Auto des kleinen Mannes

[...]
Der „K-D-F-Wagen" (so die ursprüngliche Bezeichnung) war von Anfang an als Instrument politischer Verführung gedacht und gelangte dann auch - in den mannigfaltigsten Formen populär gemacht - schon vor dem Anlaufen der Produktion zu beispielhafter Beliebtheit. Geschickt war dabei in das Kalkül gezogen worden, dass Autos zu jenen Gegenständen gehören, denen kompensatorische Bedeutung zukommt, denn als technisches Großspielzeug vermögen sie die konkrete private Lebenserfahrung mit den zumeist nur abstrakt empfundenen Gesetzen des modernen Daseins in eine Beziehung zu bringen. Technisches wird hier zumindest partiell begreifbar. Der Volkswagen erfüllte in seiner gerundeten und geduckten Form, die eine Einheit bildete, sehr gekonnt den damals noch neuen Anspruch nach einer stromlinienhaften Erscheinung. Er suggerierte damit automatisch Schnelligkeit und Mobilität. Der Wagen wirkte flink, agil und wendig, und er besaß eine Physiognomie, die Gewitztheit verriet und die Fähigkeit, Hindernisse mühelos überwinden zu können. In seiner kompakten, kräftig modellierten Gestalt war er vorzüglich dazu geeignet, einen klassenbewussten Gegenentwurf zu anderen billigen Autos darzustellen, die üblicherweise hilflos und pseudo-feudal aussahen. Er stellte tatsächlich das „Auto des kleinen Mannes" dar, seine Funktion als Objekt der Identifikation war damit gesichert. Durch die Anlehnung an die Käfergestalt wurde zudem eine Assoziation erzeugt, die einschmeichelnd, vertrauen erweckend und für den ersten Moment nicht sinnwidrig war. Die »natürliche« Form dieses technischen Gegenstandes schuf eine Brücke und vereinte scheinbar Widersprüchliches, sie machte es sogar möglich, dass er in dieser Verkleidung im hohen Maße geliebt wurde. Die Verführungskunst dieses Apparates war im Grunde genommen ziemlich vulgär, aber von äußerster Treffsicherheit. Das alles ist gesagt für die Situation am Ende der dreißiger Jahre. Der anhaltende Erfolg gerade dieses Karosserietypus weist daraufhin, wie stark das Bedürfnis nach Transformation geblieben ist.

Aus: Propyläen Kunstgeschichte, Die Kunst des 20. Jahrhundert, Frankfurt/M, 1990, S. 321

KDF-Wagen, 1938