

Der Volkswagen Käfer – eine Erfolgsgeschichte

Inhaltsverzeichnis

Feature - Käfer Melancholie

1. Volkswagen Käfer – das Geräusch, der Humor, der Geruch, das Gefühl, die Handlichkeit, das Image

VW Käfer, das wahre Wunder

2. Entstehungsgeschichte
3. Erfolgsstory ohne Ende
4. VW Käfer... und läuft und schwimmt und fliegt
5. Volkswagen – ein internationaler Partner

VW Käfer im Wandel der Zeiten

6. Motoren-Technik
7. Design und Ausstattung

VW Käfer - Daten und Fakten

8. Chronologie
9. Produktion weltweit
10. Produktionsstandorte
11. Verkaufszahlen nach Märkten
12. Preisentwicklung Deutschland

Volkswagen Käfer – das Geräusch, der Humor, der Geruch, das Gefühl, die Handlichkeit, das Image

Das Geräusch.

Das typische Geräusch des Käfers.

Menschen der Generation Käfer horchen auf, wenn sie es heute hören. Sie sind dabei seltsam berührt, verspüren Melancholie, wie in Erinnerung an lange Vermisstes.

Es ist ein Geräusch, so unverwechselbar wie die Käfer-Silhouette: es sirrt, es zirpt, es raschelt, ist überlagert von beruhigendem Gebläserauschen – eine Euphonie, die jahrzehntelang unsere Mobilität untermalte, die in jenen Jahren Begleitmusik war für Unabhängigkeit und für wachsenden Wohlstand.

Seit den späten 40er Jahren und noch in den frühen 80ern des vergangenen Jahrhunderts prägte der unverwechselbare Käfer-Sound die Geräuschkulisse deutscher Straßen. Und auch andernorts war der luftgekühlte Käfer-Boxer Leit-Instrument im lärmenden Verkehrs-Konzert.

„Das liebt die Welt an Deutschland“, titelte deshalb Ende der 60er Jahre die heute bereits legendäre Volkswagen-Werbung der Agentur Doyle Dane Bernbach (DDB), darunter eine kunterbunt gemischte Bilder-Sammlung: Heidelberg, eine Kuckucksuhr, Sauerkraut mit Knödeln, Goethe, ein Dackel, die Lorelei – und ein Käfer.

In der Tat: Der Käfer agierte in aller Welt als deutscher Botschafter – unüberhörbar, unverwechselbar, und dabei unerhört sympathisch. Er war jahrzehntelang beliebtester Importwagen in den USA. Und 1967 lag er auch auf der Insel Nauru im Süd-Pazifik im Aufwärtstrend. Dort, so schließt die „Das liebt die Welt an Deutschland“-Anzeige keck, sei der VW-Absatz um 200 Prozent gesteigert worden: „Von einem auf drei Käfer.“

Der Humor.

Der typische Humor in Sachen Käfer.

Obwohl jedes Kind wusste, dass der Käfer-Motor luftgekühlt ist, mahnte VW Mitte der 60er Jahre zu Winterbeginn in ganzseitigen Anzeigen: „Vergessen Sie nicht, Frostschutzmittel in Ihren VW zu tun“. Gemeint war nicht der Boxer im Heck. Gemeint war der Behälter fürs Scheibenwaschwasser, vorn unterhalb des Ersatzrades montiert – „Weil wir wissen, wie man einen Motor mit Luft kühlt. Weil wir noch nicht wissen, wie man eine Scheibe mit Luft wäscht.“

Ob an der Luftwäsche in Wolfsburg gearbeitet wurde, verschweigt der Werbe-Texter – gewundert hätte es des Käfers Zeitgenossen nicht. Schließlich hatte ein Käfer-Bonmot zu jener Zeit längst Eingang in den deutschen Sprachschatz gefunden: „Luft friert nicht ein. Luft kocht nicht über.“

Wasserkühlung in einem Volkswagen?

Damals genau so undenkbar, wie die Änderung des Käfer-Designs – selbst dann noch, als dieses längst als konservativ, ja als veraltet galt. Volkswagen spielte in der Werbung mit progressiven Spöttern – und erntete dafür den Beifall derer, die den Käfer liebten, so, wie er war und blieb. „Schon 1948 meinten viele, dass wir ihn ändern sollten“, stand 1965 unter dem Bild eines

frühen Brezelkäfers. Der Meinung sei in der Tat zuzustimmen. Deshalb habe VW bislang von 5008 Käfer-Teilen 5002 geändert oder verbessert.

Nur die Käfer Form – die typische Silhouette blieb.

„Es gibt Formen“, erläuterte Anfang der 60er Jahre eine weitere VW-Anzeige, „die man nicht verbessern kann.“ Sie zeigte ein Ei mit aufgemaltem Käfer-Heck. Gut 15 Jahre später, bereits in der Golf-Ära, wiederholten die VW-Werber das prägnante Ei-Motiv aus traurig stimmendem Anlass. Als 1978 in Emden die letzten in Deutschland gebauten Käfer vom Band liefen, lautete der Slogan unter dem bemalten Anzeigen-Ei: „Wir wahren die Form. Bis zum Schluss.“ Und – geradezu trotzig: „Fast 21 Millionen Käfer-Käufer auf der ganzen Welt fanden das auch völlig in Ordnung.“

Der Geruch.

Der typische Geruch im Käfer.

Auch er ging für VW-Fahrer in Ordnung: Wer im Käfer durchatmet, der inhaliert einen Hauch von heißer Maschine, vermischt mit dem Odeur angewärmten Teppichbodens. „Geruchsfreie Heizung“ versprachen folglich Käfer-Konkurrenten als Vorteil ihrer Produkte, nicht ahnend, dass gerade diese Heizluft-Brise zur betörenden Aura im Käfer beiträgt. In Wärmetauschern produziert, aus Schwellen-Luken strömend, unterstreicht sie die unverwechselbare Persönlichkeit des Käfers wie wohlduftendes Parfum. Diese meist nur laue Brise, das weiß heute nur noch die Generation Käfer, wurde zu Beginn der Käfer-Erfolgsgeschichte als Privileg empfunden, als Luxus in Zeiten, da andere Automobile überhaupt keine Heizung hatten. So mussten sich deren Fahrer im wattierten Mantel und mit Handschuhen hinters Lenkrad klemmen. Frühen Käfer-Besitzern hingegen genügte ein warmer Pullover für Fahrten in den Winter.

Das war gut so. Denn wer im Käfer in Begleitung unterwegs ist, der hat ohnehin wärmende Tuchfühlung mit seinem Nebenan. Der Hut kann dank üppiger Kopffreiheit zwar am gewohnten Platz verbleiben. Doch Pfeifenraucher tun gut daran, ihre Dunhill vor Fahrtantritt zu verstauen. Sonst könnten sie damit womöglich mit der Windschutzscheibe kollidieren.

Das Käfer-Gehäuse war stets eng, intim. Und es ist derart sorgfältig abgedichtet, dass die Türen beim Schließen viel Schwung und viel Gefühl benötigen, sollen sie nicht von komprimierter Luft zurück katapultiert werden – von Luft, die nach Maschine riecht, nach Teppichboden und manchmal auch nach Tabakrauch.

Das Gefühl.

Das typische Gefühl im Käfer.

Es ist wohlige Geborgenheit, die dieses Automobil seinem Besitzer beschert – und natürlich auch dessen Nachwuchs. Kleinkinder der Generation Käfer lagerten behütet in der Kofferkuhle hinter der Rücksitzlehne. Behäbiges Boxer-Rauschen und Rudi Schuricke wiegten sie in den Schlaf.

Die Generation Käfer wuchs mit dem Käfer auf – und in ihm. Sie wanderte mit den Jahren vom Platz unter dem Ovalfenster im Modell '52 auf den Rücksitz im innen bereits lichterem Modell '57, vom Rücksitz Anfang der 60er auf den (heute für Kids längst verbotenen) Beifahrersitz.

Erste heimliche Fahrübungen auf Waldwegen folgten im 66er Käfer 1500; wenig später aufregende Stunden mit dem Fahrlehrer zur Seite – natürlich im Käfer, in dessen Fond sich schließlich der gestrenge Fahrprüfer zwängte. „Warum wohl lernen jährlich Tausende mit dem VW das Fahren?“ fragte VW 1967 in einer Anzeige, um gleich die Antwort darauf zu geben: „Weil er so leicht zu fahren ist. Fragen Sie Ihren Fahrlehrer. Sein Beispiel hat Schule gemacht.“

Die Handlichkeit.

Die typische Handlichkeit des Käfers.

Käfer-fahren hat etwas Behendes, das sich nicht aus Tempi definiert, sondern aus dem Spielerischen seiner Bedienung.

Leichtgängige Lenkung, Pedalerie und Schaltung, direkte Reaktionen auf Kommandos des Fahrers – das war damals, in den 50er und 60er Jahren, keineswegs so selbstverständlich wie ab den Mitt-70ern, in der Epoche des Volkswagen Golf. Der Käfer setzte hier zu seiner Zeit die Klassen-Maßstäbe – wie später der Golf.

Solche Qualitäten erschlossen sich speziell den Amerikanern, gewohnt mit unhandlichen Raumschiffen zu jonglieren. Arthur Railton, Journalist und in den 60er Jahren Vorstandsmitglied von Volkswagen of America, beschrieb die deutschen Davids im Verhältnis zu den amerikanischen Goliaths so: „Sie hüpfen in den Verkehrsschlangen vor einem rein und raus. Sie huschten in die Parklücke, in die man gerade hineinwollte. Im Schnee surrten sie an anderen vorbei, und ihre Luftschlitze hinten sahen aus, als grienten und amüsierten sie sich über der anderen Hilflosigkeit.“

Das amerikanische Verbraucher-Magazin „Consumer Reports“ brachte die Wirkung des Käfers bereits im November 1952 auf den Punkt: „Wenn Sie gewöhnlicher Wagen müde sind, ist der Volkswagen eine gute Erfrischung.“ Und zwei Jahre später urteilte Lawrence Brooks, Testberater des selben Magazins, bereits euphorisch über den Käfer: „...einer von sehr wenigen Wagen, die ... Begeisterung hervorrufen, weil sie beim Fahren wirklich Spaß machen...“

Das wirkte.

Schon im November 1955 rieb sich Leo Donovan in der US-Zeitschrift „Popular Mechanics“ verwundert die Augen: „... ein Wagen, klein und untermotorisiert. Doch dessen Händler können nicht ausreichend beliefert werden, so spektakulär läuft sein Verkauf. Und alles ohne kostenlose Reisen nach Paris... und ohne Rabatte. Welcher Wagen ist so unglaublich? Es ist der kleine, käfergleiche Volkswagen. Seine Händler haben sogar Lieferfristen für gebrauchte Modelle.“

Das Image.

Das typische Image des Käfers.

„Kein anderes Automobil hatte eine derartige soziale Auswirkung“, schrieb Arthur Railton in „The Beetle“, seiner Hymne an den Käfer, „er wurde Teil unserer Folklore. Er hat seine eigene Mythologie. Man schrieb Bücher darüber, gab eigene Zeitschriften heraus, drehte Filme mit ihm als menschenähnlichem Star ... Der Käfer war Mittelpunkt von Hunderten von Witzen und wurde für Karikaturisten zum Symbol ... für den Rebellen gegen das Establishment.“

Der Käfer war nicht Protz und Prunk. Doch er war auch nicht bloß reine Vernunft. Wie kein anderes Automobil zuvor und keines danach verlieh der Käfer seinem Besitzer durchaus Status – wenn der es darauf anlegte. Doch zuvorderst war der Käfer ein Statussymbol der Klassenlosigkeit – materiell wie intellektuell.

Bereits Mitte der 60er Jahre bediente sich die VW-Werbung dieser Käfer-Einmaligkeit, die Verkaufsstrategen heute „USP“ (Unique Sales Proposition) nennen: „Man sieht ihm nicht an, was sein Fahrer ist. Ob er beispielsweise Glück bei Frauen oder an der Börse hat. Oder sogar beides. Ob er ein Grundstück im Tessin besitzt. In Bonn zur Prominenz gehört. Platon im Original liest.“

Und knapp zehn Jahre später, im Juli 1971, analysierte unisono das deutsche Motor-Magazin „auto motor und sport“: „Während sonst nahezu jeder Wagen nach Hubraum, Leistung und Preis eingestuft wird und somit gewisse Rückschlüsse auf den sozialen Status seines Besitzers ermöglicht, hat sich der Käfer ein absolut klassenloses Image geschaffen. In ihn kann sich jeder setzen, ohne befürchten zu müssen, dadurch seiner Umwelt tiefere Einblicke in seine persönlichen Verhältnisse zu gewähren...“

Wohl wahr.

Bei einer anderen Einschätzung des Käfers irrte das Stuttgarter Blatt indessen. „Einen wirklichen, echten Anti-Käfer wird und kann es nie geben“, zog Reinhard Seiffert im November 1969 zum Abschluss seines Käfer-Testes ein Fazit.

„Niemand kann ihn bauen – nicht einmal das Volkswagenwerk selbst.“

Knapp fünf Jahre später, im Mai 1974, führten die Wolfsburger den Gegenbeweis. Plötzlich gab es ihn, den „Anti-Käfer“ mit allen Käfer-Qualitäten, doch ohne dessen Mängel – von der Generation Käfer erdacht, gebaut für die künftige Generation Golf.

Die Entstehungsgeschichte

Am 17. Januar 1934 schreibt Ferdinand Porsche sein „Exposé betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“ nieder. Nach seiner Auffassung sollte ein Volkswagen ein vollwertiges und zuverlässiges Automobil, wenngleich von vergleichsweise leichter Bauweise sein. Er sollte Platz für vier Personen bieten, 100 km/h Geschwindigkeit erreichen und 30-prozentige Steigungen überwinden können.

Am 5. Februar 1936 wird der erste Prototyp der Limousine fertig gestellt. Ihre Konstruktion ist für den Automobilbau dieser Jahre ein Novum:

- Das Fahrwerk hat Einzelrad-Führung mit Drehstabfederung und Reibungs-Stoßdämpfern.
- Obwohl es noch keine Hydraulikbremsen gibt, wird die Bremsverstärkung mechanisch durch einen entsprechenden Steuerungshebel im Seile-Bremssystem erzielt.
- Die weiche Gummiaufhängung des Motors ist ein wesentlicher Fortschritt in der Automobiltechnik.
- Die luftgekühlten Motoren, als Zwei- oder Viertakter im Versuchsprogramm wahlweise austauschbar, erreichen eine Leistung von 22,5 PS.

Der in drei Exemplaren gebaute V 3 absolviert von Oktober bis Dezember 1936 in einem Dauertest eine Strecke von über 50.000 Kilometern. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in die folgenden 30 Probeexemplare ein, die unter dem Kürzel VVW 30 einen großangelegten Dauerversuch durchlaufen.

Ferdinand Porsche wirbt in amerikanischen Automobilwerken erfahrene Ingenieure deutscher Herkunft für den Aufbau des Werkes und der Produktionsanlagen an. Erst dann bekommt der Wagen seine endgültige Form. Sie wird im Modellwindkanal perfektioniert und in der Praxis korrigiert. Darüber hinaus lässt sich ein sehr einfaches Federungssystem verwirklichen.

Diskussionspunkt ist zu dieser Zeit vor allem die Motorisierung. Am Ende setzt sich ein Vierzylinder- Boxermotor durch.

Erfolgsstory ohne Ende

Am Anfang der großartigen Entwicklung von Volkswagen stehen tatkräftige Menschen, die nach Jahren der Entbehrung und Trostlosigkeit des Krieges, der körperlichen Strapazen und geistiger Unterdrückung damit beginnen, Automobile zu bauen.

Die Britische Militärregierung, die zwischen 1945 und 1949 die Fabrik treuhänderisch verwaltet, beauftragt im August 1945 das Volkswagenwerk mit der Produktion von 20.000 Limousinen.

Im Dezember 1945 wird mit 55 montierten Fahrzeugen die Serienfertigung des Käfer aufgenommen. In dem einsam am Mittellandkanal gelegenen Werk, in dem die Kriegstrümmer beiseite geräumt werden, entsteht eine Gemeinschaft aus Menschen verschiedenster Herkunft. Aus dem Chaos bauen sie ihre neue Heimat auf.

Dass es zu einer Erfolgsgeschichte werden würde, können die VW-Mitarbeiter, geplagt von Existenzsorgen, nicht ahnen. Doch bereits 1946 wird der erste Meilenstein gesetzt: Der 10.000ste Volkswagen wird fertig gestellt. Das Fahrzeug wird mit der Forderung „Mehr schmackhaftes Essen, sonst können wir vieles nicht vergessen“ beschriftet.

In den nächsten drei Jahren wirken Restriktionen und äußere Ereignisse dem Aufbau entgegen. Lieferungen an Privatpersonen sind nicht gestattet. Mangel an Kohle führt 1947 zu einer vorübergehenden Stilllegung des VW-Werkes. Doch die Erfolgsgeschichte geht weiter. Bereits 1948 gehören zur Belegschaft 8.400 Mitarbeiter, die fast 20.000 Fahrzeuge bauen. Der Durchschnittsstundenlohn beträgt 1,11 DM.

Der Export beginnt im August 1947. Die Gebrüder Pon aus den Niederlanden werden als Volkswagen-Generalimporteur eingesetzt und erhalten als erste Lieferung 56 Käfer-Limousinen. Ein Jahr später wird der Export auf Dänemark, Luxemburg, Schweden, Belgien und die Schweiz ausgeweitet. Die ersten begehrten Devisen fließen: 4.464 Käfer bringen stolze 21 Millionen DM ein.

Heinrich Nordhoff übernimmt im Jahr 1948 die Geschäftsführung des Volkswagenwerkes und muss sich grundsätzlichen Problemen widmen: „Der Käfer“, sagt er, „hat so viele Fehler wie ein Hund Flöhe“.

Aber auch wenn die schwache Kaufkraft nach der Währungsreform kein boomendes Geschäft zulässt, wächst die Gewissheit, dass dieses Auto wirklich **der** Volkswagen ist. In Zeiten, in denen an Schneeräumen und Winterreifen noch nicht zu denken ist, schafft es der Käfer, auf glatten Straßen zu klettern: Der Heckmotor sorgt für ausreichend Haftung der Antriebsräder.

Auch an den Sommer denkt Heinrich Nordhoff und lässt bereits 1948 die Firma Joseph Hebmüller in Wülfrath drei Prototypen eines Cabriolets auf Volkswagenbasis bauen. Für die Fertigung sollen möglichst viele Originalteile der VW-Limousine verwendet werden; die exklusive Innenausstattung des Wagens stammt von Hebmüller selbst. Das Volkswagenwerk gibt eine Serie von 2.000 Stück in Auftrag. Als Folge eines Großbrandes in den Fertigungsanlagen muss die Firma Hebmüller

vier Jahre später ihre Tore schließen. Bis dahin waren lediglich 696 Cabriolets auf den Markt gekommen.

Am 8. Januar 1949 verlässt ein Käfer auf dem Seeweg die Niederlande in Richtung Vereinigte Staaten. Er erweist sich als Botschafter Deutschlands sowie des Volkswagenwerkes und fasst erfolgreich Fuß in Amerika.

Der „Oben-ohne-Käfer“, das VW Cabriolet, lässt nicht lange auf sich warten. Bereits am 1. Juli 1949 präsentiert Karmann in Osnabrück eine offene Karosserie-Variante, und die Zahl der Karosseriebauer wächst vor allem in den USA.

Die Flut der Verbesserungen setzt sich im gleichen Jahr fort. Größtenteils sind sie allerdings mehr zu spüren als zu sehen. Der genügsame Boxer geht als Wirtschaftswundermotor in die Geschichte ein. Augenfällig ist jedoch die Entwicklung des VW-Transporters. Der VW-Bus kann auf dem universalen Chassis des Käfers aufgebaut werden und leitet eine neue Ära des Nutzfahrzeugs in Handel und Gewerbe ein. Der VW-Bus wird zum Begriff.

Ein weiterer Grund zum Feiern: Der 50.000ste VW Käfer läuft vom Band. Solche aufsehenerregenden Produktionszahlen schreibt man dem Volkswagen-Generaldirektor Heinrich Nordhoff zu, der einen überaus engen und herzlichen Kontakt zur Belegschaft pflegt. Seine vorausschauende Geschäftspolitik, vor allem seine Verdienste um eine leistungsfähige Vertriebs- und Kundendienstorganisation, legen den Grundstein für den Aufstieg von Volkswagen zum größten Automobilhersteller Europas.

Die von Nordhoff in den 1950er Jahren gestellte Forderung, einen vorbildlichen Kundendienst zu bieten, gilt bis heute. Er macht den Kundendienst zur Chefsache. Als die Verkaufszahlen in die Höhe schnellen, wächst auch die Zahl der Volkswagen-Vertragswerkstätten, viele entwickeln sich zu Großbetrieben. Volkswagen ist bemüht, den Nachschub an Ersatzteilen weltweit sicherzustellen.

Inzwischen gewöhnt man sich in Wolfsburg schnell an große Zahlen: 1950 läuft bereits der 100.000ste VW Käfer vom Band; ein Jahr später erreicht Volkswagen schon die Viertelmillion - obwohl Materialknappheit zu einer vorübergehenden Produktionsstilllegung und Kurzarbeit führt. Im Jahre 1952 übersteigt die Jahresproduktion erstmals 100.000 Einheiten. Der 500.000ste VW Käfer wird 1953 produziert. Der VW-Anteil an der Pkw-Produktion in der Bundesrepublik Deutschland liegt bei 42,5 Prozent.

1955 ist es dann endlich soweit: Der 1.000.000ste VW Käfer läuft vom Band. In einem überaus erfolgreichen Geschäftsjahr wird die Produktion auf 280.000 Fahrzeuge gesteigert. Im Jahresdurchschnitt überschreitet die Tagesproduktion erstmals 1.000 Fahrzeuge.

Die Jahresfertigung hat jetzt einen Umfang von über 700.000 VW Käfer erreicht und wächst stetig, bis im Jahr 1965 die Schallmauer von einer Million gebauter Fahrzeuge durchstoßen wird. Der 10.000.000ste VW Käfer wird 1967 gefertigt. Inzwischen gibt es bereits fünf inländische Werke, neben Wolfsburg sind das Hannover, Kassel, Braunschweig und Emden.

Das Jahr 1972 bringt ein Ereignis der besonderen Art: Am 17. Februar läuft der 15.007.034ste Käfer vom Band. Er übertrifft damit die bisherige Rekord-Produktionsstückzahl des Ford-T-Modells und wird „Weltmeister“. Aber zu diesem Zeitpunkt zeichnet sich bereits das Ende der Käfer-Monokultur ab, die das Modellprogramm des Unternehmens bis dahin bestimmt hat.

Nach fast 30jähriger Produktionsgeschichte geht im Jahre 1974 in Wolfsburg eine Ära zu Ende, in der – wie nie zuvor in der Geschichte des Automobils – ein Produkt mit Werk und Fertigungsstandort gleichgesetzt wurde: Wolfsburg war die „Käferstadt“. Der letzte im Stammwerk produzierte Käfer – der 11.916.519ste – läuft vom Band. Der Käfer wird jetzt noch in Emden, Brüssel und Übersee hergestellt. Die tägliche Stückzahl liegt bei weltweit etwa 3.300 Fahrzeugen.

Die Probleme der Zeit zu meistern, das war die Herausforderung, die zur grundlegenden Wandlung der VW-Technik führen musste.

Der VW-Golf, die radikale Abkehr vom Käfer, wird dem Volkswagen-Publikum nach dem VW Passat und Scirocco als drittes Modell der neuen Ära angeboten und ist wieder ein Auto wie kein anderes. Mit seinem neuen technischen Konzept wird er von Anfang an ein Erfolg und Spitzenreiter in den Zulassungszahlen der deutschen Automobilstatistiken.

1974 endet die Käferfertigung im Werk Wolfsburg, 1978 in Emden. Am 19. Januar wird der letzte Wagen in Emden produziert und ins Wolfsburger Automuseum gebracht. Die nach wie vor große Nachfrage in Europa wird nun zunächst aus Belgien, später aus mexikanischer Fertigung gedeckt. Ein Jahr später läuft am 10. Januar 1979 das letzte Käfer Cabriolet – es ist das 330.281ste – bei Karmann in Osnabrück vom Band.

In Mexiko wird im Jahre 1981 ein weiterer wichtiger Meilenstein in der Geschichte des Unternehmens gesetzt: Am 15. Mai rollt in Puebla der 20-millionste Käfer vom Band.

1984 geht der 100.000ste Export-Käfer von Mexiko nach Europa. Ein Jahr später werden die Lieferungen eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt sind mehr als 900.000 Käfer in Mexiko produziert.

Gegen Ende der 80er Jahre erlebt der Käfer in Mexiko eine wahre Renaissance. 1989 werden rund 33.000 Modelle verkauft, drei Jahre später hat sich diese Zahl fast verdreifacht. Die Steigerung ist im wesentlichen auf ein neues staatliches Automobildekret zum „Klassik-Käfer“ zurückzuführen. Es sieht eine 20-prozentige Preisreduzierung vor, die den „Sedán Clásico“ – so der Landesname – zum preisgünstigsten Fahrzeug auf dem mexikanischen Markt macht.

Wegen der großen Nachfrage wird 1990 die dritte Schicht in der Käfer-Produktion aufgenommen. Noch im selben Jahr wird bei VW de México der einmillionste Käfer produziert.

Im Juni 1992 feiert der VW Käfer einen einzigartigen Produktionsrekord. Der 21-millionste läuft vom Band. Die mexikanische VW-Tochter hält den Käfer technisch

und optisch auf der Höhe der Zeit und ermöglicht seine Fahrt ins 21. Jahrhundert. Allein im Jahr 2000 verlassen 41.260 Modelle das Werk, in dem täglich etwa 170 Fahrzeuge in zwei Schichten gebaut werden. Mit dem Jahr 2003 neigt sich die Produktion ihrem Ende entgegen. Mit der im Juli im mexikanischen Puebla vorgestellten „Última Edición“ endet ein ganzer Entwicklungszyklus, gleichsam ein automobiles Jahrhundert. Als echter Weltbürger wurde der Käfer nicht nur in alle Herren Länder verkauft, sondern auch insgesamt in 20 Ländern produziert.

Es mögen vor allem zwei Faktoren gewesen sein, die den Aufschwung bei Volkswagen bewirkten und seinen Erfolg begründeten: Zum einen die Menschen, die sich mit Tatkraft, Strebsamkeit und Ideenreichtum für das Unternehmen und seine Produkte eingesetzt haben. Heinrich Nordhoff prägte den Stil der Sozialpartnerschaft: „Wertvoll an einem Unternehmen sind nur die Menschen, die dafür arbeiten, und der Geist, in dem sie es tun“. Und zum anderen sind es die Produkte selbst, die fast sechs Jahrzehnte lang auf der ganzen Welt zufriedene Käufer gefunden haben.

Der VW Käfer hat daran sicher einen großen Anteil. Bis in die siebziger Jahre hat er das Bild im Unternehmen Volkswagen dominiert und auf den Straßen überall in der Welt mitbestimmt.

Den Käfer haben Forderungen und Fortschritte der Neuzeit überholt. Millionen von Menschen haben ihr erstes Auto mit dem Wolfsburger Emblem am Lenkrad schon in der Fahrschule erlebt. Millionen erwarben selbstverständlich den Käfer als ersten Wagen, gebraucht oder neu. Der heutigen Fahrgeneration ist er noch vertraut wie ein Freund, während sie den Fortschritt der neuen Ära genießt.

VW Käfer... und läuft und schwimmt und fliegt

Als nach schweren Mühen in den Nachkriegsjahren, um 1950 auch der Motorsport wieder auf die Räder kommt, mischt mancher Käfer-Freund bei Rallyes und Rennen kräftig mit. Die großen Räder, der knappe Radstand, die hohe Bodenfreiheit und die stabile Karosserie machen den Käfer durchaus geländetauglich.

Zwar gibt es keine Erfolgsstatistik für Rallye-Käfer, aber die vielen Siege im In- und Ausland sprechen für sich. So machen 1973 vier Käfer vom Typ 1302 S und 1303 S von sich reden. Sie werden von erfahrenen Volkswagen-Piloten gelenkt. Schnell stellen sie sich auf internationalen Rallyes in ganz Europa als ernstzunehmende Konkurrenz für die bisherigen Favoriten heraus. So auch auf der 6. Internationalen Rallye Elba, die über 1.500 Kilometer Geröllpisten und Sprintprüfungen in schwerem Gelände führt. Die Mannschaft Achim Warmbold, Deutschland, und Gunnar Haggbom, Schweden, schafft den Gesamtsieg. Dabei sind von 90 Startern 68 auf der Strecke geblieben.

Der Siegerwagen hat verstärkte Stoßdämpfer; Motor und Getriebe sind gegen Steinschlag abgedeckt, und die Leistung des 1,6-Liter-Motors wird von den Tunern bei Volkswagen-Porsche von serienmäßig 50 PS auf 126 PS getrimmt.

Ein weiteres Beispiel für erfolgreiche Rallyewagen aus der Käfer-Serie bietet 1974 die Rallye Safari Neukaledonien. Die 4.000 Kilometer lange Strecke führt durch sehr schweres Gelände. Diese Querfeldeinfahrt wird mit einem unveränderten 54-PS-Motor gewonnen; lediglich der Boden des Wagens ist durch Aluminiumunterzüge gegen Aufsetzer auf Geröll bei Flussdurchquerungen verstärkt.

Als 1962 der amerikanische VW-Händler Hubert Brundage auf die Idee kommt, seinen eigenen kleinen Rennwagen mit einem Käfer-Motor auszurüsten, unterstützt Volkswagen dieses skurrile Unternehmen. Ein anderer Amerikaner, der Luftwaffen-Oberst Smith, greift den Gedanken auf und lässt sich bei Nardi in Italien aus Original-VW-Teilen einen eigenen Monoposto zusammenbauen.

1963 wird der neue Rennwagentyp auf Käferbasis durch die Sportbehörden zugelassen. Daraufhin führt Ferry Porsche, der Sohn und Nachfolger von Ferdinand Porsche, dem Vater des Volkswagens, das neue Sportfahrzeug mit viel Begeisterung in Europa ein. Die Formel V – von Volkswagen – tritt ihren Siegeszug an. Sie ermöglicht dem Rennfahrer-Nachwuchs weltweit einen preisgünstigen Einstieg in den Motorsport.

Bis heute wurden 8.000 Monoposti der Markenformel V gebaut. Das ist ein eigener inoffizieller Rekord mit der höchsten Auflage an Formelwagen, die je in der Welt erreicht wurde.

Die sportlichen Käferfans wollen sich aber nicht allein mit so strengen Reglements wie der Formel V auseinandersetzen. Die Nachfahren der Pioniere des Wilden Westens suchen mit freiheitlichem Drang nach unwegsamen Pisten abseits der großen Straßen. Es entstehen die Dune Buggys und ähnliche Freiluft-Automobile.

Keine Wüste, kein Strand und keine Düne in den Weiten Nevadas, in Arizona und in Kalifornien ist nunmehr vor ihnen sicher.

Erstmals 1967 läuft als härtester Wettbewerb dieses Stils die „Baja 1000“ auf der mexikanischen Halbinsel Baja California durch eine Gegend, in der sich eher Klapperschlangen als Füchse „Gute Nacht“ sagen. 80 Prozent aller Wettbewerbswagen sind dabei mit VW-Teilen aufgebaut. Zwei der neun Starterklassen sind ausschließlich VW-Modifikationen vorbehalten. Als Lieferant für robuste und preisgünstige Teile spielen dabei die Käfer eine bedeutende Rolle – sowohl für die Vorderachse als auch für die Hinterachse mit meist überdimensionaler Bereifung und dem Motor. Das Ganze wird zusammengehalten von einem Gitterrohrrahmen eigenwilligster, robuster Konstruktion und ohne Rücksicht aufs Eigengewicht. Er hält den Sandfloh zusammen, auch bei harter Landung nach einem Sprung durchs Gelände.

In der Stadt des Volkswagens, in Wolfsburg, kommt der Käfer zu einer ganz besonderen Ehre. Seit 1958 fährt hier eine VW-Bahn zur großen Freude der Kinder und Erwachsenen schienenlos durch die Straßen. Sie chauffiert bis zu 45 Personen durch die Stadt, vorbei am Rathaus und am Wolfsburger Schloss. Ein reifer Kraftakt, denn rund sechs Tonnen Gewicht müssen mit 34-PS-Käferleistung in Schwung gehalten werden. 1975 löst eine Golf-Zugmaschine die Käfer-Lokomotive ab.

Auch zum harten Broterwerb werden die Käfer eingespannt: Der Farmer Bill Peters aus Kalifornien funktioniert seinen VW in einen Kartoffelkäfer mit hohem Nutzen um. Am Heck befestigt er landwirtschaftliche Geräte, unter anderem auch den Pflug, um seine Äcker zu bestellen. Mit vollem Erfolg, der Treibstoffverbrauch seiner Farm sinkt beträchtlich.

Auch das bei Jugendlichen beliebte Telefonhäuschenspiel, bei dem es darauf ankommt, möglichst viele Personen in so einen Glaskasten zu pressen, greift weltweit auf den Käfer über. 35 Studenten des La Crosse State College in Wisconsin drängen sich in und auf dem Käfer, um dann fünf Meter weit zu rollen. Doch der Ruhm bleibt ihnen nicht lange. In Dublin bringen es Studenten auf 36 Insassen und die vorgeschriebene Fahrstrecke. In Graz klettern wenig später sogar 57 Bergsteiger in und auf ihren Rekordkäfer. Das entspricht einer Belastung von etwa drei Tonnen.

Schließlich gibt es noch die Geschichte vom VW Käfer, der ein Weltstar wurde – Herbie. Im amerikanischen Film „Love Bug“, der in Deutschland unter dem Titel „Ein toller Käfer“ in den Kinos lief, ist Herbie der Star. Und ein Volkswagen. Einer, der alles kann: Er fährt Rennen, stiftet Ehen, kann verständnisvoll und wütend sein – kurzum, er ist ein recht außergewöhnlicher Wagen.

Außergewöhnlich ist auch der Erfolg des Films. In Deutschland hat er in den ersten acht Monaten fünf Millionen Besucher angelockt. Er bekommt die „Goldene Leinwand“. Die Filmmusik wird mit einer „Goldenen Schallplatte“ ausgezeichnet. In aller Welt ist es ähnlich. Die Leute strömen in die Kinos, um Herbie zu sehen.

Ein wahres Wasserkäfer-Fieber grassiert 1973, nachdem sich zuvor bei einigen glücklich verlaufenen unfreiwilligen Schwimmversuchen die Käferkarosserie als seetüchtig erwiesen hat. In Italien meistert ein junger Mann mit seinem VW 1200, den er gut abgedichtet und mit einer Schiffsschraube versehen hat, die Meerenge

von Messina zwischen Kalabrien und Sizilien in nur 38 Minuten, zwei Minuten schneller als die planmäßige Fähre.

Danach sticht der Wikinger Malc Buchanan in die recht unruhige Irische See. Von der Isle of Man aus erreicht er die englische Grafschaft Cumberland nach siebeneinhalb Stunden Schwimmzeit. Das ist in der Kategorie Serienwagen über 59 Kilometer Distanz neuer „Wasserkäfer-Rekord“.

In den USA ist der Volkswagen-Käferschwimmer zwischenzeitlich ein beliebtes Hobby geworden. Außenbordmotoren sind selbstverständlich verpönt. Es muss ein Original-VW-Motor sein, der mittels angebastelter Schraube das Amphibium treibt. Das jedenfalls verlangen die Statuten der WARA, der „Waterbugs of America Racing Association“.

Aber nicht nur zu Land und zu Wasser macht die Käfer-Technik von sich reden. Der robuste VW-Motor findet selbst in der Luft seine Verwendung. So stattet ein erfindungsreicher Ingenieur eine Maschine vom Typ Turbulent auf dem Fliegerhorst Withe Waltham der Royal Air Force mit einem VW-Motor aus. Prinz Philip lässt sich die Bedienung von einem Offizier erklären und geht in die Luft. Der Flug dauert 35 Minuten. Der Prinz kehrt wohlbehalten zur Erde zurück - „sehr angetan“, wie er anschließend erklärt.

Aber auch bürgerliche Flieger sind mindestens ebenso wagemutig. Und vor allem viel ausdauernder. Den Rekord von allen hält wohl Mira Slowak, gebürtiger Tscheche und amerikanischer Jet-Pilot. Er baut sich ein Mini-Flugzeug – bestehend aus serienmäßigen Teilen eines VW-1200-Motors – mit dem Namen „The Spirit of Santa Paula“ – und fliegt damit von New York nach London. Nach mehr als 175 Stunden mit insgesamt neun Zwischenlandungen ist er schließlich am Ziel und damit Sieger seiner Klasse.

Mira Slowaks Kommentar nach der langen Flugreise: „Ich glaube, dass die Spirit mit ihren 35 Pferdestärken das kleinste Flugzeug ist, das je den Atlantik überflogen hat. Der VW-Motor war phantastisch, schnurrte wie ein Kätzchen und machte auf dem ganzen Weg keine Schwierigkeiten.“

Volkswagen – ein internationaler Partner

Der Volkswagen-Konzern ist mit seinem weltweiten Verbund bereits seit vielen Jahrzehnten ein Global Player. Den Aufstieg praktisch aus dem Nichts in diese Position verdankt das Unternehmen der frühen Entscheidung weitsichtiger Männer, aus einer starken heimischen Stellung Fühler in alle Welt auszustrecken, Chancen in anderen Ländern zu finden - und sie zu nutzen. Hierbei konnte es nicht um den kurzfristigen Erfolg gehen, sondern um langfristige Partnerschaften, die der Kooperation und dem Vertrauen zum Nutzen aller Beteiligten dienen.

Im Mittelpunkt dieser international ausgerichteten Aktivitäten steht bis in die siebziger Jahre der VW Käfer. Ein Großserienautomobil, das in Konzeption, Technik, Qualität, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit wie kein anderes dazu bestimmt ist, die Aufgabe des automobilen, industriellen Entwicklungshelfers zu übernehmen.

So hat Volkswagen in den zurückliegenden Jahrzehnten in einer ganzen Reihe von Ländern die wichtige Funktion eines Partners bei der Realisierung des ökonomischen und sozialen Fortschritts übernommen. Das Unternehmen folgt fast immer der Strategie, aus reinen Exportaktivitäten über die Zusammenarbeit mit einem ortsansässigen Partner eine eigene Produktionsbasis aufzubauen.

Die internationale Ausrichtung beginnt folgerichtig im Jahr 1947 mit den ersten Fahrzeugexporten: Bestimmungsland Niederlande, Empfänger von 56 Käfermodellen sind die zum VW-Generalimporteur ernannten Gebrüder Pon in Amersfort. In jenem Jahr werden in Wolfsburg 9.000 Fahrzeuge gebaut, davon 1.656 – oder 18 Prozent – exportiert.

Nur ein Jahr später gehen schon 23 Prozent der Produktion in den Export. Ein Meilenstein besonderer Art für den Volkswagen-Export wird im Jahr 1949 gesetzt. Die ersten Fahrzeuge werden in die Vereinigten Staaten verschifft und auf der Deutschen Industrieschau in New York ausgestellt. Jetzt stehen bereits sieben Länder auf der Ausfuhrliste. Nur zwei Jahre später sind es schon 29, ein Indiz für die stürmische Entwicklung des Exports in dieser Zeit.

Im Jahr 1952 holt der Importeur Pon den 10.000sten Volkswagen für die Niederlande in Wolfsburg ab. Im selben Jahr wird in Kanada eine VW-Vertriebsgesellschaft gegründet. Im Jahr darauf gibt es schon in 83 Ländern der Erde Volkswagen-Kunden. Fast 70.000 exportierte Fahrzeuge bringen über 250 Millionen DM an Devisen ein.

Ein weiterer Meilenstein des Exports wird im Jahr 1953 gesetzt, als am 23. März die Volkswagen do Brasil in Sao Paulo gegründet wird, die sich bald zur bedeutendsten Tochtergesellschaft des Unternehmens entwickelt. Von der brasilianischen Firma Brasmotor ging die Endmontage der seit 1951 „completely knocked down“ (CKD) eingeführten Käfer auf die neue VW-Tochter über. Danach geht es Schlag auf Schlag weiter. 1954 liefen die ersten Käfer in Belgien, Neuseeland und Australien vom Band und im Jahr 1955 wird als Verkaufsgesellschaft für den amerikanischen Markt die Volkswagen of America gegründet. Der Export steigt in diesem Jahr auf fast 180.000

Fahrzeuge. Die Devisenerlöse belaufen sich auf 600 Millionen DM, und im Ausland werden Volkswagen schon von 2.500 Händlern verkauft und betreut.

Den nächsten Schritt in die Internationalität macht Volkswagen in Südafrika. Hier erwirbt das Unternehmen 1956 die Anteile des südafrikanischen Importeurs und gründet eine Tochtergesellschaft als Montagebetrieb. Im selben Jahr wird in Sao Bernardo do Campo, nahe Sao Paulo, der Grundstein für die größte Autofabrik des südamerikanischen Kontinents mit dem Ziel gelegt, möglichst viele Teile im eigenen Land zu produzieren.

Im Jahr 1959 wird das neue Werk der Volkswagen do Brasil in Sao Paulo in Betrieb genommen, bereits im Januar läuft der erste Serienkäfer vom Band. 1960 wird die VW France gegründet und das 500.000ste Fahrzeug in die USA verschifft. Schon 1962 erreicht der 1.000.000ste Volkswagen die Vereinigten Staaten.

Die Erschließung des asiatisch-pazifischen Raums erfolgt deshalb über Generalimporteure, die in ihren Montagewerken den Käfer zusammenbauen. Auf den Philippinen setzt die Käfer-Montage 1959 ein. 1968 folgen Malaysia und Singapur, vier Jahre später Indonesien und Thailand.

Durch die Erfolge in den anderen Ländern ermutigt, wagen die Wolfsburger 1964 den Schritt auch nach Mexiko. Die Volkswagen de México erhält den Auftrag, Volkswagen mit möglichst vielen Teilen aus einheimischer Produktion zu bauen. Nur drei Jahre nach der Gründung der Gesellschaft wird das neue Werk in Puebla eröffnet und baut bis zu dessen Produktionsende im Juli 2003 unter anderem den mexikanischen Sedan.

Die 1956 gegründete südafrikanische Tochtergesellschaft geht im Jahre 1966 zu hundert Prozent in den Besitz der Muttergesellschaft über und heißt ab sofort Volkswagen of South Africa.

Der amerikanische Erfolg des Käfer geht ungebrochen weiter. Im Jahr 1971 bringt ein Transportschiff den 5.000.000sten Volkswagen in die Vereinigten Staaten.

Im selben Jahr übernimmt Volkswagen die VW Bruxelles und schafft sich damit ein eigenes Standbein in der Käferfertigung. Mit dem am 14. Juni 1972 gegründeten Gemeinschaftsunternehmen „Tvormica Automobila Sarajevo“ (TAS) entstand ein weiterer europäischer Produktionsstandort, wo am 10. November 1973 die Käfer-Produktion mit einem Tagesausstoß von 20 Wagen anlief. Im Jahr 1973 wird auch der Vertrag zur Gründung der Volkswagen of Nigeria unterzeichnet und mit dem Bau eines Zweigwerkes in der Nähe von Lagos begonnen.

Im Jahr 1986 endet vorläufig in Brasilien – nach 30 Jahren – die Produktion des Fusca, wie der Käfer in Brasilien genannt wird. Insgesamt wurden über 3.300.000 Fahrzeuge gebaut. Mit der erneuten Produktionsaufnahme feiert der Fusca 1993 ein Comeback und stellt noch einmal seine Qualitäten unter Beweis, bis er sich 1996 endgültig verabschiedet.

Im Juli 2003 läuft in Puebla bei der Volkswagen de México der definitiv letzte Käfer vom Montageband.

Motoren-Technik

Ursprünglich sieht Ferdinand Porsche in einem Zweitaktmotor die wirtschaftlich vernünftigste Lösung für ein kleines und preiswertes Auto. Nach zahlreichen Versuchen und Erprobungen kam ein Vierzylinder-Boxermotor mit Luftkühlung zur Verwendung, wie er sich im Prinzip bis heute erhalten hat. Der erste für die Serie vorgesehene Volkswagen-Motor mit den Grundmaßen 70 x 64 Millimeter für Bohrung und Hub weist noch ein Arbeitsvolumen von 985 Kubikzentimetern auf. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 5,6 : 1 und einer Nenndrehzahl von 3.000 U/min schafft dieser Motor 22,5 PS. Besonders auffällig ist die Ausführung der Gehäuse für Motor und Getriebe in Leichtmetall-Druckguss. In der militärischen Variante des Kübel- und Schwimmwagens wird der Motorhubraum auf 1.131 Kubikzentimeter vergrößert, was die Leistung auf 25 PS ansteigen lässt.

Die Entwicklung des Motors nach 1945 ist geprägt vom Übergang zum superleichten Elektron – rund 90 Prozent Magnesiumanteil der Legierung – für die Motor- und Getriebegehäuse. Darüber hinaus ergibt die Vergrößerung des Hubraums auf 1.192 Kubikzentimeter und die Überarbeitung der Zylinderköpfe später eine Leistungssteigerung auf 34 PS. Die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h beträgt für den Käfer 1200 stattliche 35 Sekunden

Mit steigendem Wohlstand und höheren Ansprüchen der Bevölkerung folgt auch die Entwicklung stärkerer Motoren. Volkswagen entwirft deshalb schon früh einen 1,5-l-Boxermotor. Dieser ähnelt stark dem bereits etablierten 1,2-l-Motor, führt sein Kühlluftgebläse aber nicht nach oben, sondern als rückwärtigen Ausläufer an der Kurbelwelle. Damit wird das gesamte Aggregat flacher und erlaubt dem neuen Modell, über dem niedrigen Kraftwerk einen flachen, tiefen Laderaum zu integrieren. Aus den Grundabmessungen 86 x 69 mm ergibt sich ein Hubraum von 1.493 Kubikzentimetern. Bei einem Verdichtungsverhältnis von 7,2 : 1 und 3.800 U/min erreicht der Käfer damit 45 PS.

Einen weiteren Schritt zu mehr Leistung stellt der 1,5 Liter Boxer-Motor dar. Er entwickelte 44 PS bei 4.000 U/min. Der Solex-Fallstromvergaser 30 PICT besaß eine Startautomatic, die den bisherigen Choke ersetzte. Dieser VW Käfer 1500 aus dem Jahr 1965 erreichte 125 km/h.

Fünf Jahre später erscheint der 1,6 Liter Boxer-Motor mit 50 PS bei 4.000 U/min. Dieses Triebwerk erfährt im Laufe der Jahre ständig technische Neuerungen. So bekommt es in Mexiko eine Höhenumschaltung für den Vergaser, die das Aggregat sowohl vom Kraftstoffgemisch als auch von der Einhaltung des Emissionsgrenzwertes bei Überwindung der in Mexiko vorherrschenden Höhenunterschiede in jeder Situation einen optimalen Wirkungsgrad erzielen ließ.

1988 erfolgt beim 1,6-l-Motor die Umstellung von der kontaktgesteuerten auf die elektronische Zündung. Durch die Einführung des unregulierten Katalysators im Herbst 1990 wird eine deutliche Verbesserung der Emissionswerte erreicht. 1993 erhielt der Sedán 1600 seine letzten technischen Verbesserungen. Der Motor bekam eine Kraftstoffeinspritzanlage und der Zylinderkopf wurde mit Hydrostößeln versehen. Zeitgleich wurde der unregulierte Katalysator durch einen 3-Wege-Kat

ersetzt. Nach diesen technischen Überarbeitungen erfüllt der Mexiko-Käfer mit der Euro-3-Abgasnorm oder der in Mexiko gültigen US-Norm Tier1 einschlägige Umweltstandards.

Design und Ausstattung

In der Geschichte des Käfers von 1945 bis heute gibt es nur wenige Jahrgänge, in denen sich nichts an der Karosserie verändert hat. Der Ur-Volkswagen ist gekennzeichnet durch die vom Aufbau trennbare, weitgehend tragende Bodengruppe, den in Längsrichtung eingebauten Heckmotor in Boxer-Bauweise, die Luftkühlung sowie den Hinterradantrieb.

Die Bedeutung der Porsche-Konstruktion liegt in ihrer klaren Zielsetzung: Viersitzer, Dauergeschwindigkeit von 100 km/h, geringer Preis – das sind die Minimalforderungen an ein Auto zu dieser Zeit. Vor allem aber ist es die gestauchte Stromlinienform, die Ferdinand Porsche aus den Erkenntnissen der noch jungen Aerodynamik in seine Konstruktion einfließen ließ.

Der Volkswagen der ersten Generation ist als Einheitsmodell gedacht und geplant. Doch mit Beginn des wirtschaftlichen Aufschwungs gibt es bereits erste Exportausführungen des Käfers. Diese sind insbesondere mit einer besseren Ausstattung, einer bunten Farbpalette und Chromverzierungen bestückt. Die tragende Bodengruppe bietet unabhängigen Karosseriebauern weiterhin die Chance, die Großserienbasis als Ausgang für elegante Sonderkarosserien zu nutzen.

Obwohl der Käfer über die Jahre stets die Form wahrte, reagierte er sensibel auf gesellschaftliche und technische Entwicklungen. Allein durch geringfügige Änderungen im Design passte er sich Innen wie Außen dem Wandel des Zeitgeistes sowie den Erkenntnissen der modernen Automobiltechnik an.

Vom ursprünglichen „Brezel-Käfer“ bis zum heutigen „Mexiko-Käfer“ hat es über fast sechs Jahrzehnte eine Fülle von Veränderungen gegeben. Im folgenden Überblick ist die Entwicklung des klassischen Volkswagens von 1945 bis heute dargestellt.

Die wichtigsten sichtbaren Veränderungen am VW-Käfer von 1945 bis heute

1945 bis 1948	Limousine
1949	Export-Modell, Hochglanzlackierung, Chromzierstreifen, vorderes Deckelschloss von innen zu öffnen
1950	Zugfreie Belüftung (Aussparung in den Seitenscheiben), Fertigungsbeginn des Schiebedachs
1951	Seitliche Ventilationsklappen
1952	Reifen 5.60 – 15, Schwenkfenster, geänderte Stoßfänger und –hörner, zwei Bremsleuchten kombiniert mit Schlusslichtern und Rückstrahlern, Dreiecksfenster in den Türen beim Exportmodell
1953	Brezelfenster wird durch größeres Ovalfenster ersetzt, Mittelsteg entfällt
1955	Doppelauspuff, PVC-Schiebedach, neue Brems-Schluss- und Rückstrahlleuchten an den hinteren Kotflügeln höher angebracht
1957	Größeres Heckfenster und Windschutzscheibe, neue Form des hinteren Deckels, Kennzeichenleuchte mit wannenförmiger Streuscheibe, neugestaltetes Armaturenbrett
1958	Großer Außenspiegel
1959	Feststehende Türgriffe und Drucktasten, 65 Prozent größerer Kofferraum,
1960	Scheibenwaschanlage, asymmetrisches Abblendlicht, Blinker
1961	Zweikammer-Schlussleuchte
1963	Stahlkurbeldach, breites Gehäuse für die Kennzeichenleuchte. Geänderte Form der vorderen Blinkleuchten
1964	Vergrößerte Fensterfläche, Scheibenwischer in Ruhelage links, Motordeckel mit Druckknopfverschluss
1965	Standardmodell 1200 A erhält 34-PS-Motor, VW 1300, Lochscheibenräder, flache Radkappen

1966	Standardmodell 1300 A ersetzt 1200 A, VW 1500, Spurverbreiterung hinten, geänderter hinterer Deckel, geänderte Kennzeichenleuchte, schmalere Zierleisten, neue Türschlösser
1967	„Sparkäfer“ VW 1200 mit 34-PS-Motor, Frischbelüftung, Dreipunktbefestigung für Sicherheitsgurte an allen Sitzen, Bedienungsknöpfe aus Kunststoff, verstärkte Stoßfänger, außenliegender Kraftstoffeinfüllstutzen an der rechten Seite
1968	Geänderte Klappe des Kraftstoffeinfüllstutzens
1969	Geänderte Felgen
1970	Einführung Modelle 1302 und 1302 S, 1302 auch als Cabriolet, zusätzlich 1302 Limousine mit größerem Kofferraum und verändertem Vorderwagen, Motorleistung 50 PS, Federbeine vorn
1971	Verbesserte Entlüftung, zusätzliche Luftschlitze im Motordeckel, Vergrößerung Heckfenster
1972	„Panorama-Käfer“ VW 1303: Panoramasscheibe, vergrößerte Rückleuchten
1973	Cabriolet 1303 wird präsentiert
1974	Blinkleuchten vorn in Stoßfänger integriert
1975	VW 1200, schwarz lackierte Stoßfänger, schwarze Kotflügelkeder VW 1200 L, verchromte Stoßfänger mit Gummileisten, verchromte Radkappen, Rückfahrleuchten, Zwangsentlüftung
1976	VW 1200 L aus Mexiko: verchromte Stoßfänger und Radkappen, Rückfahrleuchten, Zwangsentlüftung, aufgewertete Ausstattung mit gepolsterter Schalttafel und verstellbaren Kopfstützen an Vordersitzlehnen, Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurten vorn, statischen Beckengurten im Fond, beheizbarer Heckscheibe sowie Gürtelreifen
1979	Austausch der Radzierdeckel gegen Staubklappen
1980	Einführung des 2-Speichenlenkrads, integrierte Kopfstützen bei den Vordersitzen
1982	Rückkehr zu Radzierdeckeln, justierbare Kopfstützen

1984	Entfall der Belüftungsschlitze in der Fronthaube sowie Regelungsknöpfe in der Schalttafel
1985	Einführung von Sicherungsmaßnahmen gegen Diebstahl
1986	Erneute Einführung der Staubklappen mit Radmutterabdeckung
1988	Übernahme des Golfenkrads; Beleuchtung Motorraum, elektronische Zündung
1989	Innenspiegelbefestigung an der Windschutzscheibe, bewegliche Sonnenblende auf der Beifahrerseite
1990	Schalttafeländerung, Entfall eines Endrohrs mit Änderung des Abschlussblechs, Zweikreis-Bremssystem
1991	Automatik-Sicherheitsgurte und Beckengurte hinten, Warnleuchte für Zweikreis-Bremssystem
1992	Schwarze Außenspiegel, Stoßfänger in Wagenfarbe, Sondermodelle z.B. Käfer Summer (grüner und blauer Lack), ein Auspuffrohr
2003	„Última Edición“

Chronologie

1934

Am 22. Juni beauftragt der „Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie“ (RDA) Ferdinand Porsche mit der Konstruktion eines „Volkswagens“.

1935

Der erste Prototyp mit luftgekühltem Boxermotor, 22,5 PS und 700 ccm entsteht. Zwei weitere Fahrzeuge werden gebaut.

1936

Der in drei Exemplaren gebaute Prototyp erhält die Bezeichnung V 3. Am 24. Februar werden in Berlin den RDA-Mitgliedern eine Limousine und eine Cabriolet-Variante präsentiert. Vom 22. Oktober bis 22. Dezember absolviert jedes Fahrzeug rund 50.000 Kilometer.

1937

Für Dauerbelastungsversuche lässt der RDA 30 Fahrzeuge bauen, die insgesamt 2,4 Millionen Testkilometer zurücklegen.

1938

Nach nochmaliger Überarbeitung entsteht das Seriennmodell 38, das erstmals das charakteristische Brezelfenster, Trittbretter und Stoßstangen aufweist. Das Auto mit dem luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor mit einem Hubraum von 986 ccm und 24 PS wiegt 750 Kilogramm. Mit Limousine, Cabriolet und Limousine mit Rolldach werden drei Modellvarianten präsentiert.

1945

Im August beauftragt die Britische Militärregierung das unter der Leitung des britischen Majors Ivan Hirst stehende Volkswagenwerk mit der Lieferung von 20.000 Limousinen. Im Dezember 1945 läuft die Serienproduktion des VW-Käfers an, 55 Fahrzeuge werden montiert.

1946

Am 14. Oktober wird der 10.000ste Volkswagen produziert.

1947

Von den in diesem Jahr gefertigten 8.987 Limousinen werden die ersten Fahrzeuge in die Niederlande exportiert.

1948

Im Mai läuft der 25.000ste Volkswagen vom Band. Die monatliche Fahrzeugproduktion klettert von 1.185 Wagen im Mai auf 2.306 Wagen im Dezember.

1949

Am 8. Januar werden die ersten zwei Limousinen von den Niederlanden aus in die USA verschifft. Am 13. Mai wird der 50.000ste Volkswagen seit Kriegsende produziert. Am 1. Juni erfolgt die Präsentation des „Export-Modells“, es weicht mit

seiner komfortableren Innenausstattung und stärkeren Verchromung außen von dem Standardmodell ab. Premiere hat an diesem Tag auch das von der Firma Karmann karosierte viersitzige Cabriolet Typ 15, das auf dem Volkswagen Export-Modell basiert.

1950

Ab April ist der Volkswagen gegen Aufpreis mit Faltdach erhältlich. Die hydraulische Fußbremse wird eingeführt.

1951

Der Volkswagen wird bereits in 29 Länder exportiert. Im Oktober wird die Produktionsmarke von 250.000 überschritten. Das Grundmodell erhält im Vorderwagen seitliche Ventilationsklappen. Das Export-Modell präsentiert sich nun mit dem Wolfsburger Wappen auf der Bughaube, Teleskopstoßdämpfer ersetzen die Hebelstoßdämpfer.

1952

Das Export-Modell erhält ab Oktober als wichtigste Neuerungen Dreiecksfenster in den Türen, ein Synchrongetriebe und 15-Zoll-Felgen.

1953

Am 10. März werden die Brezelfenster durch größere Ovalfenster ersetzt. Am 3. Juli läuft der 500.000ste Volkswagen vom Band. Der Export erfolgt nun in 86 Länder.

1954

Im Januar wird der 30-PS-Motor vorgeführt, der eine Spitzengeschwindigkeit von 110 km/h ermöglicht.

1955

Am 8. August sind eine Million Volkswagen fertiggestellt. Der Volkswagen erhält einige Neuerungen: PVC-Schiebedach, Doppelauspuff, neue Heckleuchten.

1956

Neben der Ausstattung mit schlauchlosen Reifen erhält das Fahrzeug eine verstärkte Motorraumdämmung, einen leistungsstärkeren Scheibenwischermotor und einen stärkeren Anlasser.

1957

Der Volkswagen erhält eine größere Heckscheibe und ein neu gestaltetes Armaturenbrett.

1958

Die Fahrerseite bekommt einen großen Außenspiegel.

1959

Die Türen erhalten feststehende Griffe mit integrierter Drucktaste. Im August wird das neue Export-Modell VW 1200 mit 34-PS-Motor und vollsynchronisiertem Vierganggetriebe eingeführt. Zudem erhalten Standard- und Exportmodell: Blinker anstelle Winker, einen um 65 Prozent größeren Kofferraum, Scheibenwaschanlage und Scheinwerfer mit asymmetrischem Licht.

1961

Das Exportmodell wird mit pneumatischen Scheibenwischern ausgerüstet. Das Standardmodell erhält eine hydraulische Fußbremse.

1962

Der 5.000.000ste Käfer läuft vom Montageband. Das Faltschiebedach wird durch ein Stahlkurbeldach ersetzt.

1964

Mit der Gründung der „Volkswagen de México, S.A. de C.V.“ in Mexico City geht Volkswagen von der Fahrzeugmontage zur Eigenproduktion über. Im November erhält das Standardmodell ein Vollsynchrongetriebe und die neue Bezeichnung VW 1200 A. Am 1. Dezember beginnt die Serienproduktion im Volkswagenwerk Emden.

1965

Das Standardmodell 1200 A erhält einen 34-PS-Motor. Das neue Exportmodell VW 1300 mit 40-PS-Motor kommt auf den Markt.

1966

Das Standardmodell VW 1300 A ersetzt den 1200 A. Es ist mit 34- und 40-PS-Motor erhältlich. Tür- und Zündschloss lassen sich mit demselben Schlüssel betätigen. Im Juli wird die Produktion des VW 1200 A eingestellt. Im August erscheint der VW 1500 mit 44 PS sowie Scheibenbremsen vorn.

1967

Der 10.000.000 Käfer wird produziert. Der „Sparkäfer“ VW 1200 mit 34-PS-Motor ist ab Januar erhältlich. Die Fahrzeugsicherheit wird durch die Einführung der Sicherheits-Lenksäule und dreipunktbefestigte Sicherheitsgurte erhöht. Das Modell VW 1500 wird mit Automatikgetriebe und Schräglenker-Hinterachse angeboten.

1968

Der Volkswagen wird in der Werbung offiziell zum Käfer.

1969

Einführung des VW 1300 L mit Sonderausstattung.

1970

Einführung der Modelle 1302 (34 und 40 PS) und 1302 S (50 PS) mit Federbeinen vorn und Doppelgelenkachse hinten. Der Volkswagen 1302 wird auch als Cabriolet-Version gebaut. Die Produktion des VW 1500 endet im Juli.

1971

Das Heckfenster wird nochmals vergrößert.

1972

Am 17. Februar wird mit dem 15.007.034sten produzierten Käfer der bisherige Produktionsrekord des Ford T-Modells eingestellt. Im August beginnt die Produktion des „Panorama-Käfers“ VW 1303 mit 44 und 50 PS-Motor, der den VW 1302 ablöst. Vorgestellt wird der VW 1300 S mit 1,6 Liter-Motor.

1973

Volkswagen bringt mehrere Sondermodelle heraus: Jeans-Käfer, Big-Käfer, „gelbschwarzer Renner“, City-Käfer. Der VW 1300 wird ab Juli nicht mehr produziert. Im August wird das Modell VW 1303 A vorgestellt. Das Cabriolet 1303 wird präsentiert.

1974

Am 1. Juni läuft um 11.19 Uhr im Stammwerk Wolfsburg der letzte Käfer vom Band. Im August wird die Produktion des VW 1303 A eingestellt.

1975

Im Juli wird der letzte VW 1303 produziert.

1978

Am 19. Januar läuft der letzte in Deutschland gebaute Käfer im Werk Emden vom Band. Insgesamt wurden 16.255.500 Käfer in Deutschland gebaut. In Übersee werden täglich über 1.000 Käfer produziert. Der Mexiko-Käfer ist ein VW 1200 L mit 34-PS-Motor.

1980

Am 10. Januar läuft das letzte Käfer Cabriolet bei Karmann in Osnabrück vom Band. Insgesamt wurden 330.281 Cabriolets produziert.

1981

Am 15. Mai wird der 20.000.000ste Käfer bei der „Volkswagen de México“ in Puebla produziert. Das Jubiläums-Modell „Silver Bug“ wird angeboten.

1984

In Mexiko wird der 100.000ste Export-Käfer produziert.

1985

Am 12. August läuft das letzte Schiff mit einer Ladung Käfer in Emden ein.

1992

Der Mexiko-Käfer wird mit geregelter Katalysator und Lambda-Sonde ausgestattet. Am 23. Mai wird in Mexiko der 21.000.000ste Käfer produziert.

2002

Am 25. Juni überholt die Produktionszahl des Golf mit 21.517.415 Exemplaren die des Käfer. Der Golf übernimmt vom Käfer den Titel des meistgebauten Volkswagen-Modells.

2003

Der letzte von Volkswagen gefertigte Käfer läuft im Juli bei „Volkswagen de México“ in Puebla/Mexiko vom Band.

Produktion weltweit

Jahr	Produktion	Kumuliert
1945-1949	86.182	86.182
1950	81.979	168.161
1951	93.709	261.870
1952	114.348	376.218
1953	151.323	527.541
1954	202.174	729.715
1955	279.986	1.009.701
1956	333.190	1.342.891
1957	380.561	1.723.452
1958	451.526	2.174.978
1959	575.406	2.750.384
1960	739.443	3.489.827
1961	827.850	4.317.677
1962	877.014	5.194.691
1963	838.488	6.033.179
1964	948.370	6.981.549
1965	1.090.863	8.072.412
1966	1.080.165	9.152.577
1967	925.787	10.078.364
1968	1.186.134	11.264.498
1969	1.219.314	12.483.812
1970	1.196.099	13.679.911
1971	1.291.612	14.971.523
1972	1.220.686	16.192.209
1973	1.206.018	17.398.227
1974	791.053	18.189.280
1975	441.116	18.630.396
1976	383.277	19.013.673
1977	258.634	19.272.307
1978	271.673	19.543.980
1979	263.340	19.807.320
1980	236.177	20.043.497
1981	157.505	20.201.002
1982	138.091	20.339.093
1983	119.745	20.458.838
1984	118.138	20.576.976
1985	86.189	20.663.165
1986	46.633	20.709.798
1987	17.166	20.726.964
1988	19.008	20.745.972
1989	32.421	20.778.393
1990	84.716	20.863.109

1991	85.681	20.948.790
1992	86.613	21.035.403
1993	104.710	21.140.113
1994	95.600	21.235.713
1995	33.361	21.269.074
1996	39.722	21.308.796
1997	35.678	21.344.474
1998	36.492	21.380.966
1999	36.446	21.417.412
2000	41.260	21.458.672
2001	38.850	21.497.522
2002	24.407	21.521.929
2003	7.535	21.529.464

Produktionsstandorte

Deutschland	1945 – 1978
Irland	1951 – 1977
Südafrika	1951 – 1979
Neuseeland	1954 – 1972
Belgien	1954 – 1975
Australien	1954 – 1976
Mexiko	1954 – 2003
Brasilien	1956 – 1986 1993 – 1996
Philippinen	1959 – 1982
Uruguay	1961 – 1987
Venezuela	1963 – 1981
Portugal	1964 – 1981
Costa Rica	1966 – 1975
Peru	1966 – 1987
Singapur	1968 – 1974
Malaysia	1968 – 1977
Thailand	1972 – 1974
Indonesien	1972 – 1976
Jugoslawien	1973 – 1976
Nigeria	1975 – 1987

Verkaufszahlen nach Märkten

Europa gesamt:	9.762.000
Skandinavien:	829.000
Großbritannien:	357.000
Deutschland:	6.102.000
Benelux-Länder:	826.000
Frankreich:	240.000
Österreich:	406.000
Schweiz:	320.000
Italien:	266.000
Spanien:	12.000
Portugal:	63.000
Übrige Märkte Europa:	341.000

Amerika gesamt:	10.723.464
Kanada:	488.000
USA:	4.988.400
Mexiko:	1.708.414
Brasilien:	3.037.200
Argentinien:	8.000
Übrige Märkte Amerika:	493.450

Afrika:	530.000
Nigeria:	178.000
Südafrika:	173.000
Übrige Märkte Afrika:	179.000

Asien:	334.000
--------	----------------

Australien/Ozeanien:	180.000
----------------------	----------------

Preisentwicklung Deutschland

1948	5.300 DM (Brezel-Käfer 1100 – 25 PS)
1949	5.450 DM (Brezel-Käfer 1100 – 25 PS/ Exportmodell)
	7.500 DM (Brezel-Käfer 1100 Cabrio)
1953	4.150 DM (Brezel-Käfer 1100 – 25 PS)
	5.150 DM (Brezel-Käfer 1100 – 25 PS/ Exportmodell)
	6.750 DM (Brezel-Käfer 1100 Cabrio)
1954	3.950 DM (Ovali-Käfer 1200 – 30 PS)
	3.950 DM (Käfer 1200/1200A – 30/34 PS)
	4.850 DM (Käfer 1200 – 30 PS/ Exportmodell)
	4.850 DM (Ovali-Käfer 1200 – 30 PS/ Exportmodell)
	6.500 DM (Ovali-Käfer 1200 Cabrio)
1957	3.770 DM (Ovali-Käfer 1200 – 30 PS)
	4.600 DM (Ovali-Käfer 1200 – 30 PS/ Exportmodell)
	5.990 DM (Ovali-Käfer 1200 Cabrio)
1962	4.200 DM (Käfer 1200/1200A – 30/34 PS)
1964	4.980 DM (Käfer 1200 – 30 PS/ Exportmodell)
	6.230 DM (Käfer 1200 Cabrio – 30 PS)
1965	4.980 DM (Käfer 1300 – 40 PS/ Exportmodell)
1966	4.635 DM (Käfer 1200/1200A – 30/34 PS)
	4.735 DM (Käfer 1300 – 40 PS)
	5.385 DM (Käfer 1500 – 44 PS/ Exportmodell)
	6.670 DM (Käfer 1500 Cabrio)
1967	4.485 DM (Käfer 1200 – 34 PS)
	5.150 DM (Käfer 1300 – 40 PS/ Exportmodell)
	5.200 DM (Käfer 1300 – 40 PS)
	5.435 DM (Käfer 1500 – 44 PS)
	6.895 DM (Käfer 1500 Cabrio)
1970	5.495 DM (Käfer 1300 – 40 PS)
	5.745 DM (Käfer 1302 – 44 PS)
	5.840 DM (Käfer 1300 – 44 PS)
	7.490 DM (Käfer 1302 Cabrio)
1971	6.160 DM (Käfer 1302 – 44 PS)
1972	6.530 DM (Käfer 1300 – 50 PS)
	6.690 DM (Käfer 1303 – 44 PS)
	6.890 DM (Käfer 1303 – 50 PS)
	8.190 DM (Käfer 1302 Cabrio)
	8.840 DM (Käfer 1303 Cabrio)
1973	5.590 DM (Käfer 1200 – 34 PS)
	6.550 DM (Käfer 1300 – 44 PS)
	6.750 DM (Käfer 1300 – 50 PS)
1975	7.995 DM (Käfer 1303 – 44 PS)
	8.260 DM (Käfer 1303 – 50 PS)
	11.080 DM (Käfer 1303 Cabrio)
1977	7.785 DM (Käfer 1200 – 34 PS)
1978	13.255 DM (Käfer 1303 Cabrio)
1980	8.915 DM (Käfer 1200 – 34 PS)
1985	11.130 DM (Käfer 1200 – 34 PS)