cultura do automóvel

AUTOMÓVEIS E MOTOCICLETAS

LANÇAMENTOS – IMPRESSÕES – HISTÓRIA



A história da Kombi







MON CARNET

L'histoire de la Kombi

De la « pasteleira » à l'objet culte :
63 ans de Volkswagen Kombi, de l'Allemagne au Brésil

Raconté en français d'après l'article « A história da Kombi »
Cultura do Automóvel, juin 2023 · usage personnel



En Kombi, direction l'école

Il fut un temps où se montrer dans une Kombi faisait rire les copains : c'était le véhicule de ceux qui en avaient besoin, pour le travail ou pour transporter beaucoup de monde. L'auteur, lui, y a passé son enfance.

En maternelle, l'école est tout près : il y va à pied ou dans la Coccinelle 1959 de sa mère. En primaire, l'école est loin et c'est le ramassage scolaire qui vient le chercher : d'abord un break Chevrolet 1954 « bouche de silure », aux chromes impeccables, sans savoir qu'il roulait dans une future pièce de collection.

Le vieux chauffeur, « seu » Virgílio, tombe malade et confie ses écoliers à « seu » Carlos, qui a deux flottes : des Kombi et des fils. L'auteur hérite du plus jeune, Walter, qu'il appellera « Valtão » pendant sept ans.

La première Kombi de Valtão tombe en panne chaque semaine. L'année suivante arrive une Kombi 1500 presque neuve, bleu clair et crème : une ancienne de la flotte Nestlé, logos effacés, bientôt barrée d'une bande jaune « ESCOLAR » et équipée d'un tachygraphe.

Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023

E vamos de Kombi

De “pasteleira” a objeto cult, a transformação da perua VW

Até bem pouco tempo, ser visto dentro de uma perua Kombi era motivo de chacota entre os coleguinhas. Ou até pior, entre os amigos já adultos. Afinal, só andava de Kombi aqueles que precisavam mesmo, para o trabalho pesado ou para o transporte de muitas pessoas. Esse foi o meu caso.

Bons tempos em que eu ia para o jardim de infância, em uma escola perto de casa. Ia no Fusca 1959 da minha mãe mas, na maioria das vezes, ia a pé mesmo, era bem perto.

Quando passei para o primário, a escola ficou longe. Bem longe. Aí, então, uma perua escolar ia me buscar em casa. No primeiro ano, era uma reluzante woody Chevrolet 1954, “boca de bagre”, com aquela bela grade frontal cuidadosamente cromada. Eu ainda não sabia, mas estava rodando por aí em um muito desejado item de colecionador.

Aquele velho e bondoso senhor, o “seu” Virgílio, ficou doente e passou a sua “clientela” de moleques para um outro senhor, o “seu” Carlos, que tinha duas frotas, uma de Kombi e outra de filhos. Eu fiquei com a Kombi do seu filho mais novo, “seu” Walter. Não, nada de “seu”, o rapaz era muito jovem e passei sete anos o tratando por “Valtão”.

Nesse primeiro ano com o Valtão, sua perua Kombi era bem antiga e enguiçava pelo menos uma vez por semana. Mas no ano seguinte, já no primeiro dia de aula, ele chegou com uma Kombi novinha, já 1500, com uma cor “que já vi antes em algum lugar”. Sim, era uma das Kombi da frota da Nestlé, na cor azul claro e com detalhes na cor creme, que víamos a toda momento pelas ruas. E com os logotipos nas portas devidamente apagados. A frota havia sido renovada e os carros vendidos.

A nova perua Kombi do Valtão era bacana, tinha, no máximo, dois anos de uso, e, a partir de sei lá que ano, ela foi obrigada a ganhar uma faixa amarela com a palavra ESCOLAR em letras garrafais, e um tacógrafo.

SOUVENIRS

années 60-70

Freins, batterie… et incendie

Cette Kombi avait déjà souffert entre les mains des chauffeurs de l'entreprise, mais elle valait bien mieux que la vieille 1200 de l'année précédente. Sept ans de service quotidien, et l'auteur la voit décliner.

Un jour, ce sont les freins, qui envoient la Kombi dans la voiture de devant ; un autre, la batterie, qui fait arriver tout le monde en retard. Puis le coup fatal : elle prend feu. L'auteur sort en courant avec son cartable… mais oublie son goûter : le sandwich finit grillé.

Pour gagner plus, Valtão remplace la banquette centrale par un double banc en bois brut, sans mousse : certains enfants voyagent dos à la route, pour le malheur de leurs genoux.

Et aujourd'hui ? La Kombi est adorée, même par ceux qui s'en moquaient, et vaut très cher sur le marché mondial. Ses défauts sont pardonnés. Magique.

Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023

HISTÓRIA

KOMBI

Aquela Kombi já havia sofrido um pouco nas mãos dos motoristas da empresa, mas estava muito boa. Pelo menos foi o que pude perceber, na comparação com a velha Kombi podre com motor 1200 do ano anterior. Só que foram sete anos seguidos de labuta em que também pude observar a sua decadência.

Uma hora eram os freios, que nos faziam bater no carro da frente, na outra era a bateria, que nos fazia chegar atrasado na aula. Eu estudava de manhã e às vezes só chegava em casa lá pras três da tarde. Mas uma vez o estrago foi definitivo: pegou fogo. Saí correndo de dentro da Kombi em chamas trazendo a minha mochila, mas esqueci de pegar meu lanche. E o sanduíche virou tostex.

Para piorar o conforto naquela lata de sardinha, o Valtão descobriu que trocando o banco central por um banquinho de madeira duplo, no qual algumas crianças sentavam olhando para trás, ele podia levar mais crianças e assim ganhar mais dinheiro. Era na madeira crua mesmo, sem espuma ou forração, para azar do traseiro e dos joelhos de quem sentava nesse banquinho.

O que é uma Kombi hoje? Veículo da mais alta adoração, mesmo por aqueles que outrora tripudiavam de quem ousasse aparecer em público dentro de uma. De altíssimo valor no mercado mundial, parece que só agora foram descobertas todas as suas virtudes. E seus defeitos foram perdoados. Mágica.



Não é a "minha" Kombi escolar, mas é bem parecida

Un croquis dans un carnet

Tout part d'un importateur Volkswagen néerlandais, Ben Pon, qui rêve d'un utilitaire à vendre chez lui. En 1947, il apporte à l'usine un croquis griffonné dans son carnet : une caisse posée sur la mécanique de la berline.

Volkswagen relève le défi et baptise le projet « Typ 2 », la berline (la Coccinelle) étant le Typ 1. Deux ans plus tard, des prototypes roulent ; la version définitive est présentée en 1949, en fourgon.

Son long nom allemand, Kombinationsfahrzeug, signifie « véhicule combiné » ; au Brésil, on n'en garde que le début : Kombi.

Les premiers Typ 2 sortent de chaîne en mars 1950, en trois versions : fourgon (Kastenwagen), minibus (Kleinbus) et version mixte à sièges amovibles.

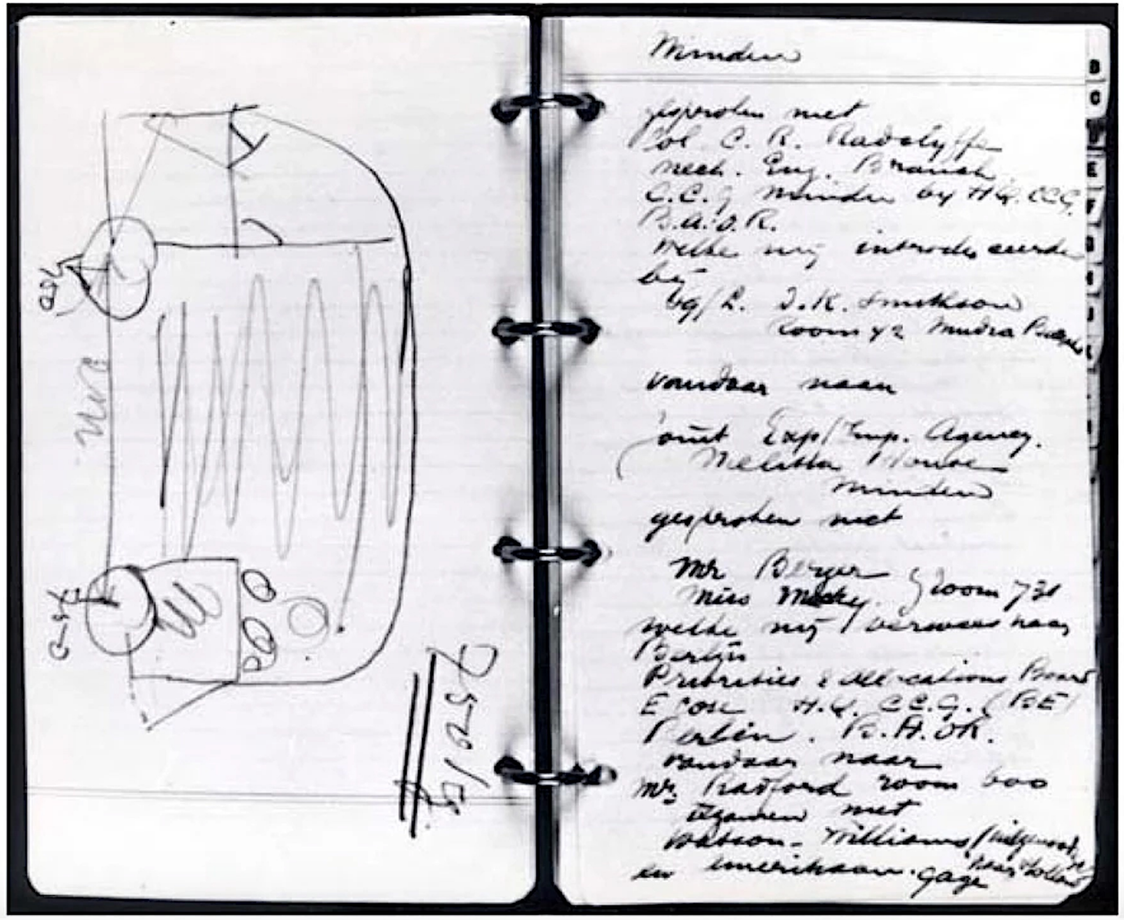
Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023

