



JUBILÄUMS JOURNAL



MEILENSTEINE:
100 Jahre –
100 richtung-
weisende
Konstruktionen
in Wort & Bild



VERKEHRSHILFSDIENST:
Die Story der Ritter
der Strasse



100 JAHRE AvD

100 Jahre Mobilität



Der Wiederaufbau läuft und läuft und läuft...

VON JOHANNES HÜBNER

Nach dem Ende des zweiten Weltkrieges war auch das Schicksal der Vorkriegskonstruktion VW Käfer sehr fraglich – das britische Geheimdienst-Komitee B.I.O.S. wurde nämlich beauftragt festzustellen, ob der VW Käfer als vielversprechende Idee komplett nach England übernommen werden sollte.



Der VW-Käfer ist das Synonym für den Wiederaufbau und die Eroberung der Weltmärkte - der Wagen des VW-Experten Willi Lottermann wurde 1943 gebaut.

Foto: AvD / autoconsult

Das Ergebnis der genauen Recherche mit Vermessung, Vergleichstest und Analyse aller Teile inklusive des Produktionsablaufes aber verlief negativ: Der »B.I.O.S.-Report« stellte den Käfer als veraltete Konstruktion ohne Chancen dar, weil, so wörtlich, »die Kommission der Ansicht ist, daß die Konstruktion, abgesehen von Einzelheiten, keine besondere Brillanz erkennen läßt und deshalb der britischen Industrie nicht als Beispiel erstklassigen modernen Designs zur Nachahmung empfohlen werden kann.« Die Briten beließen den Käfer und seine Fabrik in Deutschland und gestatteten 1949 Ludwig Erhard und Heinrich Nordhoff, weil sie ohnehin keine Konkurrenz in diesem Auto sahen, seine Produktion.



Diese Einschätzung war einer der folgenschwersten Fehler der Geheimdienstgeschichte – der VW Käfer wurde binnen kurzem zum erfolgreichsten Automobil der Welt und war auch für viele britische Unternehmen auf dem Weltmarkt eine sehr schmerzliche und teure Konkurrenz.

Wer je einen Käfer gefahren hat – und das waren aus den Geburtsjahrgängen bis 1965 fast alle, weiß, was das Flair und den Erfolg des VW-Typ 1 ausmachte: Absolute Zuverlässigkeit, einfache Wartung, große Solidität selbst bei alten Gebrauchtwagen und ein Servicenetz von weltweit gleichbleibend guter Qualität. Außerdem war der Käfer, entgegen den Behauptungen moderner Zeitgenossen, sehr fahrsicher und es machte Spaß, ihn zu bewegen.

Hatte er Anfang bis Mitte 1953 lediglich 24,5 PS, leistete der Vierzylinder Boxer anschließend schon 30 Pferdestärken, die unter allen klimatischen Bedingungen für eine Dauergeschwindigkeit von 105 km/h ausreichten. Das nun abgesehen vom ersten Gang vollsynchronisierte Vierganggetriebe arbeitete präzise und leise, die jetzt hydraulischen Bremsen verzögerten den rund 740 kg schweren Wagen für seine Zeit sehr gut. Der sogenannte Käfer wurde als Standard (ohne Zierleisten, mit Dreispeichen-Lenkrad, Seilzugbremsen, einfachen Sitzen), ab 1949 auch als Export (auf Wunsch auch mit großem Faltschiebedach) und aus der Fabrikation von Karmann auch als viersitziges Cabriolet angeboten. Zudem bauten Firmen



wie Rometsch und Hebmüller besonders schicke Cabriolets mit Sonderkarosserien und in kleinen Stückzahlen gab es den unverwüstlichen Boxer auch als Pritschen- und Kastenwagen. Mit dem Käfer gelang VW das erste zeitlos geformte und in allen Gesellschaftsschichten akzeptierte Automobil. Er wurde von Generaldirektoren und Bauarbeitern mit gleicher Zufriedenheit und Selbstverständlichkeit gefahren, wie auch beispielsweise von Filmstars wie Rudolf Prack, Marianne Koch, Conny Froboess und Schlagergrößen wie Freddy Quinn und Roy Black.

