
Als Volkswagen noch ein Schnäppchen war

Von Harald Kaiser, ccm

80 Jahre ist es her, dass am 26. Mai 1938 der Grundstein des Volkswagenwerkes gelegt wurde. Keine zehn Jahre später wäre VW beinahe zur Kriegsbeute der Briten geworden. Die weithin unbekannte Geschichte einer grandiosen Fehleinschätzung.

Der Vorgang war nicht nur bloß vertraulich. Es handelte sich vielmehr um ein Staatsgeheimnis. Denn die Untersuchung der Briten war industriepolitisch höchst brisant. Keine der anderen Siegermächte des geschlagenen Deutschlands durfte kurz nach dem Zweiten Weltkrieg Wind davon bekommen. Sonst wären womöglich Begehrlichkeiten geweckt worden.

So haben die Briten unter totaler Abschirmung in aufwändigen Tests prüfen lassen, welches Erfolgspotential im Volkswagen Käfer steckt. Das Urteil: Man könne nicht empfehlen, „dieses Fahrzeug als Beispiel für erstklassige, moderne Konstruktionsverfahren zu betrachten, die von der britischen Industrie kopiert werden sollten“. Und ferner: „Angesichts des allgemeinen Erscheinungsbilds sind wir der Auffassung, dass die Konstruktion keine besondere Brillanz aufweist.“

Zu dieser Einschätzung kam 1947 ein spezieller Geheimdienst Ihrer Majestät, das „British Intelligence Objektives Sub-Committee“ (BIOS), unter dessen Führung die Studie entstanden ist und deren Ergebnis einer Regierungs-Kommission mitgeteilt wurde. Einer breiten Öffentlichkeit Deutschlands hingegen dürfte unbekannt sein, dass das Vereinigte Königreich Mitte der 40er-Jahre des letzten Jahrhunderts mit dem Gedanken spielte, sich das Volkswagenwerk einzuverleiben. In Fachkreisen bekannt wurde diese Absicht etwa ein halbes Jahrhundert später, als der lange geheimgehaltene BIOS-Bericht als Buch (Heel-Verlag, 1999) auf Deutsch veröffentlicht wurde.

Vor dem vernichtenden Urteil hatten Experten zwei Varianten des Käfers bis auf die letzte Schraube zerlegt: Eine Limousine Baujahr 1946 und einen auf dem Afrika-Feldzug der Deutschen von den englischen Truppen erbeuteten technisch baugleichen Kübelwagen der Wehrmacht. Monatelang wurde jedes Detail unter die Lupe genommen. Weil die staatlichen Schlapphüte aber selbst keinerlei Kompetenz besaßen, ein fachmännisches Urteil über die Konstruktion des feindlich-deutschen Autos abzugeben, wurde der einheimische Verband der Autohersteller und Händler (Society of Motor Manufacturers and Traders) mit der Expertise beauftragt. Beteiligt waren damals die A.C. Cars Ltd. (für allgemeine Beurteilung), die britische Ford-Tochter (für Gesamtkonstruktion), die Humber Ltd. (für Konstruktion und Produktion), die Singer Motors Ltd. (für Fahrtests) sowie die Solex Ltd. (für Benzinzufuhr/Vergaser).

Für die Untersuchung gab es zwei Fragen: Kann die britische Autoindustrie von den Deutschen etwas lernen? Und macht es womöglich Sinn, das Werk technisch auszuweiden und die Gerätschaften auf das Inselkönigreich in der Nordsee zu verfrachten? Denn die Briten, unter deren Nachkriegsverwaltung mit ganz Nordwestdeutschland auch der Großraum Wolfsburg stand, hatten nach dem gewonnenen Krieg das Recht, den Käfer und das ganze Werk mit allen Patenten und Produktionsverfahren als Kriegsbeute zu beschlagnahmen und zum eigenen Nutzen zu verwenden. Etwa als Vorleistung auf spätere Reparationszahlungen der Deutschen.

