



DELIUS KLASING



BEWEGTE ZEITEN

Peter Kurze

VW-Bulli

Flotter Transporter

Delius Klasing Verlag

Folgende Bände der Reihe sind bereits
im Delius Klasing Verlag erschienen:

Borgward Isabella

Citroën 2CV – Die Ente

DKW-Meisterklasse

Ford Taunus 17 M

Goggomobil

Karmann Ghia

Kleinwagen der Fünfzigerjahre

Lloyd – der Wagen für Dich

Mercedes 190–300 SE

NSU Prinz

Opel Rekord

Porsche 356

Trabant

VW-Käfer

Wartburg 311/312

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-7688-3227-4

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Klaus Bartelt

Einbandgestaltung: Gabriele Engel

Layout: Peter Kurze, Gabriele Engel

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Druck: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Printed in Germany 2010

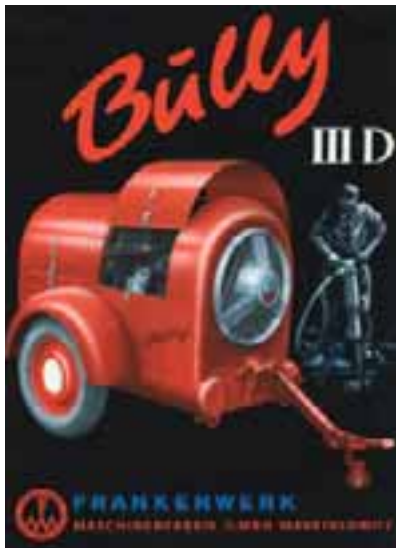
Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z.B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D - 33602 Bielefeld

Tel: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de



Die Bezeichnung »Bully« verwendeten die Frankenwerk GmbH bis 1962 für einen mobilen Kompressor und die Maschinenfabrik Flottmann in Bochum für Druckluftpöhlhammer des Berg- und Straßenbaus.

Nutzfahrzeug mit Liebhaberstatus

Als man unter einem Volkswagen nichts anderes verstand als jenen zwei-türigen, in seiner Form an einen Käfer erinnernden Heckmotor-Personenwagen, in den 1930er-Jahren konstruiert von Ferdinand Porsche, ließ sich die Typenvielfalt auf dem europäischen Automarkt noch als bescheiden und damit recht übersichtlich bezeichnen. Der VW-Käfer mochte zwar einige Nachteile haben, doch durch seine Zuverlässigkeit, seine Robustheit, seine Preiswürdigkeit und ein bis ins letzte Dorf reichendes Servicenetz eroberte er sich in den 1950er- und 1960er-Jahren die Spitze der Zulassungsstatistiken. Der werksintern als Typ 1 bezeichnete Großserienwagen aus Wolfsburg war unübersehbar auch die Nummer 1 auf den Straßen Europas. Ebenfalls zur Nummer 1, und zwar unter den leichten Nutzfahrzeugen, avancierte der 1950 vorgestellte Typ 2, der VW-Transporter. Im Verlauf seines mehr als 60-jährigen Daseins vermochte er sich als ein universelles und in seiner Durchsetzung unerreichtes Nutzfahrzeug für jeden nur denkbaren Einsatzzweck zu etablieren. In seinen verschiedenen offenen und geschlossenen Ausführungen stellte er rund um den Globus seine hervorragenden Eigenschaften überzeugend unter Beweis, was auch für die Kombi- und Bus-Varianten galt: Als Sieben-, Acht- oder Neunsitzer in unterschiedlichster Ausstattung bis hin zum Campingmobil mit oder ohne Hub-, Klapp- oder Aufstelldach, als Expeditions-, Hotel- oder Schulbus, als Baustellen-Zubringer oder rollende Studentenbude hat diese Version ebenfalls jede Bewährungsprobe mit Bravour bestanden.

Eine Reihe meiner Freunde und Bekannten hat »Bullis« verschiedener Generationen über ungezählte Kilometer bewegt, quer durch Europa, durch die USA, durch den vorderen Orient. Mal mit Kindern und Hunden und anderen Reisegefährten an Bord, mal mit Zementsäcken und Hohlblocksteinen, mit Bücherpaletten und Oldtimerteilen, mit Campingausrüstung und Schlauchboot, mit Sportgerät und Expeditionsgepäck, mit Möbeln und Motorrädern und zerlegten Messeständen. Mal bei minus 20 Grad in schneereichen Alpenregionen ebenso wie bei plus 50 im Süden der algerischen Sahara.

Für die VW-Transporter-Baureihen T1 und T2 gibt es auf allen Kontinenten eingeschworene Liebhaber, teils als Fangemeinschaften und in Clubs



Freiheit, die ich meine: Rechtsgelenkter VW-Bulli der ersten Bauserie als Campingfahrzeug, gesehen 1999 auf einem Zeltplatz in Malvern, Worcestershire.

organisiert, teils als Individualisten. In den USA genießt der VW-Bus besonderen Kultstatus; in Mexiko, Südafrika und Australien rangiert er bei Liebhabern seit Jahrzehnten an der Spitze. Ihrem Bulli, der längst zum Sammlerwert gehandelt wird, dabei aber immer noch seiner Zweckbestimmung als Nutzfahrzeug im Sinne des Wortes dient, halten sie ewige Treue, und für sie ist auch dieses Buch entstanden.

Apropos »Bulli«: Ob am Ende mit i oder y geschrieben – diese Bezeichnung war einst der Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH in Ulm für ein Pistenfahrzeug geschützt, und obwohl der Name umgangssprachlich seit jeher für den VW-Transporter bzw. -Bus Verwendung fand, achteten Kässbohrers Juristen streng auf die Einhaltung der Spielregeln. Inzwischen gehören die Namensrechte »Bulli« der Volkswagen AG, und wir dürfen das Kind ungestraft bei seinem Kosenamen nennen. Die Bezeichnung Bully verwendeten aber auch die Frankenwerk GmbH noch bis 1962 für einen mobilen Kompressor, und die Maschinenfabrik Flottmann in Bochum vermarktete jahrelang Druckluftschlämmer für den Berg- und Straßenbau, die trotz des Kässbohrer-Edikts ebenfalls den Namen »Bully« trugen, denn die Aggregate waren die der Firma Frankenberg.

Viel Spaß beim Rückblick auf jene bewegten Zeiten, als der Bulli der Bauereihen T1 und T2 das Straßenbild in starkem Maße prägte und in seiner speziellen Fahrzeugkategorie noch das Maß aller Dinge war.

Neue Dimension der Mobilität

Der enorme Bedarf an Transportmitteln, der sich unmittelbar nach Kriegsende in Deutschland abzeichnen begann, war ausschlaggebend für die bereits früh einsetzende Wiederbelebung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie – zumindest in den westlichen Besatzungszonen. Als die anfänglich noch bestehenden Produktionsrestriktionen gefallen und etliche Fabriken neu aufgebaut waren, erlebte gerade die Nutzfahrzeugindustrie einen gewaltigen Aufschwung. Aber es waren nicht nur die großen logistischen Aufgaben und Herausforderungen, die dem Fahrzeugbau neue Impulse verliehen. Das Kleingewerbe benötigte ebenso dringend kompakte und wirtschaftliche Transportmittel, die das bisher benutzte Tempo- oder Goliath-Dreirad ersetzen mussten. Einmal, um mehr als nur 250 oder 400 kg Ladegut zu befördern, zum anderen, um ein solches Fahrzeug auch über längere Strecken benutzen zu können – mit einer

Ein aufgemotzter Sambabus der ersten Baureihe, genannt T1, (Originalitätsfanatiker bekommen Zahnweh!) und ein Wohnmobil der Baureihe T2 auf dem gleichen Platz. Auch unter den Briten gibt es zahlreiche Bulli-Fans, und sie finden sich auf alljährlich veranstalteten Treffen zusammen (gegenüberliegende Seite).

Kleinlieferwagen wie dieser Goliath – eine typische »Dreikantfeile« der späten 1930er-Jahre – wurden einst für alle logistischen Aufgaben herangezogen, die das städtische Kleingewerbe zu bewältigen hatte.





Heinrich Nordhoff, 1946 bis 1968 VW-Generaldirektor.

In seiner ersten Ausführung besaß der VW-Bulli T1 noch Flügel- statt Schiebtüren und eine geteilte Frontscheibe (unten).

»Dreikantfeile« bewegte man sich in der Regel nur im lokalen Bereich. Der niederländische Volkswagen-Importeur Benedict (Ben) Pon war es, der nach einem Werksbesuch in Wolfsburg auf die Idee kam, dass sich auf der Plattform eines Volkswagens ein Transporter in Frontlenkerbauweise konstruieren lassen müsste; diesbezügliche Skizzen in seinem Notizbuch tragen das Datum vom 23. April 1947. Hierzu war er von Materialtransportkarren auf Käferbasis angeregt worden – Vorderlader, die er auf dem Werksgelände gesehen hatte. Er teilte seine Überlegungen dem VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff mit, der seinen Entwicklungschef Dr. Alfred Haesner hinzuzog: Es entstand das Projekt mit der Konstruktionsnummer 29, das eine Reifezeit von gut zwei Jahren bis zur Serie benötigte. Bis dahin wurden Versuchsmodelle in unterschiedlichen Ausführungen gebaut, wobei das Heckmotorprinzip vom Käfer zwar übernommen wurde, der Plattformrahmen aber schon bald





Die kleineren Rückleuchten gab es beim T2 noch bis Ende Juli 1971.

Die Nutzlast des Bullis betrug eine Tonne.

Millionenerfolge

1967, im Jahre der Einführung des T2, feierte VW die Auslieferung des 2 000 000. Transporters. Allein vom T2 wurden bis zum August 1979 insgesamt rund 3 Millionen hergestellt. Die Zulassungszahlen in der Bundesrepublik Deutschland hielten sich von 1968 an bemerkenswert konstant in einem Bereich zwischen 47 000 und 80 000, wobei 1970 mit 80 354 beim Kraftfahrt-Bundesamt registrierten Neuzulassungen das beste Jahr darstellte. 1978, das letzte vollständige T2-Jahr (1979 gab es ab August schon den T3) gab es noch 57 062 Neuzulassungen.

Der VW-Transporter hatte als ein ausgereiftes, bis ins Detail perfekt durchkonstruiertes Fahrzeug weltweit Anerkennung gefunden. Der erste 25-PS-Kastenwagen hatte 1950 nicht mehr als 5850 D-Mark gekostet, der Kombi 6350 D-Mark. Bis 1967 hatten sich die Preise nur mäßig nach oben bewegt, die Basisausführung, jetzt mit 44 PS, stand noch immer mit weniger als 6500 D-Mark im Katalog.