A trajetória da Volkswagen Kombi

A perua Kombi nasceu do desejo de um revendedor autorizado VW na Holanda, Bernardus Marinus Pon, de ter um veículo comercial para comercializar em seu país. Em 1947, Pon levou até a fábrica da VW um projeto rabiscado, que já dava a ideia do aproveitamento de espaço utilizando a mecânica do Sedan. A Volkswagen topou o desafio e nomeou o projeto de Typ 2 – o Sedan era o Typ 1, como até hoje é conhecido em muitos países.

Apenas dois anos depois, alguns protótipos do veículo já rodavam e a versão final foi apresentada em 1949, como furgão. O complicado nome em alemão – Kombinationsfahrzeug – significa veículo combinado, sendo que em alguns mercados, como o nosso, a peruinha fez história com o nome abreviado – Kombi.

As primeiras perua Typ 2 deixaram a linha de montagem em março de 1950 e a sua versatilidade realmente justificava o nome, já que havia três versões, o furgão (Kastenwagen), a perua de passageiros (Kleinbus) e a mista, com bancos removíveis para transporte de passageiros e carga.



AU BRÉSIL 1950-1961

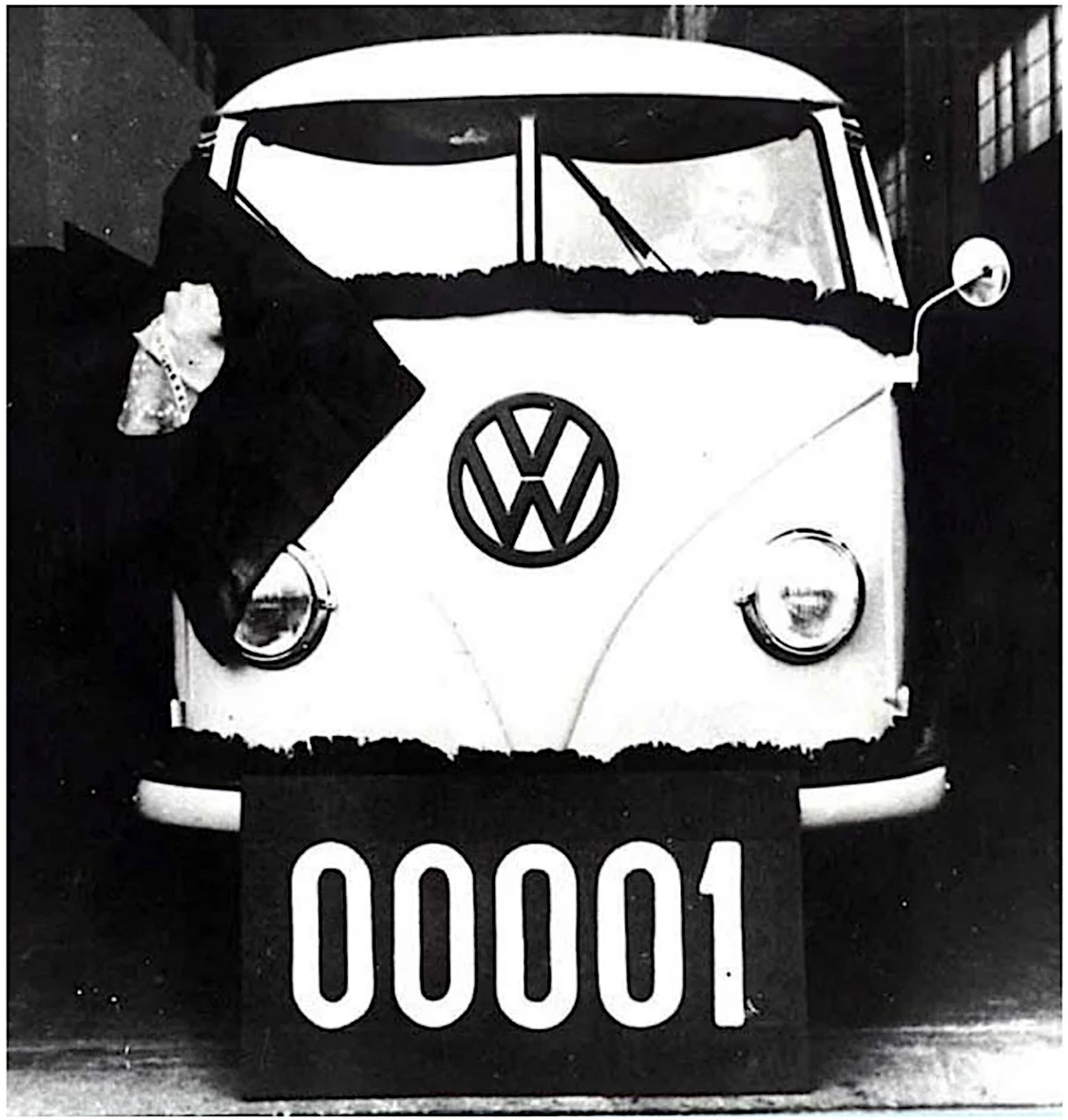
La Kombi n°00001

Importée dès 1950, la Kombi est assemblée au Brésil par Brasmotor à partir de 1953 avec des pièces venues d'Allemagne, puis fabriquée sur place à l'usine d'Anchieta en 1957, à moitié avec des pièces brésiliennes. Elle y précède la Coccinelle, produite à partir de 1959.

La photo de la toute première Kombi sortie de chaîne, plaque « 00001 », est devenue célèbre.

Dès le départ, elle reçoit le moteur 1200 de 36 ch, bien plus vif que l'ancien 1100 de 24 ch.

Puis elle s'améliore chaque année : en 1961, jauge d'essence, boîte entièrement synchronisée et clignotants avant « tetinha », qui remplacent les petits bras clignotants (« bananinhas »).



Fotografia mais do que conhecida por aí, há mais de 60 anos, da primeira Kombi a sair da linha de montagem

A Kombi começou ser importada para o Brasil ainda em 1950, sendo montada aqui pela Brasmotor a partir de 1953, com peças vindas da Alemanha, e passou a ser produzida localmente, na fábrica da Anchieta, em 1957. O índice de nacionalização era de 50%. O Fusca só começaria a ser produzido na fábrica da Anchieta dois anos depois, em 1959.

A primeira Kombi brasileira já tinha o motor 1200, com potência de 36 cv, bem mais forte do que o das versões anteriores, cilindrada de 1.100 cm³ e potência de 24 cv.

Mantendo a carroceria básica, a Kombi foi sendo atualizada ano a ano. Em 1961, ela ganhou marcador de nível de combustível, câmbio com todas as marchas sincronizadas e os piscas dianteiros no estilo “tetinha”, o que eliminava as bananinhas.

1re GÉNÉRATION 1961-1967

Luxe, six portes et 1500

À côté de la version de base apparaît la Kombi « Especial », rebaptisée ensuite « Luxo » : garnissage intérieur et peinture deux tons. En 1961 naît aussi la Kombi six portes, aujourd'hui rarissime et très recherchée.

1963 apporte les petites vitres arrondies à l'arrière, une lunette plus grande, deux fenêtres latérales de plus, et la version fourgon. En 1964, les clignotants avant grandissent.

Le grand saut a lieu en 1967 : moteur 1500 de 44 ch à la place du 1200 de 36 ch, roues de 14 pouces au lieu de 15, banquette avant séparée pour le conducteur, et arrivée du pick-up.





A Kombi Especial, depois chamada de Luxo (à esquerda) , e a Kombi seis portas, lançada no início de 1961 (à direita)

Além da versão básica, a Kombi tinha também a versão Especial, que depois passou a se chamar Luxo. Ela tinha forração interna e pintura externa de duas cores. Nesse mesmo ano de 1961, foi criada a Kombi de seis portas, uma versão raríssima nos dias atuais e extremamente cobiçada por colecionadores.

As janelinhas curvas na traseira, assim como o vigia maior e duas janelas extra nas laterais, vieram em 1963, mesmo ano em que foi lançada a versão furgão. Em 1964, os piscas dianteiros ficaram maiores.

A maior evolução nessa primeira geração da Kombi aconteceu em 1967: o motor de 1.200 cm³ de 36 cv foi substituído pelo novo motor de 1.500 cm³ e 44 cv, as rodas de 15 polegadas passaram a 14 polegadas de diâmetro, o banco dianteiro foi dividido em 1/3-2/3 (foi separado para o motorista) e surgiu a pick-up.



1968

12 volts et la « Kombi Mappin »

En 1968, le circuit électrique passe de 6 à 12 volts, les pare-chocs perdent leur bourrelet pour une lame lisse, et un différentiel autobloquant est proposé en option, sans grand succès.

Dans la Kombi de Valtão, un gamin bien informé parle de la nouvelle « Kombi Clipper » et se fait chambrer : un plus grand, qui n'y connaît rien, lance qu'il y aura bientôt une « Kombi Mappin ».

Mappin et Clipper étaient deux grands magasins rivaux de São Paulo. Des souvenirs de quoi écrire un livre, dit l'auteur.

Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023





À esquerda, a nova Kombi pick-up, em 1967. À direita, a Kombi pick-up em 1968, com 12 volts e novos parachoques

Mais novidades em 1968: o sistema elétrico passou de 6 para 12 volts, os parachoques perderam a “almofada” e passaram a ter a lâmina lisa e foi introduzido um opcional que não se tornou muito popular, o diferencial travante que ajudava a Kombi a sair de situações de pouca aderência.

Lembro bem, ainda dentro da Kombi do Valtão, de ter ouvido falar na famosa Kombi Clipper. O bulling rolava solto dentro da velha senhora e um garoto mais bem informado sobre carros foi alvo de gozação porque citou essa nova perua. O garoto maior, que não conhecia nada sobre o assunto, chegou a dizer na gozação que viria também a Kombi “Mappin”. A explicação: Mappin e Clipper eram os nomes de duas grandes lojas de departamento, eternas rivais. Memórias de anos e anos chacoalhando dentro de uma Kombi (acho que dava um livro).



Une demi-deuxième génération

« Clipper » était le surnom de la Kombi en Europe, où il désignait la deuxième génération (T2), bien plus moderne que la T1.

Là-bas, elle avait déjà le pare-brise panoramique d'une seule pièce et la porte latérale coulissante, devenue de série.

Au Brésil, la Clipper de 1976 ne reprend que la face avant européenne et son grand pare-brise : la porte latérale reste à deux battants et l'arrière ne gagne que de nouveaux feux.



Em 1976, a chamada Kombi Clipper ganhou a frente da européia, mas manteve as portas e as janelas laterais

Clipper era apenas um apelido que a Kombi tinha na Europa, sinônimo de pick-up, que em inglês significa coleta, ou coletora, que era o que a Kombi fazia de melhor: “pegava” os objetos em um local e levava a outro. Mas o termo ficou conhecido como a versão mais moderna da Kombi, a sua segunda geração no exterior.

Lá, essa Kombi já tinha o parabrisa panorâmico, em peça única, e a porta lateral traseira corrediça, antes opcional, era agora de série. A T2, a segunda geração da Kombi, era realmente bem evoluída em relação à T1 de primeira geração.

Mas em 1976 a segunda geração da nossa Kombi não veio, pelo menos não como a européia. A sua frente mudou, com o parabrisa integral, razão de ser chamada de Clipper, mas a porta lateral continuou em duas folhas e a traseira ganhou apenas novas lanternas.





Diesel et double cabine

Les vitres de portes s'ouvrent enfin à manivelle, le tableau de bord devient celui de la Kombi européenne et le moteur passe à 1600.

En 1981 arrivent le pick-up double cabine et le moteur diesel refroidi par eau, aussi proposé sur le fourgon. Son énorme radiateur noir à l'avant gâche la ligne… tout en annonçant fièrement « diesel ». Très chic pour l'époque !

1982 : fin des pare-chocs blancs, tous noirs. 1983 : nouvelles roues et freins à disque à l'avant, et la version « Lotação », dite Kombi quatre portes. Le diesel et la double cabine disparaissent en 1987.



Em 1981, chegaram a Kombi pick-up cabine dupla e o motor a diesel, que podia equipar as pick-ups e o furgão

Mesmo assim, foi um grande salto. Os vidros das portas não eram mais corrediços, abriam com manivelas como todos os carros comuns, o painel de instrumentos ficou igual ao da Kombi européia e o motor passou a ter cilindrada de 1.600 cm³.

A picape de cabine dupla chegou em 1981, que, assim como a versão furgão, também podia ter motor a diesel, com refrigeração a água. O enorme radiador preto na frente acabava com a beleza da perua, ao mesmo tempo em que alardeava a todos que aquele carro era “diesel”. Muito chique, para a época!

O ano de 1982 marcou o fim dos parachoques brancos, todos passaram a ser pretos. E em 1983 as rodas de cinco furos 5x205 mm passaram para 5x112 mm, com freio a disco dianteiro. Uma nova versão é introduzida, a Lotação, que ficou conhecida como Kombi quatro portas. Eram duas portas individuais apenas do lado direito do veículo. Saem de linha em 1987 o motor a diesel e a picape de cabine dupla.





Enfin la porte coulissante

Attendue depuis dix ans, la vraie nouvelle Kombi arrive en 1997 : porte latérale coulissante, grandes vitres et hayon plus large.

Beaucoup de propriétaires supprimaient eux-mêmes la cloison entre les sièges avant et l'arrière : Volkswagen l'intègre d'origine, et la roue de secours passe dans le coffre.

Contrairement à l'européenne, la Kombi brésilienne gagne un toit plus haut de 11 cm, et une version de luxe apparaît : la Kombi Carat.



Em 1997, a Kombi se modernozou: porta lateral de correr, janelas maiores e tampa traseira mais larga

Enfim, a nova Kombi! O que era esperado para uma década antes só chegou em 1997. Foi nesse ano que a Volkswagen deu uma nova vida à sua Kombi, adotando a porta lateral de correr, com os vidros grandes, e a tampa traseira maior.

Uma adaptação que muitos donos brasileiros faziam em suas Kombis, que era a eliminação da parede que dividia a primeira fileira de bancos das duas últimas, foi incorporada na nova versão. Assim, o estepe passou para o porta-malas.

Diferentemente da européia, a nova Kombi brasileira ganhou teto 11 cm mais alto e foi introduzida uma versão de luxo, a Kombi Carat, com interior forrado de veludo, bancos dianteiros individuais e com





La Kombi de luxe

La Carat offre un intérieur en velours, des sièges avant individuels, des enjoliveurs spéciaux, des couleurs à part et des pare-chocs couleur carrosserie.

Sa rangée centrale n'a que deux places : sept passagers au lieu des neuf habituels.

Un prototype à moteur 1.8 quatre cylindres refroidi par eau est présenté au Salon de l'Automobile 1996, mais la Carat garde finalement le vieux boxer à air. Comme le pick-up, elle disparaît en 2000.



A Kombi Carat tinha mais luxo, calotas especiais e cores diferenciadas, com os parachoques na mesma cor



a fileira central com apenas dois lugares. Dessa forma, a Kombi Carat tinha capacidade para apenas sete passageiros, ao invés dos nove habituais da Kombi.

No Salão do Automóvel de 1996 foi apresentado um protótipo dessa nova versão, mas com motor 1.8 de quatro cilindros em linha refrigerado a água. Mas no final ela ficou mesmo com o velho motor boxer a ar.

Assim como a picape, a Kombi Carat foi descontinuada em 2000

La fin du moteur à air

Avec les normes antipollution, le vieux boxer refroidi par air est condamné. La Coccinelle s'est arrêtée en 2003 au Mexique ; 2005 est la dernière année de la Kombi à moteur à air, saluée par la Série Prata.

En 2006, la Kombi reçoit le 1.4 flex de la Fox, refroidi par eau : bien plus douce et silencieuse, mais le gros radiateur avant revient. En 2007, la 50 Anos fête un demi-siècle au Brésil.

Puis l'obligation des airbags et de l'ABS met fin à l'aventure en 2013 : l'ABS aurait été possible, pas les airbags sur une conception vieille de cinquante ans. Dernière série : la Last Edition.

Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023

A Kombi do terceiro milênio ainda renderia muitas histórias. Com o aperto nas regras de emissões, os velhos e queridos motores boxer a ar estavam com os dias contados. O Fusca já havia terminado sua saga em 2003, no México, e 2005 seria o último ano da Kombi com esse motor. Para marcar esse fato, a Volkswagen lançou a Série Prata.

A nova Kombi, em 2006, passou a ter o motor de quatro cilindros em linha refrigerado a água do Fox, com cilindrada reduzida para 1.400 cm³.

Com o novo motor flex, a Kombi ficou muito, mas muito melhor em dirigibilidade, extremamente suave e silenciosa. Mas o enorme e feioso radiador dianteiro voltou, apesar de melhorado em relação ao da diesel.





O ano de 2005 marcou o fim do motor boxer refrigerado a ar e o início do motor 1.4 EA-111 flex refrigerado a água



A última Kombi produzida não é uma Last Edition

Para comemorar meio século de existência no Brasil, a Volkswagen lançou a edição especial 50 anos.

A nova Kombi ia bem, vencendo com larga vantagem a concorrência das pretensas rivais importadas que se atreviam a desembarcar por aqui. Até que o ultimato chegou: airbags e freios ABS “or bust”! Deu bust.

Na minha opinião, ABS seria totalmente viável, mas os airbags exigiriam novas ancoragens, o que inviabilizaria aquele tão engenhoso projeto de meio século atrás. E assim a Kombi acabou em 2013. E mais uma edição especial surgiu: a Kombi Last Edition. Conheça a seguir, com mais detalhes, essas três edições comemorativas da Kombi.

SÉRIES SPÉCIALES 2005

La Série Prata

En 56 ans de production au Brésil, on a vu des Kombi de toutes sortes : camper, « caracol », safari, raccourcies, rallongées… Mais ce sont les séries spéciales officielles qui attirent le plus les passionnés.

La Série Prata sort en 2005, à 200 exemplaires : peinture gris argent, détails gris foncé, vitres teintées avec pare-brise dégradé, dégivrage arrière, clignotants blancs, feux fumés, fenêtre coulissante supplémentaire et sièges spéciaux.

Un logo « Série Prata » orne le tableau de bord et le hayon. C'est la dernière Volkswagen à moteur boxer refroidi par air.

As edições especiais



A última Kombi com motor a ar é a mais rara e a mais procurada, apesar de não ser numerada

Nesses 56 anos em que a Kombi foi produzida no Brasil, vimos muitas delas bem alteradas, customizadas e até envenenadas. E continuamos a vê-las, após seu fim, uma vez que a Kombi já se tornou um veículo “imortal”.

Kombi Camper, Kombi Caracol, Kombi Safari, pasteleira, garapeira, hippie, encurtada, alongada etc. São muitas ideias de mentes criativas. As edições especiais oficiais, no entanto, são as que mais atraem os amantes do tão querido veículo.

A Kombi Série Prata foi lançada em 2005 em uma tiragem limitada de 200 unidades. Como diferença da Kombi normal, a Série Prata tinha pintura na cor prata Light com aros de faróis, parachoques e maçanetas na cor cinza Cross. Os vidros eram verdes com o parabrisa degradê, o vigia tinha desembaçador elétrico, os piscas dianteiros eram brancos e as lanternas traseiras eram fumê. Tinha ainda uma janela lateral corrediça adicional, revestimento dos bancos especiais e um logotipo Série Prata no painel, assim como um outro na tampa traseira. Foi o último modelo Volkswagen com o tradicional motor boxer refrigerado a ar.





O logotipo Kombi Série Prata está no painel e na tampa traseira

SÉRIES SPÉCIALES 2007

La 50 Anos

Deux ans après la Prata, Volkswagen fête un demi-siècle de VW et de Kombi au Brésil avec la 50 Anos : 50 exemplaires numérotés, cette fois avec de la publicité. On se les arrache ; l'auteur obtient le n°25.

Blanche avec le haut rouge en deux tons, pare-chocs blancs, elle est très réussie malgré le radiateur noir obligatoire à l'avant.

Vitres teintées, pare-brise dégradé, dégivrage arrière, tissu spécial, fenêtre coulissante supplémentaire, et une plaque numérotée au tableau de bord.



Kombi 50 Anos: lançada em 2007 em edição limitada a 50 unidades, numeradas. Esta é a número 25/50

Dois anos depois da Kombi Série Prata, a Volkswagen criou a 50 Anos, para comemorar meio século de VW e de Kombi no Brasil. Com tiragem limitada a 50 unidades e, desta vez, com divulgação na mídia, a disputa para conseguir uma foi acirrada. Eu fiquei com a número 25.

Diferentemente da Prata, que teve a pintura na cor cinza sobre a base, a 50 Anos era uma unidade cor branca com a pintura vermelha do tipo saia e blusa por cima. Com parachoques brancos, ficou muito bonita, mesmo com o indispensável radiador preto na frente para refrigerar o motor traseiro. Também tinha vidros verdes com parabrisa degradê, desembaçador do vigia, bancos com tecido especial e uma janela lateral corrediça adicional. No painel, um badge com a numeração da unidade.





La Last Edition

La Last Edition marque la fin de la production en 2013, après 56 ans. Comme la 50 Anos, deux tons, cette fois bleu sur blanc.

Jolie, sauf ses roues et enjoliveurs blancs à flancs blancs, qui donnent des boutons aux collectionneurs. Vitres non teintées, pas de fenêtre coulissante en plus, mais des rideaux bleus (jadis jugés ringards, devenus cultes), une sellerie bleue et un autoradio CD/USB.

1 200 exemplaires numérotés… mais ce ne sont pas les dernières Kombi : la production normale a continué jusqu'à fin décembre 2013.



Kombi Last Edition: lançada em 2013 em tiragem de 1.200 unidades numeradas. Mas elas não são as últimas Kombis

A última Kombi. Essa deveria ser importante. A Kombi Last Edition marcou o fim da produção da Kombi depois de 56 anos, em 2013. Da mesma forma que a 50 Anos, sobre a pintura branca foi aplicada a cor azul para formar o padrão saia e blusa.

Ficou bonita, a menos das rodas brancas com calotas brancas e com apliques de faixas brancas nos pneus, algo que qualquer colecionador tem fortes ataques alérgicos ao ver.

Diferentemente da Prata e da 50, os vidros não são verdes (o parabrisa é degradê) e não há uma janela com abertura deslizante adicional lateral.

