Neubeginn

ab 1948

Dip.-Ing. Heinz Nordhoff, ehemaliges Mitglied des Opel-Vorstandes und bis zum zweiten Weltkrieg Leiter des Opel-Lastkraftwagen-Werkes in Berlin (Brandenburg) und eingehend mit den Produktions- und Verkaufstechniken vertraut, die er in den General Motorwerken in Amerika studiert hatte, wusste, als man ihn zum 1. Januar 1948 zum Generaldirektor des Volkswagenwerkes berief, dass nur eine allumfassende moderne Organisation und Produktion den „Volkswagen“ zum Erfolg bringen konnte.

Neben dem Aufbau der Produktionsanlagen, der Prüf- und Entwicklungsabteilungen, trieb er deshalb in den ersten Jahren den Ausbau einer leistungsfähigen Händler- und Werkstatt-Organisation voran. Damit legte er ziemlich sicher auch den Grundstein für den später folgenden Siegeszug der Käfer-Modelle in aller Welt.

Während Nordhoff noch bemüht war, die Spuren, die die englische Besatzungsmacht im Werk hinterlassen hatte - zum Beispiel die Entfernung aller auf diesen Umstand hinweisenden Schilder - zu beseitigen, versuchten die Briten noch immer einen Interessenten für die Werk- und Produktionsanlagen zu finden. Als Henry Ford 11. im März 1948 seine Kölner Niederlassung besuchte, nutzen die Briten diese Gelegenheit, ihm ebenfalls das VW-Werk schmackhaft zu machen - doch vergebens. Einzig die Russen zeigten Interesse, das Werk als Reparationsgut zu demontieren. Doch das wiederum war nicht im Sinne der Engländer. Es blieb quasi alles beim alten.

Das VW-Werk, wie übrigens die gesamte deutsche Industrie, begann wieder anzulaufen, als das Inkrafttreten des Marshall-Planes am 3. April 1948 ein 1,4 Milliarden-Dollar-Kredit frei machte. Knapp drei Monate später machte die Währungsreform der bis dato gültigen „Zigaretten-Währung“ ein Ende.

Unter Nordhoffs Leitung und mit neuem finanziellen Schwung kletterte die Zahl der produzierten Volkswagen bis Ende 1948 auf 19 244 Exemplare. Ungefähr ein Viertel davon wurde exportiert in Länder wie Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Luxemburg und die Schweiz. Die dadurch eingehandelten Devisen brachten dringend benötigtes Kapital.

1949 brachte dann schon die entscheidende Wende: Am 13. Mai lief der 50 000. Volkswagen vom Band, der seit Ende des Krieges produziert wurde. Sechs Wochen später gab es schon die erste Neuerung beim VW-Käfer, das Export-Modell wurde der Öffentlichkeit vorgestellt. Wesentliche Merkmale dieser gegenüber dem bisherigen Volkswagen - der nun „Standard“ hieß - in der Ausstattung aufgewerteten Limousine: Hochglanz-Lackierung, Chromzierleisten, verchromte Radkappen, Stoßstangen, Türgriffe und Scheinwerferringe. Der Export wurde für 5450 Mark angeboten, der Standard war rund 700 Mark billiger.

Die Käfer des Jahrgangs 1950 waren inzwischen zu einem brauchbaren, qualitativ hochwertigen Alltagsauto verbessert worden. Das Lieferprogramm von VW umfasste außer der Standard- und Export-Limousine auch zwei verschiedene Cabriolet-Versionen: das zweisitzige Hebmüller-Cabriolet und das viersitzige Gegenstück von Karmann in Osnabrück. Dazu kamen noch zahlreiche Sonderversionen für die Polizei, Post oder das Sanitätswesen.

Lackierung, die gesamte äußerliche und innerliche Verarbeitung war nun besser. Auch technisch hatte sich unter der inzwischen schon wohl bekannten Form des VW-Käfers einiges geändert. Die neuen Modelle besaßen unter anderem doppelt wirkende, hydraulische Stoßdämpfer, Fünfblatt-Federstäbe vorn und hydraulische Bremsen (nur Export). Auch der luftgekühlte Boxermotor hatte eine Reihe von kleinen, aber nicht unwichtigen Änderungen über sich ergehen lassen müssen, um die Lebensdauer der Maschine anzuheben.

Im Frühjahr 1950 kam der VW-Transporter (Typ 2) hinzu, ein völlig neu entwickeltes Fahrzeug, aber mit wesentlichen Konstruktions-Ideen des VW-Käfers, wie luftgekühlter Motor im Heck und Fahrwerk. Inzwischen gingen die Limousinen-Modelle unaufhaltsam ihren Weg. Jeder zweite neu zugelassene Personenwagen war 1950 ein Volkswagen.

Beliebtes und meistgekauftes Käfer-Modell war der „Export“, dicht gefolgt vom Standard. Die stark aufgewertete Optik des Export (viel Chrom und mehr Farbauswahl) traf also recht genau den Geschmack der damaligen Käuferschicht. So entschieden sich auch rund 60 Prozent aller Käfer-Käufer für einen Aufpreis von 250 Mark für das Golde-Rollschiebedach. Durch neue, in der Automobil-Branche in dieser Massierung nicht gekannte Neuerungen auf dem Service-, Wartungs- und Reparatursektor überzeugte Volkswagen die Interessenten weltweit. So konnte durch Ausbau und ständiger Erweiterung des bereits seit 1947 existierenden Ersatzteil-Austausch-Dienstes ein Teil der Reparaturkosten gesenkt werden. Statt teurerer Neuteile verwendete Volkswagen im Austausch reparierte Original-Ersatzteile. Die angelieferten defekten Teile wie Motor, Getriebe, Achsen, Lichtmaschine, Anlasser usw. wurden im Werk wieder aufbereitet und mit einer Drei-Monats-Garantie zurück an die Werkstätten gegeben.

Ein so genannter AT (Austausch)-Motor kostete Anfang der 50er-Jahre etwa 430 Mark, ein Neumotor rund das doppelte. Der Ein- und Ausbau schlug mit 7,50 Mark (Siebenmarkfünzig!) zu Buche.

Auf der 1. Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt 1951 trat Volkswagen zum ersten Mal nach dem Krieg wieder ganz groß in der Öffentlichkeit auf. Eine zu diesem Zeitpunkt von Nordhoff geplante weitere Preissenkung für seine VW-Modelle verhinderte eine beginnende Material- und Rohstoffverknappung auf dem Weltmarkt, ausgelöst durch den Korea-Krieg. Doch ungehindert von solchen äußeren Einflüssen lief die Produktion auf recht strammen Touren: alle zwei Minuten rollte ein fertiger Volkswagen vom Band.

Aus der Rede von Generaldirektor Dr. Nordhoff vom 1. Oktober 1952 zur aktuellen Situation:

„Wir beschäftigen jetzt rund 17 000 Mann, von denen mehr als 3000 in den letzten sechs Monaten eingestellt wurden. In dieser Zahl sind 11 Prozent Angestellte enthalten, unverändert ein sehr guter Prozentsatz, genauso wie das Verhältnis von Produktion zu Unproduktion sich fühlbar verbessert hat, sehr im Gegensatz zur allgemeinen Entwicklung in Deutschland. Ich möchte einige sehr interessante Zahlen nennen:

1946 bauten 744 Mann 1000 Wagen/Jahr

1949 bauten 206 Mann 1000 Wagen/Jahr

1952 bauten 120 Mann 1000 Wagen/Jahr

In der gleichen Zeit stieg der Umsatz pro Mann und Jahr von RM 6 850,00 in 1946 auf DM 39 554,00 in 1952.

Der Durchschnittslohn beträgt im ganzen Werk jetzt 2,10 Mark pro Stunde. Das Durchschnittseinkommen eines Arbeiters rund 430 Mark. An Löhnen und Gehältern erreichen wir jetzt eine Jahressumme von 92,7 Millionen Mark.

Im Bundesgebiet gibt es nun 768 VW-Händler, im Ausland 1360. Unser Export ist weiter steigend, wir rechnen für 1952 mit 45 000 Einheiten. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung um 50 Prozent.

Sie werden wohl nicht erwartet haben, dass von den rund 4000 Teilen des Volkswagens kaum noch ein einziges hinsichtlich Material, Toleranzen und Formgebung dem Ursprungs-Volkswagen entspricht. Wir statten zudem seit dem 1. Oktober alle Wagen des Export-Modells, also 75 Prozent unserer Produktion, mit einem Synchron-Getriebe eigener Produktion aus. Wir haben noch eine Reihe anderer Entwicklungen fertig, die zum gleichen Datum in die Fabrikation genommen werden: Eine ganz neue Federabstimmung mit größeren Federwegen, neue Stoßdämpfer und 15-Zoll-Reifen, neuer Solex-Vergaser mit

Beschleunigungspumpe. An Innenausstattung gibt es einen geschlossenen Handschuhkasten, neues Lenkrad, schönere Stoffe, bessere Gesamtausstattung. Außerdem zugfreie Entlüftung durch Ausstellfenster, stärkere, schönere Stoßstangen, Scheibenwischer mit automatischer Ruhestellung und Winkerschaltung unter dem Lenkrad.

Die Durchführung solcher Umstellung, die immerhin 500 Teile umfasst, bedeutet für uns folgendes: Seit dem 20. September ist kein VW mehr in den Export gegangen - seit dem 1. Oktober kein Wagen mehr auf den deutschen Markt. Mit dem 28. September stellte die Produktion um, sie lief nach wenigen Tagen wieder mit 550 Wagen am Tag. Am 1. Oktober befand sich kein einziger Wagen früherer Ausführung im In- und Ausland bei unseren Händlern. Vom 1. 10. bis 8. 10. haben wir die Ablieferung gänzlich eingestellt, um die Zäsur zu schaffen, die solche Maßnahmen brauchen. Seit dem 8. 10. bis 12. 10. liefern wir nur an den Export aus, ab dem 12. 10. auch im Inland, mit dem Resultat, dass wir ab dem 13. Oktober weltweit die neuen VW-Modelle anbieten können. An diesem Tage sind auch überall die neuen Ersatzteile auf Lager, die neuen Betriebsanleitungen, Teilekataloge, Reparaturhandbuch, Prospekte und was Sie sonst noch denken können.“

[...]

Aus: Griffith Borgeson, Volkswagen Kärer, München, Wien, Zürich, 1986