

AUTOMOBILE

VOLKSWAGEN

Für Käfermüde

Fröhlich pfeifend schritt Dr. Friedrich Thomée, Finanz-Vorstandsmitglied des Volkswagenwerks, durch die Halle des Hotels Holiday Inn in Montreal. Am Himmelfahrtstag war Heinrich Nordhoffs Schatzminister aus den USA gekommen, wo sein Konzern gerade mit 96 918 verkauften Volkswagen im ersten Quartal 1967 einen neuen Absatzrekord aufgestellt hatte.

Sekunden später, vor dem Hotelportal, traf Thomée, 47, „die schlimmste Nachricht“ seines Lebens: „Das Werk ist pleite“, meldete ihm zur Begrüßung ein kanadischer VW-Repräsentant, der den Geldverwalter des größten deutschen Industrieunternehmens zur Weltausstellung chauffieren wollte.

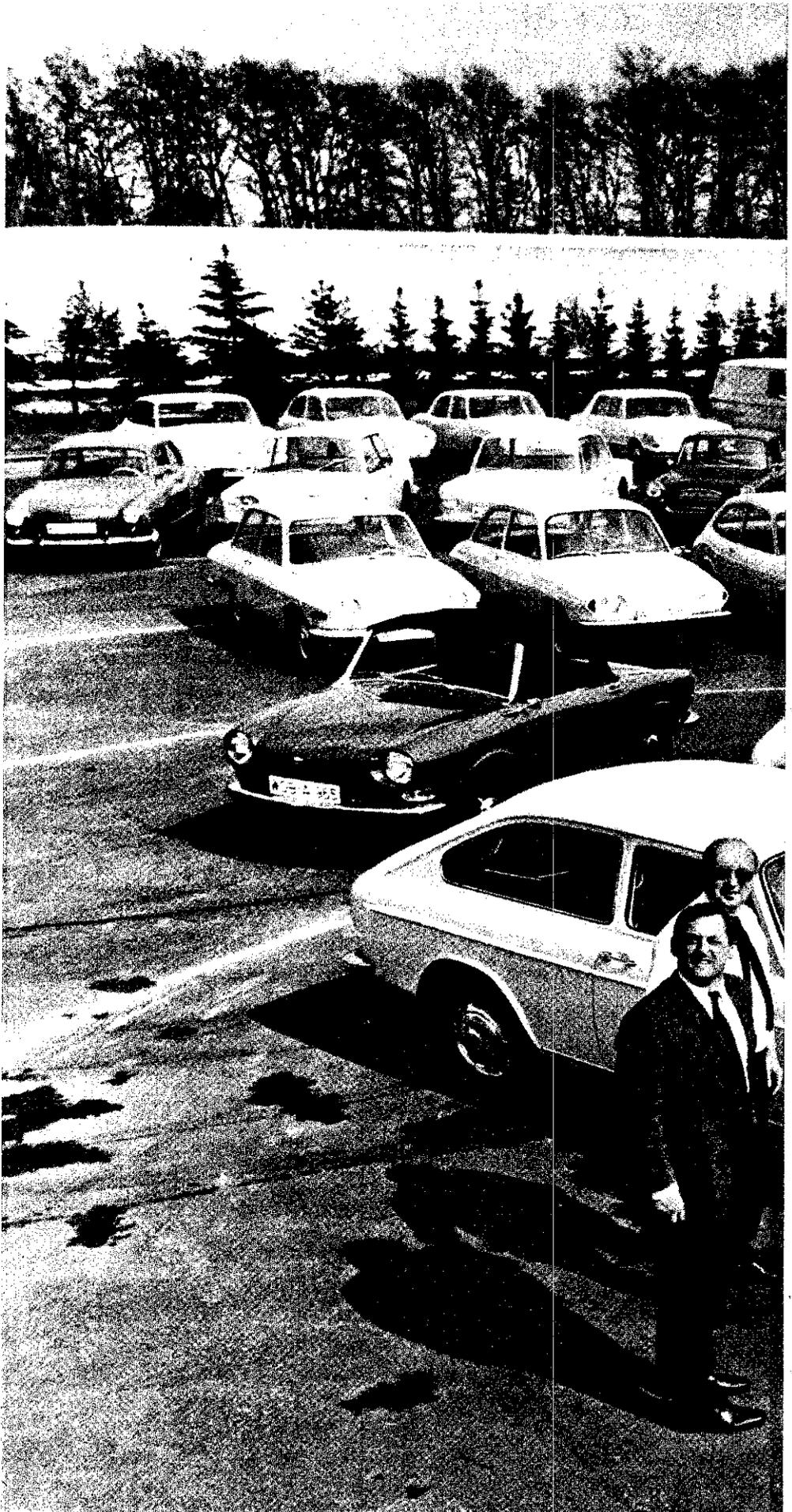
Der Abholer hatte die schlimme Kunde aus seinem Autoradio gehört. Die Canadian Broadcasting Corporation hatte berichtet: „Volkswagen ist bankrott.“ Nach dem Essener Krupp-Konzern, so der Radiosprecher, müsse Deutschlands Regierung nun auch VW mit einem Kredit retten. Das Wolfsburger Werk (125 000 Beschäftigte) habe vorab eine Spritze von 160 Millionen Mark verlangt. Überall in der Welt schreckten Käufer und Verkäufer des erfolgreichsten Automobils seit dem Zweiten Weltkrieg durch Nachrichten auf, der Riese in Wolfsburg sei ins Wanken geraten.

Im VW-Heimatland sagte „Bild“ mit dreieinhalb Zentimeter hohen Lettern, wie es ist: „VW hat geschlafen.“

„Bild“ wußte es von Franz-Josef Strauß. Der Bundesfinanzminister hatte in München vor einem branchenfremden Publikum — einer Versammlung bayrischer Kleiderfabrikanten —

ENTWICKELT ABER NICHT GEBAUT

hat das Volkswagenwerk in Wolfsburg rund 70 Automobil-Prototypen von 800 Kubikzentimeter Hubraum aufwärts, darunter ein Zwei-Liter-Modell mit sechs Zylindern (letzte Reihe links), einen VW-Käfer mit Ponton-Karosserie (vorletzte Reihe links) und ein kleines Zweisitzer-Kabriolett (zweite Reihe links). Die meisten Modelle gediehen bis zur Serienreife; für einzelne Typen wurden bis zu 200 Millionen Mark Entwicklungskosten aufgewendet. Doch das VW-Werk entschied, keines der neuen Modelle in die Produktion zu geben. Die Hälfte wurde verschrottet, der Rest in zwei streng bewachten Hallen abgestellt. Bis zur vergangenen Woche hielt das Volkswagenwerk die Türen des sogenannten Mausoleums in Wolfsburg verschlossen. Erst nach der Attacke des Bundesfinanzministers Strauß, der VW-Chef habe es versäumt, marktgerechte neue Wagen konstruieren zu lassen, öffnete Nordhoff dem SPIEGEL sein geheimes Typen-Kabinett und ließ die 36 noch vorhandenen Modelle auffahren



am Tage vor Himmelfahrt Deutschlands größten Steuerzahler (jährlich 546 Millionen Mark) und größten Exporteur (rund sieben Milliarden Mark) unverhofft attackiert. Strauß warf Generaldirektor Nordhoff vor, das VW-Werk habe „jahrelang gewaltige finanzielle Reserven angehört“ und sich dennoch nicht genügend um den Markt gekümmert. Strauß: „Zwei glorreiche Buchstaben vorn am Wagen können fehlenden Komfort nicht ersetzen.“

VW-Fahrer, -Händler und -Importeure blockierten tagelang die Wolfsburger Telefonleitungen und Poststellen mit Protesten gegen den Angreifer. Nur der Angegriffene, VW-General Heinrich Nordhoff, schwieg verbissen. Nordhoff zu Freunden: „Ich lasse mich nicht provozieren.“

Besorgt hatten Nordhoff und die anderen deutschen Autofabrikanten im vergangenen Herbst die Bonner Versuche betrachtet, den desolaten Bundeshaushalt durch höhere Belastungen für die Automobilisten wieder in Ordnung zu bringen. Die Bundesregierung senkte die steuerfreie Kilometer-Pauschale für Fahrten zum Arbeitsplatz von 25 auf 18 Pfennig, erhöhte die Mineralölsteuer und schraubte den Benzinpreis um drei Pfennig je Liter hoch. Außerdem stiegen die Prämien für die Haftpflicht-Versicherung um bis zu 12,5 Prozent.

Der VW-Chef sah darin einen lebensbedrohenden Angriff auf die Automobil-Branche. Nur die Rekordverkäufe von 37 000 Fahrzeugen im September und 43 000 im Oktober nach den USA hielten seine Werke noch ausreichend beschäftigt. Ende November äußerte er dem SPIEGEL gegenüber die Ansicht, im Frühjahr 1967 würden im Inland möglicherweise 30 Prozent weniger VW gekauft werden als um die gleiche Zeit des Vorjahres.

Nordhoff damals: „Die Leute sagen sich, ach jetzt ein neues Auto kaufen, man weiß nicht, was kommt. Lassen wir lieber den Motor noch einmal überholen, das kostet 500 Mark und nicht 5000 wie ein neuer Wagen.“

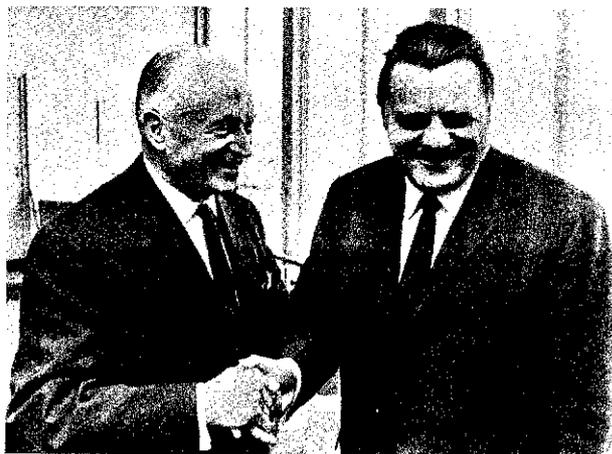
Nordhoffs Prognose traf nahezu auf das Prozent ein. Fast schlagartig gingen die Bestellungen bei den großen Autoproduzenten VW, Opel und Ford zurück. Die Produktions-Kapazitäten, in den Boomjahren hochgeputscht, waren nicht mehr voll auszunutzen. VW und Ford mußten zu Kurzarbeit übergehen, Opel entließ rund 6000 Mitarbeiter. Die Wachstumsindustrie Auto war gleichsam über Nacht zur Krisenbranche geworden.

Deutschlands Autogigant wurde zwangsläufig am härtesten getroffen. Nordhoff kalkulierte, daß er trotz des auf 70 Prozent ausgedehnten Exports in der ersten Hälfte dieses Jahres 120 000 Autos weniger als 1966 verkaufen werde, und ordnete 42 Tage Kurzarbeit an. Seine Fließbandwerker, die früher Überstunden und Sonnabend-Schichten machen mußten und monatlich 1000 Mark in den Lohntüten hatten, brachten nur noch 700 Mark nach Hause. In der VW-Stadt kursierte ihr bitterer Witz: „Was ist der Unterschied

zwischen einem Volkswagen und einem Tennisschuh?“ Antwort: „Keiner. Beide haben keinen Absatz.“

Da machte sich der Herr über Leben und Brot in Wolfsburg auf den Weg nach Bonn und verlangte von der auf neuen Wohlstand eingeschworenen Regierung Kiesinger/Brandt, die fiskalischen Mehrbelastungen für das Automobil zu annullieren. Als er am Rhein „auf wenig Gegenliebe“ stieß, drängte der Boß, alle Käufer von neuen Wagen für ein Jahr von der Kfz-Steuer zu befreien.

Aber die Antwort Bonns, von Finanzminister Strauß vor den bayrischen Kleiderschneidern erteilt, bestand nur aus vernichtender Kritik. Strauß beschuldigte das VW-Werk, bei dem der Bund mit einem Aktienanteil von 20 Prozent Großaktionär ist, es habe in den Boomjahren nicht die „besten Köpfe der Welt“ nach Wolfsburg geholt, um mit ihrer Hilfe einen



Kontrahenten Nordhoff, Strauß*: Alarm in Kanada

Wagen zu bauen, „der in Leistung, Komfort und Sicherheit an der Spitze aller Marken der Welt“ stehen könnte.

In Wolfsburg empfand die Ingenieurmannschaft des schweigsamen Nordhoff den Strauß-Vorwurf, ihnen sei in den Jahren des leichten Geldverdienens keine neue Autokonstruktion eingefallen und sie hätten sich auf den Lorbeeren des Käfer-Architekten Ferdinand Porsche ausgeruht, als „schiere Unverschämtheit“.

Tatsächlich waren die Wolfsburger Entwicklungs- und Versuchsingenieure nicht weniger emsig im Entwickeln neuer Typen als ihre Kollegen bei anderen großen Automobilwerken. Seit 1952 — damals war die VW-Produktion noch drei Jahre von ihrer ersten Million entfernt — bauten die VW-Techniker Prototypen von rund 70 verschiedenen neuen Volkswagen, von denen freilich keiner in Serie ging. Etwa die Hälfte ließ Nordhoff verschrotten, der Rest landete in zwei streng unter Verschluss gehaltenen Wellblech-Baracken, die im Werksjargon „Mausoleum“ genannt werden.

Einen Teil seiner Prototypen ließ Nordhoff im eigenen Werk, einen an-

deren von fremden Formern entwickeln. So bestellte er mehrere Konstruktionen bei Porsche, dem Turiner Automodehaus Pininfarina und der Turiner Firma Ghia (die auch die Blechkleider der Karmann-Ghia-Coups entwarf). Pininfarina forderte und erhielt für jeden von ihm entworfenen Prototyp ein Honorar von mindestens einer Million Dollar.

Manche Modelle gediehen nur bis zur Styling-Studie — einem fertig karossierten Wagen, bei dem die Techniker lediglich auf den Einbau technischer Eingeweide verzichteten. Andere jedoch pfiß König Heinrich erst zurück, nachdem sie nach langwieriger Fahrerprobung bis zur Serienfertigung ausgereift waren. Die Entwicklungsarbeiten dauerten pro Typ bis zu fünf Jahre und kosteten bis zu 200 Millionen Mark.

Die meisten VW-Neuheiten kamen aus dem Wolfsburger Vorstandressort

„Technische Entwicklung“, das sich in die Hauptabteilungen Konstruktion, Versuchsbau und Versuch gliedert. „Ohne Zeitverlust“, so erläuterte Dr. Karl Peter, 58, Chef der VW-Versuchsabteilung, „müssen wir bei einschneidender Veränderung der Marktlage das passende Nachfolgemodell parat haben.“

Wie jedes andere Werk wollte auch Wolfsburg dem Schicksal entgehen, das jedem Automobilfabrikanten der Welt stets gegenwärtig ist: dem Aufstieg

und Fall des Ford-Erfolgsautos Modell T, das unter dem Kosenamen „Tin Lizzy“ (Blechliesel) legendär wurde. Henry Ford I, der Vater der Großserie im Automobilbau, hatte das Modell von 1908 bis 1927 produziert, ohne daran mehr als ein paar Schrauben zu ändern. Halsstarrig hielt er an seinem Erfolgstyp fest, verlor schließlich seinen Marktanteil und seine beherrschende Position im US-Auto-geschäft.

Für die Käfer-Dämmerung ließ der VW-Chef daher geeignete VW-Typen in allen erdenklichen Variationen entwickeln. Sie hatten nur eines gemeinsam: Motor und Getriebe bildeten nach bewährtem kostensparenden VW-Prinzip stets eine Einheit, und immer wurde der Motor mit Luft gekühlt.

Von anderen VW-Prinzipien hingegen wichen die VW-Techniker gelegentlich ab: Obwohl Volkswagen bisher ausschließlich mit Heckmotoren, Pendel-Hinterachse und Drehstabfederung produziert wurden, bauten sie auch Modelle mit Frontmotor und Frontantrieb sowie Heckmotor-Volks-

* Am 13. April 1967 in Bonn.



„Bild“-Schlagzeile
Angegriffen vor Kleiderschneidern

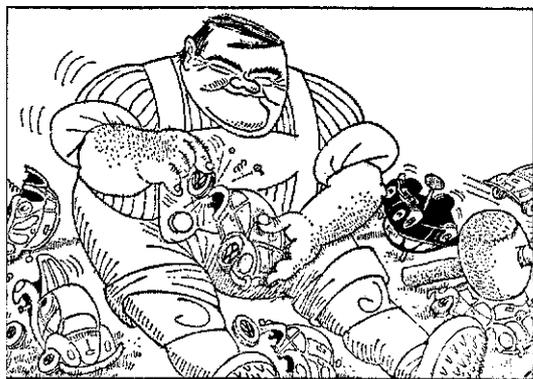
wagen mit Zweigelenkachsen und Schraubenfedern. Versuchs-Chef Dr. Peter: „Wir haben außer der Starrachse alle auf dem Markt befindlichen Hinterachs-Ausführungen schon durchexerziert.“

Der kleinste je entworfene und entwickelte VW war ein Zweizylinder-Modell mit 800 Kubikzentimeter Hubraum aus dem Jahre 1955, der größte ein eleganter, viertüriger Tourenwagen mit Sechszylinder-Motor von zwei Liter Hubraum und 75 PS Leistung aus der Entwicklungsphase 1963/64. Die Karosserie hatte Pininfarina geschneidert. Der Wagen erzielte über 160 Stundenkilometer und hätte um die 10 000 Mark gekostet.

Unter den zahllosen zwei- und viertürigen Prototypen hatte noch vor wenigen Jahren sogar ein bis zur Serienreife entwickelter kleiner Zweisitzer eine Zeitlang gute Chancen, auf das Fließband zu kommen. Es war „ein schnuckeliger Kerl“ (so Dr. Peter). Er hätte nach Angaben der VW-Leute „ungewöhnlich rasante Fahrleistungen zu einem ungewöhnlich günstigen Preis“ geboten.

Schon 1955 entwarfen die VW-Leute einen Prototyp, der damals neben dem Volkswagen als modern gekleideter Alternativtyp gebaut werden sollte. Das Fahrzeug hatte Käfer-Größe, jedoch eine Pontonkarosserie mit erheblich mehr Kofferraum. Die Frontpartie des 1,3-Liter-Wagens verriet den Zeichenstift der Firma Ghia. Nordhoff verwarf ihn 1956 telegraphisch von Afrika aus. Die VW-Leute glauben, daß der Wagen „heute schon längst tot gewesen wäre, denn er war zu modisch“.

Später verfielen die Wolfsburger auf die Idee, den Käfer einfach aufzu-



Industriekurier

Und höre nur, wie böse er war,
er quälte Deutschlands Käfer gar!

blasen; sie verfertigten einen Prototyp in Käferform, jedoch länger und breiter als das Original. Auch die „Trittbretter“ ließen sie weg. Nordhoff wollte auch dieses Fahrzeug nicht bauen, weil es ihm zu teuer schien.

Alle als eventuelle Käfer-Nachfolger vorgesehenen Prototypen hatten einen Nachteil gemeinsam: Im Vergleich zu dem Jahrhundert-Käfer Ferdinand Porsches erschienen sie Technikern und Kaufleuten nicht gut genug. Der Verkaufserfolg in aller Welt, die in der VW-Klasse unübertroffene Baugüte und der auf den Käfer eingespielte Kundendienst machten die Entscheidung darüber, welcher Typ der Nachfolger sein sollte, bleischwer.

Wolfsburgs Führungsspitze verkannte, daß keine Neukonstruktion am Genius des VW-Pioniers Porsche gemessen werden, keine Routine den säkularen Erfolg reproduzieren kann. Am Ende aller Überlegungen, nach altem VW-Erfolgsrezept „für das wenigste Geld das am meisten vollwertige Auto“ zu liefern, blieb das Wolfsburger Ei die Seele des Geschäfts.

