer contre la vitre de la porte. Le dispositif antivol au levier de vitesses est toujours en option, mais on peut maintenant disposer d'un autre système bloquant la direction.

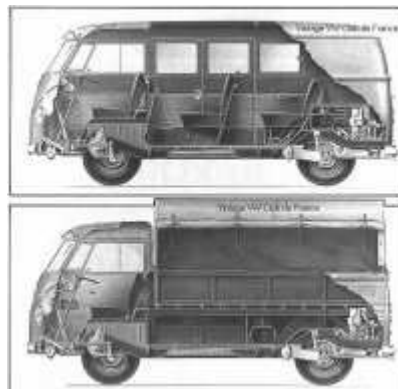
A l'arrière, la lunette est maintenant fixée sur une porte de hayon aux dimensions plus importantes. D'une largeur de 90cm, elle mesure désormais 72.5cm de hauteur. Cette modification n'a été possible qu'en réduisant la hauteur du capot moteur ainsi que le volume du compartiment moteur. La réduction de ce volume présente deux avantages majeurs : le volume de l'habitacle passe de 4.6m³ à 4.8m³, et surtout le seuil de chargement arrière descend de 30cm. Pour cela, les ingénieurs du bureau d'études ont déplacé la roue de secours et le réservoir d'essence. La première se trouve donc maintenant derrière le siège avant alors que le second est installé au-dessus de la boîte de vitesse, fixé par deux sangles métalliques. Evidemment son remplissage ne se fait plus par le compartiment moteur, mais par une trappe articulée, fermant à clé et aménagée sur le côté droit de la carrosserie. Le robinet commandant l'arrivée et la réserve d'essence n'est donc plus actionné depuis le compartiment moteur mais depuis le dessous du siège du conducteur. La soufflerie de refroidissement moteur et le filtre à air ont aussi fait les frais de ce nouvel aménagement. Si la première possède maintenant un sommet aplati, le second est quant à lui positionné sur le côté gauche du moteur et raccordé au carburateur par un long conduit en tôle. De plus il ne renferme plus une cartouche sèche, mais fonctionne selon le principe du bain d'huile.



L'une des évolutions les plus importantes du nouveau Type 2 est aussi l'amélioration des trains roulants. Les anciennes roues de 16" sont remplacées par des roues de 15", plus larges et facilement reconnaissables à leurs quatre ouïes embouties dans le voile, améliorant ainsi la circulation d'air frais autour des tambours. Elles sont chaussées de pneus de 6.40x15 gonflés à 2 bars à l'avant et 2.3 bars à l'arrière. Quant au système de freinage, il est amélioré partout où cela est possible. Les tambours arrières sont renforcés et la cannelure d'entraînement passe de 40 à 80mm. Les freins avant reçoivent 2 cylindres par roue alors que tambours et garnitures sont élargis. Le maître-cylindre est bien sûr lui aussi renforcé. Pour améliorer la tenue de route, la voie arrière est élargie, et les suspensions sont assouplies alors que le train moteur reçoit des amortisseurs télescopiques de plus grosse dimension. Avec toutes ces modifications, le poids total en charge du Type 2 passe à 1850kg.

Au mois de juin, les délais de livraison des Type 2 sont passés à plus de 4 mois. La production augmente en 1955 de 50 000 exemplaires par rapport à 1954 et 30 000 exemplaires sont exportés vers les Etats-Unis où la toute nouvelle filiale, Volkswagen of America, a vu le jour en octobre.

Depuis plusieurs mois, il est clair que la production des Type 2 à Wolfsburg ne peut plus augmenter par manque de place. Dès le mois de janvier, la direction des usines VW prend la décision de construire une deuxième usine de production, dans la région de Hanovre. Le 4 février, l'acte de vente d'un terrain gigantesque est signé, idéalement desservi, ce dernier est situé le long d'un canal et à quelques centaines de mètres de l'autoroute et le 1er mars, on pose la première pierre de ce qui sera la plus grande usine de véhicules utilitaires d'Europe. A la fin de 1955, 372 ouvriers travaillent déjà à Hanovre pour la mise en place et le réglage des divers outillages du Type 2.



- 1956

Après seulement un an de travaux, l'usine de Hanovre ouvre ses portes le 8 mars, et le 20 avril elle est opérationnelle. A Wolfsburg, on profite de l'occasion pour gagner de la place au profit de la chaîne des Coccinelles. Dans un premier temps la cadence est de 250 utilitaires par jour, mais elle passera rapidement au double, malgré cela les difficultés de livraisons demeurent. En 1956, grâce à la nouvelle usine, les exportations vers les Etats-Unis augmentent de 130%. Mais à cause du déménagement de l'usine, le Type 2 ne connaît que peu de modifications cette année là. Le rétroviseur extérieur droit est maintenant livré en série sur toute la gamme et l'allumage renforcé. Quant au Samba-bus et au Micro-bus, ils sont désormais disponibles avec sept places assises.

Westfalia présente sa version du Type 2 transformé en camping-car. Et le sigle officiel VW n'est plus blanc sur fond bleu foncé mais bleu clair sur fond blanc. Le châssis 223247 équipé du moteur 1 678 210 est produit fin décembre 1956.

- 1957

Jusqu'à présent, la fabrication des moteurs du Type 2 se faisait à Wolfsburg mais il faut y faire de la place car la demande des Coccinelles, elle aussi, ne cesse d'augmenter. La direction de Volkswagen décide alors de construire un deuxième bâtiment à Hanovre où est installée et agrandie toute l'unité de production des moteurs de Type 2 qui se trouvait à Wolfsburg. Au mois de mai, le 250 000ème Type 2 construit sort des chaînes de Hanovre alors que dès l'été, on atteint le chiffre de 100 000 Type 2 construit dans cette nouvelle usine.

A partir du châssis 247 199, sur les Pick-up, les flèches sont placées plus bas et encastrées en dessous de l'embouti de ceinture de caisse au lieu d'être au-dessus. Ce changement de position est dicté par le fait que bien souvent, la bâche étant détendue ou tout simplement mal fixée, il arrive qu'elle masque les flèches ce qui provoquait des accidents. A partir du châssis 248 322, fabriqué le 11 avril 1957, le réservoir de liquide de freins est modifié. Il n'est plus fermé par un bouchon à vis mais par un obturateur en caoutchouc identique à celui monté sur les berlines depuis le mois de janvier 1954. La fixation de ce réservoir de liquide de freins sur le maître-cylindre ne se fait plus à l'aide d'un écrou de 27mm mais par un écrou de 19mm.

A partir du châssis 269 000, sur le deuxième battant des portes latérales, dans l'ordre d'ouverture, la surface de contact avec l'autre battant est renforcée par une tôle supplémentaire. Le 1er novembre, le 300 000ème Type 2 sort des chaînes de l'usine de Hanovre. Le châssis 315 209, coque 290 500, équipé du moteur 2 156 321 est produit fin décembre 1957.

Pour la première fois depuis la mise en production du Type, le réseau commercial est enfin satisfait; Les délais de livraison des utilitaires ont enfin été réduits au minimum. Au cours de cette année 1957, on note aussi une amélioration du dispositif de changement de vitesses qui devient plus doux à manier, un élargissement des conduits d'huile dans le moteur et l'apparition d'un boulon de vidange moteur aimanté, permettant ainsi de retenir toutes les particules de métal en suspension dans l'huile. A l'extérieur, les rétroviseurs sont maintenant fixés un peu plus bas sur la carrosserie.

Au Salon de l'automobile de Francfort, l'usine présente quelques prototypes de véhicules spéciaux réalisés sur la base du Pick-up. On y trouve un double cabine, un pick-up équipé d'un plateau large et un pick-up attelé à une suiveuse (remorque pour le transport d'objets très longs). Ces modèles sont tellement appréciés par le public qu'à la fin du salon, la décision de les proposer à la vente est prise. En ce qui concerne le Type 2 transformé en camping-car par Westfalia, il est inscrit au catalogue de la gamme des utilitaires Volkswagen depuis le début de l'année et bénéficie de la garantie du constructeur de Wolfsburg et de son réseau de distribution. La direction commerciale ne regrettera pas cette décision car un peu plus de 1000 exemplaires seront vendus au cours de l'année 1957.



- 1958

Après l'accueil encourageant du public pour les modèles spéciaux du Type 2, Volkswagen décide donc de commercialiser le Pick-up double cabine et le pick-up à plateau élargi. Sur le premier, la surface de charge est encore honorable à 2.83m². La possibilité de pouvoir transporter une équipe d'ouvriers avec leurs matériaux et leurs outils est très appréciée dans les professions du bâtiment. Ce modèle situé entre le Pick-up simple cabine et le Combi possède un volume habitable quasiment doublé permettant d'accueillir une banquette supplémentaire pour trois personnes. De la même façon que sur le Combi, celle-ci peut être facilement démontable pour transporter un éventuel surplus de matériel. Comme sur le Pick-up simple cabine, le plateau peut recevoir une bâche, moyennant un supplément de prix. Mais du fait du recul du volume habitable, l'accès à la soute ne se fait plus par une porte située sur le côté mais derrière la banquette arrière. Une porte supplémentaire à droite permet l'accès aux places arrières.



Quant au Pick-up à plateau élargi, il figure aussi au catalogue en deux versions : avec benne en bois verni à armatures métallique ou avec benne entièrement en tôle.



Destiné à la police allemande, Volkswagen produit une sorte de véhicule de service sur la base du Combi. A l'intérieur on trouve deux banquettes face à face séparées par une table rabattable, une finition intérieure bois et d'importantes armoires de rangement alors que sur le toit se trouve une plate-forme en bois recouverte d'un tapis de caoutchouc.

