



Nutzfahrzeuge

• presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻 • пpеcca •

Vor 60 Jahren – Startschuss eines Welterfolgs

Wir schreiben den 8. März 1950. Es ist der Beginn eines Welterfolgs. An diesem Tag rollen in Wolfsburg die ersten zehn Volkswagen Transporter vom Band. Genau sechs Jahre später, nach rund 160'000 gebauten Exemplaren, übernimmt das neugebaute Werk in Hannover die Produktion. Insgesamt sollen es bis ins Jahr 1967 mehr als 1,83 Millionen VW-Bullis der ersten Generation werden, die in Deutschland gebaut werden – über 10 Millionen bis zum heutigen Tag.

Die ersten acht, in Handarbeit gefertigten Fahrzeuge des neuen Transporter, der intern unter dem Kürzel „Typ 29“ läuft, sind bereits existent, als im März 1950 die ersten Transporter (Typ 2 »T1«) vom Band rollen. Die sechs Kastenwagen und zwei Kombis der Prototypen-Serie dienen Präsentationszwecken, sei es zu Kundenbefragung oder zur Pressearbeit. Im Frühjahr 1950 ist es aber dann soweit. Die Erkenntnisse der vergangenen Entwicklungsjahre nehmen reale Gestalt an. Dazu zählt vor allem, dass der Transporter nicht wie gedacht und ursprünglich geplant auf der Plattform des Käfers (Typ 1) entsteht, sondern über eine eigene, verstärkte Bodengruppe verfügt.

Die Technik wird aus dem Volkswagen Pkw übernommen. Motor und Getriebe entstammen der deutschen Mobilwerdung. Ganze 25 PS sind also mit der Aufgabe betraut, im zugelassenen Ernstfall 750 Kilogramm Zuladung zu transportieren. Damit nicht unbedingt souverän motorisiert, aber vom ersten Tag an äusserst zuverlässig, absolviert der neue Transporter seine Aufgaben ohne Klagen. Dabei ist der 4,6 Kubikmeter grosse Laderaum anfangs nur über zwei Klapptüren auf der rechten Seite zugänglich, ab Juni 1951 optional auch über ein zusätzliches Paar von links. Der Weg über das Heck steht jedoch nach wie vor nur optional mittels kleiner Klappe zur Verfügung. Die scheunentorgrosse Motorklappe (»Barndoor«) lässt lediglich den grosszügigen Blick in die Tiefen des Motorraums zu, den zugleich Tank und Reserverad nutzen. Das änderte sich erst 1955, als das Reserverad ein Versteck hinter den Vordersitzen findet, die Motorklappe um die Hälfte schrumpft und eine zusätzliche Klappe mit Fenster über dem Motorraum Zugriff zum Laderaum ermöglicht.

Zu diesem Zeitpunkt bekommt der Transporter auch eine „Klimaanlage“. Fortan zielt ein kleiner Dachüberhang die Front, über den Frischluft in das Wageninnere gelangt. Zudem hält serienmässig ein durchgehendes Armaturenblech Einzug. Das ändert vorerst allerdings nichts am Infotainment. Nach wie vor erlangen den Fahrer ausschliesslich über einen Tachometer mit vier Kontrolllampen Erkenntnisse über das Wohlbefinden der bordeigenen Technik – Geschwindigkeit, Blinker, Fernlicht, Öldruck und Batterieladung.

Aber zumindest ist Platz geschaffen für ein optionales Radio, einen Aschenbecher, einen Haltegriff, eine Zeituhr, die unter anderem Serienumfang des seit 1951 gebauten Samba ist und eine Tankuhr, die ab 1961 die Spritrestmenge nicht nur erahnen lässt. Zuvor musste der Fahrer bei beginnendem, stotterndem Motor, der mittlerweile 34 PS leistet, den Reservehahnzug unterhalb seines Sitzes ziehen.

Weitere Neuerungen erfolgen Anfang der Sechzigerjahre. So steht dem Fahrer nun ein Einzelsitz zur Verfügung, der sich zudem verstellen lässt. Mit ihm finden zumindest kleinere Piloten eine angemessene Sitzposition. Am auffälligsten ist jedoch die erneute Erstarung des Motors. Zuerst für den Export nach Amerika bestimmt, hält der 42 PS starke Boxer ab dem Kalenderjahr 1963 auch in die europäische Version Einzug. Mit dem 1,5 Liter grossen Motor lässt sich unbeladen erstmals die Transporterschallmauer der 100 km/h durchbrechen. Zwei Jahre vor seinem baulichen Ende finden die Ingenieure zwei weitere PS. Ausserdem laufen sämtliche Transporterversionen nun mit 12-Volt-Bordtechnik vom Band. Im Juli 1967 ist nach über 17 Jahren Bauzeit für die erste Generation des Transporters in Deutschland Schluss. In Brasilien allerdings, wo der T1 seit 1957 ebenfalls vom Band läuft, wird er bis 2000 weitergebaut. Insgesamt werden dort, in Mexiko und in Deutschland 2,9 Millionen Exemplare der ersten Bulli-Generation produziert.

11. März 2010, Volkswagen Kommunikation

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

AMAG Automobil- und Motoren AG

Volkswagen Kommunikation

Donatus Grütter

PR-Manager

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056-463 94 61

Telefax 056-463 93 52

E-Mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch