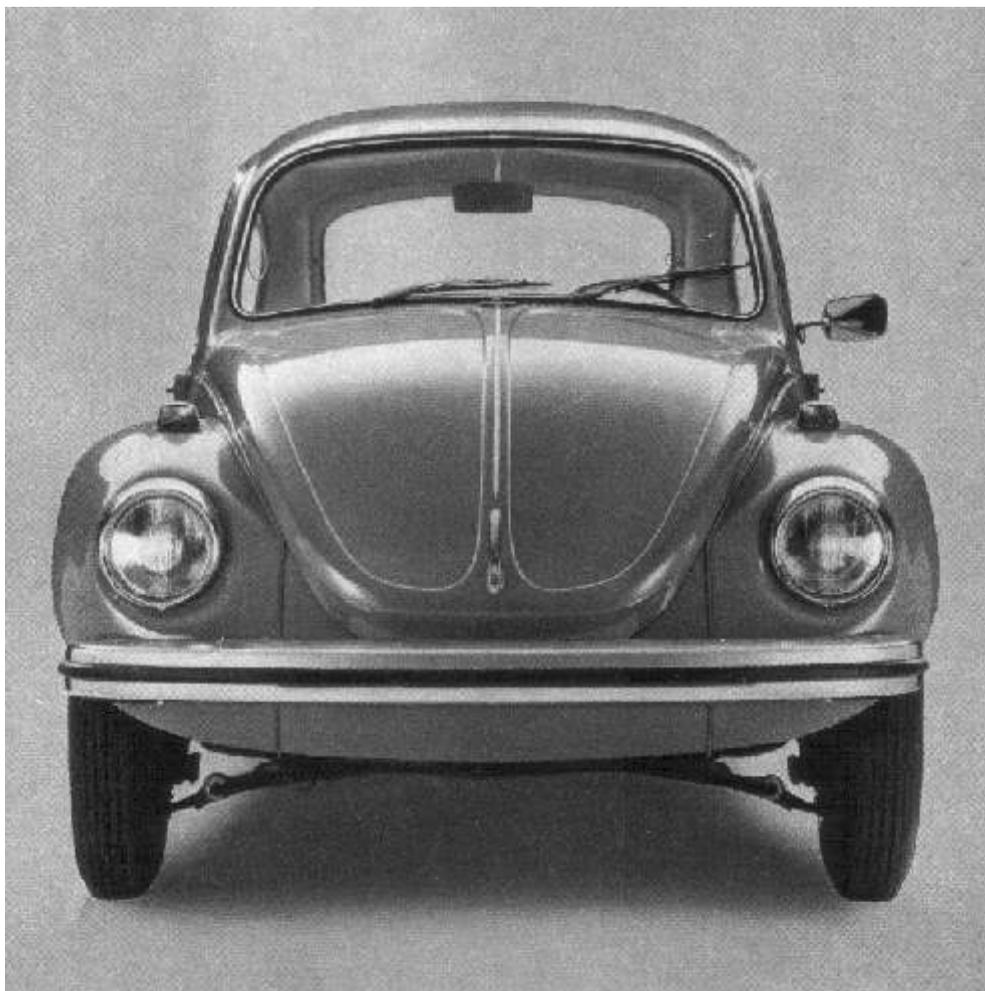


Der Weltmeister



Seite 2
im Original unbedruckt!

Für die Überarbeitung wurde die Schrift "Arial"
gewählt, sie entspricht fast dem Original.

Überarbeitet und als PDF-Datei gespeichert von:

Bernd Köhler

WWW.VW1302.DE

netzmeister@vw1302.de

Celle, Januar 2002

Der Tag, an dem der Käfer Weltmeister wurde.

17. Februar 1972

An diesem Tage läuft im Volkswagenwerk Wolfsburg der 15007034ste VW-Käfer vom Band.

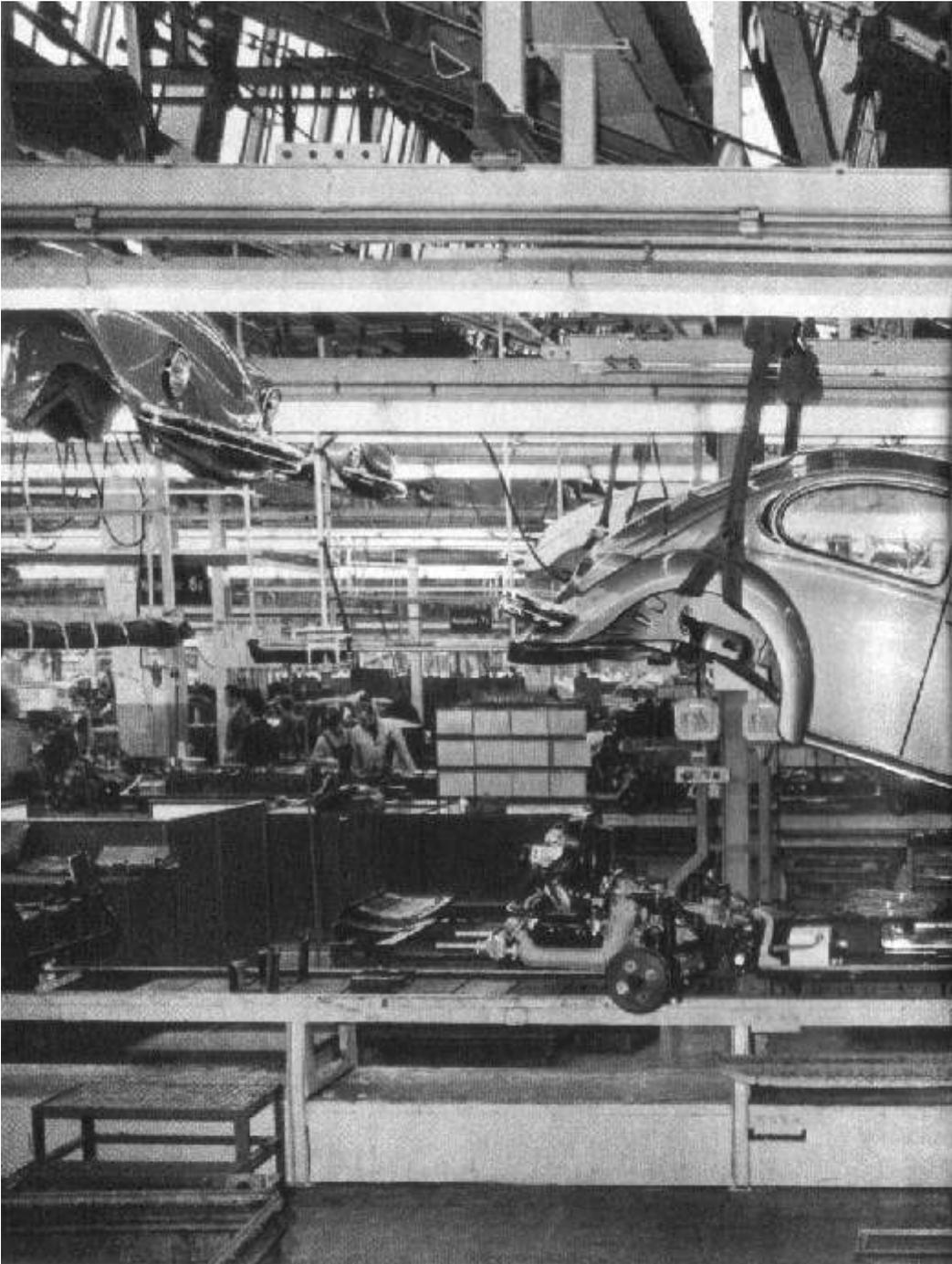
Damit ist der Käfer das am meisten und am längsten gebaute Fahrzeug in der Geschichte des Automobils.

Durch seine Qualität, seine Wirtschaftlichkeit und seinen Service hat der Käfer neue Maßstäbe geschaffen, denn mit ihm wurden ein Konzept verwirklicht und eine technische Reife erreicht, die ungewöhnlich sind.

Der Werdegang des Käfers ist der Erfolgsweg eines Automobils, über das ein Fachmann schon vor Jahren schrieb:

„In ihm ist das Beste europäischer und amerikanischer Konstruktionsprinzipien zusammengefaßt; europäische Lebendigkeit, Wendigkeit, Straßenlage — amerikanische Elastizität, Ruhe, Glätte. Ein Wagen, der sportlich und gemütlich zu fahren ist, je nach Temperament und Laune. Er ist die objektiv großartigste Konzentration technischer Ideen und verbissener Arbeit, die sich je in 740 Kilogramm Metall und 1192 Kubikzentimeter Zylinderinhalt niedergeschlagen hat.“

Jetzt ist der Käfer Weltmeister geworden.



Bis ins letzte Detail durchdachte Produktionsmethoden:
Täglich entstehen mehr als 5000 VW-Käfer



Die Vorgeschichte des Käfers.

Der Keim für die Idee, das Auto zu einem Fortbewegungsmittel für die Allgemeinheit zu machen, ist schon in dem Moment vorhanden, als es Carl Benz 1879 erstmals gelingt, den Benz-Zweitakt-Motor mehrere Stunden ununterbrochen zum Laufen zu bringen.

1883 erreicht Gottlieb Daimler dann in seiner Werkstatt in Cannstatt sein Ziel: einen leichten und schnell laufenden Motor zu schaffen, den man in Fahrzeuge aller Art, in Motorräder, Motorboote, Kutschen, Luftschiffe, Feuerspritzen und ähnliches einbauen konnte.

Die Idee der Großserienproduktion von Automobilen jedoch entstand in einem Land, in dem geographische Gegebenheiten die Entwicklung eines starken Individualverkehrs begünstigten: in den USA. Große Entfernungen waren zu überwinden ideale Bedingungen für die Entwicklung von Automobilen.

Schon vor Ford konnte Ransom Olds im Jahre 1903 4000 Wagen zum Preis von je 650 Dollar verkaufen. Olds hatte damals die größte Automobilfabrik in den USA. Die Nachfrage nach den benzingetriebenen

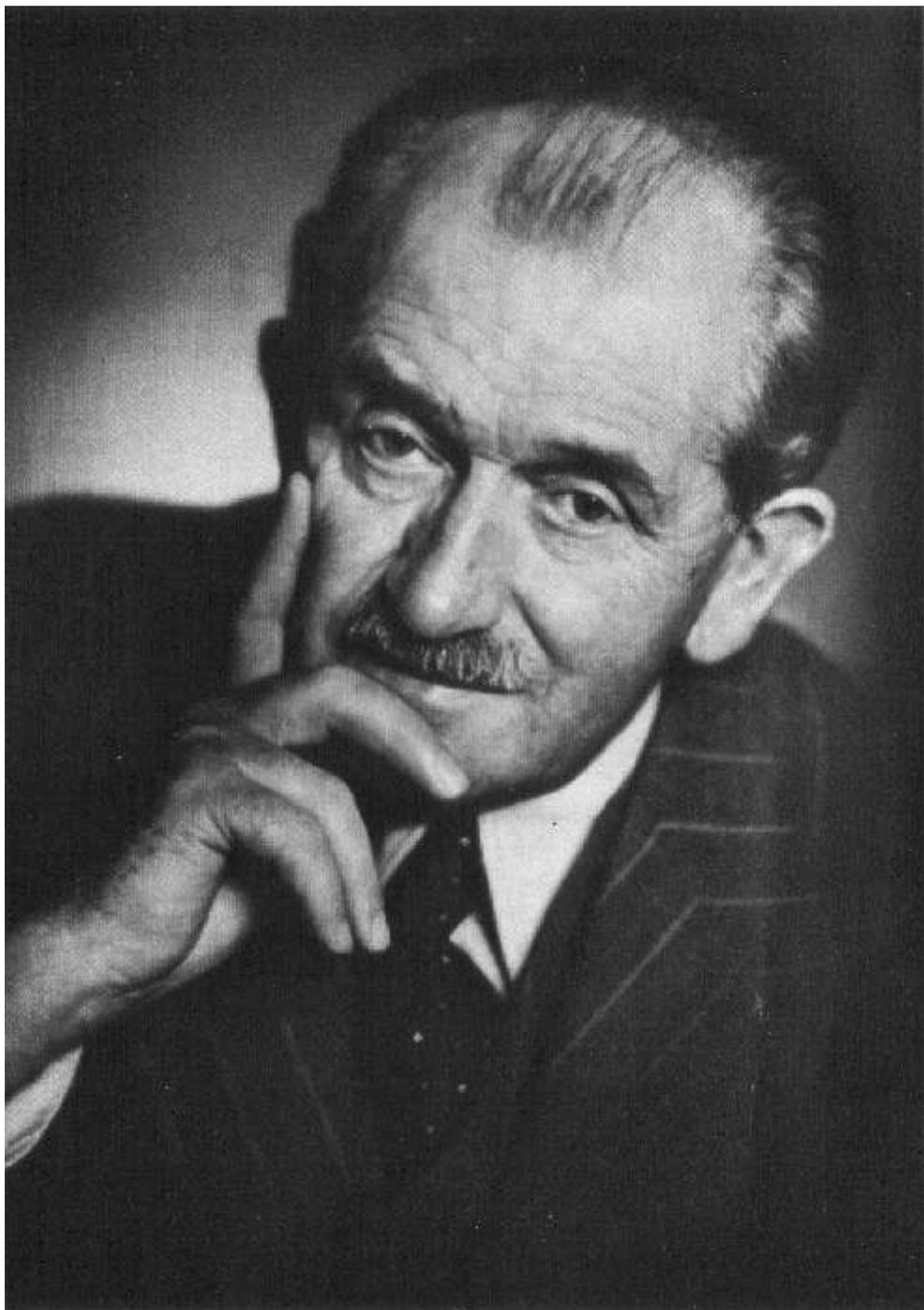
Kutschen nahm immer mehr zu und ließ Henry Ford 1908 sein Modell „T“ entwickeln, das bis 1927 in 15 007 033 Exemplaren gebaut wurde. Mit seinem Modell „T“ verwirklichte Ford das amerikanische Schlagwort „Have your own car“. Durch das Modell „T“ entwickelte Henry Ford die Automobilindustrie in den USA zum wichtigsten Wirtschaftszweig.

In Europa lagen die Dinge damals anders:

Man hatte 1918 nicht nur den schwersten Krieg der Geschichte hinter sich gebracht und lag in den 20er Jahren wirtschaftlich am Boden. Man hatte auch einen anderen Weg im Automobilbau beschritten. Europa war der Kontinent mit großen und teuren Luxusautos für einen privilegierten Stand geblieben, obwohl sich auch hier immer deutlicher die Idee eines Volksautos zu regen begann. Doch blieben die in Europa gebauten Billig-Fahrzeuge im wesentlichen Verkleinerungen der bisher gebauten Groß- und Luxusfahrzeuge, ohne den technischen Bedürfnissen eines kleineren Wagens Rechnung zu tragen.



Fast 45 Jahre hielt dieses Auto den Produktionsrekord:
FORD Modell „T“



Professor Dr.-Ing. h. c. Ferdinand Porsche †

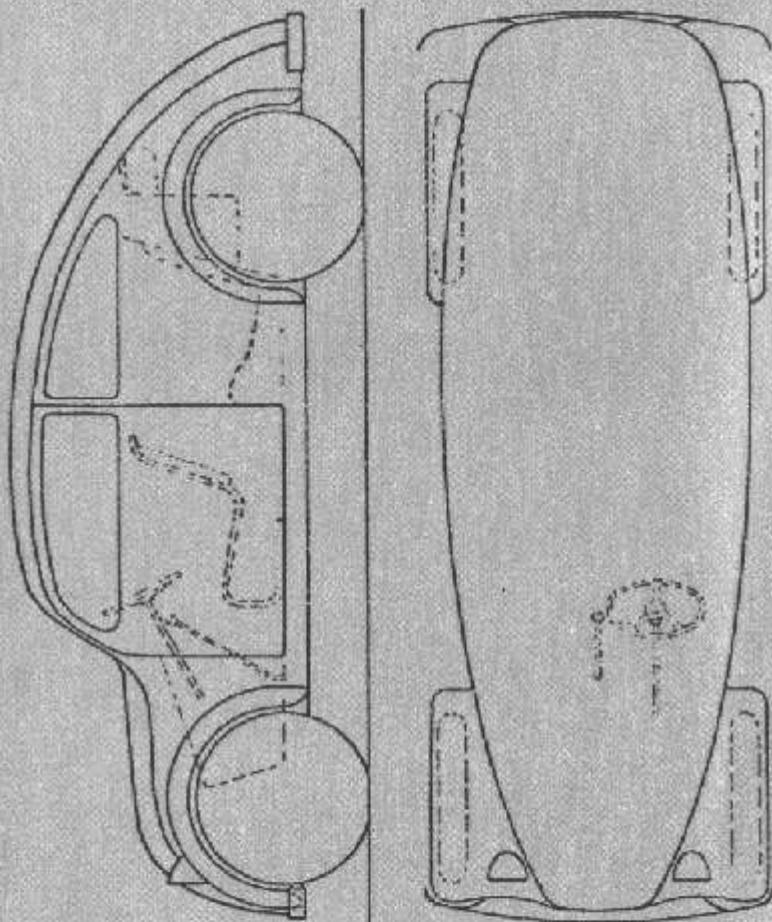
Ein Mann namens Porsche. Seine große Idee: Der Volkswagen.

Vor fast genau 38 Jahren, am 17. Januar 1934, formuliert Dr.-Ing. h. c. Ferdinand Porsche in seinem „Expose betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“:

„Seit Jahren trägt sich das deutsche Volk mit der Hoffnung, daß ihm endlich ein ausgesprochener Volkswagen beschert werden möchte. Nicht nur aus der Presse, aus tausend Anfragen kann dies laufend entnommen werden.

Wohl sind bereits einzelne Wagentypen auf dem Markt erschienen,

die hohe Qualität zeigen, deren Preis jedoch dem Durchschnittseinkommen keineswegs Rechnung trägt. Solche ‚Fabrik-Volkswagen‘ wenden sich nach wie vor an eine begrenzte Käuferschicht, die nie und nimmer für die künftige Kraftverkehrsentwicklung maßgebend bleiben kann und darf. Darüber hinaus ist gerade die Kraftverkehrswirtschaft wohl wie keine zweite geeignet, das gesamte Wirtschaftsleben zu befruchten, neue Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen oder wenigstens zu solchen anzuspornen.“



Die Konzeption des Käfers.

Für einen Volkswagen formulierte Porsche in eben diesem Exposé folgende fünf Punkte:

1. Eine bestmögliche Federung und Straßenlage.
2. Eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 100 km/h.
3. Eine Bergsteigefähigkeit von etwa 30%
4. Eine geschlossene viersitzige Karosserie für die Zweck der Personenbeförderung.
5. Ein möglichst niedriger Anschaffungspreis und möglichst niedere Betriebskosten.

Und weiter schreibt Porsche:
„Ich verstehe unter einem Volkswagen ein Kleinfahrzeug, das durch künstliche Verringerung seiner Abmessungen, seiner Leistung, seines Gewichts usw. Die Tradition der bisherigen Erzeugnisse auf diesem Gebiet weiterführt. Ein solcher Wagen kann zwar im Ankaufspreis, niemals aber vom wirtschaftlichen Standpunkt billig sein, da sein Gebrauchswert durch Verringerung der Fahrbequemlichkeit und Lebensdauer nur äußerst gering ist.

Gerade in Zeiten wachsender Verkehrsdichte, in welchen die Fahrsicherheit immer höhere Beachtung verdient, sind alle Maßnahmen, die

auf eine Verringerung des Gebrauchswertes eines solchen Fahrzeuges abzielen, unbedingt zu vermeiden.

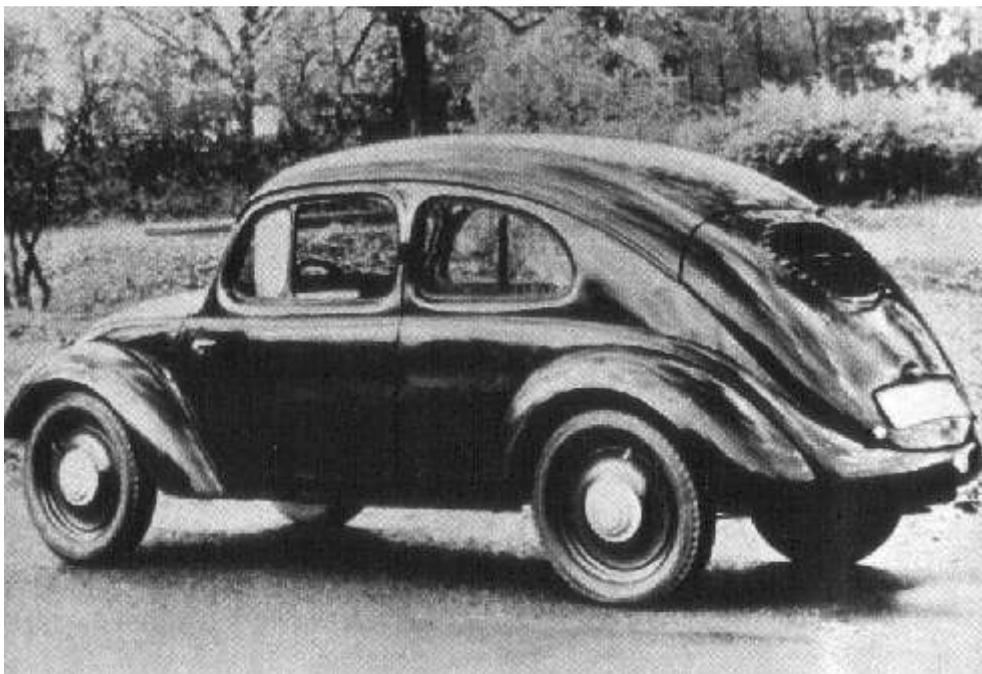
Ich verstehe unter einem Volkswagen daher nur ein vollwertiges Gebrauchsfahrzeug, das mit jedem anderen Gebrauchsfahrzeug gleichberechtigt in Wettbewerb treten kann.

Es darf sich somit beim künftigen Volkswagen um keine Kompromißlösung handeln. Vielmehr muß eine grundlegend neue konstruktive Lösung im Hinblick auf einen auch für breite Volksschichten erträglichen Preis angestrebt werden, welche überdies dem technischen Fortschritt auf Jahre hinaus Rechnung trägt.“

Porsche stellt in diesem Exposé auch Betrachtungen über die Werterhaltung und die Fahrsicherheit an und ernennt diese Punkte zu zentralen Bedingungen.

Dieses Exposé war der Anfang einer Entwicklung, die noch lange nicht ihren Abschluß gefunden hat.

Das Porsche-Konzept von 1934 wurde realisiert. Von den ersten Ergebnissen zeugt da Protokoll der „Dauerversuchsfahrt mit drei Probeausführungen der von der Dr.-Ing. h. c. F. Porsche GmbH für den Volkswagen entwickelten Bauart“ vom



Keine Kompromißlösung: VW-Prototyp 1934

Januar 1937. Die Fahrt ging für jeden Wagen über 50000 km. Sie begann am 12. Oktober 1936 und endete am 22. Dezember. Vom 6. bis 9. Januar 1937 wurden die Fahrzeuge einer Schlussuntersuchung unterzogen. Das Gesamturteil:

„Die Bauart hat sich bisher als zweckmäßig erwiesen. Die Versuchswagen haben sich auf der 50 000-Kilometer-Fahrt im allgemeinen bewährt. Es sind zwar eine Anzahl von Schäden vorgekommen und Mängel aufgedeckt worden; sie alle sind je-

doch nicht grundsätzlicher Natur und voraussichtlich technisch ohne größere Schwierigkeiten beherrschbar. Verschiedene Baugruppen, wie zum Beispiel Vorderachsen und Bremsen, erfordern zur Weiterentwicklung noch eingehende Versuche. Der Betriebsmittelverbrauch hält sich in befriedigenden Grenzen. Die Fahrleistungen und Fahreigenschaften des Wagens sind gut. Das Fahrzeug hat demnach Eigenschaften gezeigt, die eine Weiterentwicklung empfehlenswert erscheinen lassen.“

1945: Trümmer und Zerstörung.

Diese Weiterentwicklung beginnt aber erst viel später. 1938 wurde das Volkswagenwerk in Wolfsburg gebaut. Noch ehe aber ein Volkswagen das Fließband verlassen hatte, brach der Krieg aus. 1945 war das VW-Werk zu zwei Dritteln zerstört.

Damit hatte der Volkswagen nach dem Krieg zunächst denkbar ungünstige Voraussetzungen für seinen Start als späteres weltweites Erfolgsauto.

Die damalige Leitung des Volkswagenwerks und Major Hirst, der verantwortliche britische Kontroll-

Offizier, erwogen aber bereits Anfang 1947 ernsthaft die Möglichkeit eines Exports von Volkswagen, und schon am 8. August 1947 wurden die Gebrüder Pon aus Amersfoort offiziell zum VW-Generalimporteur für Holland ernannt. 1948 begann der Export nach Dänemark, Luxemburg, Schweden, der Schweiz und nach Belgien. Insgesamt wurden in diesem Jahr 4464 Volkswagen exportiert. Damit hatte der Export einen Anteil von 23 % an der Produktion und brachte 21 Millionen DM Devisen ein.



Ein zerstörtes Werk: Denkbar ungünstige Voraussetzungen für den Start des späteren Erfolgsautos



Professor Dr.-Ing. E. h. Heinrich Nordhoff †

Heinrich Nordhoff schuf den Welterfolg des Käfers.

Am 1. Januar 1948 hatte noch ein anderes Ereignis stattgefunden. Ein Mann übernahm die Leitung des VW-Werkes, der nach eigener Aussage nur eine Leidenschaft hatte: Autos zu bauen. Dieser Mann hieß Heinrich Nordhoff.

