

Geschichte des Automobils



Material-, Gewicht- und Kosten gespart werden konnten. 1936 kam der erste Diesel-PKW auf den Markt. Es war der Mercedes-Benz 260 D, dessen 4 Zylinder-Motor 45 PS leistete und gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h war. Im Mai 1938 wurde der Grundstein für einen sagenhaften Erfolg, eine neue Stadt und ein neues Auto gelegt. Die „Stadt des KdF-Wagens“ entstand. Der „Führer“ Adolf Hitler verkündete den Preis: Nur 990 RM sollte der später Käfer genannte Wagen kosten. Bis Ende 1939 hatten 170 000 Volksgenossen einen Antrag auf Erwerb gestellt. Doch einen Volkswagen haben sie daraufhin nicht gesehen. Der Krieg begann am 1. September 1939 und das Volkswagenwerk musste Kübelwagen für die Wehrmacht bauen.

Sofort nach Kriegsende (Mai 1945) besetzten die Engländer das zerstörte Werk und ließen in geringen Stückzahlen den Käfer fertigen. Auch das Borgward-Werk in Bremen (früher Hansa-Lloyd) begann im gleichen Jahr mit der Herstellung von Lastwagen. Opel folgte 1946, Daimler-Benz 1947, Ford 1948, Auto Union (jetzt in Ingolstadt ansässig) 1949 und BMW erst 1952. Die in der Vorkriegszeit bekannten Marken Adler und Stoewer kamen nicht mehr auf die Beine.

oben: Wenig gelungener Versuch das Transportproblem mit einem Kleinwagen zu lösen. Nur rund 2000 Fulda-Mobile wurden ausgeliefert (Bauzeit 1954 bis 1960, Motoren mit ca. 10 PS).

unten: NSU, größter Motorradhersteller der Welt, begann die Serienfertigung eines Autos (Kleinwagen Prinz I, Luxusvariante Prinz II) erst wieder 1958, nachdem man 1925 den Automobilbau eingestellt hatte. Der Prinz, ausgerüstet mit einem 2-Zylinder-4-Takt-Motor mit 20 PS (offen 30 PS), verkaufte sich trotz etwas unglücklich gestylter Karosserie recht ordentlich (95 000 Stück).

rechts: Über 15 000 000 VW Käfer! Stückzahlen-Weltmeister! Der von Porsche entwickelte KdF-Wagen trat seinen Siegeszug nach dem Krieg an. VW-Chef Nordhoff hielt sich streng an die erfolgreiche 2-Produkte-Politik (Käfer und Transporter): Baukastensystem, riesige Stückzahlen, geringe Fertigungskosten, kleiner Verkaufspreis bei absoluter Zuverlässigkeit und klare Werbeaussage: „Er läuft und läuft und läuft und läuft ...“.



fürhte auch in der letzten Zeit zu Fusionen: BMW machte 1994 mit dem Kauf von Rover den Anfang. 1998 fusionierte Daimler-Benz mit Chrysler zur DaimlerChrysler AG. 1999 gingen Nissan und Renault eine Partnerschaft ein. 2000: BMWs Pläne mit Rover erfüllten sich nicht, Rover wurde abgestoßen. Das Abenteuer kostete die Münchner rund 9 Milliarden DM. Im neuen Jahrtausend beteiligte sich DaimlerChrysler an dem japanischen Hersteller Mitsubishi, verkaufte aber schon 2005 die Anteile. Mitsubishi stand kurz vor dem Konkurs. Nur zwei Jahre später löste Daimler seine Ehe mit Chrysler. Chrysler ging in die Insolvenz und wurde 2009 von Fiat aufgekauft. Porsche erwarb seit 2005 Anteile an VW und besaß ab Januar 2009 etwas über 50%. Eine Übernahme scheiterte an Finanzierungsproblemen.

Die fünf umsatzstärksten Autofabriken waren im Jahre 2008 Toyota/Japan (205 Mrd. \$), General Motor/USA (181 Mrd. \$), Ford/USA (160 Mrd. \$), Daimler/Deutschland (137 Mrd. \$) und VW/Deutschland (113 Mrd. \$) - die fünf produktionsstärksten Hersteller 2008: Toyota (8,9 Mio. St), General Motors (8,4 Mio. St), VW (6,2 Mio. St), Nissan/Renault (6,1 Mio. St) und Ford (5,4 Mio. St). Die Wirtschaftskrise, die 2007 von den Vereinigten Staaten ausging, wird noch für einige Veränderungen im Gefüge der Automobilindustrie sorgen. Der Zwang zur rationellen Massenfertigung wird in jedem Fall die weltweiten Unternehmenskonzentrationen weiter vorantreiben.

Die Frage nach den technischen Entwicklungen ist allerdings genauso spannend, wie die nach den wirtschaftlichen. Ab und zu geistern Antriebskonzepte wie der Wankel- und der 2-Takt-Motor durch die Presse und die Konstruktionsbüros. Bisher hat man den Schadstoffausstoß bei beiden Antriebsarten nicht in den Griff bekommen. Größtes Potenzial haben nach wie vor Diesel- und Otto-Aggregate. Der stark propagierte Hybrid-Antrieb besitzt den großen Nachteil, dass jedes Fahrzeug einen Elektro- und einen Verbrennungsmotor mit sich herumschleppt. Mehr Gewicht, mehr Verbrauch. Der alleinige Antrieb durch einen Elektromotor erfordert wesentlich höhere Kraftwerkskapazitäten, die die Umweltbilanz negativ beeinflussen. Auch das Problem der Akkus, zu schwer und zu teuer, ist nicht zufriedenstellend gelöst. Vielleicht bringt die Brennstoffzelle Entlastung?

rechts: Der „Golf“, Bauzeit ab 1974, brachte VW nach vielen Experimenten (VW 411/412, K 70) zurück, mit an die Weltspitze. Die nur 3,7 Meter lange Kombilimousine mit Heckklappe besaß einen quergestellten, wassergekühlten 4-Zylinder-Motor mit einer Leistung von 50 PS (auf Wunsch auch 70 PS) und Frontantrieb. Besonders aufregend war 1976 der Golf GTI, der 110 PS hatte und als „Wolf im Schafspelz“ bezeichnet wurde. Im Jahre 2002 löste der Golf den VW Käfer als weltweit am meisten gebauten PKW ab.

unten: Heutige Automobile zeichnen sich durch Langlebigkeit aus. Sie sind wartungsarm (noch in den 60er-Jahren musste jeder Käfer-Fahrer alle 5000 km zum Abschmierdienst) und der spezifische Kraftstoffverbrauch (in Gramm pro Kilowatt Stunde) ist gesunken. Allerdings ist der Gesamtverbrauch aufgrund des höheren Fahrzeuggewichts durch Sicherheits- sowie Bequemlichkeitskomponenten und durch höhere Leistungen im Vergleich zu früheren Fahrzeugen oftmals gleich geblieben.

