
Historie und Histörchen (76): Geschichten vom Ratschbumm

Von Peter Schwerdtmann, cen

Jeder weiß, auch das nächste Facelift vom Volkswagen Transporter oder Bus wird weder zu Preisen für überschäumenden Designermut noch zu polarisierten Stammtisch-Diskussionen führen. Ein Bulli ist und bleibt ein Bulli. Sein Management müsste mit dem Klammerbeutel gepudert worden sein, wenn es etwas Revolutionäres in Blech hinstellen wollte. Doch bei aller Tradition und den vielen persönlichen Erinnerungen an einen Bulli kommt sicher niemand auf die Idee, es hätte sich wenig geändert.

Die erste Erinnerung gilt einem Kastenwagen, einem Bulli aus den 50er Jahren mit geteilter Windschutzscheibe und noch mit zweiflügliger Tür an der Seite. Nach Jahren ehrbarer Arbeit sollte der eine neue Aufgabe übernehmen – als Band-Bus oder – wie man damals sagte – als Bus für die Instrumente der Combo. Der Bulli in dem typischen Blau – in Familienkreisen „Schlüpferblau“ genannt – brachte die vier Jungs Wochenende für Wochenende von Auftritt zu Auftritt (Das Wort „gig“ war damals noch unbekannt).

Typisch damals das flach liegende Lenkrad, in diesem Fall elfenbeinfarben und die steil im Innenraum stehende Lenksäule. Der Bug bestand nur aus einem innen nicht verkleideten Blech. Es gab Verfechter dieser Bauart. Sie bot maximalen Innenraum und bei einem Unfall konnte der Motor nichts ins Innere geschoben werden. Der saß ja hinten. Was die Freunde des leeren Bugs vergaßen, war die Lanze der Lenksäule, die direkt auf die Brust des Fahrers zielte, wenn das Frontblech nachgab. Der Fahrer unseres Band-Busses landete für Monate im Rollstuhl. Die Lenksäule hatte ihn verfehlt, das Frontblech seine Beine aber nicht geschützt.

Kleine Namenskunde

Der Legende nach soll Ben Pon, der Volkswagen-Importeur in den Niederlanden, auf einer Serviette skizziert haben, wie aus dem Käfer ein Nutzfahrzeug werden könnte. Wolfsburg produzierte nach dem Krieg nur einen Typ, den Käfer. Nun kam der zweite dazu: der Typ 2 eben. Strenggenommen müsste der aktuelle Bulli als Volkswagen Typ 2 6. Generation heißen. Das „T6“ als Typenbezeichnung für die heutige Transporter- und Busgeneration ist zwar geschichtsvergessen, aber eingängig.

Bergziege in Creme

In der „Technischen Hochschule Wolfsburg“, wie Spötter in den 70er Jahren den großen, neuen Komplex der Forschung und Entwicklung, war damals noch die Entwicklung der Nutzfahrzeuge daheim. Chef war Gustav Mayer, von allen Insidern als „Transporter-Mayer“ beschrieben. In seinem Beritt leitete Henning Duckstein die Fahrwerksentwicklung. Duckstein war Liebling der Fachjournalisten, wegen klarer Aussagen, aber noch mehr wegen seiner flotten und frechen Sprüche. Einem Kollegen unterbreitete er ein Angebot. Er wollte ihn für seine Fahrwerkserprobung anheuern – als Achslast.

Duckstein war ein Freund des Allradantriebs und ließ nichts unversucht, die Wolfsburger davon zu überzeugen. Mit dem Segen von Transporter-Mayer baute er einen T2 zu einer echten Bergziege um. Mit permanentem Allradantrieb und Vorgelegegetriebe wühlte sich sein cremefarbener Bulli auch wegen seiner kurzen Überhänge überall drüber und durch. Der einzige Schwachpunkt war der kleine Böschungswinkel, der dem langen Radstand

geschuldet. Dagegen halfen maximal große Räder.

Henning Duckstein ließ kleine Gelegenheit aus, die Überlegenheit dieses Konzepts zu demonstrieren. So auch eines Tages auf dem kleinen Geländewagen-Testgelände in der nordöstlichen Ecke des Werksgeländes. Bei einer Vorführung des Geländewagens Iltis, entstanden bei Ducksteins Pkw-Kollegen, fuhr sich Kleine fest. Der Boden lag auf, an ein Rausarbeiten war nicht zu denken. Und das vor potenziellen Kunden mit vielen Sternen auf den Schulterklappen.

Zutrauen kann man Duckstein getrost, dass er auf genau so eine Gelegenheit gewartet hatte. Jedenfalls fuhr er vor, nahm mit seinem Bulli den Iltis auf den Haken und befreite ihn aus seiner misslichen Lage.

Es soll Krach gegeben haben. Aber am Ende des Tages konnte Gustav Meier 1975 den ersten T3 mit Synchro-Antrieb vorstellen. Und den Iltis konnte Volkswagen ebenfalls ganz gut verkaufen.

Hennig Duckstein gilt heute als Vater des Synchro. Er starb im Februar 2019 im Alter von 78 Jahren. Transporter-Mayer verstarb bereits 2014 im Alter von 89 Jahren.

Diesel gegen Wind

Westfalia schickte einen T4 mit Wohnausstattung und dem neuen Hochdach mit auf eine Pressereise nach Irland. Der Caravan-Salon, damals noch in den Hallen der Messe Essen daheim, hatte Journalisten dazu eingeladen. Der Westfalia Joker 3 durfte als Fotomotiv mit. Am Steuer saß der Presseemann aus Rheda-Wiedenrück. Sein Joker 3 war bestückt mit dem Wirbelkammer-Dieselmotor von 60 PS (44 kW). Geplant war, dem Bus zu folgen. Einen Routenplan oder eine Karte gab es im Joker 3 nicht, Navi und Mobiltelefon noch längst nicht erfunden. Doch der Bus war schnell, zu schnell, besonders bei Gegenwind.

Die Zahl der Fotos mit dem Westfalia hielt sich in Grenzen. Doch bei der Entfernung lag der Camping-Bus weit vor dem Reisebus. Der arme Presseemann musste halb Irland nach dem Bus absuchen.

Der Wirbelkammer-Diesel wurde 1996 vom Turbo-Diesel mit Direkteinspritzung ersetzt. Von da an reichte kein mitleidiger Lkw-Beifahrer mehr die Hand aus dem Fenster, um dem Joker 3-Fahrer in den Kasseler Bergen an der Steigung seine Hilfe anzubieten.

Ratschbumm und seine Freunde

In jenen Jahren suchte der erfahrene Joker-Fahrer auf dem Campingplatz einen Stellplatz weit weg von anderen ausgebauten Bullis. Er wusste ja was kam, wenn der Nachbar seinen VW-Bus nachts verlassen wollte oder frühabreiste. Das Schließen der Schiebetür verlangte Kraft. Und das dann folgende laute Ratschbumm wurde bald von der lautmalenden Beschreibung zu einem der Spitznamen für den Camping-Bus.

Das hielt Nachbarn auf Abstand, zeigt aber dem Bulli-Fahrer selbst, dass er auch auf diesem Stellplatz nicht allein war. Der Camping-Bus – speziell die Westfalia Joker mit dem Zelt-Aufsteldach oder die Joker 3 mit dem Hochdach – waren in den Jahren für das doppelt verdienende Lehrerpaar das typische Zweitfahrzeug, immer gepackt für den Ausflug oder die Urlaubsreise.

Achtung! Lernkurve!

Die Faszination, die vom Bulli ausgeht, ist geblieben. Sonst ist alles anders mit kräftigem Motor vorn, Knautschzone, Front- oder Synchro-Antrieb und einer Schiebetür, die sich leise von Hand oder – noch leiser – elektrisch schließen lässt. Und aus dem Westfalia Joker ist

seit 2004 ein Volkswagen California geworden, der im Stammwerk von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover-Stöcken gebaut und auch ausgerüstet wird.

Ein Bulli war nie nur nützlich, es sei denn in seiner schlüpferblauen Kastenwagen-Version. Sie hatten nicht nur als Camper immer auch Emotionen im Gepäck. Wie tief die sitzen, zeigen die Preise, die auf dem Oldtimermarkt besonders in den USA für frühe Busse gezahlt werden. Ganz oben in der Skala steht dabei der „Samba-Express“ mit seiner zweifarbigen Lackierung (unten Farbe, oben weiß) und einem kleinen, schlanken Zusatzfenster oben im Dach.

Der Samba-Express lebt

Natürlich erinnern die Marketeers heute gern an diese T1. So ist beim heutigen Bulli die rot-weiße Lackierung beliebt, wenn auch die Dachfenster fehlen. Dafür kann der aktuelle T6-Nachfahre mit vielen Eigenschaften punkten, die ihn zu einem idealen Kleinbus oder zu einer extragroßen Familien-Limousine werden lassen.

Wir nutzen unseren Multivan als Großraum-Limousine mit Passagieren auf allen drei Sitzreihen mit guten Sitzen in den Reihen eins und zwei und einer Rücksitzbank, die den Passagieren dort mit körpergerechter Ausformung nun auch mehr Komfort zukommen lassen. Die Rückbank lässt sich über einen weiten Bereich verschieben. Lässt aber immer auch reichlich Fußraum übrig. Die Sitze der zweiten Reihe lassen sich drehen, das Tischelement zwischen ihnen verschieben; Sitze und Tisch lassen sich recht einfach ausbauen. So entsteht eine Kombination von Passagier und Gepäckabteil, die den Namen Multivan auch dadurch rechtfertigt, dass sich die Rücksitzbank zu einer Liegefläche umklappen lässt: ein Doppelbett für unterwegs.

Vier Mal so schnell

Unser Bulli mit 2,0-Liter-TDI von 147 PS (108 kW) ließ jedenfalls keine Erinnerungen an den Wirbelkammerdiesel aufkommen. Er brauchte mit sieben bis neun Liter weniger als der erste Diesel im Bus mit seinen 60 PS. Der lag wegen Dauervollgas ständig bei mehr als zehn Litern auf 100 km. Dafür war unser Multivan doppelt so schnell in der Spitze rund vier Mal so schnell auf Tempo 100, das der alte Bulli manchmal auch gar nicht erreichte, wenn er ein Hochdach bewältigen musste.

Beim Innenleben, bei den Fahrerassistenz-Systemen und bei der Konnektivität lebte unser Multivan mit seiner zweifarbigen Lederausstattung ganz den Anspruch des Marktführers. Er wirkt, als habe er seinen Zenith erreicht, was zu Frage führt, wie es denn weitergehen wird.

Zunächst steht bestimmt wieder ein T6.1 als Facelift ins Haus. Später wird er in Hannover Platz machen müssen für eine nächste Generation, den batterieelektrischen ID Buzz. Die T-Modelle der Zukunft werden in Polen gebaut werden, in dem Werk, aus dem heute schon Caddy und Crafter stammen.

Der ID Buzz hat das Zeug dazu, den Bulli als Großraum-Limousine bei einer jungen, urbanen Käuferschicht zu ersetzen. Aber ob der angestammte Bulli-Fan diesen Weg wohl mitgeht? (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen Bulli:

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Bulli: Der T1 als Samba-Express.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Bulli: Spitzenkoch Johann Lafer in seinem T1 mit Lenkranze und ohne Knautschzone.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Bulli:

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T1 mit dem ersten Campingausbau von Westfalia.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T3 als Prototyp für Allradantrieb.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Bulli: Ausflug in den Schnee zum 25. "Geburtstag" des Synchro-Antriebs.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Westfalia Joker 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Bulli: Fünf Generationen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen T6 Multivan.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Stephan Kraft



Volkswagen Bulli: ein T1 als Samba-Express und die nächste Generation, der ID Buzz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Studie I.D. BUZZ beim Laden an einer IONITY-Schnellstladesäule.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen I.D. Buzz

Foto: Auto-Medienportal.Net/Autostadt