



12 marca 2020 r.

Wprowadzony na rynek w marcu, dokładnie 70 lat temu: Volkswagen „Bulli” najdłużej na świecie produkowanym samochodem dostawczym

- Pierwszy Transporter, kultowy klasyk, został wyprodukowany w zakładach Volkswagen w Wolfsburgu 8 marca 1950 r.
- Modele T1 i T6.1 dzieli 70 lat — żaden inny pojazd dostawczy nie jest produkowany tak długo
- Bulli jest nadal uważany za uniwersalne narzędzie i ikonę wśród samochodów dostawczych, mikrobusów i kompaktowych samochodów kempingowych



Poznań, 12 marca 2020 r. Volkswagen Samochody Dostawcze świętuje niezwykłą rocznicę. Model Transporter — znany również jako Bulli, Kombi, VW bus lub mikrobus, jest najdłużej na świecie produkowanym samochodem dostawczym. 70 lat temu, 8 marca 1950 r., pierwszy Transporter – wtedy

jeszcze pod nazwą Typ 2 - zjechał z linii montażowej w zakładach Volkswagena w Wolfsburgu. Na przestrzeni lat stał się on drugim po „Garbusie” (Typ 1) bestsellerem marki VW. Do dziś wyprodukowano ponad 13 milionów pojazdów tej serii modelowej. Historia kultowego klasyka obejmuje sześć generacji pojazdów. Globtroterzy podróżują nim po świecie, wykorzystując go jako kamper. Firmy od zawsze uznają Transportera za zaufanego towarzysza pracy. Rodziny bezpiecznie poruszają się Bullim w natłoku codziennych spraw. Dzisiejsza restrospektywa to początek dalszej historii ikony.

Nawet jego koncepcyjne początki były legendarne. Dobrze się rozwijająca gospodarka europejska lat '50 XX w., poza „garbusem” potrzebowała też większego pojazdu. Oryginalna definicja Volkswagena opisująca kompaktowy pojazd użytkowy z maksymalnym wykorzystaniem przestrzeni brzmiała następująco: z tyłu silnik typu bokser, miejsce kierowcy mocno wysunięte do przodu i sporo miejsca pomiędzy nimi. To charakterystyka modelu T1 — pierwszej generacji samochodu dostawczego opracowanego przez inżynierów Volkswagena.

T1 – od 1950 do 1967 r.

11 listopada 1949 r., Volkswagen przedstawił mediom ręcznie zbudowany prototyp Transportera w wersji furgon. Brakowało mu jeszcze nazwy. Jeszcze w tym samym 1949 r. firma podjęła działania, które obejmowały rejestrację w urzędzie patentowym nazwy znaku towarowego „Bully”. Jednak pechowo, prawa do tej nazwy były już zastrzeżone przez inną firmę. Nie zważając na przeciwności, przedsiębiorstwo z Wolfsburga wprowadziło do publicznego obiegu nową nazwę, szybko modyfikując używaną wewnątrz „Bully” na „Bulli”. W ten sposób narodziła się nieoficjalna nazwa Transportera. Pomimo tego, starania o uzyskanie przez markę Volkswagen Samochody Dostawcze praw patentowych do tego znaku towarowego miały potrwać aż do roku 2007. Dopiero wtedy każdy model serii mógł wreszcie uzyskać oficjalną nazwę, której jego fani używali już od wielu lat.

Historia Bulliego to podróż w czasie. 1950: My, ludzie współcześni, albo wcale nie pamiętamy tego co działo się siedemdziesiąt lat temu, albo mamy z tamtych czasów zaledwie kilka wspomnień. W przetruceniu mostu między dekadami pomaga muzyka. 70 lat temu Bing Crosby był muzyczną megagwiazdą, a jego utwór „White Christmas” nadal jest jedną z najlepiej sprzedających się piosenek w historii. W tamtych czasach Volkswagen był zaledwie początkującą firmą, a jego najnowszym produktem był właśnie Transporter. Silnik i skrzynia biegów pochodziły z „Garbusa”, karoseria — wraz z wzmocnionym układem podwozia — była nowym rozwiązaniem. Maksymalna ładowność - 750 kilogramów - zasługuje na miano „ekonomicznego cudu”. Do samochodu można było wejść przez drzwi skrzydłowe, a później przez opcjonalne drzwi przesuwne po stronie pasażera. Model T1 wprowadzono na rynek jako furgon, furgon pasażerski z oknami i 8-miejscowy bus. Najbardziej legendarny Bulli pojawił się w roku 1951. Był to „Mikrobus Klasy De Luxe” — nieoficjalnie znany pod nazwą „Samba bus” — z pełnym przeszkleniem, charakterystycznymi oknami dachowymi i składanym dachem. Rok później na rynku pojawił się charakterystyczny dla lat '50 typ ciężarówki: pickup. Z tej gamy szybko wyłoniły się różne specjalne typy karoserii. Model Westfalia zawierał „camping box” — moduł, który zmieniał Transportera w pierwszy kompaktowy samochód z częścią mieszkalną. W 1956 r., by skuteczniej zaspokajać stale rosnące zapotrzebowanie na ten pojazd, produkcję przeniesiono do nowej fabryki w Hanowerze. Od 1957 r. model był też wytwarzany w Brazylii. Zanim na rynku pojawił się następca (1967 r.), auto z podzieloną, płaską przednią szybą („splittie”) i charakterystycznym nosem, kupiło około 1,9 miliona osób – był to pierwszy krok do światowego sukcesu Bulli.

T2 – od 1967 do 1979 r.

Szalone czasy, w których wymyślono nie tylko rocka: W sierpniu 1969 r. muzycy tacy jak Jimi Hendrix, Joan Baez i Bob Dylan tworzyli w Woodstock historię, a Pete Townshend z grupy The Who skomponował legendarną rock-operę pod tytułem „Tommy”. Podczas trzech dni pokoju i muzyki w Woodstock zrobiono najsłynniejsze zdjęcia modelu VW Bus: „T1 flower

power" z parą siedzącą na jego dachu. Być może to właśnie wtedy rozpoczęła się transformacja pojazdu w ikonę i styl życia. Dwa lata wcześniej w Hanowerze ruszyła produkcja drugiej generacji Transportera. Z tego powodu rozróżnianie w rozmowie modeli T1 i T2 uznawano wtedy za jak najbardziej stosowne.

T2 przeniósł użyteczność modelu T1 na wyższy poziom. Natychmiast też zdobył renomę wielofunkcyjnego narzędzia. W T2 charakterystyczny był nowy przód, teraz pozbawiony już typowego kształtu litery V wyróżniającego T1, za to z zakrzywioną szybą przednią i umieszczoną pod nią kratką wlotu powietrza. W T2 standardowo montowane były drzwi przesuwne. Jako kamper Westfalia z podnoszonym dachem, samochód ten stał się jeszcze odważniejszym globtroterem. Od 1972 r. dostępny był również elektryczny VW Transporter, którym można było bezemisyjnie pokonywać krótsze, np. miejskie odcinki. Do roku 1979, gdy pojawił się model T3, w samej tylko fabryce w Hanowerze zbudowano 2,14 miliona pojazdów. O wiele dłużej kontynuowano produkcję w Ameryce Południowej i w RPA. Fabryka VW w Sao Paulo jest niekwestionowanym rekordzistą w zakresie najdłuższej produkcji: Ostatnich 1200 aut typu T2 — „56 Años Kombi – Last Edition” — zbudowano pod koniec 2013 r. w zakładach Volkswagen do Brazil.

T3 – od 1979 do 1992 r.

