

23 aprile 2020

Il Bulli in Svizzera: oggi ricorrono esattamente 70 anni dall'inizio delle vendite

- Il primo Bulli arrivò in Svizzera nell'aprile del 1950
- In 70 anni, sul territorio nazionale sono stati venduti più di 265'000 veicoli della serie T
- Il Bulli è considerato un tuttofare nonché un'icona nel mondo dei furgoni, dei van e dei camper compatti
- Dal T1 al T6.1 sono trascorsi 70 anni: nessun altro veicolo commerciale chiuso è mai stato prodotto così a lungo

Contatti stampa
AMAG Import SA
Volkswagen Communications
Christian Frey
PR Manager VW Veicoli commerciali
Tel. +41 56 463 94 61
vw.pr@amag.ch

Per maggiori informazioni:
vwnf.media-corner.ch
o www.vw-nutzfahrzeuge.ch

Cham / Hannover. Volkswagen Veicoli Commerciali e la Svizzera: una storia ricca di successi. Il Transporter, alias Bulli, Kombi, pulmino Volkswagen o minibus, è il veicolo commerciale venduto per più anni al mondo. Nell'aprile di 70 anni fa furono consegnati in Svizzera i primi Transporter Tipo 2 di Volkswagen. Così fu lanciato sul mercato il secondo modello di Volkswagen, il cui successo sarebbe dovuto andare di pari passo con quello del Maggiolino (Tipo 1). Ad oggi, al primo veicolo della serie ne sono seguiti oltre 265'000 sul territorio nazionale. Attualmente, in tutto il mondo sono stati venduti più di 13 milioni di veicoli della serie T. Da tempo, queste sei generazioni sono diventate delle vere e proprie icone: se i giramondo le usano come camper per viaggiare in tutti i continenti, da decenni le aziende si affidano al Transporter per trasportare i propri collaboratori e le merci. E le famiglie viaggiano in sicurezza ogni giorno a bordo del Bulli.



Sei generazioni di Bulli a colpo d'occhio (da sx.: T1, T2, T3, T4 e T5; davanti: T6.1)

Anche gli inizi sono stati leggendari. L'economia emergente in Europa richiedeva un veicolo di dimensioni maggiori da affiancare al Maggiolino. La definizione originaria di Volkswagen di veicolo commerciale compatto con il massimo sfruttamento dello spazio? Motore boxer nella parte posteriore, sedile

del conducente molto in avanti e un sacco di posto nel mezzo. E proprio

queste sono le caratteristiche del T1, la prima generazione del Transporter messo a punto dai costruttori Volkswagen. Con ogni generazione successiva, dal T2 all'attuale T6.1, il concetto è stato ulteriormente perfezionato facendo di questo veicolo un campione di versatilità. Nessun elemento del Bulli è mai stato lasciato al caso. Ogni dettaglio è sempre stato pensato con la massima precisione in modo da risultare adatto all'uso quotidiano, orientato all'utente ed elegante. Ed è così che è nato l'originale della sua classe. Un furgone per persone e merci, un sistema compatibile con tutte le sovrastrutture immaginabili, un van per il tempo libero e per gli affari e, con il California, il camper di maggior successo al mondo.

Il T1: dal 1950 al 1967

L'11 novembre 1949, Volkswagen presentò ai media un prototipo di furgone Transporter realizzato a mano. Mancava solo il nome. Già nel 1949 Volkswagen aveva cercato di depositare il marchio denominativo «Bully» presso l'Ufficio Brevetti. Ma la sfortuna volle che un'altra società si fosse già assicurata i diritti in precedenza. Ciononostante, la denominazione interna Volkswagen Bully, rapidamente modificata in Bulli, si fece ben presto strada anche tra il pubblico. Fu così che nacque il nome non ufficiale del furgone. Trascorse però più di mezzo secolo prima che Volkswagen Veicoli Commerciali nel 2007 potesse finalmente acquisire i diritti di brevetto del marchio denominativo. Da allora è stato possibile chiamare ufficialmente ogni modello della serie come gli amanti del marchio avevano sempre fatto.

La storia del Bulli è un viaggio nel tempo. 1950: al giorno d'oggi ricordiamo poco o nulla che risalga a 70 anni fa. In questo caso la musica ci può aiutare a costruire dei ponti attraverso i decenni. La superstar musicale di 70 anni fa era Bing Crosby; la sua canzone «White Christmas» è ancora oggi una delle più vendute di tutti i tempi. All'epoca Volkswagen era solo una start-up. Il suo ultimo prodotto? Il Transporter. Se il motore e la trasmissione erano presi in prestito dal Maggiolino, la carrozzeria, compreso il pianale rinforzato, fu concepita da zero. Carico massimo: 750 chilogrammi, una cifra a prova di miracolo economico. Il veicolo poteva essere caricato attraverso le porte a battenti o la successiva porta scorrevole opzionale sul lato passeggero. Il T1 fu lanciato inizialmente sul mercato nelle versioni Furgone chiuso, Kombi vetrato e pulmino a otto posti.

Nel 1951 debuttò il più leggendario di tutti i Bulli, ovvero il «modello speciale di pulmino», chiamato ufficiosamente «Samba Bus», con vetrata continua, caratteristici finestrini sul tetto e tettuccio scorrevole pieghevole.

Un anno dopo arrivò sul mercato anche il camioncino, una specie di pick-up degli anni '50. Sulla base di questa gamma furono rapidamente sviluppate diverse sovrastrutture speciali. Westfalia contribuì al successo con la sua «Camping Box», un modulo che fece del Transporter il primo camper compatto.

Nel 1956 la produzione si trasferì in un nuovo stabilimento ad Hannover per soddisfare la domanda sempre più in crescita. Dal 1957 il Bulli fu prodotto anche in Brasile. Quando nel 1967 fu lanciato sul mercato il suo successore, quasi 1,9 milioni di acquirenti avevano ormai fatto del Transporter con il parabrezza diviso («Split Window») e il muso marcato un successo mondiale.

In Svizzera, tra il 1952* e il 1967 furono venduti **46'855** veicoli del modello T1.

Il T2: dal 1967 al 1979

Tempi sfrenati, in cui non fu inventata solo la musica rock: nell'agosto del 1969 musicisti del calibro di Jimi Hendrix, Joan Baez e Bob Dylan scrissero una pagina di storia a Woodstock e Pete Townshend dei The Who compose la leggendaria opera rock «Tommy». In questi «3 Days of Peace & Music» fu scattata la più famosa di tutte le foto del Bulli, ovvero il T1 hippie con una coppia seduta sul tetto. Forse fu proprio allora che un veicolo iniziò a trasformarsi in un'icona e anche in uno stile di vita. Due anni prima, ad Hannover era stata avviata la produzione della seconda generazione del Transporter. Da quel momento ebbe dunque senso differenziare tra T1 e T2.

Il T2 portò il valore d'uso del T1 in una nuova era, affermandosi immediatamente per la sua grande versatilità. Visivamente, il T2 era riconoscibile per il suo nuovo frontale, che al posto della tipica V del T1 sfoggiava un parabrezza ricurvo e sotto una griglia di aspirazione dell'aria. Inoltre, il T2 era dotato di serie di una porta scorrevole.

Nella versione camper di Westfalia con tetto sollevabile si affermò sempre di più come giramondo. Nel 1972 comparve addirittura il primo Transporter elettrico Volkswagen a zero emissioni locali. Solo nello stabilimento di Hannover, fino alla sua sostituzione con il T3 nel 1979 furono prodotte 2,14 milioni di unità. In Sud America e in Sudafrica la produzione proseguì ancora a lungo. Ma il record per il periodo di produzione più lungo è sicuramente detenuto dallo stabilimento Volkswagen di San Paolo: le ultime 1200 unità del T2, il «56 Anos Kombi - Last Edition», sono state prodotte presso Volkswagen do Brazil nel 2013.

In Svizzera, tra il 1967 e il 1978 furono venduti **63'692** veicoli del modello T2.

Il T3: dal 1979 al 1992

Alla fine degli anni '70 il mondo era cambiato di nuovo. Ancora una volta, la musica ci aiuta a far riaffiorare i ricordi: mentre i Dire Straits trasmettevano nelle autoradio «Sultans Of Swing» con un suono cristallino, i Police produssero «Message In A Bottle» e i Pink Floyd composero il doppio album di maggior successo al mondo con «The Wall». Nel 1979, Volkswagen accompagnò questa

colonna sonora con il nuovo T3. Concettualmente, il T3 riprendeva da dove i suoi predecessori avevano lasciato, trasferendo però le idee nel presente grazie a tecnologie innovative e moderne. Volkswagen fece notevoli progressi nel campo della sicurezza passiva. La carrozzeria più larga offriva molto più spazio per i passeggeri e le merci pur mantenendo la lunghezza e l'altezza invariate; anche il concetto ormai uniforme di motore piatto contribuì a tale cambiamento. Nel 1981 venne introdotta per la prima volta anche una motorizzazione diesel. Inoltre, il nuovo telaio offriva caratteristiche di guida simili a quelle delle auto.

Nel 1985, Volkswagen dette seguito a numerose altre innovazioni. I motori a benzina furono dotati di catalizzatori e i primi motori diesel di turbocompressore. Ma ad arricchire la gamma furono soprattutto i modelli Syncro a trazione integrale con frizione elettroidraulica posta tra l'asse anteriore e posteriore. Grazie allo sfruttamento ideale dello spazio, il T3 rappresentò una base ancora migliore per i costruttori di camper. E non è tutto: nel 1988 con il modello California fece la sua comparsa il primo camper di produzione propria di Volkswagen Veicoli Commerciali.

Quando l'ultimo T3 uscì dallo stabilimento di produzione di Hannover erano state già vendute 1,3 milioni di unità, le nuove versioni come il Caravelle e il Multivan erano ormai dei bestseller e le edizioni speciali come il Multivan White Star e Blue Star erano diventate delle vere e proprie icone. In Sudafrica, il T3 continuò a essere prodotto nella versione con guida a destra fino al 2005, portando il numero totale di esemplari venduti a oltre 1,4 milioni.

In Svizzera, tra il 1979 e il 1992 furono venduti **45'843** veicoli del modello T3.

Il T4: dal 1990 al 2003

30 anni fa Roxette cantava «It Must Have Been Love» e gli UB 40 «Kingston Town». Sempre nel 1990, con il debutto del T4 si compie una rivoluzione tecnologica: dopo 40 anni di Bulli a trazione posteriore con motore boxer, Volkswagen Veicoli Commerciali cambia radicalmente il concetto. A partire da quel momento i nuovi motori in linea e successivamente a V vengono collocati davanti e si opta per la trazione anteriore.

Con il passaggio alla trazione anteriore cambia tutto: il design, il telaio, i motori e lo spazio a disposizione. Soprattutto nella parte posteriore, dove il motore boxer del T3 risultava piuttosto voluminoso, ora lo spazio disponibile è decisamente maggiore. L'adozione del nuovo assale posteriore a braccio obliquo e la trazione integrale syncro opzionale occupano pochissimo posto. La trazione inedita e il nuovo assetto rendono la maneggevolezza del mezzo ancora più simile a quella di un'autovettura. Nella parte anteriore, il T4 cresce in lunghezza per offrire spazio sufficiente per i motori in linea a quattro e cinque cilindri montati trasversalmente e assicurare buone performance in caso di collisioni.

Per la prima volta, Volkswagen Veicoli Commerciali offre il Transporter con due passi diversi. Dal Multivan al nuovo California, tutte le versioni sfruttano al meglio lo spazio guadagnato nell'abitacolo. Nel frattempo, nel 1995 Volkswagen Veicoli Commerciali diventa un marchio indipendente del Gruppo e riscuote più successo che mai. Nel 1996 il T4 si concede un restyling completo. I maggiori cambiamenti si hanno sotto il cofano: sul T4 debutta infatti per la prima volta un cinque cilindri sotto forma di TDI (turbodiesel a iniezione diretta). La parte anteriore più lunga delle versioni classificate come autovetture ora consente persino l'installazione di un motore a benzina VR6. Alla fine della quarta generazione nel 2003, le vendite ammontano a 1,9 milioni di veicoli tra furgoni, Kombi, cabine doppie, camioncini e telai con cabina singola e doppia, Caravelle, Multivan e California.

In Svizzera, dal 1990 al 2003 vengono venduti **34'725** veicoli del modello T4.

Il T5: dal 2003 al 2015

Gli anni 2000 sono ancora molto presenti, così come la loro musica. Nuove star plasmano il sound dell'epoca: 50 Cent debutta con «In Da Club» e Robby Williams scala le classifiche con «Feel». La quinta generazione di Bulli debutta all'inizio del 2003; anche se il design ricalca le linee del suo predecessore il T5 risulta decisamente più grintoso per la carrozzeria più

ampia e definita. Allo stesso tempo, con la sua nuova immagine riesce nell'intento di suscitare ancora più emozioni in tutta la sua praticità.

Nell'abitacolo, gli sviluppatori puntano su una maggiore ergonomia. Le innovazioni si notano soprattutto in corrispondenza del posto di guida, caratterizzato da un volante con inclinazione e altezza regolabili e dal nuovo cambio a forma di joystick sulla console centrale. Ma anche la parte posteriore riserva un'importante novità: poiché la maggior parte delle versioni del T5 Multivan è dotata di due porte scorrevoli, il tavolo per i passeggeri posteriori si sposta dalla parete laterale sinistra al centro della vettura e grazie a una coppia di binari può essere posizionato a seconda delle necessità.

Con il passaggio alla nuova base, per la prima volta il camper California viene prodotto interamente da Volkswagen Veicoli Commerciali ad Hannover. A tal fine, i veicoli di base prodotti nello stabilimento principale (quartiere di Stöcken) vengono trasferiti in un impianto di produzione di nuova costruzione (quartiere di Limmer), dove è effettuata la conversione completa in camper.

