

## Der Fridolin: Ein Lastesel für die Post



Das Postauto namens Fridolin

Anfang der 60er Jahre suchte die Bundespost in spezielles Fahrzeug für den Brief- und Paketzustellendienst, für den Landposteinsetz und zum Entleeren der Briefkästen in den Großstädten. Der Käfer war zu klein, der Transporter zu groß. Gefragt war ein geräumiger und gut zugänglicher Lieferwagen mit den geringen Betriebskosten des Käfers. Es entstand ein merkwürdiges Auto - der Fridolin.

Fridolin war die interne Projektbezeichnung für dieses "Sonderfahrzeug Post", das im Volkswagenwerk die Nummer des Entwicklungsauftrags EA 149 trug und dann später offiziell als VW Typ 147 bezeichnet wurde. Der Spitzname Fridolin aber stand dem Auto so gut zu Gesicht, daß er sich sehr gegen den Willen der Urheber sofort einbürgerte.

Im Februar 1962 hatten die ersten vorbereitenden Gespräche zu einem solchen Auto zwischen der Post, dem Volkswagenwerk und der Firma Westfalia stattgefunden. Das Volkswagenwerk sollte als Generalunternehmer fungieren und Teile bereitstellen. Die eigentliche Herstellung des Wagens sollte bei Westfalia in Rheda-Wiedenbrück erfolgen, wo damals wie heute vornehmlich Wohnmobile, Caravans, Anhänger und Anhängerkupplungen entstehen.

Die zum Bau erforderlichen Teile sollten, sofern sie nicht bei Westfalia selbst produziert werden konnten, vom Volkswagenwerk und von Karmann in Osnabrück angeliefert werden. Es handelte sich dabei um Baukomponenten der VW-Modelle 1 (Käfer), 14 (Karmann Ghia), 2 (Bus) und 3 (VW 1500). Das Fahrzeug

sollte bei der Nutzlast von 350 bis 400 Kilogramm eine Ladekapazität von zwei Kubikmetern haben und dazu breite Schiebetüren zum Beladen mit Postsäcken.

Knapp zwei Monate später legte Westfalia dem Bundespostministerium die ersten beiden Zeichnungen vor. Auch ein Plastikmodell im Maßstab 1:8 war inzwischen fertig. Im Januar 1963 besichtigten die beteiligten Parteien in Wiedenbrück die erste begehbare Attrappe; sie war in der vergangenen Nacht in der Stehhöhe noch um neun Zentimeter verringert worden. Nach eingehenden Absprachen über die -Äußere und innere -Ausstattung und -erneuter Besichtigung der Musterattrappe erhielt Westfalia Ende Februar den Auftrag von zunächst drei Musterfahrzeugen; zwei weitere sollten später noch hinzukommen.

Im August erfolgte beim TÜV in Hannover die Einzelabnahme der Prototypen 1 und 2. Fahrzeug 1 blieb zur technischen Erprobung im Volkswagenwerk, Fahrzeug 2 ging als Test- und Vorführwagen an das Posttechnische Zentralamt in Darmstadt.

Während der Internationalen Automobil-Ausstellung im September 1963 wurde Prototyp 2 im Hof der Frankfurter Oberpostdirektion ausgestellt und bei dieser Gelegenheit auch einigen ausländischen Postverwaltungen gezeigt. Der Fridolin fand großes Interesse.

Im Oktober war der dritte Prototyp fertiggestellt; er entsprach im wesentlichen schon dem späteren Serienmodell. Nach Abschluß der zum Anlauf der Serienfertigung notwendigen Vorbereitungsarbeiten (Bau von Werkzeugen, Typprüfung und Betriebserlaubnis), begann 1964 die Serienproduktion des VW 147 bei Westfalia in Wiedenbrück.

Der Fridolin unterschied sich von allen übrigen Postfahrzeugen durch seine eigentümliche Form. Er besaß einen kastenförmigen Ganzstahlaufbau mit zwei seitlichen Schiebetüren und einer Heckklappe für den Laderaum und einer zweiten für den Motor. Das Vorderteil fiel schräg nach vorn ab. Die Karosserie, eine Leichtkonstruktion aus verschweißten Blechpreßteilen, war mit dem Chassis verschraubt. Als

Fahrgestell diente der breite Zentralrohr-Plattformrahmen des VW Karmann Ghia (Typ 14). Achsen, Motor und Getriebe stammten vom VW Käfer (Typ 1). Als Antriebsaggregat diente der damals übliche Käfer-Motor mit 1192 Kubikzentimeter Hubraum und einer Nennleistung von 34 PS bei 3600/min. Alle übrigen Teile stammten vom VW Transporter (Typ 2), beispielsweise die Heckklappe, und vom VW 1500 (Typ 3). Vom 1500er hatte man die Frontscheinwerfer und einige andere Komponenten übernommen.

Fahrbereit wog der Fridolin 935 Kilogramm und war damit gut 200 Kilo schwerer als ein Export-Käfer (720 Kilo). Damit war er kein Ausbund an Temperament. Aber darauf kam es nicht an. Zugänglichkeit, großer Laderaum und geringe Betriebskosten spielten die Hauptrolle.

In der Praxis erfüllte der "Fridolin" als "Sonderfahrzeug Post" alle in ihn gesetzten Erwartungen. Mehr als ein Jahrzehnt war der VW-147 als Standardfahrzeug der Kastenleerer und der Zählerfotografen im Fernmeldedienst und in anderen Bereichen bei der Deutschen Bundespost im Einsatz und wegen seiner Vielseitigkeit äußerst beliebt. Die beiden seitlichen Schiebetüren erlaubten bequemes Ein- und Aussteigen, ohne den fließenden Verkehr zu behindern, auch im innerstädtischen Bereich.

In einigen wenigen Exemplaren wurde der Fridolin auch an andere Kunden geliefert, beispielsweise an einen Lesezirkel-Service in Lippstadt oder als Vorfeldwagen an die Lufthansa.

Auch die Schweizer Bundespost orderte den Fridolin, insgesamt 1201 Fahrzeuge, allerdings in geringfügig modifizierter Form mit Standheizung, mit Heckscheiben in den Ecken und einem größerem Fenster in der Rückwandklappe, um ein besseres Rangieren zu gewährleisten. 1974 lief die Produktion des Westfalia Fridolin aus. Insgesamt 6139 Wagen waren bis dahin gebaut worden; 85 Prozent davon waren an die Deutsche Bundespost gegangen.