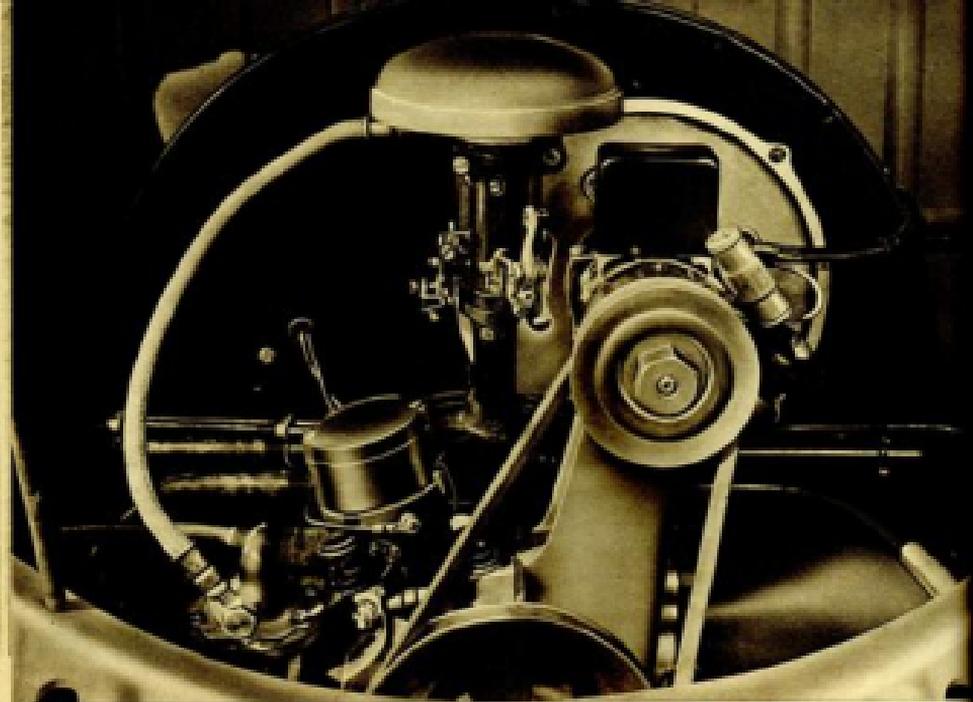




**KdF-Wagen**



## DER MOTOR DES KDF-WAGENS

Der KDF-Wagen hat einen Vierzylinder-Boxermotor, der im Heck des Wagens untergebracht ist. Die Zylinder arbeiten im Viertakt und haben einen Hubraum von 984-cm. Bei einer normalen Drehzahl von 3000 p. M. liefert der Wagen 23,8 PS, das entspricht einer Stundenleistung von rund 100 km.

**Der Motor hat Lufthülung.** Im Luftführungsgehäuse ist der Zylinder untergebracht, der so bemessen ist, daß niedrige Temperaturen auch bei großer Beanspruchung stets für eine ausreichende Schmierung aller Schmierstellen des Motors sorgen. Hierdurch wird die kritikalste Autoabstufung des KDF-Wagens erreicht, die Höchstgeschwindigkeit gleich Dauergeschwindigkeit sein läßt.

Die Kühlung wird nicht wie bei einem vorn liegenden Motor von der Geschwindigkeit des Fahrzeuges beeinflusst, sondern hängt von der Drehzahl des Motors ab. Dadurch wird im bergigen Gelände selbst bei geringer Geschwindigkeit und höchster Motorbeanspruchung eine Überhitzung reflexlos vermieden.

- Ventile: kopfgesteuert.
- Zündung: Batterie-Lichtmaschinezündung.
- Batterie: 6 Volt.
- Lichtmaschine: spannungsregulierend.
- Anlasser: mit Ritzel auf Schwungrad wirkend.
- Vergaser: Fallstromvergaser.



Der Motor im Heck des Kfz-Wagens ist gut zugänglich

**Kraftstoff-Förderung:** mitfahrend den bestehenden Vordriften sind Motor und Benzin tank zueinander getrennt untergebracht. Eine Kraftstoffpumpe fördert das Benzin vom Tank zum Motor.

**Kapplung:** Einzelbenzentröckelkupplung.

**Getriebe:** 4 Vordrängglinge, 1 Rückdränggang, 3. und 4. Gang getriebedarm. Die Höchstgeschwindigkeit des 1. Ganges ist 20 km, des 2. Ganges 40 km, des 3. Ganges 68 km in der Stunde.

**Ölverbrauch:** normal nur bei Ölwechsel (2,8 Liter für etwa 2500 Kilometer).

**Kraftstoff-Verbrauch:** 6 bis 7 Liter Benzin auf 100 Kilometer je nach Fahrweise und Gelände.

Der Motor des Kfz-Wagens zeichnet sich durch leichte Zugänglichkeit zu seinen Einzelteilen aus, der Motorraum- und -einbau ist in kürzester Frist durchzuführen, man braucht dazu etwa je 10 Min. Der Motor des Kfz-Wagens ist so konstruiert, daß alle Sorten Benzin des In- und Auslandes gefahren werden können.

#### Und die Reparaturen?

Es werden geeignete Wege beschritten werden, die Angaben für Reparaturen, wenn sie notwendig werden sollten, so einfach wie möglich zu halten. Eine Vereinfachung ist schon dadurch gegeben, daß die einzelnen Teile des Kfz-Wagens, auch der Motor, gut zugänglich sind und ebenso leicht montiert werden können. Ferner werden eine ganze Reihe Austauschteile vorgefertigt. Bei größeren Unfällen tritt die Versicherung in Kraft.

# Der KÖF-Wagen



Vorderansicht des KÖF-Wagens  
mit Stoßstange und Scheinwerfern  
Die Stoßstangen vorn und hinten  
werden serienmäßig mitgeliefert.



