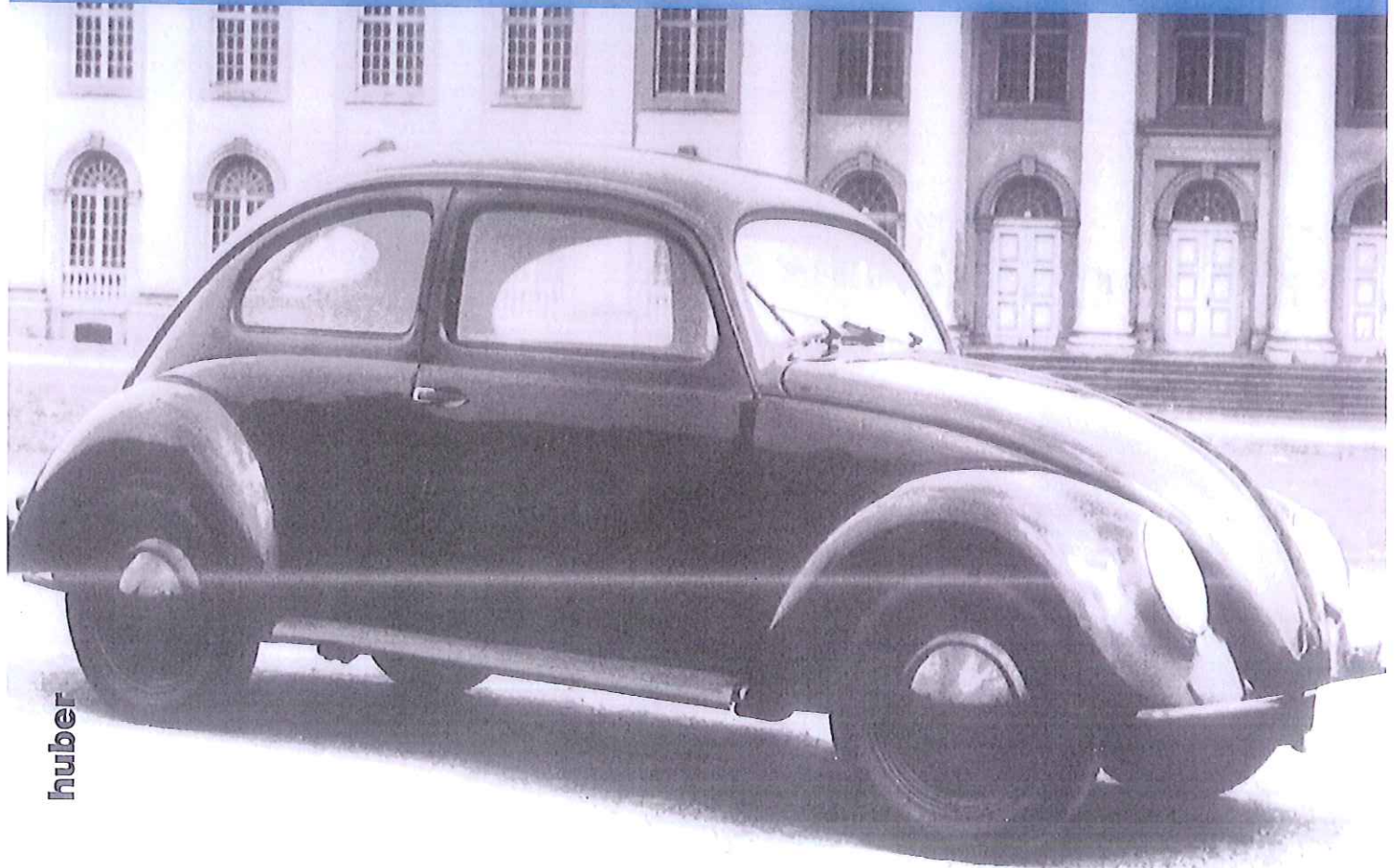


PAUL SCHILPEROORD

Die wahre  
Geschichte des  
vw-Käfers

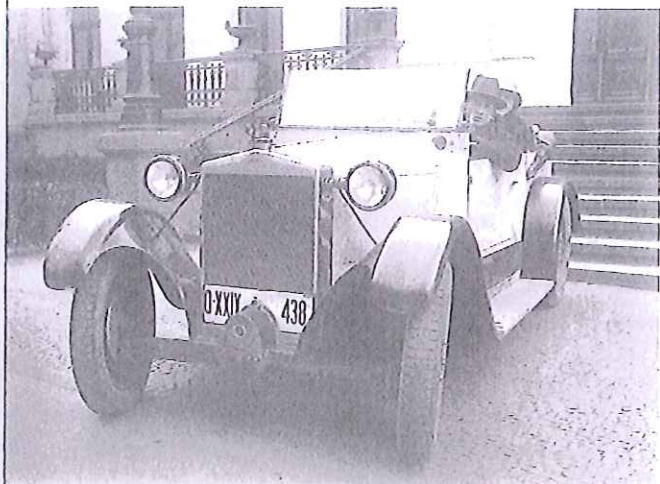
Wie die Nazis Josef Ganz die VW-Patente stahlen



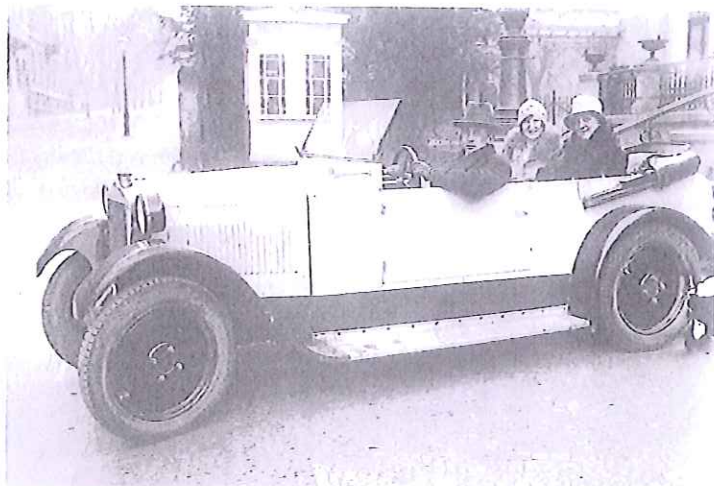
huber

### Auto der Zukunft

Josef Ganz verliess das Büro der Gebrüder Breidenstein guten Mutes und fuhr durch die Kälte zurück nach Darmstadt, um sich voll auf die erste Ausgabe von *Motor-Kritik* für Januar 1929 zu konzentrieren. Für diese Ausgabe schrieb er auch über Konstruktionsrichtlinien für den künftigen Volkswagen, über einen innovativen Prototyp, über ein variables Getriebe und über den revolutionären Autoprototyp des tschechoslowakischen Ingenieurs Willibald Gatter.

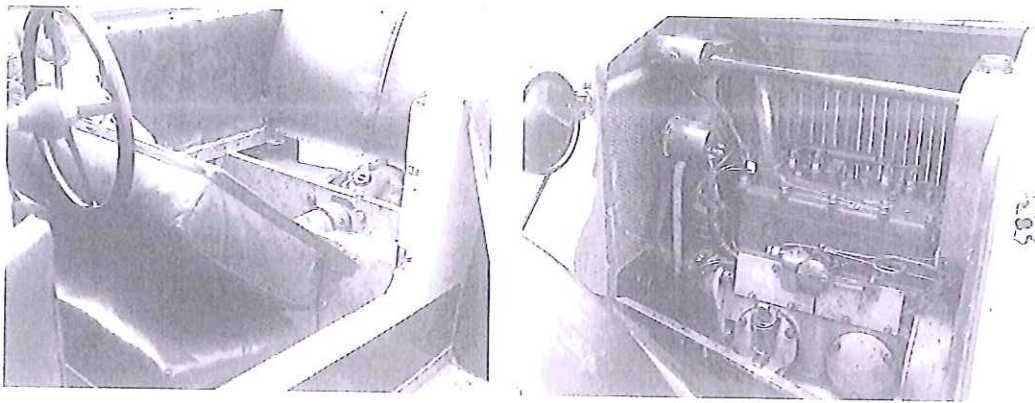


Willibald Gatter hinter dem Lenkrad seines Prototyps mit Madeleine Paqué und ihrer Mutter auf dem Hintersitz im Januar 1929.



Josef Ganz hatte telefonisch mit Gatter ein Treffen in Darmstadt vereinbart, um dessen Prototyp zu testen. Die zwei Männer waren sich sehr sympathisch und machten mit Madeleine Paqué und ihrer Mutter auf dem Hintersitz eine ausführliche Testfahrt in der Umgebung, wobei Gatter alle Eigenschaften seines Autos demonstrierte. Wie der Volkswagenentwurf von Ganz hatte diese Konstruktion ein Rückgratchassis mit Zentralrohr, unabhängig aufgehängten Rädern und Pendelachsen hinten. Der Motor befand sich wie herkömmlich vorne und trieb die Hinterräder an. Als Josef Ganz später an seinem Bericht für *Motor-Kritik* arbeitete, schrieb er, dass diese Art der Konstruktion in einer «an zielbewussten Automobilkonstruktoren so armen Zeit» Modell steht für «das europäische Auto der Zukunft».<sup>39</sup>

Mitte Januar 1929 war es so weit. Durch ganz Deutschland und darüber hinaus kam bei Hunderten Herstellern, Konstrukteuren und Abonnenten die neue Ausgabe von *Klein-Motor-Sport* auf den Tisch. Unter diesem Titel stand fortan mit kräftigen, mit speziell entworfenen Lettern der neue Name **MOTOR-KRITIK** in grossen, feuerroten Grossbuchstaben über die ganze Breite der Umschlagsseite. Der doppelte Titel sollte in einer Übergangszeit ein Jahr lang bestehen bleiben. Die Zeitschrift strotzte von Zukunftsvisionen und versprach den Lesern «wichtige technische Fortschritte im Kraftfahrzeugbau». Die Herausgeber Hartwig und Wilhelm Breidenstein sprachen auf der ersten Seite ihre Unterstützung aus für eine «absolut notwendige freie Meinungsäusserung der Kritik» in der Zeitschrift:



Links: Rückgratchassis und Differential von Gatters Prototyp.

Rechts: Der wassergekühlte Vierzylinder-motor des Gatter-Autos.

«Der *Klein-Motor-Sport* hat schon vor einem Jahre die vom Grossteil der Fachpresse freiwillig getragenen Fesseln abgestreift und zum äusseren Zeichen dafür nunmehr den Namen «Motor-Kritik» angenommen. Kritik allein ist unfruchtbar, wenn nicht gleichzeitig bessere Wege gezeigt werden. Deswegen werden wir darin unsere Hauptaufgabe erblicken. Mitarbeiter, Freunde! Lasst uns alle zusammenwirken, dem Kraftfahrwesen zu rascher Gesundung zu verhelfen!»<sup>40</sup>

«Heilung der Industrie», wie die Herausgeber es nannten, war dringend notwendig. Obwohl praktisch jeder in Deutschland wusste, dass die deutsche Autoindustrie in einer tiefen Krise steckte, waren die Meinungen über die Ursachen sehr verschieden. Gemäss dem *Reichsverband der Automobilindustrie* (RDA) war die Krise dem Import ausländischer Autos zuzuschreiben.

Dieser Import hätte einen nachteiligen Einfluss auf die deutsche Autoindustrie. Aber für Josef Ganz und seine Mitarbeiter lag die Ursache darin, dass die deutschen Autohersteller an herkömmlichen, vielfach schlechten Entwürfen und Produktionsmethoden festhielten und dadurch Kunden verloren. Seiner Meinung nach hatte gerade der RDA Schuld an dieser Situation. Im Gegensatz zu RDA-Direktor Robert Allmers war Josef Ganz nicht so nationalistisch, dass er die deutschen Hersteller um jeden Preis schützen wollte. Er kritisierte herkömmliche, altmodische deutsche Fabrikanten gerade deswegen öffentlich hart und nahm in *Motor-Kritik* neben Annoncen deutscher Automarken auch solche ausländischer Hersteller auf. Er sah es als seine Aufgabe an, auf europäischer Ebene die Industrie mit technischen Erneuerungen und neuen Ideen zu stimulieren und nicht per Definition alte nationale Belange in Schutz zu nehmen. Statt zu neuen Ideen zu ermuntern, versuchte gerade die RDA krampfhaft, die deutsche Autoindustrie gegen negative Kritik abzuschirmen. Anfang November 1929 verschickte die RDA einen Brief an alle angeschlossenen Auto- und Motorradhersteller mit der Aufforderung, in einer Anzahl kritischer Zeitschriften einer schwarzen Liste keine Annoncen mehr zu platzieren. Darunter befand sich auch *Motor-Kritik*.<sup>41</sup> Josef Ganz reagierte später irritiert auf diesen durch die RDA ausgesprochenen Annoncenboykott: «Was der Reichsverband der Automobilindustrie

Unten: Armin Drechsel mit einem Modell seines «Gyroscoop-Autos».

Stromlinienpionier Paul Jaráy.

Ganz unten: Béla Barényi um 1925.

