

Exklusiv: „So viele Fehler wie ein Hund Flöhe hat“

Von Hans-Robert Richarz

Niemand weiß, ob die Story nun wahr oder unwahr ist - gut erfunden ist sie auf jeden Fall. Denn es steht zwar fest, dass der Holländer Ben Pon, seit dem 8. August 1947 Volkswagen-Generalimporteur für die Niederlande, Anfang 1949 den ersten Volkswagen Käfer (den mit dem Brezel-Heckfenster) in die USA verschiffte und ihn zusammen mit einem weiteren Exemplar im gleichen Jahr in der Neuen Welt verkaufte. Ob er das allerdings aus purer Geldnot tat, weil er mangels flüssiger Mittel seine Hotelrechnung nicht bezahlen konnte, gehört zu den gerne von US-Käferliebhabern erzählten Legenden. Denkbar aber wäre es: Pon hatte längere Zeit erfolglos damit verbracht, einen amerikanischen Vertriebspartner zu finden.

Ob Ben Pon das allerdings aus purer Geldnot tat, weil er mangels flüssiger Mittel seine Hotelrechnung nicht bezahlen konnte, gehört zu den gerne von US-Käferliebhabern erzählten Legenden. Denkbar aber wäre es: Pon hatte längere Zeit erfolglos damit verbracht, einen amerikanischen Vertriebspartner zu finden.

Exakt 65 Jahre ist das in diesen Tagen her, dass die ersten Käfer die USA erreichten - jenes Land, das dem deutschen Auto überhaupt erst den Namen verpasste, der heute geläufig ist. "Beetle" oder "Bug" nannten die Amerikaner ihn - Käfer. Die Bezeichnung soll erstmals 1938 der "New York Times" eingefallen sein.

Von da an ging es bergauf. Und das, obwohl selbst der damalige Volkswagen-Chef Heinrich Nordhoff schon kurz nach seinem Amtsantritt im Jahr 1948 mit der Aussage zitiert wurde, man baue da ein Auto, das "so viel Fehler wie ein Hund Flöhe hat". Das hatte zur Folge, dass am Käfer über die Jahre so viel verändert und verbessert wurde wie an kaum einem anderen Auto - mit dem Ergebnis, dass ein Käfer der siebziger Jahre bis auf das Bauprinzip und den Wiedererkennungswert der Form nichts mehr mit seinen Urahnen gemein hatte.

Was damals noch niemand ahnen konnte und mit zwei Autos 1949 begann, entwickelte

sich zum kulturellen Meilenstein für eine ganze Generation und zu einem der kultigsten Autos der Welt. Sechs Jahre später kam es zur Gründung der Volkswagen of America mit Sitz in Englewood Cliffs. Inzwischen bietet VW in den USA elf verschiedene Modelle über 644 Händler an, die im vergangenen Jahr genau 407 704 Fahrzeuge an den Mann oder die Frau brachten. Zur Zeit kränkelt allerdings das Geschäft ein wenig. 2014 begann für VW in den USA mit einem Fehlstart und einem Absatzminus von 19 Prozent.

Mitte der 1950er Jahre rollten mehr als 35 000 Käfer auf US-Straßen, 1960 fast zehnmal so viele. Die Amis fanden den Käfer nicht nur erschwinglich und praktisch, ihnen gefiel zudem sein einzigartiges Design, seine geringe Größe und sein im Vergleich zu einheimischen Straßenkreuzern sparsamer Kraftstoffverbrauch.

Die Nachfrage explodierte so sehr, dass in den USA ein grauer VW-Markt entstand, weil das Werk in Wolfsburg und Emden den steigenden Bedarf Amerikas an Volkswagen jahrelang nicht zu decken vermochte. Als einer der ersten witterte ein Amerikaner deutscher Herkunft in diesem Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ein Geschäft: Kurt Liepold, Geschäftsführer der Hamburger "Atlantic-Export KG", einer der größten Firmen, die Amerikas grauen VW-Markt mit Nachschub versorgten.

"Monatelange Lieferzeiten", so verriet Liepold im Juni 1965 dem "Spiegel", "waren für den amerikanischen Autokäufer nicht nur neu, sondern auch unverständlich. Viele wollten das Ding sofort haben und dafür auch Überpreise zahlen."

Noch im Jahre 1951 war Liepold überzeugt gewesen, "dass in Amerika kein Mensch für den Volkswagen Interesse haben kann". Ein Angebot, offizieller VW-Händler zu werden, lehnte er glatt ab. Er versprach sich mehr vom Handel mit gebrauchten US-Straßenkreuzern, die er in seinem Laden am Broadway in New York anbot.

Fünf Jahre später aber war das Interesse der Amerikaner an Volkswagen so groß und das Angebot der Wolfsburger so knapp, dass Liepold 1956 nach Deutschland flog, um gebrauchte Volkswagen aufzukaufen. Bei Auto-Becker in Düsseldorf und bei Hamburger Händlern raffte er 50 gebrauchte VW zusammen und verschiffte sie nach New York. Sein Partner schlug sie im Land ohne Preisbindung mühelos zum Neuwagenpreis los.

"Seit seiner Ankunft in den Vereinigten Staaten vor 65 Jahren hat sich der Volkswagen Käfer seinen Ruf erhalten, mehr als nur ein Fortbewegungsmittel zu sein, sondern ein Symbol der Einzigartigkeit und Freiheit", sagte Michael Horn, Präsident und CEO der Volkswagen Group of America. "Der Käfer ist ein Teil der amerikanischen Kultur geworden, und wir sind stolz darauf, dass sein Erbe weiterhin von Fans in den ganzen USA hoch gehalten wird." Ob mit bunt bemalter Karosserie oder als offener Dune-Buggy -

der Käfer passte perfekt in die Gegenkultur der Flower-Power-Bewegung der 1960er Jahre. Damals wurden pro Jahr über 400 000 Käfer verkauft.

Als Hommage an den Käfer kam 1998 der New Beetle auf den Markt, der nur in punkto Design an den alten erinnerte. Alles andere war neu. Wasser- statt Luftkühlung, Front- statt Heckmotor.

Ihm folgte 2011 die dritte Generation des Käfers. Mit ihrem sicheren Handling sowie zahllosen Sicherheits- und Technik-Features schaffte sie, was der Ur-Käfer nie und nimmer vollbracht hätte: Bei den strengen NCAP-Sicherheitstests erreichte sie die Spitzennote von fünf Sternen. Und nicht nur das: Im vergangenen Jahr legten sich 43 000 Amerikaner einen solchen Beetle zu machten ihn damit zu einem der beliebtesten Fahrzeuge aus der VW-Familie und einem der führenden Player in der Klasse der zweitürigen Coupés und Cabrios.

Den Anstoß zum VW-Geschäft in den USA hatte Ben Pon gegeben. Doch das war keineswegs die einzige Leistung, die Volkswagen dem Holländer zu verdanken hat: Mit einer 1947 gezeichneten Skizze einer Art Van auf Käfer-Basis gab er den entscheidenden Anstoß zur Entwicklung des VW-Busses, gilt also als einer der Väter des VW Typ 2 Bulli.
(ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Der 100 000ste VW Käfer aus dem Werk Emden.



DB2003AU01504

Volkswagen Käfer.



Volkswagen Käfer.



Weltgrößtes Käfer-Veteranentreffen in Hessisch Oldendorf.



Ben Pon.



Volkswagen Käfer 1200 (Baujahr 1960).



Der 100 000ste VW Käfer aus dem Werk Emden.



China Rallye of International Cars: Der Mille-Miglia-Käfer von Volkswagen.
