



Cuando Ben Pon visitó la fábrica de Volkswagen en Wolfsburgo (Alemania) en 1947, nunca pudo imaginar que estaba destinado a cambiar la historia del automóvil. El empresario holandés, persuadido por las ventajas del Escarabajo, el vehículo que fabricaba Volkswagen, quería obtener la importación del mismo para los Países Bajos. En la factoría vio un tractor con base de carga en un rincón y pensó que sería muy interesante crear un automóvil que pudiera transportar pasajeros y carga a la vez.



A vuela pluma, lo dibujó en un cuaderno. Quien se convertiría en el primer importador oficial de VW en el mundo, acababa de crear un vehículo trascendental, que ayudaría a recuperar a Alemania tras la II Guerra Mundial. El segundo modelo de VW se llamaría inicialmente Typ 2 (el Escarabajo era el Typ 1), pero finalmente se lanzó como Transporter 1 (T1). La producción empezó en 1950. La República Federal de Alemania y el marco alemán tenían dos años de vida. Konrad Adenauer, canciller desde 1949, intentaba recuperar un país que arrastraba aún las secuelas de la contienda. En el cine los grandes éxitos eran *Río Grande* (de John Ford), la película de animación ▶

FICHA TÉCNICA

Motor. 4 cilindros en línea. **Alimentación.** Inj. electrónica multipunto. **Capacidad.** 1.390 cc. **Potencia.** 78 cv/4800 rpm. **Transmisión.** 132 Nm/3. 800 rpm. **Tracción.** Trasera. **Caja de velocidades.** Manual, 4 velocidades. **Suspensión.** Eje rígido delante y detrás. **Velocidad máxima.** 122 km/h. **Precio.** 27.000 euros.



EQUIPAMIENTO
Su palanca de marchas y el volante son como los originales. Cuenta con un sistema de sonido con lector de MP3 y puerto USB.



DISEÑO
El coche tiene capacidad para 9 personas. En la última edición, la primera fila la comparten el conductor y otros dos pasajeros.



ESPACIOSO
El Kombi se caracteriza por su amplitud interior, también en el maletero que varía entre los 804 y los 4.800 litros.

► *La Cenicienta* (de Walt Disney) y, en España, *Los olvidados* (de Luis Buñuel): mientras en Estados Unidos se daban los primeros pasos para metamorfosear toda la Humanidad con el lanzamiento comercial del primer ordenador, el Univac I. El año 1950 también fue el del segundo mundial de Uruguay ganado en Brasil; y en el panorama automovilístico, el de la fundación de la marca Seat.

Volviendo a la T1, desde el arranque de producción en serie (con motor bóxer refrigerado por agua y 25 CV de potencia), esta caja sobre ruedas (inicialmente con el coeficiente aerodinámico de 0,75, pero que se pudo bajar hasta 0,43 gracias a un morro redondeado más *amistoso*) ya contaba con la silueta iconográfica que se ha mantenido hasta hoy, al menos en la versión que se fabricaba en Brasil. En Europa, el Kombi –bautizado cariñosamente como Bulli, Camper o Pan de Horno– evolucionó hasta lo que hoy conocemos como Transporter, un vehículo más moderno.

UNA CASA ANDANTE. La plataforma estirada del *Beetle* (el Escarabajo) no aguantaba la carga que el T1 (primera generación producida entre 1950 y 1967 en Alemania y de 1957 hasta 1975 en Brasil) tendría que llevar en sus espaldas, lo que obligó a elegir un chasis de largueros y travesaños que ha subsistido hasta hoy. En la rueda de prensa de su presentación mundial, el 12 de noviembre de 1949, el director de la fábrica explicó que era el “único vehículo en el mundo en el que la carga se ubica en medio del coche, entre los dos ejes, y en el que el conductor compensa el peso del motor y del depósito en la extremidad opuesta”. Gracias a esto el Kombi ha sido el coche que más se acercó al concepto de hogar sobre ruedas. Han sido miles y miles las familias que lo han transformado en su casa, por convicción o necesidad, principalmente en Estados Unidos y Alemania.

Fue tal el éxito del Bulli que entre los años 60 y 70 surgirían más versiones de carrocería que álbumes de los *Beatles*, que apasionaban al mundo por esos días: coche de bomberos, ambulancia, *pick-up*, vehículo para transportar mineros, cabina doble, descapotable, autocaravana... A todo ello se sumaron un sinfín de colores y decoraciones. Se podían ver *bullis* en las flotas de correos, las fuerzas del orden... La imaginación ponía el límite. El éxito del Kombi era evidente, como lo demuestra el hecho de que, en 1954, vendió la unidad 100.000. Ocho años después sale de la cuna de Hanover el número un millón.

En 1967, y 1,8 millones de unidades vendidas más tarde, VW Alemania cambia de generación y presenta el T2 (que empieza a producirse en Brasil en 1976). Multitud de aficionados en todo el mundo casi desfallecieron al darse cuenta de que, en la T2, el morro de la furgoneta había perdido la simpática sonrisa (por cuestiones de seguridad) y el parabrisas original dividido en dos, pero lo más importante eran los progresos objetivos y apreciables, que iban mucho más allá de las desencantadas impresiones subjetivas relacionadas con la estética: la suspensión ganaba en confort, el interior ofrecía más espacio y la potencia del motor aumentaba hasta 47 CV. Como defiende Harald Schomburg, responsable de ventas y marketing de Volkswagen, “el VW Bus [como se conoce a la T2] es un icono de gran valor, es el corazón emocional de nuestra marca, una herencia que debe ser preservada”.

A finales de los años 60 se exportaban más de 50.000 *panes de horno* al año de Alemania a Estados Unidos, donde muchos *beach boys* los elegían para llevar sus tablas de *surf* hasta las playas de Malibú, incluso la banda musical con el mismo nombre utilizó un Kombi en una de sus giras por el país. En la década siguiente, el movimiento *hippie* lo adoptó como coche/casa oficial mucho antes de que se pusiera de moda gracias a famosos como los actores Dennis Hopper, Jean Claude van Damme y Jim Carrey, el piloto de F1 Jenson Button o el cocinero Jamie Oliver, entre otros.

El mismo Kombi se convirtió en una estrella del cine, primero con papeles secundarios (en *Regreso al futuro*, con Michael J. Fox, en 1995, o con Greg Kinnear y Steve Carrell en *Pequeña Miss Sunshine*, en 2006) y finalmente como protagonista en el documental dirigido por Damon Ristau el año pasado. Durante los 60 minutos de *The Bus*, Ristau –también orgulloso propietario de un Kombi– muestra la coexistencia del coche con *hippies* en Woodstock, surfistas en Malibú y un cantante de *country* (Dave Manning) que sigue haciendo sus giras por América del Norte con su coche/casa, al que cariñosamente llama Vincent. El Séptimo Arte siempre ha sido uno de los aliados del vehículo: “Estamos permanentemente proporcionándolo para películas y producciones de televisión”, afirma Schomburg. Y va más allá: “Queremos alquilárselo a clientes privados”, apunta.

SE CREA EL MITO. Tras sobrevivir a la crisis del petróleo, en 1973, el culto del Bulli no dejó de propagarse por los cuatro rincones del mundo (se exportaba desde Brasil a más de 100 países), y llegó a convertirse en mito cuando la tercera generación –T3, de 1979 a 1992– lo cambió todo: las formas de la carrocería, la tecnología (con la llegada del diésel, de la tracción 4x4, los motores refrigerados por agua), etcétera, hasta tal punto que el más moderno T3 se conoció mucho más como Transporter que como Kombi, nombre sentimentalmente reservado a las dinastías T1 y T2, cuyos admiradores se resistían a dejarse seducir por el nuevo modelo. “Es un tema de romanticismo, a mí me inspira libertad, un espíritu *hippie*”, explica Siona Forján, una catalana que desde hace cinco años conduce una T2 restaurada. “Siempre había querido tener una, mi sueño era reformar y recuperar alguna que estuviera hecha polvo”, continúa. Desde 2007, en VW también ofrecen a los clientes “la posibilidad de tener este coche histórico restaurado por sus propios mecánicos especializados”, añade Schomburg.

La evolución de la especie siguió con el T4 (1990-2003) y el T5 (2003-2014), que poco tienen que



EL IDEÓLOGO. Ben Pon fue quien imaginó un vehículo para transportar carga y personas.



LOS APUNTES. El dibujo y las anotaciones que hizo Pon en su libreta en 1947.



EL MODELO FUTURIBLE. Un prototipo de la Kombi que podría llegar a fabricarse.



LOS MÚSICOS. Grupos como *The Who* (en la imagen) salían de gira en una Kombi.

es un problema para Siona Forján: “Funciona de maravilla. Es una *furgó* rudimentaria y cuando la gente la ve llegar entra en la *frecuencia Kombi*, y eso es bonito”, señala orgullosa. Con todo su carácter único, su desaparición solo reforzará su estatus de mito. Es buen momento para ir a Brasil y traerse una de las unidades de la serie final –por 27.000 euros–, cuya cuantía estaba prevista en 600 vehículos, pero que, por la demanda de varios mercados (Asia, Oriente Próximo y EEUU), se ha doblado a 1.200. ◀

ver, ni visual ni técnicamente, con el simpático T2 que ahora sale de escena bajo una cerrada ovación de pie, tras 56 años de vida y 1,12 millones de unidades montadas en la planta brasileña, a 18 km al sur de Sao Paulo. Lo cierto es que la forma original seguía bien viva, hasta que el pasado diciembre se anunció el fin de su producción en San Bernardo do Campo, donde 24.000 funcionarios ayudaban a fabricar 850.000 vehículos al año de 22 diferentes modelos. Por su base técnica, el modelo original no permite instalar ABS ni *airbags*, algo que la legislación brasileña ha incluido como obligatorio a partir de este año. Tampoco existían sistemas de ayudas a la conducción más allá del indicador de cambio de dirección y del velocímetro en la instrumentación, pero aun así nos hemos animado a realizar un recorrido de 400 km entre Sao Paulo y Río de Janeiro con un T2, para hacernos una idea de lo que es probar un coche de 1950 en el siglo XXI.

AL VOLANTE. El Kombi pasa desapercibido y los locales no imaginan que esté conducido por un turista. Hay uno en cada esquina: se han vendido 3,9 millones de unidades en todo el mundo. Al volante, a uno le vienen recuerdos del pasado, como conducir durante horas sin aire acondicionado y con una amortiguación poco confortable. A todo ello hay que añadir una palanca de marchas muy dura, ruidosa e, incluso, imprecisa. Unas características que también comparte la dirección. Podemos girar el volante cinco grados que el vehículo seguirá recto. Algo que lógicamente asusta a velocidades elevadas en vías rápidas.

El romanticismo de esta experiencia se completa con el sonido del motor que se percibe en el habitáculo: VW afirma que los decibelios han bajado de 78 a 75 con el cambio del motor de 1,6 litros por este 1,4 de 4 cilindros en línea, pero por encima de 100 km/h hay que elevar la voz para hablar con el pasajero de la primera fila de asientos y gritar para comunicarse con la segunda fila. Nada de esto

VERSÁTIL

A lo largo de su historia, el Kombi ha sido tuneado y restaurado para satisfacer las necesidades de los usuarios. Como muestra, estos modelos expuestos en el Museo VW de Wolfsburg (Alemania).



MINI BUS. Con pegatina en la trasera lateral, es un modelo de la primera generación pensado solo para transportar pasajeros.



AUTOCARAVANA. Una versión en la que el vehículo se convierte en una casa sobre ruedas y que se hizo muy popular entre los *hippies*.



CON ACCESORIOS. Para poder trasladar las tablas de *surf* y el exceso de equipaje, este Kombi tiene una baka en la parte superior y un maletero extra.



CAMBIO DE CARROCERÍA. Un diseño de la segunda generación, que alberga la rueda de repuesto en la parte delantera del vehículo.



MEDIO DE TRABAJO Kombi adaptable para ser usado por las fuerzas de seguridad. El vehículo también fue utilizado por correos.

El vídeo en Orbyt y en www.fueradeserie.com
Museo VW: automuseum.volkswagen.de