



Curyšská Bahnhofstrasse: Standard Superior, německý Volkswagen s motorem vzadu, r. v. 1933, na střeše Josef Ganz

Kdo vymyslel Volkswagen?

V poslední době se zase intenzivně bádá o době kolem druhé světové války. Možná, že za to vděčíme Spielbergovi, jehož film upozornil na Němce, kteří se za vlády nacizmu chovali slušně... Zjistilo se s notným zpožděním, že takových Schindlerů bylo víc. Zároveň se ale v tisku probírala role rodiny Kruppových a dalších průmyslníků-pomahačů fašistického režimu. Chemické továrny a automobilky byly již od úplného počátku ve středu Hitlerovy pozornosti. Využít jeho zájmu a podpory nebylo těžké, a tak se rodil jeden průmyslový projekt za druhým, který sloužil buď propagandě, nebo zbrojení, nebo obojímu.

Padesát let trvalo, než se tyto podniky začaly se svojí minulostí vyrovnávat. Nemálo k tomu přispěl Švýcar Meili, který našel a zveřejnil „mrtvá konta“ u švýcarských bank. Kompromitované podniky se



Standard Superior pro dva pasažéry

musely s minulostí a svými dluhy vyrovnat. Volkswagen byl zájmu publika dlouho ušetřen, ale jeho oficiální dějiny nejsou zrovna bez kaňky – o Ganzovi se ve firemní historii zrovna moc nemluví.

Dnes proslavený Ferdinand Porsche, spolupracovník VW, měl vždy vyhrocené názory, a jedním z nich byl tento (cituji): „Všechny pokusy s motorem na zadní ose zastavuji, protože je pokládám za nepraktické.“ To bylo na začátku třicátých let. Hitler chtěl za každou cenu lidové auto a se zájmem navštěvoval každou automobilovou výstavu. Prý se zastavil u vozu vyrobeného Josefem Ganzem. Kronikáři Volkswagenu o tom ale zarytě mlčí... Není tajemstvím, že se mu i naše Tatry hodně zamlouvaly,



Josef Ganz

a proto se později staly štábními vozy wehrmachtu a důstojníků SS. Koprivnická továrna tak píše válečné dějiny také.

Myšlenkou vyrobit malé levné auto pro širokou veřejnost a přispět tak k zvýšení mobility pracujících, zjednodušit jim cestu za výdělkem, se zabývaly desítky inženýrů, vynálezců a podnikatelů ve všech průmyslových zemích. V Anglii přivedli brzy do sériové výroby Austin 7. Konstrukce ale nebyla zrovna inovativní, auto nebylo zvláště spolehlivé, zrovna tak jako podobné auto, které vyrobil na Moravě Kroboth.

Právě v té době se na dost nabitě produkční scéně prosadil Josef Ganz. Bylo by neřeknout, že byl první nebo jediný, ale

Ganz zkonstruoval auto pro širokou veřejnost na základě nových poznatků a pokrokových konstrukčních elementů. Bohužel byl Josef Ganz osobnost plná rozporů, a tak se v jeho bouřlivém životě střídaly dílčí úspěchy s bolestnými prohrami, až k tragickému konci. Nikdy se neuměl přizpůsobit a byl znám pro svou hlasitou, nekompromisní kritiku a chorobný sklon k rozpeřím s dohrami u soudu.

Léta před Porscheho Broukem (1931) zkonstruoval Ganz svou Berušku (Maikäfer – májový brouk). Propagační kampaň jej popisovala jako „nejrychlejší a nejlevnější německý Volkswagen pro čtyři osoby za pouhých 1590 RM“. Věru nízká cena. Tento úspěch a vidina velké popularity se národním socialistům do krámu nehodily. Ganz vyrobil na třicet prototypů, z nichž každý měl něco do sebe. Konečně vyrobil v automobilce Standard v Ludwigshafenu Brouka Standard a o rok později vylepšeného Standard Superior... Tato auta měla nezávislé zavěšení kol, motor vzadu a samozřejmě karoserii ve formě Brouka.

Pro gestapo nebylo těžké prosadit Ganzovi zákaz mediálního a komerčního používání názvu Käfer a Volkswagen. Pozdější marketing Ganzových aut se už musel odvíjet bez tohoto přívlastku.

Agilní Ganz byl tenkrát ještě šéfredaktorem odborného časopisu Motorkritik a tuto pozici využíval k ostré kritice svých konkurentů. Velké množství písemných materiálů se během pohnutého života Josefa Ganze ztratilo, tedy přesněji řečeno, „ztratily se“ do jistých nesprávných rukou a na jejich vykoupení neměli jeho příbuzní po válce peníze. Přesto se dochovaly dokumenty, které vedly k zatčení Ganze, zápasy o výsledcích gestapem, které měly za účel umlčet nepohodlného konkurenta.

Podle Ganze zmizely z jeho kanceláře i podklady, které později realizoval Porsche. Gestapo mu je prý dodalo. Každopádně je nápadné, jak Porsche svá tvrzení revidoval a jak se jeho VW podobá Ganzovu Brouku.

Ganz vyslovil jeden z požadavků na lidový vůz (podle něho Volkswagen): cena by neměla přesahovat 1000 RM. Právě tento limit zadal Hitler o několik let později, přesně to bylo roku 1934, jako „domácí úkol“ inženýrům kolem F. Porscheho.

Josef Ganz, nar. 1899, inženýr a žurnalista, pracoval na lidovém autě již léta před prvním Volkswagenem, a co víc – Ganz postavil a prodával auto, které mělo všechny charakteristiky pozdějšího Brouka. Některé technické inovace si nechal patentovat. Jeho vynálezy, kritický postoj vůči

Platz genug für uns vier



im schnellsten und billigsten

deutschen Volkswagen

STANDARD „SUPERIOR“

Nur noch RM. 1590.- ab Werk

Místo pro nás čtyři, nejrychleji a nejlevněji. Německý Volkswagen – velmi levný aerodynamický vůz pro malou rodinu za pouhých 1590,- RM



Ganz za volanatem prototypu lehounkého sporáku Ardie s třemi reflektory pro nejtenčí peněženky (r. v. 1930)



Sporták Maikäfer (Brouček) z r. 1931

vládě a židovský původ byly trnem v oku říšským mocipánům. Přesto se mu podařilo od roku 1931 vyrábět v německých továrnách (Standard v Ludwigsburgu a Bungartz v Mnichově) vozy, které odpovídaly tehdejšímu požadavkům vůdce samotného. Pod záminkou přátelství se spisovatelem a průmyslovým poradcem Arnauem byl Ganz krátce po úspěšné prezentaci svého Volkswagenu na výstavě v Berlíně zatčen. Jeho kancelář byla vyloupena a po několika denních výsledcích a měsíčním arestu byl

Ganz zase propuštěn. Od té doby se musel bát o život a před nacistickým terorem uprchl do Švýcarska.

Poblíž Curychu nechal v r. 1944 vyrobit další prototypy lidového auta u firmy Rapid. Po válce se nepohodl se švýcarskými úřady a odjel do Paříže, ale ani tam to dlouho nevydržel a v r. 1951 vycestoval do Austrálie. Až do odchodu do důchodu pracoval jako inženýr v automobilce Holden. Pak se prý zabýval výlučně psaním svých pamětí, po kterých se ale jakoby zem slehla.

V r. 1961 kontaktovalo Ganze vedení wolfsburského Volkswagenu, jmenovitě jeho generální ředitel Nordhoff. Jednalo se o pomoc při patentových sporech, které tehdy vedl VW s Tatrou. Volkswagen poukázal Ganzovi 1500 dolarů. Jednalo se o honorář za pomoc, uznání za publicistickou práci, kterou Ganz Volkswagenu napomáhal ke zvýšení popularity, nebo o levné a zpožděné odškodnění? Z dochované nepublikované soukromé korespondence vyplývá Nordhoffovo uznání Ganzovy



Prototyp aerodynamického sportáku Swiss-Volkswagen, r. v. 1937. Za volantem Ganz



Rok 1940, další varianta sporťáku typ Swiss. SPZ je ze začátku automobilizmu ve Švýcarsku (dodnes je zachováno posloupné číslovaní)



Poslední dochovaný exemplár je vystaven v Domě dopravy v Lucernu. Nápadně připomíná nám tak dobře známá proudnicová auta... Firma Rapid existuje dodnes a zabývá se tradičně výrobou sekaček trávy.

práce jako automobilového inženýra. Ganz byl zdravotně již značně poznamenán, když pro švýcarské noviny Tagesanzeiger označil úspěch Volkswagenu za ironii vlastního osudu. Ganz umírá v roce 1967 – to Volkswagen právě vyrobil 10 000 000. Brouka.

Porsche dostal od Hitlera dva úkoly. Měl zkonstruovat vítězný závodní vůz pro Grand Prix a zároveň lidový automobil. V r. 1934 představil Porsche v historickém Exposé charakteristiky Volkswagenu – naprosto odlišné od Porscheho vlastních propagovaných principů. Auto se nápadně podobalo Ganzovu vozu. Toto Exposé bylo tak jasně formulováno, že mu porozuměli i politici (komentuje Chris Barber ve své knize „Narodil se Brouk“).



Konstruktér Joseph Ganz v r. 1920...

Porsche sice popisoval budoucí konstrukce, které měly charakteristiky projektů H. Ledwinky aj. Konstruktéroví Ganzovi ale prý scházely jen továrny, které by jeho vozy racionálně a ve velkém produkovaly – takové podniky totiž ještě neexistovaly.

Porsche měl podstatnou výhodu: byl ochoten kolaborovat s režimem. V roce 1936 představil prototyp s označením V3, který měl motor vzadu a nad ním místo okénka jen spáry v plechu. O dva roky později byl vyvinut vůz, který se měl vyrábět v nově postavené automobilce ve Fallersleбену, ale válečné přípravy diktovaly jiné priority. Oba vozy měly nápadnou podobnost s Ganzovými prototypy...



... v roce 1940...

Místo nich se začal vyrábět kübelwagen pro vojenské účely. Rozbombardovaná továrna nebyla opravy schopná, a tak byla po válce produkce Porscheho prototypu přesunuta do Wolfsburgu. První vozy na export opouštěly továrnu dva roky po válce.

Josef Ganz není ve firemní historii Volkswagenu téměř vůbec zmíněn. Tento fakt živí podezření, že němečtí automobiloví historici dodnes nejsou ochotni být nestranní... Opravdu škoda, protože pravda se ukáže vždy, byť to někdy trvá déle.

ze švýcarských, německých, anglických a holandských pramenů zpracoval pro Motor Journal Jiří W. Pollak
foto: J. Ganz Archive, Paul Schilperoord
další info na: www.ganz-volkswagen.org



... a v r. 1960, v Austrálii, nemocný a nešťastný. Sedm let nato umírá