Pod koniec lat 70. świat znowu się zmienił. I znowu we wspomnieniach pomagają piosenki: utwór „Sultans Of Swing” zespołu Dire Straits odtwarzano w radiach samochodowych z jakością krystalicznie czystego dźwięku; zespół The Police zaprezentował „Message In A Bottle”, a Pink Floyd stworzyli odnoszący ogromne światowe sukcesy podwójny album „The Wall”. Przy dźwiękach tych utworów, w 1979 roku, Volkswagen wprowadził na rynek nowy model - T3. W warstwie koncepcyjnej łączył się on ze swoimi poprzednikami, ale dzięki zastosowaniu najnowszych wówczas rozwiązań technicznych, przenosił ich zalety w nowe czasy. Przede wszystkim wykonano ogromny skok w obszarze bezpieczeństwa biernego. Szersze nadwozie, przy niezmienionej długości i wysokości, oferowało więcej miejsca dla pasażerów i ładunku, w czym pomagała standardowa koncepcja silnika w układzie bokser. Od roku 1981 również montowane tu po raz pierwszy silniki wysokoprężne konstruowane były w układzie bokser. Nowe podwozie oferowało właściwości jezdne charakterystyczne dla aut osobowych.

W roku 1985 dodano wiele innowacji. Silniki benzynowe wyposażono odtąd w katalizatory spalin, a wysokoprężne - w turbosprężarki. Przede wszystkim jednak gamę modelową wzbogacono o wersję z synchronicznym napędem na cztery koła i sprzęgłem wiskotycznym montowanym między przednią a tylną osią. Dzięki idealnemu wykorzystaniu przestrzeni, model T3 stanowił jeszcze lepszą podstawę do tworzenia kamperów. W 1988 r. zadebiutował zatem model California — kamper budowany bezpośrednio w fabryce w Hanowerze. Do czasu, gdy z linii montażowej fabryki w Hanowerze zjechał ostatni T3, sprzedano 1,3 miliona jego egzemplarzy, a nowe wersje, takie jak

Caravelle i Multivan, osiągnęły status bestsellerów. Edycje limitowane, takie jak Multivan White Star i Blue Star, stały się ikonami. W RPA produkcja modelu T3 z kierownicą z prawej strony trwała do roku 2005. Dzięki temu, łączna ilość sprzedanych egzemplarzy T3 osiągnęła liczbę 1,4 miliona.

T4 – od 1990 do 2003 r.

Minęło już 30 lat od czasu, gdy zespół Roxette zaśpiewał „It Must Have Been Love”, a UB40 „Kingston Town”. W 1990 r. miała też miejsce kolejna techniczna rewolucja — debiut modelu T4: po 40 latach produkcji Bulliego z napędem na tylne koła i z silnikiem w układzie bokser, Volkswagen Samochody Dostawcze całkowicie zmienił koncepcję. Od tego momentu silniki rzędowe, a później również silniki VR, montowane były z przodu i napędzały przednie koła. Przejście na napęd na przednie koła zmieniło wszystko: konstrukcję, zawieszenie, jednostki napędowe i przestrzeń. Teraz było znacznie więcej dostępnego miejsca, przede wszystkim z tyłu, gdzie wcześniej silnik T3 w układzie bokser zajmował trochę przestrzeni. Część tego miejsca zajęły nowe, niezależne zawieszenie tylne i opcjonalny napęd synchroniczny na cztery koła. Nowy układ napędowy i nowe zawieszenie sprawiły, że prowadzenie Transportera jeszcze bardziej upodobiło się do prowadzenia samochodu osobowego. W modelu T4 wydłużono przód, by stworzyć wystarczająco dużo miejsca na montowany poprzecznie silnik 4- lub 5-cylindrowy, a to z kolei zapewniło lepsze właściwości w razie zderzenia.

Volkswagen Samochody Dostawcze po raz pierwszy zaoferował również wtedy Transportera z dwoma różnymi rozstawami osi. Większa ilość miejsca wewnątrz była największą zaletą wersji Multivan, a później też wersji California. W roku 1995 Volkswagen Samochody Dostawcze stał się niezależną marką w Grupie, a model Transporter odnosił większe światowe sukcesy niż kiedykolwiek wcześniej. Rok 1996 stał dla T4 pod znakiem znacznej modernizacji. Wprowadzono duże zmiany, szczególnie pod maską. Pięcicylindrowy silnik wysokoprężny oferowany w modelu T4, był pierwszym silnikiem TDI (turbodiesel z bezpośrednim wtryskiem) montowanym w dostawczym samochodzie marki Volkswagen. Dłuższy przód wariantów pasażerskich umożliwiał teraz nawet instalację silnika benzynowego VR6. Do czasu gdy w 2003 r. czwarta generacja przeszła na emeryturę, sprzedano 1,9 miliona egzemplarzy T4 — furgonów, pojazdów kombi, wersji z podwójną kabiną, pickupów, podwozi z pojedynczą i podwójną kabiną oraz modeli Caravelle, Multivan i California.

T5 – od 2003 do 2015 r.

Lata 2000. wciąż wydają się prawie teraźniejszością. Muzyka z tych lat — również. Dźwięki tego okresu eksplorowały nowe wymiary. 50 Cent zaprezentował „In Da Club”, a Robby Williams szturmem zdobył listy przebojów utworem „Feel”. Kiedy na początku 2003 r. rozpędu nabrała piąta generacja Bulliego, jego koncepcja konstrukcyjna była rozwinięciem pomysłów z poprzedniego modelu. Jednak szersze i bardziej charakterystyczne linie nadwozia nadawały autu mocniejszego wyglądu, a dzięki nowej estetyce i przebudzeniu emocji wpisujących się w jego

praktyczną użyteczność, model ten stanowił kulminację charakterystycznego stylu Transportera. Projektanci systematycznie modyfikowali wnętrze dla uzyskania lepszej ergonomii. Szczególnie godne uwagi jest miejsce kierowcy, które charakteryzuje kierownica z regulacją nachylenia i wysokości oraz nowy drążek zmiany biegów na konsoli centralnej. Pojawiła się też nowa cecha charakterystyczna w części tylnej pojazdu: jako że większość wersji modelu T5 Multivan była wyposażona w dwoje drzwi przesuwanych, stolik dla pasażerów z tyłu przeniesiono z miejsca przy lewej ścianie bocznej na środek pojazdu. Ponieważ jest on zamontowany na dwóch umieszczonych w podłodze szynach, można go przesuwąć.

Nowa T5 California była wtedy wytwarzana w Hanowerze. W związku z tym, produkcja pojazdów podstawowych z zakładu głównego (Hannover-Stöcken) zostaje przeniesiona do nowej, specjalnie do tego celu przeznaczonej, fabryki w dzielnicy Hanoweru, Limmer, gdzie były one w pełni wyposażane do wersji kamper.

Wersje pasażerskie: Caravelle, Multivan i California, kontynuowały tradycje trzech wyjątkowo popularnych modeli. W momencie wprowadzenia na rynek, za napęd odpowiadały cztery nowe, turbodoładowane jednostki wysokoprężne z pompowtryskiwaczami i dwa silniki benzynowe. Gama motorów benzynowych rozpoczynała się od wersji 4-cylindrowych, a kończyła na mocnych V6. Całkowicie nowym rozwiązaniem był tu napęd na cztery koła 4MOTION ze zmienną, elektryczną regulacją sprzęgła wielopłytkowego montowanego między przednią a tylną osią. Wraz z wersjami standardowymi pojawiły się edycje limitowane - na przykład California NoLimit, Multivan PanAmericana czy Multivan Biker.

W październiku 2010 r., modelem Edition 25, Volkswagen upamiętnił 25 jubileusz powstania Multivana. Do 2015 r. z linii montażowej w Hanowerze zjechało około 1,65 miliona pojazdów serii T5.

T6 i T6.1 – od 2015 do 2019 r. / od 2019 r.

Model T6 wjechał na scenę motoryzacyjną w roku 2015, jako kolejny ewolucyjny następca swego poprzednika. Nowego Bulliego charakteryzowały nowe silniki, jeszcze inteligentniejsze systemy wspomagania kierowcy i nowy program Infotainment. W wyglądzie zewnętrznym wyróżniał go na nowo zaprojektowany przód. Widok z tyłu również pokazywał nowe oblicze niezależności. Pomimo całej swej innowacyjności, nowość, jaką było lakierowanie nadwozia T6 w dwóch kolorach, przywoływała przyjemne wspomnienia pierwszej generacji Bulliego. Jedną z najistotniejszych modyfikacji można było znaleźć pod maską. Wachlarz jednostek napędowych obejmował cztery nowe silniki TDI i dwa silniki TSI z systemem start-stop.

