

Der VW Bulli ist 70 – ATLANTIS gratuliert

Text: Heinz Kärsinger

(Foto: Wikipedia

Commons, die Kleinbusversion des Bulli mit der Rundumverglasung begründete den Ruf des VW-Bus[™] als Fahrzeug für Freizeit und Abenteuer. VW wollte das Fahrzeug lieber als Kleintransporter für Handwerk und Gewerbe positioniert sehen)

Im VW-Bus sind Generationen von Tauchern ans Mittelmeer und später sogar nach Ägypten gefahren. Kein Wunder, das Fahrzeug war robust, hatte viel Platz und war günstig in Anschaffung und Unterhalt. Und deshalb soll dieser Artikel eine Reminiszenz an ein kleines, technisches Meisterwerk sein. Und gleichzeitig an alte, nie mehr wiederkehrende Tauchertage erinnern.

Im VW-Bus hatte alles Platz: Vater, Mutter, Opa, die Kinder und der Hund. Dazu eine Campingausrüstung und für den Papa noch das Tauchgerät. So ist man in den Urlaub gefahren, der damals noch 'die großen Ferien' geheißt hat. Über den Brenner, den San Bernadino oder den Gotthard ging es nach Italien. Oder durchs Rhodanetal nach Südfrankreich. Das aber seltener, weil es dort schon damals so teuer war. Da ist man lieber gleich durchgefahren und hat in Spanien Urlaub gemacht. Jedenfalls: Ans Meer musste es gehen.

(Foto: A. Hassel, Wikipedia

Commons, der Ur-Bulli: Ein werksintern bei VW benutzter Transporter für Blechplatten hatte das Fahrerhaus noch hinten)

All diese riesigen Strecken wurden problemlos von einem Auto bewältigt, das schon damals liebevoll Bulli genannt wurde. Oder eben VW-Bus. Und seit dieser Zeit ist der VW-Bus zum Synonym für Freiheit und Freizeit geworden. Aber das war den Managern von VW gar nicht recht, weil der Bulli eigentlich als Geschäftsfahrzeug für Handwerker positioniert werden sollte (falls man diese Marketingsprache damals schon gesprochen hat). Die Geschichte des Bulli, der offiziell und von der Modellreihenbezeichnung her T1 heißt, geht zurück bis in die Nachkriegszeit, in der Niedersachsen (wo VW traditionell seinen Hauptsitz hat) zur englischen Besatzungszone gehörte. Zuständiger Kommissar für den Wolfsburger Autobauer war der Major Ivan Hirst, der die Aufgabe hatte, das Werk am Laufen zu halten. Da es damals an allem mangelte, auch an geeigneten Produktionsmitteln, mussten die Arbeiter improvisieren. Unter anderem bauten sie, zum werksinternen Transport von Werkstätten, den so genannten Plattenwagen, mit dem die Arbeiter Blechplatten von A nach B brachten. Der Plattenwagen war auf der Basis eines VW Käfers zusammengezimmert und er hatte die Ladefläche vorn und das Fahrerhaus hinten. Der niederländische Generalimporteur von VW-Fahrzeugen war ein gewisser Ben Pon. Der erkannte das Potenzial eines solchen Fahrzeugs und er versuchte, es in die Niederlande zu importieren und dort zu verkaufen. Gescheitert ist das aber leider an den holländischen Behörden. Die haben dem Plattenwagen keine Zulassung erteilt, weil sie der Meinung waren, dass der Fahrer vor die Ladung muss und nicht umgekehrt.

(Foto: VW, die Idee zum VW-Bus stammte vom niederländischen

Generalimporteur Ben Pon, der das Fahrzeug in seinem Notizbuch grob skizzierte ()

Pon aber gab nicht auf. In seinem Notizblock skizzierte er am 24. April 1947 einen geschlossenen Kastenwagen mit vorne liegender Fahrerkabine und hinten liegendem Motor. Basis des Fahrzeugs sollte wiederum das Chassis des VW Käfers sein. Mit dieser Idee wackelte Pon zu Major Hirst. Der hätte das Ding gerne gebaut, aber im Nachkriegsdeutschland gab es kaum Ressourcen dazu. Hirst lehnte für den Moment ab, wollte die Sache aber im Auge behalten. Dann kam die D-Mark. Plötzlich war alles verfügbar. VW wurde wieder von einem Deutschen geführt. Im Herbst 1948 beauftragte Generaldirektor Heinrich Nordhoff den Entwicklungschef Alfred Haesner mit der Umsetzung von Pons Skizze. Schon im März 1949 präsentierte er einen Entwurf. Genauer gesagt zwei Entwürfe, von denen jedoch einer verworfen wurde. In Testfahrten mit den Erlklingen, sie wurden auch damals schon unter strenger Geheimhaltung nur nachts durchgeführt, ergaben sich Probleme. Das Auto schluckte zum Beispiel zu viel. Deshalb wurde es strömungsoptimiert und der Verbrauch sank um satte zwei Liter pro 100 Kilometer. Dann stellte sich heraus, dass die Bodengruppe des Käfers den Belastungen der von Pon vorgegebenen 750 Kilogramm Zuladung nicht gewachsen war. Und auch der Motor, es handelte sich um den original Vierzylinder-Boxer des Käfers mit 1130 ccm und 25 PS, erwies sich als zu schwach.

