

Udo Paulitz

VW BUS

Der Kult-Transporter



VW BUS

Der Kult-Transporter

Der VW-Transporter war ein unermüdlicher Motor des deutschen Wirtschaftswunders der Nachkriegszeit. Ob im Handel oder Handwerk, bei Post, Polizei oder Bahn, Feuerwehren oder Krankenhäusern: Auf den praktischen, flinken und vielseitigen »Bulli« war Verlass. Als starker Kumpel, der zupacken und auch etwas vertragen konnte, avancierte der automobile Alleskönner zu einem der wichtigsten Symbole des Aufschwungs. Heute sind die Modelle der ersten Generationen des knuffigen Volksbusses gesuchte Sammlerstücke. Dieses reich bebilderte Buch ist eine liebevolle Hommage an den unverwüstlichen Kultbus, das jeden Fan des legendären Kleinlasters begeistern wird.

eISBN: 978-3-625-16120-2

© Naumann & Göbel Verlagsgesellschaft mbH

Emil-Hoffmann-Straße 1, D-50996 Köln

Umschlagmotive: aus dem Innenteil

Gesamtherstellung: Naumann & Göbel Verlagsgesellschaft mbH, Köln

Alle Rechte vorbehalten

www.naumann-goebel.de

Abbildungsnachweis

Alle Abbildungen Archiv des Autors, ausgenommen:

S. 31, 37, 51 oben, 68, 69, 82/83, U4 oben, U4 Mitte:

© Marcus Nyholt

S. 4, 18/19, 34/35, 42/43, 86/87, 106/107, 126/127:

© Picture-Alliance GmbH, Frankfurt am Main

Udo Paulitz

VW BUS

Der Kult-Transporter

ZU DIESEM BUCH

Kaum ein anderes Nutzfahrzeug war noch bis vor nicht allzu langer Zeit auf Deutschlands Straßen so allgegenwärtig wie der VW-Transporter. Dass sich Privatleute, Unternehmen, aber auch Behörden und andere Institutionen im In- und Ausland in einem so starken Maße dem VW-Bus zugewandt haben, hat viele gute Gründe. Der VW-Transporter war konzeptionell ein Novum auf dem Fahrzeugmarkt. Zuvor mussten Kleintransporte mit Pferd und Wagen, mittels Dreirad-Lieferwagen oder mit von Personenkraftwagen abgeleiteten Kombifahrzeugen bewerkstelligt werden. Da diese Fahrzeuge sowohl in punkto Geschwindigkeit als auch beim Raumangebot nur selten befriedigen konnten, stellte der neue VW-Transporter die Lösung vieler Probleme dar. Mit ihm wurde eine neue Ära im Bau leichter Nutzfahrzeuge eingeleitet. Gemessen am spektakulären Welterfolg des VW Käfers machten die VW-Transporter vergleichsweise wenig von sich reden, obwohl sie genauso wie der Käfer sämtliche Konkurrenten zahlenmäßig weit hinter sich ließen. Der Transporter basierte auf der gleichen Mechanik wie der Käfer, und seine Konzeption war nicht weniger genial. Anders als Ferdinand Porsche, der maßgebliche Schöpfer des VW Käfers, ist der Konstrukteur des VW-Transporters in der Öffentlichkeit nahezu unbekannt geblieben. Es handelt sich um den Ingenieur Alfred Haesner, der von 1948 bis 1952 Entwicklungsleiter im Volkswagenwerk Wolfsburg war. 1952 wechselte er zu den Kölner Ford-Werken, wo er dem Hauptkonkurrenten des VW-Busses, dem Ford FK 1000 und späteren Transit, auf die Sprünge half. Dieses liebevoll gestaltete und bebilderte Buch soll dem berühmten VW-

Transporter und seinem Entwickler ein kleines Denkmal setzen.



INHALTSVERZEICHNIS

ZU DIESEM BUCH

AM ANFANG STAND EIN PLATTENWAGEN

Wie der VW-Bus auf die Räder gestellt wurde

DER VW-TRANSPORTER – EINE ÄRA BEGINNT

Die Geschichte des T 1 von 1950 bis 1967

DURCHGREIFEND MODERNISIERT – DER VW-BUS DER
ZWEITEN GENERATION

Die Geschichte des T 2 von 1967 bis 1979

WIEDER MIT HECKMOTOR – DER VW-BUS DER
DRITTEN GENERATION

Die Geschichte des T 3 von 1979 bis 1991



Der werksintern eingesetzte Plattenwagen gab den Anstoß zur Entwicklung des VW-Busses.

AM ANFANG STAND EIN PLATTENWAGEN

Wie der VW-Bus auf die Räder gestellt wurde

Mit der Aufnahme der Serienfertigung des VW-Busses – der Kleintransporter wurde werksintern als Typ 2 bezeichnet, war also der zweite zivile Volkswagen nach dem Typ 1 des VW Käfers – erschien Anfang März 1950 ein Volkswagen-Modell auf dem Markt, mit dem die Wolfsburger überall auf größtes Interesse stießen. Der VW-Bus war ein typisches Kind des Wirtschaftswunders der jungen Bundesrepublik. Die Formgebung seiner Frontpartie, u. a. auch bei der neuen Bundesbahn-Diesellok V 200 zu finden, galt als Synonym für den Zeitgeschmack und die Dynamik des Mobilitätsbedürfnisses, als Zeichen des Aufbruchs in eine neue Ära. Viele nennen den Transporter liebevoll Bulli, wobei die Herkunft dieses Namens nicht genau geklärt ist. Die einen vermuten, er beruhe auf der verkürzten Zusammensetzung der Worte „Bus“ und „Lieferwagen“. Das Volkswagenwerk jedoch schreibt die Kurzform dem rundlichen und „bulligen“ Erscheinungsbild der markanten Front des Kleintransporters zu. Für diese Variante spricht, dass der Spitzname „Bulli“ offenbar bereits werksintern verwendet wurde, bevor er im Volksmund geläufig wurde. Am weitesten verbreitet hat sich in der Bevölkerung indessen die Bezeichnung „VW-Bus“.

Bis Kriegsbeginn im September 1939 hatte das am Mittellandkanal bei Fallersleben gelegene Volkswagenwerk

nur eine kleine Serie des sogenannten KdF-Wagens, des Vorgängers des nach dem Krieg weltberühmt gewordenen Käfers, herstellen können. Dieses von einem luftgekühlten Heckmotor angetriebene Fahrzeug ging auf einen bereits 1934 dem Reichsverkehrsministerium eingereichten Entwurf zurück, der federführend durch den Konstrukteur Ferdinand Porsche erstellt worden war. Das Volkswagen-Projekt – das Fahrzeug sollte nach Hitlers Vorgaben bei einem Verkaufspreis von unter 1.000 Reichsmark liegen und damit weiten Volkskreisen zugänglich sein – ging 1937 in den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Arbeitsfront (DAF) über, die wiederum ihre Unterorganisation „Kraft durch Freude“ mit der weiteren Durchführung betraute. Damit entstand der Begriff „KdF-Wagen“. Dieser Pkw, auf den viele Menschen gespart hatten, wurde bis 1945 nie ausgeliefert und seiner ursprünglich gedachten zivilen Verwendung zugeführt. Denn mit Beginn des Kriegs änderten sich schlagartig die Aufgabenstellungen des noch im Bau befindlichen Werks. Der Fertigungsbeginn des KdF-Wagens wurde zugunsten der Rüstungsproduktion zunächst vorläufig und schließlich dauerhaft auf Eis gelegt. Technik und Konzept des Personenwagens hingegen wurden in einem für die Wehrmacht bestimmten viertürigen, als Typ 82 bezeichneten Kübelwagen und dem allradgetriebenen Schwimmwagenpendant des Typs 166 erfolgreich weiterverwendet.

Nach Kriegsende nahm das nur relativ gering zerstörte Werk unter Kontrollaufsicht der britischen Militärregierung seine Tätigkeit wieder auf. Die Fertigungsstätte firmierte zunächst unter dem Namen „Wolfsburg-Motor-Works“ und begann – zunächst fast ausschließlich in Handarbeit – den ursprünglich geplanten Personenwagen zu bauen. Ab 1946 stiegen die Produktionszahlen schnell an, wobei die ersten 20.000 Nachkriegs-Käfer allerdings nicht an private

Besteller gingen, sondern den Behörden der alliierten Besatzungsmächte vorbehalten blieben. 1955 rollte bereits das millionste Fahrzeug vom Fertigungsband.

Doch zurück zum VW-Transporter. Findige Arbeiter des VW-Werks hatten zur Erleichterung des werksinternen Transportverkehrs, insbesondere um sperrige Lasten befördern zu können, eine Bodengruppe aus der Serienfertigung des VW Käfers genommen, darauf vorn eine einfache Holzplatte als Ladefläche montiert und über der Hinterachse die Lenksäule mit Fahrstand und Doppelsitzbank angeordnet. Dieses heute skurril erscheinende Vehikel bezeichneten die Mitarbeiter als Plattenwagen. Dem niederländischen VW-Importeur Ben Pon aus Amersfoort fiel bei einem seiner häufigen Werksbesuche Anfang 1947 dieses Provisorium auf. Er fragte sich sofort spontan, ob ein solch einfaches, aber praktisches Gefährt nicht in Serie gebaut werden könne: Es müsste bestimmt gut verkäuflich sein. Für dieses Arbeitsgerät allerdings eine behördlich genehmigte Straßenzulassung zu erlangen bereitete schon in den ausgehenden 1940er-Jahren ein unüberwindliches Hindernis. Dadurch ließ sich Ben Pon aber nicht entmutigen. Da er nach wie vor von seiner Idee überzeugt war, skizzierte und verfeinerte er den groben Entwurf eines auf dem VW Käfer basierenden Kleinlasters in Frontlenkerbauweise mit Kastenaufbau in seinem Notizbuch. Bei diesem ersten Konzept befand sich der Motor nach wie vor hinten, der Fahrstand allerdings vorn. Bereits am 23. April 1947 erläuterte Ben Pon einigen Werksvertretern der britischen Besatzungsmacht – eine zivile Leitung hatte das VW-Werk damals noch nicht – den Grundgedanken seines geplanten Fahrzeugs: Die Herren beurteilten die Verkaufsmöglichkeiten allerdings eher skeptisch. So verschwand der Entwurf zunächst in der Schublade. Die Idee des Transporters aber war geboren.

