
Historie und Histörchen (82): Käfer – Die Industrialisierung beginnt

Von Hanns-Peter von Thyssen-Bornemisza

Keiner hat die deutsche Automobillandschaft mehr gestaltet als Ferdinand Porsche. Er entwickelte erfolgreiche Rennwagen und Massen-Automodelle wie den Volkswagen Käfer. Sein Lebenslauf ist so bunt wie lang, und sein Name lebt in dem Unternehmen Porsche weiter, immerhin der bedeutendste Sportwagen-Hersteller und als Porsche SE Mehrheitseigner des Volkswagen Konzerns. Unser Autor Hanns-Peter von Thyssen und Bornemisza erzählt die Porsche-Vita als ein Stück deutscher Geschichte. (Folge 5 von 6)

Keiner hat die deutsche Automobillandschaft mehr gestaltet als Ferdinand Porsche. Er entwickelte erfolgreiche Rennwagen und Massen-Automodelle wie den Volkswagen Käfer. Sein Lebenslauf ist so bunt wie lang, und sein Name lebt in dem Unternehmen Porsche weiter, immerhin der bedeutendste Sportwagen-Hersteller und als Porsche SE Mehrheitseigner des Volkswagen Konzerns. Unser Autor Hanns-Peter von Thyssen und Bornemisza erzählt die Porsche-Vita als ein Stück deutscher Geschichte.

Zur Berliner Automobilausstellung im September 1936 wurde der Wagen das erste Mal öffentlich gezeigt. Im Mai 1937 übergab der RDA alle Unterlagen des Wagens an das Reichsverkehrsministerium. Porsche blieb an der Entwicklung weiterhin beteiligt; es entstanden die Prototypen 38 und 39.

Am 18. Mai 1937 wurde unter dem Namen „Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens“ mit der Abkürzung „Gezuvor“ gegründet. Porsche wurde einer der Geschäftsführer. Dr. Bodo Lafferentz von der Deutschen Arbeiterfront und Jakob Werlin, der Freund Hitlers, wurden ebenfalls in die Geschäftsführung berufen. Die Gesamtverantwortung wurde Robert Ley, dem Chef der deutschen Arbeiterfront, übertragen.

Bei den Versuchsfahrten hatte der Wagen immer noch kein Heckfenster, weil es weiterhin unmöglich war, den Motor zu kühlen, ohne die gesamte Rückseite für Luftansaugschlitze zu verwenden. Doch dann – 1938 – entwickelten Aerodynamik-Ingenieure von Porsche ein Gebläse, das doppelt so viel Luft durchblies, aber kleinere Abmessungen hatte. Nun war am Heck Platz für ein kleines Rückfenster. Es kam eine Nachahmung des geteilten Rückfensters des Ford V8 heraus, von dem Porsche beeindruckt war.

Karosserie-Konstrukteur Erwin Komenda hatte bereits Anfang 1936 vorgeschlagen, die Türen vorn zu befestigen, doch das lehnte Porsche ab. Erst 1937, nach seiner zweiten Amerika-Reise, sah er die Vorteile bei amerikanischen Wagen, und er telegraphierte Komenda, dass sein Vorschlag genehmigt sei.

Da die gesamten Testfahrten in warmen Wetter erfolgten, sorgte der einflussreiche Werlin dafür, dass noch eine Prototypen-Serie von 60 Exemplaren (Typ 60) gebaut wurde, mit denen das Verhalten bei Kälte untersucht werden sollte. Der Wagen trug im Heck nun wieder einen luftgekühlten 1,0 Liter-Boxermotor mit 22 PS.

Arbeiterfront konnte für den Käfer steuerfrei einkaufen

Doch ein Problem ließ sich scheinbar nicht lösen: Der Wagen kostete in der Herstellung immer noch 1500 Reichsmark. Die Lösung regte der RDA an: Der Wagen sollte in einer eigenen Fabrik als neue Marke unter Obhut der National-Sozialistischen Arbeiterfront, der Nachfolge-Organisation der inzwischen verbotenen Gewerkschaften, gebaut werden. In

dieser Gesellschaftsform durften alle Teile steuerfrei eingekauft werden. Zu Hitlers Geburtstag 1938 überreichte Ferdinand Porsche ein Modell des Volkswagens in seiner endgültigen Form. Noch im gleichen Jahr begann die Vorserie und am 26. Mai 1938 – anlässlich der Grundsteinlegung des Herstellerwerkes in der Nähe des Orts Wolfsburg-Fallersleben – wurde der KdF-Wagen offiziell vorgestellt. Entlang des Mittelland-Kanals entstanden ab 16. September 1938 Produktionshallen und Wohnstätten.

30 weitere KdF-Prototypen, die Schwimmwagen, entstanden im Stuttgarter Karosseriewerk Reutter & Coie. Diese Wagen erhielten ein größeres seitliches Fenster anstelle der winzigen hinteren seitlichen Fenster der früheren Prototypen. Die Maße des dunkelblau-grauen VW 138: 4,20 x 1,55 x 1,55 m und Radstand 2,40 m. Leergewicht betrug 650 kg. Als Heckmotor trug der Kraft-durch-Freude-Wagen einen Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor mit 985 ccm und 24,5 PS, gut für eine Höchst- und Dauergeschwindigkeit von 105 km/h.

