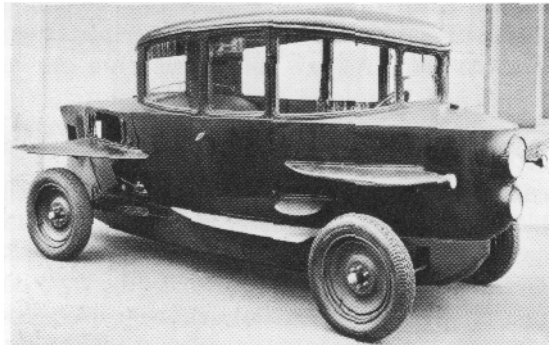


Die Entstehungsgeschichte des Volkswagens



Edmund Rumpler wurde auch im Flugzeugbau berühmt, vor allem durch seine Taube. Sein Patent für eine Schwingachse am Automobil geht auf das Jahr 1903 zurück, ein Prinzip, das aber 20 Jahre so gut wie vergessen blieb.



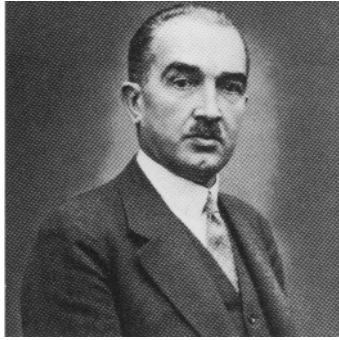
Aufsehen erregte Rumplers Tropfen-Wagen der frühen zwanziger Jahre. Er ähnelte mehr einem Boot oder Flugzeug als einem Automobil und blieb ein kommerzieller Misserfolg. Heckmotor, Schwingachsen und eine aerodynamisch günstige Karosserieform waren ihrer Zeit voraus - zu weit, um Akzeptanz zu finden. Der Sechszylindermotor des Tropfenwagens stammte von Siemens & Halske.

[...]

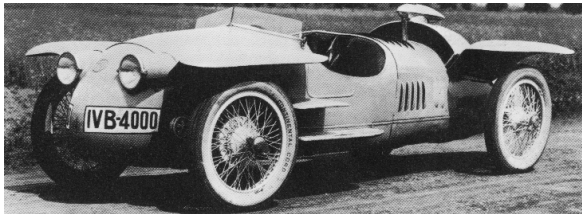
Rumpler hatte nach den Bestimmungen des Vertrags von Versailles zunächst keine Möglichkeit mehr, sich auf dem Gebiet des Flugzeugbaus zu betätigen - dieses Schicksal teilte er mit vielen anderen deutschen Firmen dieser Branche. Und wie jene wendete er sich dem Automobilbau zu, ein Sektor, auf dem er ja bereits mit beachtlichen Erfolgen gearbeitet hatte.

[...]

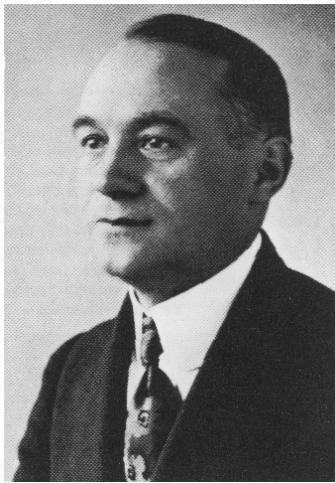
Noch während, vor allem aber gleich nach Beendigung des Ersten Weltkriegs beschäftigte sich Edmund Rumpler mit Studien, die der Aerodynamik des Automobils galten. Von ihm stammt der berühmte »Tropfenwagen«, der als Versuchsfahrzeug 1919 fertig gestellt und vorgeführt wurde. In seiner endgültigen Bauausführung wurde der Rumpler Tropfenwagen dann 1921 auf der Berliner Automobilausstellung präsentiert - eine Sensation. Nicht nur der Aufbau war in »Tropfenform« gehalten - auch die exponierten Chassisteile wiesen diese Gestalt auf, und selbstverständlich gab es hinten Schwingachsen. Der 2,3Liter-Mittelmotor war in zwei aufgefächerten Reihen zu je drei Zylindern gehalten; das Getriebe saß hinter der Achse.



Als Edmund Rumpier im Automobilbau keine Chancen für sich sah, nahm sich Hans Nibel von der Firma Benz & Cie. seiner Konstruktion an.

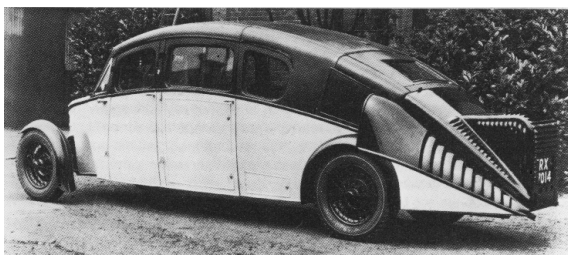


Bei Benz entstand der berühmte Tropfen-Rennwagen RH von 1923/24.

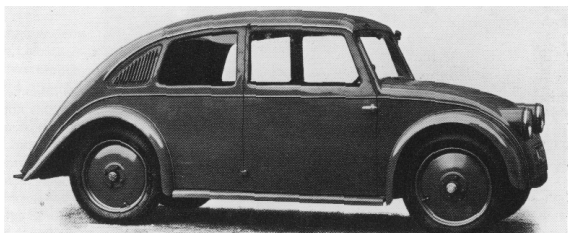


Im Serienbau machte Hans Ledwinka den Zentralrohrrahmen populär. Sein 1923er Tatra Typ 11 erregte internationales Aufsehen, auch wegen des robusten Boxermotors mit Luftkühlung. Den Typ 11 gab es bis 1926; er wurde in 3540 Exemplaren hergestellt.

Der Typ 11 galt als preiswerter und problemlos zu fahrender Kleinwagen, der auch auf schlechten Wegstrecken gut zu handhaben war. Vor allem errang sich der Motor alsbald den Ruf, so gut wie unzerstörbar zu sein. Sein einziges Handicap: Er machte Lärm - das lag an der Luftkühlung und dem Antriebsmechanismus der Achsen.



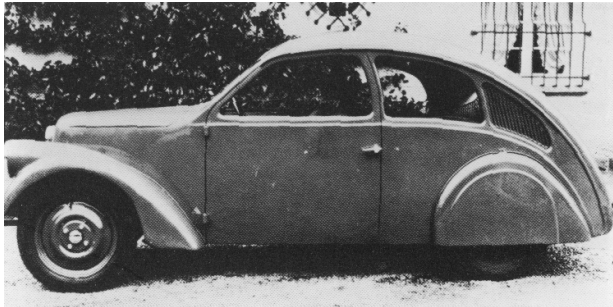
Sir Dennistoun Burneys Stromlinienwagen von 1930. Nur wenige Exemplare dieses Automobils mit Einzelradaufhängung und Heckmotor wurden gebaut.



Mit dem Typ 570 hätte die Automobilfabrik Tatra den Welterfolg des Volkswagen Käfers vielleicht vorwegnehmen können, denn die Tschechen hatten bereits einen ausgezeichneten Namen für ihre robusten, wirtschaftlichen Fahrzeuge. Aber es fehlte in Koprivnice an Einrichtungen, eine Großserienherstellung in Angriff zu nehmen. Der 1933 vorgestellte Typ 570 mit seinem 854cm³-ohv-Heckmotor und einer Karosserieform, die im Käfer später wiederauflebte, blieb ein Versuchsfahrzeug.



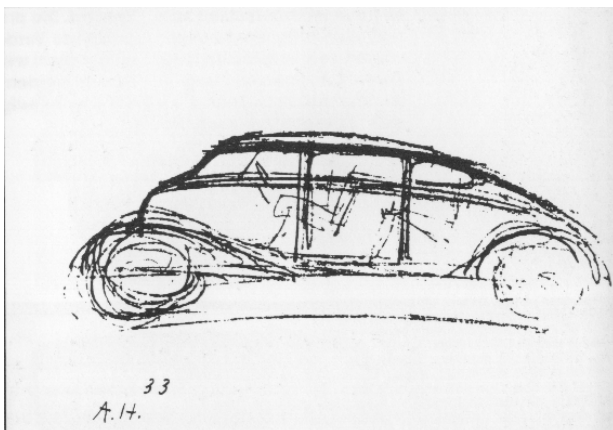
Ferdinand Porsch, geboren 1875 in Maffersdorf, Böhmen, gestorben 1951 in Stuttgart.



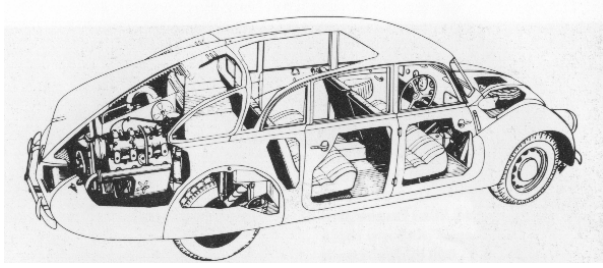
Prähistorischer Käfer vom Konstruktionstisch Ferdinands Porsches: der für Zündapp entwickelte Kleinwagen von 1932. Dieses Heckmotor-Automobil hatte im Unterschied zu fast allen zeitgenössischen Wagen vorn angeschlagene Türen.



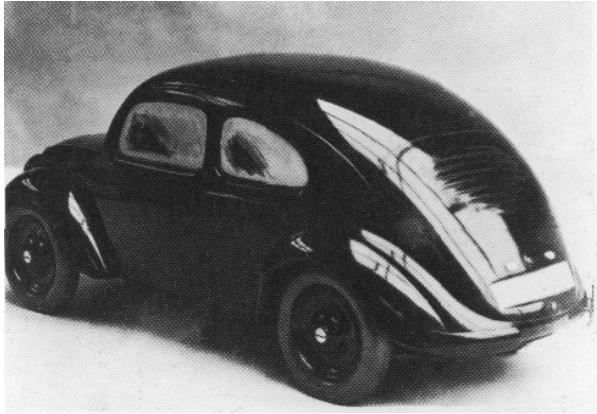
1933 bei NSU gebauter Versuchswagen nach Porsch-Entwurf. Die drehstabgefederte Vorderachse und eine Anzahl weiterer Details wurden später beim VW wieder aufgenommen.



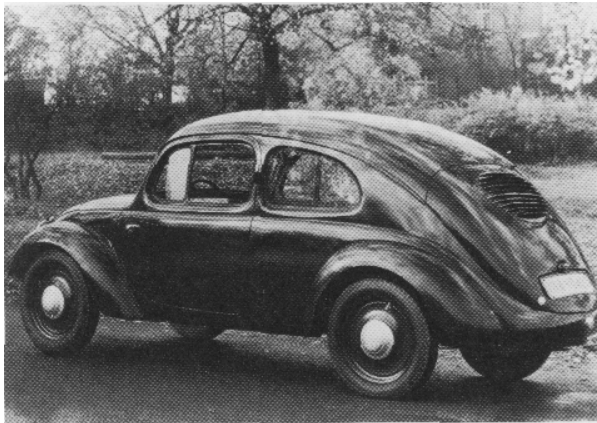
Im Mai 1934 vermittelte Jakob Werlin eine Zusammenkunft Ferdinands Porsches mit Adolf Hitler im Berliner Hotel Kaiserhof. Die Authentizität der hier wiedergegebenen Notizblätter Hitlers wurde bisher nie angezweifelt. Die Skizze [...] dürfte indessen rückdatiert worden sein.



Der Tatra 77 war der erste Serienwagen, der nicht nur Ledwinkas konstruktive Ideen, sondern zugleich Paul Jarays Karosseriedesign mit größtmöglicher Konsequenz einbezog. 77 und 77a wurden 255mal gebaut.



Ein Modell des späteren Volkswagens aus dem Jahre 1935.



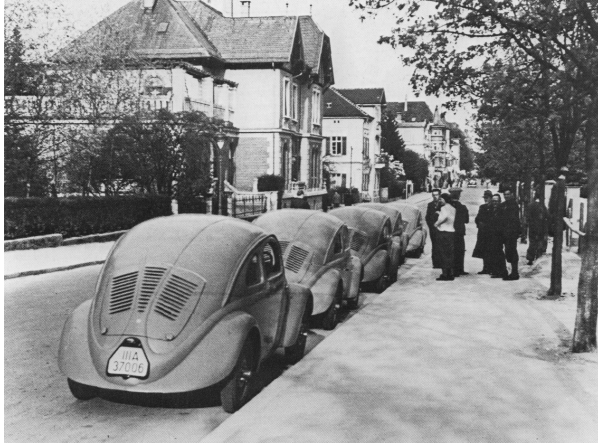
[...] die Versuchswagen V1 und V2/V3, die 1935 und 1936 entstanden. Das erste Konzept sah für den Käfer keine Trittbretter vor. Konsequenter im Karosseriedesign war der Tatra 9Z Auch dieser Wagen hatte einen luftgekühlten Vierzylinder im Heck.



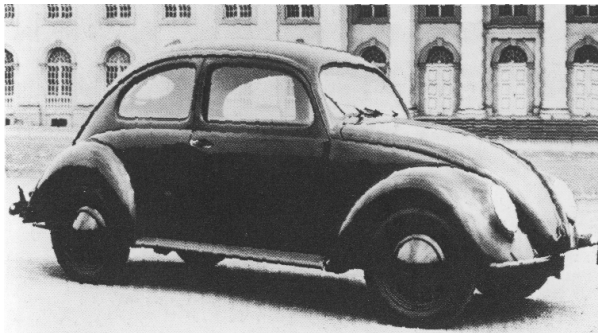
Links einer der Prototypen VW 30 mit den verhältnismäßig kleinen Scheiben.



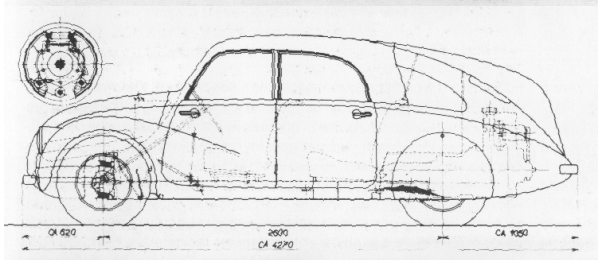
... der VW Typ 3 (mit größeren Seitenfenstern!), ...



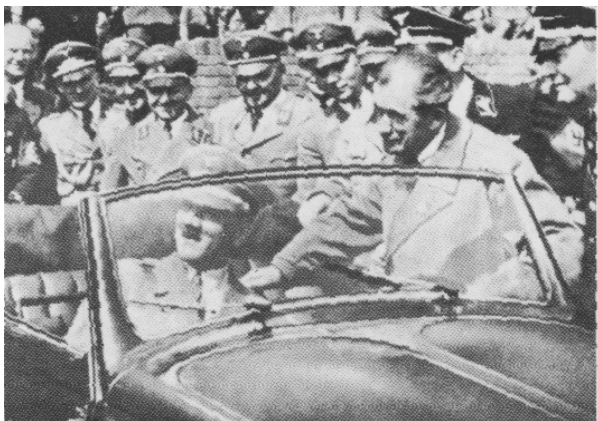
Vorserienwagen vom Typ VW 30 auf Probefahrt. Es gab von diesen Prototypen 30 Exemplare, hergestellt bei der Daimler-Benz AG. Im Heck hatten diese Autos keine Rückfenster, sondern nur Lüftungsschlitze, wie auch beim Tatra, die für die Luftzirkulation gedacht waren.



1938 hatte der Käfer seine endgültige Form erhalten.



Zum Vergleich eine Schnittzeichnung vom Tatra 97.



Hitlers große Anteilnahme an der Gestehung des Volkswagens brachte ihn oft mit Porsche zusammen [...]

Nach: Griffith Borgeson, Volkswagen Käfer, München, Wien Zürich, 1986, S. 8-19