

Den Volkswagen erfunden

Professor Quint, dessen kürzlich erschienene Porsche-Biographie großes Aufsehen erregte und allgemein eine gute Aufnahme fand, hat sich jetzt selbst einen Porsche-Wagen zugelegt . . . Als Beifahrer (bei Sportfahrten und Rallyes) wird der bekannte Porschefahrer Richard von Frankenberg genannt . . . Ob der besonnene, schon etwas ältere Professor zusammen mit dem drahtigen, für sein waghalsiges Fahren berühmten Frankenberg ein besonders glückliches Team abgibt, muß die Zukunft erweisen.“

Carl Otto Windecker, der in Nr. 1/52 der Motorfachzeitschrift „Das Auto“ diese Besorgnis äußerte, kann sich beruhigt schlafen legen: In dem neuen Porsche-Wagen wird stets nur eine Person sitzen, denn Frankenberg ist Quint.

Béla Barényi, 45, Versuchsingenieur bei Stuttgarts Daimler-Benz, mußte erst von der Identität dieser beiden Personen erfahren, bevor er seinen Rechtsanwalt damit beauftragen konnte, in einem Zivilprozeß (Streitwert 25 000 DM) einen Widerruf der in Quints Buch „Porsche — der Weg eines Zeitalters“*) über Barényi angegebenen Daten zu erzwingen.

Darin steht zu lesen: „Zu dieser Ansicht (Porsche habe mit Staatsdeckung keinerlei Rücksicht auf bestehende Patente zu nehmen brauchen) hat vor allem ein Konstrukteur namens Barényi, ein Ungar, der nach dem Kriege in Deutschland den DP-Status hatte, in geradezu verhängnisvoller Weise beigetragen. Barényis absurdeste Behauptung war zum Beispiel, daß ein Finden der Heckmotorenlösung, wie sie im Volkswagen dann angewendet wurde . . . allein fünf Millionen Mark gekostet habe, während er, Barényi, doch bereits im Jahre 1934 eine solche Lösung parat hatte und man sie nur hätte zu übernehmen brauchen . . . Er ging sogar so weit, zu behaupten, man habe dem Dr. Porsche nur deshalb die Konstruktion des Volkswagens übertragen, weil Porsche SS-Obergruppenführer gewesen sei und Barényi nicht bei der Partei.“

Am 24. April hat jetzt die Stuttgarter Zivilkammer darüber zu entscheiden, ob Barényi oder Porsche zum erstenmal die entscheidenden Kombinationsmerkmale des ehemaligen KdF-Wagens zu Papier gebracht hat und ob gezeichnet schon entwickelt ist. Nämlich:

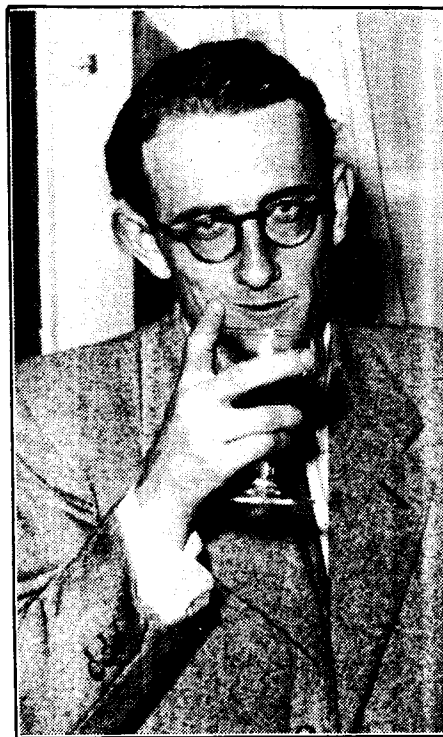
- Heck-Boxermotor (mit liegenden Zylindern)
- 4 Zylinder-Bauart
- Luftkühlung
- längsliegende Kurbelwelle
- Motor hinter der Achse, Getriebe vor der Achse.

Das idealhungrige Nachkriegsdeutschland schluckte nur zu gerne, daß Porsche der Konstrukteur des 20. Jahrhunderts sei, wenngleich sich genügend warnende Stimmen bei BMW und Daimler-Benz erhoben. Barényi bedauert selbst, daß gerade er es nun sein muß, der Ferdinand Porsche noch nach seinem Tode im Jahre 1952 dieses Verdienst streitig macht. „Ich halte ihn nach wie vor für einen der besten Renn- und Sportwagen-Konstrukteure.“

Der pausbäckige Barényi hatte schon 1925 als Schüler der Privaten Lehranstalt für Maschinenbau und Elektrotechnik, Wien V, die Pläne zu einer Art Volkswagen auf das Reißbrett gepinnt. Sie zum Abschluß als Prüfungsarbeit vorzulegen, schaffte er allerdings nicht.

Auch später hatte Barényi wenig Glück mit seinen Ideen, die er lieber zurückhielt,

*) Steingrüben-Verlag, Stuttgart 1951, 310 Seiten, DM 13,50.



Noch immer nicht im klaren . . . Porsche-Biograph Frankenberg-Quint

wenn er eine neue Stellung antrat. Österreichs Autofirmen schätzten in jenen Tagen revolutionäre Idealisten wenig.

1928, als Einundzwanzigjähriger, reiste der Ingenieur, der nie, wie Quint behauptet hat, Ungar gewesen ist, mit seinen letzten Schillingen in der Tasche nach Paris zu André Caputo, dem Chefredakteur der damals bekanntesten Motor-Fachzeitschrift „Omnia“.

„Caputo war hell begeistert von den Projekten“, erzählt Barényi. „Aber er



. . . welche Konstruktion in Frage kommt Porsche-Vorläufer Barényi

wollte von einer Veröffentlichung nichts wissen; die die Idee vogelfrei gemacht hätte.“ Statt dessen empfahl Caputo die Patentierung der Pläne. Doch das konnte sich der Wiener Konstrukteur bei seinen Mitteln niemals erlauben. Zwar stammte er aus einer der reichsten österreichischen Patrizier-Familien, aber vor ihm warteten noch vierzig Enkel auf die spärlichen Inflationsreste eines Millionenvermögens.

Nach ein paar Hungerjahren bekam Barényi schließlich wieder eine Stellung bei der Gesellschaft für Technischen Fortschritt in Berlin, die den Dreh gefunden hatte, Gummi mit Metall zu verschweißen. Das war etwa zu der Zeit, als sich Chefredakteur Caputo von „Omnia“ doch noch zu einer Veröffentlichung der Barényi-Volkswagenpläne entschloß (Frühjahr 1934).

Barényi selbst hatte vorweg ganz andere Sorgen: Er dämpfte das Geräusch der Bühnenmotoren in der Pariser Oper und verschuchte die Vibration in der „Normandie“, die im Speisesaal I. Klasse die Teller auf den Tischen haufen ließ.

Rund zwei Jahre nach Caputos Veröffentlichung, im Februar 1936, notierte der Protokollführer einer Sitzung des Reichverbandes der Deutschen Automobilindustrie in der Hardenbergstraße 8, Berlin: „Der Vorsitzende stellt fest, daß Herr Porsche sich noch immer nicht im klaren ist, welche Motorenkonstruktion in Frage kommt.“ Und „es ist kaum anzunehmen, daß er die Veröffentlichung in der ‚Omnia‘ nicht gelesen haben soll, wo ihn doch das Patentgesetz zur eingehenden Prüfung aller Fachzeitschriften zwingt“ (Barényi).

Das Sitzungsprotokoll aus der Hardenbergstraße mußte Barényi freilich aus Horst Mönichs Roman „Die Autostadt“ zitieren (s. SPIEGEL Nr. 49/51). Geschäftsführer Bahr vom AVD, an den sich Barényi hilfesuchend wandte, ließ ihm am 11. März fernschriftlich mitteilen: „... daß Unterlagen vertraulicher Natur sind und Volkswagenakten nur unseren Vorstandsmitgliedern zur vertraulichen Einsichtnahme zur Verfügung gestellt werden.“

Aber auch ohne diesen Nachweis der Protokollechtheit hofft Barényi, Frankenberg einen Widerruf abringen zu können. Frankenberg aber, Pressechef bei Porsche jun. in Stuttgart-Zuffenhausen (wo der Porsche 356 gebaut wird), hat bei Karl Schröder in den NSU-Werken als Gegenbeweis noch einen Vor-Volkswagen aufgetrieben, der „tatsächlich alle Merkmale des Triebwerkes sowie die Stromlinienform des heutigen Volkswagens aufweist“. (Klagebeantwortung v. 17. 3. 1952.)

Dieser Prototyp aus dem Jahre 1933, der dann doch nicht in Neckarsulm gebaut wurde, war für Barényi Grund, sich mehr mit seinen eigenen, auf den 12. Dezember 1931 datierten Originalplänen zu befassen, statt mit der 1934er Veröffentlichung dieser seiner Pläne.

Doch Oberchemierat Pfeilstriker vom Chemieamt der Stadt Stuttgart und Experte in kriminaltechnischen Untersuchungen, den er um eine Altersanalyse seiner Tuschezeichnungen gebeten hatte, zuckte nur bedauernd mit den Schultern. „Das geht leider nur bei Tinte.“

Bei Frankenberg und Barényi häufen sich inzwischen die Prozeßakten, Patent-schriften, Gutachten und anderes mehr, durch das sich das Gericht hindurcharbeiten muß. So schwer ein Prozeßurteil vorauszusagen ist, in einem wird Barényi auf jeden Fall recht behalten: Er, Barényi, war in der Partei, was ihm Quint in seinem Buche mit Blick auf den SS-Obergruppenführer Porsche nicht zugesteht.

*) Die NSU einigten sich damals mit den Fiat-Werken dahingehend, daß NSU nur Motorräder, Fiat nur Autos bauen durfte.