



CON LA CONSTRUCCION DEL VOLKSWAGEN, EL NAZISMO INTENTO GANAR UNA IMPORTANTE BAZA PROPAGANDISTICA. HITLER, A QUIEN VEMOS CONTEMPLANDO LA MAQUETA DEL COCHE JUNTO AL DR. LEY Y FERDINAND PORSCHE —DIRECTOR DEL PROYECTO—, CUIDO PERSONALMENTE DE SU REALIZACION (FOTO HOFFMANN).

“VOLKSWAGEN” EL COCHE CREADO POR EL NAZISMO

JOSE MANUEL INFIESTA

ERAN muchos los que creían que el Rolls-Royce mantendría sus líneas imperturbables a pesar del paso de los años, pero la realidad ha evidenciado que ni siquiera este aristocrático modelo podía resistir los cambios de gustos, de modas y de

adelantos técnicos. No hay, en contrapartida, más que dos modelos que aún hoy conservan esa misma línea que, hace ya años, les dió fama mundial: el popular «jeep» Willys y el internacional Volkswagen.

POCO conocidos son los orígenes de éste último, teniendo en cuenta además que éstos se remontan a años antes del estallido de la guerra mundial de 1939. Cuando el Partido Nacionalsocialista subió al poder en Alemania, seis años antes del citado, existían en dicho país 6 millones de parados, y otros 7 millones trabajando a media jornada, debido al caos económico del anterior régimen de Weimar. Cualquier régimen político que en tales circunstancias hubiese obtenido el poder, habría dedicado sus principales esfuerzos en ocupar una tal masa humana; el nuevo Estado se decidió, entre otras medidas, por la construcción de una gran red de autopistas, el plan nacional de las cuales constituía un proyecto gigantesco y ambicioso, que aun hoy, cuarenta años después, coloca a Alemania entre los primeros países en cuanto a red viaria.

Los trabajos se iniciaron en el mismo año 1933, ocupándose 85.000 trabajadores en el año siguiente, 125.000 en 1935, totalizándose

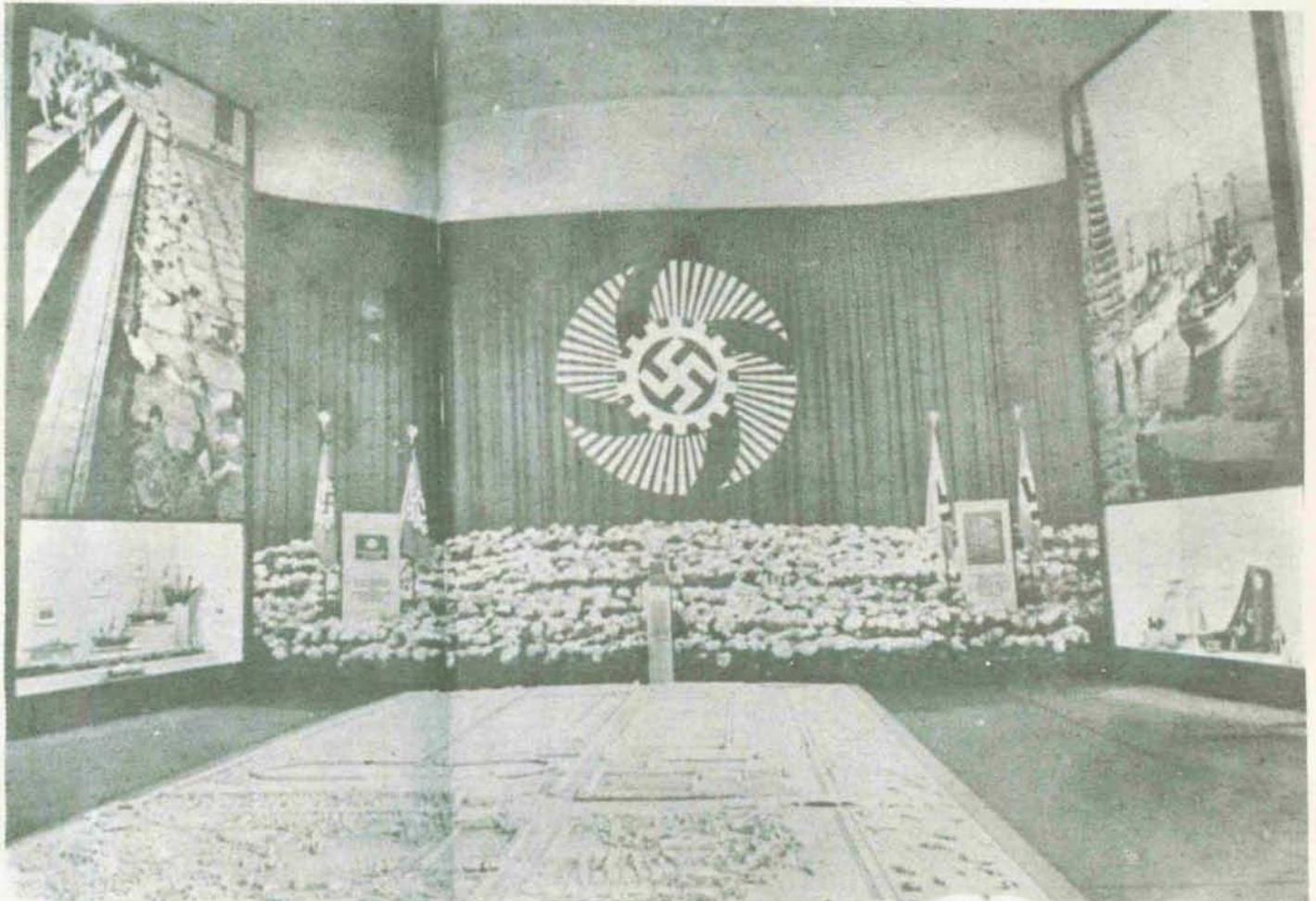
a finales de 1936 unos 65 millones de días trabajados. (1)

Dado que en 1939 se habían construido ya 3.000 kilómetros de autopistas, red que no admitía parangón con ningún otro país europeo, era lógico pensar en llenar estas carreteras. Los antecedentes alemanes en cuanto a venta de vehículos eran bastante ridículos, pues de 41.000 automóviles vendidos en 1932, sólo se había llegado a 213.000 en 1936 (2). Comparando con otros países, como Estados Unidos (con un coche por cada cinco habitantes en 1934), Inglaterra (uno cada veintisiete), Francia (uno cada veintidós), Suecia (uno cada cuarenta y cuatro), Alemania poseía sólo un coche cada setenta y cinco habitantes, si bien en 1936 había ya rebajado la cifra a cuarenta y siete (3), lo que denota el repentino auge conseguido.

(1) Estadística tomada de «Deutschlands Autobahnen», Bayreuth 1937, pág. 45.

(2) Estadística tomada de «Aspa», 20 de abril de 1939, pág. 19.

(3) Estadística tomada de «Schlag nach!», Leipzig 1939, pág. 359.



LLENA DE LA GRANDIELOCUENCIA QUE CARACTERIZABA AL REGIMEN NAZI, SE MONTO EN 1938 ESTA EXPOSICION QUE ALBERGABA LA MAQUETA DE LA FABRICA DEL VOLKSWAGEN Y DE LA CIUDAD DEL KDF, CON CAPACIDAD PARA 90.000 HABITANTES. LA AGRESIVIDAD BELICA ALEMANA HIZO QUE PRONTO SE FABRICASE ALLI MATERIAL DE GUERRA.

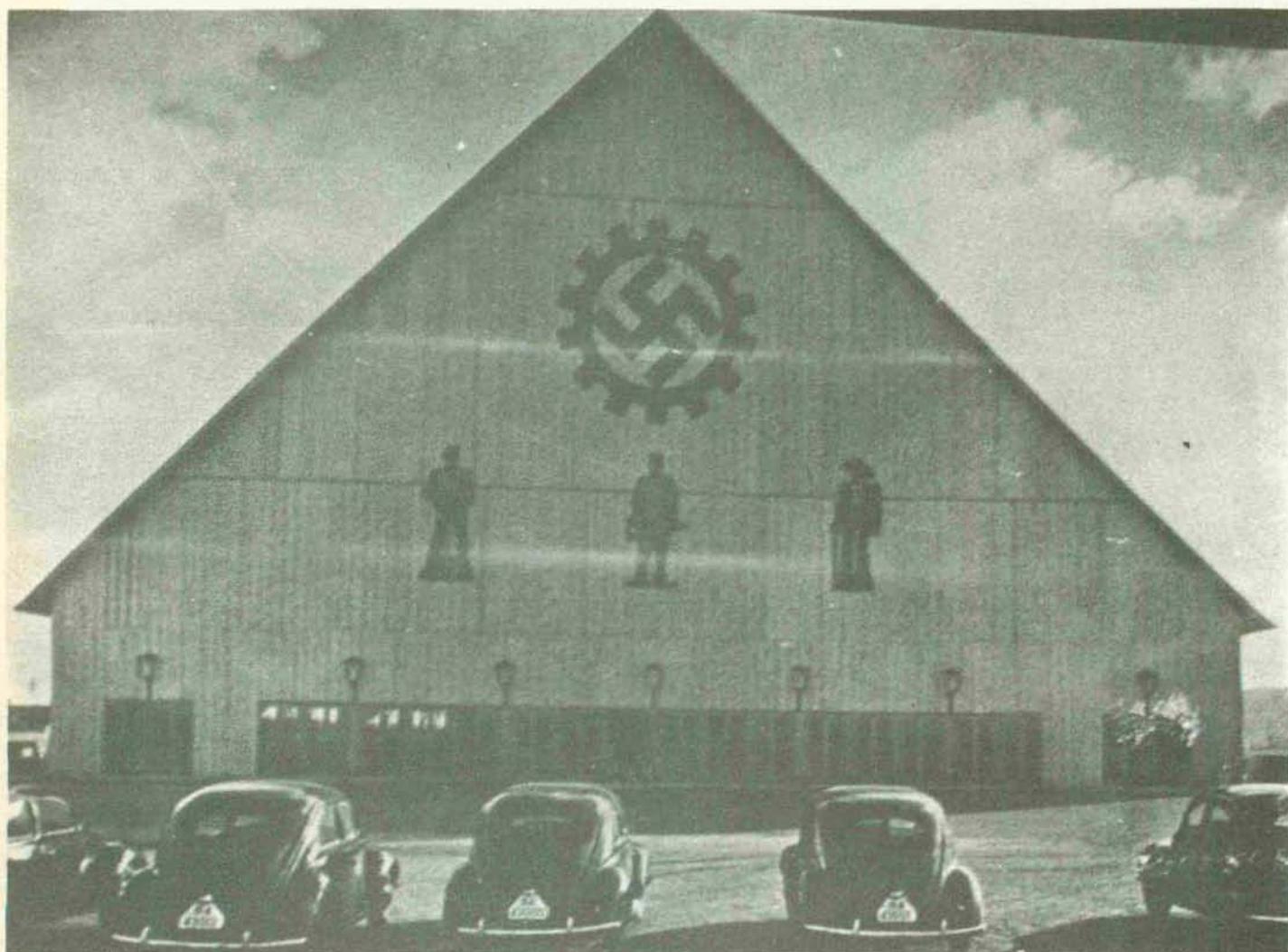
Intento decisivo fue la intención del gobierno alemán de querer hacer llegar a todas las clases populares la posibilidad de poseer un coche, intención casi revolucionaria en su época. Hitler daba tres normas en lo referente a automóviles: 1. El automóvil no es un lujo, sino un artículo de uso diario; 2. Los precios deben estar al alcance de la mayor cantidad posible de compradores; 3. Se debe aumentar la confianza del pueblo en el automóvil alemán. La conclusión extraída era la de que «Alemania debe convertirse en el país que disponga, no sólo de las comunicaciones más densas, sino también de las más seguras» (4).

Se había decidido, pues, crear un «coche popular», y tal es el significado del alemán «volks-wagen». Para ello se llamó al Dr. Ferdinand Porsche, adicto al partido, y que por sus propios méritos había logrado grandes éxitos en el campo automovilístico. Hitler le pidió que llegara a construir un coche cuyo

(4) Discurso pronunciado por Hitler en la inauguración de la Exposición Internacional del Automóvil en Berlín, el 17 de febrero de 1939.

precio de coste fuese inferior a los 1.000 marcos, pretensión verdaderamente insólita, ya que por entonces los utilitarios no bajaban de los 4.500 RM.

A pesar de lo pretencioso de la empresa, estudios pacientes y concienzudos consiguieron el fin deseado. Parte fundamental para lograrlo —y sujetarse a los planes gubernamentales— era el disponer de todas las materias en el interior del país, sin tener que importar ninguna del exterior, lo cual habría costado a Alemania unas divisas de las que se carecía. El VW debía ser enteramente alemán, pieza a pieza. Los laboratorios empezaron su labor de investigación: «La industria química, pródiga en recursos, suministra también los carburantes —en 1937 se ha obtenido ya un millón de toneladas de gasolina sintética—, los colores, los barnices, las sustancias para el vidrio normal y para el cristal flexible de resina denominado plexigum, pudiendo afirmarse sin paradoja que el nuevo coche se debe en cuerpo y alma a esa nigromancia de los laboratorios



HE AQUÍ LOS PRIMEROS VOLKSWAGEN QUE SALIERON DE FABRICA. CON UN COSTO INFERIOR A LOS MIL MARCOS Y AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO, SE QUISO HACER UN «COCHE POPULAR» (QUE ES LO QUE SIGNIFICA SU NOMBRE) CAPAZ DE LLENAR LA INMENSA RED DE AUTOPISTAS CONSTRUIDA AÑOS ANTES (FOTO HÖFTER).

que lucha infatigablemente para arrancarle a la naturaleza inanimada todos los secretos que avaramente esconde» (5). El caucho sintético, llamado «buna», debía sustituir al caucho auténtico de los neumáticos, y, con todo ello, el peso total del nuevo vehículo era de 650 kilos, con lo que se conseguía uno de los vehículos más ligeros del mundo en la época.

El precio total del modelo, una vez terminado, resultaba de 990 marcos. El coche era conocido como el «KdF wagen» (6), y se había encargado al DAF (7) todo lo relativo a su fabricación y distribución. Otto Marrenbach, subjefe del DAF (8), escribía: «Pocas semanas después de la colocación de la primera piedra (de la fábrica del Volkswagen), el Jefe Nacional del DAF creó un nuevo sistema de ahorro, por el cual cada persona podría comprar un «KdF wagen» ahorrando 5 RM a la semana. En los 10 meses primeros del sistema de ahorro, el número de personas que se acogieron a él pasó del cuarto de millón, sin contar los vehículos destinados a autoridades o las peticiones del comercio exterior». Los periódicos alemanes dieron a conocer los pormenores de la adquisición del nuevo vehículo, y el Münchner Neueste Nachrichten, de 8 de agosto de 1938, publicaba preguntas varias de gran interés:

«¿Cuánto cuesta el KdF wagen?, ¿Cómo puede pagarse?, ¿Hay ventajas para los que pagan antes?...» El pago de los 5 marcos semanales mínimos se hacía por medio de unos sellos especiales, de los que podían comprarse más cantidad en caso de querer acortar los plazos. Dado que estos pedidos eran para unos coches aún no fabricados, y cuya fábrica se hallaba en construcción, no se aceptaba la compra al contado, y la entrega del vehículo en cuanto a plazos correspondía al orden de peticiones, no a terminación de pago de los plazos.

Todo el minucioso y estudiado plan, que iba a revolucionar la industria automovilística europea, se vió interrumpido con el estallido de la II Guerra Mundial. La fábrica VW trabajó en material de guerra, pero a partir de la campaña de Francia empezó a fabricar vehículos de combate; hasta entonces habían trabajado para dejar a punto las instalaciones de la fá-

(5) «El triunfo del trabajo», Salamanca 1939, pág. 63.

(6) «KdF» son las iniciales de «Kraft durch Freude» (La Fuerza por la Alegría), organización social tendente a defender el descanso y la educación de los trabajadores. El coche lo patrocinaba dicha organización, por lo que al coche se le daba su nombre, paralelamente al de «Volks-wagen» (coche del pueblo).

(7) «DAF» son las iniciales de «Deutsche Arbeitsfront» (Frente Alemán del Trabajo), del que dependía la organización «Kraft durch Freude».

(8) El cargo de Otto Marrenbach era el de Geschäftsführer der Deutschen Arbeitsfront, de difícil traducción. La cita se halla extraída de su libro «Fundamente des Sieges», Berlin 1940, pág. 364.



AL ESTALLAR LA II GUERRA MUNDIAL, LA FACTORIA VOLKSWAGEN LANZO DIVERSOS MODELOS BELICOS. VEMOS —DE ARRIBA ABAJO— EL «SCHWIMMWAGEN» APTO PARA VADEAR RIOS, EL «KOMMANDEURWAGEN» PARA TRANSPORTE DE JEFES Y OFICIALES, EL «KETTENFAHRZEUG» (CON CADENAS) QUE SE UTILIZO EN LA CAMPAÑA DE RUSIA, Y EL «KÜBEL» CON UN DISEÑO PENSADO EN ESPECIAL PARA EL FRENTE AFRICANO.



PESE A ESTAR IDEADO ESPECIALMENTE PARA LA CAMPAÑA DE AFRICA Y DEBIDO A LA PROGRESIVA ESCASEZ DE MATERIAL BELICO, EL VOLKSWAGEN «KÜBEL» TAMBIEN FUE EMPLEADO EN LA LUCHA CONTRA LA UNION SOVIETICA. TRAS LA DERROTA ALEMANA, LA IMAGEN MUESTRA LOS RESTOS DE UNO DE LOS 52.000 «KÜBEL» QUE ENTONCES SE CONSTRUYERON.

brica, ininterrumpidamente, 5.000 obreros. El proyecto comprendía, además de las instalaciones técnicas, la construcción completa de toda una ciudad, la ciudad del KdF, con capacidad para 90.000 habitantes.

Los planes y los pedidos se vieron interrumpidos. Uno de los modelos bélicos más efectivos fue el llamado «Kübel», del que Rommel pidió grandes envíos para el frente africano, y del que llegaron a fabricarse un total de 52.000 unidades. En 1942 apareció otro tipo, el llamado «Schwimmwagen», que podía vadear ríos, pero del que sólo se hicieron unas 15.000 unidades. Para el frente del Este, en Rusia, se ideó otro modelo con cadenas. Ello no obstante, contrasta la escasa producción que llegó a efectuarse con las elevadas cifras de los que hoy día salen de las fábricas, pues actualmente en una semana se fabrican tantos Volkswagen como en toda la guerra.

Al término del enfrentamiento se produjo el problema que era de esperar: Había cientos de miles de alemanes que habían estado ahorrando para la adquisición del coche; si el gobierno alemán estaba pagando reparaciones de guerra a casi todas las naciones aliadas, justo era que sus ciudadanos exigiesen el pago de una deuda que poseía muy claros comprobantes. Una asociación de antiguos compradores llevó el asunto a los tribunales, hasta que en 1954 se pronunciaba una sentencia se-

gún la cual no podía obligarse a nadie a hacerse responsable de la deuda contraída por el Estado con motivo del ahorro para el «KdF wagen»; ciertamente que con ese dinero se había levantado una pujante industria, y quienes ahora la explotasen deberían satisfacer sus deudas, pero también era verdad que los bombardeos aliados habían destruido las instalaciones, y gran parte eran de nueva construcción.

Debido a las constantes insistencias, en 1961 la fábrica Volkswagen llegaba a un acuerdo de compromiso, según el cual, a los que acreditasen haber pagado íntegramente los 990 RM se les descontarían 600 DM al adquirir su vehículo, o se les abonarían 100 DM si no lo querían. Se presentaron 93.000 solicitudes, de las que 87.000 fueron aceptadas y de ellas 45.000 compraron un nuevo coche. Se daba el caso curioso de que los alemanes que en 1938 habíanse comprometido a pagar un determinado coche, obtenían éste 23 años después, con una guerra por medio, sin que el modelo resultase ni anticuado ni superado, sino que por el contrario, aún hoy, transcurridos cuarenta años desde que el modelo empezó a concebirse, sigue considerándose como uno de los coches más perfectos dentro del campo de los utilitarios, y, desde luego, el más popular en el mundo entero. Bien puede afirmarse que, aún siendo de plena actualidad, el Volkswagen es ya un coche histórico. ■ J. M. I.