D'autres versions spéciales telles que le Tôle isotherme ou le Pick-up à échelle pivotante font leur apparition mais ces modèles ne connaîtront qu'une diffusion assez restreinte.

A partir du châssis 357 389, la porte d'accès au compartiment moteur est modifiée. Auparavant, elle accueillait l'éclairage de plaque et au-dessus, un feu stop central. Désormais, elle ne reçoit plus que l'éclairage de plaque et on trouve maintenant une grosse moulure emboutie au-dessus de l'emplacement de plaque minéralogique. Les feux arrières dont le diamètre a augmenté assurent maintenant les fonctions de lanternes et de feux stop et sont appelés feux combinés (à partir du châssis 351 736, quelques Type 2 avaient reçus ce montage à titre d'essai).

Le châssis portant le numéro 374 811 est produit au mois d'août 1958 (modèle '59). A partir du numéro de châssis 385 000, les pare-chocs à moulure emboutie disparaissent au profit de pare-chocs lisses, de section plus grosse et surtout bien plus résistants. Sur les modèles dits Exports, essentiellement destinés aux Etats-Unis, ces pare-chocs reçoivent des renforts supplémentaires en tube, ainsi que des bananes allongées (Les pare-chocs de Pick-up sont spécifiques à ce modèle). Avec ces nouveaux pare-chocs, la largeur et la longueur des Type 2 augmentent de quelques centimètres.



Le 16 octobre 1958, l'usine de Hanovre construit le 400 000ème Type 2. Au cours de cette année, le Type 2 reçoit d'autres modifications telles que des pare-brise en verre Securit, une amélioration de l'étagement des rapports de troisième et quatrième vitesse ainsi qu'une pompe à essence dont le débit est augmenté de 60%. Au Brésil la production du Type 2 commence réellement.

- 1959

En mai, la boîte de vitesses en deux parties (split case) est remplacée par une nouvelle boîte à carter de type 'tunnel' moulé en une seule pièce et dont tous les rapports sont réétagés et enfin synchronisés. En parallèle, les ingénieurs motoristes de Wolfsburg en profitent pour retravailler quelque peu le moteur qui perd son pied moulé un an avant la Coccinelle. Cette série, aux numéros supérieurs à 3 400 00, est à mi-chemin entre les anciens 30 cv et les futur 34 cv (numéros commençant à 5 000 001). Le vilebrequin est renforcé ainsi que les deux demi-carters moteur au niveau des paliers, alors que les soupapes sont inclinées et que l'échappement reçoit quelques améliorations. Ces modifications n'augmentent pas la puissance du moteur mais lui donne plus de couple. Toujours dans le souci de rendre le moteur le plus silencieux possible, sa turbine de refroidissement voit sa vitesse de rotation diminuer ce qui du même coup renforce sa fiabilité mécanique. En mai 1959, à partir du châssis 469 506 recevant le moteur 3 400 000, le numéro de châssis se trouve sur le blindage moteur, en bas à droite, tandis que le numéro du moteur n'est plus frappé sur le pied de dynamo, puisqu'il est désormais démontable mais à même le carter moteur sous ce même support amovible de dynamo. Le 25 octobre on fête le demi-million de Type 2. Fin 1959 est produit le Type 2 portant le numéro de châssis 546 843.

A l'aube des années soixante, on chuchote que le bureau d'études Volkswagen travaillerait sur un projet de moteur dont la cylindrée serait portée à 1500 cm³ !

- 1960

Le 600 000ème Type 2 est produit le 27 avril 1960 à l'usine de Hanovre.

Au mois de mai, à partir du châssis 614 456, les flèches sont remplacées par des clignotants, beaucoup plus visibles en forme de petits obus fixés sur la face avant juste au-dessus des phares.

NB: Tous les Type 2 exportés aux Etats-Unis avaient déjà échangés leurs flèches contre ces clignotants.

A l'arrière, c'est dans le feu rouge que l'on trouve l'indicateur de changement de direction. Si le conducteur ne dispose toujours pas de siège individuel, la banquette peut désormais être avancée ou reculée sur trois crans de réglage. La forme du frein à main est légèrement modifiée. Quant aux liaisons du faisceau électrique, elles se font maintenant par des fiches plates plus résistantes aux vibrations. Côté mécanique, en dehors d'une légère amélioration des trains avant et arrière, le taux de compression du moteur passe à 7:1, le carburateur reçoit un starter automatique et le filtre à air un dispositif de préchauffage de l'air aspiré. La puissance du moteur passe alors de 30 à 34 cv, et avec un couple conique modifié, les ingénieurs de Volkswagen améliorent encore la souplesse à bas régime. Toutes ces améliorations se traduisent, sur le compteur par une graduation qui atteint maintenant 120 km/h ainsi que par l'apparition de petits témoins verts faisant office de répétiteurs de clignotants. Evidemment, maintenant que le Type 2 est plus puissant et roule plus vite, les freins sont logiquement revus à la hausse. Ces modifications permettent aussi d'augmenter de 15 kg la charge sur l'essieu arrière portant maintenant la charge utile à 1015 kg et le poids total roulant autorisé en charge à 1865 kg. Toutes ces améliorations permettent au Type 2, après plus de dix ans de production, de conserver toute sa jeunesse et de rester, plus que jamais un utilitaire moderne.

Au mois de décembre 1960 (modèle '61) est produit le châssis 705 619 équipé du moteur 5 407 725. Pour 1960, 139 919 exemplaires sortent des chaînes de Hanovre alors que l'usine brésilienne atteint le chiffre de 11 299 exemplaires. Dans le courant de l'année, le bureau d'études présente aussi un Tôle dit 'grand volume' possédant un toit surélevé. Sur cet exemplaire on atteint une hauteur intérieure de 1.75m pour une hauteur totale de 2.30m. Pour un maximum d'accessibilité, les portes sont agrandies jusqu'à la gouttière mais si le volume utile passe de 4.8 à 6 m³, l'ensemble s'alourdit de 40 kg.

- 1961

Pour le millésime '62 qui apparaît au mois d'août 1961, et à partir du châssis 802 286 (fabriqué fin juillet) équipé du moteur 5 979 934, tous les utilitaires sont équipés de feux arrière plus gros et de forme ovale avec les deux grands côtés aplatis. Ceux-ci sont de deux couleurs : rouge pour les lanternes et les feux stop, orange pour les clignotants. Sur les modèles Export, tels ceux destinés au marché américain, ces nouveaux feux sont entièrement rouges. A partir du châssis 784 631 (mai 1961), tous les modèles destinés au transport de personnes reçoivent des poignées de maintien sur le dossier de la deuxième banquette.



En décembre 1961, production du châssis 802 314 équipé du moteur 6 375 945. Au cours de l'année 1961, le type 2 reçoit quelques autres modifications telles qu'une nouvelle tringlerie de commande de boîte de vitesses, un deuxième pare-soleil et une poignée de maintien pour le passager avant, un antivol sur la colonne de direction, un nouveau pédalier ne nécessitant aucun graissage et surtout le robinet d'essence commandant la réserve est remplacée par une vraie jauge montée sur la planche de bord. En 1961, 152 282 Type 2 seront construits alors que la gamme Volkswagen s'enrichit d'une nouvelle voiture de tourisme, le Type 3, équipé d'un moteur à quatre cylindres refroidi par air d'une cylindrée de 1500 cm³...

- 1962

Contrairement à l'année précédente, 1962 est riche en événements pour le Type 2. Le conducteur dispose maintenant d'un véritable siège pour lui tout seul. Ce siège possède désormais six crans de réglage d'avant en arrière alors que le réglage du dossier se fait grâce à un excentrique. La roue de secours est maintenant située dans un embouti derrière le siège du conducteur alors que le dossier du siège du passager peut être rabattu vers l'avant. Sur le pick-up simple cabine, la roue de secours est placée dans la soute. Pour dégager au maximum l'espace réservé aux jambes pour les places avant, on diminue la profondeur des cuvelages de phares dépassant dans l'habitacle.



En dehors du fait que les Type 2 commercialisés aux Etats-Unis peuvent être équipés d'une ceinture de sécurité ventrale aux places avant, ils peuvent être aussi équipés du nouveau moteur 1493 cm³ développant 42 cv à 3800 tr/mn, faisant passer la vitesse de pointe de 95 à 105 km/h, mais malheureusement seuls les Américains en bénéficient dès le mois de janvier à titre de test. Les Européens devront patienter jusqu'au début de l'été pour pouvoir acheter ce nouvel utilitaire mais en attendant, on leur livre le Type 2 avec la boîte de vitesses du 1500 (couple conique 8x33 au lieu du 8x35 des 1200) ainsi qu'un moteur dont les pistons, les sièges de soupapes et la tubulure d'admission ont été modifiés.

Au mois de juillet 1962 est produit le châssis 971 550 équipé du moteur 6 914 251. En cours d'année, la carrosserie subit une petite retouche, les passages d'ailes sont agrandis. Les modèles ayant reçu cette modification se reconnaissent au premier coup d'œil : le passage de roue arrière possède une sorte d'ourlet embouti.

Le 2 octobre 1962 est un grand événement pour Volkswagen car le millionième Type 2 est produit dans l'usine de Hanovre et, à cette occasion, une cérémonie est organisée par la direction. Le Samba-bus y est conservé précieusement et visible à l'Automuseum Volkswagen de Wolfsburg. Juste avant la fin de l'année de nouveaux roulements de roues sont montés en série alors que le chauffage et la circulation de l'air chaud dans l'habitacle sont retouchés.

