

DER VW-KÄFER IM KRIEGE

und im militärischen Einsatz danach

Band 114

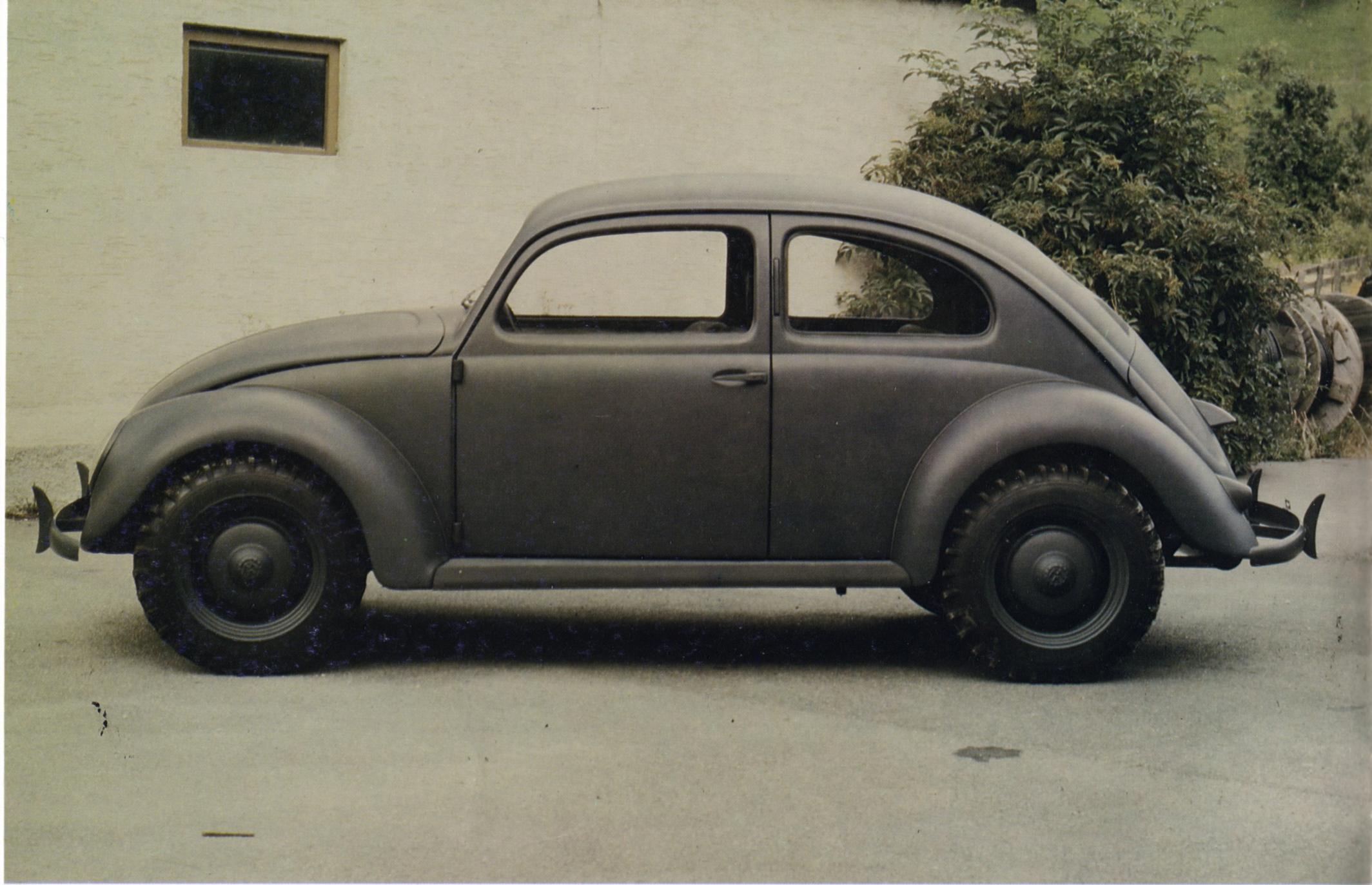
DM 9,80

WAFFEN-
ARSENAL



HELMUS

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH - 6360 Friedberg 3 (Dorheim)



Dieser VW-Käfer mit Allrad-Antrieb (Typ 87) steht im Porsche-Museum in Gmünd/Kärnten. Farbe: Luftwaffengrau, Baujahr 1941.

DER VW-KÄFER IM KRIEGE und im militärischen Einsatz danach

Dr. Hans-Georg Mayer

Band 114

DM 9,80

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH · 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, vorbehalten.
Podzun-Pallas-Verlag GmbH, Markt 9, 6360 Friedberg 3 (Dorheim)

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das Waffen-Arsenal: Gesamtreaktion Horst Scheibert

ISBN 3-7909-0357-4

QUELLEN

- Zeitschrift "Automobil-Chronik" 12/77, 5/79, 8/79
- Boschen, Lothar: Das große Buch der Volkswagen-Typen, Stuttgart 1983
- Etzold, Hans-Rüdiger: Der Käfer, Bd. II, 1984
- Kubisch, Ulrich: Allerweltswagen, Berlin 1986
- Oswald, Werner: Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr, Stuttgart 1970
- Piekalkiewicz, Janusz: Der VW-Kübelwagen Typ 82 im Zweiten Weltkrieg, Stuttgart 1977
- Porsche-Archiv Stuttgart
- VW-Archiv Wolfsburg

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Markt 9, Postfach 314
6360 Friedberg 3 (Dorheim)
Telefon: 06031/3131 + 3160
Telex: 415961 - Telefax: 06031/62969

Alleinvertrieb für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
Niederalm 300
5081 Salzburg-Anif
Telefon: 06246/3721

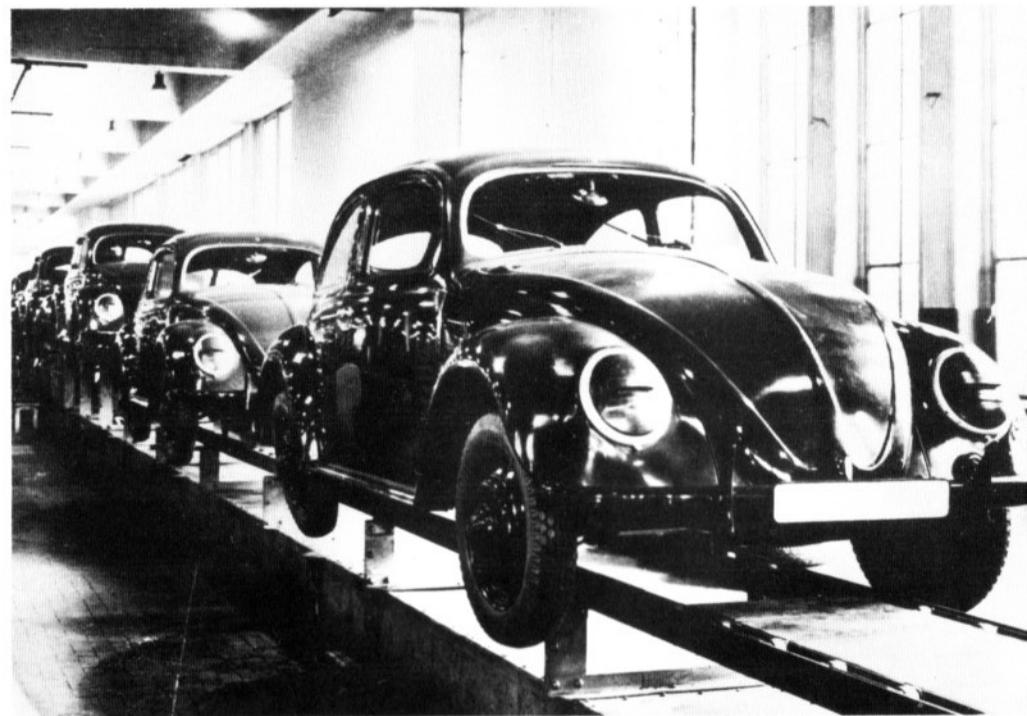
Verkaufspreis für Österreich: 78,- Schilling; Schweiz: 9,80 sfr

Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Franz Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

COPYRIGHT 1988
PODZUN-PALLAS-VERLAG GMBH, 6360 Friedberg 3

DANKSAGUNG

Für die Dokumentation haben Bilder bereitgestellt: Herr Klaus Parr vom Archiv der Porsche AG (Stuttgart), Herr Helmut Pfeifhofer, Inhaber des Porsche-Automuseums (Gmünd/Kärnten), Frau Hackspiel, Frau Neefe-Hansmann und Herr Dr. Bernd Wiersch vom VW-Archiv (Wolfsburg). Ihnen sei an dieser Stelle noch einmal gedankt.



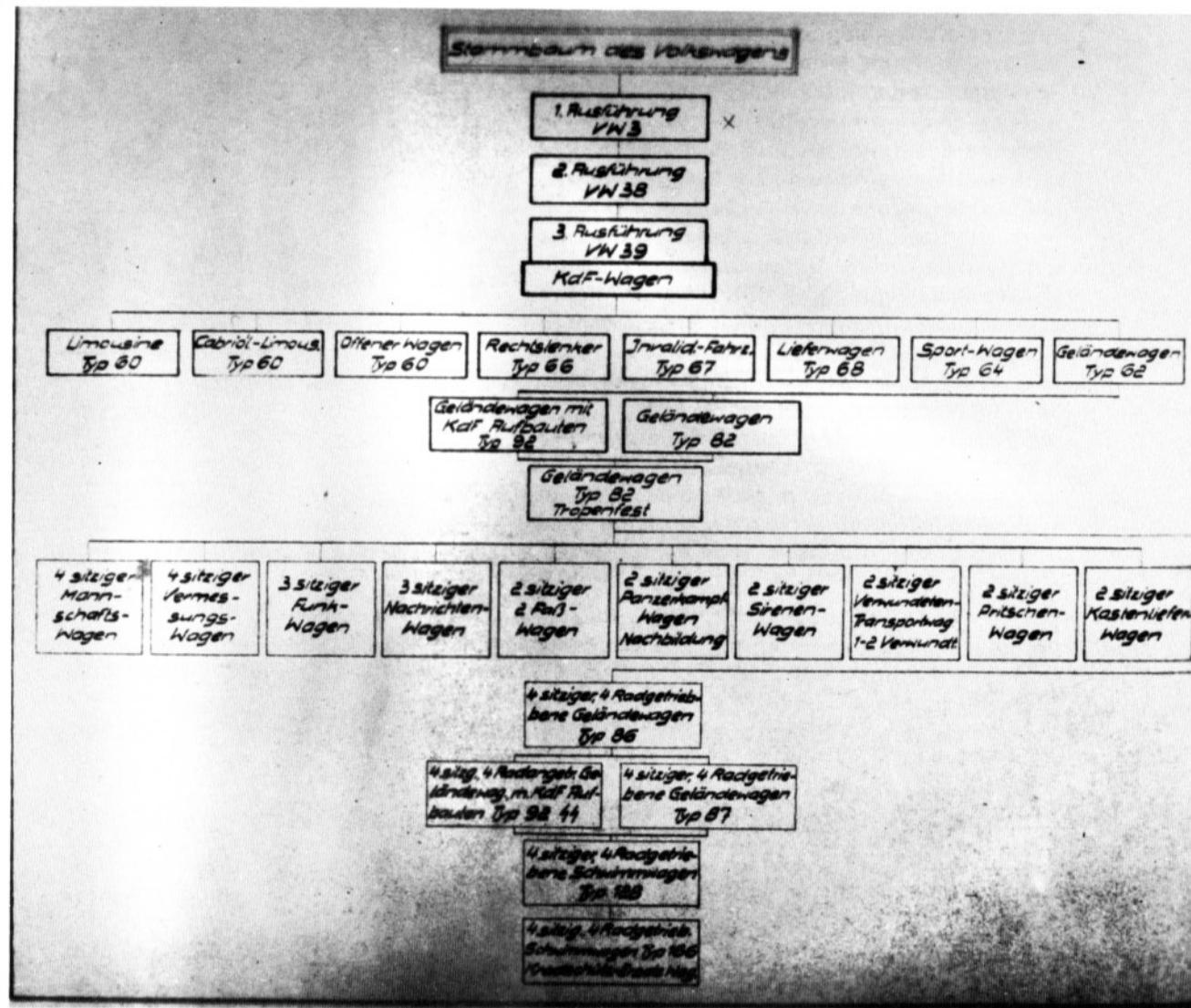
Die ersten serienmäßig hergestellten Volkswagen im Kriegsjahr 1941. Die Fahrzeuge haben kriegsbedingt abgedeckte Scheinwerfer.

Der Volkswagen im Krieg

Ende 1937 bekam der Volkswagen seine endgültige Form. Vorgestellt wurde er am Himelfahrtstag 1938 bei der Grundsteinlegung des Werkes als KdF-Wagen (VW Typ 60) in drei Ausführungen: Limousine, Limousine mit Rolldach (Kabrio-Limousine) und Kabrio. Schon bald wurden weitere Modellvarianten entwickelt: Der "Käfer" wurde als Pritschenwagen, mit Kombiheck und sogar mit Stromlinien-Karosserie ("Berlin-Rom-Wagen") in Einzelstücken gebaut.

Nach Ausbruch des Krieges richtete sich das Augenmerk natürlich auf die militärische Verwendbarkeit des Volkswagens. Erste Gespräche zwischen der SS-Fahrbereitschaft, die die Prototypen des KdF-Wagens langten und harten Dauertests unterzogen hatte, und dem Heereswaffenamt, das für die Beschaffung militärischer Ausrüstungsgegenstände zuständig war, fanden am 17. August 1938 statt. Aus den folgenden Entwicklungsarbeiten und der ausgiebigen Erprobung von Musterfahrzeugen während des ganzen Jahres 1939 ging der bekannte VW-Kübelwagen (VW Typ 82) hervor, von dem in der Zeit von 1940 bis 1945 rund 50.000 Exemplare gebaut wurden. Neben dem Kübelwagen zählt der Schwimmwagen zu den bekanntesten und teuersten VW-Veteranen. Seine Entstehung geht auf das Jahr 1940 zurück. 1940/41 wurde zunächst in ganz geringer Stückzahl der sogenannte lange Schwimmwagen (Typ 128) gebaut. Das endgültige Serienprodukt (Typ 166) ging ab 1942 in Produktion und wurde hauptsächlich Divisionen der Waffen-SS zugeteilt.

Der Schwimmwagen ersetzte die bisherigen Beiwagen-Kräder, die sich im unwegsamen Gelände als unvorteilhaft erwiesen hatten.



Der Stammbaum des Volkswagen. Seine endgültige Form bekam er 1938 und wurde damit serienreif. Dieser Typ 60 wurde nach dem Krieg in Typ 11 umbenannt und wird bis heute noch in Übersee gebaut. Aus dem VW 60 wurden nach modernem Baukastenprinzip die verschiedenen militärischen Versionen des Volkswagen entwickelt.

Bis Ende 1944, als die Produktion wegen Materialverknappung und Rationalisierung aufgegeben wurde, wurden knapp 15.000 VW-Schwimmer gebaut. (Zu Kübel- und Schwimmwagen s. Bände 58 und 105).

Während des Krieges wurde die Fertigung der zivilen KdF-Limousinen zurückgestellt. Neben Militärfahrzeugen wurden im Volkswagenwerk hauptsächlich Rüstungsgüter produziert, die Vorrang hatten. Die ursprünglich geplante Großserienfertigung des KdF-Wagens mußte also auf einen späteren, noch unbestimmten Zeitpunkt verschoben werden.

Die Herstellung der VW-Limousine wurde aber nicht ganz aufgegeben. Bis Kriegsbeginn 1939 entstanden 210 Fahrzeuge (Typ 60). Am 15. August 1940 verließ der erste verkaufsfähige KdF-Wagen das neue Werk in Wolfsburg. Weitere Fahrzeuge folgten, und 1941 wurden "die ersten serienmäßig hergestellten Volkswagen" in einer Propagandaaktion der Öffentlichkeit vorgestellt.

Man wollte damit herausstellen, daß Deutschland leistungsfähig genug sei, in einem Weltkrieg auch Luxusgüter in größeren Mengen zu produzieren (das Dritte Reich hat erst 1942 auf Kriegswirtschaft umgestellt).

Trotz dieser vielleicht publikumswirksamen "Public-Relation"-Arbeit wurden während des Krieges nur 630 reguläre KdF-Wagen gebaut und an Dienststellen des Staates oder der Partei weitergegeben.

Für den militärischen Zweck wurden dagegen besondere Versionen des KdF-Wagens entwickelt, nämlich eine Geländelimousine auf der Basis des Kübelwagens (Typ 82 E) und ein vierradgetriebenes Fahrzeug mit der Technik des Schwimmwagens (Typ 87). Somit gab es drei verschiedene Grundmodelle des KdF-Volkswagens:

VW Typ 60

VW Typ 82 E

VW Typ 87



Die ersten im Volkswagenwerk hergestellten KdF-Wagen wurden 1941 feierlich der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese Wagen gingen an Dienststellen des Staates und der Partei. Im Gegensatz zu den Wehrmachtskäfern haben diese Wagen Glanzlack und Chromteile. Das Hakenkreuz mit Zahnrad ist das Zeichen der Deutschen Arbeitsfront, in die die ganze KdF-Organisation eingegliedert war.



Die VW-Limousine Typ 60

Der Urtyp des Volkswagens, der KdF-Wagen von 1938, hat einen Bodenplattformrahmen und Zentralrohrträger, auf den eine Ganzstahlkarosserie aufgeschraubt wird. Das Fahrwerk besteht aus einer Kurbellenkerachse vorn und einer Pendelachse hinten, mit einzeln aufgehängten Rädern. Die Vorderachse ist am Rahmenkopf befestigt; die hintere Gabelung des Zentralrohrträgers dient zur Aufnahme der Antriebsaggregate. Der Antrieb erfolgt durch einen luftgekühlten 4-Zylinder-Boxer-Heckmotor (985 cm³, 23,5 PS). Das einfache Schieberad- bzw. Schiebepfiffgetriebe

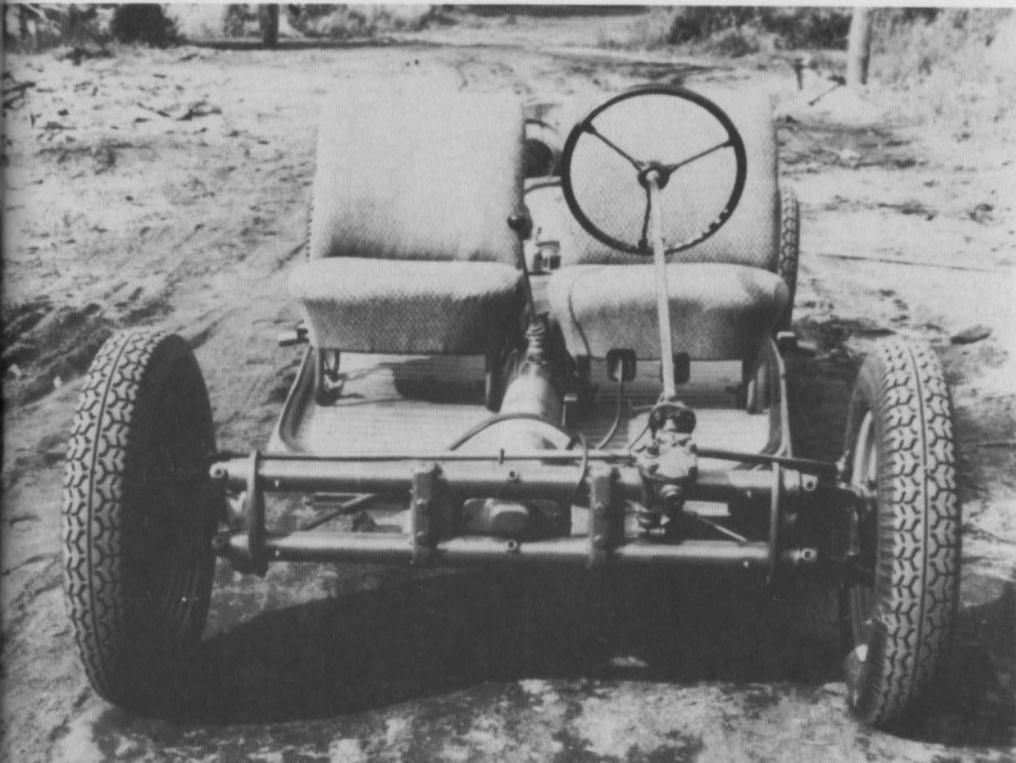
(vier Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang) mit integriertem Differential, ist direkt am Motorblock angeflanscht. Das unsynchronisierte Getriebe verlangt Geschick und Einfühlungsvermögen. Wer je einen VW Standard vor 1965 gefahren hat, kennt das umständliche Schalten mit Zwischengas noch aus eigener Erfahrung. Die altertümliche Spindellenkung des KdF-Wagens tat im VW 1200 A noch bis 1965 Dienst (der übrigens auch noch das Kriegseinheitslenkrad mit den drei Streben hatte). Und natürlich wurden alle Volkswagen damals mit mechanischen Seilzügen abgebremst, die bis 1962 überlebt haben.

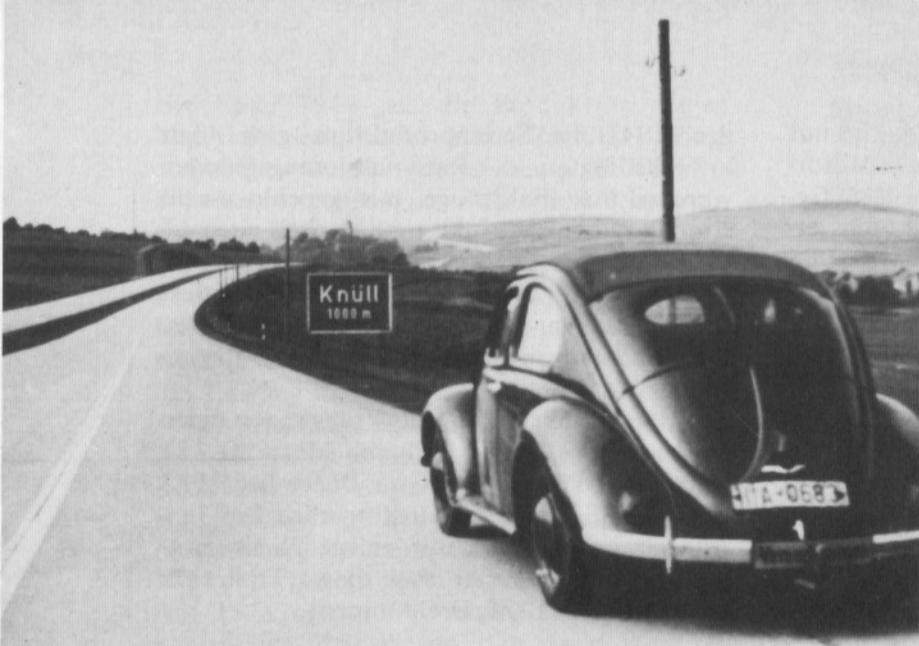
In der Regel hatten alle Autos während des Krieges Scheinwerferkappen mit kleinen Beleuchtungsschlitzen, so auch der KdF-Wagen,

der 1941 in Serienproduktion ging. Aus kriegsbedingten Rationalisierungsgründen wurden nur Fahrzeuge mit geschlossenem Aufbau gebaut. Auf die ursprünglich auch geplante Kabrio-Limousine mit großem Rolldach wurde verzichtet. Der Typ 60 präsentiert sich mit schwarzem Glanzlack und verchromten Stoßstangen nach außen recht ansprechend.

Ab März 1943 hatten alle Volkswagen einen größeren und etwas stärkeren Motor (1.131 cm³, 24,5 PS), der erst im Dezember 1953 vom 30 PS-Motor abgelöst wurde. Die Leistungssteigerung von nur einem PS ist zwar bescheiden, dafür hat aber dieses Triebwerk ein deutlich besseres Drehmoment.

Bei abgenommener Karosserie läßt sich das Fahrwerk des Volkswagens sehr gut erkennen. Vorder- und Rückansicht mit Motor. Im Prinzip bis heute unverändert. Weltweit wurden 1987 aber nur noch 17.166 VW-Käfer gebaut.



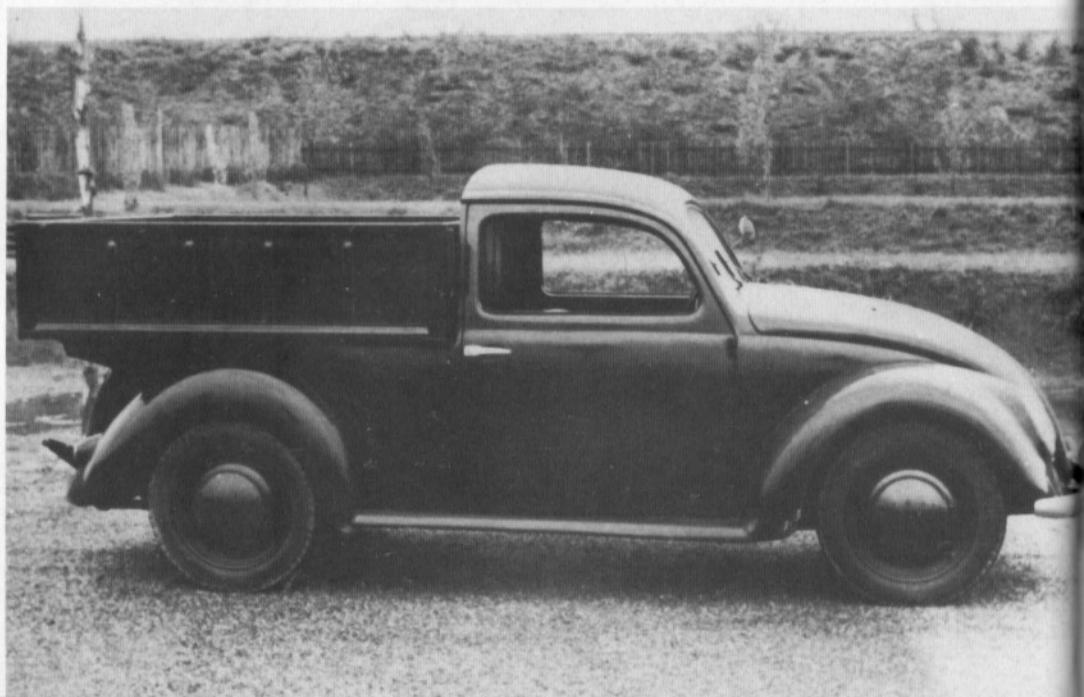


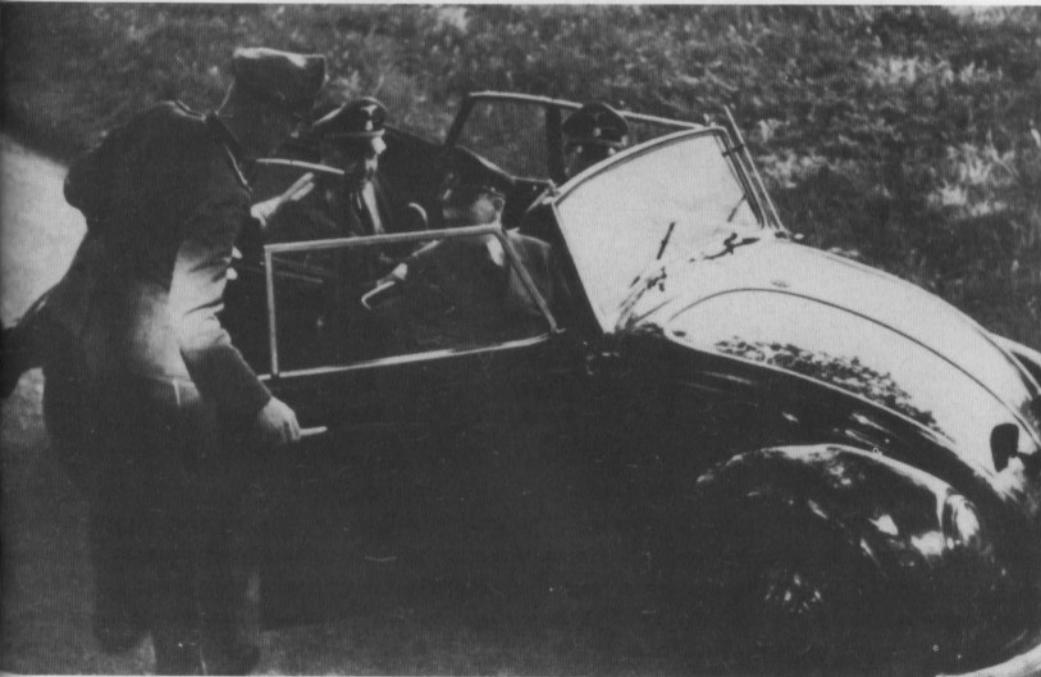
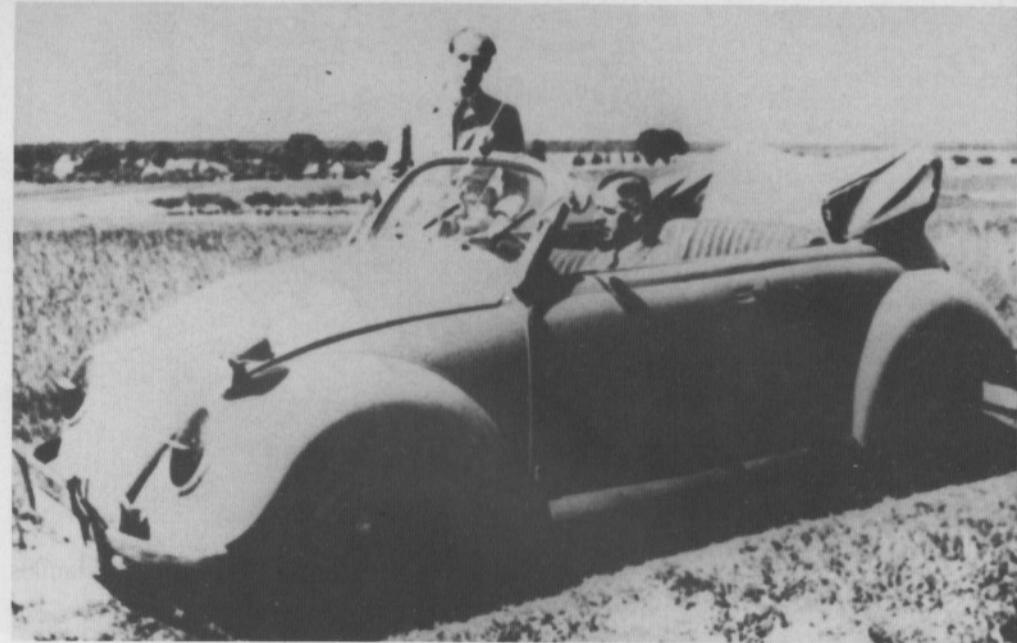
Oben:
Der Volkswagen als Kabrio-Limousine in der ursprünglichen zivilen Ausführung (Typ 60) auf der Reichsautobahn bei Gießen. Der KdF-Wagen wurde ab 1938 in Einzelstücken gebaut. Aufgenommen am 4. Oktober 1940.



Oben rechts:
Die Armaturentafel des KdF-Volkswagens von 1938. Zwei Ablegekästen links und rechts. Schalttafeleinsatz mit Tachometer, Kontrolleuchten und Schalter für Licht und Scheibenwischer. Rechts der Mitte ein Blindfeld mit Schaltskizze (für den Radioeinbau geeignet). In der Mitte der Winkerschalter, unter dem Armaturenbrett der Starterknopf. Das simple Lenkrad mit den drei Speichen hatte der VW-Standard fast unverändert bis 1966.

Rechts:
Ein KdF-Lieferwagen von 1939 (Typ 68).





Oben links:

Ein frühes Kabriolett 1939 unterwegs oberhalb des Bodensees. Es ähnelt ganz dem ab 1949 bei Karmann in Osnabrück gebauten Serienmodell. Auch der Frontscheibenrahmen entspricht dem VW-Kabrio des Export-Modells von 1949/50.

Oben:

Ein Volkswagen-Kabriolett von 1938, aufgenommen etwa 1940. Kriegsbedingt sind die Tarnscheinwerfer. Im Gegensatz zum linken Fahrzeug wurde hier die Frontscheibe mit entsprechendem Rahmen von der Limousine übernommen.

Links:

Adolf Hitler im ersten VW-Kabrio. Dieses Fahrzeug wurde während des Krieges auf dem Berghof (Obersalzberg) bei Berchtesgaden abgestellt. Nach dem Krieg war es im Besitz verschiedener Privatpersonen und wurde 1956 für 600 DM vom Volkswagenwerk zurückgekauft. Heute steht dieses Käfer-Kabrio (Baujahr 1938) im Automuseum in Wolfsburg. Das Auto hat hier schon einen Tarnscheinwerfer und abgedeckte Scheinwerfer. Aufgenommen 1940.



Ein KdF-Wagen (Typ 60) in einer neuen Siedlung Wolfsburgs (damals noch "Stadt des KdF-Wagens"). 1941/42.



Armaturenbrett und Fußraum des Invalidenfahrzeugs (Typ 67), das durch Umbau einer regulären KdF-Limousine entstand. Baujahr 1939.

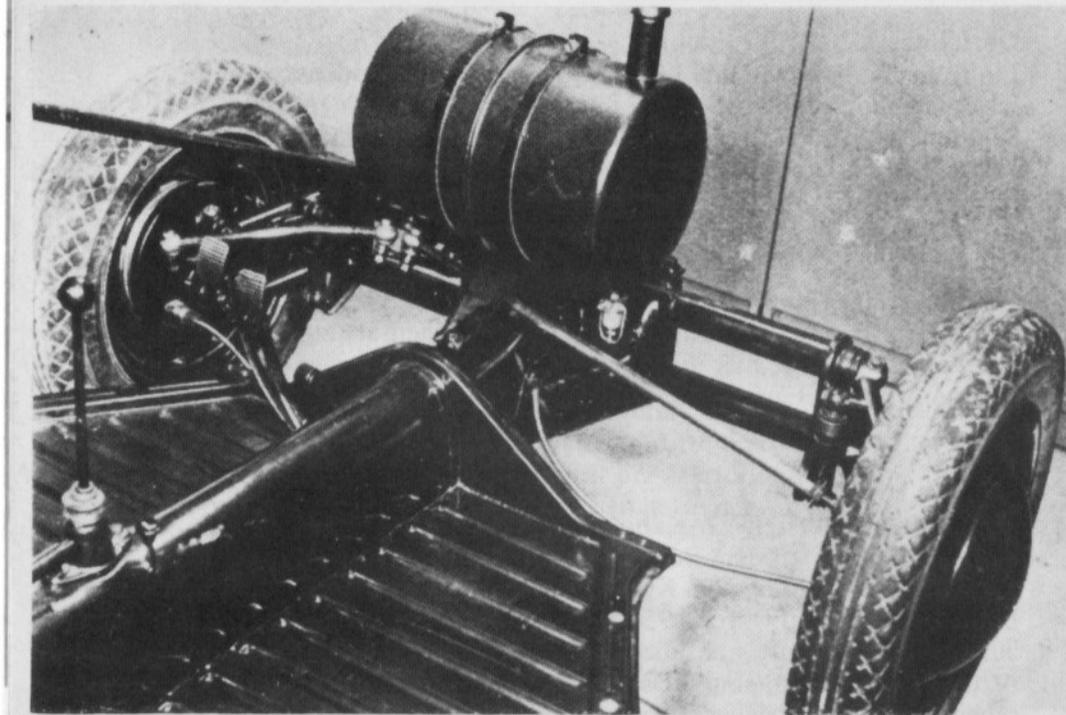
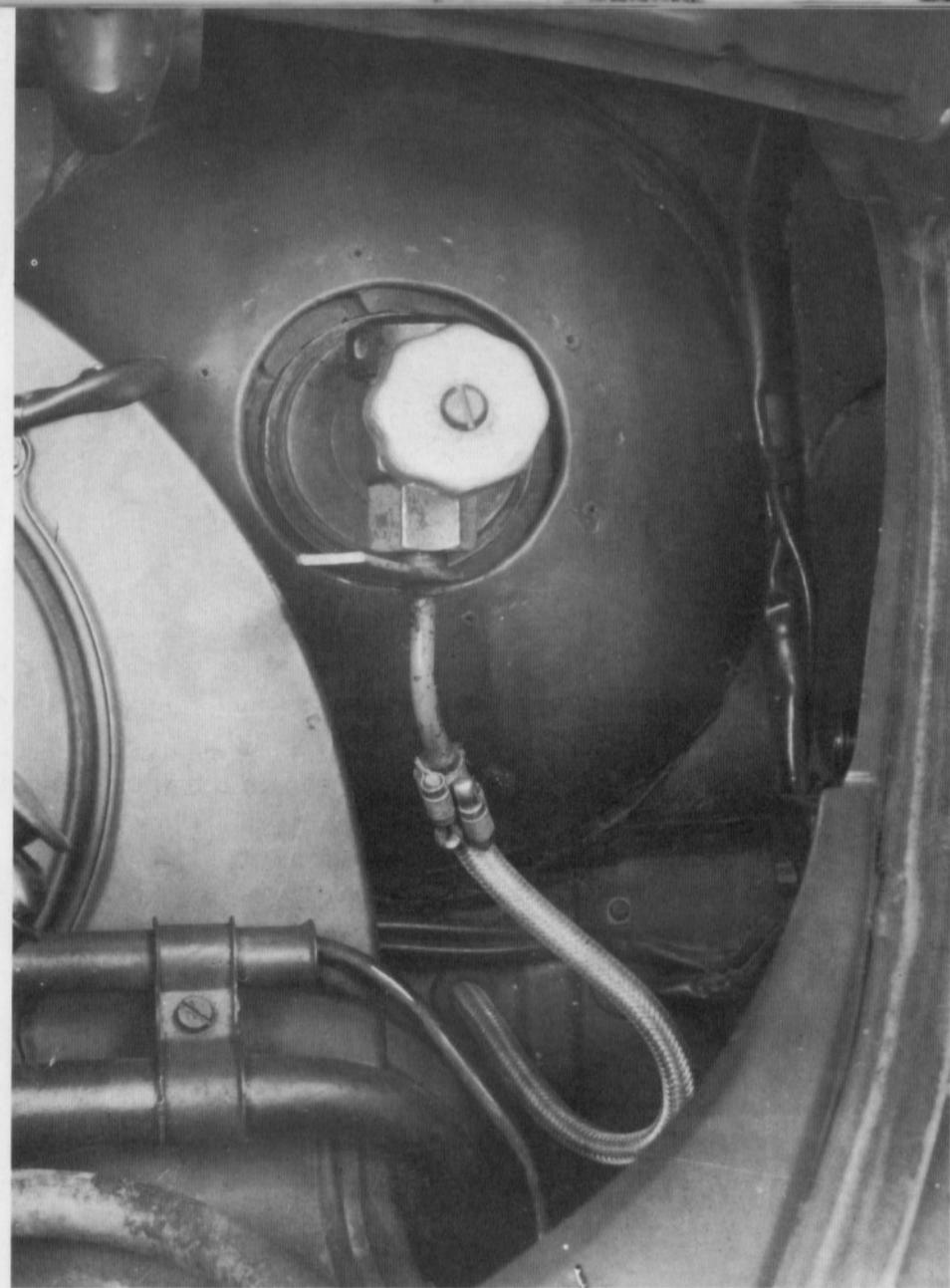


Abb. 2. Fahrgestell-Vorderteil: Mittelkastenrahmen mit Fernschalthebel und Bodenblech; Vorderräder an je zwei übereinanderliegenden Schwinghebeln geführt und gefedert durch querliegende Torsionsstäbe (vgl. Abb. 4); Einzelradlenkung; Kraftstofftank.



Oben: Einbau einer Gasflasche neben dem Rücksitz.

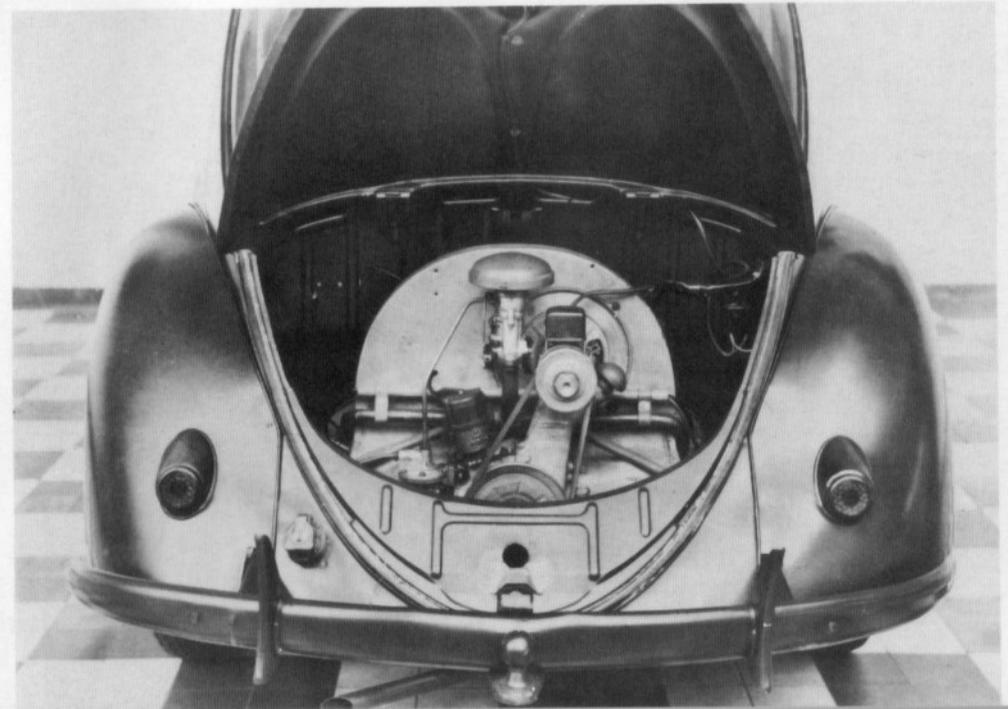
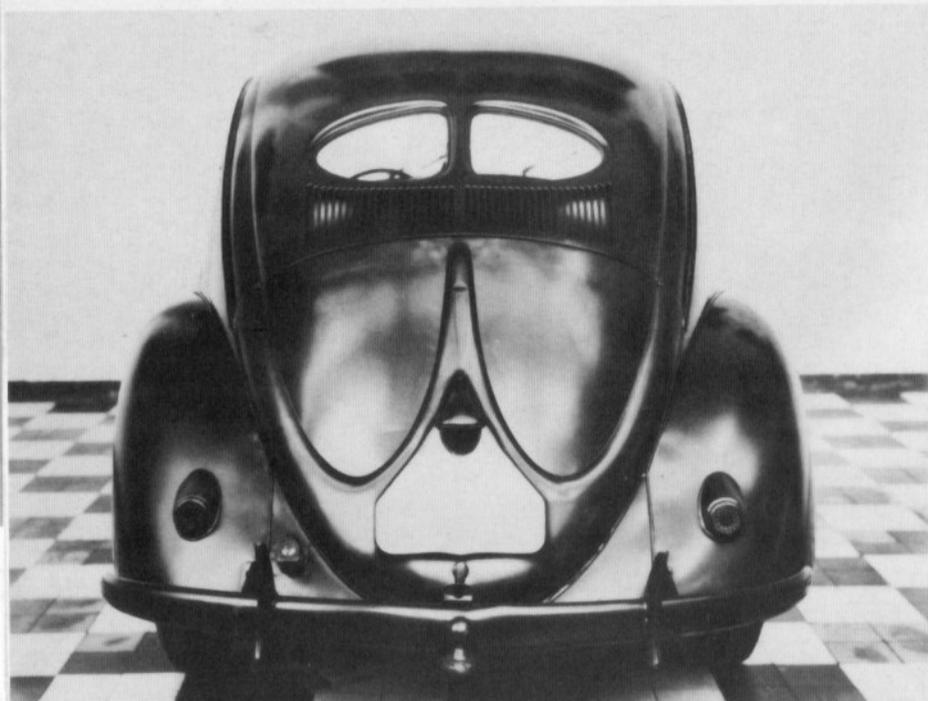
Unten: Verkleidete Gasflasche neben dem Rücksitz.



Oben:
Anschluß des Motors an eine Gasflasche in einer VW-Limousine
(Typ 240). September 1943.



Kdf-Wagen (VW Typ 60), Baujahr 1942/43, in der damals üblichen mattschwarzen Lackierung. In dieser Ausführung gingen auch einige Volkswagen an die Wehrmacht und wurden dort nach Bedarf umgerüstet. Beim abgebildeten Wagen handelt es sich nach Angaben des VW-Werks um ein Polizeifahrzeug.





Die VW-Limousine Typ 82 E

In Kombination mit dem Fahrgestell des Kübelwagens und der Karosserie der KdF-Limousine entstand 1941 der Typ 82 E. Die Bodenplatte mit dem Fahrwerk des Kübel unterschied sich nicht grundsätzlich von der des zivilen Volkswagens. Allerdings wurden zur Verbesserung der Geländegängigkeit einige Veränderungen durchgeführt. So erhielten die Kübel-Fahrgestelle besondere Achsschenkel vorn und Vorgelege (bzw. Untersetzungsgetriebe) an den beiden hinteren Halbachsen, um die Bodenfreiheit zu vergrößern. Der Volkswagen auf Kübel-Fahrgestell wirkte hochbeinig im Vergleich zur herkömmlichen KdF-Limousine. Motor und Getriebe entsprachen im wesentlichen dem VW von 1938. Aber der Hinterachsantrieb beim Kriegskäfer wurde im Gegensatz zum KdF-Wagen unteretzt, um die Traktion zu verbessern. Der Typ 82 E hatte also ein kräftiges Durchzugsvermögen in den unteren Gängen; dafür waren dort die Endgeschwindigkeiten wie auch die Höchstgeschwindigkeit geringer (80 km/h). Die für den militärischen Einsatz gedachten VW Typ 82 E hatten besondere Geländereifen (5,25-16). Die Ausstattung dieser Fahrzeuge war spartanisch und beschränkte sich auf das unbedingt Notwendige.

Die Autos wurden mattschwarz ausgeliefert, von der Wehrmacht nach Bedarf umgespritzt oder gleich in hellbeiger, stumpfer Militärfarbe lackiert.

Für das Innere wurden meist die einfachen Rohrsitze vom Kübelwagen übernommen.



Die VW-Gelände-Limousine mit der normalen Karosserie des KdF-Wagens und dem hochbeinigen Fahrgestell des Kübelwagens nahm auch ohne Allrad-Antrieb fast jedes Hindernis. Gebaut wurde dieser Typ von 1941 bis 1946.

Der Militärkäfer vom Typ 82 E hatte im Vergleich mit dem Kübelwagen den Vorzug eines geschlossenen Aufbaus. Die Insassen waren also gegen Kälte, Regen, Zugluft und Staub einigermaßen geschützt. Je nach Einsatz war es aber viel wichtiger, das Fahrzeug schnell zu verlassen, und hier war der zweitürige enge Käfer eindeutig im Nachteil. Dafür wurden die Käfer-Karosserien gleich im Werk Wolfsburg gepreßt, während Kübel- und Schwimmerteile erst vom Preßwerk Ambi-Budd aus Berlin geliefert werden mußten – ein Grund dafür, daß diese Fahrzeuge nach dem Kriege nicht mehr weiter produziert werden konnten. Ambi-Budd lag nun im Ostsektor der Reichshauptstadt.

Mit dem stärkeren Motor und besonderer Bewaffnung wurden einige VW Typ 82 E unter der Bezeichnung 92 SS an spezielle SS-Einheiten geliefert.

Wie der Kübelwagen, so wurde auch der Käfer Typ 82 E auf Kübelbasis in den Zeiten der Benzinverknappung mit Holzgasgenerator ausgerüstet. Da der Benzinverbrauch der Luftwaffe und an der Front besonders groß war, auf der anderen Seite aber Deutschland nur begrenzte Ölreserven auch in den besetzten Ländern (Rumänien) hatte, wurde im rückwärtigen Gebiet auf "heimische Kraftstoffe" zurückgegriffen. Auf den ersten Blick erkennbar sind die Generator-Fahrzeuge an der voluminösen Aufwölbung der Fronthaube. Das Reserverad wurde beim Käfer dann auf dem Dach plaziert, wo auch das für den Fahrbetrieb nötige Brennholz bzw. die Anthrazitkohle mitgeführt wurden. Auf der Basis des VW 82 E entstanden in Einzelstücken auch weitere Abarten des Käfers: der Pritschenwagen und ein Lieferwagen (als früher Vorläufer des späteren Kleinlieferwagens "Fridolin" für die Post).

Rechts:

Produktion der Gelände-Limousine. Das Fahrgestell des Kübelwagens und die Karosserie des KdF-Wagens werden miteinander verbunden ("Hochzeit"). An den hinteren Halbachsen sieht man die Vorgelege. Im Hintergrund rechts ein fertiggestellter hochbeiniger Käfer. Ab 1941 wurde der Geländekäfer für die Deutsche Wehrmacht gebaut, nach dem Krieg ging er als Typ 51 an die Besatzungstruppen. Am 2. Februar 1946 erfolgte die Anordnung der Fertigungseinstellung des Typ 51. Alle noch im Bestand befindlichen Fahrzeuge sind in den Typ 11 umzubauen. Wahrscheinlich wurde aber dieser Typ bis Oktober 1946 weiterproduziert.

Unten: Die fertige Gelände-Limousine läuft vom Band.

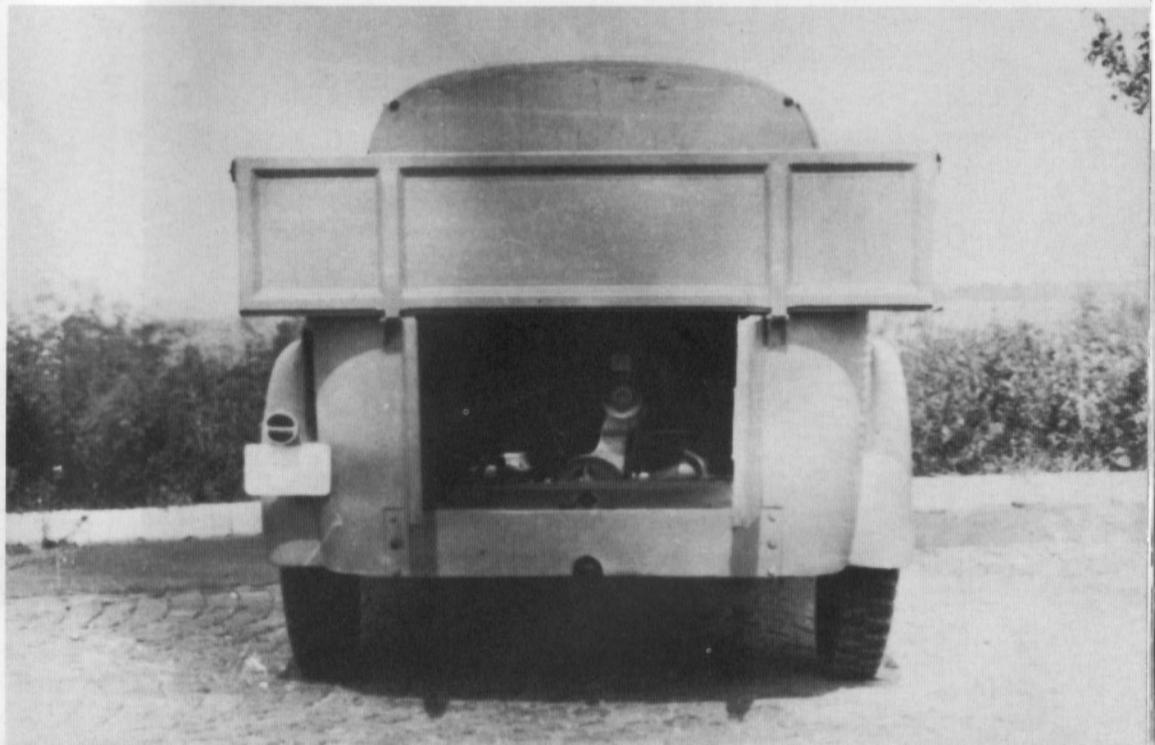
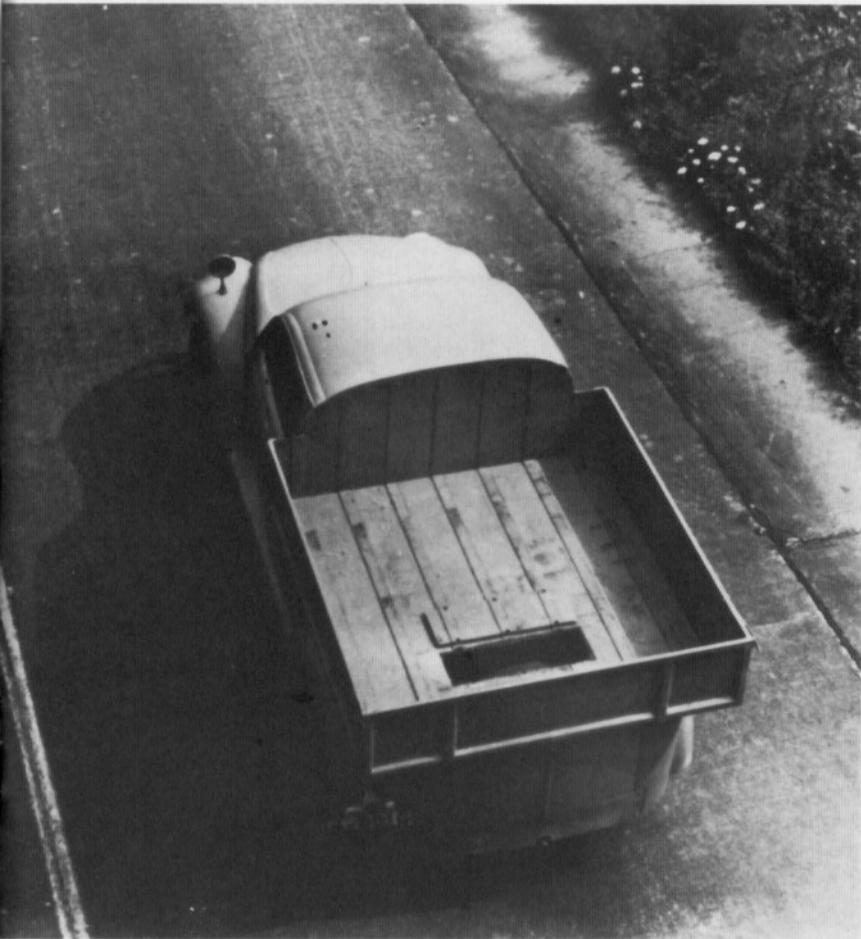




Versuchsfahrten mit der Gelände-Limousine auf dem Werks-
gelände. Die Bilder verdeutlichen die extreme Geländegän-
gigkeit des Volkswagens. Solche Dressur gelang nur dem ver-
gleichbaren amerikanischen Jeep, freilich bei dreifachem
Benzinverbrauch und wesentlich höheren Produktions-
kosten.



Ein Geländekäfer als Pritschenwagen (Typ 825), Baujahr 1940/41. Zwei kleine Flügeltüren am Heck und eine Luke auf dem Pritschenboden ermöglichen den Zugang zum Motor. Das hintere Abschlußblech kann abgeschraubt werden, um Wartungsarbeiten bzw. den Aus- und Einbau des Motors zu erleichtern. Das Antriebsaggregat hat wie in allen Volkswagen bis 1942 985 cm³ und 23,5 PS.





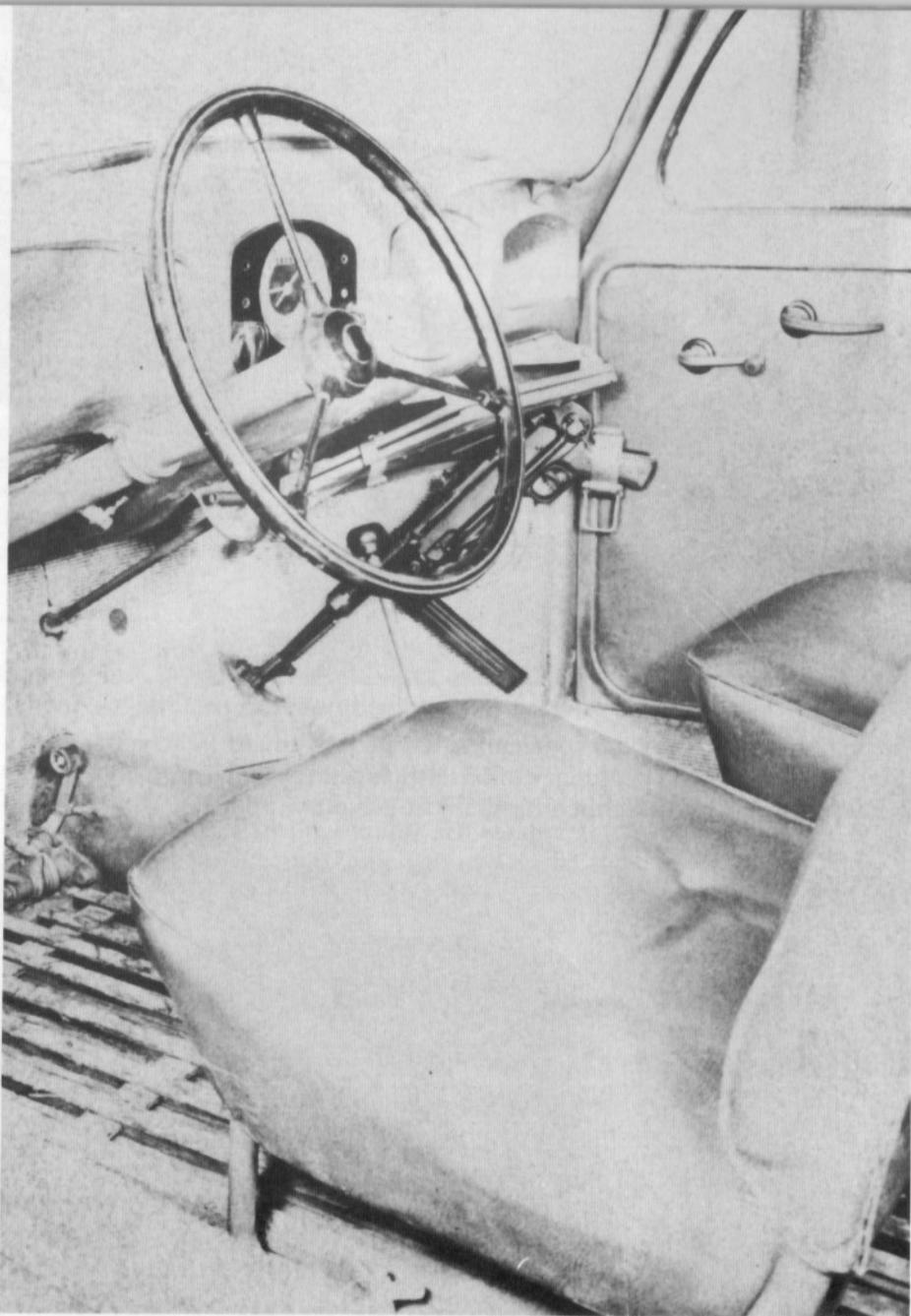
Links:

Typ 92 SS: Zwei Gewehrhalterungen sind am hinteren Seitenteil festgemacht. Darunter befindet sich der Verbandskasten. Das Bild zeigt auch, daß die zweitürige VW-Limousine bei schnellem Verlassen des Fahrzeugs im militärischen Einsatz unpraktisch war. Hier war der Kübelwagen vorteilhafter.

Unten:

Liegesitze im Typ 92 SS. Im Fußraum des Beifahrers ist ein zusätzlicher Benzinkanister (mit SS-Rune) untergebracht. Baujahr etwa 1943.





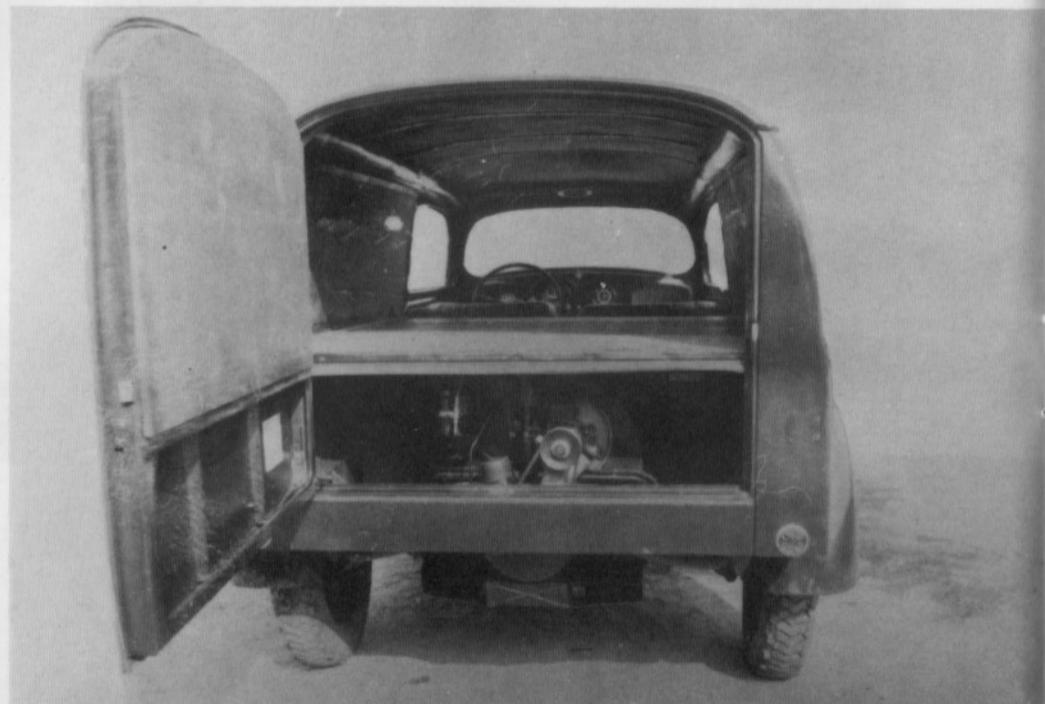
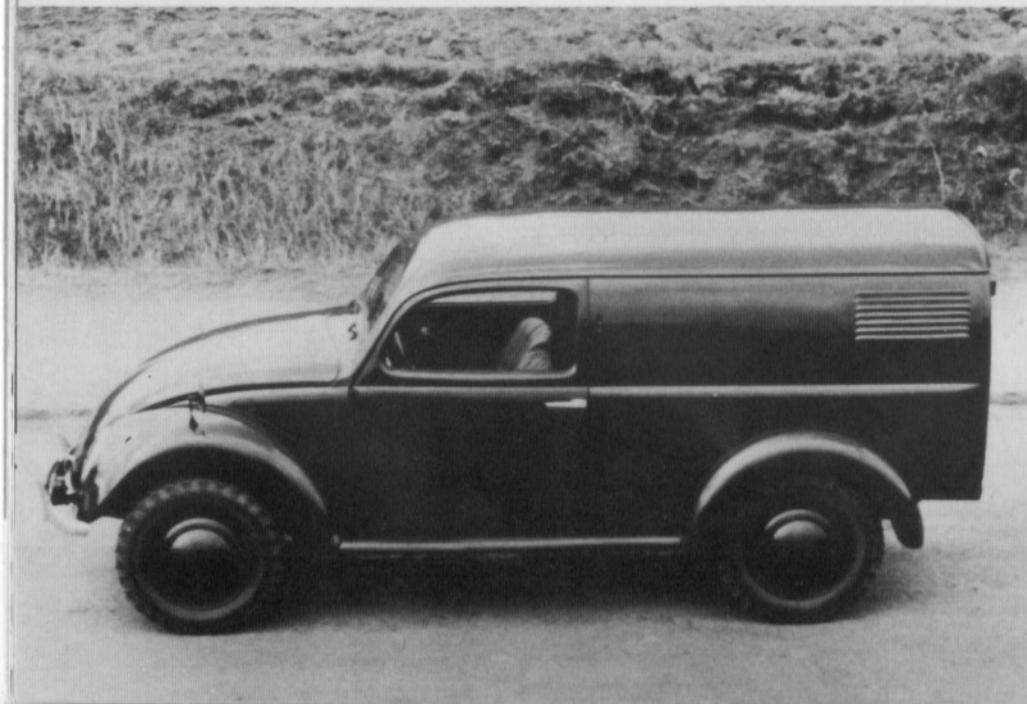
Typ 92 SS: seitlich angebrachte Maschinenpistole.



Armaturenbrett mit ausziehbarer Schreibunterlage beim VW Typ 82 E (auch Typen 92 SS und 87). Im Fußraum rechts ist die Maschinenpistole zu erkennen. Auf dem Boden sind Holzroste wie im Kübelwagen. Die einfache Befestigung der Sitze mit Flügelschrauben gab es beim VW-Standard noch bis 1965.



Der VW-Kastenwagen (Typ 81) als Versuchsfahrzeug auf der Reichsautobahn. Mai 1941. Es ist der sogenannte Tropenwagen auf Fahrgestell des Kübelwagens. Die Rückansicht mit geöffneter Tür zeigt den Motor unter der Ladefläche. Der Vergaser wurde seitlich gesetzt, um Ladehöhe zu gewinnen. Der Typ 81 ist ein Vorläufer des VW-Kleinlieferwagens, der von 1964 bis 1974 hauptsächlich für die Post gebaut wurde.



Für das Kolonialpolitische Amt wurden im Sommer 1941 auch zwei Volkswagen-Käfer 82 E in Sonderausführung geliefert, die auf eine Reise nach Afghanistan geschickt wurden. Solche vorgeschobenen Positionen im Orient hatten im Zusammenhang mit den Aufständen der arabischen Nationalisten gegen die englische Kolonialmacht erhebliche Bedeutung im Kampf Deutschlands gegen die britischen Positionen im östlichen Mittelmeerraum und in Indien. Der kleine Konvoi, der zu einer deutschen Außenstelle des Kolonialpolitischen Amtes Kontakt aufnehmen sollte, bestand aus einem Lastwagen mit allerhand Ausrüstungsmaterial, verschiedenen PKWs, einem VW-Kübelwagen und eben den beiden KdF-VW 82 E. Die Fahrt ging von Berlin über den Balkan ans Schwarze Meer. Nach einer zwischengeschalteten Seereise über Istanbul nach Trapezunt (Trabzon) fuhr die Kolonne durch den Iran nach Teheran, dann zur persisch-afghanischen Grenze. Nach vier Wochen war das Ziel erreicht, allerdings unter schwersten Strapazen. Erhebliche Probleme gab es wegen der Verstaubung des Motors (Vergaser, Ölkühler, Ventile, Gebläse, Kübelrippen des Zylinderkopfs).

Permanenter Ärger gab es mit den Reifen. Wegen der hohen Bodentemperatur erhöhte sich natürlich auch die Temperatur der Bereifung. Der Reifendruck konnte auf das Doppelte steigen. Schon bei normalen Geschwindigkeiten löste sich die Gummiauflage. Die beiden Käfer müssen ziemlich ramponiert in Kabul angekommen sein. Der Rückweg nach Deutschland war ihnen ohnehin versperrt, da das deutschfreundliche Persien am 25. August 1941 von englischen und russischen Truppen besetzt wurde. Die Volkswagen wurden auf Anweisung der Organisation Todt wahrscheinlich an Ort und Stelle von ihren Fahrern zerstört.



Die deutsche Gesandtschaft in Kabul gewann während des Krieges für die deutsche Politik und Strategie eine verstärkte Bedeutung. Reichsaußenminister von Ribbentrop drängte die afghanische Regierung mit Nachdruck zu einer Zusammenarbeit mit Deutschland. Ziel war auch die Unterstützung der islamischen Freiheitskämpfer gegen die britisch-russische Vormachtstellung. Im Juni 1942 startete eine Fahrzeugkolonne in Berlin, um die deutsche Kolonie in Afghanistan zu unterstützen. Dabei wurden auch zwei VW-Limousinen mitgeführt.



