

**VW KÄFER
DAS BUCH**



Copyright der deutschsprachigen Ausgabe
© Prestel Verlag, München · London · New York, 2017
in der Verlagsgruppe Random House GmbH
Neumarkter Straße 28 · 81673 München

Published by arrangement with Pavilion Books Company Ltd
Titel der Originalausgabe, 2015:
Classic Beetle – A VW Celebration

Copyright Text © Pavilion Books Company Ltd 2015

Abbildungen auf Seiten 19, 25, 27, 30, 33, 38, 43, 44 und 46:
Courtesy of magiccarpics.com; Abbildungen auf Seiten 50 und 53:
Courtesy of Associated News.

Projektleitung der deutschen Ausgabe: Claudia Stäuble
Übersetzung aus dem Englischen: Werner Kügler
Lektorat und Satz: VerlagsService Dietmar Schmitz GmbH, Heimstetten
Covergestaltung: Joana Niemeyer, April, London
Herstellung: Friederike Schirge

Gedruckt in China

ISBN 978-3-7913-8326-2

www.prestel.de

KEITH SEUME

VW KÄFER DAS BUCH

Vorwort von Brian Laban



PRESTEL

MÜNCHEN · LONDON · NEW YORK



Inhalt

| | |
|-----------------------------------|----|
| Vorwort | 7 |
| Bescheidene Anfänge | 8 |
| Neubeginn inmitten von Ruinen | 18 |
| Die Eroberung der Neuen Welt | 26 |
| Wandel als Konstante | 34 |
| Neue Horizonte | 42 |
| Renaissance unter südlicher Sonne | 48 |

Modelle

| | | | | | |
|-------------|----------------------|------------|-------------|------------------------|------------|
| 1934 | NSU Typ 32 | 56 | 1957 | Export-Limousine (USA) | 174 |
| 1938 | VW 38 Limousine | 66 | 1959 | Export-Limousine | 184 |
| 1938 | VW 38 Cabriolet | 76 | 1959 | Typ 1 Karmann-Ghia | 194 |
| 1944 | Typ 82 Kübelwagen | 86 | 1962 | Typ 1 Limousine | 202 |
| 1944 | Typ 166 Schwimmwagen | 96 | 1966 | 1300 Limousine | 212 |
| 1943 | Typ 82 E | 106 | 1966 | 1300 Cabriolet | 220 |
| 1948 | Typ 1 Limousine | 116 | 1967 | 1500 Limousine | 228 |
| 1951 | Export-Limousine | 126 | 1968 | Typ 1 Limousine | 236 |
| 1952 | Stoll-Coupé | 136 | 1974 | Superkäfer | 244 |
| 1953 | Typ 1 Limousine | 144 | 1978 | Typ 1 Limousine | 252 |
| 1955 | Typ 2 Kombi | 154 | 1979 | Typ 1 Cabriolet | 260 |
| 1956 | Typ 15 Cabriolet | 164 | 1990 | Mexiko-Käfer Typ 1 | 268 |

Details

| | |
|-------------------------------|------------|
| Motoren | 276 |
| Räder | 280 |
| Frontscheinwerfer | 282 |
| Rückleuchten | 284 |
| Innenspiegel | 286 |
| Türgriffe | 288 |
| Fronthaubengriffe | 290 |
| Kennzeichenleuchten | 292 |
| Fahrtrichtungsanzeiger | 294 |
| Armaturenbretter | 296 |
| Übersichten | 300 |
| Register | 302 |



Vorwort

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erwies sich der VW Käfer im wahrsten Sinne des Wortes als Volkswagen. Die Idee entstand vor dem Zweiten Weltkrieg, überdauerte die vernichtende Niederlage und erlebte danach ihren globalen Durchbruch, ironischerweise dank der Starthilfe von Deutschlands ehemaligen Kriegsgegnern.

In all diesen Jahren hielt der Käfer Anschluss an die internationale Autowelt, soweit es möglich und nötig war. Das von Ferdinand Porsche Mitte der 1930er-Jahre entworfene Konzept blieb jedoch immer erkennbar. Porsche erfüllte mit seiner Planung eine politische Vorgabe, indem er die Idee eines Kleinwagens mithilfe brillanter technischer Innovationen umsetzte. Zu seinem anhaltenden und weltweiten Erfolg verhalf dem Käfer aber letztlich, dass sich das Auto als ebenso preiswert wie zuverlässig erwies.

Seine Entstehung ging auf Hitlers Vision vom *Volkswagen* zurück, sein Überleben verdankte er den Qualitäten seiner militärischen Varianten, seine Wiedergeburt wurde nach Kriegsende durch die britischen Streitkräfte fast beiläufig organisiert. Die Erfolgsgeschichte des Käfers beruhte jedoch darauf, dass er sich in einem aufnahmefähigen und stetig wachsenden Markt als praktisches, nützliches und ausgereiftes Auto etablierte.

Über alle Modellphasen hinweg verlor er niemals seine Identität. Entscheidend trug dazu bei, dass er allen Erwartungen zum Trotz Amerika eroberte – sogar als Filmstar. 1972 überholte der Käfer Fords Modell T, sein amerikanisches Pendant, als meistverkauftes Auto aller Zeiten. Erst ein Vierteljahrhundert später, 1997, musste er diesen Rang an den Toyota Corolla abtreten, der mit dem Stammvater von 1966 kaum mehr als den Namen gemeinsam hatte, während der Käfer von 1997 seinen Vorfahren niemals verleugnete.

Diese Abstammung war noch gut erkennbar, als die Produktion des Käfers im Jahr 2003 endgültig eingestellt wurde. In Südamerika gingen Herstellung und Entwicklung noch 25 Jahre weiter, nachdem in Deutschland das letzte Cabrioletmodell vom Band gelaufen war. Als schließlich am 30. Juli 2003 im mexikanischen Puebla das allerletzte Exemplar das Werk verließ, waren 21 529 464 Käfer produziert worden.

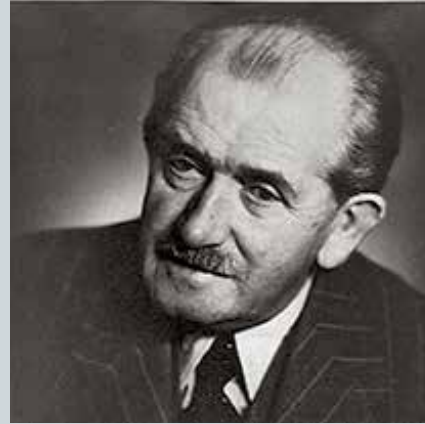
Schon vor der Produktionseinstellung hatte VW den äußerlich an den Käfer erinnernden New Beetle herausgebracht, der auf der 1994 vorgestellten Designstudie Concept 1 basierte. So beliebt er mit seiner modernen Interpretation der klassischen Form auch wurde – von den ursprünglichen Genen des VW Käfers besaß er rein gar nichts.

Dieser ist und bleibt einzigartig, wie dieses Buch eindrücklich zeigen wird.

Brian Laban



Bescheidene Anfänge



Links Ferdinand Porsche wurde 1875 im böhmischen Maffersdorf in der Donaumonarchie geboren. Seiner technischen Begabung verdankt die Automobilindustrie die Entstehung des VW Käfers, eines der erfolgreichsten Modelle ihrer Geschichte.

Die Herstellung des klassischen VW Käfers endete 2003, aber seine Beliebtheit hat die Produktionseinstellung überdauert und scheint nie nachzulassen. Der auf einer bahnbrechenden Vision der Vorkriegszeit basierende Wagen entpuppte sich nach Kriegsende als Verkaufsschlager und wurde entgegen allen Erwartungen nahezu 60 Jahre lang weiterproduziert. Als erfolgreichstes Auto aller Zeiten stellte er damit das legendäre Ford Modell T in den Schatten. Diesen Rang behielt der Käfer fast ein Vierteljahrhundert lang, bis ihn schließlich ein japanisches »Weltauto« überludete. Dass der Käfer dreizehn Jahre, nachdem das letzte Exemplar vom Band lief, immer noch Bewunderer findet, belegt, wie zeitlos das von Ferdinand Porsche entwickelte Grundkonzept ist.

Die Geschichte des Käfers begann im politisch instabilen Deutschland der 1930er-Jahre, als das Land in eine tiefe Krise rutschte. Die Menschen suchten nach einer neuen Identität, nationaler Größe und einer politischen

Leitfigur. In diese Lücke stieß ein populistischer Parteiführer namens Adolf Hitler, der lautstark einen Umbruch verhiess und das Verlorene wiederzubringen versprach.

Der Erste Weltkrieg war Deutschland teuer zu stehen gekommen. Es hatte seine Kräfte erschöpft und brauchte Jahrzehnte, um sich zu erholen. Die Zeit der von Luxuswagenherstellern dominierten heimischen Autoindustrie neigte sich ihrem Ende zu, ihr Absatzmarkt schwand dahin. Der Niedergang der Wirtschaft nach dem »Schwarzen Freitag« von 1929 und in der folgenden Krise bewirkte, dass sich die Deutschen viele Güter überhaupt nicht mehr leisten konnten.

Ein Normalverbraucher – wenn er denn Arbeit hatte – verdiente gerade so viel, dass er seine Familie ernähren konnte. Den Weg zum Arbeitsplatz musste er zu Fuß, auf dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Glücklicherweise, wer ein Motorrad besaß; Autos waren so teuer, dass sie für die meisten ein unerreichbarer Traum blieben. Anders

als seinen politischen Vorgängern schwebten Hitler hochfliegende Pläne vor – er dachte an eine Volksmotorisierung. Auf eigens gebauten *Autobahnen* sollte sich jedermann im eigenen Wagen fortbewegen können.

Seine Vision eines *Volksautos* stieß bei den meisten Vertretern der Autoindustrie auf wenig Gegenliebe, um es vorsichtig auszudrücken. Unternehmen wie Horch, Adler und Daimler-Benz verdankten ihren Ruf Luxuswagen, nicht preiswerten und sparsamen Familienkutschen.

Ferdinand Porsche gehörte zu den wenigen, die Hitlers Ideen etwas abgewinnen konnten. Er selbst hatte sich im Rahmen seiner Zusammenarbeit mit Zündapp und NSU mit der Konstruktion eines Volksautos befasst. Hitler plante ein Auto für unter 1000 Reichsmark, in den Augen der meisten Hersteller ein lächerlich geringer Preis, obwohl kaum einer dem »Führer« zu widersprechen wagten. Porsche begriff diese absurde Zahl als Herausforderung.

Mit Unterstützung Hitlers reifte Porsches Projekt zum *KdF-Wagen* heran, der seinen Namen von der NS-Bewegung »Kraft durch Freude« ableitete. Sparkarten zum Einkleben von Marken, deren Gesamtwert den Kaufpreis eines Neuwagens abdecken sollten, wurden ausgegeben. Dazu sollten noch eine Pflichtversicherung und Liefergebühren kommen. Tausende nahmen hoffnungsvoll an diesem Programm teil, das allerdings durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs frühzeitig endete.

Die Geschichte des Volkswagens hätte an dieser Stelle vorüber sein können, bevor sie überhaupt angefangen hatte, doch Porsches Konzept erwies sich als tragfähig genug, um aus den Ruinen des Wolfsburger VW-Werks wieder aufzuerstehen.

Das weitgehend zerstörte Werk wurde von den britischen Streitkräften übernommen, die nach einer passenden Fabrik gesucht hatten, um ihren Fuhrpark instand zu halten. Erst als einige der Offiziere, allen voran Major Ivan Hirst von den Royal Electrical and Mechanical Engineers, das im Volkswagen schlummernde Potenzial erkannten, wurde seine Produktion wieder aufgenommen.

Als das Wolfsburger VW-Werk 1949 in deutsche Hände übergeben wurde, hatte der Volkswagen seinen Wert schon unter Beweis gestellt. Unter der Leitung von Heinrich Nordhoff, dem ersten deutschen Leiter des Werks nach dem Krieg, entwickelte sich Porsches Traumauto zum Verkaufsschlager.

Dem Konstrukteur Ferdinand Porsche war es nicht vergönnt, die unglaubliche Erfolgsgeschichte, mit der weltweit sämtliche Produktions- und Absatzrekorde gebrochen wurden, noch selbst zu erleben. Der begnadete technische Vordenker und ehemalige »Wehrwirtschaftsführer« starb 1951 an einer Krankheit, die er sich wohl infolge seiner Internierung in Frankreich zugezogen hatte. Den Grundstein für eine weitere Automarke, die nun seinen Namen trug, hatte er da bereits gelegt.

Das sind die Zutaten für die hollywoodreife Story vom eigenwilligen Auto, das sich auch durch widrige Umstände nicht kleinkriegen lässt: ein kriselndes Land, geführt von einem Diktator, der von einem Wagen für die Massen träumt, ein weitblickender Ingenieur mit einem Team engagierter Mitarbeiter, der seine Chance wittert. Dazu ein Weltkrieg und experimentierfreudige britische Armeeangehörige. Ergebnis: ein Weltrekord in jeder Hinsicht.

Der Volkswagen erwies sich als Überlebenskünstler, vielen Versuchen zum Trotz, ihn abzuwürgen: Seine Herstellung sei unwirtschaftlich, er sei zu langsam und zu spartanisch ausgestattet, um immer anspruchsvolleren Märkten zu genügen. Er passe nicht ins Bild moderner Autoherstellung. Doch der Käfer lebte beharrlich fort, weit länger, als sich irgendjemand vorstellen konnte. Als die Produktion in Deutschland selbst auslief, ging sie noch jahrelang in Südamerika weiter, von wo Europa Käfer importierte!

Selbst nachdem für das Original längst der Vorhang gefallen war, erkannte die Leitung des VW-Konzerns den Wert seines Namens und seines Nimbus und verlieh einer neuen Modellgeneration den Namen New Beetle, der die Verbindung zu den früheren Modellen herausstellte.

Um aber die Entstehung des legendären Wagens wirklich zu verstehen, müssen wir uns mit jener Persönlichkeit befassen, die ihn schuf – Ferdinand Porsche.

Die Geburt eines Traums

Mit dem Namen Porsche assoziieren die meisten einen exklusiven Sportwagen, der in Stuttgart gebaut wird, und kaum jemand denkt an ein so bescheidenes Auto wie den VW Käfer. Und trotzdem war es ein und derselbe Dr. Ferdinand Porsche, der den Volkswagen entwickelte und die Grundlage für begehrte und legendäre Sportwagenmodelle wie den 356 oder den 911 schuf.

Diese Geschichte beginnt an der Wende zum 20. Jahrhundert, als Porsche seine Talente erstmals bei der Konstruktion von Fahrzeugen erproben durfte.

Porsche wurde am 3. September 1875 in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie im böhmischen Maffersdorf geboren, das heute zu Liberec (früher Reichenberg) in Tschechien gehört. Er war das dritte Kind eines angesehenen Spenglers, in dessen Werkstatt er nach der Volksschule als Lehrling eintrat. So aussichtsreich die Weiterführung des Familienbetriebs auch sein mochte, Ferdinand hatte sich höhere Ziele gesetzt. Im ausgehenden 19. Jahrhundert entfaltete das Ingenieurwesen eine unglaubliche Dynamik. Porsche besuchte Abendkurse an der Reichenberger Staatsgewerbeschule und entwickelte bald ein tieferes Interesse für zwei relativ neue Gebiete der Technik: elektrische Anlagen und Verbrennungskraftmaschinen. Nachdem er bei einem Besuch der nahegelegenen Tepichfabrik Ginzkey aus eigener

Anschauung die Vorteile der dort eingeführten elektrischen Beleuchtung kennengelernt hatte, machte er sich daran, eine derartige Anlage auch im Haus seiner Eltern zu installieren. Er sah voraus, welche Bedeutung der Elektrizität und dem Verbrennungsmotor in den folgenden Jahren zukommen würde und eignete sich über beide Gebiete so viel Wissen wie möglich an.

Die Einschreibung an einer regulären Hochschule blieb Porsche

jedoch versagt. Nachdem der ältere Bruder Anton an den Folgen eines Arbeitsunfalls gestorben war, übernahm sein jüngerer Bruder Oskar das Familienunternehmen. Porsche war diese Sorge los und trat als Mitarbeiter in die Vereinigte Elektrizitäts-AG Béla Egger in Wien ein, wo er seine Laufbahn mit Bodenfegen und Instandhaltungsarbeiten begann. Rasch erkannte und förderte man seine verborgenen Talente. Nach vier Jahren stieg er zum Leiter der

Prüfabteilung auf, wo er auch an eigenen Projekten experimentieren konnte.

Um seine fehlende Schulbildung wettzumachen und mehr über seine Lieblingsfächer zu erfahren, hörte er, ohne eingeschrieben zu sein, Vorlesungen an der Technischen Hochschule Wien. In dieser Zeit fertigte er erste Skizzen für ein Elektroauto an. Er interessierte sich für dieses Thema, weil er sich der Vorteile elektrischer Fahrzeugantriebe

bewusst war: Sie funktionieren geräuschlos und erzeugen keine Abgase. Erst heute, mehr als ein Jahrhundert danach, entdecken viele Autobauer die Vorteile dieses Konzepts für sich. Sehr zum Ärger seiner Verlobten Aloisia Kaes wurden diese frühen Zeichnungen gestohlen, was Ferdinand jedoch nicht davon abhielt, seine Arbeiten fortzusetzen.

Das Resultat dieser Überlegungen war ein äußerst interessantes Fahrzeug, dessen Räder mit einem in der Nabe eingebauten Elektromotor versehen waren. Porsche propagierte diese ausgefallene Lösung, weil damals fast alle Autos an einer mangelhaften Kraftübertragung kranken. Die Verluste an Antriebskraft waren zu hoch, gleichzeitig ließen Leistung und Zuverlässigkeit der damaligen Motoren sehr zu wünschen übrig. Porsche entwickelte dieses Konzept weiter und präsentierte es Ludwig Lohner, der die angesehene Wiener k. u. k. Hof-Wagenfabrik Jacob Lohner & Co. von seinem Vater übernommen hatte.

Ludwig Lohner hatte sich selbst schon mit der Konstruktion eines elektrisch angetriebenen Fahrzeugs befasst, da der laute und stinkende Verbrennungsmotor seiner Meinung nach die eher biedereren Interessenten abschrecken würde. Lohner verfügte

Links Mit 5 RM pro Woche konnten Arbeiter auf ihren eigenen Wagen sparen. Auf der Broschüre aus der Vorkriegszeit sind die Sparkarte und der versprochene KdF-Wagen abgebildet.



zwar über einen festen Kundenstamm und war ein meisterlicher Wagenbauer, sein Unternehmen besaß jedoch nicht die technische Expertise, die für den Bau des geplanten Fahrzeugs nötig gewesen wäre. Porsches Entwürfe und seine offensichtliche Begabung entsprachen genau Lohners Vorstellungen. Deshalb bot er dem jungen Mann 1897 eine Stelle als Entwickler an.

Erfolg über Nacht

Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit war die *Lohner-Porsche-Chaise*, die mittels Batterie von Radnaben-Elektromotoren angetrieben wurde und eine Reichweite von etwa 50 Kilometern ohne Neuaufladung besaß. Lohner zeigte sich von dieser Konstruktion derart beeindruckt, dass er Porsche bat, den Wagen auf der Pariser Weltausstellung 1900 zu präsentieren, wo er auf lebhaftes Interesse stieß und mit einem Grand Prix ausgezeichnet wurde. In einer Zeit, in der Motorisierung in aller Munde war, wurde Porsche durch diesen Erfolg über Nacht berühmt.

Der nächste Schritt war die Entwicklung eines Hybridfahrzeugs, das mit elektrischem Strom im Verbund mit einem Verbrennungsmotor angetrieben wurde. Ein Daimler-Benzinmotor trieb Generatoren an, die über einen Akkumulator die Radnabenmotoren mit Strom versorgten. Dieser sogenannte *Mixte-Wagen* erhielt viel Lob und kam in gehobenen Kreisen sehr gut an, stellte aber

Porsche nicht wirklich zufrieden. Er hatte noch mehr Entwürfe in der Hinterhand, Lohner hingegen schien sich damit begnügen zu wollen, den Mixte zu verkaufen, in dessen Entwicklung er große Summen investiert hatte. Porsche missfiel diese Einstellung, und als er 1905 ein Angebot von Austro-Daimler erhielt (der Oesterreichischen Daimler Motoren Gesellschaft, einer Tochter von Daimler Deutschland), nahm er bereitwillig an.

Porsche brachte es in dem ziemlich konservativen Unternehmen innerhalb eines Jahres zum Chefkonstrukteur und Vorstandsmitglied. Er entwickelte ein Auto namens *Maja*, ein eher konventionelles Fahrzeug mit Vierzylinder-Benzinmotor und Vierganggetriebe. Schon in dieser frühen Phase seiner Laufbahn – Porsche war knapp über dreißig – wusste er um den Wert des sportlichen Erfolgs beim Verkauf von Autos. 1909 brachte er drei Autos bei der Prinz-Heinrich-Fahrt an den Start, einer Langstreckenprüfung, bei der alle drei Wagen Preise errangen. Im Jahr darauf nahm er mit einem völlig neuen aerodynamischen Auto in »Tulpenform« teil, das er selbst steuerte. Die Austro-Daimler-Wagen siegten bei 12 von insgesamt 17 Wertungen und kamen auf die ersten drei Plätze.

Rüstungstechnik

Während sich in Europa die Kriegsgefahr zusehends abzeichnete, beschäftigte sich Porsche bei Austro-Daimler verstärkt mit der Entwicklung von

Flugmotoren. Seine leistungsfähigen, mehr als 300 PS starken Aggregate, die dennoch weitaus weniger wogen als Produkte der Konkurrenz, wurden in Flugzeugen und lenkbaren Luftschiffen verbaut. 1913 erhielt er den Auftrag, eine Zugmaschine für einen riesigen, von Skoda entwickelten Mörser zu entwerfen. Seine Konstruktion basierte auf dem Hybridantrieb, den er beim Mixte-Wagen für Lohner verwendet hatte. Die von Porsche konstruierte Zugmaschine bewährte sich den ganzen Ersten Weltkrieg hindurch, was man von der k. u. k. Armee nicht sagen konnte.

Für die Mittelmächte Deutschland und Österreich-Ungarn endete der Krieg mit einer Niederlage, die mit einem finanziellen Zusammenbruch einherging. Schlagartig waren jene Fahrzeuge, die Porsche für Lohner und Austro-Daimler entwickelt hatte, nicht mehr gefragt. Der Konstrukteur ließ sich nicht entmutigen. Er erkannte, dass es bald Bedarf für ein preiswertes Familienauto geben würde, wie es Fords bald legendäres Modell T in Amerika darstellte. Nicht alle seiner Kollegen teilten diese Meinung. Ihrer Ansicht nach sollte Austro-Daimler weiterhin auf die großen und teuren Limousinen setzen, für die das Unternehmen bekannt war. Nicht einmal als Austro-Daimler den Auftrag erhielt, einen kleinen und leichten Rennsportwagen zu bauen – später *Sascha* genannt –, zeigten sich die Direktoren begeistert. Wieder erwies sich Porsches Konzept als Erfolg, doch Austro-Daimler

lehnte es ab, weitere Mittel dafür bereitzustellen. Nach einer stürmisch verlaufenden Besprechung mit den Geldgebern des Unternehmens zog Porsche die Konsequenzen.

Der deutsche Daimler-Konzern zögerte nicht lang und ernannte Porsche zum technischen Leiter und Mitglied des Vorstands im Stuttgarter Unternehmen. Bei der vornehmen Leitung kam seine direkte Art nicht immer gut an, aber er erwarb sich bald die Anerkennung der Belegschaft. Erneut entwickelte er eine Anzahl beeindruckender Fahrzeuge, die Daimler unter dem Namen Mercedes vermarktete und von denen einige schon damals zur Legende wurden, darunter die Rennmodelle SS und SSK mit ihren leistungsstarken Motoren.

Unruhige Zeiten

Porsche verfolgte weiter das Ziel, ein Auto für die große Masse zu bauen, aber erneut fand er in seinem Unternehmen keine Unterstützung. Paradoxerweise war der Grund, warum er mit seinen Plänen auf taube Ohren stieß, dass Daimler angesichts der darniederliegenden Wirtschaft sich auf den Bau von einträglichen Modellen konzentrieren wollte. Daimler verstand darunter große Luxuswagen und keineswegs kleine und billige Familienautos. Einmal mehr führte ein Streit mit der Direktion zu Porsches vorzeitigem Ausscheiden, diesmal nach dem Zusammenschluss, durch den

1926 die Daimler-Benz AG entstand. Amüsanterweise war der vorgebliche Grund für das Zerwürfnis die Frage der Zuverlässigkeit eines neuen Mittelklassewagens, der den Namen *Stuttgart* trug.

Porsche erhielt umgehend ein Angebot von Steyr in Wien, und 1929 kehrte er in seine Heimat zurück. Bei Steyr entwickelte er zwei erfolgreiche Modelle: eine kleine Limousine, die ziemlich genau dem Modell Stuttgart von Daimler entsprach, sowie eine größere unter der Bezeichnung *Austria*. Beide fanden großen Anklang, insbesondere auf dem Pariser Autosalon 1929. Porsches Höhenflug war allerdings kurzlebig, da Steyr in Konkurs ging und das Unternehmen von denselben Geldgebern übernommen wurde, die bei Austro-Daimler das Sagen hatten. Ferdinand Porsches Enthusiasmus für die Entwicklung von Fahrzeugen erhielt einen kräftigen Dämpfer. Er sah keine Zukunft in der Automobilindustrie und ging nach Stuttgart zurück, wo er die Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, Konstruktionsbüro für Motoren- und Fahrzeugbau gründete, um seine Dienste als freier Entwickler anzubieten. Die Eintragung ins Firmenregister erfolgte am 25. April 1931.

Technische Neuerungen

Erster Kunde des neugegründeten Büros waren die Wanderer-Werke. Um nicht als völliger Neuling zu erscheinen, wickelte Porsche diesen

ersten Auftrag als Projekt 7 ab. Es war das erste von zwei Autos, die Porsche für Wanderer konstruierte, wobei noch keiner der beiden dem »Volkswagen« nahekam, den Porsche so gerne bauen wollte. Immerhin übernahm er später ein Element vom Wanderer, an dem er seit einiger Zeit gearbeitet hatte: die Drehstabfeder. Er war seit Langem der Ansicht, dass die klassische Blattfeder überholt sei, vor allem, weil die richtige Justierung (und damit ein akzeptables Fahrgefühl) bei ihr äußerst schwierig war, gerade bei einem in Leichtbauweise konstruierten Auto. Porsches Drehstabfeder bestand aus einem Metallstab, der an einem Ende fest im Chassis fixiert und am anderen mit der Radaufhängung verbunden war, sodass er sich bei Fahrbahnstößen verdrehte und sie abfederte. Die beiden Hauptvorteile dieser Konstruktion waren ihre Kompaktheit (wodurch sie sich für kleine Autos eignete) und die steigende Federrate: Mit zunehmender Auslenkung wird die Feder steifer.

Damit waren bereits einige Voraussetzungen für den künftigen Käfer gegeben: der Niedergang der deutschen Wirtschaft, Porsches lang gehegter Traum von einem Kleinwagen und ein genialer technischer Kniff. Was noch fehlte, war ein Unternehmen, das bereit war, Porsche freie Hand zu geben. Ein überaus verheißungsvolles Angebot kam aus einer unerwarteten Richtung.

1932 trat eine sowjetische Technikerdelegation an Porsche mit dem

Angebot heran, in die UdSSR auszuwandern und dort als Chefkonstrukteur zu arbeiten. Das Angebot war in der Tat verlockend, da die Sowjets Porsche alles versprochen, was er sich wünschen konnte: ein Haus für seine Familie, einen Blankoscheck für Entwicklungsarbeiten und die Gelegenheit, die Konstruktion eines Autos für den kleinen Mann in Angriff zu nehmen. Eine Reise in die Sowjetunion hinterließ bei ihm einen tiefen Eindruck, dennoch konnte er sich nicht entschließen, Deutschland und seinem Mitarbeiterstab den Rücken zu kehren.

Wieder zurück in Stuttgart, nahm Porsche Kontakt zu Fritz Neumeyer auf, dem Leiter der Nürnberger Motorradfabrik Zündapp. Wie Porsche fand auch Neumeyer, dass die Zeit reif für ein Kleinauto sei, für Kunden, die vom Motorrad auf einen Familienwagen umsteigen wollten. Zündapp hatte sich mit dieser Frage bereits auseinandergesetzt.

Projekt 12

Für Porsche war die Entwicklung eines Volksautos zu einer Art fixen Idee geworden. Er steckte viel Zeit und Arbeit, aber auch finanzielle Mittel in die Konstruktion eines völlig neuartigen Kleinwagens. Sein als Projekt 12 bekanntes Konzept war ein seltsames Vehikel mit abfallender Front und gewölbtem Heck, in dem der Motor saß. Der Grund für diese Heckmotor-Lösung war die Verbesserung der Traktion, die bei dem

geringen Fahrzeuggewicht auf glattem Untergrund zu einem Problem werden könnte. Als Federung hatte Porsche seine fortschrittlichen Drehstäbe vorgesehen.

Das interessanteste Element der Konstruktion war der ungewöhnliche Motor: Mit seinen drei radial zur Kurbelwelle angeordneten Zylindern erinnerte er an den Sternmotor eines Flugzeugs. Die Luftkühlung minimierte Kosten und Gewicht. Bemerkenswert war auch das Fehlen eines herkömmlichen Chassis. Porsche wusste aus seiner Tätigkeit in der Flugzeugentwicklung, wie nützlich es sein konnte, einen im Grunde schwachen Rumpf durch geschickte Maßnahmen zu verstärken. Ein glattes Metallblech mit einer zentralen, wirbelsäulenartigen Verstärkung wurde noch steifer, wenn man ihm eine feine Rippung einpresste.

Als Porsche nach dreimonatiger Arbeit sein Konzept auf dem Reißbrett fertig hatte, ging ihm das Geld aus, wodurch das Projekt auf der Kippe stand. Die Autoindustrie zeigte kein Interesse. Fritz Neumeyer von Zündapp hatte allerdings vom Projekt 12 erfahren und wünschte die Zeichnungen zu sehen. Porsche bekam von ihm grünes Licht, was dazu führte, dass er drei fahrbereite Prototypen bauen durfte – allerdings mit einer wesentlichen Änderung: Es sollte ein Fünfzylindermotor mit Wasserkühlung sein, wie sie Zündapp seit jeher bevorzugt hatte. Porsche war wenig erfreut, erklärte sich aber bereit, die Änderung vorzunehmen.

Sie entpuppte sich als Fehler, da alle drei Motoren schon nach kürzester Zeit durch Kolbenfresser ausfielen. Hinzu kam, dass Porsches Drehstabfederung in der Praxis Probleme bereitete. Die Stäbe brachen mit frustrierender Regelmäßigkeit.

Neumeyer verlor angesichts dieser Rückschläge den Mut und bald auch sein Interesse und zog es vor, sich wieder auf den Bau von Motorrädern zu beschränken. Man dankte Porsche für seine Bemühungen, erstattete eine gewisse Summe und erlaubte ihm, einen der Prototypen zu behalten. Bemerkenswerterweise bewährte er sich im Alltagsbetrieb, bis er 1944 bei einem Luftangriff auf das Werk Wolfsburg vermutlich zerstört wurde. Dass Porsche über das Ende von Projekt 12 enttäuscht war, ist verständlich. Er hatte allerdings gelernt, mit solchen Rückschlägen zu leben.

Neue Hoffnung schöpfte er, als Fritz von Falkenhayn, der Direktor von NSU, die Absicht seines Unternehmens bekannt gab, die Entwicklung eines Volksautos in Angriff zu nehmen. Wieder stellte sich Porsche der Herausforderung und konstruierte unter der Bezeichnung Projekt 32 einen neuen Prototyp. Er ähnelte seinem bei Zündapp gebauten Vorgänger, bot jedoch mit in die Vorderkotflügel integrierten Front-

scheinwerfern und einer weniger plumpen Karosserie ein deutlich eleganteres Erscheinungsbild. Für Porsche war die wichtigste Verbesserung die Verwendung eines Vierzylinder-Boxermotors mit Luftkühlung, wie sie die Flugmotoren besaßen, die er bei Austro-Daimler entworfen hatte.

Alle drei gebauten Prototypen erwiesen sich als voll funktionsfähig, nur die Drehstabfederung sorgte weiterhin für Probleme. Wie sich später herausstellen sollte, ging die Bruchanfälligkeit der Stäbe nicht auf einen Konstruktionsfehler zurück,

sondern auf eine falsche Wärmebehandlung des Metalls. Von Falkenhayn war von den Autos und speziell von ihrer Leistung begeistert und erteilte seine Zustimmung zur Weiterentwicklung des Volksautos.

Der Aufstieg Hitlers

Viele Kreise in Deutschlands Fahrzeugwirtschaft witterten Morgenluft, als Reichspräsident Paul von Hindenburg Adolf Hitler, den ehrgeizigen Führer der NSDAP, 1933 zum deutschen Reichskanzler ernannte. Hitler war ein begeisterter Autofreund.

Zehn Jahre zuvor hatte er die letzten Geldreserven der Partei für den Kauf eines teuren Mercedes-Benz »für dienstliche Zwecke« ausgegeben. Seine erste Amtspflicht war die Eröffnung der 23. Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) 1933 in Berlin, bei der er die Gelegenheit nutzte, um über seinen Plan zur Motorisierung Deutschlands zu sprechen. Er plante ein Netz von Autobahnen, auf denen die Deutschen im eigenen Wagen fahren sollten. Was genau Hitler zu dieser Vision angeregt hatte, ist nicht bekannt – seine Liebe galt Wagen mit starken



Rechts Der Typ 12 wurde im Auftrag von Zündapp 1932 fertiggestellt. Er basierte auf Porsches Projekt 12.

Motoren, auch wenn er selbst niemals fahren lernte. Möglicherweise kam ihm die Idee während seiner Haft nach dem gescheiterten Putsch 1923, als er die Autobiografie Henry Fords las. Fords Ausführungen über Massenfertigung und billige Autos faszinierten ihn. Eine Rolle spielte vermutlich auch, dass Ford für seine antisemitischen Ansichten bekannt war. Was immer Hitler zu dieser Rede gebracht haben mochte, sie erschütterte die deutsche Autoindustrie, denn nur wenige der größeren Autobauer – wie Porsche aus eigener Erfahrung wusste – zeigten Interesse an einem Volksauto. Porsche arbeitete damals mit NSU am Projekt 32 und mit der Auto-Union an der Konstruktion eines radikal neuen Rennwagens, der die Vorherrschaft von Mercedes-Benz auf den europäischen Rennstrecken brechen sollte. Da Mercedes von Hitler staatliche Subventionen erhalten hatte, vertrat Porsche die Ansicht, dies müsse auch für die Auto-Union gelten. Hitler lehnte ab, seiner Meinung nach brauchte Deutschland nur einen einzigen außergewöhnlichen Wagen, um die ausländischen Konkurrenten zu schlagen. Porsche verhandelte hartnäckig weiter und skizzierte die technischen Einzelheiten des Modells der Auto-Union: ein V16-Mittelmotor, vorn Drehstabfederung mit Längslenkern, hinten Pendelachse und dazu eine beeindruckend stromlinienförmige Karosserie. Hitler ließ sich schließlich überzeugen und die

Auto-Union erhielt gleichfalls Subventionen. Das Ergebnis waren eine Reihe von Rennwagen, die nicht nur regelmäßig die Konkurrenten von Mercedes-Benz schlugen, sondern auch bei den Grand-Prix-Rennen in ganz Europa dominierten. Sie hatten den Ruf, auf Geraden Geschwindigkeiten von 330 km/h zu erreichen.

Gegen Ende des Jahres sah sich von Falkenhayn gezwungen, aus dem Volksauto-Projekt auszusteigen, hauptsächlich aufgrund einer seit Langem bestehenden Lizenzabmachung zwischen NSU und Fiat, die es NSU untersagte, eigene Autos zu produzieren. Porsche war niedergeschmettert. Der Eindruck drängte sich auf, mit seinem Lieblingsprojekt endgültig gescheitert zu sein. Eine zufällige Begegnung mit Jakob Werlin, einem Mercedes-Benz-Händler und engem Vertrauten Hitlers, gab ihm jedoch die Gelegenheit, seine Pläne erneut darzulegen. Werlin hörte interessiert zu, da er wusste, wie sehr Hitler darauf aus war, ein derartiges Auto zur Produktionsreife zu bringen. Porsche hatte bereits ein ausführliches Exposé ausgearbeitet und beim Verkehrsministerium eingereicht. Man kann davon ausgehen, dass der Autofan Hitler davon wusste.

Im Januar 1934 brachte Hitler in einer Rede auf der Berliner Automobilausstellung erneut seinen Wunsch zur Sprache, ein Auto für das Volk bauen zu lassen. Angesichts der umfassenden Machtergreifung seiner Partei besaßen die Worte ihres

Führers ein weit größeres Gewicht als ein Jahr zuvor. Kurze Zeit danach lud Hitler Ferdinand Porsche zu einem Gespräch über ihre jeweiligen Pläne ein. Sie stellten viele Gemeinsamkeiten fest, nicht nur in Bezug auf das Thema Auto, sondern auch, was ihre Herkunft aus der Provinz im ehemaligen Österreich-Ungarn betraf. Sie besprachen ausführlich ihre Vorstellungen über einen Kleinwagen von etwa 650 kg mit etwa 26 PS und 100 km/h Spitzengeschwindigkeit. Hitler war mit der Luftkühlung einverstanden, fügte aber hinzu, der Wagen dürfe nicht mehr als 7 Liter verbrauchen. Außerdem müsste nicht die Höchst-, sondern die Reisegeschwindigkeit bei 100 Stundenkilometern liegen. Was die Herstellungskosten betraf, so ging Porsche in dieser Frühphase von 1550 Reichsmark aus.

Das Volksauto

Hitler war von dem Projekt begeistert und befahl dem Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie (RDA), das Projekt in Zusammenarbeit mit Porsche voranzutreiben. Der Vertrag enthielt allerdings zwei Überraschungen: Die drei Prototypen sollten nicht, wie Porsche gehofft hatte, nach zwölf, sondern nach zehn Monaten fertig sein, und die Kosten durften 900 RM nicht übersteigen. Porsche dachte, Hitler sei verrückt, betrachtete die Sache aber als Herausforderung, der er sich stellen musste. Der RDA appellierte an die Autoindustrie, sich an der Entwicklung zu beteiligen,

stieß bei den Mitgliedern damit aber auf wenig Enthusiasmus. Die meisten unter ihnen hielten den Plan für undurchführbar, anderen missfiel, dass Porsche anscheinend enge Beziehungen zu Hitler unterhielt, was Neid erregte. Tatsache ist, dass diese Beziehungen einzig und allein auf dem gemeinsamen Projekt des geplanten Volksautos basierten. Porsche hegte keinerlei politische Ambitionen und begeisterte sich nie für nationalsozialistische Ideen.

Da ihm die deutsche Autoindustrie ihre Unterstützung nahezu versagte, entschloss sich Porsche, die Volksauto-Vorserie mit seinen Mitarbeitern in der eigenen Stuttgarter Werkstatt zu bauen. Trotz harter Arbeit waren die Wagen jedoch nach zehn Monaten nicht fertig und Hitler musste auf der Berliner Automobilausstellung 1935 eine Rede halten, die Eingeweihte als Vertröstung ansahen. Er versprach, dass die Prototypen Mitte des Jahres für Probefahrten bereitstünden, eine Frist, von der Porsche wusste, dass er sie ebenfalls nicht einhalten konnte. Hitler blieb zuversichtlich, vor allem weil er es sich nicht leisten konnte, sich zu blamieren.

Als Ende des Jahres zwei Prototypen fertig waren, bat Porsche um die Erlaubnis, einen dritten zu bauen. Er erhielt sie, da man erkannt hatte, dass der Zeitplan ohnehin nicht realistisch gewesen war. Die beiden ersten Wagen, eine Limousine (V 1) und ein Cabriolet (V 2) hatten Aluminiumkarosserien mit Holzrahmen, drei weitere Exemplare gleicher Bauart

Rechts Porsches Sohn Ferry am Steuer des Prototyps V 2, Tübingen 1935

(VW 3) waren Limousinen mit Stahlkarosserie. Als Motor wählte Porsche einen kostengünstigen Zweitakter. Er erwies sich bei den Tests als ungeeignet und wurde durch einen von Franz Xaver Reimspieß entworfenen Vierzylinder-Boxermotor mit 985 Kubikzentimetern ersetzt.

Kopfzerbrechen bereiteten immer noch die Herstellungskosten, und nicht nur Porsche. Der große Hersteller Opel war vom Scheitern des Projekts überzeugt. Wilhelm von Opel bemerkte Porsche gegenüber, dieser habe die Dinge zu seinem Vorteil arrangiert: »Ein wunderbarer Vertrag, Herr Porsche. Zehn Monate gute Bezahlung und dann sagen Sie Ihren Auftraggebern, dass das Projekt nicht durchführbar ist.« Der Direktor von BMW hielt die Idee eines Billigwagens für Zeitvergeudung und erklärte mit patrizierhaftem Hochmut, die Arbeiter wären völlig zufrieden, überall mit dem Bus hinzufahren.

Praktische Erprobung

Im Hinblick auf die Frage, wie das Auto später in die Massenfertigung gehen könnte, besuchte Porsche Autofabriken in den USA (einschließlich Ford in Dearborn), um zu sehen, ob und wie die neuesten Techniken der Massenproduktion sich für Deutschland eigneten. Er war von diesen Besuchen tief beeindruckt,



von dem, was er in England bei Austin in Longbridge sah, allerdings weniger. Er empfand die Fabrik als veraltet und ineffizient, mit amerikanischen Verhältnissen verglichen liefen die Fließbänder im Schneckentempo.

Am 12. Oktober 1935 schließlich konnten die drei Prototypen der Serie VW 3 mit mehr als eineinhalb Jahren Verspätung dem RDA zur Erprobung übergeben werden. Die beiden ersten Wagen waren von Porsches Team bereits ausgiebig getestet worden, der eine hatte 800, der zweite fast 4800 Kilometer auf dem Tachometer,

der dritte ging direkt an den RDA. Sie wurden unverzüglich einer strengen Erprobung unterzogen. Dem Testplan zufolge sollte jeder einzelne insgesamt 48000 km zurücklegen, auf allen Arten von Straßen und bei allen Witterungsverhältnissen, 800 Kilometer täglich, sechs Tage in der Woche.

Der Aufbau der Fahrzeuge erfolgte keineswegs unter optimalen Bedingungen, es gab kaum Möglichkeiten, das Material zu prüfen und die Maßhaltigkeit zu gewährleisten. Ausfälle und Pannen mussten daher einkalku-

liert werden. Man darf annehmen, dass manche Mitglieder des RDA sogar hofften, das ganze Projekt würde sich als Fehlgeburt herausstellen. Unter dem wachsamen Auge von Wilhelm Vorwig begann das Testprogramm, und es dauerte nicht lange, bis sich die ersten Mängel zeigten.

Bei einem der Wagen traten Probleme bei den Vorderradlagern auf, die Ventile gingen kaputt und schließlich versagten zweimal die Bremsen. Bei allen dreien brach die Kurbelwelle derart häufig, dass der Vorrat an Ersatzexemplaren bald

verbraucht war. Daimler-Benz goss neue, aber auch diese gingen zu Bruch. Das Problem konnte erst mittels geschmiedeter Kurbelwellen behoben werden.

Das Resultat der Probefahrten war schließlich ein von Vorwig verfasster Bericht, dem zufolge das Grundkonzept sich bewährt hatte. Ungeachtet seiner Position beim RDA und eines gewissen Konkurrenzdenkens musste Vorwig einräumen, dass es an der Konstruktion im Grunde wenig zu

bemängeln gab. Dass während der Testphase so viele Pannen aufgetreten waren, erklärte sich daraus, dass die Autos unter schwierigen Bedingungen und mit Materialien gebaut werden mussten, die häufig von unzureichender Qualität waren.

An keiner Stelle des Berichts wurden negative Töne angeschlagen, eine Ausnahme bildete der geplante Preis. Der RDA war nach wie vor der Auffassung, der Wagen könne nicht zu dem vorgegebenen niedrigen Preis

gebaut werden, den sich der »Führer« Adolf Hitler vorstellte.

Das Resultat der Testreihe war der Bau einer weiteren Serie (VW 30) mit diesmal 30 Prototypen. Sie sollten von etwa 200 Heeresfahrern in Begleitung uniformierter SS-Offiziere getestet werden, die als Aufpasser fungierten. Der Testplan sah vor, dass die Autos jeweils 80000 km zurücklegten und die Fahrer ihnen alles abverlangen sollten. Die Heeresfahrer waren mit Absicht gewählt worden,

da ihr fehlendes Gefühl für schonenden Umgang mit dem Motor höchstwahrscheinlich dem Verhalten des durchschnittlichen deutschen Arbeiters entsprach, der nie zuvor ein Auto gelenkt hatte. Die Testwagen bestanden ihre Prüfung mit Bravour, nur bei der Höchstgeschwindigkeit zeigte sich hin und wieder, dass es nicht ganz leicht war, sie tatsächlich zu erreichen oder gar zu halten. Eine wesentliche Verbesserung wurde erst durch den Einbau eines Motors mit 1131 Kubikzentimetern erzielt.

1937 folgte eine neue Serie von 44 Wagen – als VW 38 bezeichnet –, bei denen mehrere Details der Konstruktion und des Motors geändert worden waren. Man hatte aus der eingehenden Erprobung der VW-30-Serie die Lehren gezogen. Das neue Modell entsprach praktisch genau der Version, die in Produktion gehen sollte, hatte jedoch ein ovales Heckfenster mit Mittelsteg (die früheren Prototypen besaßen keines), vorne angeschlagene Türen (im Gegensatz zu den hinten angeschlagenen »Selbstmördertüren«) und Trittbretter zwischen den vorderen und hinteren Kotflügeln. Der Motor war beim VW 38 das vom VW 30 her bekannte Aggregat mit 70 × 64 mm Bohrung/Hub und 985 Kubikzentimetern, das 24 PS leistete. Der Wagen verfügte über ein Vierganggetriebe und Heckantrieb, anders



Links Exemplare des Typs 30 stehen 1937 für Probefahrten bereit.

gesagt, Motor, Getriebe und Antriebsachse waren zu einem Hecktriebblock zusammengefasst. Mit Porsches bevorzugter Drehstabfederung brachte der Wagen ein Leergewicht von 750 Kilogramm auf die Waage, also etwa 100 mehr als eigentlich angestrebt. Trotz dieses Gewichtszuwachses schafften es der VW 38 und sein unmittelbarer Nachfolger VW 39, 100 Stundenkilometer zu erreichen *und* zu halten.

Die Frage, wie und wo das nunmehr allgemein als Volkswagen bezeichnete neue Auto gefertigt werden sollte, war sowohl für Porsche als auch für die meisten anderen am Projekt Beteiligten ein Geheimnis geblieben. Es zeigte sich deutlich, dass es nur eine befriedigende Lösung gab, nämlich eine völlig neue Fabrik auf einem Bauplatz auf der grünen Wiese zu errichten. Der Standort sollte in der Nähe eines Kanals oder Flusses liegen, auf dem man leicht Material heranschaffen konnte, und in einer Region, wo genügend Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Schließlich fiel die Wahl auf das im 14. Jahrhundert entstandene Gut des Grafen von Schulenburg, Schloss Wolfsburg bei Fallersleben, wobei der Graf selbst keine Mitsprache erhielt. Von Schulenburg war empört darüber, dass er einen Teil seines Landbesitzes abgeben sollte und protestierte an höchster Stelle – ohne Erfolg. Aufgrund seiner Nähe zum Mittelkanal schien Fallersleben der optimale Standort zu sein.

Die »Stadt des KdF-Wagens«

Hitler beauftragte den jungen Architekten Peter Koller mit dem Entwurf der neuen Fabrikanlage. Ihre Errichtung erfolgte unter der Leitung Robert Leys, des Führers der nationalsozialistischen Deutschen Arbeitsfront. Unter Beachtung all dessen, was Porsche bei seinen Besuchen in den USA gelernt hatte (ein zweiter Besuch diente vor allem dem Zweck, ausgewanderte deutsche Techniker zur Rückkehr nach Deutschland zu bewegen), wurde das neue Werk nach höchsten Ansprüchen und neuesten Grundsätzen der führenden amerikanischen Autobauer dieser Zeit errichtet.

Am 26. Mai 1938 wurde der Grundstein im Rahmen einer feierlichen Zeremonie gelegt, bei der Hitler seine Zukunftspläne in einer Rede darlegte. Er sprach dabei nicht von einem Volksauto, sondern vom KdF-Wagen. Die Kraft-durch-Freude-Gemeinschaft war eines von Hitlers bevorzugten Projekten. Die Deutschen sollten ihrer Arbeit einen neuen Sinn abgewinnen und zu höheren Leistungen angespornt werden, indem ihnen billige Wohnungen, Urlaubsreisen und nicht zuletzt ein kostengünstiges Auto versprochen wurden. Die neue Siedlung, die zur Unterbringung der Arbeitskräfte geplant war, sollte den Namen »Stadt des KdF-Wagens« tragen. Der »Führer« verkündete einen revolutionären Plan, der es auch schlecht bezahlten Arbeitern erlaubte, einen eigenen KdF-Wagen zu erwerben. Der Charme des Projekts



bestand darin, dass potenzielle Kunden durch den wöchentlichen Kauf einer Sparmarke im Wert von 5 RM den Kaufpreis ansparen konnten.

50 Marken füllten ein Heft, bei Gesamtkosten für ein Auto von 990 RM. Hinzu kamen allerdings 50 RM Liefergebühr und 200 RM für eine zweijährige Pflichtversicherung. Bei einem Durchschnittslohn von monatlich 200 bis 300 RM war das Auto allerdings keineswegs so leicht zu erwerben, wie es der Plan auf den ersten Blick verhiess. Trotzdem meldeten sich 336638 Interessenten für den Sparplan an, was der Regierung eine üppige Summe von 268 Millionen RM in die Kasse spülte.

Die Sparkarten des KdF-Programms waren in mehrfacher Hinsicht ein Erfolg. Nicht nur brachten sie im Voraus Geld für das gesamte Projekt ein, sie stellten zugleich die beste Markt-

Oben Hitler nimmt von Ferdinand Porsche im April 1939 in Berlin ein Cabriolet als Geburtstagsgeschenk entgegen.

analyse dar, die man sich vorstellen konnte. Drei verschiedene Versionen des KdF-Wagens wurden angeboten: die Standard-Limousine, ein Modell mit Rolldach und ein Cabriolet. Wenn man sein Sparkonto anlegte, musste man bereits angeben, welche Version man geliefert haben wollte. Diese Subskription verschaffte dem Werk Klarheit bezüglich der zu produzierenden Fahrzeuge. Interessanterweise wählten die meisten das um 60 RM teurere Rolldach-Modell. Leider erhielt keiner der 336638 Sparer jemals einen KdF-Wagen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im September 1939 verhinderte den Produktionsbeginn.

Neubeginn inmitten von Ruinen

Anfang Januar 1938 erhielt Hauptsturmführer Liese, der Leiter des Erprobungsteams der SS, die Anweisung, eine militärische Version des VW 30 (des künftigen KdF-Wagens) vorbereiten zu lassen. Porsche bekam für seine Arbeit am Reißbrett genaue Spezifikationen vorgegeben. Die Fahrzeuge mussten eine Mindestleistung von 25 PS aufweisen, durften nicht mehr als 950 Kilogramm wiegen, sollten für eine Zuladung von 400 Kilogramm (Soldaten und Ausrüstung) ausgelegt sein und eine Bodenfreiheit von mindestens 240 Millimetern aufweisen.

Der Konstrukteur musste zunächst herausfinden, ob sich sein Volkswagen für eine militärische Verwendung eignete, und ging sogleich ans Werk. Bereits im November 1938 wurde eine weitere Version gebaut, die auf der stark verbesserten Limousine VW 38 basierte. Das Ergebnis war eine deutliche Steigerung. Es zeigte sich, dass eine Weiterentwicklung des Konzepts vielversprechend war. Diese VW-38-Variante, die erste Version des Porsche Typ 62, besaß einen abgerundeten offenen Aufbau, aber keine Türen. Bei Bedarf schützten einfache Segeltuchklappen gegen die Unbilden der Witterung. Der Motor entsprach vollkommen seinem zivilen Gegenstück – ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit 985 Kubikzentimetern, der für ein solches Leichtfahrzeug die notwendige Leistung lieferte.

1939 wurde auf der Wiener Messe, immer noch unter der Bezeichnung Typ 62 (oder VW 62), ein verbesserter Prototyp präsentiert. Er stellte das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen Porsche und den Trutz-Werken in Gotha dar, die mit dem Bau von Militärfahrzeugen Erfahrung hatten. Diese zweite Version des Typs 62 war ein einfaches Gefährt mit plattenartigen Seitenwänden, steil abfallender Frontpartie, einem abgeschnittenen Heck, separaten Kotflügeln und einem groben Stoffverdeck. Beide Versionen des Typs 62 bestanden ihre Tests gut. Die Kombination aus geringem Gewicht und Heckmotor machte die Wagen gut für rutschigen Untergrund geeignet. Die Wehrmacht kritisierte allerdings die unzureichende Bodenfreiheit, die ein Befahren von unebenem Terrain ausschloss. Porsche versuchte es mit 18-Zoll-Rädern anstelle der üblichen 16-Zoll-Räder. Das Ergebnis überzeugte nicht, deshalb kehrte man wieder ans Reißbrett zurück.

Der Kübelwagen

Das Resultat war der Typ 82. Im Vergleich zum Typ 62 wies er eine entscheidende Verbesserung auf: eine erheblich größere Bodenfreiheit. Zu diesem Zweck hatte man an der Vorderachse die Achszapfen auf den Achsschenkeln nach unten versetzt und am Ende der hinteren Halbachsen jeweils ein Vorgelege eingebaut. Auf diese Weise gelang es, die

Bodenfreiheit auf einen Schlag von 220 auf 290 Millimeter zu erhöhen. Durch den Einbau der Vorgelege wurde auch ein weiteres Problem gelöst: Der Konstruktionsauftrag verlangte ein Fahrzeug, das auch im Tempo eines in voller Ausrüstung marschierenden Infanteristen fahren konnte. Dieses Schritttempo war auf 4 km/h festgelegt. Mit dem Standardgetriebe konnte der Typ 62 nicht unter 8 km/h gefahren werden. Die Vorgelege ermöglichten es nun, diese Grenze zu unterschreiten, womit eine weitere Vorgabe erfüllt war. Um den zweiradgetriebenen Typ 82 in ein Geländefahrzeug zu verwandeln, wurde zusätzlich ein Sperrdifferenzial eingebaut. Zunächst erwies es sich allerdings als störanfällig, und es dauerte zwei weitere Jahre, bis auch dieses Problem gelöst war.

Die Produktion begann schließlich 1940. Chassis und Antrieb wurden in der Stadt des KdF-Wagens zusammengebaut, die Karosserien entstanden in dem deutsch-amerikanischen Presswerk Ambi-Budd in Berlin. Teils aufgrund der wannenartigen Sitze, teils aufgrund seiner ungewöhnlichen Form bekam das neue Fahrzeug sehr schnell den liebevollen Spitznamen »Kübelwagen«. Das Modell wurde zu einer Säule der Wehrmacht und erwies sich dem anspruchsvoller konstruierten amerikanischen Jeep als durchaus ebenbürtig. Mit seinem luftgekühlten Motor war der Typ 82 Kübelwagen in der beißenden Kälte Russlands ebenso zu Hause wie in der Hitze Nordafrikas.

Ein Lebensretter

Feldmarschall Rommel, der »Wüstenfuchs«, wurde ein begeisterter Anhänger des Kübelwagens und betrachtete ihn sogar als seinen Lebensretter. Als sein Fahrer eines Tages in ein Minenfeld geriet, brachte der Wagen aufgrund seines geringen Gewichts keine einzige Mine zur Detonation, während das nachfolgende schwerere Fahrzeug in die Luft gesprengt wurde und seine Insassen den Tod fanden. Wie vielseitig der Kübelwagen tatsächlich war, zeigte sich, als durch einen logistischen Fehler 500 speziell für die Wüste gefertigte Exemplare an der Ostfront landeten. Sie funktionierten dort unter extremen Bedingungen ebenso zufriedenstellend wie die 500 für Russland bestimmten Wagen, die man irrtümlich nach Nordafrika geschickt hatte.

Streng genommen entsprach der Typ 82 mit seiner bescheidenen Leistung nicht den Wünschen der Wehrmacht, aber dank seiner Vielseitigkeit sah man darüber hinweg. 1943 wurde der Motor verbessert: Die Zylinderbohrung wurde von 70 auf 75 Millimeter erweitert, was einen Hubraum von 1131 Kubikzentimetern und die etwas höhere Leistung von 25 PS ergab. Damit genügte der Typ 82 endlich auch auf dem Papier den militärischen Anforderungen.

Rechts Der Schwimmwagen stellt seine bemerkenswerte Vielseitigkeit zu Wasser und zu Land unter Beweis.

Der Schwimmwagen

Kurz nachdem der Kübelwagen in Produktion gegangen war, begann man mit der Entwicklung einer Amphibienversion. Das Projekt erhielt die Bezeichnung Typ 128. Das Fahrzeug mit wannenförmiger Karosserie baute auf Komponenten des Typs 82 auf, war aber mit Allradantrieb für schwieriges Terrain ausgestattet. Der erste, auf einem veränderten Kübelwagen basierende Prototyp wurde im Juli 1940 erprobt und wieder einmal bewährte sich Porsches vielseitiges Grundkonzept. Bis Ende September wurden mehrere in Einzelfertigung von Hand hergestellte Exemplare auf dem Max-Eyth-See bei Stuttgart getestet. Sie besaßen eine stärker gerundete Karosserie, die untere Wagenhälfte war einem Bootsumpf nachempfunden.

Motor und Getriebe entsprachen beim Typ 128 denen seiner

Geschwister, allerdings wurde der Antrieb auf die mit einem eigenen Differenzial ausgestattete Vorderachse verlegt. Eine mehrteilige Rohrgelenkwelle übertrug die Antriebskraft vom Schaltgetriebe auf die Vorderräder. Gummidichtungen an Front und Heck verhinderten das Eindringen von Wasser ins Wageninnere bzw. den Motorraum. Die Differenziale waren als selbsthemmende Sperrdifferenziale ausgeführt, außerdem wurde das Getriebe um einen Geländegang erweitert. Der Typ 128 konnte mit Zweirad- oder Allradantrieb gefahren werden, der Wechsel erfolgte mit dem Hebel, mit dem auch der Geländegang zugeschaltet wurde.

Für den Vortrieb auf dem Wasser diente eine am Heck angebrachte Schraube, die über eine an die Kurbelwelle angeschlossene Zwischenwelle angetrieben wurde. Bei



Wasserfahrten musste die an Land an einem Scharnier arretierte Schraube hinuntergeklappt werden. Interessanterweise drehten sich die Hinterräder auch im Wasser weiter und verstärkten so den Vortrieb. Die Vorderräder dienten zum Lenken, ein Zeiger auf dem Armaturenbrett gab den Radeinschlag an. Im Wasser erreichte der 900 Kilogramm schwere Typ 128 eine Geschwindigkeit von 10 km/h, bei Landfahrten immerhin noch 80 km/h. Sein einziger Fehler bestand darin, dass er etwas zu groß geraten war, der Radstand entsprach mit 2400 Millimetern dem des KdF-Wagens.

Ferry Porsche, der seit 1931 bei seinem Vater mitgearbeitet hatte, erinnerte sich später an den Besuch einer Delegation der Waffen-SS, bei dem er gefragt wurde, ob man ein Motorradgespann mit VW-Motor

bauen könne. Ferry wies darauf hin, dass das Unternehmen seines Vaters keine Motorräder konstruierte, wollte jedoch wissen, worum es eigentlich ging. Es stellte sich heraus, dass die SS ein Geländefahrzeug brauchte, das auf Felsboden ebenso gut vorankam wie im Schlamm. Es musste leicht und kompakt sein. Der junge Porsche meinte, er könne vielleicht helfen. Das Konstruktionsteam machte sich im April 1941 an die Arbeit und entwickelte den Typ 166, also kein Motorrad, sondern erneut ein vier-rädriges Amphibienfahrzeug, das die Erfahrungen mit dem Typ 128 berücksichtigte. Durch eine geringere Spurweite und den um etwa 400 Millimeter verkürzten Radstand sollte er wesentlich wendiger werden als sein Vorgänger. Im August stand ein Prototyp bereit, der sich bei der Erprobung bewährte. Die reduzierte

Größe und das um 10 Kilogramm verminderte Gewicht entsprachen genau den Wünschen der Auftraggeber von der SS.

Typ 166, bekannt unter der Bezeichnung »Schwimmwagen«, erfreute sich bei der Truppe großer Beliebtheit und kam an allen Fronten zum Einsatz, vor allem als Aufklärungsfahrzeug. Aufgrund seiner hervorragenden Geländetauglichkeit kam er auf jeder Art von Terrain voran, auch dort, wo andere Fahrzeuge versagten. In den meisten Fällen erwies er sich sogar als dem Motorrad überlegen. Von 1942, dem Beginn der Produktion, bis 1944, als die Fertigung wegen Materialknappheit eingestellt werden musste, liefen insgesamt 14 283 Einheiten vom Band.

Im Verlauf des Krieges entstanden auf Porsches Reißbrett mehrere Varianten des Typs 82. Einige davon waren eher bizarr, so der Typ 155, ein Halbketten-Kübelwagen, und der auch für Eisenbahngleise geeignete Typ 157. Hinzu kamen Modelle mit hinterer Zwillingsbereifung, die für eine erhöhte Traktion sorgen sollten, Funkwagen, Löschwagen und Munitionstransporter. Weniger spezialisiert waren der Typ 82 E und der Typ 877 (fälschlich oft als Typ 87 bezeichnet). Ersterer war im Wesentlichen die Rohbaukarosserie eines KdF-Wagens auf dem Chassis eines Kübelwagens

mit Zweiradantrieb und erhöhter Bodenfreiheit, durch die sich der Wagen besser für Geländefahrten eignete, zugleich aber die Vorzüge einer geschlossenen Limousine behielt. Typ 87 hingegen war eine Allradversion des Standard-Kübelwagens. Diese Bezeichnung bürgerte sich für den Typ 877 ein, eine Kombination der KdF-Karosserie mit dem Fahrgestell des Typs 128, des Amphibienwagens mit Allradantrieb.

Der Kommandeurwagen

Der als Kommandeurwagen bekannte Typ 877 wurde nur in geringer Stückzahl gefertigt und brachte es von 1942 bis 1944 auf 667 Exemplare. Zumindest auf dem Papier erschien er vielversprechend. Die allradgetriebene Limousine war allerdings schwer zu fahren, weil die Übersetzungsverhältnisse der vorderen und hinteren Differenziale unterschiedlich ausfielen. Heute ist es nicht ungewöhnlich, dass Wagen mit Allradantrieb an Vorder- und Hinterrädern ein unterschiedliches Drehmoment aufweisen, was aber durch Technologien wie Mitteldifferenzial oder Visco-Kupplung ausgeglichen wird. Da es solche technischen Raffinessen noch nicht gab, war der Typ 877 auf lockerem Boden auf ein gewisses Maß an Schlupf angewiesen, damit der Antrieb nicht völlig



Links Typ 64 (auch als K-10 bezeichnet) war einer von drei Wagen, die beim geplanten Berlin-Rom-Rennen 1939 an den Start gehen sollten. Aufgrund des Kriegsausbruchs fand es nicht statt. Typ 64 verweist bereits deutlich auf spätere Porsche-Rennwagen.

versagte. Aufgrund des Umbaus auf Allradantrieb war die Lenkung schwergängig und unpräzise, von Selbstzentrierung konnte nicht die Rede sein. Sogar auf ebenen Straßen neigte das Modell dazu, in Schlangenlinien zu fahren. Hinzu kam, dass das durch das komplexe Getriebe erzeugte Geräusch sogar den ohnehin nicht leisen luftgekühlten Motor übertönte. Vollbeladen wog der Typ 877 nicht weniger als 1240 Kilogramm, was den armseligen 25-PS-Motor häufig überforderte.

Wie aber stand es um den mit großem Aufwand angekündigten KdF-Wagen? Wie schon am Ende des ersten Kapitels erwähnt, erhielt von den am Sparkartensystem Beteiligten kein einziger den versprochenen Wagen, obwohl viele von ihnen die volle Summe angespart hatten. War alles nur ein riesiger Betrug? Wohl nicht, denn das einbezahlte Geld lag in Berlin auf einem speziellen Konto, das bis Kriegsende nicht angetastet worden war. Allerdings wurden die Einlagen von den sowjetischen Truppen beschlagnahmt und verschwanden auf Nimmerwiedersehen. Bis August 1940 entstanden insgesamt 54 KdF-Limousinen und sechs Cabriolets. Sie waren für Testzwecke oder hochrangige Parteifunktionäre bestimmt. Bemerkenswert ist, dass nur wenige davon Gebrauch machten. Sie zogen es vor, sich in ihren Mercedes-Karossen zu zeigen.

Die offizielle Produktion begann am 11. Juli 1941, also etwas zu spät für die sparenden Arbeiter. Die ersten

Wagen wurden am 3. September ausgeliefert. Als die zivile Fahrzeugherstellung am 7. August 1944 eingestellt wurde, waren etwa 630 Limousinen und 13 Cabrios produziert worden, auch diesmal wieder vor allem für militärische oder staatliche Behörden. Einige wenige Exemplare verblieben im Werk zum Gebrauch durch Angestellte.

Die Bezeichnung der in dieser Zeit hergestellten Typen ist hochgradig verwirrend und ein wahrer Albtraum für Automobilhistoriker. Ein und dasselbe Modell konnte zwei unterschiedliche Nummern erhalten, während zwei völlig verschiedene Modelle dieselbe Nummer trugen. Die ursprünglichen, von Porsche verwendeten Nummern spiegelten die Chronologie der Projekte wider. Das für Wanderer entwickelte Projekt Nr. 7 war, wie im vorigen Kapitel dargelegt, das erste (ein Projekt Nr. 1 existierte nicht). Weil es kein Projekt 11 gab, war Projekt 12 tatsächlich das fünfte, usw. – alles in allem eine komplizierte Angelegenheit. Was den VW betrifft, so sind die ersten als Volkswagen-Prototypen erkennbaren Modelle der V 1, V 2 und V 3, wobei letzterer in den Versionen V 3-1, V 3-II und V 3-III auftrat. Dann folgte der VW 30, also die 30 Einheiten, die von der SS getestet wurden. Es schlossen sich VW 38 und VW 39 an, wobei die Zahlen offenbar auf das Baujahr verweisen und nicht auf eine Reihenfolge der Typen.

Den ersten vor Produktionsbeginn gebauten KdF-Wagen nannte Porsche

Typ 60, wobei mit einer Reihe von K-Suffixen zwischen verschiedenen Karosserievarianten differenziert wurde. Zu nennen wären etwa die Limousine K-1, die Limousine K-8 mit Rolldach, die KdF-Cabriolets K-9 und K-10, eine Serie von drei auf Typ 60 basierenden Sportwagen, die Porsche für das für 1939 geplante Berlin-Rom-Rennen baute (sie wurden auch als Typ 64 bezeichnet!). Es gab sogar einen K-11, dessen Karosserie aufgrund der herrschenden Materialknappheit aus Kunststoff entstehen sollte.

Auf den Typ 60 folgten mehrere Varianten, von denen viele nur Entwürfe blieben. Ein Rechtslenker (Typ 66) war ebenso geplant wie ein Invalidenfahrzeug (Typ 67).

Noch verwirrender wird es, wenn einige Modelle neue Bezeichnungen erhielten, so Typ 92 (die für die SS bestimmte Geländeversion von Typ 82 E), die später als Typ 51 bekannt wurde. Wie gezeigt war Typ 87 eine Allradversion von Typ 82. Er erhielt die Bezeichnung Kommandeurwagen, die viele auch für den Typ 877 gebrauchten (den KdF-Wagen mit Allradantrieb). Nach dem Krieg wurde es noch verwickelter. Der Kübelwagen Typ 82 wurde als Typ 21 geführt, die Limousine Typ 60 mutierte zu Typ 11 und schließlich zu Typ 1.

Unter der beachtlichen Zahl von Porsches Projekten erscheinen auch Typ 230 (VW mit Gasgenerator), Typ 330 (Limousine mit Holzkohlen-Gemisch-Anlage), Typ 331 (VW mit »heimischer« Brennstoffanlage) und

Typ 332 (VW mit Anthrazit-Kohlen-Anlage). Sie zählen zu den letzten Modellen der Kriegszeit und trugen der Tatsache Rechnung, dass flüssige Kraftstoffe bald kaum mehr erhältlich sein würden. Einige dieser seltsamen Fahrzeuge wurden tatsächlich gebaut, als Limousinen und als Kübelwagen, ihre aufwendige Umrüstung führte jedoch zu einer beträchtlichen Gewichtszunahme. So war der mit Kohle betriebene Typ 332 rund 80 Kilogramm schwerer als der ihm zugrundeliegende Typ 82.

Wolfsburg entsteht

An den Konstruktionen ließ sich der Kriegsverlauf aus deutscher Sicht ablesen: Die Knappheit an Brenn- und Rohstoffen, zu der immer intensivere Luftangriffe kamen, zeigte deutlich, dass das Ende näher rückte. Für das VW-Werk kam das Aus am 10. bzw. 11. April 1945, als die US-Truppen beinahe vor den Toren standen. Sie stoppten ihren Vormarsch etwa zehn Kilometer vor dem Werksgelände. Die Stadt des KdF-Wagens war auf ihren Karten nicht eingezeichnet. Die Bewohner der Stadt und die Fabrikarbeiter wollten mit ihnen unbedingt Kontakt aufnehmen, um nicht der gleichzeitig anrückenden sowjetischen Armee in die Hände zu fallen.

Eine Abordnung schlug sich zwischen marodierenden Rotarmisten und den Resten von SS-Regimenten durch, die bei »Verrätern« keine Gnade kannten. Die Amerikaner waren erstaunt, als deutsche Zivilis-

ten sie um ihre Gefangennahme und die Besetzung ihrer Stadt baten. Viele der im Werk Beschäftigten hatten vor dem Krieg in den USA gelebt, viele waren Zwangsarbeiter, die Repressalien der SS befürchteten. Die Stadt trug zu dieser Zeit keinen »zivilen« Namen. Vor und im Krieg wurde sie als Stadt des KdF-Wagens bezeichnet, das Ende des Krieges bedeutete aber auch das Ende der KdF-Bewegung, also suchte man nach einem neuen Namen. Auf einer unter britischer Aufsicht organisierten Sitzung des Stadtrats fiel der Beschluss, die Stadt nach dem nahe gelegenen Schloss Wolfsburg zu benennen.

Das Werk zeigte sich in einem desolaten Zustand. Zwei Drittel der Anlagen waren durch Bombenangriffe der Alliierten zerstört oder schwer beschädigt, und kaum jemand machte sich Hoffnungen, dass die Produktion je wieder aufgenommen würde.

Bei Kriegsende teilten die siegreichen Alliierten Deutschland in vier Besatzungszonen auf, die jeweils von den USA, Großbritannien, Frankreich und Russland verwaltet wurden. Das abgelegene Wolfsburg, das anfangs kaum beachtet wurde, stand schließlich unter britischer Kontrolle. Die Sowjets verpassten ihre Gelegenheit – ihnen wurde erst später klar, welche Bedeutung die Stadt für sie hätte erlangen können.

Nach fast sechs langen Kriegsjahren bestand dringender Bedarf an Einrichtungen zur Reparatur von Militärfahrzeugen. Die Jeeps und

Lkws der Alliierten waren völlig verschlissen und nur mehr beschränkt einsatzfähig. Im Auftrag der Militärregierung machte sich Colonel Michael McEvoy auf die Suche nach Reparaturmöglichkeiten. Als er 1938 bei Daimler-Benz tätig war, hatte er zufällig einen KdF-Wagen gefahren. McEvoy erkannte vor allen anderen den möglichen Wert der Wolfsburger Anlagen. Er stellte unverzüglich ein Team aus Angehörigen der Royal Electrical and Mechanical Engineers zusammen, die genau überprüfen sollten, was von den Überresten des Werks noch verwendbar war. Im August 1945 wurde die Leitung der Untersuchungen Major Ivan Hirst übertragen (ebenfalls von den REME), unter dessen Aufsicht eine genaue Bestandsaufnahme erfolgte.

Inmitten von Ruinen

In den Ruinen des Werks fand man mehrere halb fertige Kübelwagen und zahlreiche Ersatzteile. Schon kurz danach waren einige dieser Fahrzeuge fertiggestellt und funktionierten zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Der Produktion neuer Kübelwagen stand allerdings entgegen, dass das ursprünglich deutsch-amerikanische Ambi-Budd-Werk in Berlin, das die Karosserien produziert hatte, in den Händen der Sowjetarmee war. Die Presswerkzeuge waren höchstwahrscheinlich bei alliierten Luftangriffen zerstört worden. Wären sie noch vorhanden gewesen, hätten die neuen Besitzer sie sicherlich

nicht anderen zum Gebrauch überlassen.

Hirst war vom technischen Konzept des KdF-Wagens beeindruckt und sah für ihn gute Zukunftschancen. Nachdem er aus den Ruinen einige noch funktionsfähige Maschinen gerettet hatte, kämmte er das gesamte Areal nach weiteren durch. Mit ihrer Hilfe gelang es, wichtige Arbeiten an den zur Reparatur nach Wolfsburg gebrachten Militärfahrzeugen durchzuführen. Hirst schaffte es auch, zwei KdF-Limousinen fahrbereit zu machen. Er lackierte eine davon in Khakifarbe und schickte sie zur Beurteilung ins Hauptquartier der britischen Armee. Zu seiner Überraschung erhielt er den angesichts der Verhältnisse unrealistisch wirkenden Auftrag, 20 000 solcher Fahrzeuge zu produzieren. Selbst die Amerikaner, Franzosen und Sowjets zeigten Interesse am Erwerb einiger Wagen.

Wären die zur Herstellung der Kübelwagen nötigen Maschinen noch vorhanden gewesen, so wäre es am einfachsten gewesen, neue Versionen des Typs 82 zu bauen. Hirst sollte jedoch den Bau des Typs 60 (also der KdF-Limousine) in Angriff nehmen. Das Wolfsburger Presswerk war zwar stark beschädigt, aber die meisten Werkzeuge waren zum Glück noch verwendbar. Hier konnte Hirst die Produktion neuer Limousinen anlaufen lassen. Sie basierten auf dem Chassis des Kübelwagens mit Zweiradantrieb (Typ 82) und entsprachen genau dem alten Typ 82 E, nur dass

sie mit dem stärkeren 1131-Kubikzentimeter-Motor mit 25 PS ausgestattet waren. Diese Fahrzeuge wurden später von Hirst als Typ 51 bezeichnet. Typ 53 war eine Version mit Rolldach und Typ 55 sollte ein Cabriolet werden. Der Kübelwagen Typ 82 mutierte in den Unterlagen nun zum Typ 21, ging aber nicht mehr in Produktion.

Das Werk sollte dem britischen Militär nicht länger unterstehen als unbedingt nötig, deshalb musste geklärt werden, wer es denn betreiben sollte. Hirst begann damit, eine Betriebsleitung aus Werksangehörigen einzusetzen, die das Verfahren der Entnazifizierung erfolgreich bestanden hatten, hinzu kamen einige Neueinsteiger. Hirst zufolge war alles ein riesiges Durcheinander. Wie er sich erinnerte, verweigerten seine Vorgesetzten einigen Mitgliedern der neuen Werksleitung die Bestätigung. Sie mussten zunächst ihren Hut nehmen, nur um später erneut eingesetzt zu werden, weil sie tatsächlich unverzichtbar waren.

Ungeachtet dieser »Reise nach Jerusalem«, wie Hirst es ausdrückte, kam schließlich eine relativ stabile Betriebsleitung zustande, mit der man den Versuch wagen konnte, die Produktion wieder in vollem Umfang aufzunehmen. Die Belegschaft setzte sich teils aus ehemaligen Soldaten zusammen, die die Briten kurz zuvor aus ihren Gefangenenlagern entlassen hatten, und teils aus Einwohnern der Stadt, die schon vorher im Werk gearbeitet hatten.

Unter britischer Aufsicht

Für die nun Wolfsburg genannte Stadt und die Organisation war eine britische Direktion verantwortlich. Major Hirst und ein Assistent kümmerten sich um die Finanzen, Colonel Charles R. Radclyffe um die Produktion. Hirst wurde von den Historikern stets als derjenige herausgestellt, der VW wieder auf die Beine geholfen hatte, obwohl er immer wieder betonte, das Ziel sei dank der gemeinsamen Anstrengungen von Briten und Deutschen erreicht worden.

Nach der deutschen Kapitulation kam das Thema Reparationen auf den Tisch. Die Siegermächte konnten Entschädigungen für die Verluste und Kosten fordern, die ihnen aus dem Kampf gegen Nazideutschland erwachsen waren. Man erstellte eine Liste von Vermögenswerten, auf der Wolfsburg natürlich nicht fehlte. Einer der ersten Staaten, die Interesse bekundeten, war Australien, das nie über eine nennenswerte Industrie verfügt hatte. Da das Werk jedoch zur Reparatur von Militärfahrzeugen bestimmt war, hatte die Militärregierung es für die Dauer von vier Jahren für sich reserviert. So lange wollte Australien nicht warten.

Ein weiterer Kandidat waren die USA, wo die Ford-Werke großes Interesse an dem Betrieb zeigten. Die Militärregierung befürwortete eine Übernahme durch ein namhaftes Unternehmen der Autoindustrie. Ford verfügte bereits über ein Werk in Köln. Hirst nahm an einer Reihe von Besprechungen teil, an denen auch

Vertreter von Ford aus Großbritannien beteiligt waren. Dabei stellte sich heraus, dass sie mit den gleichen Problemen zu kämpfen hatten wie die VW-Werke, wobei das schlimmste der Rohstoffmangel war. Die Ford-Leute waren von Hirst derart beeindruckt, dass sie ihm eine Stellung anboten, die er dankend ablehnte. Er zog es vor, das Projekt Volkswagen zum Abschluss zu bringen. 1948 besuchte schließlich Henry Ford II das Wolfsburger Werk, um sich mit Charles Radclyffe zu besprechen. Als ihm bewusst wurde, wie nah es an der sowjetischen Zone lag, verlor er das Interesse. In den USA steuerte die antikommunistische Welle zu dieser Zeit gerade ihrem Höhepunkt entgegen.

Ein weiterer Interessent war die britische, von Sir William (dem späteren Baron) Rootes gegründete Rootes Group. William Rootes reiste nach Wolfsburg, um sich die Werkzeugmaschinen anzusehen, vor allem eine große Presse, auf der die Dachteile hergestellt wurden. Gerade diese war im Krieg nahezu irreparabel beschädigt worden, woraufhin auch Rootes das Handtuch warf. Hirst führte ihn durch die Überreste des Werks und berichtete ihm von seinem Plan, wieder Volkswagen-Modelle zu produzieren. Rootes antwortete höflich lächelnd: »Es war sehr nett, junger Mann, aber wenn Sie glauben, Sie könnten hier wieder Autos herstellen, sind Sie ein Narr!« Jahre danach gestand Rootes gegenüber dem Kontrolloffizier

Richard Berryman von der Militärregierung ein, dass er offensichtlich eine große Fehleinschätzung begangen hatte und mehr Interesse hätte zeigen sollen.

Auf Herz und Nieren

Weil der Krieg gegen Japan weiter andauerte, beschloss man noch 1945, einige Maschinenbauexperten nach Deutschland zu schicken, um sich vor Ort über die neuesten Produktionstechniken der deutschen Industrie zu informieren. Hirst zufolge wollte man vor allem sehen, ob man etwas für die Kriegführung in Fernost Brauchbares fände. Zwar folgte dem Frieden in Europa auch relativ bald die Kapitulation Japans, trotzdem wurden zwei Volkswagen nach Großbritannien gebracht, wo sie bei Humber bis ins Detail untersucht wurden. Die britischen Techniker kamen zu dem überraschenden Schluss, sie könnten aus der Konstruktion des Volkswagens kaum etwas lernen. Ein klarer Fall von Kurzsichtigkeit, wenn man bedenkt, auf welchem technischen Stand die britischen Fahrzeuge noch lange Zeit danach verharrten.

1946 entstanden in Wolfsburg zwei interessante Varianten des Käfers. Colonel Michael McEvoy, dessen Passion für Motorsport auch während der Kriegsjahre keineswegs nachgelassen hatte, schlug Hirst eines Tages vor, einen auf dem Volkswagen basierenden Rennwagen zu bauen. Hirst zeigte sich von der

Idee nicht besonders angetan. Er war zu Recht der Meinung, das Werk habe auch ohne skurrile Nebenprojekte schon Probleme genug. Trotzdem stimmte ihn McEvoy's Begeisterung nachdenklich, sodass er schließlich den Leiter der Versuchsabteilung Rudolf Ringel mit dem Bau eines Prototyps für einen zweisitzigen VW-Sportwagen beauftragte. Dieser ging als Geschenk an seinen Vorgesetzten im Hauptquartier, Charles Radclyffe, damit der Colonel ihn in den Sommermonaten fahren konnte. Der attraktive Zweisitzer, der später als »Radclyffe-Roadster« weltweite Bewunderung hervorrief, wurde regelmäßig genutzt, bis er schließlich verschwand. Wahrscheinlich wurde er von Werksangehörigen ausgemustert und verschrottet. Das gleiche Schicksal erlitt vermutlich ein einfaches Cabriolet, das Hirst von Ringel für seinen persönlichen Gebrauch bauen ließ.

In dieser Zeit traten zwei angesehene Karosseriebauer an VW heran, die den Bau von Cabriolets planten: Wilhelm Karmann und Josef Hebmüller. Die Osnabrücker Firma Karmann besaß lange Erfahrung mit dem Bau von offenen Fahrzeugen, die auf diversen Fahrgestellen von Herstellern wie Hansa-Lloyd und Adler basierten. Karmann kam mit der erklärten Absicht nach Wolfsburg, ein VW-Chassis zu kaufen. Da die geltenden Vorschriften deutschen Staatsbürgern den Erwerb eines Autos untersagten, blieben seine Bemühungen zunächst erfolglos.

Seine Beharrlichkeit zahlte sich jedoch aus, als er im November 1946 den zehntausendsten Wagen zugeteilt erhielt, der seit Kriegsende vom Band gerollt war.

Bald darauf waren weitere Fahrgestelle verfügbar, sodass Karmann in seinem Werk zwei Prototypen bauen konnte. Der erste war ein einfaches Cabriolet mit außen liegenden Scharniergelenken und ohne Heckfenster. Der zweite wies wesentliche Neuerungen auf: hintere Kurbelfenster, Heckfenster aus Glas und eine verbesserte Verdeckmechanik. Allerdings stellte sich die Steifigkeit des Chassis als völlig unzureichend heraus, weswegen zwecks Aussteifung unter den Schwellern Verstärkungen angebracht werden mussten. Trotz des Erfolgs dieser Karmann-Prototypen machte man sich vergeblich Hoffnungen auf eine Serienfertigung. Es fehlte an wesentlichen Rohmaterialien wie Stahlblech und Stoff für das Faltdach. Bis es so weit war, dass Karmann die Arbeiten ernstlich aufnehmen konnte, sollten zwei Jahre vergehen.

Erste Lichtblicke

Neben Karmann bekam auch Hebmüller die Genehmigung zum Bau von Prototypen, die mit Erlaubnis von VW später in Produktion gehen sollten. Als das Problem der Steifigkeit behoben war, konnte Hebmüller VW ein serienreifes Cabrio anbieten. Die politische Entwicklung Deutschlands, die auf eine Teilung in West

und Ost hinauslief, warf jedoch auf die Zukunft von VW dunkle Schatten.

Hirst und Radclyffe glaubten allerdings fest daran, dass der Käfer eine Zukunft hatte, und besuchten 1947 den Pariser Autosalon, um sich die Modelle der Konkurrenz anzusehen. Nur wenige Wagen beeindruckten sie, eine Ausnahme bildete ein Kleinwagen von Skoda, ebenfalls mit Heckmotor, der allerdings nicht mit Luft, sondern mit Wasser gekühlt wurde. Nach ihrer Rückkehr nach Wolfsburg stellte sich erneut die Frage, wer das Werk übernehmen sollte. Die Zeiten änderten sich. Die zuvor verbündete Sowjetunion setzte auf Konfrontation, für die Briten konnte eine Präsenz nahe der sowjetischen Zone gefährlich werden.

In der Zwischenzeit kam Ben Pon nach Wolfsburg, um einige Wagen zu bestellen. Porsche hatte dem energischen Niederländer versprochen, ihm nach Kriegsende die ersten Exportmodelle zu überlassen. In seiner Heimat dominierten antideutsche Gefühle – entweder musste Ben Pon geisteskrank oder vom Wert des Käfers zutiefst überzeugt sein. Wie sonst konnte jemand erwarten, in den Nachkriegs-Niederlanden ein deutsches Produkt anbieten zu können? Wie sich zeigen sollte, war er alles andere als verrückt. Seine Bestellung von sechs Wagen wurde akzeptiert; als Pon sie abholen wollte, waren allerdings nur fünf davon fertig, der sechste war der Unzuverlässigkeit der Fertigungsstraße zum Opfer

gefallen. Für VW war es trotzdem die Erfüllung des ersten Exportauftrags.

Hirst begann mit der Suche nach einem qualifizierten Werksleiter und führte Gespräche mit geeigneten Kandidaten. Er hatte auch von einem gewissen Heinrich Nordhoff gehört, der während des Kriegs bei Opel das Lkw-Werk geleitet und dafür den Titel eines Wehrwirtschaftsführers erhalten hatte. Aufgrund dieses Titels durfte er in keinem in der US-Zone gelegenen Betrieb eine leitende Stellung bekleiden. Die Amerikaner verdächtigten ihn, zu viele Verbindungen zu Nazis zu haben, was sich allerdings als unzutreffend herausstellte. Die Briten waren in dieser Hinsicht weniger streng. Hirst zitierte Nordhoff zu sich, in der Absicht, ihn in Wolfsburg zum technischen Leiter zu ernennen. Nach intensiven zweitägigen Gesprächen war Hirst von dem früheren Opel-Mitarbeiter derart beeindruckt, dass er ihn der britischen Kontrollkommission als geeigneten Werksleiter empfahl. Nach einem Gespräch mit Charles Radclyffe wurde Nordhoff mit Wirkung vom 1. Januar 1948 zum Generaldirektor von VW bestellt.

Ende 1947 belief sich die monatliche Produktion auf etwa 2500 Fahrzeuge. Im Winter waren die Aussichten noch äußerst trüb gewesen, weil die Kohle ausblieb, was für das Werk die Stilllegung bedeutete. Nur eine Vereinbarung mit dem nahe gelegenen Braunschweig über Kohlelieferungen ermöglichte es, das Kraftwerk wieder in Betrieb zu nehmen. Ein

Engpass bei Vergaserteilen führte dazu, dass Hirst bei dem Kamerahersteller Voigtländer die Produktion von Düsen und Schwimmern für Vergaser in Auftrag gab. Es war auch bekannt, dass für die Armee bestimmte Volkswagen manchmal auf geheimnisvolle Weise im Tausch gegen Bleche oder anderes Rohmaterial verschwanden.

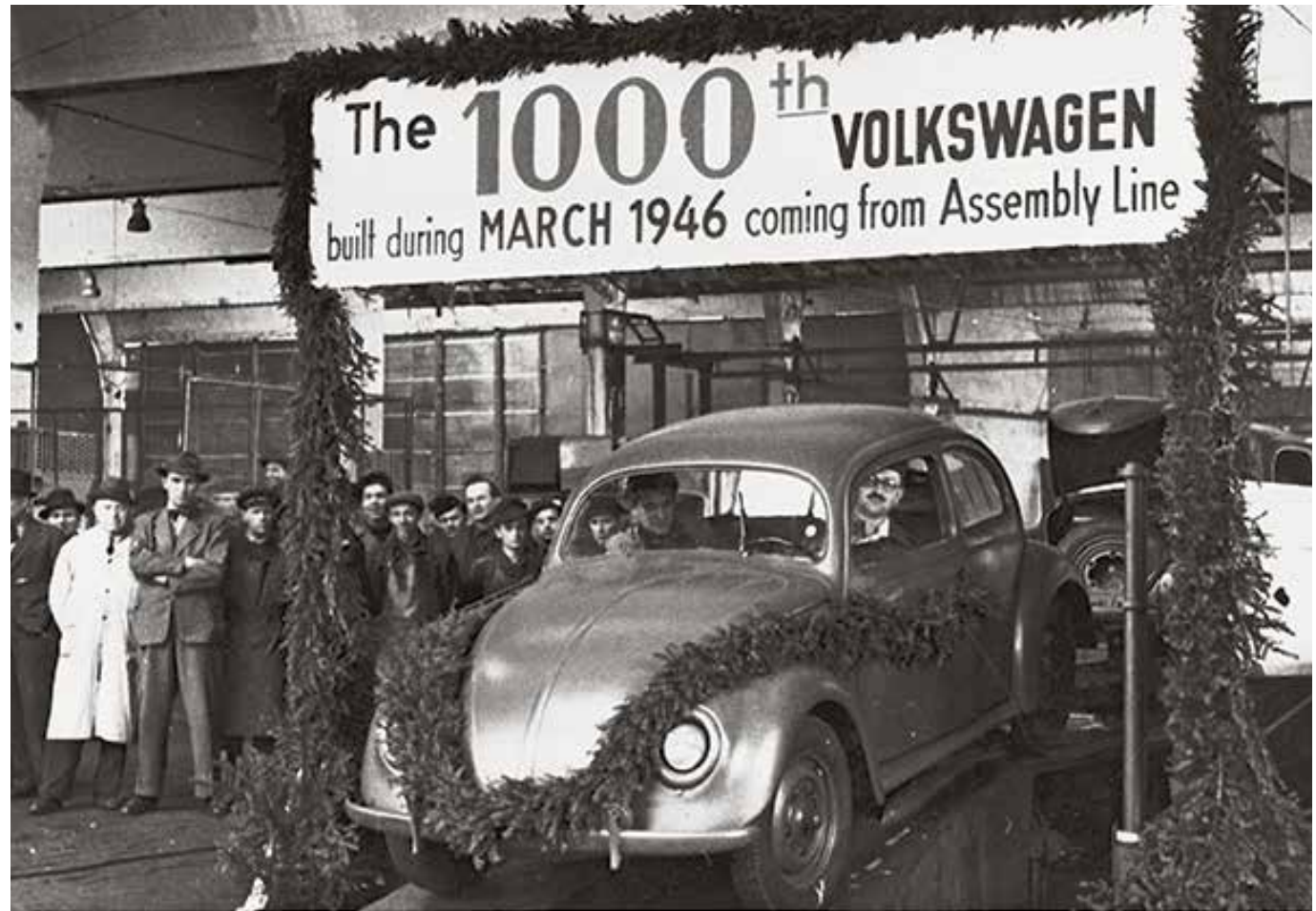
Die Versorgung mit Rohstoffen besserte sich mit der Zeit, und die Nachfrage nach Autos überraschte selbst Hirst. Nach der Währungsreform im Juni 1948 expandierte die deutsche Wirtschaft unerwartet stark. Die Deutschen hatten plötzlich mehr Geld zur Verfügung und der eigene Wagen blieb nicht länger ein unerfüllbarer Traum. Am Ende des Jahres wurde Wolfsburg von der Reparationsliste gestrichen, was für das Werk eine große Erleichterung bedeutete. Die Briten begannen, sich aus dem Unternehmen zurückzuziehen, wodurch die deutsche Leitung mehr Verantwortung übernehmen konnte. Hirst wurde im Winter 1947/48 aus dem Militärdienst entlassen, blieb jedoch in ziviler Funktion in Wolfsburg, um neben Nordhoff, wie er sagte, ziemlich unbequeme ein- und einhalb Jahre zu verbringen. Er spürte, dass Nordhoff, wenn er erfolgreich sein sollte, das Unternehmen nach seinem Gutdünken leiten musste. In diesem Sinn überließ Hirst mit Zustimmung der Kontrollkommission Nordhoff die alleinige Führung des Wolfsburger Werks. Charles Radclyffe übergab die Treuhänderschaft

Rechts Der Rohstoffknappheit zum Trotz stieg in Wolfsburg die Produktion kontinuierlich an. Als im März 1946 der tausendste Wagen vom Band rollte, wurde das Ereignis gebührend gefeiert. Weniger als ein Jahr zuvor hatte die Zukunft alles andere als rosig ausgesehen.

am 8. Oktober 1949 der neu gegründeten Bundesrepublik und brachte damit eine bemerkenswerte Phase der Unternehmensgeschichte zum Abschluss.

Eine der ersten Entscheidungen Nordhoffs war, Karmann und Hebmüller grünes Licht für ihre Cabrios zu geben, die sie auf der Basis von VW-Fahrzeugen fertigen wollten. Bei beiden Unternehmen gingen die Modelle in Serie, bei Hebmüller in Wülfrath verließ das erste Exemplar das Werk im Juni 1949, bei Karmann in Osnabrück im September. Beide konnten zufrieden sein, bis in Hebmüllers Fabrik nach nur einmonatiger Produktion ein verheerender Brand ausbrach. Die Ursache wurde nie ganz geklärt. Zwar konnte unter gewaltigen Anstrengungen die Fertigung nach vier Wochen wieder aufgenommen werden, doch Hebmüller erholte sich von dieser Katastrophe nicht mehr. 1950 ging es mit dem Unternehmen bergab, 1951 musste es den Betrieb einstellen. Aus Restbeständen wurden bei Karmann in Osnabrück noch weitere 14 Cabrios gefertigt, sodass sich die Gesamtzahl auf 696 erhöhte.

Karmann hatte mehr Fortune, die Cabrio-Produktion steigerte sich ständig, sodass sein Modell ein



gewinnbringender Ableger der Limousine wurde. Wie sich herausstellte, sollte das Cabriolet tatsächlich die letzte in Deutschland hergestellte Käfer-Variante werden.

Wie erging es in dieser Zeit Ferdinand Porsche? Der visionäre Konstrukteur erlebte den rasanten Aufstieg seines geliebten Volkswagens nur noch in den Anfängen mit. Er war nach Kriegsende in Frankreich inhaftiert worden, da ihn der Autohersteller Pierre Peugeot beschuldigt hatte, Zwangsarbeiter eingesetzt zu

haben. Der wahre Grund für Peugeots Vorgehen war vermutlich, dass der französische Industrieminister Porsche vorgeschlagen hatte, in Frankreich einen »französischen Volkswagen« zu bauen, was sicherlich dramatische Auswirkungen auf den Absatz der alteingesessenen französischen Autobauer gehabt hätte. Porsches Entwürfe tauchten schließlich etwas verändert in Form des Renault 4 CV auf.

Ferdinand Porsche blieb unter äußerst harten Bedingungen bis 1947

in Haft. Schließlich wurde er aufgrund der Aussagen von Zeugen entlassen. Ihnen zufolge hatte er keineswegs Franzosen als Zwangsarbeiter beschäftigt, sondern alles ihm Mögliche getan, um zu verhindern, dass französische Staatsbürger in seinem Werk Zwangsarbeit leisten mussten. Die Haft hatte dem über 70-jährigen alten Mann stark zuge-setzt. Er erkrankte und starb am 30. Januar 1951, ohne die Erfolgsgeschichte seines Herzensprojektes in vollem Umfang mitzerleben.

Die Eroberung der Neuen Welt

Am Beginn des neuen Jahrzehnts waren die Zukunftsaussichten von VW nicht schlecht. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs hatte das Werk fast fünf Jahre lang mit nahezu unvorstellbaren Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, vom Mangel an Rohstoffen, Arbeitskräften und Energie bis hin zu einem politischen Auf und Ab, in dessen Verlauf verschiedene Regierungen ihr Interesse oder Desinteresse am Unternehmen bekundet hatten. Erst als die Briten die Angelegenheiten von VW energisch in die Hand nahmen und Heinrich Nordhoff zum Generaldirektor ernannten, begann die Zukunft wieder etwas rosiger auszusehen.

Bis Januar 1950 waren 86812 »Käfer« vom Band gelaufen. Der Name war damals noch nicht eingebürgert, selbst in Deutschland nicht, und niemand kann genau sagen, woher er eigentlich kam. Angeblich hatte Ferdinand Porsche vor dem Krieg den von ihm konstruierten Wagen mit einem Maikäfer verglichen, in der amerikanischen Presse soll bereits 1938 die Bezeichnung »beetle« aufgetaucht sein. In Großbritannien fuhr der erste VW-Importeur John Colborne-Baber einen Volkswagen, woraufhin beide als »Colborne-Baber und sein komischer kleiner Käfer« bezeichnet wurden. Der Name sollte sich schließlich in fast allen Kultursprachen in der einen oder anderen Form durchsetzen.

Die erste wichtige Etappe erreichte VW 1946, als am 14. Oktober der

zehntausendste Käfer vom Band lief. In diesem Jahr sollten allerdings nur noch 20 weitere Wagen gebaut werden. 1950 stieg die Produktion unter Nordhoffs Leitung auf 81 979 Einheiten an, eine für damalige Verhältnisse spektakuläre Zahl, fast doppelt so hoch wie im Vorjahr. Viele Beobachter zweifelten an Nordhoff. Die von ihm beschlossene Produktionssteigerung erwies sich jedoch als sinnvoll. Allein in Deutschland reihten sich 15 000 Kunden in die Warteliste ein, weitere 7000 im Ausland. Nordhoff konnte der Nachfrage nur durch eine Verdoppelung der Produktion gerecht werden. VW hatte sich unmittelbar nach dem Krieg einen entscheidenden Vorsprung vor den meisten anderen deutschen Autobauern gesichert. Der Firmenleitung war aber sehr bewusst, dass es nur eine Frage der Zeit war, bis sie aufholen und VW ernstlich Konkurrenz machen würden.

Nordhoffs Problem war, dass das Unternehmen nicht die Mittel hatte, um so zu expandieren, wie er es sich wünschte. Als 1948 die Reichsmark durch die D-Mark abgelöst wurde, stellte dies für den Normalbürger eine Verbesserung dar, weil die Währung stabil wurde. Für VW hingegen bedeutete die Situation eine dramatische Verschlechterung, weil man zuvor sämtliche Finanzgeschäfte auf Basis der Reichsmark abgewickelt hatte, die nun auf dem Weltmarkt wertlos war. Als Nordhoff erkannte, dass er in einer Zwickmühle saß – kein Geld, keine Autos, keine Autos,

kein Geld –, kontaktierte er sämtliche VW-Händler Deutschlands und bat sie, so viele D-Mark wie irgend möglich ins Werk zu bringen. Dass die Händler mit ganzen Koffern voll D-Mark nach Wolfsburg kamen, ist ein Beweis für das Vertrauen und die Wertschätzung, die Nordhoff genoss. Offenbar war allen klar, dass sie, um geschäftlichen Erfolg zu haben, bereit sein mussten, in das Produkt zu investieren.

Die schwierige Neue Welt

Nordhoff war zweifellos ein Visionär, er blickte in die Zukunft, und das in einer Zeit, in der die meisten von der Vergangenheit sprachen. Er wusste, dass VW nur überleben konnte, wenn das Unternehmen seinen Blick über die Grenzen Deutschlands und Europas hinaus richtete. Der Schlüssel zum langfristigen Erfolg war für ihn Amerika. Zugleich stellte er sehr bald fest, dass grundlegende Voraussetzungen für einen Erfolg erst noch geschaffen werden mussten, in Form von Vertrieb und Service.

VW und die USA – das war nicht die große Liebe auf den ersten Blick. Ein einsamer Vorführ-Käfer kam am 17. Januar 1949 an Bord der MS *Westerdam* in Begleitung des enthusiastischen Ben Pon an. Er hatte das Wunder vollbracht, seinen niederländischen Landsleuten trotz starker antideutscher Ressentiments Autos aus Wolfsburg zu verkaufen. In Nordhoffs Auftrag sollte er nun ausloten, wie es um die Chancen des beschei-

Rechts Versandbereite Käfer, Wolfsburg 1956

denen Volkswagens im autoverrückten Amerika stand.

Um den Stein ins Rollen zu bringen, arrangierte ein amerikanischer Kontaktmann des Niederländers eine Pressekonferenz auf dem Schiff. Zu Pons und Nordhoffs Leidwesen fielen die Reaktionen der amerikanischen Presseleute überwiegend negativ aus. Pon hatte den VW immer wieder als »Victory-Wagen« bezeichnet, um seine Herkunft zu verschleiern, aber die Amerikaner blieben skeptisch: Das Gefährt sei nichts anderes als Hitlers Volksauto.

Als der Käfer schließlich an Land geschafft war, versuchte Pon unermüdlich, die allgemeine Skepsis zu überwinden und das amerikanische Publikum vom Potenzial des Fahrzeugs zu überzeugen. Er wandte sich an mehrere Autohäuser, um sie als offizielle VW-Vertreter anzuwerben, stieß aber auch hier auf Desinteresse. Nach kurzer Zeit ging ihm das Geld aus, sodass er gezwungen war, den Vorführwagen und die mitgeführten Ersatzteile für 800 Dollar an einen Autohändler namens Vaughn zu verkaufen, um die Hotelrechnung und die Rückreise bezahlen zu können.

Pon teilte Nordhoff seine Einschätzung mit, dass der Markt in den USA für den Volkswagen noch nicht reif sei, und dass Händler, die europäische Autos verkauften, nicht wüssten, wie sie den Service gewährleisten sollten. Außerdem schienen



andere Importeure den Markt verdorben zu haben: Die Kunden seien häufig überzeugt, Importwagen seien unzuverlässig und zu teuer in der Wartung. Nordhoff war von dieser Nachricht tief enttäuscht, da VW dringend Dollars benötigte, um in den USA Werkzeuge und Maschinen zu kaufen. Damals waren nur wenige Länder bereit, Zahlungen in D-Mark zu akzeptieren. Um eine Problemlösung herbeizuführen, reiste Nordhoff persönlich in die USA. Er stieß ebenso auf Ablehnung wie Pon. Niemand schien daran zu glauben, dass der VW Käfer eine Zukunft hatte, insbesondere in den USA. Die amerikanische Fachpresse sprach ihre Kritik an dem Wagen überdeutlich aus. Die allgemeine Auffassung war, dass er nichts bot, was man in Detroit nicht größer und schöner haben konnte.

Etwas mehr als ein Jahr nach Ben Pons erfolgloser Reise wagte Nordhoff erneut den Versuch, auf dem US-Markt Fuß zu fassen. Er engagierte einen Chicagoer Autoimporteur namens Max Hoffman, der für alle Gebiete östlich des Mississippi zuständig sein sollte. Hoffman brachte es schon 1950 zuwege, nicht weniger als 330 Volkswagen abzusetzen. Auf den ersten Blick mag diese Zahl beeindruckend sein, man muss aber sehen, dass die US-Amerikaner im selben Jahr 6,6 Millionen Autos anderer Marken kauften.

Aller Anfang ist schwer

Hoffman war ein geborener Verkäufer und ging als Großhändler aggressiv vor. Wenn manche seiner Abnehmer bei ihm einen exotischen Jaguar oder einen anderen Sportwagen kaufen

wollten, legte er ihnen nahe, es doch mit einem Volkswagen zu versuchen. Sie würden damit wahrscheinlich mehr Gewinn erzielen. Die Taktik bewährte sich, und viele Händler entdeckten sehr bald, dass sie

Volkswagen leichter absetzen konnten als Sportwagen. Als einmal ein Händler bei Hoffman auf dessen Frage, ob er die gewohnte Anzahl von Sportwagen abnehmen wolle, verneinte und stattdessen mehr

Volkswagen orderte, war das wohl der beste Beweis, dass sich die Käfer gut zu verkaufen begannen.

Diese frühen Absatzerfolge bedeuteten trotz allem nicht den Durchbruch. Zwar wuchs in den USA die Zahl der Autohändler, die auch Volkswagen vertrieben, aber Nordhoff war sich nur zu gut der Tatsache bewusst, dass es keine konsistente Verkaufsstrategie gab. Er wünschte sich ein bestens koordiniertes Verkaufsteam, das den gesamten Kontinent bearbeiten konnte. Max Hoffman war in erster Linie ein Importeur ausländischer Wagen, der Verkauf von Käfern war für ihn ein einträglicher, aber doch nur kleiner Teil des Geschäfts. Was ihn eigentlich interessierte, war nicht der Endkunde, sondern die Vermittlung von Fahrzeugen an Autohändler, die in eigener Regie für Service und Ersatzteile sorgen mussten.

Das stand im eklatanten Gegensatz zu Nordhoffs (und Hirsts) Prämisse, der zufolge Autos nur dort verkauft werden sollten, wo auch ein entsprechender Kundendienst die Wartung der Fahrzeuge zuverlässig gewährleisten konnte. Nordhoff predigte seinen Mitarbeitern unablässig den Grundsatz, man könne niemanden überreden, ein seltsames ausländisches Gefährt zu erwerben,

wenn es im Bedarfsfall nicht repariert werden konnte. Die momentane Situation in den USA war mit seiner Überzeugung unvereinbar. Ein Vertriebsteam musste sich auf ein effizientes Servicenetz stützen, wie es in Europa und Teilen der restlichen Welt bereits zur Verfügung stand. Die Menschen kauften hier Volkswagen nicht allein, weil sie das Produkt aufgrund seiner Qualität schätzten, sondern weil sie darüber hinaus Vertrauen in den Service und das Ersatzteilprogramm hatten.

Der Vertrag zwischen Max Hoffman und VW wurde schließlich 1953 aufgelöst, womit die Frage des Verkaufs von Volkswagen in Amerika erneut völlig offen war. Nordhoff wurde schmerzlich bewusst, dass weder er noch seine Manager in Wolfsburg wussten, wie sie die Eroberung dieses wichtigen Markts angehen sollten.

Er sah sich eine Landkarte der USA an und teilte das Land in zwei Hälften – eine östlich und eine westlich des Mississippi. Generalvertreter für die westliche Hälfte, wo der Käfer bereits beachtliche Wertschätzung genoss, wurde Geoffrey Lange. Er konnte Nordhoff berichten, dass ein kalifornischer Kunde Max Hoffmans, John von Neumann, der die Vorzüge des Volkswagens von Beginn an zu schätzen wusste, bereits gute Vorarbeit geleistet hatte. Zu Nordhoffs Erleichterung schaffte es Lange binnen kurzer Zeit, auf dem konfusen amerikanischen VW-Markt etwas Ordnung zu schaffen.



Links Auf den von Bernd Reuters gestalteten Prospekten erschien der Käfer in den 1950er-Jahren stark stilisiert und wurde länger und niedriger dargestellt, als er tatsächlich war.

Ein sechster Sinn

Zur Betreuung der Gebiete östlich des Mississippi entsandte Nordhoff Will van de Kamp in die USA. Van de Kamp war vorher in Deutschland für VW im Außendienst tätig gewesen. Die in Wolfsburg produzierten Autos genossen sein uneingeschränktes Vertrauen, und es sollte ihm bald gelingen, potenzielle Händler von den Vorteilen zu überzeugen, die ihnen die Beteiligung an einem VW-Vertriebsnetz bringen würde. Van de Kamp war im Januar 1954 in die USA gekommen und schien hellseherische Fähigkeiten mitgebracht zu haben, wenn es darum ging, neue VW-Händler zu finden. Während es für andere naheliegend gewesen wäre, etablierte Autohändler anzusprechen, entschied sich van de Kamp oft für Vertretungen, deren Eignung ihm sein »sechster Sinn« eingab. Mit Geoffrey Lange im Westen und van de Kamp im Osten gelang es Nordhoff, ein USA-weites Vertriebsnetz aufzubauen, das fast ein Vierteljahrhundert später noch immer Bestand hatte.

Dass das amerikanische Publikum plötzlich am Volkswagen Gefallen fand, lässt sich wohl nicht nur mit Langes oder van de Kamps Begeisterung erklären. So gut der Mann vom Vertrieb auch ist, der Händler selbst muss den Kunden ins Autohaus locken. Möglicherweise gewöhnte sich das Publikum Anfang der 1950er-Jahre an den Gedanken, Importwaren aller Art zu kaufen. In den USA wussten Autofans schon lange, dass man sich nach gut

fahrbaren Sportwagen in Europa umsehen musste. Autos wie der britische Jaguar oder der italienische Ferrari wurden damals an der amerikanischen Westküste äußerst beliebt, vor allem bei den damaligen Hollywood-Berühmtheiten. Ein Familienvater konnte sich solch exotische Modelle natürlich nicht leisten, aber die Spitzenmodelle der Filmstars trugen sicherlich dazu bei, dass die ablehnende Einstellung in Bezug auf Importwagen nach und nach einem wachsenden Interesse wich.

VW of America entsteht

Van de Kamps Begeisterung für den Käfer und das Vertriebsnetz war allerdings zugleich seine größte Schwäche. Nach Nordhoffs Meinung neigte sein Mann in den Staaten dazu, den US-Markt als persönliches Reich zu betrachten. Je schlagkräftiger van de Kamps östliches Vertriebsnetz wurde, desto entbehrlicher machte er sich als Problemlöser und Scout für neue Vertriebsstellen. 1955 wurde die Tochter Volkswagen of America gegründet, die direkt für den US-Markt zuständig war. 1958 ernannte Nordhoff seinen bisherigen Assistenten Carl Hahn zu deren Leiter. Auf van de Kamps unleugbare Talente wurde aber nicht verzichtet. Er war weiterhin bei einer der vielen Vertretungen tätig, an deren Einrichtung er mitgearbeitet hatte.

Hahn wurde von Nordhoff angewiesen, weitere Verkaufsvertretungen anzuwerben, sich jedoch auf

Händler zu konzentrieren, die ausschließlich Volkswagen anbieten wollten. Vorher hatten die meisten VW-Vertretungen auch Konkurrenzprodukte verkauft. Nordhoff hatte noch weitere Ideen in petto. Hahn sollte Leute ansprechen, die bisher keinerlei Autos verkauft hatten, geschweige denn solche von der Konkurrenz. Er vertrat die Meinung, dass die besten Händler wahrscheinlich schon bei amerikanischen Autobauern unter Vertrag standen und nicht Interesse waren.

Hahn betonte noch stärker als vorher van de Kamp den Service-Aspekt. Zugute kam ihm dabei, dass die Käufer vieler anderer Importwagen, vor allem aus Großbritannien, in diesem wesentlichen Punkt im Stich gelassen wurden. Die erste Änderung, die Hahn und VW-Exportleiter Manuel Hinkel vornahm, waren eine neue Gewichtung des amerikanischen Vertriebsnetzes und die Einrichtung einer einzigen Organisation, die die einseitige Orientierung auf die Westküste beheben sollte. Dank der Entschlossenheit Nordhoffs, Hahns und Hinkes, den US-Markt zu erobern, steigerte sich Volkswagen of America von Jahr zu Jahr und beeindruckte seine Kunden mit hervorragenden Verkaufszahlen und einem effizienten Servicenetz.

Beispiellose Erfolgsstory

Die in den 1950er-Jahren in den USA erzielten Erfolge gehen aus einer Aufstellung der Zulassungen hervor,

die den Zeitraum 1949, als Ben Pon an Bord der *Westerdam* eintraf, bis 1960 umfasst. VW konzentrierte seine Exportbemühungen auf die USA, um an die dringend benötigten Dollars heranzukommen.

Zulassungen in den USA 1949–1960

| Jahr | zugelassene VW |
|------|----------------|
| 1949 | 2 |
| 1950 | 157 |
| 1951 | 390 |
| 1952 | 611 |
| 1953 | 1013 |
| 1954 | 6614 |
| 1955 | 30928 |
| 1956 | 55690 |
| 1957 | 79524 |
| 1958 | 104306 |
| 1959 | 150601 |
| 1960 | 191372 |

Der Vergleich dieser Zahlen mit den Verkäufen in Deutschland und der Weltproduktion insgesamt in einem ähnlichen Zeitraum ist aufschlussreich:

Zulassungen in Deutschland 1950–1959

| Jahr | Verkäufe in Deutschland | (Weltproduktion) |
|------|-------------------------|------------------|
| 1950 | 50562 | (81979) |
| 1951 | 58469 | (93709) |
| 1952 | 71440 | (114348) |
| 1953 | 89157 | (151323) |
| 1954 | 113169 | (202174) |
| 1955 | 128687 | (279986) |
| 1956 | 141979 | (333190) |
| 1957 | 160781 | (380561) |
| 1958 | 186014 | (451526) |
| 1959 | 228234 | (575407) |

Daraus lässt sich jedoch nicht ablesen, weshalb der Käfer (in den Vereinigten Staaten liebevoll »Bug« genannt) auf dem US-Markt einen derartig durchschlagenden Erfolg erzielte. Angesichts des billigen und reichlich verfügbaren Kraftstoffs, eines Fernstraßennetzes, über das die ganze übrige Welt nur neidvoll staunte, und verkehrsschwacher Langstrecken läge die Vermutung nahe, dass für einen sparsamen Kleinwagen eigentlich überhaupt kein Bedarf bestand.

Schon Mitte der 1950er-Jahre verschmähte eine wachsende Anzahl technisch versierter Autokäufer jedoch die amerikanischen Straßenkreuzer mit ihren riesigen Flossen und Chromverzierungen. Manchen gefielen die technischen Feinheiten des Volkswagens, andere betrachteten ihn als einfaches Transportmittel, mit dem sie sich von der Masse abhoben. Für viele bestand die Faszination des Käfers in seinem schlichten Aussehen, aber auch in seiner Eignung als Zweitwagen, den Väter und noch öfter Mütter dem Sohn oder der Tochter überließen.

Es gibt viele Geschichten, die zeigen, wie sich die Menschen für den VW-Lebensstil entschieden. Eine davon ist die von Gene Berg, einem der Gründerväter der amerikanischen VW-Tuning-Industrie. Bekanntschaft mit dem Volkswagen schloss er durch einen Onkel, der ein Modell des Jahrgangs 1955 besaß. Zu dieser Zeit gehörte Gene zu jenen sorgenfreien jungen Amerikanern, die ein Ford-

Coupé von 1940 mit einem getunten V8-Motor fuhren. Die Tatsache, dass der kleine VW seines Onkels mit matschigen Straßen fertig wurde, auf denen kein Mensch stehen, geschweige denn gehen konnte, beeindruckte ihn ungeheuer. Als Gene ein oder zwei Jahre später heiratete und ein sparsames Fahrzeug benötigte, bestellte auch er sich einen Käfer. Er erinnerte sich stets an den Preis dieser nagelneuen schwarzen VW-Limousine: 1680 Dollar, für jedes Kilogramm zwei Dollar.

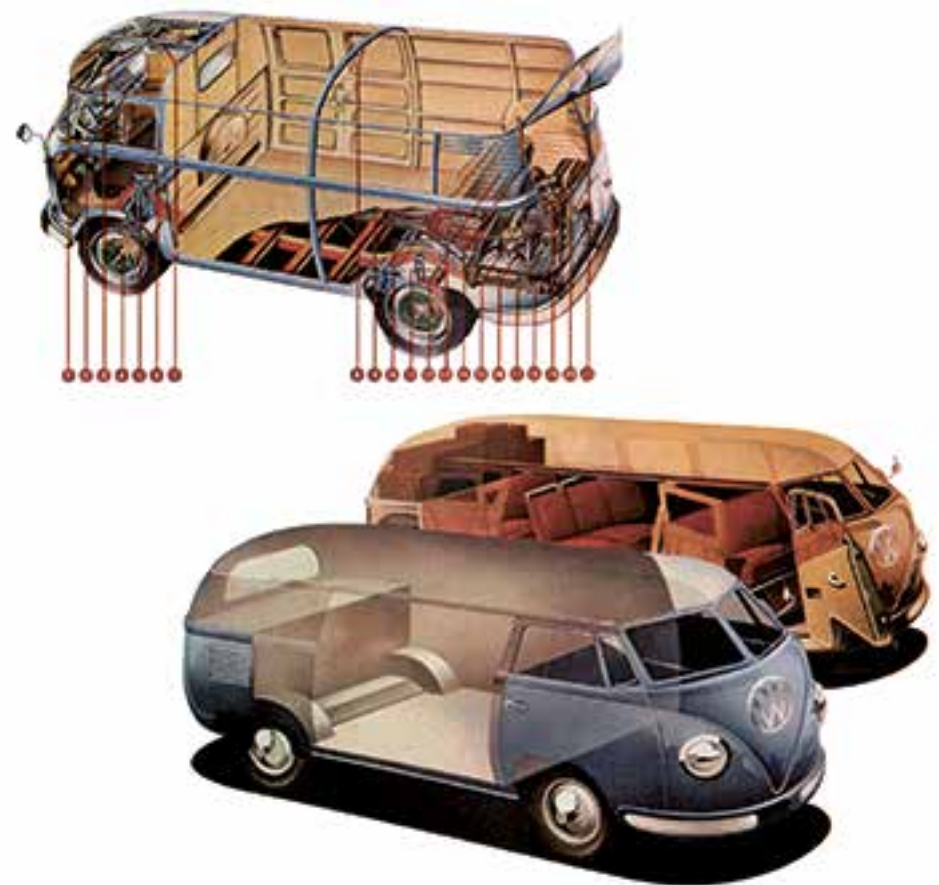
Viele andere Amerikaner kannten den Volkswagen aus ihrer Militärdienstzeit in Deutschland, im oder nach dem Zweiten Weltkrieg. In den Monaten nach Kriegsende stand den G.I.s außer ihren verschlissenen Militärfahrzeugen nichts anderes zur Verfügung als aus Wehrmachtsbeständen stammende Volkswagen. Meistens handelte es sich um Kübelwagen, die den gleichen Motor und das gleiche Fahrwerk wie die frühen Käfer hatten. Als sich die deutsche Wirtschaft nach der Währungsreform wieder erholte, waren Volkswagen praktisch die einzigen verfügbaren Privatfahrzeuge, die diesen Namen verdienten. Es ist also nicht erstaunlich, dass viele amerikanische Soldaten mit dem Anblick von Volkswagen vertraut waren und viele davon sogar selbst einen besaßen.

Rechts Die Prospektgrafik zeigt einige der zahlreichen Varianten des Typs 2.

Der offizielle Export begann zwar erst Anfang der 1950er-Jahre, es ist aber bekannt, dass eine gewisse Anzahl von Käfern mit ihren heimkehrenden Besitzern in die USA gelangte.

Förderlich wirkte sich einerseits das Währungsgefälle aus, aber auch, dass die US-Armee den persönlichen Besitz heimkehrender G.I.s lange Zeit auf Staatskosten nach Hause verschiffte. Das ging so weit, dass ein regelrechter Schleichhandel mit Käfern entstand, die auf Militärfrachtern in die USA kamen.

Wer den Volkswagen kennengelernt hatte, wusste, dass er sehr gut mit den ungeschickten Wartungsversuchen der Soldaten zurechtkam, die ihn oft auch sorglos überstrapazierten, weil Ersatzfahrzeuge für sie leicht greifbar waren. In vielerlei Hinsicht erinnerte die damalige Situation an die Versuchsfahrten vor dem Krieg, als deutsche Militärangehörige die Wagen der VW-30-Vorserie gnadenlos auf die Probe stellen mussten, um ihre Schwachpunkte herauszufinden.



Klassische Werbung

Dem Käfer eilte sehr bald der Ruf der Unzerstörbarkeit voraus. Hunderte von Witzen waren über ihn im Umlauf – wegen seiner Pannenanfälligkeit müsse man im Kofferraum einen Ersatzmotor mitführen (Heckmotoren waren für Amerikaner völlig ungewohnt). All diese Witze trugen zur Entstehung seines Nimbus bei.

Als Glücksgriff entpuppte sich, dass VW die Agentur Doyle, Dane und Bernbach 1959 mit der Werbung für den Volkswagen in den USA betraut hatte. Deren innovative Anzeigenkampagne bekämpfte die Witzeleien nicht, sondern nutzte sie ganz im Gegenteil zum Vorteil des Volkswagens und verwandelte augenzwinkernd und humorvoll vermeintliche Schwächen in Stärken.

DDB versuchte nicht, den Wagen schönzureden, ihn als glanzvoller oder größer hinstellen, als er in Wirklichkeit war. Die Werbung der meisten Konkurrenzmodelle versprach damals (und immer noch) Dinge, die ihr ohnehin niemand abnahm.

Während viele andere retuschierte Fotos benutzten, um ihre Fahrzeuge groß herauszustellen, entschied sich die Agentur dafür, mit Originalfotos zu werben, gerne und oft von älteren und gebrauchten Modellen, um zu zeigen, dass der Käfer kein weiteres Element der amerikanischen Wegwerf-Gesellschaft war. Das Motto dieser Werbung hätte lauten können: Was du siehst, bekommst du auch.

Die Kampagne von Doyle, Dane und Bernbach wurde rasch Teil der

Volkswagen-Folklore, wobei viele der Anzeigen Ausdruck einer eigenen Kunstform waren. Einige davon wurden Klassiker, so etwa die berühmte »Lemon ad« (zu Deutsch etwa: »Gurkenanzeige«) von 1960, mit der für die strenge Qualitätskontrolle bei VW geworben wurde, oder die spätere »Think small«-Kampagne, die die Sparsamkeit des Käfers rühmte. Jede dieser Reklamen trug zu einem Image der Verlässlichkeit, des Individualismus und der Preiswürdigkeit bei, das den Käfer vom Mainstream aus Detroit unterschied.

Während sich Design und Technik des Käfers im Lauf der 1950er-Jahre beträchtlich veränderten, blieb das Grundkonzept unverändert. 1950 wies er gegenüber den ersten, zehn Jahre zuvor gebauten KdF-Wagen nur geringe technische Neuerungen auf. Vorn hatte er immer noch Porsches Federungssystem aus zwei geschichteten, in zwei querliegenden Achsrohren untergebrachten Drehstäben sowie mit Seilzug betätigte Trommelbremsen. An der Hinterachse waren zwei runde Drehstäbe mit Längslenkern verbunden, die an den äußeren Enden der Antriebsachsen der Pendelachse saßen. Auch hier kamen seilzugbetätigte Trommelbremsen zum Einsatz. An der Vorderachse waren herkömmliche hydraulische Teleskopstoßdämpfer verbaut, an der Hinterachse setzte man auf die ältere Hebelarm-Konstruktion.

Das Chassis selbst ähnelte stark dem von Porsche verwendeten Bodenblech, hatte allerdings mehr

Verstärkungsrippen zur Erhöhung der Steifigkeit. Die Fondpassagiere freuten sich über die Beinfreiheit, die durch eine Absenkung des Bodens hinter den Vordersitzen erzielt wurde.

Was den Antrieb betraf, so begann das Jahrzehnt für den Käfer mit dem neuen 1131-Kubikzentimeter-Motor mit 25 PS, der erstmals 1943 im Kübelwagen verbaut wurde. Er war nicht besonders stark, hatte sich aber als zuverlässig erwiesen, weswegen Nordhoff keinen Grund sah, ihn zu ersetzen. Seiner Ansicht nach sollten sich die Anstrengungen darauf konzentrieren, Herstellungsqualität und Leistungsumfang des Wagens zu verbessern. Auch das Getriebe entsprach dem seiner Vorgänger, nur das Gehäuse war zwecks Versteifung verrippt worden.

Verbesserungen im Detail

Im Juli 1949 hatte VW eine Exportversion des Käfers vorgestellt, die für ausländische Märkte gedacht war, auf denen mehr Konkurrenzdruck herrschte als in Deutschland. Beim Exportmodell waren Radkappen, Türgriffe, Zierringe und Stoßdämpfer verchromt. Es hatte polierte Alu-Zierleisten an der Karosserie und ein elfenbeinfarbenes Zweispeichenlenkrad anstelle des schwarzen Dreispeichenrads der Standard-Käfer. Waren letztere in mattglänzendem Grau lackiert, so war das Exportmodell in einer Reihe von Hochglanzlackierungen erhältlich: grün, rot, beige und schwarz. Die Innenausstattung präsentierte sich in

besserer Qualität, das Armaturenbrett hatte rechts vom Tachometer eine abnehmbare Platte, sodass man eine Uhr einbauen konnte.

Ein vor allem in Ländern mit kaltem Klima auftretendes Problem war das Fehlen einer gut funktionierenden Belüftung. Bei geschlossenen Fenstern wurde es im Käfer rasch stickig, bei eingeschalteter Heizung wurde es noch schlimmer.

VW löste dieses Problem 1950 bis zu einem gewissen Grad durch kleine Aussparungen an der Vorderkante der Seitenscheiben: Durch minimales Absenken der Scheiben drang Frischluft ins Wageninnere, ohne dass Zugluft entstand. Im Jahr darauf wurden die vorderen Seitenteile mit Lüftungsklappen versehen, die über Ausströmdüsen unter dem Armaturenbrett Luft ins Innere leiteten. Das System hielt sich nur zwei Jahre. In den USA bekam es den Spitznamen »Schrittkühler«, da es die Frischluft an die Körperstelle leitete, an der sie die Insassen am wenigsten schätzten.

Anfang der 1950er-Jahre kamen zwei bedeutende Verbesserungen: 1950 hydraulische Bremsen bei sämtlichen Exportmodellen und 1951 Teleskopstoßdämpfer an der Hinterachse – zwei Neuerungen, die aus einem soliden Auto ein besseres machten. Die Standardmodelle wurden weiterhin mit den völlig veralteten Seilzugbremsen ausgeliefert. Ihre Besitzer mussten darauf gefasst sein, dass sie bei tiefen Temperaturen nicht funktionierten, da die Seile in den Führungen festfroren.



Keith Seume

VW Käfer - Das Buch

Gebundenes Buch, Pappband, 304 Seiten, 25,4 x 28,8 cm
400 farbige Abbildungen
ISBN: 978-3-7913-8326-2

Prestel

Erscheinungstermin: März 2017

Er war das meistverkaufte Auto der Welt, Familienliebling und Freiheitssymbol: der VW Käfer. Der auf einer bahnbrechenden Vision der Vorkriegszeit basierende Wagen erlebte einen unaufhaltsamen Siegeszug in den Wirtschaftswunderjahren. Konzipiert als bezahlbares, sparsames und zuverlässiges Gebrauchsauto, wurde der Käfer ein internationaler Verkaufsschlager, dessen Beliebtheit auch seit der Einstellung der Produktion 2003 weltweit nicht nachlässt. VW Käfer – Das Buch widmet sich der Kult-Karosserie von den Anfängen bis zu den letzten Modellen aus südamerikanischer Herstellung in den 1990er-Jahren. Die über 400 Studiofotografien lassen das klassische Design der unterschiedlichen Käfer-Modelle hervorragend zur Geltung kommen. Sämtliche technische Informationen zu den Modellen sowie zahlreiche Detailaufnahmen ermöglichen eine vollständige Übersicht. Eine ausführliche und fundierte Geschichte des Käfers stellt neben technische Details auch Aspekte wie Nutzung, länderspezifische Vorlieben und vor allem den kulturellen Einfluss des weltweit beliebten und geschätzten Autos.

 [Der Titel im Katalog](#)