

De geschiedenis van:



Volkswagen



De eerste volkswagen auto is ontworpen door Ferdinand Porsche.

Deze auto stamt uit ongeveer 1890 en heeft elektrische aandrijving.

In het begin van de jaren dertig had Ferdinand Porsche zijn eigen bedrijf in [stuttgart](#), het "Porsche Büro".

Hij werkte daar, met nog circa 10 werknemers, als consultant en constructeur voor andere bedrijven, zoals de toen onlangs opgerichte Auto Unie (Horsch, Audi, Wanderer en DKW) en Mercedes-Benz.

Porsche stond bekend om de raceauto's die hij ontwierp voor de 750 kg klasse.

Maar in 1931 ontwierp hij een auto die veel kenmerken van de eerste Volkswagen met zich meedroeg.

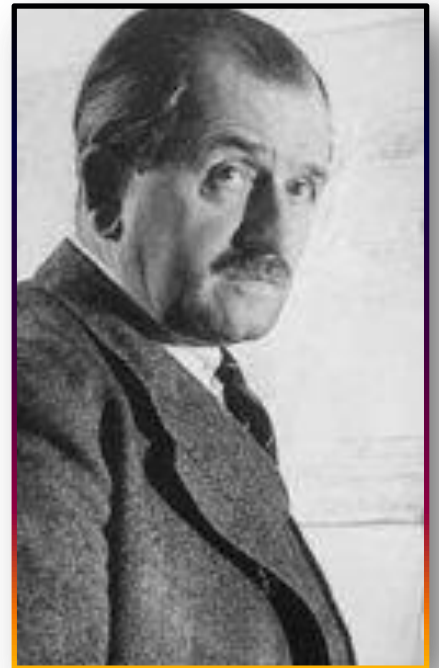
Hij had een gestroomlijnd ontwerp en een centraal frame.

De motor was achterin geplaatst en hij was uitgerust met individuele wielophanging.

Met het ontwerp ging Porsche naar Daimler, waar ze echter geen interesse in deze auto hadden.

Hierna probeerde hij het bij Zündapp, waar hij meer succes had.

De auto werd gefabriceerd bij de fabriek Zündapp, die, naast de productie van motoren, bezig was met het opstarten van de autoproductie.



In 1932 vond er een testrit van deze auto plaats, maar door de vraag naar motoren verloor Zündapp interesse in het verder ontwikkelen van de auto.

Hierna werd Dr. Porsche benaderd door een andere motor maatschappij, NSU, die een kleine auto met een 1500 motor op het programma hadden staan.

Het resultaat was "Type 32".

Het verschil met de auto van Zündapp was dat the ophanging veranderd was van blade- naar torsion suspension.

Voor de motorisering werd er aantal motoren getest, inclusief één met twee nokkenassen.

De motor die echter het meest geschikt bleek te zijn voor de auto was een vier cilinder boxer-motor.

Deze luchtgekoelde motor was gebaseerd op een 90 pk sterke vliegtuigmotor die Porsche al in 1912 had ontworpen.

Ook NSU ketste het project vervolgens af, omdat ze toch meer brood zagen in de bouw van luxere voertuigen voor de welvarendere mensen.

Op dit moment was er echter al getest met een aantal gebouwde prototypes.



Tegelijkertijd verwierf Hitler de macht in Duitsland.

Hitler zelf wilde ook een betaalbare auto voor het normale volk.

Tijdens Hitlers eerste speech als

Rijkskanselier, op de Berlijnse Auto show in 1933, gaf hij dan ook aan dat hij een auto wilde laten bouwen die voor iedereen betaalbaar was.

Ook zou in dat jaar worden begonnen met het uitbreiden van de Duitse Autobahnen. Om deze goed te benutten moesten er dus meer auto's komen. In 1934 zocht Porsche contact met Hitler.

Deze laatste stelde een behoorlijk eisenpakket aan de te bouwen auto (vervoer van 2 volwassenen en 3 kinderen, of 3 soldaten met machinegeweer, laag verbruik, betaalbaar, luchtgekoelde, betrouwbare motor, kruisnelheid van 100 km/u).

Ondanks deze eisen beloofde Porsche dat hij in een jaar zou slagen. Vervolgens zou de RDA (Reichsdienst Deutsche Automobilfabrikanten) de prototypes dan bouwen.

In oktober 1935 had hij in het diepste geheim in zijn prive garage de eerste auto gebouwd.

Deze auto had geen achterraut of bumpers, en achterwaarts scharnierende deuren.

Toen de RDA de auto zag, begonnen ze te vrezen voor het mogelijke succes ervan, waardoor de verkoop van hun eigen auto's sterk zou kunnen dalen.

Daarom vertraagden zij de bouw van de prototypes zodat Porsche zijn deadlines nooit zou halen.

Hitler kwam hier echter achter en liet de bouw van de prototypes onder staatstoezicht vallen.

De tijd hierna was zeer hectisch voor het Porsche Büro.

Porsche reisde met een aantal anderen naar [amerika](#) om te kijken hoe je het best een moderne fabriek op kon zetten.

Ook deed hij hier nog ideeën op zoals het gebruik van de windtunnel. In de herfst en winter werden er drie auto's getest.

In de jaren 1935-1938 werden er onder andere bij Mercedes-Benz zo'n 100 prototypes gebouwd. deze werden bij de overheidsinspectie, door soldaten, getest.

De naam van de auto werd voor de autotentoonstelling in Berlijn, in 1938, veranderd in "KDF-Wagen" wat "Kraft Durch Freude" betekent. In Berlijn kondigde Hitler aan dat na jaren van onderzoek de Volkswagen eindelijk klaar was.

Zijn bijnaam kreeg de KDF doordat de NEW YORK Times de auto bij diens perspresentatie spottend "Kever" noemde.

Sindsdien is hij nooit meer van deze naam afgekomen.

De bouw van de fabriek begon in mei 1938 in Fallersleben zo'n 70 kilometer ten oosten van Hannover.

Ook werd er een heel dorp gebouwd om de werknemers van de fabriek te huisvesten.

Dit dorp werd "Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben" genoemd.

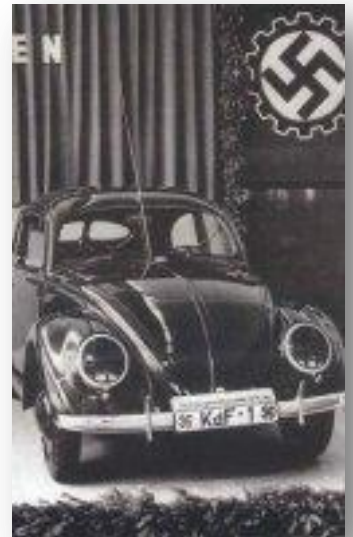
De auto was leverbaar in drie versie, de normale versie, een versie met zonnedak (zie de voorste auto op de foto van de presentatie in Berlijn) en later kwam daar ook een cabriolet bij.

Om de auto toegankelijker te maken werd er een spaarsysteem in het leven geroepen.

Door elke week een zegel te kopen van 5 Reichsmark kon je sparen voor een KDF.

Ondanks het feit dat er een duidelijke dreiging van oorlog was, waren er 270.000 aanmeldingen.

Dit was ruim meer dan de totale Duitse autoproductie. In de eerste helft van 1939 was de jaarproductie van 1940 al uitverkocht.



Toen de oorlog uitbrak was de fabriek nog geeneens afgebouwd. De productie van Kevers werd gestaakt omdat er grote behoefte was aan militaire voertuigen. de 337.000 spaarders die Duitsland toen telde, zouden hun auto nooit krijgen. De fabriek ging over tot het bouwen van militaire voertuigen.

Om te beginnen werd er de Kubelwagen gebouwd, een vierkant ding met een verhoogd onderstel, zodat ie ook off road te gebruiken was. Later kwam daar nog de Schwimmwagen bij, een amfibievoertuig. Van de Kubelwagens werden er zo'n 50.000 gebouwd en van de Schwimmwagens 15.000.



Aangezien de officieren comfortabelere auto's wilden dan de gewone Kubelwagens, werd er op het chassis van de Kubelwagen de carrosserie van een KDF gezet.

Hier werden er zo'n 630 van gebouwd.

Naast deze voertuigen werden er in de fabriek ook vliegtuigen hersteld en V1 bommen gebouwd.

Toen na de oorlog Duitsland in vier delen werd opgedeeld (gecontroleerd door de Amerikanen, Fransen, Russen en Britten) viel [Wolfsburg](#) onder het Britse deel.

Dit is de redding geweest van Volkswagen.

De Fransen en Russen sloten de fabrieken om deze in hun eigen land weer op te zetten en de Amerikanen waren niet geïnteresseerd in de Kever omdat dat in hun ogen een minderwaardige auto was.

Aan het hoofd van de fabriek kwam de Britse majoor Ivan Hirst. Onder zijn leiding wordt de fabriek, die in de oorlog deels verwoest is weer helemaal opgebouwd en wordt de productie van de Kubelwagen weer hervat.

Alle namen die aan de Nazi's deed denken werden veranderd en zo werd Fallersleben op 25 mei 1946 omgedoopt tot Wolfsburg, naar het Schloß Wolfsburg, dat even buiten de stad lag.

In datzelfde jaar wordter besloten om weer van start te gaan met de productie van de Kever, die door diens prestaties in de oorlog een betrouwbare reputatie heeft opgebouwd.

Op 14 oktober 1946 rolt de 10.000ste Kever van de band.

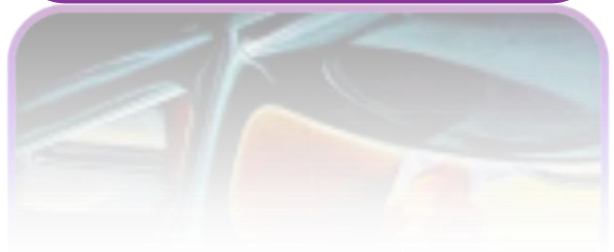
Dit aantal wordt mede bereikt doordat de Britten er 5000 bestellen om de bezette gebieden te controleren.

In 1947 komt er echter een dieptepunt, de fabriek komt in grote problemen en de productie wordt stilgelegd.

Pas in 1948 wordt de productie weer opgestart.

Hij komt weer onder Duitse leiding te staan met aan het hoofd Heinrich Nordhoff, die voor de oorlog bij Opel werkte.

Het gaat weer goed met Volkswagen. Het aantal werknemers groeit tot over de 8400, dat jaar worden er 20.000 Kevers gebouwd, en Nordhoff zet een dealernetwerk op.



Ferdinand Porsche ontdekt de mogelijkheid om de Kever te exporteren naar het buitenland.

De gebroeders Pon zijn de eersten die de auto ook daadwerkelijk importeren en daarmee is [Nederland](#) het eerste land buiten Duitsland waar de Kever wordt verkocht.

Op 8 augustus 1947 wordt het contract getekend en komen de eerste 56 Kevers naar ons land.

Het jaar daarop volgen ook nog [Denemarken](#), [Luxemburg](#), [Zweden](#), [België](#) en [Zwitserland](#). in 1948 worden er 4464 geexporteerd.

Nadat Ferdinand Porsche de export op poten heeft gezet, trad hij terug en nam Heinrich Nordhoff het roer geheel over. In 1949 vond ook de oversteek naar Amerika plaats, en ook dit was een groot succes.

De Amerikanen kochten de Kever veelal als tweede auto.

Op 4 maart 1950 rolde de 100.000ste Kever van de band.

In de loop der tijden wordt er nog een aantal verbetering doorgevoerd en in 1953 verdwijnt het spijltje in de achterraut.

Tot aan de jaren 70 is de Kever een groot succes en op 17 februari 1972 rolt de 15.007.034ste Kever van de band.

Dit betekent dat de Kever de T-Ford heeft verslagen als best verkochte auto ter wereld. Hierna loopt het langzaam terug.

Dit is echter geen probleem omdat Volkswagen inmiddels meer modellen heeft.

Op 30 juli 2003 zal de laatste Volkswagen Kever in Mexico van de band rollen.

De modellen en de voortgang van het volkswagen concern tot de multinational die het nu is, is ons allen wel bekend:

Een wereldbedrijf van formaat.



Internet:

➔ Volkswagen.nl