

**VW-Bus** oder **VW Transporter** ist der Name des von [Volkswagen](#) werksintern *VW Typ 2* genannten [Kleintransporters](#), des zweiten zivilen [Volkswagens](#) nach dem als *VW Typ 1* bezeichneten [VW Käfer](#). Der VW-Bus ist auch als *Bulli* bekannt.

1948 wurde der erste [Prototyp](#) des VW-Busses gebaut. 1950 begann die Serienfertigung des ersten Modells. Seit 2019 werden als siebte Generation der T6.1 und seit 2021 der T7 hergestellt, die vorangegangenen Modelle heißen [T1](#), [T2](#), [T3](#), [T4](#), [T5](#) und T6. T6.1 und T7 werden gleichzeitig angeboten, wobei der T7 auf dem [MQB](#) basiert. Ab dem Modell T4 wurde die Baureihenbezeichnung *Typ 2* von Volkswagen aufgegeben. Nach dem VW Käfer ([Typ 1](#)) und dem hier behandelten VW-Bus (Typ 2) brachte Volkswagen 1961 die Mittelklasse-Limousine VW 1500 ([VW Typ 3](#)) auf den Markt, der 1968 das größere Modell VW 411 ([VW Typ 4](#)) folgte. Einige Ausstattungen werden wegen der umfangreichen Ausstattung für nicht-gewerbliche Kunden und der hohen Preise als Fahrzeuge der Oberklasse eingestuft.

Der VW-Transporter wird als [Kleinbus](#), [Kastenwagen](#) und [Pritschenwagen](#) angeboten. 1992 wurde der T4 und 2004 der T5 zum [Van of the Year](#) gewählt. Der 2001 von Volkswagen als [Konzeptfahrzeug](#) präsentierte [VW Microbus](#), der in seinem Design an die T1/T2-Serien der 1950er- und 1960er-Jahre erinnerte, wurde nicht produziert.

## Inhaltsverzeichnis

- [1Vorgeschichte](#)
- [2Geschichte](#)
- [3T1 \(1950–1967\)](#)
- [4T2 \(1967–1979\)](#)
- [5T3 \(1979–1992\)](#)
- [6T4 \(1990–2003\)](#)
- [7T5/T6 \(seit 2003\)](#)
- [8T7 \(seit 2021\)](#)
- [9Filmauftritte, Kunst](#)
- [10Berühmte VW-Bus-Fahrer](#)
- [11Verwandte Modelle von VW](#)
- [12Literatur](#)
- [13Weblinks](#)
- [14Einzelnachweise](#)

## Vorgeschichte

Die Vorgeschichte leichter Lieferwagen reicht bis zu den Anfängen des Automobilbaus am Ende des 19. Jahrhunderts zurück. Technisch und optisch mit dem VW-Transporter verwandte Konzepte mit 4-Zylinder-Boxermotor und Fahrwerkskonstruktionen aus dem Automobilbau finden sich in Fahrzeugen, des österreichischen Herstellers [Steyr Daimler Puch](#) ab 1934. Dazu sind die folgenden Typen bekannt:<sup>[1]</sup>

- auf Basis des [Steyr 50](#)
  - Lieferwagen *Steyr 110* (32 PS 1,4 ltr-Motor, 400 kg Nutzlast, 1934–1936, verkauft 150 Stück)
  - Lieferwagen *Steyr 210* (35 PS 1,5 ltr-Motor, 400 kg Nutzlast, 1937–1938, verkauft 60 Stück)
- auf Basis des [Steyr 55](#)
  - Lieferwagen *Steyr 150* (35 PS 1,5 ltr-Motor, 750 kg Nutzlast, verstärktes Fahrwerk, 1938–1939, verkauft 205 Stück)
  - Militärversion *Steyr 250* (Änderungen zum [Kübelwagen](#) nach Anforderungen der Wehrmacht, 1938–1940, Abnahme 1.200 Stück)

Museale Rezeption zu diesen Lieferwagenbaureihen von Steyr ist kaum bekannt. Vermutlich haben nur wenige Stücke den Eingang in Museen gefunden. In dem Film [Der Bockerer II – Österreich ist frei](#) wurde ein Steyr 150 mit Pritschenaufbau genutzt. Das Fahrzeug mit der Tür-Aufschrift „Karl Bockerer“ wurde später in der Jubiläumsausstellung „25 Jahre ÖGHK“ im Technischen Museum in Wien gezeigt.<sup>[2]</sup>

