

**Claus-Thomas Bues**

# **Volkswagen SP2**

Historie und Dokumentation

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2022 Claus-Thomas Bues  
ISBN: 978-3-347-51408-9

Druck und Distribution im Auftrag des Autors:  
tredition GmbH, Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg, Germany

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter: tredition GmbH, Abteilung "Impressumservice", Halenreihe 40-44, 22359 Hamburg, Deutschland.

Die in diesem Buch enthaltenen Angaben wurden nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt, jedoch unter Ausschluss jeglicher Haftung!

Titelbild: Zeichnungen mit freundlicher Genehmigung von Luiz Alberto Veiga  
Rückseite: Zeichnung von Márcio Lima Piancastelli, mit freundlicher Genehmigung von Alessandra Piancastelli Lóss

## Danksagung

Ein Blick in die Vergangenheit ist dann besonders schwierig, wenn man nur auf wenige Dokumente und schriftliche Berichte zurückgreifen kann. Im Falle der Entstehung des Volkswagen SP2 war ein Quellenstudium nur eingeschränkt möglich, weil manche an der Entstehung des VW Sport-Coupés beteiligte Firmen nicht mehr existieren und deren Unterlagen in den Archiven der Nachfolgergesellschaften nicht zugänglich sind. Daher wurden zusätzlich zur Auswertung des spärlichen Schrifttums auch einige Zeitzeugen befragt, wohl wissend, dass so manche Erinnerung nach all den Jahren verklärt oder begraben sein kann.

Ich bedanke mich an dieser Stelle sehr herzlich bei folgenden Personen (in alphabetischer Reihenfolge) für ihre freundliche Unterstützung:

Beat Bähler, Betreiber der Web-Seite „www.vwsp2.ch“, für die Überlassung von Recherchematerial zur Geschichte des VW SP2 und seines Fahrzeug-Registers.

Thomas Braun, u.a. Autor der Autobücher mit den Titeln „Puma“ bzw. „Durchgeboxt“, für wertvolle Anregungen und Hinweise.

Alexander Gromow, von 1993 bis 1998 Präsident des VW Käfer-Clubs von Brasilien und Autor vieler Beiträge zu luftgekühlten Volkswagen, für seine fachliche Unterstützung und die Überlassung der Rechte zur Nutzung von Bildern aus seinem privaten Archiv.

Dr. Ulrike Gutzmann, Heritage Volkswagen Communications, für die Möglichkeit der Einsichtnahme von Dokumenten im Archiv der Volkswagen AG und die Prüfung von Teilen des Manuskripts.

Paulo Rodrigues Guino, vormals technischer Mitarbeiter im Bereich Statistik und Qualitätskontrolle bei Volkswagen do Brasil im Werk Anchieta, später Leiter der Qualitätskontrolle im VW-Werk Taubaté, für viele fachliche Auskünfte und Hilfestellungen.

Günther Hix, ehemaliger Leiter der Abteilung Design bei Volkswagen do Brasil, für seine Berichte zu Wilhelm Schmiemann.

Frank Jung, Leiter des Historischen Archivs der Dr.Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, für Hinweise zum Thema VW SP-II in Weissach.

Helga Leiding für ihre Erzählungen aus der Zeit in Brasilien und der Entwicklung des VW Sport-Coupés Anfang der 1970er Jahre sowie die Erlaubnis, private Fotos in diesem Buch veröffentlichen zu dürfen.

Dirk Nessenius, bis 2018 Entwickler, Projektleiter und Führungskraft in der Automobilindustrie bei Audi, Kar-

mann und Volkswagen, für seine Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem VW SP2.

George Yamashita Oba, enger Kollege von Márcio Piancastelli und José Martins, für detaillierte Auskünfte zu den Arbeiten in der Abteilung Design in der Fábrica II – Ipiranga von Volkswagen do Brasil.

Dr. Mathias Pfeffer, Audi Tradition Unternehmensarchiv, für die Prüfung der Bildrechte aus dem Bestand der AUDI AG.

Guilherme Sabino, ehemaliger Mitarbeiter in der Abteilung Entwicklung von VW do Brasil in der Fábrica II – Ipiranga, für zahlreiche technische Informationen.

Antina Schulze, Heritage Volkswagen Communications, für die Prüfung der Bildrechte aus dem Bestand der Volkswagen AG.

Luiz Alberto Veiga, langjähriger Mitarbeiter in der Abteilung für Fahrzeugdesign bei VW do Brasil, für seine Auskünfte zu den Arbeiten in den Abteilungen für Design in São Paulo und Wolfsburg.

Zahlreichen Mitgliedern des VW SP2 Clubs und der WhatsApp-Gruppen VW SP2 Brasil bzw. VW SP1-VW SP2 Brasil sowie VW SP2 Europa für viele Einzelinformationen und die Überlassung von Bildern.

Meinem Freund und VW SP2-Kollegen Michael Möisinger für die Bereitstellung von schriftlichen Unterlagen, Exponaten und Bildern aus seiner Sammlung.

Meinem Bruder Curd Christian für viele Fotos von Fahrzeugen und deren technischen Details. Er war es auch, der mir bei Recherchen half und mich bei der Abfassung des Textes beriet.

Ich bitte um Nachsicht, wenn zu einem späteren Zeitpunkt Fakten auftauchen sollten, die nicht zu den hier vorgestellten Berichten passen.

München, im Februar 2022

## Vorwort

Mit diesem Buch wird versucht, möglichst viele Kenntnisse über das Sport-Coupé von Volkswagen do Brasil zusammenzutragen, zu ordnen und zu einem Gesamtbild zusammenzufügen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden die bisher übliche, männliche Sprachform (generisches Maskulin) bei personenbezogenen Substantiven und Pronomen verwendet (z.B. „Beifahrerseite“ und nicht „Beifahrerinnen- und Beifahrerseite“). Dies soll keinesfalls eine Geschlechtsdiskriminierung bzw. eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Ausdruck bringen. Des Weiteren wird auf eine naturwissenschaftliche bzw. geisteswissenschaftliche Zitierweise (Nennung von Autoren im Text bzw. Angaben in Form von Fußnoten) verzichtet. Um die benutzten Quellen zu identifizieren, befindet sich jedoch am Ende jedes Kapitels ein Verzeichnis der Quellen, das für die im vorangestellten Text getroffenen Aussagen gilt, welche mit Hochzahlen gekennzeichnet sind.

Die Web-Seiten wurden zwischen den Jahren 2019 und 2021 im Zuge der Buchrecherchen aufgerufen. Möglicherweise sind einige heute nicht mehr zu finden. Ihre Bedeutung als Quelle ist dadurch jedoch nicht beeinträchtigt.

Einige Bilder stammen aus der Zeit, in der es noch keine elektronischen Medien gab. Sie kommen möglicherweise aus privaten oder institutionellen Archiven und wurden ohne Quellenangaben ins Netz gestellt und dort verbreitet. Sie sind jedoch für die Vertiefung der geschichtlichen Zusammenhänge und die Illustration des Textes von Bedeutung. Daher versuchte der Autor, soweit möglich, bei allen Institutionen die Genehmigung zur Verwendung der relevanten Bilder einzuholen. Leider haben nicht alle auf die mehrfach gestellten Anfragen reagiert. Eine eventuelle Urheberrechtsverletzung ist nicht beabsichtigt! Sollte jemand seinen Namen vermissen, wird er gebeten, sich zwecks Ergänzung an den Autor zu wenden. Die Rechte an den Bildern verbleiben bei den Urhebern.

Jede ergänzende Information zum Volkswagen SP2 und seiner aufregenden Geschichte ist sehr willkommen und wird bei einer möglichen Neuauflage des Buches der Leserschaft zur Verfügung gestellt.

## Der Autor

Claus-Thomas Bues, Jahrgang 1955, studierte in München Forstwissenschaften, in Hamburg Weltforstwirtschaft und Walderschließung und wurde nach Forschungsaufenthalten an der Universität Stellenbosch (Republik Südafrika) am Lehrstuhl für Waldwachstumskunde der Ludwig-Maximilians-Universität München promoviert. In der anschließenden Zeit am Institut für Holzforschung der LMU in München erfolgten die Habilitation und die Berufung zum Ordinarius für Forstnutzung an die Technische Universität Dresden.

Zahlreiche Forschungsaufenthalte in Brasilien halfen ihm, sich mit der portugiesischen Sprache vertraut zu machen, unerlässlich für das Quellenstudium zu diesem Buch. Seit seiner Emeritierung widmete sich Bues intensiv der Fertigstellung dieses Buches, das automobilhistorische Aspekte auf zwei Kontinenten ebenso im Fokus hat, wie die technischen Details des Sport-Coupés von Volkswagen do Brasil, von dem er nach langjähriger und eigenhändiger Restaurierung auch ein fahrbereites und zugelassenes Exemplar sein Eigen nennt.

Er ist mit seinem 1987 in Brasilien gekauften VW SP2 Mitglied im brasilianischen VW SP2 Club mit Sitz in São Paulo - SP.



<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	III	Studien für einen neuen VW SP3 .....	79
<b>Abkürzungen und Definitionen</b> .....	IV	Ricardo Bock 2003 .....	79
<b>Einführung</b> .....	V	Luiz Alberto Veiga 2007.....	79
<b>1 Mission</b> .....	1	Marcelo Rosa 2008 .....	80
Volkswagen GmbH .....	2	Márcio Lima Piancastelli .....	80
Der Weg von Volkswagen nach Brasilien .....	3	Marinangelo 2015 .....	80
Volkswagen do Brasil Indústria de		Jonathan Machado .....	81
Veículos Automotores Ltda. ....	4	Eduardo Oliveira (alias Irmaododecio) .....	81
Karmann-Ghia do Brasil Ltda. ....	10	rob3rtdesign .....	81
Vemag S.A. ....	13	Diogo Ropond 2020 .....	82
Aus Vemag wird Volkswagen Fábrica II-Ipiranga	13	Milton Tanabe 2020 .....	82
Dacon S.A. ....	16		
<b>2 Kreation</b> .....	17	<b>6 Dokumentation</b> .....	83
Rudolf Wilhelm Karl Leiding .....	18	Fahrzeugdesign .....	84
Wilhelm Schmiemann .....	19	Aerodynamik .....	85
Márcio Lima Piancastelli .....	20	Fahrzeugfarben.....	87
José Vicente Novita Martins .....	22	Code der Fahrzeugfarben .....	91
Projekt X .....	23	Seiten-Zierleisten .....	92
<b>3 Präsentation</b> .....	29	Karosserie .....	94
Vorstellung der Projekt X - VW Modellstudie .....	30	Stoßfänger .....	99
Namensgebung .....	33	Fahrgestell/Bodengruppe .....	100
Der Große Start (A Grande Largada) .....	34	Vorderachse .....	102
Die Große Ankunft (A Grande Chegada) .....	35	Hinterachse .....	103
8. Autosalon (8. Salão de Automóvel) .....	38	Bremssystem .....	104
Modifikationen der VW Modellstudie .....	40	Motor .....	104
Kurze Fahrzeugbeschreibung .....	44	Getriebe und Hinterradantrieb .....	109
Ausstattungsunterschiede VW SP1 - VW SP2 ....	45	Elektrische Anlage .....	111
Werbung für den VW SP .....	48	Lichtmaschine, Regler und Zündung .....	115
<b>4 Produktion</b> .....	53	Frontscheinwerfer und Fahrtrichtungsanzeige .....	116
Stammbaum .....	54	Rücklicht mit Fahrtrichtungsanzeige und Rück-	
Typenbezeichnung .....	56	fahrscheinwerfer .....	117
Volkswagen oder Karmann-Ghia .....	57	Innenbeleuchtung, Kartenleselampe und Türlicht .	117
Produktionszahlen .....	58	Reifen und Felgen .....	119
Export .....	61	Scheiben .....	120
Meilensteine .....	63	Scheibenwaschanlage .....	121
Fachkritik und Kundenzufriedenheit .....	65	Lenkrad .....	122
Verbleibanalyse .....	68	Instrumententafel .....	123
<b>5 Evolution</b> .....	71	Instrumente .....	125
Volkswagen SP2 Dacon .....	72	Radio und Rundfunkantenne .....	127
Volkswagen SP3 .....	73	Mittelkonsole .....	129
Dacon SP-3 .....	75	Sitze .....	131
Volkswagen SP-II.....	76	Fahrzeughimmel .....	134
VW Scirocco .....	77	Teppiche .....	135
D'Norbert .....	78	Sicherheitsgurte .....	137
		Werkzeuge und Zubehör .....	138
		Betriebsanleitungen .....	139
		Technischer Vergleich VW SP1 und SP2 .....	141
		Fahrzeugtests .....	142
		Modelländerungen .....	144
		Erkennungsmerkmale einzelner Baujahre .....	144
		<b>Schlussworte</b> .....	145

## Abkürzungen und Definitionen

Almap	Alcântara Machado Publicidade (heute AlmapBBDO, Name einer Werbeagentur für VW)
Anm.	Anmerkung
atm	physikalische Atmosphäre (entspricht rund 100 Kilopascal)
bar	Druckeinheit Bar (1 bar = 10 <sup>5</sup> Pa)
CKD	<u>C</u> ompletely <u>K</u> nocked <u>D</u> own (ein in Transportkisten verpacktes Kraftfahrzeug zur Montage im Empfängerland)
cm	Zentimeter (Maßeinheit Länge)
cm <sup>3</sup>	Kubikzentimeter (Maßeinheit Volumen)
Cr\$	Cruzeiro(s) (Name der brasilianischen Währung zwischen 1970 und 1985, Umrechnung zur DM siehe Tabelle)
DIN	Deutsche Industrie-Norm
DKW	Dampf-Kraft-Wagen
FM	Frequenzmodulation
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GFK	Glasfaserverstärkter Kunststoff
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ID	Intelligentes Design
ISBN	Internationale Standardbuchnummer
kg	Kilogramm (Maßeinheit Masse)
KGB	Karmann-Ghia do Brasil
kgfm	Kilogram Force Meter (Krafteinheit, 1 kgfm = 9,806 Nm)
kHz	Kilohertz (Maßeinheit für die Frequenz)
km	Kilometer (Maßeinheit Länge)
km/h	Kilometer/Stunde (Maßeinheit Geschwindigkeit)
lbs	Engl. Druckeinheit libras (Druckeinheit lb/square inch, 1 lb = 0,07 bar)
Ltda.	Sociedade Limitada (Gesellschaft mit beschränkter Haftung)
m	Meter (Maßeinheit Länge)
MdIAB	Memória da Indústria Automobilística Brasileira (Gruppe auf Facebook zur Pflege der automobilen Erinnerung Brasiliens)
MIAU	Museu da Imprensa Automotiva (Museum für automobile Druckerzeugnisse)
mm	Millimeter (Maßeinheit Länge)
N	Newton (Krafteinheit, SI-Einheit 1 N = 1 $\frac{kg\ m}{s^2}$ )

Nm	Newtonmeter (SI-Einheit für vektorielle Größe Drehmoment 1 Nm = 1 $\frac{kg\ m^2}{s^2}$ = 1J = 1W s)
Nr.	Nummer
o.J.	ohne Jahreszahl
Pa	Pascal (Druckeinheit, SI-Einheit 1 Pa = 1 N/m <sup>2</sup> = 1 $\frac{kg}{m\ s^2}$ )
PU	Polyurethan (Kunststoffe oder Kunstharze als Polymerisationsreaktion eines Polyesters oder (Poly)Acrylates und eines Polyisocyanats)
qm	Quadratmeter (Maßeinheit Fläche)
RJ	Rio de Janeiro (Bundesstaat)
s	Sekunde (Zeiteinheit)
S.A.	Sociedade Anônima (Aktiengesellschaft)
SAE	Society of Automotive Engineers (Standardisierungsorganisation des Verbands der Automobilingenieure)
SP	São Paulo (Bundesstaat)
TC	Touring Coupé
TL	Touring Luxo
V	Volt (SI-Einheit elektrische Spannung)
v.l.n.r.	von links nach rechts
VWB	Volkswagen do Brasil
VWD	Volkswagen Deutschland

### Durchschnittliche Wechselkurse\*

Zweite Spalte: 1 DM = Cr\$  
Dritte Spalte: 1 Cr\$ = DM

Jahr	Cr\$	DM
1970	1,26	0,79
1971	1,52	0,66
1972	1,88	0,53
1973	2,33	0,43
1974	2,65	0,38
1975	3,37	0,30
1976	4,20	0,24
1982	65,17	0,015

\* Innerhalb der einzelnen Jahre konnten größere Schwankungen auftreten. Jährliche Veränderungen waren inflationsbedingt.

Name der aktuellen brasilianischen Währung: Real (Plural: Reais)

## Einführung

Ende Juni 2022 werden die ältesten Exemplare des Volkswagen SP2 fünfzig Jahre alt. Anlass, sich etwas intensiver mit einem zeitlos schönen Automobil und der spannenden Geschichte seiner Entstehung zu beschäftigen.

Eine Reise zurück in die Zeit des automobilen Aufbruchs nach dem Zweiten Weltkrieg, in eine Epoche der wirtschaftlichen Entwicklung auf zwei Kontinenten, als es noch Visionäre und Glücksritter gab, die Weitblick bewiesen und voller Ideen waren.

Der VW SP2 war bis vor einigen Jahren nur einer kleinen Zahl von Enthusiasten bekannt - hatte er zwar deutsche Väter, aber eine brasilianische Herkunft. Nur wenige Fahrzeuge fanden seit dem Produktionsbeginn - meist auf verschlungenen Pfaden - den Weg nach Deutschland.