Jak się okazuje, nawet model T6 można było udoskonalić — co zademonstrowano w postaci aktualizacji T6.1, jesienią 2019 r. Volkswagen Samochody Dostawcze przeniósł udoskonalony, kultowy model w erę cyfryzacji. Nowa deska rozdzielcza w Bulli 6.1 po raz pierwszy oferowała

w pełni cyfrowy zespół wskaźników i zegarów - cyfrowy kokpit („digital cockpit”). Infotainment, wykorzystując kartę e-SIM, połączył się z internetem, a dzięki temu zaoferował funkcje i usługi online obejmujące wszystkie udogodnienia, nawet cyfrowe zarządzanie flotą. Nowy, elektromechaniczny układ wspomagania kierownicy otworzył możliwość wprowadzenia funkcji jazdy częściowo zautomatyzowanej. Napęd pojazdu zapewniają wydajne i czyste silniki turbodiesel (TDI). Bulli nadal się rozpędza, by przejechać kolejnych 70 lat. Istnieje wiele pomysłów na to, jak może wyglądać przyszłość najdłużej na świecie produkowanego pojazdu użytkowego. Dzisiaj mamy pewność co do jednego: nadchodzące lata będą dla Bulliego bardziej ekscytujące i fascynujące niż kiedykolwiek wcześniej.

Fabryka główna Volkswagen Samochody Dostawcze w Hanowerze i zakład w Poznaniu, są doskonale wyposażone w zaawansowane technologicznie systemy produkcyjne, by budować przyszłe generacje Transportera Bulli. Dodatkowo, w listopadzie zeszłego roku w stolicy Dolnej Saksonii uruchomiono nową lakiernię. Pozwala ona zaoszczędzić rocznie ponad 25 000 megawatów energii i 60 ton lakieru. Przyszłość marki Volkswagen Samochody Dostawcze będzie też elektryczna. W Hanowerze trwają już bardzo intensywne przygotowania do rozpoczęcia produkcji ID.BUZZ. Elektryczny Bulli będzie tam budowany od 2022 r. Zakład stanie się centrum kompetencyjnym dla elektrycznych pojazdów użytkowych i będzie zajmował się opracowywaniem na rzecz całej Grupy Volkswagen rozwiązań problemów, jakie pojawią się przyszłości. W 2019 r. pracownicy fabryk w Hanowerze i w Poznaniu wyprodukowali łącznie prawie 190 000 transporterów.

Kontakt:

Magda Piekarczyk

Kierownik komunikacji

Marketingowej i PR

Volkswagen Samochody Dostawcze

tel.+48 690 406 386

e-mail: magda.piekarczyk@volkswagen.pl

O marce Volkswagen Samochody Dostawcze:

"Transportujemy sukces". Jako samodzielna marka funkcjonująca w ramach Grupy Volkswagen, Volkswagen Samochody Dostawcze (VWSD) jest globalnie odpowiedzialny za rozwój, budowę i sprzedaż lekkich pojazdów dostawczych, produkując samochody linii Transporter, Caddy, Crafter i Amarok. Prowadząc ciągłe konsultacje ze swoimi klientami, Volkswagen Samochody Dostawcze opracowuje koncepcje pojazdów oraz rozwiązania telematyczne i logistyczne, pozwalające oszczędzać zasoby na najwyższym możliwym poziomie efektywności. W roku 2018 marka sprzedała około 500 000 lekkich pojazdów dostawczych, wyprodukowanych w zakładach w Hanowerze (D), Poznaniu (PL), Wrześni (PL) i Pacheco (ARG). VWSD zatrudnia ponad 24 000 osób na całym świecie.