Das war aber nur die mögliche politische Dimension des Vorgangs. Es gab auch eine andere, über die sich die Militärregierung sehr schnell im Klaren war: Die britische Autoindustrie würde klammheimlich Beifall klatschen, wenn im Deckmantel eines

offiziellen Regierungsbeschlusses zur Demontage ein möglicher Konkurrent auf diese Weise ausgeschaltet würde. Denn dann wäre VW ja kein ausländischer Konkurrent mehr, der in späteren Friedenszeiten Autos nach England exportieren und heimischen Herstellern Marktanteile wegnehmen würde, sondern ein Inlandswettbewerber, mit dem sich anders umgehen ließe. Oder, eine andere Variante, der Käfer landet dann im Modellprogramm eines etablierten englischen Herstellers – und Volkswagen würde es nicht mehr geben.

Zwar bestand die Demontagegefahr des Werkes tatsächlich noch einige Zeit, doch eher theoretisch. Denn die Briten suchten damals angesichts ihrer im Kriegseinsatz stark ramponierten Militärfahrzeuge nach Ersatz. Da lag es nahe, die wenngleich durch Bombenschäden noch eingeschränkten Produktionsmöglichkeiten des VW-Werks zu nutzen und auf diese Weise den hohen Bedarf an Fahrzeugen zu decken. So wurde das Management des VW-Werks von den Engländern mit großem Weitblick auf die Wettbewerbslage und auch mit Rücksicht auf akute eigene Bedürfnisse bereits 1945 mit dem Bau von 20 000 Limousinen beauftragt.

Zudem hatte die „Control Commission for Germany/Britische Zone mit Sitz in Bad Oeyenhausen“ frühzeitig klar gemacht, dass sie Verantwortung für Deutschland trage und sich nicht zum Handlanger der britischen Industrie degradieren lasse. Ähnlicher Ansicht war das Board of Control, eine Art britischer Aufsichtsrat des Volkswagenwerkes, das inzwischen in Wolfsburg Motor Works umbenannt worden war. Man hielt eine Demontage des Betriebes für unverantwortlich gegenüber den Einwohnern Wolfsburgs, weil alternative Beschäftigungsmöglichkeiten fehlten. Stattdessen votierten die entscheidenden britischen Stellen wie das Außenministerium und der Schatzminister für eine Steigerung der Produktion, um den Volkswagen exportieren zu können.

Dem Schatzminister war an zusätzlichen Einnahmen gelegen, um den Haushalt von Besatzungskosten zu entlasten. Und der Export des Volkswagens versprach Devisen. Im September 1946 schließlich wurde der ursprünglich ergangene Demontagebefehl von der Militärregierung für zunächst vier Jahre ausgesetzt. Später war er dann kein Thema mehr. So war die BIOS-Einschätzung zum Käfer aus heutiger Sicht, mit dem „German People’s Car“ sei weder militärisch noch zivil etwas anzufangen, eine grandiose Fehleinschätzung angesichts des späteren Welterfolgs dieses Automobils. Ohne Weitsicht, sondern vielmehr mit eindeutig verengten und egoistischen Absichten mäkelte die britische Autoindustrie an der komplizierten Heizung des Käfer herum, sie monierte den schwachen Motor, sie hielt den Fahrzeuflärm für unerträglich und fand obendrein, dass das Auto ausgesprochen hässlich sei.

Diese Technikfolgenabschätzung hat sich schon wenige Jahre später als Irrtum historischen Ausmaßes erwiesen, schließlich entwickelte sich der Käfer rasch zum Weltbestseller und wurde bis zur Produktionseinstellung 1978 in Deutschland und 2003 endgültig auch in Mexiko mehr als 21 Millionen Mal verkauft. Angesichts der fulminanten Erfolgsgeschichte formulierte Jahre später der VW-Chef Carl Hahn ironisch, dass das Volkswagenwerk, das nach dem Krieg von den Engländern zu neuem Leben erweckt worden ist, „die erfolgreichste Autofirma ist, die jemals von den Briten gegründet wurde“. Mit einer Metapher aus dem Fußball könnte man auch sagen, die Briten haben mit dieser Einschätzung gleich eine ganze Elfmeterserie im legendären Wembleystadion auf ein leeres deutsches Tor versemmt.

Groß geworden im Zonenrandgebiet und schließlich aufgestiegen zum zeitweisen Motor des deutschen Wirtschaftswunders hat das kleine Auto aus der deutschen Provinz nicht nur Menschen in Fahrt gebracht. Wer den Wagen fuhr, bog auch ganz persönlich in die Straße steigenden Wohlstands ein. Auf dem Erfolgsrezept des Volkswagens standen Eigenschaften, die in manchen Punkten auch auf den Fahrer zutrafen: Zuverlässigkeit,

Anspruchslosigkeit, Robustheit und Wirtschaftlichkeit.

Wie nur wenige Autos nach ihm wurde der VW-Käfer zum Liebling von jungen, dynamischen Unternehmern. Er brachte sie verlässlich von Geschäftstermin zu Geschäftstermin. Das war keineswegs selbstverständlich für damalige Qualitätsverhältnisse;

von Familienvätern. Sonntags wurde Kind und Kegel in den VW gepackt und ab ging's ins Grüne. Nie stotterte der Motor, dafür die Teilzahlungsraten umso mehr; von Polizisten. Der VW als Grüne Minna galt seinerzeit als hochmodernes Auto, das lediglich von Gangster-Limousinen größeren Kalibers abgehängt werden konnte; von Junggesellen. Wann immer es zu riskant war, die Herzdame mit auf das von der Vermieterin streng überwachte möblierte Zimmer zu nehmen, bot sich der Käfer als Stätte der Begegnung an. Also ein Liebhaberauto im doppelten Sinn; von Studenten. Für sie gab es kaum ein billigeres und zuverlässigeres Auto. Wer sich vom Geld eines Gelegenheitsjobs 1500 Mark auf die Seite gelegt hatte, konnte sich einen gut erhaltenen Käfer aus dritter Hand kaufen, und von Selbermachern. Verbeulte Kotflügel? Ein Gang auf den Schrottplatz behob das Problem für wenig Geld. Montieren war kinderleicht.

So ist das Auto trotz der britischen Fehleinschätzung zu einer Legende geworden. Es knatterte schnurstracks in den Olymp der Autogötter, wo es längst auf ewig einen vorderen Platz einnimmt. Ein Fahrzeug, dessen entscheidender Erfolgsbaustein war, auf der Straße der Klassenlosigkeit zu fahren. Ob reicher Knopf oder armer Schlucker, der Käfer war ein Jedermannauto, das keine Rückschlüsse auf die Dicke des Geldbeutels zuließ. Und, als wäre es der ironische Schlussakkord einer fiktiven Story zur Automobilgeschichte, sind Jahrzehnte nach Ende der Käfer-Krabbelei urbritische Marken wie Mini, Rolls Royce und Bentley ausgerechnet in deutschem Besitz: Mini und Rolls Royce gehören zu BMW, Bentley zählt zum Reich der Fastbeute Volkswagen. (ampnet/hk)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Typ 1, erste Generation: der Käfer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW feierte 1946 den 1000sten Käfer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



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

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



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

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



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Ferdinand Porsche an einem Käfer-Prototyp (1937).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Volkswagen Käfer (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Vorläufer des VW Käfer: der für NSU gebaute Porsche Typ 32 (1934).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Vorserien-Käfer von VW (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Automuseum Prototyp



Vorläufer des VW Käfer: W30-Versuchswagen (1936/37)

Foto: Auto-Medienportal.Net/Automuseum Prototyp



Serienstart des Volkswagen Käfer vor 70 Jahren: Major Ivan Hirst.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen