

Das Erscheinungsbild des VW

[...]

Das Auto hatte endgültig seinen Luxuscharakter abgestreift, nichts mehr wies auf eine Repräsentationskarosse hin, und doch war der KdF-Wagen, wie der Volkswagen noch hieß, in seinen konstruktiven Elementen ein vollwertiges Automobil in eigenem Recht, nicht ein bis zur Untauglichkeit abgemagerter Großwagen, wie noch die Kleinwagen der Weimarer Zeit.

[...]

Schon in seinem Erscheinungsbild drückte er aus, welche Idee in ihm eine materielle Form gewonnen hatte: der Volksgenosse in Bewegung. Sein solider Bau, sein karges Aussehen, seine Erdverbundenheit geben beredt Auskunft darüber, für wen er gedacht war. Keine langen Motorhauben, kein limousinenartiger Aufbau, kein hoch liegender Fahrgastraum mehr, nein, eher stupsnasig sah er aus, eher zum Hinabsteigen als zum Hinaufsteigen, und geduckt lag er auf der Straße; wahrlich ein klassenloses, ein völkisches Fahrzeug. Auf der anderen Seite repräsentierte er in seinem Design mustergültig die dominierende Formsprache, ganz im Geiste der Zeit: die Stromlinie versinnbildlicht Geschwindigkeit, die Vorherrschaft der Diagonalen ließ ihn schon in Bewegung sein, bevor er noch fuhr. Die Stromlinienform prägt das Automobildesign der dreißiger Jahre: die Fahrzeuge lagen tiefer, die Dachlinie bemüht sich, unter dem Wind herzuschlupfen ebenso wie die abgeschrägte Front und das Fließheck. Die Karosserieteile waren in einem einheitlichen Blechkleid zusammengeführt, dessen glatte Flächen und sanfte Rundungen an den windschlüpfrigen Vogel oder den wasserschlüpfrigen Fisch erinnern. Man glaubt es den Fahrzeugen, dass sie die Luft durchschneiden und leichten Durchlass versprechen; nicht umsonst standen ein Mercedes „Autobahnkurier“ oder ein Adler „Autobahnwagen“ für des Führers Straßen bereit. Die Stromlinie gestaltete den Repräsentations- wie den Kleinwagen dieser Zeit; so weit auch immer ihr Abstand untereinander: im Drang nach vorne waren sie geeint. Sogar über das Auto hinaus war die Stromlinie stilbildend: schnittig kamen Radios, Bügeleisen und selbst Bleistiftspitzer daher. Schließlich waren Carraciola und Rosemeyer, von Sieg zu Sieg eilend, die Heroen der Zeit und Hans Stuck mimte in einem Film mit dem Titel: „Mit Vollgas ins Glück“.

Aus: Wolfgang Sachs, Die Liebe zum Automobil, Hamburg, 1986