Von den Dutzenden neuer Entwürfe bekamen die Autofahrer nur die Modellreihe VW 1500/1600 zu Gesicht. Seit 1963 verkaufte Wolfsburg von dem konventionell geschnittenen Mittelklassetyp und einer Fließheckversion derselben Baureihe 1,2 Millionen Stück.

Der Kampf neuer Modelle, den Wolfsburgs Konkurrenten im In- und Ausland auf der Straße austrugen, fand bei VW vorwiegend im Saal statt. Die Nachteile der Monokultur wurden in dem Augenblick überdeutlich, da

- ▷ der wirtschaftliche Aufschwung zu Ende ging,
- ▷ der Bund die Steuerschraube anzog,
- ▷ die Kunden käfermüde wurden.

Am Ende seiner Ära muß Autokönig Nordhoff vor allem den Käuferwünschen mehr Rechnung tragen als bisher. Für das Krisenjahr 1967 haben seine Finanzstrategen 870 Millionen Mark für Investitionen eingeplant. Nordhoff: „Nicht ein Pfennig wird für die Erweiterung unserer Kapazität verwendet. Wir werden die Volkswagen weiter verbessern und die Produktion weiter rationalisieren. Mehr als die Hälfte des Betrages geht in die Entwicklung.“

Allein der Bau eines neuen Entwicklungszentrums am Mittellandkanal in Wolfsburg, das alle Konstruktionsabteilungen zusammenfassen soll, kostet 350 Millionen Mark. Prunkstück ist der Klima-Windkanal, der als größte Anlage Europas gilt.

In dem neuen Superprojekt, das bis zum Herbst fertiggestellt sein wird, sollen 4000 Ingenieure neue Autos sowie neue Autoteile konstruieren und testen. Allein im vergangenen Jahr stellte das Volkswagenwerk 1000 Entwicklungsingenieure ein, „und jeder ist ein 30 000-Mark-Mann...“ (Finanzchef Thomée).

Als zusätzliche Verstärkung sicherte sich Nordhoff Anfang 1967 noch zwei prominente Adressen: Der Turiner



Neukredite	651,6 Mill. DM
Kreditvolumen	621,0 Mill. DM
Bilanzsumme	619,6 Mill. DM
Gewinn	3,3 Mill. DM
Kapital und Rücklagen	39,8 Mill. DM
Zweigstellen	169

Die Hauptversammlung vom 25. April 1967 hat die Ausschüttung einer Dividende von 15% auf das im vergangenen Jahr aus den Rücklagen erhöhte Grundkapital beschlossen.

Kundenkreditbank

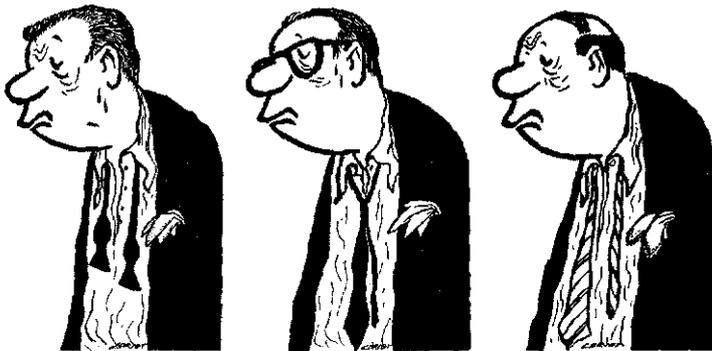
Kommanditgesellschaft auf Aktien
Hauptverwaltung, 4 Düsseldorf, Postfach 4911



Herr M.
aus Stuttgart

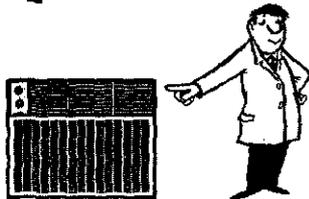
Herr P.
aus Frankfurt

Herr K.
aus Essen



Es gibt Leute, die immer einen kühlen Kopf brauchen - und kühle Ideen. Auch bei schwülen Sommer- temperaturen.

