

ER IST **WIEDER DA**

Er ist eines der meistgebauten Autos der Welt, dennoch sind Zeugnisse aus der Frühzeit des VW Käfer äußerst rar. Nun ist der Prototyp VW 30 wiederauferstanden, aber nicht im Auftrag des Werkes, sondern auf Initiative von Traugott und Christian Grundmann, einem Vater-Sohn-Gespann aus Niedersachsen



Am Anfang war nicht viel mehr da als ein Rohr. Es sollte zum Rückgrat einer der spektakulärsten Rekonstruktionen werden, die es bisher auf Privatinitiative in der Welt der Klassiker gegeben hat.

Obwohl er gar nicht spektakulär daherkommt, der VW 30 mit seiner mausgrauen Lackierung. Aber darf man ihn überhaupt so nennen? Da es sich um einen der Vorläufer des Volkswagens handelt, jenes Autos, das spätestens seit Ende der sechziger Jahre alle Welt Käfer nennt, hat sich diese Bezeichnung durchgesetzt. Offiziell heißt er Porsche Typ 60 mit dem internen Appendix W30.

Typ 60 nannte Porsche alle Autos auf dem Weg zum Volkswagen, vom ersten Versuchsträger bis hin zum serienreifen KdF-Wagen, der 1938 mehr oder weniger vollendet war. Um die einzelnen Entwicklungsschritte zu unterscheiden, gab's zusätzlich ein Kürzel.

Die Geschichte des Volkswagens in allen überlieferten Einzelheiten zu erzählen, würde

die 220 Seiten dieses Heftes füllen, deshalb hier die Kurzfassung: Im Juni 1934 übertrug der Reichsverband der Automobilindustrie, kurz RDA, Ferdinand Porsche den „Auftrag zur Konstruktion eines Volkswagens“. Vorangegangen war ein Treffen Porsches mit Adolf Hitler im Januar 1934. Die Reichsregierung wirkte anschließend auf den RDA ein, Porsche mit der Entwicklung eines erschwinglichen Automobils zu betrauen, „um die Motorisierung des deutschen Volkes auf Grundlage einer Gemeinschaftsarbeit unter Einsatz der besten Kräfte des deutschen Automobilwesens zu fördern“, wie es im Vertrag zwischen RDA und der Dr.-Ing. h. c. F. Porsche GmbH heißt.

Für den Bau des ersten Versuchsträgers waren zehn Monate vorgesehen, dementsprechend machten sich Porsche und sein Team sofort ans Werk. Von Anfang an mit dabei waren Sohn Ferry und Chefkonstrukteur Karl Rabe sowie Motorenmann Franz Xaver

Reimspieß, der später das VW-Logo entwarf und so eher nebenbei eines der bekanntesten Markenzeichen des 20. Jahrhunderts schuf.

In der Garage von Porsches Villa in Stuttgart-Feuerbach entstand beinahe fristgerecht der Typ 60 V1 genannte, allererste Prototyp, dem ein zweiter, der V2, folgte. Von der dritten Version, dem V3, entstanden 1936 bereits drei Exemplare, die im Herbst einem Dauertest unterzogen wurden. Zu diesem Zeitpunkt standen die Eckdaten des späteren Käfers bereits so gut fest: luftgekühlter Vierzylinder-Boxer im Heck, Drehstabfederung und eine stromlinienförmige Ganzstahlkarosserie. Auch den berühmten Radstand von 2400 Millimetern hatten diese ersten fünf Wagen bereits. Der RDA unter Führung von Ex-Hansa-Lloyd-Chef Robert Allmers war von der Konstruktion zwar nicht restlos begeistert, konnte Porsche die Unterstützung aber nicht versagen, da der gute Kontakte zu Hitler hatte, dem er gelegentlich sogar die Prototypen vorführte.



Nach dem erfolgreichen Dauerlauf Ende 1936 folgte schließlich der nächste Schritt, der Porsche Typ 60 W30 oder eben VW 30. Das Design stammte genau wie das des späteren Käfers aus der Feder von Erwin Kommenda. Dementsprechend sind formale Parallelen aus der Retrospektive unübersehbar. Die Front nimmt den Käfer bereits vorweg, hat allerdings keine große Kofferraumhaube, sondern nur eine relativ kleine Klappe in der Mitte, durch die kaum das Reserverad passt. Auch das Brezfenster war noch Zukunftsmusik: Ein senkrecht Heckfenster trennt Innen- und Motorraum, für den Blick in den Rückspiegel gibt's Schlitz in der Motorhaube - bei Heckmotorautos damals nicht unüblich, Tatra hatte es mit dem avantgardistischen 77 vorgemacht.

Beim Bau der VW30 konnte Ferdinand Porsche inzwischen auf die Unterstützung der Industrie zählen. Daimler-Benz baute in Untertürkheim die Fahrgestelle und in Sindel-

fingen die Karosserien. Porsche vereinigte diese beiden so wesentlichen Baugruppen schließlich in der Garage seiner Villa im Feuerbacher Weg. Die bot zwar Platz für vier Autos, an denen auch geschraubt werden konnte, doch die geplanten 30 Versuchswagen der neuen Entwicklungsstufe sprengten alle Kapazitäten. Ein Mitarbeiter kam zur Hilfe, gefördert von den politischen Umständen jener Zeit. Albert Liese war Mitglied in der SS und erreichte, dass Porsche eine Halle der Panzerkaserne in Kornwestheim nutzen durfte. Außerdem stellte die SS 60 ihrer Mitglieder, die entweder Kfz-Mechaniker oder Ingenieure waren, als Testfahrer für die ehrgeizige Fahrerprobung zur Verfügung.

Insgesamt 1.934.658 Kilometer legten die VW30 zwischen April 1937 und September

1938 zurück. Herbert Kaes, ein Neffe von Ferdinand Porsche und von Beginn an ins VW-Projekt involviert, führte akribisch Buch über die Erfahrungen mit allen Testwagen. Die 30 Autos waren durchnummeriert, allerdings nicht beginnend bei eins sondern von 0 bis 29. Die Kleinserie der Ganzstahlimousinen sprengte Wagen 22, das einzige Cabriolet.

Von Versuchsfahrten und sonstigen Arbeiten existieren zahlreiche Fotos, die meist exakt einem Auto zugeordnet werden können, denn die hatten fortlaufende Kennzeichen - passend zur Fahrgestellnummer - von IIIA 37000 bis 37029, wobei die römische Drei für Württemberg und das A für Stuttgart stehen.

Und wie ging es weiter mit den 30 Versuchsträgern nach jenem Dauerlauf, der in



Nach dem Sandstrahlen wurde diese 26 sichtbar. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ist es die Seriennummer



Der Motor, der im wiederauferstandenen VW30 zum Einsatz kommt, stammt aus dem Jahr 1939



Die Karosserien der 30 Vorserien-VW wurden bei Daimler-Benz in Sindelfingen gebaut



Die zugekauften Türgriffe sind strömungsgünstig versenkt. Der Serien-VW erhielt flachere Öffner



Einfach, aber effizient: Sitzgestelle aus gebogenen Rohren. Auch hier halben Fotos bei der Rekonstruktion

Zweimal Porsche Typ 60: Vorne der W30, dahinter einer von drei gebauten V3. Das Foto entstand vor Ferdinand Porsches Villa im Feuerbacher Weg, einem Entwurf des Stararchitekten Paul Bonatz von 1923



der Automobilindustrie bis dahin seinesgleichen suchte? Mindestens ein Auto verunfallte bei den Testfahrten, ein anderes wurde zu Anschauungszwecken halbiert. Zwischenzeitlich überließ Porsche einige Wagen Mitarbeitern für Privatfahrten. Mindestens ein VW30 wurde neu lackiert – in diesem Fall dunkelrot – und bekam Stoßstangen vom KdF-Wagen.

Der frühere Werkstattmeister Rudolf Ringel sagte 1964 gegenüber Bernd Wiersch, dem Pionier unter den Käfer-Chronisten und langjährigen Leiter des Wolfsburger VW-Museums, dass drei Autos an „höhere Persönlichkeiten in Berlin“ übergeben worden seien, darunter Propagandaminister Joseph Goebbels. Beweise gibt es keine, und sollte dies tatsächlich der Fall gewesen sein, haben diese Wagen den Krieg nicht überlebt.

Alle Autos, die 1942 noch da waren, wurden in Zuffenhausen, wo Porsches Firma inzwischen ihren Sitz hatte, zerstört. Der Befehl zur

Aus dieser Perspektive werden die Falze im Dach, die für Stabilität der Ganzstahlkarosserie sorgen, besonders deutlich. Sehschlitze in der Motorhaube waren bei Heckmotorautos nicht unüblich, Tatra hatte es mit dem 77 vorgemacht



Die Grundform lässt das spätere Serienmodell schon deutlich erahnen, auffällig sind neben den hinten angeschlagenen Türen an den schrägen B-Säulen auch die kleinen hinteren Seitenfenster. Sie sollten noch deutlich größer werden



Vernichtung der Prototypen kam von der Deutsche Arbeitsfront (DAF), in deren Zuständigkeit der inzwischen in KdF-Wagen umbenannte, staatlich verordnete Volkswagen mittlerweile fiel. Ein Foto zeigt, wie ein Mitarbeiter beinahe demonstrativ mit einem Hammer auf das Dach eines Wagens einschlägt. Wie und wo die Einzelteile entsorgt wurden, ist nicht überliefert. Altmetall war seinerzeit jedenfalls kriegswichtig.

Jahrzehnte lang hieß es, kein VW 30 habe überlebt. Einzige Zeugnisse der frühen VW-Entwicklung waren ein NSU (Porsche Typ 32), eine Fingerübung aus der Zeit vor 1934 sowie je ein geschlossener und offener VW 38. Dann tauchte das eingangs erwähnte Rohr auf. Oder besser Zentralrohr - tragendes Element eines jeden Käfers, von den Prototypen bis zum Última Edición von 2003.

Mitte der neunziger Jahre besuchte Björn Schewe, langjähriger Mitarbeiter des VW Classic Parts Center, Dieter Krebernik in der

Aus Gründen der Karosseriesteifigkeit hat der Vorseiten-VW keine große Kofferraumhaube, sondern nur eine relativ kleine Luke, durch die kaum das Ersatzrad passt





Das Fahrgestell ohne Karosserie lässt bereits den späteren VW Käfer erahnen



Ein Wagen wurde damals längs aufgeschnitten. Diese Fotos waren natürlich extrem hilfreich bei der Rekonstruktion

Nähe von Graz. Der 2022 verstorbene Österreicher war genau wie Schewe Experte für Uralt-VW. In Krebernicks Halle fiel dem VW-Mitarbeiter ein ungewöhnlicher Rahmen auf, der an der Wand lehnte. Diese Reste einer Bodengruppe sahen anders aus als alles, was er kannte. Details wie die Vorderachsaufnahme mit vier nicht parallel zueinander angeordneten Befestigungsschrauben passten nichts ins Bild früher VW inklusive Wehrmachts-Kübel.

Den Rahmen hatten die Brüder Karl und Wilhelm Schragen Mitte der Siebziger in einem Wald bei Gmünd in Kärnten unter den Resten eines vermoderten Kübelwagens gefunden. Nachdem alle verwertbaren Teile des Kübelwagens demontiert waren, wanderte der Rahmen erstmal ins Lager. Weder die Brüder noch ein weiterer Besitzer erkannten, welche Rarität sie da hatten, wohl aber Dieter Krebernik. Als der Björn Schewe erzählte, dass es sich um die Reste eines VW 30 handele, verschlug es diesem die Sprache!

Björn Schewe informierte seinen Jugendfreund Christian Grundmann und dessen Vater Traugott über den Sensationsfund. Deren VW-Sammlung war bereits vor einem Vierteljahrhundert von internationalem Rang, inzwischen ist sie die vermutlich beste der Welt, was luftgekühlte Modelle betrifft. Die Grundmanns waren sofort elektrisiert und versuchten, das mutmaßlich einmalige Artefakt zu erwerben – zunächst ohne Erfolg. Anfang des Jahrtausends schließlich entschloss sich Dieter Krebernik doch noch zum Verkauf.

Als es den Rahmen im heimischen Hessisch Oldendorf näher inspizierte, stieß das Vater-Sohn-Gespann auf eine eingeschlagene 26. Somit deutet alles darauf hin, dass es sich um die Reste des VW 30 handelt, der einst das Kennzeichen IIIV 37026 trug.

Wie der unter die Karosserie eines Kübelwagens kam, der letztlich in einem Kärntner Wald sein Ende fand, ließ sich bisher nicht rekonstruieren. Nach offizieller Lesart wur-

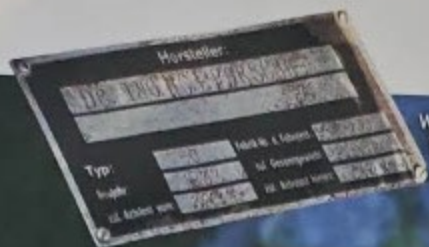
BUCHTIPP

In aller Ausführlichkeit

Die komplette Geschichte des VW 30 und die Wiedergeburt von Wagen 26 beschreibt Thorsten Elbrigmann in diesem jüngst erschienenen Buch. Viele Fotos dokumentieren die Akribie, mit der Traugott und Christian Grundmann gemeinsam mit vielen Experten und Helfern dieses einmalige Projekt in die Tat umgesetzt haben.



Der erste Käfer - Wiedergeburt des VW 30
Thorsten Elbrigmann, 176 Seiten mit rund 120 Abbildungen, Festeinband. Delius Klasing Verlag 2025, 39,90 Euro (ISBN 978-3-667-12880-5)



Wie es sich gehört: Hersteller „DR. ING. HC. F. PORSCHE“, Volkswagen war später



Das Kennzeichen passt noch nicht zum Auto, korrekt wäre HIA 37026, doch nach dieser Restaurierung dürfte das ein Kinderspiel sein

1.934.658 belegte Kilometer legten die 30 Versuchswagen 1937 und 1938 zurück. Als Testfahrer fungierten SS-Männer. Rechts die Zerstörung der letzten Wagen 1942



den schließlich alle Wagen 1942 vernichtet. Nurrmer 26 war während der Versuchsphase unter anderem für Windkanalversuche benutzt worden. Laut Herbert Käes legte er auch 59.651 Testkilometer zurück. Eine Aufzeichnung von 1938 besagt, dass das Fahrgestell von Wagen 26 mit der Karosserie von Wagen 8 kombiniert worden sein soll. Danach verliert sich seine Spur. Möglich, dass später daraus ein Küberwagen-Prototyp wurde, möglich auch, dass Porsche diesen mitnahm, als die Firma kriegsbedingt nach Gründ übersiedelte, ganz in die Nähe des späteren Fundorts.

Der restliche Werdegang von Wagen 26 ist schnell erzählt, auch wenn die letzte Phase aus mehreren, sehr intensiven Jahren bestand. Ende des vergangenen Jahrzehnts entschieden

die Grundmanns, den VW 30 zu rekonstruieren – natürlich mit dem originalen Zentralrohr als Herzstück. Mit Hilfe verschiedener Quellen, an erster Stelle dem Porsche-Unternehmensarchiv, in dem sich Konstruktionszeichnungen und zahlreiche Fotos erhalten haben, gelang das Kunststück. VW-Designer Andreas Mindt, selbst Oldtimerbegeistert, unterstützte das Projekt, indem er anhand der vorliegenden Informationen Skizzen im Maßstab 1:1 anfertigte, die Karosseriebauer René Große im brandenburgischen Wusterwitz beim Formen des Blechs halfen. Teile der Mechanik rekonstruierte Grundmanns eigene Werkstatt, manchmal griffen die Niedersachsen auch auf die ältesten VW-Komponenten zurück, die sie bekommen konnten. Zulieferteile zu identifizieren war aufwändig, aber letztlich meist erfolgreich. Die ungewöhnlich kleinen Bosch-Scheinwerfer

TECHNISCHE DATEN

PORSCHE TYP 60 W30 / VW30

Motor

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt, hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von zentraler Nockenwelle betätigt

Hubraum
985 ccm

PS bei U/min
22 bei 3200

Antrieb
Vierganggetriebe, Heckantrieb

Vmax
100 km/h

Baujahr
1936/37

etwa stammen von zeitgenössischen Motorrädern. Im vergangenen Herbst lackierte René Große den Wagen in authentischem Nitrolack, und zwar matt, nicht hochglänzend. Dann folgte die Enmontage.

Inzwischen hat der wiederaufgestandene Porsche Typ 60 W30 die ersten Kilometer aus eigener Kraft zurückgelegt. An dieser Stelle passt ein Zitat aus dem Abschlussbericht einer Versuchsfahrt in den Alpen vom Spätsommer 1937: „Da sich während der Fahrt keine prinzipiellen Fehler mehr herausstellten, ist das Ergebnis derselben als sehr zufriedenstellend zu bezeichnen.“ Geschichte wiederholt sich eben manchmal.

TEXT Gregor Schulz
FOTOS Stephan Lindloff, Porsche
g.schulz@oldtimer-markt.de