
Im Rückspiegel: Vor 70 Jahren lief in Wolfsburg der Bulli an

Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert einen außergewöhnlichen Rekord: Der Transporter – alias Bulli, Kombi, VW-Bus oder Microbus – ist das am längsten gebaute Nutzfahrzeug der Welt. Am 8. März vor 70 Jahren fuhr der erste Transporter als Typ 2 von den Montagebändern des Volkswagen Werks in Wolfsburg. Nach dem Käfer (Typ 1) nahm damit der zweite Weltbestseller unter dem Label VW als Typ 2 Fahrt auf. Bis heute folgten dem ersten Exemplar der Baureihe mehr als 13 Millionen weitere.

Schon die Anfänge sind legendär oder Legende: Am 23. April 1947 soll der niederländischer Volkswagen Importeur Ben Pon mit wenigen Strichen einen Transporter in sein Notizbuch skizziert haben. Was Pon auf das Papier geworfen hatte, war die Ur-Definition eines kompakten Nutzfahrzeugs mit maximaler Raumausnutzung: Boxermotor im Heck, Fahrer weit vorn und dazwischen sehr viel Platz. Volkswagen griff diese Idee auf und entwickelte sie mit seinen Konstrukteuren zur Serienreife.

Die Pon-Zeichnung gilt deshalb als eine der Initialzündungen für den Typ 2, der ersten Generation des Transporters von Volkswagen. Mit jeder weiteren Generation wurde das Konzept zu einem Multitalent weiterentwickelt. Nichts an einem Bulli entstand jemals zufällig. Jedes Detail wurde präzise, alltagstauglich, nutzwertorientiert und stilvoll konstruiert. So entstand das Original seiner Klasse: Ein Transporter für Personen und Waren, ein Fahrzeugsystem für alle erdenklichen Aufbauten, ein Van für die Freizeit und das Business und als California der erfolgreichste Camper der Welt.

Am 11. November 1949 stellte Volkswagen den Medien einen von Hand gefertigten Transporter-Prototyp als Kastenwagen vor. Was noch fehlte, war ein Name. Bereits 1949 hatte Volkswagen unter anderem die Bezeichnung „Bully“ als Wortmarke beim Patentamt schützen lassen wollen. Das Pech: Ein anderes Unternehmen hatte sich die Rechte schon früher gesichert. Gleichwohl bahnte sich die VW-interne Bezeichnung Bully – schnell Bulli geschrieben – ihren Weg in die Öffentlichkeit. Der inoffizielle Name des Transporters war geboren. Mehr als ein halbes Jahrhundert verstrich jedoch, bevor Volkswagen Nutzfahrzeuge 2007 endlich die Patentrechte an der Wortmarke erwerben konnte. Nun durfte jedes Modell der Baureihe auch offiziell so bezeichnet werden, wie es die Fans seit jeher taten.

Der T1 – 1950 bis 1967

Motor und Getriebe des Transporters stammten vom Käfer; die Karosserie samt verstärkter Bodengruppe wurde neu entwickelt. Maximale Zuladung: wirtschaftswundertaugliche 750 Kilogramm. Bepackt wurde der Wagen durch die Flügeltüren oder die später optionale Schiebetür auf der Beifahrerseite. Als geschlossener Kastenwagen, verglaster Kombi und achtsitziger Bus startet der Typ 2 zuerst durch. Später wurde die Nummerierung an den Generationen orientiert: Der Typ 2 heißt aus heutiger Sicht T1 für erste Transporter-Generation.

1951 folgte der legendärste aller Bulli: der „Kleinbus Sondermodell“ – inoffiziell „Samba-Bus“ genannt – mit Rundumverglasung, markanten Dachfenstern und Faltschiebedach. Ein weiteres Jahr später kam der Pritschenwagen auf den Markt, eine Art Pickup der 50er Jahre. Auf der Basis dieses Spektrums entstanden schnell diverse Sonderaufbauten. Westfalia steuerte die „Camping-Box“ bei – ein Modul, das aus dem Transporter das erste kompakte Reisemobil machte.

1956 zog die Produktion nach Hannover in ein neues Werk um, damit die immer schneller steigende Nachfrage bedient werden konnte. Hergestellt wurde er ab 1957 auch in

Brasilien. Bis 1967 der Nachfolger auf den Markt kam, hatten knapp 1,9 Millionen Käufer den Transporter mit der geteilten Frontscheibe („Split Window“) und der markanten Nase zu einem Welterfolg gemacht.

Der T2 – 1967 bis 1979

Der T2 nahm den Nutzwert des T1 mit in eine neue Epoche. Auch er etablierte sich sofort als multifunktionales Werkzeug. Optisch zu erkennen war der T2 unter anderem an der neuen Frontpartie, nun ohne das typische V des T1, aber mit gewölbter Frontscheibe und dem Lufteinlassgitter darunter. Der T2 verfügte nun serienmäßig über eine Schiebetür. Als Camper von Westfalia mit Aufstelldach wurde er mehr denn je zum Globetrotter.

Ab 1972 gab es ihn sogar als lokal emissionsfrei fahrenden VW-Elektro-Transporter. Allein im Werk Hannover entstanden bis zur Ablösung durch den T3 im Jahre 1979 2,14 Millionen Exemplare. In Südamerika und Südafrika lief die Produktion noch lange weiter. Den Rekord für den längsten Produktionszeitraum hält definitiv das VW Werk in Sao Paolo: Die letzten 1200 Exemplare des T2 – die „56 Anos Kombi – Last Edition“ – entstanden 2013 bei Volkswagen do Brazil.

Der T3 – 1979 bis 1992

Konzeptionell knüpfte der T3 er an die Vorgänger an. Signifikante Fortschritte erzielte Volkswagen im Bereich der passiven Sicherheit. Die breitere Karosserie bot bei unveränderter Länge und Höhe zudem deutlich mehr Fahrgast- und Laderaum; das jetzt einheitliche Flachmotor-Konzept trug dazu bei. Ab 1981 gab es erstmals auch einen Dieselmotor. Und das neue Fahrwerk bot nun Pkw-ähnlichere Fahreigenschaften.

1985 reichte Volkswagen zahlreiche weitere Innovationen nach. Die Benzinmotoren erhielten Katalysatoren, erste Dieselmotoren einen Turbolader. Vor allem aber bereicherten die allradangetriebenen Syncro-Modelle mit einer Visco-Kupplung zwischen Vorder- und Hinterachse das Programm.

Dank seiner idealen Raumausnutzung stellte der T3 eine noch bessere Basis für Reisemobil-Hersteller dar. Mehr noch: Ab 1988 gab es mit dem California erstmals einen werkseigenen Camper. Als der letzte T3 im Werk Hannover vom Band fuhr, waren 1,3 Millionen Exemplare verkauft, neue Versionen wie Caravelle und Multivan als Bestseller etabliert und Sondereditionen wie der Multivan White Star und Blue Star zu Ikonen geworden. In Südafrika wurde der T3 noch bis 2005 als Rechtslenker gefertigt. Die Gesamtzahl erhöhte sich damit auf über 1,4 Millionen.

Der T4 – 1990 bis 2003

1990 folgte mit dem Debüt des T4 eine technische Revolution: Nach 40 Jahren heckgetriebener Bulli mit Boxermotor drehte Volkswagen Nutzfahrzeuge das Konzept um. Ab jetzt waren die neuen Reihen- und später auch VR-Motoren vorn angeordnet und trieben die Vorderachse an. Mit dem Wechsel auf Frontantrieb änderte sich alles: das Design, das Fahrwerk, die Motoren und das Raumangebot. Vor allem im Heck. Wo beim T3 noch der Boxermotor einiges an Volumen einnahm, stand nun deutlich mehr Platz zur Verfügung. Nur wenig davon beanspruchten die neue Schräglenkerhinterachse und der optionale Syncro-Allradantrieb. Das neue Antriebslayout und das neue Fahrwerk rückten das Fahrverhalten nochmals näher an das eines Pkw. Vorn wuchs der T4 in die Länge, um dort ausreichend Raum für die quer eingebauten Vier- und Fünfzylinder-Reihenmotoren und gute Crash-Eigenschaften zu schaffen.

Erstmals bot Volkswagen Nutzfahrzeuge den Transporter mit zwei unterschiedlichen Radständen an. Der Multivan nutzte den gewonnenen Platz im Innenraum ebenso

gewinnbringend aus wie der neue California.

1995 war Volkswagen Nutzfahrzeuge indes zu einer eigenständigen Konzernmarke geworden und erfolgreicher denn je. Zum Modelljahr 1996 erfuhr der T4 eine umfassende Modellpflege. Besonders viel änderte sich unter der Motorhaube. Als erster TDI (Turbodiesel-Direkteinspritzer) in einem Transporter der Marke zog ein Fünfzylinder in den T4 ein. Der längere Vorbau der Pkw-Varianten erlaubte nun sogar die Installation eines VR6-Benziners. Als die vierte Generation 2003 auslief, waren 1,9 Millionen Kastenwagen, Kombi, Doppelkabinen, Pritschenwagen und Fahrgestelle mit Einzel- und Doppelkabinen, Caravelle, Multivan und California verkauft.

Der T5 – 2003 bis 2015

Als Anfang 2003 die fünfte Bulli-Generation Fahrt aufnahm, knüpfte das Designkonzept an die Linie des Vorgängers an; durch seine breitere und klarer gezeichnete Karosserie wirkte der T5 jedoch deutlich kraftvoller. Gleichzeitig brachte er mit seiner neuen Ästhetik das Kunststück fertig, bei aller Zweckmäßigkeit sogar Emotionen zu wecken. Den Innenraum trimmten die Entwickler konsequent auf mehr Ergonomie. Was sich besonders am Arbeitsplatz des Fahrers bemerkbar machte, der sich durch ein in Neigung und Höhe verstellbares Lenkrad und die neue Joystick-Schaltung auf der Mittelkonsole auszeichnete.

Ein Novum im Fond: Da der T5 Multivan in den meisten Versionen mit zwei Schiebetüren aufwartete, rückte der Tisch für die Fondpassagiere von der linken Seitenwand in die Fahrzeugmitte; auf einem Schienenpaar ließ er sich je nach Bedarf positionieren.

Bei den Pkw-Versionen führten Caravelle, Multivan und California drei extrem erfolgreiche Modellbezeichnungen fort. Den Vortrieb übernahmen zum Debüt vier neue Pumpe-Düse-Turbodiesel sowie zwei Benzinaggregate. Bei den Ottomotoren reichte das Spektrum vom Vierzylinder bis zu einem V6-Kraftwerk. Komplett neu entwickelt wurde der 4Motion-Allradantrieb mit einer stufenlosen und elektrisch geregelten Lamellen-Kupplung zwischen Vorder- und Hinterachse. Neben den Standardversionen gab es immer wieder Sondermodelle: etwa der California No Limit, der Multivan Pan Americana oder der Multivan Biker. Im Oktober 2010 feierte Volkswagen mit der Edition 25 das 25jährige Jubiläum des Multivan. Bis 2015 fuhren rund 1,65 Millionen T5 in Hannover vom Band.

Der T6 und T6.1 – 2015 bis 2019 / seit 2019

Der T6 fuhr 2015 mit neuen Motoren, neuen Assistenzsystemen und neuem Infotainment auf die Bühne. Äußerlich war der T6 an seiner neu gestalteten Frontpartie zu erkennen. Eigenständigkeit kennzeichnete auch die Heckansicht. Neue Zweifarblackierungen weckten Erinnerungen an die erste Bulli-Generation. Eine der wichtigsten Neuerungen steckte unter der Fronthaube: Vier neue TDI und zwei TSI mit Start-Stopp-System umfasste das Aggregate-Programm.

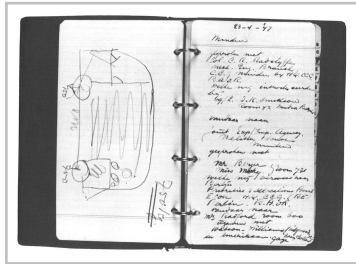
Mit dem T6.12 transferierte Volkswagen Nutzfahrzeuge das weiterentwickelte Kultmodell in die Epoche der Digitalisierung. So wird die neue Instrumententafel des Bulli 6.1 erstmals mit volldigitalen Instrumenten angeboten: dem „Digital Cockpit“. Per e-SIM sind die Infotainmentsysteme interaktiv vernetzt und bieten online-basierte Funktionen und Dienstleistungen bis hin zum digitalen Flottenmanagement. Eine neue elektromechanische Servolenkung hat zudem den Weg frei gemacht für teilautomatisierte Fahrfunktionen. Für Vortrieb sorgen ebenso effiziente wie saubere Turbodiesel (TDI).

Ausblick

Für die Bulli-Generationen von morgen ist der Hauptstandort von Volkswagen

Nutzfahrzeuge in Hannover sowie das Werk im polnischen Poznań mit ihren hochmodernen Produktionsanlagen schon heute bestens gerüstet. Auch bei Volkswagen Nutzfahrzeuge ist die Zukunft elektrisch: Die Vorbereitung auf die Fertigung des ID. Buzz läuft in Hannover bereits mit Hochspannung. Der Elektro-Bulli wird ab 2022 an dem Standort produziert, der als Kompetenzzentrum für elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge auch künftig im Konzernverbund wichtige Zukunftsthemen besetzt. 2019 haben die Mitarbeiter in Hannover und Poznań insgesamt fast 190.000 Transporter vom Band laufen lassen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Ben Pon-Skizze für den VW-Transporter,
Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswageb



Volkswagen Typ 2, erste Generation.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Typ 2, erste Generation.
Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Typ 2 (erste Generation), Produktion ab
1957 in Hannover.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Typ 2 "Bulli", 1956.

Foto: Autostadt



Volkswagen T2.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen California 6.1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen T3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Sechs Generationen Volkswagen Transporter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen