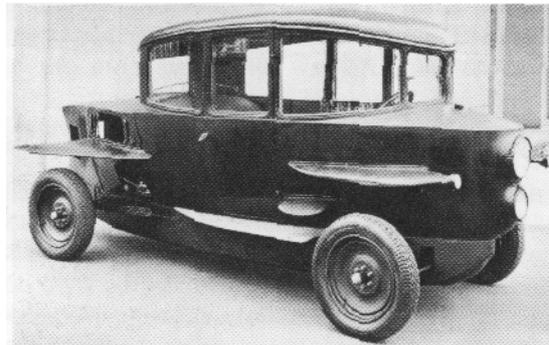


Stromlinienform

Der Volkswagen erscheint uns heute als eine einmalige Form, originell bis skurril, zum lieb haben wie Figuren aus Walt Disneys lustiger Tiermenschwelt. Doch seine Originalität ist nur Patina der Zeit, Starrsinn der fünfziger Jahre, der sich gegen den raschen Verschleiß von Formen und Produkten wehrte und lieber die Möglichkeiten, die Porsche in seiner Konstruktion angelegt hatte, ausschöpfte und perfektionierte. Denn in Wahrheit ist der „Volkswagen“ nur die auf völkisches Maß geschrumpfte Stromlinie, die in den dreißiger Jahren die funktionale Phase des Automobildesigns ablöste.

[...]

Schon 1921 hätten dabei Deutschland Autofabrikanten auf eine aerodynamisch gestylte Karosserieform zurück greifen können, die einen besseren Luftwiderstandswert aufwies als heute der neueste Golf. Der Berliner Flugzeugkonstrukteur und -bauer Edmund Rumpler stellte in diesem Jahr auf der Berliner Automobilausstellung seinen Tropfenwagen vor. Die Form des fallenden Tropfens, von dem Rumpler annahm, dass er hinten spitz zuläuft, schien ihm ökonomische Idealform des Autos. 1921 schien sie seinen Zeitgenossen noch als verrückte Idee eines Spinners. Innerhalb von vier Jahren raste Rumpler mit seinem markanten Wagen in den Konkurs. Als Mercedes Benz seinen Autobahnkurier und Adler seinen Autobahnwagen baute, in den dreißiger Jahren, war Rumpler schon vergessen, zumal er jüdischer Abstammung und somit in antisemitischer Zeit zum strahlenden Pionier eines völkischen Volkswagens ungeeignet war.



Edmund Rumpler, Tropfenwagen, 1921 auf der Berliner Automobilausstellung

Zu Beginn der dreißiger Jahre hatte sich bei den fortschrittlichen Automobilbauern die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein Automobil unter dem Wind hindurchschlüpfen sollte, statt ihm mit noch wenigen PS die gerade Stirn in bieten. Rennwagen, die sogar von Raketen angetrieben wurden und mit über 230 km in der Stunde über die AVUS rasten, hatten Pionierarbeit geleistet. Die Fahrzeuge lagen jetzt tiefer, die Frontpartie war abgeschrägt und das Fließheck dominierte. Schneller wurden die Wagen, und ab 1932 fanden sie auf neu gebauten, zweispurigen, geraden Autobahnen den notwendigen Auslauf. „Vorwärts“ ging es, wenn auch ins Verderben. „Fortschritt“ wollte auch Porsche.

Selbstverständlich, dass er seiner Konstruktion die Form gab, die das Automobildesign seiner Zeit prägte. Hätte er ahnen können, dass er sie dann für die nächsten fünfzig Jahre konservieren und vor dem Einzug in die Automobilmuseen bewahren würde?

S. 20

[...]

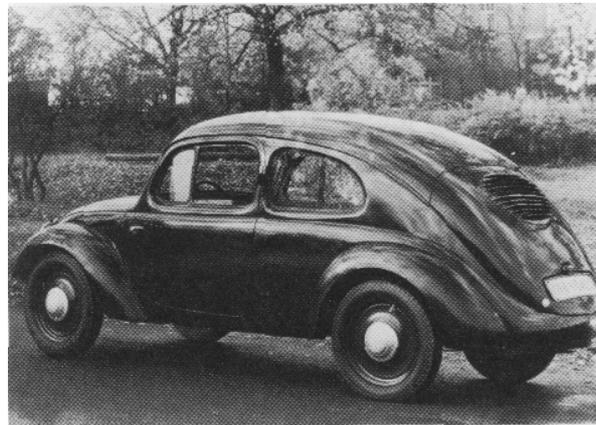
Die Karosserie

Die Volkswagen-Karosserie nimmt viele Elemente der Stromlinienform auf. Markant ist das Fließheck, das fast oval ausläuft. Durch die etwas abstehenden hinteren Kotflügel, die auch aerodynamisch geformt sind, erhält der Wagen wirklich die Rückansicht eines stilisierten Katers.

Eine Folge des Stromlinienhecks ist die im Vergleich zu funktionalen oder keilförmigen Karosserien geringe Kopfhöhe auf der hinteren Sitzbank.

Die Unterbringung des Motors im Heck ermöglicht vorne das Herunterziehen der Vorderhaube, wodurch sich auch hier eine günstige Aerodynamik ergibt. Bei den meisten Wagen der dreißiger Jahre, die die Stromlinienidee aufnahmen, verhinderte der Kühler eine ähnlich ideale Form.

Luftgekühlte Motoren benötigen keine Kühler. Der Heckmotor erforderte allerdings Lüftungsschlitze, durch die die Luft angesaugt werden konnte. Bei den ersten Prototypen mussten sie noch so groß sein, dass ein Rückfenster nicht möglich war. Die Verbesserung des Ansaug- und Kühlsystems machte das kleine geteilte Heckfenster in der ovalen Form möglich, das besser als alle späteren, vergrößerten Versionen mit dem gesamten Ensemble der Heckpartie harmonisiert. Überhaupt ist die Heckpartie des Wagens stimmiger als der vordere Teil. Die Vorderhaube krümmt sich sehr stark, so dass der Wagen vorne ein etwas „stumpfes“ Aussehen erhält. Die vorderen Kotflügel sind zwar ideal geformt, stehen aber doch freier als bei einigen anderen zeitgenössischen Wagen, die sich schon in Richtung auf eine Pontonkarosserie bewegen. Diese war zur Zeit der Käfer-Entstehung in den USA schon bekannt und auch in Deutschland schon durch den Hanomag-Kommißbrot vorgeführt worden.



Die Versuchswagen V1 und V2/V3, die 1935 und 1936 entstanden. Das erste Konzept sah für den Käfer keine Trittbretter vor.

Die Stromlinienform verschenkt im Vergleich zur Pontonform Raum. Platzmangel wurde später eine der wichtigsten Ursachen für den Umstieg der Käfer-Käufer auf andere Modelle. Die extrem freistehenden Kotflügel brachten ab der VW 38-Serie Trittbretter hervor, die Vorder- und Hinterteil des Wagens verbanden und auch von der von hinten nach vorne v-förmig zulaufenden Fahrgastzelle ablenkten. Eine Funktion erfüllten sie nicht. Die Scheinwerfer sind beim Volkswagen in den Kotflügel integriert. Dies ist ein deutlicher Fortschritt gegenüber funktionalen Automobilkarosserien.

Die Türen sind ab der Vorserie VW 38 vorne angeschlagen, was besonders hinten einen leichteren Einstieg ermöglicht. Die Frontscheibe ist ungeteilt, aber eben. Vorne und hinten verfügt der Wagen über verchromte Stoßstangen.

Von innen ist der Wagen erstaunlich geräumig. Dies verdankt er vor allem den weit nach vorne verlagerten Vordersitzen und dem geringen Platzbedarf des Motors. Wenn besonders auf den Hintersitzen wenig Raum ist, so liegt dies an den Gesanietabmessungen. Der Wagen ist nur 4.20 m lang. 1.55 m breit und 1.55 m hoch.

Aus: Ulrich Kubisch, Aller Welts Wagen, Berlin, 1986, S. 36