

Neues VW-Modell 411: Mit 68 Pferden zu neuen Märkten

## AUTOMOBILE

### NEUER VW

#### Er ist da

(siehe Titelbild)

Die geheimnisvolle Fracht war unter fest verzurrten Persenningen verborgen. Immer häufiger fuhren die Spezial-Tieflader mit ihr in den letzten Wochen und Monaten über die Bundesstraße 248 nach Norden, von Wolfsburg bis in die Nähe des Bauernhofes Ehra-Lessien. Dann bogen sie ab und verschwanden zwischen Büschen.

Tag und Nacht dröhnte der neue Ton über das zehn Quadratkilometer große Areal im Grünen. Woher er stammte, vermochte die rätselhafte Umwelt nicht zu ermitteln. Übermannshohe Zäune und gestaffelte Sichtblenden, uniformierte Wachmänner mit Sprechfunkgeräten und Suchhunden hielten Späheraugen fern.

Eine Berliner Boulevardzeitung glaubte, den Geräuschspender trotzdem mit dem Teleobjektiv ausgemacht zu haben — sie präsentierte ihren Lesern ein huschendes Etwas. Eine Illustrierte ließ skizzieren, was sie für das



VW-Chef Nordhoff  
Nach 20 Jahren Käfer-Mythos ...

begehrte Objekt hielt, eine Hamburger Sonntagszeitung veröffentlichte das verschwommene Abbild eines Holzmodells im Windkanal — aber was sich wirklich tat am Mittellandkanal, hart an der östlichen Bundesgrenze, das blieb im Dunkel.

Mehr als 20 Jahre lief und lief der bucklige Käfer aus Wolfsburg unermüdlich über alle Straßen der Welt, von den Rollbahnen der finnischen Tundra bis zu den Turnpikes Nordamerikas, vom australischen Busch bis zu der Öde des Feuerlandes. Weit über zehn Millionen Wolfsburger Krabbeltiere — rollende Symbole deutscher Arbeitstugend und Export-Bestseller der Nation — trugen einen neuen Motor-Mythos des 20. Jahrhunderts in 140 Länder und machten ihre Geburtsstätte zum größten Automobilwerk Europas, zum viertgrößten der Welt.

Jahr um Jahr widerstand der Käfer einsam, ohne schützende Nebentypen, einer Übermacht immer neuer Konkurrenten. Andere Autohersteller suchten mit einem breitgefächerten Typenprogramm aus bis zu einem halben Dutzend verschiedener Personewagen-Karosserien einen möglichst breiten Markt zu erschließen. Jahr für Jahr schien jedoch, als folgten die Wolfsburger immer noch der Order des VW-Promoters Adolf Hitler aus dem Jahre 1937: „Meine Herren“, so hatte Hitler damals die VW-Planer instruiert, „es kann in Deutschland nur einen Volkswagen geben, und nicht zehn.“

Selbst als VW-Chef Heinrich Nordhoff vor sieben Jahren das gefällige Blechkleid des VW 1500 auf das nur geringfügig abgewandelte alte Käfer-Fahrgestell stülpte, änderte sich daran wenig. Strenggenommen war der Wagen trotz modernerer Karosserie nur ein aufgeblähter Käfer, der im breiten Schatten des Jahrhundert-Autos eher bläblich wirkte.

Unter Kunden und Interessenten, und selbst in den zweithöchsten Rang-Etagen der VW-Organisation, blieb die große, alle bewegende Erwartung unerfüllt: Ein wirklich neues Wolfsburger Automobil mit neuartigen Konstruktionsmerkmalen, der neue große Wurf aus Wolfsburg, stand noch aus.

Unablässig spekulierete die Fachwelt. In der Fach- und Tagespresse wurden unzählige Karosserie-Entwürfe als mutmaßliches neues Design eines von Grund auf neuen Volkswagens vorgestellt.

„Das Warten auf einen neuen VW dauert auch nach dem Modellwechsel 67/68 an“, schrieb die Stuttgarter Autozeitschrift „Auto, Motor und Sport“ noch im vergangenen Jahr zu der längst über Kontinente sich spannenden VW-Rätselfrage. Und: „Die jetzt bekanntgegebenen Änderungen am Käfer-VW täuschen nicht darüber hinweg, daß die derzeitigen Modelle auf die Dauer das VW-Programm nicht allein bestreiten können.“

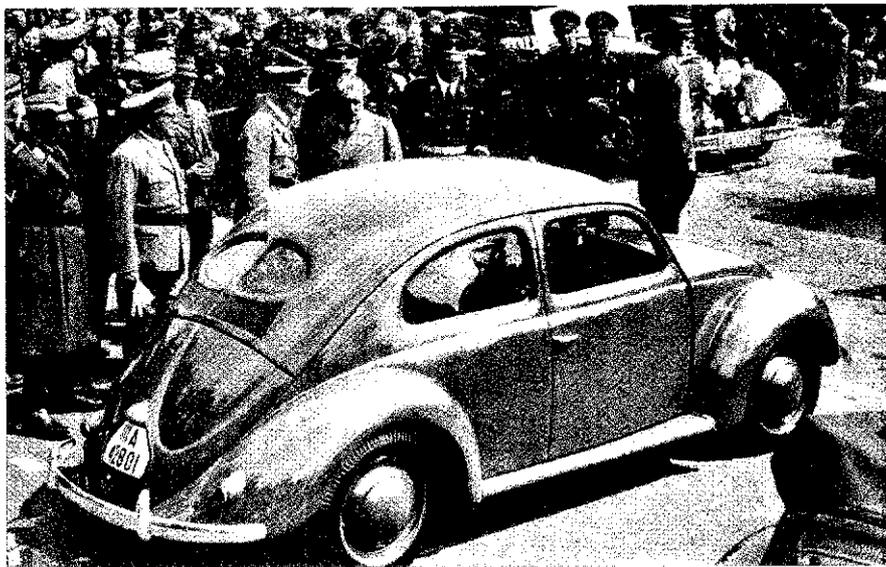
Spätestens seit 1950, so hatte Heinrich Nordhoff noch vor anderthalb Jahren wieder einmal gespottet, „wird der große Volkswagen immer für das jeweils nächste Jahr vorhergesagt — daran haben wir uns gewöhnt, und man muß das mit Gelassenheit tragen“.

Nun ist es soweit. Der große VW ist da.

Am 12. April starb Heinrich Nordhoff. Zwei Wochen später besichtigten ausgewählte VW-Importeure und Großhändler auf einer geheimen Präsentation in Wolfsburg unter dem glei-



VW-Chef Lotz  
... ein Komfort-Auto für Aufsteiger



VW-Planer Hitler, Porsche (M.), Prototyp: „Es kann nur einen VW geben“

benden Schein der Jupiterlampen Nordhoffs Vermächtnis.

In einem Jahr, an dessen Ende Europas größtes Automobilwerk wahrscheinlich das stolze Mengen-Jubiläum von 15 Millionen gebauten Volkswagen feiern kann, hoben die VW-Techniker ihren bisher größten, komfortabelsten, schnellsten und teuersten Personwagen serienreif auf die Räder — das Geheimnis der VW-Testbahn von Ehra-Lessien.

Aus Breitbandscheinwerfern, leicht abgeschrägt, strahlt der Neuling in die Welt, die er erobern soll. Die Frontpartie der Schrägheck-Limousine erinnert an das Antlitz des französischen Peugeot 204, ihr Heck wirkt wie eine stilistische Kreuzung der Rückfronten des französischen Renault 16 und des italienischen Fiat-Coupés 850.

Unverkennbar vereinigt sich in der sportlich anmutenden Karosserielinie germanische Solidität mit einem Hauch von romanischer Styling-Grandezza. Und schon auf den ersten Blick scheint das neue Auto zu bieten, was VW-Fahrer an den Wolfsburger Erzeugnissen bisher am meisten vermißten: Raum und Komfort.

Heinrich Nordhoffs Nachfolger Dr. h. c. Kurt Lotz will den neuen Typ — letzte Woche wurde sein Name festgelegt: „VW 411“ — als zusätzliches Modell einführen:

- ▷ Am 4. Juli, zur Hauptversammlung der VW-Aktionäre, soll der Wagen — so die letzte Planung — in Wolfsburg vorgestellt werden.
- ▷ Am 10. August, nach den Werksferien, soll in Wolfsburg die Produktion des Wagens mit hohen Stückzahlen beginnen.
- ▷ Wolfsburgs bisherige Mittelklassewagen, die aus dem VW 1500 hervorgegangenen 1600er-Modelle, sollen unverändert weiter gebaut werden.

Ändern aber wird sich ohne Zweifel die Einstellung breiter Automobilisten-

kreise zum VW. Der neue Typ bietet gleichsam Volks-Royce-Komfort.

Seine Fahrer räkeln sich auf bequemen Einzelsitzen, die so gestaltet sind, daß sie jedem — ob dick oder dünn, ob lang ob kurz — die ideale Fahrhaltung ermöglichen. Zugleich umfächelt der Wolfsburger Neuling seine Gäste sanft mit Kühlluft oder Wärme, und zwar so sauber und unaufdringlich, daß rauschende Zugluft und ölduftender Heizdunst ihnen nur noch wie ein böser Traum aus alten, fernen VW-Zeiten vorkommen werden.

Niemand braucht im VW 411 mehr die bisher VW-typischen Unbequemlichkeiten beim Besteigen der Rücksitze auf sich zu nehmen — der Wagen wird, auf Wunsch und gegen Aufpreis, als erstes VW-Modell mit vier Türen geliefert. Auch Gepäcksorgen scheinen überwunden: Der VW 411 hat als erster VW den einem Mittelklassewagen angemessenen Stauraum.

Viele Automobilisten werden Fahrkomfort und Fahrverhalten des Wagens vermutlich als größte aller Überraschungen empfinden — der Wagen ist offenbar überhaupt nicht mehr hecklastig und kaum noch empfindlich gegen Seitenwind. Dabei wird er kraft seiner 68 Pferdestärken aus seinem Vierzylinder-Motor (Hubraum: 1,7 Liter) mit einer Höchst- und Dauergeschwindigkeit von mehr als 145 km/h über die Autobahn preschen und sich außerdem als spurtstarker Beschleuniger erweisen.

Wer den neuen VW-Höchststandard genießen will, wird fraglos neue VW-Höchstpreise bezahlen müssen: Die billigste Version des neuen Modells dürfte rund 7800 Mark, eine gleichfalls vorbereitete Luxusausführung rund 800 Mark mehr kosten.

Mit diesem großen Bruder aus Wolfsburg, auf den die Auto-Tester 17 Jahre lang vergebens spekuliert hatten, kündigt sich zugleich ein grundlegend neues Markt-Konzept für das VW-Werk an.

Das dritte VW-Gesicht nach dem pausbäckig-biedereren Käfer und dem unauffälligen, beinahe faden Antlitz des VW 1500/1600 kennzeichnet den Übergang von der Monokultur mit dem Wunderauto des Jahrhunderts zum Typenprogramm einer normalen Automobilfabrik mit mehreren Modellreihen und künftighin vermutlich auch häufigerem Modellwechsel.

Der Wolfsburger Produktionsriese, schon jetzt mit zehn Milliarden Mark Jahresumsatz Deutschlands größtes Industrieunternehmen, will weiter wachsen. Sein VW 411 soll wie ein drittes Bein die VW-Position auf den Märkten fester etablieren, neue Kunden aus einer bisher nicht ansprechbaren, gehobenen Käuferschicht anlocken und schließlich jene aufstiegsreifen Altkunden bei der Fahne halten, denen die Wolfsburger bisher keine Alternative bieten konnten.

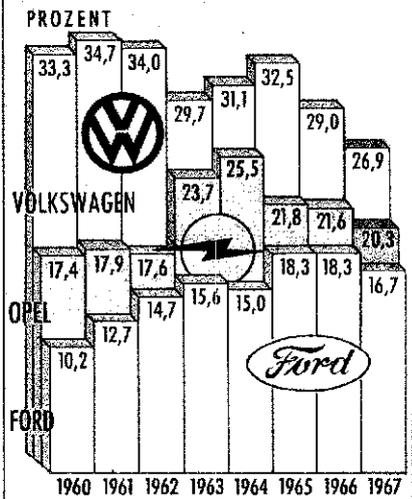
Zugleich folgen die VW-Ingenieure einem Trend, den die wachsende Verkehrsdichte mit ihren wachsenden Anforderungen an die Beschleunigungskraft der Automobile erzwungen hat. „Die technisch vernünftige Entwicklung“, so hatte Nordhoff darüber schon vor zwei Jahren durchblicken lassen, „geht zu größeren Motoren.“

Wolfsburgs bisherige Firmen- und Modellpolitik ergab sich zwangsläufig aus der Entstehung des Volkswagens. Hitler wollte mit ihm ein Volk motorisieren. Er ließ, wie er 1936 sagte, „mit rücksichtsloser Entschlossenheit die Vorarbeiten für die Schaffung des deutschen Volkswagens durchführen“.

Aber das Volk mußte noch jahrelang zu Fuß gehen. Als 1940 die ersten „Kraft-durch-Freude“-Autos vom Fließband rollten, war zur Freude wenig Anlaß. Das Werk wurde auf Rüstungsproduktion umgestellt und lieferte der großdeutschen Wehrmacht bis 1945 rund 70 000 Schwimm- und Kübelwagen.

### VW AUF ZWEI BEINEN

Kfz.-Marktanteile (alle Pkw und Kombi) in Deutschland vor und nach Einführung des VW-Mittelklassewagens im August 1961



Überall in der Welt fingen die Automobilfabriken nach dem Krieg dort wieder an, wo sie 1939 aufgehört hatten. General Motors in Detroit zum Beispiel ließen 1945 die Sherman-Panzer von den Fließbändern verschwinden und bauten fürs erste wieder Chevrolets, Pontiacs und Oldsmobiles von 1939. Aber während die anderen Automobilfabriken alsbald neue Modelle entwickelten, beschäftigten sich die Wolfsburger Jahr um Jahr ausschließlich mit der Weiterentwicklung des Vorkriegsmodells. Heinrich Nordhoff, seit Januar 1948 Chef des Werkes, hatte eine einzigartige Chance erkannt.

Das Auto mit der originellen Käfer-Form, das Nordhoff zwischen den Resten des Volkswagenwerks vorgefunden hatte, basierte auf einem genial einfachen technischen Konzept. Professor Ferdinand Porsche hatte es im Auftrag Hitlers entworfen. Porsche im Jahre 1934 über seine VW-Idee: „Um die bisher üblichen Gebrauchswagen zu Volkswagen zu machen, bedarf es meiner Ansicht nach grundsätzlich neuer Lösungen.“

Bis dahin waren Frontmotorbauweise mit Wasserkühlung, Antrieb der Hinterräder über eine schwere Kardanwelle und Abfederung der Räder durch schlichte Blattfedern die grundsätzlichen Baumerkmale in der Automobilfertigung gewesen. Porsche hingegen faßte beim VW Motor und Getriebe im Heck zusammen — über den Antriebsrädern. Er kühlte sein Triebwerk mit Luft. Die Räder federte er durch neuartige Drehstäbe. Resultat: ein vollwertiges Auto zu niedrigen Kosten.

Doch erst Nordhoff prägte und verwirklichte jene Formel, die den Volkswagen in der zweiten Jahrhunderthälfte zum erfolgreichsten Automobil der Welt machte. Die Wolfsburger Bau-Rezeptur, „für das wenigste Geld das am meisten vollwertige Auto“ zu liefern, ergänzte er durch die Erkennt-

nis: „Ein Auto ohne Kundendienst ist geschenkt zu teuer.“

Zuerst motorisierte der VW-Chef sein eigenes Volk, danach viele andere — Deutschlands ältestes Automobil (Konstruktionsalter: 32 Jahre) wurde zum leibhaftigen Wirtschaftswunder. Nordhoff eroberte einen Exportmarkt nach dem anderen, aber stets schickte er seine Autos erst dann, wenn zuvor ein leistungsfähiger Kundendienst aufgebaut war. Bis heute hat VW in aller Welt über 8500 Service-Stationen errichtet.

Selbst in Amerika, dem höchstmotorisierten Land der Welt, krabbelte der Käfer an Land. Die USA wurden mit drei Millionen dort verkauften Volkswagen zum größten Markt der Wolfsburger. In Amerika bekam der VW auch den treffenden Namen Beetle (Käfer), der seinen eigentlichen Namen bald auf allen Märkten verdrängte: Ein italienischer VW-Besitzer etwa fährt einen Maggolino, ein Schwede einen Skalbagge, ein Mexikaner einen Escarabaja.

Längst mußte VW neben seinen fünf deutschen Werken vier überseeische Produktionsstätten errichten: in Südafrika, Australien, Mexiko und Brasilien, wo das VW-Werk São Paulo binnen kurzem zum größten Automobilhersteller Lateinamerikas aufstieg.

Gleichzeitig errichtete Nordhoff einen gigantischen, immer komplizierteren Produktionsapparat, um seine rasch wachsenden Märkte zu beliefern. Die VW-Anlagen haben selbst verwöhnte amerikanische Fertigungsingenieure verwundert. Nordhoffs Stanz-, Pressen-, Punktschweiß-Karussells und Montagestraßen ermöglichten bei höchster Qualität tägliche Wagenausstöße von 5000 bis 7000 Stück. Auch die größten amerikanischen Automobilfabriken erreichten keine so hohen Produktionsmengen.

Über ein Jahrzehnt lang weigerte sich Nordhoff, seine Eintypen-Politik



VW-Fließband in Wolfsburg  
„Ohne Kundendienst geschenkt zu teuer“

zu beenden. Er ließ den Käfer der Welt nicht nur laufen und laufen, sondern auch reifen und reifen. Von Ferdinand Porsches altem Käfer, der laut Nordhoff noch 1948 „mehr Fehler hatte als ein Hund Flöhe“, blieb bald nichts weiter übrig als die Form und das Prinzip.

Dennoch mußten die VW-Ingenieure massive Kritik deutscher Fachtester hinnehmen: Der Wagen sei veraltet und biete weder für Insassen noch für Gepäck genügend Raum; sein Fahrverhalten sei tückisch infolge Hecklastigkeit, seine Fahrleistung unzureichend. „Technisch ist der VW zweifellos rundherum ein Auto von gestern“, befand der Stuttgarter Autotester Dr. Paul Simsa schon 1959. Doch was die Käfer-Kritiker auch vorbrachten — „immer wieder hat dieses Auto und sein Käuferpublikum den Handel beschämt mit phantastischen Umsatzzahlen“, rühmte 1967 die deutsche Händlerzeitschrift „Das Autohaus“.

Die VW-Leute wollten sich gleichwohl nicht auf ihre „drei großen Käfer-Monopole des Geschmacks, der Zeit und des Preises“ allein verlassen. Immer wieder zauberten sie nach den Werksferien einen neuen Käfer auf die Straße, und er sah doch nicht anders aus als der alte. Nach einem 50 000-Kilometer-Test mit dem Käfer gewann „Auto, Motor und Sport“ noch im vergangenen Jahr die Erkenntnis, daß unvermindert „viele Leute die Nachteile einer veralteten Konzeption bereitwillig in Kauf nehmen, wenn sie dafür ein ausgereiftes, zuverlässiges und wirtschaftliches Auto bekommen“.

Nordhoff winkte freilich immer ab, wenn er auf das warnende Beispiel der verhängnisvollen Eintypen-Politik Henry Fords hingewiesen wurde. 18 Jahre lang hatte Ford ausschließlich sein Modell T, genannt „Tin Lizzy“ (Blech-Liesel), gebaut (Auflage: 15 Millionen). Plötzlich jedoch, im Jahre 1927, mochte das Publikum den Wagen nicht mehr sehen, so preiswert und ausgereift er auch war. Henry Ford



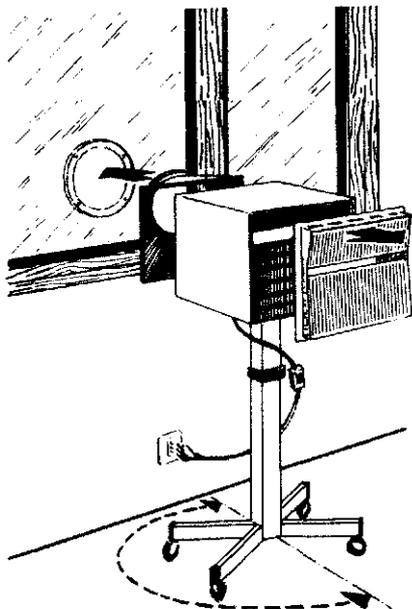
Premiere des VW 1500 (1961): „Ein Wagen, den kein Mensch bemerkt“

# Riello

## KLIMAGERÄTE

Stellt 15 Modelle von Klimageräten mit Leistungen von 1280 bis 45.000 Kcal/h, für die Raum- und halbzentrale Klimatisierung her.

Stellt den neuen Klimagerätetyp « System Rotoclima », welcher durch ein internationales Patent geschützt ist, vor.



Eine runde Öffnung im Fenster, um es einzubauen.

Ein Fahrgestell, um die abwechselnde Klimatisierung mehrerer Räume zu ermöglichen.

Ein halbe Drehung, um Kalt- oder Warmluft zu erhalten.

Das Klimagerät, Typ **Rotoclima**, ist die zweckmäßigste und billigste Lösung zur Klimatisierung.

