

Salón Internacional del Automóvil de Ginebra 2011

Nuevo Bulli Volkswagen

Indicación:

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias. Todas las tasas de consumo y emisiones de CO₂ indicadas para los nuevos modelos de Volkswagen son valores de pronóstico. Actualización de febrero de 2011.

Retorno de un estilo de vida automovilístico:

Volkswagen estrena mundialmente un nuevo Bulli en Ginebra

El prototipo del nuevo monovolumen compacto equipa un motor eléctrico

El Bulli original T1 se considera el primer monovolumen del mundo

Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2011. El primer VW Bus fabricado por Volkswagen debuta en 1950 con un atractivo y sencillo diseño convirtiéndose en un verdadero sinónimo de "libertad sobre ruedas" que perdura a lo largo del tiempo. El código interno de Volkswagen para denominar este vehículo es: T1 – Transporter 1. Los alemanes lo llamaron “Bulli”, los americanos “Microbus”, pero lo llamaran como lo llamasen, lo cierto es que este monovolumen recorrió imparables los cinco continentes creando una gran comunidad de fans en todo el mundo que se extiende hasta nuestros días. Actualmente, Volkswagen reinterpreta la forma original compacta de esta leyenda automovilística y la lanza al futuro diseñando el prototipo de una nueva generación del Bulli Volkswagen, tan amplia como la de 1950, tan formidable como siempre y más limpia que nunca.

Con este nuevo prototipo, Volkswagen lleva a término el proyecto iniciado en 2001: el "Microbus" – visión de un nuevo Bulli que se convirtió en un inolvidable estudio hace una década. Tras haber madurado algunas ideas nuevas a través del tiempo, ha llegado el momento de llevarlas a la práctica: la concretización del concepto y la accesibilidad de las tecnologías sostenibles contribuyen a que, finalmente, esta visión se haga realidad. El nuevo Bulli, equipado con un motor eléctrico, seis plazas y un sistema de infoentretenimiento controlado por iPad, se presenta en Ginebra mucho más compacto y económico que el estudio anterior.

Al igual que el Caddy, el Touran, el Sharan y su homólogo, el gran Multivan, este prototipo dispone también de un enorme potencial para cimentar una quinta gama de monovolúmenes completamente nueva. Pero eso no es todo. El Bulli Volkswagen podría llegar incluso a convertirse en un icono automovilístico al estilo del codiciado T1 Samba Bus – uno de los pocos automóviles que, obviamente, no pierde valor con el paso del tiempo.

Cero emisiones – hasta 300 kilómetros con sólo un carga

Gracias a la aplicación de las más modernas tecnologías de propulsión, el prototipo presentado en Ginebra, equipado con motor eléctrico, recibe el calificativo de: “automóvil de cero emisiones”. El motor eléctrico del monovolumen de cero emisiones entrega una potencia de 115 CV y un excelente par máximo de 270 newtonmetros, que pone a disposición desde el ralentí, como es común para este tipo de vehículos. El silencioso motor se alimenta a través de una gran batería de litio-ión con una capacidad máxima de 40 kWh. La electrizante combinación ofrece una autonomía de hasta 300 kilómetros, valor que representa un excelente resultado tratándose de un automóvil eléctrico. El Bulli acelera de 0 a 100 km/h en sólo 11,5 segundos alcanzando una velocidad máxima de 140 km/h (control electrónico). La batería del nuevo modelo se recarga en “surtidores de electricidad” especiales para vehículos eléctricos en menos de una hora.

La gran autonomía y las excelentes prestaciones que ofrece este compacto monovolumen no sólo lo convierten en un vehículo muy recomendable para recorrer trayectos cortos, sino también en el compañero de cero emisiones ideal para los desplazamientos al trabajo y la mayoría de las actividades de tiempo libre.

Naturalmente, Volkswagen no limita la gama de motores de este Bulli a los motores eléctricos, sino que como alternativa ofrece también potentes, ahorradores y eficientes motores de gasolina y gasoil de inyección directa con cilindradas de 1,0 y 1,4 litros. Estos

motores son un ejemplo del puro concepto de “Downsizing”: mínimo consumo – máxima autonomía.

Bulli Volkswagen – la idea surgió hace 64 años

De no haber sido por el importador holandés de Volkswagen, Ben Pon, seguramente jamás se hubiera diseñado el T1 y, en consecuencia, tampoco el actual prototipo Bulli que ahora se presenta en Ginebra, ya que, precisamente fue este ingenioso holandés, el que dibujó un autobús compacto en su cuaderno de notas el 23 de abril de 1947. Ben Pon trazó la simple silueta de un autobús de línea ampliamente recortado sobre la base de ruedas del ‘Escarabajo’ e insertó una “m” en la parte trasera que simbolizaba el motor. Así de sencillo fue el origen del primer monovolumen del mundo. A menudo, sólo son necesarios algunos trazos para desarrollar una gran idea, sin embargo, el llevarla a la práctica requiere grandes esfuerzos. Los diseñadores de Volkswagen fueron los encargados de diseñar el prototipo, según el dibujo, que con la típica forma en “V” del frontal se convertiría posteriormente en todo un icono automovilístico.