Die National-Sozialistische Arbeiterfront und ihr Chef Robert Ley führten das Projekt nun zu Ende. Die Finanzierung des KdF-Wagens war ein ausgeklügeltes System: mit der „KdF-Sparkarte“. Das Auto konnte nur über diesen Weg erworben werden. Und jeder der 336 000 Kunden musste pro Woche fünf Reichsmark auf die Karte einzahlen. Verzinst wurde das Geld nicht. Auf diese Weise kamen bis Kriegsende 286 Millionen Reichsmark zusammen. Da nie ein Wagen ausgeliefert wurde, verloren letztlich alle Sparer ihr Geld.

Am 10. Dezember 1938 hatte Porsche die Zeichnungen für einen Wagen mit 1,5 Liter-Motor fertiggestellt, bei dem der Motor vor der Hinterachse lag, während das Getriebe hinter der Hinterachse lag. In dem damals hochmodernen Werk entstanden dann aber nicht – wie angekündigt – ab 15. Oktober 1939 Personenwagen, sondern Kübelwagen fürs Militär. Erst im August 1941 rollten 41 schwarze KdF-Wagen vom Band. Sie wurden als erste Serienmodelle aus der Produktion der KdF- Werke bejubelt. Von August 1941 bis Kriegsausbruch gebauten 700 KdF-Wagen führen nur zu Propaganda-Zwecken durchs Land. Von der Variante des KdF-Wagens, dem Kübelwagen Typ 82, wurden während des Kriegs 55 000 Exemplare gebaut, die an allen Fronten eingesetzt wurden, später auch als Schwimmwagen.

Endlich auch wieder ein Sportwagen, oder?

1938 wurde Ferdinand Porsche zu einem der Direktoren des KdF-Werks ernannt. Ende 1938 erteilte die Nationale Sportbehörde – ein Organ der NSDAP, dass alle Sportveranstaltungen kontrollierte – den Auftrag, drei Sportwagen auf der Basis des Volkswagens zu entwickeln. Diese Wagen sollten an einem Straßenrennen Berlin-Rom teilnehmen, das 1939 als Demonstration der deutsch-italienischen Achse stattfinden sollte. Ein Auftrag, den Ferdinand Porsche gern annahm.

Das Fahrzeug „Porsche Typ 64 Berlin-Rom Wagen“ wurde im Sommer 1939 fertig. Aber das für den Herbst vorgesehene Rennen fiel wegen des Beginns des Zweiten Weltkriegs aus. Insgesamt entstanden drei Exemplare. Eines war das private Fahrzeuge von Porsche.

Statt Volks- nun Geländewagen

Wenige Monate vor Kriegsbeginn erhielt Porsche 1939 den Auftrag, einen leichten Geländewagen zu entwickeln. Er verwendete dafür die Grundkonstruktion des KdF-Wagens. Das erste Exemplar wurde im Juni 1940 fertig (andere Quellen sprachen vom Dezember 1941). Neben Kübelwagen entstanden Flugzeugteile und Minen. Porsche baute eine Kübelwagen-Version mit Vierradantrieb, die – mit einer Bootsschraube versehen – auch schwimmfähig war. Insgesamt entstanden 14 283 dieser Schwimmwagen als Ersatz für die aufwendigeren Trippel-Schwimmwagen.

Im Herbst 1944 musste Porsche auf Druck des Reichsministeriums für Bewaffnung und Munition sein Konstruktionsbüro auslagern. Porsche verlagerte es in die „W. Meinecke, Holzgroßindustrie in Berlin-Gmünd, Werk Karnerau“, Gmünd in Kärnten im Maltatal.
(ampnet/hptb)

Bilder zum Artikel



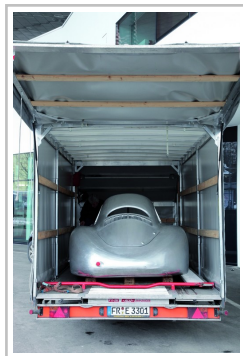
Porsche Typ 64 „Berlin-Rom-Wagen“.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Photographers-Hamburg



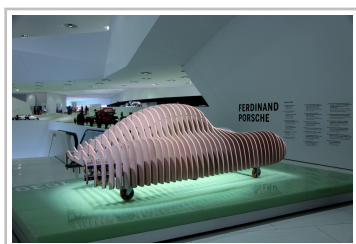
Porsche Typ 64 (1939).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Sotheby's



Der Typ 64 verläßt das Porsche-Museum für die Ausstellung im „High Museum of Art“ in Atlanta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Während der Typ 64 dem Publikum in Atlanta präsentiert wird, zeigt das Porsche-Museum bis Ende Juni 2010 das Spantenmodell der Typ 64-Karosserie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der Typ 64 verläßt das Porsche-Museum für die Ausstellung im „High Museum of Art“ in Atlanta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Der Typ 64 ist das Auftaktexponat in der Ausstellung des Porsche-Museums.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Aus „VW Käfer – Das Buch“ von Keith Seume: VW 38.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Prestel-Verlag/Keith Seume



Aus „VW Käfer – Das Buch“ von Keith Seume: VW 38 (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Prestel-Verlag/Keith Seume



H017: Käfer-Prototypen aus dem Zeithaus der Autostadt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alexander Voigt



Volkswagen Typ 1, erste Generation: der Käfer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW feierte 1946 den 1000sten Käfer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW-Käfer-Prototyp im Porsche-Werk Zuffenhausen (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche