

[Modely](#) [Seznam partnerů](#) [Servis](#) [Financování](#) [Životní prostředí](#) [Zajímavosti](#) [Ke stažení](#)

Novinky.



Novinky

Rok: 2011**Rok: 2010****Rok: 2009****Rok: 2008****Rok: 2007****Rok: 2006**

Objednejte si Newsletter



Hledáte další informace?

[Akční nabídky](#)

Možnosti

Vytisknout stránku

Poslat odkaz e-mailem

V Ženevě slaví světovou premiéru nový Volkswagen Bulli

Tento automobil je jako žádný jiný na světě symbolem svobody plynoucí z neomezené individuální mobility. Volkswagen Bus byl představen v roce 1950 a s ním i okouzující design založený na prostých tvarech. Automobilka jej označila interním kódem T1, jako Transporter 1, Němci ho nazývali Bulli a Američané Microbus. Jezdil samozřejmě na všech kontinentech. Úplně první MPV má dodnes spoustu fanoušků po celém světě. Volkswagen nyní přináší zcela novou interpretaci původního kompaktního tvaru této legendy a katapultuje ji do budoucnosti. Prostorný jako v roce 1950, geniální jako vždy a čistý jako ještě nikdy – takový je koncept nové generace modelu Bulli.



Volkswagen dnes završuje to, co začalo v roce 2001 vizí nového modelu Bulli v podobě nezapomenutelné studie s označením Microbus. Některé vize ovšem musí dozrát, aby se mohly uskutečnit. Nyní nastala ta správná chvíle, protože původní koncept byl dotažen k dokonalosti a navíc jsou k dispozici nezbytné ekologické technologie. V expozici značky Volkswagen v Ženevě proto stojí kompaktnější a cenově dostupnější vůz, než jakým byla tehdejší studie. Nový Bulli je poháněn elektromotorem, vybaven šesti sedadly a ovládáním informačních a zábavních systémů prostřednictvím iPadu.

Studie má potenciál založit po modelech Caddy, Touran, Sharan a Multivan pátou modelovou řadu MPV značky Volkswagen. A co víc, Bulli by se mohl stát stejnou ikonou jako mikrobus T1 Samba, který se v současnosti prodává za nejvyšší ceny a který je jedním z mála automobilů, na nichž se zub času nemůže očividně vůbec podepsat.



Nulové emise – až 300 kilometrů na jedno nabití

V Ženevě představený Bulli je díky nejmodernější technice pohonu takzvaným ZEV (Zero Emission Vehicle), vozidlem s nulovými lokálními emisemi. Studie je totiž poháněna elektricky. Její elektromotor poskytuje nejvyšší výkon 85 kW a suverénní točivý moment 270 N.m, který je k dispozici hned při rozjezdu, jak je obvyklé u tohoto druhu pohonu. Tichý elektromotor je napájen z lithium-iontového akumulátoru s maximální kapacitou 40 kWh. Tato elektrizující kombinace umožňuje dojezd až 300 kilometrů, což je na elektricky poháněný automobil skutečně hodně. Po připojení akumulátoru k dobíjecí stanici koncipované speciálně pro elektromobily trvá dobíjení necelou hodinu.

Nový Bulli zrychlí z 0 na 100 km/h za 11,5 sekundy a dosáhne elektronicky omezené nejvyšší rychlosti 140 km/h. Dojezdem a jízdními výkony se tak kompaktní MPV s nulovými lokálními emisemi hodí nejen pro krátké cesty, ale i pro delší dojíždění do zaměstnání a rozmanité využívání volného času. Konstrukteři počítají samozřejmě i s extrémně úspornými zážehovými a vznětovými motory Volkswagen s přímým vstřikováním a zdvihovým objemem od 1,0 do 1,4 litru. Ukázkové příklady downsizingu dosahují vysokého výkonu při minimální spotřebě a jsou tak volbou pro všechny, kdo chtějí hospodárně překonávat velké vzdálenosti.

Bulli – nápad, který vznikl před 64 lety

Na vzniku T1, a tím i na zrodu nové studie Bulli, má zásluhu nizozemský dovozce vozů Volkswagen Ben Pon, který si 23. dubna 1947 nakreslil do poznámkového bloku kompaktní mikrobuse. Nizozemský podnikatel vlastně jen načrtl nad rozvozem podvozku Brouka jednoduchou siluetu výrazně zkráceného linkového autobusu a dozadu napsal „m“ jako motor. A byl hotov. První MPV právě spatřilo světlo světa. U velkých nápadů stačí většinou jen několik náčrtů, ale pak musí následovat rozhodná realizace. Designéři Volkswagenu vytvořili ze skici mikrobuse s charakteristickým „V“ na přední, z něhož se vyklubala automobilová ikona.