## Geschichte

Die Idee für den Wagen als Transporter von VW wird dem niederländischen VW-Importeur [Ben Pon senior](#) zugeschrieben, der im [Volkswagenwerk Wolfsburg](#) die für den internen Transportverkehr eingesetzten „Plattenwagen“ gesehen hatte.<sup>[3]</sup> Zum werksinternen Warentransport waren ausgemusterte Käfer-Versuchsfahrgestelle umgebaut und mit einfachen Holzplatten als Ladefläche versehen worden.<sup>[4]</sup>

Auf Ben Pons Anregung hin sollte auf einem herkömmlichen Pkw-Fahrgestell ein Transporter mit viel Raum und einer Zuladung von 750 kg entstehen. Der Plattformrahmen des Typs 1 war dafür nicht geeignet, aber der Motor, das Getriebe und das Prinzip der Käfer-Vorderachse wurden übernommen. Die Hinterachse mit Rad[vorgelegen](#) war ähnlich der vom Kübelwagen VW Typ 82, sodass die Achsübersetzung des Käfers verwendet werden konnte. Allerdings musste das Tellerrad auf der entgegengesetzten Seite wie beim Käfer eingebaut werden. Konstrukteur [Alfred Haesner](#) plante eine selbsttragende Karosserie. Ein Mangel der ersten Versuchsfahrzeuge war der hohe Luftwiderstand und ein dadurch bedingter zu hoher Verbrauch. Die Front wurde daraufhin leicht gerundet, sodass der [Luftwiderstandsbeiwert](#) ( $C_w$ ) auf 0,44 sank und der Verbrauch mit dem 25-PS-Motor bei etwa 10 l/100 km lag.<sup>[5]</sup>

Die geläufige Kurzform „Bulli“ war einer von neun Namensvorschlägen für den Wagen. Wie sie zustande kam, ist nicht belegt. Vermutet werden unter anderem eine Wortbildung aus [Bus](#) und [Lieferwagen](#)<sup>[6]</sup> oder eine Beschreibung der bulligen Form des Autos. Offiziell wurde der Name nicht eingeführt, weil die Verantwortlichen einen Rechtsstreit mit der [Heinrich Lanz AG](#) wegen möglicher Verwechslungsgefahr mit deren geschützter Marke „Bulldog“ befürchteten.<sup>[5]</sup> Darüber hinaus hatte die [Kässbohrer Geländefahrzeug AG](#) die Rechte an den [Wortmarken](#) „Bulli“ und „Bully“, verkaufte sie jedoch anlässlich des 60-jährigen Jubiläums des Transporters an den VW-Konzern. Die offizielle „Übergabe“ fand auf dem VW-Bulli-Treffen am 6. Oktober 2007 in Hannover statt.<sup>[7][8]</sup>

Seit 1994 findet auf dem Three Counties Showground in Malvern, England, das jährliche [Busfest](#) als das weltweit größte Treffen der VW-Bus-Freunde statt.

## T1 (1950–1967)

T1	
	
VW T1 Kastenwagen	
Produktionszeitraum:	1950–1967
Bauformen:	<a href="#">Kleinbus</a> , <a href="#">Kastenwagen</a> , <a href="#">Pritschenwagen</a>

Motoren:	<a href="#">Ottomotoren:</a> 1,1–1,5 Liter (18–32 kW)
Länge:	4280–4290 mm
Breite:	1750–1800 mm
Höhe:	1920–1940 mm
Radstand:	2400 mm
Nutzlast:	0,86–0,93 t
Zul. Gesamtgewicht:	1,75–2,07 t

→ Hauptartikel: [VW T1](#)

Die Serienfertigung des Volkswagen Typ 2 T1 begann im März 1950 im [Volkswagenwerk Wolfsburg](#) mit dem Kastenwagen. Merkmal des T1 ist die Front mit V-förmig zulaufenden [Sicken](#), dem großen [VW-Emblem](#) und der geteilten [Frontscheibe](#). Fahrer- und Beifahrertür hatten Schiebefenster mit Knebelrasten und je ein schmales Ausstellfenster.

Die Technik des T1 wurde großteils vom [VW Käfer](#) übernommen: [Heckantrieb](#) mit luftgeköhltem 4-Zylinder-[Boxermotor](#), der anfangs 25 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 [selbsttragende Karosserie](#) war für die Aufnahme der zunächst 760 kg und später bis zu einer Tonne Nutzlast mit Quer- und Längsprofilen verstärkt. Das Lenkrad stand flach und war größer als beim Käfer.

Der Absatz des Transporters entwickelte sich so erfolgreich, dass die Produktion am 8. März 1956 vom Stammwerk Wolfsburg in das neue [VW-Werk Hannover](#) verlegt wurde.

### Ausführungen

- Pritschenwagen mit einfacher Kabine (mit normaler oder verbreiterter Ladefläche)
- Pritschenwagen mit Doppelkabine
- Kastenwagen
- Kleinbus bzw. Kombi mit bis zu neun Sitzplätzen einschließlich Fahrer (11 Fenster einschl. Fenster in den Türen)
- Kleinbus bzw. Kombi mit bis zu neun Sitzplätzen einschließlich Fahrer (13 Fenster einschl. Fenster in den Türen)
- Bus Sondermodell („Samba-Bus“ mit 23, später 21 Fenstern und Faltschiebedach)
- Einsatzfahrzeuge einschließlich Krankenwagen (mit Sonderaufbauten von Fremdherstellern)
- Verkaufswagen mit Hochdach und Seitenklappe
- Campingbus mit Campingausstattung (mit Scheren-Aufstelldach oder später Klappdach mit Innenzelt und zwei zusätzlichen Schlafplätzen in der Dachebene)

## T2 (1967–1979)

T2



VW T2 Kastenwagen

Produktionszeitraum:	1967–1979 Bis 2013 in Brasilien
Bauformen:	<a href="#">Kleinbus</a> , <a href="#">Kastenwagen</a> , <a href="#">Pritschenwagen</a>
Motoren:	<a href="#">Ottomotoren</a> : 1,6–2,0 Liter (35–51 kW)
Länge:	4420–4505 mm
Breite:	1720–1765 mm
Höhe:	1960–2290 mm
Radstand:	2400 mm
Nutzlast:	0,98 t
Zul. Gesamtgewicht:	2,25–2,30 t

→ Hauptartikel: [VW T2](#)

Der Nachfolger **T2** wurde 1967 eingeführt. Das Konzept des Vorgängers 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.<sup>[9]</sup>

Der neue Transporter hatte eine komfortablere Fahrerkabine mit einer ungeteilten Frontscheibe und Kurbelfenstern, ab 1972 ein anderes Lenkgetriebe, eine Schräglenker-Hinterachse und einen stärkeren Motor. Das Armaturenbrett mit Handschuhfach war größer und mit zusätzlichen Belüftungsdüsen ausgestattet. 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 Motor, der „Flachmotor“ wie im [VW Typ 4](#) (VW 411) zusätzlich ins Programm, der aus zunächst 1,7 Litern Hubraum 66 PS (49 kW) bereitstellte. Mit diesem Motor konnte der Transporter ab 1972 auch mit einer Dreistufen-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-Motor und 50 PS (37 kW) oder einem 70 PS (55 kW) leistenden 2-Liter-Flachmotor angeboten (letzterer auf Wunsch auch mit Dreistufen-Automatik).

## Bauformen

- Kastenwagen geschlossen mit 5 m<sup>3</sup> Laderaum und 4,1 m<sup>2</sup> Ladefläche (später auch als Hochraum-Kastenwagen mit 6,2 m<sup>3</sup> Raum und gleicher Fläche, a. W. auch mit 1,57 m hoher Schiebetür; Standard: 1,225 m)
- Kombi mit zwei zusätzlichen Fenstern pro Seite mit oder ohne hintere Sitzeinrichtungen

- Kleinbus („VW-Personen-Transporter“) mit bis zu neun Sitzplätzen einschließlich Fahrer
- Pritschenwagen mit einfacher Kabine und 4,3 m<sup>2</sup> Ladefläche (2,7 × 1,57 m), darunter 0,7 m<sup>3</sup> Laderaum – 0,34 m hoch, 1,3 m breit und 1,6 m tief („Tresorraum“)
- Großraum-Holzpritsche mit 5,2 m<sup>2</sup>-Holz-Ladefläche von [Westfalia](#) (2,82 × 1,85 m) und „Tresorraum“ wie beim Pritschenwagen
- Sechssitziger Pritschenwagen mit Doppelkabine und 2,9 m<sup>2</sup>-Ladefläche (1,85 × 1,57 m), ohne „Tresorraum“, mit entfernter hinterer Sitzbank: 1,8 m<sup>3</sup> Laderaum bzw. 1,4 m<sup>2</sup> Fläche
- Sonder-/Einsatzfahrzeuge einschließlich Krankenwagen (von Fremdherstellern mit Sonderaufbauten als Kipper, Isotherm-Transporter, Tiefkühl-Transporter, mit Hebebühne etc.)
- Hochraum-Verkaufswagen mit aufstellbarer großer Seitenklappe statt Schiebetür
- Campingbus mit Campingausstattung (mit Aufstelldach und zwei zusätzlichen Schlafplätzen in der Dachebene)

## T3 (1979–1992)

T3	
	
VW T3 Kombi	
Produktionszeitraum:	1979–1992
Bauformen:	<a href="#">Kleinbus</a> , <a href="#">Kastenwagen</a> , <a href="#">Pritschenwagen</a>
Motoren:	<a href="#">Ottomotoren</a> : 1,6–2,1 Liter (37–82 kW) <a href="#">Dieselmotoren</a> : 1,6–1,9 Liter (37–51 kW)
Länge:	4570–4636 mm
Breite:	1844 mm
Höhe:	1735–2085 mm
Radstand:	2455–2480 mm
Nutzlast:	0,61–1,24 t
Zul. Gesamtgewicht:	2,0–2,7 t

→ *Hauptartikel:* [VW T3](#)

Der Nachfolger des T2, der **T3**, wurde 1979 eingeführt. Mit der erheblich geräumigeren und kantigeren Karosserie wurde das [Heckantriebs](#)konzept der Vorgänger beibehalten, auch die beiden luftgekühlten Motorenmodelle wurden zunächst vom Vorgänger übernommen. Das

Fahrwerk wurde neu entwickelt und der Innenraum anders gestaltet. Mit dem Ende 1984 vorgestellten Modell „[Syncro](#)“ war erstmals ein Transporter mit (permanentem) [Allradantrieb](#) erhältlich. Bis auf diese „Syncro“-Modelle, die [Steyr Daimler Puch](#) in [Graz](#) (Österreich) im Auftrag von VW baute, wurden alle T3 im VW-Werk Hannover hergestellt.

Auch bei der dritten Generation des Transporters hielt Volkswagen aus Kostengründen an den längs eingebauten Heckmotoren fest. Der neue T3 war deutlich geräumiger; Radstand und Wagenlänge wurden etwa um 60 mm vergrößert. Ab Anfang 1981 war ein wassergekühlter Dieselmotor im Angebot; im Herbst 1982 wurden auch die Ottomotoren auf Wasserkühlung umgestellt. Im Laufe der 1980er-Jahre wurde die Palette um einen [Turbodiesel](#)-Motor, Ottomotoren mit [Benzineinspritzung](#) und exklusiv ausgestattete Modelle wie den *Caravelle* *Carat* ergänzt. Zuletzt gab es am deutschen Markt Multivan-Sondermodelle in gehobener Ausstattung als Whitestar (weiß) und Bluestar (hellblau-metallic). Im Oktober 1990 wurden die Heckantriebsmodelle vom [VW T4](#) mit Frontmotor und -antrieb abgelöst.

Noch bis zum Herbst 1992 wurden das komplette Programm der Syncro-Busse bei der Steyr Daimler Puch AG in Österreich hergestellt und kleiner Stückzahl (parallel zum T4) Behördenfahrzeuge ohne Allradantrieb. Zum endgültigen Auslaufen des T3 brachte VW ein Abschluss-Sondermodell des Multivans als auf 2500 Stück limitierte „Limited Last Edition“ (LLE) heraus. Zusätzlich gab es noch eine kleinere Anzahl der Sondermodelle Redstar (rot) und Bluestar (nun in dunkelblau-metallic), die jedoch nur für Werksangehörige erhältlich waren. In Südafrika wurde der T3 auch nach 1992 als Microbus und Caravelle bis Sommer 2003 weiter gebaut, jedoch ausschließlich als Rechtslenker und nur auf dem südafrikanischen und namibischen Markt vertrieben.

In Nordamerika wurde dieses Modell als *Vanagon* vertrieben.

### Bauformen

- Kastenwagen geschlossen (auch als Hochraum-Kastenwagen mit normaler oder hoher Schiebetür)
- Kombi mit zwei zusätzlichen Fenstern pro Seite mit oder ohne hintere Sitzeinrichtungen (auch als Hochraum-Kombi mit normaler Schiebetür)
- Bus (ab 1983 als Caravelle) mit bis zu neun Sitzplätzen einschließlich Fahrer
- Multivan (ab 1985) mit sechs Sitzplätzen, Schlafbank, Gardinen und Kühlbox
- Pritschenwagen mit einfacher Kabine, unter der Pritsche Laderaum („Tresorraum“)
- Großraum-Holzpritsche mit Holz-Ladefläche von [Westfalia](#) und „Tresorraum“ wie beim Pritschenwagen
- Sechssitziger Pritschenwagen mit Doppelkabine und kleinem „Tresorraum“
- Sonder-/Einsatzfahrzeuge einschließlich Krankenwagen und Feuerwehr (zudem von Fremdherstellern mit Sonderaufbauten als Kipper, Isotherm-Transporter, Tiefkühl-Transporter, mit Hebebühne etc.)
- Hochraum-Verkaufswagen mit aufstellbarer großer Seitenklappe statt Schiebetür
- Campingbus („Westfalia“/Joker/„[Dehler](#)“, in der Schweiz ugs. *Büssli*) mit Campingausstattung oder Büroausstattung (mit Hoch- oder Aufstelldach und zwei zusätzlichen Schlafplätzen in der Dachebene)

## T4 (1990–2003)

T4





*VW T4 Kombi*

Produktionszeitraum:	1990–2003
Bauformen:	<a href="#">Kleinbus</a> , <a href="#">Kastenwagen</a> , <a href="#">Pritschenwagen</a>
Motoren:	<a href="#">Ottomotoren</a> : 1,8–2,8 Liter (49–150 kW) <a href="#">Dieselmotoren</a> : 1,9–2,5 Liter (44–111 kW)
Länge:	4707–5107 mm
Breite:	1840 mm
Höhe:	1940–2430 mm
Radstand:	2920–3320 mm

→ *Hauptartikel:* [VW T4](#)

Mit der Einführung des **T4** (VW-interne Modellbezeichnung: Typ 7D) ab August 1990 – einer komplett neuen Konstruktion – ging nach 34 Jahren auch im Volkswagenwerk Hannover die Ära des Heckantriebs und des Heckmotors zu Ende.

Der T4 war das erste Transportermodell von VW, das mit zwei verschiedenen langen Karosserien und Radständen erhältlich war. Das neue Antriebskonzept mit vorn quer liegendem [Reihenmotor](#) und Antrieb der Vorderräder hatte vor allem den Vorteil einer durchgehenden Ladefläche.

In Nordamerika war dies das letzte erhältliche Modell des VW-Bus. Hier wurde er unter dem Namen *Eurovan* verkauft.

## T5/T6 (seit 2003)

**T5/T6**



VW T5 Multivan (2003–2009)	
Produktionszeitraum:	2003–heute
Bauformen:	<a href="#">Kleinbus</a> , <a href="#">Kastenwagen</a> , <a href="#">Pritschenwagen</a>
Motoren:	<a href="#">Ottomotoren</a> : 2,0–3,2 Liter (85–178 kW) <a href="#">Dieselmotoren</a> : 1,9–2,5 Liter (62–150 kW)
Länge:	4892–5292 mm
Breite:	1904–1959 mm
Höhe:	1935–2476 mm
Radstand:	3000–3400 mm

→ *Hauptartikel:* [VW T5/T6](#)

Der **T5** kam 2003 auf den Markt. In den Jahren 2009, 2015 und 2019 erfolgten jeweils umfangreiche Facelifts. Zum zweiten Facelift wurde das Fahrzeug in **T6** und zum dritten in **T6.1** umbenannt. Im Gegensatz zum Vorgänger **T4** werden die Seitenteile ab dem T5 nun aus einem einzigen Blechteil gepresst, wodurch die senkrechte Naht zwischen den Blechteilen entfällt. Am Fahrerplatz ist der nun joystickartige Schalthebel in die Schalttafel verlegt und betätigt das Getriebe über Seilzüge.

Modellnamen ab Werk: Caravelle (Kleinbus), Multivan (Großraumlimousine) sowie [California](#) (Wohnmobil). Der California auf T5-Basis wird seit 2004 von Autovision (jetzt Volkswagen Group Services), einer 100%igen VW-Tochter, gefertigt.

