

IG YOUNG - OLDTIMER NEUWIED e.V.

Volkswagen Bus T2(b), Baujahr 1979



1967 löst der T2 – nach 17 Jahren und rund 1,8 Millionen Exemplaren – den Transporter der ersten Generation ab. Ein Stück gewachsen und mit erstmals durchgängiger, gewölbter Panorama-Windschutzscheibe verspricht der neue Transporter gute Aussichten. Seine große Variantenvielfalt und robusten Eigenschaften machen den T2 zum Verkaufsschlager.

Abmessungen und Ausstattung haben sich gegenüber dem T1 deutlich gesteigert: Die Fahrerkabine ist komfortabler geworden. Die Karosserie ist bei identischem Radstand von 2,40 Metern und unveränderter Breite auf 4,42 Meter in die Länge gewachsen, die maximale Nutzlast hat sich auf 1.000 kg erhöht. Der Aufbau des T2 besteht nicht mehr aus einer einteiligen Blechhülle mit eigenständigem Bodenrahmen, sondern ist doppelwandig ausgeführt. Das verleiht dem Fahrzeug eine deutlich höhere Steifigkeit. Deutlichen Fortschritt verzeichnet das Fahrwerk, speziell die Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachse sorgt für ein neues, sichereres und komfortableres Fahrgefühl, mit dem diese neue Typ 2 Generation nah an den Pkw-Standard jener Zeit heranrückt. Die seitliche Schiebetür mit ihrem charakteristischen Schließgeräusch löst die Klapptüren des T1 ab.

Antriebstechnisch bleibt es beim Käfer-Konstruktionsprinzip, das sich schon beim Vorgängermodell bewährt hatte. Unverändert sitzt im Heck ein luftgekühlter Vierzylinder-Otto-Boxermotor. Um die Aufhängung des Boxermotors im Heck zu ermöglichen, wird ein zusätzlicher hinterer Querträger eingebaut. Die zur Kühlung des Aggregats benötigte Luft wird über ausgestellte seitliche Öffnungen am Heck zugeführt. Sie befinden sich in Fensterhöhe an den hinteren Wagenecken und verleihen der Heckpartie ihre charakteristische „Pausbackenform“. Ab Mitte 1971 kommt neben dem Typ-1 Käfermotor ein leistungsstärkerer Flachmotor mit Doppelvergaser zum Einsatz – eine Weiterentwicklung des aus dem Volkswagen 411/412 bekannten Motors mit bis zu 51 kW (70 PS) in der 2,0-Liter-Variante. Hinzu kommen ein elektrisches Zusatzgebläse für die Heizung und eine verbesserte Warmluftführung im Fahrgastraum. Sie sorgen dafür, dass es auch auf langen Fahrten in den hohen Norden den Insassen stets warm ums Herz blieb.

Dienen sollte der T2 zunächst in erster Linie dem Transport von Lasten – vorzugsweise von Material und Arbeitsutensilien von Handwerkern oder Waren wie Elektrogeräten, die es auszuliefern gilt. Zeugen dieser ursprünglichen „Zweckbestimmung“ sind die seinerzeit sehr beliebten Karosserievarianten des Pritschen- und Kastenwagens oder der Kombi als mit Fenstern versehene Variante des Kastenwagens. Für alle Anwendungsfälle bietet Volkswagen den T2 schon ab Werk in zahlreichen weiteren Ausführungen an – vom Hochdach-Kombi bis hin zum Kipper, mit Einzel- und Doppelkabine oder extrabreiter Ladefläche, vom Pkw-Kleinbus mit neun Sitzen über Krankenwagen und Feuerwehrauto bis hin zu Sonderanfertigungen mit abnehmbaren Hubsteigern oder auch den besonders beliebten Reisemobilen.

Während in Europa 1979 Schluss ist mit dem T2 und der Modellwechsel zum T3 erfolgt, läuft der T2 in Mexiko noch bis 1987 und in Brasilien sogar bis Ende 2013 vom Band. Wegen der Umstellung auf wassergekühlte Reihen-Vierzylindermotoren unterscheidet sich der Brasilien-Bulli ab den 2000er Jahren durch eine angepasste Frontpartie (mit Wasserkühler), ein angehobenes Dach sowie einen modernisierten Innenraum – allerdings ohne Heizung, denn die wird in tropischen Gefilden eh nicht gebraucht. Im Jahr 2013 verabschiedet sich der T2 dann wirklich für immer – dem Sondermodell „56 Anos Kombi – Last Edition“.