- 1963



Au printemps, moyennant une augmentation de prix substantielle, les concessions d'Europe sont en mesure de fournir à leur clientèle tous les modèles de la gamme Type 2 équipés du moteur 1500 essayé l'année précédente à grande échelle aux US. Le supplément de prix inclut le montage d'un maître cylindre plus puissant, de tambours de freins d'un plus gros diamètre, de garnitures plus larges et plus résistantes à l'usure ainsi que le renforcement des trains avant et arrière et des amortisseurs. Les modèles équipés du moteur 1500 reçoivent un couple conique en 8x33, les pignons de réducteur étant des 19/24. Le moteur est équipé d'une dynamo plus puissante.

Les ingénieurs du bureau d'études Volkswagen travaillaient depuis quelques temps sur le problème de l'accessibilité du Type 2 et on peut désormais obtenir, en option, le montage d'une porte latérale en un seul élément qui s'ouvre en coulissant le long de la carrosserie, vers l'arrière. Cette porte coulissante est montée sur des galets à roulements à aiguilles ne nécessitant aucun entretien. Durant le mois d'août, à partir du châssis 1 144 282, tous les Type 2 reçoivent une nouvelle porte de hayon arrière plus large de 33 cm. Elle mesure maintenant 1.23 m. En fait seul le Tôle 'grand volume' conserve l'ancienne porte de hayon, ses ventes ne sont pas assez élevées pour que l'usine ait estimé rentable l'investissement qu'aurait nécessité l'étude de sa modification. La nouvelle porte de hayon n'est plus montée sur des charnières apparentes mais sur des bras coudés, articulés depuis l'intérieur du véhicule. Ce dispositif permet aussi d'obtenir un blocage automatique de la porte de hayon en position ouverte, supprimant ainsi la béquille qui existait auparavant. Bien que l'élargissement de la porte de hayon permette d'obtenir une lunette arrière plus haute et plus large, il n'y a maintenant plus assez de place pour monter des fenêtres d'angle à l'arrière des Samba-bus... Le 23 fenêtres fait donc place au 21 fenêtres.



Toujours à la même époque, les clignotants avant en forme d'obus disparaissent au profit de clignotants plats, plus gros, reprenant la forme des phares. L'aménagement intérieur subit lui aussi quelques modifications. Sur le Type 2 équipé de banquettes, on ne peut plus obtenir huit places assises, mais sept ou neuf. En série, on trouve aussi de nouvelles serrures et des fils de bougies plus performants. Il est possible d'obtenir, en option, une installation électrique en 12V et sur les modèles Export, des feux de détresse. A partir du châssis 1 200 098, la plaque d'identification est désormais fixée dans la cabine, sur le côté droit du dispositif d'aération.



A partir du châssis 1 219 511, Volkswagen propose un nouvel utilitaire de 1000kg de charge utile. Baptisé "une tonne", il n'est disponible qu'avec le moteur 1500 et uniquement sur la base du Tôle, Combi, Pick-up et certains modèles spéciaux comme le fourgon de pompier. Sur le "une tonne", la largeur des jantes passe de 4.5 à 5' tandis que le diamètre fait maintenant 14' au lieu de 15, avec des pneumatiques de 7.00x14. Pour la première fois, un utilitaire est équipé en série de pneumatiques sans chambre à air.

Comme les roues de 15' qu'elles remplacent, les roues de 14' se reconnaissent, elles aussi facilement par leurs ouïes. Celles-ci sont au nombre de quatre, ne sont plus embouties mais découpées dans le voile. Ces nouvelles roues de diamètre plus petit permettent aux suspensions d'avoir un débattement plus grand, tout en réduisant la quantité de poids non suspendu, en gardant dans la roue une place suffisante pour les tambours de freins.

A l'automne 1963, la gamme des Type 2 se compose comme suit : Le Samba-bus, le Micro-bus, le Tôle, le Combi, et les Pick-up (simple cabine, double cabine, élargi en bois et élargi en tôle). Ils sont disponibles en version 800kg équipés soit du moteur 1200 soit du moteur 1500. Seuls les Pick-up, le Tôle et le Combi sont disponibles en version « une tonne ». En décembre 1963 est produit le châssis 1 222 500, équipé du moteur 8 264 628.

- 1964

Au mois de janvier tous les modèles de Type 2, sans exception, reçoivent les roues de 14' et pneus sans chambre. En mars, la protection du dessous de la carrosserie est améliorée et le Type 2 de 800 kg de charge utile, équipé du 1200 de 34 cv n'est plus produit qu'en très peu d'exemplaires. Dans un but de standardisation des pièces, tous les Type 2 reçoivent maintenant les freins renforcés du "une tonne" et les amortisseurs montés à l'avant et à l'arrière sont identiques et donc interchangeables. Les moteurs reçoivent des pistons plus résistants aux hautes températures et les rapports de boîtes de vitesse sont tous montés sur roulement à aiguilles. Cette dernière modification permet de diminuer les bruits de transmission et de faciliter les changements de vitesses. La porte latérale coulissante est montée en série sur tous les Type 2 destinés au transport de passagers et peut maintenant être montée en option sur le côté gauche.

Quelques améliorations sont apportées à l'alimentation et la circulation de l'air chaud dans l'habitacle. Les Micro-bus et Samba-bus reçoivent maintenant une toile de toit découvrable en matière synthétique, le rétroviseur intérieur et le lave-glace sont montés en série sur tous les modèles de Type 2. La puissance du moteur d'essuie-glace est augmentée et des raclettes et essuie-glaces plus longs sont montés en série. Un nouveau modèle spécial fait son apparition : le Pick-up à seuil de chargement bas. Celui-ci offre la particularité de posséder des portes latérales donnant directement accès au plancher de la soute qui se trouve désormais à l'air libre.

Le 1er août, un système de numérotation des châssis par année-modèle entre en vigueur. Ainsi, le dernier châssis construit en juillet 1964 porte le numéro 1 328 871, alors que le premier châssis construit en août est numéroté 215 000 001, il est équipé du moteur 8 785 398. Les trois premiers chiffres indiquent le type du véhicule, le modèle et son année-modèle. Ainsi, 2 signifie Type 2, 1 signifie Tôle, et 5 année-modèle '65.

C'est en octobre 1964 qu'est produit le dernier Type 2 équipé d'un 1200, celui-ci possède le moteur 8 785 398. En décembre 1964 est produit le châssis 215 082 480 équipé du moteur 816 281. 1964 est l'année du record de production pour le Type 2 avec 200 325 exemplaires produits.



- 1965

Alors que l'on parle maintenant de remplacer le Type 2 dont le concept de base date des années quarante, Volkswagen continue à le faire évoluer. Les Pick-up reçoivent enfin une lunette arrière élargie, et sur tous les modèles de la gamme, les ouïes d'aération du compartiment moteur sont modifiées pour améliorer son alimentation en air frais. Ces nouvelles ouïes se reconnaissent facilement car elles ne sont plus embouties par l'intérieur de la carrosserie mais par l'extérieur. Avec un nouveau carburateur, une nouvelle tubulure et des conduits d'admission élargis, la puissance passe de 42 à 44 cv. Dans le même temps le taux de compression diminue et est maintenant à 7.5:1 au lieu de 7.8:1. La porte d'accès au compartiment moteur est équipée d'une serrure à bouton poussoir identique à celle des Coccinelles, les essuies-glaces héritent d'une seconde vitesse de fonctionnement et le passage de phares en code ne se fait plus par l'intermédiaire d'un contacteur actionné au pied mais par une commande fixée sur la colonne de direction. Avec cette commande, il est maintenant possible de faire des appels de phare même en plein jour sans que les lanternes ou les codes soient préalablement allumés. Si les amortisseurs avant et arrière sont maintenant d'un diamètre plus gros, le train avant reçoit une barre stabilisatrice et son étanchéité renforcée permet d'espacer ses graissages tous les 5.000 km. Le maniement de la boîte de vitesses est encore améliorée grâce à une nouvelle articulation du levier.



L'année modèle 1966 commence au mois d'août avec le châssis 216 000 001 équipé du moteur H0 000 001, nouvelle appellation du 1500. Le modèle de bas de gamme est le "une tonne" équipé du 1500 de 44 cv. Pour la 1ère fois dans l'histoire du Type 2, sa production annuelle baisse. Seulement 176 762 exemplaires sortent des chaînes alors que les exportations vers les Etats-Unis baissent de 7 000 unités.



- 1966

Après la baisse enregistrée l'an dernier, la production se stabilise en 1966, aux alentours de 175 000 unités produites. Des points d'ancrage permettent maintenant de monter des ceintures de sécurité aux places avant.

Au mois d'août, à partir du châssis 217 000 001 (modèle '67), équipé du moteur H0 183 373 tous les modèles de la gamme Type 2 sont équipés en série d'un circuit électrique en 12V au lieu de 6 et la porte conducteur, et le contact sont désormais commandés par une seule et même clef. Les serrures des portes latérales coulissantes sont améliorées alors que la trappe d'accès au remplissage du réservoir d'essence est munie d'un ressort de rappel qui la maintient fermée. Sur les Pick-up, les portes de soutes ont maintenant une serrure commandée par une vraie clef, alors qu'auparavant une simple clef à bout carré suffisait.

A l'intérieur, le confort de l'assise du siège du conducteur est amélioré et les boutons du tableau de bord sont maintenant en matière souple afin d'augmenter la sécurité en cas d'accident. Le carburateur est directement alimenté en air préchauffé par un conduit prenant sur la boîte de chauffage droite alors que les reprises sont améliorées par le montage d'un rapport de troisième plus court.

Le 25 novembre 1966, Volkswagen construit son douze millionième véhicule. La répartition est comme suit : 9 millions de Coccinelles, 1.2 millions de 1500 et 1600, et 1.8 millions de Type 2.