Také současná studie Bulli je postavena na koncepci maximálního využití obestavěného prostoru a přebírá charakteristické „V“ včetně loga VW na přední a jednoduché proporce původního mikrobuse. Design studie přitom koresponduje se zásadami nové DNA designu značky Volkswagen. Retro? Nikoli. Volkswagen! Skutečností totiž zůstává, že tým šéfdesignéra koncernu Waltera de Silvy a šéfdesignéra značky Klause Bischoffa vyvinul novodobou DNA designu značky Volkswagen na základě bestsellerů, jakými byli Brouk, Golf I a T1.

Design – vizuální svět mistrovského díla

Nová generace Bulli je 3,99 metru dlouhá, 1,75 metru široká a 1,70 metru vysoká. T1 byl o trochu delší a vyšší, zato však užší. Rozvor 2,62 metru umožňuje navíc velmi dobré využití celkové délky. Nápadné jsou také ve vztahu k šířce vozu velké rozchody kol (vpředu a vzadu 1,50 metru).

Přední partie: Stejně jako dřívější mikrobuse Samba má i v Ženevě prezentovaný koncept dvoubarevné lakování karoserie, v tomto případě v kombinaci barev bílé a červené. Bílá je „věčko“ kapoty motoru. Bulli má totiž na rozdíl od Samby, jejíž zadní kola poháněl vzadu uložený boxer, elektromotor umístěný před přední poháněnou nápravou. Kompaktní poháněcí jednotka je tvořena elektromotorem, vysokovýkonným pulzním měničem a měničem DC/DC pro 12V palubní elektrickou síť.

Úzké dvojité světlomety s denními světlomety LED ve tvaru písmene L a vně umístěné směrové ukazatele LED ve tvaru obráceného písmene L se vyznačují důsledně horizontálním uspořádáním ve stylu DNA designu značky Volkswagen. Diody LED mají nejen enormní světelný výkon a životnost, ale díky své nízké spotřebě energie jsou ideální volbou pro elektricky poháněnou studii Bulli zrozenou v roce 2011. Mezi světlomety je na kapotě motoru umístěno jako vždy logo Volkswagen. Pod ním následuje opět horizontální linie otvorů pro přívod vzduchu do interiéru a k chladicí soustavě akumulátoru nebo pro alternativně plánované konvenční poháněcí jednotky.



Design přidě završuje pečlivě integrovaný nárazník, který má po stranách velké kruhové mlhové světlomety, uprostřed další vstup pro vzduch a zcela dole černý přední spoiler, jehož linie pokračuje do bočních prahů.

Silueta: Také profil vozu je charakterizován dvoubarevným lakováním. Bílá je celá část karoserie nad takzvanou charakterovou linií. Z blatníků vychází bílý pruh zasahující až do výrazných střešních sloupků D a bílým odstínem je lakována celá střešní partie. Obzvlášť výrazný je kontrast tmavého pásu prosklení kabiny procházejícího mezi bílými plochami. Zde jsou nápadné opticky tenké střešní sloupky, které jsou černé ve stylu studie Microbus z roku 2001. Červenou barvou jsou lakovány kryty vnějších zpětných zrcátek vystupujících z linie oken.

Pod charakterovou linií navazují červené plochy karoserie. Výrazné lemy podběhů kol, prolisy v plochách dveří nad bočními prahy a světlomety zasahující do stran s minimálními spárami – to vše jsou detaily, které by u T1 nebyly v této podobě a preciznosti z výrobně-technických důvodů realizovatelné. Za bočními prahy jsou v sendvičové podlaze konceptu Bulli s hmotností 1450 kg uloženy akumulátory Li-Ion. Praktické otvírání dveří tahem ruky umožňují bíle lakované kliky. Příjemný estetický dojem zanechávají také 18" kola z lehkých slitin. Uprostřed mají stylizovaný chromovaný kryt, který je další vzpomínkou na původní mikrobuse. Kratší než dřív jsou převisy vpředu a vzadu.

Zadní partie: Zádi nového konceptu Bulli dominují vodorovné linie charakteristické pro DNA designu značky Volkswagen. Nad nárazníkem lakovaným v barvě vozu (včetně černého stylizovaného difuzoru) se rozkládá přes celou šířku vozu zadní výklopné víko. Úzké zadní světlomety LED v zadním víku opakují vědomě motiv představený na studii Microbus v roce 2001. Uprostřed se skví logo Volkswagen, ovšem v menší velikosti než na přední. Za zadním víkem se skrývá zavazadlový prostor, který má při obsazení všech šesti sedadel objem 370 litrů.

Interiér – splynutí automobilu a iPadu

Stejně jako design karoserie se i interiér vyznačuje jasnými a čistými tvary s důsledností, kterou lze nalézt jen u značky Volkswagen. Interiér, zalitý během dne přirozeným světlem díky panoramatické střeše, skrývá navíc několik překvapení.

Základem pro mimořádnou variabilitu interiéru nového Bulli je stejně jako u T1 rovná podlaha s třímiestnou lavicí vpředu. Také vzadu nabízí MPV místo pro tři osoby.

Posádka má v novém Bulli k dispozici nejmodernější informační a zábavní systémy s inovativním ovládáním. Pomyslnou centrálou je vyjímatelný iPad, který ve středové konzole plní roli multifunkční dotykové obrazovky. Jejím prostřednictvím lze ovládat internetové aplikace iPadu, přehrávat obsah multimediální knihovny, nebo využívat služeb handsfree Bluetooth a navigačního systému. Přímo do držáku iPadu jsou integrovány ovládací prvky klimatizace a centrálně umístěný spínač výstražných blikáček.

© Import Volkswagen Group
2006-2009 | Odpovědnost za informace



Pro vůz značky Volkswagen je typické přehledné uspořádání všech prvků na přístrojové desce. Napříč přes celou šířku vozu prochází pás s výdechy ventilační soustavy. Před řidičem je umístěn rychloměr ve tvaru půlkruhu. Rovněž půlkruhový multifunkční barevný displej zobrazuje informace navigačního systému, telefonu, palubního počítače a multimediálního systému. Jejich ovládání usnadňují multifunkční tlačítka na volantu. Kompletní jednotka rychloměru a multi-funkčního displeje navíc komunikuje s iPadem. Co se týče ozvučení interiéru, stará se systém od legendárního výrobce kytar a zesilovačů Fender (USA) o to, aby muzika zněla jako na koncertě. Jimi Hendrix zahrál v roce 1969 ve Woodstocku s kytarou Fender Stratocaster americkou státní hymnu „The Star-Spangled Banner“.

Co v Bulli není, je otáčkoměr (u elektromotoru je zbytečný) a konvenční řadicí páka nebo páka voliče (ta je v elektromobilu také zbytečná). Místo ní je vpravo od volantu na přístrojové desce otočný spínač, jímž se přepíná mezi jízdou dopředu a dozadu. Zároveň se tlačítkem v tomto ovladači zapíná a vypíná motor. Na druhé straně přístrojové desky, vlevo od volantu, je otočný spínač pro ovládání osvětlení vozidla.

Sedadla se v okamžiku promění v lůžko

Větší část přední lavice se sedadly pro dva spolujezdce lze sklopit, a stejně tak i kompletní zadní lavici. Složením zadních sedadel vzroste objem zavazadlového prostoru až na 1600 litrů. Nový Bulli přebírá od svého legendárního předka možnost přestavět několika málo úkony sedadla na pohodlné lůžko. Z kompaktního MPV se tak stane kompaktní obytný vůz, resp. dokonalé vozidlo pro víkendový výlet.

Pro mnohé uživatele kompaktního MPV bude patrně důležitá nejen variabilita sedadel, ale i komfort sezení. Sedák je proto příjemně vysoko a sedací plochy jsou tvarované s ohledem na maximální pohodlí. Vedlejším důsledkem je optimalizovaný výhled dopředu. A tak tomu bylo už v T1. K uvolněné atmosféře na palubě novodobého Bulli přispívá ovšem také skutečnost, že se o bezpečnost stará celá armáda nejmodernějších bezpečnostních prvků. A to je obrovský rozdíl oproti minulosti. V tomto ohledu byl automobil od dob prvního T1, známého jako Bulli, v podstatě nově vynalezen.