

Veliko bogatstvo varijanti u osnovi je Bullijevog koncepta već u 1950-im. Uz osnovne modele furgona, kombija i kamioneta nastaju brojne varijante modela kako bi se pokrila potreba u određenim tržišnim smjerovima.

Wolfsburgu kotrljaju se po cesti, pokretani stražnjim boxer motorom jačine 25 KS sa zračnim hlađenjem. Okretan, praktičan, svestran, nezahtjevan i s brzinom od gotovo 100 km/h. Na cesti ne zauzima puno više mjesta nego Buba. Dobro izgleda pored tezgi s voćem i na gradilištima, policiji kao ljubazni pomoćnik rješava većinu transportnih problema i ubrzo se razvija do automobila s brojnim znakovima komforne limuzine: udoban, dvobojan s krovom na odmotavanje, s puno kroma i sjaja. Sve to nudi Samba-kombi, koji je predstavljen 1951. i sve do daljnjeg je neosporna zvijezda transportnog ansambla. Njemačko gospodarsko čudo nerazdvojivo je povezano s dva imena: Ludwig Erhard, ministar gospodarstva u kabinetu Konrada Adenauera, prvog premijera Savezne Republike Njemačke, a drugo je VW Bulli, automobilski vragolan s genima Bube, vozilo za sve prilike. Osobito za dinamičnu fazu obnove koja početkom '50-ih godina bez prijelaza slijedi iza otužnog poratnog razdoblja i energično briše ružne tragove povijesti. VW Bulli postaje idealan partner za sve iznad 18, koji imaju vozačku dozvolu i u duhu vide nove unosne poslove koji uzorne građane mame da marljivo rade. Tu su potrebni oni koji će zasukati rukave, koji se ne dvoume, a pouzdani su - Bulliji.

Kutija za kampiranje iz 1951. izgleda elegantno: tako je krštena oprema VW Bullija koja je kreirana u Westfaliji u Wiedenbrücku kako bi se jedan britanski oficir mogao



Vjerni i pouzdani sluga.

S obzirom da je u principu nastao na bazi dugovječne Bube, za pretpostaviti je da se i Bulli, u pogledu trajnosti i pouzdanosti, ponaša s tim u skladu. Po pitanju korozije slučaj je isti kao i kod suvremenika. Karoserija Bullija je podložna tom kemijskom procesu, a pozornost treba obratiti na mjesta oko svih staklenih površina posebno na poprečnom nosaču vjetrobranskog stakla. Mjesta izložena vodi poput blatobrana, podova, poprečnih ramena ili krova uobičajena su za pojavu korozije. Provjeriti treba i sva vrata koja na prvi pogled izgledaju dobro, ali najčešće skrivaju iznenađenja. Po pitanju mehanike od vode i blata obično stradaju upravljački mehanizmi ispod automobila. Pitanje motora vezano je za namjenu vozila. Kod teretnih namjena motor je najčešće izložen graničnoj izdržljivosti uz minimalno održavanje. Stoga je kod motora velika vjerojatnost pregrijavanja, do kojeg može doći i pri pretjerivanju u brzini. Redovito prilagođavanje paljenja sačuvat će vas od pregaranja ventila. Situacija s dijelovima za prvi transporter nije ružičasta ni na tržištu rabljenih. Dijelovi su rijetki, a time ujedno i skupi.



komotno kretati Njemačkom. Njegova je narudžba bila jednostavna: VW Transporter s namještajem za stanovanje. Oprema je trebala biti ugrađena u Bullija i to jednako prikladna kao prostor za spavanje, dnevni boravak i radni prostor. Potom se polako pokreće proizvodnja i ima sve više zainteresiranih koji su spremni osim osnovne cijene za transporter od oko 6000 DM npr. za radnu plohu u kutiji za kampiranje dati gotovo 600 DM ili 125 DM za ormar. Za 62,5 DM dobije se ormarić za umivanje i brijanje koji je pričvršćen na dvostrukim vratima. U stražnjem dijelu Bullija u isto vrijeme dolazi do eksplozije snage: 34 umjesto dotadašnjih 25 KS, a po želji se može naručiti i "1500-ica" sa 42 KS koja pomaže u postizanju brzine veće od 100 km/h.

