

Nekonečný příběh: VW Brouk

JAN TUČEK

Naprosto výjimečnou osobností automobilové historie se stal Volkswagen Brouk, původně známý jako typ 1, lidový vůz se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem za zadní nápravou a osobitou karoserií zaoblených tvarů, jehož produkce od roku 1941 překročila 21 milionů kusů.

Duchovním otcem Brouka byl prof. Ferdinand Porsche (1875-1951), rodák z Vratislavic nad Nisou, který konstruktérské ost-ruhy získal zejména v automobilkách Austro-Daimler a Daimler-Benz. Po krátkém působení u firmy Steyr si koncem roku 1930 otevřel ve Stuttgartu vlastní konstrukční kancelář, v níž mimo jiné vznikly legendární závodní vozy Auto-Union s motorem V16 před zadní nápravou. Od začátku 30. let se Porsche intenzivně zabýval myšlenkou lidového automobilu s motorem v zádi a aerodynamickou karoserií. Po neúspěchu projektů pro firmy Zündapp a NSU uzavřel Porsche v červnu 1934 smlouvu s Říšským svazem automobilového průmyslu a zajistil si tak financování konstrukčních a vývojových prací na budoucím lidovém voze.

První dva prototypy byly zhotoveny už v roce 1935, další vyjely na silnice během roku 1936 a po náročných zkouškách následovala na jaře 1937 ověřovací série třiceti automobilů vyrobená v továrně Daimler-Benz. Počátkem roku 1938 byl vývoj Brouka prakticky dokončen a koncem května 1938 začala výstavba automobilky v dnešním Wolfsburgu. Během let 1938 a 1939 vzniklo jen několik desítek automobilů Brouk, projekt byl na příkaz z Berlína přejmenován na KdF a na počátku války upraven pro potřeby armády. A tak v roce 1940 začaly z rozestavěné automobilky vyjíždět vojenské automobily, od roku 1941 pak v malých počtech i vozy Brouk, určené ovšem jen pro armádu a říšské úřady. Do konce války jich vzniklo jen asi šest stovek, zatímco vojenských vozů bylo vyrobeno přes 65 tisíc.

Civilní Brouk se na výrobní linku vrátil ve druhé polovině roku 1945, měl typickou dvoudveřovou karosérii čtyřmetrové délky se světlomety zasazenými v předních blatnicích, dvě malá půleliptická okénka v zádi a za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený plochý čtyřválec 1,1 l o výkonu 25 koní (18 kW). První poválečné vozy VW měly ještě podvozek se zvětšenou světlou výškou, během roku 1946 se však válečného dědictví zbavily. Zatímco ve druhém pololetí 1945 vzniklo 1785 automobilů, v roce 1946 už se produkce přehoupila přes 10 tisíc a v roce 1947, kdy zůstala těsně pod hranicí 9 tisíc vozů, bylo prvních šest desítek automobilů exportováno do Nizozemska. Od 1. ledna 1948 převzal vedení automobilky ing. Heinrich Nordhoff a brzy po příchodu do Wolfsburgu proslul výrokom o tom, že „Volkswagen má víc chyb, než pes blech!“. Rychle však dokázal prosadit zvýšení kvality i produkce tolik žádaných automobilů a pod jeho vedením automobilka zaznamenala mimořádný rozmach. Zatímco v roce 1948 vyjelo z Wolfsburgu něco přes 19 tisíc vozů, o dva roky později už téměř 82 tisíc, v roce 1953 se produkce přehoupila přes 150 tisíc vozů a počátkem srpna 1955 slavili výrobení miliontého Brouka.

Mezitím se už od roku 1949 prodával čtyřmístný kabriolet VW Brouk karosovaný firmou Karmann v Osnabrücku, jenž se v postupně modernizované podobě vyráběl až do ledna 1980 (celkem vzniklo přes 331 tisíc kabrioletů tohoto typu). Jen okraj-

Exportní provedení vozu VW Brouk z roku 1949 s chromovanými lištami na bocích.



První poválečné provedení z let 1945 a 1946 na zvýšeném podvozku.



Jeden z prvních prototypů čtyřmístného kabrioletu Karmann z r. 1948.



Brouk ročníku 1949 jako dvoumístný kabriolet Hebmüller.



Klasická verze Brouka ročníku 1952 se dvěma oddělenými okénky v zádi.



VW 1302 ročníku 1970 měl novou přední nápravu a upravenou před.



VW 1303 z roku 1973 jako čtyřmístný kabriolet s karoserií Karmann.



VW 1303 ročníku 1974 s klenutým čelním oknem a blikači v předním nárazníku.

vou roli sehrály ve stejné době dvoumístné kabriolety s karoserií Hebmüller, stejně jako otevřené policejní vozy Brouk z téže karosárny. Na jaře 1950 přišel na trh užitkový VW Transporter navazující na koncepci Brouka, novinkou podzimu 1955 bylo elegantní kupé VW Karmann-Ghia, po němž v sezoně 1957 následoval podobně tvarovaný kabriolet. Samotný Brouk dostal na jaře 1953 modernizovanou karoserii s neděleným zadním oknem, koncem roku 1953 se dočkal většího motoru 1,2 l o výkonu 30 koní (22 kW), s nímž dosahoval rychlosti nad 110 km/h. V létě 1957 byla zvětšena zasklená plocha karoserie (zejména čelní a zadní okno), od podzimu 1960 měl Brouk typické blikače na předních blatnicích. Další inovace karoserie následovala v létě 1964, v sezoně 1965 se poprvé vyrobilo více než milion vozů VW Brouk za jediný rok. Od srpna 1965 rozšířil nabídku Brouk s motorem 1,3 l o výkonu 40 koní (29 kW), v létě 1966 následoval model poháněný čtyřválcem 1,5 l o výkonu 44 koní (32 kW) převzatým z většího typu VW 1500. Tenhle Brouk jezdil až 130 km/h a jako první svého druhu měl kotoučové přední brzdy. V srpnu 1967 dostala modernizovaná karoserie robustnější nárazníky, bezpečnost zvyšovala dvouokružová brzdová soustava a dělený hřídel volantu, motor 1,5 l si zákazník mohl objednat s třístupňo-



Fešák ročníku 1966: VW 1500 s rozměrným zadním oknem a novými nárazníky.

vo polosamočinnou převodovkou. V listopadu 1967 opustil výrobní linku desetimiliontý VW Brouk. V dubnu 1968 zemřel Ing. Nordhoff a Volkswagen musel čelit vážným potížím, monokultura vozů s motorem v zádi už překročila svůj zenit. Zatímco se urychleně připravovaly nové moderní vozy, Brouk zůstal pilířem výrobního programu. V létě 1970 debutoval VW 1302 s novou přední nápravou se vzpěrami McPherson a zvětšeným zavazadlovým prostorem v nově tvarované předí. Kromě rozšířeného rozchodu kol a lehce prodlouženého rozvoru se VW 1302 mohl pochlubit i větším motorem 1,6 l o výkonu 50 koní (37 kW), díky němuž uhaněl až 135 km/h, zatímco se čtyřválcem 1,3 l jezdil nejvíc 125 km/h. Nadále se však vyráběly i vozy Brouk s dřívějším podvozkem a karoserií vybavené motory 1,2 nebo 1,3 l. Dne 17. února 1972 byl vyroben VW Brouk s pořadovým číslem 15 007 034 a německý vůz tak překonal světový rekord, který v letech 1908 až 1928 vytvořil legendární Ford T. V srpnu 1972 byl představen Brouk s označením VW 1303 se zaobleným čelním sklem, zcela novou přístrojovou deskou s plastovým obložení a velkými zadními světlými, jež si v Německu vysloužily přezdívku sloní tlapy. Zpočátku se VW 1303 prodával jen s motory 1,3 a 1,6 l, v létě 1973 však následoval i levnější VW 1303 A se čtyřválcem 1,2 l. Souběžně vyráběný model VW 1200 s plochým čelním sklem a starším typem podvozku se díky kosmetickým úpravám opticky přiblížil svým dražším sourozencům. V srpnu 1974 byly u všech provedení Brouka přemístěny blikače z předních blatníků do nárazníku, od léta 1975 měl nejlevnější VW 1200 matové černé nárazníky. Připomeňme, že už v červenci 1974 musel Brouk uvolnit výrobní linky mateřské automobilky ve Wolfsburgu novému typu VW Golf s předním pohonem, až do ledna 1978 se však nadále vyráběl v německém Emdenu. Od léta 1975 se nabídka zúžila na modely s původním podvozkem a karoserií s plochým čelním sklem s motory 1,2 a 1,6 l, výjimku až do ledna 1980 tvořil čtyřmístný kabriolet Karmann odvozený z typu VW 1303 s klenutým čelním oknem. Od roku 1978 se už do Evropy dovážely jen vozy Brouk vyráběné v mexické továrně Puebla, kde také v polovině května 1981 spatřil světlo světa jubilejní dvacetimiliontý exemplář tohoto výjimečného automobilu. Podle statistiky z konce roku 1982 bylo tehdy v provozu 8,5 milionů vozů VW Brouk, z toho 2,2 milionu v Brazílii (tam se vyráběl už od roku 1953), téměř 2 miliony v USA a přes 2,5 milionu v Evropě. Zatímco v Evropě se Brouk oficiálně přestal prodávat v sezoně 1986 (později jej občas nabízeli jen neoficiální dovozci), v Mexiku oslavili v červnu 1992 vůz s pořadovým číslem 21 milionů. Produkce klasického Brouka v Mexiku diskrétně pokračovala ještě další čtyři roky, do náběhu výroby moderního, ale nostalgicky tvarovaného vozu New Beetle s předním pohonem a kapalinou chlazeným motorem. ■

Návrat ke klasice: VW Brouk z roku 1981, vyráběný v Mexiku.

