

La exposición histórica “Los constructores del Bulli” conmemora los 60 años del Volkswagen Transporter en Hanover

En marzo de 1956, las primeras unidades del Bulli salieron de la cadena de montaje de la nueva factoría Volkswagen de Hanover

La exposición en el Museo de Historia de Hanover muestra la historia viva de la industria y modelos clásicos del Bulli

Diversos relatos de personas que lo vivieron en primera persona describen el inicio de la producción del Transporter en Hanover

Una historia de éxito que continúa en la actualidad

Hanover, 11 de marzo 2016 – El 8 de marzo de 1956 se inició en Hanover la producción del legendario Bulli, nombre que se otorgó cariñosamente a este *bus* de Volkswagen. El Museo de Historia de Hanover ha inaugurado una retrospectiva sobre el inicio de la producción del Transporter con una exposición especial que se prolongará hasta el 26 de junio. En ella, se pueden ver vehículos excepcionalmente bellos de la colección de Bullis de la compañía, así como vídeos que recogen testimonios de la época, fotografías y objetos que representan la interesante historia de la planta. Además, tres días por semana los aprendices de Volkswagen mostrarán a los visitantes los últimos procesos de producción en estaciones interactivas, y también les darán información sobre su actividad y su vocación.

El profesor Thomas Schwark, director de los Museos de Historia del Arte de Hanover, explica: “La exposición muestra la historia de esta fábrica, que empezó con el arranque de la producción del Bulli. Y también los efectos que la planta tuvo en el desarrollo de la capital del estado en la postguerra. El Bulli resulta indispensable, especialmente en nuestro museo histórico, ya que es la expresión de la importancia de la planta del Transporter para Hanover y el estado de Baja Sajonia. Hemos combinado distintos elementos para crear una muestra interactiva que resulta muy apropiada para el aniversario *775 años de Hanover*”.

El alcalde de Hanover, Stefan Schostok, también remarca la importancia de la fabricación del Transporter para la ciudad: “Los 60 años de Volkswagen Vehículos Comerciales son sinónimo de seis décadas de empleo para Hanover y la región. Son sinónimo también de 60 años de emocionante historia de la automoción, tanto para el creciente grupo de fans del Bulli como para los empleados que contribuyeron con su dedicación y preparación continua a la innovación de los modelos y sistemas de producción. El Transporter no solo ha garantizado los puestos de trabajo de miles de personas en la planta y en la región; Volkswagen Vehículos Comerciales ha sido un importante socio para la ciudad a la hora de plantear las estrategias de transporte del futuro, las cuales queremos desarrollar conjuntamente con ellos”.

“Para Hanover y para Volkswagen Vehículos Comerciales, el hecho de que la capital del estado de Baja Sajonia se impusiese a 230 ciudades a la hora de escoger una sede para la factoría hace seis décadas fue un verdadero golpe de suerte. Esto condujo a

una historia de éxito que demostró que las factorías alemanas podían seguir siendo competitivas en la producción automovilística”, añadió Schostok.

“El *bus* de Volkswagen es tan importante para Hanover como las galletas Leibniz, la pluma estilográfica Pelikan o los neumáticos Continental”, subraya Eckhard Scholz, presidente del Comité Ejecutivo de Volkswagen Vehículos Comerciales. Hasta la fecha, se han producido alrededor de nueve millones y medio de unidades de la serie T en la capital de la Baja Sajonia.

Para ello, no es solo necesaria una fábrica de gran capacidad, sino una plantilla de gente muy especial: los constructores del Bulli. “Nuestros trabajadores afrontan este desafiante trabajo con orgullo y pasión; con cariño hacia este vehículo especial”, explica Scholz. La producción del Transporter en Hanover se caracteriza por la tradición y la experiencia. Y esto es algo que a menudo se transmite dentro de las familias: “El ADN de la fabricación del Bulli es algo que definitivamente se ha heredado de padres a hijos. Como es el caso del bisabuelo que ayudó en la construcción de la planta y ahora su bisnieto se está formando para ser especialista en mecatrónica”, comenta el presidente del Comité Ejecutivo de la marca.

La producción del vehículo que se convertiría en el “caballo de batalla de la maravilla económica” empezó en Wolfsburg en 1950. Cuando la unidad número 100.000 del Bulli salió de la cadena de montaje, en 1954, estaba claro que el Transporter necesitaba su propia fábrica, ya que la capacidad de producción de la planta de Wolfsburg no era suficiente para atender la demanda. Se fabricaban 80 Bullis por día y se necesitaban 330.

El director general de Volkswagenwerk GmbH, el profesor Heinrich Nordhoff, fue quien escogió Hanover como sede de producción. Su construcción se inició a mediados de febrero de 1955, durante un invierno gélido y con mucha nieve, y se ubicó en la calle Mecklenheidestraße en el distrito de Stöcken, al norte de la ciudad, cerca del Canal Mittelland y de la autopista.

De forma simultánea, la compañía ya estaba formando nuevos trabajadores para fabricar el Transporter. Se añadió un tren adicional a los habituales para que dichos empleados cogieran el de las 4:10 de la mañana hasta Wolfsburg para recibir formación sobre la fabricación del Bulli.

El 8 de marzo de 1956 salió el primer Bulli de la cadena de montaje de la planta que se acababa de construir un año antes. La vicepresidenta del Comité de Empresa de Volkswagen Vehículos Comerciales, Bertina Murkovic, explica: “El lanzamiento de la producción del T1 en Hanover-Stöcken marcó el inicio de una larga historia de éxitos que ha llegado hasta nuestros días. En un periodo de tiempo extremadamente corto, se creó desde cero un centro de producción pionero que llegó a ser uno de los pilares principales del grupo gracias al compromiso de miles de trabajadores. Lo que distingue este lugar es la experiencia y la pasión de estas personas, que creen en su fábrica porque aquí tienen sus puestos de trabajo y pueden construir su futuro”.

Los puestos de trabajo en la fábrica de Volkswagen eran muy codiciados, ya que se pagaba más del doble que en otros empleos: una media de 2,50 marcos por hora en lugar de 1,20. En 1955, un kilo de café costaba unos 10 marcos y un kilo de pan solo 68 céntimos. A lo largo de los años 50, mucha gente dejó sus empleos para pasar a fabricar el Bulli en la nueva planta de Hanover. En general, se requería valentía, experiencia, inventiva y confianza en uno mismo; algo que se aplicaba a cada uno de los constructores del Bulli.

La muestra recoge distintos testimonios. Heinz Hilbich y Gerd Mogwitz, que fueron sucesivamente los presidentes del Comité de Empresa, organizaron la primera huelga de viajeros diarios de Hannover para lograr que la compañía reembolsara a los

trabajadores la mitad de los gastos de viajes; y lo lograron. También está el caso de Günter Noltemeyer, quien –para horror de sus padres– renunció a un empleo seguro como empleado de banca para empezar en Volkswagen. La familia le dijo “olvídate de ir a una fábrica de coches”, pero hoy lleva 39 años felizmente casado con su mujer Hanni, a la que conoció precisamente en Volkswagen. “En 1957 gané un sueldo neto de 200 marcos, de los que utilicé 50 para cubrir las necesidades básicas. De los 150 restantes, cogí 10 para comprarme un tarro grande de crema Nivea: ¡todo un capricho de lujo hecho realidad!”, explica Hanni Noltemeyer.

En sus inicios, en marzo de 1956, trabajaban 4.000 empleados en la planta de Hanover, 25 de ellos mujeres, y se producían 230 Transporter diarios. A finales de 1956 ya había 270 mujeres empleadas y en 1959 llegaron a 1.044. El testimonio lo aporta Margot Krey, que fue contratada en 1959 para trabajar en el montaje de motores, y que más tarde fue elegida para ser la representante sindical de las trabajadoras entre 1964 y 1993. “Pese a contar con una gran resistencia, implanté habitaciones de maternidad en 1974. En aquel entonces, se trató de un servicio único, no solo en Volkswagen, sino en toda la República Federal de Alemania”, explica una feliz Krey.

El Bulli creció como modelo más allá del mercado doméstico. En 1962, se celebró la producción de la unidad un millón del Transporter fabricado en Hanover. Tras el T1, en 1967 se inició la producción de su sucesor, el T2, y sucesivamente llegaron el T3 en 1979, el T4 en 1990 y el T5 en 2003. La sexta generación de este exitoso modelo sale de la cadena de montaje de Hanover desde 2015. Actualmente, la planta es el mayor centro de trabajo de toda la región de Hanover, con 14.500 trabajadores, y también el mayor centro de formación, con 750 aprendices.

Scholz subraya que la fábrica cuenta con todos los argumentos para ser optimista de cara al futuro. “Las listas de pedidos para la T6 están llenas”, explica. También remarca que Volkswagen Vehículos Comerciales ha invertido de forma específica en nuevas instalaciones, como el taller de prensa más grande de Europa y también “nuevos procesos de montaje para el futuro”, además de nuevas tecnologías como la impresión en 3D y la utilización de robots ligeros. “Hemos hecho todo lo posible para seguir produciendo Transporters ‘made in Hanover’ durante los próximos 60 años”, asegura Scholz.