- 1967

Après n'avoir subi aucune modification depuis le mois de janvier, c'est au mois d'août 1967, avec l'apparition de l'année modèle '68 que prend fin la production des Type 2 de la première génération avec la sortie du châssis 217 148 459 recevant le moteur H 0761 325. Une page est tournée, le Type 2 "Split" disparaît après avoir été produit pendant 17 ans.

LES COLORIS DES UTILITAIRES (Combi, Tôle, Pick-up, Ambulance)

Châssis 46 564 (mars 1953) à 374 810 (juillet 1958)

Couleur	L21 Gris perle	L28 Gris	L31 Bleu pigeon	L62 Ivoire
Sellerie	Noir			

Châssis 347 811 (août 1958) à 835 178 (août 1961)

Couleur	L31 Bleu pigeon	L53 Rouge corail	L62 Ivoire	L345 Gris clair
Sellerie	80 a Gris	80 Gris		

Châssis 835 179 (septembre 1961) à 1 144 281 (juillet 1963)

Couleur	L31 Bleu pigeon	L62 Ivoire	L87 Blanc perle	L345 Gris clair	L380 Turquoise	L456 Rouge rubis
Sellerie	80 a Gris	80 Gris				

Châssis 1 144 282 (août 1963) à 1 328 271 (juillet 1964)

Couleur	L31 Bleu pigeon	L62 Ivoire	L87 Blanc perle	L345 Gris clair	L380 Turquoise	L456 Rouge rubis
Sellerie	80 Gris					

A partir du châssis 215 000-000 (août 1965)

Couleur	L31 Bleu pigeon	L87 Blanc perle	L345 Gris clair	L512 Vert velours	L567 Ivoire
Sellerie	83 Gris	80 Gris			

LES COLORIS DES FAMILLIAUX (Micro-bus, Samba-bus)

Châssis 117 902 (mars 1955) à 374 810 (juillet 1958)

<i>Couleur de caisse inférieure</i>	L311 Vert sable	L260 Gris sable	L53 Rouge corail
<i>Couleur de caisse supérieure</i>	L312 Vert palme	L260 Gris sable	L73 Marron foncé
<i>Sellerie micro-bus</i>	77 Vert moyen	76 Marron clair	
<i>Sellerie samba-bus</i>		76 Marron clair	76 Marron clair

Châssis 374 811 (août 1958) à 749 000 (février 1961)

<i>Couleur de caisse inférieure</i>	L346 Vert mangue	L21 Gris perle	L53 Rouge corail
<i>Couleur de caisse supérieure</i>	L347 Gris mouette	L21 Gris perle	L427 Gris beige
<i>Sellerie micro-bus</i>	76 Caramel	76 Caramel	
<i>Sellerie samba-bus</i>		77 Gris-bleu	77 Gris-bleu

Châssis 749 001 (mars 1961) à 1 328 871 (juillet 1964)

<i>Couleur de caisse inférieure</i>	L380 Turquoise	L325 Gris souris	L53 Rouge corail
<i>Couleur de caisse supérieure</i>	L289 Bleu ciel	L87 Blanc perle	L472 Gris beige
<i>Sellerie micro-bus</i>	81 Vert Côte	80 Gris basalte	80 Gris basalte
<i>Sellerie samba-bus</i>	81 Vert Côte	80 Gris basalte	75 Beige argent

Châssis 225 000 001 (août 1964) à 225 190 000 (juillet 1965)

<i>Couleur de caisse inférieure</i>	L360 Bleu océan	L512 Vert velours	L53 Rouge corail
<i>Couleur de caisse supérieure</i>	L289 Bleu ciel	L289 Bleu ciel	L472 Gris beige
<i>Sellerie micro-bus</i>	83 Gris	83 Gris	83 Gris
<i>Sellerie samba-bus</i>	83 Gris	83 Gris	83 Gris

A partir du châssis 226 000 001 (août 1965)

<i>Couleur de caisse inférieure</i>	L360 Bleu océan	L512 Vert velours	L555 Titien	L282 Blanc lotus
<i>Couleur de caisse supérieure</i>	L680 Blanc cumulus	L87 Blanc perle	L472 Gris beige	L282 Blanc lotus
<i>Sellerie micro-bus</i>	83 Gris	83 Gris	83 Gris	83 Gris
<i>Sellerie samba-bus</i>	72 Blanc papyrus	70 Platine	75 Platine	71 Baléares

LES PLAQUETTES COMMERCIALES DU SAMBA BUS (Car VW)



Avant et sans y re, vous pouvez, assurément tout entrepreneurs, voyez notre couverture! Nous avons saisi pour vous une image de la vie américaine qui ne manque pas d'originalité: un orchestre d'enfants au complet! Bon prince, l'imprésario leur procura un Car VW et tous furent enthousiasmés!

Ce car est vraiment le véhicule idéal pour les clubs, les confréries, les associations, les fêtes, les voyages entre amis, les mariages, en bref, pour tous ceux qui veulent passer agréablement leur temps de loisir. Le Car VW peut être aménagé en Sept- ou Huit-Places, à votre gré.

... 8 places assises

La "Huit-Places" transporte trois banquets (séje du conducteur séparé) tandis que la "Sept-Places" offre une banquette centrale. Les deux bords de la banquette sont dotés de tout confort. On peut élever les banquettes, rendre le poillon la plus confortable tout est pour le mieux! Le compartiment réservé aux bagages est très vaste: on peut facilement y ranger une vingtaine de valises. Voulez-vous aller à la chasse avec vos amis? A la pêche? Partir camper? Il y a place pour tout le monde et pour tout l'équipement! Et pourtant, ce spacieux véhicule ne mesure que ... vingt centimètres de plus que la conduite intérieure Volkswagen!

et des bagages en quantité

... visibilité

Pas un seul détail du paysage n'échappe aux passagers: les bases périphériques et toit ouvrant de grande dimension rendent la visibilité totale. L'absence de pilon ne s'ajoute pas à la visibilité totale. L'absence de pilon ne s'ajoute pas à la visibilité totale. L'absence de pilon ne s'ajoute pas à la visibilité totale.

panoramique

Véhicule spacieux! Toutes les bases latérales sont en verre de sécurité. Le modèle "De Luxe" comporte en plus des lanternes latérales en verre teinté. Les possibilités de ventilation et d'aération sont des plus variées: glaces pivotantes, toit ouvrant et tuyère-aérateur (cinq positions de réglage). Volkswagen a pensé au confort des passagers quelle que soit la saison.





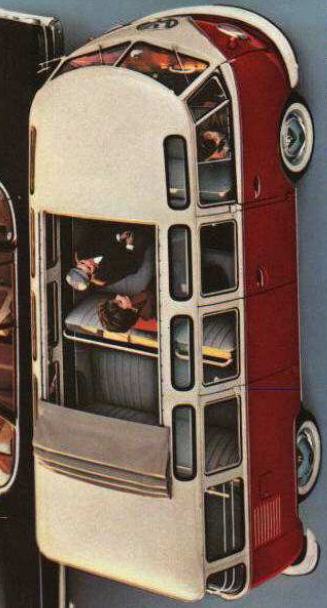
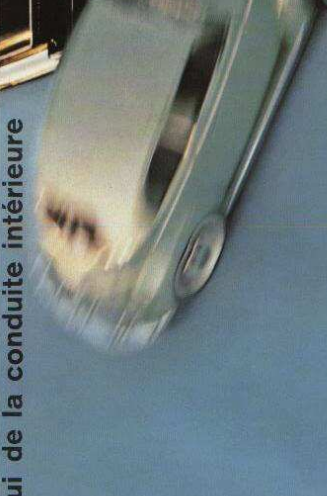

Le chevalier en armure pourra-t-il voyager aisé... le chef journalier transporter ses pièces montées... pourvoyeur nous résoudra nos propres problèmes de transport sans un véhicule aussi pratique, aussi approprié à toutes les tâches?

Pour le Car VW, il n'est pas de questions insolubles, il les résout tous! Le fait est que la polyvalence du Car VW est telle qu'il peut tout faire. On peut introduire l'imporé qui sans peine brante, Rem à cravache! On peut introduire l'imporé qui sans peine brante, Rem à cravache!

et sans effort. Vous pouvez utiliser momentanément comme camionnette? C'est très simple. Vous démontez les banquettes en un tour de main. Vous avez un espace de chargement de 1,5 mètre de large, 1,5 mètre de haut, 1,5 mètre de long. Vous pouvez mettre le pare-bris sur le toit, vous avez un espace de chargement de 1,5 mètre de large, 1,5 mètre de haut, 1,5 mètre de long. Vous pouvez mettre le pare-bris sur le toit, vous avez un espace de chargement de 1,5 mètre de large, 1,5 mètre de haut, 1,5 mètre de long.

... du plus inattendu au plus encombrant...

fabriquer en démontant la banquette centrale. Oies, celle-ci dégage un vaste espace soit intérieur pour y mettre le véhicule d'enfant. Mais pour y dormir en toute tranquillité. Vous pouvez mettre le pare-bris sur le toit, vous avez un espace de chargement de 1,5 mètre de large, 1,5 mètre de haut, 1,5 mètre de long. Vous pouvez mettre le pare-bris sur le toit, vous avez un espace de chargement de 1,5 mètre de large, 1,5 mètre de haut, 1,5 mètre de long.

Vous ne verrez jamais le Car VW en difficulté. Il se faufile dans les encombrements du trafic et n'est jamais en panne pour au quel que soit son état. Car il est conçu pour durer. Les matériaux de plus que les autres. Car il est conçu pour durer. Les matériaux de plus que les autres. Car il est conçu pour durer. Les matériaux de plus que les autres.

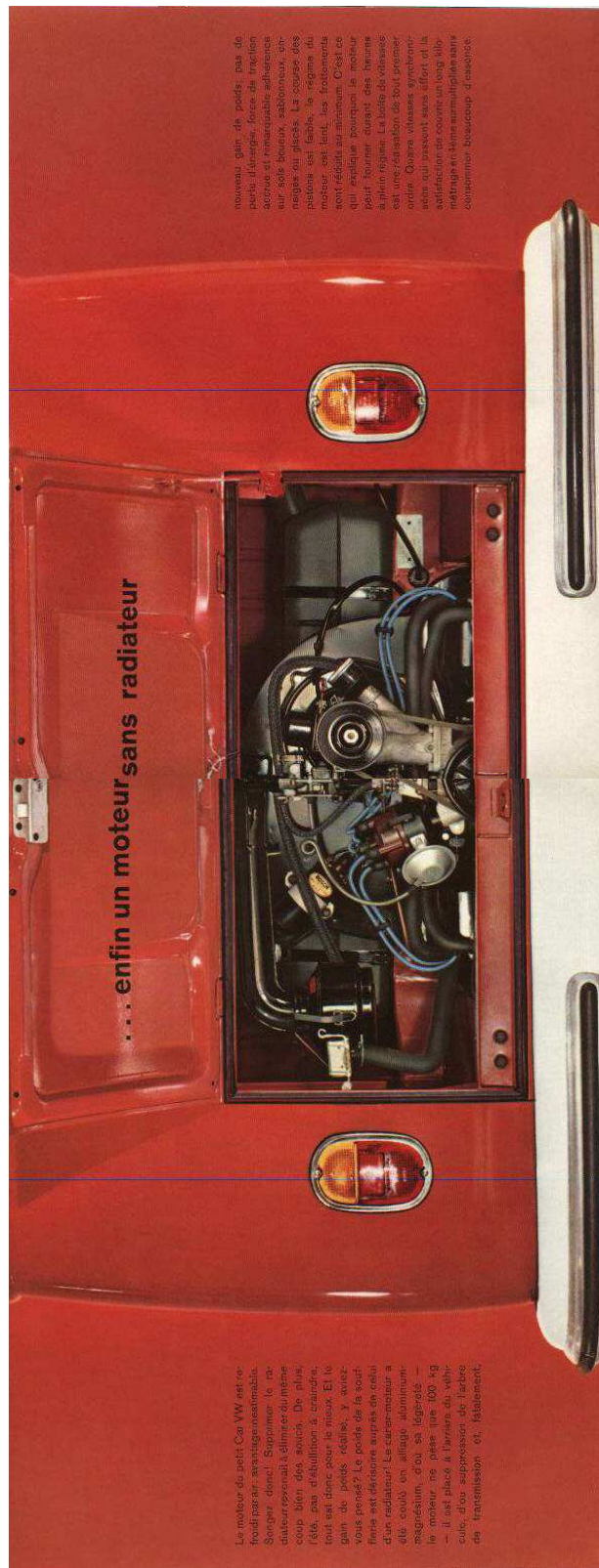
... encombrement aussi réduit

Uniquement apprécié, il allie la robustesse, l'utile et l'agréable. Il est dans le juste milieu et se passe admirablement l'entretien de tous les jours. Car il est conçu pour durer. Les matériaux de plus que les autres. Car il est conçu pour durer. Les matériaux de plus que les autres.

que celui de la conduite intérieure

de peinture lui tiennent lieu de cuirassé. Le mode de refroidissement adopté est absolument sans danger pour le moteur. Vous pouvez donc laisser le Car VW dehors en toute sécurité, qu'il gèle à pierre fondre, que la pluie soit diluvienne ou la chaleur torride, vous avez l'apaisant tranquille.

s'explique très facilement: vos brevets appartenaient chez la pompe n'ont d'autre but que le ravitaillement en carburant. Le Car VW n'a pas besoin d'eau et se passe d'huile puisque son moteur est refroidi par air, pas besoin d'huile puisque il n'en réclame pas en dehors des vidanges régulières. Initialement de tout un garage, ses trois couchettes régulières.



Le moteur du petit Car VW est refroidi par air, assésage inestimable. Songez donc! Supprimer le radiateur revient à éliminer du même coup bien des soucis. De plus, l'été, pas d'ébullition à craindre, tout est donc pour le mieux. Et le gain de poids, réaliste, y avez-vous pensé? Le poids de la souffrance est éliminé après en celui d'un radiateur! Le care-moteur a été coulé en alliage aluminium-magnésium, d'où sa légèreté — le moteur ne pèse que 100 kg — il est placé à l'avant du véhicule, d'où suppression de l'arbre de transmission et, finalement,

nouveau gain de poids, pas de parti d'énergie, force de traction accrue et remarquable adhérence sur sols boueux, sablonneux, ongles au glace. La course des pistons est facile, la regime du moteur est lent, les accélération sont réduites au maximum. C'est ce qui explique pourquoi le moteur est si robuste, pourquoi il ne s'usure pas, pourquoi il ne nécessite aucun réglage. La volée de vitesse est une démonstration de tout premier ordre. Quatre classes synchronisées qui passent sans effort et la satisfaction de couvrir un long aller-retour en pleine tranquillité sans interrompre beaucoup d'essence.



Le sigle VW du Service Après-Vente sera votre bonne étoile. Agences et ateliers VW sont répartis dans plus de 130 pays. Dans le monde entier, où que vous soyez, VW veille sur vous. Les Volkswagen n'ont pas de secrets pour les concessionnaires. Ceci s'explique aisément: la similitude de conception de toutes les Volkswagen et la fidélité du constructeur aux principes qui ont assuré le succès de la marque, font que les concessionnaires connaissent les Volkswagen dans tous les détails. Les mécaniciens sont formés dans les écoles de l'organisation. Les outils spéciaux Volkswagen permettent un travail rapide et

raisonnel. Réparations aux meilleurs prix et dans les meilleures délais: telles sont les garanties que vous offre l'Organisation Volkswagen. Vous ne serez jamais pris au dépourvu, les concessionnaires VW sont prêts à intervenir à tout moment. Vous avez des milliers de personnes l'ont fait avant vous, vous le ferez vous aussi, confiance à Volkswagen! Il ne suffit pas d'acheter une bonne voiture, encore faut-il que son entretien soit confié à des spécialistes! Volkswagen vous offre l'un et l'autre: un véhicule moderne et qui répond aux besoins de l'époque, un Service Après-Vente réputé dans le monde entier.

Il n'est pas un recoin dont on n'ait su tirer parti!

Le confort des passagers fut le souci majeur des constructeurs. A l'arrière, au-dessus du moteur, un large emplacement a été réservé aux bagages. Ce véhicule spacieux a fait l'objet de longues recherches: le degré de confort atteint, le volume intérieur et la qualité de ses aménagements en témoignent. Il joint l'utile à l'agréable. Les banquettes rembourrées sont revêtues d'un tissu plastique lavable. On y est confortablement assis: la longueur du trajet passe inaperçue. Le siège situé près de la porte à double vantaux est muni d'un dossier

réglable, ce qui facilite l'accès aux banquettes. Un dispositif de réglage vous permet de régler le siège du conducteur et son dossier à votre gré. Le tapis de sol est amovible, il est lavable comme toutes les garnitures intérieures. Le compartiment des bagages est garni de moquette. Sacs et valises y sont à l'abri des éraflures. Sous le tableau de bord se trouve une tablette "fourre-tout" courant sur toute la largeur du véhicule; son volume de rangement est trois fois supérieur à celui d'une boîte à gants. Une autre tablette à l'usage



des passagers se trouve derrière la banquette avant. D'autres accessoires ajoutent encore au confort: accoudoirs, miroir, indicateur de niveau, d'essence, portemanteaux, sangles "passe-main", poignées, passager, cendriers, deux pare-soleil, miroirs courants le long des dossiers, etc. Ces accessoires figurent tous sur le modèle "De Luxe". en partie sur le modèle "standard". Pneus à flancs blancs et radio sont livrables sur demande et contre supplément. L'action combinée du climatiseur, des déflecteurs et des glaces pivotantes arrière per-

met de maintenir constamment une température agréable tout en écartant les courants d'air. L'hiver, vous retrouvez la chaleur du foyer: un puissant chauffage par air pulsé y pourvoit. Le chauffage est un équipement de série. Vous voyagez sans fatigue en toute saison. La suspension est assurée par barres de torsion et amortisseurs télescopiques, les 4 roues sont indépendantes. Bonne adhérence et tenue de route irréprochable, stabilité dans les virages et douceur sur les plus mauvaises routes, telles sont les qualités de la suspension VW.

LES COMBI BAY-WINDOW



Comme vous le savez déjà, l'année 67 est un tournant sans précédent dans l'histoire et la conception des véhicules Volkswagen.

Les modèles millésimés 68 (à partir d'août 1967) sont totalement différents et nouveaux sur bien des points.

On notera en vrac et d'une manière générale sur la gamme, l'apparition des phares verticaux, des gros pare-chocs pour les Coccinelle 1300 et 1500, le passage des tambours en quatre trous avec donc de nouvelles jantes...

Bref, un virage à 180°!

On passe en effet du modèle Split au modèle dit Bay-Window.

Une véritable révolution tant esthétique que mécanique.

Voici donc les principaux aspects de ces Combi, qui sont les dignes successeurs du modèle Split, et qui ont été produits à presque 2 millions d'exemplaires.

- ETONNANT

Le choc est grand en ce mois d'août 1967, où pour la première fois le Bay-Window est commercialisé.

Le véhicule a perdu une partie de son charme et sa figure légendaire a été entièrement remodelée.

