

Die Entstehungsgeschichte des Volkswagens

Man nimmt gemeinhin an, der Volkswagen - jene viersitzige, zweitürige Limousine, die später den Beinamen „Käfer“ erhielt - sei ausschließlich eine Schöpfung Ferdinand Porsches gewesen. Diese Vorstellung ist tiefverwurzelt - nicht nur bei den Deutschen. Die Ursprünge einer solchen Annahme gehen auf jene breit angelegte Propaganda zurück, wie man sie im Dritten Reich zur Verbreitung einer ganz neuen Volkswagen-Ideologie betrieb. Damals bezeichnete Hitler Ferdinand Porsche als „Deutschlands größten Automobil-Konstrukteur“ (ein Titel, den zu führen sich Porsche selbst niemals angemaßt hätte). Und des Führers Auftrag, ein preiswertes Universal-Vehikel für die Massenmotorisierung zu entwickeln, prägte die Arbeiten Porsches und seiner Männer so nachhaltig, dass niemand daran einen Zweifel hatte, dass eben nur Porsche und niemand anders den Volkswagen „erfunden“ haben konnte. Natürlich hatte Porsche einen stark ausgeprägten Ehrgeiz, was seine Arbeit betraf, und die Unterstützung, die ihm ab 1934 durch den Staat gewährt wurde, verhalf ihm zur Durchsetzung vieler Pläne, die er - auf sich allein gestellt - niemals sonst erreicht hätte. Aber allzu groß war Porsches kreativer Spielraum nicht mehr, seit man ihn zum „Reichskonstrukteur“ ernannt hatte. Es waren die Vorstellungen seines Auftraggebers, die er umzusetzen und zu realisieren hatte.

So entstand ein ganz bestimmtes Porsche-Bild - eben das vom Superkonstrukteur, vom einmaligen Genius, und dieses Image hielt sich über Jahrzehnte und Generationen. Vor allem in den fünfziger Jahren, als der Volkswagen den Inbegriff des deutschen Wirtschaftswunders darstellte und als neue Automobilmarke endlich auch „Porsche“ hinzukam, etablierte sich diese Legende vollends. Aber alle Charakteristika des Käfers, die Pendelachsen, der Zentralrohrrahmen, die Drehstabfederung, der luftgekühlte Boxermotor im Heck, die rundliche Karosserieform waren durchaus nicht Porsches Erfindungen. Auch die Zusammenfügung all dieser Konstruktions-Komponenten gab es schon früher. Diese Feststellung soll nun keineswegs die Verdienste Porsches schmälern; dieser begabte Mann und seine hervorragenden Mitarbeiter haben immerhin einem Automobilkonzept zum Durchbruch verholfen, das im Industriezeitalter wichtige Akzente setzte. Der VW war und ist ein Meilenstein im Automobilbau. Aber es soll auch jener gedacht werden, die als Pioniere viel dazu beitrugen, dass der Volkswagen überhaupt entstehen konnte. Die Namen dieser Männer sind heute fast vergessen. Und wenn man ihre Leistungen, die in vieler Hinsicht Voraussetzungen für Porsches Arbeit darstellten, in diesem Zusammenhang würdigt, sollten auch einige weitere Umstände Erwähnung finden, die Licht in die Entstehungsgeschichte des Käfers bringen. Denn es blieb bislang vieles von dem unbekannt, was sich vor mehr als fünfzig Jahren zutrug und der Legendenbildung im Laufe der Zeit Vorschub leistete.

Der Genauigkeit halber sei vermerkt, dass die Hauptakteure der VW-Geschichte gar nicht aus Deutschland stammten, sondern aus der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie, zu der auch einige jener Landsteile zählten, die 1919 zur Tschechoslowakei wurden. 1872 kam Edmund Rumpler in Wien zur Welt, Hans Ledwinka wurde 1878 in einem Vorort der Donaumetropole geboren. Porsche, Jahrgang 1875, stammte aus Maffersdorf im Böhmerland, Hitler wurde 1899 im oberösterreichischen Braunau geboren. Josef Ganz, der sich selbst mehr als einmal als Vater des Volkswagens bezeichnete, war Jahrgang 1898 und wuchs in Budapest auf. Seine Eltern besaßen die Ganz-Elektrizitätswerke, unter deren Namen 1894 ein Elektrowagen patentiert wurde der Ganz-Wagen gilt seither als Ungarns erste Automobil-Konstruktion. Ungarns „Vater der Automobil-Industrie“, Janos Csonka, arbeitete damals eng mit der Firma Ganz zusammen. Zu nennen wäre aber auch Bela Barenyi, ein weiterer Schöpfer des Volkswagens, 1907 in der Nähe von Wien geboren.

Aus: Griffith Borgeson ..., München, 1986, S. 9