

3. April 2023

## Teil 3/3

# 75 Jahre Volkswagen in der Schweiz: Der Bulli schreibt Automobil-Geschichte

- Am 29. April 1948, vor 75 Jahren, unterschrieb die AMAG den Importvertrag «für den Volkswagen».
- Die Schweiz war nach Holland und Belgien weltweit das dritte VW Importland.
- 1950 kommt nach dem Käfer der Bulli als zweites VW Modell in die Schweiz.
- Der Bulli: Erfolgreich seit sieben Generationen.

**Press contact**  
AMAG Import AG  
Volkswagen Communications  
Christian Frey  
PR Manager VW Nutzfahrzeuge  
Tel. +41 56 463 94 61  
vw.pr@amag.ch

More at  
vwnf.media-corner.ch  
or [www.vw-nutzfahrzeuge.ch](http://www.vw-nutzfahrzeuge.ch)

**Hannover/Cham – Am 29. April 2023 jährt sich die Unterzeichnung des Importvertrags zwischen Volkswagen und der AMAG für die Schweiz zum 75sten Mal. Zwei Jahre nach dem Verkaufsstart des Käfers hierzulande, folgte im Jahr 1950 das zweite VW Modell. Das war der Startschuss zu einer weiteren Erfolgsgeschichte, die des Tausendsassas T1 VW Transporter «Bulli». Was einst mit der Grundversion eines leeren Transporters begann, sorgte schnell für Furore und gipfelt heute in einer Typenvielfalt, die wiederum eigene Ikonen stellt. Seit neuestem steht mit dem ID. Buzz auch ein elektrischer Bulli im Angebot. Heute, sieben Generationen und 73 Jahre später, ist noch kein Ende des Erfolgs absehbar. Der Bulli schreibt weiter Automobil-Geschichte.**

Am 29. April 1948 unterzeichnete Walter Haefner in Wolfsburg den



Ab 1950 kommen die T1 VW Transporter «Bulli» in die Schweiz.

Importvertrag «für den Volkswagen». Die Schweiz war, nach Holland und Belgien, der dritte Exportmarkt für den von Prof. Ferdinand Porsche entwickelten Käfer. Früh war absehbar, dass in der Schweiz eine grosse Nachfrage nach diesem kostengünstigen und zuverlässigen Auto einsetzen würde. Und

ebenso sicher war man, im VW Käfer das ideale Auto für das gebirgige Land gefunden zu haben, dank revolutionärer Konstruktion mit

luftgekühltem Heckmotor, Plattformrahmen und strömungsgünstiger Vollstahlkarosserie.

## Der T1 – 1950 bis 1967



Der T1 wurde zum Begründer einer eigenen Fahrzeuggattung.

1950 fiel der Startschuss für einen Tausendsassa, wie es ihn in der automobilen Geschichte kein zweites Mal gibt. Volkswagen erweiterte ihr Modellangebot mit dem heute legendären T1 VW Transporter «Bulli», ebenfalls mit bewährtem luftgekühltem Heckmotor wie beim Käfer. Das

Phänomen VW wiederholte sich zum zweiten Mal: Sehr rasch erwiesen sich diese leichten Nutzfahrzeuge, die als Kasten- und Pritschenwagen sowie als Kleinbus lieferbar waren, als ideale und im Unterhalt kostengünstige Fahrzeuge. Schnell waren die VW Transporter auch in unserem Land klar Marktleader. Der Bulli ist der Begründer einer eigenen Fahrzeuggattung und bis heute deren führender Vertreter. In zahlreichen Ausführungen werden bis zum Jahr 1967 insgesamt 1,82 Millionen Transporter der ersten Version (T1) gefertigt – anfangs noch in Wolfsburg, ab März 1956 in Hannover.

## Der T2 – 1967 bis 1979



Der T2 war der erfolgreichste Bulli und legendär als Hippie-Bus.

Die zweite Generation (T2) entwickelt sich während ihrer 13 Jahre dauernden Produktion in Deutschland zum meist gebauten VW-Bus aller Zeiten. Zudem wird der Transporter zum Ausdruck neuen Handelns und Denkens. In einer Zeit politischer Spannungen zwischen

Ost und West avanciert der Transporter Kombi zur Ikone einer friedlichen und frei denkenden Popkultur. Im Frühjahr 1979, am Ende

seiner Bauzeit, kann allein das Werk Hannover auf eine Zahl von 2,93 Millionen gebauter Einheiten zurückblicken. Weltweit werden es bis ins Jahr 2013 rund 3,9 Millionen sein.

## Der T3 – 1979 bis 1992



T3 war der erste Bulli mit Dieselmotor und Allradantrieb.

Der T3, der gleichfalls mit Heckmotor und Heckantrieb vom Band rollt, wird elf Jahre lang gebaut. Er erreicht weltweit eine Gesamtstückzahl von rund 1,5 Millionen Einheiten. Erstmals gibt es den Transporter auch in einer Dieselsonversion und mit Allradantrieb.

Weiter werden die Luftboxer-Motoren durch wassergekühlte Aggregate ersetzt. Doch Europa und allen voran die Schweiz fordert verstärkt stärkere Motoren, mehr Komfort und höhere Funktionalität. Damit sind die 80er-Jahre die Geburtsstunden von Caravelle, Multivan und California. Während die Fertigung in Hannover Anfang des folgenden Jahrzehnts endet, wird die dritte Generation in Südafrika noch lange gebaut.

## Der T4 – 1990 bis 2003



Der T4 war der erste Bulli mit Frontmotor und -antrieb.

Im Sommer 1990 erscheint der Nachfolger, der nach 40 Jahren Transporterbau vor allem umfassende technische Änderungen erfährt. Die vierte Baureihe (T4) adaptiert die konzernweite Philosophie mit Frontmotor und Frontantrieb. Mit

diesem Konzept läutet der Transporter bei Volkswagen Nutzfahrzeuge eine komplett neue Ära ein. Die ausgewogene Fahrdynamik und die Bündelung der Antriebstechnik unter der Motorhaube lassen nun eine höhere Zahl an Derivaten zu. Neu: zwei Radstände, eine Tiefladepritsche

und ein Triebkopf. Die konzeptionelle Umstellung gibt den Ingenieuren recht. Im Vergleich zum Vorgänger entstehen in einer nahezu gleichlangen Bauzeit über 1,7 Millionen Fahrzeuge.

## Der T5 – 2003 bis 2015



Der T5 ist als erster Bulli mit zwei Radständen und mit drei Dachhöhen lieferbar.

Im März 2003 startet die fünfte Generation (T5) des Transporters. Erstmals kann der Kunde bei zwei Radständen nun auch unter drei Dachhöhen entscheiden. Mit 9,3 Kubikmeter Laderaumvolumen ist der neue fortan auch der grösste aller bisherigen VW Busse. Neben den

neuen Triebwerken, setzt auch eine komplett andere Allrad-Technologie mit Haldex-Kupplung ein – aus Syncro wird 4MOTION. Doch damit nicht genug. Die fünfte Generation ist wieder Basis vieler Ideen zum Thema Mobilität. Es entstehen eigenständige Modelle wie California Beach, PanAmericana und Rockton.

## Der T6 und T6.1 – 2015 bis 2021



Der T6 und der T6.1 sind bei Schweizer Kunden äusserst beliebt und erreichen hierzulande Rekordverkaufszahlen.

Als konsequente Evolutionsstufe seines Vorgängers fuhr 2015 der T6 auf die automobiler Bühne. Neue Motoren, noch intelligentere Assistenzsysteme und ein neues Infotainmentprogramm kennzeichneten den neuen Bulli. Äusserlich

war der T6 an seiner neu gestalteten Frontpartie zu erkennen. Eine neue Eigenständigkeit kennzeichnete auch die Heckansicht. Neue Zweifarblackierungen weckten bei aller Innovationskraft sympathische Erinnerungen an die erste Bulli-Generation. Eine der wichtigsten

Neuerungen steckte unter der Fronthaube: Vier neue TDI und zwei TSI mit Start-Stopp-System umfasste das Aggregate-Programm. Selbst der T6 liess sich noch perfektionieren, wie das im Herbst 2019 vorgestellte Update T6.1 zeigt. Volkswagen Nutzfahrzeuge transferierte das weiterentwickelte Kultmodell in die Epoche der Digitalisierung. Eine neue elektromechanische Servolenkung hat zudem den Weg frei gemacht für teilautomatisierte Fahrfunktionen. Für Vortrieb sorgen ebenso effiziente wie saubere Turbodiesel (TDI).

### New Multivan (T7) & ID. Buzz – 2021 bis heute



Der T7 Multivan neu auf Basis des MQB und erstmals mit der neusten Generation vernetzter Assistenzsysteme lieferbar.

Die äusserst beliebte T6.1 Personenwagen-Version wird 2021 durch den vollständig neu entwickelten Multivan (T7) abgelöst. Konzeptionell macht der Van einen riesigen Sprung: Erstmals gehört ein Plug-in-Hybrid zum Antriebsprogramm. Darüber hinaus ist eine neue Evolutionsstufe

vernetzter Assistenz-, Bedien- und Infotainmentsysteme an Bord. Ein neues Interieur-Konzept macht den Multivan noch vielseitiger.

Dabei fächert sich das Bulli-Spektrum in drei Säulen auf: die Baureihen Multivan, Transporter 6.1 und den 2022 startenden ID Buzz. Der T6.1 bleibt für den Übergang der Spezialist für den gewerblichen Einsatz und die Basis der Reisemobil-Ikone California. Mit dem Lifestyle-Van ID. Buzz und dem urbanen Transporter ID. Buzz Cargo erobern zwei rein elektrische Modelle neue Kunden-Segmente. Der neue, bis zu siebensitzige Multivan (T7) übernimmt indes mehr denn je die Schlüsselfunktion des variablen Allrounders.

Was einst mit der Grundversion eines leeren Transporters begann und unter dem Namen «Bulli» schnell für Furore sorgte, gipfelt heute in einer Typenvielfalt, die wiederum eigene Ikonen stellt. Die Rede ist vom jeweiligen Original einer Fahrzeuggattung, die neben dem Transporter auf die Namen Caravelle, Multivan und California hören. Der Erfolg hält

an. Und so nimmt der Bulli weiter Fahrt auf, um auch die nächsten



Mit dem ID. Buzz und ID. Buzz Cargo wird der Bulli ab 2022 elektrisch.

Jahrzehnte mit Erfolg hinter sich zu bringen. Ideen, wie die Zukunft für das am längsten gebaute Nutzfahrzeug der Welt aussehen könnte, gibt es mehr als genug. Fakt ist schon heute: Die kommenden Jahre werden für den Bulli spannender und faszinierender als jemals zuvor.

### Hinweis

Weitere Informationen und Bilder sind auf dem VW Nutzfahrzeuge Presseportal [www.vwnf.media-corner.ch](http://www.vwnf.media-corner.ch) zu finden.