

Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert den Geburtstag seiner größten Ikone



Wolfsburg/Hannover (D) Der VW-Bulli wird 2025 75 Jahre. Am 8. März 1950 ging mit dem ersten Transporter – kurz T1 genannt – das bis heute am längsten gebaute und erfolgreichste Nutzfahrzeug Europas in Serie.

Aus dem ersten Bulli des Jahres 1950 sind 2025 drei Baureihen geworden: Transporter / Caravelle, Multivan / California und ID. Buzz / ID. Buzz Cargo.

Am 01.05.25 findet das alljährliche Maikäfertreffen in Hannover auf dem Messegelände statt. Weitere Bulli-Treffen finden im Mai und Juni in Hannover statt.

Aus dem ersten Bulli des Jahres 1950 sind 2025 drei Baureihen geworden: Transporter / Caravelle, Multivan / California und ID. Buzz / ID. Buzz Cargo

1967 lief im Werk Hannover die Produktion des T2 an. Seine große Variantenvielfalt und robuste Eigenschaften machten ihn zum Welterfolg

Die dritte Generation des Transporters war 1979 technisch wegweisend. Im T3 kamen erstmals Katalysator, Turbodiesel und Allradantrieb zum Einsatz. Durch den Umstieg auf vorn eingebaute Motoren und Frontantrieb schrieb der von 1990 bis 2004 gebaute T4 als Raumwunder Bulli-Geschichte. Das Design des 2003 vorgestellten T5 gilt als Meilenstein. Vor

allem limitierte Modelle sind heute – 10 Jahre nach seiner Ablösung – bereits in Sammlerhand

Als T6 (ab 2015) und Evolutionsstufe T6.1 (ab 2019) wird der Bulli in allen Versionen, komfortabler und digitaler als je zuvor „Raum für unendliche Möglichkeiten, für alle die etwas vorhaben“ – Start der umfangreichen Jubiläumskampagne mit TV-Spots, Anzeigen und innovativer Instagram-Initiative Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert 75 Jahre Bulli. Er ist das am längsten gebaute Nutzfahrzeug Europas. Am 8. März 1950 fuhr der erste Transporter – kurz T1 genannt – in Wolfsburg vom Band. Seitdem folgten ihm – ab 1956 in Hannover produziert – mehr als 12,5 Millionen weitere Bulli. Damit ist er zugleich das erfolgreichste europäische Nutzfahrzeug aller Zeiten. Kult seit einer Ewigkeit. Vom T1 bis zum T6.1 der sechsten Generation lieferte stets eine Plattform die Basis für alle Derivate – vom Transporter bis hin zu den Camper-Ikonen. Doch das Zeitalter der E-Mobilität machte eine Transformation des Allrounders und damit einen Paradigmenwechsel notwendig: „Aus einem Bulli für alle“ wurde deshalb „für jeden der richtige Bulli“. Den Aufbruch in die neue Epoche markierte 2021 der aktuelle Multivan – ein Freizeit- und Business-Van mit optionalem Plug-in-Hybridantrieb. Ihm folgte 2022 mit dem ID. Buzz der erste vollelektrische Bulli in Großserie. 2025 nimmt nun als dritte Baureihe die ebenfalls neue Transporter-Baureihe Fahrt auf. Das aktuelle Bulli-Programm besteht damit aus drei Säulen mit sechs Grundmodellen: dem Multivan und dem baugleichen California, dem ID. Buzz und

dem Nutzfahrzeug ID. Buzz Cargo sowie dem Transporter und der technisch identischen Shuttle-Version Caravelle. Sie alle tragen noch heute die DNA des multifunktionalen T1 in ihrem Design und konstruktiven Layout. Und so wird es bleiben.

