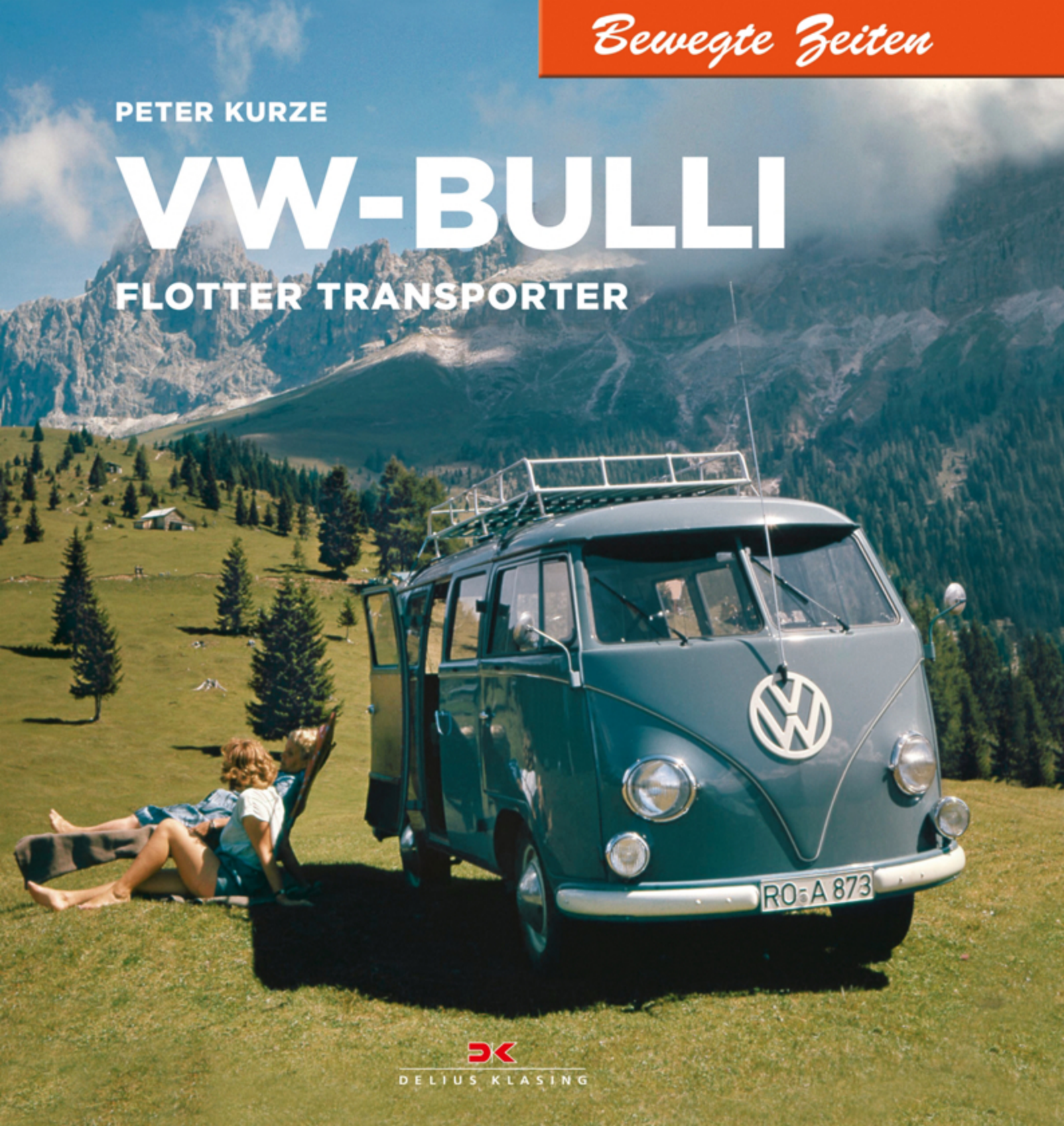


Bewegte Zeiten

PETER KURZE

VW-BULLI

FLOTTER TRANSPORTER



DK

DELIUS KLASING

NUTZFAHRZEUG MIT LIEBHABER-STATUS

Als man unter einem Volkswagen nichts anderes verstand als jenen zweitürigen, 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 eingeschwo-rene

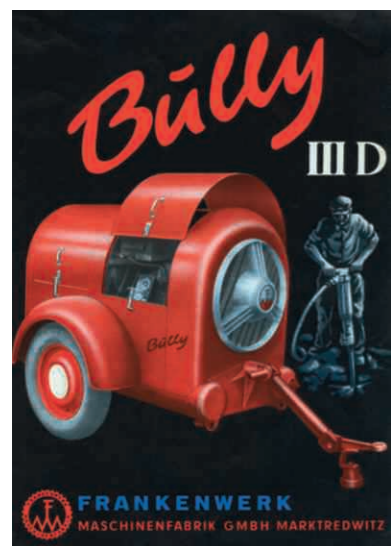


Liebhaber, teils als Fangemeinschaften und in Clubs organisiert, teils als Individualisten. In den USA genießt der VW-Bus besonderen Kultstatus; in Mexiko, Südafrika und Australien rangiert er bei Liebhabern seit Jahrzehnten an der Spitze. Ihrem Bulli, der längst zum Sammlerwert gehandelt wird, dabei 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 Juris-

ten 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 Baureihen T1 und T2 das Straßenbild in starkem Maße prägte und in seiner speziellen Fahrzeugkategorie noch das Maß aller Dinge war.

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

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

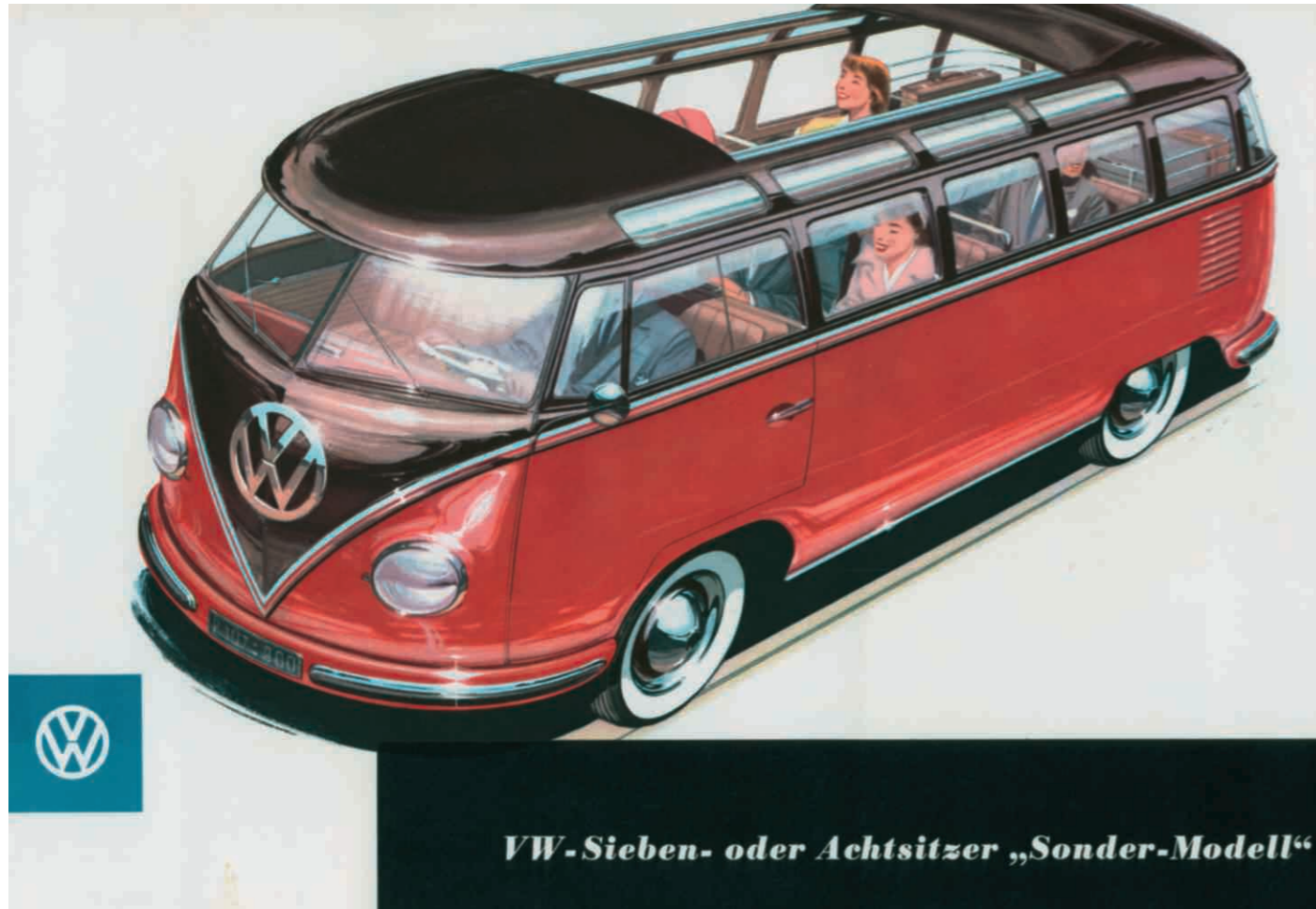


▶▶ Während es den Kastenwagen als Grundmodell von Anfang an gab, erschien der luxuriöse Sambabus mit seinen Dachfenstern über der Rundumverglasung und dem großen Fallschiebedach erst im Juni 1951. Die etwas größere Heckklappe beim Kastenwagen deutet auf einen Prospekt von Mitte 1953 hin.



◀◀ Eine größere und unten angeschlagene Heckklappe machte den Bulli als Krankenwagen verwendbar. Bis Ende 1951 wurde die Ambulanzversion jedoch ausschließlich bei der Firma Miesen in Bonn angefertigt.

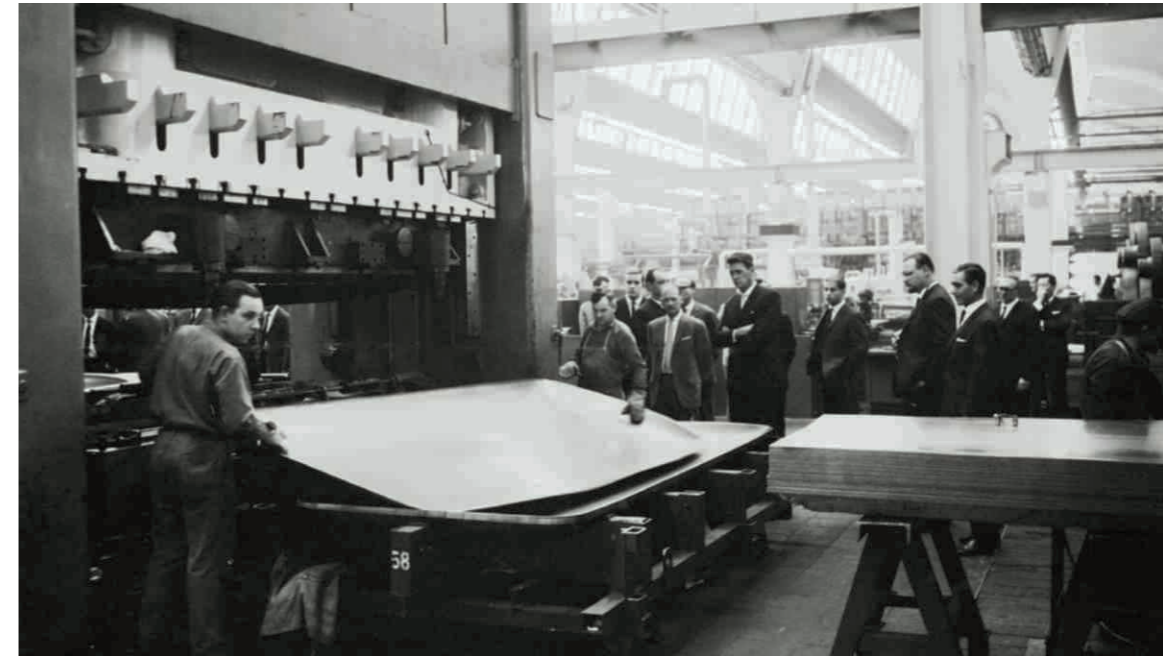
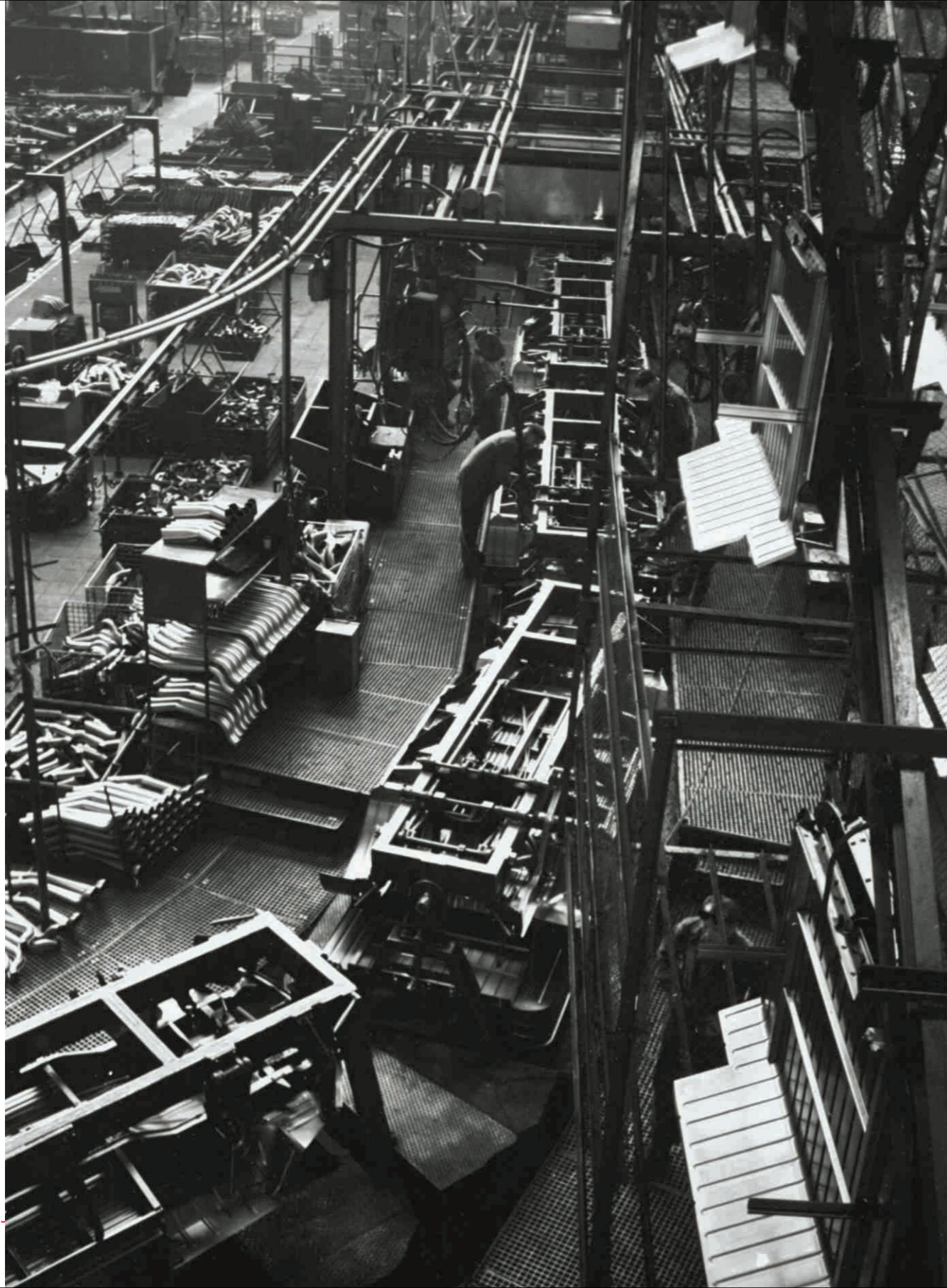
VW-Krankenwagen



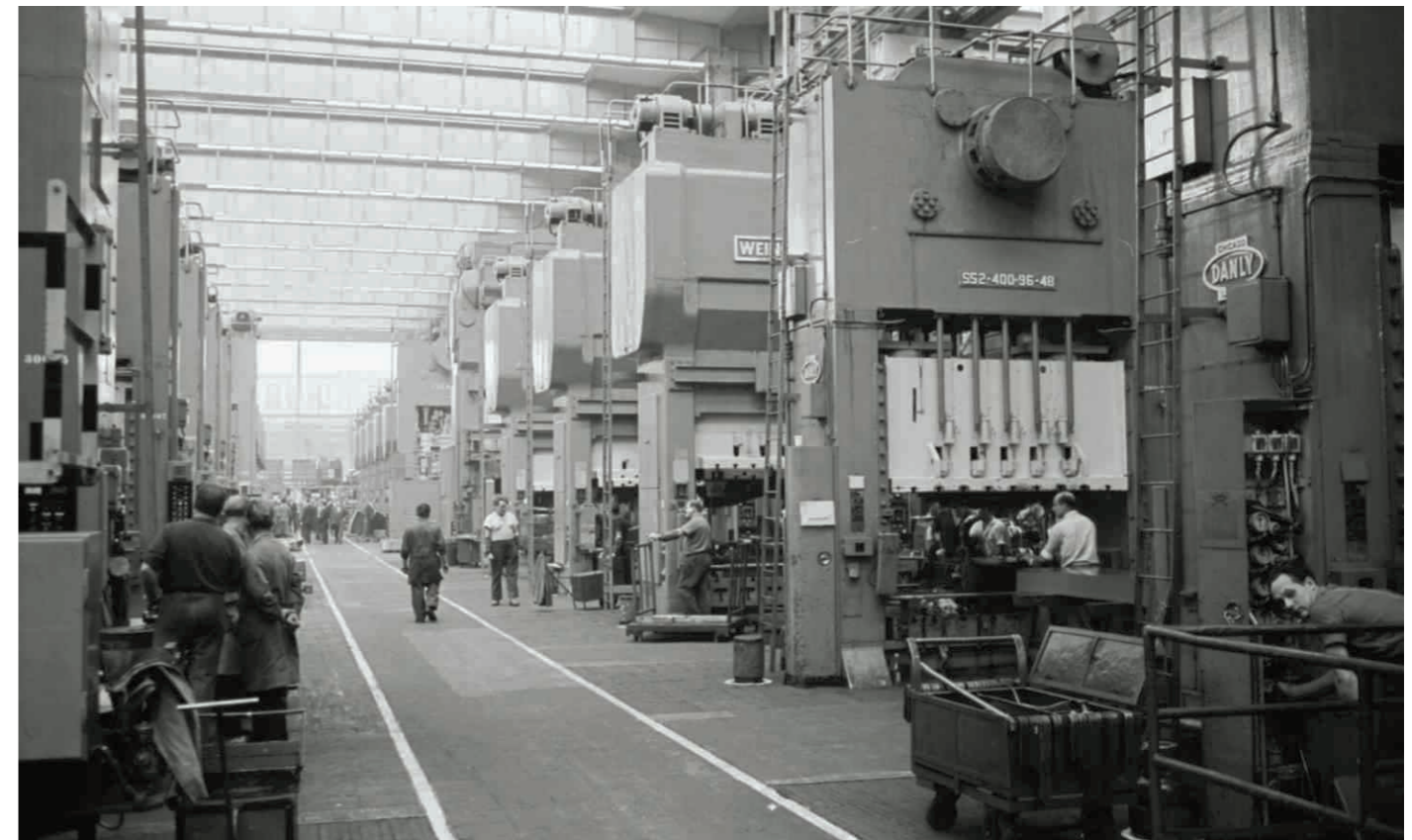
VW-Sieben- oder Achtsitzer „Sonder-Modell“



VW-Pritschenwagen „Pick-up“



◀ Im Jahr der Inbetriebnahme des Werkes Stöcken produzierte Volkswagen 62 500 Bullis, was einer Quote von rund 270 Fahrzeugen pro Arbeitstag entsprach.





◀ Die Model-Crew der vorhergehenden Seiten mit ihren beiden Beetles auf dem Flughafen Bremen vor einem Flugzeug der 1951 gegründeten Transair Sweden AB.