Sie liebten natürlich ganz besonders den vom italienischen Ghia-Studio entworfenen Zweisitzer, den Karmann dann in Serie baute, denn der Karmann-Ghia war auf ideale Weise eine Synthese zwischen erschwinglichem Luxus und vernünfti-

oben: Die Dame studiert ihre Karten auf der Haube eines frühen VW Typ 14 Karmann-Ghia...

...sie will sich ja nicht so verfahren, wie der tschechische Vorex, dem 1966 von der VW-Pritsche des Kölner AvD-Partners geholfen werden mußte.

Foto: AvD-Archiv

Ob Fahrt ins Wochenende oder zur Arbeit, der VW-Bus war immer richtig. Die frühen Modelle haben noch Winker und kein über der Frontscheibe überstehendes Dach.

gem Automobil. Der italienisch hart ausgesprochene Ghia (man sagt ja auch Spaghetti, und nicht Spadschetti) eroberte sich die Herzen des weltweiten Autopublikums und sorgte gleichzeitig für den gewünschten Imagetransfer zum Alltags-Käfer – mit einem VW konnte man sich sehen lassen und seine nur geringen formalen Veränderungen sorgten für kontinuierlich steigende Verkaufszahlen. Und dies, obwohl sich die Konkurrenzprodukte rund um den Käfer von der Stromform (DKW 3=6) zur Pontonkarosserie (Gutbrod, Goliath, Fiat 1100, Opel Kadett) über die Heckflossenzeit (DKW Junior, Lloyd Arabella, Fiat Neckar) zur Panoramascheibe und schließlich modischem Design (Ford 12 m, Opel Kadett) zur Sachlichkeit (Renault 4 und 6, Fiat 128) wandelten. Beim Käfer vergrößerte sich lediglich die Heckscheibe (1957), die Motorleistung stieg (1960) auf 34 und später sogar 50 PS, die Modellpflege ließ fast kein Detail aus und so konnte die VW-Werbung Anfang der siebziger Jahre schlicht mit einem Bild mit vier Ein-



daß man sich den Service auch leisten konnte, Reparaturen wurden zu günstigen Preisen durchgeführt und VW schuf den Qualitätsbegriff »Original VW-Austauschmotor«. Kein Wunder, daß das gute Konzept in einem schnell wachsenden Netz von Servicestützpunkten bald weltweit erlebbar wurde.

Der enorme Aufschwung, heute als Wirtschaftswunder bekannt, wäre aber vor allem ohne den beliebten VW-Bus und -Kastenwagen nicht möglich gewesen – auf Initiative des holländischen VW-Importeurs Ben Pon gestaltete man nach dessen Skizzen auf einem Notizzettel einen Lieferwagen, der quer durch alle Branchen zum Dauerbrenner wurde. Sein steifer Plattformboden, der Motor im flachen Kasten am Heck, Schiebetür, große 16-Zoll-Räder, robuste Drehstabfederung und eine optisch gelungene Karosserie lösten alle Transportprobleme der wieder erwachenden Republik. Neben dem Kastenwagen gab es die Pritsche mit Plane und Spiegel, später auch die sogenannte Doppelkabine (eine VW-Erfindung) und jenen legendären Bus, der als

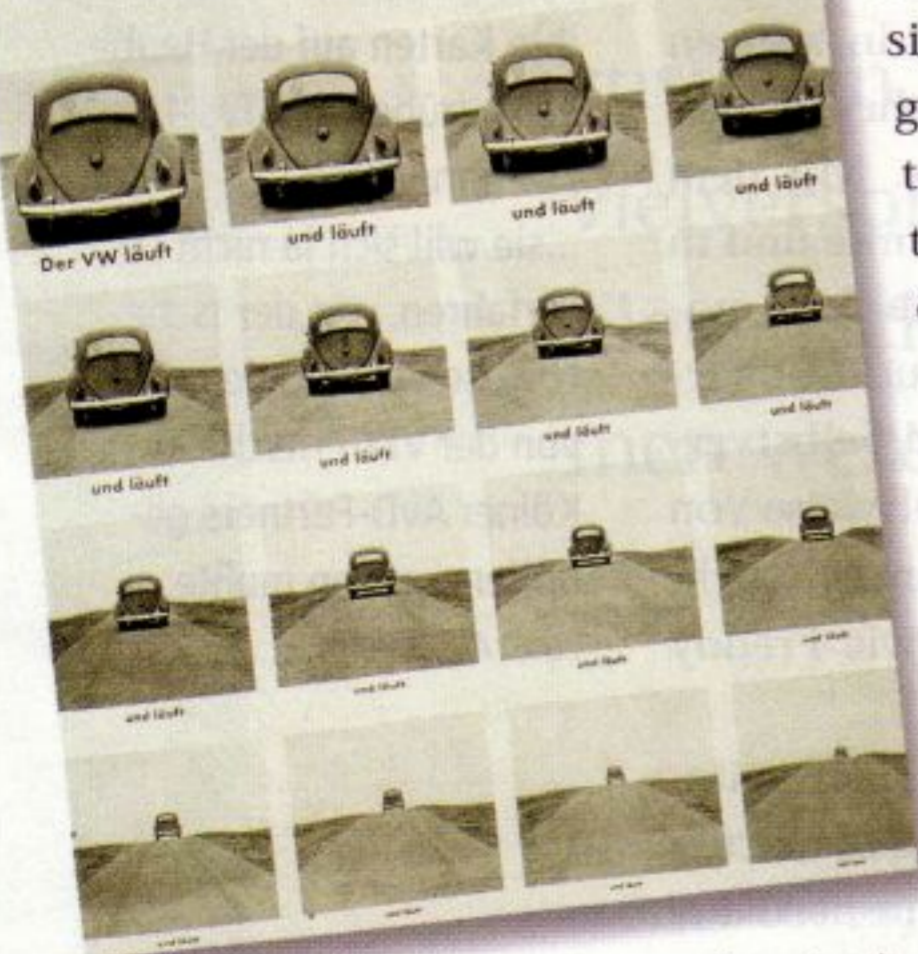
Neunsitzer Generationen von Schülern zur Schule und in die Ferien, die Landarbeiter aufs Feld und die Monteure ins Werk brachte und in der Luxusausführung mit Dachfenstern, Zweifarbenlackierung und großem Schiebedach die Touristen zwischen den Grachten und dem Gardasee begeisterte. Die anderen Hersteller hatten da kaum eine Chance: Der DKW-Kastenwagen starb ebenso aus wie die Tempo-Transporter, der Goliath und später der kleine Hanomag. Auch der von Ford als FK 1000 lancierte Transit konnte dem in Hannover gebauten VW-Bus in seinen verschiedenen Baureihen nie das Wasser reichen.

Der Erfolg aller Volkswagen setzt sich aus Komponenten zusammen, die die britischen B.I.O.S.-Experten glücklicherweise nicht erkannten:

- dem gesellschaftsverbindenden Markennamen,
- der robusten und extrem zuverlässigen Konstruktion,
- dem zeitlosen und deshalb eben nicht alternden Design,
- der Variabilität des Konzeptes mit luftgekühltem Heckmotor
- der großen Reparaturfreundlichkeit und dem auf höchster Ebene standardisierten Kundendienst,
- sowie der über Jahrzehnte richtungweisenden Werbung, die sich die Kundenkreise mit Witz und Intelligenz erschloß und zu einer fast solidarischen Markenbindung führte.

Es gibt nur wenige Autos, die derart viel positive nostalgische Gefühle auslösen, wie die luftgekühlten Volkswagen. Bei den meisten VW-Fahrern,

Warum werden so viele Volkswagen gekauft?
Dafür gibt es viele Gründe. Das ist der wichtigste:



zelteilen dagegenhalten, unter dem man lesen konnte, daß dies »die einzigen Teile sind, die wir am VW Käfer noch nicht geändert haben«. Auch wenn die beliebte Zeitschrift »hobby« schon 1959 fragte, »Muß der VW so sein?«, tat dies dem Käfer-Boom keinen Abbruch – die dort vorgeschlagenen Änderungen wären aus heutiger Sicht ohnehin nur modisch fragwürdige Spielereien gewesen...

Volkswagen war das erste Unternehmen, das den Service, Kundendienst genannt, als festen Bestandteil der Markenphilosophie und Markenleistung etablierte. »Ohne guten Service wäre ein Auto geschenkt zu teuer« war die Maxime von VW-Chef Nordhoff. Zum Volkswagen gehörte,



links: Der VW Golf der ersten Serie ist heute schon eine Rarität.

unten: Nie war das VW-Programm vielfältiger – von Lupo über Golf und Beetle bis zum Passat für jeden etwas.

ganz gleich, ob sie ihren Wagen damals neu oder für ganze 150.- DM gebraucht gekauft haben, sind die Erlebnisse mit ihrem Wagen heute fast eine verklärte Erinnerung geworden.

Obwohl die Weiterentwicklung des Käfer-Konzeptes sich mit den Typen VW 1500 und 1600 und später sogar mit einem großen Typ 411 durchaus erfolgreich verkaufen ließ, erkannte man in Wolfsburg doch rechtzeitig, daß Gestalt und Konzeption eines Automobils für die letzten dreißig Jahre des Jahrtausends anders aussehen mußten, als es mit einem Heckmotorkonzept möglich war. Der 1974 vorgestellte VW Golf war deshalb geradezu eine Revolution:

- sogenanntes »One-box-Design« ohne angehängten Kofferraum, dafür aber mit Heckklappe;
- ein quergestellter Frontmotor mit Wasserkühlung und obenliegender Nockenwelle;
- Frontantrieb

Der Golf war für ein führendes Unternehmen wie Volkswagen ein ungeheuer mutiger Schritt mit hohem Risiko: nur ein Modell, lediglich mit wahlweise drei oder fünf Türen und möglicherweise ein Affront für den konservativen Käfer-Kunden. Doch aus heutiger Sicht war der vom italienischen Designer Giugiaro gestaltete neue Wagen für das Volk das einzig richtige Konzept: Es gelang VW, das Image des zeitlosen Qualitätswagens für alle Schichten und die ganze Welt ohne Verluste auf den Golf zu übertragen – eine Leistung, die in der Automobilwelt ohne Parallele ist. Was für die früheren Generationen der Käfer, sind für die »Nach-68er« die Modelle Golf und Polo – ihre ersten Autos, die auch im Familien- und Freundeskreis quer durch alle Altersschichten gefahren wurden und werden.



Der an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend feststellbare Trend zum Retro-Design konnte deshalb nirgends überzeugender begründet werden als bei Volkswagen mit dem New Beetle, dem die Kunden nicht zuletzt auch wegen des guten Images der »alltäglichen« VW-Modelle in seinem Entwicklungsland Amerika so viel Liebe entgegenbringen, wie man es sich in der technisch-kühlen Alten Welt kaum vorstellen kann. Und doch haben alle Kontinente im Hinblick auf den Volkswagen etwas gemeinsam, was sich in der Geschichte nicht wiederholen läßt: Der Satz »Solch ein VW war mein erstes Auto« verbindet weltweit über 300 Millionen Menschen aller Schichten, Rassen und Religionen und ist damit Synonym für die friedliche Innovationskraft des in den fünfziger Jahren entstandenen Qualitätsbegriffs »Made in Germany«. ■