



Mnogo različitih nadimaka.

U Njemačkoj ga svi znaju kao Bullija. Jasno, jer tako se i zove VW kombi. No, da je to samo neslužbeno ime, zna tek nekoliko. Bulli je nadimak, koji je poznat jer kombi izgleda udobno, mišićavo i jer ima dvije funkcije: onu kombija i dostavnog vozila. Spojeno bi to bilo Bulli. Da je Bulli sakupljački komad i da budi emocije kod svojih vlasnika, to pokazuju i mnogi drugi nadimci, koji su mu diljem svijeta dodijeljeni. Finci misle da njegov izgled podsjeća na stare lokalne vlakove i stoga ga nazivaju Junakeula (u prijevodu prednji vagon). Poput Engleza, i Mađari se poigravaju podijeljenim vjetrobranskim staklom T1-ce, pa ga nazivaju Oszott (podijeljeni prozor), dok za T2 imaju naziv Kocka (kockica). U Južnoj Africi nosi naziv Volksie Bus (prevedeno kombi za narod). Ovaj naziv je preuzela i reklamna industrija, pa ga se koristi u reklamne svrhe. Ili se naziva jednostavno kombijem, isto kao i u Australiji, Meksiku i Brazilu. U Brazilu, gdje se kombi proizvodi od 1957. od milja ga nazivaju Velha senora, stara dama. A stara je dama, možemo to sa sigurnošću reći, mlađa i simpatičnija no ikada.



Legenda za sva vremena.

Da auto može prerasti u legendu vjerojatno je najbolje pokazao Volkswagen. Pored Bube, još je jedan model ostavio dubokog traga u gotovo svemu zamislivom čovjeku - jedinstveni i neponovljivi Bulli. Legendarni Volkswagenov kombi koji je zasigurno jedan od najslikovitijih transportnih modela ikada predstavljenih, model koji je započeo jednu eru i ostavio definitivno najveći pečat. Bulli je "odmalena" postao ikona koju ćemo rado pamtiti.





Najjače ubrzanje u smjeru kulnog 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. Stvorena je legenda.



Osovine i pogon Bube, iznad motora od 25 KS u stražnjem dijelu vozila klupa za vozača, ispred toga okomita ploča za razgraničenje pogonskog dijela od površine za utovar - tako je sve započelo.

Tekst **Mirko Olivari**

Kreće se od nule tog 9. svibnja 1945. Njemačka je totalno uništena, nedostaje hrane, odjeće, građevinskog materijala... I dok crno tržište cvate, filozofi i ideolozi svađaju se pod nepovjerljivim okom saveznika oko krucijalnog pitanja za budućnost države: treba li ubuduće sudbinom društva upravljati kapital ili rad?! Reforme kreću ubrzo, a nakon što su tri godine kasnije otisnute u New Yorku, u platni promet ulaze njemačke marke. Ipak ima nade, bez obzira na vojsku od 2 milijuna nezaposlenih. Neki od tih ljudi nesvjesno su - no ipak praktično razmišljajući - pokrenuli jednu od priča o uspjehu, koja je u kategoriji korisnih vozila i danas bez premca. U Volkswagenu je obnova proizvodnje, pod vodstvom mladog britanskog časnika Ivana Hirsta, bila u punom jeku. Radnici su improvizirali nastojeći što prije oživjeti proizvodnju, kojom bi osigurali egzistenciju. Tako su za potrebe proizvodnje napravili i neobično otvoreno transportno vozilo na Bubinoj šasiji kojim su transportirali teške čelične ploče između proizvodnih hala. Sprijeda mala platforma na čijem kraju je bila također mala vozačka kućica. Neobično vozilo pokretao je straga Bubin motor. Nije bilo lijepo, ali je zato bilo korisno.

No, krenimo redom... Vozilo za prijevoz ploča

(Plattenwagen), kako se nazivao prvobitni model za transport teških tereta u Volkswagenovoj tvornici u Wolfsburgu, dalo je ideju Benu Ponu, trgovcu automobilima i uvozniku Volkswagena iz Nizozemske. On se oduševio idejom koju su zaposlenici u tvornici oblikovali u mobilno pomoćno sredstvo: osovine i pogon Bube, iznad motora od 25 KS u stražnjem dijelu vozila nalazila se klupa za vozača, ispred toga okomita ploča za razgraničenje pogonskog dijela od površine za utovar. Konstrukcija s prizvukom pustolovine, upravo primitivna, ali vrlo praktična. Ben Pon pokušava ovom vozilu isposlovati radnu dozvolu za Nizozemsku, ali ne uspijeva. U drugom pokušaju priprema rukom radenu skicu za vlasti. Tu se jasno vidi silueta T1 sa svim tehničkim osobitostima: prednji upravljač, stražnji motor, između toga ravna površina za utovar. Iza ovog idejnog modela o kojem se intenzivno diskutiralo, uslijedio je 1948. nalog za razvoj proizvoda na zahtjev Heinricha Nordhoffa koji je iz ruševina tvornice u Wolfsburgu izvukao sudbinu Volkswagena. Prvi primjerak tipa 29, kako je glasio interni naziv prvog Transportera s tehnikom Bube i terenskog vozila (Kübelwagen), bio je spreman za vožnju nakon manje od pola godine. U proljeće 1950. prvi Transporteri iz proizvodnog pogona u

