
Techno-Classica: Mit dem VW T2 zurück in die Zukunft der E-Mobilität

Volkswagen präsentiert auf der Oldtimermesse Techno-Classica in Essen (25.–29.3.2020) einen fahrfähigen Elektro-Bulli auf Basis des T2. Zugelassen wurde der Quasi-Vorgänger des geplanten ID Buzz im April 1978 auf die Berliner Verkehrsbetriebe. Das 1977 gebaute Fahrzeug wurde seinerzeit im Bereich Entwässerungswerke eingesetzt und trug den Slogan „Wir fahren mit Strom – umweltfreundlich“ als Aufdruck auf dem Wagen.

Volkswagen hatte 1970 einen Entwicklungsbereich gegründet, der die ersten elektrisch angetriebenen Volkswagen konzipierte. Schon damals ging es darum, alternative Energieträger zu erschließen, um sich von fossilen Rohstoffen unabhängiger zu machen und emissionsfrei durch die Städte zu gleiten. 1972 präsentierte das Unternehmen auf der Hannover-Messe einen ersten Prototyp als Pritschenwagen mit offener Ladefläche. Kurz danach startete die Kleinserienproduktion des nicht nur als Pritsche, sondern auch als Bus und Kastenwagen angebotenen VW-Elektro-Transporters, der trotz 880 Kilogramm schwerer Batterie eine Zuladung von 800 Kilo erlaubte. Ein Teilnehmer des Flottenversuchs war die Stadt Berlin.

Im Bezirk Tiergarten wurde für das Fahrzeug eine Batteriewechselstation eingerichtet, an der binnen fünf Minuten die leere Batterieeinheit gegen eine volle getauscht wurde. Das funktionierte, weil der unter der Ladefläche integrierte Akku einfach herausgeschoben werden konnte. Die Lade- und Wechseltechnik entwickelte Volkswagen zusammen mit den Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerken (RWE) und der damaligen Gesellschaft für Elektro-Straßenfahrzeuge (GES).

Alternativ konnte die Blei-Traktionsbatterie von Varta auch per Stecker über eine Schnittstelle im Bulli-Heck geladen werden. Zudem hatte der Transporter aus der Zukunft schon vor mehr als vier Jahrzehnten ein Rekuperationssystem an Bord, mit dem beim Bremsen kinetische Energie gespeichert wurde. Der Energiegehalt der Batterie lag bei 21,6 kWh; damit kam der VW-Elektro-Transporter auf Reichweiten von bis zu 85 Kilometern. Für Vortrieb sorgte ein fremderregter Gleichstrom-Nebenschlussmotor von Bosch (später Siemens). Der brachte es auf eine Dauerleistung von 22 PS (16 kW), in der Spitze waren es kurzfristig 44 PS (32 kW). Das maximale Drehmoment betrug 160 Newtonmeter, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 75 km/h. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



VW T2 Elektro-Transporter (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



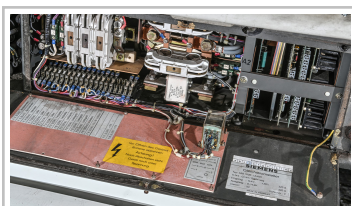
VW T2 Elektro-Transporter (1978): Die Batterie ist herausnehmbar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978): das Ladegerät.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW T2 Elektro-Transporter (1978): Volt- und Ampere-Anzeigen neben dem Tachometer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Prototyp des VW T2 Elektro-Transporter (1972).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