#### VERTRETUNGEN:

Berlin, Münchhoff Nollendorferplatz 6 Tel. 263081  
 Bielefeld, Bruno Zimmer Oberstr. 45 Tel. 61502  
 Bochum, Ludwig KG Rottstr. 29 Tel. 62205  
 Braunschweig, Münchhoff Büchnerstr. 19  
 Tel. 23349  
 Hamburg, C. Schrödter Ulmenstr. 38 Tel. 477557  
 Krefeld, Kühltechnik Wilmeroth Luisenstr. 111  
 Tel. 61625  
 Mainz, Kältetechnik GmbH Steing. 11 Tel. 28441  
 Mannheim, Rütgers KG Qu 7 Tel. 27921  
 München, Barth & Stöcklein Ingolstädterstr. 68  
 Tel. 337121  
 Münster, Herber & Petzel Salzstr. 25 Tel. 43774  
 Nürnberg, Barth & Stöcklein Marienstr. 17  
 Tel. 222026  
 Stuttgart, Kälte-Muschler GmbH Silberburgstr.  
 151 Tel. 67542  
 Weiden/Köln, Kälte-Burkon Aachener Str. 359  
 Tel. (Frechen 02234) 77363  
 Wiesbaden, H. Stück Wilhelmstr. 18 Tel. 303016  
 Wuppertal-E., A. Kaut Tannenbergr. 33 Tel. 31254

Besuchen Sie die RIELLO an der « EUROSHOP 1968 », Stand 3106 in Düsseldorf

**RIELLO Export Division**  
 Via Livorno 12 - Padua/Italien



VW-Verladung in Emden: Deutschlands ältestes Auto ...

hatte versäumt, beizeiten einen Nachfolger oder ein Alternativ-Modell einzuführen. Unter schweren finanziellen Verlusten mußte er sein Werk neun Monate lang schließen, bis er ein neues Modell anbieten konnte. Später war es der französischen Firma Citroën mit ihren Modellen 11 CV und 15 CV ähnlich ergangen.

Selbst Manager aus dem eigenen Hause, die dem Käfer-Millionär rieten, er möge dem molligen Mythos deutscher Kraftfahrt endlich einen Mittelklassewagen beigesellen, blitzten ab. Professor Nordhoff 1959: „Jetzt gehen wir erst einmal auf die vierte Million zu, und dann auf die fünfte.“

Bald aber zeichnete sich eine Entwicklung ab, die VW-Händler trotz fetter Auftragspolster und langer Lieferfristen für Käfer-Käufer beunruhigte. Aufstrebende Käfer-Fahrer stiegen immer zahlreicher auf die geräumigeren, modern karossierten und schnelleren Mittelklasse-Modelle von Ford und Opel um, weil ihnen die Hersteller des letzten Autotyps mit Trittbrettern kein Aufstiegsmodell anbieten konnten. Allein im Jahre 1960, so ermittelten Marktforscher, schlossen Ford 25 Prozent und Opel 20 Prozent ihrer Inland-Verkäufe mit Fahrern ab, die den Wolfsburgern von der Fahne gewichen waren.

Da ließ Nordhoff eilends jenen kaum größeren Käfer-Bruder ent-

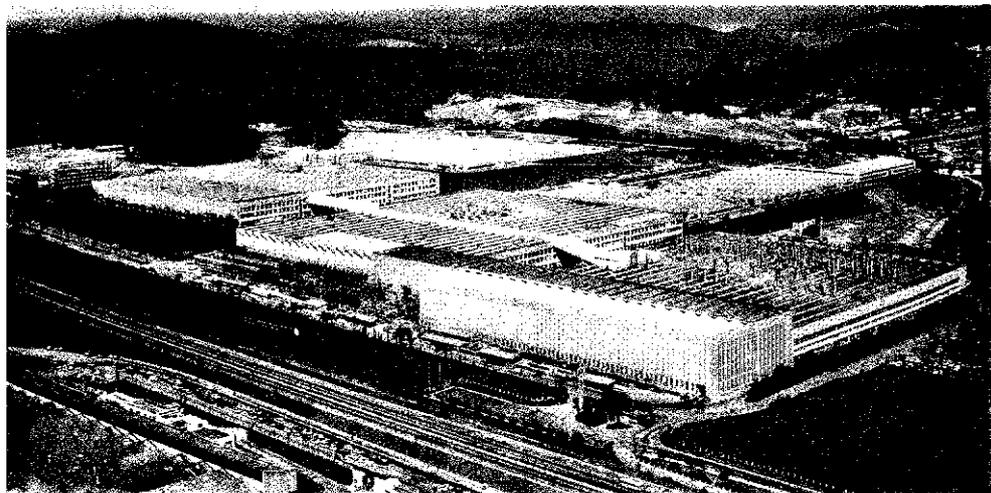
wickeln, der „für uns die Butter auf dem Brot bedeutet“ — den Pontonwagen VW 1500 (45 PS). Freilich, wer sich damals ein neues Jahrhundert-Auto aus Wolfsburg erhofft hatte, sah sich enttäuscht.

Schon die Begrüßung durch die Fachwelt fiel eher frostig aus. „Ein Auto, das niemandem weh tut, aber auch niemanden begeistert“, schrieb „Auto, Motor und Sport“.

Das Auto wies in der Tat nicht die geringste technische Novität auf wie etwa die 1100er-Typen von BMC (neuartige Flüssigkeitsfederung) oder der Renault R 4 (versiegelte und wartungsfreie Wasserkühlung). Auch die technische Gesamtkonzeption erschien nicht wegweisend wie einst die von Ferdinand Porsches Käfer. Genauso hätte der Wagen schon Jahre vorher entworfen und gefertigt werden können.

Das Blechkleid des Wagens schließlich bewies nur, daß sich Nordhoff, wie er einmal sagte, „nicht von einer Gruppe hysterischer Stylisten bedrängen“ ließ. „Die Ästheten von Wolfsburg“, meinte das französische „L'Auto-Journal“, „haben das Wunder vollbracht, einen Wagen zu fabrizieren, den kein Mensch auf der Straße bemerkt.“

Offenkundig hatten die Wolfsburgern darauf spekuliert, mit einem technisch nur geringfügig veränderten und



... wurde Bestseller der Welt: VW-Werk in São Paulo

nur wenig größeren Wagen den Nimbus ihres Millionen-Käfers weiter auszunutzen. Der mit den typischen Konstruktionsmerkmalen des betagten Käfers ausgestattete Neuling, sein auf lange Lebensdauer ausgelegter Motor, der Verzicht auf stilistische Finessen und solide Verarbeitung verrieten das Rezept, eine Art Maßhalte-Auto gehobenen VW-Stils populär zu machen.

Es besteht kein Zweifel, daß Nordhoffs erster Mittelklassewagen es schwer hatte, sich im Bewußtsein des deutschen Autokäufers einen gebührenden Platz zu erkämpfen. Und bis heute ist ihm, anders als etwa Mercedes-Benz oder selbst Opel, kein glanzvolles und kein markantes Image eigen.

Es begann damit, daß VW-1500-Käufer, als die ersten Serien des neuen Typs vom Band rollten, über technische Kinderkrankheiten Klage führten. Der VW-Kundendienst mußte sich mit Nockenwellenschäden, Kühlproblemen und Kupplungsschwächen plagen. Aber nach einiger Zeit konnten die Wolfsburger Ingenieure solche Übel meistern und schließlich einen Wagen anbieten, dessen Verarbeitungsgüte der Käferqualität entsprach.

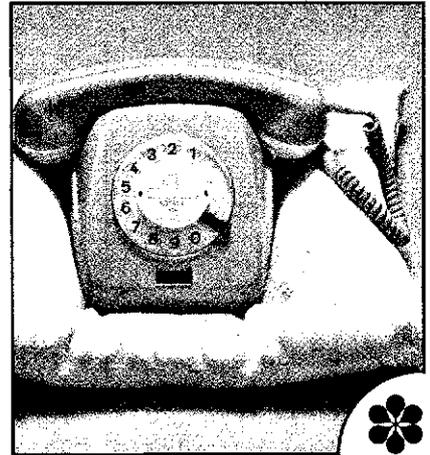
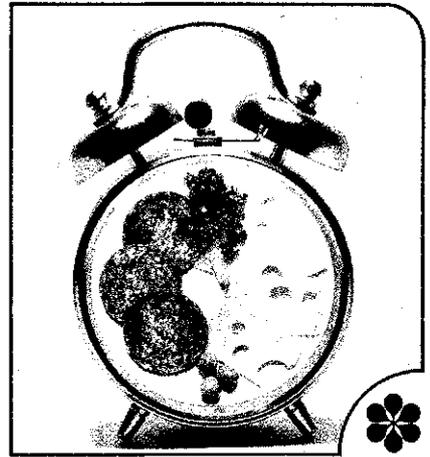
Beklagt wurde verschiedentlich auch, daß der VW 1500 mit seinen 45 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 125 km/h für einen Wagen der Mittelklasse denn doch zu wenig Leistung biete. Nordhoffs Ausweg: Er ließ im August 1963 zusätzlich den um neun PS stärkeren VW 1500 S (Spitze: 135 km/h) auf den Markt bringen — im gleichen biederen Stufenheck-Gewand.

Diese konservative, wenn nicht gar einfallslose Silhouette schien jedoch auch weiterhin die Begeisterung der deutschen Autokäufer zu dämpfen. Um den Kauf-Anreiz zu erhöhen, erlaubte Nordhoff seinen Karosserie-Zeichnern 1965, Amerikas neueste Auto-Mode mitzumachen: Die Linie des „Fastback“, des „schnellen Rückens“, brachte in sanftem Schwung das einstmals steile Heckfenster in Schräglage.

Aber auch dies war offenbar nicht der zündende Einfall. Das langgestreckte Fließheck, überdies nicht gerade sichtfördernd, galt manchem nur als verspielte Variante; unter Automobilisten kursierte bald die Spottbezeichnung „Fies-Heck“, und selbst unter VW-Technikern galt das 54-PS-Modell 1600 TL als „Traurige Lösung“.

Es gehört zu den paradoxen Erscheinungen des Automobilmarktes, daß der VW 1500/1600, das vielgeschmähte, durchweg als langweilig empfundene Zweitkind aus dem Wolfsburger Werk, zu einem der größten Verkaufserfolge der deutschen Autogeschichte wurde. Schon im ersten Jahr nach Herstellungsbeginn konnte das Werk den Verkauf von 100 000 VW 1500 melden. Und bis heute wurden vom VW 1500/1600 aller Versionen insgesamt 1,4 Millionen Exemplare verkauft (darunter freilich mehr als eine halbe Million des formal besser gelungenen Kombiwagens „Variant“).

Umfragen erwiesen, daß dieser beachtliche Erfolg wiederum auf den seit



## Erst die „kleinen Dinge“ machen das (Hotel-) Leben lebenswert. Stimmt's?

Deshalb sind uns die „kleinen Dinge“ so wichtig. Die Kinderspeisekarte. Und das Frühstück, das auch mit Wurst und Käse nicht mehr kostet. Das Selbstwähltelefon. Die Morgenzeitung vor der Tür, die Sie noch vor dem Frühstück bestens informiert. Und die ESSO-Station, die zu jedem Esso Motor Hotel gehört. Damit Ihr Auto genauso verwöhnt werden kann wie Sie selbst.

- Hannover** (am Tiergarten), Tiergartenstraße 117, Telefon 523092
  - Freiburg (Breisgau)**, Sundgaullee 27, Telefon 827 71
  - Sindelfingen (Stuttgart)**, Wilhelm-Haspel-Straße 101, Telefon 810 88
  - Heidelberg**, Pleikartsförsterstraße, Telefon 34022
  - Nürnberg** (am Flachweiher), Münchener Straße 283, Telefon 49441
- und in Schweden, Dänemark, England, Holland, Belgien, Italien.  
Reservierungen in jedem Esso Motor Hotel und in allen Reisebüros.



### Der i-Punkt Ihrer Autoreise — Esso Motor Hotels

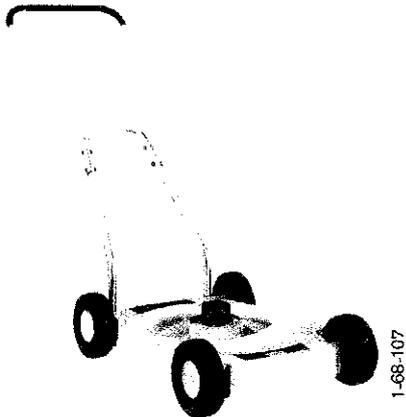
|               |  |   |
|---------------|--|---|
| <b>COUPON</b> | Senden Sie mir kostenloses Informationsmaterial (Zutreffendes bitte ankreuzen) S-6 |   |
|               | <input type="checkbox"/> Esso Motor Hotels in Deutschland                          | Bitte einsenden an  |
|               | <input type="checkbox"/> Esso Motor Hotels in Europa                               | Esso Motor Hotel GmbH — 2 Hamburg 36,<br>Neuer Jungfernstieg 21 |
|               | <input type="checkbox"/> das Happy Weekend-Sonderangebot                           | (Bitte Absender nicht vergessen!)                               |

**COUPON**

# Der kann mehr als Rasenmähen!



Ein einziger  
Vielweckmotor  
zum Wasserpumpen  
Stromerzeugen  
Hacken  
Bootfahren  
und natürlich  
Rasenmähen



1-88-107

Zum SOLO COMBI Rasenmäher wird der Motor separat geliefert. Sie setzen ihn einfach auf und können normal mähen. Ebenso einfach kann der Motor aber auch wieder abgenommen und zum Antrieb anderer Geräte verwendet werden. Auf diese Art wird Motorkraft im Garten wirtschaftlich, denn alle Arbeitsgeräte können Sie ohne Motor kaufen. Das macht in vielen Fällen weniger als den halben Preis!

Mäher: 50 cm Schnittbreite, 4 Schnitthöhen, Wendemesser, rostfreies Leichtmetall-Gehäuse, DM 140,-. Motor: 98 ccm 3 PS mit Leichtstarteinrichtung und automatischer Drehzahlregelung, DM 245,- (empf. Richtpreise zuzügl. Mehrwertsteuer). Der Fachhandel führt SOLO COMBI. Prospekt und Bezugsquellen-Nachweis auch durch SOLO KLEINMOTOREN GMBH Abt. 4, 7034 Maichingen, Postfach 20. In Österreich: 2100 Leobendorf bei Korneuburg. In der Schweiz: 8413 Neftenbach/ZH.

## SOLO COMBI

alles mit einem Motor

Jahrzehnten zum Firmen-Kredo erhobenen Erfolgsrezepten beruhte: Überlegenheit des Kundendienstsystems und mäßiger Aufwand für Unterhalt, Wartung und Reparaturen.

Noch immer laufen Tag für Tag tausend VW-Mittelklassewagen des Typs 1500/1600 vom Wolfsburger Band, mehr als von jedem anderen Typ dieser Größenordnung. Trotzdem mögen die Top-Manager des Volkswagenwerks ihn kaum noch als „Butter auf dem Brot“ rühmen, denn zumindest ein erstrebtes Ziel hat sich bis heute mit diesem Typ nicht erreichen lassen: der Vorstoß in Käuferschichten, die nicht — schon vom Käfer her — das rechte VW-Bewußtsein mitbringen.

Namentlich während der letzten zwei Jahre ist unter mittelarrivierten deutschen Autokäufern der Wunsch nach gehobenem Fahrkomfort erwacht, nach etwas Glanz und Spritzigkeit auch unter der Preisgrenze von 8000 Mark. Vom französischen Renault R 16, der sich mit wenigen Griffen in einen Kombiwagen verwandeln läßt, bis zum italienischen Fiat 125, der aus dem gleichen Hubraum wie der 54 PS starke VW 1600 (1,6 Liter) eine Leistung von 90 PS produziert, rollten beachtliche Stückzahlen von viertürigen Import-Limousinen auf den deutschen Markt. Ihre technischen Pfiffigkeiten und ihre reichhaltigeren Ausstattungen gefielen den Deutschen.

Nordhoffs Mittelklasse-VW mit seinen zwei Türen, seinem schmalen, geteilten Kofferraum und seiner kargen Ausstattung hatte Mühe, sich gegen solche Eindringlinge zu behaupten. Und als im vergangenen Jahr die allgemeine Konjunkturflaute auch den Automarkt schrumpfen ließ, blieb das Volkswagenwerk nicht verschont. Es mußte seine Produktion gegenüber 1966 um eine Viertelmillion Wagen verringern; darunter 110 000 Exemplare des Typs 1500/1600.

Dieser Rückgang wirkte um so bedenklicher, als zur gleichen Zeit ausländische Konkurrenten in der gleichen Klasse sogar kräftige Gewinne auf dem deutschen Markt verbuchen konnten.

Heinrich Nordhoff mußte sich im Mai vorigen Jahres von Bundesfinanzminister Franz-Josef Strauß öffentlich

schelten lassen: Er habe in seinem Produktionseifer die Bedürfnisse der Kunden ignoriert und versäumt, rechtzeitig geeignete neue Typen zu entwickeln. Strauß: „Zwei glorreiche Buchstaben vorn am Wagen können fehlenden Komfort nicht ersetzen.“

Daß BMW-Fahrer Strauß mit dem Vorwurf, Wolfsburgs Konstrukteure



Fließheck-Modell VW 1600 TL  
Traurige Lösung

und Stylisten seien untätig gewesen, nicht recht hatte, erwies sich am 10. Mai letzten Jahres, sechs Tage nach der Strauß-Attacke. An diesem Tag ließ Nordhoff den SPIEGEL-Redakteuren das bis dahin vor aller Außenwelt verschlossene „Mausoleum“ des Volkswagenwerks, das geheime Typen-Kabinett, öffnen: 36 mögliche neue Volkswagen — teils Prototypen, teils sogenannte Styling-Studien ohne Motor — rollten auf das Versuchsgelände in Wolfsburg und durften für den SPIEGEL fotografiert werden (SPIEGEL 21/1967).

Alle erdenklichen Typen waren in dieser Geisterschau fertig konzipierter, aber nie in Serie gebauter Volkswagen vertreten: vom schweren Sechszylinder-Tourenwagen mit Zwei-Liter-Motor bis zum sportlichen VW-Zweisitzer und — wider das Jahrtausend-Image des Heckmotor-Antriebs — zum Volkswagen mit Frontantrieb.

Nordhoff hatte sie alle verschmäht. Die heimlichen Wolfsburger Schöpfungen waren ihm entweder zu teuer, zu modisch, zu wenig marktgerecht oder einfach nicht gut genug erschienen.

Nun aber erfährt die Auto-Welt, daß schon damals, Anfang vorigen Jahres,

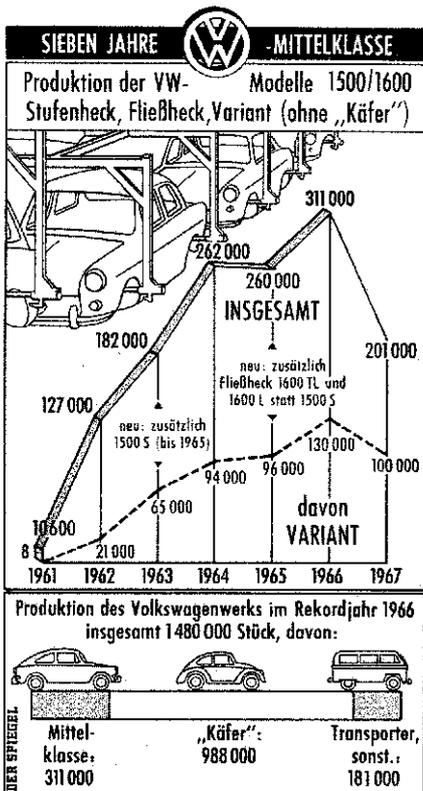


Verworfenne VW-Prototypen: Geisterschau aus dem Mausoleum

in den Versuchsabteilungen des Werkes an den Prototypen jenes neuen Autos geschmirgelt und gefeilt wurde, das dem VW-Chef gut genug war: des VW 411.

Unabhängig von seiner gefälligeren Form wird mit dem neuen Modell der gehobenen Mittelklasse freilich auch in technischer Hinsicht ein fast sensationell anmutender Sprung nach vorn gewagt: der King-Size-VW bricht mit Wolfsburger Traditionen, die bislang so unabdingbar zum VW-Konzept gehörten wie fast zwei Jahrzehnte hindurch der Benziningestank zum Innenraum des Käfers.

Bisher ist bei allen VW-Modellen die Karosserie wie eine Käseglocke auf die tragende Bodenkonstruktion gestülpt und mit ihr verschraubt worden (Plattformrahmen-Konstruktion). Anders beim neuen VW:



▷ Zum erstenmal konstruierten die Wolfsburger Ingenieure eine sogenannte selbsttragende Karosserie — die gesamte Blechhaut einschließlich der Bodenplatte ist als geschlossener Hohlkörper ausgebildet, in den nur Motor, Achsen und Innenzubehör nachträglich eingefügt werden, wie beispielsweise neuerdings auch bei Porsche-Autos.

Bisher waren alle VW-Typen an Hinter- und Vorderachse mit einfachen Drehstäben gefedert. Anders beim neuen VW:

▷ Erstmals entsprechen nun Hinterachse (Doppelgelenkachse, Längslenker, Schraubenfeder, Ausgleichsfeder) und Vorderachse (Querlenker, Mc-Pherson-Federbeine) dem technischen Standard so aufwen-



### Ist eine Lebensversicherung Männersache?

Ein überholter Standpunkt. Wer im Beruf „seinen Mann“ steht, möchte sich auch im Alter etwas leisten. Sie hat die richtige Formel gefunden:

**Iduna-Tarif 18.**  
**Anpassungsfähig. Zeitgemäß. Neu.**  
Er ist besonders preiswert. Dadurch spürt sie die Beiträge kaum: Er wird auf das 85. Lebensjahr abgeschlossen. Durch Anrechnung der Überschußanteile wird das Endalter vorverlegt. Wenn sie einmal den Beruf aufgibt, wird die Versicherungssumme ihre Rente merklich ergänzen.

