

Dies ist der Bericht über ein Auto, das seit siebzig Jahren die Welt begeistert. Es ist aber auch ein Kaleidoskop bunter Eindrücke über höchst unterschiedliche Menschen: solche mit dünnen oder dicken Geldbeuteln, Leute mit den verschiedensten Berufen, Menschen mit Träumen, die genug Abenteuerlust besaßen, auf den eigenen vier Rädern die Welt zu erobern. Bei manchen meiner Bulli-Gesprächspartner meldete ich mich vorher an, andere traf ich zufällig. Sie alle erzählen Geschichten, bei denen es letztlich immer wieder um einen geht: den Bulli!

Ein Kosenamen, der sich im Volksmund bei uns durchsetzte und vermutlich eine nette Verballhornung von »Bus« und »Lieferwagen« ist. Heute spricht jeder vom Bulli. Anfangs war dieser Begriff jedoch keineswegs gängig. Offiziell gehört der Name erst seit 2007 als geschützte Marke zu Volkswagen. Da nämlich erwarb der Konzern die Namensrechte von der Firma Kässbohrer, die seit 1969 den Namen »Pisten-Bully« für ein Spezialfahrzeug zum Präparieren von Skipisten und Loipen verwandt hatte. Vor zwei, drei Jahrzehnten wäre auch keiner jenseits der Klassiker T1 und T2 auf die Idee gekommen, den T3, T4 oder später gar den T5 als Bulli zu bezeichnen. Heute hingegen prangt der Schriftzug »Bulli« höchst offiziell auch auf einigen der neuesten T6-Modelle. Das eint die große, bunte VW-Bus-Familie noch mehr. Über die Jahre ist die Szene typübergreifend zusammengewachsen. Am meisten aber staune ich über das Phänomen, dass für den knuffigen T1 mit dem rustikalen Charme der mobilen VW-Anfangszeit Sammler und Liebhaber heute durchaus schon mal 20 000 Euro mehr auf den Tisch legen als für die schickste Variante des mit allen technischen Feinessen ausgestatteten T6 Multivan.



