



VW Käfer In Lorenz Schmidts Garage in Wichtrach steht eine Herzensangelegenheit. Der Standard Superior, konstruiert 1922 von Josef Ganz, ist ein Vorläufer des VW Käfer. Doch Jude Ganz wurde von den Nazis aus dem

Die jüdischen Wurzeln des VW Käfer

Wichtrach Nie hätte Lorenz Schmid gedacht, dass seine Passion für Autos ihn so tief in die Weltgeschichte eintauchen lässt. Nun kämpft er dafür, dass sein Verwandter, der jüdische Konstrukteur Josef Ganz, seinen Platz in der Geschichte des VW Käfer zurückerhält.

Jürg Steiner

Man gerraut sich kaum, das zerbrechlich wirkende, auf schmalen Motorradreifen rollende, schwarz-rote Auto zu berühren: «Nur richtig zupacken», beruhigt Lorenz Schmid (38). Er braucht kurz Hilfe, will den prachtvoll restaurierten historischen Wagen aus der Garage seines Hauses schieben und wenden. «Das Auto ist robust», sagt Schmid, als spräche er über einen engen Freund, «es hält vieles aus, problemlos.»

Kuhglocken bimmeln, Schmid steht strahlend in der Sonne vor seinem Haus am Rand von Wichtrach im Aaretal, wo er mit seiner Frau und den drei Kindern lebt. Neben ihm: das Auto, Klein wie ein Smart, aber fast 90 Jahre alt. Ein holzverschalteter Standard Superior, Baujahr 1933, 450 Kilogramm leicht, einer der ersten europäischen Kleinwagen überhaupt. Ein revolutionäres Fahrzeug, gebaut vom jüdischen Erfinder Josef Ganz, dessen turbulente und tragische Lebensgeschichte seinen Verwandten Lorenz Schmid bis heute aufwühlt.

Hippie-Auto der Nazis

2005, an einem Familienfest, wurde Schmid erstmals auf Ganz aufmerksam. Es zirkulierte ein Artikel aus dem «Tages-Anzeiger» mit dem Titel «Ein Jude baute den ersten Volkswagen». Medienanwalt Schmid, als Redaktor eines Modellautomagazins schon damals hochgradig automobilaffin, realisierte: Der Cousin seiner Grossmutter, in der Familie bekannt als der mitunter vorlaute Exzentriker Seppi, über den man lieber nicht allzu viele Worte verlor, war ein verkanntes Autogenie gewesen.

Nach diesem Fest wollte Lorenz Schmid alles über Ganz wissen. Rasch stiess Schmid auf den holländischen Technikjournalisten Paul Schilperoord, der für sein Buchprojekt über das «aussergewöhnliche Leben von Josef Ganz» Material sammelte. Schilperoods Antrieb: Licht in ein Stück verdrängter Automobilgeschichte zu bringen. Seine These: Hinter dem millionenfach hergestellten, später als Hippie-Auto verkürzten VW-Käfer stecken die Ideen eines jüdischen Konstrukteurs, der von den Nazis verfolgt und dessen Name mutwillig aus dem Gründungsmythos der nationalsozialistischen Firma Volkswagen eliminiert wurde.

«Ich verspreche euch Einblick in eine Kriminalgeschichte, die Hitchcock nicht besser hätte erfinden können», soll Ganz selber ein paar Jahre vor seinem Tod über sein Leben notiert haben. Schilperoord und Schmid verstanden sich sofort, in den letzten Jahren legten sie auf den Spuren der Akte Ganz Tausende von Kilometern zurück. Sie besuchten Verwandte, Fachleute, Archive – sogar dasjenige von VW in Wolfsburg.

Verwegener Testfahrer

Der in Ungarn geborene Ganz galt schon als Jugendidol als Wunderkind, die deutsche Automobilindustrie mischte er in der Zwischenkriegszeit in seiner

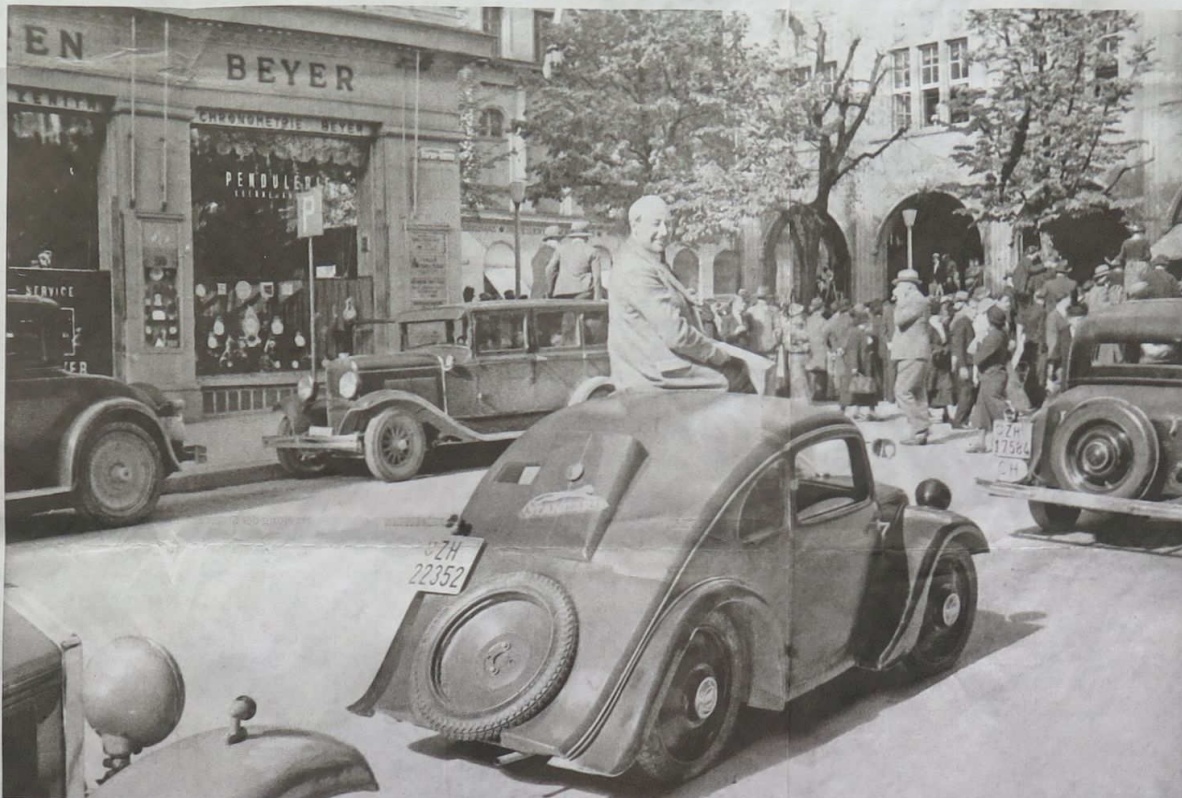
«Ich verspreche euch Einblick in eine Kriminalgeschichte, die Hitchcock nicht besser hätte erfinden können.»

Josef Ganz über sein Leben

Doppelfunktion als visionärer Konstrukteur und Chefredaktor der bissigen Zeitschrift «Motor-Kritik» auf, wo er seine eigenen Ideen promotete. Zusammen mit anderen rebellischen Ingenieuren brach Ganz mit fast allen Denkmustern – etwa demjenigen, dass ein Auto gross und schwer sein müsse, damit eine akzeptable Strassenlage gewährleistet sei. Er revolutionierte den Autobau, indem er superleichte Prototypen konstruierte, den Motor nicht vorne, sondern über der Hinterachse einbaute, sie mit Einzeldraufhängungen versah, um die Balance zu verbessern, stromlinienförmige Karosserien entwarf, um den Benzinverbrauch zu verringern.

Begeistert von Hitler

Legendär waren seine verwegenen Testfahrten, oft über Schweizer Alpenpässe, in denen Ganz die Geländetauglichkeit seiner Fahrzeuge gnadenlos testete. Der extrovertierte Workaholic gefiel sich auch darin. In seinen Kleinwagen vor Publikum halsbrecherische Manöver durchzuführen, mitunter entstieg er seinen Autos mit Schrammen an Kopf und Körper.



Unbeugsamer Erfinder: Josef Ganz posiert, ungefähr 1935, nach seiner Emigration in Zürich auf seinem robusten Kleinauto Standard Superior. Foto: evg

Der Lebensraum des jüdischen Erneuerers deckte sich mit demjenigen der Nazis: ein bezahlbares Kleinauto für jedermann, ein Volkswagen. Einen seiner Prototypen nannte Ganz «Malkäfer», die grossen Autohäuser Daimler-Benz und BMW engagierten ihn als Berater, und die Firma Standard nahm den von Ganz entworfenen Superior in Produktion.

1933 bei der Automobilausstellung in Berlin blieb der eben an die Macht gekommene Adolf Hitler mit seinem Tross lange vor dem Standard Superior stehen, wie Ganz laut Biograf Schilperoord begeistert festhielt. Josef Ganz hielt zu Beginn grosse Stücke auf den Diktator, weil dieser die Motorisierung Deutschlands endlich forcierte und die deutsche Autoindustrie auf die Spur des amerikanischen Industrieschrittmachers Ford peitschte. Der enthusiastische Ganz sah seine schrittweise Autos schon über Hitlers Reichsautobahnen rasen.

Doch das Dritte Reich zog dem Juden Ganz den Boden unter den Füssen weg. Der Auftrag, einen Volkswagen zu entwickeln, ging an Ferdinand Porsche, der vom

Hitler-Regime als deutsches Genie zelebriert wurde. Porsche integrierte wesentliche Neuerungen von Ganz in sein Projekt. Ganz' Idee eines Volkswagens besetzten die Nazis exklusiv für sich, der grosse Welthit erhielt ironischerweise den Namen Käfer, der in der Neuzeit zu Beetle globalisiert wurde.

Olympische Bob-Kufen

Der ursprüngliche Volkswagen-Promotor Josef Ganz hingegen sass vorübergehend in Gestapo-Haft, er verlor unter ungeklärten Umständen die meisten Patente an seinen Erfindungen. Wie Autor Schilperoord mit unzähligen Dokumenten nachweist, wurde Ganz auf Druck der Nazis aus seinen Beratermandaten entfernt, ein Publikationsverbot beendete seine Tätigkeit als «Motor-Kritik».

Ganz emigrierte in die Schweiz. Dort entwickelte er für die Firma Rapid einen Schweizer Volkswagen – und nebenbei Aufhängungen für Bobkufen, mit denen der Schweizer Zwieler 1948 Olympiagold gewann. Patentstreitigkeiten und Störmanöver von Naziemissären bröckelten seinen Elan, desillusioniert

«Ich möchte, dass Josef Ganz der Platz in der Automobilgeschichte, der ihm gebührt, korrekt zugestanden wird.»

Lorenz Schmid



Unbeugsamer Nachfahre: Lorenz Schmid posiert vor seinem sticht restaurierten Standard Superior. Foto: Beati Marfy

schiffte Josef Ganz nach Australien ein, wo er 1967, verschuldet und einsam, starb.

Dieter Landenberger, Leiter Heritage des VW-Konzerns in der Wolfsburger Zentrale, reagiert blitzschnell auf eine Anfrage dieser Zeitung zum Thema Josef Ganz. Er mailt einen ausführlichen Text, in dem er

«Unglaublich, was im Leben von Ganz alles passierte», sagt Lorenz Schmid. Plötzlich hörten er und Schilperoord von einer Familie, in deren Scheune in der Provinz des östlichen Deutschland ein originaler Standard Superior stehe. Die beiden Ganz-Rechercheure kauften den morschen Wagen für ein paar Tausend Euro und fanden erst im tiefsten Rumänien einen Restaurator, der fähig war, das Auto wieder in seinen Urzustand zu versetzen. Es ist das Modell, das

«der Zuspitzung auf einen einzelnen Erfinder, der im Rahmen von komplottartigen Umständen um die Früchte seiner Arbeit gebracht wurde», entgegnet.

An der Entwicklung des VW Käfer zur Serienreife hätten über 1000 Ingenieure gearbeitet, sagt er, zwei Millionen Testkilometer seien absolviert worden. Ausser Zweifel stehe hingegen, hält Landenberger fest, dass Josef Ganz zu den Wegbereitern der Volkswagen-Idee gehöre. In der schriftlichen VW-Historie fehlt allerdings ein expliziter Hinweis, dass Ganz antisemitischer Verfolgung ausgesetzt war.

Das Ende des Beetle

Schmid will den Film nun in die Schweiz bringen. Der Standard Superior aus Wichtrach soll Teil der Mission sein und mittelfristig im Verkehrshaus Luzern stehen, damit das Schweizer Publikum Einblick erhält in die Vita von Ganz. «Ich fordere kein Geld, keine Genugtuung», sagt Schmid. «Ich möchte, dass Josef Ganz der Platz in der Automobilgeschichte, der ihm gebührt, korrekt zugestanden wird.» 2019 wäre ein gutes Jahr dafür. Im Juli läuft im mexikanischen VW-Werk der allerletzte Beetle vom Fliessband.

jetzt in Schmid's Garage in Wichtrach steht.

«Wenige Zehntausend Franken» hat Schmid in seinen Standard Superior gesteckt, finanziert über ein Crowdfunding sowie private Sponsoren. Ihm sei es nie darum gegangen, einen Oldtimer in seiner Garage zu haben, sondern sich für die Rehabilitierung seines Verwandten einzusetzen. Die holländische Regisseurin Suzanne Raes hat eben den Dokumentarfilm «Ganz: How I Lost My Beetle» veröffentlicht über Schmid's und Schilperoods Spurensuche und das pittoreske Leben von Ganz.

Schmid will den Film nun in die Schweiz bringen. Der Standard Superior aus Wichtrach soll Teil der Mission sein und mittelfristig im Verkehrshaus Luzern stehen, damit das Schweizer Publikum Einblick erhält in die Vita von Ganz.

«Ich fordere kein Geld, keine Genugtuung», sagt Schmid. «Ich möchte, dass Josef Ganz der Platz in der Automobilgeschichte, der ihm gebührt, korrekt zugestanden wird.» 2019 wäre ein gutes Jahr dafür. Im Juli läuft im mexikanischen VW-Werk der allerletzte Beetle vom Fliessband.