In engem Kontakt mit der Belegschaft erzielt er bald aufsehen-erregende Produktionsergebnisse und Erfolge. „Nirgends“, so stellte das amerikanische Nachrichtenmagazin „Time“ ein paar Jahre später fest, „wird der Wiederaufstieg der Deutschen augenscheinlicher als in Deutschlands Autofabrik Nr. 1, dem Volkswagenwerk, und an ihrem Boß, Heinz Nordhoff.“ Nordhoff selbst sagt anlässlich einer Pressekonferenz am 10. März 1954 in Genf unter anderem folgendes:

„Sie werden verstehen, daß es unvermeidlich ist, immer wieder auf den Beginn des Aufstiegs des VW von einem hoffnungslosen Trümmerhaufen zu seiner heutigen Weltgeltung zurückzublicken. Das trifft nicht nur für das Werk, sondern auch für den Wagen zu, den wir bauen und weiter bauen werden. Als ich im Januar 1948 die Leitung des Volkswagenwerkes übernahm, stand ich

dem Volkswagen mit äußerster Skepsis gegenüber.

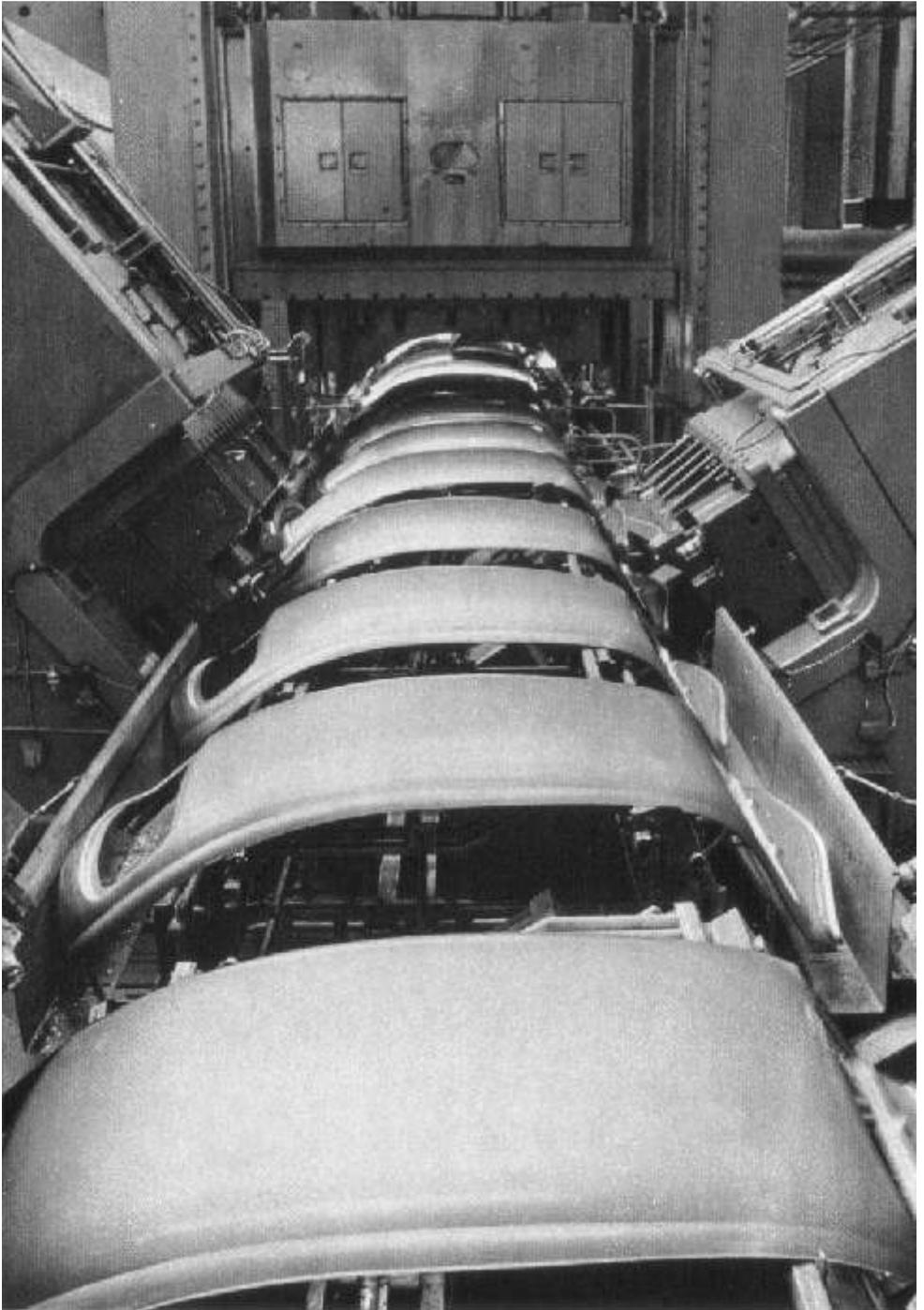
Er war allzusehr mit dem hautgüt politischen Hochstapelei behaftet, und wie er sich so darstellte, war er alles andere als eine Beauté. Er war schlecht lackiert, schlecht gefedert, mit mäßigen Bremsen, einem mäßigen Getriebe, schlecht ausgestattet und gepolstert, laut und hart, vor allem aber hatte sein Motor gar keine Lebensdauer, ein ziemlich armseliges Entchen! Aber sein Konstrukteur, Professor Porsche, hatte in ihn etwas hineingearbeitet, das es hoch lohnte, diesen rohen Diamanten zu schleifen.“

Im November des Jahres 1958 verleiht eine Jury aus Vertretern der fünf großen amerikanischen Ingenieurverbände an Professor Porsche postum, an Professor Nordhoff und an die gesamte Belegschaft des Volkswagenwerks den Elmer-Sperry-Preis für ihre Verdienste um Konstruktion, Herstellung und Verbreitung des Volkswagens. Nie zuvor war diese Auszeichnung für hervorragende Leistungen auf dem Gebiet des Transportwesens an Nichtamerikaner oder an Vertreter der Automobilindustrie gegangen.



5. August 1955: Eine Million Volkswagen -
Leistung ohne Beispiel im Nachkriegsdeutschland





Dächer in Sekundenschnelle:
Automatische Pressenstraßen im Volkswagenwerk

Automatisierung und Rationalisierung im Großserienbau.

Schon in der Planungsphase wurde Wert darauf gelegt, das Volkswagenwerk zu einem der modernsten Automobilwerke der Welt zu machen.

Die Großserie machte zugleich durch Automation den zunehmenden Verzicht auf schwere körperliche Arbeit möglich. Gleichbleibende Qualität des Produktes und wachsender Gegenwert bei stabilem Preis sind die Ergebnisse, die letztlich dem Kunden zugute kommen. Das steht dahinter, wenn heute täglich mehr als 5000 VW-Käfer aus je 5115 Zusammenbauteilen hergestellt werden.

Eine der bedeutendsten Automatisierungsmaßnahmen war der Einbau von Transferstraßen -- so genannt, weil sie von einer Produktionsstelle zur nächsten weiterführen.

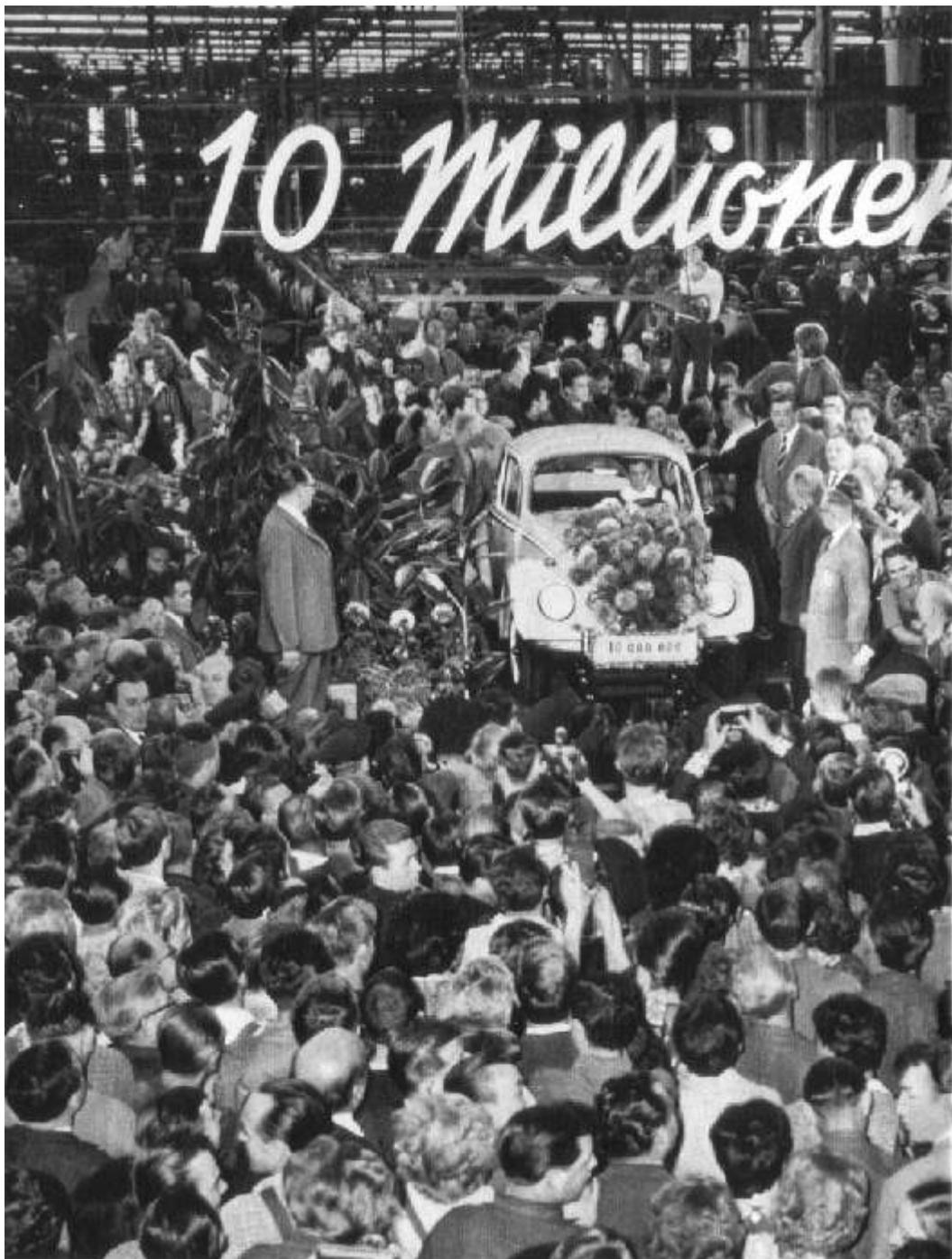
Ein gutes Beispiel ist die Dach-Transferstraße, auf der in Sekundenabstand die Dächer gefertigt werden. Früher standen hier 170 Mann am Fließband. An der Transferstraße sind nur noch 40 Arbeiter und 15 Wartungskräfte, Pressen- und Auto-

matenspezialisten tätig. Der Rationalisierungseffekt durch die Dach-Transferstraße betrug 68 % Arbeitskräfte-Ersparnis und 74 % Zeitgewinn.

Professor Nordhoff sagt 1954:

„Den Wert einer Industrieorganisation machen aber nicht Gebäude und Maschinen aus, nicht Kapital und Bankkonto, sondern allein der Geist, in dem die Tausende dort Arbeitender zu ihrer Arbeit und Aufgabe stehen, ob es gelungen ist, sie in der gemeinsamen Arbeit zusammenzufassen oder nicht. Maschinen und Fabrikeinrichtungen kann man nach Katalog kaufen, billige für ein paar tausend Mark, und die teuersten, die eine Million kosten, und man kann Fabriken bauen, so groß und so schön und so teuer, wie man will, wenn man nur das Geld hat. Den Geist einer Organisation kann man für kein Geld in der Welt kaufen, den muß man selbst schaffen.“

Und er wurde geschaffen, beispielhaft für die gesamte Automobilwirtschaft.



29. November 1967 -
der zehnmillionste VW-Käfer läuft vom Band



Der weltweite VW-Service in 140 Ländern.

In überraschend kurzer Zeit wurde aus sporadischen Anfängen heraus ein ebenso engmaschiges wie weit verzweigtes Netz von Händlern und Werkstätten aufgebaut.

Die Zahl der Vertretungen in der Bundesrepublik und Berlin -- graduell unterschieden in Großhändler, Händler und Vertragswerkstätten -- stieg schon zwischen Jahresmitte 1948 und Jahresende 1951 auf 729.

Das Werk strebte dabei an, seinen Absatz und Kundendienst nicht nur auf einige wenige Großbetriebe zu stützen, sondern auf eine möglichst große Zahl leistungsfähiger Unternehmen mittlerer Größenordnung, die erfahrungsgemäß eine besonders gesunde Basis bilden.

Aus den 729 VW-Händlern von 1951 ist bis heute eine Gesamtorganisation mit mehr als 2500 Stützpunk-



Ein Auto ist nur so gut wie sein Kundendienst.
Bald 10 000 Stützpunkte in aller Welt

ten in Deutschland geworden, mit über 9000 Verkaufs- und Kundendienststellen in 140 Ländern der Welt. Ihr stehen die modernsten Hilfsmittel und technischen Aggregate zur Verfügung, um die Werterhaltung des Volkswagen zu garantieren entscheidend für Lebensdauer und Beliebtheit dieses Wagens. Denn kein Automobil ist besser als sein Kundendienst.

Bei dieser Betrachtung darf ein besonders wichtiger Faktor nicht außer acht gelassen werden: der Preis. Trotz erheblicher Kostensteigerungen bei Material und auf dem Personalsektor, trotz ständiger Verbesserungen der Fahrzeuge konnte der Preis für den preisniedrigsten Volkswagen seit 1948 nicht nur gehalten, sondern sogar noch gesenkt werden.





Er läuft durch Hitze und Staub . . .



. . . ebenso zuverlässig wie durch Kälte und Schnee

Die Bewährung des Käfers in aller Welt.

Der Käfer ist heute besser und jünger denn je. Er bewährt sich in 140 Ländern der Erde unter allen Bedingungen. Er läuft durch Hitze und Staub ebenso zuverlässig wie durch Kälte und Schnee. Er fährt auf steilen Serpentinafen ebenso ausdauernd wie auf langen Autobahnstrecken.

Er meistert den dichten Cityverkehr ebenso souverän wie Fahrten durch endlose Weiten.

Nach Europa, Asien, Afrika, den beiden Amerika und Australien eroberte der VW auch den sechsten Kontinent, die Antarktis. 1971 wurde mit dem Nummernschild „Antarctica III“ der dritte VW-Käfer als Transportfahrzeug für das Team der australischen Südpolforscher zugelassen. Keines der Teile am Käfer ist heute mehr so, wie sie es 1948 waren. Alle wurden verbessert. In vielen Fällen sind sogar die Verbesserungen schon wieder verbessert worden.

Die Erfahrungen mit dem millionenfach erprobten Käfer konnte VW

für seine weiteren Produkte gut nutzen. Sie alle profitieren praktisch von dem „Auto des Jahrhunderts“, wie der Käfer schon genannt wurde.

Professor Nordhoff, mit dessen Namen Aufstieg und Erfolg des Volkswagens untrennbar verbunden sind, sagte beim VW-Händlerempfang in Wolfsburg am 8. Januar 1968: „Als Ingenieur, der viele Wagen kennt, würde ich ganz unabhängig davon, daß ich ein Volkswagen-Mann bin, den guten alten Käfer noch immer für eine der glücklichsten Kombinationen im Automobilbereich der Welt halten.“

Sie verstehen mich, wenn ich sehr betont sage, daß der Stern des Käfers unverändert leuchtet, und Sie erleben es täglich selbst, welche Lebenskraft in diesem Wagen verborgen ist, der öfter totgesagt wurde als alle Konstruktionen, an die kaum noch eine Erinnerung vorhanden ist. Ich bin vollkommen sicher, dass unser Käfer noch sehr lange gebaut werden wird.“

Die wirtschaftliche Bedeutung des Käfers.

Mit dem Käfer begann 1945 eine Entwicklung, die dazu führte, daß der deutschen Automobilindustrie heute in der Bundesrepublik eine Schlüsselstellung zukommt. Diese Industrie ist einer der größten Auftraggeber für Eisen, Stahl, Gummi, Glas und Textilien. Verkauf und Kundendienst, Straßenbau, Städte- und Landesplanung, Zubehörbranchen, Mineralölindustrien und Werbung empfangen von ihr wesentliche Impulse.

Aber nicht nur in der Bundesrepublik wurde der Volkswagen zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Er hat darüber hinaus entscheidend zum wirtschaftlichen Aufschwung mancher außereuropäischen Länder beigetragen und somit echte Hilfe bei der Entwicklung der einheimischen Industrie geleistet. Das beste Beispiel bietet die VW do Brasil, ein hochmodernes Werk in Sao Bernardo do Campo, an der Peripherie der Achtmillionenstadt Sao Paulo, das seit Produktionsbeginn nicht nur zur größten Automobilfabrik Latein-

amerikas, sondern sogar zum größten deutschen Unternehmen im Ausland ausgebaut werden konnte.

Diese Entwicklung der Wolfsburger Tochtergesellschaft Volkswagen do Brasil stellt gleichzeitig ein wichtiges Kapitel in der Geschichte der Industrialisierung dieses großen lateinamerikanischen Landes dar. Die Stahlindustrie bekam entscheidende Impulse. Viele Firmen errichteten Zulieferbetriebe, so daß VW do Brasil heute in der Lage ist, ihre Fahrzeuge zu 99,8 Prozent aus in Brasilien hergestellten Teilen zu fertigen.

Auch in einem anderen lateinamerikanischen Land, in Mexiko, konnte sich der VW-Käfer zu einem Spitzenreiter der dortigen Automobilindustrie entwickeln.

Überall auf der Erde leben Menschen von den Produkten des Volkswagenwerkes, das darüber hinaus als größter Automobil-Exporteur der Welt der bedeutendste Devisenbringer der Bundesrepublik ist. Im

Deutsch/amerikanischen Handel wird jeder dritte Dollar durch den Verkauf von Volkswagen verdient. Nach dem Prinzip des „Give and Take“ -- des Gebens und Nehmens -- tritt das Volkswagenwerk in vielen Ländern, in denen es verkauft, aber auch als gewichtiger Käufer auf. Millionen und aber Millionen werden für Rohmaterial, Halbfertig- und Fertigteile ausgegeben, die in der Produktion von Volkswagen in Deutschland verwendet werden.

Unter diesem wirtschaftlichen Blickwinkel sind Unternehmen wie das Volkswagenwerk Institutionen, deren Erfolg für die Wirtschaftsstruktur von Ländern unersetzlichen Wert besitzt.

Dies alles geschah und geschieht, weil es den Käfer gab, gibt und weiter geben wird.

Während die Produktion der „Tin-Lizzie“ nach knapp 19 Jahren ein abruptes Ende fand, wird der Käfer nach mehr als 25 Jahren heute in Stückzahlen gebaut wie nie in

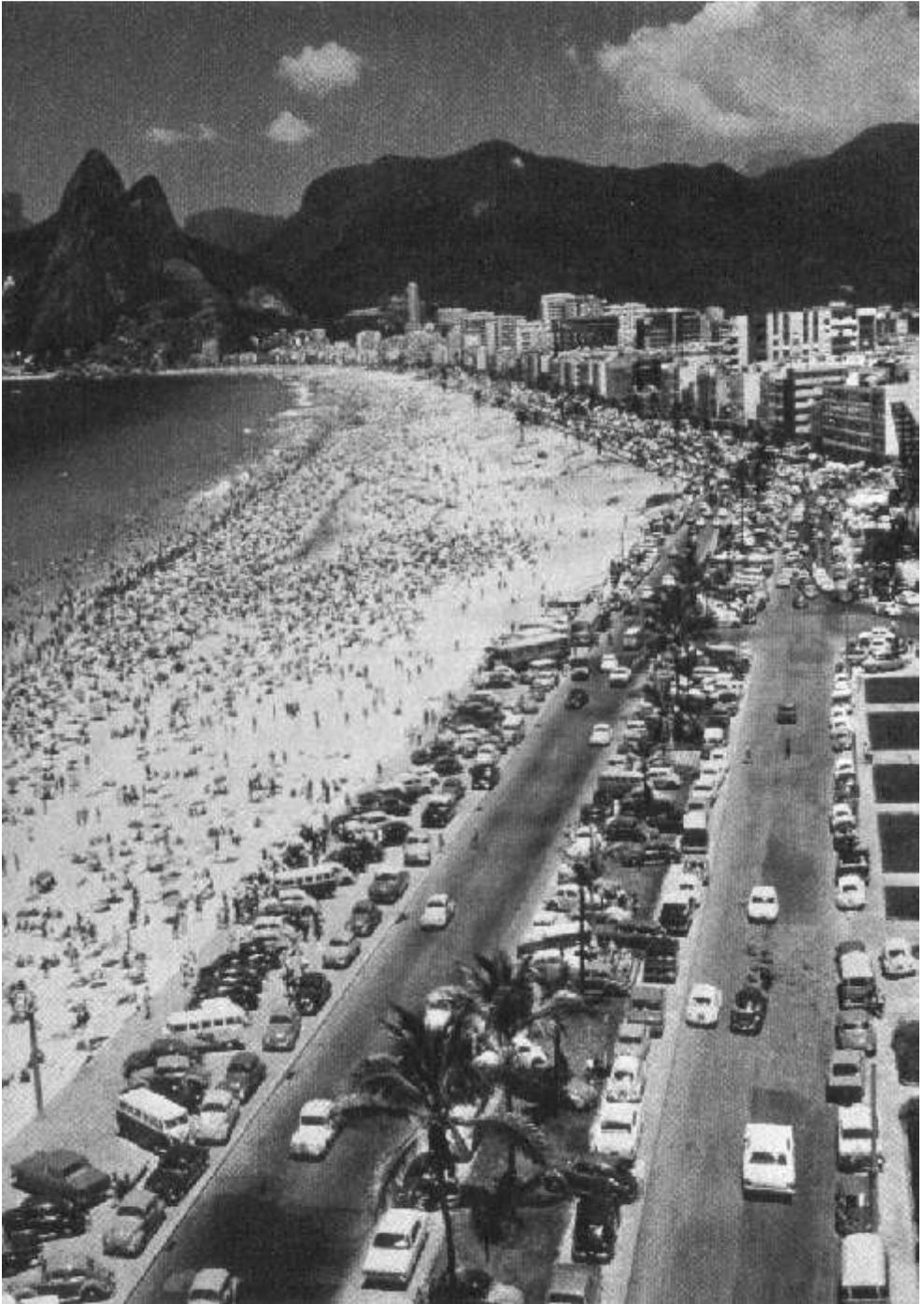
seiner Geschichte zuvor. Kritikern zum Trotz hat er in fast drei Jahrzehnten mit steigenden Produktionszahlen selbst Fachleute immer wieder überrascht.

In der ganzen Welt hat der Volkswagen unzählige Freunde gefunden. Kaum eine Aufgabe, die ihm gestellt wurde, hat er nicht gelöst, selbst wenn sie über das Maß dessen, was man von einem Automobil erwartet, hinausging.

Am 16. Juni 1964 überquerte zum erstenmal ein Automobil mit eigener Kraft die Meerenge von Messina: ein VW-Käfer. Nach 38 Minuten war dieses Wagnis erfolgreich beendet.

In seiner ständigen Weiterentwicklung und technischen Vervollkommnung stellt der Käfer für seinen Preis einen optimalen Gegenwert dar, der mit an der Spitze dessen steht, was der Automobilmarkt heute bietet.

Er ist ein Wagen, der die Ewige Jugend gepachtet zu haben scheint



Unermesslicher Wert für die Wirtschaftsstruktur ganzer Länder -
am Strand von Rio de Janeiro: VW-Käfer



Taxis für Mexico City:
VW-Käfer



Aus dem Straßenbild überall in Amerika nicht mehr wegzudenken:
VW-Käfer



Beliebt bei der Jugend: „Car stuffing“ heißt das Spiel in USA, bei dem man feststellt, wie viele Studenten in einen Käfer passen



Keine Aufgabe ist zu schwer:
Volkswagen überquert die Straße von Messina

und sich vielleicht gerade deshalb bei der jungen Generation besonderer Popularität erfreut.

Für Millionen von Besitzern ist der Käfer mehr als ein gewöhnliches Transportmittel, er ist eine Persönlichkeit, die einem ans Herz gewachsen ist. Wie sagt die amerikanische Zeitschrift LIFE: „Ein VW ist ein Familienmitglied, das nur zufällig in der Garage wohnt.“

Sein Erfolgsweg scheint ohne Ende. In manchen Ländern deuten die Zeichen auf den Beginn einer

Entwicklung, wie sie sich für den Käfer vor 25 Jahren in Deutschland anbahnte. In anderen steht er am Anfang einer Karriere als idealer Zweitwagen. Nirgends hat er an Beliebtheit eingebüßt. Niemand kann voraussagen, wieviele Millionen von ihm noch gebaut werden. Er ist ein einmaliges Auto durch kein anderes ersetzbar. Von einem genialen Ingenieur konstruiert, von einem hervorragenden Unternehmer zum Welt-erfolg geführt, hat der VW-Käfer einen Weg zurückgelegt, auf dem er immer weiter läuft

**und läuft
und läuft
und läuft...**



**Volkswagenwerk Aktiengesellschaft
Wolfsburg**