Conçu par Gustav Mayer et son équipe de dessinateurs et ingénieurs, le Combi adopte un nouveau look basé sur le confort, la sécurité et la modernité. Pas de réel soucis esthétique, mais bel et bien un équipement moderne, de grande qualité, et adapté.

Caractéristique principale le pare-brise, qui n'est plus en deux parties et qui offre désormais une visibilité accrue de 27 %.

D'où son nom de Bay-Window « baie vitrée ».

Pour ceux qui ne comprennent vraiment pas, essayez un Combi Split, puis un Bay-Window, et là vous verrez la différence.

Mais rassurez-vous, ce dernier possède de nombreux avantages, et son nouveau charme lui confère une identité à part entière.

Prenez par exemple le logo VW : il est toujours au centre de sa face avant, avec une visibilité remarquable, bien que désormais, il soit en métal ou plastique sur certains modèles, sauf pour les modèles Deluxe où il est chromé. La grande classe !

- D'ORDRE GENERAL

Dès le début de la production, la gamme est complète et s'apparente de nouveau à un mode de vie.

Elle est composée du modèle tôle (3 places maxi), du tôle surélevé (3 places maxi – appelé vulgairement Estafette), du Combi (9 places maxi), du double cabine (6 places), du simple cabine (3 places), du modèle à plate-forme élargie (3 places) et du Microbus Deluxe ou Car VW d'après les catalogues d'époque (8 places maxi).

Présentés et commercialisés en même temps que la Coccinelle nouvelle monte, ces nouveaux Combi présentent de nombreuses pièces communes, comme les phares signés Hella (ainsi que les clignotants), les boutons de déflecteurs, et certains autres boutons et interrupteurs.

- CARROSSERIE

Si son châssis est intégré à la structure principale, le plancher de la cabine est en une seule pièce, avec des emboutis pour les renforts. Par contre le plancher de la soute est en deux parties et renforcé. Deux éléments en tôle forment le compartiment moteur, et les panneaux latéraux sont en deux paries soudées (haute et basse).

Bref, c'est sur un faux châssis composé de deux longerons longitudinaux et de section carrée sur toute la longueur, que repose le véhicule.

Un tube central est même prévu pour le chauffage.

Le châssis est recouvert d'une épaisse couche d'antirouille, qui joue aussi le rôle d'insonorisant.

Plus globalement, la cabine est encapsulée de feutre et de caoutchouc sur les passages de roue, le hayon est articulé en haut, et les charnières sont montées sur des éléments en tôle soudés sur le toit et le panneau du coin.

Le toit est d'une seule pièce. Un toit ouvrant en tôle (au centre) est proposé pour les modèles Deluxe, et des systèmes de toit ouvrant rapportés existent pour les configurations de type Westfalia.

Autre nouveauté, les portes latérales battantes ont définitivement disparu pour laisser la place à une porte coulissante de série, voire deux si vous le souhaitez (en option).

Le réservoir à essence se situe devant le moteur, sous la tôle du compartiment à bagages (sur les pick-ups, il est accessible par un panneau détachable dans le coffre).

Des modèles surélevés existent aussi, non pas comme les modèles split Hi-Roof, mais grâce à un toit en poly d'une seule pièce (génération Estafette quand tu nous tiens...). Dans ce cas, la porte latérale est coulissante et unique, et le volume passe de 5m³ à 6,2m³.

Sur les simples cabines et les plateaux élargis, le coffre possède une porte de série, et la deuxième est en option.

- EQUIPEMENT INTERIEUR

L'intérieur est toujours très peu équipé : pas de révolution.

Il est cependant plus lumineux, et ce grâce aux vitres latérales plus longues (2 au lieu de 3 ou 4).

L'aménagement est plus moderne, ce qui explique en partie l'utilisation encore intensive que l'on peut lui attribuer aujourd'hui.

Les dossiers et les assises des sièges sont plus grands et plus confortables, et surtout plus enveloppants que sur les Split. Modernité oblige, le vinyle est roi, car solide et facile à nettoyer et beaucoup plus économique.

Nouveauté, les sièges sont désormais sur glissières : les nains et les géants peuvent donc conduire en bonne condition !

Bien sur la version Deluxe offre une sellerie, deux tons avec un « tissu » perméable à l'air, qui respire !

De série, les sièges sont séparés à l'avant en 1 + 1 ou 1 + 2 suivant les modèles et les options, sauf sur les simples cabines où c'est toujours 1 + 2. Pour le 1 + 1, un passage est désormais possible entre eux.

Quant aux tôles, la cloison existe encore, toujours avec une petite lucarne, voire un passage sur demande. Identiques aux autres VW, les poignées de portes intérieures sont à palettes.

De même les manivelles de vitres et les loquets de serrures sont en plastique noir, et pour les modèles Deluxe tout est chromé et intégré à la gâchette.

Les tapis de sol sont en caoutchouc noir à l'avant et à l'arrière, mais absents à l'arrière pour le tôle.

Les pare-soleil (2) sont recouverts du même vinyle que le ciel de toit, et un plafonnier est au centre vers l'arrière (avec interrupteur de porte ou manuel).

Innovation majeure, le tableau de bord est recouvert de plastique noir.

La roue de secours est à l'arrière gauche, encastrée dans le compartiment à bagages.

Verticale, elle est recouverte de vinyle sur les Microbus Deluxe.

A noter que suivant certaines options spécifiques relatives aux banquettes, la roue de secours peut se trouver de nouveau sur la cloison. Le dégivrage est à la base du pare-brise, les bouches de chauffage sont sur le tableau de bord et en dessous des sièges arrière sur certains modèles (rares).

Trois manettes verticales contrôlent la ventilation et le niveau du chauffage.

Elles sont signalées par des boutons carrés bleus (1) et rouges (2).

Un chauffage à essence Eberspächer est disponible en option, excepté sur les pick-ups et les bennes élargies.

- INSTRUMENTATION

Comme vous l'avez compris, le tableau de bord est plus moderne que celui d'un Split.

Le levier de vitesse est plus long de 4 centimètres et beaucoup moins précis.

Trois cadrans ronds et profondément encastrés dans un panneau en plastique noir « craquelé » font face au conducteur. Ils sont fournis par VDO et sur les premières années le fond est gris et pâle au centre.

Par la suite il devient entièrement noir.

Un totaliseur journalier est également disponible en option.

A gauche on trouve la jauge à essence et à droite rien, ou un enjoliveur, ou bien encore une montre pour les modèles Deluxe. Mais jamais il n'y a eu de compte tours !

Un emplacement pour la radio est prévu.

Sur le cendrier, on peut voir le schéma de la grille de vitesse. En dessous, se trouve le levier de frein à main.

Aux extrémités de la planche de bord, il y a deux bouches alimentées en air frais ou chaud, tout comme en bas du panneau avant.

Concernant le commodo de clignotants, il est d'abord chromé avec un bouton plastique noir. Situé à gauche, il comprend aussi la commande de plein phare.

- ELECTRICITE

Bonne nouvelle, l'électricité est en 12 volts pour tous les Bay-Window, et ce sont des composants Bosch qui les équiperont. La batterie est toujours dans le compartiment moteur. Caractéristique anecdotique, le klaxon se situe désormais sous l'aile avant gauche et ce n'est pas le même que pour le Split.

- SUSPENSION

Très nettement amélioré et innovateur sur bien des points, le système à barres de torsion est cependant maintenu pour le Bay-window. La suspension avant est similaire à une Cox (similaire mais pas identique...), et renforcé à l'avant.

Les barres de torsion sont identiques aux modèles Split (1 barre = 9 lames).

Le train avant est boulonné aux deux longerons longitudinaux et il possède une barre antiroulis. A l'arrière, un tube porteur des barres traverse le Combi et les bras diagonaux sont montés sur des silentblochs.

On y trouve aussi des butées en caoutchouc, attachées à la structure. Les barres de torsion arrière sont plus ou moins longues et solides, suivant l'usage du Combi (transport de marchandises ou de personnes).

La voie avant est de 1384 mm tandis que l'arrière est de 1426 mm, donc plus étroite que sur les Splits !

Enfin les premiers Combi Bay-Window sont toujours en 5 trous comme sur les Cox d'avant 68, et ce à cause de la charge supérieure à une Cox (voir détails par année).

- DIRECTION

Il ne faut pas moins de 12 mètres à un Bay-Window pour effectuer un braquage complet !

De même, 2.8 tours sont nécessaires de butée à butée.

Le boîtier de direction est en bout de colonne.

- FREINS

Dans un premier temps, le Bay-Window conserve les freins à tambours (voir détails par année). Mais rapidement des disques sont installés (1970) et le perçage devient du 5/112, identique à certaines Mercedes.

Il y a deux cylindres pour chaque tambour avant, et un seul à l'arrière. Les tambours avant sont de 250 mm pour 55 mm de large et à l'arrière 250 mm pour 45 mm de large.

Le frein à main est encore à câbles, et le circuit hydraulique de freinage est à double circuit.

Le maître-cylindre est beaucoup plus gros que celui des Split (double circuit), avec une valve sur le ressort maintenant toujours une pression dans le circuit, ce qui rend la mise en action beaucoup plus rapide.

Le réservoir de loocked quant à lui est attaché au panneau avant.

- TRANSMISSION

Du nouveau pour le train arrière qui est désormais similaire (j'ai bien dit similaire et non identique !) aux Porsche 911 contemporaines. Il n'y a plus de réducteurs, mais des arbres de roues à cardans. Les éléments du train arrière peuvent dorénavant être démontés séparément.

D'un ordre général, le Bay-Window est plus sous-vireur que sur-vireur.

