

VOLKSWAGEN CLASSIC PRÄSENTIERT:



Volkswagen

Mission Maximum.



REKORDE UND
SUPERLATIVE AUS DER
VOLKSWAGEN WELT.

Ein Höchstmaß an Leistung –

Highlights aus sieben Jahrzehnten Volkswagen Historie.

Wenn etwas erreicht wird, das es in diesem Ausmaß noch nicht gab, dann ist es ein Rekord. Und wenn ein Unternehmen wie Volkswagen auf seine reichhaltige Historie zurückblickt, säumen auch Rekordleistungen den Weg. Eine Auswahl solcher Rekorde und bemerkenswerter Superlative präsentiert Ihnen Volkswagen Classic.

„Schneller, höher, stärker“ lautet die Devise der Olympischen Spiele. Es sind die Worte, die Menschen antreiben, ihr Bestes zu geben, so weit wie möglich zu kommen, das Unmögliche zu versuchen. „Citius, altius, fortius“ heißt es im Original, wobei „fortius“ auch „mutiger“ bedeutet. Manche Menschen haben den Mut, neue Wege zu gehen. Wie Entwickler, Ingenieure, Visionäre, die vom weißen Blatt Papier einen vollelektrischen Rennwagen oder aerodynamische Forschungsfahrzeuge entwickeln. Und die Teams dahinter, die alles geben, um Volkswagen im wahrsten Sinne des Wortes auf die Spitze zu treiben und Höchstleistungen auch über einen Kontinent hinweg zu erzielen. Es sind Motorsportler, die mit dem ID. R den Pikes Peak stürmen und von Neuem auf Rekordjagd gehen, die 24 Stunden lang die Kreisbahn von Nardò oder die Rallyestrecken dieser Welt erobern. Oder die Mitarbeiter, die Produktionsrekorde aufstellen und immer wieder überbieten. Ebenso die Enthusiasten, die engagiert Volkswagen Werte leben und bewahren. Sie alle sind Menschen, die mit Kraft und Leidenschaft Höchstleistungen für Volkswagen erbringen. Aus ihrem Engagement entstehen Rekorde sowie erzählenswerte Superlative.

Davon handelt dieses Booklet. Von außergewöhnlichen Menschen, Leistungen und Fahrzeugen aus der facettenreichen Volkswagen Welt. Von den Fünzfzigern bis heute, vom Sparmobil bis ID. R, von Wolfsburg bis Feuerland, von Jochi Kleint bis Romain Dumas. Ausgewählt, um die rekordverdächtige Vielfalt zu zeigen. Und ohne Anspruch auf Vollständigkeit, denn dafür würden 68 Seiten nie und nimmer ausreichen.

4

SCHLAGLICHTER
Schnell, viel, sparsam:
drei Rekordleistungen
aus zwei Jahrhunderten

12

REKORDJÄGER ID. R
Einzigartiger Elektro-
Renner: Am Pikes Peak
bricht er Rekorde,
im Sommer 2019
greift er wieder an

16

GLOBAL TEAMPLAYER
Von Wolfsburg bis
Pacheco: Die Volkswagen
Mannschaft ist
international produktiv



10

24

42

FACTS & FIGURES



7,2 MILLIONEN
2015 feiert die hauseigene
Volkswagen Currywurst
einen Absatzrekord



18

W12 NARDÒ
Rekorde im Dutzend: Ein
Experimentalfahrzeug
mit Zwölfzylinder-Motor
setzt 2002 Maßstäbe

26

PRODUKTIONSREKORDE
Weltmeister und Millio-
näre: Dankeschön mit
Sondermodellen von
Käfer 1302 S und Golf II



48

ARVW
Fliegende Meilen: 1980
stellt ein aerodynami-
sches Versuchsfahrzeug
Weltrekorde auf

58

SMVW
Weltrekord fürs Spar-
mobil: Dreirädrig geht
es 1982 um den Mini-
malverbrauchswert



30

G-LADER-BESTMARKEN
Triple mit Jochi Kleint:
die Rekordfahrten des
Polo G40, Corrado G60
und Golf syncro G60



38

RALLYE-LEGENDEN
Wüsten, Weite, Welt-
erfolge: Volkswagen
Motorsport bei der
Rallye Dakar und der
Rallye-Weltmeisterschaft



52

HÄRTETEST IM DUO
Von Alaska nach Feuer-
land: ein außergewöhn-
liches Golf-Abenteuer
des Jahres 1974



62

FANS DER SUPERLATIVE
Herzblut als Motor:
die Enthusiasten der
Grundmann-Sammlung

34

KLEINER SPAR-WOLF
In 80 Tagen um die Welt:
Der Lupo 3L TDI schafft
2000 einen Weltrekord

44

VOLKSWAGEN WERK
Rekorde am laufenden
Band: der Traditions-
standort Wolfsburg
und ein Blick ins Reich
der Mitte

56

TURBO-LEISTUNG
Highspeed auf dem Salz-
see: mit 338,15 km/h
über den Lake Bonneville
zum Guinness-Rekord

66

CRAMMING
Rück mal 'n Stück:
von Menschen, die
sich gern gemeinsam in
Volkswagen quetschen



7:57,148

MINUTEN

Neue Bestzeit beim härtesten
Bergrennen der Welt – erzielt
von einem Elektro-Renner

ATEMBERAUBENDER ALLZEIT-REKORD

Volkswagen entwickelte ein rein elektrisch angetriebenes Rennfahrzeug und schrieb damit sofort Geschichte: Mit dem ID. R bezwang Romain Dumas (F) beim „Pikes Peak International Hill Climb“ die mit konventioneller Antriebstechnik fahrende Konkurrenz. Mit dem 500 kW (680 PS) starken einsitzigen Prototyp verbesserte Volkswagen am 24. Juni 2018 nicht nur die bisherige Bestmarke für Elektrofahrzeuge, sondern auch den Allzeit-Rekord.





1.000.000

VOLKSWAGEN KÄFER

am 5. August 1955

WOLFSBURGER MILLIONÄR

Es war eine Sensation im Wirtschaftswunder-Deutschland, als der einmillionste Käfer in Wolfsburg vom Band lief. Als erstes deutsches Auto erreichte der Volkswagen damit überhaupt eine siebenstellige Stückzahl. 140.000 Menschen feierten den Produktionsrekord. Der damalige Generaldirektor des Volkswagenwerks Heinrich Nordhoff brachte die letzten zwei Schrauben persönlich an. Und der Millionär wurde mit Goldmetallic-Lackierung und Strass-Teilchen zum Gold-Käfer herausgeputzt.



0,99 L

AUF 100 KM

Durchschnittsverbrauch des 1L

ER DARF NUR EINEN NEHMEN

Mit der alltagstauglichen Studie 1L zeigte Volkswagen am 15. April 2002, dass das 1-Liter-Auto keine Utopie ist. Flink, wendig, mit einem cw-Wert von 0,159 und 120 km/h schnell überzeugte die „Zigarre“ bereits bei ihrer Jungfernfahrt. Auf der Strecke vom Hauptsitz in Wolfsburg zur Volkswagen Jahreshauptversammlung in Hamburg steuerte der damalige Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG Prof. Dr. Ferdinand Piëch das 1-Liter-Auto und stellte den Verbrauchsrekord auf: nur 0,99 Liter bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 75 km/h.



111.111.111

VOLKSWAGEN

22. Dezember 2010

Im Stammwerk Wolfsburg läuft der weltweit 111.111.111. Volkswagen vom Band.

HISTORISCHER AUSLIEFERUNGSREKORD

September 2017
Erstmals in der Geschichte des Volkswagen Konzerns wurde weltweit mit

1,01

MILLIONEN

Auslieferungen im Monat September die magische 1-Million-Grenze durchbrochen.

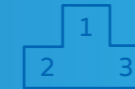
2018 ERFOLGREICHSTES JAHR IN DER GESCHICHTE DER MARKE VOLKSWAGEN

Mit weltweit

6,24

MILLIONEN

Auslieferungen ist 2018 das erfolgreichste Jahr der Unternehmensgeschichte.



Die erfolgreichsten Modelle der Volkswagen Geschichte

Platz 1: Golf
(über 35 Millionen)

Platz 2: Passat
(über 29 Millionen)

Platz 3: Käfer
(über 21,5 Millionen)

5

MILLIONEN TIGUAN

Januar 2019

Historisches Produktionsjubiläum: In nur elf Jahren rollten fünf Millionen Fahrzeuge der kompakten SUV-Baureihe vom Band.

125

MILLIONEN GETRIEBE AUS KASSEL

18. Mai 2016

Das Volkswagen Werk Kassel baut das 125-millionste Getriebe.



150

MILLIONEN VOLKSWAGEN

24. August 2017

Genau 150 Millionen Fahrzeuge hat Volkswagen seit Produktionsbeginn vor rund 72 Jahren gefertigt.

45

MILLIONEN WOLFSBURGER

5. Juni 2018

45 Millionen Fahrzeuge hat das Volkswagen Stammwerk in Wolfsburg seit Beginn der Serienfertigung im Dezember 1945 produziert.

Kein anderer Standort des Konzerns baute mehr Fahrzeuge.

60

MILLIONEN MOTOREN AUS SALZGITTER

12. Februar 2019

Im Volkswagen Werk Salzgitter wird der 60-millionste Motor seit dem Produktionsstart vor 49 Jahren gefertigt.

PASSAT IST MEISTVERKAUFTES MITTELKLASSE-MODELL DER WELT

18. Dezember 2018: mehr als

29

Millionen Passat in bisher acht Generationen auf allen Kontinenten verkauft.

PRODUKTIONSREKORDE GOLF UND KÄFER

1955

5.8.1955
eine Million Käfer

1960

1962
fünf Millionen Käfer

1965

1967
zehn Millionen Käfer

1970

17.2.1972
15.007.034 Käfer:
Volkswagen wird Produktionsweltmeister

1975

27.10.1976
eine Million Golf

15.5.1981
20 Millionen Käfer

1985

1982
fünf Millionen Golf

1990

24.6.1991
Weltmeistertitel für Golf Cabriolet

331.848 Exemplare:
Das Golf Cabriolet ist meistgebautes Cabriolet der Welt

Das Golf Cabriolet überholt damit das Käfer Cabriolet

1995

2000
20 Millionen Golf

2000

25.6.2002
Golf überflügelt Käfer

21.517.415 Golf:
Der Golf überholt die Produktion des legendären Käfers, der damals noch bei Volkswagen de Mexico gebaut wird

2005

2007
25 Millionen Golf

2010

2.2.2017
drei Millionen Golf aus Sachsen

2015

5.6.2018
Meistgebautes Modell im Stammwerk Wolfsburg: der Golf, fast 19 Millionen Golf seit Produktionsstart 1974

Rang zwei: der Käfer, knapp zwölf Millionen Modelle bis 1975

2020

Energiebündel im Jagdfieber.

Im Juni 2018 stellte der Volkswagen ID. R beim legendären Bergrennen am Pikes Peak und beim „Goodwood Festival of Speed“ Streckenrekorde auf. Und die Jagd geht weiter, wenn ab Sommer 2019 der Elektro-Renner erneut angreift.

Pikes Peak war nur der Anfang. Die 7:57,148 Minuten, mit denen Romain Dumas am 24. Juni 2018 am Lenkrad des rein elektrisch angetriebenen ID. R einen neuen absoluten Streckenrekord beim berühmtesten Bergrennen der Welt aufstellte, bildeten den Auftakt zu einer Jagd auf eine ganze Reihe internationaler Bestmarken. Dumas setzte an jenem Sommertag im US-Bundesstaat Colorado gleichzeitig das erste Ausrufezeichen in einem der ambitioniertesten Projekte in der Geschichte von Volkswagen Motorsport. „Es gab bei uns keinen Vorgänger-Rennwagen, wir haben mit dem sprichwörtlichen weißen Blatt Papier angefangen“, erinnert sich François-Xavier Demaison, Technischer Direktor Volkswagen Motorsport.

Die Herausforderung war gigantisch. Der seit 1916 durchgeführte „Pikes Peak International Hill Climb“ gilt mit dem Start auf 2.862 Metern und der Ziellinie auf dem 4.302 Meter hohen Gipfel als anspruchsvollstes Bergrennen der Welt. Und die Ingenieure stellten den ersten Rekord schon vor dem Rennen auf: Gerade einmal 250 Tage vergingen – auch dank umfangreicher Nutzung von Computersimulationen und innovativer Fertigungsmethoden wie 3D-Druck – zwischen Projektstart und dem sogenannten Rollout, dem ersten Funktionstest auf einer Rennstrecke.

VISIONÄR IN DESIGN UND TECHNIK

Während sich Volkswagen Motorsport auf Chassis und Antriebsstrang konzentrierte, entstand bei Volkswagen Design die Form der Karosserie. „Unsere Aufgabe war es, die unverwechselbare Formensprache der ID. Familie von Serienfahrzeugen auf ein solch extremes und emotionales Rennfahrzeug zu transferieren“, sagt Klaus Bischoff, Leiter Volkswagen Design. Das gemeinsame Ergebnis ist ein optisch an einen LMP1-Boliden vom 24-Stunden-Rennen in Le Mans erinnernder, einsitziger Prototyp. Zwei Elektromotoren, die Vorder- und Hinterachse antreiben, liefern eine Systemleistung von 500 kW (680 PS). Die elektrische Energie wird in einer Lithium-Ionen-Batterie gespeichert, aufgeteilt in zwei Blocks neben und hinter dem Cockpit. Ein hoher Anteil der benötigten Energie wird an Bord erzeugt, zum Beispiel durch Energierückgewinnung beim Bremsen. „Bei Energie- und Lademanagement haben wir grundlegende Erkenntnisse gewonnen, die auch Einfluss auf die Entwicklung der ID. Serienfahrzeuge haben können“, erklärt Willy Rampf, mit jahrzehntelanger Erfahrung aus der Formel 1 als Berater an Bord.

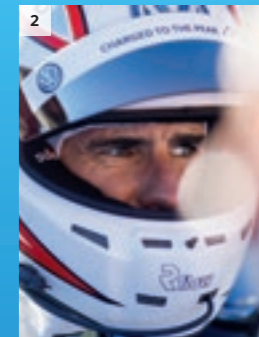


1.440
METER

Höhenunterschied –
mit 4.302 Metern liegt
das Ziel so hoch
wie bei keinem anderen
Bergrennen der Welt.



1



2



1 Die Amerikaner nennen das Bergrennen am Pikes Peak auch „Race to the Clouds“. Manchmal fuhr der ID. R im oberen Streckenabschnitt, auf den letzten Kilometern vor dem Gipfel, sogar über den Wolken.

2 Romain Dumas hat in seiner Karriere schon so ziemlich alles gefahren, was vier Räder hat, vom Wüsten-Buggy bei der Rallye Dakar bis zum LMP1-Boliden bei seinen zwei Siegen beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans. Mit dem ID. R von Volkswagen feierte er seinen vierten Erfolg am Pikes Peak.

3 Volkswagen Motorsport-Direktor Sven Smeets ist die Erleichterung anzusehen – kurz nach der Rekordfahrt von Romain Dumas sorgte ein Wetterumschwung für heftige Hagelschauer. „Das ist eine Besonderheit dieses Rennens – man muss auch ein wenig Glück haben“, sagte Smeets.

TECHNISCHE DATEN ID. R

MOTOR:	JEWELS EIN ELEKTROMOTOR AN VORDER- UND HINTERACHSE
SYSTEMLEISTUNG:	500 KW/680 PS
ANTRIEB:	PERMANENTER ALLRAD OHNE GETRIEBE
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	CA. 240 KM/H
BESCHLEUNIGUNG:	0-100 KM/H IN 2,25 SEKUNDEN
BAUJAHR:	2018

Die gesamte Kohlefaser-Karosserie ist aerodynamisch extrem effizient. Zusammen mit dem riesigen Heckflügel erzeugt sie in der dünnen Höhenluft einen Abtrieb, der höher ist als das Fahrzeuggewicht von 1.100 Kilogramm inklusive Fahrer.



7:57,148
MINUTEN

Der ID. R stellt den neuen absoluten Streckenrekord beim berühmtesten Bergrennen der Welt auf.

„Der ID. R ist das beste Auto, das ich jemals auf den Pikes Peak gefahren habe.“

ROMAIN DUMAS

EIN BERG, EIN TRAUM, EIN VERSUCH

„Ich musste eine ganze Menge lernen. Ein Rennwagen ohne Motorengeräusch war neu für mich“, blickt Allroundtalent Dumas, der seiner von der Formel 3 bis zur Rallye Dakar reichenden Karriere den neuen Aspekt des Elektro-Rennsports hinzufügte, auf den Erstkontakt mit dem ID. R zurück. Weil das 19,99 Kilometer lange Asphaltband auf den Gipfel des Pikes Peak eigentlich eine viel genutzte touristische Mautstraße ist, war Testen auf der Originalpiste nur eingeschränkt und nur in Teilabschnitten möglich. Dumas, zuvor bereits dreimal Sieger am Pikes Peak, fuhr die komplette Strecke im ID. R zum ersten Mal im Rennen. Ein sich anbahnender Hagelschauer hätte die Rekordfahrt beinahe unmöglich gemacht. Doch Dumas, zweimaliger Sieger des 24-Stunden-Rennens in Le Mans, behielt die Nerven und steuerte den ID. R bei schon teilweise bedecktem Himmel in neuer absoluter Bestzeit auf den Gipfel. „Der ID. R ist das beste Auto, das ich jemals auf den Pikes Peak gefahren habe“, sagte der Franzose noch im Ziel, leicht atemlos auf über 4.300 Meter Höhe.

Nur vier Wochen nach der Rekordfahrt am „Berg der Amerikaner“ knackte der ID. R die nächste Bestmarke. Wiederum Romain Dumas fuhr einen neuen Elektro-Rekord für die Bergrennstrecke beim „Goodwood Festival of Speed“ in Südengland. Mit einer Fahrzeit von 43,86 Sekunden verpasste Dumas die absolute Bestmarke, seit 1999 gehalten von Nick Heidfeld im Formel-1-Boliden, nur um rund zwei Sekunden. „Nach dem tollen Erfolg auf dem

Pikes Peak haben wir in Goodwood erneut gezeigt, zu welchen Leistungen ein Elektro-Rennwagen fähig ist“, sagte Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG und Vorsitzender des Markenvorstands Volkswagen Pkw.

DIE JAGD GEHT 2019 WEITER: HERAUSFORDERUNG „GRÜNE HÖLLE“

Und die nächsten Rekordversuche sind bereits in der Vorbereitungsphase. Im Sommer 2019 wird Romain Dumas im weiterentwickelten ID. R den Rundenrekord für Elektro-Fahrzeuge auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings angreifen. „Das wird die nächste große Herausforderung für den ID. R“, sagt Volkswagen Motorsport Direktor Sven Smeets. „Ein Rundenrekord auf der Nordschleife gilt als Ritterschlag für jedes Fahrzeug, gleichermaßen für Rennfahrzeuge und Serienautos.“

Pilot Romain Dumas kennt die 20,832 Kilometer lange Piste, die der ehemalige Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart respektvoll „Grüne Hölle“ nannte, von zahlreichen 24-Stunden-Rennen, von denen er bereits vier gewonnen hat. „Mit dem ID. R auf die Nordschleife zu gehen, sorgt bei mir jetzt schon für Gänsehaut“, sagt Dumas. „Der ID. R wird mit seiner extremen Beschleunigung und seinen enormen Kurvengeschwindigkeiten eine ganz neue Herausforderung. Den bestehenden Elektro-Rekord zu unterbieten, wird sicher keine Spazierfahrt.“ – Das gilt für jeden Rekordversuch, den der ID. R noch wagen wird.

Eine starke Mannschaft.

Ernest Hemingway resümierte einst, das Beste, was man heutzutage kaufen könne, sei ein Volkswagen. Damit machte der Schriftsteller nicht nur den Produkten,

sondern auch unserer Belegschaft ein großes Kompliment. Denn was Volkswagen auf die Straßen dieser Welt bringt, ist und war immer – eine Teamleistung.



Ein international produktives Team: die wichtigsten Produktionsstätten der Marke Volkswagen weltweit (Fahrzeugproduktion, Motoren- und Komponentenfertigung inkl. Getriebe).

Volkswagen gehört zu den erfolgreichsten Automobilherstellern der Welt. Nachdem mit 6.033 Mitarbeitern im Dezember 1945 die Produktion wieder aufgenommen worden war, stieg die Beschäftigtenzahl rapide: Zählte Volkswagen 1965 schon 94.139 Mitarbeiter, waren es 1985 bereits 123.598.

Mit weltweit rund 200.000 Mitarbeitern produziert die Kernmarke des Konzerns heute an mehr als 50 Standorten in 14 Ländern Fahrzeuge für Kunden in über 150 Märkten. 2018 stellte die Marke mit weltweit 6,24 Mio. Volkswagen einen neuen Absatzrekord auf.



Einen hohen Stellenwert nimmt die Berufsausbildung ein. 2018 bildete der Volkswagen Konzern weltweit rund 20.000 Auszubildende in 60 Ausbildungsberufen und 50 dualen Studiengängen aus.

Zum Start des neuen Ausbildungsjahres nahmen im September 2018, auf zehn deutsche Standorte verteilt, 1.522 Frauen und Männer bei Volkswagen eine Ausbildung auf: 1.317 begannen eine duale Berufsausbildung, weitere 205 ein duales Studium. Rund 30 Prozent des Nachwuchses bei Volkswagen sind Frauen. Das Ausbildungsangebot umfasst sechs kaufmännische und 21 technische Berufe sowie 15 duale Studiengänge.



Gesellschaftliches Engagement: Im Volkswagen Konzern engagieren sich rund 38.000 der in Deutschland Beschäftigten ehrenamtlich in Vereinen, Organisationen und sozialen Einrichtungen. Mit der 2007 gegründeten Initiative „Volkswagen pro Ehrenamt“ unterstützt Volkswagen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Ehemalige im Vorruhe- oder Ruhestand, wenn sie ein Ehrenamt übernehmen wollen.

Seit der Wiederaufnahme der Produktion im Dezember 1945 ist das Volkswagen Team auf mehr als das 33-Fache gestiegen. 200.000 Menschen sind heute für die Kernmarke tätig. Der gesamte Volkswagen Konzern kommt auf den Rekordwert von 640.000 Mitarbeitern.



FAST 50 JAHRE FÜR VOLKSWAGEN

Urgesteine wie Klaus Ulrich (63) haben den Erfolg von Volkswagen entscheidend mitgestaltet: Seine Laufbahn ist bereits rekordverdächtige 49 Jahre mit Volkswagen verbunden und zeigt zugleich auf, wie vielfältig hier die beruflichen Möglichkeiten sind. Ulrichs Weg begann mit einer Kfz-Mechanikerausbildung bei einem Volkswagen Partner, 1973 folgte der erste Job bei Karmann (heute Volkswagen Osnabrück). Zunächst am Rolleneinfahrstand widmete er sich bald der Klimatechnik. 1983 folgte der Wechsel in die Versuchswerkstatt: Prototypen und Showcars verlangten Technikenkenntnisse und Improvisationstalent. Ulrich begleitete Sommer- und Wintererprobungen genauso wie Messepräsentationen in aller Welt. 2001 wurde er offiziell Meister, 2007 schließlich „Volkswagen Classic Mann“. Bis heute betreut er die Automobilsammlung Volkswagen Osnabrück und kümmert sich mit seinem Team, Kompetenz und viel Herzblut um rund 140 historische Fahrzeuge, die erhalten, aber auch bei internationalen Veranstaltungen eingesetzt werden. „Ob Scirocco I, Golf Cabrio oder Karmann Ghia, ich war in so viele Volkswagen von Anfang an involviert. Sie prägen bis heute mein Leben und das meiner Familie.“ Klaus Ulrich steht für ein halbes Jahrhundert gelebte Volkswagen Historie – und die enge Verbundenheit mit ihren Mitarbeitern.



440 kW (600 PS) starker Mittelmotor und nur 110 Zentimeter hohe Kohlefaser-Karosserie – der W12 Nardo hat die Zutaten eines Supersportwagens.

Rekorde für die Ewigkeit.

Stark, schnell, ungeschlagen. Im Februar 2002 trat Volkswagen erneut mit einem Experimentalfahrzeug in Nardò an, um die Leistungsfähigkeit eines neu entwickelten Zwölfzylinder-Motors zu beweisen. Das Rekordergebnis: ein Dutzend internationale Bestmarken.

Ein Zwölfzylinder – die Gallionsfigur jeder Motorenabteilung. Um die Jahrtausendwende entwickelten Volkswagen Ingenieure genau solch ein Aggregat. Es sollte die Spitzenmotorisierung für die künftige Luxuslimousine der Marke darstellen – Projektname D1. „Laut unserer Vorgabe durfte der Motor nicht länger sein als ein bereits existierender Achtzylinder, um keine tief greifenden konstruktiven Änderungen am Fahrzeug vornehmen zu müssen“, erinnert sich Rudolf-Helmut Strozyk, damaliger Leiter der Aggregatekonstruktion bei Volkswagen. Auf Basis des VR6-Triebwerks, wie im Golf verbaut, wurde der Zwölfzylinder-Motor konstruiert. Die einzigartige Anordnung der beiden VR6-Zylinderköpfe war namensgebend: „W12“. Aus zunächst 5,6 Liter Hubraum produzierte das extrem kompakte Aggregat 309 kW (420 PS).

AUF NACH ITALIEN!

„Um das Potenzial des W12 zu beweisen, kamen wir auf die Idee einer Rekordfahrt“, so Strozyk. Offiziell vom Weltautomobilverband FIA anerkannte Weltrekorde über Langstreckendistanzen wurden seinerzeit hauptsächlich im süditalienischen Nardò

gefahren. Als Termin wurde Oktober 2001 gewählt, rechtzeitig zur Präsentation des letztlich nicht realisierten Supersportwagens W12 Coupé auf der Motorshow in Tokio.

Für die Rekordfahrt wurde der Hubraum des Zwölfzylinders auf knapp sechs Liter erhöht, die Leistung stieg auf satte 440 kW (600 PS). „Die Karosserie entstand bei Italdesign unter der Federführung von Fabrizio Giugiaro. Die Zusammenarbeit war wesentlich für den Erfolg“, blickt Projektleiter Strozyk anerkennend zurück. Am 14. Oktober 2001 trat der W12 schließlich in Nardò zur Rekordfahrt an – nur Stunden nach dem ersten Rollout. „Wir hatten keine Ahnung, was uns erwartet“, erläutert Strozyk. Mit dem damaligen Volkswagen Vorstandsvorsitzenden Dr. Ferdinand Piëch und einer großen Anzahl von Journalisten als Augenzeugen stand das Team unter



DIE RENNSTRECKE VON NARDÒ

1975 wurde im süditalienischen Apulien in der Nähe des Ortes Nardò eine Kreisbahn mit einem Umfang von 12,6 Kilometern eröffnet. Ihre erhöhten Kurven ermöglichen Geschwindigkeiten von bis zu 500 km/h – damit gilt die Piste als schnellste der Welt. Im Laufe der Jahre wurden hier Hunderte von Geschwindigkeitsrekorden aufgestellt. Heute gehört die Strecke Porsche Engineering und bietet zusätzlich weitere Teststrecken, darunter auch einige Offroad-Pisten im Gelände. Abschnitte eines 6,2 Kilometer langen Handling-Kurses sind Kurven auf der Nürburgring-Nordschleife nachempfunden.

Erfolgsdruck. „Auf der Kreisbahn war eine Marschgeschwindigkeit von 350, 360 km/h möglich“, erinnert sich Dieter Depping, damals Mitglied des sechsköpfigen Fahrerteams und noch heute Entwicklungsfahrer bei Volkswagen Motorsport. Seine Teamkollegen: der ehemalige Formel-1-Pilot Emanuele Naspetti (Italien), Sportwagen-Weltmeister Mauro Baldi (Italien), Rallye-Ass Marc Duez (Belgien), Lamborghini-Testfahrer Giorgio Sanna (Italien) und Tourenwagen-Spezialist Jean-François Hemroulle (Belgien).

24 STUNDEN AUF HOCHGESCHWINDIGKEITSKURS

Aufgrund des Tankinhalts des W12 wurden einzelne Fahrtabschnitte von jeweils etwa 80 Minuten festgelegt. „Um dem Seitenwind auszuweichen, fuhren wir möglichst dicht an der Leitplanke. Das war besonders nachts knifflig, weil dem W12 aus aerodynamischen Gründen keine Zusatzscheinwerfer montiert wurden und wir nur das normale Fahrlicht hatten“, erzählt Depping. Die Strategie funktionierte, nach 500 Kilometern fiel der erste Rekord. Auch bei den nächsten Marken nach 500 Meilen, 1.000 Kilometern und 1.000 Meilen war der W12 deutlich schneller als der bisherige Rekordhalter. Doch dann traten kleinere technische Probleme auf. „Bei einem brandneuen Rennwagen nicht außergewöhnlich“, sagt Strozyk. Dennoch schafften es die Profipiloten, den W12 weiter in leicht reduziertem Tempo um die Kreisbahn zu zirkeln. Schließlich erzielten sie neun internationale Bestmarken, die letzte nach der Königsdistanz von 5.000 Meilen.

Aber speziell mit dem 24-Stunden-Wert von 295,24 km/h waren die Beteiligten – vor allem Vorstandsvorsitzender Piëch und Projektleiter Strozyk – nicht zufrieden. „Uns war klar, dass mit

einem problemlos laufenden Auto viel mehr drin wäre“, erinnert sich Strozyk. „Dr. Piëch gab uns schließlich die Erlaubnis für einen zweiten Versuch.“ Seine Forderung: Die 300-km/h-Grenze muss fallen!

REKORD-ANGRIFF 2.0

Nur vier Monate später, schon im Februar 2002, schlug die Mannschaft erneut ihr Lager in Nardò auf. Wieder im Vorfeld einer Präsentation: Die Volkswagen Luxuslimousine Phaeton, die Serienversion von Projekt D1, sollte nur wenige Tage später auf dem Automobil-Salon in Genf debütieren. Die Fahrercrew blieb bis auf eine Position unverändert: Statt Naspetti griff nun Rallyefahrer Raimund Baum-schlager mit ans Lenkrad. Der Österreicher, der heute mit eigenem Team unter anderem den Polo GTI R5 im Rallyesport einsetzt, hatte bereits mehrere 24-Stunden-Rennen für Volkswagen bestritten.

Um notfalls ein weiteres Eisen im Feuer zu haben, machten sich dieses Mal gleich zwei Fahrzeuge auf die Jagd nach neuen Rekorden. Als Backup wurde ein bei Testfahrten verwendeter Versuchsträger mit dem Chassis eines Lamborghini Murciélago von einem italienischen Team mit eigenen Fahrern eingesetzt. Perfektes Teamwork: Auch beim zweiten Versuch reizte die Mannschaft die Möglichkeiten voll aus und blieb volle 5.000 Meilen auf der Bahn. „Nach 24 Stunden sind wir einfach weitergefahren“, blickt Depping zurück.

Am Ende verbesserte die Mannschaft alle zehn eigenen Rekorde – und stellte sogar noch zwei neue auf (Tabelle S. 22). Ein Rekordbrecher der Superlative: Alle Rekorde sind ungeschlagen, fast 17 Jahre später wird der W12 noch immer in der Statistik der FIA als Weltrekordhalter geführt.


322,891
KM/H

Diese Durchschnittsgeschwindigkeit erreichte der W12 Nardo über 24 Stunden.



TECHNISCHE DATEN W12 NARDO

MOTOR:	12 ZYLINDER IN W-ANORDNUNG, SAUGBENZINER
HUBRAUM:	5.998 CM ³
MAX. LEISTUNG:	440 KW/600 PS
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	ÜBER 350 KM/H
BESCHLEUNIGUNG:	0–100 KM/H IN WENIGER ALS 3,5 SEKUNDEN
BAUJAHR:	2001

„Beide Rekordfahrten haben so gut funktioniert, weil die Teammitglieder aus der Forschung und Entwicklung Volkswagen, von Volkswagen Motorsport und von Italdesign perfekt zusammengearbeitet haben.“

PROJEKTLEITER RUDOLF-HELMUT STROZYK



Die Fahrercrew der zweiten Rekordfahrt (von links): Jean-François Hemroulle, Raimund Baumschlagler, Marc Duez, Giorgio Sanna, Mauro Baldi, Dieter Depping, italienischer Testpilot.

1. REKORDFAHRT

AM 13./14. OKTOBER 2001

Dieter Depping (D), Jean-François Hemroulle (B), Marc Duez (B), Mauro Baldi (I), Emanuele Naspetti (I), Giorgio Sanna (I)

2. REKORDFAHRT

AM 23./24. FEBRUAR 2002

Dieter Depping (D), Jean-François Hemroulle (B), Marc Duez (B), Mauro Baldi (I), Giorgio Sanna (I), Raimund Baumschlagler (A)

DIE REKORDE DES W12 IM VERGLEICH:

DISTANZ / ZEIT	2001	2002*
100 KILOMETER	-	322,464 KM/H ¹
100 MEILEN	-	325,593 KM/H ¹
500 KILOMETER	307,635 KM/H	324,672 KM/H ¹
500 MEILEN	308,806 KM/H	327,390 KM/H ¹
1.000 KILOMETER	311,088 KM/H	325,280 KM/H ¹
1.000 MEILEN	311,506 KM/H	325,863 KM/H ²
5.000 KILOMETER	295,440 KM/H	324,850 KM/H ²
5.000 MEILEN	291,869 KM/H	323,039 KM/H ²
1 STUNDE	310,989 KM/H	328,160 KM/H ¹
6 STUNDEN	311,581 KM/H	325,584 KM/H ²
12 STUNDEN	297,749 KM/H	324,876 KM/H ²
24 STUNDEN	295,238 KM/H	322,891 KM/H ²

¹ Internationaler Klassenrekord

² Weltrekord

* Alle Rekorde noch gültig (Stand 2/2019)

1 Die Boxengasse wurde auf der inneren Fahrspur der Rennstrecke eingerichtet. Etwa alle 80 Minuten legte der W12 Nardo einen Stopp ein – zum Tanken, Reifen- und Fahrerwechsel –, der zur Fahrzeit zählte.

2 Der W12 Nardo ist heute Teil der Sammlung der Autostadt in Wolfsburg. Die original erhaltene Patina auf der Kohlefaser-Karosserie erzählt von der Rekordfahrt über insgesamt 5.000 Meilen, das entspricht rund 8.047 Kilometern.





Millionen-Originalteil: Volkswagen Currywurst

199 398 500
Teilenummer des erfolgreichsten Produktes

7,2 MILLIONEN
2015 feiert die hauseigene
Volkswagen Currywurst einen Absatzrekord

1.388 KM
Alle im Jahr 2018 verkauften Portionen
ergeben eine Currywurst, die von Wolfsburg
bis nach Barcelona reicht

1973
von einem Fleischer für die
Volkswagen Werksangehörigen entwickelt

DIE GRÖSSTEN DER KLEINEN:

KÄFER, BULLI T1 UND T2

sind die beliebtesten Modelle
aller Volkswagen Lizenzprojekte
(Modellautos, Accessoires, Zubehör etc.)

KÄFER HAT DIE NASE VORN

Der Volkswagen Käfer führt seit Jahren die Rang-
liste der beliebtesten Oldtimer Deutschlands an.

51.009

zugelassene Käfer sind über 30 Jahre alt,
36.258 von ihnen haben ein H-Kennzeichen.

Stand 01/2018, VDA



ERSTER MARKENPOKAL MIT ERDGAS

2010 war der Scirocco R Cup der
erste Markenpokal, der ausschließlich
mit erdgasbetriebenen
Fahrzeugen durchgeführt wurde.



FAHRZEUGSCHLANGE

16

MAL UM DEN ERDBALL

Alle bis zum Produktionsrekord
am 24. August 2017 gefertigten 150 Millionen
Volkswagen hintereinandergestellt
würden 16 Mal um die Erde reichen.

VOLKSWAGEN KONZERN: TÄGLICH 200 MILLIONEN TEILE

Die Volkswagen Konzern Logistik
transportiert pro Tag



MILLIONEN TEILE

in die Fabriken des Konzerns.

VOLKSWAGEN KONZERN:

AUTOTÜRME DER AUTOSTADT: SCHNELLSTES AUTOMATISCHES PARKSYSTEM DER WELT

1 MINUTE 44 SEKUNDEN

dauert es vom Eingang der Türme bis auf die höchstgelegene, am weitesten entfernte Stellfläche.
Auto-Aufzug mit einer Rekord-Geschwindigkeit von 2 Metern pro Sekunde

LÄNGSTE STRECKE MIT NUR EINER TANKFÜLLUNG

27. bis 30. Juni 2011

2.545,80 KM
(1.581,88 MEILEN)

Ein Volkswagen Passat B7 1.6 TDI BlueMotion
fährt in Kroatien die längste Strecke
mit nur einer Tankfüllung Kraftstoff.
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch:
3,08 l/100 km

TOUAREG ZIEHT JUMBO-JET

Ein Volkswagen Touareg IV10 zieht eine

155

TONNEN
schwere Boeing 747 aus dem Hangar.



WELTREKORD, NOVEMBER 2006

Formel V

1963 erste Rennen
der „Formula Vee“ in den USA

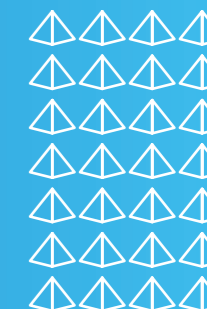
1965 begründet die Formel V in Europa
die Klasse der Nachwuchsrennserien
mit Formel-Autos

DIE SERIE ENTWICKELT SICH
IN DEN FOLGENDEN JAHREN ZUR GRÖSSTEN
NACHWUCHSRENNSERIE DER WELT.

VOLKSWAGEN KONZERN:

28

PYRAMIDEN



Die Logistik des Volkswagen Konzerns transpor-
tiert pro Jahr 75 Millionen Kubikmeter Material
innerhalb der EU in mehr als 20 Millionen
Behältern, das entspricht mehr als
dem 28-fachen Volumen der Cheops-Pyramide.

Ein Team, vier Weltrekorde

Abenteurer Rainer Zietlow stellt mit
verschiedenen Touareg Modellen
insgesamt vier Weltrekorde auf
(ein Höhen-, drei Langstrecken-
Weltrekorde).

15. BIS 29. JANUAR 2005:
HÖHEN-WELTREKORD AUF

6.081 METERN
IN CHILE

2. BIS 13. JULI 2011:
PANAMERICANA

23.000 KM
IN ELF TAGEN UND 17 STUNDEN

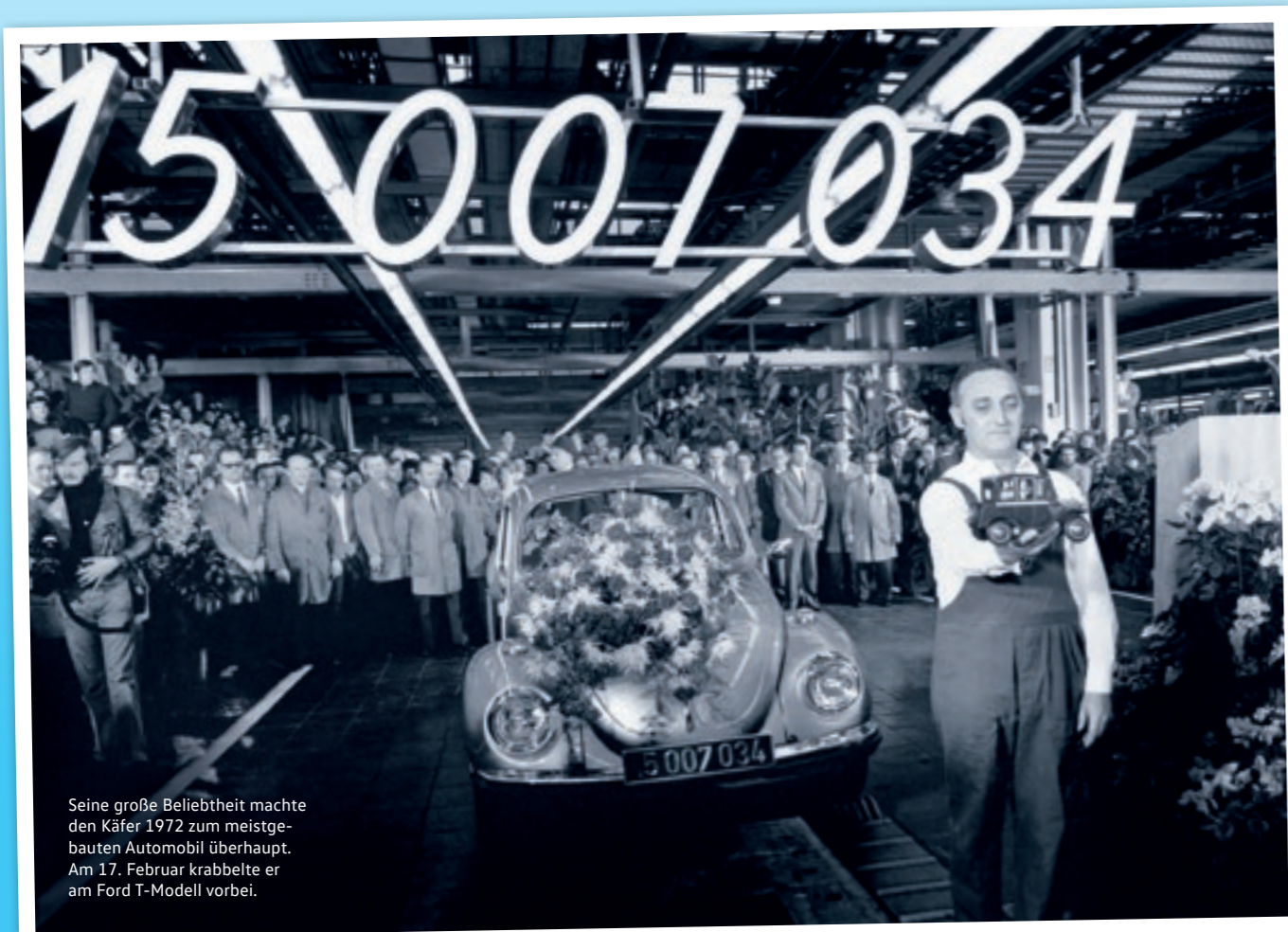
OKTOBER 2014:
CAPE TO CAPE – VOM NORDKAP ZUM CAPE
AGULHAS IN SÜDAFRIKA

17.000 KM
IN 21 TAGEN UND 16 STUNDEN

CAPE TO CAPE 2.0 –
VOM CAPE AGULHAS ZUM NORDKAP

17.568 KM
IN 9 TAGEN UND 4 STUNDEN

Zwei Multimillionäre fürs Volk.



Seine große Beliebtheit machte den Käfer 1972 zum meistgebauten Automobil überhaupt. Am 17. Februar krabbelte er am Ford T-Modell vorbei.



Der im August 1970 eingeführte 1302 war eine sanfte Revolution: Besonders mit seinem neuen, aufwendigen Fahrwerk und dem auf 260 Liter vergrößerten Kofferraumvolumen konnte er bei der Kundschaft punkten.

Mit der Weltmeister-Ausgabe des Käfers und dem „10 Millionen“-Golf würdigte Volkswagen zwei automobiler Meilensteine der Siebziger und Achtziger jeweils mit exklusiven Sondermodellen.

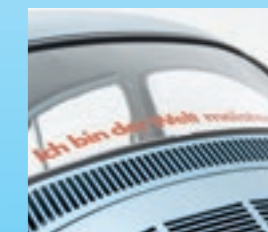
Kaum eine andere Fahrzeugbaureihe durfte die Automobilgeschichte des 20. Jahrhunderts so facettenreich mitprägen wie der Volkswagen Typ 1, unser Käfer. Rund um den Globus, in allen Klimazonen und auf jeder nur denkbaren Straße und Piste mit bemerkenswerter Zuverlässigkeit unterwegs, qualifizierte sich der Käfer zügig zum Weltmeister.

GRUND ZUM JUBELN

Am 17. Februar 1972 löste der Volkswagen Käfer das Ford T-Modell als bis dahin meistgebautes Automobil der Welt ab. Rund 26 Jahre nach dem Anlauf der regulären Serienproduktion des Brezel-Käfers im Januar 1946 konnte Volkswagen bereits einen neuen Produktionsweltrekord aufstellen: Im Stammwerk Wolfsburg krabbelte die Nummer 15.007.034 des luftgekühlten

Heckmotor-Modells vom Band. Es war ein Exemplar des 1970 vorgestellten Volkswagen 1302, das den bisherigen Rekord knackte und Volkswagen offiziell zum Stückzahlenweltmeister machte.

Nicht zuletzt dank kontinuierlicher Modellverbesserungen wie einer McPherson-Aufhängung und einem 1300er-Motor mit 32 kW (44 PS) oder 37 kW (50 PS) fiel 1972 die Tagesproduktion mit 5.600 Einheiten pro Werktag so hoch wie nie zuvor in der Unternehmensgeschichte aus. Und der Werktag wurde zu einem Feiertag, als die Endmontage und der blaue Rekord-Käfer 1302 S mit Blumen dekoriert glänzten und der damalige Volkswagen Vorstandsvorsitzende Rudolf Leiding anlässlich der Stückzahlengroßleistung eine Laudatio hielt.



Modellgepflegt: Auf das große Heckfenster durfte jeder Weltmeister-Fahrer zurückblicken. Ein Aufkleber unterstreicht den Stückzahlenrekord.



Der Dreiklang Heckantrieb, Boxermotor und Luftkühlung blieb über die gesamte Käfer-Serienbauzeit unangetastet.

1 Die Weltmeister-Goldmedaille des Sondermodells hat längst Kultstatus erreicht.



WELTMEISTERLICHES DANKESCHÖN

Noch länger konnten jedoch die Kunden mit einem eigens zu diesem Anlass aufgelegten Weltmeister-Sondermodell feiern: Als Dankeschön von Volkswagen wurde die Sonderserie als zeitlich begrenzte Verkaufsaktion vom 19. Februar bis 31. März 1972 angeboten. Und die Bestellungen gaben der Idee recht, über 6.000 Kunden griffen zu. Besonders seine reichhaltige Sonderausstattung steht dem Weltmeister-Käfer damals wie heute gut zu Gesicht. Die hauseigene Abteilung „Farben und Stoffe“ hatte sich zuvor kräftig ins Zeug gelegt und eigens einen Farbton kreiert, dem die Interieurdesignerin Gunhild Liljequist auch einen passenden Namen gab: Marathon metallic. Pluspunkte gegenüber der 1302-Basisversion waren weiterhin sportliche Lemmerz-Weltmeisterfelgen, Halogenscheinwerfer, Doppeltornhorn, Rückfahrleuchten, beheizbare Heckscheibe, schwarze Cordsitze, Schalttafelpolsterung, aber auch praktische Dreingaben wie Fußraum-Matten und Gummischutzleisten an den Stoßstangen.

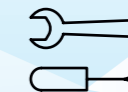
Als Zugabe erhielten Weltmeister-Käufer eine charmante Accessoires-Auswahl: Neben einem Werkzertifikat gab es einen Aufkleber, einen Schlüsselanhänger, einen Schmuckanhänger und eine Goldmedaille mit der Aufschrift „Der Weltmeister“.



DAUERLÄUFER DER NATION

1988 setzte Volkswagen einen weiteren bedeutenden Meilenstein. Der Golf führte unangefochten die hiesigen Verkaufscharts an, wurde als „Auto der Nation“ beworben und von der Presse als „erfolgreichstes Automobilkonzept der Welt in den letzten zehn Jahren“ bezeichnet (1984). Die seit 1983 gebaute zweite Generation des Golf glänzte nicht nur auf dem deutschen Neuwagenmarkt, sondern katapultierte den Golf auf eine achtstellige Gesamtstückzahl: In der neuen Halle 54 des Stammwerkes lief der zehnmillionste Golf vom Band. Zum Produktionsjubiläum wählten die hauseigenen Designer erneut die Farbe Blau als Sondermodellthema: Der Golf „10 Millionen“ trug edles Starblue metallic für den

Das 10-Millionen-Sondermodell basierte bereits auf der 1987 vorgestellten Faceliftvariante der zweiten Golf-Generation. Modernste Produktionsbedingungen in Halle 54 sorgten für die legendäre Robustheit der Baureihe.

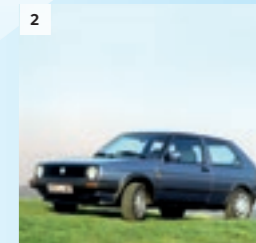


ÜBER

35

MILLIONEN GOLF

Der Golf ist das meistgebaute Volkswagen Modell aller Zeiten.



stilvollen Auftritt. Gegenüber den Serien-Golf punktete er mit feinen Akzenten: 6 J x 14 Silverstone-Felgen mit 185/60 R 14 H-Reifen, blau getönte Scheiben, in Wagenfarbe lackierte Spiegelgehäuse, Radlaufverbreiterungen, partiell abgedunkelte Rückleuchten, emailleblaue Dekorstreifen auf den Stoßfängern und „10 Millionen“-Klebedekor. Überzeugend waren auch seine inneren Werte: Sportgestühl in Velours-„Multi-Diagonal“-Mauritiusblau mit höhenverstellbarem Fahrersitz wurde durch passende Bodenbeläge und Extras wie Vierspeichenlenkrad, Mittelkonsole mit Zigarettenanzünder und Ascher sowie einen beleuchteten Make-up-Spiegel in der Beifahrersonnenblende ergänzt. Im Gegensatz zum Weltmeister-Käfer bot der 10-Millionen-Golf eine

breite Motoren- und Getriebeauswahl. Von 40 kW (55 PS) bis 66 kW (90 PS) reichte das Spektrum der Benziner. Geschaltet wurde manuell mit Vier- oder Fünfganggetriebe. Wahlweise gab es auch ein Automatikgetriebe und einen sparsamen Turbodiesel-Motor mit 51 kW (70 PS). Insgesamt wurden rund 16.500 Einheiten des 10-Millionen-Sondermodells gebaut.

Mittlerweile hat der Golf bereits die 35 Millionen überschritten und ist längst der Primus auf dem Erfolgstreppchen aller Volkswagen Modelle. Überholt vom Passat, hat der legendäre Käfer mit 21,5 Millionen einen stolzen dritten Rang inne. Multimillionäre der Herzen sind sie alle.

2 Den ausschließlich in Starblue metallic lackierten 10-Millionen-Golf als Hommage an den Weltmeister-Käfer zu interpretieren, ist eine Möglichkeit. Radlaufverbreiterungen und Aluräder setzen sportliche Akzente.

3 Die Heckoptik profitiert von den partiell abgedunkelten Rückleuchten. Spezielle Sticker betonen die Eigenständigkeit des Sondermodells.

4 Das blaue Farbkonzept setzt sich im Innenraum fort. Dem Kenner fallen die Velours-Sportsitze mit exklusivem Bezugsmuster und das Vierspeichenlenkrad ins Auge.

Voll G-laden.

Gleich mit drei modifizierten G-Lader-Modellen – Polo Coupé GT G40, Golf syncro G60 Prototyp und Corrado G60 – fuhr Rallye-Europameister Jochi Kleint in den Jahren 1985 bis 1988 Weltrekorde ein. Nach dem Rekord war stets vor dem Rekord – doch eigentlich ging es um die Qualitätsnachweise der Technik.

In der Steilkurve kippt der Horizont weg wie in der Achterbahn. Auf 95 kW (129 PS) bringt es der modifizierte 1,3-Liter-Vierzylinder im Polo Coupé G40, erreicht durch einen Lader mit gegenüber den Serienmodellen nochmals erhöhter Drehzahl. „Der ging gut, da war immer Dampf da!“, erinnert sich Klaus-Joachim „Jochi“ Kleint. Der Rallye-Europameister war 1985 einer der Fahrer, die insgesamt drei technisch und aerodynamisch modifizierte Polo Coupé G40 insgesamt 24 Stunden lang über den 20,8 Kilometer langen Rundkurs des Volkswagen Versuchsgeländes Ehra-Lessien jagten. Nur eine Woche, nachdem das sportive Serienmodell des Polo GT G40 erschienen war.

KNACKIGER POLO IM STRESSTEST

In den Cockpits herrschte reinste Rennatmosphäre: ausgeräumter Innenraum, Zusatzinstrumente und -schalter, Käfig, Feuerlöscher, Notwerkzeug und ein vom Reglement penibel vorgeschriebener Umfang an Ersatzteilen – damit der Fahrer sich auf der Strecke gegebenenfalls selber helfen konnte. Das Ganze unter den



Trainieren für den Ernstfall: Der Polo Coupé GT G40 von Rennfahrer Jochi Kleint vor dem Einsatz. Druckbetankung, Luftdruck, letzte Absprachen und Handgriffe – Start!



POLO G40 (1985)

Dank aerodynamischen Feinschliffs und 95 kW (129 PS) „ging“ der Polo G40 richtig gut. Der G-Lader bewährte sich am 31. August 1985 im Härtestest wie auch die geregelten Drei-Wege-Katalysatoren. 1992 startete die G-Lader-Technik sogar eine Weltraumkarriere: Sie diente an Bord der US-Raumfähre „Columbia“ zum Kühlen eines Laborfachs.



GOLF SYNCRO G60 PROTOTYP (1987)

Souveräne 174 kW (236 PS) Leistung aus 1,8 Liter Hubraum bietet der Golf syncro G60 dank Spirallader und Ladeluftkühlung. Jochi Kleint fuhr am 23. Mai 1987 mit diesem Prototyp drei FIA-Rekorde über 12 und 24 Stunden sowie über 5.000 Kilometer ein.



CORRADO G60 (1988)

Um 48 kW (65 PS) auf 162 kW (220 PS) leistungsgesteigert, erreichte der Rekord-Corrado am 20. August 1988 ein Spitzentempo von 270 km/h. Gleichzeitig stellte der von Volkswagen Motorsport aufgebaute Corrado aus der Nullserie sechs neue offiziell anerkannte Klassenrekorde auf.

„Der Corrado lag wie eine Eins auf der Piste, und ich find' den Sound bis heute stark!“

JOCHI KLEINT

1 Schöne Erinnerung an ausgelassene Champagner-Stimmung: Am Ende hatten Mensch und Maschine bravours durchgehalten. Jochi Kleint, der erfolgreiche Corrado G60 und das Team hatten 1988 allen Grund zum Feiern.

2 Hinterm Horizont geht's weiter: Rekord-Corrado in voller Fahrt in einer der beiden Steilkurven des Volkswagen Testgeländes in Ehra-Lessien.

3 Unter den strengen Augen der Vertreter der Obersten Nationalen Sportbehörde (ONS, heute Deutscher Motorsport Bund, DMSB) und gemessen mit modernster Technik gingen zwei Corrado Sportcoupés am 20. August 1988 an den Start.



262,864
KM/H

Durchschnittsgeschwindigkeit über eine Stunde – einer der sechs Klassenrekorde, die der Corrado G60 1988 einfuhr.



strengen Augen von acht Kommissaren der Obersten Nationalen Sportbehörde (ONS). Doch was nach reinem Sport aussah, war in Wirklichkeit ein Härtestest für die damals neue Technik G-Lader und Drei-Wege-Katalysatoren. Würden beide Komponenten dem rabiaten Stresstest standhalten? Achtung, Spoiler: Ja, taten sie.

Apropos „Spoiler“: Mit Frontspoiler, Türschweller und Heckschürze aerodynamisch um rund zehn Prozent gegenüber der Serie verfeinert, mit länger ausgelegten Gängen und schmalen Spezialreifen sowie der höheren Drehzahl der G-Lader eilten die Polo-Coupés durch den Wind. Jochi Kleint kann noch heute unmittlere Fahreindrücke abrufen: „Mann, waren das knackige Autos! Einfach toll zu fahren und ohne Turbo-Loch dank des stets mitlaufenden G-Laders.“

Am Ende gab's neue Klassen-Weltrekorde über 24 Stunden mit Tempo 208,13 km/h (vorher: 168,63 km/h) sowie für die 5.000-Kilometer-Distanz mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 204,41 km/h (vormals 163,3 km/h). Vor allem aber hatten sich G-Lader und Katalysatoren bewährt.

REKORDFAHRT MIT G WIE GOLF

Ähnlich „wiederfuhr“ Jochi Kleint im Jahr 1987. Wenn es mit dem Polo schon so gut gelaufen war, könnte man es doch jetzt mal eine Fahrzeugklasse höher versuchen. Mit dem Golf II. Der war vorgesehen für eine Rallye-Karriere, natürlich ebenfalls bestückt mit der G-Lader-Technik. Quasi als „Vorbereitung“ hierfür erklimmte der Jochi den scharfen Golf, einen Golf syncro G60 Prototyp. Erneut peitschten Mann und Wagen über den Hochgeschwindigkeitskurs von Ehra-Lessien. Ergebnis: drei internationale Rekorde über 5.000 Kilometer mit 240,32 km/h, über 12 Stunden (2.900,255 km mit 241,68 km/h) und 24 Stunden (5.780,240 km mit 240,84 km/h). „Auch der Golf ging gut, vor allem mit der neuen Kombination von G-Lader und Allrad“, erinnert sich Jochi Kleint.

RENN, CORRADO, RENN

Und wo er nun schon mal so gut in Fahrt war, der Jochi, setzte er gleich noch einen drauf im Jahre

1988. Der Corrado war ganz frisch, also ab mit ihm auf die Piste. Erhöhte Lader-Drehzahl auf 12.800 Touren, was einem Ladedruck von 0,85 Bar entsprach. Gepresste und vernickelte Kolben, Nockenwelle mit höherem Hub und breiteren Einlassnocken, am Ende 162 kW (220 PS) – ansonsten Serie pur. Und bleifreies Benzin mit 107 Oktan!

„Der Corrado lag wie eine Eins auf der Piste, und dann dieses dunkle ‚Whuuuu!‘ des G-Laders – ich find' den Sound bis heute stark!“, brennt Jochi Kleint auch im Jahr 2019 für das potente Sportcoupé. Mit ihm bretterte er erneut über den Kurs von Ehra-Lessien, bei den Steilkurven ist Obacht angebracht. „Gerade beim Ausgang der Nordkurve musst du aufpassen, da läuft der Wagen beim Übergang von der Senkrechten in die Waagerechte gern noch mal in Richtung Leitplanke“, beschreibt Rallye-Ass Kleint gestenreich die Fahrersituation.

Und dann die Mücken! „Nach zwei Stunden Dauerpower siehst du kaum noch das Boxenschild, da musst du höllisch aufpassen.“ Fahrerwechsel in 17 Sekunden, kompletter Boxenstopp inklusive Hochdruck-Betankung, Öl- und Luftdruckkontrolle sowie Scheibenreinigung in 20 Sekunden – weiter ging's! „Und dann, mitten in der Steilkurve, kam der Regen“, erinnert sich Jochi Kleint. Tempo 266 auf der Uhr, der silberne Corrado mit der zweiflutigen Auspuffanlage drückte sich in den Asphalt. Auf Slicks. Doch Kleint reagierte souverän. Ein, zwei leichte Korrekturen – okay. „Automatisch betätigte ich den Scheibenwischer-Hebel. Doch die Wischer waren ausgefallen, bewegten sich nicht. Millisekundenbruchteil. Also Gas und unter dem Regen durch.“

Am Ende gab's gleich sechs neue Klassen-Rekorde: eine Stunde mit 262,864 km/h, 500 Kilometer mit 261,032 km/h, 500 Meilen mit 260,704 km/h, 1.000 Kilometer mit 261,710 km/h, Sechs-Stunden-Durchschnittstempo 257,112 km/h und 1.000 Meilen mit 257,164 km/h. „Corrado kommt ja auch von ‚rennen‘“, grinst Jochi Kleint.



Jochi Kleint: Hamburger, seit 1974 professioneller Rallye-Fahrer, 1977 erster Volkswagen Werksfahrer, 1979 Rallye-Europameister, 1985–1987 für Volkswagen am Pikes Peak – den Helm der Corrado-G60-Rekordfahrt hat er noch immer.

Kleiner **Wagen** auf großer **Fahrt**.



1

„Einmal günstig um den Erdball, bitte!“ Tja, so etwas kann man nicht buchen. Aber einfach mal machen – im Lupo 3L TDI. Der absolvierte im Jahr 2000 eine Reise um die Welt in 80 Tagen und stellte auch noch einen Weltrekord als sparsamster Serienwagen auf.



2



3

1 Kleiner Wagen in Lissabon: Im dichten Verkehrsfluss schnurrt der Lupo 3L TDI auf der Brücke über den Tejo.

2 Da ist Musik drin: Mexikanische Künstler warten am Bahnhof von Mexico City auf Engagements, im Zentrum der Lupo 3L TDI.

3 Weltenbummler mit Rekordverbrauch: Nur 2,38 Liter auf 100 Kilometer brauchte der Volkswagen, hier noch einmal in Mexiko.

Auch nach fast 20 Jahren sieht der silberne Lupo 3L TDI nicht verbraucht aus – aber einen Verbrauchsweltrekord hat er aufgestellt. Damals, im Jahre 2000. Vom 16. Mai bis 3. August umrundete das kleine Auto einmal die große weite Welt. Kein Witz: Der Lupo und sein Abenteuer-Team absolvierten exakt 33.333 Kilometer Fahrstrecke durch 22 Länder und fünf Kontinente. Und das bei einem Durchschnittsverbrauch von sage und schreibe 2,38 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Die besten Ideen entstehen bekanntlich nicht an Konferenztischen, sondern irgendwo in lockerer Runde. Zum Beispiel in einem vornehmen Londoner Club des 19. Jahrhunderts, in dessen geselliger Runde Phileas Fogg die tollkühne Wette einging, dass es ihm gelänge, innerhalb von nur 80 Tagen die Welt zu umrunden.

JULES VERNES IDEE NEU INTERPRETIERT
Zugegeben, Fogg, der Club und die Idee waren nur Erfindungen des fantastischen Autors Jules Verne und manche Ideen brauchen schlicht ihre Zeit, bis sie umgesetzt werden. Doch ziemlich genau 127 Jahre nach Erscheinen von Vernes Roman „Reise um die Erde in 80 Tagen“ ging es los – in einem Volkswagen, dessen Name sich mit dem Romantitel vereinte zu „Lupo 80 Days“. Die Wette dieses Mal: mit nur 1.000 Litern Kraftstoff die Erde zu umrunden.

*Und es läuft und
läuft u. läuft.*

Gleich zwei silberne Lupo 3L TDI schickte Volkswagen am 16. Mai von Berlin aus ins Rennen, dazu zwei Medien-Begleitfahrzeuge sowie einen Transporter mit Ersatzteilen, Werkzeug, technischem Equipment. Zweimal wöchentlich strahlte ein privater Fernsehsender jeweils 15 Minuten lange Beiträge über den aktuellen Verlauf der Challenge aus. „Wir hatten auch einen Blogger mit dabei, der die Website aktualisierte, dafür mussten wir damals aber immer nach Internetcafés Ausschau halten. Das Internet war noch jung“, erinnert sich Bernd Simon, der die Tour mit weiteren Kollegen für Volkswagen begleitete.

KLEINER LUPO AUF GROSSER TOUR
Distanzen zwischen den einzelnen Kontinenten überwand die Crew mitsamt Fahrzeugen auf dem Luftweg, per Boeing 747. Erstes Zwischenziel war Südafrika, danach ging es flugs nach Thailand und Malaysia. Von Bangkok nach Singapur, dann wieder „putzen, waschen, verladen und rüber nach



2,38
L/100 KM

Weltrekord: Mit seinem Durchschnittsverbrauch setzte der Lupo 3L TDI neue Maßstäbe. Sparsamster Serienwagen der Welt!

Der 40. Tag Atlanta,
 der Kline wird mal
 so richtig auf Herz u.
 Nieren durchgeprüft
 aber außer neuen
 Öl und neuen Filtern
 was nichts notwendig

1 Wo ein Wille, da ein Ölwechsel: Auf dem Hotelparkplatz in Atlanta, USA, spendiert Fahrzeugbegleiter Ingbert „Inge“ Cirpka dem Lupo frischen Schmierstoff.



Australien“, so Simon, der nie die irren Bilder vom kleinen Rekord-Lupo zwischen den gigantischen Sattelzügen, genannt „Road Trains“, vergessen wird. „Wir wurden auf der Strecke von Perth nach Sydney in dem kleinen Lupo aber zum Glück nicht übersehen“, scherzt der ehemalige Meister aus der Technischen Entwicklung in Wolfsburg, der dem

3L TDI ein bravouröses Zeugnis ausstellt: „Bis auf Ölwechsel und einen kaputten Scheinwerfer war die gesamte Tour über nichts zu reparieren.“

In den USA schnurrte der kleine Dreizylinder-Lupo von San Francisco aus die gesamte Westküste runter, bis nach Mexico City, über St. Louis und Washington D. C. nach New York, von dort wieder per Jet nach London. „Durch den Eurotunnel nach Paris, runter nach Bordeaux, in Gibraltar rüber nach Marokko, von Fez nach Marrakesch, zurück nach Spanien, da die Südküste rauf, Madrid, Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen, Oslo ...“, zählt Lupo-Begleiter Bernd Simon auf. Über Dänemark ging es zurück, an der Ostseeküste entlang, von Rostock über Berlin nach Magdeburg und Helmstedt.

WENIGER DURST TROTZ GROSSER SCHNAPSZAHL

„In Helmstedt haben wir umgedreht und sind nochmal nach Magdeburg und dann erst nach Wolfsburg, weil wir sonst unser Ziel um hundert Kilometer verfehlt hätten“, lacht Simon. „Auf der letzten Etappe bis Wolfsburg wurden wir von unzähligen anderen Lupo begleitet, die uns an der Autobahnauffahrt Helmstedt ‚aufgelauert‘ hatten – das war ein toller Gag.“

Am Ende passten die Zahlen: Bei exakt 33.333 Kilometern durchbrach der Rekord-Lupo die Ziellinie in Wolfsburg, umjubelt von zahlreichen Fans. Der Lupo 3L TDI ging ein ins Guinness-Buch der Rekorde als sparsamster Serienwagen mit einem Durchschnittsverbrauch von 2,38 Litern auf 100 Kilometer und einem Durchschnittstempo von 85 km/h. Und das 80-Days-Team setzte sogar noch einen drauf: Statt der 1.000 Liter kam der Lupo mit nur 792,57 Litern auf der gesamten Rekorde tour aus. „Auf einer Etappe in Australien gelang uns sogar ein Verbrauch von sagenhaften 1,9 Litern auf 100 gefahrenen Kilometern. Aber ich denke, auch die 2,38 Liter gehen in Ordnung“, grinst Simon. „Kostete nicht die Welt, so eine Tour um dieselbe.“

Das kann man mal so stehen lassen. Gut gemacht, großartiger kleiner Wagen!



2 Klassisches Motiv, dennoch nicht minder beeindruckend, wenn man es selbst erlebt: Fahrzeugbegleiter Bernd Simon mit dem Weltrekord-Lupo vor der Golden Gate Bridge, San Francisco.

3 Keine Angst vorm kleinen Wolf: Mitten in Andalusien lässt sich das spanische Schwein nicht aus der Ruhe bringen. Vielleicht aber auch nur, weil es kein Italienisch (Lupo – Wolf) versteht.



3

RALLYE-DAKAR-SIEGE

in Folge bei der
härtesten Marathon-Rallye
der Welt.



Siege in Serie.

Mit drei ersten Plätzen bei der Rallye Dakar und vier Titeln in der Rallye-Weltmeisterschaft gehört Volkswagen auch im Offroad-Bereich zu den erfolgreichsten Marken.



Der Race Touareg bleibt bei der Rallye Dakar in Südamerika ungeschlagen. 2011 gewinnen Nasser Al-Attiyah aus Katar und sein deutscher Beifahrer Timo Gottschalk, hier in Aktion in Chile (Foto links).

1 Beeindruckende Landschaft, tolle Bilder – ein Race Touareg in Argentinien bei der Rallye Dakar 2011.

2 2009 feiern Volkswagen Werksfahrer Giniel de Villiers (rechts) und Copilot Dirk von Zitzewitz in Buenos Aires (Argentinien) den ersten Sieg eines Fahrzeugs mit Diesel-Triebwerk bei der Rallye Dakar.



Die Revolution begann 2004. In diesem Jahr startete bei der Rallye Dakar mit dem Race Touareg zum ersten Mal ein Fahrzeug mit Turbodiesel-Triebwerk, das Siegchancen hatte. „Die Vorteile sind der niedrigere Verbrauch und das höhere Drehmoment“, beschrieb Eduard Weidl, damals Projektleiter bei Volkswagen Motorsport, die Unterschiede zum bis dahin unbesiegten Benziner. Das Ansprechverhalten des Turbodiesels passte perfekt zum Fahren im tiefen Sand – bei der damals noch durch die Sahara führenden Marathon-Rallye entscheidend. Bei Tagesetappen von bis zu 800 Kilometern bedeutete der kleinere Kraftstoffvorrat an Bord zudem einen messbaren Gewichtsvorteil.

WÜSTENRENNER AUS NIEDERSACHSEN

Weidl und Motoren-Ingenieur Donatus Wichelhaus entwickelten einen reinrassigen Wüstenrenner (RT1), der optisch an den Touareg erinnerte. Unter der 50 Kilogramm leichten Karosserie steckte ein Gitterrohrrahmen aus Flugzeugstahl als tragende Struktur. Der 202 kW (275 PS) leistende TDI-Reihen-Fünfzylinder zog die Parallele zum Serien-Touareg. Bei der Premiere 2004 kam der Franzose Bruno Saby auf Rang sechs ins Ziel. Ein Jahr später erreichte Jutta Kleinschmidt, die einzige Frau unter den Rallye-Dakar-Siegern, als Dritte Dakar. 2006 legte Volkswagen Motorsport den Race Touareg der zweiten Generation (RT2) auf, der unter anderem einen Vierventil-Zylinderkopf sowie eine veränderte Karosserie mit kürzeren Überhängen aufwies. Der Südafrikaner Giniel de Villiers

TECHNISCHE DATEN RACE TOUAREG RT3

MOTOR:	5 ZYLINDER IN REIHE, DIESEL, ZWEISTUFIGER TURBOLADER
HUBRAUM:	2.500 CM ³
MAX. LEISTUNG:	228 KW/310 PS
ANTRIEB:	PERMANENTER ALLRAD MIT DREI MECHANISCHEN DIFFERENZIALEN, SEQUENZIELL GESCHALTETES FÜNFANGANG-GETRIEBE
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	CA. 190 KM/H
BESCHLEUNIGUNG:	0–100 KM/H IN 5,9 SEKUNDEN
BAUJAHR:	2011

schrammte nur knapp am Sieg vorbei. Im Folgejahr fuhr US-Amerikaner Mark Miller im bestplatzierten Race Touareg auf Rang vier.

SIEGESSERIE IN SÜDAMERIKA

Den Weltcup für Marathon-Rallyes gewannen Bruno Saby (2005) und der zweimalige Rallye-Weltmeister Carlos Sainz (2007) zwar im Race Touareg. Den ersten „Dakar“-Sieg feierte Volkswagen aber erst nach dem Umzug nach Südamerika aus sicherheitspolitischen Gründen.

Ab 2009 also Südamerika. Die Strecke führte von der argentinischen Hauptstadt durch die Ausläufer der Anden und die Atacama-Wüste in Chile zurück nach Buenos Aires. Der damalige Volkswagen Motorsport Direktor Kris Nissen schickte wieder vier Race Touareg ins Rennen. Nach rund 9.000 Kilometern feierte Volkswagen einen Doppelsieg – Giniel de Villiers siegte vor Mark Miller. Der Bann war gebrochen, zum ersten Mal hatte ein Fahrzeug mit Diesel-Triebwerk die härteste Marathon-Rallye der Welt gewonnen. 2010 landete Volkswagen einen Dreifachsieg mit Carlos Sainz vor Nasser Al-Attiyah und Mark Miller. 2011 siegte der Katarer Al-Attiyah in der dritten Generation des Race Touareg (RT3), jetzt mit Bi-Turbo-Konfiguration 228 kW (310 PS) stark, vor den Teamkollegen de Villiers und Sainz. 2011 markierte schließlich das Ende des Engagements von Volkswagen bei der Rallye Dakar. Die nächste Herausforderung für die Werksportler wartete schon – die Rallye-Weltmeisterschaft.

„Der Polo R WRC ist nicht nur das beste Auto der Rallye-WM. Auch das gesamte Team dahinter ist große Klasse.“

SÉBASTIEN OGIER NACH DEM GEWINN DES ERSTEN TITELS 2013

POWER-START IN DIE RALLYE-WELTMEISTERSCHAFT

Der neue Technikdirektor François-Xavier Demaison stellte ein sogenanntes World Rally Car (WRC) auf Basis des Polo auf die Beine, das mit 1,6-Liter-Turbobenziner mit Direkteinspritzung und sequenziell geschaltetem Sechsgang-Getriebe über Jahre die Maßstäbe setzen würde. Aber noch war es nicht so weit. Um die Abläufe im Neuland Rallye-WM zu trainieren, bestritt Volkswagen Motorsport die Saison 2012 mit einem Fabia von Konzernschwester Škoda in der zweiten Liga.

Kurz bevor er an Nachfolger Jost Capito übergab, war Volkswagen Motorsport Direktor Kris Nissen noch ein Coup gelungen. Er hatte den französischen Nachwuchsstar Sébastien Ogier verpflichtet. Seine Teamkollegen wurden schließlich der Finne Jari-Matti Latvala und der Norweger Andreas Mikkelsen. Ogier zahlte das in ihn gesetzte Vertrauen schon im Januar 2013 zurück. Gleich bei der allerersten Wertungsprüfung, die der Polo R WRC im Wettbewerb fuhr, setzte er bei der Rallye Monte Carlo die Bestzeit. „Uns ist ein Riesenstein vom Herzen gefallen. Wir waren zwar überzeugt, schnell zu sein“, sagte Motorsport-Direktor Capito. „Aber erst der Wettbewerb brachte die Bestätigung für die tolle Arbeit, die jeder Einzelne im Team geleistet hatte.“

DAUERGAST AUF DEM SIEGERTREPPCHEN

Ogier startete eine einzigartige Siegesserie. Im Verlauf der Premiersaison gewann er neun der

13 WM-Rallyes und holte sich überlegen seinen ersten Titel. Bis zum WM-Ausstieg von Volkswagen Ende 2016 siegte der Polo R WRC auf so unterschiedlichen Terrains wie den vereisten Bergstraßen der Rallye Monte Carlo, den tief verschneiten Waldwegen bei der Rallye Schweden, dem brutalen Schotter der Rallye Argentinien oder dem brüchigen Asphalt bei der Rallye Deutschland. Insgesamt vier Mal in Folge wurde der inzwischen mit der deutschen TV-Moderatorin Andrea Kaiser verheiratete Ogier mit dem Polo R WRC Weltmeister. Die Teamkollegen Latvala und Mikkelsen steuerten weitere Siege bei. Latvala wurde 2014 und 2015 außerdem Vize-Weltmeister, Mikkelsen belegte in der Endwertung drei Mal Rang drei.

REKORD-STATISTIK MADE BY VOLKSWAGEN

In zwei Statistiken belegt Volkswagen dadurch noch heute die ersten beiden Plätze. Zwischen der Rallye Australien 2013 und der Rallye Finnland 2014 und noch einmal von der Rallye Portugal 2015 bis zur Rallye Mexiko 2016 blieb der Polo R WRC ungeschlagen – die Serie von jeweils zwölf WM-Siegen in Folge ist noch immer gültiger Rekord. Auch die zwölf Saisonsiege 2014 und 2015 – bei insgesamt 13 Rallyes – wurden nie zuvor erreicht. Bei den 52 WM-Läufen, die Volkswagen Motorsport in den vier Jahren bestritt, stand 43 Mal der Fahrer eines Polo R WRC ganz oben – das entspricht einem Siegquotienten von sagenhaften 82,7 Prozent. Logisch, dass Volkswagen auch vier Mal hintereinander den Markentitel gewann.



1 Sébastien Ogier (rechts) und Beifahrer Julien Ingrassia fahren im Polo R WRC zu vier Titeln in der Rallye-WM, Volkswagen wird gleichzeitig vier Mal Marken-Weltmeister (2013–2016).



82,7

PROZENT
SIEGQUOTIENT

bei 52 WM-Läufen –
Rekord, ebenso die
Serie von jeweils zwölf
WM-Siegen in Folge.



2 Ab 2013 konzentriert sich Volkswagen auf die Rallye-Weltmeisterschaft mit dem Polo R WRC.

3 Rallye Mexiko 2014 – landestypische Kopfbedeckung und Erfrischung für die Sieger Sébastien Ogier/Julien Ingrassia.

4 Schon in der Premiersaison 2013 in der Rallye-WM (hier bei der Rallye Spanien) gewinnt Volkswagen die Titel in Hersteller-, Fahrer- und Beifahrer-Wertung.



TECHNISCHE DATEN POLO R WRC

MOTOR:	4 ZYLINDER IN REIHE, BENZINER, TURBOLADER
HUBRAUM:	1.600 CM ³
MAX. LEISTUNG:	234 KW/318 PS
ANTRIEB:	PERMANENTER ALLRAD MIT ZWEI MECHANISCHEN DIFFERENZIALEN, SEQUENZIELL GESCHALTETES SECHSGANG-GETRIEBE MIT SCHALTWIPPEN
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:	CA. 200 KM/H
BESCHLEUNIGUNG:	0–100 KM/H IN 3,9 SEKUNDEN
BAUJAHR:	2016



5 Bei 52 Rallyes zwischen 2013 und 2016 schickt Volkswagen jeweils zwei oder drei Polo R WRC ins Rennen (hier Rallye Großbritannien 2015) – und steht 1.346 Tage lang an der Spitze der Hersteller-Wertung.

6 Bei der Rallye Australien 2016 verabschiedet sich Volkswagen aus der Rallye-WM – mit dem 43. Sieg für den Polo R WRC.

Bereits 1952 holt der Importeur Ben Pon den
10.000.
 VOLKSWAGEN
 für die Niederlande in Wolfsburg ab.



ERSTE MILLION FÜR DIE USA
1962
 erreicht der einmillionste Volkswagen die USA.

Mitarbeiter der Marke Volkswagen

WELTWEIT RUND
200.000
 MITARBEITER

DAVON ETWA
120.000
 IN DEUTSCHLAND

Die Kernmarke des Konzerns ist weltweit in mehr als 150 Märkten vertreten und produziert Fahrzeuge an mehr als 50 Fertigungsstandorten in 14 Ländern.

VOLKSWAGEN KONZERN:



44.000

FAHRZEUGE PRO ARBEITSTAG
 Die Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns produzieren an jedem Arbeitstag rund um den Globus fast 44.000 Fahrzeuge.

10

MILLIONEN FAHRZEUGE AUS PUEBLA (MEXIKO)

22. August 2013
 In Puebla (Mexiko) wird das zehnmillionste Fahrzeug montiert.

400.000

VOLKSWAGEN AUS PUNE (INDIEN)

Juli 2014
 Im Volkswagen Werk Pune (Indien) rollt das 400.000. Fahrzeug vom Band.

ÄLTESTER VOLKSWAGEN STANDORT AUSSERHALB DEUTSCHLANDS

DAS WERK

ANCHIETA

IN SÃO BERNARDO DO CAMPO

ist das erste Volkswagen Werk Brasiliens und gleichzeitig der erste Volkswagen Standort außerhalb Deutschlands.

1957 gegründet, 1959 in Betrieb genommen, Hauptsitz der Zentrale und der Entwicklungsabteilung von Volkswagen do Brasil mit mittlerweile 1.000.000 m² und 8.700 Mitarbeitern.

VOLKSWAGEN KONZERN:

Zug von Wolfsburg nach Chicago

Für den Fahrzeugtransport per Bahn verkehrten 2018 rund 235.000 Bahnwaggons. Eine Aneinanderreihung würde einen Zug mit einer Länge von Wolfsburg bis Chicago ergeben.

WOLFSBURG

CHICAGO



BESTSELLER VOLKSWAGEN GOL

2012

25 JAHRE DIE NUMMER EINS:

Der Volkswagen Gol ist das meistverkaufte Auto in Brasilien.

Was der Golf in Europa ist, ist der Gol in Brasilien – der Bestseller.

20

MILLIONEN KÄFER
 Meilenstein der Unternehmensgeschichte wird in Mexiko gesetzt

15. Mai 1981
 Der 20-millionste Käfer rollt in Puebla (Mexiko) vom Band.



5.000.000

FÜR DIE USA

1971 bringt ein Transportschiff bereits den fünfmillionsten Volkswagen in die Vereinigten Staaten.

2018

BESTES ERGEBNIS IN

KANADA

In Kanada übergab Volkswagen 2018 an seine Kunden 72.000 Fahrzeuge – das beste Auslieferungsergebnis aller Zeiten für die Marke in diesem Markt.

VOLKSWAGEN KONZERN:

In Europa sind täglich

18.000 LKW UND
1.500 EISENBAHNEN

unterwegs. Über 600.000 Lieferungen werden täglich gesteuert.

1987

Bei der knapp 3.500 Kilometer langen Testfahrt von Wolfsburg in die südfranzösische Partnerstadt Marignane erzielte ein Öko-Polo den legendären Verbrauchswert von

1,7 l/100 KM

Die Rekordfabrik.

Über 45 Millionen produzierte Fahrzeuge, so viele Mitarbeiter, wie in einer größeren Kleinstadt leben, der größte private Güterbahnhof Europas: Rekorde haben am Standort Wolfsburg Tradition. Das Stammwerk von Volkswagen am Mittellandkanal ist, in fast jeglicher Hinsicht, ein Werk der Superlative.

Mit rund **63.300** Beschäftigten und einer Fläche von 6.500.000 Quadratmetern beherbergt der Volkswagen Standort in Wolfsburg die größte zusammenhängende Automobilfabrik der Welt. Doch nicht nur Fahrzeuge, auch Rekorde und Bestwerte werden hier fabriziert – und zwar am laufenden Band.

Dabei hat es alles einmal überschaubar angefangen. Mit der zivilen Serienproduktion des Volkswagen Käfer, ob seines charakteristischen Heckfensters auch „Brezel-Käfer“ genannt, wird nach Kriegsende unter britischer Treuhänderschaft die Produktion wieder aufgenommen. Sie startet im Dezember 1945 mit der Montage von 55 Volkswagen.

Kaum hat die Produktion in Wolfsburg Fahrt aufgenommen, lässt der erste Rekord nicht lange auf sich warten: Bereits am 5. August 1955 rollt in Wolfsburg unter großem Applaus von Werksangehörigen und Händlern aus dem In- und Ausland der einmillionste Käfer vom Band. Der luftgekühlte Käfer ist ohne Frage der Motor des Wirtschaftswunders – und läuft und läuft und läuft ... weltweit insgesamt 21,5 Millionen Mal.



6.500.000

QUADRATMETER

Mit dieser Fläche – so viel wie 910 Fußballfelder – ist der Standort die größte Automobilfabrik der Welt. Über 45 Millionen Autos erblickten hier bereits das Licht der Autowelt.



1 Am laufenden Band: Aktuell werden im Wolfsburger Stammwerk fünf Modelle plus Modellvarianten gefertigt. Jeden Tag werden hier mehr als 3.500 Fahrzeuge produziert.

2 Dauerläufer: Mit dem Volkswagen vom Typ 1 – landläufig bekannt als „Käfer“ – startete im Stammwerk Wolfsburg Ende 1945 die zivile Produktion. Das Wirtschaftswunder tat sein Übriges.

3 Großer Bahnhof: Volkswagen betreibt in Wolfsburg den größten privaten Güterverkehrsbahnhof Europas. 190 Doppelstockwaggons werden hier allein für den Fahrzeugtransport jeden Tag be- und entladen.



MONACO AM MITTELLANDKANAL

2019 ist das Volkswagen Stammwerk am Mittellandkanal auf mehr als sechs Quadratkilometer angewachsen. Allein seine überdachte Fläche von 1,6 Quadratkilometern ist so groß wie das Fürstentum Monaco! Aktuell werden in Wolfsburg die Volkswagen Modelle Golf, Golf Sportsvan, Tiguan, Touran sowie die dazugehörigen Derivate und erstmals seit 20 Jahren mit dem Tarraco wieder ein Modell von Konzerntochter SEAT produziert. Mehr als 3.500 Fahrzeuge verlassen pro Tag die Fertigung – und werden in mehr als 50 Länder der Erde exportiert.

Kein Wunder, dass bereits im Juni 2018 die Marke von 45 Millionen in Wolfsburg gebauten Fahrzeugen geknackt wurde. Legt man mit 4,25 Metern die Länge eines aktuellen Volkswagen Golf zugrunde, entspricht das einer Auslieferungsschlange, die mit einer Länge von insgesamt 191.250 Kilometern fast fünf Mal um den Erdball reichen würde.

„45 Millionen Autos stehen eindrucksvoll für das jederzeit verlässliche Stammwerk Wolfsburg, für eine starke Mannschaft, für Produkte und Qualität, die unsere Kunden begeistern. Das ist eine hervorragende Basis für die Herausforderungen der Zukunft“, sagte Dr. Andreas Tostmann, Volkswagen Markenvorstand für Produktion und Logistik, an diesem ganz besonderen Tag.

GROSSER BAHNHOF

Um ihre Fahrzeuge auszuliefern, setzen sie in Wolfsburg nicht nur auf Transporte auf vier Rädern. Was nur wenige wissen: Der größte europäische Automobilstandort beheimatet zugleich den größten privaten Güterverkehrsbahnhof Europas! Auf einer Länge von 60 Schienenkilometern sind sieben Lokomotiven, zwei Rangierroboter und eine Schiebepiste im Einsatz. Allein für den Transport von Neu- und Gebrauchtwagen werden im Stammwerk an jedem Arbeitstag 190 Eisenbahn-Doppelstockwaggons umgeschlagen.

Es ist Teil der Bestrebungen von Volkswagen, einen möglichst hohen Anteil des Werksverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlegen. Moderne Alstom-Hybridlokomotiven vom Typ H3, die vor allem im Rangierbetrieb rein elektrisch fahren, helfen dabei, den ökologischen Fußabdruck von Produktion und Logistik im Wolfsburger Stammwerk so gering wie möglich zu halten.

Wer dieses per pedes erkunden will, muss gut zu Fuß – und am besten ein echter Marathonläufer sein: 75 Kilometer ist das Straßennetz lang, das die Produktionsstätten, Lagerhallen, Verwaltungsgebäude und Außenanlagen miteinander verbindet. Wer sie alle an einem Tag besuchen will, braucht also eine gehörige Portion Kondition.

STRIPPEN ZIEHEN WAR GESTERN!

Aber zum Glück gibt es ja Telefon. Auch in Sachen Telekommunikation ist Volkswagen übrigens ein Unternehmen der Superlative. Zog früher noch das „Fräulein vom Amt“ in der Fernmeldezentrale „die Strippen“, so sind es heute viele tausend Meter Glasfaserkabel, die für blitzschnelle Datenübertragung und den Informationsaustausch zwischen der Wolfsburger Konzernzentrale und den über 8.500 Lieferanten sowie 68 Komponenten- und 52 Fahrzeugwerken in aller Welt sorgen. Mit 80.000 eingerichteten Datenanschlüssen handelt es sich zugleich um die größte Standortinstallation der Welt.

Übrigens: Nicht nur Fahrzeuge entstehen in Wolfsburg in Rekordzahl, auch Currywürste werden im Schatten der markanten Schornsteine produziert – und finden in den 17 Betriebskantinen am Standort Wolfsburg und darüber hinaus reißenden Absatz: rund sieben Millionen Mal pro Jahr. Rekordverdächtig lecker schmeckt sie ohnehin. Zudem ist die Wurst, die mit der Teilenummer

199 398 500 A sogar über eine eigene Kennziffer im markeneigenen Bestellsystem verfügt, als Mitbringsel aus dem Mutterland der Marke in aller Welt heiß begehrt.

CHINA ALS NEUES KRAFTZENTRUM

Und sie schmeckt auch in China. Längst ist das „Reich der Mitte“ für Volkswagen zum wichtigen Standbein geworden. Dies ist vor allem das Verdienst eines Mannes von beeindruckender unternehmerischer Weitsicht: Prof. Dr. Carl H. Hahn. Auf Betreiben des damaligen Vorstandsvorsitzenden schloss Volkswagen 1984 als erster ausländischer Automobilhersteller einen Joint-Venture-Vertrag zur Gründung der „Shanghai-Volkswagen Automotive Company“. Schon ein Jahr später, im Herbst 1985, lief dort der erste in China gebaute Volkswagen Santana vom Band. Der Volkswagen war das erste in Lizenz gebaute deutsche Fahrzeug in China überhaupt und ist bis heute eines der meistverkauften Autos auf dem chinesischen Markt.

Viele weitere Modelle „made in China“ sollten folgen. Mit rund zwei Millionen ausgelieferten Einheiten zählte SAIC VOLKSWAGEN, wie das Joint Venture heute heißt, im Jahr 2018 zu den größten Automobilherstellern in China.

Zugleich ist das Reich der Mitte mit über 4,2 Millionen jährlich verkauften Fahrzeugen längst der größte und wichtigste Einzelmarkt im Volkswagen Konzern. In diesem Zusammenhang betont Dr. Herbert Diess, der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG: „Die Zukunft von Volkswagen wird sich auf dem chinesischen Markt entscheiden. China ist das neue Kraftzentrum der Automobilindustrie.“

Und wird – genau wie das Stammwerk in Wolfsburg – in den nächsten Jahren sicher nicht aufhören, einen Bestwert nach dem nächsten zu produzieren.



1 Allein die überdachte Hallenfläche des Werksgeländes ist so groß wie das Fürstentum Monaco.

2 Immer gut verbunden: Früher stellten Telefonistinnen in der werkseigenen Fernmeldezentrale die Verbindungen her, wie hier im Jahr 1959. Heute macht das die IT. Mit 80.000 Datenanschlüssen ist Volkswagen in Wolfsburg die größte Standortinstallation der Welt.

3 Der verkehrsgünstig am Mittelrandkanal gelegene Standort umfasst eine Fläche von mehr als sechs Quadratkilometern.

4 Visionär mit Weltblick: Prof. Dr. Carl H. Hahn legte den Grundstein für das Erfolgs-Joint-Venture von Volkswagen mit China – das erste seiner Art!

5 Rekordproduzent: Im Werk von SAIC VOLKSWAGEN in Shanghai wurden 2018 rund zwei Millionen Fahrzeuge gefertigt.

The Italian Job.

Mit 360 Sachen zum großen Coup: Der Aerodynamic Research Volkswagen (ARVW) mit Keke Rosberg am Steuer stellte im 18. Oktober 1980 mehrere Weltrekorde auf – schnellste Runde in Nardò und schnellstes Dieselfahrzeug der Welt! Und minimaler Verbrauch dank $c_w = 0,15!$



362,07
KM/H

So flink war keiner:
Mit 362,07 km/h erfuhr der ARVW offizielle Weihen als schnellstes Dieselfahrzeug der Welt und absolvierte zudem die schnellste Runde in Nardò.

Finale Einstellarbeiten am ARVW im Windkanal: Günter Reich (Mechanik, vorn), Hans Rathmann (Elektrik, hinten), im Cockpit Rudolf-Helmut Strozyk (Motorkühlung).



Schlanke Linie: Der zweite ARVW im Volkswagen Windkanal in Wolfsburg mit Rauchfahnen, um den Strömungsverlauf sichtbar zu machen. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um ein reines Mess- und Ersatzfahrzeug, welches aber nie zum Einsatz kam.

Leichtbau, Sprit sparen – und das mit einem Nutzfahrzeug-Motor, einem schweren Sechszylinder? Aber klar! Es kommt halt immer darauf an, wer welches Konzept dazu erstellt. Hohe Endgeschwindigkeit bei geringstem Verbrauch – und was man davon in Serienfahrzeuge einfließen lassen könnte – lautete die interne Zielsetzung des fünf Meter langen Forschungsfahrzeuges ARVW. Eineinhalb Jahre lang hatten sechs kluge Köpfe in Wolfsburg den späteren Weltrekordler konstruiert: Projektverantwortlicher war Jürgen Nitz, Rainer Deutenbach war zuständig für die Aerodynamik, Emil Pommer für Konstruktion und Design, Rolf Poltrock für den Motor und Martin Schlotthauer für den Antrieb. Und Rudolf-Helmut Strozyk, damals Sachbearbeiter in der Volkswagen Forschung, als rechte Hand von Nitz für den Bereich Motorkühlung.

MIT KREATIVITÄT UND ERFINDERGEIST AUF REKORDKURS

In einem komplett mit GfK-„Haut“ verkleideten Rohrrahmen, der teilweise als Leitungssystem für das Kühlwasser des aus dem Transporter LT stammenden 2,4-Liter-Sechszylindermotors mit 129 kW (175 PS) Leistung dient, ist der Fahrer

zwischen Motor und Vorderachse platziert; eine massive, rund zehn Zentimeter breite Gliederkette mit Bolzen dient der Kraftübertragung auf die Hinterräder. Die Leistungssteigerung des ursprünglichen Nutzfahrzeug-Motors ermöglicht höhere Einspritzdrücke.

Bevor es auf den Weltrekord-Kurs ging, bedurfte es Feinjustierungen und Änderungen an der Hinterachsaufhängung, an der Lenkung und an der Bremse. „Da war ursprünglich eine Einkreis-Bremsanlage drin“, berichtet Strozyk, „was uns nicht ausreichend erschien. Weil es schnell gehen musste, bauten wir die Zweikreis-Bremsanlage aus meinem privaten 1967er Porsche 911 S Targa ein, nachdem wir eine Lösung gefunden hatten, um das ‚Herauswandern‘ der Kettenbolzen der Antriebskette zu verhindern. Anschließend ging es nach Nardò (Italien), wo wir die ersten Versuche mit Höchstgeschwindigkeit fahren konnten – und noch so manche technische Maßnahme einfließen lassen mussten.“ Aufgrund des maximal geringen Lenkeinschlags hatte die Mannschaft den ARVW auf dem Volkswagen Prüfgelände Ehra-Lessien nur stark eingeschränkt testen können. „Und lackiert war der ARVW auch noch nicht. Das wurde zum Abenteuer.“

FARBENFROHES ABENTEUER

Weil die erforderlichen Speziallacke in Italien nicht verfügbar waren, besorgten Strozyk und sein Kollege Lothar Mertens das Material auf dem Luftweg in Wolfsburg. Zurück in Italien, bei der Zwischenlandung in Mailand, warteten die beiden ARVW-Ingenieure am Rollband auf ihre Koffer, „als sich plötzlich ein unverkennbarer Geruch ausbreitete: Der Spezial-Lack für den Rekordwagen war ausgelaufen!“, erinnert sich Strozyk lachend an das Dilemma. „Wir also im Hechtsprung über die Absperrung, um zu retten, was zu retten war, doch wir kamen nicht weit: Im Nu waren wir von MP-bewehrten Carabinieri umstellt, die uns für Terroristen hielten!“ Dieser Irrtum klärte sich zum Glück auf, sodass Strozyk und Mertens mit tropfenden Koffern das Fahrerlager in Nardò erreichten. „Die Reste reichten gerade so für die Lackierung. Weil wir aber keinen Lackierbetrieb fanden, habe ich den ARVW vor Ort kurzerhand selbst lackiert.“

FLIEGENDE MEILEN ITALIENISCHER ART

Dann ging der eigentliche „Rennbetrieb“ los. Der ARVW dreht seine Versuchsrunden auf der italienischen Hochgeschwindigkeitsstrecke bei Nardò, verschiedene Fahrer steuerten die spätere Rekordflunder, unter ihnen Helmut Henzler, Alfred Beier, Jürgen Nitz und Rudolf-Helmut Strozyk. „Unsere Telemetrie sah so aus, dass ich mir einen Streifen graues Klebeband auf den rechten Oberschenkel meiner Jeans klebte und darauf bei Tempo 360 die Motordaten notierte.“ Schließlich traf auch der für die Rekordfahrt vorgesehene Fahrer, Formel-1-Pilot Keke Rosberg, ein.

„Unser Hauptanliegen war die Erforschung der Möglichkeiten, durch die Minimierung aerodynamischer und mechanischer Widerstände den Kraftstoffverbrauch signifikant zu reduzieren“, erklärt Helmut Strozyk. „Das Ganze ‚verpackt‘ in ein sportliches Ziel: das Absolvieren der sogenannten ‚fliegenden Meile.‘“ Dabei muss das Fahrzeug besagte Distanz innerhalb einer Stunde in jeweils beide Richtungen absolvieren.

**MIT HIGHSPEED AUF REKORDJAGD**

Keke Rosberg hatte sofort Vertrauen in das Versuchsfahrzeug. „Er schaute sich kurz das Fahrzeug und den Motorraum an, stieg ein, fragte: ‚Alles okay damit?‘ und brettete, nachdem ich seine Frage bejaht hatte, umgehend volles Rohr um die Bahn“, zollt Strozyk in der Retrospektive dem Rennpiloten noch heute allergrößten Respekt.

Am erfolgreichen Ende der Aktion knackte der schnittige ARVW mit dem furchtlosen Rosberg am Steuer drei Weltrekorde und vier Klassenrekorde für Dieselfahrzeuge. Einer der Weltrekorde: schnellste Runde in Nardò mit 362,07 km/h! Damit hatte er die bestehende Bestzeit von 327,30 km/h deutlich getoppt. Und der Verbrauch? Exakt 6,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer – bei Tempo 250. Die 500 Kilometer Rekorddistanz erreichte der ARVW in nur 87 Minuten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von satten 345,26 km/h. Außerdem brachte der unglaubliche Erfolg in Nardò dem ARVW 1980 einen großen Rekord-Titel ein: schnellstes Dieselfahrzeug der Welt.

1 Langsam tastete sich das Volkswagen Team auf dem Rundkurs von Nardò an die Charakteristika des ARVW heran. Hier testete Strozyk, sodass Keke Rosberg später vertrauensvoll die Grenzen des ARVW ausloten konnte.

2 Boxenstopp; Jürgen Nitz (l.) und Herr Klaus, Abteilungsleiter in der Volkswagen Forschung, am noch unlackierten ARVW mit hochgeklappten Radabdeckungen.

„Weil es schnell gehen musste, bauten wir die Bremse meines privaten Porsche 911 S ein.“

RUDOLF-HELMUT STROZYK



Feuertaufe ab Alaska.

Vierundneunzig Tage, sechs Leute, zwei Golf I, von Alaska nach Feuerland – ein einzigartiges Abenteuer anno 1974.

„Wo bin ich? Bitte keine Einzelheiten, sag nur das Land!“ So stöhnte Fahrer und Automobil-Journalist Fritz B. Busch nicht nur einmal auf der wohl extremsten Erprobungsfahrt, die frühe Serienfahrzeuge eines neuen Modells jemals durchlaufen haben dürften: von Fairbanks, Alaska, runter nach Ushuaia, Feuerland. Insgesamt 30.514 Kilometer, abgespult, durchgerüttelt, abgehetzt, durchschlichen, ertragen von Oktober 1974 bis Januar 1975. Im Golf I.

„Death Valley: Harte Burschen suchten hier das Glück. Sie fanden manchmal nur so viel, dass sie davon satt wurden. Manche fanden nichts weiter als den Tod“, so lautete der Eintrag Fritz B. Buschs ins Fahrtenbuch. Ein typischer „Busch“, der Mann brachte die emotionale Schreibweise in den bis dato knochentrockenen Automobil-Journalismus. Und niemand anderes hätte diesen knochenharten Job wohl besser erledigen können als der personalifizierte Auto-Poet – und dann auch noch in einem damals brandneuen Fahrzeug, dem Golf I.



30.514

KILOMETER

... betrug die Fahrstrecke, die zwei Golf I von Oktober 1974 bis Januar 1975 auf abenteuerlichen Wegen zurücklegten – im Rahmen eines Ausnahme-Härte-tests von Alaska nach Feuerland.



Wassertaufe für den neuen Golf zwischen Alaska und Feuerland: Peter Färber, einer von zwei begleitenden Volkswagen Ingenieuren, erprobt die Vorteile des Frontantriebs in jedem Element.

Mit ihren Fahrgestell-Endnummern 653 und 714 sind die beiden Alaska-Feuerland-Golf heute die ältesten bekannten Vertreter ihrer Art. Zwischen ihrer Produktion im Juli 1974 bis zum Start des Härtetests im Oktober wurden sie in Handarbeit für die Tour modifiziert.



HÄRTETEST FÜR DEN NEUEN IN DER VOLKSWAGEN FAMILIE

Den Golf hatte die Öffentlichkeit beim Start der exotischen Tour im Oktober 1974 noch nicht allzu oft „live und in Farbe“ gesehen, war der neue Volkswagen doch erst wenige Wochen zuvor in den Verkauf gekommen. Großes Aufsehen war also garantiert! Das Timing, es hätte nicht besser sein können – Volkswagen hatte das neue Modell Golf, Pirelli einen neuen Reifen mit Dauerläufer-Qualitäten, genannt der „Meilen-Pirelli“. Schnell hatten sich die beiden Unternehmen gefunden, um einen gemeinsamen, möglichst spektakulären Härtetest zu starten: einmal die legendäre Panamericana entlang, von Alaska nach Feuerland!

Das Team war bunt, aber überschaubar: Insgesamt nur sechs Abenteurer umfasste die Alaska-Feuerland-Crew. Neben Fritz B. Busch waren dies der bekannte „stern“-Fotograf Frank Müller-May, die Volkswagen Ingenieure Peter Färber und Wolfgang Peschke sowie Mechaniker Bernd Ott und Übersetzer Alfonso. Dann ging es am 23. Oktober 1974 in Fairbanks, Alaska, los. Das Ziel: Ushuaia, die südlichste Stadt Argentiniens.

VON ALASKA ANS ENDE DER WELT: STRAPAZEN, SPASS UND SPEEDLIMIT

Busch notiert: „Tag für Tag schwingt man sich hinter das Lenkrad, der Golf ist praktisch mein Zuhause geworden. Zehn, zwölf, auch sechzehn Stunden am

„Die Golf erhielten verdoppelten Unterfahrschutz, Fächer für Funkgeräte und mächtige Zusatzscheinwerfer.“

PETER FÄRBER

Tag ist er mein Wohnzimmer.“ Es wird eine Fahrt, die dem Team alles abverlangt. Knapp drei Monate unterwegs, voller Strapazen und oft „eine Schinderei“. Aber missen möchte bis heute keiner der Beteiligten auch nur einen Tag dieses Abenteuers. Mitfahrer Peter Färber berichtet von Sheriffs, die auch mal ein Auge zudrückten, dem spürbaren Verschleiß des Materials und langen, erschöpfenden Tagen hinterm Lenkrad. „Und während die Steaks noch als Rind über die Straße laufen, sitzt du im Golf und hast Hunger!“

Einhellig berichten die Beteiligten von einem Folterinstrument in Gestalt des US-Speedlimits von 55 Meilen pro Stunde: „Stundenlang rollt man wie die Eisenbahn.“ Aber genauso schwärmen sie von den Landschaftserlebnissen: „Yellowstone Park, ein gewaltiges Gemälde! Die Natur ist das wahre Erlebnis dieser Reise.“

¡BIENVENIDOS, NÚMERO 653 Y 714!

Und natürlich der neue Golf. Gleich zwei Exemplare, gebaut im Juli 1974, schickte Volkswagen auf den abenteuerlichen Trip. Es sind heute die ältesten bekannten Serien-Golf, Fahrgestell-Endnummern 653 und 714. In Handarbeit wurden damals der Unterfahrschutz verdoppelt, die hinteren Sitzbänke durch speziell angefertigte Ablagesysteme ersetzt und zudem dicke Planen genäht, als Sichtschutz. Kanister mit Benzin, Foto-Ausrüstung, privates Gepäck und Werkzeug mussten mit! Was nicht in die beiden brillantgelben Golf passte, schluckte klaglos der



graue Volkswagen T2a mit Hochdach, das Begleitfahrzeug. Am Ende, in Ushuaia, Argentinien, nach 94 Tagen und 30.514 absolvierten Härtetest-Kilometern, waren alle Beteiligten ziemlich fertig – bis auf die beiden Panamericana-Renner namens Golf. Sie meisterten die Reise ans Ende der Welt, wie Feuerland auch genannt wird, klaglos. Seitdem heißen sie nur „Alaska-Feuerland-Golf“ und erzählen – wohlbehütet im AutoMuseum Wolfsburg – die Geschichte von ihrer unglaublichen Abenteuerfahrt. So wie abschließend Fritz B. Busch es unnachahmlich auf den Punkt bringt: „Fernweh hat man zu Hause. Heimweh hat man ganz woanders. Das ist der Unterschied. Er ist gewaltig.“

Aus klirrender Kälte in sengende Hitze, 30.514 Kilometer lang, von Alaska nach Feuerland. „Es war eine Marterfahrt, aber keiner der Beteiligten möchte sie bis heute missen“, sagt Peter Färber.

Der über den See fliegt.

Schnell, schneller, Jetta: Ein modifizierter Volkswagen Jetta hat sich im August 2018 einen Platz im Guinness-Buch der Rekorde gesichert.



338,15
KM/H

Neuer Rekord für Landfahrzeuge seiner Klasse: Mit 338,15 km/h knackte der Salzsee-Jetta den bisherigen Bestwert von 335,50 km/h.



Die Bodenfreiheit wurde auf ein Minimum reduziert und eine Spezialbereifung verringert den Rollwiderstand. Der Innenraum des Jetta wurde komplett ausgeräumt – hier blieb nur das Nötigste an Bord.



1 Jetta wirft den Anker: Beim Verzögern aus über 300 km/h auf der Oberfläche des Salzsees helfen Bremsfallschirme mit.

2 Für den Rekordversuch wurde das aus der Serie stammende 2,0-Liter-Aggregat u. a. mit geänderten Pleueln, Kolben, Ventilen, einer modifizierten Nockenwelle sowie einem größeren Turbolader ausgestattet.

Mit einem Tempo von 338,15 km/h raste die Limousine über den Bonneville-Salzsee in den USA – und knackte damit den bisherigen Weltrekord für Landfahrzeuge seiner Klasse.

Unter der Haube des Rekordfahrzeugs steckt ein Vierzylinder-Turbomotor der Baureihe EA888, der in verschiedenen Serienmodellen des Volkswagen Konzerns zum Einsatz kommt, wie etwa im 180 kW (245 PS) starken Volkswagen Golf GTI Performance^{1,2}. Für die Rekordfahrten wurde die Leistung auf 447 kW (608 PS) – bei 8.500 U/min – gesteigert. Dazu setzten die Volkswagen Ingenieure unter anderem neue Pleuel, Kolben, Ventile und Nockenwellen sowie einen größeren Turbolader und eine neue Abgasanlage ein. Der serienmäßige Motorblock und die Kurbelwelle blieben unverändert.

Der TSI-Motor hatte mit dem neuen Jetta³ leichtes Spiel, da der Rekord-Renner mit einem cw-Wert von 0,27 ausgesprochen aerodynamisch ist. Mit exakt 338,15 km/h (210,16 mph) brach er den bisherigen Bestwert von 335,50 km/h (208,47 mph) in der BGC/G-Klasse der Southern California Timing Association.

TSI-TECHNIK AUS DER SERIE

„Das Erreichen dieser Geschwindigkeit in Bonneville stellt die Qualität, Langlebigkeit, Leistungsfähigkeit und Effizienz der Volkswagen TSI-Motoren sowie die aerodynamische Performance des neuen Jetta unter Beweis“, so Hinrich J. Woebcken, Präsident und CEO von Volkswagen of America. „Dieser Rekord unterstreicht die sportlichen Qualitäten unseres Jetta. Zudem liefert er einen Ausblick auf die Zukunft der Limousine, da wir im Rekordwagen eine modifizierte Version des EA888 verwenden. Dieser leistungsstarke TSI-Motor wird künftig auch im neuen Jetta GLI zum Einsatz kommen.“

SPEZIELLES SALZSEE-TUNING

Geschwindigkeiten von weit mehr als 300 km/h auf einem Salzsee stellen besondere Anforderungen an das Fahrzeug. Der Jetta-Rekordwagen verfügt deshalb über technische Feinheiten wie ein weit abgesenktes Fahrwerk, spezielle Salzsee-Räder und -Reifen, ein Sperrdifferential für optimale Traktion und zwei Bremsfallschirme im Heck. Komplett ausgeräumt wurde zudem das Interieur: Hier gibt es nur noch die Bedienelemente zum Fahren, einen Schalensitz mit Renngurten, einen stabilen Überrollkäfig und ein Feuerlöschsystem.

¹ Golf GTI Performance – WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: langsam 10,1 / mittel 7,1 / schnell 6,3 / sehr schnell 7,5 / kombiniert 7,4; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 168; Effizienzklasse: D. Golf GTI Performance – NEFZ Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 9,0 / außerorts 5,5 / kombiniert 6,8; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 155; Effizienzklasse: D

² Golf GTI Performance DSG – WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: langsam 10,6 / mittel 7,2 / schnell 6,2 / sehr schnell 7,1 / kombiniert 7,3; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 165; Effizienzklasse: C. Golf GTI Performance DSG – NEFZ Kraftstoffverbrauch, l/100 km: innerorts 7,5–7,3 / außerorts 5,6–5,5 / kombiniert 6,3–6,2; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 143–140; Effizienzklasse: C

³ Das Fahrzeug wird nicht zum Verkauf angeboten

Wenn weniger mehr ist.



Wiedersehen nach 35 Jahren:
Cornelia Plattner und „Sparmobil
Volkswagen“ (SMVW), auch „Shell
Marathon Volkswagen“ genannt.

Das Thema Reichweite war schon in den Achtzigern topaktuell. Mit einer außergewöhnlichen „Spar-Flunder“ namens SMVW markierte eine Volkswagen Mitarbeiterin 1982 den Weltrekord in puncto Minimalverbrauch: Mit einem Liter Kraftstoff kam sie fast 1.500 Kilometer weit.

Eine Art motorisiertes Fahrrad mit Vollverkleidung sollte nun angreifen. Prolog: Zwei Jahre zuvor, beim Shell Marathon 1980, einem Kraftstoff-Sparwettbewerb, hatte ein süddeutscher Wettbewerber mit einer superleichten Seifenkiste den geringsten Verbrauch erzielt. Für Volkswagen eine Herausforderung, und so machten sich zwei Techniker der Wolfsburger Forschungsabteilung – Thomas Bader und Georg Schweimer – an die Arbeit.

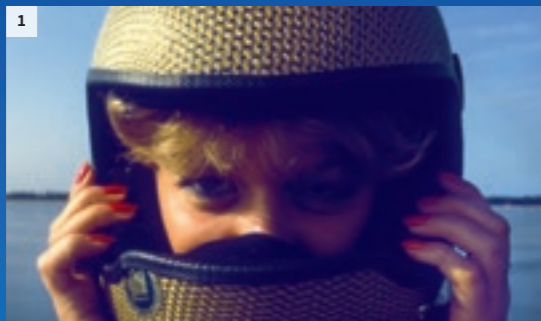
STRÖMUNGSGÜNSTIG, FILIGRAN, SPARSAM
Die Volkswagen Entwickler nutzten für das dreirädrige Sparmobil tatsächlich Fahrrad-Komponenten, gepaart mit exotischen Materialien und innovativster Antriebstechnik. Das wohl Erstaunlichste war der Miniatur-Dieselmotor: Dank Direkteinspritzung entsprangen dem nur 25,7 ccm kleinen Brennraum 0,2 kW (0,272 PS), die über eine Fahrradkette ans Hinterrad weitergereicht wurden. 30 bis 40 km/h waren machbar, der Verbrauch wurde mit ca. 0,15 l/100 km errechnet. Im Sparwettbewerb zählten jedoch allein Verbrauch und Reichweite.



Extrem schmal war das 2,80 Meter kurze Fahrzeug, es kam im Windkanal auf einen cw-Wert von 0,15. Die Bedienung war alles andere als einfach und mit der konventioneller Kleinstmobile nicht vergleichbar. Über ein regelrechtes Casting wurde also eine zierliche Person mit technischem Sachverstand gesucht und im Volkswagen Design gefunden: Cornelia Plattner, damals Lenz, 23 Jahre alt, nur 1,53 m groß und deutlich unter 50 kg leicht, bewarb sich und schnitt bei den Tests am besten ab. „Ich war neugierig und abenteuerlustig“, erzählt sie, „und das hat die Herren Techniker wohl letztlich überzeugt.“

Haben das Sparmobil von Januar 1980 bis Juni 1982 konzipiert und gebaut: Thomas Bader (Mitte) und Georg Schweimer (rechts). Cornelia Plattner (Lenz) pilotierte den SMVW.

1 Safety first: federleichter Integralhelm aus einem Hybridgewebe aus Aramid- und Kohlenstofffaser, ebenfalls erhalten geblieben.



MULTITASKING IM MINI-MOBIL

Gas geben über Handschalter, Lenken über Fußpedale, die Kraftquelle immer wieder aktivieren und deaktivieren, dabei in klaustrophobischer Enge fast liegend in ein winziges Cockpit gezwängt und den Blick stets auf den kleinen, neu entwickelten Bordcomputer gerichtet – das war Multitasking vom Allerfeinsten. Cornelia Plattner kam damit hervorragend klar: „Kein Wunder, Mehrfachbelastungen sind doch normal für Frauen“, lacht sie.

Das minimalistisch anmutende Sparmobil von Volkswagen (SMVW) ist nur 28 kg leicht und ein Hightech-Kunstwerk. Über den Stahl- und Alu-Rohrrahmen spannte sich eine hauchdünne Aramid-Verkleidung, während eine Plexiglaskanzel die Fahrerin einhüllte. „Wir hatten Glück, dass die Sonne nicht zu stark schien“, erinnert sie sich, denn ansonsten wäre der Fahrerplatz zur Sauna mutiert. Die Freude ist groß, als die einstige Pilotin – heute in der weltweiten Volkswagen Kommunikation tätig – nach 35 Jahren ihr Fahrzeug im AutoMuseum Volkswagen wiedersieht.

FÖHN, FREILAUF UND PIPETTE

Um den kleinen Motor vorzuwärmen, wurde ein handelsüblicher Haarföhn eingesetzt. In den winzigen Tank träufelte ein Techniker per Pipette eine kleine, genau definierte Menge an Treibstoff. Dann wurde der luftgekühlte, etwas rappelig klingende Motor gestartet und über einen kleinen Hebel das Zweigang-Getriebe mit Freilauf in der Hinterradnabe aktiviert. Nach dem Vorbild des Volkswagen Forschungs-

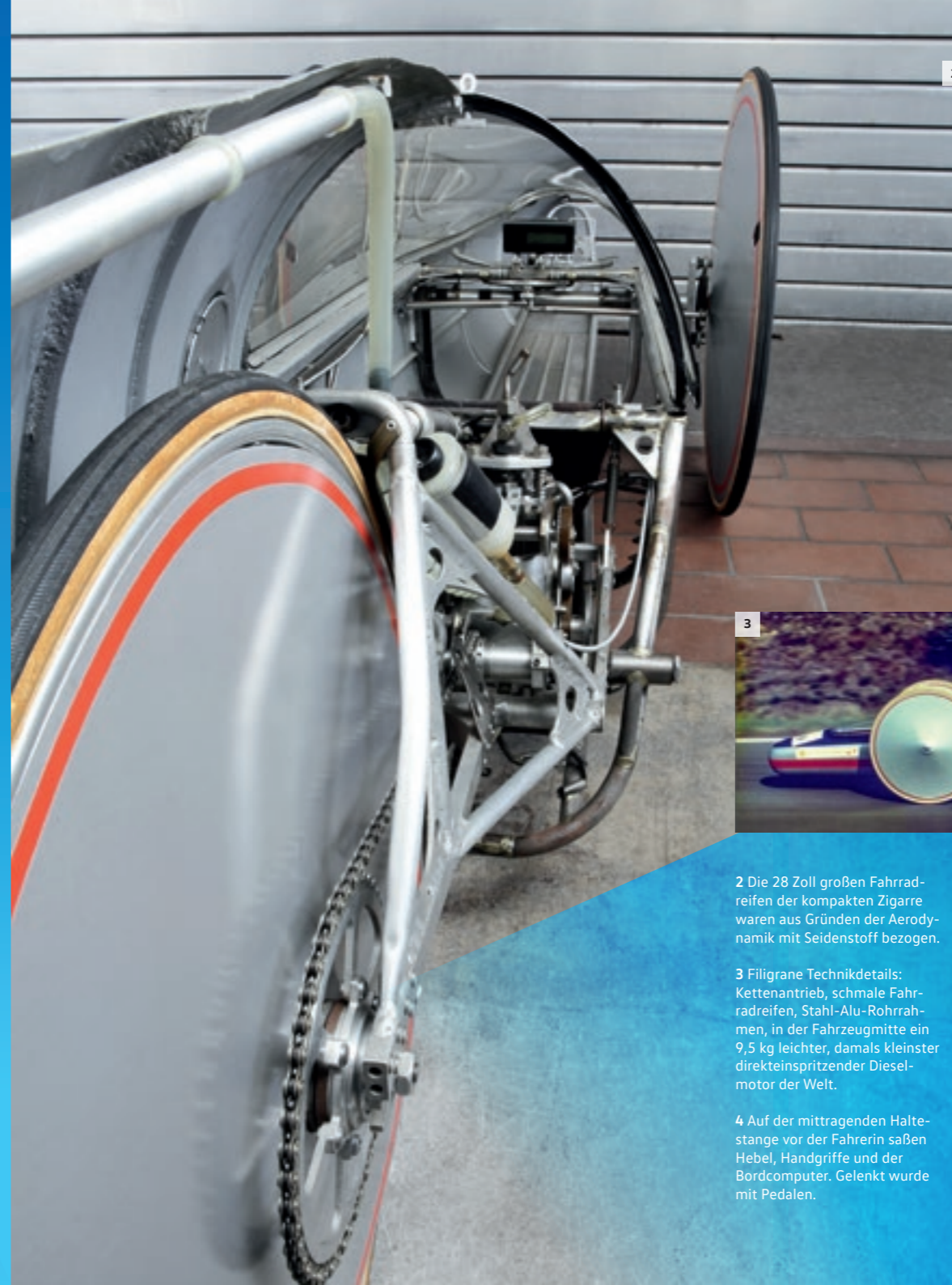
fahrzeugs Auto 2000 wurde eine Schwungnutz-Kupplung verwendet, die das Rekordfahrzeug zeitweise ohne Motorunterstützung dahinrollen ließ.

Am 4. Juli 1982 war es so weit: 53 Fahrzeuge traten beim 5. Internationalen Shell Kilometer-Marathon auf dem Hockenheimring an. Schrittgeschwindigkeit war nicht erlaubt, ein Durchschnitt von 25 km/h musste eingehalten werden. Dabei hielt die Strecke jedoch einige Schikanen bereit, bei denen die im Rudel in die Kurven hineinstechenden Sparvehikel bei 25 bis 30 km/h schon mal ein Rad hoben – Überschlaggefahr inklusive. Sicherheitshalber trug die Fahrerin einen leichten Helm aus Kohlenfaser. „Die Bremse sollte besser gar nicht betätigt werden, denn dann wäre der Schwung raus gewesen“, erinnert sich Cornelia Plattner lachend. „Nur eine möglichst konstante Geschwindigkeit führte zum Erfolg.“

WELTREKORD FÜRS SPARMOBIL

Der SMVW überzeugte souverän. Sieg in der Profiklasse – mit einer hochgerechneten Leistung von 884,3 km pro Liter bei Tempo 25,6 km/h. Am 28. August 1982 gingen Fahrzeug und Fahrerin nochmals auf die Piste – diesmal aufs Volkswagen Prüfgelände Ehra-Lessien. Hier sollte der nach dem 1980er-Reglement von einem Wettbewerber herausgefahrenen Niedrigstverbrauchswert geknackt werden. Die gleiche Übung wurde unter gleichen Bedingungen absolviert. Weltrekord, vermeldeten die FIVA-Kommissare! Für einen Liter errechnete man nun 1.491 km Reichweite bei 16,9 km/h! Ein toller Wert, umgerechnet 0,07 Liter auf 100 km – der es den Konstrukteuren späterer Niedrigverbrauchsfahrzeuge sehr schwer machte.

Flach, schmal, leicht – so punktete 2002 auch das 1-Liter-Auto: Mit einem cw-Wert von 0,159, zwei hintereinander angeordneten Sitzen und 6 kW (8,4 PS) stellte die „Spar-Zigarre“ 1L auf der Strecke von Wolfsburg nach Hamburg einen Rekord von nur 0,99 l/100 km auf. Ein noch geringerer Verbrauch ist mit einem Rekordwagen mit Verbrennungsmotor im praxisnahen Verkehr wohl nicht zu schaffen.



2 Die 28 Zoll großen Fahrradreifen der kompakten Zigarre waren aus Gründen der Aerodynamik mit Seidenstoff bezogen.

3 Filigrane Technikdetails: Kettenantrieb, schmale Fahrradreifen, Stahl-Alu-Rohrrahmen, in der Fahrzeugmitte ein 9,5 kg leichter, damals kleinster direkteinspritzender Dieselmotor der Welt.

4 Auf der mittragenden Haltestange vor der Fahrerin saßen Hebel, Handgriffe und der Bordcomputer. Gelenk wurde mit Pedalen.



1.491
KILOMETER

Reichweite errechneten die Kommissare für die Rekordfahrt in Ehra-Lessien.

Eine Passion fürs Leben.

Es sind die Menschen, die Fahrzeuge mit Leben füllen. Und es sind die Fans, die sie bewahren, die Werte der Marke pflegen und ihre Geschichte erzählen. Ihre Leidenschaft ist beeindruckend und ebenfalls rekordverdächtig. Wie die der Grundmanns.

In der Classic-Szene ist der Name Grundmann eine feste Größe: die Sammlung, das umtriebige Duo Traugott und Christian und das von ihnen initiierte Internationale Volkswagen Veteranentreffen in Hessisch Oldendorf. Superlative sind hier an der Tagesordnung.

Das geht schon in der Werkstatt los. Hier wird derzeit am ältesten vollständigen zivilen Kübelwagen gearbeitet, einst im September 1945 an die Post Hannover ausgeliefert. In der Halle geht es weiter mit originalen Behördenfahrzeugen. Der Polizei-Käfer von 1959, der Polizei-Bulli von 1962 sowie das 1949er-Polizei-Cabrio auf Hebmüller-Basis werden zu Veranstaltungen auch an Behörden ausgeliehen. Schräg gegenüber der einzige Strahlenmesswagen Niedersachsens von 1958. Und auch der älteste Kombi der Welt steht hier, ein unscheinbarer T1 von 1950 ist der früheste bekannte Scheibenbus. Die Grundmann-Sammlung setzt auf besondere Exemplare.



RAR & ORIGINAL

EXKLUSIVSTE VOLKSWAGEN
SAMMLUNG DER WELT

So viele älteste und seltene originale Volkswagen an einem Ort – das ist weltweit einmalig.



Sein Herz schlägt für einzigartige frühe Volkswagen: Christian Grundmann prägt seit Jahrzehnten mit viel Engagement und Herzblut die Classic-Szene.

Die Grundmann-Sammlung: hallenweise Raritäten, Unikate, Sonderkarosserien auf Käfer-Basis bis 1957, dazu T1 und Karmann Ghia. Karmann Cabriolet (vorn rechts) als Auftakt: Der von Traugott Grundmann restaurierte, damals noch rote Käfer kam mit zurück nach Deutschland.

„Uns geht es nicht um besonders viele Fahrzeuge, sondern um möglichst einzigartige“, erklärt Christian Grundmann. „Mir lag schon immer die Historie zu den Fahrzeugen am Herzen. Ich habe viel Zeit in Archiven verbracht und recherchiert. Auch, um sie so original wie möglich zu restaurieren.“ Dekoration ist ebenfalls wichtiger Teil der Sammlung. Für Fahrzeuge, zeitgenössische Alltagsgegenstände oder Zubehör gilt bei Grundmann gleichermaßen: „Ich suche nie was Spezielles, aber ich finde immer was Schönes!“

GRUNDSTEIN DER GRUNDMANN-SAMMLUNG

Mit einem Volkswagen Karmann Cabriolet von 1957 fing alles an. Traugott Grundmann, früher Pilot in Kalifornien, restaurierte es und reiste darin mit seiner Familie einmal quer durch die USA. Für den kleinen Christian die erste intensive Erfahrung mit Volkswagen. Der Sohn ist später auch meist die treibende Kraft, wenn es um die Entdeckung neuer Schätze geht. Zusammen mit Freund Björn Schewe findet Grundmann vor allem nach dem Mauerfall in der ehemaligen DDR unzählige Raritäten: „Wir hatten schnell den Ruf der Spinner, die für alte Autos so viel Geld ausgeben. Dabei waren es damals bei Weitem nicht die heutigen Summen.“

Der Grundmann-Sohn ist der Kreative, der Vater der Techniker. Gemeinsam und mit Hilfe vieler Freunde entsteht über Jahrzehnte eine einzigartige Sammlung: Ausgehend von vier sind es mittlerweile über 80 Klassiker. Darunter das älteste Hebmüller Cabriolet, ein Herbie, ein VW38 Prototyp ebenso wie das Rometsch-Archiv oder ein Käfer-Hubschrauber.

Rekordverdächtig viele Raritäten finden sich in den Hallen der Grundmanns. Wer Glück hat, kann sie bei einer der wenigen Führungen erleben, die individuell vereinbart werden können. Denn Christian Grundmann liebt es, seine Leidenschaft zu teilen: „Das ist ein lebendiges Projekt mit Freunden. Ich freue mich, wenn die Leute Spaß am Volkswagen haben. Darum geht's!“

1 „Die Sammlung ist für mich wie ein Familienmitglied“, sagt Jens Meusel (r.), der sich seit Jahren in Hessisch Oldendorf engagiert. Christian Grundmann (l.) sieht das Projekt als ein Gesamtwerk: „Es ist ein Geben und Nehmen. Jeder hat hier seine Passion.“

2 Schätze in der Karmann-Ecke: Das Karmann Ghia Typ 34 Cabriolet gehörte einst der Familie Karmann. Das nie in Serie gegangene Typ 34 Cabriolet ist einer von acht Prototypen.

3 Exot in der Sammlung von Behördenfahrzeugen: Der T1 von 1958 ist der einzige Strahlenmesswagen Niedersachsens – bis heute.

4 Volkswagen Cabriolet Hebmüller Nr. 5: Christian Grundmann werden oft Fahrzeuge angeboten, weil man weiß, dass sie hier in guten Händen sind. Das älteste noch existierende Hebmüller-Modell von 1949 spielte kürzlich auch im ARD-Zweiteiler „Aenne Burda“ mit.

5 Weltweit einziges Rometsch-Karosserie-Museum: Insgesamt sind hier sieben Klassiker des Berliner Karosseriebauers zu sehen. Dazu Einblicke in die Entwicklung der Sonderkarosserien auf Volkswagen Plattform sowie das Firmenmobiliar.



Einer geht noch, einer geht noch rein ...



20

PERSONEN

Zwölf Passagiere im Bulli? Nicht schlecht, aber ziviler Standard. Weltrekord sind hingegen 20 Menschen im Käfer – bei geschlossenen Türen!



1 Damen-Qual: Zunächst 35 Studenten aus Wisconsin, dann legendäre 57 Studentinnen aus Graz klemmten sich an und in die Wolfsburger Ikone.

2 Zusteigen bitte: Im Jahr 2011 nahmen insgesamt 15 Damen und ein Herr im damals ganz neuen up! Platz – auch dort, wo eigentlich keiner mehr war!

3 Guinness-Rekord am 9. Dezember 2010 durch das Asbury University Emancipation Project (USA), um auf Menschenhandel aufmerksam zu machen: 20 Menschen in einem Käfer von 1964.

„Cramming“ lautet der international gebräuchliche Begriff für das Phänomen, wenn sich möglichst viele Menschen in ein Automobil quetschen – und zwar freiwillig, um einen offiziellen Weltrekord aufzustellen. Nicht wenige Volkswagen wurden in diesem Zuge „bevölkert“.



Der Begriff „Cramming“ stammt aus dem Englischen und bedeutet übersetzt „vollstopfen“. Die dazugehörige seltsame und dennoch erheiternde Tätigkeit wurde einst in den USA erfunden, wo sich Menschen dachten, dass es doch eine lustige Idee wäre, sich in die weltbekannte „Kugel“, den Käfer, zu quetschen. Das Beispiel sollte Schule machen: Seitdem wurde es weltweite Mode, sich so wenig Atemluft wie möglich zu gönnen, indem man sich mit so vielen Zeitgenossen wie möglich in Fahrzeuge stopft. Aua!

Um einen Eintrag ins offizielle Guinness-Buch der Rekorde zu erlangen, wollen jedoch strenge Regeln penibel eingehalten werden. Unter anderem müssen die Autos serienmäßig sein, die Türen beim „Quetsch-Versuch“ mindestens zwei Sekunden lang geschlossen und der Motor gestartet werden.

Kleiner Auszug aus der Rekordliste mit Volkswagen Modellen gefällig? Bitte sehr: In den Käfer – also bei geschlossenen Türen und Fenstern – passten zunächst 17 Menschen. 2010 schraubten 20 offensichtlich extrem leidensfähige Leute den Guinness World Record in Wilmore (Kentucky) noch weiter nach oben. In den USA „crammten“ sich im Januar des Jahres 2001 ganze 27 Studenten der Penn State Abington Universität in einen New Beetle, was man in Hamburg drei Jahre später zu übertreffen versuchte – beinahe mit Erfolg: 26 Menschen gingen hinein. 1983 schafften es 30 bewegliche Österreicher aus Langenlois in einen Golf. Und 2011 hieß es „up!load“, als sich in Wolfsburg ganze 16 Personen in einen serienmäßigen Volkswagen up! quetschten, ohne damit einen Klemmer zu haben.

Volkswagen AG
Berliner Ring 2
38840 Wolfsburg
Germany

Verantwortlich für den Inhalt:
Dieter Landenberger, Volkswagen Communications, Heritage

Bildnachweise:
Volkswagen Aktiengesellschaft, Stiftung AutoMuseum Volkswagen, Larry Chen, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Privataarchiv Jochi Kleint,
Privataarchiv Bernd Simon, euroluftbild.de/Bernd Clemens, Daniel Byrne, Stefan Bau, Guinness World Records

© 2019 Volkswagen AG