Dies änderte sich sehr schnell nach der Fußball-Weltmeisterschaft in Brasilien im Jahr 2014. Viele dorthin gereiste Fußballfans sahen den einen oder anderen noch fahrbereiten VW SP2 auf den Straßen der jeweiligen Veranstaltungsorte, und Zeitungen, wie Auto-Bild, druckten für die Daheimgebliebenen mehrseitige, bunte Berichte zur WM, wobei das exotische Auto als Repräsentant für das größte lateinamerikanische Land stand.<sup>1</sup>

Seit dieser Zeit hat sich der Bestand an bekannten Fahrzeugen im deutschsprachigen Raum von ca. 15 auf augenblicklich 126 mehr als verachtfacht.

Als ich 19jährig nach dem Abitur im September 1975 das erste Mal brasilianischen Boden betrat, entdeckte ich schon nach wenigen Tagen einen formschönen Sportwagen, der mich begeisterte und nicht mehr loslassen sollte: Einen VW SP2. So ein tolles Auto wollte ich unbedingt haben und es stellte sich mir die brennende Frage, warum ein derartig schönes Fahrzeug nicht auch in Deutschland von Volkswagen zum Kauf angeboten wurde.

Die Antwort fand ich erst über 40 Jahre später in einem Buch mit dem Titel „Käferprofile“ von Knut Simon und Stuart Mentiely, in dem Rudolf Leiding, damaliger Präsident von Volkswagen do Brasil, genau mit dieser Frage konfrontiert wurde. Seine verblüffende Antwort: „Na hören Sie mal, wo gib’t denn sowas: Im Mutterland rappeln die kreuzbraven Käfer vom Band, und plötzlich kommt einer aus Brasilien und zeigt den einheimischen Herren, was man denn aus so einem Käfer zaubern kann! Das durfte natürlich nicht sein, nein-nein...“.<sup>2</sup>

Der Vollständigkeit halber muss an dieser Stelle erwähnt werden, dass auch so manche kostspielige technische Anpassungen an die deutschen Sicherheitsbestimmungen notwendig gewesen wären, um eine Verkehrszulassung für das brasilianische Sport-Coupé zu bekommen. Außerdem wiesen in Deutschland die Zeichen der Zeit bereits in Richtung wassergekühlte Motoren und Frontantriebe und der Scirocco stand als sportliches Coupé in den Startlöchern.

Seit nunmehr einem halben Jahrhundert hat der VW mit dem Kürzel SP jedoch nichts von seiner luftgekühlten Faszination eingebüßt:

„Singulärer Wurf von makelloser Eleganz. Unbekannter Klassiker, perfekt dynamisierte Markenwerte. Erfreuliches Coupé von hoher Gebrauchsfertigkeit und unaufgeregter Sportlichkeit. Dieses Auto aus den 70er Jahren hätte die Marktwelt von Volkswagen verändern können“.

Mit diesen trefflichen Worten leitet David Staretz seinen Bericht über den VW SP2 aus der ehemaligen Sammlung Wilhelm Karmann GmbH, Osnabrück, in der Zeitschrift *auto revue* ein.<sup>3</sup> Dem ist nichts mehr hinzuzufügen!

### Quellen:

- <sup>1</sup> Schrieber, Hauke 2014: Volkswagen SP2. Brasilien ist überall. *Auto-Bild*, Nr. 25: 66-69.
- <sup>2</sup> Simon, Knut und Mentiely, Stuart 2003: *Käferprofile*. Appelhans Verlag, Braunschweig, ISBN: 3-930292-70-X: 11.
- <sup>3</sup> Staretz, David und Riedmann, Andreas 2016: Der schönste Volkswagen aller Zeiten. *auto revue*, August-Heft: 106-111.





5. Treffen der Mitglieder des brasilianischen VW SP2 Clubs in Barra Bonita – SP vom 15. bis 17. November 2019.



# 1 Mission

Die automobiler Eroberung des südamerikanischen Kontinents erforderte neben Weitsicht und Wagemut der Entscheidungsträger auch gute persönliche Verbindungen und eine abgestimmte, strategische Vorgehensweise bei der Beschaffung der notwendigen Produktionsmittel.

Nachdem in der Firmenzentrale von Volkswagen in Wolfsburg die Entscheidung für den Bau einer eigenen Fabrik in Brasilien getroffen war, wurde mit der Anwerbung von Zulieferfirmen und dem Zukauf wichtiger Produktionsmittel die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg von Volkswagen do Brasil gelegt.

In unmittelbarer Nähe zum neuen Volkswagenwerk Anchieta errichtete auch die Osnabrücker Wilhelm Karman GmbH eine eigene Fahrzeugfertigung. Der Zukauf des brasilianischen Autobauers Vernag und die Motor-Porterfahrung von Dacon S.A. bildeten den Grundstein für den rasanten Erfolg von Volkswagen do Brasil auf dem südamerikanischen Automarkt, der bis dato von US-amerikanischen Firmen dominiert war.

Doch zuerst mussten die Folgen des Zweiten Weltkriegs und das nationalsozialistische Erbe überwunden werden.



Erste Montagehalle von Volkswagen do Brasil. Foto: Volkswagen AG

## Volkswagen GmbH

Am 28. Mai 1937 gründete die Deutsche Arbeitsfront die Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens mbH, die am 13. Oktober 1938 in Volkswagenwerk GmbH umbenannt und ins Handelsregister eingetragen wurde.<sup>1</sup> Kurz vor dem Beginn des Zweiten Weltkriegs erfolgte auf der Nordseite des Mittellandkanals die Grundsteinlegung für das Volkswagenwerk am 26. Mai 1938.<sup>2</sup> Um die Arbeiter unterzubringen entstand die Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben, die im Mai 1945 von den Amerikanern den Namen „Wolfsburg“ erhielt.<sup>3</sup>

Unmittelbar nach der Einnahme von Fallersleben durch die amerikanischen Streitkräfte am 10. April 1945 errichteten sie im VW-Werk eine Abteilung für Fahrzeugreparaturen.<sup>4</sup>

Das amerikanische Intermezzo endete im Juni 1945. Die britische Control Commission for Germany unter dem Befehl von Colonel Charles Radclyff wurde Treuhänderin des mehrfach bombardierten, jedoch nur teilweise zerstörten Volkswagenwerks, das von ihnen „Wolfsburg Motor Works“ genannt wurde.<sup>4</sup>

Am 27. Dezember 1945 begann unter der vorausschauenden Führung des für das Werk zuständigen britischen Senior Resident Officers Major Ivan Hirst (\*1. März 1916, Greenfield; † 9. März 2000, Marsden)<sup>5</sup> die Produktion des VW Käfers für die Siegermächte.<sup>8</sup> Die Rückholung ausgelagerter Maschinen machte es möglich. Im Jahr 1947 beschlossen die Briten, den Volkswagen auch ins europäische Ausland zu exportieren, um dringend benötigte Devisen zu bekommen.<sup>9</sup>



Ivan Hirst in Zivil auf der Fahrerseite eines der wenigen VW Cabrios, die speziell für die britischen Offiziere gebaut wurden. Foto: Volkswagen AG

Am 7. November 1947 wurde Dipl.-Ing. Heinrich Nordhoff (\* 6. Januar 1899, Hildesheim; † 12. April 1968, Wolfsburg) - bis Kriegsende Leiter des LKW-Werks von Opel in Brandenburg - zum Generaldirektor des Volkswagenwerks bestellt. Er trat seine Position am 1. Januar 1948 an.<sup>1</sup>



Heinrich Nordhoff vor der Südfassade des Volkswagenwerks.  
Foto: Volkswagen AG

Die Britische Militärregierung übergab am 8. Oktober 1949 die Treuhänderschaft über das Volkswagenwerk an die Regierung der jungen Bundesrepublik Deutschland und diese beauftragte das Land Niedersachsen mit seiner Verwaltung. Die Volkswagen GmbH wies zu diesem Zeitpunkt rund 10.000 Beschäftigte, eine Monatsproduktion von 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen und eine Kassenreserve von gut 30 Millionen DM auf.<sup>4</sup>

<sup>5</sup> andere Quellen: 1.3.1916-10.3.2000<sup>6</sup> bzw. 4.3.1916-10.3.2000<sup>7</sup>



Colonel Charles Radclyff unterzeichnete 1949 im Beisein von Wirtschaftsminister Ludwig Ehrhard (rechts) und Ministerialrat Haverbeck das Protokoll zur offiziellen Übergabe der Volkswagen GmbH in die Treuhänderschaft der Regierung der Bundesrepublik Deutschland.<sup>1</sup> Foto: Volkswagen AG

## Der Weg von Volkswagen nach Brasilien

Nach einer ausführlichen Marktanalyse entschied sich im Jahr 1949 der VW-Vorstand unter Führung von Heinrich Nordhoff, den VW Käfer auf den südamerikanischen Markt zu bringen. Als Basis für die automobiler Eroberung war Argentinien vorgesehen, das sich während des Zweiten Weltkriegs neutral gegenüber Nazi-Deutschland verhalten hatte. Doch hohe bürokratische Hemmnisse und die Präsenz von Fiat, damals deutlich mächtiger als Volkswagen, führten zu einem frühen Sinneswandel bei VW, und die Entscheidung fiel auf Brasilien.<sup>9</sup>

Nordhoff hatte seit seiner ersten Nordamerika-Reise Verbindungen zu Chrysler-Chef Cecil Beaton Thomas in Detroit. Der amerikanische Autobauer Chrysler war damals bereits in Brasilien fest etabliert: Die am 5. Juni 1941 gegründete Firma Sabrico (Sociedade Anônima Brasileira de Intercâmbio Comercial) diente Chrysler als erfolgreicher Händler. Außerdem wurden in der aus der Sabrico hervorgegangenen Produktionsfirma namens Companhia Distribuidora Geral Brasmotor seit 1946 Personen- und Lastkraftwagen aus importierten Einzelteilen für Chrysler, aber auch Dodge, Plymouth und Fargo montiert.<sup>10</sup>

1949 reiste Nordhoff nach Detroit zu einem Treffen mit Cecil Beaton Thomas, an dessen Ende die Vereinbarung stand, dass Volkswagen das Netz an Händlern und Werkstätten von Chrysler in Brasilien nutzen durfte. In dem kleinen und einfach gebauten VW Käfer sah Chrysler keine Konkurrenz - eher eine Ergänzung der eigenen Produktpalette. Da der Chrysler-Chef Thomas und der Direktor von Brasmotor, José Bastos Thompson, ein ausgesprochener Käfer-Liebhaber, befreundet waren, bedurfte es keiner großen Überredung, auch den Präsidenten des Conselho de Administração da Brasmotor S.A., Miguel Etchenique, für die Zusammenarbeit mit Nordhoff und die Montage seines VW Käfers bei Brasmotor zu gewinnen.<sup>11</sup>

Als Repräsentanten von Volkswagen in Brasilien wählte Nordhoff seinen charismatischen Duzfreund Friedrich Wilhelm Schultz-Wenk, genannt „Bobby“ (\* 23. Januar 1914, † 28. Dezember 1969),<sup>12</sup> einen gebürtigen Hamburger, der vor dem Krieg an der Altonaer Kunstakademie Innenarchitektur studierte und nach dem Krieg nach Argentinien auswandern wollte.<sup>9,13</sup> Doch sein Schiff in Richtung Buenos Aires legte einen letzten Halt in Rio de Janeiro ein und Schultz-Wenk ging fasziniert von der Stadt dort von Bord.<sup>9</sup> Aus Argentinien wurde Brasilien.

Nordhoff reiste mit Schultz-Wenk nach São Paulo, um dort mit Miguel Etchenique den Vertrag zur Produktion des VW Käfers zu unterzeichnen. Am 17. Juni 1949 weihte Brasmotor eine neue Fabrik ein, in der - neben

Fahrzeugen der Marke Chrysler - auch VW Käfer montiert wurden.<sup>10</sup> Hinzu kam ein Netz von Chrysler-Servicestationen, in denen Reparaturen an VW Fahrzeugen durchgeführt werden konnten.



Miguel Etchenique (rechts) empfängt Heinrich Nordhoff (Mitte) und Friedrich Schultz-Wenk am Flughafen Congonhas in São Paulo zu Verhandlungen über die Produktion des VW Käfers bei Brasmotor. Foto: Archiv Brasmotor/Archiv Alexander Gromow

Am 11. September 1950 erreichten zehn in Wolfsburg gefertigte VW Käfer (in Brasilien „Sedan“ oder „Fusca“ genannt) und zwei VW Transporter T1 (so genannte „Kombi“) mit dem Frachtschiff SS Delfland des Königlich Holländischen Lloyds den Hafen von Santos.<sup>11,14</sup>

## A IMPORTAÇÃO DE AUTOMOVEIS PELO PORTO DE SANTOS



Os automóveis Volkswagen no café de Santos.  
Santos, 27 (Dep. A GAZETA) - Desembarcaram, no porto de Santos, no dia 11 de setembro, os primeiros carros "Volkswagen", de fabricação alemã, que foram transportados pelo vapor "Delfland".  
Segundo se comenta, esses carros ficaram, postos em Santos, por pouco mais de Cr\$ 20.000,00. No entanto, tais veículos, que são de tipo econômico, vendem-se a Cr\$ 60.000,00, o que causa, evidentemente, muita estranheza. Adiantam os comentaristas que os fabricantes desejariam que os carros "Volkswagen" fossem vendidos a preços razoáveis, afim de conseguirem mercado para eles. Diante dos comentários que se bordam em torno do assunto, seria oportuno um esclarecimento a respeito, posto-se as coisas no seu devido lugar.

Zeitungsbericht über die Ankunft der ersten VW Käfer und VW Kombis am 11. September 1950 im brasilianischen Hafen Santos.<sup>11</sup> Überschrift: Der Import von Autos über den Hafen von Santos. Foto: Archiv Alexander Gromow

Der brasilianischen Öffentlichkeit präsentierte Schultz-Wenk den VW Käfer in Rio de Janeiro unter der Pergola des Swimming-Pools im Copacabana Palace Hotel am 26. Oktober.<sup>15,16</sup> Die Brasilianer fanden Gefallen, denn die im Vergleich zu den amerikanischen Straßenkreuzern kleinen und leichten Käfer waren auf den



unbefestigten brasilianischen Straßen nicht so reparaturanfällig. Es folgten im Januar 1951 sechs Käfer-Bausätze für die Montagehalle der Companhia Distribuidora Geral Brasmotor in São Bernardo do Campo.<sup>11</sup>



Nobler Auftritt des VW Käfers in Brasilien im Copacabana Palace Hotel 1950. Auf der angrenzenden Avenida Atlântica dominieren noch US-Straßenkreuzer. Dies sollte sich durch das Engagement von Schultz-Wenk bald gründlich ändern. 1952 defilierten 150 Käfer nach einem Treffen in Petrópolis dieselbe Prachtstraße hinunter. Verschiedene Zeitungen berichteten mit Fotos über dieses Ereignis.<sup>11</sup> Ab diesem Zeitpunkt wurde der Käfer in ganz Brasilien bekannt. Fotos: Archiv MdIAB

Nach 1.274 VW Käfern und 900 VW Kombis wurde am 13. Mai 1953 die Montage eingestellt, da Volkswagen einige Wochen zuvor in einer eigenen Produktionsstätte begonnen hatte, Fahrzeuge zu montieren.<sup>11</sup> Fortan widmete sich Brasmotor unter dem Namen Brastemp dem Vertrieb von Haushaltsgeräten.<sup>17</sup>

Den Verkauf des VW Käfers und der Kombis aus dem fernen Deutschland übernahm die Firma Sabrico. Den ersten der zehn mit der SS Delfland importierten Käfer erwarb Rudolfo Maers aus São Paulo am 17. November 1950. Schon am Folgetag waren auch die anderen Fahrzeuge durch Sabrico verkauft.<sup>11</sup> Sabrico war der erste Volkswagen-Händler in Brasilien und auch für den Verkauf des ersten VW Käfers verantwortlich, der in

Brasilien montiert wurde. Nach einer fast 70jährigen Zusammenarbeit trennte sich Volkswagen do Brasil im Jahr 2009 von Sabrico, das durch Misswirtschaft ihrer portugiesischen Holdinggesellschaft Lusa de Negócios (SLN) zahlungsunfähig geworden war.<sup>10,18</sup>



Mitte der 1960er Jahre: Sabrico an der Ecke Avenida Francisco Matarazzo und Avenida Atlântica in São Paulo. Heute steht dort ein Einkaufszentrum. Foto: Archiv Sabrico

### **Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda.**

Bereits 1952 zog Schultz-Wenk zusammen mit einem Bürohelfer und einer Stenotypistin in ein kleines Büro an der Praça da República in São Paulo.<sup>9</sup> Mit einem Startkapital von 60.000 Cruzeiros wurde Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda. (Abkürzung VWB) als neue Montage- und Fabrikationsgesellschaft am 23. März 1953 gegründet,<sup>19</sup> nachdem Brasmotor nicht in der Lage war, das nötige Startkapital für die neue Firma aufzubringen. Vorangegangen waren Gespräche zwischen dem VW-Vorstand und Vertretern der brasilianischen Firma Monteiro Aranha, zwei einflussreichen Industriellenfamilien aus Rio de Janeiro, an deren Ende eine Partnerschaft auf der Basis 80% - 20% stand und am 12. Juli 1955 zur Aktiengesellschaft firmierte.<sup>1</sup> Soweit die offizielle Version der Ereignisse.

Nach Recherchen von Alexander Gromow hatte Olavo Egydio de Souza Aranha Júnior, eines der beiden Familienoberhäupter, schon während des Zweiten Weltkriegs beste Wirtschaftskontakte in die höchsten Kreise der nationalsozialistischen Führung, die ihm nun halfen, Brasmotor aus dem lukrativen Vertrag mit Volkswagen zu drängen.<sup>20</sup> Volkswagen verfügte nun über seine erste ausländische Produktionsgesellschaft.

Ganze 12 Angestellte nahmen ihre Arbeit an einem Mittwochmorgen um 6:40 Uhr in einer gemieteten Lagerhalle an der Rua do Manifesto 1183 in São Paulos Stadtteil Ipiranga auf.<sup>21</sup> Acht Stunden und 50 Minuten später war der erste VW Käfer 1200 fertig.<sup>19</sup> Schultz-Wenk erhielt weiterhin von Heinrich Nordhoff aus Wolfsburg die notwendigen Teile, um Limousinen und Kombis daraus

zu fertigen. Zwischen 1953 und dem eigentlichen Beginn einer brasilianischen Fahrzeugproduktion im Jahre 1957 wurden auf diese Weise 2.268 Käfer und 552 Kombis aus Fertigteilen montiert.<sup>11</sup>



São Paulo 1953. Die erste Montagehalle von Volkswagen an der Rua do Manifesto 1183. Foto: VWB

Unter den beiden Staatspräsidenten Getúlio Dornelles Vargas und Juscelino Kubitschek de Oliveira nahm Brasilien wirtschaftlichen Aufschwung. Zu ihrem nationalen Wirtschaftsprogramm gehörte auch, sich unabhängiger von Importen zu machen, Stichwort Importsubstitution. Der Import teurer, im Ausland produzierter Autos sowie die Montage der in Kisten angelieferten Autoteile wurde nicht mehr gerne gesehen. Um den Außenhandel besser regulieren und die nationale Autoindustrie unterstützen zu können, wurde im Jahr 1952 der Import von 104 im Ausland hergestellten Sorten von Autorsatzteilen und ein Jahr später der Import von bereits fertig montierten Fahrzeugen durch die Carteira de Exportação e Importação (Ex- und Importbüro der Bank von Brasilien) verboten. Innerhalb von fünf Jahren mussten Fahrzeuge so gut wie ausschließlich (Zielwert 90-95%) in Brasilien produziert werden.<sup>22</sup> Neben Chrysler,



Montage von Käfern und Transportern T1 (Kombis) in der Halle an der Rua do Manifesto im Stadtteil Ipiranga. Fotos: VWB

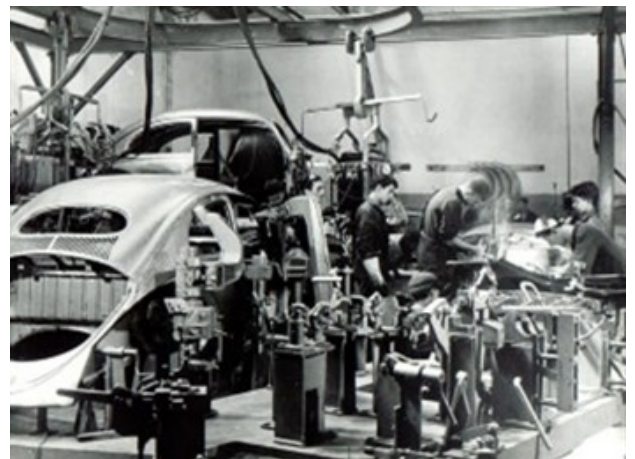
der Varam Motors S.A. und der Distribuidora Studebaker (der späteren Vemag), betraf das auch Volkswagen. Zur Erreichung dieses Ziels pendelte Schultz-Wenk zwischen Brasilien und Deutschland hin und her und konnte



Wolfsburg 1954. Versandfertige Teilesätze für die CKD-Montage bei VWB in São Paulo.<sup>23</sup> Foto: Volkswagen AG

verschiedene Autozulieferfirmen mit der Aussicht auf gute Geschäfte davon überzeugen, auch in Brasilien für Volkswagen zu produzieren.

Für die Steuerung dieses ehrgeizigen Autarkieprogramms wurde die GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) im Jahr 1956 ins Leben gerufen (Dekret Nr. 39412, erlassen von Präsident Kubitschek).<sup>24</sup> Unter dem Kommando von Admiral Lúcio Martins Meira wurden wichtige Leitlinien für eine schnelle Entwicklung der fast ausschließlich in ausländischen Händen befindlichen Autoindustrie festgelegt und streng überwacht. Die sehr entschlossene Industrialisierungspolitik der brasilianischen Regierung zwang Nordhoff, sich entweder aus Brasilien zurückzuziehen oder in eine komplette Autofabrik zu investieren.







Rua do Manifesto 1183 am 20. November 1988: Mitglieder des VW Käfer-Clubs Brasiliens parken vor der ehemaligen Produktionsstätte, deren Fassade kaum verändert erscheint.<sup>25</sup> Heute steht an dieser Stelle das Einkaufszentrum Roldão Atacadista, nur noch ein Teil einer Ziegelwand der Verkaufshalle erinnert an die Anfänge von Volkswagen in Brasilien. Foto: Archiv Alexander Gromow

Am 16. Juni 1956 erfolgte die Grundsteinlegung für eine neue Produktionsstätte. Als Standort wurde km 23,5 an der Via Anchieta in São Bernardo do Campo gewählt, einem Ort am Rande der damals Fünf-Millionen-Stadt São Paulo, ideal gelegen zwischen dem Hafen von Santos und der Wirtschaftsmetropole Brasiliens.<sup>26</sup>



Rohbau der ersten Halle der Fabrik Anchieta in São Bernardo do Campo an der Via Anchieta, km 23,5. Heute trägt sie den Namen "Halle 2". Foto: Volkswagen AG

Am 2. September 1957 begann im erst teilweise fertiggestellten Werk die Produktion.<sup>27</sup> Das erste Fahrzeug, das vom Band lief, war eine Kombi, es folgten noch weitere 369 Stück, die zu gut 54% mit Teilen aus brasilianischer Produktion gefertigt wurden.<sup>28</sup> Vier Jahre später kamen die Teile für die Kombi und den Käfer, dessen Fertigung am 3. Januar 1959 begann,<sup>29</sup> bereits zu 95% von heimischen Lieferanten.

Offiziell eingeweiht wurde das VW-Werk erst am 18. November 1959.<sup>1</sup> Der brasilianische Staatspräsident Juscelino Kubitschek übernahm persönlich seine Einweihung: In einem VW Käfer Cabriolet stehend wurde er von Schultz-Wenk durch das Werk gefahren und grüßte die VW-Mitarbeiter.<sup>30</sup> Alle drei Fernsehsender São Paulos,

zahlreiche Radiojournalisten und Zeitungsreporter berichteten.<sup>31</sup> Einen Tag später verlieh Kubitschek Heinrich Nordhoff den höchsten Verdienstorden der Republik, den Orden vom Kreuz des Südens (Ordem do Cruzeiro do Sul).<sup>32</sup>



Offizielle Einweihung des neuen VW-Werks Anchieta in São Bernardo do Campo am 18. November 1959: Am Steuer von einem der vier eigens aus Deutschland geholten VW Käfer Cabrios Schultz-Wenk, auf dem Beifahrersitz Nordhoff, auf dem Rücksitz der Gouverneur von São Paulo, Carlos Alberto Alves de Carvalho Pinto (auf dem oberen Bild verdeckt), stehend bzw. sitzend der brasilianische Präsident Juscelino Kubitschek de Oliveira.<sup>28</sup> Fotos: VWB

Ohne Abstimmung und nur mit einem kurzen Brief unterrichtete „Bobby“ Schultz-Wenk am 2. Mai 1962 seinen Freund „Heinz“ Nordhoff, dass er eigenmächtig die deutsche Volkswagen do Brasil zu einem brasilianischen Unternehmen gemacht hatte. Nordhoff war schockiert!<sup>12</sup>

Die weitgehende Nationalisierung der Automobilherstellung brachte viele neue Arbeitsplätze, schuf professionelle Ausbildung, vielfältige soziale Absicherungen der VW-Mitarbeiter und neue Produktionsweisen. Im Zeitraum von 1957 bis 1976 konnte die Fahrzeugproduktion von fünf Einheiten pro Tag auf 2.180 gesteigert



werden! Am 8. Juli 1970 lief das eine millionste Serienmodell (Käfer bzw. Kombi) vom Band.<sup>33</sup>



Schultz-Wenk und Nordhoff betrachten alte Fotos anlässlich der Einweihung der Fabrik Anchieta. Foto: Volkswagen AG

Ein Großfeuer am 18. Dezember 1970 in der Lackiererei, die in der dreistöckigen Halle 13 untergebracht war, zog einen umfangreichen Wiederaufbau und eine Ausbauphase der Fabrik nach sich.<sup>34</sup> Das Areal wurde von ursprünglich ca. 230.000 auf ca. 1,5 Millionen Quadratmeter erweitert.<sup>35</sup> Im März 1972 konnte schon der eine millionste Käfer gefeiert werden.<sup>33</sup>



Am 18. Dezember 1970 brach gegen 8:00 Uhr morgens im Werk Anchieta ein Großfeuer in Halle 13 aus, dem neben der modernen Lackiererei u.a. auch im Gebäude gelagerte Farben, Schaumstoffe und 30.000 Reifen zum Opfer fielen. Ein Feuerwehrmann der zur Hilfe geeilten Werksfeuerwehr von Karmann-Ghia do Brasil fand bei den Löscharbeiten den Tod.<sup>36</sup> Die Tagesproduktion fiel nach dem Brand um mehr als 50 %. Foto: Volkswagen AG

Von 1957 bis 1972 stieg die Mitarbeiterzahl von 796 auf 28.000 und die Zahl der gefertigten Fahrzeuge von 370 auf 335.000 Stück.<sup>33</sup> Zusätzlich wurden auch Ersatzteile nach Deutschland und an andere VW-Töchter im Ausland geliefert. Ein Vergleich mit der anfangs übermächtigen amerikanischen Konkurrenz zeigt die Dyna-

mik der Entwicklung bei Volkswagen do Brasil: Gegenüber knapp 300.000 VWs im Jahr 1971 produzierte Ford nur 92.400 und General Motors ganze 81.900 Fahrzeuge.<sup>34</sup>



Das VW-Werk in São Bernardo do Campo an der Estrada Marginal Via Anchieta, km 23,5. Foto: Anonymus/www.vwsp2.de

Friedrich Wilhelm Schultz-Wenk erkrankte im Frühjahr 1968 schwer an einem Gehirntumor und starb daran ein Jahr später.<sup>37</sup> Sein Nachfolger wurde Rudolf Leiding. Die von Schultz-Wenk in Abstimmung mit Wolfsburg und den schnell wechselnden brasilianischen Machthabern eingeleitete und von Leiding fortgesetzte Politik zielte auf ein Nebeneinander in guter Partnerschaft ab.<sup>33</sup> Zu den dunklen Seiten dieser Zusammenarbeit mit der Militärdiktatur von 1964 bis 1985 gehörte die Verhaftung von systemkritischen VW-Mitarbeitern durch die Militärs.<sup>38</sup>

Rudolf Leiding führte während seiner Amtszeit eine ganz neue, dynamische Entwicklungsstrategie ein. Er holte aus dem bestehenden Teileangebot, was bewährt und reichlich vorhanden war und kombinierte es, je nach Marktlage. Wenn nötig und vielversprechend, wurde auch Karosserieblech in neue Formen gepresst. Die Ergebnisse konnten sich sehen lassen: Es entstanden der modifizierte 4-türige VW 1600 in der Variant-Version (Typ 105) mit dem Beinamen „Brasilia“, nicht zu verwechseln mit dem Typ 102 bzw. 104, dem VW Brasilia, der von 1973 bis 1982 gebaut und Volkswagens größter Erfolg nach dem VW Käfer wurde! Besonders hervorzuheben ist das temperamentvoll anmutende, neue Sport-Coupé (VW SP1 und VW SP2), das unter dem Namen „Projekt X“ angestoßen wurde.

Ende Juni 1972 begann Volkswagen do Brasil mit der Fertigung des Sport-Coupés. Keine drei Jahre dauerte seine Entwicklung. Ambitionierte junge Designer arbeiteten erste Entwürfe aus. Mit dem neu gegründeten Ableger der Osnabrücker Autoschmiede Karmann-Ghia do Brasil und der brasilianischen Firma Vemag hatte Rudolf Leiding zwei Partner bei der Entwicklung und Produktion an seiner Seite.

An der Auslieferung der ersten Exemplare des VW SP1 und VW SP2 konnte Leiding nicht mehr teilnehmen. Nach nur drei Jahren in Brasilien wurde er im März 1971 zurück nach Deutschland beordert. Dr. Werner Paul Schmidt ersetzte ihn. Damit verlor das Projekt X, VW Sport-Coupé, seinen Ziehvater.<sup>39</sup> Schmidt machte keinen Hehl daraus, möglichst schnell wieder nach Deutschland zurückkehren zu können. Schon am 1. Juli 1973 übernahm Wolfgang Sauer die Leitung von Volkswagen do Brasil.

Die Erfolgsgeschichte von Volkswagen do Brasil ging weiter. Zu Beginn des Jahres 1976 wurde eine zweite Fabrik in Taubaté, etwa 160 km weit von São Bernardo do Campo entfernten, in Betrieb genommen. Weitere folgten.

#### Quellen:

- <sup>1</sup> Lupa, Markus 2008: Volkswagen Chronik. Historische Notate Nr. 7. Schriftenreihe der Historischen Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg. Druckerei Hahn, Hannover. ISBN 978-3-935112-10-9. © Volkswagen Aktiengesellschaft, Ausgabe 2008.
- <sup>2</sup> Anonymus 1988: AutoMuseum Wolfsburg. Volkswagen AG Öffentlichkeitsarbeit, 2. Auflage, April 1988. © Volkswagen AG.
- <sup>3</sup> Anonymus 2015: Vor 70 Jahren erhielt die Stadt ihren Namen. <https://www.waz-online.de/Wolfsburg/Stadt-Wolfsburg/Vor-70-Jahren-erhielt-die-Stadt-ihren-Namen> (aufgerufen am 17.12.2019).
- <sup>4</sup> Lupa, Markus 2005: Das Werk der Briten. Historische Notate Nr. 2. Schriftenreihe der Historischen Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg. Druckerei Hahn, Hannover. ISBN 3-935112-00-9. © Volkswagen Aktiengesellschaft, Ausgabe 2005.
- <sup>5</sup> Anonymus 2016: Thank you, Major Hirst! – A ground-breaker for the Wirtschaftswunder at Volkswagen. <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/press-releases/thank-you-major-hirst-a-ground-breaker-for-the-wirtschaftswunder-at-volkswagen-1917> (aufgerufen am 07.01.2019).
- <sup>6</sup> Clausager, Anders Ditlev 2000: Ivan Hirst - Englishman who made Volkswagen part of the German economic miracle. <https://www.theguardian.com/news/2000/mar/18/guardianobituaries> (aufgerufen am 30.12.2019).
- <sup>7</sup> Patton, Phil 2000: Ivan Hirst, British Officer who revived VW, is dead at 84. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2000/03/22/business/ivan-hirst-british-officer-who-revived-vw-is-dead-at-84.html> (aufgerufen am 23.08.2019).
- <sup>8</sup> Richter, Ralf 2013: Ivan Hirst. Historische Notate Nr. 8. Schriftenreihe der Historischen Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg. Koffler DruckManagement GmbH, Dortmund. ISBN 978-3-935112-12-3. © Volkswagen Aktiengesellschaft, Ausgabe 2013.
- <sup>9</sup> Marks, Roberto 2016: Guia Histórico - Fusca & CIA, Ed.01. Verlag On Line Editora 2016: 36-39.
- <sup>10</sup> Anonymus 2015: As origens da Sabrico, o primeiro concessionário autorizado Volkswagen do Brasil. <http://bigornia1.blogspot.com/2015/08/as-origens-da-sabrico-o-primeiro.html> (aufgerufen am 09.11.2019).
- <sup>11</sup> Gromow, Alexander 2003: Eu amo fusca. Ripress Gráfica e Editora Ltda., São Paulo, ISBN 85-89055-01-9: 51, 54, 49-51, 56, 57-58, 60.
- <sup>12</sup> Sandler, Paulo Cesar 2010: Karmann-Ghia. O design que virou história.

- Alaúde Editorial Ltda., São Paulo, ISBN 978-85-7881-043-6: 79.
- <sup>13</sup> Anonymus 1966: Brasilien/VW-Tochter: Erfolg mit Fusca. Der Spiegel (39) vom 19.09.1966. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-46414589.html> (aufgerufen am 01.02.2019).
- <sup>14</sup> Vogel, Jason 2021: SS Delfland, de bandeira holandesa, levou 27 dias entre Hamburgo e Santos. Além dos carros, trouxe batatas. <https://motor1.uol.com.br/features/515674/dia-mundial-fusca-historia-navio/> (aufgerufen am 07.07.2021).
- <sup>15</sup> mg 2003: Wie der Käfer an die Copacabana kam. Autogramm, 27.2.2003, Ausgabe Nr. 3. [http://autogramm.volkswagen.de/03\\_03/standorte/0303-standorte\\_10.htm](http://autogramm.volkswagen.de/03_03/standorte/0303-standorte_10.htm) (aufgerufen am 01.02.2019).
- <sup>16</sup> Eckstein, Kiu 2017: Ein Leben ... zwei Welten. Verlag tredition GmbH, Hamburg. ISBN 3743932970: 292 Seiten.
- <sup>17</sup> Anonymus o.J.: Brasmotor. <http://www.lexicarbrasil.com.br/brasmotor/> (aufgerufen am 03.09.2019).
- <sup>18</sup> Netz, Clayton 2010: A pioneira Sabrico, em tempo de decadência. <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,a-pioneira-sabrico-em-tempo-de-decadencia,529339> (aufgerufen am 10.01.2019).
- <sup>19</sup> Anonymus 1970: A Volks anda, anda, anda, ANDA. Zeitschrift Veja, Ausgabe vom 8.7.1970: 46-49.
- <sup>20</sup> Gromow, Alexander 2016: Brasmotor e Volkswagen, o elo perdido. [https://www.autoentusiastas.com.br/2015/11/brasmotor\\_e\\_volkswagen/](https://www.autoentusiastas.com.br/2015/11/brasmotor_e_volkswagen/) (aufgerufen am 13.11.2019).
- <sup>21</sup> Deliberato, André 2018: VW faz 65 anos de Brasil; marca começou em golpão de SP que nem existe mais. <http://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2018/03/23/vw-faz-65-anos-de-brasil-marca-comecou-em-golpao-de-sp-que-nem-existe-mais.htm> (aufgerufen am 09.06.2019).
- <sup>22</sup> Braun, Thomas 2011: Puma. Typen und Geschichte. Books on Demand GmbH, Norderstedt. ISBN 9783842340299: 139-145.
- <sup>23</sup> Grieger, Manfred und Schlinckert, Dirk 2015: Werkschau 1. Historische Notate Nr. 10. Schriftenreihe der Historischen Kommunikation der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg. ISBN 978-3-935112-20-8. © Volkswagen Aktiengesellschaft, Ausgabe 2013.
- <sup>24</sup> Anonymus 2016: Indústria automobilística: Os primeiros 60 anos. <https://dana.com.br/canaldana/2016/09/06/industria-automobilistica-os-primeiros-60-anos/> (aufgerufen am 09.01.2019).
- <sup>25</sup> Gromow, Alexander 2015: De volta ao passado: 4º Passeio Anual do Sedan Clube do Brasil. <https://www.maxicar.com.br/2015/11/de-volta-ao-passado-4-passeio-anual-do-sedan-club-do-brasil/> (aufgerufen am 11.12.2019).
- <sup>26</sup> Novy o.J. in Feldbauer, Peter; Husa, Peter; Pilz, Erich; Stacher, Irene (Hrsg.) 1997: Mega Cities. Die Metropolen des Südens und ihre Fragmentierung. Brandes und Apsel, Wien. ISBN: 3860991728/3-86099-172-8: 271.
- <sup>27</sup> Anonymus o.J.: Volkswagen do Brasil – 65 anos e 23 milhões de veículos produzidos. <http://vwbr.com.br/ImprensaVW/page/Historia.aspx> (aufgerufen am 01.02.2019).
- <sup>28</sup> Gromow, Alexander 2015: A inauguração da fábrica “Anchieta” da Volkswagen. <http://blog.tribunadonorte.com.br/autosemotores/2015/12/10/memoria-a-inauguracao-da-fabrica-anchieta-da-volkswagen-por-alexander-gromow/> (aufgerufen am 13.11.2019).
- <sup>29</sup> Anonymus 1959: Volkswagen do Brasil Indústria e Comércio de Automóveis S/A. Zeitschrift Cartea vom 26.09.1959: 15-16.

- <sup>30</sup> Gromow, Alexander 2019: Primeira fábrica da VW no Brasil: 60 anos hoje. <https://www.autoentusiastas.com.br/2019/11/primeira-fabrica-da-vw-no-brasil-60-anos-hoje/> (aufgerufen am 13.11.2019).
- <sup>31</sup> Steiner, Yvonne 2014: VW do Brasil - Deutsche Technologie mit brasilianischem Temperament. <https://tantotiempo.de/de/zeitreise/1950-1959/vw-do-brasil-deutsche-technologie-mit-brasilianischem-temperament/> (aufgerufen am 29.08.2019).
- <sup>32</sup> Gromow, Alexander 2016: Schatzkiste, o baú do tesouro. <https://www.autoentusiastas.com.br/2016/09/schatzkiste-bau-tesouro/> (aufgerufen am 12.12.2019).
- <sup>33</sup> Anonymus o.J.: Mehr als Autos. VW in Brasilien. Ein Report. Veröffentlichung der Abteilung Public Relations der Volkswagenwerk AG Wolfsburg, Redaktion autopress: 35 Seiten.
- <sup>34</sup> Hocke, Wolfgang 1972: Ein Platz für Käfer. Gute Fahrt, Nr. 3: 14-15.
- <sup>35</sup> Anonymus o.J.: This is Volkswagen (in Brasil). Volkswagen do Brasil S.A. Public relations division, press department: 15 Seiten.
- <sup>36</sup> Rodriguez, Henrique 2019: Como um incêndio na Volkswagen salvou a Toyota da falência no Brasil. <https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/como-um-incendio-na-volkswagen-salvou-a-toyota-da-falencia-no-brasil/> (aufgerufen am 13.12.2019).
- <sup>37</sup> Sharp, Bob 2011: Hallo, Senhor Volkswagen. Übersetzung eines Berichts von Jörg Andrees Elten und Fred Ihr aus der Zeitschrift Stern vom 16.10.1966. <http://www.autoentusiastasaclassic.com.br/2011/09/hallo-senhor-volkswagen.html> (aufgerufen am 01.02.2019).
- <sup>38</sup> Kopper, Christopher 2017: VW do Brasil in der brasilianischen Militärdiktatur 1974 - 1985. Eine historische Studie. Historische Kommunikation, © Volkswagen Aktiengesellschaft, Brieffach 1974, 38436 Wolfsburg. 132 Seiten.
- <sup>39</sup> Marks, Roberto 2016: Guia Histórico - Fusca & CIA, Ed.02. Verlag On Line Editora 2016: 112-115.
- <sup>40</sup> Berg, Ronaldo 2017: Doação de um SP2. <https://www.autoentusiastas.com.br/2017/04/doacao-de-um-sp2/> (aufgerufen am 03.02.2020).



VW SP2 BL 004 067 von 1973 im Eingangsbereich zur Chef-Etage im Werk Anchieta, Halle 2. Der Wagen wurde von Egydio Micci gegen einen fabrikneuen VW Quantum GLS getauscht. Volkswagen ließ den VW SP2 von der ursprünglichen Wagenfarbe Azul Astral Metálico\* (Astral-Blau metallic) in Branco Lótus (Lotus-Weiß) umlackieren. Er steht nun in der Sammlung der Stiftung AutoMuseum Volkswagen in Wolfsburg. Obere Fotos: VWB



\* Die in einer Veröffentlichung <sup>40</sup> erwähnte angebliche Originalfarbe Violeta Pop ist nachweislich falsch.



## Karmann-Ghia do Brasil Ltda.

Bei seinen zahlreichen Besuchen in Deutschland auf der Suche nach Zulieferfirmen traf sich Friedrich Wilhelm Schultz-Wenk auch immer wieder mit Wilhelm Karmann Junior, um ihn zu überzeugen, sein Karmann Ghia Coupé (Typ 14) auch in Brasilien zu fertigen. Und so reiste der Osnabrücker Karosseriebauer im Mai 1959 erstmals nach São Paulo, um vor Ort die Lage zu sondieren, denn für ein mittelständisches Unternehmen war eine derartige Investition ein bedeutender Schritt.<sup>1</sup> Nach reiflicher Überlegung, einer umfangreichen Risikoabschätzung und dem dringenden Anraten von VW-Chef Heinrich Nordhoff, seinem wichtigsten Geschäftspartner in Deutschland, sagte Karmann schließlich zu.



Wilhelm Karmann Junior (\* 4. Dezember 1914, Krefeld; † 25. Oktober 1998, Osnabrück). Foto: Bosselmann CC-BY-4.0

Wilhelm Karmann Junior beauftragte Harald Gessner, der seit 1959 für verschiedene Firmen in Brasilien tätig war, mit der Suche nach einem geeigneten Grundstück, das aus logistischen und produktionstechnischen Gründen möglichst in unmittelbarer Nähe zu dem 1957 in Betrieb genommenen VW-Werk liegen sollte. Nach längerer Suche fand Gessner, ab 1966 alleiniger Ge-



Erst Möbel, dann Autos. Blick auf die alte Fabrik von Karmann-Ghia do Brasil an der Via Anchieta, km 21,5. Foto: Archiv Karmann/Volkswagen AG

schäftsführer bei Karmann-Ghia do Brasil, eine ehemalige Möbelfabrik, nur zwei Kilometer entfernt vom VW-Werk an der Via Anchieta bei km 21,5. Sie war groß genug, darin Fahrzeuge zu montieren und Presswerkzeuge für die Teile- und Karosseriefertigung aufzustellen.<sup>1</sup>

Am 19. Mai 1960 erfolgte die Firmengründung und bereits nach sieben Monaten konnte mit Unterstützung von fünf Fachleuten der Turiner Firma Carrozzeria Fissore mit der Montage der ersten Karmann Ghia Coupés begonnen werden.<sup>1,2</sup> Die Teile kamen jedoch - anders als bei Volkswagen do Brasil - noch aus Deutschland. Viele bürokratische Hürden und so mancher Starkregen verzögerten die Produktion, so dass erst im Juni 1962 das 100. Karmann Ghia Coupé in São Bernardo do Campo fertig gestellt werden konnte.<sup>2</sup> Einen Monat später erfolgte jedoch die Serienproduktion und schon nach sechs Monaten rollte der 600. Wagen vom Band.<sup>1</sup>



Juni 1962: Der einhundertste Karmann Ghia ist fertig. Fünf Jahre später waren es 10.000. Fotos: Archiv Karmann/Volkswagen AG, Archiv Alexander Gromow

Die Zusammenarbeit von Volkswagen do Brasil mit Karmann-Ghia do Brasil gestaltete sich ähnlich wie in Deutschland: VW lieferte die Technik und Karmann die Karosserien. Vertrieben wurde das Karmann Ghia Coupé über das ausgedehnte Händlernetz von Volkswagen do Brasil. Der erfolgreiche Verkauf des Karmann Ghia Coupés machte größere Investitionen in die Fabrik not-

wendig, Teile mussten abgerissen und durch einen mächtigen, schneeweißen Neubau ersetzt werden.



Weithin sichtbar: Das schneeweiße Gebäude von Karmann-Ghia do Brasil Ltda. an der Via Anchieta, km 21,5. Oberes Foto: Archiv Karmann/Volkswagen AG

Um die Kooperation mit dem wichtigen Volkswagenwerk zu beleben, entwickelte Karmann-Ghia do Brasil zusätzlich zum Karmann Ghia Coupé ab 1969 ein neues Modell, den Karmann Ghia Touring TC (Typ 145), eine Schöpfung des Italieners Giorgetto Giugiaro, der 1970 auf dem 7. Autosalon in São Paulo vorgestellt wurde.<sup>2,3</sup> Auch bei der Produktion des 1971 von Volkswagen do Brasil erstmals präsentierten Sport-Coupés, dem VW SP1 bzw. VW SP2, kam es zu einer Zusammenarbeit zwischen den beiden Firmen.



Die älteren „Brüder“ des VW SP, gefertigt bei Karmann: Der Karmann Ghia TC (Typ 145, links) und der Karmann Ghia (Typ 14). Foto: Archiv Karmann/Volkswagen AG

Bis zu 1.000 Mitarbeiter stellten bei Karmann-Ghia do Brasil nicht nur Fahrzeuge her. Die Palette reichte

von Werkzeugen, Schweißmaschinen und Pressteilen, so z.B. für die brasilianische Eisenbahn (RFFSA), über Anhänger, Krankenwagen, Reisemobile, Treibstofftanks, bis hin zu Schiebedächern und Schalldämpfern. Das breit gefächerte Produktionsprogramm machte Karmann-Ghia do Brasil flexibel und war den wirtschaftspolitischen und währungstechnischen Schwierigkeiten des brasilianischen Marktes geschuldet.<sup>4</sup>



Wandgestaltung bei Karmann-Ghia do Brasil Ltda. Von links nach rechts die Karosserien eines sehr seltenen Karmann Ghia Cabrios, eines Karmann Ghias TC mit Sonnendach, eines VW SP und eines Ford Escort XR3 Cabrios. Foto: Dario Faria



Zeichen des Niedergangs: Einst hingen die Karosserien stolz im Eingangsbereich zu den Werkshallen von Karmann-Ghia do Brasil, 1998 lagen sie achtlos und verschmutzt in einer Ecke der Fabrik. Die in der Farbe Verde Mentol Metálico (Menthol-Grün metallic) lackierte Karosserie des VW SP kaufte Henrique Erwene, damals Präsident des Karmann Ghia-Clubs do Brasil. Er vervollständigte den Wagen und ließ ihn in der Farbe Branco Lótus (Lotus-Weiß) lackieren. Nach einem Weiterverkauf verliert sich seine Spur.<sup>5,6</sup> Foto: Edilson Ribeiro da Silva

Trotz aller Erfolge blieb der südamerikanische Markt mit seinen vielen Unwägbarkeiten hinter den Erwartungen der Geschäftsleitung des deutschen Karosserie-



bauers aus Osnabrück zurück. Ab 2006 wurden keine Fahrzeuge mehr gebaut.

Am 31. März 2008 verkauften die drei Eignerfamilien Karmann-Ghia do Brasil an die Grupo Brasil.<sup>7</sup> Am 8. April 2009 wurde nach jahrelangem Missmanagement auch für das Stammhaus in Osnabrück die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beantragt.<sup>8</sup>

Im Jahr 2013 versuchte die Unternehmensgruppe ILP Industrial - einer von mehreren Käufern des ehemaligen Karmann-Werks an der Via Anchieta - den Karmann-Ghia neu zu erfinden. Dazu wurden ein offener Wettbewerb für Design-Studierende veranstaltet und drei Preise vergeben. Es fand sich jedoch kein Investor für das Projekt.<sup>9</sup>



Sollte Nachfolger des klassischen Karmann-Ghia Coupés werden: Der preisgekrönte Entwurf von Felipe Mazzeo und Rodrigo Scarpetta aus dem Jahr 2013. Fotos: Archiv Karmann-Ghia Club do Brasil



Am 23. November 2016 setzte Gustavo Dall'Olio von der 8. Zivilkammer am Gericht von São Bernardo do Campo den Aktivitäten der Fabrik ein Ende. Einem Pfändungsbeschluss von KLD-Transportes Ltda. gegenüber Karmann-Ghia do Brasil vom 27. Juni 2019 folgte die Versteigerung des gesamten Inventars im Frühjahr 2020. Im Oktober kaufte die Firma Wheaton do Brasil das Gelände für 58 Mio. Reais.<sup>10</sup>

#### Quellen:

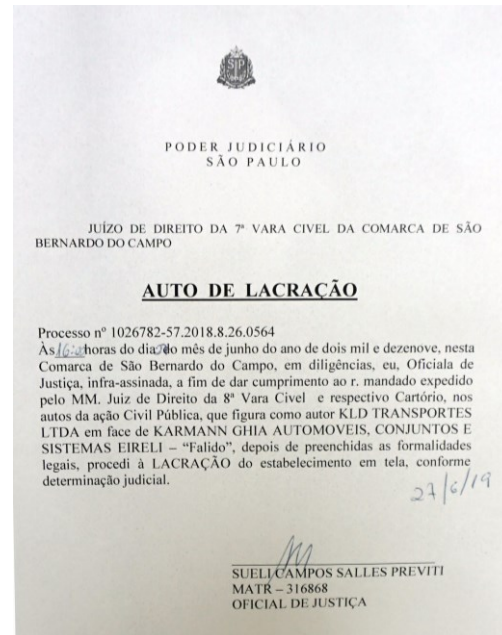
<sup>1</sup> Wiersch, Bernd 2015: Die Karmann-Story. Verlag Delius Klasing, Bielefeld, ISBN-10: 3667103301: 117-122.

<sup>2</sup> Anonymus o.J.: Karmann-Ghia do Brasil. <http://www.karmann-ghiaarchiv.de/historiearchiv/historiekarmannghiadobrasil.html> (aufgerufen am 08.01.2019).

<sup>3</sup> Anonymus o.J.: Volkswagen Karmann-Ghia.

<https://www.revolv.com/page/Volkswagen-Karmann-Ghia> (aufgerufen am 08.01.2019).

<sup>4</sup> Sandler, Paulo Cesar 2010: Karmann-Ghia. O design que virou história. Alaúde Editorial Ltda., São Paulo, ISBN 978-85-7881-043-6: 179.



Der Pfändungsbeschluss vom 27. Juni 2019.

<sup>5</sup> Ribeiro da Silva, Edilson 2020: Mitteilung via WhatsApp vom 25.04.2020.

<sup>6</sup> Rebello, Sidney 2022: Mitteilung via WhatsApp vom 04.02.2022.

<sup>7</sup> Contesini, Leonardo 2016: O fim da Karmann-Ghia: justiça decreta falência da fabricante. <https://www.flatout.com.br/o-fim-da-karmann-ghia-justica-decreta-falencia-da-fabricante/> (aufgerufen am 08.09.2019).

<sup>8</sup> Schwarzer, Ursula 2010: Die Bankrotteure. Manager-Magazin 1: 70-76.

<sup>9</sup> Stanquini, Edson 2016: Karmann-Ghia - mais uma empresa que deixará saudade no mundo do antigomobilismo. <https://www.14bisminiaturas.com.br/blog?single=Karmann-Ghia-mais-uma-empresa-que-deixara-saudade-no-mundo-do-antigomobilismo> (aufgerufen am 08.01.2020).

<sup>10</sup> Marin, Tauana 2020: Grupo Wheaton encaminha compra de instalações do Karmann-Ghia. <https://www.dgabc.com.br/Mobile/Noticia/3586143/grupo-wheaton-encaminha-compra-de-instalacoes-da-karmann-ghia> (aufgerufen am 24.10.2020).



Stillstand bei Karmann-Ghia do Brasil: Blick in eine der Produktionshallen am 18. November 2019.