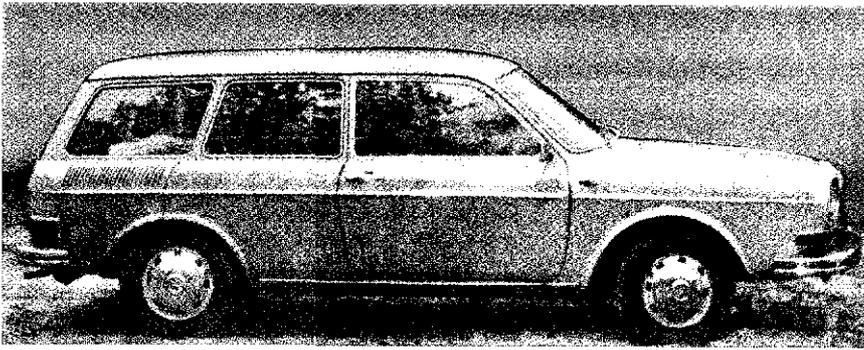
Vielleicht ist das auch die richtige Formel für Sie!

Wollen Sie mehr wissen über den Iduna-Tarif 18? Möchten Sie zunächst einmal Ihre Ansprüche an die gesetzliche Rentenversicherung kennenlernen?

Vermerken Sie Ihre Wünsche auf dem Gutschein und senden Sie ihn an Iduna Versicherungen, Abteilung 91810, 2000 Hamburg 36, Neue Rabenstraße 15—19.

**IDUNA**  
Versicherungen

Der richtige Rahmen für Ihre Sicherheit



Neuer VW 411-Variant: Heizung ohne Duff

diger und sportlicher Fahrzeuge, wie sie bei BMW oder Porsche gebaut werden. Vorteile der neuen Achsen-Konstruktion, zusätzlich zu dem weit besseren Fahrverhalten: Es entstand (über der Vorderachse) ein fast badewannengroßer Kofferraum (360 Liter), der zusammen mit dem Kofferraum im Heck (170 Liter) das Gepäck-Volumen auf Mercedes-Größenordnungen brachte.

Bisher war das Volkswagenwerk, vornehmlich mit Rücksicht auf die schon vorhandenen Kundendienstleistungen, beim Käfer-Radstand von 2,40 Meter geblieben. Anders beim neuen VW:

▷ Mit einem Radstand von 2,50 Meter wird der VW 411 bessere Straßenlage und höheren Fahrkomfort bieten. Mit seiner Gesamtlänge von 4,52 Meter (Breite: 1,64 Meter; Höhe: 1,49 Meter) ist der neue VW 45 Zentimeter länger als der Käfer und nur noch eine Handspanne (16 Zentimeter) vom Richtmaß des deutschen Erfolgsmenschen entfernt, der Länge des Mercedes-Benz 250.

An allen Ecken und Enden des gestreckten Neulings mühten sich Wolfsburgs Ingenieure mit technischen Feinheiten und vergleichsweise aufwendigem Zubehör dem Fahrer das Gefühl der Sicherheit und Behaglichkeit zu geben:

- ▷ Erstmals präsentiert Wolfsburg einen VW ohne motorabhängige Heizung und Wärmetauscher. Neue Heizung: benzin-elektrisches Heizsystem, ähnlich wie die Zusatzheizung beim Porsche.
- ▷ Frisch- und Warmluft entströmen zwei schwenkbaren Mischdüsen in der Mitte des Amaturenbretts. Zusätzliche Frischluft läßt sich über seitliche Kanäle, dosierbar mittels Klappscheiben, in den Innenraum leiten. Eine Dauerentlüftung ergänzt das System. Die seitlichen Ausstellfenster entfallen, sind jedoch auf Wunsch lieferbar. Die Heckscheibe ist heizbar.
- ▷ Fahrer und Beifahrer werden auf neuartigen Drei-Bein-Vordersitzen Platz nehmen, die nicht nur in Längsrichtung, sondern auch in der

Höhe verstellbar sind. Die Lehnen lassen sich bis auf Liege-Position zurückklappen.

▷ Erstmals stiftet VW — mit Rücksicht auf die erhöhte Spitzengeschwindigkeit — Gürtelreifen als Serienausstattung. Ein Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen an den vorderen und großdimensionierten Trommelbremsen an den Hinterrädern bringt das Gefährt zum Stehen.

Weitere technische Einzelheiten:

- ▷ Viergang-Getriebe mit Knüppelschaltung; gegen Aufpreis kann das Getriebe mit einer Vollautomatik ausgerüstet werden.
- ▷ Tankinhalt: 50 Liter (gegenüber 40 Liter beim VW 1600); Tankverriegelung im Innenraum des Wagens.
- ▷ Erstmals werden die Kupplungskräfte hydraulisch übertragen (bisher mit Seilzug). Erstmals sind alle drei Pedale hängend eingebaut.

Diese im Vergleich zu Wolfsburgs bisherigem Spartanertum verblüffend reichhaltige Ausstattung läßt deutlich werden, auf welche Käuferschichten das neue Wolfsburger Modell abzielen soll. Die Wolfsburger möchten Terrain

zurückerobern, das sie verloren haben, als sie jenen Autokäufern nichts Rechtes mehr bieten konnten, die neuerdings nach schnelleren, gefälligeren, komfortableren Mittelklasse-Fahrzeugen verlangen, so wie etwa Opel, BMW und einige ausländische Firmen sie anbieten.

Für diesen neuen Drang zum Höheren spricht auch der Wolfsburger Entschluß, der neuen Modellreihe — neben einem Kombityp „Variant“ — auch ein Coupé und ein Kabriolett hinzuzufügen, die der Osnabrücker Karosseriefabrikant Wilhelm Karmann entwickelt hat. Zudem sollen schon in absehbarer Zeit alle Modelle mit der neuen, von Bosch entwickelten elektronischen Einspritz-Automatik lieferbar sein — programmiert auf optimale Kraftstoffausnutzung und rasantere Beschleunigung.

Aber mehr noch: Zum erstenmal in der Geschichte des Volkswagenwerks soll auch vom Normaltyp 411 eine Luxusversion feilgeboten werden. Dieser nobelste aller Volkswagen wird ein sportliches Drei-Speichen-Lenkrad haben; Dachrinnen und die Blechrundungen der Radausschnitte werden in Chrom gefaßt sein, und die Fahrgäste im Fond werden sich — wie in dem



Neuer VW 411-Viertürer: Bruch mit der Tradition

englischen Luxusauto Rover 2000 — in Einzelsitzen kuscheln können.

Immer wieder hatten Geisterseher, die das jüngste Wolfsburger Firmen-Geheimnis zu erspähen suchten, Mutmaßungen darüber angestellt, ob wohl die Turiner Maßschneiderei Pininfarina und die Stuttgarter Porsche-Konstrukteure, die seit Anfang letzten Jahres bei VW unter Vertrag stehen, an dem neuen Produkt mitgewirkt hätten.

Stolz aber können nun die Wolfsburger vermerken, daß der neue Große ein reinrassiges Erzeugnis niedersächsischer Autobaukunst ist.

