



Il ritorno di libertà e piacere di guida: anteprima mondiale del nuovo Volkswagen Bulli

- **E' un prototipo del nuovo van compatto, con trazione totalmente elettrica**
- **Il Volkswagen Bulli originario è considerato il primo van al mondo**

Ginevra, marzo 2011: Il Bulli, mitico van della Volkswagen incarna come nessun altro al mondo un senso di libertà e piacere di guida. Debutta nel 1950 con un design straordinariamente semplice. Denominazione interna Volkswagen: T1, Transporter 1. I tedeschi lo chiamano Bulli, gli americani Microbus e viene guidato in tutti i continenti. A oggi, il padre di tutti i van vanta un nutrito gruppo di fan provenienti da ogni parte del mondo. Guardando al futuro, ora la Volkswagen reinterpreta il design dalle linee compatte di questa vera e propria leggenda automobilistica, grazie al prototipo per una nuova generazione del Bulli. Spazioso come nel 1950, geniale come sempre, con una sobrietà di linee senza precedenti.

Con questo modello, la Volkswagen porta a termine quanto iniziato nel 2001: dieci anni fa, infatti, l'idea di realizzare un nuovo Bulli ha portato alla nascita di un indimenticato prototipo chiamato Microbus. Tuttavia, prima di poter dare vita a qualcosa di effettivamente nuovo e originale, alcune idee devono maturare. Ora pare giunto il momento di concretizzare questo ambizioso progetto ormai chiaramente delineato, forti del sostegno delle necessarie tecnologie ecocompatibili. Ecco, dunque, il profilo del nuovo Bulli presentato a Ginevra: un van compatto a sei posti, dotato di sistema di trazione elettrica e sistema di infotainment via iPad, a un prezzo decisamente più accessibile rispetto al prototipo di allora.

Oltre a Caddy, Touran, Sharan e al suo fratello maggiore, il Multivan, il prototipo ha tutti i numeri per creare una nuova, quinta, serie di van Volkswagen. Ma non è ancora tutto. Il Bulli potrebbe essere destinato a diventare un'icona come il Samba-Bus T1, che sul mercato delle storiche ha raggiunto prezzi proibitivi, ed è rimasto uno dei pochi veicoli insensibili al passare del tempo.

Emissioni zero - fino a 300 km di autonomia

Grazie all'adozione di un sistema di trazione elettrica di ultima generazione, il Bulli presentato a Ginevra rientra tra i cosiddetti «Zero-Emission-Vehicles», ovvero veicoli a emissioni zero. Il motore elettrico del van eroga 85 kW di potenza e ben 270 Nm di coppia massima disponibili fin dall'avviamento, come del resto è tipico dei sistemi di propulsione elettrica. Il motore, silenziosissimo, è alimentato da una batteria agli ioni di litio da massimo 40 kWh che, con un perfetto connubio di coppia e potenza, regala fino a 300 km di autonomia: un valore record per un'auto

elettrica. In meno di un'ora è possibile ricaricare il Bulli presso una delle «colonnine di ricarica» appositamente ideate per veicoli elettrici.

Il veicolo passa da 0 a 100 km/h in 11,5 secondi raggiungendo la velocità massima di 140 km/h (limitata elettronicamente). Autonomia e prestazioni di marcia rendono questo van compatto non solo ideale sulle brevi percorrenze, ma anche perfetto per le esigenze professionali della maggior parte dei trasportatori, oltre che inseparabile compagno delle attività del tempo libero, sempre rigorosamente in assenza di emissioni inquinanti.

Naturalmente la Volkswagen propone anche motorizzazioni benzina e Diesel a iniezione diretta, a elevata efficienza. I motori 1.0 e 1.4 si rivelano nel contempo straordinariamente parchi nei consumi e potenti grazie a un'efficace strategia di downsizing: semplicemente perfetti per chi ricerca massima autonomia a fronte di spese ridotte per il carburante.

Bulli – Un'idea vincente di 64 anni fa

Senza Ben Pon, l'importatore olandese della Volkswagen, probabilmente non sarebbe mai stato realizzato il T1 e, di conseguenza, anche il nuovo prototipo del Bulli non sarebbe mai arrivato a Ginevra. Fu Pon, infatti, che il 23 aprile 1947 disegnò un van sul suo taccuino. L'olandese si era in realtà limitato a tracciare il semplice profilo di un van estremamente compatto, pensandolo sul passo di un Maggiolino, con motore posteriore. Ecco come nacque il primo van al mondo. Talvolta per dare corpo a grandi idee basta anche uno schizzo, cui però deve seguire un'impegnativa fase di implementazione. E proprio dallo schizzo di Pon partirono i progettisti Volkswagen per creare il van con la caratteristica «V» sul frontale, un'icona nel settore automotive.