Enfin des différentiels à glissements limités sont en option pour les marchés « froids ».

- PERFORMANCES

Sans rentrer dans les détails que nous aborderons année par année, en ce qui concerne les cylindrées et les caractéristiques des moteurs des Bay-Window, voici ce que l'on retiendra du fameux 1584 cm³ de 47 chevaux (à 4000 tours).

Comme sur les Type 3, deux supports supplémentaires de moteur sont situés à l'arrière. Ces moteurs possèdent le même système de refroidissement que les Cox.

Le vilebrequin est plus solide et les culasses sont des simples admissions.

Les pistons sont plats ou concaves pour développer des basses compressions.

Les carburateurs sont des Solex 30 pict 1, 30 pict 2, 30 pict 3 ou des 34 pict 3 avec by-pass.

Chaque modèle de carburateur correspond ainsi à un marché et à une période bien spécifique.

Tout est en fonction des stocks et des climats !

Pour le problème de gel du carbu, un clapet se situe dans le filtre à air qui est lui même relié à un thermostat par un câble.

Ainsi quand la valve est fermée, l'air vient de la boîte de chauffage droite dans le carbu.

Le réservoir à essence contient 55 litres, alors qu'il est annoncé pour 60 litres officiels.

La vitesse maxi annoncée est de 105 km/h avec un moteur 47 chevaux, mais plus selon les dires des conducteurs.

Quant à la consommation, elle est donnée pour 10,4 L/100 km.

Le rodage est donné pour 16000 km.

Enfin, du côté des performances proprement dites, le Bay-Window affiche des résultats tout à fait corrects, notamment au niveau de la tenue de route. Les suspensions sont beaucoup plus souples.

Sa longueur est accrue par rapport à celle d'un modèle Split. Elle passe à 4420 mm, et ce pour l'ensemble de la gamme.

- EN BREF...

En fait, peu de pièces sont interchangeables avec celles des derniers modèles Split.

Seul le hayon arrière et le pare-chocs arrière, qui lui diffère de par sa fixation, permettent un échange. D'ailleurs le hayon et le capot moteur sont munis d'une serrure avec un bouton poussoir circulaire (comme sur les Cox d'après 68) et avec une véritable serrure.

Pour en revenir au pare-chocs, des butoirs en caoutchouc sont disponibles, mais en option.

Quelques marchés proposent aussi des inserts en caoutchouc en deux parties pour les pare-chocs (placés aux extrémités), certains ayant même un entourage en alu anodisé.

Plus généralement, l'antenne de radio est désormais placée sur le côté à la base du pare-brise, les essuie-glaces sont des Bosch de série et sont plus efficaces grâce à la nouvelle conception du pare-brise.

Par contre il y a toujours deux gicleurs de lave-glace.

Les deux rétroviseurs extérieurs sont rectangulaires de série, et sont fixés sur la moulure de la ligne de caisse. Mais attention sur les utilitaires ils sont peints en gris métal, tandis que sur les autres modèles ils sont en alu avec une finition satinée. Le bras est peint de la même couleur que le rétroviseur.

Autour des vitres cette fois, on retiendra la présence d'un jonc chromé sur les modèles Deluxe (tout comme pour les Cox).

Voici donc globalement, les principales caractéristiques de la série des Combi Bay-Window.

Bien sûr il s'agit là de données d'un ordre général.

Des variantes et des différences peuvent apparaître suivant les années, les commandes spécifiques et les pays.

C'est pourquoi nous vous invitons à détailler les changements intervenus année par année.

- CHANGEMENTS PRINCIPAUX ANNEE PAR ANNEE

Millésimes 1968, 1969 & 1970

Première commercialisation du Bay-Window, et ce en même temps que la présentation de la nouvelle gamme VW air-cooled. Pour le millésime 1968, on retiendra surtout la présence du train avant qui est identique aux Combi Split.

Ceci explique sans doute la convoitise des passionnés à son égard...

Hormis les points abordés précédemment, les poignées de portes sont chromées et similaires aux Cox contemporaines.

Les déflecteurs sont pivotants et de série sur les Deluxe. Au début, ils ferment grâce à un simple loquet chromé, trop facile à ouvrir par les voleurs apparemment. Puis en août 1968, ils sont remplacés par un loquet circulaire en plastique noir, qu'il faut tourner pour ouvrir.

Mais ceci est en option sur les autres modèles.

Des déflecteurs, également en option, sont disponibles pour les autres vitres latérales, sauf à l'arrière droit du fait de la porte coulissante et à l'avant gauche, pour cause de mystère (visibilité du conducteur dans le rétro ?).

Les feux de recul sont aussi en option.

Millésime 1971

Pour le modèle 1971, la structure des portières est renforcée pour plus de sécurité.

En août 1970, le rétroviseur intérieur est en plastique noir et détachable en cas d'accident.

Côté moteur, l'embrayage est un 200 mm Fichtel and Sachs, monodisque à sec, et toujours actionné par un câble passant au centre du châssis.

A noter que le mécanisme était à ressorts hélicoïdaux jusqu'en août 1970, et qu'il est devenu à diaphragme par la suite.

Toujours en août 1970, les culasses 1600 sont désormais des doubles admissions, et le moteur développe 50 chevaux à 4000 tr/mn.

Elles se fendent souvent, mais Volkswagen est déjà conscient du problème...

Durant ce même mois, le radiateur d'huile est désormais en aluminium et décalé à l'avant du moteur (turbine « Dog House » : Le radiateur est dans une « niche » au lieu d'être dans la turbine donc arrive sur les cylindres sans passer par le radiateur).

Les jantes étaient jusqu'à présent des 5j/14 en acier.

Elles possédaient le même dessin que sur les Split (Baby Moon), et ce jusqu'en août 1970.

Après cette date, elles passent en 5.5j/14 avec quatre encoches pour ventiler freins.

Cette date coïncide avec l'introduction des freins à disques et de l'entraxe Mercedes (5/112). Avec les disques à l'avant, la voie est élargie de 2 mm.

Les étriers sont en deux parties assemblés par six boulons.

L'étrier est attaché à la fusée par deux boulons.

Les disques sont de diamètre 278,2 mm et de largeur 13 mm.

Les pistons d'étrier sont de 54 mm de diamètre (2 par étrier).

Le maître-cylindre est plus petit, avec un diamètre plus restreint.

Enfin sur les modèles à disques, un régulateur de pression de circuit de freinage à l'arrière est présent, et ce à cause de la grande différence de puissance.

A noter que jusqu'en août 1970, les jantes étaient peintes en blanc, elles le sont toujours mais en argent par la suite.

Les enjoliveurs Baby Moon sont alors gris clair sauf sur les Micro-bus Deluxe où ils sont chromés.

Millésime 1972

En août 1971, la trappe à essence est repositionnée, pour être accessible porte coulissante ouverte.

A cette même date, de gros feux arrière avec feux de recul inclus font leur apparition.

Les coins arrière sont donc changés en conséquence : les trappes d'aérations moteur sont agrandies.

Pour ce même millésime, le siège conducteur est modifié pour avoir de multiples positions de réglage. Le dossier est remanié offrant ainsi un meilleur maintien latéral pour les sièges avant.

De même des louvers font leur apparition dans les panneaux de portes, et ce afin d'améliorer l'extraction de l'air (manette rouge).

On retient aussi la présence d'une prise diagnostic pour la batterie, avec une sonde pour le niveau d'électrolyte.

Mais plus généralement, la prise diagnostique globale trouve sa place à droite du compartiment moteur.

Grâce à elle, on peut désormais diagnostiquer 86 défauts et ce grâce à un banc calculateur.

Les premiers résultats des ventes apparaissent, et surprise le Type 2 Bay-Window est l'utilitaire le plus vendu en Europe.

Mais août 1971 demeure un tournant au niveau mécanique, puisque hormis pour le pick-up, le fameux 1700 Type 4 fait son apparition (alésage * course : 90 * 66 mm). Il est accompagné du système de servofrein.

Sa turbine est en bout de vilebrequin, et son carter de refroidissement est évidemment nouveau.

Il développe 66 chevaux à 4800 tr/mn.

Sa capacité d'huile est de 3,5 litres.

Son vilebrequin est mieux lubrifié et ses soupapes ont un diamètre de 39,3 (admission) et 33 (échappement).

Le 1700 est attaché à sa boîte par huit boulons, deux carbus Solex 34 PDSIT l'alimentent.

Grâce à cette nouvelle motorisation, le 400 mètres est effectué en 21,4 secondes, sa vitesse maxi est de 125 km/h et sa consommation est diminuée (11,4 litres/100 km dixit VW) !

Enfin, jusqu'en août 1971, la jupe arrière aura été démontable.

Elle sera ensuite soudée pour ce millésime.

Dernière petite chose, le maître-cylindre possède deux contacteurs : un pour les feux stop, et un pour le voyant de pression du système de freinage.

Pour qu'il reste éteint, la pression dans les deux circuits doit être égale. Si tout fonctionne, le voyant s'éteint après le démarrage. Magique !

MILLESIME 1973

Au moment de la crise pétrolière de 1973, Volkswagen porte ses efforts de recherches sur la motorisation en ce qui concerne les Combi Bay-Window.

Il en résulte que peu de modifications mécaniques sont effectuées, et les modèles des Type 2 de 1973, 1974 et 1975 sont donc quasiment les mêmes.

Côté moteur le Type 4 de 1800 cm³ remplace désormais le Type 4 de 1700 cm³.

Il est proposé soit en carburation, soit en injection, la version à carburateurs ne restant qu'une seule année au catalogue.

En revanche la version injection sera maintenue durant deux ans.

