



ade.

KÄÄFER ade.

Das Buch von Volkswagen zum Bandablauf des letzten Käfer in Mexiko

0

52.000

104.000

156.000

208.000

260.000

312.000

364.000



416.000

468.000

520.000

572.000

624.000

676.000

728.000



Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender des Vorstands
der Volkswagen AG

Bernd Pischetsrieder

danke,



KÄFER.

...und allzeit gute Fahrt!



Klaus Volkert
Vorsitzender des Gesamt-
und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG

Klaus Volkert

780.000

832.000

884.000

936.000

988.000

1.040.000

1.092.000

1.144.000

INHALT

1.144.000

1.196.000

1.248.000

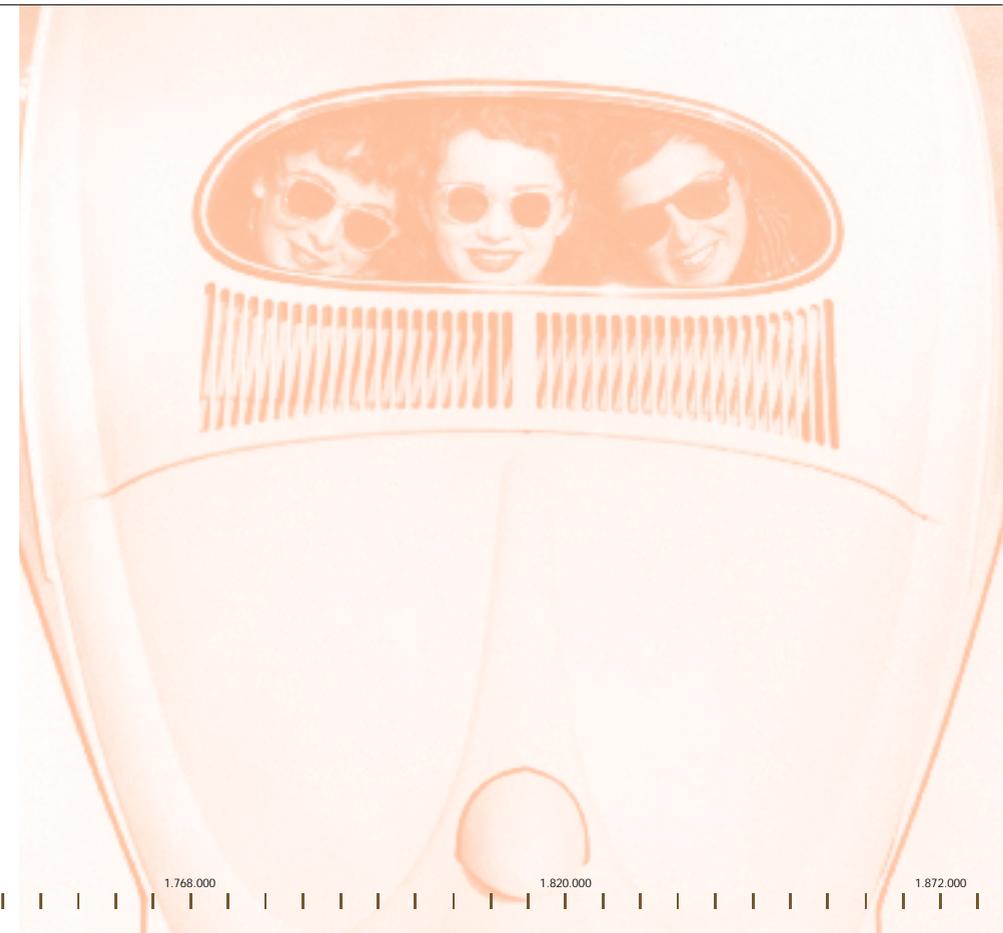
1.300.000

1.352.000

1.404.000

1.456.000

6	I	REVOLUTION AUF RÄDERN. Technik
14	II	DIE CHARMANTE SILHOUETTE. Design
22	III	DER ZUVERLÄSSIGE TYP. Werte
30	IIII	DAS WUNDER AUS WOLFSBURG. Wirtschaftswunder
38	IIIII	DER WELTBÜRGER. Weltauto
46	IIIIII	MEHR ALS EIN AUTO. Kult
56		Impressum
		CD



03. Juni 1938: Ein Presseartikel der „New York Times“ bezeichnet den Volkswagen als „shiny little Beetle“.

1.508.000

1.612.000

1.664.000

1.716.000

1.768.000

1.820.000

1.872.000



| TECHNIK

1.924.000

1.976.000

2.028.000

2.080.000

2.132.000

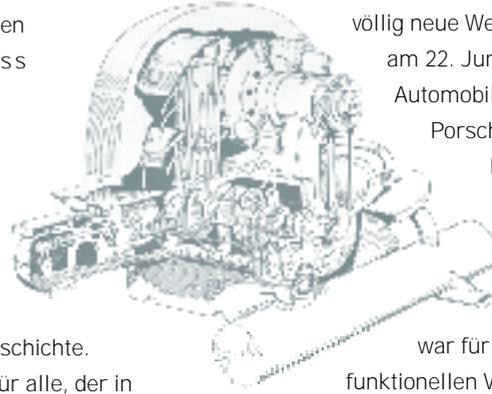
2.184.000

2.236.000

I REVOLUTION AUF RÄDERN. Technik

7

Ein „vollwertiges Gebrauchsfahrzeug“ mit geringem Gewicht und „narrensicheren Einrichtungen“ stand Ferdinand Porsche vor Augen, als er im Januar 1934 einen „Volkswagen“ ersann. Schnell sollte das Auto sein und über einen leistungsstarken Motor verfügen, der den Wagen flott über jeden Pass bringen konnte. Mit „bequemer Platzaufteilung“ berücksichtigte das Konzept hohen Fahrkomfort - und dies alles zu einem niedrigen Preis. Die konstruktiven Vorgaben erforderten mithin die Quadratur des Kreises. Heraus kam ein epochales Fahrzeug mit unvergesslicher Kugelform. Gleichsam aus dem Stand gelang mit dem Volkswagen ein großer Wurf der Automobilgeschichte. Er verkörperte den Traum von der Motorisierung für alle, der in den deutschsprachigen Ländern erstmals 1904 in dem Begriff „Volksauto“ anklang. Was in den USA durch das bis 1927 bei Ford in mehr als 15 Millionen Exemplaren gefertigte T-Modell schon Wirklichkeit geworden war, blieb hier noch lange Zeit Wunschbild,



bis sich Ferdinand Porsche an die Realisierung der automobilen Vision machte. Porsche und sein Entwicklerteam wussten, dass für die Konstruktion eines erschwinglichen Volksautos völlig neue Wege beschritten werden mussten. Der am 22. Juni 1934 vom „Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie“ erteilte Auftrag gab dem Porsche-Konstruktionsbüro freie Hand. Moderne Stromlinienform, Ganzstahlkarosserie, Drehstabfederung, ein robuster und verbrauchsarmer Motor im Fahrzeugheck und Hinterradantrieb – keines der Konstruktionsprinzipien war für sich vollkommen neuartig. Mit der funktionellen Verbindung dieser Elemente brachte das Stuttgarter Büro von Porsche jedoch frischen Wind in die Fahrzeuglandschaft. Durch die Kombination von visionärem Denken und konstruktiver Detailversessenheit entstand ein revolutionäres wie zeitloses Fahrzeug.



VW 30

08. August 1947: Volkswagen exportiert die ersten fünf Limousinen in die Niederlande.

2.288.000

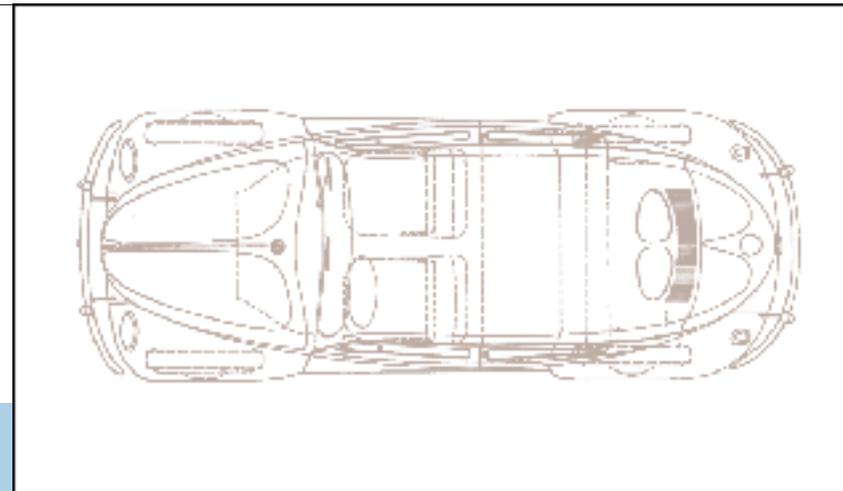
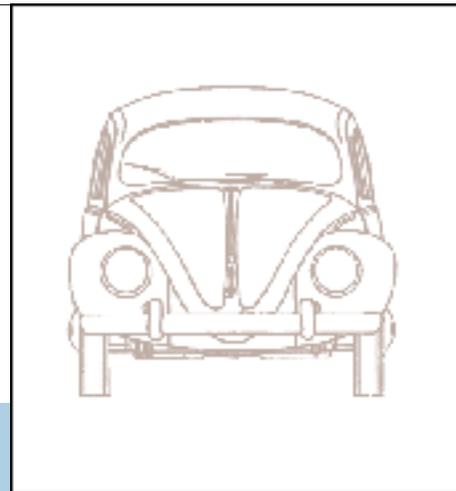
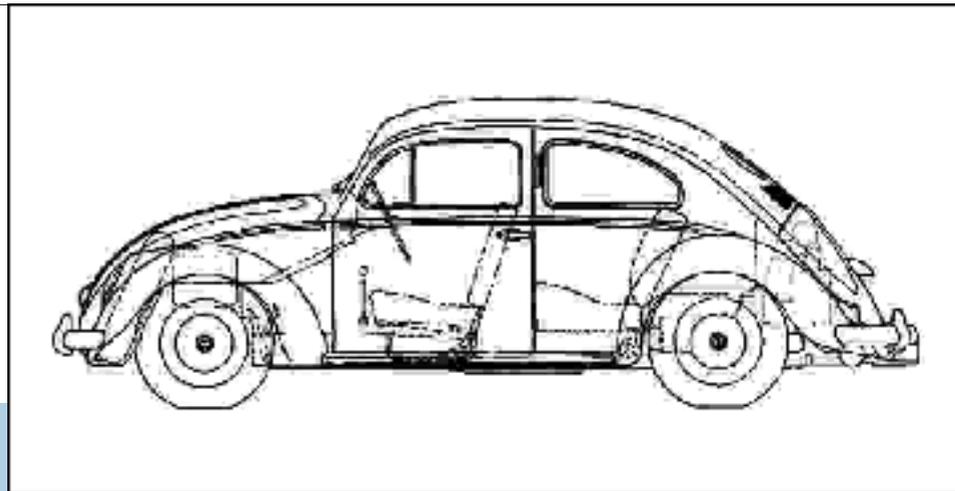
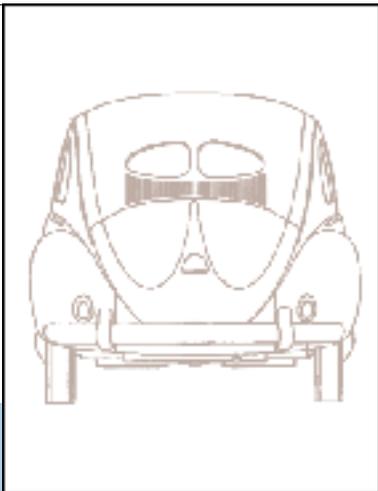
2.340.000

2.392.000

2.444.000

2.548.000

2.600.000



Risszeichnungen, 1950

Die Entwicklungsarbeiten konzentrierten sich auf die rasche Bewältigung der technischen Herausforderungen. Motor-, Fahrwerks-, Getriebe- und Aufbauvarianten wurden erwogen, Werkstofffragen diskutiert, Möglichkeiten zur Gewichtseinsparung geprüft. Am 3. Juli 1935 präsentierte Porsche den ersten Prototypen der Limousine, Anfang 1936 eine Cabrioversion, im Juli 1936 eine neue Limousinenvariante mit modifiziertem Motor. Umfangreiche Fahrversuche über 50.000 Kilometer mit diesem in drei Exemplaren gebauten „V3“ zeigten bis Januar 1937 den Nachbesserungsbedarf. Die 30 Fahrzeuge der „W30“-Vorserie durchliefen ab April 1937 aufwändige Dauerbelastungstests über insgesamt 2.315.725 Kilometer, die unter praxisnahen Bedingungen unter anderem die tatsächliche Geschwindigkeit, die Bergsteigefähigkeit, den Fahrkomfort und den Kraftstoffverbrauch demonstrierten.

Das 1938 zur Serienreife gelangte Fahrzeug stellte eine technische Sensation dar: Der Volkswagen wurde von einem luftgekühlten und längs im Heck eingebauten 4-Zylinder-Boxermotor angetrieben. Aus 985 ccm gewann der Motor bei 3.000 U/min eine Leistung von

fast 24 PS, die den Wagen auf eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von 100 km/h brachte. Die Kühlung des Motors erfolgte über ein durch einen Keilriemen angetriebenes Radialgebläse, das über dem Motor auf der verlängerten Lichtmaschinenwelle saß und mit einem Blechgehäuse verkleidet war. Um im Motorraum genügend Platz für die Kühleinrichtung zu schaffen, wurde das Antriebsaggregat entsprechend einem Porsche-Patent aus den frühen 1930er Jahren nach vorn geneigt eingebaut. Wegen der Vorzüge der Luftkühlung konnte der Boxermotor weder einfrieren noch überhitzen. Bei Schnee und Hitze konnten deshalb die Volkswagenfahrer die besonderen Vorteile des Fahrzeugs ausspielen. Eine VW-Fernsehwerbung fragte später einmal, wie der Mann, der den Schnee räumt, zum Schneepflug kommt. „Dieser hier fährt einen Volkswagen. Also müssen Sie sich nicht weiter wundern“, gab sie zur Antwort.

Kupplung, Getriebe und Achsantrieb waren in einem Gehäuse untergebracht. Die Kraftübertragung erfolgte über eine Einscheiben-Trockenkupplung. Der Auspuff lag quer hinter dem Motor und wies zunächst nur ein Endrohr auf. Die Kombination von Heckantrieb und

Heckmotor garantierten dem Fahrzeug eine gute Straßenlage und insbesondere bei widrigen Fahrbahnverhältnissen ein sicheres Fortkommen. Das Fahrwerk war vorn und hinten mit einer unabhängigen Radaufhängung ausgestattet, hatte Reibungs-Stoßdämpfer und nutzte zudem die Vorzüge der Drehstabfederung.

Der zuverlässige Motor war kompakt und leicht – das gesamte Fahrzeug wog nur 720 Kilogramm. Die Volkswagen Limousine war damit nicht nur ein Pionier des Leichtbaus, sondern zugleich ein wirtschaftliches Fahrzeug mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,5 Litern auf 100 Kilometer. Der unter der vorderen Haube untergebrachte Tank fasste 41 Liter Benzin, von denen fünf Liter als Reserve galten. Der nutzbare Kofferrauminhalt betrug daher im Ursprungsmodell nur ganze 75 Liter.

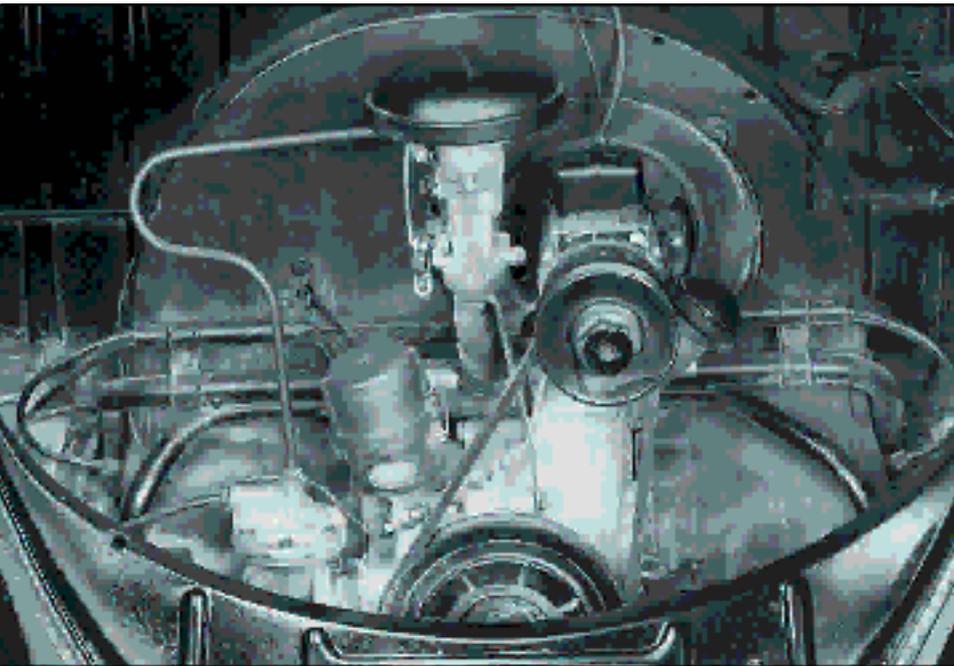
Serienmodell, 1938



1951: Beginn der Käfer-Montage in Brasilien, Südafrika und Irland.

3.068.000

3.172.000



Brezelkäfermotor

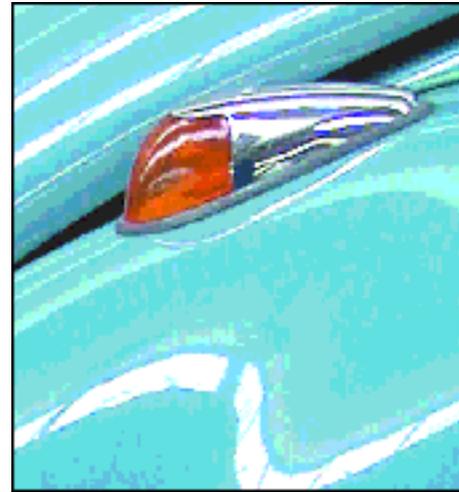
Das NS-Regime instrumentalisierte die Volkswagenträume als sozialutopisches Staatsprojekt, das sich indes auf propagandistische Übertreibungen beschränkte. Tatsächlich wurden bis Ende des Zweiten Weltkriegs nur ganze 630 Limousinen gefertigt. Die Volkswagen-Idee war Teil der Moderne, und das Fahrzeug selbst wies weit über diese Zeit hinaus. Die Britische Militärregierung, die zwischen 1945 und 1949 die Volkswagenwerk GmbH treuhänderisch verwaltete, legte im August 1945 eine erste Bestellung über 20.000 Limousinen in die Wolfsburger Fabrik. Es bedurfte demokratischer Konsumgesellschaften, um mit dem Volkswagen dem Glück der großen Zahl auf die Räder zu verhelfen. Nun mit 1.131 ccm Hubraum versehen, gewann der Motor aus 3.300 U/min eine Leistung von 25 PS, die den Wagen auf eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von 105 km/h brachte. Neben dem Standardmodell wurde ab 1949 ein Export-Käfer angeboten. Diese Baureihe erhielt hydraulische Bremsen, Lenkungsdämpfer und 1952 ein Getriebe, in dem der 2. bis 4. Gang synchronisiert arbeiteten.

Der Motor des 1954 folgenden Volkswagen 1200 hatte einen Hubraum von 1.192 ccm und eine Leistung von 30 PS. Das Durchtreten des nun als Platte ausgeführten Gaspedals beschleunigte den

Wagen dank der höheren Motorleistung auf maximal 112 km/h. 1960 gaben die Wolfsburger Ingenieure der Exportversion einen weiteren Kraftzuwachs um 4 PS und erstmals ein Vollsynchrongetriebe. Im Zuge des kontinuierlichen Verbesserungsprozesses brachten bis 1962 über 2.000 Fahrzeugmodifikationen die bewährte Technik auf den jeweils zeitgemäßen Stand.

Die Zeiten wurden schneller, der Käfer auch. 1965 feierte der VW 1300 sein Debüt. Aus einem Motor mit 1.285 ccm wurden bei 4.000 U/min immerhin 40 PS gewonnen. Die Spitzengeschwindigkeit lag jetzt bei 122 km/h. Diese Werte wurden im Folgejahr vom neuen VW 1500 übertrumpft, der mit nun 44 PS und 128 km/h als „Kraftei“ der Käferfamilie galt. Der unverändert aus der zweiten Transporter-Generation übernommene 1.493-ccm-Motor gab dem Wagen eine besondere Durchzugskraft. Damit die Leistungssteigerung nicht die Fahrsicherheit beeinträchtigte, stattete Volkswagen die Vorderräder des VW 1500 ab August 1966 mit Scheibenbremsen aus. 1967 konnten der VW 1300 und 1500 endlich ohne Öffnen der Kofferraumhaube über eine von innen entriegelbare äußere Tankklappe betankt werden – die Entwicklung der Käfertechnik kannte im Interesse der Bedienungsfreundlichkeit auch zahlreiche Detailsprünge.

I REVOLUTION AUF RÄDERN. Technik



3.796.000

3.848.000

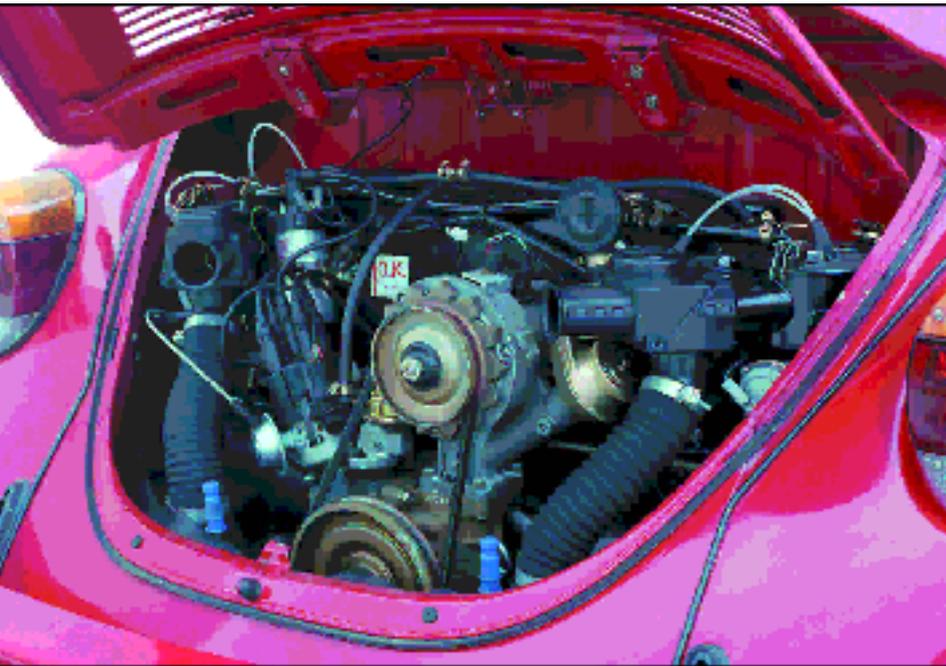
1953: Der 500.000ste Käfer wird fertiggestellt.

3.900.000

3.952.000

4.004.000

4.056.000



Motor des Mexiko Käfer, 1992

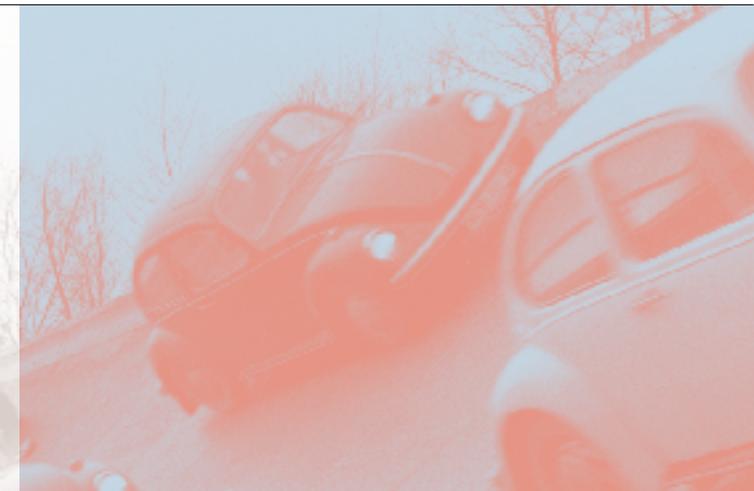
Als Erweiterung der Käferpalette trat 1971 der VW 1302 hinzu, der wahlweise mit dem 44 PS starken 1.285-ccm-Motor ausgeliefert wurde oder in der Sport-Version über ein 1.584-ccm-Triebwerk mit 55 PS verfügte. Die für den amerikanischen und japanischen Markt bestimmten VW 1302 S erhielten eine L-Jetronik von Bosch. Der VW 1302 besaß ein McPherson-Fahrwerk und statt der zuvor verwendeten Vorderachse mit Querrohren und Federstäben eine Federbein-Frontachse mit Stabilisator. Eine neue Sicherheitslenksäule und ein größerer Radstand trugen dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis Rechnung. Der 1972 folgende VW 1303 leistete 44 bzw. 50 PS in der S-Version; im dritten Produktionsjahr wurde die bisher übliche Rollen- durch eine Zahnstangenlenkung ersetzt.

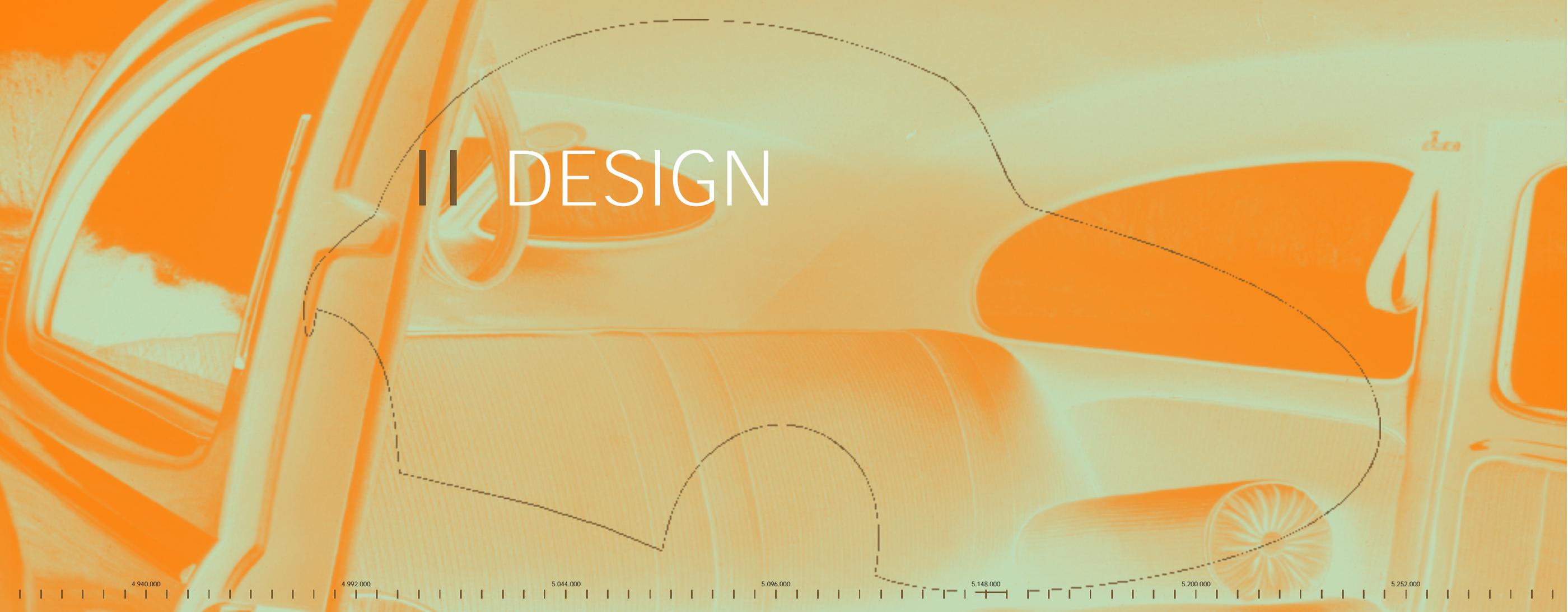
Der Verbesserungselan erlahmte auch mit der Produktionseinstellung in Deutschland nicht. Nach 1978 gaben die Entwicklungsabteilungen der ausländischen Volkswagenwerke dem Käfer weitere technische Innovationen mit auf den Weg. Für den in Brasilien gebauten „Fusca“ entstand auf der Basis des 1,6-Liter-Motors eine

mit Alkohol betriebene Variante. Ausgestattet mit einer kupfer-nickel-beschichteten Zweivergaser-Anlage, einer veränderten Kraftstoffpumpe und einem verzinnnten Kraftstofftank leistete der mit einer hohen Verdichtung arbeitende Motor 52 PS. An seine Stelle trat 1983 ein 1,3-Liter-Motor mit 42 PS, sofern die Kundschaft nicht den erprobten 1,3-Liter-Benziner verlangte.

Die Zuständigkeit für die technische Weiterentwicklung ging nach der Produktionseinstellung in Brasilien auf die „Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.“ über. 1993 erhielt der Sedan 1600 seine letzten technischen Verbesserungen. Der Motor bekam eine Kraftstoffeinspritzanlage und der Zylinderkopf wurde mit Hydrostößeln versehen. Zeitgleich wurde der unregelmäßige Katalysator durch einen 3-Wege-Kat ersetzt. Nach diesen technischen Überarbeitungen erfüllt der Mexiko-Käfer mit der Euro-3-Abgasnorm oder der in Mexiko gültigen US-Norm Tier 1 einschlägige Umweltstandards. Mit der im mexikanischen Puebla vorgestellten „Última Edición“ endet ein ganzer Entwicklungszyklus, gleichsam ein automobiles Jahrhundert.

Der Käfer blieb über all die Jahre in seinem Äußeren, aber auch beim luftgekühlten Boxermotor und anderen konstruktiven Prinzipien nahezu der Alte. Ätlich war er aber nie. Er wusste sich anzupassen und war zugleich einzigartig. Allein schon sein Motorengeräusch macht ihn bis heute unverwechselbar. Der Käfer war ein Weltmeistertyp – doch fehlten ihm jegliche Starallüren. Seine automobiler Leistung schien schlichtweg nicht mehr steigerbar. Schon lange besitzt der Käfer einen Stammplatz auf dem Fahrzeugolymp; manchem Liebhaber mag er wohl als Geschenk der Götter vorkommen. Das „vollwertige Gebrauchsfahrzeug“ und der liebevoll gepflegte Oldtimer werden die Straßen auch weiterhin bekäfern.





II DESIGN

4.940.000

4.992.000

5.044.000

5.096.000

5.148.000

5.200.000

5.252.000

II DIE CHARMANTE SILHOUETTE. Design

15

Es gibt Formen, die man nicht verbessern kann. Der 1962 geborene Werbeklassiker würdigt eine ideale automobile Gestalt, die dem Käfer zu Weltruhm verhalf. Sie verbindet Funktionalität mit Charme und berührt damals wie heute die Herzen der Menschen. Dies macht die Volkswagen Limousine unvergleichlich. Denn ein Käfer ist ein Käfer. Die gestauchte Stromlinienform verdankt er seinem Schöpfer Ferdinand Porsche, der in die Konstruktion die Erkenntnisse der noch jungen Aerodynamik einfließen ließ. Insoweit folgte die Form der Funktion, ein sparsames Auto für die Breitenmotorisierung zu entwickeln. Der emotionalen Seite des Designs gab ein Journalist der „New York Times“ 1938 Ausdruck, indem ihn die Kontur des Volkswagens zu der Bezeichnung „shiny little Beetle“ inspirierte. Bevor die Amerikaner ihre Liebe zu diesem käferähnlichen Auto entdeckten und den Kosenamen nach Deutschland exportierten, sollten jedoch noch 20 Jahre vergehen.

Erst in Wachstumsgesellschaften mit steigendem Wohlstand konnte der Typ 1 beweisen, dass er das Zeug zum Volkswagen hatte. Sein nationaler wie internationaler Erfolg, der die Käfer-Form zu einer der markantesten Silhouetten des 20. Jahrhunderts machte, beruhte zu einem Gutteil auf den Prinzipien des „demokratischen Designs“. Diesem schon in der Weimarer Zeit entwickelten Bauhaus-Konzept entsprach der Käfer insofern, als er den Mobilitätstraum mit einer anspruchsvollen und funktionalen Gestaltung zu erschwinglichen Preisen verwirklichte. Zudem galt die Stromlinienform in den Wirtschaftswunderjahren als Zeichen von Dynamik und Fortschritt und wurde auf alle beliebigen Alltagsgegenstände, vom Staubsauger bis zum Kinderwagen, übertragen. Als Mittel des Produktstylings prägte sie schon Ende der 1920er Jahre das amerikanische Industriedesign, das neben dem Gelsenkirchener Barock und dem Neofunktionalismus die widersprüchliche deutsche Designlandschaft in den 1950er Jahren bestimmte.



Käferwerbung, 1962



Käfer

1954: Jedes zweite Auto in Westdeutschland ist ein Käfer.

5.304.000

5.356.000

5.460.000

5.512.000

5.564.000

5.616.000

5.668.000

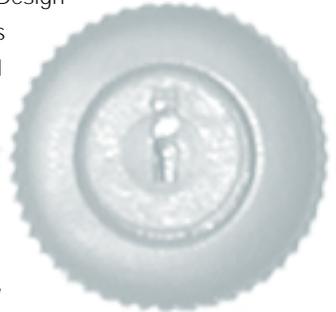


Der Stilmix findet sich in der Käfer-Innenausstattung wieder, die zu jeder Zeit etwas Besonderes war. Ob Drehknöpfe, Tachometer oder die praktischen, beiderseits des Lenkrades angebrachten Handschuhfächer, die Fahrer und Beifahrer Ablagemöglichkeiten boten – der Käfer zeichnete sich durch eine einfache, funktionale Ästhetik aus. Während sich andere Hersteller in barocker Opulenz verloren, perfektionierten die Volkswagen-Konstrukteure die Nutzung des begrenzten Raumes. Mit der Neugestaltung des Armaturenbretts blieb ab Oktober 1952 nur noch das rechte, mit einer Klappe versehene Handschuhfach übrig, das im August 1957 um die Hälfte breiter wurde. Bei dieser Lösung blieb Volkswagen. 1973 löste dann beim VW 1303 das Tastenschloss am Handschuhfachdeckel den bis dahin gebräuchlichen Drehgriff ab. Über die Jahre hatten sich die Handschuhfächer in eine geräumige Ablage verwandelt. Autokarten, Süßigkeiten und Taschentücher fanden hier ihren Platz.

In das funktionale Design des Innenraums brachte das Käfer-Zubehör eine Spur von Heimeligkeit. Denn die Deutschen übertrugen ihre Wohnkultur auf den Käfer; sie richteten sich gemütlich ein in ihrem zweiten Zuhause. Als populärstes Beispiel ragt hier die Blumenvase aus Glas, Keramik oder Stahl heraus, die in den 1950er Jahren in keinem Käfer fehlte, obwohl sie nicht zum werksseitigen Lieferprogramm gehörte. Auch die Lenkradhülle „Tigerfell“, der Picknickablagetisch oder der Abfallkorb, der vor dem Schalthebel für Ordnung sorgte, zählen heute zu den Klassikern im Zubehörbereich und trugen gestiegenen Ansprüchen bei der Käfer-Einrichtung Rechnung. Mit der Schutzhaube für das Käferdach konnte der Wagen vor ungünstigen Witterungsbedingungen geschützt werden, zumal in dieser Zeit nur wenige Besitzer über einen Garagenstellplatz verfügten.

Und der Dachgepäckträger aus den 1960er Jahren zeigte an, dass sich die Deutschen nicht mehr mit einer Wochenendfahrt ins Grüne oder einem Kurzurlaub auf dem Campingplatz begnügten. Steigende Einkommen bahnten ihrer einmal erwachten Reiselust einen Weg über die Alpen, und der Käfer brachte sie ins Land der Sehnsucht, das in so vielen Schlagern besungen wurde: Bella Italia.

Obwohl der Käfer über die Jahre stets die Form wahrte, reagierte er sensibel auf gesellschaftliche und technische Entwicklungen. Durch mehr oder weniger geringfügige Veränderungen im Design passte er sich innen wie außen dem Wandel des Zeitgeistes an. Daneben prägten in der Nachkriegszeit Materialmangel und knappe finanzielle Ressourcen sein Gesicht. Den hohen Herstellungskosten für gewölbtes Glas verdankte das erste Serienmodell seine zweigeteilte Heckscheibe in Brezelform, die dem von 1945 bis 1953 in Wolfsburg gebauten „Brezel-Käfer“ seinen Namen gab. Ihm folgte im März 1953 der „Ovali-Käfer“ mit einem nunmehr ovalen, einteiligen Heckfenster.

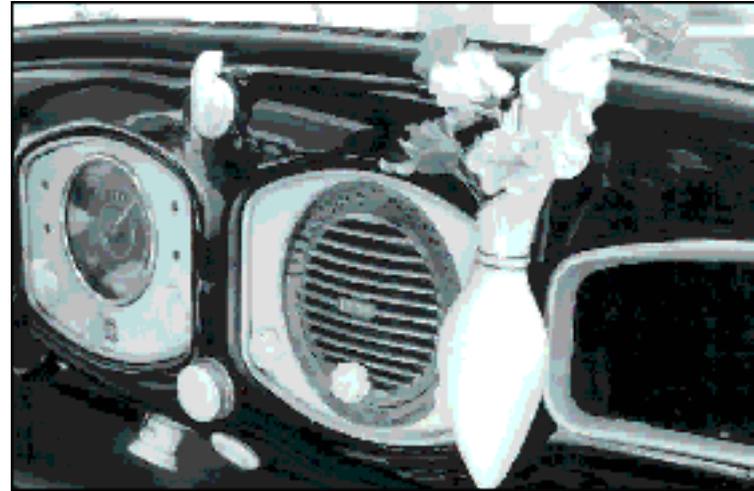


II DIE CHARMANTE SILHOUETTE. Design

17

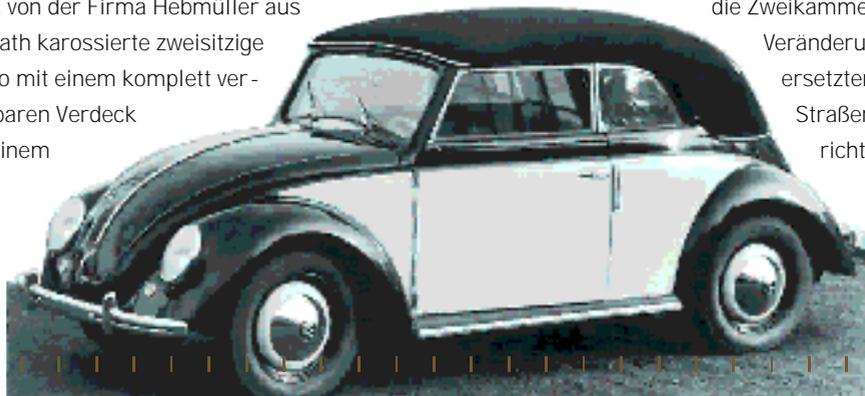
Es sah gut aus und traf den Geschmack der Nierentisch-Zeit, blieb aber in funktioneller Hinsicht verbesserungswürdig, weil die Sicht nach hinten kaum erweitert wurde. Volkswagen baute deshalb 1957 eine rechteckige Heckscheibe in den Käfer ein. Dadurch konnte die Fensterfläche nahezu verdoppelt werden.

Die Änderungen am Rückfenster betrafen sowohl den Standard-Käfer als auch das ab 1949 gebaute Export-Modell. Mit seinen verchromten Zierleisten, Radkappen, Stoßstangen, Türgriffen und Scheinwerferringen sowie einer üppigeren Innenausstattung fiel es deutlich luxuriöser als die einfach ausgestattete und kostengünstigere Standard-Limousine aus. Der Export-Käfer richtete sich damit eher an der Ästhetik vor allem amerikanischer Konsumenten aus. Denn gerade in den USA, die in der Folgezeit zum wichtigsten Exportmarkt für den Wolfsburger werden sollten, hatten sich die Käufer an immer verspieltere, ausladendere Karosserien gewöhnt. Hier konnte Volkswagen mit dem kleinen, verchromten Käfer eine andere, minimalistische Auto-Idee etablieren, ohne mit dem Geschmack jenseits des Atlantiks gänzlich zu brechen.



Die späten 1950er Jahre orientierten sich immer stärker am amerikanischen Lebensstil. Und so glänzten mit der Zeit auch am Standard-Käfer immer mehr Chromteile. Zudem wurde das Export-Modell auch in Deutschland ein Verkaufsschlager und 1957 zwanzig Mal häufiger produziert als die Standard-Limousine.

Ebenfalls nicht zum Standard gehörte das *Falt-Schiebedach* aus Stoff, das ab April 1950 gegen Aufpreis zu haben war. Auf Wunsch stattete Volkswagen von 1955 an den Käfer mit einem PVC-Schiebedach aus, das 1963 durch das *Stahlkurbeldach* ersetzt wurde. Wer es richtig luftig wollte und das nötige Kleingeld besaß, ließ sich den Wind in einem Käfer Cabriolet um die Ohren wehen, das seit 1949 auf Basis des jeweils aktuellen Export-Modells gebaut wurde. Das erste, von der Firma Hebmüller aus Wülfrath karossierte zweiseitige Cabrio mit einem komplett ver-senkbaaren Verdeck und einem



Käfer Cabriolet von Karmann, 1949

langen, abfallenden Heck gehört heute zu den nahezu unbezahlbaren Klassikern. Alle übrigen, als Viersitzer ausgelegte Cabrio-Modelle fertigte der in Osnabrück ansässige Karosierer Karmann.

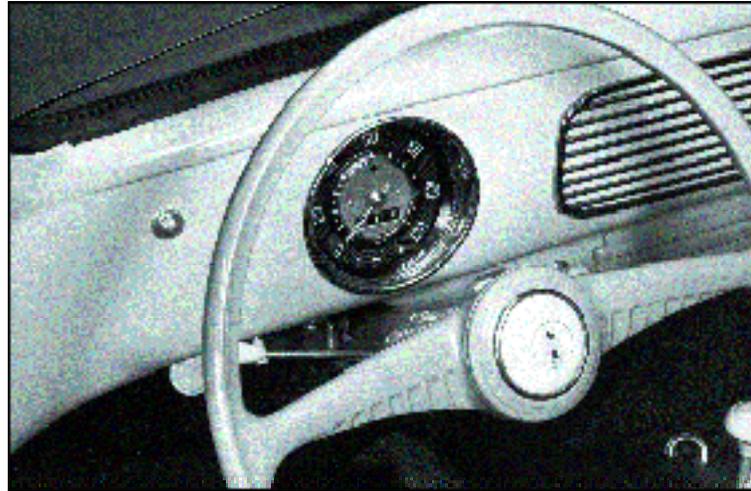
Mit einer ganzen Reihe von Änderungen berücksichtigten Konstrukteure und Designer die steigenden Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit. Verbesserungen auf diesem Gebiet erzielten sie 1952 mit der Trennung von Kennzeichen- und Bremsleuchte, die bis dahin in einem Gehäuse untergebracht waren. Fortan warnten zwei getrennte Bremslichter nachfolgende Fahrzeuglenker vor Bremsmanövern des Käfer-Fahrers. Die Kennzeichenleuchte zogen die Designer 1957 in die Breite; zugleich erhielt sie eine wannenförmige Streuscheibe. Die rote Einkammerrückleuchte wurde 1961 durch die Zweikammerschlussleuchte ersetzt. Eine richtungsweisende Veränderung vollzog der Käfer im August 1960. Blinker ersetzten nun die Seitenwinker, weil eine Änderung der Straßenverkehrsordnung den Winker als alleinigen Fahrtrichtungsanzeiger verbot.

Beim Design der Lenkräder trat der Sicherheitsaspekt ebenfalls immer stärker in den Vordergrund. Das filigrane zweiseichige Lenkrad des in den 1950er Jahren gebauten Export-Käfers wurde in der kommenden Dekade robuster ausgeführt. Hierdurch konnte die Sicherheit für den Fahrer bei einem Aufprall erhöht werden. Das Standard-Modell hingegen behielt sein schwarzes Dreispeichen-Lenkrad, bis im August 1966 der VW 1300 A mit einem Zweispeichen-Lenkrad in gleicher Farbe auf den Markt kam. Von 1971 an baute Volkswagen in den Käfer das große Vierspeichen-Lenkrad mit gepolsterter Prallplatte ein. Da nichts beständiger ist als der Wandel, kehrte 1980 das zweiseichige Lenkrad in den Käfer zurück, ohne die bereits gewonnene Sicherheit aufzugeben.

II DIE CHARMANTE SILHOUETTE. Design

19

Ein Mehr an Sicherheit kam nicht immer der Optik zugute, wie die Veränderungen der Stoßfänger demonstrierten. Die charakteristischen gehörnten Stoßstangen wurden 1967 bei den Modellen VW 1300 und VW 1500 durch verchromte Kasten-Stoßfänger mit einem schwarzen Streifen abgelöst. Hieran nahmen manche Käferfreunde Anstoß, die diese Novität als „Bahnschienen“ verspotteten. Bis 1953 waren die Stoßstangen der Standard-Käfer stets in der Wagenfarbe gehalten, eine Tradition, an die Volkswagen 1995 wieder anknüpfte. In der Zwischenzeit dominierten Chrom und Schwarz das Aussehen der Stoßfänger. 1974 wurden auch die Blinker in die vordere Stoßstange integriert. Hier griff das Design den Gedanken der besseren Funktionalität auf.



6.812.000

6.864.000

6.916.000

6.968.000

7.020.000

7.072.000

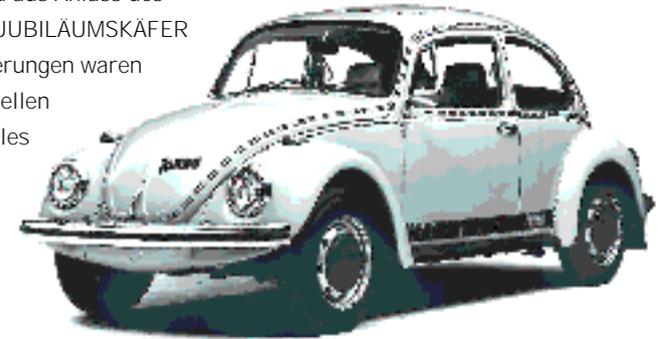
7.124.000

Zeichen setzte Volkswagen bei den Radkappen. Bis 1956 zierte das VW-Emblem die Chrom-Radkappen des Export-Käfer; der zunächst rote wurde im September 1953 durch einen schwarzen Schriftzug abgelöst. Beim Standard-Käfer hingegen lieferte Volkswagen bis März 1953 die Radkappe in Wagenfarbe, danach hob sie sich von der Lackierung farblich ab. Ab 1963 verzichtete Volkswagen bei den aufwändiger ausgestatteten Käfer-Modellen ganz auf das farbliche Absetzen des VW-Zeichens an den Rädern. Im August 1965 wurden die schüsselförmigen durch flache Radkappen mit Lochscheibenfelgen ersetzt.

Der Wandel der Zeit spiegelte sich in den Farben des Käfer-Blechkleids wider. In den tristen Nachkriegsjahren wurde der Brezel-Käfer in mattem Schwarz oder Grau geliefert. Die Exportversion hingegen kam in Hochglanz und mit einem deutlich erweiterten Farbspektrum daher, das parallel zum konjunkturellen Aufschwung in Deutschland auch dem Standard-Käfer zugute kam.

In den farbenfrohen Sixties mutierte der Käfer mit bunter oder gemusterter Lackschicht zu einem echten Hippie. Die automobilen Ikonen verkörperte wie kein anderes Auto das individualistische Lebensgefühl der jungen Menschen, die sich gegen den Konformismus und Autoritätsglauben auflehnten und in den 1970er Jahren als Individualtouristen die weißen Flecken auf der Landkarte entdeckten. Die Farbpalette für den „Sparkäfer“ 1978 liest sich wie ein Reisebericht durch exotische Länder: atlasweiß, senegalrot, miamiblau, lofotengrün, ceylonbeige, marinogelb. Den Blick auf fremde oder heimische Landschaften konnten Reisende im 1973 eingeführten VW 1303 durch eine Panorama-Windschutzscheibe genießen; die um 30 Zentimeter längere Karosserie schuf mehr Platz im Kofferraum. Wer zu Hause blieb, konnte trotzdem „Elefantfüße“ sehen, wie die runden, großflächigen Dreikammer-Heckleuchten aufgrund ihrer Form genannt wurden.

Die grellen 1970er Jahre schlugen sich nicht nur farblich und in den nun angebotenen Metallic-Lackierungen, sondern auch in den verschiedenen Sondermodellen nieder. Hier sind beispielsweise der GELB-SCHWARZE-RENNER mit seiner Effekt-Lackierung vom Januar 1973 oder der JEANSKÄFER vom September 1973 zu nennen. Im kommenden Jahrzehnt brachte Volkswagen im Frühjahr 1982 den CITY-KÄFER, im September 1982 den JEANS-BUG, 1985 den SPECIAL BUG und aus Anlass des 50. Geburtstages den JUBILÄUMSKÄFER heraus. Wie die Lackierungen waren bei diesen Sondermodellen auch die Sitzbezüge alles andere als farblos.



Jeanskäfer, 1973

1957: Durchschnittlich wird in jeder Minute des Jahres ein Käfer gebaut.

II DIE CHARMANTE SILHOUETTE. Design

21

Welche Käfer-Modelle mit welchen Änderungen Volkswagen auch immer auf den Markt brachte, eines änderte sich nie: Der Käfer blieb stets ein Käfer. Seine prägnante Silhouette bestimmte das Straßenbild in Deutschland, Brasilien oder Mexiko. Überall auf der Welt machte der Käfer eine gute Figur. Den Erfolg verdankte er nicht nur dem funktionalen, schlichten Design, sondern auch seinem ganz persönlichen Charakter. Der VW-Käfer mit seiner gestauchten Stromlinienform war Gefährt und Gefährte, wirkte rund, knuffig, liebenswert, und seine Besitzer gaben ihm Kosenamen. Scheinwerfer, Stoßstange, Kofferraumhaube, Windschutzscheibe – aus vielen Teilen wurde ein Ganzes. Wer den Käfer sah, erlag seinem Charme. Der Käfer als einheitliches Massenprodukt im demokratischen Design war zugleich ein Fahrzeug für Individualisten, mit dem sich unzählige Menschen identifizierten. Er fand Freunde für's Leben, der Wagen mit Gesicht.



||| WERTE

7.956.000

8.008.000

8.060.000

8.112.000

8.164.000

8.216.000

8.268.000

III DER ZUVERLÄSSIGE TYP. Werte

23

Der Käfer überzeugte, während andere zu überreden suchten. Er zeigte Charakter, während andere bloss blieben. Seine Tugenden verschafften ihm unzählige Freunde in aller Welt, abzulesen an den beeindruckenden Verkaufszahlen und Produktionsrekorden. Allein schon seine Form brachte den Käfer auf die Erfolgsstraße. Aber in einer Wirtschaftswelt, in der die Produktlebenszyklen so mancher Eintagsfliege mit ausgefeilten Kampagnen künstlich verlängert werden, überdauerte der Käfer vor allem dank seiner Werteigenschaften. Die Werbung machte ihn nie größer als er war. Sie verschwieg seine Schwächen nicht, denn „Nobody is perfect.“ Werbeanzeigen strichen seine Stärken heraus, ohne zu prahlen: Sparsam war er, zuverlässig und ausdauernd, einfach, aber kein Simpel, wirtschaftlich, weil günstig in der Unterhaltung, robust und langlebig. Der Käfer war nie der glatte Typ, er hatte Ecken und Kanten – trotz seiner runden Formen.

Mit einem Auto hatte der Käfer nur die vier Räder, den Motor, das Fahrwerk und die Karosserie samt Innenraum gemein. Ihm wurden darüber hinaus eher menschliche Eigenschaften zugesprochen. Als Fußballer hätte er bestimmt zu den „Elf Freunde müsst ihr sein“-Kickern von Sepp Herberger gehört. Gemeinsam mit Fritz Walter wäre er schon 1954 in Bern Weltmeister geworden und hätte nicht warten müssen, bis er 1972 das meistverkaufte Auto der Welt wurde, um diesen Titel zu tragen. Der Käfer war kein Schönspieler, sondern ein harter Arbeiter, der mit Disziplin und Ausdauer seine Käufer überzeugte, mit deutschen Tugenden eben. Was die Fußballer auf dem Platz zum Erfolg brachte, zeigte der Käfer eindrucksvoll auf der Straße. Nebenbei: Die deutschen WM-Spieler von 1954 und 1972 wurden mit einem Käfer Cabriolet belohnt.

Der Käfer ist ein Typ, auf den man sich verlässt und verlassen kann. Und mehr noch. Hinter dem Wagen stand und steht das Werk,



1958: Eine Umfrage unter 1.000 Käferfahrern ergibt:
„Einen Volkswagen zu besitzen, ist wie verliebt zu sein.“

8.320.000

8.372.000

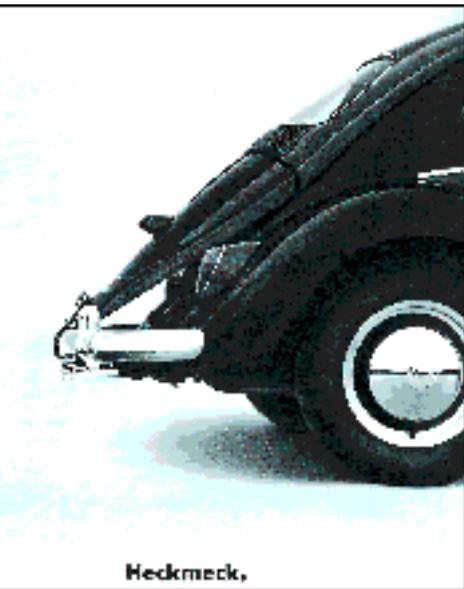
8.424.000

8.528.000

8.580.000

8.632.000

8.684.000



Heckmeck,



Niemand ist vollkommen.

das all seine guten Eigenschaften garantierte, indem es sich strenge Inspektionsdienste und einen umfassenden Kundenservice leistete. All das scheint in der Rückschau selbstverständlich, weil man den Käfer eben kennt und Worte wie Kundenfreundlichkeit und Qualitätssicherung heute in aller Wirtschafts-Munde sind. Die Qualitäts-Geschichte des Käfer reicht aber zurück in die Armutszeit nach dem Zweiten Weltkrieg, als der Überfluss der Konsumgesellschaft noch nicht absehbar war, als der Mangel regierte und Qualität und Kundenorientierung noch als Nebensächlichkeiten galten.

Tatsächlich war das Erscheinungsbild des Volkswagens 1946/47 ebenso kläglich wie das durch Hunger und Entbehrungen geprägte Leben vieler Arbeiter. Türen und Hauben schlossen nicht richtig, die Gläser von Scheinwerfern und Innenbeleuchtung sprangen selbst dann, wenn die Wagen still standen. Die Lackierung blätterte ohne Fremdeinwirkung ab, und mancher Wagen war schon vor der Auslieferung von Rostspuren überzogen. Deshalb machten sich bereits unter britischer Regie die Verantwortlichen Gedanken, wie

die Qualität des Volkswagens verbessert werden konnte. Eine sorgfältige und aufwändige Inspektion der Einbauteile, der Komponenten und des Montageprozesses gewährleistete alsbald die Qualitäts-sicherung und -verbesserung. Im Laufe der Zeit entwickelte Volkswagen eine Art „Inspektionsphilosophie“, die auch der Kundenbindung diene. 1962 warb Volkswagen unter dem Slogan „Niemand ist vollkommen.“ damit, dass 7.308 Inspektoren – harte, unerbittliche Männer, die selbst kleinste Fehler fanden – jeden VW-Käfer vor der Auslieferung wegen der Dinge stoppten, die „Sie wahrscheinlich nie bemerkt hätten“.

In der gleichen Anzeige wies Volkswagen auf das engmaschige Netz seiner 4.896 Service-Stationen in ganz Europa hin. Auch diese kundennahe Hilfe und Betreuung hatte ihren Ursprung in der Ende 1945 durch die Briten im Werk genehmigte Kundendienstabteilung und dem frühen Aufbau einer Händler- und Service-Organisation. Im Februar 1946 begannen an der neu gegründeten Kundendienstschule neben den englisch- auch die deutschsprachigen Lehrgänge

für die Monteure der Vertragswerkstätten. Zudem gab die Technische Abteilung 1946 insgesamt 24 Kundendienstbriefe heraus, die über die konstruktiven Änderungen und die Instandsetzung des Volkswagens informierten. Die ab Oktober 1946 aufgebaute Verkaufsorganisation bestand anfangs aus 10 Großhändlern und 28 Händlern und wuchs bis Januar 1949 allein in der britischen Besatzungszone auf 16 Generalvertretungen, 31 Großhändler, 103 Händler und 81 VW-Vertragswerkstätten an.

Qualität, Wirtschaftlichkeit, Wertbeständigkeit und ein vorbildlicher Kundenservice lauteten die Anforderungen, die Volkswagen-Generaldirektor Heinrich Nordhoff in den 1950er Jahren stellte und die bis heute gelten. Er machte den Dienst am Kunden zur Chefsache, im wahrsten Sinne des Wortes. Als sich ein VW-Fahrer bei ihm über die Straßenlage seines Volkswagens beschwerte, überprüfte Nordhoff höchstpersönlich den Reifendruck, glich diesen fachgerecht aus und ließ den verblüfften Kunden zufrieden davon fahren. Als in den 1950er Jahren die Verkaufszahlen in die Höhe schnellten, stieg auch die Zahl der VW-Vertragswerkstätten. Viele entwickelten sich zu Großbetrieben. Anfang 1959 kümmerten sich in

Deutschland schon insgesamt 1.116 Partner außerhalb des Volkswagenwerks um Vertrieb und Service. Die auf Hochglanzpapier gedruckte „VW-Information – Mitteilungsblatt für die VW-Organisation“, dann die sehr viel schlichter gehaltene „Schnelle Information“ und schließlich der „Kundendienst-Aktuell“ sowie der „Kundendienst-Rundbrief“ brachten die für eine effektive Inspektion und Reparatur erforderlichen Aktualisierungen in jede VW-Vertragswerkstatt, von denen im Januar 1969 bereits 2.411 und zehn Jahre später 3.406 bestanden.

Volkswagen hielt an seiner den Verkaufserfolg des Käfer unterstützenden Kundendienst-Philosophie fest. In einer Informationsbroschüre wurde den VW-Händlern dringend ans Herz gelegt, die Kunden individuell zu behandeln. Volkswagen förderte im Interesse der Kundenzufriedenheit einen ganz neuen Berufszweig: den sogenannten Kundendienstberater. Er war eigens dazu ausgebildet, dem Kunden eine gute und sorgenfreie Fahrt und dem Käfer ein möglichst langes Leben zu bescheren. VW-Generaldirektor Heinrich Nordhoff wusste schon 1950: „Der Kundendienst ist nicht nur eine Frage weißbemäntelter Service-Verkäufer. Kundendienst ist vielmehr eine Frage der inneren Einstellung.“



Servicekastenwagen auf Käfer-Fahrgestell



Käfer auf der 5th Avenue

Dass sich diese Haltung sowie das Bestreben nach kontinuierlicher Verbesserung und Sicherung der Qualität auch wirklich im Produkt niederschlug, unterstrichen die 1973 veröffentlichten Ergebnisse eines zweijährigen „70.000-Kilometer-Dauertests“. Die Zeitschrift „auto motor und sport“ resümierte über den VW 1303: „Man fährt auch heute noch preiswert mit einem Käfer. Und zuverlässig – das zeigt der Dauertestwagen ebenfalls: Liegen blieb er nie.“ Derselbe Bericht wies darauf hin, dass sich der Wagen auch äußerlich „in tadelloser Verfassung“ zeige, obgleich er nur „mit minimalem Aufwand gepflegt“ worden sei. Die Autotester führten diesen Umstand auf die qualitativ hochwertige Lackierung und Grundierung zurück, die in den Anfangsjahren zu den Schwachstellen gehört hatten. Tatsächlich entwickelte sich der juvenile Mangel-Käfer der ersten Nachkriegsjahre auch im Hinblick auf Fertigungsqualität und Zuverlässigkeit zum adulten Erfolgs-Käfer.

Für die Wegwerfgesellschaft eignete sich der Wagen nicht, denn er war beständig. Er tanzte nicht auf jeder Trend-Hochzeit, sondern blieb sich und seinen Fahrern treu. Seine ausgesprochene Wertbeständigkeit veranlasste die Werber 1967 mit Blick auf weniger zeitlose Konkurrenten zu witzeln: „Bevor Sie einen Wagen kaufen, sollten Sie überlegen, wie Sie ihn wieder loswerden.“ Der Käfer habe dagegen einen hohen Wiederverkaufswert und halte lange. Statistiker sagten dem Käfer eine durchschnittliche Lebensdauer von 12 Jahren und 7 Monaten nach, die weder im Insektenreich noch in der Automobilbranche alltäglich war. Der hohe Wiederverkaufswert einerseits und der sparsame Verbrauch sowie das ausgesprochen gute Preis-Leistungsverhältnis andererseits machten den Käfer so auch zum Freund der Sparfüchse.

„Das wirtschaftlichste am Käfer ist, wie lange er wirtschaftlich ist“, lautete die Headline einer Anzeige von 1965. Selbst die

III DER ZUVERLÄSSIGE TYP. Werte

27

Reparaturen beim Käfer seien wirtschaftlich, erklärten die Texter, weil er „so wenige braucht“. Auch die Formkonstanz trug zur Wirtschaftlichkeit bei. Der Kotflügel von 1963 passte auch dem 1953er-Käfer; Ersatzteilbeschaffung wurde so nie zum kostspieligen Problem. 90.000 Kilometer konnte der Käfer laut Werbung mit seinen Reifen zurücklegen, viel mehr als Fahrzeuge mit gewöhnlicher Bereifung. Und warum? Auch hier die einfache, aber einleuchtende Antwort: „Reifen am VW leben länger, weil sie so groß sind.“ Große Räder rollten die selbe Strecke wie kleine Reifen – eben nur mit weniger Umdrehungen und dementsprechend geringerem Verschleiß. Mit dem Käfer ließ sich rechnen, so dass Volkswagen 1963 mit seinen Pfunden wucherte: Ein Pfund des Export-Modells war für ganze 3,50 DM, der ganze Wagen für 4.980 DM zu haben. Und wer noch mehr sparen wollte, der konnte das Pfund VW 1200 für nur 2,95 DM bekommen.



Käfer-Produktion, 1973



Kundendienstschulung, 1971

1962: Der Käfer überschreitet die 5.000.000-Marke.

9.880.000

9.932.000

10.036.000

10.088.000

10.140.000

10.192.000

10.244.000



Eintritt freibieten

10.296.000

10.348.000

10.400.000

10.556.000

10.608.000

Trotz seines für damalige Zeiten niedrigen Spritverbrauchs von nur 8,2 Litern auf 100 Kilometer war der Käfer nicht der Wagen für besonders Geizige, die eisern jeden Pfennig hüteten und sich aus Kostengründen nichts Gutes leisten mochten. Vielmehr war er der Wagen für die Schlaunen, denn warum sollte man mehr Geld ausgeben, wenn man gar keinen besseren als den Käfer fand. Käfer-Fahrer brauchten keine Statussymbole, denn sie hatten Verstand. Studenten, Ärzte, Arbeiter – der Wagen für alle kannte keine sozialen Klassen und keine Einkommensvorgaben.

Der Käfer hat einen weiten Weg hinter sich. Es gibt eben nicht nur Formen, die man nicht verbessern kann. Es gibt auch Formen, auf die man sich verlassen kann. Beim Käfer kommen beide zusammen. Die Limousine prägte nicht nur das Bild, das sich die Welt von ihm machte. Der Volkswagen Typ 1 wurde zum Vorbild für ein ganzes Unternehmen, das so heißt wie er. Der Wagen begründete mithin die Traditionen, auf die Volkswagen noch immer erfolgreich setzt. Die Tugenden des Käfer stehen stellvertretend für die Marke Volkswagen, die heute einen ganzen Strauß von Fahrzeugen in allen Klassen anbietet.

Die stetige Perfektionierung des Käfer findet ihre Fortsetzung in den Qualitätssprüngen von der ersten zur fünften Golf-Generation. Gleiches gilt für den Passat und den Polo. Qualität und Wirtschaftlichkeit garantieren den Kunden bis heute einen hohen Wiederverkaufswert. Wertbeständigkeit ist ein Signum der gesamten Marke, die sich auf ein weltweites Vertriebsnetz und einen zuverlässigen Kundendienst stützen kann. Kundenorientierung als elementarer Bestandteil der Modellpolitik beginnt heute mit der Produktion von Vielfalt, um unterschiedlichsten Ansprüchen und Geschmäckern in einer individualisierten Welt gerecht zu werden. Und doch kann ein auf den Käfer gemünzter Werbespruch von 1963 auf alle Fahrzeugmodelle übertragen werden: „Ihr Volkswagen seid euch alle gleich.“ Tatsächlich sind alle Volkswagen immer „gleich langlebig. Gleich zuverlässig. Gleich leicht zu fahren und zu pflegen.“ Volkswagen schuf damit im Interesse der Kunden eine sichere Insel der Beständigkeit im wilden Meer des Wandels.



Die zweimillionste Besucherin im Werk Wolfsburg, 1966

1962: Jedes zweite aus Deutschland exportierte Automobil ist ein Volkswagen.

10.660.000

10.764.000

10.816.000

10.868.000

10.920.000

10.972.000



|||| WIRTSCHAFTSWUNDER

11.024.000

11.076.000

11.128.000

11.180.000

11.232.000

11.284.000

11.336.000

11.388.000

IIII DAS WUNDER AUS WOLFSBURG. Wirtschaftswunder

31

Die westdeutsche Nachkriegswirtschaft hatte einen tadellosen Motor. Er war luftgekühlt und saß im Heck des VW-Käfer. Als Antrieb einer ganzen Volkswirtschaft wurde das Wolfsburger Auto mit der charakteristischen Stromlinienform zum Synonym des Wirtschaftswunders. Das „Wir sind wieder wer“-Gefühl verdankten die Deutschen insbesondere dem Käfer, der ihren Aufstieg zu Exportweltmeistern beschleunigte. In der ersten Konjunkturdelte 1966/67 stotterte auch der Käfer-Motor hörbar. Dem definitiven Ende der Prosperitätsepoche in der Zeit der aufkommenden Ölkrise folgte 1978 die Produktionseinstellung des Käfer in Deutschland.

Die Erfolgsgeschichte der Volkswagen Limousine begann im Dezember 1945, als im britischen Regiebetrieb am Mittellandkanal mit 55 montierten Wagen die Serienproduktion anlief. Der Boxer-Motor sprang an, die Limousine nahm langsam Fahrt auf. Ein Jahr später verließ der zehntausendste Volkswagen das Montageband in Wolfsburg. Die Mangelwirtschaft begrenzte das monatliche Produktionsvolumen auf 1.000 Fahrzeuge, mit denen das Volks-

wagenwerk zunächst fast ausschließlich den Transportbedarf der Alliierten deckte. 1948 fiel der Startschuss für das später so genannte Wirtschaftswunder und die Siegesfahrt des Käfer in alle Welt. Die Währungsreform am 20. Juni schuf die Basis für eine solide wirtschaftliche Entwicklung im Nachkriegsdeutschland. Sie beendete die Zeiten des Schwarzmarktes, und die D-Mark löste die bis dahin gültige Zigarettenwährung ab.

Die Aufhebung der Bewirtschaftung ermöglichte dem Volkswagenwerk eine Produktion ohne Berechtigungsscheine und einen Handel ohne Kompensationsgeschäfte. Das für die Fertigung dringend benötigte Material floss von nun an stetiger, die wirtschaftlichen Verhältnisse wurden berechenbar. Nach dem Währungsschnitt füllten sich nicht nur die Schaufenster der Lebensmittelhändler von einem Tag auf den anderen. Auch der Typ 1 stand nun für 5.300 Mark zum freien Verkauf, lieferbar innerhalb von acht Tagen. Doch verfügten nur wenige Bundesbürger über das nötige Geld, um sich den Traum vom Volkswagen zu erfüllen, so dass



16. Juni 1964: Ein schwimmfähiger Käfer durchquert die Wasserstraße von Messina.

11.440.000

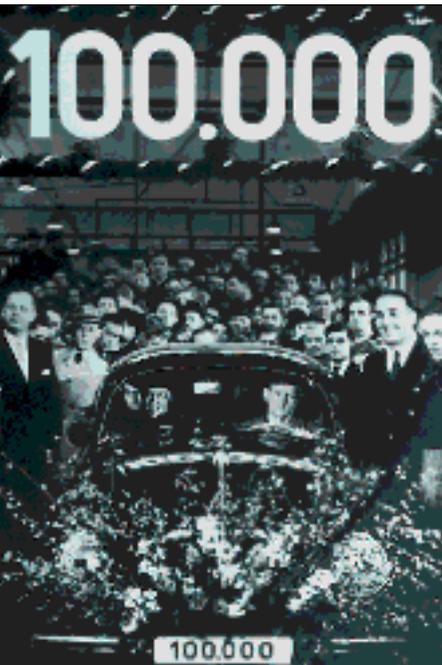
11.492.000

11.596.000

11.648.000

11.700.000

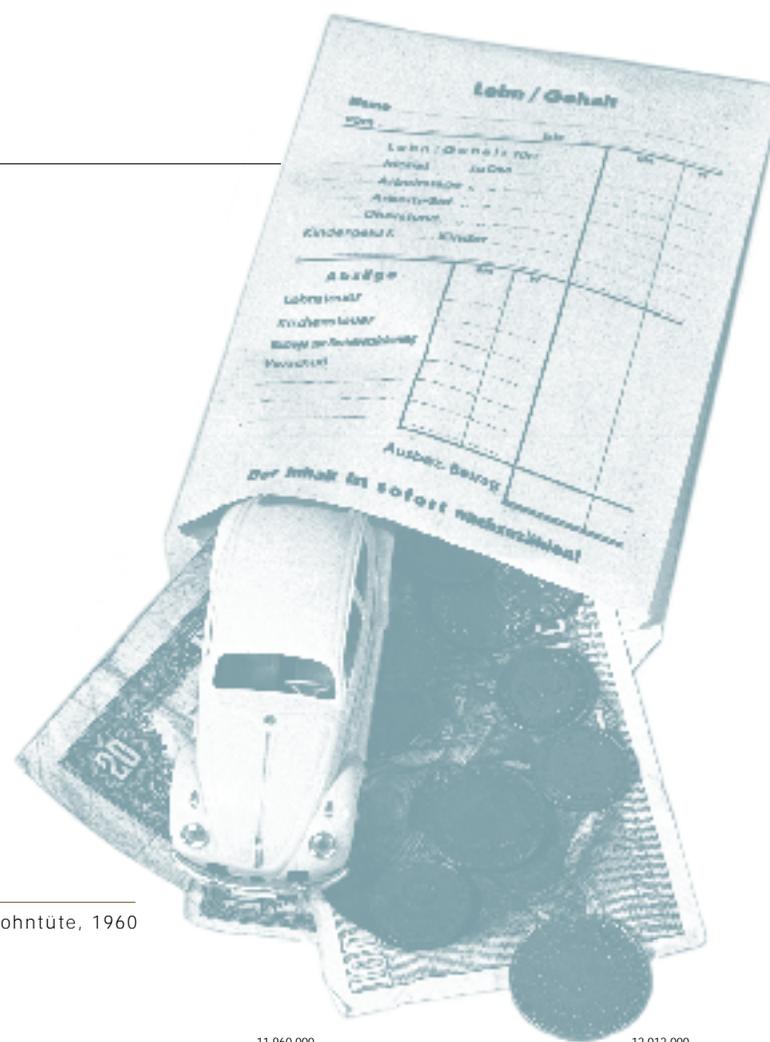
11.752.000



Bandablauf des einhunderttausendsten Käfer, 1950



Käfer auf Transportband, 1956



Lohntüte, 1960

bis Mitte der 1950er Jahre das Gros der jährlich wachsenden Limousinen-Produktion an gewerbliche Kunden und in den Export ging. Erst die auch von Volkswagen angeschobene Konjunktur mit zweistelligen Wachstumsraten und die Erfolge gewerkschaftlicher Tarifpolitik, die den Arbeitnehmern ihren Anteil am Wirtschaftswunder verschaffte, ließen die Lohntüten praller werden. Die steigende private Nachfrage löste jetzt auf dem Binnenmarkt einen Käfer-Boom aus, der bis Ende der 1960er Jahre anhielt. Besonderen Schub erhielt Volkswagen durch das internationale Geschäft. Als Europa nach Autos verlangte, stand Volkswagen bereit.

Der Käfer beschleunigte und raste von einem Produktionsrekord zum nächsten. Am 4. März 1950 verließ der hunderttausendste Volkswagen die Montagehalle. 1953 lief der fünfhunderttausendste seiner Art vom Band. Fast jeder zweite in Deutschland gefertigte PKW stammte zu dieser Zeit aus Wolfsburg. Die Belegschaft feierte am 5. August 1955 den Bau des einmillionsten Volkswagens. Die durchschnittliche Tagesproduktion überschritt erstmals 1.000 Fahrzeuge.

Die im Vorjahr eingeleitete Umstellung auf Massenfertigung leistete der Weltmarktorientierung weiteren Vorschub und schuf die Voraussetzung dafür, dass Volkswagen die einmal besetzten Exportmärkte halten und zugleich die wachsende Binnennachfrage befriedigen konnte. Dem 1954 einsetzenden Beetle-Boom in den USA zeigten sich weder die Kapazitäten des Volkswagenwerks noch das Arbeitskräftereservoir der Region gewachsen. Folgerichtig entschied sich die Unternehmensleitung für eine Dezentralisierung der Produktion, um in Wolfsburg Kapazitäten für den Käfer zu gewinnen. Die Fertigung des seit März 1950 gebauten VW-Transporter wurde in das neu errichtete Werk Hannover-Stöcken verlegt, wo am 8. März 1956 die Produktion des Typ 2 begann.

Parallel erfolgte der Ausbau des Werks Braunschweig. Von 1957 an lieferte es der Käfer-Produktion Vorderachsen, Türscharniere, Schiebbedächer, Thermostate und weitere Kleinteile zu. Die Vorderachsenfertigung für den Käfer stieg bis 1961 auf 800.344 Stück; die Belegschaft des Komponentenwerks wuchs von 1.728 Beschäftigten im Jahr 1956 auf 4.398 Mitarbeiter an. Die Job-Maschine Käfer lief auf vollen Touren. Im Juli 1958 verlegte das Volkswagenwerk die

Motoren-Aufbereitung nach Altenbauna bei Kassel. Aus der ehemaligen Flugzeugmotorenfabrik Henschel & Sohn GmbH war nach einjährigen Umbau- und Instandsetzungsarbeiten ein neues Werk entstanden, das 1959 täglich 430 Motoren und 130 Achsen aufbereitete und im Folgejahr die Getriebefertigung aufnahm. Der Ausbau der Inlandskapazitäten verhalf der Volkswagen-Produktion 1962 zum Sprung über die Fünfmillionen-Marke.

Der Arbeitskräftemangel in Wolfsburg verstärkte die Notwendigkeit zur Rationalisierung der Fertigung. Im Werk Wolfsburg wurde der Karosseriebau 1963 durch die Inbetriebnahme einer 180 Meter langen Spezial-Transferstraße automatisiert, an der die Mitarbeiter im Zwei-Schicht-Betrieb 3.300 Karossen täglich montierten. Die in einjähriger Bauzeit installierte Anlage fasste 16 Arbeitsgänge zusammen und verband mit rund 300 auf den Millimeter genau ausgeführten Schweißpunkten die Vorder- und Hinterwagen mit dem Dach. Um die neue Fertigungsstraße in ausreichender Zahl mit Karosserieteilen zu beschicken, wurden 57 neue Großpressen aufgestellt. Ende 1963 beschäftigte das Werk Wolfsburg 43.722 Mitarbeiter.



Produktion Halle 3, 1952

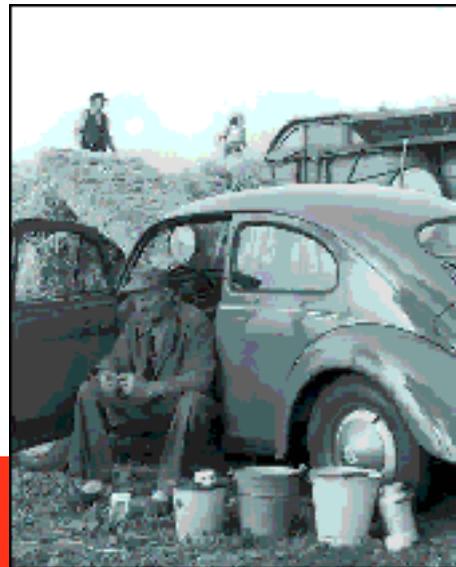


Trotz Rationalisierungsmaßnahmen verlangte der anhaltende Export-Boom nach Übersee zusätzliche Kapazitäten. Das 1964 gebaute Werk Emden war eigens auf die Belieferung des nord-amerikanischen Marktes ausgerichtet und nahm am 8. Dezember des Jahres die Produktion auf. Die Montagefabrik wurde mit Karosserien aus Wolfsburg, mit Motoren aus Hannover, mit Getrieben und Rahmen aus Kassel und mit Vorderachsen aus Braunschweig versorgt; nur Sitze und Kabelstränge wurden vor Ort hergestellt. Täglich rollten hier 500 Fahrzeuge vom Band, die über die werkseigene Verschiffungsanlage direkt in die USA und nach Kanada transportiert wurden. Bis März 1966 weitete das Werk seine Kapazitäten auf eine Tagesproduktion von 1.100 Wagen aus. Parallel wuchs die Belegschaft zum Jahresende von 790 auf 4.487 Mitarbeiter an. 1967 stand der nächste Produktionsrekord ins Haus: der zehnmillionste Käfer.

Inzwischen halfen auch das Werk Hannover und das Werk in Ingolstadt, das die Volkswagenwerk AG mit dem Erwerb der Daimler-Benz-Tochter „Auto Union GmbH“ zum 1. Januar 1965 übernommen hatte, vorübergehend bei der Käfer-Produktion aus. Während Hannover ab 1965 vor allem Motoren für den Typ 1 lieferte, fertigte die Belegschaft in Ingolstadt von 1965 bis 1969 insgesamt 347.869 Käfer.

Als die erste Nachkriegsrezession 1966/67 das Ende des Wirtschaftswunders ankündigte, erlebte auch das Volkswagenwerk seine erste Absatzkrise. Die Produktion ging 1967 um knapp 300.000 Fahrzeuge zurück; am 2. Januar des Jahres wurde Kurzarbeit eingeführt. Längst hatte sich der Verkäufermarkt der 1950er Jahre zu einem Käufermarkt gewandelt, und die Nachfrage nach Automobilen überstieg nicht mehr das Angebot der Hersteller. Der Kunde war nun wirklich zum König geworden. Auf den konjunkturbedingten Absatzrückgang reagierte das Unternehmen mit der Einführung des preislich reduzierten „Sparkäfer“.

IIII DAS WUNDER AUS WOLFSBURG. Wirtschaftswunder



1968: Volkswagen steigert den Käferabsatz auf der Insel Nauru im Südpazifik um 200 Prozent auf drei Fahrzeuge.

12.948.000

13.000.000

13.052.000

13.156.000

13.208.000

13.260.000

13.312.000



Der letzte Käfer aus Emden, 1978

1968: Die Bezeichnung Käfer hält Einzug in die Volkswagen Werbung.

13.364.000

13.416.000

13.468.000

13.520.000

13.572.000

13.676.000

Am 17. Februar 1972 schrieb sich der VW-Käfer als meist gebautes Auto der Welt endgültig in die Automobilgeschichte ein. Auf dem Gipfel des Erfolgs zeichnete sich das Ende der Käfer-Ära in Deutschland ab. Am 1. Juli 1974 um 11:49 Uhr lief der letzte Käfer im Werk Wolfsburg vom Band, wo bis dahin insgesamt 11.916.519 Käfer gebaut worden waren. Die heimische Käfer-Produktion wurde nun komplett in das Werk Emden verlagert. Dort rollte am 19. Januar 1978 der letzte in Deutschland produzierte Käfer vom Band. Der Boxermotor als Antriebsaggregat der deutschen Volkswirtschaft hatte ausgedient. Mit Einstellung der inländischen Käfer-Fertigung verkehrte sich die Welt. Nun rollte der Käfer nicht mehr in die Ferne. Er kam aus ihr zurück. Die importierten Mexiko-Käfer schlossen symbolisch den Kreis einer epochalen Reise. Der erste Volkswagen kehrte in sein Geburtsland heim, nicht als Fremder, sondern als das, was er vom ersten Tag an war und über die Jahrzehnte stets geblieben ist: unser Käfer.





||||| WELTAUTO

14.092.000

14.144.000

14.196.000

14.248.000

14.300.000

14.352.000

14.404.000

14.456.000

IIII DER WELTBÜRGER. Weltauto

39

Qualität setzt sich durch. Die Lebensweisheit bringt auf den Punkt, was den Käfer zum Kosmopoliten machte. Aus der gelungenen Synthese von robuster Konstruktion und innovativer Technik gewann dieses Auto seine hervorragendste Eigenschaft: Zuverlässigkeit. Der Käfer läuft immer und vor allem überall: in der Wüste oder im Urwald, in Brasilien oder in Afrika. Die Volkswagen Limousine erwies sich damit als ein vortreffliches Aushängeschild für ihr Ursprungsland. Eine bescheidene Botschafterin, die durch das Prädikat „Made in Germany“ die Vorzüge ihrer Herkunft pries. Der in den 1950er Jahren einsetzende Käfer-Boom rund um den Globus und quer durch alle Gesellschaftsschichten begründete die internationale Reputation des gebürtigen Deutschen, der zum Weltbürger wurde.

Die Weltreise des Käfer begann 1947. Unter britischer Regie exportierte das Volkswagenwerk über „Pon's Automobilhandel“ 56 Wagen in die Niederlande. Im Folgejahr kamen Belgien, Dänemark, Luxemburg, Norwegen, Schweden und die Schweiz als neue Ausfuhrpartner hinzu. Binnen Jahresfrist traten 4.500 Volkswagen die Reise in ihre Bestimmungsländer an. Die Weltmarktorientierung des Wolfsburg Autoherstellers wurde innerhalb weniger Jahre mit sensationellen Absatzzahlen belohnt. Zu Beginn des neuen Jahrzehnts war jeder dritte der knapp 82.000 gefertigten Käfer für die Ausfuhr bestimmt. Rund 70 Prozent der Käfer-Produktion ging an europäische Kunden. 1955 exportierte Volkswagen die Hälfte der gesamten Jahresproduktion, die mittlerweile 280.000 Limousinen umfasste. Parallel wuchs das internationale Vertriebsnetz. 1953 kümmerten sich 82 Volkswagen-Generalvertretungen weltweit um Verkauf und Kundendienst.



Käferkarosserien an Kettenförderern des Werks Emden, 1970

1968: Malaysia und Singapur fertigen Käfer im Land.

14.508.000

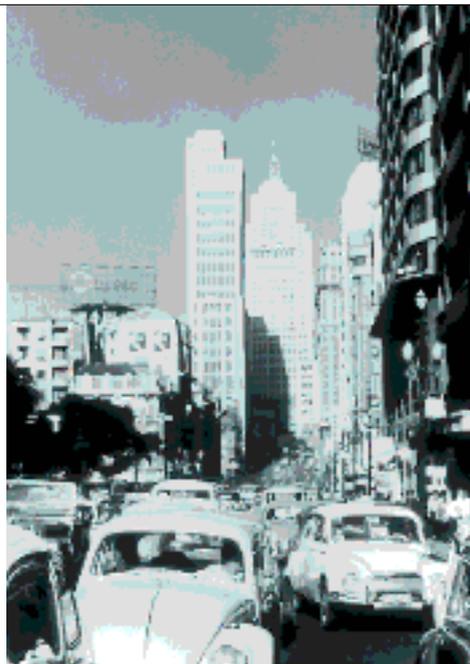
14.612.000

14.664.000

14.716.000

14.768.000

14.820.000



Mit der Exportversion wagte Volkswagen 1950 den Sprung auf den amerikanischen Kontinent. Insbesondere der US-Automobilmarkt verhieß zukunftsreiche Absatzchancen, doch dominierten hier riesige Straßenkreuzer mit ihren hubraum- und leistungsstarken V8-Motoren die Straßen. Daneben wirkte der erste Käfer, der bereits 1949 US-amerikanisches Terrain befahren hatte, wahrlich wie ein Exot. Volkswagen vertraute indes auf die Qualität seines Produkts und nahm 1950 den Export mit 328 Limousinen auf. Die Erschließung des nordamerikanischen Marktes flankierte das Unternehmen durch den Aufbau eines kompetenten Kundendienstes und die Gründung der Verkaufsgesellschaft „Volkswagen Canada Ltd.“ im September 1952. Zwei Jahre später trat ein, was wohl niemand für möglich gehalten hatte und nur im Land der unbegrenzten Möglichkeiten passieren konnte. Der Käfer, der durch Bescheiden-

heit zu imponieren wusste, entwickelte sich quasi über Nacht zum Liebling der Amerikaner und ließ Volkswagen 1955 zum führenden Automobilimporteur im Land aufsteigen. Die im Oktober des gleichen Jahres gegründete „Volkswagen of America, Inc.“ erlebte vom ersten Tag an einen Nachfrageansturm auf den Käfer und verkaufte 1956 rund 43.000 Exemplare. Bis 1964 wuchs die Ausfuhr in die USA auf 276.000 Käfer an. Ende des Jahres nahm das eigens für den Export nach Übersee errichtete Werk Emden die Käfer-Produktion auf, um die Versorgung des nordamerikanischen Marktes sicher zu stellen. Den Transport der Limousine in die neue Welt bewältigte Volkswagen durch einen Einstieg in das Reedereigeschäft. Zwischen 1962 und 1972 unterhielt das Unternehmen mit mehr als 80 Schiffen die weltweit größte private Charterflotte.



1972: Mit 15.007.034 gefertigten Exemplaren stellt der Käfer einen neuen Produktionsrekord auf.

IIIIII DER WELTBÜRGER. Weltauto

41

Von 1968 bis 1970 sprengte der Käfer in den Vereinigten Staaten alle Einfuhrrekorde. Jahr für Jahr gesellten sich rund 400.000 US-Bürger neu zum Kreis der Käferfreunde. Die Begeisterung für den Beetle erstreckte sich quer durch die Gesellschaft und erfasste in einer vom unnachahmlichen Flower-Power-Flair ergriffenen Welt gleichermaßen Alt und Jung. Der Käfer bildete damit in einer Zeit der sozialen Umbrüche ein Bindeglied zwischen den Generationen. Während er für die Älteren Vernunft und Beständigkeit ausstrahlte, lebte die Jugend im Käfer ihren Traum von Freiheit in einer schöneren Welt. Der Käfer wurde ebenso ein Symbol der Hippie-Bewegung wie die Stirnbänder, die geflickten Schlaghosen oder das Peace-Zeichen. Er warb für Frieden und Verständigung – ein wahrhaft ungewöhnliches Betätigungsfeld für ein Auto.

Als echter Weltbürger wurde der Käfer nicht nur in aller Herren Länder verkauft, sondern auch weltweit produziert. Tatsächlich verdankte er seinen Erfolg auch der frühzeitigen Internationalisierung des Volkswagenwerks, das auf Einfuhrbeschränkungen mit der Errichtung von Fertigungsstätten in den jeweiligen Ländern reagierte. Montageprojekte mit ausländischen Generalimporteuren bildeten vielfach die Keimzellen, aus denen in Brasilien, Südafrika, Australien, Mexiko und Belgien internationale Produktionsstandorte von Volkswagen erwuchsen. In Brasilien und Irland begann 1951 die Montage der in Deutschland gefertigten Käfer Teile. Im gleichen Jahr fasste der Käfer in Südafrika Fuß; die dortige Montagegesellschaft ging 1957 in den mehrheitlichen Besitz des Volkswagenwerks über und wurde im November 1966 in „Volkswagen of South Africa Ltd.“ umfirmiert. 1954 liefen die ersten Käfer in Belgien, Neuseeland und Australien vom Band. Die im Dezember 1957 in Melbourne gegründete „Volkswagen Australasia Pty.Ltd.“ sollte auch die asiatischen Länder beliefern, stellte jedoch 1968 die nationale Fertigung ein.





Die Erschließung des asiatisch-pazifischen Raumes erfolgte deshalb über Generalimporteure, die in ihren Montagewerken den Käfer zusammenbauten. Auf den Philippinen setzte die Käfer-Montage 1959 ein. 1968 folgten Malaysia und Singapur, vier Jahre später Indonesien und Thailand. Im europäischen Ausland verschaffte sich das Volkswagenwerk 1971 mit Übernahme der „Volkswagen Bruxelles SA.“ ein eigenes Standbein in der Käfer-Fertigung. Mit dem am 14. Juni 1972 gegründeten Gemeinschaftsunternehmen „Tornica Automobila Sarajevo“ (TAS) entstand ein zweiter europäischer Produktionsstandort, wo am 10. November 1973 die Käfer-Produktion mit einem Tagesausstoß von 20 Wagen anlief.

Durch die Errichtung von Produktionsstätten unterstützte das Volkswagenwerk speziell in Brasilien und Mexiko die Industrialisierungsbestrebungen, indem es beim Aufbau einer nationalen Automobilwirtschaft half. Von der brasilianischen Firma Brasmotor ging die Käfer-Montage in die Regie der am 23. März 1953 gegründeten Tochtergesellschaft „Volkswagen do Brasil Ltda.“ mit Sitz in São Paulo über. Die Endmontage der „completely knocked down“

(CKD) eingeführten Käfer fand zunächst in gemieteten Anlagen statt, bis sie Ende 1956 in die neu errichtete Fabrik in São Bernardo do Campo verlegt wurde. Nachdem die brasilianische Tochter den Übergang zur eigenständigen Produktion vollzogen hatte, erblickte 1959 im größten Automobilwerk des Landes der brasilianische Käfer aus mehrheitlich im Land hergestellten Komponenten das Licht der Welt. 3.718 Beschäftigte fertigten in diesem Jahr 8.445 Volkswagen Limousinen.

Der „Fusca“, wie der Käfer in Brasilien genannt wurde, etablierte sich in kurzer Zeit als populärstes Fahrzeug der Nation und fand auch als offizielles Polizeiauto und Krankenwagen Verwendung im Staatsdienst. Erst nach 30 Jahren Erfolgsgeschichte mit über 3,3 Millionen gebauten Fahrzeugen endete 1986 die Käfer-Fertigung in Brasilien. Doch wer in Käfermaßstäben denkt, den wundert es nicht all zu sehr, dass dies kein Abschied für immer war. Mit der erneuten Produktionsaufnahme feierte der Fusca 1993 ein Comeback und stellte noch einmal seine Qualitäten unter Beweis, bis er sich 1996 endgültig verabschiedete.

1972: In Indonesien und Thailand startet die Käfer-Montage

15.652.000

15.756.000

15.808.000

15.860.000

15.912.000

15.964.000

16.016.000

IIIIII DER WELTBÜRGER. Weltauto

43

Nach seinem Produktionsende in Brasilien wurde der Ur-Volkswagen nur noch in Mexiko gebaut, wo er seit 1954 auf den Straßen präsent ist. Er überzeugte schon im Jahr seines Debüts voll und ganz. Mit sieben Fahrzeugen nahm Volkswagen damals an der „Carrera Panamericana“ teil. Auf einer überaus harten Rennstrecke von 3.211 Kilometern fuhren die Käfer ohne Ausfälle durch Wüstenregionen und unwegsame Höhenlagen von über 2.000 Metern. Ein Einstand nach Maß, der dem Käfer die größte Wertschätzung im Land einbrachte. Als die Nachfrage wuchs, gab Volkswagen noch im selben Jahr das Startsignal für die Montage der ersten Käfer auf mexikanischem Boden. Die 1964 gegründete „Volkswagen de Mexico, S.A. de C.V.“ leitete von der Montage zur nationalen Käfer-Produktion über. Die zu diesem Zweck errichtete Fabrik in Puebla nahm im November 1967 die Fertigung auf und baute seither den mexikanischen „Sedán“.

Auch in Mexiko zeigte sich die Volkswagen Limousine als Multitalent. Die Verwaltung der Landeshauptstadt Mexiko-City verlangte 1971 nach einem günstigen Transportmittel mit ausreichend Platz für bis zu drei Personen. Die Volkswagen de Mexico löste das Problem mit dem „Mexiko-Taxi“ auf eine käfertypisch simple Art: Der hinderliche Beifahrersitz wurde entnommen, um den Fahrgästen einen bequemen Ein- und Ausstieg zu ermöglichen. Die mexikanischen Behörden zeigten sich äußerst zufrieden und akzeptierten den Entwurf. 500 begeisterte Taxifahrer weihten 1971 ihre neuen Dienstfahrzeuge mit einer langen Autoparade durch die Innenstadt ein. Heute fahren mehr als 80.000 Käfer-Taxis über Mexikos Straßen.



16.068.000

16.120.000

16.172.000

16.224.000

16.276.000

16.328.000

16.380.000



16.432.000

16.484.000

16.536.000

16.588.000

16.640.000

16.692.000

16.744.000

IIIIII DER WELTBÜRGER. Weltauto

45

Das Werk in Puebla war bis die 1970er Jahre hinein vornehmlich mit der Fertigung für den mexikanischen Markt ausgelastet. Der Käfer-Export begann zunächst mit Lieferungen nach Mittelamerika, in die Karibik und in Form von CKD-Fahrzeugen nach Venezuela. Nach 1978 belebte sich das Ausfuhrgeschäft vor allem durch die Käfernachfrage in Europa. Innerhalb von acht Jahren wurden etwa 100.000 Sedán in Richtung alte Welt verschifft. 1981 durchbrach der Käfer die Schallmauer von insgesamt 20 Millionen gebauten Exemplaren. Dieser stattlichen Zahl fügte die Volkswagen de Mexico bis Juni 1992 über eine Million weitere Käfer hinzu. Seitdem drosselte sie schrittweise dessen Produktion, die im Jahr 2000 bei einer Tagesfertigung von 170 Fahrzeugen noch 41.260 Sedán hervorbrachte. Im neuen Millenium nahm die mexikanische VW-Tochter Stück für Stück Abschied von ihrem Erfolgswagen und reduzierte dessen Fertigung bis Juni 2003 auf eine Tagesproduktion von 53 Wagen. Bis zur Einstellung der Produktion in Mexiko baute Volkswagen insgesamt rund 21,5 Millionen Käfer, die den Menschen rund um den Globus zuverlässige Mobilitätsgefährten waren. Mehr kann kein Mensch verlangen, selbst vom Käfer nicht.



19. Januar 1978: Der letzte in Deutschland gebaute Käfer rollt aus dem Volkswagenwerk Emden.

16.796.000

16.848.000

16.900.000

17.004.000

17.056.000

17.108.000

17.160.000



||||| KULT

17.212.000

17.264.000

17.316.000

17.368.000

17.420.000

17.472.000

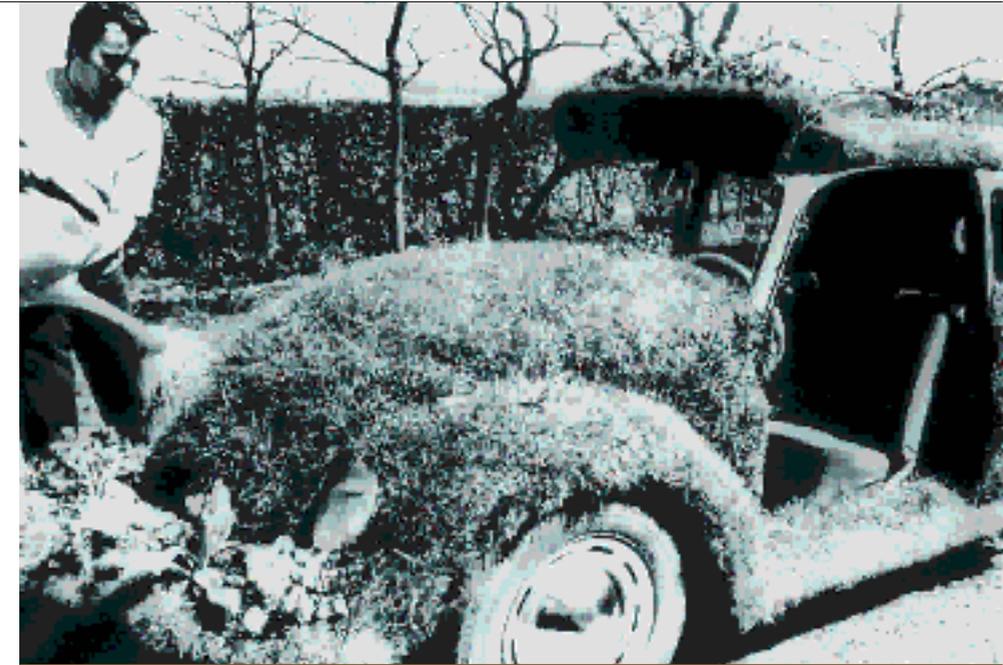
17.524.000

MEHR ALS EIN AUTO. Kult

47

Der Käfer stirbt nie. Mag auch der letzte seiner Art vom Band gelaufen sein, der Käfer-Mythos lebt fort und reiht sich in die großen Erzählungen der Menschheit ein. Der kleine Käfer wuchs über sich hinaus. Er verkörperte den american dream ebenso wie den deutschen Traum vom Wohlstand für alle. In Brasilien und Mexiko schrieb sich die Volkswagen Limousine als Motor der Industrialisierung ins kollektive Gedächtnis ein. Wo immer der Käfer die nationale Geschichte beeinflusste, wandelte sich das runde Stück Blech mit Namen Volkswagen zum lebendigen Kulturgut und Kultobjekt. Denn der Käfer ist pure Emotion. Als erstes Auto fand er den direkten Weg aus den Produktionshallen in die Herzen der Menschen.

Auch wenn andere Autos seine ehemals herausragende Stellung übernommen haben, so bleibt dem Käfer doch seine Einzigartigkeit. In der automobilen Welt gab und gibt es immer Modelle mit Charakter, Liebhaberstücke, auch Autos, mit denen sich ihre Besitzer identifizieren. Aber kein Fahrzeug brachte so viele Fanclubs hervor und verschmolz in dieser Weise Emotionalität und wirtschaftliche Bedeutung. Der Käfer geriet zum Symbol des Wirtschaftswunders und erschien fern jeglicher Ökonomie als Lebewesen. Das Auto war immer mehr als ein vierrädriger Coleoptera, eher ein Familienmitglied, das zufällig in der Garage wohnte, so wie andere das Turmzimmer bevorzugten.



17.576.000

17.628.000

15. Mai 1981: In Mexiko läuft der 20.000.000ste Käfer vom Band.

17.732.000

17.784.000

17.836.000

17.888.000

17.940.000



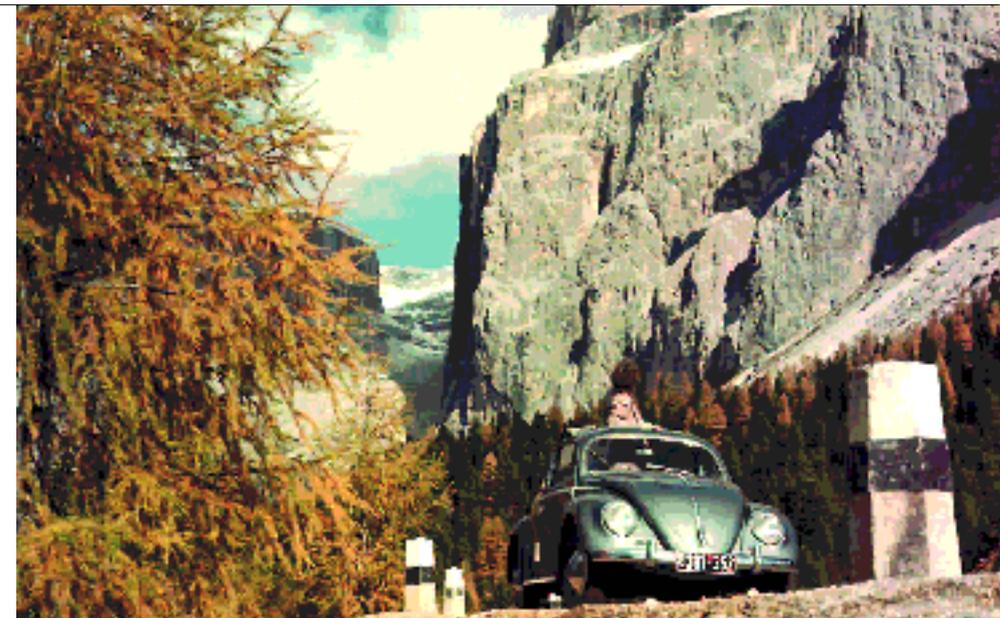
Emotionen kamen mit dem Käfer gleichsam auf die Straße. Dem Wagen flogen schon früh die Gefühle der Menschen zu, die sich nach Arbeit und einer Zukunft sehnten. Beides brachte die Volkswagen-Limousine mit der typischen Stromlinienform. Als der Volkswagen die deutsche Wirtschaft kräftig anschob, trug er bereits den Kern der Identifikation und des Käfer-Mythos in sich. Die große, in Blech gebogene Erzählung vom soliden Wagen für alle, vom ehrlichen Arbeiter auf der Straße machte Sinn in einer Gesellschaft, die sich dessen Tugenden zuschrieb und darin wiedererkannte. Verlässlichkeit, Sparsamkeit, Beständigkeit und Ausdauer verhalfen dem Volkswagen Anfang der 1950er Jahre auf den Exportmärkten zum Erfolg. Der anfangs für die meisten Bundesbürger unbezahlbare Wunschtraum wurde wahr, und am Ende des Jahrzehnts stand dann der Käfer als das „erste richtige“ Auto vor der Tür. Im Urlaub brachte der Volkswagen die Reisenden nun auch über die Alpen nach Italien. Das Foto vom Käfer auf dem Brenner, das tausendfach

in privaten Fotoalben klebt, dokumentierte die persönlichen Familiengeschichten und war zugleich kollektives Symbol für den erreichten Wohlstand, der die Reiselust der Deutschen beflügelte.

Der Käfer wandelte sich in den 1960er Jahren. Als die Jugend aufbrach, die Gesellschaft zu verändern, beförderte er auch ihre Attribute. Er war eigenwillig, friedfertig und freiheitsliebend; bunte Blumen schmückten sein Blechkleid. Die Hippies bemalten ihn in psychedelischen Farben und provozierten damit das Establishment. Als die 68er-Bewegung die Straße entdeckte, war er schon da. Er galt als einer von ihnen, doch gehörte er auch den Anderen. Der Käfer kannte keine Klassen, nur Menschen. Der Beatle John Lennon aus Liverpool fuhr einen Käfer, der Bäckermeister Hans Müller aus Bottrop auch. Selbst Andy Warhol kam an diesem Symbol serieller Produktion nicht vorbei und erhob den Käfer ebenso wie Marilyn Monroe zur Kunst.

In Kalifornien gab sich der Käfer als unpolitischer Strandbewohner. Hier zeigte er auch als Buggy seine „Free and easy“-Seite. Denn Anfang der 1960er Jahre bauten sich beach boys von der Westküste ganz spezielle Strand-Wagen auf die Fahrgestelle ihrer VW-Käfer. Die Karosserien waren Spezialanfertigungen aus Kunststoff, manchmal wurde das Fahrwerk verkürzt. Mit dem Surfbrett auf Rädern fuhr man auf ein leichtes Leben, Wellen, Strand und Sonne ab. Dass der Käfer auch im Wasser in seinem Element war, bewies 1964 ein junger Mann, der mit seinem VW 1200 die Meerenge von Messina in nur 38 Minuten und damit zwei Minuten schneller als die planmäßige Fähre überquerte. Auch die Irische See überwand der Käfer in siebeneinhalb Stunden.

Die Filmkarriere des Käfer begann nicht zufällig Ende der 1950er Jahre, als die westdeutsche Motorisierung dank des Wolfsburger Autos auf vollen Touren lief. Den Wandel zur automobilen Gesellschaft zeigte die Komödie „Natürlich die Autofahrer“ von 1959. Heinz Erhardt spielte hier einen führungsscheinlosen Verkehrspolizisten, der bei einer Tombola ein VW Cabriolet gewann, womit sein geordnetes Leben aus den Fugen geriet. Er war gezwungen, einen Führerschein zu machen, wurde so ungewollt zum Autofahrer und erschloss sich auf seine chaotisch-liebenswerte Art eine neue Welt. Der Käfer veränderte eben nicht nur die Art der Fortbewegung, sondern das ganze Leben. In gewisser Weise war er das automobile Pendant zu Heinz Erhardt, der den „kleinen Mann“ verkörperte und über die gleichen Charaktereigenschaften wie der Käfer verfügte: bescheiden, anständig, witzig und vor allem unvergesslich.



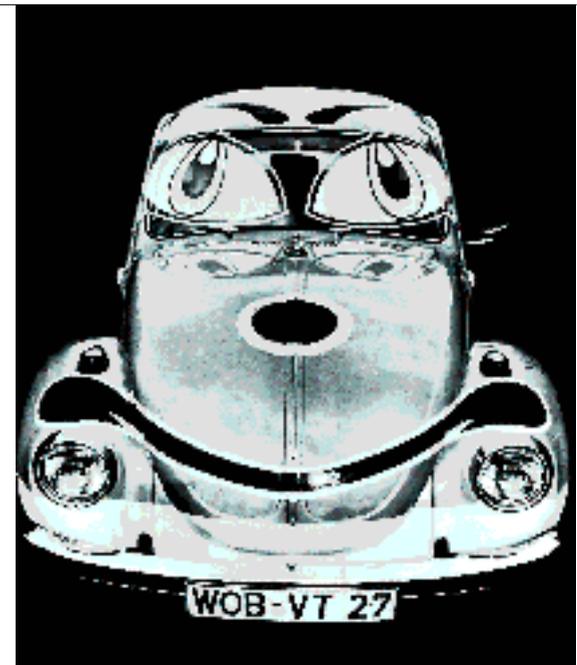
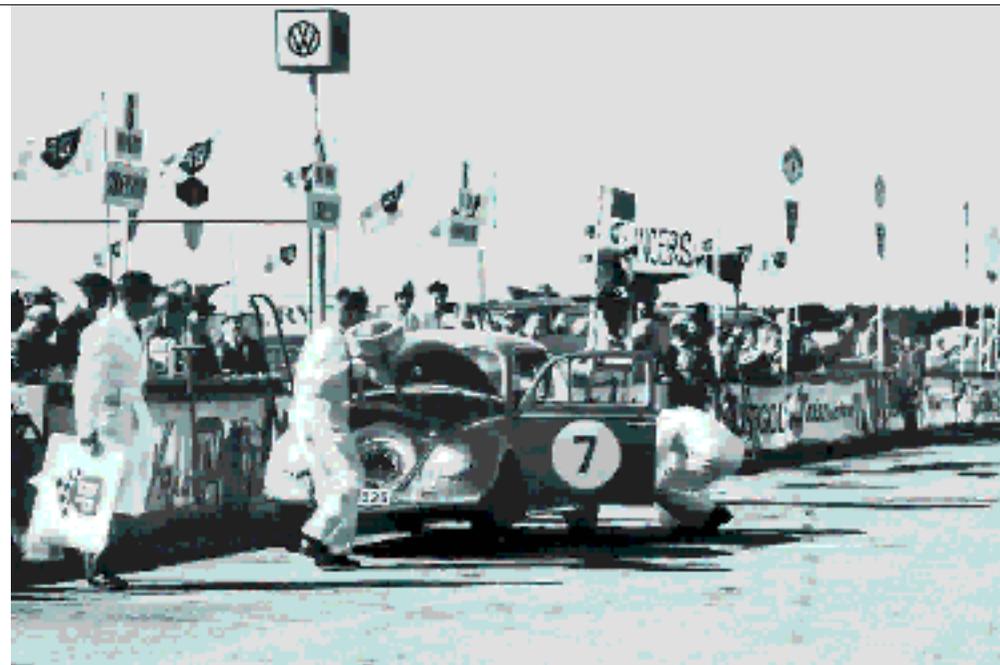


In den Kriminalfilmen der 1960er Jahre jagten Polizisten Verbrecher in Volkswagen Limousinen mit Blaulicht und Sonderlackierung: der Käfer als Freund und Helfer. Seinen Aufstieg zum Hauptdarsteller am Ende des Jahrzehnts verdankte er der Walt Disney-Produktion „The Love Bug“, die unter dem Titel „Ein toller Käfer“ in die deutschen Kinos kam. Herbie, ein weißer Käfer mit der Nummer 53 und einmaligen Fähigkeiten, war gewitzt und unkonventionell, eifersüchtig und treu. Er hatte das Herz auf dem rechten Fleck, wo immer dies bei einem Käfer auch schlagen mag. Anfang der 1970er legte dann der deutsche Regisseur Rudolf Zehetgruber mit „Dudu“, dem Helden in „Ein Käfer auf Extratour“, nach. Dudu war gelb, nicht weniger einmalig und mit noch ungewöhnlicheren technischen Feinheiten ausgestattet als sein amerikanischer Kollege Herbie.

