



65 Jahre VW Bulli – Er läuft und läuft und läuft ...

Wahrscheinlich jeder von uns verbindet mit dem einen oder anderen Automobil Erinnerungen – mal gute, mal weniger gute. So denke ich gerne an meine erste Fahrt als Kind mit dem VW Bus zurück. Mein Onkel war Handwerker und legte sich einen T2 zu. Auch weil er stolz war auf seinen neuen Bulli, lud er meine Eltern, meine Schwester und mich zu einer Probefahrt ein. Diese hat rückblickend betrachtet mächtig Eindruck auf mich gemacht. Wohl vor allem deswegen, weil man in der „zweiten Reihe“ viel mehr Platz als in einem üblichen Pkw und zudem durch die erhöhte Sitzposition einen besseren Überblick hatte (letzteres leistet heute auch einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der SUV's). Leider war aber für meinen Vater die Anschaffung eines VW Bus zu keinem Zeitpunkt ein Thema. Für andere jedoch umso mehr, und deswegen darf der Bulli jetzt seinen 65. (Produktions-) Geburtstag feiern.

Begonnen hatte 1947 alles mit dem holländischen Autoimporteur Ben Pon: er sah im Volkswagenwerk einen einfachen Plattenwagen, nahm dessen Grundidee auf und kritzelte auf einen Notizzettel die Umrisse eines Transporters mit Käfergenen. Zwei Jahre später stellte VW vier Prototypen vor – zwei Kastenwagen, einen Kombi und einen Kleinbus. Motor und Achsen kamen vom Käfer, statt des Zentralrohrrahmens erhielt der Bulli jedoch eine selbsttragende Karosserie, die auf einem Leiterraum saß. Auch wenn der 1,1-Liter-Motor nur 25 PS leistete, konnten dennoch bis zu acht Passagiere transportiert werden. Bzw. 750 Kilogramm Nutzlast, zumal sich mit ein paar Handgriffen die beiden hinteren Sitzreihen ausbauen ließen. Die Einsatzbereiche ihres „Nutz-Lieferwagen-Typs“ sahen die Wolfsburgs damals bei „allen Geschäftszweigen, Eiltransporten und Speditionszwecken, zum Beispiel als Kleinomnibus, als Sonderfahrzeug, als Postwagen, als Krankenwagen, als fliegende Station.“



Auch aufgrund des mit 5.850 D-Mark erschwinglichen Preises war die Nachfrage nach dem Bulli riesig. Die Serienproduktion startete im März 1950 mit 10 Einheiten täglich, bereits Ende des selben Jahres waren schon 8.001 Wagen gebaut worden. Ebenfalls weil das einzigartige Auto großes Interesse im Ausland fand. Schnell erkannte Volkswagen das „Zusatz-Potenzial“ des Modells, denn bereits 1951 wurde der Bus mit Camping-Box präsentiert. Damit versprachen die Wolfsburger eine ganz andere Art des Reisens, was den Bulli natürlich auch für weitere Zielgruppen – u.a. die „Hippies“ – interessant machte. Die Modellpalette wurde zügig weiter ausgebaut. 1954 gab es nicht nur die stolze Zahl von 30 Varianten, sondern es lief schon der 100.000ste Transporter vom Band. Mit 80 Einheiten täglich bewegte sich die Produktion am Limit, schließlich wurde in Wolfsburg auch noch der Käfer gefertigt. Deshalb ist in Hannover-Stöcken ein neues Werk für den Bulli gebaut worden – wo er seit 1956 hergestellt wird.

Von den Generationen T1 bis T5 der Baureihe wurden mittlerweile fast 11 Millionen Fahrzeuge gebaut. Die Produktion des neuen Modells T6 wird noch in diesem Jahr anlaufen. Eine wahrlich beeindruckende Erfolgsgeschichte, quasi „vom Lastesel zur Legende“. Zumal man im Bulli rückblickend auch ein Symbol der Wirtschaftswunderjahre sieht. Heute gilt insbesondere der Bus – wie zum Beispiel auch der Golf – als klassenlos. Damit kann sich der Student genauso sehen lassen wie der Chefarzt. Dr. Eckhard Scholz erklärt den Erfolg der T-Baureihe wie folgt: „Der Markt fordert gestern wie heute extrem zuverlässige, variable und individuelle Fahrzeuge. Wir liefern diese in Top-Qualität und passgenau für jeden Bedarf – ob für Handwerk, Handel, Dienstleistung, Familie oder Freizeit.“ Was der Vorsitzende des Markenvorstands Volkswagen Nutzfahrzeuge meiner Meinung nach vergessen hat zu erwähnen, sind die Emotionen, die der Bulli zu wecken vermag. Bei mir als Kind genauso wie bei den Hippies und vielen, vielen anderen. Sicherlich mit ein wesentlicher Grund für den Kultstatus, den das Modell mittlerweile genießt ...



Bildquelle: Volkswagen