

06. August 2003

Sonderausgabe Good bye, Käfer!

autogramm
Ideen, die bewegen

Titel

DER KÄFER AUF ZEITREISE

Good bye, Käfer!

17. Januar 1934: Ferdinand Porsche schließt sein „Exposé betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“ ab. Nach seiner Auffassung soll der Volkswagen ein vollwertiges und zuverlässiges Auto mit vergleichsweise leichter Bauweise werden. Er sollte vier Personen Platz bieten, 100 km/h Geschwindigkeit erreichen und eine 30-prozentige Steigung überwinden können.

Impressum

Archiv

Zurück

5. Februar 1936: Die erste Volkswagen-Limousine wird fertig gestellt. Zwischen Oktober und Dezember 1936 absolvieren die drei ersten Volkswagen vom Typ V 3 (später Urkäfer genannt) in einem Dauertest eine Strecke von über 50000 Kilometern.



Mai 1938: Die Bauarbeiten für das Volkswagenwerk im heutigen Wolfsburg beginnen. Es gilt als modernste Automobilfabrik der Welt. Aus der Volkswagenidee wird ein nationalsozialistisches Propagandainstrument: Adolf Hitler bezeichnet das Fahrzeug als „Kraft-durch-Freude-Wagen“. Es kann durch ein Ratensparsystem erworben werden.

1939: Der Beginn des Zweiten Weltkriegs und die Umstellung des Volkswagenwerks auf Rüstungsproduktion blockiert die Großserienfertigung.

August 1945: Die britische Militärregierung, die zwischen 1945 und 1949 die Fabrik treuhänderisch verwaltet, beauftragt das Werk mit der Produktion von 20000 Limousinen.

14. Oktober 1946: Der 10000. Käfer rollt vom Band. Das Fahrzeug wird mit der Forderung „Mehr schmackhaftes Essen, sonst können wir vieles nicht vergessen“ beschriftet.

8. August 1947: Die Gebrüder Pon aus den Niederlanden unterzeichnen den General-Importeursvertrag und erhalten als erste Lieferung 56 Käfer-Limousinen. Bis Jahresende werden bereits 1656 Käfer aus Wolfsburg exportiert. Ein Jahr später wird der Export auf Dänemark, Luxemburg, Schweden, Belgien und die Schweiz ausgeweitet.

**Auch Nena und N...
fuhren Käfer**

Prominente erinnern sich
Erlebnisse mit dem char
Volkswagen
[lesen Sie hierzu mehr...](#)

**Luftmatratze auf d...
Vordersitzen**

Helmut Amtenbrink blick
Gute Ideen für den Erfol
Käfers
[lesen Sie hierzu mehr...](#)

**Von Sammlern un...
Gejagten**

Die Käfer-Liebhaberei fä
an und hat unübersehba
Folgen / „Als Sammler is
Junkie“
[lesen Sie hierzu mehr...](#)



8. Januar 1949: Der erste Käfer verlässt auf dem Seeweg die Niederlande in Richtung Vereinigte Staaten. Der Käfer wird in Amerika zum Botschafter Deutschlands und zum Synonym für „Made in Germany“.

20. Juni 1948: Die Währungsreform schafft die Basis für das deutsche Wirtschaftswunder und ist damit auch der Startschuss für die Siegesfahrt des Käfer in aller Welt.

1. Juni 1949: Die Firma Karmann in Osnabrück präsentiert einen „Oben-ohne-Käfer“, das VW Cabriolet. Seit 1949 bietet Volkswagen neben der „Standard“-Limousine ein Export-Modell mit verchromten Stoßstangen, Radkappen, Lampenringen und Türarmaturen an. Auch im Innenraum sorgt eine bessere Polsterung für einen Hauch von Luxus.

4. März 1950: Der 100000. Volkswagen verlässt die Montagehalle. Der Käfer rast von einem Produktionsrekord zum nächsten.

1952: Das Export-Modell wird durch ein synchronisiertes Getriebe und Dreiecksfenster in den Türen weiter aufgewertet.

1953: Das ovale Rückfenster ohne senkrechten Steg ersetzt das „Brezelfenster“.



1954: Die Motorleistung wird von 25 auf 30 PS erhöht. Damit fährt der Käfer bis zu 110 km/h.

5. August 1955: Die Belegschaft feiert den Bau des millionsten Käfer. Am selben Tag wird Heinrich Nordhoff, seit 1948 Generaldirektor des

Volkswagenwerks, zum Ehrenbürger der Stadt Wolfsburg ernannt.

1957: Das Ovalfenster wird durch ein vergrößertes Rückfenster abgelöst. Auch die Windschutzscheibe wird größer.

1960: Der Blinker löst den Winker ab.

1962: Das Standardmodell erhält eine hydraulische Bremse.

1964: Das Standardmodell heißt von nun an VW 1200 A. Der Käfer erhält ein Vollsynchrongetriebe.

1965: Das Exportmodell des Käfer mit 40 PS wird VW 1300 genannt.

1966: Der VW 1500 mit 44 PS und Scheibenbremsen vorn kommt auf den Markt.

1969: Der VW-Käfer 1302 wird vorgestellt. Er hat einen zwei Zentimeter breiteren Radstand und einen veränderten Vorderbau.

17. Februar 1972: Der 15007034. Käfer rollt vom Band. Damit übertrifft er den bisherigen Produktionsrekord des T-Modells von Ford und wird „Weltmeister“.

August 1972: Der VW 1302 wird zum 1303, leicht erkennbar an der gewölbten Windschutzscheibe und den „Elefantenfuß-Schlussleuchten“.



1. Juli 1974: Nach fast 30-jähriger Produktionsgeschichte geht in der „Käferstadt“ Wolfsburg eine Ära zu Ende: Der letzte im Stammwerk gebaute Käfer läuft um 11.19 Uhr vom Band. Bis dahin waren in Wolfsburg insgesamt 11916519 Käfer hergestellt worden. Der Golf übernimmt nahtlos die Nachfolge des Käfer. Mit seinem neuen technischen Konzept wird er von Anfang an ein Erfolg und Spitzenreiter in den Zulassungszahlen der deutschen Automobilstatistiken.

19. Januar 1978: Die Produktion des Käfer in Deutschland läuft endgültig aus. Der letzte Wagen wird in Emden produziert und ins Wolfsburger Automuseum gebracht. Die nach wie vor große Nachfrage in Europa wird später aus mexikanischer Produktion gedeckt.

10. Januar 1980: Das letzte Käfer Cabriolet läuft bei Karmann in Osnabrück vom Band.

15. Mai 1981: In Mexiko wird ein weiterer Meilenstein in der Volkswagen-Geschichte gesetzt: In Puebla wird der 20-millionste Käfer gefeiert.

30. Juli 2003: In Puebla geht der endgültig letzte Käfer vom Band. Mit der kurz vorher vorgestellten „Ultima Edición“ endet ein ganzer Entwicklungszyklus, gleichsam ein automobiles Jahrhundert.

[nach oben](#) —