## T7 (seit 2021)

T7	
	
Volkswagen T7 Multivan	
Produktionszeitraum:	2021–heute
Bauformen:	<a href="#">Kleinbus</a>
Motoren:	<a href="#">Ottomotoren</a> : 1,5–2,0 Liter (100–150 kW) <a href="#">Dieselmotor</a> : 2,0 Liter (110 kW) <a href="#">Otto-Hybrid</a> : 1,5 Liter (160 kW)



Länge:	4973– 5173 mm
Breite:	1941 mm
Höhe:	1903 mm
Radstand:	3124 mm

→ Hauptartikel: [VW T7](#)

[Volkswagen Nutzfahrzeuge](#) präsentierte am 10. Juni 2021 den **T7** als *Multivan*. Er basiert auf dem [modularen Querbaukasten](#) (MQB) und ist in zwei Längen (4,98 oder 5,18 Meter) erhältlich. Erstmals wird eine [Plug-in-Hybrid](#)-Version angeboten. Der T6.1 bleibt als Transporter vorerst weiter im Angebot.<sup>[10]</sup> Der T7 ist niedriger als der T6; mit seiner Höhe von 1,90 Meter kann er in die meisten [Parkhäuser](#) einfahren. Die [Stirnfläche](#) ist dadurch kleiner. Sie ist stärker geneigt als beim T6; dadurch ist der [c<sub>w</sub>-Wert](#) geringer. Der Boden im T7 ist 7 cm tiefer als der im T6.<sup>[11]</sup>

## Filmauftritte, Kunst

---

Der VW-Bus hatte – ähnlich wie der Käfer – verschiedene Film- und Fernsehauftritte, wenn auch nicht in Hauptrollen, so doch in „tragenden“ Rollen. Zudem erschien der Bus in verschiedenen Werbeplakaten und Werbeclips. Eine Auswahl sind:

- T1 in [Alice’s Restaurant](#), [Bolzplatz-Duell](#), [Cars](#), [Across The Universe](#) und [Mythbusters](#).
- T2 in [Populärmusik aus Vittula](#), [Jackie Brown](#), [Little Miss Sunshine](#), [Lost](#), [Oktoberbaby](#) und [Zurück in die Zukunft](#)
- T3 in [Die fetten Jahre sind vorbei](#), [Komm, süßer Tod](#), [Beste Zeit](#), [Dredd](#), [Nichts bereuen](#), [Magnum](#), [Tornado – Der Zorn des Himmels](#), [Fleisch](#), [Die Nacht der lebenden Loser](#) und [Lammbock – Alles in Handarbeit](#)
- T4 in [Trans Bavaria](#)

[Joseph Beuys](#)’ Kunstwerk *Das Rudel* enthält Schlitten, die aus dem Heck eines Bulli kommen.<sup>[12]</sup>

## Berühmte VW-Bus-Fahrer

---

- [Gerhard Schröder](#)<sup>[13]</sup> (\* 1944), Politiker und Lobbyist
- [Walter Röhrl](#)<sup>[14]</sup> (\* 1947), Rallyefahrer
- [Rainer Offergeld](#) (\* 1937), Politiker, fuhr von 1976 bis 1977 einen T2b als SPD-Wahlkampffahrzeug
- [Johannes Rau](#) (1931–2006), Politiker, fuhr 1986 einen T3 mit Oettinger WBX6 als SPD-Wahlkampffahrzeug

## Verwandte Modelle von VW

---

Ebenso wie den [New Beetle](#) von 1994 entwickelte VW 2004 den [VW Microbus](#) im [Retro-Design](#) als Reminiszenz an die T1-/T2-Familie der 1950er- und 1960er-Jahre. Die geplante Serienfertigung wurde jedoch zurückgestellt. Der Prototyp war auf verschiedenen Fahrzeugausstellungen zu sehen. Seit 2022 produziert VW den auf dem Konzept des Microbus aufbauenden batterieelektrischen Kleinbus [VW ID. Buzz](#).

Im Nutzfahrzeugbereich wurde die Modellpalette durch den [VW LT](#) (1975–2006) und dessen Nachfolger [VW Crafter](#) (seit 2006) ergänzt.

Der [VW Fridolin](#) war ein für die Post entwickelter kleiner Kastenwagen mit seitlichen Schiebetüren mit dem Chassis des [VW Karmann-Ghia](#). Er wurde bei [Westfalia](#) gebaut.

Ein weiterer Pritschenwagen des VW-Konzerns war der einfache [VW EA489 Basistransporter](#) mit Käfermotor und Frontantrieb. Er wurde in den 1970er-Jahren für Entwicklungsländer produziert und hieß je nach Exportland auch Hormiga oder Mitra.