



the ROAD

AUFTAKT

DER ERSTE 4X4

Der Bulli ist eine Ikone, mit 4x4 ist er Kult! Das hätte beim Start der Serienfertigung anno 1985 niemand erwartet. Die ersten Prototypen entstanden freilich noch auf Basis des rundlichen T2. Einen gibt es noch, „Ducki“ mit Namen. Und der ist quicklebendig!



Schon ein „normaler“ VW-Oldie hat dank Heckkonzept satte Geländetalente. Das wusste auch Gustav Mayer, der 1968 im flammneuen T2 die erste von neun Sahara-Querungen unternahm. „Sahara-Meyer“ nannten sie ihn, „die Wüste hatte ihn gebissen“. Kaum zurück, entstand deshalb, Mayer war Transporter-Entwicklungschef bei VW, ein Allrad-Bulli. Selbst ein

abgedrehter Geldhahn konnte ihn nicht entmutigen, 1975 wurde eine weitere Sahara-Fahrt auf 16-Millimeter-Filmen festgehalten. Das Ergebnis war so überzeugend, dass noch einmal drei Prototypen entstehen durften. Wir sind mit dem letzten bekannten Überlebenden unterwegs. Dieser ist ein echter Prototyp! Schon den verbauten Drehmomentwandler des

Käfers würde man wohl kaum erwarten! Hat er aber, um Belastungsspitzen im Antriebsstrang und Kuppungsschäden zu verhindern. Außerdem baut dieser T2b neun Zentimeter höher, was sich auch



Legenden unter sich: Peter Seikel organisierte die Testfahrt und spendierte dem ersten Allrad-Bulli noch ein paar neue Pneus.

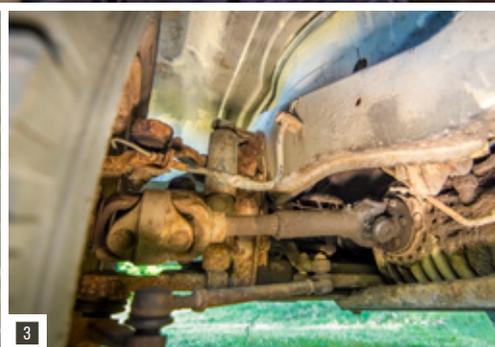


seinen 16-Zöllern verdankt. Der Luftboxer leistet 70 Serien-PS und springt spontan an. Dann wird bei getretener Bremse die Kupplung betätigt, so dass ein Gang eingelegt werden kann, bevor man die Kupplung „zügig“ schließt, also „schnalzen“ lässt. In der Fahrschule undenkbar, in „Ducki“ technische Notwendigkeit. Die Namens-taufe fand im Rahmen der von Peter Seikel ermöglichten Fahrten

statt, als Verbeugung vor Henning Duckstein, der maßgeblich an der Entwicklung des Syncroantriebs beteiligt war. Der Gang ist endlich drin, die Bremse hält den Bus, der Vierender läuft dank der Käfer-Halbbauautomatik weiter. Erst wenn man die Bremse löst, zieht der Bus an – notfalls auch im Vierten übrigen. Wie an einem Gummiband und überraschend souverän schiebt der stark modifizierte

Westi-Camper auch steilste Hänge empor und gräbt sich durch tiefen Sand. Die Steigfähigkeit wurde dereinst mit 100 Prozent angegeben, und das ist kein Papierwert! Entsprechend ragt der Auspuff zwecks Rampenwinkel durch die Stoßstange. Was ein Zeitenwandel! Heute bezieht man bei Seikel maßgeschneiderte Formstücke und Schutzplatten für Motor und Getriebe moderner VW 4Motion.

Auch eine Höherlegung und Schwellerleisten gibt es für moderne „Bulliden“. Doch zurück zum Oldie, dessen souveräne Wühlarbeit vom bekannten Boxersound begleitet wird, dem sich bei steigender Drehzahl kompressorgleiches Surren beimischt, das wohl von der Ölpumpe des Wandlers herrührt. Mitverantwortlich für die grandiosen Geländeeigenschaften sind auch die von Peter Seikel ei-



gens spendierten 4x4-Reifen. Gustavs originale Sandpneus wurden natürlich nicht entsorgt, sie gehören zur Historie! Denn eigentlich steht der Wagen in der veritablen Sammlung von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover: Ein Traum, dieses Einzelstück der Automobilgeschichte in Aktion erleben zu dürfen! Denn so fing die Geschichte der Allrad-Busse dereinst an ...

T | Dr. Heiko Wacker F | Jan-Peter Sölter

1 Anfahren geht auch im 4. Gang: Bei Bedarf lässt sich ein durchdrehendes Hinterrad separat per Handbremse abstoppen.

2 „Infotainment“ 1978: Die oberen Rundinstrumente liefern Drehzahl, Motoröldruck und die Temperatur des Wandleröls. Rechts zu sehen: der Warnhinweis für „schnelles“ Kuppeln.

3 Wellenherkunft unbekannt: Die Radhäuser sind vergrößert, das Getriebe bekam eine Durchleitung nach vorne. Alles für gute Traktion!

4 Echte Nostalgie: Die Klappsitzbank und das obere Schlafgemach sind erhalten, einer der originalen Sandreifen auch. Historie pur!

Technische Daten

VW T2b Allrad-Prototyp

Motor:	Benziner, 4-Zylinder-Boxer Heckmotor, 2 Ventile pro Zylinder
Hubraum:	1.970 ccm
Leistung:	51 kW/ 70 PS bei 4.200 U/min
max. Drehmoment:	129 Nm bei 3.000 U/min
Getriebe:	Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb:	zuschaltbarer Allradantrieb via Drehmomentwandler
Fahrwerk:	Kurbellenkerachse mit Stabilisator, Schräglenkerachse (vo./hi.), Drehstabfeder
Länge/Breite/Höhe:	ca. 4.505/1.765/2.050 mm
Radstand:	ca. 2.400 mm
Bodenfreiheit:	ca. 256 mm
Leergewicht:	ca. 1.900 kg
Reifen:	7 R16 (Ziarelli Cruiser 4x4)
Information:	www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de