T1 – 1950 bis 1967:

Europa muss sich 1950 neu erfinden und mit ihm vor allem die ein Jahr zuvor gegründete Bundesrepublik Deutschland. Der Amerikaner Bing Crosby ist der musikalische Superstar dieser Zeit, Elvis Presley hingegen noch ein Teenager und Paul McCartney ein Schuljunge. Während die Rockmusik erst erfunden werden will, produziert Volkswagen bereits im fünften Jahr einen kleinen Wagen, der gerade weltweit groß rauskommt: den Käfer alias Typ 1. In dieser Zeit, am 8. März, startet Volkswagen die Serienproduktion einer zweiten Baureihe: des Transporters. Intern nennen sie ihn einfach Typ 2. Noch ist er ein unbeschriebenes Blatt in der Geschichte des Automobils. Doch eines, das mit Spannung erwartet wird. Denn besonders die Unternehmen in der BRD – dem jungen Wirtschaftswunderland – brauchen dringend einen günstigen Transporter. Dringend gebraucht wird auch ein Name für den Typ 2. Bereits 1949 wollte Volkswagen die Bezeichnung „Bulli“ als Wortmarke beim Patentamt schützen lassen. Doch ein anderes Unternehmen hatte sich die Rechte zuvor für ein Pistenfahrzeug gesichert. Pech, oder auch nicht: Denn die Bezeichnung Bulli bahnt sich irgendwie ihren

Weg zu den Fans. Der inoffizielle Name des Transporters für den deutschsprachigen Raum war geboren. Offiziell bleibt es zunächst bei „Transporter“.

Die erste Version des 4,10 Meter langen Transporters alias T1 ist ein Kastenwagen ohne Fenster im Laderaum. Sein Laderaum fasst beachtliche 4,5 Kubikmeter. Die zweigeteilte „Split Window“-Frontscheibe bringt ihm in Großbritannien den Spitznamen „Splittie“ ein. Mit dem 18 kW/25-PS-Vierzylinder-Boxer aus dem Käfer erreicht der T1 80 km/h; später wird die Leistung auf 32 kW/44 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf 105 km/h steigen. Zügig folgen weitere Karosserievarianten: Ein Kombi (verglaster Fond) steht schon im April 1950 bereit, danach ein Kleinbus und ein Pritschenwagen. Jenes Sondermodell, das heute als legendärster aller Bulli-Oldtimer gilt, debütiert im Juni 1951: der „Kleinbus Sonderausführung“ – von den Fans „Samba-Bus“ getauft. Er bietet Platz für neun Personen und zeichnet sich durch bis zu 23 Fenster, eine Zweifarblackierung und eine luxuriöse Ausstattung inklusive Panorama-Faltdach aus. 1956 verlegt Volkswagen die Fertigung in das neue Werk Hannover. Am 2. Oktober 1962 verlässt bereits der einmillionste T1 die Montagehallen. Im Juli 1967 wird der T1 nach mehr als 1,8 Millionen Exemplaren durch den T2 abgelöst. In Brasilien bauen sie den T1



jedoch noch bis 1975. Gerade die erste Generation steht bei Sammlern hoch im Kurs; je nach Variante werden bis zu sechsstelligen Euro-Beträge bezahlt.

T2 – 1967 bis 1979:

Zigtausend junge Menschen strömen 1967 in Kalifornien zum Monterey Pop Festival. Die Beatles ver-

öffentlichen mit Sgt. Pepper's Lonely Hearts Club Band eines der wichtigsten Alben aller Zeiten. Mitten in diesem Soundtrack jener Tage debütiert 1967 die zweite Generation des Bulli: der T2. Es ist die Generation des Bulli, mit der die heutigen Babyboomer aufwachsen, mit der sie als Kinder hinten im VW Bus mit ihren Eltern die Welt entdecken, mit dem die Post die Pakete bringt, mit dem die Handwerker Europas auf Montage gehen und Polizisten und Sanitäter ihren Dienst erledigen. Als Campingwagen wird der T2 zum unverwüstlichen Gefährt der Globetrotter. Im August 1969 schreiben Musiker wie Jimi Hendrix und Joan Baez in Woodstock Geschichte. Mittendrin der Bulli. 3 Days of Peace & Music, bei denen das berühmteste aller Bulli-Fotos entsteht: vom Flower-Power-T1 – dem „Light Bus“ – mit dem Paar auf dem Dach. Es brennt sich in das kollektive Gedächtnis der Menschheit und macht den Bulli zur Ikone der automobilen Freiheit. Kriert und bemalt wurde dieser T1 vom Künstler Dr. Bob Hieronimus, der dem VW Bus bis heute verbunden ist und 2023 eine moderne Interpretation mit dem „Earth Buzz“ geschaffen hat.

Die neue Frontpartie ist das markanteste Erkennungszeichen des T2. Statt der V-förmig-vertikalen Modulation zwischen den Rundscheinwerfern betont nun ein Design mit horizontalen Linien die Breite des Volkswagen. Doch nicht nur diese Details lassen den T2 moderner wirken: Sichtbar größere Seitenfenster und die nun einteilige, stark gewölbte Windschutzscheibe fallen am stärksten auf. Zudem hat der T2 jetzt serienmäßig eine Schiebetür. Spürbar modernisiert haben die Entwicklungsingenieure die Technik. Am deutlichsten ist der Fortschritt beim Fahrwerk und den Bremsen zu spüren. Bei unverändertem Radstand von 2,40 Metern und etwas mehr Breite legt zudem die Karosserie um 20 Zentimeter zu. Dadurch punktet der T2 mit einem nochmals besseren Raumangebot. 1972 folgt ein großes Facelift und festigt den Erfolg des Weltbestsellers. 1978 verlässt der 4,5-millionste Transporter die Produktionshallen. Ein Jahr später läuft die deutsche T2-Fertigung aus. Bis dahin sind allein von dieser zweiten Bulli-Generation 2,2 Millionen Exemplare entstanden. Ein Ende der Produktion ist aber noch lange nicht in Sicht, sie wird nur woanders fortgesetzt: bis 1987 im mexikanischen Werk Puebla mit luftgekühltem Boxermotor, danach noch bis 1996 mit wassergekühlten Vierzylindern. Darüber hinaus werden bei Volkswagen do Brasil bis 2013 weitere 355.000 T2c gebaut, bis verschärfte Sicherheits- und Emissionsbestimmungen zum endgültigen Abschied dieses Evergreens führen. Die letzten 1.200 Exemplare des T2 verlassen als die „56 Anos Kombi – Last Edition“ das Werk.

T3 – 1979 bis 1992:

In den späten 70er Jahren formen neue Bands wie Dire Straits und The Alan Parsons Project und alte



Kultrock-Gruppen im Stile von Pink Floyd und Yes den unvergleichlichen Sound jener Zeit. Eine nie zuvor gehörte Klarheit und Präzision zeigt dabei besonders Dire Straits mit Songs wie „Sultans of Swing“. Genauso klar gezeichnet ist der 1979 vorgestellte T3 von Volkswagen. Denn der schreibt fortan als der eckigste Bulli aller Zeiten Geschichte. Doch der T3 ist auch der bis dato technisch beste Transporter. Außerdem entstehen auf seiner Basis Ikonen wie der erste California und der ebenfalls erste Multivan. Konzeptionell knüpft der T3 an die Vorgänger an, transferiert die technische DNA aber dank neuer Technologien in die Gegenwart. Signifikante Fortschritte erzielt Volkswagen im Bereich der passiven Sicherheit. Die breitere Karosserie bietet bei moderatem Längenzuwachs und Höhe zudem deutlich mehr Fahrgast- und Laderaum; die einheitlichen Flachmotoren tragen ebenfalls dazu bei.



Die luftgekühlten T3-Boxermotoren leisten zur Markteinführung zwischen 37 kW (50 PS) und 51 kW (70 PS). Ab 1981 arbeitet erstmals ein wassergekühlter Dieselmotor im Heck des Transporters. Leistung: ebenfalls 37 kW (50 PS). Nur ein Jahr später folgen eigens neu für den Bus entwickelte Boxermotoren

mit Wasserkühlung. Sie entwickeln 44 kW (60 PS) und 57 kW (78 PS). Später steigt deren Leistung auf bis zu 82 kW (112 PS). 1985 reicht Volkswagen zahlreiche weitere Innovationen nach. Die Benzinmotoren erhalten Katalysatoren, erste Dieselmotoren einen Turbolader. Vor allem aber bereichern die allradangetriebenen Modelle mit einer Visco-Kupplung das Programm; sie tragen die Zusatzbezeichnung „syncro“. Ab 1988 gibt es mit dem California erstmals einen werkseigenen Camper. Der neue T3 California wird sofort ein Bestseller: Bereits nach einem Jahr sind 5.000 Exemplare verkauft. Als der letzte T3 im Werk Hannover vom Band fährt, haben sich weitere neue Versionen wie der Caravelle und Multivan längst als Bestseller etabliert. Sondereditionen im Stile des Multivan White Star und Blue Star sind parallel zu Ikonen geworden. Die „syncro“-Versionen des T3 werden noch bis 1992 im Steyr-Daimler-Puch-Werk in Graz produziert. In Südafrika fährt der T3 sogar noch bis 2002 vom Band.

T4 – 1990 bis 2003: Das Autoradio 1990 einzuschalten, ohne einen Song von Phil Collins oder Madonna und – in Deutschland – BAP, Westernhagen und Grönemeyer zu hören, ist zu Beginn der 90er Jahre praktisch unmöglich. So ist es auch, als Volkswagen im August 1990 den neuen T4 vorstellt. Die vierte Generation ist eine technische Revolution. Denn nach 40 Jahren Heckantrieb und Heckmotor stellt Volkswagen das Antriebskonzept komplett um: Ab sofort befinden sich die Motoren vorn; und sie treiben auch nicht mehr die Hinterachse, sondern die Vorderräder an. Es sei denn, es ist – wie optional schon im T3 verfügbar – der syncro-Antrieb an Bord, über den beim T4 zusätzlich die Hinterachse angetrieben wird. Mit



dem Wechsel auf Frontantrieb ändert sich alles am Bulli: das Design, das Fahrwerk, die Motoren und das Raumangebot. Vor allem im Heck, wo beim T3 noch der Boxermotor einiges an Volumen einnahm, steht nun deutlich mehr Platz zur Verfügung. Ein bisschen davon beanspruchen die neue Schräglenkerhinter-

achse und der optionale syncro-Allradantrieb, der Rest kommt voll dem Laderaum zugute. Das neue Antriebslayout rückt das Fahrverhalten noch näher an das eines Pkw.

Vorn wächst der T4 in die Länge, um dort ausreichend Raum für die quer eingebauten Vier- und Fünfzylinder-Reihenmotoren sowie bessere Crash-Eigenschaften zu schaffen. Zum Marktstart können die T4-Käufer zwischen drei wasserkühlten Benzin- und zwei Dieselmotoren wählen (49 kW/61 PS bis 81 kW/110 PS). Einen T4 syncro können Allradfreunde ab 1993 erwerben. Ab 1995 fungiert Volkswagen Nutzfahrzeuge als eigenständige Marke im Konzern. Das wird im Januar 1996 mit einem umfassenden Update des T4 gefeiert. Besonders viel ändert sich unter der Motorhaube. Als erster Turbodieseldirekteinspritzer (TDI) in einem VW Transporter zieht ein 2,5 Liter großer Fünfzylinder in den T4 ein. Der längere Vorbau der Pkw-Varianten erlaubt nun zudem die Integration eines VR6-Benziners mit 2,8 Litern Hubraum. Der Top-TDI leistet ab 1998 beachtliche 111 kW (151 PS), der Sechszylinder entfesselt sogar bis zu 150 kW (204 PS). Das Finale der T4-Produktion läutet Volkswagen Nutzfahrzeuge mit einem exklusiven Sondermodell ein: dem Multivan Last Edition mit besonders üppiger Serienausstattung. Nach 14 Jahren Bauzeit und rund zwei Millionen gebauten Exemplaren wird der revolutionäre T4 2003 vom T5 abgelöst.

T5 – 2003 bis 2015:

Christina Aguilera, Dido und Nora Jones, Robbie Williams, Herbert Grönemeyer und Justin Timberlake prägen den Soundtrack des Jahres 2003. Im deutschsprachigen Raum ist es Grönemeyer, dessen Song „Mensch“ binnen kürzester Zeit in der Tat jeder Mensch kennt. Es ist das Jahr, in dem Volkswagen Nutzfahrzeuge die fünfte Generation des Transporters – den T5 – auf den Markt bringt. Die Neukonstruktion ist geräumig und variabel wie kein Bulli zuvor. Der Transporter debütiert als Kombi, Kastenwagen, Pritsche, Doppelkabine und als Fahrgestell für Fremdaufbauten. Zudem sind es die hochmodernen Neuauflagen des Caravelle, Multivan und California, mit denen Volkswagen Nutzfahrzeuge den Bulli neu definiert.

Das Design des T5 knüpft konsequent an die DNA und den Stil des Vorgängers an, wirkt aber noch klarer, kraftvoller und zeitloser. Der Innenraum ist konsequent auf Ergonomie getrimmt. Und das macht sich besonders am Arbeitsplatz des Fahrers bemerkbar, der unter anderem mit einer optimal erreichbaren Joystick-Schaltung auf der Mittelkonsole und einer Cockpitlandschaft punktet, bei der alle Instrumente, Displays und Bedienelemente auf einer Sichtachse liegen. Den Vortrieb übernehmen zum Debüt des



T5 sogenannte Pumpe-Düse-Turbodiesel (TDI) und Benzinaggregate. Die Diesel entwickeln zwischen 63 kW (86 PS) und 128 kW (174 PS). Bei den Ottomotoren reicht das Spektrum vom 85 kW (115 PS) bis zu einem V6-Kraftwerk mit 173 kW (235 PS). Die Allradversionen werden aufgrund einer neu entwickelten Lamellenkupplung von „syncro“ in „4MOTION“ umbenannt. Zu den Highlights im Modellprogramm zählen in jener Zeit der auf 222 Exemplare limitierte California NoLimit, der extrem luxuriöse Multivan Business mit Einzelsitzen im Phaeton-Stil und der allradgetriebene Multivan PanAmericana mit Allterrain-Optik. Einen Grund zu feiern gibt es 2007: Endlich gehören die Namensrechte am „Bulli“ Volkswagen Nutzfahrzeuge. Zwei Jahre danach werden die TDI-Triebwerke durch neue und leisere Common-Rail-Vierzylinder ersetzt, die bis zu 132 kW (180 PS) mobilisieren. Auch die Benziner werden in diesem Zuge von neuen Turbomotoren abgelöst: Die Vierzylinder-Direkteinspritzer (TSI) leisten 110 kW (150 PS) und 150 kW (204 PS). Bis 2015 fährt der T5 vom Band. Dann wird er nach 13 Jahren und rund zwei Millionen Exemplaren vom umfassend modernisierten T6 abgelöst.

T6 und T6.1 – 2015 bis 2024: „

Hello“ singt Adele vor exakt zehn Jahren – mit mehr als einer Milliarde Aufrufen auf YouTube ist das Musikvideo zum Song eines der erfolgreichsten aller Zeiten. Taylor Swift katapultiert sich im selben Jahr mit „Blank Space“ in die Charts. Und Ed Sheeran beamt sich mit „Thinking Out Loud“ gleich hinterher. So ungefähr hört es sich an, das Jahr 2015, in dem Volkswagen eine neue Evolutionsstufe des Bulli auf den Markt bringt: den T6. Neue Motoren, noch umfassendere Assistenz- und modernere Infotainmentsysteme kennzeichnen die neue Generation. Dank zahlreicher Detailverbesserungen stellt auch die sechste Generation des Bulli einen eigenständigen Schritt in der Modellhistorie dar und überzeugt zugleich durch eine immense Qualität und Reife. Die Modellvarianten des T6 gliedern sich in die Nutzfahrzeuge Kastenwagen, Pritsche, Doppelkabine, Kombi

und Caravelle sowie den auf Familien zugeschnittenen Multivan und das Reisemobil California.

Äußerlich ist der T6 vor allem an seiner neu gestalteten Frontpartie zu erkennen. Ihr Design verbindet stilvolle Geradlinigkeit mit einem hohen Maß an Dynamik. Mit der tiefgezogenen Bugschürze gewinnt der T6 zudem an Charisma, Exklusivität und Dynamik. Neue Zweifarblackierungen sind eine Hommage an die ersten Bulli-Generationen. Vier neue TDI und zwei neue TSI mit jeweils zwei Litern Hubraum umfasst das Aggregate-Programm. Gegenüber dem Vorgänger sparen die neuen Motoren rund einen Liter Kraftstoff ein. Alle Antriebe verfügen serienmäßig über ein Start-Stopp-System. Das Leistungsspektrum reicht von 62 kW (84 PS) bis 150 kW (204 PS). Je nach Leistung sind diese Triebwerke mit einem Fünf- oder Sechsgang-Schaltgetriebe oder mit einem Siebengang-DSG gekoppelt. Zudem lassen sich viele Varianten mit dem Allradantrieb 4MOTION bestellen. Ein Highlight ist die optionale adaptive Fahrwerksregelung DCC. Darüber hinaus bringt der T6 viele neue Fahrassistenz- und Sicherheitssysteme in die Baureihe.



Selbst die ausgereifte sechste Bulli-Generation lässt sich noch perfektionieren, wie der im Herbst 2019 vorgestellte T6.1 zeigt. Volkswagen Nutzfahrzeuge transferiert das Kultmodell damals in die Epoche der Digitalisierung: So wird die komplett neu gestaltete Instrumententafel des T6.1 erstmals mit voll digitalen Instrumenten angeboten. Per e-SIM sind die Infotainmentsysteme interaktiv vernetzt und bieten onlinebasierte Funktionen und Dienstleistungen. Die natürliche Sprachsteuerung erschließt indes besser als zuvor die intuitive Ebene der Bedienung. Zudem bietet die bis 2024 gebaute Generation 6.1 ein Upgrade der Ausstattungen und ein Update des Designs.

Der aktuelle Multivan und California – seit 2021 und 2024: Volkswagen Nutzfahrzeuge zündet im November 2021 mit der neuen Multivan-Generation

ein Feuerwerk der Innovationen. Erstmals basieren die Antriebs- und Elektroniksysteme eines Bullis auf den Komponenten des Modularen Querbaukastens (MQB). Mit ihm erschließt Volkswagen Nutzfahrzeuge für den Bulli ein neues Hightech-Spektrum. Nie zuvor war ein Multivan variabler, vernetzter und nachhaltiger. Bereits 2021 ist optional ein erster Plug-in-Hybridantrieb an Bord. Mitte 2024 bringt Volkswagen Nutzfahrzeuge auf der Basis der Multivan-Langversion den neuen California auf den Markt – ein bis in das letzte Detail neu gedachtes und doch absolut ikonisches Reisemobil, das die DNA seiner Vorgänger in die Gegenwart und Zukunft transferiert. Dazu gehört seit Ende 2024 auch der sowohl für den Multivan als auch California erhältliche Plug-in-Hybrid-Allradantrieb: Der macht die zwei Kultmodelle im Alltag dank großer elektrischer Reichweiten zu Elektroautos. Gleichzeitig punktet der Antrieb mit hohen Gesamtreichweiten und – zum Beispiel auf unbefestigten Camper-Stellplätzen – mit optimaler Traktion. Der Multivan eHybrid 4MOTION und der California eHybrid 4MOTION bieten zudem beide eine elektrisch Standklimatisierung. Über sie können der VW Bus und das Reisemobil gekühlt, belüftet und beheizt werden. Die Klimatisierung wird entweder über die Hochvoltbatterie oder via Landstrom beim Laden mit Energie versorgt, um das Fahrzeug schon vor dem Fahrtbeginn auf eine angenehme Innenraumtemperatur zu bringen.

Der aktuelle ID. Buzz und ID. Buzz Cargo – seit 2022: Am 09. März 2022 zeigt Volkswagen in einer Weltpremiere die Serienversion des neuen ID. Buzz. Von Beginn an wird der elektrische Bulli in zwei Versionen angeboten: als ID. Buzz Pro für Familie, Freizeit und Business sowie als ID. Buzz Cargo für Handwerk, Gewerbe und Industrie. Und das ist bis heute so. Allerdings hat sich die ID. Buzz Familie seit 2022 deutlich vergrößert und weiterentwickelt. Seit 2024 kommt ein vollkommen neuer Effizienzantrieb mit einer Leistung von 210 kW (286 PS) und einer neuen 79 kWh (netto) großen Batterie zum Einsatz. Neu im Programm ist zudem der ID. Buzz mit verlängertem Radstand, maximiertem Raumangebot und einer 86-kWh-Batterie (netto). Angetrieben wird bei allen 210-kW-Versionen die Hinterachse. Mehr Leistung als je ein Bulli zuvor besitzt darüber hinaus das ebenfalls 2024 vorgestellte Topmodell: der ID. Buzz GTX mit 250 kW (340 PS). Der stärkste jemals gebaute Bulli setzt sich mit einer unvergleichlichen Performance, Allradantrieb und hohen Anhängelasten in Szene. Konfigurierbar ist der ID. Buzz GTX mit beiden Radständen. Der ID. Buzz GTX mit Normalradstand wird über die 79-kWh-Batterie mit Energie versorgt; die Version mit langem Radstand ist mit der größeren 86-kWh-Batterie ausgestattet. Im ID. Buzz Cargo Pro 4MOTION ist der Antrieb ebenfalls erhältlich. Nach unten hin runden die neuen heckgetriebe-

ne Grundversionen „Freestyle“ und „Pure“ mit einer Leistung von 125 kW (170 PS) das Programm ab; sie haben eine 59 kWh (netto) große Batterie an Bord.

Der neue Transporter und Caravelle – seit 2024. Der aktuelle Transporter und Caravelle sind die zwei neusten Modelle im Programm von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Offeriert wird der Transporter als Kastenwagen in verschiedenen Ausführungen, als Kombi für den kombinierten Transport größerer Teams plus Equipment und als Pritschenwagen mit Doppelkabine sowie – je nach Version – mit zwei Radständen und zwei Dachhöhen. Parallel zum Transporter gibt es das Schwestermodell Caravelle; der „VW Bus“ unter den Transportern wurde für den professionellen Personentransport konzipiert. Das Caravelle Einsatzspektrum reicht vom Großraumtaxi mit acht oder neun Sitzplätzen bis hin zum exklusiven VIP-Shuttle. Auch den Caravelle gibt es mit zwei Radständen. Die neue Generation beider Modelle wurde in allen Bereichen verbessert – der Transporter und Caravelle sind multifunktionale Werkzeuge, die ein deutliches Plus an Raum, eine bessere Variabilität, eine höhere Zuladung, eine signifikant optimierte Effizienz und eine größere Wirtschaftlichkeit bieten. Auf einem neuen Level liegt zudem das Niveau der Assistenz- und Infotainmentsysteme. Die Neuwagenkäufer profitierten zudem von einem der größten und besten Händlernetze Europas und damit von einem ebenso schnellen wie professionellen Service – unabdingbar für gewerblich genutzte Fahrzeuge. Darüber hinaus bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge den neuen Transporter und Caravelle auf dem deutschen Markt serienmäßig mit einer 5-Jahres-Garantie an. Antriebsseitig kennzeichnen die Baureihe hochmoderne Turbodiesel-, Plug-in-Hybrid- und Elektroantriebe. Fest steht: Transporter und Caravelle bilden zusammen mit dem Multivan und California sowie ID. Buzz und ID. Buzz Cargo das größte Bulli-Spektrum aller Zeiten. Die Wandlungsfähigkeit der Baureihe macht dabei eindrucksvoll klar, dass der Bulli auch in kommenden automobilen Epochen das Original aller Transporter bleiben wird – ein ikonisches Multitool für den Job, die Familie, die Freizeit und das Abenteuer.

Jubiläumskampagne: Volkswagen Nutzfahrzeuge will den 75. Geburtstag des Bulli zum Anlass nehmen, kommunikativ 2025 zum Jahr der Marke zu machen. Den Einstieg dazu stellt eine umfangreiche Jubiläumskampagne dar, die heute, in Deutschland beginnend, gelauncht wird. Unter dem Motto „Raum für unendliche Möglichkeiten, für alle die etwas vorhaben“, werden TV-Spots, Anzeigen und eine innovative Instagram-Initiative gestartet: Über 75 Tage hinweg, wird dort der Geburtstag des Bullis gebührend auf dem Social-Media-Kanal von VWN gefeiert.

Was wäre ein Geburtstag ohne Feier? Rund um den Globus wird es dieses Jahr viele Events zum 75-jährigen Jubiläum geben. Zwei davon richtet VWN selbst aus:

24. und 25. Mai 2025 in Wolfsburg – 75 Jahre Bulli:

Am letzten Wochenende im Mai steht die Autostadt ganz im Zeichen des VW Bulli. Volkswagen Nutzfahrzeuge und die Autostadt feiern den 75. Geburtstag dieser automobilen Ikone und die Autostadt wird zur Bulli-Stadt. Bullis aller Generationen bieten Gästen die Möglichkeit einer Reise durch die Zeit – von der Geburtsstunde des Klassikers bis hin zu den aktuellen Modellen der siebten Generation. Kleine und große Bulli-Fans können sich auf ein buntes Programm mit vielen Aktionen rund um den Bulli freuen. Alle Infos zum Programm werden in Kürze veröffentlicht – auf der VWN- und der Autostadt-Homepage sowie auf den bekannten Social-Kanälen.

1. Juni 2025 in Hannover – Bulli & Coffee: Am Vortag des 3. Internationalen VW Bus Tages findet auf dem Parkplatz am Kundencenter des VWN-Werkes im Stadtteil Stöcken ein „Bulli & Coffee“-Treffen für

Bulli Fans statt. Das Treffen beginnt nach amerikanischem Vorbild bereits um 9 Uhr morgens und endet wie üblich bei einem solchen Veranstaltungsformat mittags um 12 Uhr. VWN zeigt dort eine Auswahl an Fahrzeugen aus der Sammlung von VWN Oldtimer und spendiert den Teilnehmern, die mit einem VW Bus anreisen und ausstellen einen Kaffee. Ein „Cars & Coffee“-Treffen dient dazu, sich auf einem Parkplatz mit Gleichgesinnten zu treffen und über die Fahrzeuge auszutauschen. Ein Programm oder gar Entertainment gibt es dabei nicht – die Autos und ihre Geschichten stehen im Mittelpunkt. Mittags ist alles vorbei, damit die Teilnehmer an dem Tag auch noch Zeit für andere Aktivitäten mit der Familie oder Freunden haben.

Internationale Treffen: Auch international wird das Jubiläum gefeiert. So zum Beispiel vom 16. bis 18. Mai am Salzburgring in Österreich sowie vom 23. bis 25. Mai in Spanien und Tschechien. Darüber hinaus gibt es unzählige weitere Treffen im Jubiläumsjahr.

Happy Birthday Bulli! Bleib wie du schon immer warst.

Text, Fotos: Auto-Mediaportal Skoda

