

Mit dem VW-Transporter T2 durch die Sahara

Die Abenteurer Gerdi und Frank Hoffmann unternahmen in den 1970er und den 1980er Jahren verschiedene Touren durch Nordafrika. Sie bereisten mehrmals das Königreich Marokko sowie Tunesien. Als fahrbarer Untersatz bot sich da immer wieder ihr sehr zweckmäßiger, selbst ausgebauter VW-Transporter an.

Zwar ganz ohne Allradantrieb und mit nur maximal 50 Pferdestärken ausgerüstet, wagten sich die beiden Weltenbummler auf abenteuerlichen und zum Teil sehr unwegsamen Strecken in Algerien sogar bis in die Zentral-Sahara.

Trotz des fehlenden 4x4-Antriebes war der T2 dank der großen Bodenfreiheit doch ziemlich geländegängig. Einfache Reparaturen konnte man notfalls noch selbst durchführen. Bei etwas aufwendigeren Problemen am Fahrzeug konnte jede Werkstatt oder wie zum Beispiel einmal in Tamanrasset am Hoggar-Gebirge sogar eine Schmiede weiter helfen.



Die Serienfertigung des Volkswagen Typ 1 begann im März 1950 im Volkswagenwerk Wolfsburg. Merkmal des T1 ist die Front mit V-förmig zulaufenden Sicken, dem großen VW-Emblem und der geteilten Frontscheibe.

Liebhaber zahlen inzwischen Phantasiepreise für dieses Modell.

Die Technik des T1 wurde größtenteils vom VW Käfer übernommen: Heckantrieb mit luftgekühltem 4-Zylinder-Boxermotor, der anfangs 24 PS leistete. Die hintere Pendelachse und die vordere Doppel-Kurbellenkerachse waren mittels Drehstäben gefedert, hinten je ein Drehstab (Rundstab) links und rechts, vorn zwei „Federpakete“ übereinander. Der Wagen hatte Trommelbremsen vorn und hinten. Die im Gegensatz zum Käfer selbst tragende Karosserie war für die Aufnahme der über 900 kg Nutzlast mit Quer- und Längsprofilen verstärkt. Das Lenkrad stand flach und war größer als beim Käfer.

Die Weiterentwicklung des T1, der T2, wurde 1967 eingeführt. Das beim Vorgänger eingeschlagene Konzept wurde beibehalten und die Technik von Fahrwerk und Karosserie weiter verbessert. Wie der Vorgänger wurde der T2 im VW-Werk Hannover hergestellt. Von den ca. 2,5 Mio. in Deutschland produzierten T2 wurden über zwei Drittel exportiert. Der neue Transporter hatte neben einer komfortableren Fahrerkabine mit einer ungeteilten Frontscheibe ein anderes Lenkgetriebe, eine verbesserte Hinterachse und einen stärkeren Motor. Das Armaturenbrett mit Handschuhfach war größer und mit zusätzlichen Belüftungsdüsen ausgeführt. Die seitliche Schiebetür war serienmäßig.

Ab Modelljahr 1968 (August 1967) hatten alle T2 eine Zweikreisbremsanlage und ab August 1970 Scheibenbremsen an der Vorderachse. Im Jahr darauf kam ein stärkerer „Flachmotor“ zusätzlich ins Programm, der aus zunächst 1,7 Litern Hubraum 66 PS bereitstellte. Mit diesem Motor konnte der Transporter ab 1972 auch mit einer Dreigang-Automatik versehen werden. Mit einem verstärkten Fahrwerk und 1,2 Tonnen Nutzlast war der Wagen ab 1974 erhältlich. Von 1975 an bis zum Ende der Produktion 1979 wurde der T2 mit dem 1600er-Basismotor und 50 PS sowie einem 70 PS leistenden 2-Liter-Flachmotor angeboten. ■