

## NDB-Artikel

**Nordhoff**, *Heinrich* Automobilindustrieller, \* 6.1.1899 Hildesheim, † 12.4.1968 Wolfsburg. (katholisch)

### Genealogie

V →Johann (\* 1870), Bankier in H., Gen.-Dir. d. Berlin. Feuer-Vers.-Anstalt, Mitgl. d. Aufsichtsrats d. Union u. Rhein Vers.-AG, Berlin, d. Württ. Feuervers. AG, Stuttgart, d. Allg. Renten-Anstalt, Lebens- u. Rentenvers.-AG, Stuttgart, Vors. d. Arbeitgeberverbände Dt. Vers.-Unternehmungen;

M Otilie Lauenstein;

B →Hans (1901–50), Vorstand d. Berlin. Feuer-Vers.-Anstalt;

- ♂ Hildesheim (?) 1930 Charlotte Fassung (1898–1988);

2 T Barbara (♂ Graf Cantacuzino), Elisabeth (\* 1936, ♂ →Ernst, \* 1929, S d. RA Dr. iur. →Anton Piëch, † 1952, u. d. →Louise geb. Porsche, \* 1904, u. B d. →Ferdinand Piëch, \* 1937, Vorstandsvors. d. Audi AG).

### Leben

N. studierte, verwundet aus dem 1. Weltkrieg nach Berlin zurückgekehrt, 1920-27 Maschinen- und Schiffbau an der TH Charlottenburg, wobei er mehrere Praktika, u. a. bei der Daimler-Benz AG, bei Hanomag und MAN absolvierte. Nach dem Diplom-Examen 1927 trat er seine erste Stellung als Flugmotorenkonstrukteur bei der „Bayerischen Motorenwerke AG“ (BMW) in München an. 1929 wechselte N. zur „Adam Opel AG“, die gerade von „General Motors“ (GM) übernommen worden war. Hier arbeitete er in der Kundendienst-Organisation und Verkaufsberatung, verbunden mit mehreren Aufenthalten in GM-Produktionsstätten in den USA. 1936 als Direktor in den Opel-Vorstand berufen, blieb N. bis 1937 technischer Berater der Verkaufsleitung, vor allem →Wilhelm v. Opels (1871–1948), mit dem er 1936 auf der Berliner Automobilausstellung den Opel- „Volkswagen P 4“ präsentierte. 1942 wurde N. zum Generaldirektor des Lkw-Werkes Brandenburg/Havel (gegr. 1935) bestellt, wo er die Fertigung des „Opel-Blitz“ 1943 von der Stückzahl 18 866 auf 23 231 Lkw steigerte. Als GM nach Kriegsende an seiner Weiterbeschäftigung bei Opel nicht mehr interessiert war, wurde N. zum 1.1.1948 von der brit. | Verwaltung der „Volkswagenwerk GmbH“ zu deren Generaldirektor bestellt. Bei der Umwandlung der Volkswagenwerk GmbH in die „Volkswagenwerk AG“ 1960 wurde N. Vorstandsvorsitzender.

N. baute seit 1949 das zu 64% kriegszerstörte Werk mit Produktionsleiter →Wilhelm Steinmeier (1892–1967) wieder auf und steigerte bereits 1949 die

Produktion der „Käfer“ auf 185 Stück pro Tag, indem er die Belegschaft auf 15 000 Mitarbeiter verdoppelte. 1950 eröffnete er die größte Magnesium-, Kokillen- und Druckgießerei Europas. Nach einer Idee des niederländ. General-Importeurs → Ben Pon (1904–68) konstruierte sein Entwicklungschef → Alfred Haesner (1896–1975) den VW-Transporter, der 1950 in vier Ausführungen produziert wurde. Zur Verkaufsförderung hatte N. 1949 eine Finanzierungs-GmbH gegründet und die Vertriebsorganisation ausgeweitet. Gleichzeitig verstärkte er den Export innerhalb Westeuropas, 1949 wurde auch der erste „Käfer“ in die USA geliefert. Der VW-Export nach den USA stieg 1950–68 von 330 auf 600 000 Wagen: VW war 1957 das meistexportierte Auto der Welt. Zur Straffung des Vertriebs gründete N. 1955 „VW of America“. Durch ein Netz von neugegründeten Montagewerken in Brasilien und Irland (1950), Südafrika (1951), Belgien, Neuseeland und Australien (1954) sowie 1956 in Mexiko unterstützte er den Export. 1955 wurde der millionste, 1965 der zehnmillionste „Käfer“ gebaut. 1961 erreichte VW erstmalig eine Million Wagen pro Jahr und wurde damit drittgrößter Autohersteller der Welt. Das Erfolgsmodell „Käfer“ verbesserten N.s Ingenieure laufend weiter, als Qualitätsbeweis dienten auch erfolgreiche Rallye-Einsätze. Um die erhöhten Einfuhrzölle für komplette Automobile in Commonwealth-Staaten zu umgehen, führte N. den Export zerlegter, in Kisten verpackter Autos ein, die dann im Ausland montiert wurden. 1959 gründete N. als wichtigstes Auslandswerk die Fabrik in Sao Bernardo do Campo bei Sao Paulo und führte es zur größten Automobilfabrik Lateinamerikas mit einer Produktion von 4000 Wagen pro Tag (1967), was 52% der damaligen Pkw-Produktion Brasiliens entsprach. Aber auch im Inland gründete er neue Werke (1956 in Hannover-Stöcken, 1957 in Kassel-Altenbauna und 1964 in Emden) und erwarb das „Auto Union“-Werk Ingolstadt. 1963 begann N. mit dem Bau eines Mittelklasse-Programms aus fünf Typen mit immer noch luftgekühlten Motoren bis 1,8 Liter. Dieses Programm war anfangs wenig erfolgreich; in sieben Jahren erreichte es nur 1,77 Mio. Wagen und erntete herbe Kritik. Ein deswegen von VW 1964 angestrebter Prozeß gegen die Zeitschrift „DM“ endete im selben Jahr mit einem Vergleich. Der „Käfer“ blieb über N.s Tod hinaus das meistverkaufte Auto der Welt.

N. setzte sich auch durch finanzielle Zuwendungen für den Ausbau der Infrastruktur und den Wohnungsbau der Stadt Wolfsburg ein, deren Einwohnerzahl durch den erhöhten Bedarf an Mitarbeitern bei VW anstieg. Er ließ 1952–67 mehrere Gemäldeausstellungen und Konzerte der Berliner Philharmoniker veranstalten. Die VW-Arbeiter, für die ein System von Prämien und Sozialleistungen geschaffen wurde, erhielten überdurchschnittlich hohe Löhne.]

### **Auszeichnungen**

Vorstandsmitgl. (1948), Vizepräs. d. Verbands d. Automobilindustrie (1952–68);

Dr.-Ing. E. h. (TH Braunschweig 1950);

Ehrensensator d. TH Berlin (1951);

Ehrenbürger d. Stadt Wolfsburg (1955);

Großkreuz d. BVK mit Stern (1955), mit Schulterband u. Stern (1964);  
päpstl. Orden v. Hl. Grab zu Jerusalem (1957);  
Elmer Sperry-Award (USA 1958);  
Kreuz d. Südens (Brasilien 1959);  
Vasa-Orden (Schweden 1962);  
Landesmedaille v. Niedersachsen (1963);  
Dr. rer. pol. h. c. (Göttingen 1964);  
päpstl. Gregorius-Orden (1964);  
Großoffz. d. ital. Verdienstordens (1966).

### **Werke**

Der „Kadett außen u. innen“, Opel-Druckschr. 1936;  
Die dt. Automobilindustrie, ihr Stand, ihre Entwicklung u. ihre Absatzmöglichkeiten, in: VDI-Zs. 92, 1950, S. 677-728;  
Lohnerhöhung u. Preissenkung, in: VW-Information 1950, Nr. 9;  
Der weiterentwickelte VW, in: Automobiltechn. Zs. 54, 1952, S. 266 (P);  
Ziele u. Grenzen d. Automobil-Entwicklung, ebd. 55, 1953, S. 2;  
Modellwechsel wäre d. Fehler unseres Lebens, in: Motor-Informations Dienst (MID), 1964;  
Reden u. Aufsätze, 1992 (P).

### **Literatur**

Automobiltechn. Zs. 52, 1950, S. 163 (P);  
K. B. Hopfinger, Beyond Expectation, 1954 (P);  
A. Horne, Return to Power, 1956;  
W. Bittorf, Porsche v. Fallersleben, 1950 (p);  
Current Biography/USA, 1956, S. 467 ff. (P);  
Der Spiegel 9, 1955, Nr. 33, S. 16-26 (P);

ebd. 13, 1959, Nr. 40, S. 40-58;

Time, Atlantic Edition 63, v. 15.2.1954;

W. H. Nelson, Die Volkswagen-Story, 1965 (P);

ADAC-Motorwelt 12, 1959, H. 2, S. 98 (P);

H. Bretz, N. u. d. dt. Automobilindustrie, ebd. 1968, Nr. 6, S. 18;

auto motor & sport 1968, Nr. 9, S. 27 (P);

V. Köhler, in: Niedersächs. Lb. 9, 1976, S. 254-63 (P);

F. Fiedler, Wolfsburger Käferstunden, Gute Fahrt, 1985, H. 22, S. 150-4 (P);

H. Edelmann, in: N., Reden u. Aufss., 1992, S. 15-45;

H. Edelmann, in: Dt. Unternehmer zw. Kriegswirtsch. u. Wiederaufbau, hg. v. P. Erker u. T. Pierenkemper, 1998.

### **Portraits**

Goldmedaille z. fünfmillionsten Käfer, 1961;

Büste v. B. Heiliger, 1959 (Wolfsburg, VW-Werk).

### **Autor**

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Nordhoff, Heinrich“, in: Neue Deutsche Biographie 19 (1998), S. 342-343  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---