Für diese
Leute bauen wir
Linde Klimageräte.



Linde Klimageräte haben die
Kälteleistung von ein, zwei - drei
Dutzend Kühlschränken.
Hitze wird
schlagartig gestoppt.
Schwüle Luft aus dem Raum
gejagt.

Eine Schalterdrehung genügt -
und der Raum wird zur erfri-
schenden Oase.
Dabei ist ein Linde Klimagerät
nicht größer als ein Fernseher.
Für Sie nicht teurer als eine
Hitzewelle.

Schreiben Sie uns. Wir schicken Unterlagen.

Linde Aktiengesellschaft
Werksgruppe Sürth, Abteilung Beratungsdienst, 5039 Sürth b. Köln

Linde
der starke Partner

DEUTSCHLAND

Auto-Entwerfer Pininfarina arbeitet in der Bundesrepublik nunmehr ausschließlich für VW. Außerdem stellt die Porsche KG ihre gesamte freie Entwicklungskapazität für VW bereit.

Durch Umfragen haben die Wolfsburger ermittelt, daß die Käfer-Kunden vor allem mehr Stauraum für Gepäck wünschen. Bereits nach den Werksferien im Juli wird Nordhoff daher die Vorderachs-Konstruktion seiner Fahrzeuge so verändern, daß ein größerer Kofferraum möglich ist. Der Käfer 1500 sowie die 1600er Typen werden auf Wunsch mit Getriebe-Automatik ausgestattet.

Grundlegende Änderungen — vom VW-Werk bestritten wie stets in solchen Phasen der Entwicklung — sind 1968 zu erwarten. Das Ende des VW 1600 kommt in Sicht. Nachfolger soll ein geräumigeres und komfortableres Fahrzeug mit einem 1,8-Liter-Motor sein, das dem britischen Mittelklassewagen Austin 1800 ähnelt. Entwurf: Pininfarina.

Später will Wolfsburg einen kleinen VW mit ähnlich kompakten Abmessungen neben dem Erfolgstyp über die Bänder laufen lassen — für Käfermüde.

MINISTER

GLEITZE

Bericht über Bruno

Bevor der Sozialdemokrat und Nationalökonom Professor Bruno Gleitze, 63, Ende vergangenen Jahres zum nordrhein-westfälischen Wirtschaftsminister ernannt wurde, wagte er eine Prognose: „Mit dem zweiten Drittel dieses Jahrhunderts endet jenes liberale Ideal einer planungslosen Wirtschaftspolitik.“

Noch früher freilich scheint Gleitzes politische Karriere zu enden. Düsseldorfs christdemokratische Opposition wirft dem Planwirtschaftler Planlosigkeit und dem entschlossenen Ideologen staatlicher Lenkung mangelnde Entschlußkraft vor.

Im Düsseldorfer Landtag schoß sich die christdemokratische Opposition bald auf den Wirtschaftsminister ein. CDU-Fraktionschef Dr. Wilhelm Lenz polterte: „Gnade uns Gott, wenn Gleitzes blasse politische Vorstellungen Wirklichkeit würden.“ Mit schneidender Stimme forderte Lenz-Stellvertreter Albert Pürsten den SPD-Ministerpräsidenten Heinz Kühn auf: „Suchen Sie sich einen neuen Wirtschaftsminister!“

Als Lenz am vergangenen Montag erneut Gleitzes Rücktritt verlangte — der Minister bringe „unserem Land kein Glück“ —, schwieg Kühn betreten.

Für Gleitze rührte sich keine Hand. Der kleine rundliche Professor, ehemals Chefgelehrter im Kölner Wirtschaftswissenschaftlichen Institut (WWI) der Gewerkschaften, gilt heute selbst bei seinen Freunden als Minister ohne Fortune. Seit Beginn seiner Amtszeit kam aus Gleitzes Ministerium noch kein Konzept, wie der Arbeitslosigkeit — rund 69 000 Berg- und Stahlwerker gehen stempeln — beizukommen sei.

Tagelang hatte Kühn bis zum Sturz der Regierung Meyers keinen