

Historie und Histörchen (81): Der Volkswagen für 999

Reichsmark

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 4 von 6)

Am 11. Februar 1933, nur elf Tage nach Hitlers Amtsübernahme als Reichskanzler, begann die alljährliche Internationale Automobilausstellung in Berlin. In seiner Rede zur Eröffnung umriss Hitler seine Politik für die deutsche Autoindustrie und erwähnte dabei auch erstmals den „deutschen Volkswagen“, den sich jeder deutsche Arbeiter leisten können sollte. In einer Rede im März 1934 forderte er die deutsche Automobilindustrie auf, ein solches Auto zum Preis von unter 1000 Mark anzubieten. Dazu beauftragte er den Reichsverband der Automobilindustrie (RDA), ein solches Fahrzeug zu schaffen, Der RDA rechnete lange, kam aber zu dem Schluss, dass ein solches Auto nicht unter 1500 Reichsmark zu bauen sei.

Die Wirtschaft aber ahnte, dass mit einem solchen Fahrzeug ein Boom entstehen würde. Die großen Firmen wie Opel und Ford zeigten ihre Kleinwagenmodelle als den „Volkswagen“. Ford hoffte auf den gerade vorgestellten „Eifel“. Framo zeigte den Prototyp „Stromer“, die Godesberger Firma Imperia sogar einen kleinen Sportwagen. Doch davon wollte Hitler nichts wissen. Als die deutsche General-Motors-Tochter Opel 1935 sogar den veralteten Opel P 4 zum Kampfpfeis von 1450 Mark und 1936 den hochmodernen Olympia zum Kampfpfeis von 2500 Reichsmark herausbrachte, verbot die NS-Führung kurzerhand die Produktion.

1934 wurde in Hameln die „Dawag-Deutsche Automobilwerke AG“ gegründet. Zur Finanzierung des Projektes wurde die Volkswagen-Arbeitsgemeinschaft gebildet, die nach Angaben des Direktors der Dawag in Hameln, Robert Mederer, dem Hamelner Unternehmen eine Million Reichsmark zur Verfügung stellen wollte. Zunächst sollten 1000 Wagen gebaut und das erste Stück dem Reichskanzler vorgeführt werden. Schon sieben Monate später, im Februar 1935, hatten die Hamelner Automobilwerke AG Konkurs angemeldet.

Die ersten Prototypen des Käfers entstehen

Die von Hitler geforderten 1000 Mark für das Auto waren ein politischer Preis. Hitler bezog sich damit auf eine unwissenschaftliche Berechnung aus den USA. Der Buick, der dort in etwa in gleichen Stückzahlen gebaut wurde, wie der Volkswagen geplant war, hatte einen Preis von etwa 1,50 Mark pro Kilogramm. Der Volkswagen sollte 660 kg wiegen. Also argumentierte Hitler, wenn die deutsche Industrie die gleiche Effizienz erreichte wie die amerikanische, könnte der Wagen für 990 Mark verkauft werden. Am 22. Juni 1934 beauftragte Reichskanzler Hitler Porsche mit dem Prototypen-Bau – obwohl Porsche ihm die Preis-Garantie nicht geben konnte.

Für die Prototypen sollten die Selbstkosten plus einem Regiezuschlag von 400 Prozent berechnet werden können, im Monatsdurchschnitt 20 000 Reichsmark. Innerhalb von zehn Monaten sollten die testfähigen Prototypen fertig sein. Gebaut wurden drei Prototypen in der Garage des Stuttgarter Privathauses von Porsche: V1 und V2 im Jahr 1935, V3 1936.

Danach entstanden weitere Versuchsreihen, die sich jeweils unterschieden. Für die Form zeichnete Porsches fest angestellter Karosseriekonstrukteur Erwin Komenda verantwortlich.

Motorspezialist Kales wählte wieder einen flugmotorähnlichen, luftgekühlten 1,5 Liter-28 PS-Vierzylinder-Boxermotor, der genau zwischen die Hinterräder passte. Für den Mittelmotor vor der Hinterachse sprach die unerwartet gute Erfahrung mit dem Auto Union-Rennwagen. Dasselbe Rezept wendete Porsche nun beim Volkswagen an. Allerdings zeigte sich nun, dass die Mittelmotor-Bauweise für schlechte Platzverhältnisse im Fond des Wagens sorgte.

Wie Hitler Amerikaner umschmeichelte

1936 reisten der Österreicher Porsche und sein Team reisten in die USA. Ford ließ es bei diesem Besuch sogar zu, dass die Reisegruppe mit Deutschen sprechen konnten, die in der US-Automobilindustrie auch geheime Fertigungstechniken betreuten. Bei seiner zweiten Reise in die USA kaufte Porsche 1937 dann die modernsten Produktionsmaschinen ein, warb sogar einige US-Techniker ab und entdeckte in den USA einen kleinen Ventilator, der es erlaubt hätte, im Heck ein brezelartiges Rückfenster einzusetzen.

Erste Tests mit neuem Äußeren

Auf einer dieser Reisen wurde Porsche klar, dass die Frontgestaltung nicht optimal war. Bei Daimler-Benz entstand ein weiterer Prototyp, anfangs mit senkrecht stehenden, eingebauten Scheinwerfern an der Front. Die 30 Prototypen des Modell 30 erhielten nun schräg in die Vorderkotflügel eingebaute senkrechte Scheinwerfer. Doch auch das befriedigte Porsche nicht. Erwin Komenda verbesserte die Linienführung mit einer tiefer heruntergezogene Bughaube und einer kleineren Windschutzscheibe. Im selben Jahr wurden bei der Daimler-Benz AG 30 Versuchswagen des Typs 38 gebaut und erprobt. Diese Wagen wurden nun zwangsweise in ein Testprogramm des RDA aufgenommen. Ursprünglich sollten die Prototypen nur 40 000 km herunterspulen, was dann aber auf 50 000 km erhöht wurde. ((ampnet/hptb))

Bilder zum Artikel



Ferdinand Porsche an einem Käfer-Prototyp (1937).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/Automuseum Prototyp



Vorserien-Käfer von VW (1938).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Automuseum Prototyp



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



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

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
