Der Bulli rollt am Käfer vorbei

Legende auf Rädern: Volkswagen Camper auf Basis des Transporters T2

Bulli-Fan Chris Redford aus England

So erfolgreich der erste Volkswagen Transporter auch in den fünfziger und sechziger Jahren über die Straßen der Welt fuhr: Nach 17 Jahren war eine gründliche Revision fällig. Die Hinterachse vom legendären Kübelwagen, die geteilte Frontscheibe und die knapp bemessene Karosserie erforderten mehr als eine zunächst geplante Modellpflege.

Im Sommer 1967 präsentierte Volkswagen deswegen die neue, zweite Generation des Transporters. Es war der erste grundlegende Modellwechsel bei VW überhaupt: Der Käfer lief und lief - jedes Jahr geringfügig verbessert, aber in unveränderter Grundform – immer noch. So rollte die zweite Transporter-Generation an ihrem Urahn vorbei: Nicht nur ein kräftiges Stück gewachsen, sondern auch mit größeren Fensterflächen, serienmäßiger Schiebetür an der Seite und mit einem deutlich verbesserten Fahrwerk einschließlich Doppelgelenk-Hinterachse. Unverändert saß im Heck ein luftgekühlter Boxermotor, doch der nahm nun weniger Platz weg. Im Laufe seiner Karriere gewann dieser Transporter noch deutlich an Statur. Die Motorleistung stieg bis auf 70 PS, immer flachere Motoren vergrößerten den Laderaum weiter und erstmals gab es auf Wunsch ein Automatikgetriebe.

Wesentliche Sicherheitsfortschritte kamen hinzu. Ausgehend von amerikanischen Forderungen, wurde der Transporter enorm crashsicher – auch wenn sich manches aus heutiger Sicht seltsam anhört: „Alle Sitze lassen sich mit Hüftgurten ausstatten. Die Fahrerraumsitze und die außen liegenden Sitzplätze des Fahrgastraumes können auch wahlweise mit Schulter- oder kombinierten Hüft-Schultergurten versehen werden“, stand 1967 in der Betriebsanleitung.

Mit seiner aufwändigen Technik und der großen Sicherheitsvorsorge unterschied sich der Transporter T2 deutlich von anderen Nutzfahrzeugen seiner Zeit. Mehr denn je war er nicht nur Transporter, sondern auch Großraumlimousine. Nicht

Links: Aufstelldächer und Reserverad-Halterungen gab es beim T2 in vielen Varianten.

Rechts: Ausgesprochen stabil ist das Dach des T2 auch als „Liegewiese“ zu gebrauchen.

Der erste Platz für den originalsten T2 ging beim Bulli-Jubiläum an Klaus Sonnenberg aus Deutschland.

umsonst trugen die fein hergerichteten Busvarianten zunächst die Bezeichnung Clipper. „Neuer Volkswagen Transporter – wie ein Personenwagen“ versprach nicht ohne Grund eine Pressemitteilung von Volkswagen.

Der Transporter bildete so eine ideale Basis für Reisemobile. Nur das Reserverad störte. Es stand hinten links in einer Mulde im Gepäckraum und schränkte beim üblichen Grundriss mit Klappsitzbank das Bettenmaß ein. Mal wurde das Reserverad deshalb in modisch-großkarierten Stoff gehüllt oder mit einem Schrank in Teakholzdekor überbaut, mal kam ein Faltreifen zum Einsatz, der im Notfall aufgepumpt wurde.

Die einfachste Lösung schufen findige Campingbus-Ausbauer. Sie setzten das „fünfte“ Rad nach vorne in einen Kasten auf die Nase des Transporters und verlängerten den Stoßfänger. „Ferien mit dem VW-Campingwagen“ verkündete der erste Prospekt im Januar 1968, in dem sich bereits vier Varianten mit den schlichten Bezeichnungen VW-Campingwagen 60 und 62 fanden. Der Grundpreis für die Wohneinrichtung belief sich auf 1.790 Mark!

Vor allem Amerikaner begeisterten sich für das kompakte Freizeitfahrzeug aus Germany. Bereits 1968 wuchsen durchschnittlich 100 Campingbusse am Tag heran. Ein Viertel der Transporter-Jahresproduktion schwamm in riesigen Frachtschiffen von Emden aus über den Atlantik in die USA. Seit 1951 waren genau 30.000 Reisemobile entstanden – zwei Drittel davon für den Export und davon wiederum die meisten für Nordamerika.

Die Jubiläen überschlugen sich jetzt: 1969 lief der 50.000ste Campingbus vom Band, zwei Jahre später bereits der 100.000ste. Der Ausbauer Westfalia beschäftigte mehr als 1.000 Mitarbeiter. Gern verknüpften Amerikaner die Übernahme ihres neuen Campingbusses mit einer Europareise, tourten im neuen Bus durch Deutschland, Frankreich oder Italien und verschifften ihn dann über den großen Teich. Rund 3.000 US-Kunden absolvierten auf diese Weise allein 1970 ihren Europa-Trip. Von 1966 bis 1970 vervierfachte sich der Export der Campingbusse auf knapp 20.000 Exemplare im Jahr und rund 95 Prozent davon gingen nach Nordamerika. Die Zulassungen des VW-Campingbusses waren dagegen in Deutschland noch vergleichsweise bescheiden und überschritten erstmals 1969 die Marke von 1.000 Exemplaren.

Seinen historischen Höchststand erreichte der Export in die USA 1972 mit 72.515 Fahrzeugen. Etwa ein Drittel davon waren Campingbusse und Westfalia fertigte pro Tag bis zu 125 Ausbauten des Transporters T2. Viele davon sind auch heute noch zwischen Atlantik und Pazifik unterwegs. Im September 1972, während der Olympischen Spiele in München, gab es einen bemerkenswerten Rekord: Genau 243 amerikanische Touristen holten an einem einzigen Tag ihren neuen Campingbus ab! Westfalia baute eine Vielzahl von Varianten und die amerikanischen Ausbauten trugen Bezeichnungen wie Houston, Los Angeles, Miami, Memphis, Oregon und Dallas.

oben: Der schönste T2 laut Internet-Voting gehört Hubert Hess aus Deutschland.

Nicht nur Hippies verstanden es, ihren T2 bunt zu bemalen.

Glanzvoll geschmückt macht die T2-Front schon etwas her.

Für europäische Kunden liefen nacheinander die Modelle Oslo, Zürich, Stockholm, Brüssel, Paris, Rom, Amsterdam oder Düsseldorf vom Stapel und die Reihe der Städtenamen reichte sogar bis „Offenbach“. Bald kamen legendäre Ausgaben wie der „Helsinki“ mit seiner Ecksitzgruppe im Heck hinzu. Er kostete 1973 in der Grundausstattung genau 12.980 Mark. Ab 1976 verschwanden die halbhohen Trennwände hinter den Vordersitzen. Nun hatten Ausbauer freies Feld für großzügige Einrichtungen mit drehbaren Vordersitzen. Das war der Startschuss für den „Berlin“, der bereits den Grundriss des California Coach vorwegnahm: Klappsitzbank im Heck und linker Hand eine Schrank-/Küchenzeile ist die bis heute unübertroffene Raumaufteilung.

Das Aufstelldach öffnete nun nicht mehr seitwärts, sondern je nach Grundriss nach vorne oder hinten. Auch dieses Prinzip ist bis heute das Maß der Dinge. Erstmals gab es im Wohnbereich eine Doppelverglasung zur besseren Isolierung. Die unvergessenen Lamellen-Ausstellfenster optimierten die Belüftung. Zu den Zeiten von „Berlin“ und „Helsinki“ war es allerdings bereits vorbei mit den goldenen Jahren. Jetzt kamen Ölkrise, Sonntags-Fahrverbote und fallender Dollarkurs. Noch schneller als das US-Geschäft gewachsen war, brach es auf Grund äußerer Faktoren zusammen. Innerhalb von nur einem Jahr halbierten sich 1973 die Produktionszahlen und fortan kochte der Nordamerika-Export nur noch auf kleiner Flamme.

„Neuer Volkswagen Transporter – wie ein Personenwagen“ versprach nicht ohne Grund eine Pressemitteilung von Volkswagen.

Gut, dass die Europäer den Campingbus für sich entdeckten. Volkswagen verbesserte das Niveau immer weiter. Als Mitte der siebziger Jahre das Thema Sicherheit auch in Europa bestimmend wurde, absolvierte ein Campingbus von Volkswagen 1976 den ersten Crashtest gleich mit Tempo 50. Auch ein Überrolltest gehörte zum Programm. Gleichzeitig erweiterte Volkswagen das Angebot und startete 1975 die Fertigung des Volkswagen LT als „der große Bruder des Transporters“. Westfalia stellte auf dieser größeren Basis als Reisemobil unter anderem den „Como“ hinzu, aus dem sich zwei Jahre spä-

ter der legendäre „Sven Hedin“ entwickelte. Die große Innenbreite und die perfekte Raumausnutzung des LT waren ideale Voraussetzungen für ein geräumiges Reisemobil. Der Sven Hedin überzeugte mit einer eigenständigen, auf Schienen gelagerten Sitzgruppe, einem großen Bett im Hochdach und vor allem mit einem separaten Kunststoff-Sanitärraum mit Warmwasseranlage links im Heck – beides damals eine Rarität.

Selbst der neue Nobelhersteller Niesmann + Bischoff startete 1981 mit feinen Alkovenaufbauten auf Volkswagen LT und es blieb nicht der einzige LT-Aufbau mit Luxuscharakter. Die anziehende Reisemobilkonjunktur in Deutschland und Europa führte zu einer Gründerwelle unter den Ausbaufirmen. Karmann fertigte erste Reisemobile, Tischer, Weinsberg und Fischer folgten. Insider erinnern sich auch an Bischofberger, Road Ranger, Syro, Teca, Tabbert oder Voll. Sie alle setzten auf Volkswagen.

Das Angebot wurde immer vielfältiger: Zu Ausbauten des Transporters und LTs gesellten sich komplette Aufbauten. Beim LT diente dazu das Fahrgestell als Basis, beim Transporter mit seinem Heckmotor der Pritschenwagen. „Es gibt nichts, was es nicht gibt“, lautete die Devise: Transporter Pritschenwagen mit Wohnwagenaufbauten (Karmann Mobil), LT als Campingbusse mit Hubdach über die ganze Wagenlänge (Voll) oder gar als Teilintegrierte (Tabbert Imperator). Es war die Gründerzeit einer ganzen Branche. Als Freizeitfahrzeug taugte aber auch der Bus ab Werk. Bestes Beispiel war der „Silberfisch“, im Sommer 1978 ein fein ausstaffiertes Sondermodell mit allem Drum und Dran. Es läutete das letzte Modelljahr des Transporters der zweiten Generation ein.

Dass der Transporter nicht nur Lasten, sondern auch vorzüglich Menschen transportiert, lag nicht zuletzt an den Entwicklern von Volkswagen – durchwegs Leute mit Familie und Campingambitionen. Diese Hobby-Weltenbummler zeigten, was machbar ist. Noch auf Basis des Transporters T2 entstand ein halbes Dutzend handgefertigter Ausgaben mit Allradantrieb. Doch die Zeit war noch nicht reif dafür.

Zunächst stand nach zwölf Jahren ein weiterer Modellwechsel vor der Tür – der große Schritt zum Transporter dritter Generation (T3). Beim Enkel des Ur-Transporters setzte Volkswagen zunächst unverändert auf das bewährte Konzept mit luftgekühltem Boxermotor. Allerdings pflanzten die Ingenieure die Maschine so tief ins Heck, dass dort nur noch eine kleine Stufe übrig blieb. Mehr darüber – ebenso wie über die Frontmotor-Transporter T4 und T5 – aber erst 2008, vor dem Ende des Jubiläums „60 Jahre Bulli“.

Text: Karl Seiler

Ganz oben: Westfalia-Hochdach und Reserverad-Vorbau verbinden dieses blitzsaubere T2-Duo.

Oben: Im Jahr 1978 kommt es zum Bau von fünf offiziellen Camper-Versuchsfahrzeugen mit zuschaltbarem Frontantrieb.

Unten: Einer der letzten T2 von 1978 – mit Aufstelldach und drehbaren Vordersitzen.