Angesichts dieser Probleme geriet der Produktionsstart des Bulli (Herbst 1949) in Gefahr, aber Nordhoff war gnadenlos und machte Druck. In aller Eile entwickelten die Ingenieure eine neue Bodengruppe mit zwei durchgehenden Trägern (der Käfer hatte nur einen). Mit einer Lösung für die zu schwache Motorisierung konnte dann auch noch rechtzeitig die mit der Optimierung beauftragte Porsche KG aufwarten: Man veränderte das Getriebe. Das verlieh dem Fahrzeug zwar mehr Kraft, aber die Höchstgeschwindigkeit blieb auf 80 km/h beschränkt.

Am 8. März 1950 rollte der erste Bulli dann vom Band. Der Name Bulli ist übrigens eine Wortschöpfung der VW-Arbeiter. Die waren sich nicht darüber einig, ob sie das Gefährt Bus oder Lieferwagen nennen sollten. Sie verbanden deshalb die beiden ersten Buchstaben beider Wörter. Das Auto müsste deshalb eigentlich Buli geschrieben werden. Die einfache Konstruktion machte problemlos Modellvarianten möglich. Es gab den T1 als Kastenwagen mit geschlossenem Laderaum. Wahlweise konnte man herkömmlich zu öffnende Seitentüren oder eine Schiebetür haben. Es gab den T1 mit einer Ladepritsche und einem kleinen Fahrerhaus oder mit kleinerer Ladepritsche und dafür einer Doppelkabine mit zwei Sitzreihen. Es gab ihn als Stretchversion und es gab den T1 sogar als Schienenfahrzeug als Draisine bei der Deutschen Bundesbahn. Den Ruf als Freizeit und Abenteuerfahrzeug aber begründete die Kleinbusversion mit der Rundum-Verglasung. Schon 1950 konnte man vom Fahrzeugausstatter Westfalia eine Campingbox kaufen, die einen Gaskocher mit Gasflasche beinhaltete sowie einen Klapp Tisch. Im hinteren Bereich des Bulli war auch ein kleiner Schrank vorgesehen. Die hintere Sitzreihe konnte umgeklappt werden und ergab so zwei Schlafplätze. Das alles konnte man nach der Reise wieder rückgängig machen und den Bus so wieder zum Nutzfahrzeug machen. Einen permanenten Ausbau zum Reisemobil gibt es schon seit 1961.

Wer jemals einen VW-Bus gefahren hat, der wird jetzt zu recht aufstöhnen und auf die verdammt unangenehmen Kleinigkeiten hinweisen, denen man gerade als Taucher unterworfen war. So war die Motorisierung wirklich völlig unzureichend, wenn man beispielsweise zu dritt mit drei Ausrüstungen und zusätzlich noch einem Kleinkompressor wie damals üblich im T1 unterwegs war. Es gab zwar relativ rasch einen etwas größeren Motor mit 1200 ccm und 34 PS, aber der war als Schlucker verschrien.

Wegen des Heckmotors gab es keine durchgängige Ladefläche. Ganz hinten direkt hinter der Heckklappe ragte der Motorkasten in die Höhe. Alles

was zwischen Rücksitz und Motorkasten verstaut war, musste mhevoll herausgehievt werden. Tankstutzen auÄyen? Fehlanzeige. Der war im Motorraum, so dass man zum Tanken immer die Klappe Äffnen musste. Während langer Autobahn- oder Bergfahrten sollte man immer einen längeren Stopp einlegen. Da der dritte Zylinder ziemlich zugebaut war, Äberhitzte der schnell und die Ätemperatur schnellte nach oben. Eine legendÄre Schwachstelle, sowohl im Käfer als auch im Bulli, war auch der Gaszug. Der rieb auf seinem langen Weg vom Fahrerhaus zum Motor irgendwo an einer scharfen Stelle und riss deshalb in unregelmÄÄigen AbstÄnden immer mal wieder, acht Mark kostete er in den 1970er Jahren.

Trotzdem: An jene Zeit des einfachen Verreisens denkt man heute gerne zurÄck und verklärt sie zu dem, was sie vielleicht nie gewesen war. Der VW-Bus ist Teil der Jugend vieler Älterer Taucher und wird deshalb immer einen ganz besonderen Stellenwert innehaben. Also: Ein Hoch auf den Bulli!Ä