El diseño del nuevo Bulli se rige por el concepto del aprovechamiento máximo del espacio, el característico frontal en forma de “V”, con el emblema “VW” integrado, y las claras proporciones del modelo original. En lo que se refiere a su aspecto exterior, el nuevo modelo ha sido diseñado acorde a los actuales cánones de Volkswagen. ¿Diseño retro? Ni mucho menos. ¡Diseño Volkswagen! El vanguardista ADN de diseño de la marca fue creado por los equipos del Jefe de Diseño del Grupo, Walter de Silva, y del Jefe de Diseño de la marca, Klaus Bischoff, basándose en los fundamentos del modelo T1 y en los “Bestseller” Escarabajo y el primer Golf I .

Diseño – mundo visual de una obra maestra

Las medidas del nuevo Bulli son: 3,99 metros de longitud, 1,75 metros de ancho y 1,70 metros de altura. El antiguo modelo T1 era algo más largo y más alto, pero al mismo tiempo más estrecho. El nuevo modelo de Volkswagen aprovecha la longitud total de forma óptima ofreciendo un paso de rueda de 2,62 metros. Uno de los detalles que llama especialmente la atención es la distancia entre ejes de 1,50 metros delante y detrás, que, en comparación con el ancho total del vehículo es especialmente generosa.

Frontal: la nueva versión del Bulli presentada en Ginebra ofrece, como en su día el Samba Bus, una carrocería bicolor – en este caso en los tonos rojo y blanco. La “V” del frontal es de color blanco, aunque, en lugar de frontal podríamos llamarlo también capot, ya que, mientras que el modelo Samba equipaba un motor de cilindros opuestos de tracción trasera, el nuevo Bulli equipa un motor eléctrico de tracción delantera ubicado delante del eje delantero. Se trata de un sistema de propulsión integral compuesto, entre otros detalles, por un motor eléctrico, un ondulator pulsado de gran rendimiento y un convertidor CC/CC de 12 voltios para el suministro eléctrico de a bordo.

El diseño de los estrechos faros de dos piezas con luz diurna LED en forma de L y de los intermitentes LED situados en los laterales en forma de L "inversa", destaca por el trazado de líneas horizontales que caracteriza el nuevo ADN de diseño de Volkswagen. A propósito, las ventajas de las lámparas LED no sólo son su enorme potencia luminosa y su largo tiempo de vida útil, si no su perfecta adaptación al Bulli eléctrico del 2011 por su reducido consumo. El emblema "VW" se ubica, como es costumbre, en el capot entre ambos faros. El área inferior del capot incorpora una serie de entradas de aire, de diseño horizontal, que abastecen el interior del automóvil con aire fresco y refrigeran la batería o alternativamente, los motores convencionales previstos para este vehículo.

El parachoques, integrado directamente debajo de las entradas de aire, redondea el aspecto global del frontal. En los laterales derecho

e izquierdo de la parte delantera se ubican respectivamente dos grandes faros antiniebla redondos, una entrada de aire adicional y un alerón frontal de color negro que se prolonga hasta las estriberas.

Silueta: la silueta del Bulli adopta el diseño bicolor del frontal. Algunos de los elementos de color blanco que caracterizan los laterales del prototipo son: el área superior de la llamada 'línea de carácter', la banda blanca que emerge de los guardabarros prolongándose hasta las concisas columnas D y el techo completo. Como contraste destaca el ventanal continuo situado entre las áreas blancas, los finos detalles visuales y las columnas del techo de color negro al estilo del prototipo Microbus de 2001. Los cubre retrovisores, que emergen de las lunetas laterales, son de color rojo.

El área inferior de la 'línea de carácter' es de color rojo. Existen algunos elementos de diseño como los concisos pasos de rueda, la modulación adicional de las áreas de las puertas situadas sobre las estriberas y los faros que se prolongan hacia los laterales con un número de juntas mínimo que, según las técnicas de producción, no podrían haber sido realizados en un modelo T1 con este tipo de diseño y precisión. La batería de litio-ión del Bulli de 1.450 kilos de peso se ubica debajo del suelo sándwich situado detrás de las estriberas. Los tiradores de color blanco se abren prácticamente en el sentido de tracción. Uno de los detalles especialmente estéticos son las llantas de aleación ligera de 18 pulgadas en cuyo centro se sitúa un elegante embellecedor cromado rindiendo homenaje una vez más al Bulli original. Los voladizos del frontal y de la parte trasera son más cortos que nunca.

Parte trasera: la zaga del nuevo Bulli ha sido diseñada asimismo según el ADN de diseño de Volkswagen basado en líneas horizontales. En el área inferior de la parte trasera se sitúa el parachoques, pintado en el color de la carrocería (incluyendo el elegante difusor negro). Por encima del parachoques se ubica el portón trasero que ocupa el ancho total del automóvil. Los estrechos faros traseros LED adoptan el diseño del prototipo Microbus del año 2001. El emblema "VW", ubicado en el centro del portón, es de

menor tamaño que el emblema “VW” del frontal. El maletero del vehículo ofrece un volumen de carga de 370 litros con plena utilización de las 6 plazas para los ocupantes.

Interior – iPad completamente integrado en el automóvil

El interior del nuevo modelo se caracteriza por su luminosidad, gracias al techo panorámico, y por su claro diseño basado en el consecuente trazado de líneas típico de Volkswagen. Sin embargo, la luminosidad del habitáculo no es la única sorpresa que nos tiene preparada este magnífico monovolumen.

Versatilidad: el nuevo monovolumen ofrece un suelo muy liso delante que permite emplazar una banqueta de asientos continua de tres plazas siguiendo la pauta de diseño del modelo T1. En la parte trasera también pueden tomar asiento tres personas.

Infoentretenimiento: el nuevo Bulli dispone de un iPad extraíble, situado en la consola central, que opera como pantalla táctil multifunción. A través de esta pantalla pueden ser controladas algunas funciones como el dispositivo de manos libres Bluetooth, el sistema de navegación, las aplicaciones iPad basadas en internet y la mediateca. Los elementos de manejo del climatizador y el intermitente de emergencia (ubicado en el centro) han sido integrados directamente en el soporte del iPad.

Típico de Volkswagen: como no podría ser de otro modo, todos los elementos del salpicadero del nuevo Bulli ofrecen manejo autoexplicativo y óptima visibilidad. El habitáculo incorpora una serie de orificios de ventilación que se extienden transversalmente por el ancho total del interior. Tanto el tacómetro, situado justamente delante del conductor, como la pantalla cromática multifunción, ofrecen un diseño semicircular. A través de la pantalla multifunción se pueden visualizar algunas funciones como el sistema de navegación, el teléfono, el ordenador de abordo y la mediateca, que pueden ser controladas mediante los botones y las levas multifunción situadas en el volante. Además, la unidad compuesta

por el tacómetro y la pantalla multifunción puede comunicarse con el iPad.

Sonido: el sistema de audio fabricado por el legendario fabricante de guitarras y amplificadores Fender (EE.UU.) que equipa el nuevo modelo inunda el interior con acordes musicales que producen la sensación de estar escuchando un concierto en vivo. Incluso el músico Jimi Hendrix tocó “The Star-Spangled Banner”, himno nacional americano, en una guitarra eléctrica Stratocaster de la marca Fender en Woodstock en 1969.

Los únicos detalles que le faltan a este monovolumen son un cuentarrevoluciones y una palanca de cambios o palanca selectora convencional, elementos que, dicho de paso, son completamente innecesarios tratándose de un vehículo eléctrico. En la parte derecha del salpicadero se encuentra situado un interruptor giratorio que activa la marcha hacia adelante y la marcha hacia atrás; este interruptor incorpora asimismo un botón que sirve para encender y apagar el motor. En el lado izquierdo del salpicadero se encuentra situado otro interruptor giratorio que sirve para regular las funciones de iluminación.

Los asientos se convierten en una superficie de descanso en un abrir y cerrar de ojos

El nuevo Bulli ofrece dos banquetas de tres plazas una delantera, que puede ser abatida parcialmente 2/3 (asiento del acompañante y asiento central) y otra trasera puede ser abatida completamente. Plegando la banqueta trasera aumenta el volumen de carga hasta 1.600 litros. Los asientos del Bulli pueden convertirse en una amplia superficie de descanso realizando algunas maniobras, detalle que comparte con el modelo original. Gracias a esta práctica función, el monovolumen compacto se convierte en una compacta caravana – compañera ideal para las excursiones de fin de semana.

Los extraordinarios asientos del monovolumen compacto no sólo ofrecen máxima versatilidad, sino también máximo confort, detalle que agradecen tanto el conductor como los pasajeros. La elevada

posición de los asientos resulta muy agradable traduciéndose en una visibilidad frontal óptima similar a la que ofrecía el modelo original T1. Los vanguardistas asistentes de seguridad que equipa el Bulli de la edad moderna contribuyen a mejorar claramente el confort de conducción marcando la diferencia con el modelo original T1, alias 'Bulli', alias 'Microbus', ya que, desde que este modelo fuera fabricado en 1950 hasta hoy, puede decirse que el automóvil ha sido prácticamente reinventado.