Côté carrosserie, on retiendra quelques spécifications pour les modèles américains qui, sur les portes et à côté du pare-chocs, affichent un catadioptré circulaire orange.

Les mêmes se retrouvent derrière les arches de roues arrière, mais de couleur rouge.

Quelques mois plus tard, en août 1973, ils deviendront rectangulaires.

Plus près de nous, une caractéristique bien connue des passionnés de ce modèle apparaît sur le hayon arrière.

Il s'agit d'une petite plaque métallique noire composée de lettres en relief en alliage brillant et en lettres majuscules. On peut y lire le nom de Volkswagen.

Curieusement, cette spécification disparaît en 1973, Volkswagen considérant que tout le monde identifie le Combi sans cela et, toujours à cause de la crise, dans un souci d'économie !

Le millésime suivant retrouvera cette signature, mais en format « classique ».

Toujours en août 1973, une option fait son apparition. Il s'agit du gicleur de lave-glace pour phares, qui trouve refuge dans les butoirs de pare-chocs, eux aussi en option.

Il va sans dire que l'un ne va pas sans l'autre et que l'option des gicleurs nécessite l'option des butoirs de pare-chocs.

Pour le reste de la carrosserie extérieure aucun changement n'est à observer.

A l'intérieur, et pour certains marchés, le Combi est disponible en onze places.

Curieusement, l'Allemagne ne fait pas partie de ces privilégiés. La répartition s'établit avec une banquette deux places à l'avant (+ le conducteur), 2 x 3 places à l'arrière et deux strapontins rabattables fixés sur la cloison de part et d'autre de la roue de secours, par le biais de structures tubulaires. Sur ces modèles, les deux portes sont coulissantes afin de garantir un accès rapide.

A cette même époque, la tablette sous le tableau de bord est en option et, sur le modèle dénommé Microbus, le pare-brise teinté et le siège arrière inclinable sont également en option.

Enfin côté mécanique, une seule nouveauté apparaît, l'alternateur à régulateur soit incorporé, soit à côté de la batterie.

MILLESIME 1974

L'évolution du modèle de cette série est bien timide. Le moteur Type 4 de 1800 cm³ est encore au catalogue au détriment du Type 4 de 1700 cm³ à carburation.

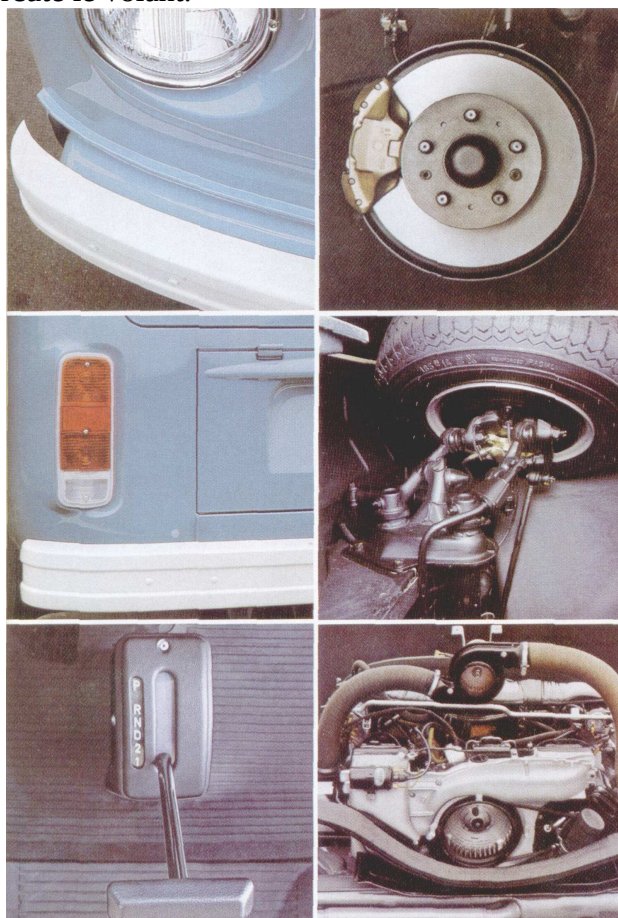
On retiendra tout de même sur les Deluxe, l'apparition des baguettes en aluminium sur les moulures de caisse, sur lesquelles est ajouté un insert en caoutchouc.

Cette baguette est positionnée plus bas qu'auparavant, et disparaît sur le hayon.

Ce changement, peu esthétique, ne rencontrera pas le succès escompté et beaucoup préféreront les versions nues.

Sur les Micro Deluxe, les pare-soleil sont désormais noirs.

La colonne de direction est modifiée et les boulons qui la fixent sur la face avant se coupent automatiquement en cas d'accident, et permettent à la colonne de s'incliner vers l'avant si le conducteur percute le volant.



MILLESIME 1975

Après avoir lancé en 1973 une étude sur de nouveaux moteurs, Volkswagen introduit le moteur Type 4 2 litres qui, au passage, remplace le 1800 cm³. Basé sur un alésage de 94 mm et une course de 71 mm, ce 1970 cm³ offre une puissance de 70 ch. à 4200 tours.

Il s'agit du même moteur que le 1800 cm³, la différence étant basée uniquement sur la course et l'alésage.

Toujours en 1975, un système d'injection référencé Bosch AFC est proposé sur les 1800 cm³ du marché américain et plus localement pour le marché californien !

Pour en revenir au moteur 2 litres, ce dernier impose de nouveaux rapports au niveau de la boîte à vitesses automatique, et un embrayage de 228 mm s'avère indispensable pour les boîtes à vitesses manuelles.

Côté carrosserie, les serrures du hayon et du capot moteur sont désormais en plastique noir.

En septembre de la même année, les étriers de freins ATE sont remplacés par des modèles similaires de marque Girling, hormis les plaquettes qui passent de 12 à 14 mm d'épaisseur.

Le réservoir, placé sous le siège conducteur, reçoit une petite fenêtre pour vérifier le niveau.

MILLESIME 1976

Aucune nouveauté durant cette année.

Volkswagen se concentre sur la nouvelle motorisation 2 litres lancée l'année précédente.

MILLESIME 1977

Seul un nouveau volant noir à deux branches avec klaxon apparaît.

Il est plus imposant en forme, mais pas en diamètre.

MILLESIME 1978 ET 1979

Volkswagen, qui étudie alors le nouveau Transporter, refuse de s'investir d'avantage dans le Combi Bay-Window, visiblement en fin de carrière.

Un signe qui ne trompe pas, puisque dès 1979, le Transporter annonce une nouvelle ère.

NUANCIER VW COMBI (1973-1979)

<i>Référence</i>	<i>Années de disponibilité</i>
Beige Ceylan	1973-78
Orange brillant	1973-79
Rouge Kansas	1973-75
Bleu Neptune	1973-79
Bleu Orient	1973-75
Vert Sumatra	1973-78
Gris clair	1973-79
Ivoire	1973-79
Jaune Bali	1974-79
Vert Taïga	1974-79
Rouge Sénégal	1976-79
Bleu Océan	1976-79
Blanc Atlas	1977
Brun Agathe	1977-79
Brun Panama	1978-79
Beige Dakota	1978
Rouge Renard	1978
Diamant argent métallisé	1976-79
Beige Mexico	1979
<i>Couleur des pavillons</i>	
Blanc nuage	1968-70
Blanc pastel	1971-78
Noir	1971-72

LES NUMEROS DE CHASSIS

<i>Millésime</i>	<i>Numéros</i>
1968	218.000.001 à 218.202.251
1969	219.000.001 à 219.238.131
1970	210.000.001 à 210.2.248.837
1971	211.2.000.001 à 211.2.276.560
1972	212.2.000.001 à 212.2.246.946
1973	213.2.000.001 à 213.2.254.657
1974	214.2.000.001 à 214.2.194.943
1975	215.2.000.001 à 215.2.155.145
1976	216.2.000.001 et suivants (216.2.077.675 au 31 décembre)
1977	217.2.000.001 et suivants (217.2.081.316 au 31 décembre)
1978	218.2.000.001 et suivants (218.2.072.273 au 31 décembre)
1979	219.2.000.001 à 219.2.153.964

CODES D'IDENTIFICATION DES MOTEURS

1971/73:

- 1700 cm3, boîte manuelle : CA.
- 1700 cm3, boîte automatique : CD.

1973/74 :

- 1800 cm3, carburateurs : AW.

Août 1974 :

- 1800 cm3, injection : ED.

Août 1975 :

- 2 litres, carburateurs : CJ.
- 2 litres, injection : GD, GE.

PRODUCTION PAR ANNEE (ET NON PAR MILLESIME)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973
<i>Tôle</i>	50880	54929	53759	47913	56119	56866
<i>Pick-up</i>	31070	31296	28340	24639	27175	25490
<i>Double cab</i>	12091	15152	15393	14896	16829	15506
<i>Deluxe</i>	64411	64326	71719	74850	66400	58442
<i>Combi</i>	68597	77956	87391	87136	90712	87849
<i>Autres</i>	0	16	29	11	6	1
<i>Ambulances</i>	1241	1270	1242	1357	1860	2023
<i>Total</i>	228290	244945	257873	250802	259101	246177

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
<i>Tôle</i>	39822	39392	45263	40008	40454	28569
<i>Pick-up</i>	17715	14808	14014	14139	12694	5667
<i>Double cab</i>	12082	11043	11807	12115	13396	5475
<i>Deluxe</i>	38700	29062	31390	38068	34331	13566
<i>Combi</i>	64027	63928	65799	55245	52251	31732
<i>Autres</i>	13	0	0	0	0	0
<i>Ambulances</i>	1762	1699	1221	1411	1310	623
<i>Total</i>	174121	159752	169494	160986	154436	85632