Em compensação, a Kombi Last Edition veio com cortinas azuis nas janelas, uma firula que sempre foi considerada brega mas que virou cult. O tecido do estofamento também é azul.





Desta vez capricharam um pouco mais nos equipamentos e dotaram a Kombi Last Edition de um rádio com CD e USB. Só que essas não são as últimas Kombis produzidas, uma vez que depois de preparadas as 1.200 unidades, a produção da Kombi normal continuou até os últimos dias de dezembro de 2013.

Le trio des séries spéciales

Pour l'auteur, la Série Prata 2005 est la plus importante : dernière à moteur à air et rarissime, car la plupart ont été vendues aux flottes par téléphone, sans surcoût (32 000 R$), et ont fini usées par le travail.

La 50 Anos de 2007, annoncée à l'avance, s'est arrachée : elle ne coûtait que 5 % de plus que la version normale (41 000 R$).

La Last Edition a fait un flop : prix élevé et production doublée (600 annoncées, 1 200 faites). On en trouvait ensuite neuves à moins de 50 000 R$… mais avec l'envolée des Kombi, ceux qui en ont acheté une sont aujourd'hui gagnants.

Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023



O "parzinho" de Kombis comemorativas, que quase virou um trio

Considero a Kombi Série Prata de 2005 a mais importante de todas, não só por ter o último motor a ar, mas pela raridade do modelo. Apesar de terem produzido 200 delas, a maioria foi vendida para frotas, por telefone, já que não havia sobrepreço para a versão (ela custou R$ 32 mil). Cansei de ver Kombi Série Prata "acabada" de tanto trabalhar pesado.

Já a Kombi 50 Anos de 2007 foi divulgada com antecipação e isso causou grande procura por uma das 50 unidades numeradas, que custava apenas 5% a mais que a versão normal (R$ 41 mil).

E a Kombi Last Edition foi um furo n'água. O alto valor e a grande produção (divulgaram 600, mas depois que colecionadores compraram, dobraram a produção) fizeram a perua encalhar, apesar de terem alardeado grande sucesso de vendas. Depois disso, havia unidades zero km à venda por menos de R$ 50 mil. Isso foi naquele momento, pois, atualmente, com a explosão de popularidade e de valores das velhas senhoras, quem comprou uma Kombi Last Edition está feliz e no lucro.



Ma vie avec la Kombi

Sa première Kombi : celle de son père, sans doute crème, avec une bande rouge assortie aux pare-chocs et aux enjoliveurs. Une autre, plus ancienne, n'existe que sur les photos de famille. Les deux avaient des « bananinhas ».

Plus tard, un pick-up Kombi 1976 à large benne en bois lui sert à transporter ses Formule Vê à Interlagos.

Collectionneur de Coccinelles, il s'offre en 2003 la dernière « vocho » mexicaine, puis la Série Prata, puis la 50 Anos : un trio. La Last Edition, 70 % plus chère qu'une Kombi normale, était commandée… mais le constructeur l'a oubliée, et il en a profité pour renoncer.

Mon carnet Kombi · d'après Cultura do Automóvel, juin 2023

MINHA HISTÓRIA COM A KOMBI

A primeira Kombi de que tenho lembrança foi a que meu pai usava na indústria de seu tio, provavelmente na cor creme (as fotos são P&B), mas certamente com uma faixa vermelha circundando todo seu contorno, combinando com os parachoques e as calotas vermelhas. Houve uma antes, sem a faixa, mas só a conheço por fotografia. As duas tinham bananinhas.



Depois das aventuras com as Kombis do Valtão, que já contei lá no começo desta história, tive, por um curto período, uma picape Kombi 1976, com uma super larga caçamba de madeira que me permitia transportar os Fórmula Vê que usava em Interlagos. Difícil era colocar os carros lá em cima. Depois disso, só o destino me fez voltar à Kombi.





As duas Kombis da minha infância

Como colecionador de Fusca, não resisti ao Última Edición, o último "vocho" mexicano, apesar de ter custado a bagatela de 13 mil dólares, um bom dinheiro para 2003. Aí, quando a Volkswagen criou a Kombi Série Prata, uma edição limitada a 200 unidades sem qualquer divulgação ao público, fui obrigado a fazer "parzinho", com os dois últimos motores boxer a ar produzidos. Dois anos depois, em 2007, foi a vez da 50 Anos. E o parzinho virou trio, duas Kombis e um Fusca mexicano. Só não aumentei essa conta porque a Kombi Last Edition, de 2013, foi anunciada com um preço absurdo, 70% a mais que uma Kombi de produção. Mesmo assim, eu já havia encomendado uma, mas como o fabricante esqueceu de me enviá-la, aproveitei para desistir. O fato de terem inundado o mercado com 1.200 unidades ajudou na minha decisão.