So auch blieb er — bei aller Neuerungslust der Wolfsburger Konstrukteure — in der technischen Generallinie bodenständig. Heinrich Nordhoff, 20 Jahre lang Werksherr in Wolfsburg, hat es so bestimmt: Der Motor bleibt im Heck. Gekühlt wird mit Luft.

## UNTERNEHMEN

### DEGUSSA

#### Große Unbekannte

Wenn Dr. Felix Prentzel, Generaldirektor der Deutschen Gold- und Silber-Scheideanstalt (Degussa), sich vorstellt, bekommt er meist zu hören: „Ach, Sie sind der, der in Deutschland die Geldstücke prägt.“ Prentzels Standardantwort darauf lautet: „Nein, der bin ich nicht. Aber außer Geld machen wir eigentlich fast alles.“

Der eigene Vorstand in Frankfurt nennt das Großunternehmen (12 000 Beschäftigte, 1,6 Milliarden Mark jährlicher Umsatz) den „bekanntesten unbekanntesten Konzern“ in Westdeutschland. Erstmals lud die Degussa dieses Jahr Journalisten zu einer Besprechung der Firmenbilanz ein, um aus dem Dunkel herauszukommen und mit falschen Vorstellungen aufzuräumen.

Denn da die 1843 gegründete Firma sich jahrzehntelang nicht allzu großer Publizität befleißigte, gilt sie manchen sogar als ein Hort des Bösen.

So nennt Walter Ulbrichts „Neues Deutschland“ die Degussa fälschlich einen „Atomkonzern“, der „laufend Aufträge des Bonner Kriegsministeriums“ ausführe. Und westliche Gazetten meldeten noch vor kurzem, Angestellte der Degussa kauften an Schweizer Bankschaltern in Massen Silbermünzen auf, um sie in Frankfurt mit Gewinn einzuschmelzen. In Wahrheit hatte Prentzel schon im August vergangenen Jahres den Münzenaufkauf in der Schweiz untersagt.

Gold und Silber sind heute nur noch eines von mehreren Beinen, auf denen die Produktion des Unternehmens steht. Die Degussa-Verwaltung: „Wir sind ein Tausendfüßler.“

Zwar dirigiert der siebenköpfige Degussa-Vorstand noch fünf Edelmetallwerke. Aber die 14 chemischen Fa-

briken zwischen Wesseling bei Köln und Rheinfelden an der Schweizer Grenze stempeln die Degussa überdies zu einer ansehnlichen Chemiegruppe, die so unterschiedliche Erzeugnisse wie Herz- und Kreislaufpräparate und schußsicheres Glas für Bankschalter und Taxi-Trennscheiben anbietet hat. Prentzel nennt seinen diversifizierten Konzern deshalb auch einen „Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit“.

Allein ein Drittel der Gewinne fließt dem Unternehmen aus Beteiligungen zu. Im Portefeuille des Konzerns liegen Kapitalanteile von

- ▷ 40 Prozent der Norddeutschen Affinerie in Hamburg, der größten Kupferhütte Europas,
- ▷ 45 Prozent der Nuklear-Chemie und -Metallurgie GmbH in Wolfgang bei Hanau, die Uran kauft



Degussa-Chef Prentzel, Degussa-Werk\*: Vom Gold zur Chemie

und zu Brennstäben für Atomkraftwerke verarbeitet,

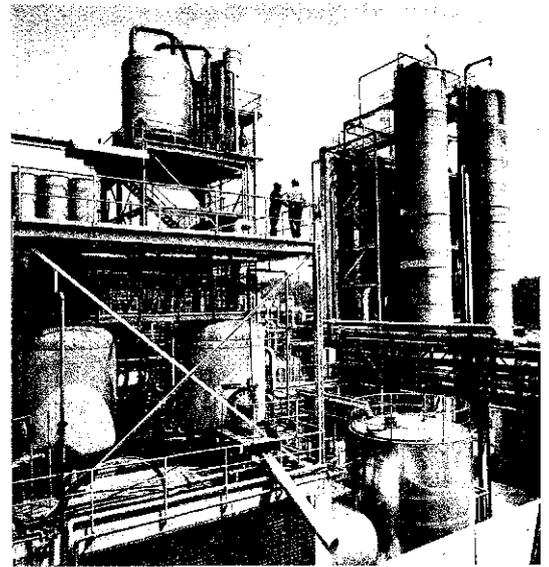
- ▷ jeweils 50 Prozent der Deutschen Gasrußwerke in Dortmund, der Zahnmedizinfirma Kulzer in Bad Homburg und der Maschinenfabrik Schilde AG in Bad Hersfeld sowie
- ▷ jeweils 100 Prozent des Chemieunternehmens Dr. L. C. Marquardt in Beuel und der Chemischen Fabrik Grünau in Illertissen/Allgäu, die Grundstoffe für Kosmetik und Bautenschutz produziert.

So kommt es, daß Degussa-Firmen für Raumfahrt-Satelliten millimetergroße Isolierteile, für Füllhalter goldene Federn und für Waschmittel-fabrikanten Bleich-Produkte liefern. Ammoniak-Werke kaufen bei Degussa sogenannte Platin-Rhodium-Netze, die mit einem Quadratmeter-Preis von 10 000 Mark die teuersten Gewebe der Welt sind. Und Deutschlands Automobilisten fahren auf Kautschukreifen, deren Grundstoff Ruß ebenso ein Produkt der Degussa ist wie die Beschichtung auf Kunststoff-Autositzen.

In der belgischen Hafenstadt Antwerpen baut der Konzern zur Zeit seine erste Auslandsfabrik. Mit einem Aufwand von 150 Millionen Mark für die erste Baustufe soll dort ab 1970 unter anderem Aerosil produziert werden, ein Füllstoff, der für Zahnpasta und Tabletten verwendet wird.

Das ursprüngliche Geschäft mit edlem Metall wird nur von einigen Dutzend ausgesuchten Degussanern betrieben. Sie schmelzen in rauchigen Mini-Hochöfen Edelmetalle aus aller Welt. Hinter der 50 Zentimeter starken Stahltür des Tresors stapeln sie die Platin-, Gold- und Silberbarren zu mannshohen Türmen.

Aufträge staatlicher Geldverwalter erhält Degussa nur noch aus dem Ausland; das deutsche Hartgeld wird in den vier staatlichen Münzen Stutt-



gart, Karlsruhe, München und Hamburg geprägt.

Nachdem Australien 1966 seine Währung auf das Dezimalsystem umstellte, buchten die Frankfurter wieder eine Regierungsborder: Tausend Tonnen aus dem Verkehr gezogener Silbermünzen werden nun in die Schmelzöfen gesteckt. Das Silber kaufte die Degussa.

Die Goldhändler der Firma erwerben ihre Edelmetalle an den Goldbörsen in London und Zürich, kaufen aber auch Juwelieren und Schmuckfabrikanten ihre Reste ab. Täglich fegen die Schmelzer den Boden der Anstalt sorgfältig und finden in einer Tonne Staub noch 50 Gramm Gold.

Obwohl der Verkauf der gelben Barren über die deutschen Banken im vergangenen Jahr Rekordhöhen erreichte, sieht die Degussa ihre größten Wachstumschancen nicht im Geschäft mit Gold und Silber. Allein in diesem Jahr will der Vorstand rund 100 Millionen Mark in den Chemiebereich des Konzerns investieren.

\* Wasserstoffperoxid-Anlage im Degussa-Werk Rheinfelden/Oberrhein.