Rückseite des KÖF-Wagens mit Stoßstange,  
selbstleuchtenden Katzenaugen, kombiniert mit  
den Rückleuchten. In der Mitte Beleuchtung des  
Nummernschildes, verbunden mit Bremslicht.  
Unter dem Rückleuchter in die Befügung des Motors

## von unten gesehen

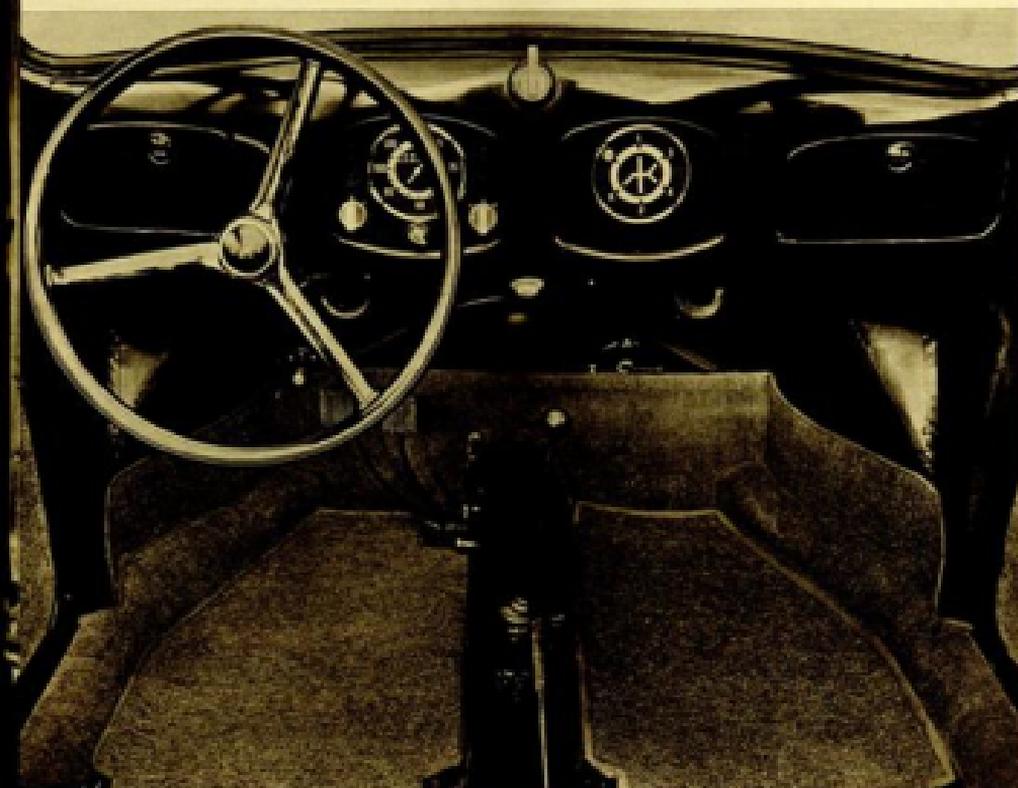
zeigt den glatten Boden, durch den alle Organe vor Schmutz  
und Witterungseinflüssen geschützt sind



A black and white photograph showing the interior of a classic car. The view is from the passenger side looking towards the driver's seat. A large, three-spoke steering wheel is on the left. The front seats are upholstered in a dark, textured fabric. The car's interior features wood trim and a classic dashboard. The text 'INNEN' is in a large, bold font, and 'sehr geräumig' is in a smaller font below it, both enclosed in a white rectangular box.

**INNEN**  
sehr geräumig

Die bequeme Anordnung der Vorder- und Rücklehne. Die Vorderlehne ist verstellbar, ihre Rückenlehne umlegbar, so daß reichlich Platz zum Ein- und Aussteigen ist.



**Das Armaturenbrett** ist sehr übersichtlich. Rechts und links zwei Aufbewahrungskästen. Dazwischen der Tachometer sowie ein Raum für ein Rundfunkgerät. (Für den Kfz-Wagen wird ein Spezialrundfunkgerät mit Europapfandung empfohlen.)

Der Tachometer enthält Drehmomentzählermesser und Kilometerzähler. Um den Tachometer sind vier Kontrolllampchen angeordnet: Links oben mißt sich ein rotes Licht, wenn die Lastrarbeit der Lichtmaschine aus irgendwelchen Gründen unterbrochen ist. Darunter leuchtet ein grünes Licht auf, wenn der Öldruck der Motorölwanne nicht ausreicht. Rechts oben zeigt ein gelbes Licht die Tätigkeit der Wischer an, und darunter ein blaues, daß die Schmiererle auf volles Licht gehalten sind.

Unterhalb des Tachometers wird mit dem Schlüssel die Zündung eingeschaltet. Links davon der Bedienungshebel für die Scheibenwischer, rechts für die Lichtführung.

In der Mitte des Armaturenbretts ist unten der Startknopf und oben der Bedienungshebel für die Wischer angebracht.

Vor dem linken Vorderfuß befindet sich das Lenkrad mit eingebautem Signalknopf.

**Zur Fußbedienung:** Schmiererwanne, Kupplungs-, Brems- und Gaspedal. Rechts der Benzinumschalter (Druckhebel).

## AUSSEN

nicht minder praktisch

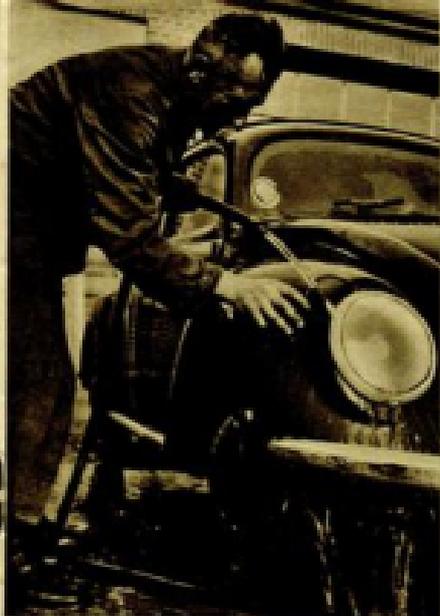


Die Winker sind an der besten Stelle in die Karosserie eingeklinkt und herausgestellt für jeden Verkehrsteilnehmer gut sichtbar. Selbst bei starkem Gegenwind arbeiten sie durch die starken Magnete und ihr Eigengewicht einwandfrei.



Das neuartige Faltschach läßt sich mit wenigen Handgriffen öffnen und schließen.





Durch die harmonische Formgebung der Karosserie, die alle Kanten und Ecken vermeidet, wird die zum Waschen benötigte Zeit auf ein Minimum herabgesetzt



Hier wird die besperrte Unterbringung von Sportgeräten auf dem Dach des Käfer-Wagens gezeigt





Die große Windschutzscheibe sichert einen guten Straßenüberblick

**B**ei den grundlegenden Entwürfen für den Aufbau des KDF-Wagens zog der Konstrukteur Dr. Porche natürlich seine Erfahrungen aus dem Rennwagenbau heran. Obwohl der Vergleich eines vierhundertpferdigen Rennfahrzeugs, das ausschließlich für die Erreichung höchster Geschwindigkeiten gebaut ist, mit einem Fahrzeug für den täglichen Gebrauch einer mehrköpfigen Familie auf den ersten Blick sonderbar erscheinen mag, so findet der Techniker doch hier mancherlei Parallele:

Das Gewicht des vollbeladenen KDF-Wagens und das des barbereimten Rennwagens sind nahezu gleich, d. h. um 1000 kg. Radstand und Spur sind beim Rennwagen zwar etwas größer, aber hinsichtlich der Federung und Gewichtverteilung ergeben sich wertvolle Hinweise bei einer Konstruktion auf die andere. Wie es beim Rennwagen von großer Wichtigkeit ist, eine Verdickung der Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern durch die allmähliche Entleerung des gemietigen Benzin tanks und



Bestenfalls die Wiederbefüllung zu vermeiden, so war beim Kfz-Wagen ein ganz ähnliches Problem durch die medienlose Befestigung mit einer Person oder mit fünf Instanzen zu bewältigen.

Dieses Problem wurde dadurch gelöst, daß beim Kfz-Wagen die Stütze im Gegensatz zu den Ausführungen der meisten Wagentypen so weit nach vorn verlegt wurden, daß die Gewichtverteilung nahezu unverändert bleibt, gleichgültig ob der Wagen mit einer oder fünf Personen besetzt ist!

Vorn blieb dann noch genügend Platz für die Unterbringung des Tanks und Kettenrads, während der Motor mit Kupplung, Getriebe und Differential, zu einem Block zusammengefaßt, im Heck des Wagens untergebracht wurde.

Eine Anordnung der vorgelegenen vier Zylinder in einer Reihe hätte nun aber einen zu langen rückwärtigen Ausbaueingelenk und außerdem die Schwerpunktlage ungünstig beeinflusst. Man griff daher zu der mit kürzeren und leichteren Bohr-Anordnung, die eine gerade als Ideal zu bezeichnende Gewichtverteilung von etwa 44 Proz. vorn und 56 Proz. hinten ergibt, die auch der idealen Gewichtverteilung eines Rennwagens entspricht.

Alle selbstverständlichen Anforderungen die Konstruktion des Kfz-Wagens als Vollschwingenfahrzeug, die sich nicht nur im Rennwagenbau, sondern auch bei Zehntausenden von deutschen Gebrauchswagen bestens bewährt hatte. Während bei den Vorberrädern hierfür ein parallel in Fahrtrichtung schwingendes System gewählt wurde, ist hinten eine elastisch verfederte Pendelachse vorgezogen - Schwingenachsfeder, die sich in nahezu gleicher Ausführung beim Auto-Union-Rennwagen vorfindet. Der Erfolg ist eine ganz ausgezeichnete Straßenlage. Sie gibt dem Fahrer auch beim Nehmen scharfer Kurven in hohem Tempo ein außerordentliches Gefühl der Sicherheit.

KATSCHBERG



32% STEIGUNG  
I. GANG



18% STEIGUNG  
II. GANG

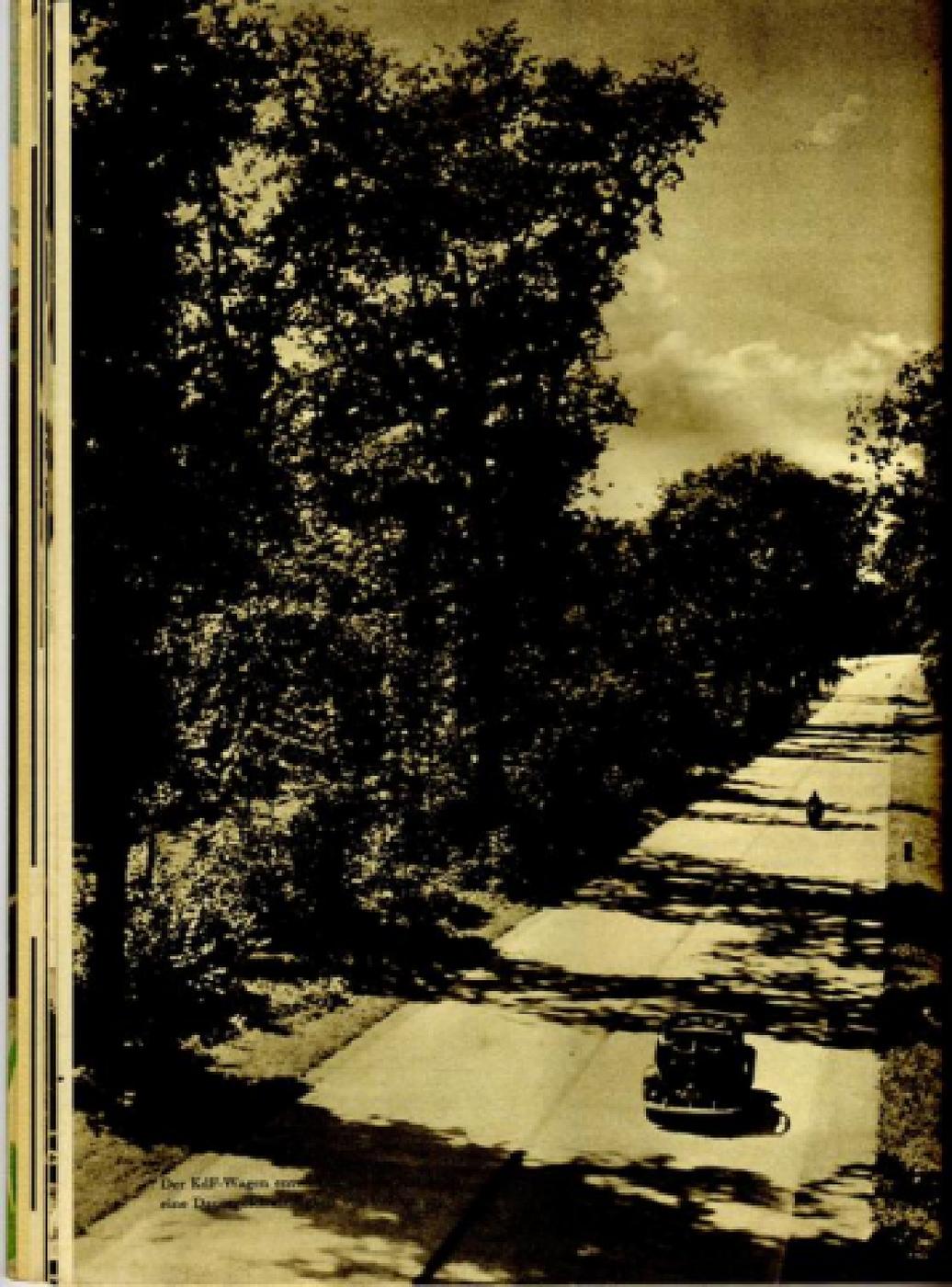


9% STEIGUNG  
III. GANG



IV. GANG  
100 KM





Der K&F-Wagen kommt  
aus dem D... ..

GROSSGLÜCKLICHE REINSTRASSE LANGE TELEGRAMM  
HÖHENUNTERSCHIED ZWISCHEN START UND ZIEL: 10338 m



KDF-WAGEN 33,7 PS 1 PERSONEN BESATZUNG  
DURCHSCHNITT: 34,80 km/h bis in 9 min 24,9 Sek.

BESTER BEWÄHRTER ÜBER 500 PS 1 PERSON BESATZUNG  
DURCHSCHNITT: 24,10 km/h bis in 9 min 34,9 Sek.



WENN MAN DIESES WAGEN NIMMT	WENN MAN DIESES WAGEN NIMMT	WENN MAN DIESES WAGEN NIMMT
-----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

Besonders angenehm ist es für die Insassen, daß sich als Folge des angemessenen Hinterradentlastungs- der Wagenhalter in Kurven fast überhaupt nicht nach der Außenlinie neigt. Die Lage der Sitze zwischen den Achsen, also im besten Federungsbereich, läßt auch höhere Straßenunebenheiten dem Insassen kaum bemerkbar werden.

Die weitere Folge davon ist, daß mit dem KDF-Wagen viele hundert Kilometer in einem Zuge zurückgelegt werden können, ohne daß Insassen und Fahrer ermüden, dadurch werden auch weite Reisen zu einer ungetriebenen Freude!

HALT



HIER STANDE VORHER DER WAGEN

HIER WIRD DER WAGEN WIEDER ABGEFÄHRT

# DIE VERSICHERUNG DES KDF-WÄGENS

Jeder KDF-Wagen wird für die Dauer von 5 Jahren ab Verlassen des Werkes gegen Haftpflicht und beiderseitig gegen Kasko versichert, damit der Sparer bei Unfällen etc. geschützt ist und den bestehenden Vorschriften genügt wird. Die Zinsjahresprämie für den KDF-Wagen ist auf den Geldebetrag von RM 200,- befristet worden, die ebenfalls im Rahmen des Sparplans einrichtet werden. -

## Haftpflichtversicherung

Die Versicherungsgeldart: eine Haftpflichtversicherung besteht darin, daß, wenn der Haftpflichtversicherte durch irgendwelche Umstände fremde Personen oder Sachgegenstände beschädigt, die Versicherung die sich daraus ergebenden Erlasanprüche befriedigt.

Darüber hinaus nimmt die Versicherung dem Haftpflichtversicherten die Klärstellung der jeweiligen Rechtslage ab, prüft die Umstände und führt die Auseinandersetzungen mit dem Betroffenen. Auf Grund der Erfahrungen gelingt es der Versicherung viel eher als dem Laien, derartige Fälle günstig beizulegen, ohne daß es zu einem Rechtsstreit kommt.

Stets bleibt es aber die Aufgabe des Kraftfahrers, im Schadensfälle alle Maßnahmen zu treffen, die den Tatbestand einschränken können und eine Verklammerung des Schadens vermeiden.

Für jeden Kraftfahrer ist es sozial und moralische Notwendigkeit, haftpflichtversichert zu sein. Denn jeder Kraftfahrer kann ohne sein Zutun und ohne Fahrfähigkeit einen Unfall herbeiführen, der ihn, sofern er nicht haftpflichtversichert sein sollte, bei sich ergebenden Erlasanprüchen bis an sein Lebensende belastet. Dieses Risiko nimmt die Haftpflichtversicherung dem Versicherten ab.

## Kaskoversicherung

Als Kaskoversicherung bezeichnet man die Versicherung des Kraftfahrzeugs selbst. Alle Beschädigungen größerer Art, die durch eigenes Verschulden verursacht werden, bedarf die Kaskoversicherung. Eingebliessen sind auch größere Beschädigungen am Wagen, die in Abwesenheit, beispielsweise beim Parken, vorkommen können und bei denen eine Ermittlung des Unehbers des Schadens nicht möglich ist.

Der KDF-Wagen ist beiderseitig gegen Kasko versichert. Beschädigungen an den Kotflügeln und der äußeren Lichtanlage sind nicht eingebliessen. Die großen Serienauflagen ermöglichen es aber dem Volkswagenwerk, diese Einzelteile im Austausch außerordentlich billig abzugeben.

Werden Beschädigungen, auch an den Kotflügeln und der äußeren Lichtanlage, von einem anderen Kraftfahrzeug verursacht, so tritt für die volle Bezahlung des Schadens die Haftpflichtversicherung des dem Schaden verursachenden Wagens in Kraft.

## Einzelheiten über den Erwerb eines KfV-Wagens

Jedem deutschen Volksgenossen bleibt die Möglichkeit zum Erwerb des KfV-Wagens offen.

In den ersten Produktionsjahren gelangen zwei Typen zur Auslieferung:

1. Innenlenker (Limousine).
2. Innenlenker mit Faltdach (Cabrio-  
limousine).

Der Preis für den Innenlenker beträgt RM. 400,-. Der Innenlenker mit Faltdach erhält wegen der höheren Produktionskosten einen Aufschlag von RM. 40,-.

Der Antrag auf Lieferung eines KfV-Wagens wird bei den zuständigen Dienststellen der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ gestellt. Der Antragsteller besorgt sich dort ein Antragsformular, das er ausfüllt und persönlich unterschreibt. Wird ein Antrag von Ehefrau gestellt, ist außer ihrer eigenem noch die Unterschrift des Ehemannes, bei Minderjährigen die des gesetzlichen Vertreters erforderlich. Das ausgefüllte Antragsformular wird dem zuständigen KfV-Wart des Betriebes bzw. der KfV-Dienststelle abgegeben. Nach Prüfung des Antrags wird gegen eine Gebühr von RM. 1,- die KfV-Wagenparkkarte ausgehändigt.

### Die Sparrufe

Mit der Entgegennahme der Sparrufe verpflichtet sich der Sparrer, für den Erwerb des KfV-Wagens mindestens RM. 3,- in Sparrufen zu entrichten. Diese Sparrufen sind in allen KfV- und KfV-Dienststellen zu haben.

Selbstverständlich kann zum KfV-Wagen auch in beliebig höherem wöchentlichen Rate gespart werden, indem eine entsprechende Anzahl von Sparrufen auf einmal gekauft wird. Ebenso ist die Zahlung des Gesamtpreises durch den Erwerb der notwendigen Anzahl von Sparrufen gestattet.

In jedem Falle muß man sich aber bei der Bestellung eines KfV-Wagens des Sparrufsystems bedienen. Auch nach Beginn der Produktion ist ein Barkauf mit sofortiger Lieferung des KfV-Wagens ausgeschlossen.

Um auch jugendlichen Volksgenossen den Erwerb eines KfV-Wagens zu ermöglichen, die nicht in der Lage sind, eine feste Sparrufzahlung von RM. 3,- pro Woche einzugehen, kann in besonderen Fällen bis zur Erteilung der Bestellnummer von dem Zwang zum regelmäßigen Sparen abgegangen werden. Der Mindestbetrag ist dann monatlich RM. 3,-. Je nach dem Einkommen solcher Sparrer wird sich das Volksgenossen vorbehalten, einen erhöhten Sparbetrag anzunehmen, bei dem die Bestellnummer (siehe weiter unten) erteilt wird. Hierbei ist der soziale Gedanke maßgebend, daß für diese wirtschaftlich schwächeren Kreise (später die Ausbringung der Unterhaltskosten neben dem wöchentlichen Sparen) zu schwer wird und daher zu vermeiden ist.

Bei dieser Regelung ist insbesondere an jüngere Leute gedacht, die noch wenig verdienen, deren Einkommen aber in künftigen Jahren des beruflichen Fortschritts so wachsen wird, daß sie später leicht die normalen Wochensraten von RM. 3,- und mehr leisten können.





## Sonderausführungen

Bei Bestellung eines Innenlenkers mit Faltdach (Cabrioletausführung) kann der Mehrbetrag von RM. 20.- durch den Erwerb von besonderen Sparmarken im Werk von je RM. 4.- entrichtet werden. Hierfür sind auf der 2.-4. Spalte besondere Felder eingerichtet.

## Umtausch der vollen Sparte

Wenn die 50 Felder der 1. Sparte mit Marken vollständig sind, wird die Karte der zuständigen Kfz-Dienststelle übergeben, bzw. durch Einsendebrief überliefert. Die Ausgabe der Ansichtskarten erfolgt gebührenfrei.

## Lieferung des Kfz-Wagens

Jedem Gau werden im voraus bestimmte Kontingente von Kfz-Wagen zugewiesen. Nach Ablieferung der 3. Sparte erhält der Sparer eine Bestellnummer, die die Reihenfolge der Auslieferung innerhalb der Kontingente des Gaus regelt. Eine Benachteiligung der Mindestsparer gegenüber den Schnellparern wird infolgedessen vermieden, als die Lieferung des Wagens auch für den Mindestsparer günstiger ist. Ein Vorteil für den Schnellparer besteht infolgedessen, als er nach frühzeitigem Erhalt der Bestellnummer seinen Wagen entsprechend früher erhält.

Besonders vorteilhaft ist die Lage für die Schnellparer bei Beginn der Auslieferung (1942), die im Interesse der Normalparer den ersten Lieferabschnitt auf 2 Jahre verlängert werden mußte.

Die Auslieferung des Kfz-Wagens erfolgt nach Wunsch im Werk bei Fallereleben oder in der Gaustadt des Bestellers.

Für die Transportkosten vom Werk zur Gaustadt sind auf der 2. bis 4. Sparte Felder für Marken von je RM. 4.- vorgesehen. Die Transportkosten werden denkbar niedrig sein.

## Rücktritt vom Kaufvertrag

Ein Rücktritt ist grundsätzlich ausgeschlossen. In besonderen Ausnahmefällen kann jedoch die Genehmigung zur Rückzahlung der eingezahlten Raten nach Abzug eines Betrags bis zu 20 Prozent für Verwaltungskosten erteilt werden. Wenn sich die lokalen Verhältnisse des Antragstellers erheblich verschlechtert haben, kann dieser Betrag herabgesetzt werden (z. B. bei Todesfall kein Abzug).

Bitte, schreiben Sie.

Ein Zusatz zur Betriebsordnung:

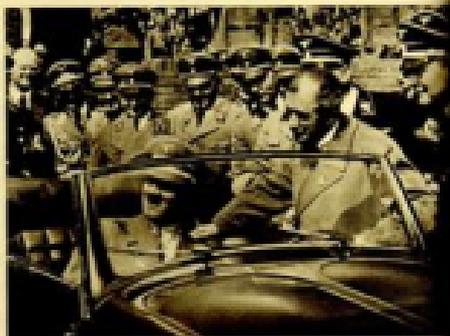
Jedes Gefolgschaftsmitglied, das 5 Jahre im Betrieb arbeitet, erhält von seiten der Betriebsführung ein Viertel, bei 10-jähriger Tätigkeit die Hälfte der Anschaffungskosten des Kfz-Wagens; wer 15 Jahre zum Betrieb gehört, bekommt als besondere Anerkennung einen Kfz-Wagen ganz umsonst. -

So und ähnlich sind die Betriebsordnungen schon in vielen Betrieben ergänzt worden.





Reichsorganisationsleiter Dr. Ley mit Präsident Cianozi  
im KdF-Wagen



Nach der Grundsteinlegung zum Volkswagenwerk: Fahrt  
des Führers im KdF-Wagen



Der Führer bei der Besichtigung des endgültigen Volks-  
wagenmodells

Links vom Führer: Reichsleiter Dr. Ley, Dr.-Ing. h. c. F. Porsche, Reichsleiter  
Ulrich Greifelt. Nach rechts: Der Geschäftsführer des KdF, Morwin-  
bach, Hauptingenieur Rimm, Staatsrat Schmeiser und Direktor Weidner



Der KdF-Wagen zwischen italienischen Arbeitern im  
Baugelände Fallersleben



Kampffähige Hülsenlein nach einem Bomben-angriff am Steuer  
des KdF-Wagens



Wo die Wagen stehenbleiben, sind sie schnell eingekleidet  
von Menschenmengen

# Begeisterung, wo er sich zeigt!

**G**anz gleich, wohin die Kfz-Wagen kommen - überall, wo sie erkannt werden, sieht man strahlende Gesichter, und wenn sie halten, werden sie sofort von einer größeren Menschenmenge belagert. Alle staunen über das „Wunderauto“, alle sind begeistert von der gefälligen, schmiegsamen Form und der soliden Konstruktion.

Als Dr. Ley mit seinem Gast Cisaretti von Fallereleben nach Salzgitter fahren wollte, lehnte sich der Italiener sofort ans Steuer und steuerte es, ohne sich vorher mit dem Fahrzeug vertraut gemacht zu haben, sicher und mühelos dem 40 Kilometer entfernten Ziel zu.

Ein Traum geht in Erfüllung, die Volkswagenoffen leben bei den Fahrern der Kfz-Wagen durch das ganze Reich die Verwirklichung und wissen, daß sie für ein Meisterwerk sparen.

Über die Hälfte aller Besitzer des Kfz-Wagens haben ein Einkommen unter 100.- Mark!



Wolfsburg  
Volkswagen

Das Volk wächst mit Fallersleben wächst!



Produktionsbeginn Herbst 1939

Auslieferung ab 1940



Diese Umschule wurde bei der Grundsteinlegung im Fallersleben eingemauert

*Präsident*

Herausgeber: Volkswagenwerk GmbH., Berlin. Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Eberhard Moss. Erste Auflage: 100.000. Verlag: Verlag der Deutschen Arbeitsfront GmbH., Berlin C 2. Druckort: Stuttgart D 5148. Gestaltung/Umgebung von Axeter-Hendrich-Berlin. Technische Fotos: Carl von Gersack-Berlin, Foto-Rinder-Berlin, Bildredaktion Strömer-Berlin, Presse-Illustrationen H. Hoffmann-Berlin, Pressefoto-GmbH-Berlin, Mauritius-Berlin, Scherl-Bildredaktion-Berlin, Presse-BM-Kontrole-Berlin, Wolfgang Wünschel-Berlin, Dr. Wolf Strucke-Berlin, Koenig-Photo-Stuttgart. Foto-Montagen: Foto-Schwarz-Berlin, Leberer-Stuttgart. Zeichnungen: Atelier Trübner-Berlin.

druckfertig

erhalten die Dienststellen der Deutschen Arbeitsfront und der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“

ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN

Preis 20 Pfennig

# Der KdF-Wagen - vollzogener Wille des Führers

„Solange das Automobil nur ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleibt, wird es schwer sein, ihm einen fröhlichen, von einem angehöpften Motorbetriebenden Charakter und damit früher auch Motorpolitenen Charakter zu schenken. Daran muß der Kraftwagen das Verkehrsmittel aller Verkehrsberechtigten werden.“ Adolf Hitler

1934:

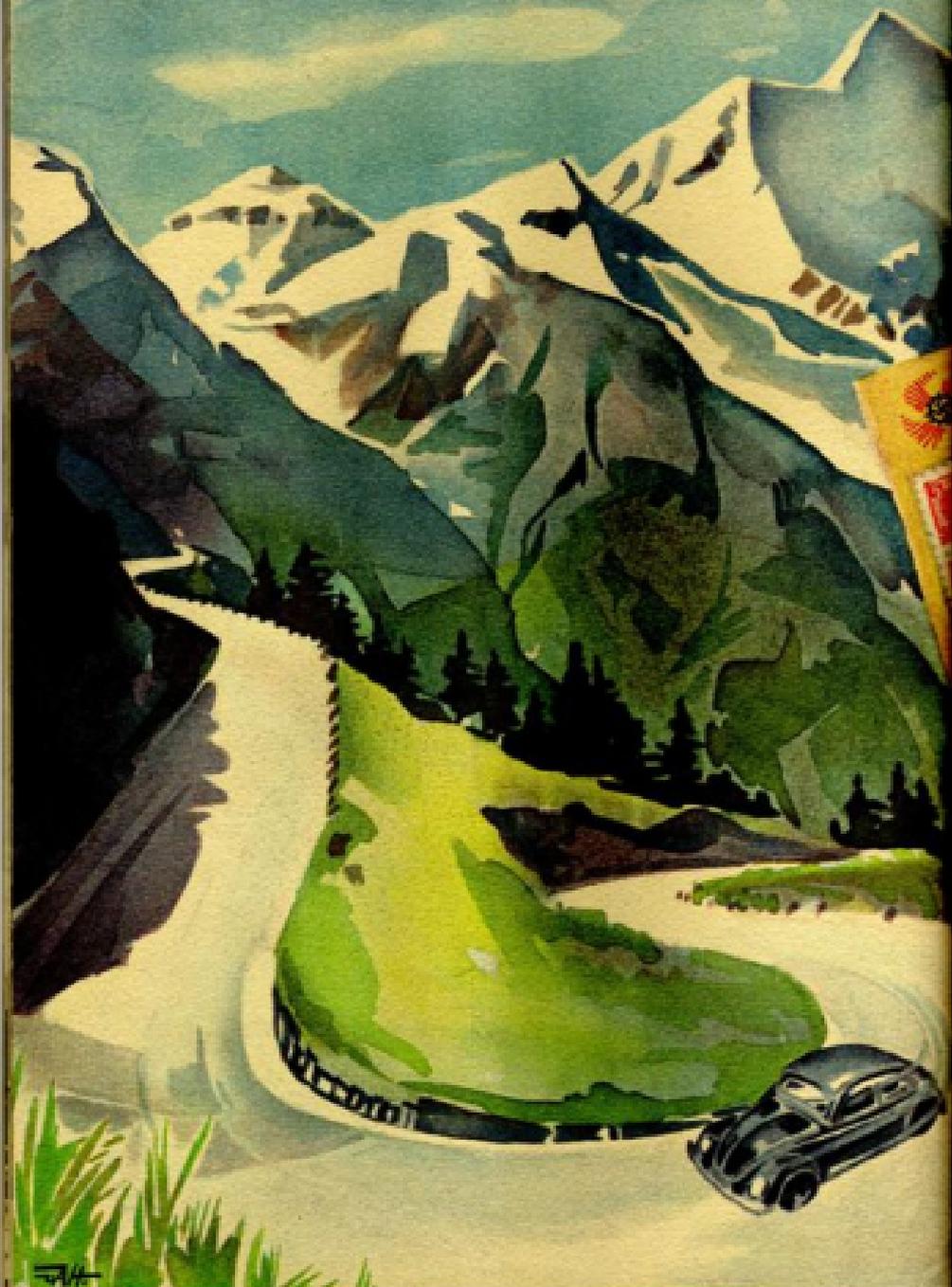
lagte Der Führer bei der Eröffnung der Automobilabfertigung: „Solange das Automobil nur ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleibt, ist es ein bitteres Gefühl, von vornehmlich Millionen braurer, fröhlicher und wichtiger Mitmenschen von der Benutzung eines Kraftfahrzeuginstrumentes ausgeschlossen zu werden, das gerade für diese in ihrem sonstigen Lebensmöglichkeiten beschränkten Schichten nicht nur nützlich sein könnte, sondern ihnen vor allem an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines unbekannteren, fröhlichen Glücks würde.“

1936:

„Ich freue mich, daß es der Fähigkeit des glänzenden Konstrukteurs Porsche und der Mitarbeit seines Stabes gelungen ist, die Voraussetzungen für den Deutschen Volkswagen fertigzustellen, um die ersten Exemplare Mitte dieses Jahres endlich erproben zu können. Es muß möglich sein, dem Deutschen Volke einen Kraftwagen zu liefern, der im Preise nicht mehr kostet als früher ein mittleres Motorrad, und dessen Brennstoffverbrauch mäßig ist.“



Der Führer bei seiner ersten Fahrt mit dem KdF-Wagen.



4/4

1934:

„Ich zweifle nicht, daß es der Gestaltlichkeit des damit betrauten Konstruktors ferne der spätern Produktionszentra in Verbindung mit höchster nationalwirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen vieler breiten Masse unseres Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungen geprüft haben können.“

1937:

„Es ist nunmehr notwendig, die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens abzuzufassen und mit dieser dann zu beginnen. - Ich möchte hier einfügen, daß es ein kapitaler Irrtum ist, zu glauben, daß die Produktion des billigsten Volkswagens den Abschmerzhais teurerer Wagen beschränken könnte. Die Menschen werden nicht auf den Kauf teurerer Wagen, weil sie aus Grundtat billigere Wagen haben wollen, sondern weil sie nicht in der Lage sind, sich die teuren zu kaufen. - Es kann in Deutschland nur einen Volkswagen geben und nicht zehn.“

Im Frühjahr 1937 wird vom Führer der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley mit der ganzen Kraft der hinter ihm stehenden Deutschen Arbeitsfront in das Volkswagenprojekt eingeschaltet.

Anfang Mai 1937 wurde von Dr. Ley die Gesellschaft zur Vorbereitung des Deutschen Volkswagens gegründet und mit der Geschäftsführung Direktor Werlin, der Konstrukteur Dr. Forchke und Reichsorganisationsleiter Dr. Laffermat betraut.

Der Führer bestimmt den Bau einer eigenen, neu zu errichtenden Produktionsstätte für den Deutschen Volkswagen. Die Arbeiten werden von der DAF soweit vorangetrieben, daß Ende 1939 Deutschland die modernste und sozial fortschrittlichste Automobilfabrik der Welt besitzen wird.

1938:

„Es wurden jetzt 4 Jahre verbandt, um in fortgesetzter Verbesserung allmählich einen Volkswagentyp zu entwickeln, der unserer Überzeugung nach nicht nur in der Preislage den größtmöglichen Bedingungen entspricht, sondern der vor allem auch in der Leichtigkeit seiner Produktion die Möglichkeit bietet, mit einem Minimum an Arbeitsschritten ein Maximum an Wirkung zu erzielen. Das Modell, das sich nun aus der jahrelangen Arbeit Dr. Forchkes herauskristallisiert hat, wird auch in diesem Jahre der fortgesetzten Prüfung unterworfen werden. Er wird dem Automobil Millionen neuer Käufer mit geringem Einkommensverhältnissen erschließen. Es gibt keine Zweifel, wir verbanken unseren Direktoren, Ingenieuren, Werkmeistern, Arbeitern und Kaufleuten die besten Wagen der Welt. Heute bin ich überzeugt: Wir werden in kurzer Zeit auch den billigsten Wagen fabricieren.“

Am 24. Mai 1938 vollzog der Führer die Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes bei Fallersleben: „Das Problem des Volkswagens ist durch den Einsatz der NSG Kraft durch Freude als gelöst zu betrachten. - Für die breite Masse wurde dieser Wagen geschaffen. Ihrem Verkehrsbedürfnis soll er entsprechen und ihr toll er Freude bereiten. - Dieser Wagen kann nur einem Namen bekommen, den ich ihm heute geben will. Er soll den Namen der Organisation tragen, die sich am meisten bemüht, die breitesten Massen unseres Volkes mit Freude und damit mit Kraft zu erfüllen:

Er soll **KöF-Wagen** heißen.“

„Das Werk soll entstehen aus der Kraft des ganzen Deutschen Volkes und es soll dienen der Freude des Deutschen Volkes.“

**A**ls wir letzterzeit den Gedanken der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ verkündeten, waren wir uns bewußt, daß die ersten Urlaubereisen, die ersten gemeinsamen Theater- und Konzertbesuche nur der Anfang eines gigantischen Werkes sein dürften.

Jahr für Jahr haben wir dann dem Deutschen Arbeiter neue eigenköpferliche Leistungen der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ vorweisen können. Wir haben dem Arbeiter nicht nur Deutschland gezeigt und damit bewiesen, daß Reisen kein Vorrecht der begüterten Stände ist; wir haben ihn auch ins Ausland gebracht und damit der Welt bewiesen, daß unser Arbeitkamerad aus dem Betrieb sich draußen zu bewegen versteht. Wir haben ihm eine eigene Flotte geschaffen. Wir haben ihm alle Sportarten erschlossen und ihm mit all diesem eine selbstbewundernde Erhöhung seines Lebensstandards gegeben.

Die Entwicklung des „Kraft durch Freude“-Gedankens wird auch in Zukunft nicht stillstehen. Schon rückt auf Rügen an der Ostküste das große KÖF-Bad empor. Bald trägt unter der Flagge der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ das zweite eigene, in unserem Gatte gebaute Schiff Deutsche Arbeiter über die Weltmeere.

Nun wird auch das mehr werden, was sich der Führer schon in der Kampfzeit vornahm, daß jeder Deutsche die Möglichkeit haben soll, an der Motorisierung teilzunehmen.

Der Volkswagen, dessen Leistungen in seiner Preisklasse von keinem andern Wagen der Welt überboten werden können, wird KÖF-Wagen heißen. Wir wollen damit dem Deutschen Arbeiter die Möglichkeit geben, ein wertvolles Gut zu erwerben, das zu besitzen bisher nur wenigen vorbehalten war.

Ein wohlüberdachtes Sparsystem erleichtert die Anschaffung. Die Haltungsverträge, die Frage der Unterbringung und Bekleidung der Erlassteile wird so gelöst werden, daß der Besitze eines KÖF-Wagens den breitesten Schichten ermöglicht wird.

Erleichterung auf dem Weg zur Arbeitsstätte, Erholung und Entspannung am Wochenende und in Urlaubstagen, Teilnahme an den Errungenschaften unseres technisch bestimmten Zeitalters, das alles soll der KÖF-Wagen dem deutschen Arbeiter bringen. Der Führer hat es nie kein anderer Staatsmann verstanden, die Technik in den Dienst des Lebens zu stellen. Er hat ihren Wert klar erkannt und will nun auch, daß durch die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ der Wagen des deutschen Arbeiters seinen Siegeszug über die Straßen des Großdeutschen Reiches antrete.

IRA-42802

Dr. H. Ley.



Im Zeichensaal arbeiten seit Jahren die Konstrukteure immer wieder neue Verbesserungen aus



Den Gross-Glockner säumt der K&F-Wagen spielend

# Hier entstand der KDF-Wagen

## ± 500 000 Versuchskilometer

In Stuttgart-Zuffenhausen steht das Versuchswerk des KDF-Wagen-Konstruktors. Jahrelange Arbeiten entwickelten den KDF-Wagen in seiner heutigen Gestalt. Noch niemals ist im Automobilbau der ganzen Welt eine Wagentype so gründlich vorbereitet und erprobt worden. ± 5 Millionen Versuchskilometer, bei denen die Wagen zu allen Jahreszeiten immer wieder schwersten Beanspruchungen ausgesetzt wurden, verbürgen höchste Qualität in allen Einzelheiten.

Dank den Mitteln, die die Deutsche Arbeitsfront in großzügigster Weise zur Verfügung stellt, konnten alle Teile der Konstruktion bis ins kleinste Detail ausprobiert und verbessert werden. Das Ergebnis ist die Verwirklichung der großen Idee des Führers: Ein Wagen, der bei seinem Preis alles Bisherige an ähnlichen Konstruktionen in Schatten stellt.

Der KDF-Wagen kann, was die Qualität des Materials, die Bequemlichkeit der Einrichtung und die Leistungsfähigkeit anbetrifft, in keine der üblichen Klassen eingereiht werden. Er ist eine Klasse für sich.

Die Aufmerksamkeit der ganzen Welt richtet sich auf die Neufabrikation der Deutschen Arbeitsfront, die mit dem KDF-Wagen eine weitere sozialistische Großtat durchführt.



Die erste Versuchsserie des KDF-Wagens



Der junge Porsche hat an der Entwicklung des Volkswagens starkmäßig Anteil genommen



Fahrgestell des Kfz-Wagens mit ausbalancierten Vorderachsen, von oben gesehen

## TECHNISCHE EINZELHEITEN

Das Fahrgestell hat einen durch Stahlbleche abgedeckten Mittellängsträger mit einer hinteren Gabelung zur Aufnahme der Antriebsaggregate (Motor, Kupplung, Getriebe, Differential und Hinterräder). Das Vorderrad ist auf dem Rahmenkopf angebracht. Dadurch wird bei einseitigen Zusammenstößen die Gefahr für die Insassen stark herabgesetzt.

Der Kfz-Wagen ist mit Warmluftheizung ausgestattet. Die angemessene Gebäueluft des Motors wird durch Hohlröhren in den Fahrgastraum und an die Windfischscheibe zur Beheizung geführt.

**Antrieb:** Auf Hinterräder.

**Federung:** Durch verkappte Drehtafelfederung. Jedes Rad ist einzeln aufgehängt (Vollblödingachse).

**Schmierung:** Die wenigen Schmierstellen des Kfz-Wagens sind mit Schmierrippeln ausgestattet.

**Vierradbremse:** Die mechanische Bremse wirkt als Innenbackenbremse auf alle 4 Räder. Die Bremsleiste ist im Rahmen geführt und vollkommen gelüftet. Die zwischen den Vorderachsen angeordnete Handbremse wirkt ebenfalls auf alle 4 Räder.

**Radsgröße:** Vorn und hinten 4,2/16.

**Radstand:** 2400 mm, Spur: Vorn 1200 mm, hinten 1200 mm.

**Bodenfreiheit:** 220 mm bei einer Belastung mit 4 Personen zu je 75 kg und etwa 50 kg Gepäck.

**Eigengewicht:** 200 kg laßfertig.

**Wagenlänge:** 4,20 m, Wagenbreite: 1,35 m, Wagenhöhe: 1,30 m.

**Karosserie:** In Ganzblechausführung ist der Stromlinienform weitgehend angenähert. Sie bietet bequem Platz für 4 Personen. Sitzt auf längeren Rufen können 4 Erwachsene und 1 Kind mit Gepäck gut untergebracht werden.

**Lackierung:** Blaugrau.



Der Insektentaxi, Preis RM 990,- abzüglich Führerlizenzen



Typ 1, 500 cm<sup>3</sup> Motor, Produktionsnummer 100001, hergestellt von Dr. Ing. h.c. F. Porsche