Ono što u Njemačkoj tek polako napreduje, u SAD-u je već znatno uhvatilo maha: 15.000 kamperskih kombija prve generacije plasirano je tamo do 1976. Ali i u Njemačkoj se potražnja povećava. Umjesto deset jedinica dnevno 1960. godine, 1967. s proizvodne trake silazi čak 70 VW kampera dnevno. Bez sumnje najjače ubrzanje u smjeru kulturnog auta dobio je Bulli u tri dana kolovoza 1969: tri dana Woodstocka, tri dana tutnjave bluesa, folka, rocka i soula. Tri dana za najveća imena glazbene scene: Joan Baez, Janis Joplin, Joe Cocker, Jimi Hendrix i The Who. Društvo na Woodstocku bilo je zadovoljno, osobito ljudi koji su mogli slušati glazbu u udobnosti svog vozila. To su bili neizostavni vla-



Umjesto deset jedinica dnevno 1960. godine, 1967. s proizvodne trake silazi čak 70 VW kampera dnevno.

snici VW Bullija. Kompaktni mobil za stanovanje kao udoban smještaj s kompletnom opremom, prema tadašnjem shvaćanju. Hipijevska kultura nije bio samo pokret mladih nego je u pravom smislu te riječi i prostorno pokretala ljude. U kričavo šarenim VW Bullijima najprije su u velikom broju putovali na zapadnu obalu SAD-a, a kasnije i na Ibizu, Gou ili na grčke otoke gdje su se, u suprotnosti s reakcionarnim društvom blagostanja, prisjetili nematerijalnih vrijednosti poput ljubavi, mira i sreće. Bulli je bio i ostao simbol tog vremena te je postao "službeno vozilo" hipija. Kako duh Bullija i danas pokreće glazbenike posvuda u svijetu, mogu se naći i mnogi aktualni primjeri za glazbene hitove koji tematiziraju VW kombi. Najpoznatiji i komercijalno najuspješniji predstavnik svakako je Robbie Williams s pjesmom *Jesus in a Camper Van*. U njoj Williams šalje sina Božjeg na turneju u Camper Vanu, što je engleski naziv za prerađeni VW kombi. U jednom takvom prerađenom TI putuje i američka pop-punk grupa Blink 182 u svom videu uz *First Date*. Veliko bogatstvo varijanti u osnovi je Bullijevog koncepta već u 1950-im. Uz osnovne modele Transportera furgona, kombija i kamioneta nastaju brojne varijante modela kako bi se pokrila potreba u određenim tržišnim smjerovima. Brojni dobavljači bili su ovlašteni

primjenjivati različite posebne konstrukcije i pregradnje. To je već nakon deset godina proizvodnje dovelo do bogate ponude specijalnih vozila, koja su se prodavala preko Volkswagenove distribucije. Jedno od prvih specijalnih vozila bilo je uz policijske, vatrogasne i Bullije hitne pomoći s plavim svjetlom, dvostruka kabina rađena u tvornici karoserija Binz u Lorchu. Potražnja za takvim specijalnim vozilima toliko je tijekom godina porasla da je Volkswagen sukcesivno u vlastite ruke uzeo izradu ovih prilagodbi. Tako se na primjer u Hannoveru od 1959. dvostruka kabina proizvodi u vlastitoj režiji. To je vrijedilo i za Bullije koji su imali osnovnu opremu specifičnu za određeni posao za individualno proširenje. Od 1964. vatrogasno vozilo nudi se još samo s jačim 1.5 litrenim boxer motorom koji je u početku imao 42, a kasnije 44 KS. Time su bile moguće brzine do 100 km/h. K tome je TSF-T tvornički dobio i optimirani uređaj za kočenje. Početkom 1960-ih godina 21F je dobio "brata" koji je bio opremljen uređajem za suho gašenje PLA 250. On se uglavnom koristio tamo gdje su zbog pregrijanosti gorjeli plinovi, tekućine ili električni uređaji. Gašenje vatre vršilo se putem dva pištolja za gašenje koji su preko tlačnog spremnika izbacivali ukupno 250 kg sredstva za gašenje. 🚒