Caravelle, Multivan e California proseguono la storia di successo di questi tre modelli nelle versioni classificate come autovetture. Per il debutto si punta su quattro nuovi turbodiesel con pompe a iniezione e due propulsori a benzina. La gamma di motori a benzina spazia dal quattro cilindri a un potente V6. Completamente nuova è la trazione integrale 4MOTION con frizione a lamelle continua e a comando elettrico, posta tra l'asse anteriore e posteriore. Oltre alle versioni standard non mancano i modelli speciali, come il California NoLimit, il Multivan PanAmericana o il Multivan Biker. Nell'ottobre 2010, Volkswagen festeggia il 25° anniversario del Multivan con l'edizione 25. Fino al 2015, ad Hannover si producono circa 1,65 milioni di T5.

In Svizzera, tra il 2003 e il 2015 sono stati venduti **41'385** veicoli del modello T5.

Il T6 e T6.1: dal 2015 al 2019 / dal 2019 ad oggi

Il T6, conseguente stadio d'evoluzione della serie, fa il suo ingresso sulla scena automobilistica nel 2015. Nuovi motori, sistemi di assistenza ancora più intelligenti e un nuovo programma di infotainment caratterizzano il nuovo Bulli. Esternamente, il T6 si riconosce per il suo frontale di nuova concezione. Anche la coda sfoggia un inedito carattere indipendente. Nonostante la sua carica innovativa, la nuova verniciatura bicolore

rappresenta un simpatico omaggio alla prima generazione del Bulli. Una delle innovazioni più importanti si trova sotto il cofano anteriore: la gamma di motori comprende infatti quattro nuovi TDI e due TSI con sistema start-stop.

Ma anche il T6 può ancora migliorare, come dimostra l'aggiornamento T6.1 presentato nell'autunno del 2019. Con questo update, Volkswagen Veicoli Commerciali sviluppa ulteriormente la serie cult, portandola nell'era della digitalizzazione. Per la prima volta, il nuovo cruscotto del Bulli 6.1 viene offerto con strumenti completamente digitali: nasce così il «Digital Cockpit». I sistemi di infotainment sono collegati in rete in modo interattivo tramite e-SIM e offrono funzionalità e servizi online, compresa la gestione digitale delle flotte. Inoltre, il nuovo servosterzo elettromeccanico consente di inserire varie funzioni di guida parzialmente automatizzate. La propulsione è assicurata da motori turbodiesel (TDI) tanto efficienti quanto puliti. E così il Bulli continua la sua avventura verso i prossimi 70 anni. Le idee su come potrebbe essere il futuro del veicolo commerciale prodotto per più tempo al mondo non mancano di sicuro. Ma una cosa è certa fin da oggi: i prossimi anni del Bulli saranno più emozionanti e affascinanti che mai.

In Svizzera, dal 2015 alla fine di marzo 2020 sono stati venduti **33'154** veicoli dei modelli T6 e T6.1.

Anche per Volkswagen Veicoli Commerciali il futuro è elettrico: ad Hannover fervono i preparativi per la produzione dell'ID.BUZZ. A partire dal 2022, i Bulli elettrici saranno prodotti in questo stabilimento che, in qualità di centro di competenza per i veicoli commerciali a trazione elettrica, continuerà a rivestire anche in futuro un ruolo fondamentale all'interno del Gruppo Volkswagen.

**I dati di vendita del modello T1 nel 1950 e nel 1951 non furono documentati.*



Nell'aprile del 1950, in Svizzera vengono consegnati i primi esemplari del pulmino Volkswagen.



Produzione del T1 nello stabilimento di Hannover nel luglio 1957.



Nel 1962, lo stabilimento di Hannover ha una capacità di oltre 750 Transporter Volkswagen e più di 5000 motori al giorno. Vi lavorano 20'000 persone, che producono veicoli destinati a oltre 130 paesi.



Fin dalla prima generazione, Volkswagen offre la versione giusta per ogni esigenza.



Il T2 viene prodotto dal 1967 al 1979.



Il T3 viene prodotto dal 1979 al 1990.



Il nuovo T4 è il primo Bulli a trazione anteriore e viene prodotto dal 1990 al 2003.



Il T5 viene prodotto dal 2003 al 2015. L'immagine raffigura il T5 Business.



Dal 2015 viene prodotta la sesta generazione del Bulli. L'immagine raffigura il California 6.1.

Nota

Per ulteriori informazioni e immagini si prega di consultare il portale per la stampa di Volkswagen Veicoli Commerciali all'indirizzo www.vwnf.media-corner.ch.