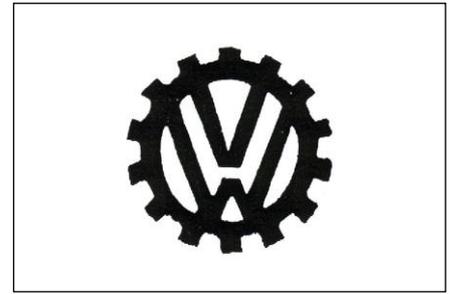


1938



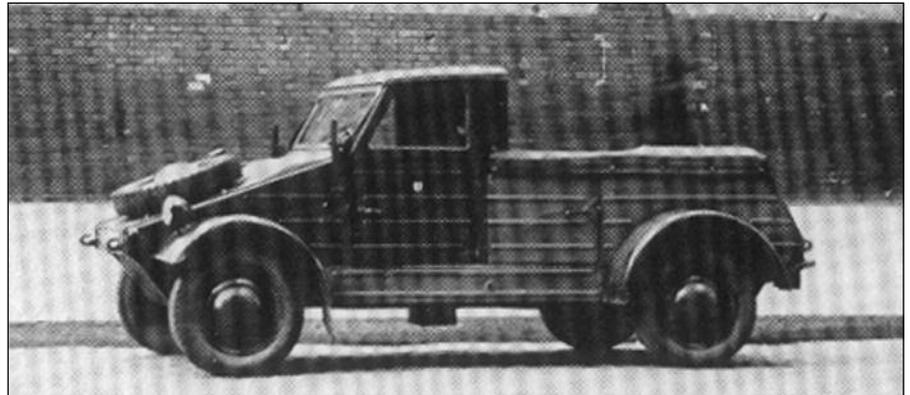
1939



Arbeitsfront-Logo



1955



Der VW Typ 82 aus dem Jahr 1945 wurde 1949 in ein Mehrzweckfahrzeug umgebaut.



2004



VW-Käfer als Lieferwagen



2020

**Volkswagen
1940 – heute**

Einer der größten Automobilhersteller Deutschlands ist der von den Nationalsozialisten gegründete Volkswagen-Konzern in Wolfsburg.

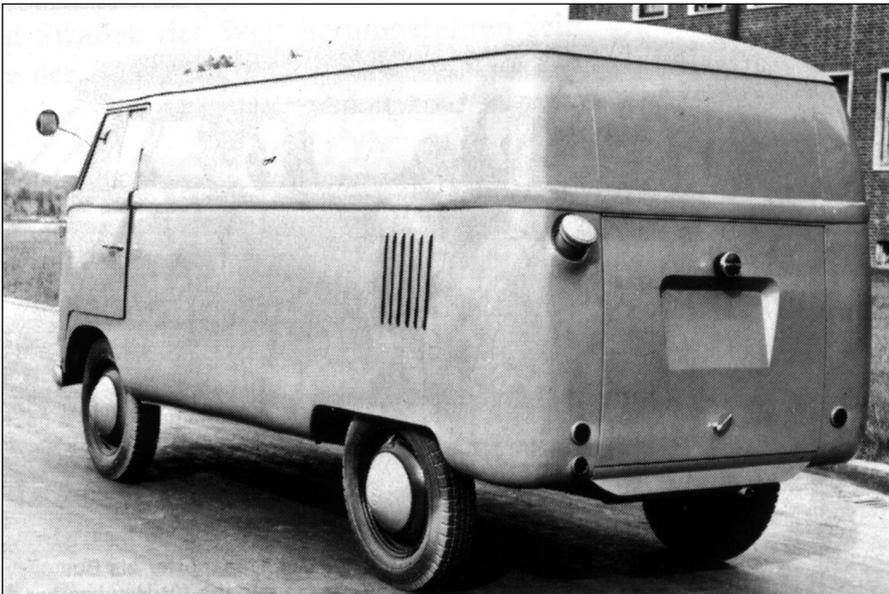
Nachdem Adolf Hitler 1933 zur IAA in Berlin die Volksmobilsierung verkündet hatte, machten sich mehrere Werke an die Arbeit, den „Volkswagen“ zu bauen. Ferdinand Porsche über-



Pritschenwagen auf Käfer-Basis



Plattformwagen für den innerbetrieblichen Transport



Volkswagen-Transporter-Prototyp November 1949



Den Serien-Transporter gab es ab 1950, auch mit Ladetüren auf beiden Fahrzeugseiten

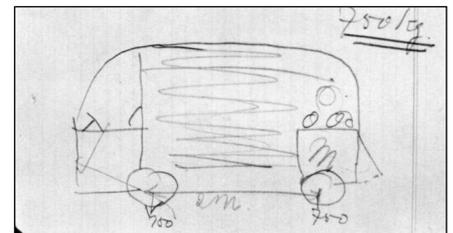
nahm unautorisiert die Pläne des Ungarn Béla Barény und brachte dessen Fahrzeugkonzeption als Volkswagen zur Serienreife.

Die etablierten Autofabriken lehnten den Bau des Volkswagens ab, und so wurde am 28. Mai 1937 die Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagens m.b.H. (kurz: Gezuvor) mit Sitz in Berlin (ab 1939: Knesebeckstraße 48/49) gegründet. Am 6. Oktober 1938 (HRG: 13. Oktober) wurde die Gezuvor in Volkswagenwerk G.m.b.H. umbenannt.

Schon am 26. Mai 1938 war der Grundstein zum Volkswagenwerk in der Nähe von Fallersleben gelegt und am 1. Juli des gleichen Jahres die „Stadt des KdF-Wagens“ (KdF = Kraft durch Freude) gegründet worden. Sie erhielt am 25. Mai 1945 den Namen Wolfsburg. Das Volkswagenwerk-Kapital (50 Millionen RM) stammte von der Deutschen Arbeitsfront, kurz: DAF. Gebaut wurde mit 2500 deutschen, italienischen, einigen Hundert holländischen Arbeitern und solchen aus Danzig, insgesamt 4000 Arbeitern.

Statt der mit großem Propaganda-Aufwand vorgestellten VW-Pkw als KdF-Wagen verließen 1940 die ersten in Wolfsburg produzierten Fahrzeug in Kübel- und Geländewagen-Versionen das Werk Richtung Front. Der Zweite Weltkrieg war vom Zaun gebrochen worden. Von 1940 bis 1945 bauten etwa 20 000 KZ-Häftlinge, Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter im VW-Werk Munition und technisches Gerät.

Nach der bedingungslosen Kapitulation des Tausendjährigen Reichs stritten sich die britische und sowjetische Besatzung um das Schicksal des Werkes. Letztere wollten es demontieren und als Entschädigung für die Verwüstungen durch die deutsche „Wehrmacht“ in die UdSSR verbringen. Die britische Militärregierung unterlag der



Gezeichneter Entwurf von Ben Pon 1947

Fehleinschätzung, dass dieser motorisierte Käfer der britischen Automobilindustrie keine Konkurrenz sei und ließ ab Mai 1945 in Wolfsburg die Produktion in den nun Wolfsburg Motorenwerke (Wolfsburg Motor Works) genannten Produktionsstätten weiterlaufen. Generaldirektor Dr. Münch übernahm die deutsche Leitung. Vornehmlich gingen Fahrzeuge an die Besatzungsmacht und Behelfs-Lieferwagen auf Basis des Wehrmachtswagens Typ 83 an die Deutsche Post. Letztlich scheiterte der serienmäßige Einsatz des VW-Käfers als Lieferwagen an der zu schwachen Bodengruppe, die einer solchen Belastung nicht gewachsen war.

Nach Übernahme der Werksleitung am 1. Januar 1948 durch den Diplomingenieur Heinrich Nordhoff (* 6.1.1899 – † 12.4.1967; später: Dr. Ing. e.h.) begann ein nicht vorauszuahnder Aufschwung des VW-Werks zum Weltkonzern. Nordhoff, eine der schillerndsten Figuren des deutschen Wirtschaftswunders, war zuvor Chef des > Opel-Lastwagenwerks in Brandenburg an der Havel gewesen.

Am 29. Juli 1949 verlegte man den Firmensitz der Volkswagen G.m.b.H. von Berlin nach Wolfsburg und am 6. September verzichtete die britische Militärregierung auf die Kontrolle der beschlagnahmten Vermögenswerte. Die Verfügungsgewalt wurde der neugegründeten Bundesrepublik Deutschland übertragen.

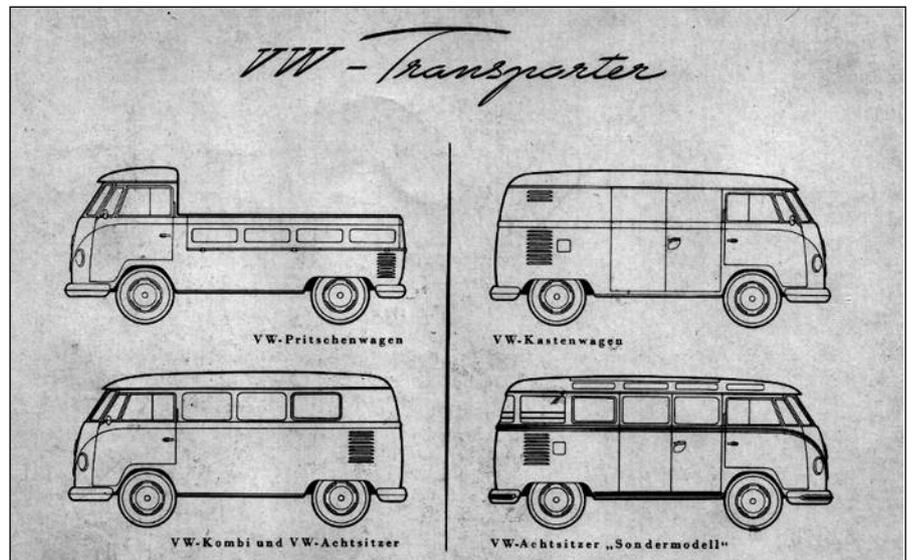
Angeregt durch den holländischen VW-Importeur Ben Pon, der im Frühjahr 1947 dem damaligen VW-Werks-

leiter Major Ivan Hirst die Freihandskizze eines Lieferfahrzeugs vorlegte, entwickelte der Konstrukteur Alfred Haesner in Jahresfrist den im No-

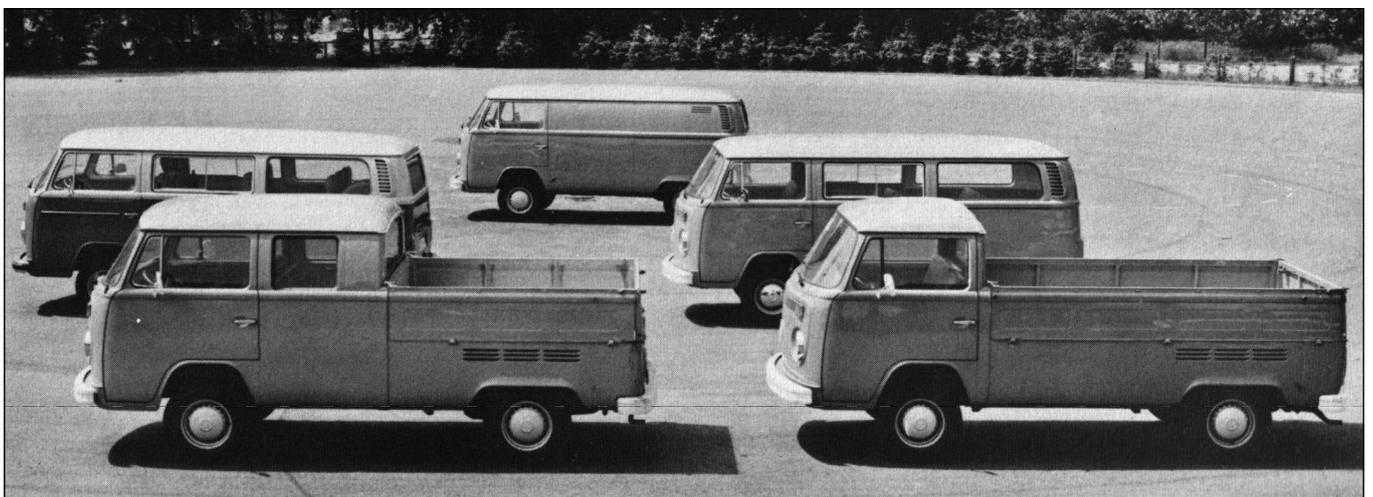
vember 1949 vorgestellten VW-Transporter. Im Februar 1950 begann die Produktion, der Serienlauf startete am 8. März mit 10 Wagen pro Tag. Die vor-



Luxusausführung „Samba“ 1953



Ausschnitt aus einer VW-Transporter-Werbung 1958



Das neue Volkswagen-Transporter-Programm 1962

gesehene Markenbezeichnung Bulldog gab man wegen der Namensgleichheit mit den Bulldogs von > Lanz schnell auf, doch setzte sich im Volksmund allgemein der Name Bulli durch. Profan hieß er einfach Transporter.

Auch der erstmals auf der Frankfurter Messe 1950 einer breiten Öffentlichkeit vorgestellte Frontlenker-Transporter verwendete den luftgekühlten VW-Heckmotor mit vier Zylindern in Boxeranordnung (1100 ccm, 25 PS) und Heckantrieb. Große Reklameflächen, gleichmäßigere Lastverteilung und volle Übersicht über die Fahrbahn („Flugzeugkanzel-Führerhaus“) wurden als besondere Vorzüge genannt. Anfänglich wurde das Fahrzeug nur als Kasten- oder Kombi-Wagen geliefert, wobei er 4 cbm im Haupt- und ca.

0,6 cbm im Gepäckraum (über dem Motor) fasste. Die Nutzlast betrug 760 kg, die Geschwindigkeit 80 km/h, der Verbrauch etwa 9,5l/100 km. Durch den Korea-Krieg (1950–1953) bedingt litt auch VW an Rohstoffmangel und konnte zeitweise die Nachfrage nicht befriedigen. In Südamerika, wo ein Großteil des Exportes hinging, errichtete man 1951 bei xx in Argentinien ein Montagewerk ...

1952 kam der erste VW-Pritschenwagen heraus. Der VW-Omnibus mit acht Sitzplätzen wurde in einer normal verglasten Version und als Sondermodell mit verglasten Ecken und Dachbord sowie mit Rolldach ausgeliefert. Erst 1955 bekam der Bulli serienmäßig Stoßstangen. Mit Doppelkabine konnte das Fahrzeug ab 1959 ?? auch

sechs bis sieben Personen mit zum Einsatzort befördern und fand besonderen Gefallen bei Kommunen.

1955 begann der Neubau eines Werks für die Transporter in Hannover-Stockten, in dem am 8. März 1956 die ersten Fahrzeuge vom Band rollten. Die Serie startete am 20. April (Führers Geburtstag – nichts geht über Tradition). Auch die VW-Motorenfertigung wurde in Hannover konzentriert, wo die Fertigung am 1. November 1958 begann.

...



Speziell für die Bundespost wurde dieser Typ in den Sechzigern gebaut, der im Volksmund den Namen „Fridolin“ erhielt



Volkswagen