



Buon compleanno Bulli! La vettura di culto costruita per la prima volta 65 anni fa

- Da asino da soma a leggenda
- Alla base della storia di successo alcuni schizzi sul foglietto di un block-notes
- 11 milioni di esemplari della gamma T venduti in tutto il mondo

Alcuni vanno in pensione a 65 anni, per lui il meglio deve ancora arrivare! Il Bulli lavora, lavora e lavora. Ultima settimana, 65 anni fa, iniziava la produzione del primo Transporter firmato Volkswagen.

Nei primi anni veniva costruito a Wolfsburg, a partire dal 1956 ad Hannover. Era anche l'inizio di una singolare storia d'amore automobilistica. Oggi infatti l'intera gamma di veicoli è considerata un mito. Che si tratti di hippie o artigiani – tutti si muovono a bordo della gamma T.

Tutto ha inizio nel 1947 con uno schizzo tracciato a matita: l'importatore olandese di auto Ben Pon vede nello stabilimento Volkswagen un semplice carrello allestito, trae ispirazione da questa idea e traccia sul foglietto di un block-notes lo schizzo di un Transporter con i geni del Maggiolino.

Due anni dopo il direttore dello stabilimento Volkswagen Heinrich Nordhoff presenta quattro prototipi: due furgoni, un combi e un minibus. Uno di questi va al produttore di profumi 4711 a Colonia. Anche il Transporter sarebbe stato robusto e restio ai compromessi come il Maggiolino, promette Nordhoff: «Questi veicoli non sono fatti per essere trattati con i guanti, ma per essere utilizzati in modo grezzo, senza grandi attenzioni».

I progettisti adottano motore e assi del Maggiolino. Invece del telaio con tubo centrale, il bus monta una carrozzeria autoportante, che poggia su un telaio a longheroni con traverse. Il motore ha una cilindrata di 1'131 ccm ed eroga 18 kW a 3300 giri/min. Il bus può trasportare fino a otto persone. Con un paio di maniglie si possono smontare entrambe le file di sedili posteriori per fare spazio a circa 750 chilogrammi di carico utile.

«Quindi», sosteneva con entusiasmo Alfred Haesner, dal 1948 al 1952 responsabile dello Sviluppo tecnico della Volkswagenwerk GmbH, «questo tipo di veicolo utile per le consegne si presta a trasporti in tutti i rami commerciali, trasporti urgenti e spedizioni, ad esempio come minibus, veicolo speciale, corriere postale, ambulanza o come stazione volante.»

La produzione di serie ha inizio l'8 marzo nel padiglione 1 dello stabilimento Volkswagen di Wolfsburg con dieci esemplari al giorno.

Alla fine del 1950 sono già 8'001 gli esemplari di Transporter costruiti. La richiesta è enorme tanto più che è accessibile a manovali e commercianti con prezzi a partire da 5'850 marchi tedeschi. In breve tempo la singolare auto diventa un campione delle esportazioni. I bus Volkswagen trasportano un po' di tutto: ciarpame e cianfrusaglie, malta e mattoni, bagagli e bagattelle – semplicemente tutto quello di cui ha bisogno la «Germania del miracolo economico».

Già nel 1951, in occasione dell'Esposizione Internazionale dell'Automobile di Berlino, viene esposto un bus Volkswagen con "Campingbox". Il veicolo per le consegne con motore posteriore promette all'improvviso un modo del tutto diverso di viaggiare. Per la prima volta oltre le Alpi. E ritorno. In un secondo momento fino all'India, non appena anche gli hippie scoprono il Bulli.

Quattro anni dopo l'inizio della produzione a Wolfsburg, il Transporter Volkswagen numero 100'000 lascia i nastri di produzione. Nel frattempo ne esistono 30 diversi modelli. La produzione giornaliera a Wolfsburg si attesta su 80 veicoli. Di più non si può perché lo stabilimento è già al limite delle proprie capacità per la produzione del Maggiolino. Diventa sempre più chiaro: il Transporter richiede un proprio stabilimento.

Già all'inizio di marzo 1955 si inizia a costruire a Hannover-Stöcken, lo stabilimento prende forma dal nulla soltanto in un anno. Nel marzo 1956 qui vengono costruiti i primi Transporter «Made in Stöcken». Si presenta così un futuro simbolo degli «anni del miracolo economico». Nel complesso, fino a oggi in tutto il mondo sono stati prodotti quasi undici milioni di veicoli della gamma T in cinque generazioni diverse.

Il Dr. Eckhard Scholz, presidente della direzione del marchio Volkswagen Veicoli Commerciali: «L'avvio della produzione del T1 è stato l'inizio di una storia di successo lunga decenni, che continua ancora oggi. Il mercato esige, ieri come oggi, veicoli estremamente affidabili, versatili e personalizzati. I nostri veicoli vantano qualità eccellenti e sono perfetti per tutte le esigenze, che si tratti di artigianato, commercio, servizi, famiglia o tempo libero».

L'avvio della produzione per la nuova generazione di modelli, il T6, avviene quest'anno. Oltre alla gamma T, nello stabilimento di Hannover-Stöcken vengono costruiti anche il pick-up Amarok e la carrozzeria verniciata della Panamera, mentre a Limmer l'apprezzato veicolo per il tempo libero California. Nel sito di Hannover, Volkswagen Veicoli Commerciali impiega circa 12'200 collaboratori.

Lo stabilimento di Poznan in Polonia (5'700 collaboratori) produce Transporter e Caddy, per la produzione del nuovo Crafter è attualmente in costruzione un altro stabilimento nella località polacca di Wrzesnia. Nel complesso, il marchio Volkswagen Veicoli Commerciali può contare oggi su circa 19'500 collaboratori.

17 marzo 2015, Comunicazione Volkswagen

AMAG Automobil- und Motoren AG
Comunicazione Volkswagen

Livio Piatti

Resp. RP

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefono 056 463 94 61

Telefax 056 463 93 52

E-mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.vw-nutzfahrzeuge.ch