

„Neuer Herbie, wa?“

Käferstündchen in Berlin – Probefahrt mit dem Beetle, dem jüngsten Enkel des legendären Volkswagen-Käfers

Von Eckhard Schimpf

BERLIN. VW hat dem New Beetle nach 13 Jahren einen Nachfolger beschert. Die Weltpremiere fand gestern in Berlin statt. In den nächsten drei Wochen werden dort 1200 Journalisten aus der ganzen Welt erwartet, um diesen Ur-Enkel des legendären Käfers zu testen.

Alexanderplatz nachmittags um vier. Vor einer roten Ampel lässt ein Taxifahrer seine Scheibe runtersurren und grinst zu meinem silbernen Beetle herüber: „Neuer Herbie, wa? Und och noch mit Mückenfänger hinten druff!“

Klar: Der neue Beetle ist einer, nach dem man sich umschaut. Er sieht wahrlich nicht aus wie alle anderen. Er lässt immer noch die Käfer-Historie erwachen und ebenso die Abenteuer von „Herbie“, jenem legendären, mit der Startnummer 53 versehenen Buckelauto, das einfach alles konnte – rennen, fliegen, schwimmen.

Merkwürdig: Da signalisiert beim neuen Beetle lediglich noch die Silhouette eine ferne Verwandtschaft zum Käfer, der mit seinen fast 22 Millionen verkauften Exemplaren ja zu einem grandiosen Bestseller der Autowelt heranwuchs. Und dennoch wehen sofort wieder Erinnerungen heran. Zumindest bei den über 35-Jährigen. Irgendwie hatte jeder mit dem Käfer zu tun. Er ist fast ein Familienmitglied gewesen. Allerdings eins, das stets draußen unter der Laterne parken musste! Erstes Auto, erste Freundin, erste Italienreise – all diese Ereignisse sind für unzählige Deutsche mit einem Käfer verbunden. Von D-Mark oder Wirtschaftswunder ganz zu schweigen.

Und der Neue? Dieser Beetle der zweiten Generation ist kein Verzichtsauto. Auch kein Vernunftprodukt, das alle Umweltprobleme zu lösen verspricht. Sondern der Beetle gilt – und Fahrfreude dürfte ja wohl auch heute noch erlaubt sein –



Große Räder, sportlich, aber noch immer mit dem charakteristischen Käfer-Buckel: der neue Beetle



Unser Autor Eckhard Schimpf bei einer Probefahrt im neuen Beetle. Dieser Enkel des Ur-Käfers zog die Blicke vieler Berliner auf sich. Fotos: Ingo Barenstee

schlicht als ein Spaßmobil! Genau wie sein 1998 präsentierter Vorgänger, von dem immerhin 1,2 Millionen Exemplare gebaut worden sind.

Allerdings mussten sich die VW-Designer von den Vorstellungen moderner Raumökonomie verabschieden. Der Grundsatz „Form folgt Funktion“ musste hier umgedreht werden, um mit der gewölbten Dachlinie die Emotionsbrücke zum guten, alten Käfer zu bewahren.

So sind die üblichen Bewertungskriterien – wie etwa Abmessungen, Ladevolumen, bequemer Einstieg – in diesem Fall überflüssig. Der Beetle ist ein Auto, das die Gefühle anspricht. Das kann der Neue, wie unser „Käferstündchen“ mitten im Verkehrsgewühl von Berlin-Mitte recht eindrucksvoll bewies – denn es gibt

nur ganz wenige Neuwagen, denen beim ersten Ausflug in die Öffentlichkeit derart viele Blicke folgen.

Der Beetle wird seinen Weg machen. Zumal die Preise bei moderaten 16900 Euro beginnen (für einen TSI mit 105 PS). Den „Mückenfänger“, der dem Berliner Taxifahrer bei unserer Testfahrt seinen lockeren Spruch entlockte, gibt es übrigens wirklich. Es ist ein recht dezenter Heckflügel, der allerdings nur bei der Beetle-Sportvariante (200 PS) für Abtrieb sorgt. Dieser Spoiler erinnert übrigens ein wenig an den moderaten Flügel des Porsche Carrera RS von 1973. Gewollt – oder auch nicht: Auch die übrige Beetle-Heckpartie verströmt einen Hauch von Porsche.

Gerade bei einem Spaßmobil ent-

scheidet allein die Optik beim Kauf. Und insofern darf man den Designern um Walter de Silva und Klaus Bischoff bescheinigen, dass sie den guten, alten Buckel-Käfer sehr attraktiv interpretiert haben. VW-Chef Martin Winterkorn untermauert das bei der Premiere mit dem Satz: „Volkswagen baut nicht nur Autos für die Vernunft, sondern auch fürs Herz.“

Dazu muss man keineswegs Linien oder Teile von gestern in eine Art Retrodesign zwingen, sondern man muss ein Auto wie den Käfer verstehen. Nach dem Motto: „Entwerft ein neues Original.“ Das ist beim „Beetle des 21. Jahrhunderts“ gelungen. Denn diese Ikone des Automobilbaus – eine Porsche-Schöpfung, wie jeder weiß – konnte eben fast alles.

Der Käfer war Transport-Kuli und treuer Kumpel („läuft und läuft und läuft“), er war Rallye-Sieger und Filmstar. Er war ein Gerät, das man in jedem Winkel der Erde als „das Auto“ definierte und das die Legenden sprießen ließ. Von diesem ziemlich beispiellosen Image profitiert nun auch der Beetle des I-Phone-Zeitalters.

Wo der Beetle besonders ankommen soll, verrät VW-Chef Winterkorn auch: „Ich erwarte, dass China und die USA die größten Märkte für den Beetle werden.“

Bei Jobs sind VW, Siemens und Daimler ganz groß

Umfrage ergibt: Thema Umwelt fällt kaum auf

STUTTGART. Was sollte die wichtigste Aufgabe für ein Unternehmen sein? Jobs schaffen und erhalten, sagen die Menschen in Deutschland und sind sich ziemlich einig, dass Arbeitsplätze vor allem bei Volkswagen, Siemens und Daimler in guten Händen sind. An zweiter Stelle der dringlichsten Aufgaben steht der Umweltschutz – doch da will den Bürgern so recht kein Konzern mit Vorbildfunktion einfallen. Das deckt eine repräsentative Umfrage der Beratungs- und Prüfungsgesellschaft Ernst & Young auf.

Die sogenannten weichen Faktoren auf Gebieten wie Umweltschutz, Moral und Anstand im Geschäftsleben oder Frauenförderung scheinen die Menschen entweder nicht genügend zu registrieren, oder sie nehmen den Firmen deren angeblichen Anstrengungen gar nicht erst ab. Dabei ist mittlerweile anerkannt: Engagement im Interesse der Nachhaltigkeit betrachten Analysten und Investoren als Indiz für zukunftsorientierte Unternehmensführung.

Doch die Bemühungen auf diesen Feldern dringen offenbar nicht zum Bürger durch: So sagen 68 Prozent der Befragten, dass ihnen Umweltschutz und Nachhaltigkeit bei Unternehmen sehr wichtig sind. Damit rangiert das Thema auf Platz zwei hinter der Beschäftigungsentwicklung mit 73 Prozent und vor der Innovation mit 62 Prozent.

Doch 34 Prozent fällt gar kein Konzern ein, der sich um die Umwelt verdient gemacht hätte. Mit einem recht geringen Wert von 10 Prozent gewinnt VW diese Kategorie, gefolgt von Eon mit 8 Prozent und Siemens mit 7 Prozent.

Zum Vergleich: Beim Thema Jobs wussten nur 22 Prozent kein Vorbild. 24 Prozent entfiel auf den VW-Konzern, was den Wolfsburgern den Spitzenplatz sicherte – vor Siemens mit 14 und Daimler mit 10 Prozent.

Johnson Controls baut Standort Hannover aus

HANNOVER. Der Autozulieferer Johnson Controls baut in Hannover die Batteriefertigung aus. Gestern nahm das Unternehmen in Anwesenheit von Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister eine neue Produktionslinie für Autobatterien in Betrieb, bis 2013 sollen weitere Anlagen geschaffen werden.

In den nächsten zwei Jahren sollen 200 Millionen Euro für Kapazitätserweiterungen, Forschung und Entwicklung investiert werden, teilte der Johnson Controls mit. Dafür seien bereits 200 neue Arbeitsplätze geschaffen worden, und es werde weiterhin nach qualifiziertem Personal gesucht. Der Standort Hannover des US-Unternehmens soll einer der wichtigsten Batterie-Produktionsstätten für sogenannte Start-Stopp-Autos werden.

Schienenkartell: Voestalpine weiter Kronzeuge

WIEN. Der österreichische Stahlkonzern Voestalpine ist nach Firmenangaben weiterhin Kronzeuge bei den Ermittlungen um unerlaubte Preisabsprachen im deutschen Eisenbahnmarkt. Damit müsste sich das am „Schienenkartell“ beteiligte Unternehmen nicht vor millionenteuren Bußgeldern fürchten.

Vor wenigen Wochen war bekanntgeworden, dass ein Kartell unter dem Namen „Schienenfreunde“ mit Preisabsprachen bei Eisenbahnschienen seit mindestens 1998 hohe Millionenschäden angerichtet haben soll. Berichten zufolge soll das Kartell der Deutschen Bahn zwischen 2003 und 2008 rund 400 Millionen Euro zu viel berechnet haben. dpa

Volkswagen meldet Rekordabsatz nach sechs Monaten

2,5 Millionen verkaufte Autos der Marke VW – Osterloh: Künftiges Wachstum vor allem in Asien und Südamerika

WOLFSBURG. Europas größter Autobauer VW fährt weiterhin auf vollen Touren. Erstmals gelang es der Kernmarke Volkswagen, in einem ersten Halbjahr mehr als 2,5 Millionen Autos zu verkaufen.

Dies teilte Konzernchef Martin Winterkorn gestern bei der Vorstellung des neuen Beetle-Modells in Berlin mit. Demnach wuchs der Ab-

satz um 11,8 Prozent. Auch im Gesamtkonzern legten die Auslieferungen deutlich zu. Zwischen Januar und Juni konnte VW nach den Worten Winterkorns über vier Millionen Fahrzeuge an die Kunden bringen.

Bernd Osterloh, Chef des Konzernbetriebsrats, sagte dem „Handelsblatt“, er sehe weiteres Wachstum vor allem in Asien und Südame-

rika. „In Südamerika brauchen wir weitere Kapazitäten, nicht nur für Brasilien, sondern auch für andere Länder.“ Auch neue Modelle seien ein Thema. In der Kompaktklasse biete VW in Südamerika derzeit nur den Golf IV an. „Das reicht auf Dauer sicher nicht.“

Bei der Expansion spielen Kooperationen mit lokalen Anbietern laut

Osterloh eine Schlüsselrolle. In Malaysia etwa bereite VW die Produktion von Passat und Jetta bei dem Partnerunternehmen DHB Hicom vor.

Auch den stark wachsenden indischen Markt hat Osterloh im Blick. Geprüft werde, dort eine abgespeckte und günstigere Variante des Kleinwagens Up zu fertigen. dpa/mc

„Es gibt keinen Fachkräftemangel“

Oft stimmen einfach die Arbeitsbedingungen nicht, sagt Michael Kleber vom DGB in Südost-Niedersachsen

Von Andreas Schweiger

BRAUNSCHWEIG. In der Diskussion um den Fachkräftemangel meldet sich Michael Kleber, Chef des DGB in Südost-Niedersachsen, kritisch zu Wort. Die Personalprobleme seien von den Betrieben oft hausgemacht und würden aufgebauscht, um Löhne zu drücken, sagt der Gewerkschafter.

„Ich neige dazu zu sagen, dass wir gar keinen Fachkräftemangel haben“, sagt Kleber unserer Zeitung. „Warum werden derzeit im Durchschnitt nur 50 Prozent der fertigen Auszubildenden übernommen? Das könnte sich doch bei einem echten Mangel kein Arbeitgeber erlauben.“

Auch Kleber zweifelt nicht daran, dass der demografische Wandel, also die Überalterung unserer Gesellschaft, in einigen Jahren zu Engpässen auf dem Arbeitsmarkt führen wird. Der aktuelle Mangel aber – zum Beispiel von Ärzten oder in der Pflegebranche – habe andere Ursa-

chen. „Ärzte wandern ins Ausland ab, vor allem nach Skandinavien. Dort sind Einkommen und Arbeitsbedingungen deutlich besser“, sagt der Gewerkschafter. „Das ist doch ein Alarmsignal.“ Berufe in der Pflegebranche seien unbeliebt, weil die Mitarbeiter körperlich schwer und im Schichtdienst arbeiten müssten, gleichzeitig aber nur ein geringes Einkommen hätten. Kleber: „Es wird sich erst etwas ändern, wenn die Arbeitsbedingungen besser werden.“

Das gelte auch für Teile des Handwerks, wo einige Gewerke wie die Bau- oder Nahrungsmittelbranche über das Fehlen qualifizierter Mitarbeiter klagen. „Das Handwerk kann zwar oft nicht mit den Löhnen in der Industrie mithalten. Vorteil des Handwerks sind aber die eigentlich besseren Arbeitsbedingungen, der direkte Kontakt zu den Kunden zum Beispiel oder das familiäre Verhältnis im Betrieb“, sagt Kleber und fügt hinzu: „Wir hören aber immer wieder, dass

sich einige Betriebe diesen Vorteil selbst zerstören, weil zum Beispiel an Wochenenden gearbeitet werden muss, ohne dass die Bezahlung stimmt.“

Auch in diesen Fällen könnte die Situation nach Einschätzung Klebers durch Anreize wie Altersvorsorge, Qualifizierung und bessere Entlohnung deutlich entspannt werden.

Genau diesen Schritt würden Arbeitgeber aber häufig scheuen. „Stattdessen fordern sie, dass der Arbeitsmarkt für Fachkräfte aus dem Ausland weiter geöffnet wird“, sagt Kleber. Ziel dieser Forderung sei es, das Angebot an Fachkräften zu erhöhen.

„Der Arbeitsmarkt funktioniert wie andere Märkte auch, wird durch Angebot und Nachfrage bestimmt“, sagt Kleber. Sei das Angebot an Fachkräften groß, entfalle die Notwendigkeit, höhere Entgelte zu zahlen. Kleber: „So wollen die Arbeitgeber Druck auf die Lohnentwicklung ausüben.“

Was ist aber mit den Folgen des demografischen Wandels? „Der



Michael Kleber, Chef des DGB in Südost-Niedersachsen.

Archivfoto: Rudolf Flentje

Wandel wird ohne Frage zu spüren sein. Es gibt aber nach wie vor eine große Zahl von Langzeitarbeitslosen. Ziel muss sein, diese hohe Quote abzubauen. Wir müssen das gesamte Potenzial an Arbeitskräften besser ausschöpfen.“

Der beste Weg in den Beruf

Eine Serie unserer Zeitung