

VW Studie "Der neue Bulli"

Beitrag von „Sittingbull“ vom 1. März 2011 um 12:55

Wolfsburg/Genf, 28. Februar 2011 - Dieses Auto steht wie kein anderes auf der Welt für das Lebensgefühl der Freiheit: der VW Bus. 1950 debütierte er und mit ihm ein bestechend einfaches Design. Interner Volkswagen Code: T1, Transporter 1. Die Deutschen nannten ihn Bulli, die Amerikaner Microbus. Gefahren wurde er auf allen Kontinenten. Bis heute hat dieser erste aller Vans eine weltumspannende Fan-Gemeinde. Jetzt interpretiert Volkswagen die kompakte Ur-Form dieser automobilen Legende neu, katapultiert sie in die Zukunft – mit dem Konzeptfahrzeug für eine neue Generation des Bulli! Geräumig wie 1950, genial wie immer, sauber wie nie zuvor.

Mit ihm bringt Volkswagen zu Ende, was 2001 begann: Die Vision von einem neuen Bulli führte vor zehn Jahren zu einer unvergessenen Studie unter der Bezeichnung Microbus. Doch manche Visionen müssen reifen, bis aus ihnen Neues entstehen kann. Jetzt ist die Zeit da für diese Vision. Weil das Konzept präzisiert wurde und die notwendigen, nachhaltigen Technologien greifbar sind. Kompakter und erschwinglicher als die damalige Studie steht er jetzt in Genf. Der neue Bulli. Angetrieben von einem Elektromotor, ausgestattet mit sechs Sitzplätzen und einer Info-/Entertainment-Steuerung via iPad.

Die Studie hat das Potential, neben dem Caddy, Touran, Sharan und seinem großen Pendant – dem Multivan – eine neue, fünfte Van-Baureihe zu begründen. Mehr noch: Der Bulli könnte zu einer Ikone wie der heute zu Höchstpreisen gehandelte T1 Samba-Bus werden – eines jener wenigen Autos, denen die Zeit ganz offensichtlich nichts anhaben kann.

Zero Emission - bis zu 300 Kilometer mit einer Batterieladung

Dank modernster Antriebstechnologien ist der in Genf präsentierte Bulli ein sogenanntes Zero-Emission-Vehicle, denn die Studie wird, wie skizziert, elektrisch angetrieben. Lokal emissionsfrei. 85 kW und souveräne 270 Newtonmeter liefert der Elektromotor des Vans. Wie üblich bei dieser Antriebsform, steht die maximale Kraft aus dem Stand heraus zur Verfügung. Mit Energie versorgt wird der lautlose Motor von einer maximal 40 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie. Diese elektrisierende Kombination ermöglicht eine Reichweite von bis zu 300 Kilometern. Verdammt viel für ein Elektroauto. Wird die Batterie des Bulli an einer speziell für Elektrofahrzeuge ausgelegten „Stromzapfsäule“ aufgeladen, ist das in weniger als einer Stunde geschehen.

In 11,5 Sekunden beschleunigt der neue Bulli von 0 auf 100 km/h; bei 140 km/h erreicht der Volkswagen die Höchstgeschwindigkeit (elektronisch abgeregelt). Reichweite und Fahrleistungen machen den Kompaktvan nicht nur zur Empfehlung für die kurze Strecke; vielmehr ist er prädestiniert, auch das Gros der beruflichen Pendler und die meisten

Freizeitaktivitäten ohne lokale Emissionen zu begleiten.

Natürlich sind alternativ die extrem effizienten Benzin- und Diesel-Direkteinspritzer von Volkswagen Teil des Konzeptes. Motoren mit 1,0 oder 1,4 Liter Hubraum, sparsam und doch stark; Downsizing wie es im Buche steht. Für alle, die mit einem minimalen Kraftstoffverbrauch maximale Distanzen zurücklegen wollen.

Bulli - die Idee entstand vor 64 Jahren

Ohne den niederländischen Volkswagen Importeur Ben Pon wäre es vermutlich nie zum T1 und damit auch nicht zur neuen Bulli-Studie in Genf gekommen. Denn Pon war es, der am 23. April 1947 in sein Notizbuch einen kompakten Bus zeichnete. Eigentlich hatte der Niederländer eher die simple Silhouette eines stark verkürzten Linienbusses über den Radstand eines Käfers gestülpt und in das Heck ein „m“ für den Motor gemalt. Fertig. Der weltweit erste Van war geboren. Große Ideen brauchen meist nur wenige Striche, dann aber eine engagierte Umsetzung. Die Volkswagen Designer formten aus der Skizze den Bus, der mit dem charakteristischen „V“ in der Front zur automobilen Ikone wurde.

Das Konzept des Bulli folgt nun mit dem Konzept der maximalen Raumausnutzung, dem charakteristischen „V“ samt VW-Zeichen in der Frontpartie und klarsten Proportionen dem Ur-Bus. Die Gestaltung der Studie korrespondiert dabei mit den Gesetzmäßigkeiten der neuen Volkswagen Design-DNA. Retro? Wohl kaum. Volkswagen! Fakt ist: Die Design-DNA der Neuzeit wurde vom Team um Konzern-Chefdesigner Walter de Silva und Marken-Chefdesigner Klaus Bischoff auf den Fundamenten der Bestseller Käfer, Golf I - und des T1 - entwickelt.

Design - visuelle Welt eines Meisterstücks

Die Neuauflage des Bulli ist 3,99 Meter lang, 1,75 Meter breit und 1,70 Meter hoch. Der T1 war etwas länger und höher, dafür schmaler. Mit einem Radstand von 2,62 Metern nutzt der Bulli die Gesamtlänge überdies sehr gut aus. Markant sind zudem die im Verhältnis zur Fahrzeugbreite großen Spurweiten des Bulli (vorn und hinten 1,50 Meter).

Frontpartie: Wie einst der Samba-Bus, trägt auch der in Genf präsentierte Bulli eine Zweifarbenlackierung - in diesem Fall Weiß und Rot. In Weiß gehalten ist das „V“ der, ja Motorhaube. Denn statt des Heckantriebs mit Boxermotor wie beim Samba, besitzt der Bulli einen vor der Vorderachse angeordneten Elektromotor mit Frontantrieb. Hier ist es ein kompakter Integralantrieb, unter anderem ausgestattet mit den Komponenten E-Motor, Hochleistungs-Pulswechselrichter und 12-Volt-Bordnetz-DC/DC-Wandler.

Im Stile der Volkswagen Design-DNA horizontal ausgelegt sind die schmalen Doppelscheinwerfer mit L-förmigen LED-Tagfahrlichtern und den außen als „umgekehrtes“ L angeordneten LED-Blinkern. LEDs weisen übrigens nicht nur eine enorme Leuchtkraft und Lebensdauer auf, sondern passen aufgrund ihres niedrigen Energiebedarfs ideal zum elektrisch betriebenen Bulli des Jahres 2011. Zwischen den Scheinwerfern in der Motorhaube befindet sich wie eh und je das VW-Zeichen. In der Ebene darunter folgen, wieder in einer horizontalen Linie,

die Lufteinlässe zur Versorgung des Innenraumes und für die Kühlung der Batterie oder für die alternativ fest eingepflanzten, konventionellen Antriebe.

Abschließend rundet der nahtlos in die Frontpartie integrierte Stoßfänger das Design ab. Seitlich weist er jeweils einen großen Nebel-Rundscheinwerfer, mittig einen weiteren Lufteinlass und unten einen in schwarz gehaltenen Frontspoiler auf. Dessen Linie findet seine Fortführung in den Seitenschwellern.

Silhouette: Die Zweifarbenlackierung prägt auch die Seitenpartie. In Weiß gehalten ist der komplette Bereich oberhalb der sogenannten Charakterlinie. Aus den Kotflügeln heraus verläuft dabei ein weißer Streifen bis in die markanten D-Säulen; oben ist die komplette Dachpartie in diesem Farbton lackiert. Besonders prägnant zeichnet sich als Kontrast zwischen den weißen Partien die durchgängige Fensterfront ab. Hier fallen die optisch filigranen und im Stile der 2001-er Microbus-Studie in Schwarz ausgeführten Dachsäulen auf. In Rot lackiert sind die aus der Fensterlinie hervorstechenden Außenspiegelkappen.

Unterhalb der Charakterlinie schließt sich der rote Karosseriebereich an. Designelemente wie die markanten Radläufe, die zusätzliche Modulation in den Türflächen über den Seitenschwellern und die seitlich mit minimalen Fugen umlaufenden Scheinwerfer sind Details, die fertigungstechnisch in dieser Form und Präzision bei einem T1 nicht möglich gewesen wären. Hinter den Schwellern im Sandwichboden verborgen: Die Lithium-Ionen-Batterie des 1.450 Kilo wiegenden Bulli. Praktisch in Zugrichtung öffnend: die weiß lackierten Türgriffe. Besonders schön wirken die 18-Zoll-Leichtmetallfelgen. Ihre Mitte bildet eine stilisierte, verchromte Radkappe – eine weitere Hommage an den Bus von einst. Kürzer als je zuvor: die Überhänge im Front- und Heckbereich.

Heckpartie: Die Volkswagen Design-DNA dominiert mit ihren waagerechten Linien auch die Heckpartie des neuen Bulli. Von unten nach oben betrachtet erschließt sich über dem in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger (inklusive schwarzem, stilisierten Diffusor) die über die gesamte Fahrzeugbreite reichende Heckklappe. Die schmalen LED-Rückleuchten führen in der Heckklappe bewusst ein Thema der Microbus-Studie des Jahres 2001 weiter. Zentral in der Mitte, jedoch kleiner als in der Frontpartie: das VW-Zeichen. Hinter der Heckklappe erschließt sich der bei voller Ausnutzung aller sechs Sitzplätze der in diesem Fall 370 Liter große Kofferraum.

Innenraum - Auto und iPad verschmelzen

Wie das Karosseriedesign, so wird auch das Interieur durch eine Klarheit geprägt, wie sie in dieser Konsequenz nur bei Volkswagen zu finden ist. Der Innenraum – dank Panoramadach bei Tag lichtdurchflutet – birgt zudem einige Überraschungen.

Clou in Sachen Variabilität: Wie einst der T1, ist auch der neue Bulli vorn dank des flachen Bodens mit einer durchgängigen Sitzbank ausgestattet. Hinten bietet der Van ebenfalls Platz für Drei.

Clou in Sachen Info- und Entertainment: In der Mittelkonsole dient ein herausnehmbares iPad als multifunktionaler Touchscreen. Parallel zu den internetbasierten iPad-Applikationen und der Mediathek lassen sich hiermit Funktionen wie die Bluetooth-Freisprecheinrichtung und das Navigationssystem steuern. Direkt in die iPad-Halterung integriert sind die Bedienelemente der Klimaanlage sowie der zentral angeordnete Warnblinkschalter.

Typisch Volkswagen: Alle Cockpitdetails sind übersichtlich und selbsterklärend gestaltet. Quer über die gesamte Breite verläuft ein Band mit Belüftungsöffnungen. Vor dem Fahrer erschließt sich der als Halbkreis ausgeführte Tacho. Hier ebenfalls via halbrundem Multifunktionsfarbdisplay einseh- (und über Multifunktionstasten im und am Lenkrad) steuerbar: Navigationssystem, Telefon, Bordrechner und Mediathek – die komplette Einheit aus Tacho und Multifunktionsdisplay kommunizierte zudem mit dem iPad. Stichwort Sound: Ein System des legendären Gitarren- und Verstärkerherstellers Fender (USA) sorgt dafür, dass Musik klingt, als wäre sie live. Jimi Hendrix spielte auf einer Fender Stratocaster 1969 in Woodstock „The Star-Spangled Banner“ – die amerikanische Nationalhymne.

Was es im Bulli nicht gibt, ist ein Drehzahlmesser (braucht bei einem Elektromotor niemand) und einen konventionellen Schalt- oder Wählhebel (braucht bei einem Elektrofahrzeug auch niemand). Letzteres ersetzt hier ein Drehschalter rechts am Cockpit, über den der Vor- und Rückwärtsgang aktiviert wird. Gleichzeitig startet und stoppt man über eine Taste in diesem Schalter den Motor. Als Pendant kommt auf der anderen Seite des Cockpits ein Drehschalter zum Einsatz, über den die Lichtfunktionen geregelt werden.

Im Handumdrehen entsteht aus den Sitzen eine Liegefläche

Beifahrer- und Mittelplatz (2/3) der vorderen Sitzbank lassen sich klappen; die Rücksitzbank kann komplett umgeklappt werden. Bei umgeklappter Rücksitzbank erhöht sich das Ladevolumen auf bis zu 1.600 Liter. Darüber hinaus – und hier schlägt der neue Bulli ebenfalls eine Brücke zu seinen legendären Ahnen – kann die Sitzanlage mit wenigen Handgriffen in eine großzügige Liegefläche verwandelt werden. Damit wird aus dem kompakten Van ein kompaktes Reisemobil, respektive das ultimative Gefährt für den Wochenendtrip.

Ebenso wichtig dürfte für viele Nutzer eines Kompaktvans die Tatsache sein, dass die Sitzanlage nicht nur variabel ist, sondern höchsten Komfort bietet. Die Sitzposition ist angenehm hoch und entsprechend entspannt. Ganz nebenbei ergibt sich eine optimierte Sicht nach vorn. Und so war es schon im T1. Zur Entspannung an Bord trägt heute allerdings die Tatsache bei, dass der Neuzeit-Bulli mit allen erdenklichen Sicherheitsfeatures ausgestattet ist. Und das ist der gravierende Unterschied: Seit dem ersten T1 alias Bulli alias Microbus wurde das Auto quasi neu erfunden.