

# Der Käfer von Volkswagen

## Ein geniales Fahrzeug erkrabbelt sich die Welt

(„und er läuft und läuft und läuft...“)

### Prolog

„Jährlich besser, niemals anders“, mit diesem Werbeslogan wurde die stete Fortentwicklung des Käfers - von seiner Geburt im Jahre 1938 bis zu seinem Dahinscheiden im Jahre 2003 – treffend charakterisiert. Denn ungeachtet seiner beständigen Verbesserungen, mit denen das Volkswagenwerk Jahr für Jahr das gespannte Publikum überraschte, blieb der Käfer immer unverwechselbar, unverkennbar, (scheinbar) der gleiche: eben „der Käfer“. Das macht ihm so schnell kein anderes Automobil nach.

Bevor hier die (natürlich stark verkürzte) Zeitreise des Käfers nachgezeichnet werden soll, gleich vorweg eine Richtigstellung: Der Käfer war eigentlich nicht „von Volkswagen“, sondern er war zumindest bis ins Jahr 1951 „der Volkswagen“ schlechthin (wenn man von der Bezeichnung „KdF-Wagen“ einmal absieht). 1951 gab es mit dem Transporter („Bulli“) ein zweites Fahrzeugmodell, und ab da firmierte der Käfer werksintern als „Typ 1“, der Transporter als „Typ 2“ (später kamen noch der „Typ 3“ und der „Typ 4“ hinzu).

Den Namen „Käfer“ erhielt das Fahrzeug übrigens auch nicht von seinem Hersteller. Manche behaupten, sein Konstrukteur Ferdinand Porsche habe ihn selbst als „Maikäfer“ bezeichnet, andere wiederum beziehen sich auf einen Artikel vom 3. Juli 1938 der New York Times, in dem er als „glänzender kleiner Käfer“ („Beetle“) bezeichnet wurde, der Namen blieb ihm jedenfalls im Volksmund erhalten. Das Volkswagenwerk machte den Namen „Käfer“ (offensichtlich der „Macht des Faktischen“ gehorchend) übrigens erst viele Jahre nach dem 2. Weltkrieg zu seiner offiziellen Bezeichnung.

### Chronologie

**1931**, September. An der Wiege der außergewöhnlichen Erfolgsgeschichte des Käfers stand, neben anderen Persönlichkeiten, der geniale Konstrukteur und Erfinder



**Dr. Ing. h.c. Ferdinand Porsche** (1875–1951), dem schon lange die Entwicklung eines Autos für das Volk, eines preiswerten, aber dennoch vollwertigen „Volksautos“, vor Augen schwebte: eines Kleinwagens mit Heckmotor, aerodynamisch geformter Karosserie, Platz für vier Erwachsene und einer akzeptablen Dauergeschwindigkeit und dennoch sparsam. Das „Projekt 12“ seines Konstruktionsbüros in Stuttgart scheiterte jedoch – vorerst.

**1933**, Jänner. Adolf Hitler (1879–1945) wurde Reichskanzler. Obwohl dieser nie einen Führerschein besaß, war er, wie Porsche, ebenfalls ein „Autonarr“ und dachte an eine Motorisierung des deutschen Volkes: Auf eigens gebauten Autobahnen sollte sich jeder Durchschnittsdeutsche im eigenen Wagen fortbewegen können. Kein Wunder daher, dass sich die beiden bereits 1933 auf den Bau eines „Volkswagens“ verständigten, der einer fünfköpfigen Familie Platz bieten, sparsam im Benzinverbrauch sein und dennoch eine Reisegeschwindigkeit von 100 km/h halten könne sollte. Nach den Vorgaben Hitlers durfte der Wagen aber nicht mehr als 1000 RM kosten.