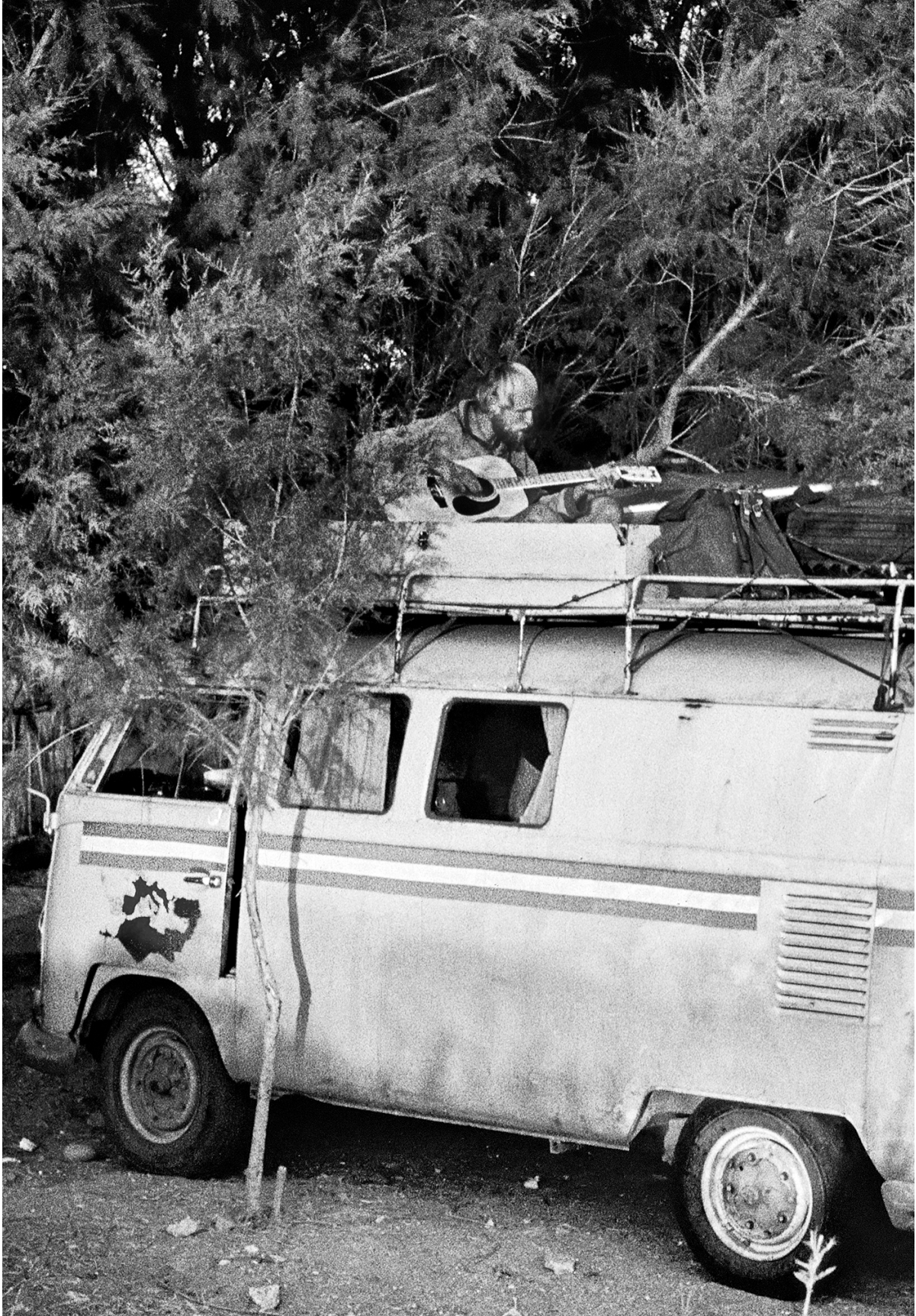


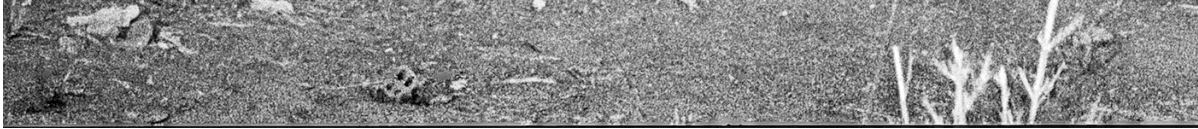
Für dieses Buch sammelte ich Bulli-Geschichten. Dazu gehören auch die Geschichten jener, die dabei waren, als der VW-Bus nach dem viel zitierten *Summer of Love* vor über fünfzig Jahren zu jenem Vehikel wurde, mit dem sich auf einmal fast jeder die Welt erschließen konnte.

Am Anfang steht eine bunte Schar kalifornischer Hippies auf dem Weg zur kollektiven Selbstverwirklichung. Abenteurer, Aussteiger und Träumer, Greenhorns unterschiedlichster Couleur, zu denen auch Juliana und ich gehörten, folgten diesem Impuls. Wir brachen mit einem prickelnden Mix aus Vision, Wagemut und Blauäugigkeit in fremde Kontinente auf und glaubten, mit einem freundlichen Lächeln die Welt erobern zu können. Meist hat's geklappt ... Ich glaube, keiner von uns wollte damals ins »Guinness-Buch der Rekorde« fahren. Wir brachen auf, weil wir neugierig und abenteuerlustig waren und die Freiheit auf der »Straße nach Irgendwo« suchten.

In diesem Zusammenhang wird neben der Flower-Power-Bewegung von San Francisco auch oft das Woodstock-Festival von 1969 genannt, wo Joe Cocker sang und Pete Townshend von The Who auftrat, der gern nach dem letzten Akkord von »We're Not Gonna Take It« seine Gitarre zu Kleinholz schlug. Derselbe Pete Townshend, der 38 Jahre später beim großen Bulli-Fest in Hannover die Fans mit »Magic Bus« zum Siedepunkt führte.

Klar, die Hippiebewegung hatte für viele junge Menschen Impulse gesetzt, sich selbst zu verwirklichen. Und die Rahmenbedingungen dazu stimmten Ende der Sechziger-, Anfang der Siebzigerjahre! Trotz kleiner Dellen ging's wirtschaftlich aufwärts, und der »kleine Mann« war auf einmal so mobil wie nie zuvor.





Aber ein guter Cocktail hat mehrere Zutaten ... Bei uns hatte auf unpolitische Weise ein frischer Wind das Trauma der Kriegs- und die Mühsal der Nachkriegsjahre fortgepustet und uns Neugier und Optimismus unter die Flügel geblasen. Aufbruchsstimmung lag in der Luft. In die Musik der Beatles mischten sich indische Sitar-Klänge, und es war schlichtweg in, wie die Pilzköpfe im indischen Rishikesh zu meditieren. Da lag es doch auf der Hand, über Land nach Indien zu reisen ... Für uns Junge war diese Idee befreiend, die Älteren verstanden die Welt nicht mehr.

Ein paar von uns fuhren damals im Hanomag Henschel, Ford Transit, Mercedes-Kastenwagen, Land Rover, Unimog. Und der »knittrige« Citroën-Wellblechtransporter Typ H war gelegentlich auch dabei. Jedes dieser Fahrzeuge hatte mindestens zehn, fünfzehn Jahre auf dem Buckel. Die heutigen rollenden Luxusvillen mit Satellitenschüssel, Waschmaschine und integrierter Garage für den mitgeführten Zweitwagen waren jenseits jeglicher Vorstellung. Das Flaggschiff dieser in die Welt aufbrechenden Flotte war der von seinen Fahrern oft fantasievoll hergerichtete VW-Bus.

Wir fuhren mit 30 oder 34 PS (wer es sich leisten konnte, war schon mit satten 47 Pferdestärken unterwegs) in eine Welt, die noch nicht über vernetzte und im Internet sekundenschnell kontaktierbare Servicestellen verfügte. Es war eine Zeit, in der die Überlandrouten oft miserable Erd-, Sand- oder kaum passierbare Schlammrouten waren. Über die brausten wir ohne Google Maps, ohne iOverlander-App, ohne Wikipedia und WhatsApp.

Nur mit drei Michelin-Karten auf dem Schoß machten auch Juliana und ich uns auf den unbekanntem Weg durch Afrika. Von dem Kontinent wussten wir kaum mehr, als was wir in den Filmaufnahmen und unterhaltsam vorgetragenen Forschungsberichten in Bernhard Grzimeks filmischem Meisterwerk »Serengeti darf nicht sterben« gesehen hatten.