



Le retour en force d'un art de vivre automobile : le nouveau Bulli fait sa première apparition mondiale à Genève

- **L'étude du nouveau monospace compact est entièrement électrique**
- **Le Bulli première génération est le premier monospace de l'histoire automobile**

Genève, mars 2011 : Le Volkswagen Bus est à lui seul un symbole de liberté. Arrivé sur le marché en 1950, il commença sa carrière avec un design d'une fabuleuse simplicité. Nom de code interne : T1, pour Transporter 1. Baptisé Bulli par les Allemands, Microbus par les Américains ou Combi par les Français, il connut le succès sur les cinq continents. En quelques décennies, le premier monospace de l'histoire automobile a rassemblé une impressionnante communauté de fans à travers le monde. Aujourd'hui, Volkswagen réinterprète la forme originelle de cette légende automobile et se propulse dans l'avenir en proposant un concept car pour une nouvelle génération de Bulli. Spacieux comme en 1950, génial comme toujours, lumineux comme jamais.

Volkswagen mène ainsi à bien un projet commencé en 2001 avec la vision d'un nouveau Bulli, concrétisée à l'époque par une étude retentissante, baptisée Microbus. Mais il est certaines visions qui doivent mûrir avant de se concrétiser. Aujourd'hui, le temps est venu de donner forme à cette vision, notamment parce que les technologies durables nécessaires à sa réalisation sont à portée de main. Plus compact et plus accessible que l'étude de 2001, le nouveau Bulli fera sa première apparition à Genève. Animé par un moteur électrique, offrant six places et doté d'un iPad pour interface d'infodivertissement.

Cette étude a le potentiel nécessaire pour définir une nouvelle catégorie de monospace, la cinquième aux côtés du Caddy, du Touran, du Sharan et du Multivan, son grand frère. Mieux encore, le Bulli pourrait devenir une icône au même titre que le bus Samba T1, vendu aujourd'hui à prix d'or sur le marché de l'occasion, et devenir l'une de ces automobiles qui résiste à l'usure du temps.

Zéro émission – Jusqu'à 300 km avec une seule charge de batterie

Grâce aux technologies modernes, le Bulli présenté à Genève se présente comme un véhicule à zéro émission puisqu'il est entièrement propulsé par l'énergie électrique et donc sans émissions polluantes. Le moteur électrique du monospace développe 85 kW et délivre un couple respectable de 270 Nm. Comme toujours avec ce mode d'énergie, la puissance maximale est disponible dès que l'on sollicite l'accélérateur. Le moteur silencieux est alimenté par une batterie lithium-ion de 40 kWh maximum. L'ensemble permet une autonomie de 300 km, ce qui est beaucoup pour une voiture électrique. Une fois branchée sur une borne

de rechargement spécialement conçue pour les véhicules électriques, la batterie du Bulli se recharge en moins d'une heure.

Le nouveau Bulli passe de 0 à 100 km/h en 11,5 s et atteint une vitesse maximale de 140 km/h (coupure électronique). Grâce à son autonomie et à ses performances, le monospace compact n'est pas uniquement réservé aux trajets courts. Il est même prédestiné pour assurer les déplacements sur des distances moyennes et les trajets consacrés aux loisirs et ce, sans émissions polluantes.

Bien sûr, le concept prévoit également l'intégration possible de moteurs essence et diesels à injection directe de Volkswagen, extrêmement efficaces. Dotés d'une cylindrée de 1,0 ou 1,4 l, ces moteurs conjuguent une puissance suffisante et une consommation maîtrisée. Dans l'esprit du downsizing pratiqué par Volkswagen. Ils seraient destinés à tous ceux qui souhaitent parcourir le maximum de distance avec une consommation de carburant minimale.

Bulli – Une idée née il y a 64 ans

Sans Ben Pon, l'importateur Volkswagen aux Pays-Bas, le T1 n'aurait sans doute jamais vu le jour et avec lui la nouvelle étude du Bulli à Genève. C'est lui en effet qui, le 23 avril 1947, dessina de quelques coups de crayon un bus compact dans son calepin. À vrai dire, notre importateur néerlandais avait tout simplement raccourci la silhouette d'un autobus en lui donnant l'empattement d'une Coccinelle et peint un « m » sur l'arrière pour signaler le moteur. C'est tout. Le premier monospace était né. Il suffit souvent de quelques coups de crayon pour faire naître de grandes idées. Mais il faut un engagement intense pour les mener à bien. Les designers de chez Volkswagen sont partis de ce croquis pour dessiner le minibus qui, le « V » en poupe, allait devenir une véritable icône de l'univers automobile.

Le nouveau Bulli est fidèle à la philosophie du monospace original avec son utilisation optimum de l'espace, le « V » caractéristique englobant le logo VW à l'avant et des proportions extrêmement claires. Le design de l'étude respecte les préceptes du nouvel ADN stylistique de Volkswagen. Alors, rétro, le nouveau Bulli ? En aucun cas ! Il est signé Volkswagen tout simplement ! Le fait est que l'identité stylistique actuelle de la Volkswagen a été conçue par Walter de Silva (Chef du Service Design du Groupe) et Klaus Bischoff (Chef du Service Design de la marque) sur les fondements de la Coccinelle, de la Golf I et du T1.

Le design – L'univers visuel d'un chef-d'œuvre

Le Bulli nouvelle version mesure 3,99 m de long, 1,75 m de large et 1,70 m de haut. Le T1 était un peu plus allongé et plus haut, mais aussi plus mince. Avec un espacement de 2,62 m, le Bulli exploite parfaitement sa longueur. On remarque également les voies relativement larges (1,50 m à l'avant et à l'arrière) par rapport à la largeur de la voiture.

L'avant : à l'instar du bus samba, le Bulli présenté à Genève arbore une peinture bi-ton, blanche et rouge. Le « V » du capot moteur est, quant à lui, en blanc. En effet, contrairement au bus Samba, équipé d'un moteur boxer à l'arrière, le Bulli embarque un moteur électrique disposé devant l'essieu avant et entraînant les roues avant. Il s'agit ici d'un bloc intégral compact, regroupant le moteur électrique, un onduleur à impulsions haute puissance et un convertisseur DC/DC sur le réseau de bord 12 V.

Effilés à l'horizontale, les phares à double optique intègrent les feux de jour LED en forme de L et les clignotants LED disposés à l'extérieur et en forme de L renversé. Les LED présentent l'avantage d'offrir une grande puissance d'éclairage tout en consommant peu, un atout de taille pour le Bulli à moteur électrique. Le sigle VW se retrouve en bonne place sur le capot moteur, entre les phares. Au-dessous, les prises d'air destinées à alimenter l'habitacle et à refroidir la batterie ou le moteur conventionnel tel qu'il est prévu, forment une ligne horizontale continue.

Quant au pare-chocs, il s'inscrit dans la continuité visuelle de la face avant. On retrouve de grands antibrouillards de forme circulaire aux extrémités, ainsi qu'une entrée d'air supplémentaire au centre et un becquet avant noir dont la ligne est prolongée jusqu'aux jupes latérales.

La silhouette : là encore, la peinture bi-ton domine l'ensemble. La partie au-dessus de la ligne de caractère est entièrement blanche. Une bande blanche part des ailes jusqu'aux montants de custode et l'ensemble du toit est de la même couleur. Le contraste formé par le vitrage continu entre les zones blanches est particulièrement séduisant. On remarque les montants de toit très fins en noir, dans le style de l'étude Microbus de 2001. Les rétroviseurs extérieurs, eux, sont en rouge et sortent de la ligne de vitrage.

La partie de la carrosserie au-dessous de la ligne de caractère est entièrement en rouge. Les éléments de design tels que les passages de roue saillants, les modulations supplémentaires sur les surfaces de portière au-dessus des jupes latérales et les phares débordants aux joints extrêmement fins sont autant de détails qu'il aurait été impossible de mettre en œuvre sous cette forme et avec cette précision sur le T1. La batterie lithium-ion du Bulli – dont le poids reste limité à 1 450 kg – est dissimulée dans le plancher derrière les bas de porte. Les poignées de porte peintes en blanc ont une ouverture pratique dans le sens de la marche. Les jantes 18" en alliage léger sont particulièrement esthétiques avec, en leur centre, un enjoliveur stylisé chromé en hommage au Combi original. À l'avant comme à l'arrière, les porte-à-faux sont plus courts que jamais.

L'arrière : la nouvelle identité stylistique de Volkswagen domine l'arrière du nouveau Bulli avec ses lignes horizontales marquantes. Au-dessus du bouclier peint dans la couleur de la carrosserie (intégrant un diffuseur noir stylisé), le hayon occupe toute la largeur du monospace. Les bandeaux effilés formés par les feux arrière à LED font clairement référence au Microbus de 2001. Le sigle VW est installé bien au centre, mais dans un format plus petit qu'à l'avant. Le hayon donne accès au coffre dont le volume atteint 370 l lorsque les six places assises sont occupées.

L'habitacle – Sous le signe du high-tech

Le design intérieur est lui aussi marqué par une grande clarté, à un niveau de perfectionnement que seul Volkswagen parvient à atteindre. Inondé de lumière grâce à son toit panoramique, l'habitacle réserve quelques surprises étonnantes.

Par exemple en matière de modularité : comme le T1 autrefois, le nouveau Bulli est doté d'une banquette continue à l'avant grâce à son plancher plat. À l'arrière, le monospace offre également trois places. Autre surprise en matière d'infodivertissement : sur la console centrale, un iPad amovible fait office d'écran tactile multifonctions. En plus des applications Internet propres à l'iPad et de la médiathèque, les occupants

peuvent ainsi piloter des fonctions telles que le kit mains libres ou le système de navigation. Le support de l'iPad intègre par ailleurs les boutons de commande de la climatisation, ainsi que le commutateur de feux de détresse, en position centrale.

Jusque dans les moindres détails, le poste de conduite affiche une distribution claire et intuitive typiquement Volkswagen. Un bandeau intégrant des buses d'aération traverse le cockpit de part en part. Le compteur de vitesse se présente en demi-cercle sous les yeux du conducteur. Le système de navigation, le téléphone, l'ordinateur de bord et la médiathèque sont aussi accessibles via l'écran couleur multifonctions en demi-cercle (ainsi que par les touches multifonctions sur le volant). L'unité constituée du compteur de vitesse et de l'écran multifonctions communique également avec l'iPad. Grâce au système audio signé Fender, le légendaire fabricant américain de guitares et d'amplificateur, la musique sonne comme dans un concert live. C'est d'ailleurs sur une Fender Stratocaster que Jimi Hendrix interpréta l'hymne américain « The Star-Spangled Banner » à Woodstock en 1969.

Inutile de chercher un compte-tours, on n'en trouvera pas à bord du Bulli, puisqu'il est inutile dans une voiture électrique, tout comme le levier de vitesses. Ce dernier est remplacé par un commutateur de sélection de la marche avant ou arrière, situé à droite du poste de conduite. Un seul bouton suffit à mettre le moteur en marche et à l'arrêter. Sur l'autre côté du cockpit, un commutateur permet de régler l'éclairage.

Transformer les sièges en couchage par une simple manœuvre

Le siège central et le siège de droite (2/3) peuvent être rabattus. La banquette arrière est entièrement rabattable, portant alors le volume de chargement à 1 600 l. Par ailleurs, la banquette du nouveau Bulli peut être transformée en une grande surface de couchage, comme dans les anciens Combi. Le monospace compact se mue alors en mini-camping-car, idéal pour les escapades de week-end.

Le fait que la banquette ajoute à sa grande modularité un confort extrême ne sera pas fait pour déplaire à bon nombre d'utilisateurs de monospaces. La position des sièges est agréablement surélevée et permet de voyager détendu. De plus, la visibilité vers l'avant s'en trouve améliorée. C'était déjà le cas sur le T1, mais le fait que le Bulli nouvelle génération soit doté de tous les équipements de sécurité imaginables permet de rouler encore plus détendu. Et c'est là que réside la différence majeure : entre l'époque du T1, alias Bulli, alias Microbus, alias Combi, l'automobile a presque été réinventée.

1 mars 2011, Volkswagen Communication

Remarque:

Des photos numériques actuelles du nouveau VW Bulli se trouvent dans notre banque de données presse: www.vwpress.ch

Utilisateur: pressegast_03
Mot de passe: presse_1384

AMAG Automobil- und Motoren AG
Volkswagen Communication

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