**1934**, Juni. Mit (nicht unberechtigter) Skepsis ob dieser Preisobergrenze nahm unter der Regie des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie (RDA) der Tüftler Ferdinand Porsche das ehrgeizige Projekt „Volkswagen“ neuerlich in Angriff. Dass Ferdinand Porsche (und sein Team) natürlich nicht „das Rad neu erfinden“ mussten,



Das erste Exemplar der VW-30er-Serie, aufgenommen im Hof der Porsche-Villa in Stuttgart-Feuerbach

sondern auf Vorarbeiten, Konzepte, Erprobungen anderer Konstrukteure (zB Bela Barenyi, Hans Ledwinka, Edmund Rumpler, Karl Rabe usw.) zurückgreifen konnte, versteht sich von selbst, schmälert aber in keinsten Weise die Leistungen von Porsche, der unermüdlich an der Entstehung des Volkswagens arbeitete.

**1938**, Anfang. Nach mehreren Prototypen (V 1, V 3, Serie 30) war es schließlich soweit: mit dem als **VW-38-Serie** bezeichneten Fahrzeug erblickte der Ahnherr, quasi der „Urkäfer“, das Licht der Welt. Dieser Wagen wies alle typischen Käfer-Merkmale auf und wurde so – mit kleinen Änderungen - bis 1953 als „**Brezelkäfer**“ und bis 1957 als „Ovali“ gebaut.



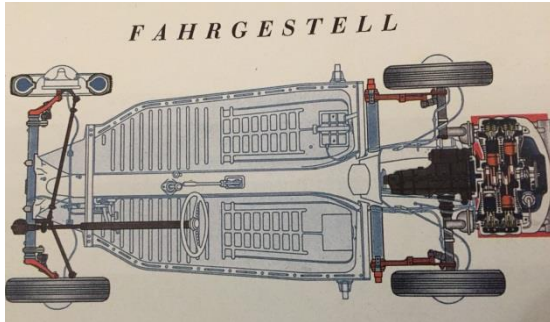
**1938**, Mai, zur Produktion des Volkswagens wurde in **Wolfsburg** eine neue Produktionsstätte geschaffen, und das Auto als „**KdF-Wagen**“ bezeichnet.



**Kennzeichen** der zweitürigen Limousine über alle Jahrzehnte seiner Produktion waren: Zentralrohr-Plattformrahmen, der Mittelträger ist hinten gegabelt zur Aufnahme des Antriebsaggregats: Motor und Kupplung hinter der Achse, Getriebe vor der Achse, wobei Getriebe und Achsantrieb eine Einheit bilden, Einzelradaufhängung, Doppelrohre als Vorderachse, Pendel-Hinterachse, Drehstabfederung, luftgekühlter 4-Zylinder Boxer-Motor im Heck und Hinterradantrieb, Vierganggetriebe; die typische Form der Karosserie mit der gewölbten, nach vorne hin abfallenden Kofferraumhaube, Trittbretter zwischen den

vorderen und hinteren Kotflügeln, usw. Mit diesen Charakteristika wurde der Käfer bis zu seinem Produktionsende im Jahre 2003 gebaut, was ihm eine bis heute währende Unverwechselbarkeit verschaffte.

Der KdF-Wagen besaß einen Motor mit **985 ccm<sup>3</sup>** (70 mm Bohrung, 64 mm Hub) und erbrachte eine Leistung von **24 PS**.



Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ließ vorerst die Produktion des zivilen KdF-Wagens für die deutsche Bevölkerung beinahe zum Stillstand kommen, jedoch bewährte sich das Konzept des Volkswagens als **militärisches Fahrzeug** sowohl in der Eiswüste Russlands als auch in der Gluthölle Afrikas: als modifizierter

„Käfer“ überzeugte er vor allem als „Kübelwagen Typ 82“, als „Schwimmwagen Typ 128 und Typ 166“, mit der Karosserie des „KdF-Wagens“ und dem Fahrgestell des Kübelwagens versehen als „Typ 82 E“ („Kriegskäfer“), als Allradvariante des „Käfers“ der „Typ 877“ („Kommandeurwagen“).

**1943** erfuhr der „Käfer-Motor“ eine Leistungsertüchtigung: **1131 ccm<sup>3</sup>** (75 mm Bohrung, gleicher 64 mm Hub), Leistung: **25 PS**. Mit diesem Motor wurde der Käfer bis Ende 1953 ausgerüstet.

**1945**, April, nach den schrecklichen Zerstörungen und Verwüstungen des Zweiten Weltkrieges auch im Wolfsburger Werk wird die Produktion vorerst gestoppt.



Zum Glück für Volkswagen erkannte der britische Major **Ivan Hirst** das Potential des KdF-Wagens. Ihm gelang es, das Werk vor den Zugriffen der „Siegernächte“ zu bewahren, und ließ eine bescheidene Produktion der Limousine, versehen mit der Käfer-Karosserie, dem Fahrwerk des Kübelwagens „Typ 82“ und dem 1131 ccm<sup>3</sup>-Motor, in Angriff nehmen. Der

Wagen erhielt den offiziellen Namen „Volkswagen“ (erst 1950, mit der Einführung des VW-Transporters, erhielt er die werksinterne Bezeichnung „**Typ 1**“).

**1948**, 01.01. Ein weiterer Glücksfall für Volkswagen: über Empfehlung von Major



Hirst wurde **Heinrich Nordhoff** durch die britische Kontrollkommission mit Wirkung ab 01.01.1948 zum Generaldirektor von Volkswagen bestellt. Er machte aus dem Käfer das Symbol des deutschen Wirtschaftswunders.

**1949** kommt eine Export-Version des Käfers auf den Markt (die „**Export-Limousine**“): verchromte Teile, Alu-Zierleisten, Zweispeichenlenkrad, Hochglanzlackierung, feinere Innausstattung etc.

**1950** bekommt das Exportmodell hydraulische Bremsen (statt Seilzugbremsen, wie weiterhin das Standardmodell noch bis 1962) und **1951** Teleskopstoßdämpfer.



**1951** kommt völlig neu: der „**VW-Transporter – Typ 2**“ („Typ 1“ ist der Käfer): Käfer-1131 ccm<sup>3</sup>-Motor (75 mm Bohrung, 64 mm Hub), Leistung: 25 PS, und Käfer-Getriebe, aber mit veränderter Übersetzung des zweiten Ganges.

**1952**, 01.10., es kommen ein neu gestaltetes Armaturenbrett, neue Stoßstangen, anstelle der mit der Kennzeichenbeleuchtung kombinierten Bremsleuchte („Papstnase“) in den Rücklichtern obenliegende Bremsleuchten („Herzchenrückleuchten“), Drehfenster (Dreiecks-Ausstellfenster) in den Türen statt dem einteiligen Fenster usw.

Damit war der „Ovali“ eigentlich schon geboren, da aber der Glashersteller das ovale Heckfenster in gewölbter Form noch nicht liefern konnte, produzierte VW von 10/1952 bis 03/1953 den Käfer bereits mit „Ovali“-Technik, aber noch mit geteilter Heckscheibe, den „**Zwitter**“.

**1953**, 10.03., das Ende für das geteilte plane Heckfenster ist da. Ab nun gibt es die ovale, leicht gewölbte Sicherheitsglasscheibe; aus dem „Brezelkäfer“ wird der „**Ovali**“.



**1953**, 21.12., Ende des 1131 ccm<sup>3</sup>-25 PS-Kriegsmotors. Es kommt der **1192 ccm<sup>3</sup>-Motor** (77 mm Bohrung bei gleichem 64 mm Hub), Leistung nunmehr **30 PS**.

**1955**, 04.08. es kommt eine etwas größere ovale Heckleuchte mit Zweifaden-Lampe für Rück- und Bremslicht (die „Herzchenrückleuchten“ verschwinden wieder), der Einrohr-Auspufftopf wird durch die für den Käfer so charakteristischen **Doppelrohr-Auspuffanlage** abgelöst, für einige Märkte (USA) bzw. gegen Aufpreis kommen für den „Export“ die **Rammstoßstangen**, der Schalthebel wird leicht nach hinten gebogen. Am 5. August läuft der **1 millionste Käfer** vom Band.

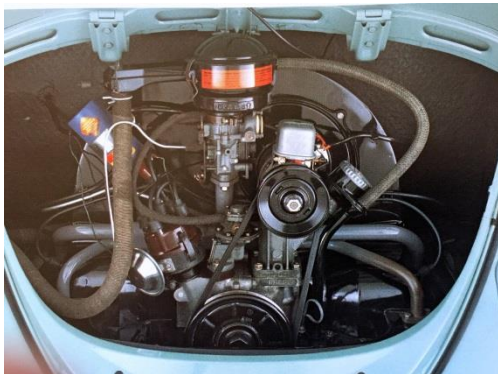
**1957**, 01.08., wird das Heckfenster um 95 % (!) und die Windschutzscheibe um 17 %



vergrößert. Aus dem „Ovali“ wird der „**Rechteckkäfer**“. Das Heck (Motorhaube) wurde erstmals seit der Vorstellung des KdF-Wagen signifikant verändert (die Mittelsieke verläuft nur mehr bis zur Kennzeichenleuchte und nicht mehr W-förmig weiter zu den Seiten der Motorhaube). Ein neues Armaturenbrett kommt, deren vertrautes Erscheinungsbild (wenn auch später verkleidet) im

Wesentlichen bis zum Auslaufen der Käfer-Produktion im Jahre 2003 beibehalten bleibt (Ausnahme VW 1303).

**1960**, 01.08., der **1192 ccm<sup>3</sup>-Motor** (unveränderte 77 mm Bohrung, 64 mm Hub)



erstarkt um 4 PS auf nunmehr **34 PS** (vor allem aufgrund höherer Verdichtung, neuen Vergasers, stärkerer Kurbelwelle etc.). Der „1200er“ mit 34 PS wurde der bewährteste, meistgebaute Motor; **kein Motor wurde häufiger gebaut als dieser**, nämlich bis zum Auslaufen der Käferproduktion im Jahre 2003 (in Mexiko). Der Käfer erhält die Startautomatik, ein vollsynchronisiertes Getriebe in festerem

Gehäuse. Anstelle der Winker kommen **Blinkleuchten** auf den vorderen Kotflügeln, hinten in der (roten) Einkammer-Rückleuchte (gemeinsam mit Brems- und Rücklichtern).

Auch der VW-Transporter „Typ 2“ bekam ab 1954 den 1200er-Motor mit 30 PS, ab 1960 den erstarken 1200er-Motor mit 34 PS. Danach entwickelte sich der Motor unabhängig vom Käfer weiter: ab 1963 **1493 ccm<sup>3</sup>-Motor** (83 mm Bohrung und die 69 mm Kurbelwelle), „1500er“; Leistung 42 PS, ab 1965 44 PS. Ab 1967 Typ 2 T2 mit **1584 ccm<sup>3</sup>-Motor** (85,5 mm Bohrung und gleicher 69 mm Kurbelwelle), „1600er“; Leistung 47 PS, ab 1970 50 PS (später noch weitere Motorvergrößerungen).

**1961**, 02.05. neue und größere Zweikammer-Rückleuchten (nunmehr getrennter



orangefarbener Blinker und rotes Brems-Schlusslicht): „ovale Rückleuchte“. Ua kommt eine Kraftstoffuhr, die den Reservehahn ersetzt (dieser feiert allerdings im „Sparkäfer 1200“ bis in die Siebzigerjahre hinein sein Comeback).

**1964**, 03.08., alle Fensterflächen werden beträchtlich vergrößert: Die Frontscheibe reicht um 28 mm weiter in das Wagendach und ist zum ersten Mal leicht gewölbt (ca.



4 cm in der Mitte), das Heckfenster wird um fast 20 % breiter und höher (in dieser Größe [Höhe 409 mm] werden die „Mexiko-Käfer“



bis 8/85 gebaut), dafür werden die Querschnitte der Dachholme und die Fensterrahmen der Türen deutlich schlanker: aus dem „Dickholmer-Käfer“ wird der „**Dünnholmer**“. Die Mittelsieke verschwindet vollständig aus der Motorhaube.

**1965**, 01.08., der **1285 ccm<sup>3</sup>-Motor** kommt. Der „1300er“ hatte bei gleicher 77 mm Bohrung jedoch die größere 69 mm Kurbelwelle des Typs 3 und leistet **40 PS**. Zur Auswahl stehen nun: der „1200er“ mit 34 PS oder eben der „1300er“ mit 40 PS.

**1966**, 01.08., bringt zusätzlich den **1493 ccm<sup>3</sup>-Motor**. Der „1500er“ hatte bei größerer 83 mm Bohrung, aber der gleichen 69 mm Kurbelwelle des 1300er, nunmehr **44 PS**. Der „1200er“ (34 PS) wird kurzzeitig (bis Jänner 1967) aus dem Programm genommen, und der „1300 A“ (wahlweise mit 34 oder 40 PS) tritt an dessen Stelle.

**1967**, 01.08. Der Käfer erfährt weitgehende Veränderungen: die liegenden Schweinwerfer werden durch senkrecht stehende ersetzt.



Die Rückleuchten werden vergrößert („Bügeleisenrücklicht“) mit (als Extra) weißer Rückfahrleuchte (der VW 1200, der im Jänner 1967 wieder als „Sparkäfer“ in Erscheinung tritt, behält die ovale Rückleuchte bis 31.7.1973). Beim 1300er und 1500er wird die



Spannung der Bordelektronik auf 12 Volt erhöht (der VW 1200 behält noch bis 31.7.1975 6 Volt). In dieser Form, mit Ausnahme einer um 40 mm nach oben vergrößerten Heckscheibe ab 1972 (für den „Mexiko-Käfer“ erst ab 1986) und der größeren Heckleuchten ab 1973 („Elefantenfüße“), wird sich der Käfer im Wesentlichen bis zum Produktionsauslauf 2003 halten. Für den „1500er“ (1968 auch für den „1300er“) gibt es eine Halbautomatik mit aufwändiger Schräglenker-Hinterachse.

**1968**, 12.04, die VW-Legende Heinrich Nordhoff verstirbt; Nachfolger wird (weniger glücklich) Kurt Lotz.

**1970**, 01.08., wegen verschärfter Sicherheitsbestimmungen in den USA kommt ein **neues Modell** (neben dem auch weiterhin produzierten, aber dezidiert nicht mehr weiterentwickelten „Basis-Käfer“): der „**Super-Käfer**“ **VW 1302** mit verlängertem Vorderwagen, dem liegenden Reserverad und der McPherson-Vorderachse mit Querlenkern und Teleskopstoßdämpfern in den Federbeinen statt der Kurbellenker-Vorderachse und der (aus dem Automatik-Käfer seit 1967 bereits bekannten) Schräglenker-Hinterachse („Porsche-Fahrwerk“) statt der Pendelachse (wenn auch mit Ausgleichsfeder beim „Basis-Käfer“ mit dem 44 PS-Motor). Erhältlich mit dem **1285 ccm<sup>3</sup>-Motor** (VW 1302), welcher bei beibehaltenen 77 mm Bohrung und 69

mm Kurbelwelle zufolge verbesserter Ansauganlage, doppeltem Einlasskanal am Zylinderkopf, höherer Verdichtung etc. nunmehr **44 PS** leistet, aber auch mit dem neuen, großen **1584 ccm<sup>3</sup>-Motor** (VW 1302 S): bei (vergrößerter) 85,5 mm Bohrung und der 69 mm Kurbelwelle (des „1500er“) leistet der „1600er“ stattliche **50 PS**.

Der „Normalkäfer“ wird aber beibehalten, er wird den „Super-Käfer“ 1302 (später 1303) bedeutend länger überleben. Erhältlich in der Sparvariante als **VW 1200** mit dem 34 PS-Motor (gegen Aufpreis mit dem 44 PS-Motor) und in einer gehobeneren Variante als **VW 1300** mit dem 44 PS-Motor und kurzzeitig (Herbst 1972 bis Juli 1973) auch mit dem 50 PS-Motor des VW 1303.

**1971**, 01.08. das Heckfenster wächst nochmals um 446 mm in die Höhe, jedoch nur für die deutschen Käfer (Mexiko-Käfer erst ab August 1985).

**1972**, 17.02., der Käfer bricht den Rekord des Ford Model T, der 15.007.033ste Käfer läuft vom Band und ist seitdem „Weltmeister“.

**1972**, 01.08., da erwartet wird, dass sich die US-Sicherheitsbestimmungen abermals verschärfen könnten (was aber nicht eintraf!), löst nach nur 2 Jahren der **VW 1303** den 1302 ab: er besitzt eine stark gewölbte Panorama-Windschutzscheibe, was ein völlig neues Armaturenbrett erforderlich machte, und die großen Rückleuchten („Elefantenfüße“). Erhältlich mit dem „1300er“-Motor mit **44 PS**



oder dem großen „1600er“-Motor mit **50 PS**. Er wird nur 3 Jahre (bis 31.07.1975) hergestellt. Weiterhin erhältlich sind (mit kurzem Vorderwagen) der „Sparkäfer“ mit 1200 ccm 34 oder 44 PS und der VW 1300 mit 44 oder 50 PS.



**1973**, 01.08., nicht nur der 1303er, sondern auch alle anderen Modelle des Käfers bekommen die „Elefantenfuß-Rückleuchten“. Einen zusätzlichen „Sparkäfer“ gibt es als VW 1303 A (mit 34 PS). Der VW 1300 mit 50 PS entfällt wieder. Im Jahre 1973 erscheinen einige **Sondermodelle**, so der „Gelb-schwarze-Renner“, der „Jeans-Käfer“, der „City-Käfer“ oder der „Big-Käfer“.

**1974**, 01.08. die vorderen Blinkleuchten werden von den Kotflügeln in die Stoßstange verlegt. Der VW 1200 wird aus Kostengründen in seiner Ausstattung abgemagert (er kann aber mit dem L-Paket aufgewertet werden). Es kommt zu einer Modellstraffung: Der VW 1300 sowie der VW 1303 A als „Sparkäfer“ entfallen, es gibt nur mehr den VW 1200 (34 oder 44 PS) und den 1303 (34, 44 oder 50 PS).

Zuvor, am 01.07.1974, läuft der letzte Käfer in Wolfsburg vom Band, er muss dem neuen „Golf“ weichen. Ab sofort übernimmt das Werk in **Emden** die Produktion (bis 19.01.1978).

**1975**, 31.07., der VW 1303 wird nach nur 3 Jahren Produktion **eingestellt** (bei Karmann werden Cabrios auf Basis des 1303 noch bis 10.1.1980 produziert). Ab jetzt ist nur mehr der „**Normalkäfer**“ mit altem Fahrwerk und kurzem Vorderwagen als 1200 und 1200L mit 34 oder 50 PS (der 44 PS-Motor entfällt ebenfalls) erhältlich.

**1978**, 19.01., **Produktionsstopp in Deutschland**, der VW 1200 L mit 34 PS (der 50 PS-Motor entfällt, wie schon vorher der 44 PS-Motor) kommt fortan nur mehr aus **Mexiko**.

**1980**, 10.01., **Produktionsstopp** auch des Käfer-Cabrios.

**1985**, 01.08., auch die Mexiko-Käfer erhalten die größere (höhere) Heckscheibe, die die deutschen Käfer schon ab 8/71 hatten.

**1985**, 12.08., der **letzte Mexiko-Käfer** für den offiziellen Verkauf durch VW-Deutschland kommt nach Europa (fortan nur mehr freie Importeure).

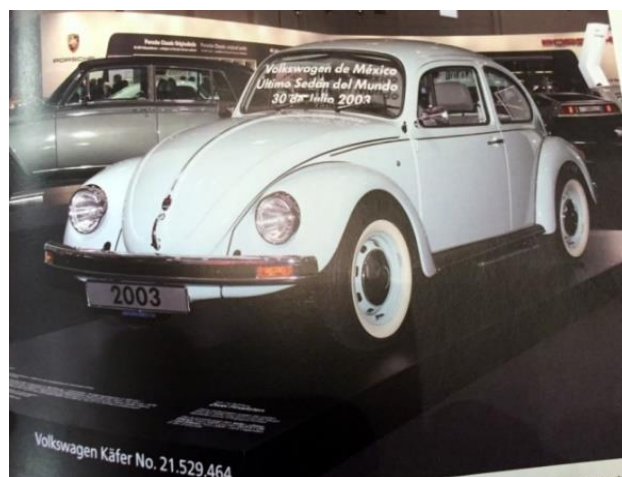
**1990**, 01.10., Mexikokäfer mit ungeregeltem Katalysator (erkennbar an dem einzigen Auspuffrohr), ab Oktober **1992** sogar mit 1,6-Liter-Einspritzmotor (85,5 mm Bohrung und 69 mm Kurbelwelle), 46 PS (1999: 50 PS) und geregeltem Dreiwegekatalysator. VW-Deutschland lässt diesen Käfer für einen erneuten Import nach Europa prüfen und testen, diese Pläne finden jedoch im Vorstand letztlich keine Mehrheit.



**2003**, 30.07., endgültiges **weltweites Ende der Produktion** mit der Käfer-Sonderreihe „Ultima Edition“.



**Vom Käfer wurden insgesamt 21.529.464 Exemplare produziert, eben der Weltmeister!**





## Epilog

Der Käfer ist schon lange aus dem Straßenbild verschwunden. Er war ein Geschöpf der Dreißigerjahre des vorigen Jahrhunderts, der Anfangszeiten des massenfähigen Automobils, und hat sich dennoch bis weit in die Achtziger- und Neunzigerjahre gehalten. Immer mit unverwechselbar gleichem Aussehen, gleicher Motorakustik seines luftgekühlten Heckmotors und seiner sprichwörtlichen Zuverlässigkeit, eben der Käfer. Keine Frage: Aus heutiger Sicht ist sein Konzept hoffnungslos veraltet: zu geringes Raumangebot, mangelhafte Leistung, schlechte Verbrauchs- und



Abgaswerte, keine Sicherheitsfeatures, die Liste ließe sich beliebig lange fortsetzen.

Und dennoch: hat nicht ein jeder, der nicht später als in den Siebzigerjahren geboren wurde, irgendeine Erinnerung an den „Buckelporsche“, hat vielleicht als Kind in der Mulde hinter seinen Rücksitzen geschlafen (wohlig gewärmt durch den Heckmotor, dafür aber ungesichert!), mit ihm das erste Mal das Meer gesehen, als Erwachsener seine ersten Fahrkilometer absolviert, kann unter hunderten Autos das typische Rasseln und Wummern seines Boxer-Motors ausmachen und vermeint noch heute bisweilen, seine vertraute Form um die nächste Straßenecke biegen zu sehen?

Vater des Autors mit erstem Auto: Käfer  
Bj. 1961

Finden sich auch in Ihren alten Foto-Alben noch bildliche Erinnerungen an das neu erstandene „Familienmitglied“, den Wagen mit den runden Formen?

Villach, im Sommer 2022

H. Ernst Pollan