La concezione del Bulli è volta ora al massimo sfruttamento dello spazio a disposizione, con la caratteristica «V» e il logo VW sul frontale, oltre alle linee pulite a richiamare il modello originario. La configurazione del prototipo rispecchia perfettamente i dettami del nuovo DNA del design Volkswagen. Rétro? Assolutamente no: Volkswagen. In effetti, il DNA del design è stato sviluppato dal team guidato dal Responsabile del Design del Gruppo Volkswagen Walter de Silva e dal Responsabile del Design della marca Volkswagen Klaus Bischoff, sulla base degli elementi stilistici adottati per bestseller quali il Maggiolino, la Golf I e il T1.

Design – Estetica di un capolavoro

La nuova versione del Bulli è lunga 3,99 m, larga 1,75 m e alta 1,70 m. Il T1 era leggermente più lungo e più alto, anche se più stretto. Con un passo di 2,62 m, il Bulli, sfrutta in modo ottimale la lunghezza complessiva. Notevole è inoltre la larghezza della carreggiata in rapporto alla larghezza del veicolo (1,50 m, sia anteriore che posteriore).

Frontale. Come fu per il Samba-Bus, anche il Bulli presentato a Ginevra viene proposto in una variante bicolore: in questo caso bianco e rosso. Sul cofano anteriore è stata mantenuta la classica «V» bianca. Non rispetta invece la tradizione la collocazione del motore. Infatti, invece di essere dotato di trazione posteriore con motore boxer, il Bulli prevede una trazione anteriore con un propulsore elettrico montato davanti all'asse anteriore. Si tratta di un sistema integrato compatto, composto tra l'altro da componenti quali motore elettrico, inverter a modulazione di impulsi ad alta potenza e convertitore DC/DC 12 V per l'alimentazione della rete di bordo.

I sottili proiettori doppi con luci diurne e indicatori di direzione a LED sono disposti a «L rovesciata», con uno sviluppo orizzontale in linea con il nuovo DNA del design Volkswagen. I LED garantiscono del resto non solo potenza luminosa e durata eccezionali, ma dato il loro ridotto fabbisogno energetico, sono anche ideali per il Bulli a trazione elettrica del 2011. Più in basso, disposte anch'esse in orizzontale, le prese d'aria per la ventilazione dell'abitacolo e per il raffreddamento della batteria. A completare il design sono infine i paraurti, integrati nel frontale. Ospitano i grandi fendinebbia di forma circolare, al centro un'ulteriore presa d'aria e in basso uno spoiler nero, che si collega senza soluzione di continuità ai listelli sottoporta.

Fiancate. La verniciatura bicolore si ritrova anche sulle fiancate. L'intera zona al di sopra della cosiddetta linea caratteristica è rimasta bianca. Dai parafranghi si diparte una fascia bianca fino agli imponenti montanti posteriori e, in alto, l'intera zona del tetto è verniciata in questa tonalità. A creare un contrasto particolarmente suggestivo tra le fiancate bianche, il parabrezza passante su cui spiccano i montanti del tetto filigranati, neri, nello stile del prototipo Microbus del 2001. I gusci degli specchietti retrovisori esterni verniciati di colore rosso emergono dalla linea dei cristalli.

Sotto la linea caratteristica si colloca invece la parte rossa della carrozzeria. Elementi di design, come gli imponenti passaruota, l'ulteriore modulazione nelle superfici delle porte sopra i listelli sottoporta e i fari, che si sviluppano lateralmente con giunzioni minime, sono particolari che, dal punto di vista delle tecnologie produttive, su un T1 sarebbero stati impossibili mantenendo una simile perfezione di forme e linee. E, dietro i sottoporta, nascosta nel pianale a sandwich, si nasconde la batteria agli ioni di litio del Bulli che ha un peso complessivo di soli 1'450 kg. Semplicemente tirando le maniglie bianche delle porte queste si aprono, garantendo la massima praticità di utilizzo. Particolarmente accattivanti anche i cerchi in lega leggera da 18", il cui centro è rappresentato dal coprimozzo stilizzato, cromato: ulteriore omaggio al van di un tempo. Più corti che mai sono invece gli sbalzi del frontale e del posteriore.

Parte posteriore. Con le sue linee orizzontali, il nuovo DNA del design Volkswagen lascia il segno anche sul posteriore del nuovo Bulli. Osservandolo dal basso in alto, sopra il paraurti in tinta con la carrozzeria (compreso diffusore nero, stilizzato), il portellone si apre sull'intera larghezza del veicolo. I gruppi ottici posteriori a LED riprendono volutamente sul portellone un tema caro al prototipo Microbus dell'anno 2001: il logo VW in posizione centrale, anche se più piccolo rispetto a quello sul frontale. Dietro il portellone, sfruttando in questo caso tutti e sei i posti a sedere, si apre il bagagliaio con capacità di 370 litri.

Abitacolo – Con iPad integrato

L'essenzialità tipica ed esclusiva Volkswagen nel design della carrozzeria trova piena espressione anche negli interni. Oltre al tetto panoramico, l'abitacolo presenta anche altre caratteristiche di rilievo. Proprio come a suo tempo il T1, anche il nuovo Bulli monta una «panchetta» anteriore, grazie al fondo piatto.

Il cuore del sistema di infotainment, alloggiato nella consolle centrale, è un iPad estraibile che funge da touchscreen multifunzione. Parallelamente alle applicazioni iPad internet-based e alla «medioteca», è possibile utilizzare funzioni come il dispositivo vivavoce Bluetooth e il sistema di navigazione. Gli elementi di comando del climatizzatore,

nonché l'interruttore per il lampeggio di emergenza posto in posizione centrale, sono integrati direttamente nel supporto iPad.

Come sull'intera gamma di veicoli Volkswagen, tutti i comandi presenti sulla plancia sono disposti in modo chiaro ed ergonomico.

Trasversalmente, sull'intera larghezza, si sviluppa una serie di bocchette di ventilazione. Davanti al guidatore si trovano tachimetro e display multifunzione a colori, entrambi di forma semicircolare e in grado di dialogare con l'iPad. Tramite i tasti multifunzione sul volante si attivano e quindi si gestiscono sistema di navigazione, telefono, computer di bordo e «mediateca». Inoltre, un sistema audio del leggendario produttore di chitarre e amplificatori Fender (USA) consente una riproduzione musicale ad alta fedeltà.

Ciò che manca nel Bulli sono un contagiri (superfluo per un motore elettrico) e una leva del cambio convenzionale (anch'essa superfluo sui veicoli elettrici). Quest'ultimo è sostituito da una manopola sul lato destro della plancia che consente di attivare la marcia avanti e indietro. Tramite integrato nella manopola, è possibile avviare e arrestare il motore. Sull'altro lato della plancia è invece presente un interruttore rotante che consente di gestire l'impianto d'illuminazione.

Sedili abbattibili in poche mosse

Il sedile del passeggero e quello centrale (2/3) del divano anteriore sono completamente abbattibili al pari dell'intero divano posteriore che ospita tre passeggeri. In questo modo la capacità di carico aumenta fino a 1'600 litri. Sul nuovo Bulli i sedili possono inoltre essere trasformati con pochi gesti in un'ampia superficie su cui sdraiarsi, a riprova del forte legame ideale tra il veicolo e suoi leggendari predecessori. Ecco quindi che il van compatto si trasforma in camper compatto, compagno ideale per le gite fuoriporta.

Altrettanto fondamentale per i tanti Clienti che scelgono un van compatto è il fatto che la posizione dei sedili non sia solo variabile, ma offra anche il massimo comfort. La posizione di seduta è piacevolmente rialzata e di conseguenza confortevole, e regala inoltre un'ottima visuale anteriore. Così, oggi ci si può davvero rilassare una volta a bordo del moderno Bulli, grazie a una dotazione di sicurezza di livello superiore.

1 marzo 2011, Comunicazione Volkswagen

Avvertenza:

Foto digitali attuali del nuovo VW Bulli sono a disposizione nella nostra banca dati riservata alla stampa: www.vwpress.ch

Nome utente: pressegast_03
Password: presse_1384

AMAG Automobil- und Motoren AG Comunicazione Volkswagen

Donatus Grütter

PR-Manager

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056-463 94 61

Telefax 056-463 93 52

E-Mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch