

Das AUTOHAUS LIEWERS wurde 1947 von Alfred Liewers gegründet. In den folgenden zwei Jahrzehnten gelingt es ihm, LIEWERS als einen der innovativsten Automobil Handelsbetriebe Europas zu etablieren. Nach seinem Tod folgt eine schwierige und turbulente Zeit, die das Unternehmen nahe an den Abgrund führt. Monika, die Nichte von Alfred Liewers, kämpft mehrere Jahre erbittert, um das Unternehmen zu retten und weiter im Familienbesitz zu halten. Erst der diffizile Abgang der festgefügteten Führungsriege ermöglicht den lebensnotwendigen Neustart und das Abtragen eines gewaltigen Schuldenbergs. Über Jahrzehnte war die Werkstatt das finanzielle Sorgenkind. Als Lösung wird der Kundendienstbereich von Michael Zinnel neu organisiert und bildet fortan die stabile Basis. Darauf aufbauend erfolgt die Erneuerung des gesamten Betriebes und zusätzlich die Errichtung einer unverzichtbaren Parkgarage. In Biedermannsdorf und in Donaustadt werden Filialen integriert und schaffen ein hohes Maß an Synergien. Heute ist LIEWERS wieder ein führendes Unternehmen am Markt. Das motivierte Team glänzt in allen Bereichen, wird das Erreichte weiter festigen. Neue Projekte sind angedacht. Die Traditionsmarke LIEWERS ist gerüstet für eine spannende Zukunft.

Das Autohaus Liewers

Geschichte und Innovation

Die Geschichte vom Autohaus Liewers

aufgeschrieben von Erich Breinsberg

Das Autohaus Liewers wurde 1947 von Ing. Alfred Liewers gegründet. Zwei Jahre nach Ende des großen Krieges gab es praktisch nichts. Lebensmittel waren rationiert, Benzin gab es nur gegen Bezugsscheine. Die Trümmer der Bombenruinen wurden mit bloßen Händen weggeräumt.

Dennoch war es keine traurige Zeit. Man war froh, dass der Krieg überstanden war. Alfred Liewers, damals bereits über Sechzig, glaubte an die Zukunft. Und an die Zukunft des Automobils. Glaubte daran, dass es bald wieder besser werden würde. Nach der Erfüllung der Grundbedürfnisse kommt der Wunsch nach Mobilität. Er begann sein Lebenswerk neu zu planen und gründete sein Autohaus.

1.000 Kilometer entfernt, werden auch in Wolfsburg die Weichen neu gestellt. Im Krieg wurde das Volkswagenwerk zu zwei Dritteln zerbombt. Von der britischen Besatzungsmacht wurde Major Ivan Hirst zum Leiter des Werkes bestellt. Er bemüht sich um Aufträge der britischen Regierung und verhindert so den Abtransport der Fertigungsmaschinen. 1947 erlauben die Alliierten die Produktionswiederaufnahme des Käfers. Mit Heinrich Nordhoff wird ein erfolgreicher Techniker zum Generaldirektor des Volkswagenwerkes bestellt. Der Anlauf der Produktion ist steinig, es fehlt an allem und jedem.



Alfred Liewers

Heinrich Nordhoff und Alfred Liewers kannten sich seit Jahren. Das Projekt Volkswagen interessiert Liewers brennend. Mehrmals reist er nach Wolfsburg. Die Schwierigkeiten bei der Produktion waren immens, an Export wollte niemand denken. Von seiner vierten Fahrt brachte er einen dürftigen Prospekt mit nach Hause – der Beweis, dass dieses Auto tatsächlich im Entstehen ist.

Etwa zur selben Zeit nimmt Ferry Porsche, Sohn des genialen Konstrukteurs Ferdinand Porsche, dem Vater des Volkswagens, Verhandlungen mit Nordhoff auf. Die Themen sind umfangreich: Lizenzgebühr für jeden gebauten Volkswagen, Genehmigung zum Bau eines Sportwagens mit Käferanteilen in Stuttgart (dem Porsche 356) und dessen Vertrieb über ein zukünftiges VW-Händlernetz, Vereinbarungen über Technikleistungen des Porsche Konstruktionsbüros für Wolfsburg und einen VW-Generalimporteursvertrag für Österreich.

Alfred Liewers erinnert sich: „Als ich mit dem ersten österreichischen Volkswagenvertrag in der Tasche nach Wien zurückkehrte, hatte ich neben einem sonst eher dürftigen Gepäck einen Berg von Ideen, Plänen, Projekten und Erwartungen mitgebracht. Sie betrafen alle jenes legendäre Automobil, den Volkswagen, den viele nur vom Hörensagen kannten“. Noch im selben

Jahr werden die ersten acht Käfer per Achse von Wolfsburg nach Wien geholt. Der Einsatz hat sich gelohnt.

Vor diesem Hintergrund ist das Ergebnis der fünften Wolfsburgreise umso erstaunlicher. Es hatte sicher großen Verhandlungsgeschickes bedurft, dass Alfred Liewers noch 1948 vom Volkswagenwerk einen Großhandelsvertrag für Wien, Niederösterreich und das Burgenland bekam. Zu einem Zeitpunkt, als das Werk selbst noch ein kleiner Betrieb mit einer Jahresproduktion von weniger als 20.000 Stück war. Es war dies der erste Liefervertrag weltweit, den die Wolfsburger Motorenwerke (erst später in Volkswagen umbenannt) mit einem ausländischen Partner geschlossen haben.

Auch Ferry Porsche einigt sich mit dem Volkswagenwerk. Ein Vertrag, der alle oben angeführten Punkte beinhaltet, wird zwischen dem Volkswagenwerk und der Porsche Konstruktionen GmbH in Bad Reichenhall unterzeichnet. Ferry Porsche übernimmt die Leitung des Sportwagenwerkes in Stuttgart.

Im Mai 1949 startet Porsche in Salzburg den Importeursbetrieb für Volkswagen. Die Geschäftsführung liegt in den Händen von Dr. Anton Piech, dem Schwiegersohn von Ferdinand Porsche. In der Folge wird unser Werks - Großhandelsvertrag mit dem nunmehrigen Generalimporteur geschlossen.

Prof. Dr. Heinrich Nordhoff, Kavalier Alter Schule, begrüßt Frau Mimi Liewers. Eine Partnerschaft der ersten Stunde währte über Jahrzehnte. Nordhoff, seit 1948 VW-Generaldirektor, begann praktisch bei Null. Im selben Jahr erhielt Liewers einen Großhandelsvertrag – weltweit der erste Liefervertrag mit einem ausländischen Partner.