Nach seiner Menschwerdung verschwand der Käfer als Protagonist von der Leinwand. Dafür tauchte er, seiner Verbreitung auf dem Globus entsprechend, in zahlreichen heimischen und internationalen Filmproduktionen als Requisite auf. Unter den amerikanischen Regisseuren sticht besonders Woody Allen hervor, der seine neurotisch-liebenswerten Anti-Helden gerne im Käfer fahren ließ, wie in der 1976 gedrehten Komödie „Annie Hall“ (Der Stadtneurotiker).

Der Kultstatus des Käfer wurde nicht nur durch seine Leinwandpräsenz, sondern auch durch verschiedene Wettbewerbe rund um das Auto bestärkt. Mitte der 1950er Jahre hielt der Käfer in den USA Einzug in die Drag-Racing-Szene. Bei dieser Variante des Motorsports muss eine Viertelmeile möglichst schnell gemeistert werden, eine Art 402-Meter-Lauf für Autos. In den kleineren Dragster-Klassen fanden sich auf bis zu drei Liter Hubraum

MEHR ALS EIN AUTO. Kult



19.136.000

19.188.000

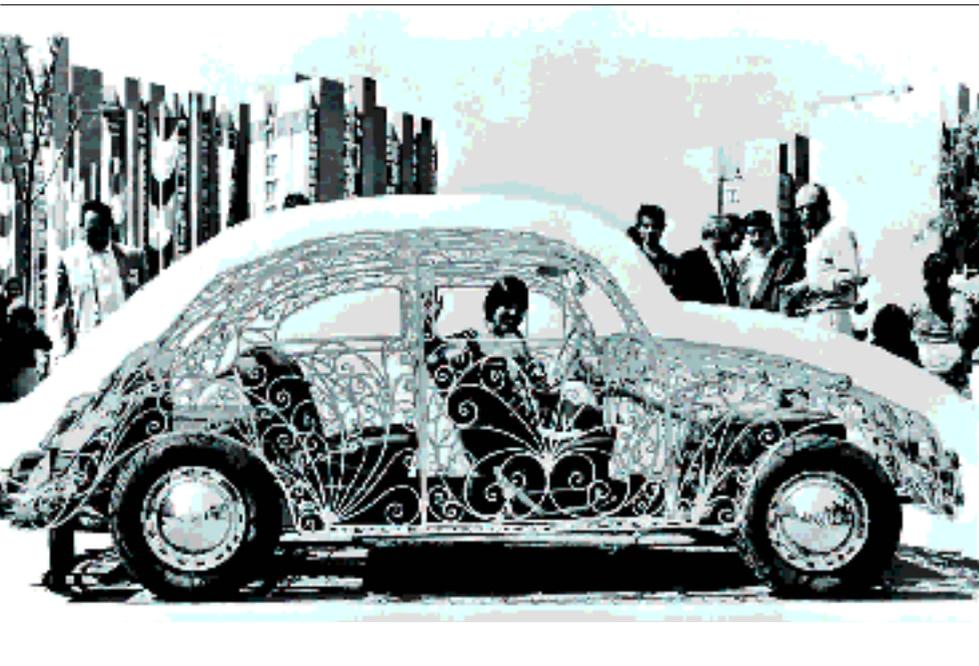
19.240.000

19.292.000

19.344.000

19.396.000

19.448.000



aufgebohrte und mit Turboladern oder Kompressoren ausgerüstete Käfer-Motoren. Einen deutschen Dragster-Wettbewerb etablierte Anfang der 1970er Jahre die Zeitschrift „sport auto“. Als leicht abgewandelte Variante entstand wiederum in den USA das „Bug Lug“, bei dem der Käfer von mehreren Personen über eine Strecke von 50 Metern getragen und anschließend zurückgefahren wird. In einer neueren Spielart, dem „Bug Push“, wird der Wagen geschoben und nicht mehr getragen.

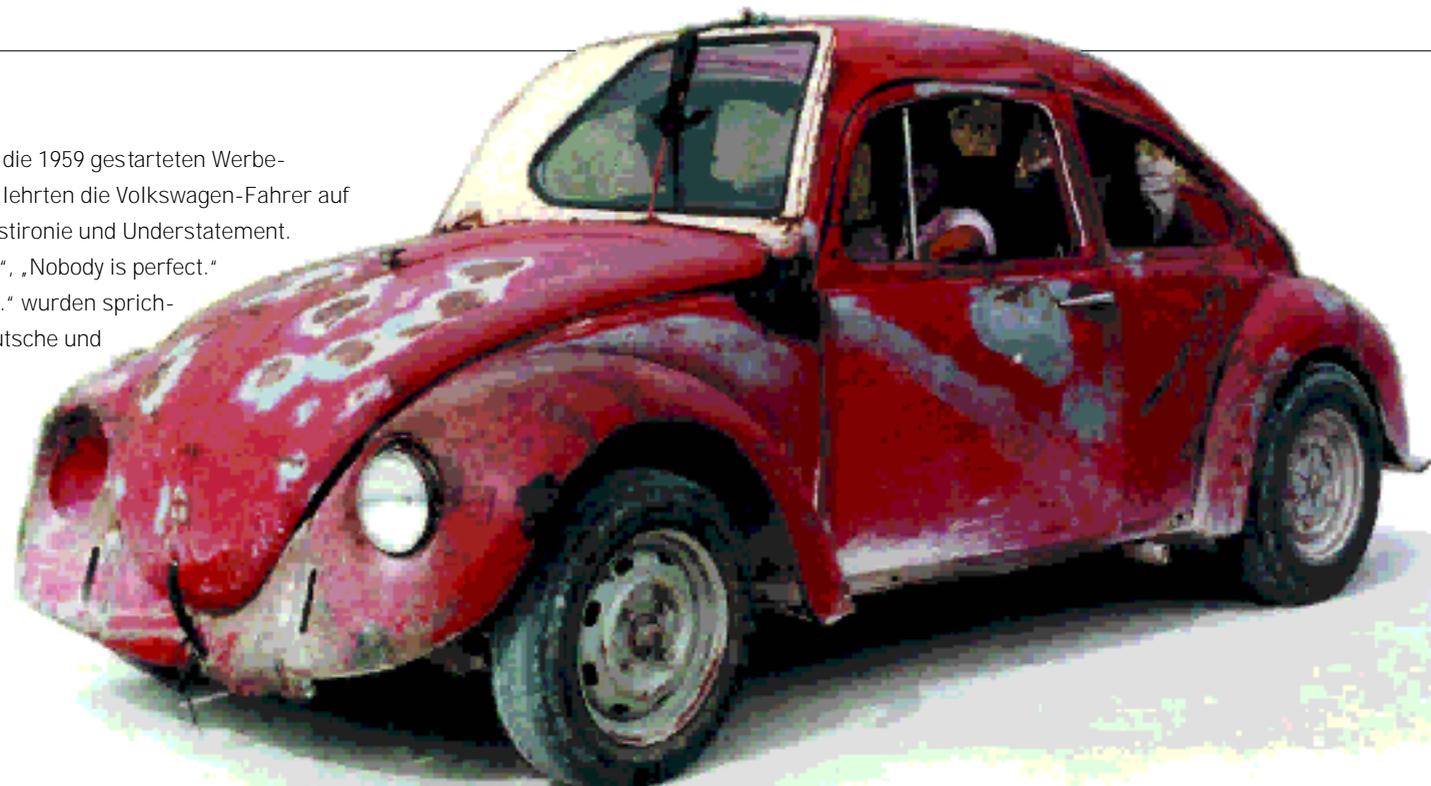


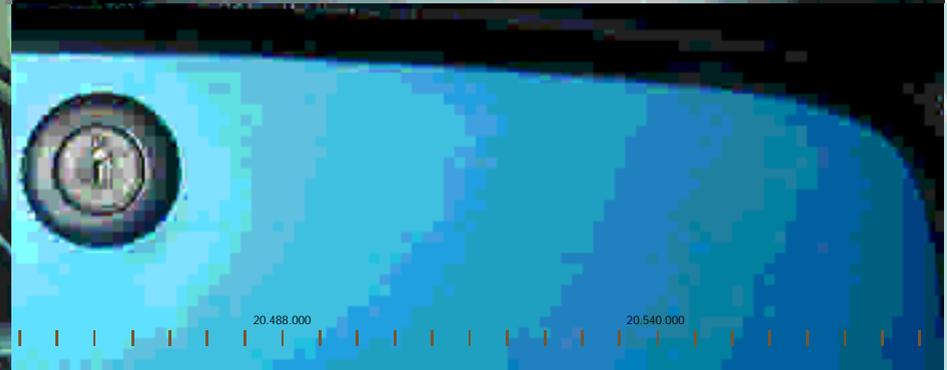
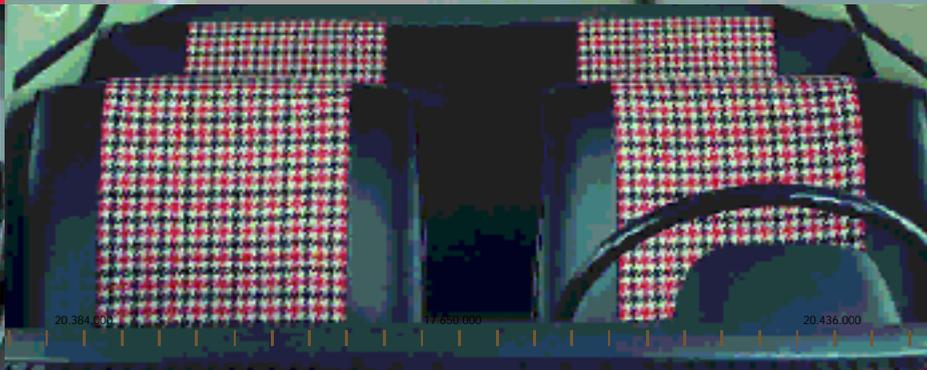
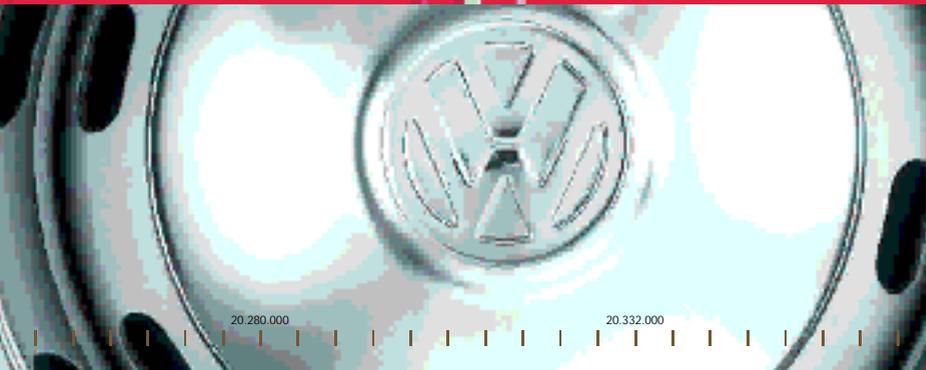
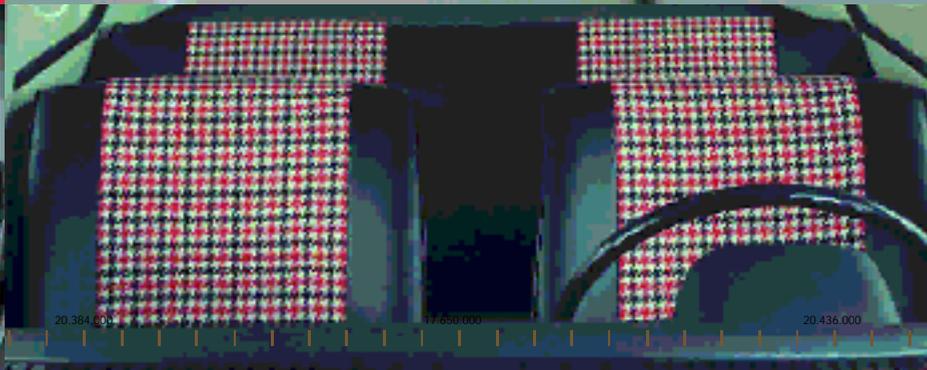
Weit weniger sportlich, aber ebenso spektakulär ist das „Beetle Cramming“. Hier geht es darum, möglichst viele Menschen bei geöffneten Türen und Hauben in einen VW-Käfer zu quetschen. Mit 57 Personen hat sich ein Team der Universität von Graz in das Guinnessbuch der Rekorde eingetragen.



Lange bevor es den Begriff „Merchandising“ gab, trat der Käfer schon in Form von Schnapsgläsern, Aschenbechern, Taschenmessern oder Christbaumkugeln auf. Er fand sich auf T-Shirts gedruckt, bewies im Gestöber von Schneekugeln seine Winterfestigkeit und ließ sich außerhalb der Produktionshallen im Jugendzimmer als Modell-Auto zusammenbauen. Der blühende Devotionalienhandel gab dem Käfer-Kult Auftrieb, und insbesondere die Sammlermodelle entwickelten sich zu einem Business, das auch von der VW-Tochter „Votex GmbH“ betrieben wird. In keine Vitrine passt dagegen der New Beetle, der bei der „Volkswagen de Mexico S.A. de C.V.“ im Dezember 1997 in Produktion ging. Im Großformat aktualisierte er die Formensprache des Käfer. Seine Silhouette, die abgerundete Fronthaube und das gewölbte Dach, die vier runden Kotflügel, das Trittbrett, die großen Räder sowie die großen, runden Scheinwerfer und Rückleuchten erinnern an seinen legendären Vorfahr.

Die Käfer-Kultur wurde durch die 1959 gestarteten Werbekampagnen mitgeprägt, denn sie lehrten die Volkswagen-Fahrer auf witzig-unterhaltsame Weise Selbstironie und Understatement. Einige Slogans, wie „Think small.“, „Nobody is perfect.“ oder „Da weiß man, was man hat.“ wurden sprichwörtlich und bereicherten die deutsche und amerikanische Sprache. In einer Anzeige von 1966 stellte Volkswagen die Frage „Werden wir den Käfer je sterben lassen?“. Nach fast vierzig Jahren lautet die Antwort: Der Käfer bleibt unsterblich.







20,592,000

20,644,000

20,696,000

20,748,000

20,800,000

20,852,000

20,904,000

20,956,000

Herausgeber: Volkswagen AG
Konzernkommunikation-Unternehmensarchiv

Projektverantwortung Dr. Manfred Grieger

Text Dr. Jörn Radtke, Markus Roloff

Redaktion Markus Lupa, Büro für Industriegeschichte

Gestaltung designagenten.com

Druck Druckerei Hahn, Hannover

374 802 335 00

ISBN 3-935112-14-9

© Wolfsburg 2003

alle Bildrechte liegen bei der Volkswagen AG