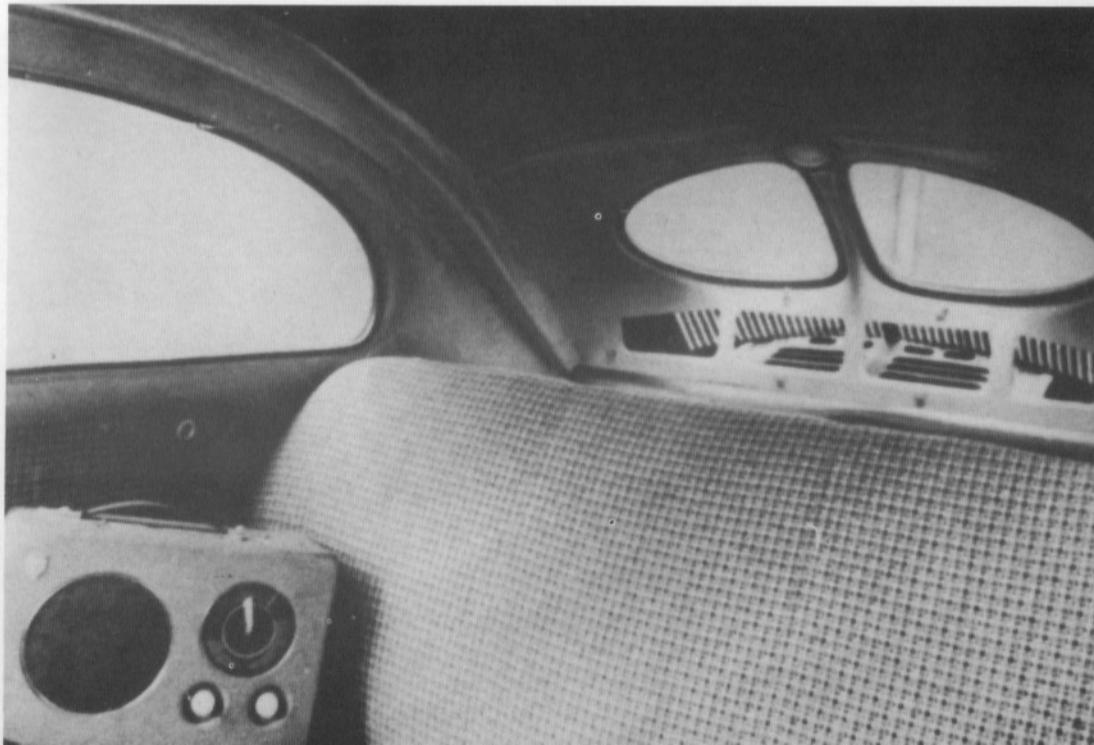
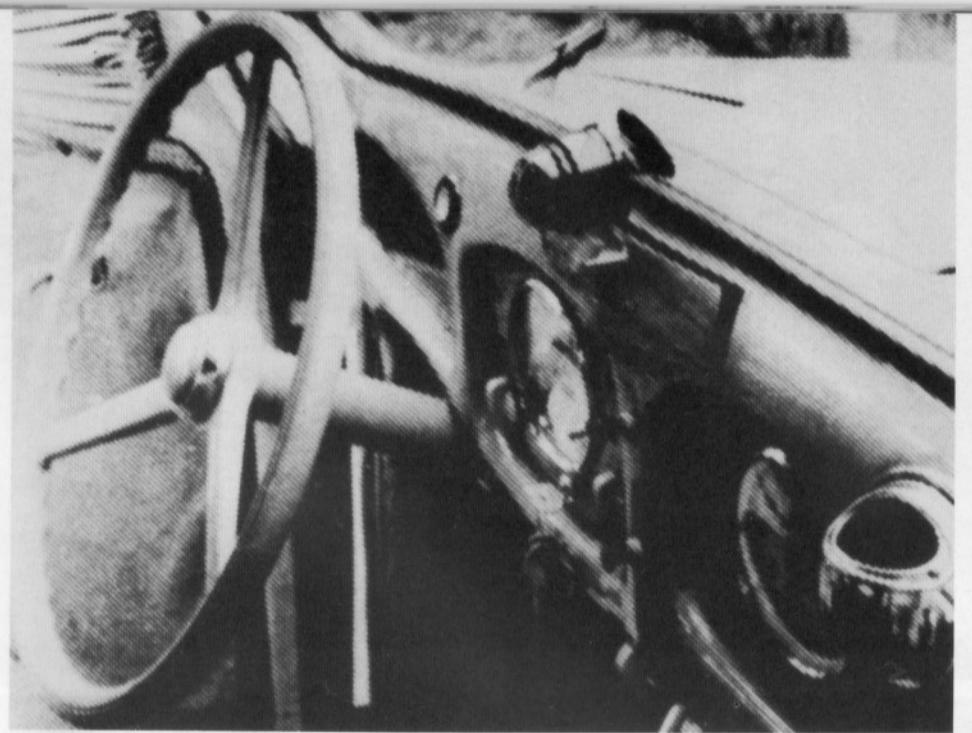
1941 wurden zwei Geländelimousinen (Typ 82 E) in nicht-militärischer Ausführung für das Kolonialpolitische Amt gebaut. Besondere Ausstattungsdetails: Hochglanzlackierung, verchromte Stoßstangen und Griffe, Tarnscheinwerfer, Klaxon-Horn, abgedeckte Scheinwerfer. Die Fahrzeuge haben Berliner Kennzeichen.



Rechts:
Die Schalttafel im Afghanistan-Käfer.

Unten:
Der Afghanistan-Käfer hatte schon 1941 eine zusätzliche
Belüftungsklappe vor der Frontscheibe.

Unten rechts:
Der Afghanistan-Käfer hatte ein Kurzwellenradio. Bemer-
kenswert: Die Trennwand zwischen Motor- und Fahrgast-
raum ist zwecks besserer Belüftung des Motors in tropischer
Hitze mit breiten Schlitzfenstern durchbrochen.





Oben: Die beiden Volkswagen 1941 in Berlin vor dem Start nach Afghanistan.

Unten: Die Kolonne der deutschen Fahrzeuge macht Zwischenstation in einer osteuropäischen Stadt. Hinter den beiden Gelände-Volkswagen ein VW-Kübelwagen, rechts ein Adler-Diplomat.





Links: Der deutsche Konvoi nach Afghanistan startete am 27. Mai 1941 in Berlin, also kurz vor Beginn des Rußlandfeldzuges. Stationen waren zunächst Dresden, Prag, Wien, Budapest, Bukarest und Constanza am Schwarzen Meer, wo die Fahrzeuge auf einen rumänischen Dampfer verladen wurden. Das Bild zeigt die beiden VW-Käfer auf der Autobahn während ihrer Fahrt nach Süden. Im Kolonialpolitischen Amt dachte man daran, den zivilen Verwaltungsapparat künftig auch mit den Gelände-Volkswagen 82, 82 E, 87 und 166 in Tropenausführung auszurüsten.



Rechts: Ein Gelände-Käfer Typ 82 E im Technik-Museum in Sinsheim (nicht ganz original). Im Hintergrund ein VW-Kübelwagen. Beide Fahrzeuge haben die gleiche Technik.



Aufgrund der prekären Treibstoffsituation gegen Ende des Krieges wurden viele Fahrzeuge auf Holzgasbetrieb umgestellt. Auch diese beiden Wehrmacht-Volkswagen haben Generatorbetrieb, daher die voluminöse Aufwölbung der Wagenfront. Links der VW-Kübelwagen, rechts eine VW-Geländelimousine.

Rechts: KdF-Wagen auf hochgesetztem Fahrgestell des Kübelwagens mit Holzgasanlage (Typ 230/4). Der Generator ragt weit über den Wagenbug (Baujahr 1943). Die vordere Haube wurde gestutzt.

Unten: Auf Holzgasbetrieb umgestellte Geländelimousine. September 1943.

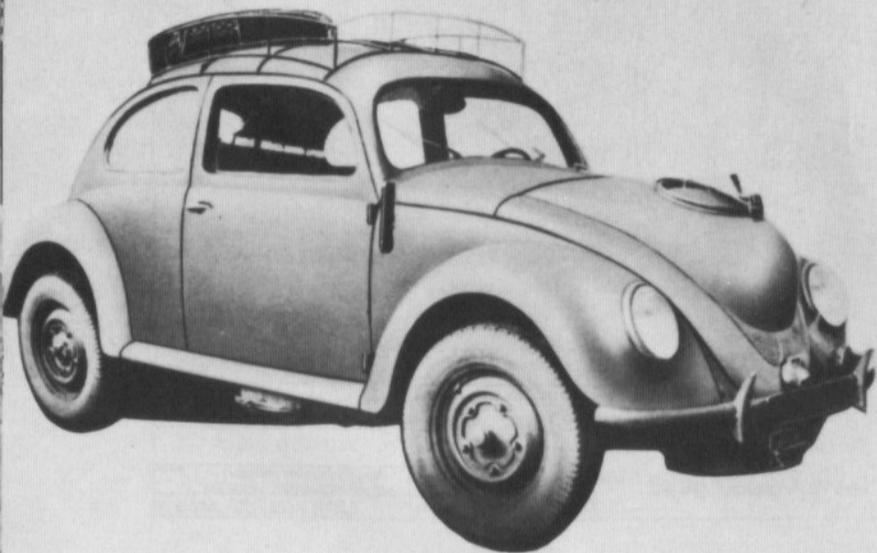
Unten rechts: Hier wird gerade das "Betanken" mit Holz an einer VW-Gelände-Limousine mit Generatorantrieb demonstriert.

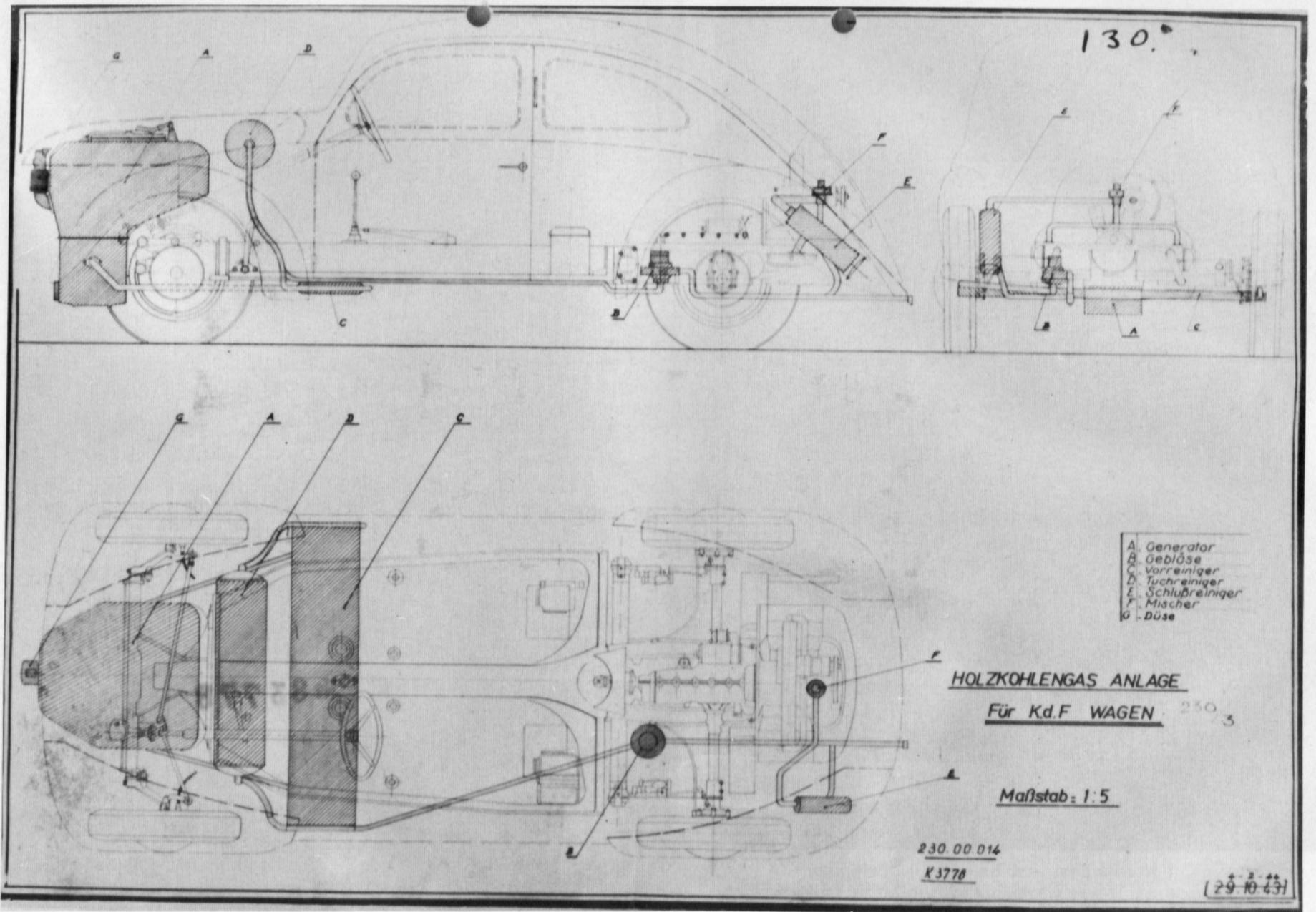


Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG.
Stuttgart-Zuffenhausen und
Volkswagenwerk GmbH.
Wolfsburg

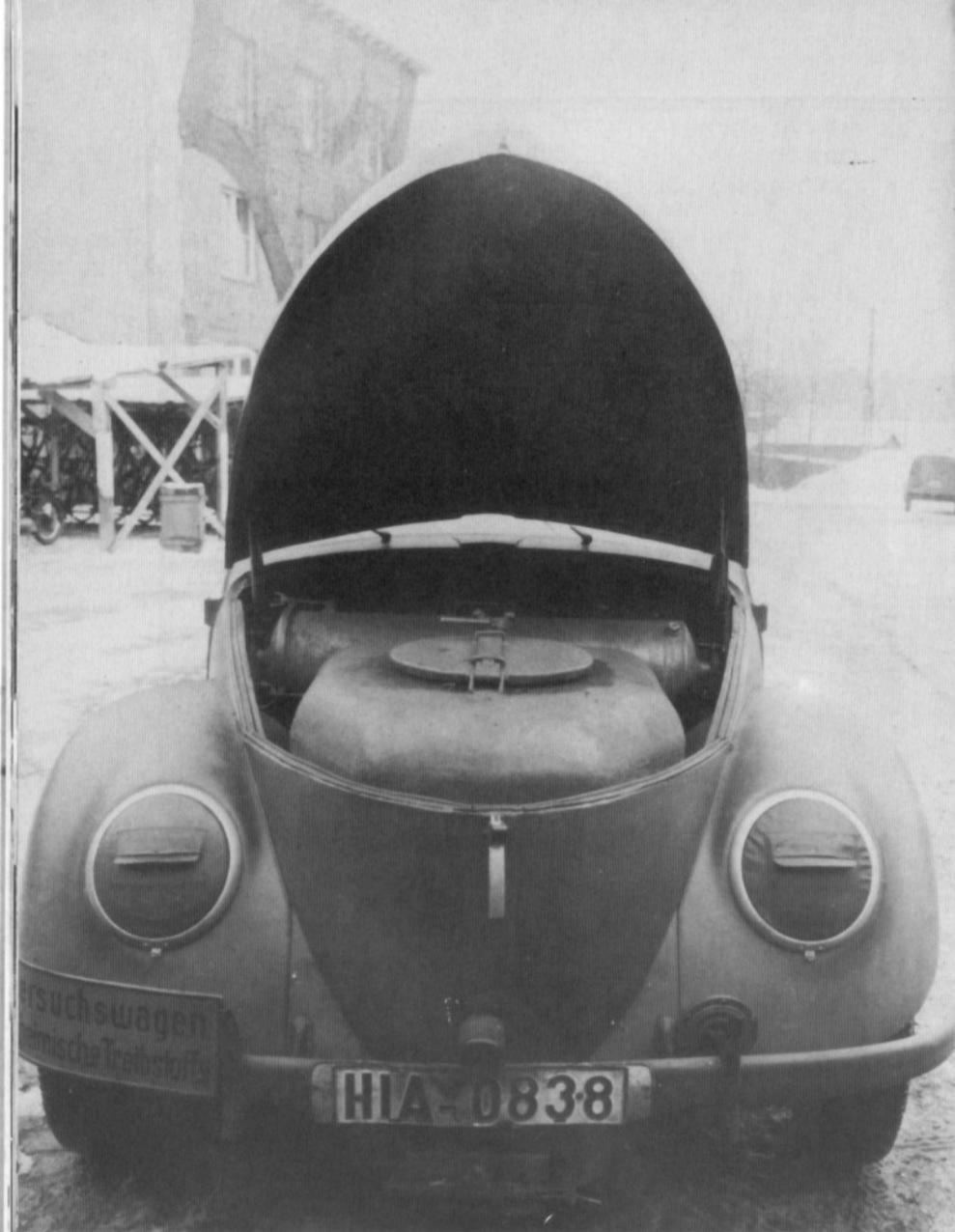
Typ : " 230 "
Auf Holzgasbetrieb umge-
stellte Fahrzeug der Typen
60 und 82

1943-45
Zeichnung K 3644 v.11.9.43





Holzgasanlage für den KdF-Wagen, Porsche-Typ 230/3, Einbau in VW Typ 82 E, 1944.

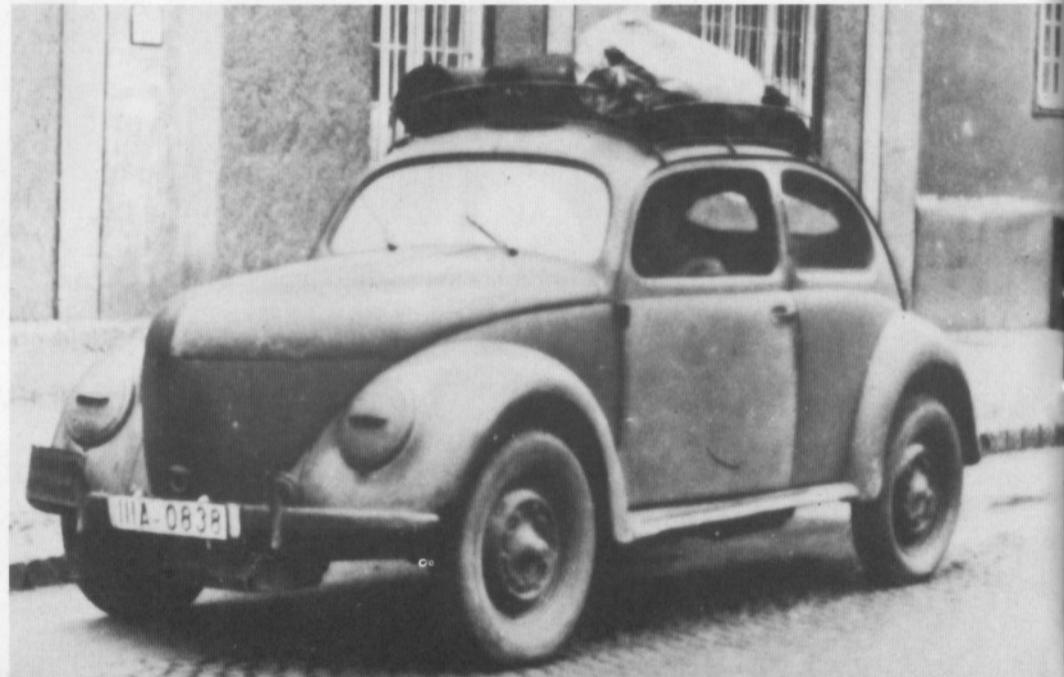


Die geöffnete Haube der verlängerten Frontpartie läßt einen Blick zu auf den Generator und den Vorreiniger.



Oben:
Gelände-Limousine mit Holzgasanlage (Typ 230). Der Generator ist durch eine besondere Verkleidung verdeckt. Mit der Getriebeuntersetzung des Kübelwagens und den Schneeketten ist dieses Fahrzeug auch für extremen Winterbetrieb gut geeignet. Baujahr 1944.

Unten:
Eine VW-Geländelimousine (Typ 82 E) mit einer eingebauten Holzgasanlage. Dieses außergewöhnliche Fahrzeug war 1944 im Hausfahrdienst der Firma Porsche eingesetzt.





Frontansicht einer Geländelimousine mit Holzvergaser. Baujahr 1944. Die vordere Haube wird durch Spannfedern gehalten und ist aufgeschnitten, um Platz zu schaffen für den voluminösen Generator. Im Hintergrund ein mit Tarnnetzen bespanntes Fabrikgelände.



Bei geöffneter Haube sieht man den Generator und den Vorreiniger. Der Generator ragt weit unter den Wagenbogen, wodurch die Geländegängigkeit des Wehrmachts-VW eingeschränkt wird.

Die VW-Limousine Typ 87

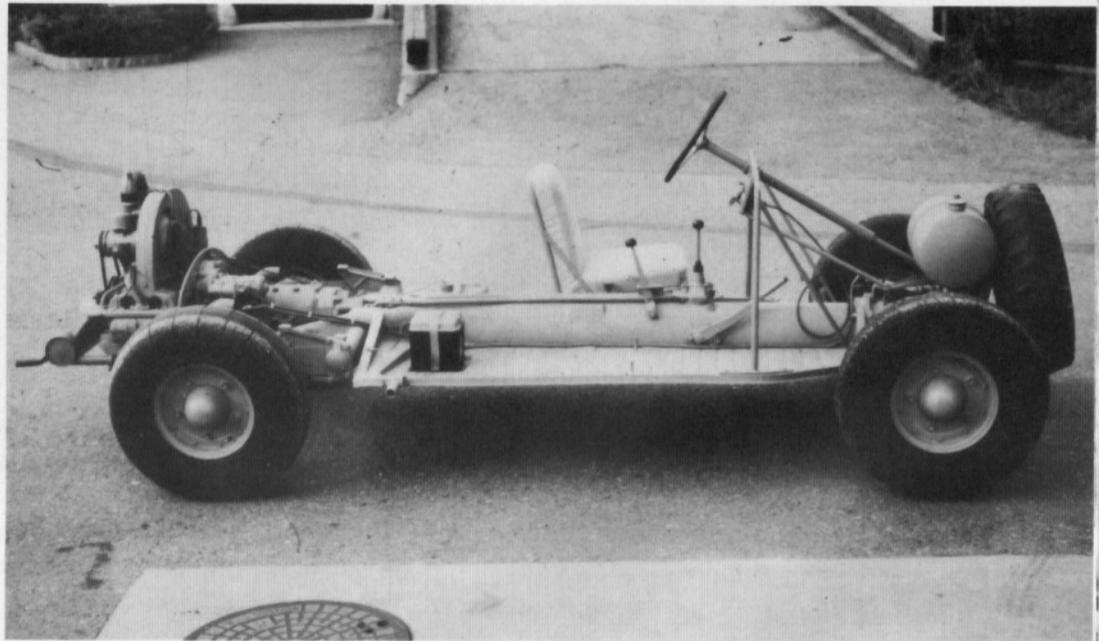
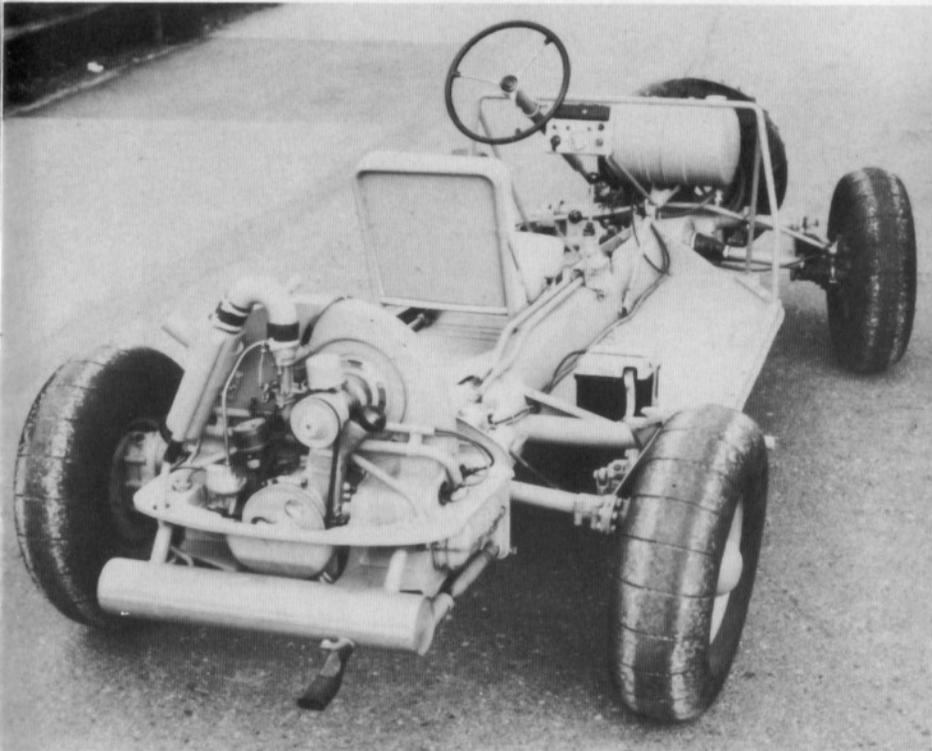
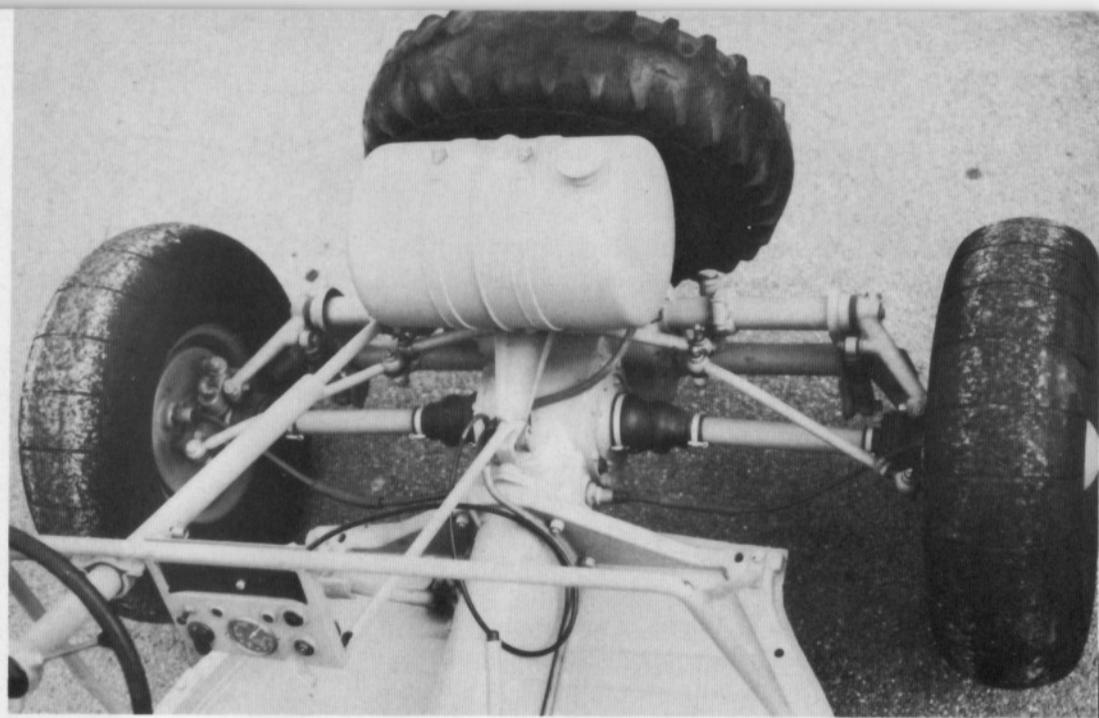
Natürlich wurden auch schon frühzeitig Versuche angestellt, die an sich schon geländegängige VW-Konstruktion durch Allradantrieb weiter zu verbessern.

Am 1. Juli 1940 wurde der Ferdinand Porsche AG vom Heereswaffenamt der Auftrag zur Entwicklung eines schwimmfähigen Geländewagens erteilt. Im September des gleichen Jahres war der erste Prototyp fertig. Parallel dazu liefen Versuche, den Vierradantrieb des Schwimmwagens auch für den Kübelwagen (Typ 86) und den KdF-Wagen (Typ 87) zu übernehmen. Der VW 86 kam über eine Studie nicht hinaus. Es wurden nur zwei Fahrzeuge gebaut. Dagegen wurde der allradangetriebene Käfer zwischen 1941 und 1944 in einer kleinen Serie produziert. Der VW 87, der "Kommandeurswagen", kombiniert verschiedene VW-Baugruppen-Elemente. Die Bodengruppe stammt im Prinzip vom KdF- bzw. Kübelwagen. Der Zentralrohrtunnel ist aber voluminöser zwecks Aufnahme der hier notwendigen Kardanwelle. Auch die Vorder- und Hinterachse sind im wesentlichen baugleich. Natürlich hatte auch der Typ 87, wie die anderen militärischen Ausführungen des Volkswagens, zusätzlich Vorgelege und serienmäßig Differentialsperre (hier an Vorder- und Hinterachse). An der Vorderachse waren spezielle Achsschenkel für die Aufnahme der Antriebswellen nötig. Ansonsten hatte auch der VW 87 das einfache Wechselgetriebe, allerdings wie beim Schwimmwagen mit zusätzlichem Geländegang, der über einen Hebel in der Wagenmitte wie der Vorderradantrieb zugeschaltet werden konnte. Aus diesem Grund mußte auch der Handbremshebel verlegt werden.



Blick unter die Vorderhaube eines VW Typ 87. Die Kotflügel des Allrad-Käfers wurden verbreitert, indem an deren Innenseite ein Blechstreifen angesetzt wurde. Auf dem Bild ist dies deutlich an dem Knick neben dem Scheinwerfer zu erkennen. Die Kotflügelverbreiterungen sind nötig, damit die riesigen, martialischen Geländeräder montiert werden können. Dieses Fahrzeug hat allerdings die schmalere Normalbereifung des Kübelwagens und des Typ 82 E.

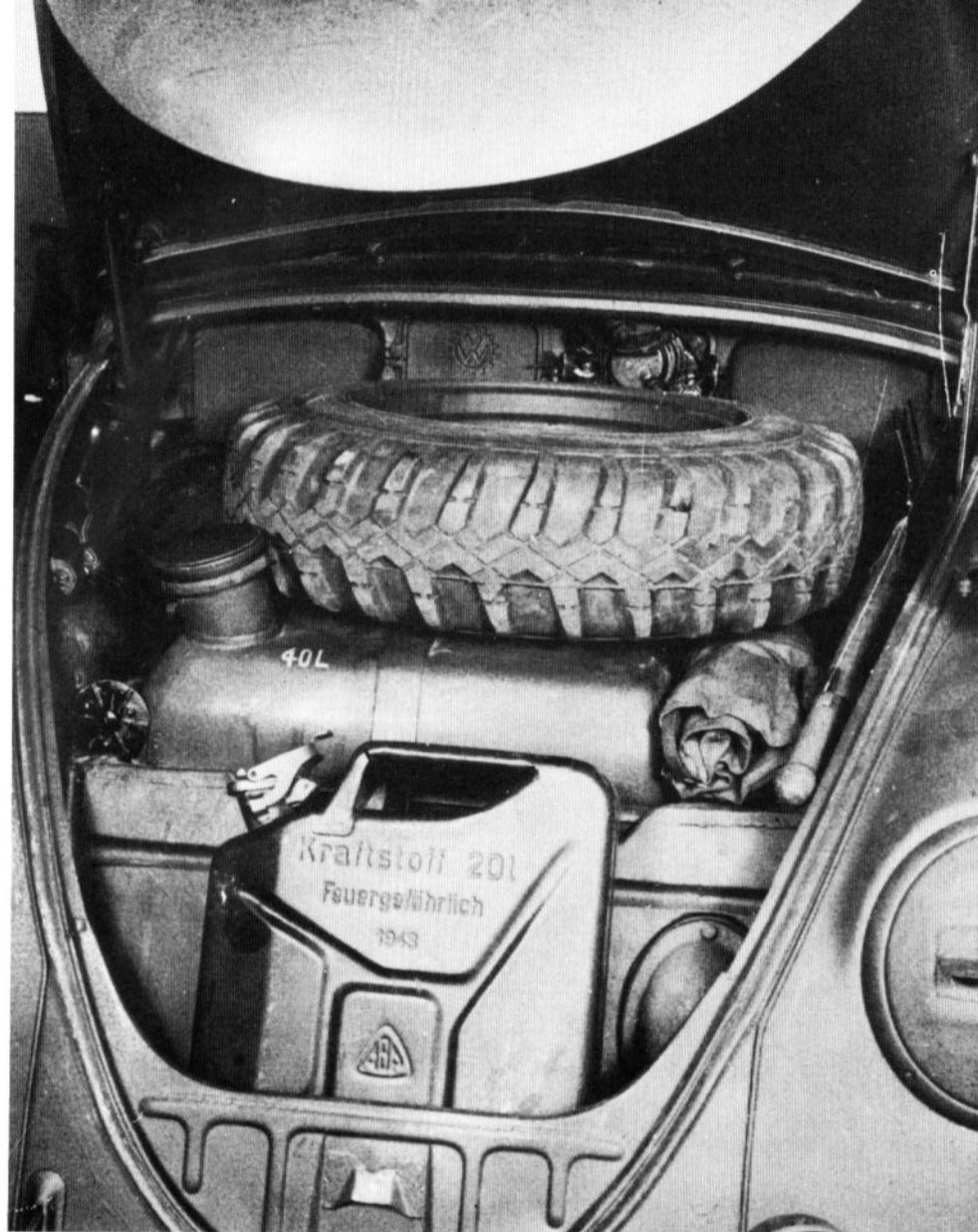
Ein Lehrchassis des Typs 87 steht im Porsche-Museum in Gmünd/Kärnten. An der Vorderachse gut zu erkennen die Antriebswellen, die geteilte rechte Spurstange, die Bremsseile. Ein zweiter Schalthebel für zuschaltbaren Allradantrieb sitzt auf dem Rahmentunnel. Aus Platzgründen mußte deshalb der Handbremshebel nach vorn verlegt und zwecks besserer Erreichbarkeit in senkrechte Stellung gebracht werden. Das Fahrge- stell hat Kronprinz-Sandreifen wie die Wagen für das Afrika-Korps. Entsprechend auch der Tropenluftfilter.



Als Antriebsaggregat diente beim VW 87 der stärkere VW-Motor mit 1.131 m³ und 24,5 PS. Räder und Reifen wurden für Schwimm- und Kommandeurswagen in einer Sonderausführung geliefert (Reifengröße 5,25-16 oder 200-16), was auch einige Änderungen an der Karosserie nötig machte: Die Kotflügel (und deshalb auch die Trittbretter) sind beim VW 87 zwecks Aufnahme der riesigen Geländeräder breiter. Der VW 87 hatte überdies, im Gegensatz zu seinem geschlossenen Bruder VW 82 E, ein großes Rolldach. Da viele Kommandeurswagen das deutsche Afrika-Korps zugeteilt bekam, wurden sie wie auch etliche Kübelwagen in Tropenausführung geliefert, mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen gegen Staub an Elektrik und Benzinzuführung. Die Tropenausführungen haben auch besondere Sandreifen und "Kronprinzenräder".

Versuchsfahrten zur Erprobung der Tropentauglichkeit von allen möglichen Radfahrzeugen des deutschen Heeres wurden schon im August und September 1941 in Jugoslawien, Bulgarien, Rumänien und Griechenland durchgeführt.

Dabei wurden auch fünf Volkswagen mitgeführt: eine KdF-Limousine (Typ 60), zwei Kommandeurswagen (Typ 87), zwei Kübelwagen (Typ 82). In einem ausführlichen Bericht von Herbert Kees vom 12. November 1941 wurden die gesammelten Erfahrungen zusammengefaßt und Verbesserungen vorgeschlagen. Auch die Erfahrungen mit dem Kübelwagen auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz konnten nun ausgewertet werden. Die Ergebnisse insgesamt wurden in einem Merkblatt im Frühjahr 1942 für den Wüsteneinsatz von Kraftfahrzeugen zusammengefaßt.



Blick unter die Vorderhaube beim Kommandeurwagen Typ 87: Ein zusätzlicher Benzinkanister ist in der Reserveradmulde untergebracht, weil hier das voluminöse Geländerad keinen Platz hat. Wegen des großen Reserverads leicht geänderter Tank mit abgewinkeltem Einfüllstutzen. Baujahr 1943.



VW-Gelände-Limousine mit Vierradantrieb (Typ 87). Das Fahrzeug hat verbreiterte Kotflügel und Trittbretter, um für die großen Geländeräder Platz zu schaffen. Der Typ 87 hatte serienmäßig ein großes Faltschiebedach. Von 1941 bis 1944 wurden 564 Fahrzeuge gebaut; der größte Teil davon ging an das Afrikakorps.



Ein restaurierter Allrad-Käfer (VW Typ 87).



Land:	Deutschland	Herstellungsjahr:	1941-44
Hersteller:	Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG und Volkswagenwerk GmbH Wolfsburg	Informationsgrundlage:	Typenbeschreibung vom 27.11.41
Typ:	Wehrmachtsbezeichnung le. gl. PKW, 4 sitziger, 4-Radgetriebener Geländewagen	Die in ()gesetzten Daten beziehen sich auf Typ:	
Preis:	Typ 87	Bemerkungen:	nur in geringen Stückzahl hergestellt

Motorhersteller:	Volkswagenwerk Typ 1	Anlasser:	Bosch EED 0,4/6
Zylinder:	4 Boxer	Lichtmaschine:	Bosch REDK 130/6/2600
Bohrung:	75 mm	Batterie: Anzahl:	1 Volt: 6 Amp.: 75
Hub:	64 mm	Kraftstoffanlage:	Pumpe
Hubraum:	1131 ccm	Kühlung:	Luft, Gebläse
Kompression:	5,8	Kupplung:	Einsch. tr. F. & S. K10
U/min:	3000	Getriebe:	Dr. Porsche KG, Schub-
Leistung:	25 PS	Anzahl der Gänge:	5 V. 1 R.
Leistungsgewicht:		Antrieb:	4-Rad
Anordnung der Ventile:	hängend	Übersetzung Hinterachs-antrieb:	v. 5,31 h. 7,31
Kurbelwellenlager:	4	Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
Vergaser: Anzahl 1		Lenkung:	Schrauben-Bauart, Porsche
Typ	Solex 26 VFJ	Wendekreis:	10 m
Zündfolge:	1-4-3-2	1. Gang:	2. Gang
		3. Gang:	4. Gang

Federung: vorn	Drehstäbe	Radstand:	2400
hinten		Bodenfreiheit:	255 mm
Schmierung des Fahrgestells:	Hochdruck	Länge über alles:	3830 mm
Bremsen: System	mechanisch	Breite über alles:	1620 mm
Art	Innenbacken	Höhe über alles:	1720 mm +
Fußbremse- Wirkungsweise:	4 Räder	Gewicht des Fahrgestells:	
Handbremse- Wirkungsweise:	4 Räder	Gesamtgewicht:	zul. 1240 kg
Reifengröße: vorn	5,25 - 16	Nutzlast:	450 kg
hinten		Anzahl der Sitzplätze:	3 oder 4
Spur: vorn	1356	Tankinhalt:	
hinten	1360	Kraftstoffverbrauch:	8,5 l
		Ölverbrauch:	0,12 l

+ = offene Ausführung - Kraftstoffvorrat: 40 l

Die Volkswagen-Typen 1945/46

Bis Kriegsende war der größte Teil des Volkswagenwerkes durch alliierte Luftangriffe zerstört worden.

In den nur leicht beschädigten Hallen wurden Armeefahrzeuge der britischen Besatzungsmacht repariert. Unter allergrößten Schwierigkeiten, wobei der Mangel an Fachkräften, Materialien und Energie besonders gravierend war, wurden in den folgenden Monaten aber auch schon wieder Fahrzeuge für die Behörden und Besatzungsmächte gebaut. Ausgelagerte Maschinen und Einrichtungen wurden bis zum Herbst unter Leitung der britischen Militärregierung zurückgebracht. Trotz aller Hindernisse konnten bis Jahresende aus Restbeständen 1.785 Fahrzeuge gebaut werden, darunter 977 hochbeinige Volkswagen mit der Karosserie des KdF-Wagens auf Kübelwagen-Fahrgestellen. Der alte Typ 82 E, dessen Bezeichnung in Typ 51 geändert wurde, ging 1945/46 in beträchtlicher Stückzahl (etwa 1.800) an die Besatzungsarmeen. Zu dieser geschlossenen Gelände-Limousine kam nun auch eine Ausführung mit Rolldach (Typ 53). Auf das Kübel-Chassis wurde erstmalig auch ein Kabriolett gesetzt, so daß es für ganz kurze Zeit eine quasi-militärische, hochbeinige Variante des später so beliebten Käfer-Kabrios gab (Typ 55). Auf der Basis des Kübel-Fahrgestells wurde der Käfer mit Kastenaufbau für die Reichspost und als Krankentransportwagen (Typ 83) gebaut sowie die verkürzte Zugmaschine (Typ 100). Alle diese Fahrzeuge sind letztlich Varianten des 1941 in Serie gegangenen VW Typ 82 E. Ab Oktober 1945 ging auch der Käfer mit normalem Fahrgestell



Der letzte Kübelwagen für die Deutsche Wehrmacht wird am 9. April 1945 produziert. Am 12. April wird die "Stadt des KdF-Wagens" den Amerikanern übergeben. Am 3. Juni erfolgt die Übernahme durch die Engländer. Die Barackenstadt ist überflutet von Kriegsgefangenen aller Nationen, deutschen Ostflüchtlingen, Fremdarbeitern. Es kommt zu Plünderungen und Gewaltakten. Die deutsche Bevölkerung flieht in die angrenzenden Wälder. Die Militärregierung geht davon aus, daß das Werk nur als Reparaturwerk für amerikanische und englische Militärfahrzeuge genutzt werden kann. Unter chaotischen Umständen wird jedoch die Automobilproduktion wieder aufgenommen. Produktion nach Mai 1945: 1.785 Fahrzeuge, davon 977 mit der Karosserie des KdF-Wagens, der Rest Kübelwagen.

wieder in Produktion (als Typ 11, vorher Typ 60). Neben der Käfer-Limousine wurden 1945 aus Restteilen auch noch etliche Kübelwagen (neue Typen-Nr. 21) gebaut – jetzt auch mit Pritschen- und Kastenaufbau (Typ 27 bzw. 28). So wurden nach dem Krieg einige militärische Versionen des Volkswagens – hauptsächlich der Typ 82 E/51 – noch eine ganze Zeitlang weiterproduziert. Der letzte hochbeinige Käfer lief im Oktober 46 vom noch provisorischen Band. In Wolfsburg konzentrierte man sich nunmehr stärker auf die friedensmäßige Ausführung, den ursprünglichen KdF-Wagen. Und ab 1949 begann Heinrich Nordhoff mit der jahrzehntelangen, kontinuierlichen Veredelung des Volkswagens, der bis heute noch in Übersee gebaut wird.



Im Sommer 1945 wurde Ivan Hirst von der britischen Besatzungsmacht als Werkskommandant eingesetzt (im Bild links mit Brille). Das englische Militär förderte die Weiterproduktion des Volkswagens, um die dringendsten Transportbedürfnisse zu befriedigen. Es war aber auch die Sorge um die Ausbreitung kommunistischer Agitation, denn bei den katastrophalen Verhältnissen im Werk und in der Stadt und in der Nähe der russischen Zone war die Gefahr groß, daß der Kommunismus auch auf die Westzonen übergreifen könnte. Am 22. Oktober 1945 wird die erste zivile Nachkriegslimousine Typ 11, früher Typ 60, hergestellt und Werksleiter Rudolf Brörmann übergeben (auf dem Bild der Zivilist mit Hut). Das VW-Kabrio, das hier dem britischen Militär zur Verfügung steht, war, wie man deutlich sieht, noch ein recht ungehobeltes Gefährt. Sogar das Rückfenster wurde eingespart.

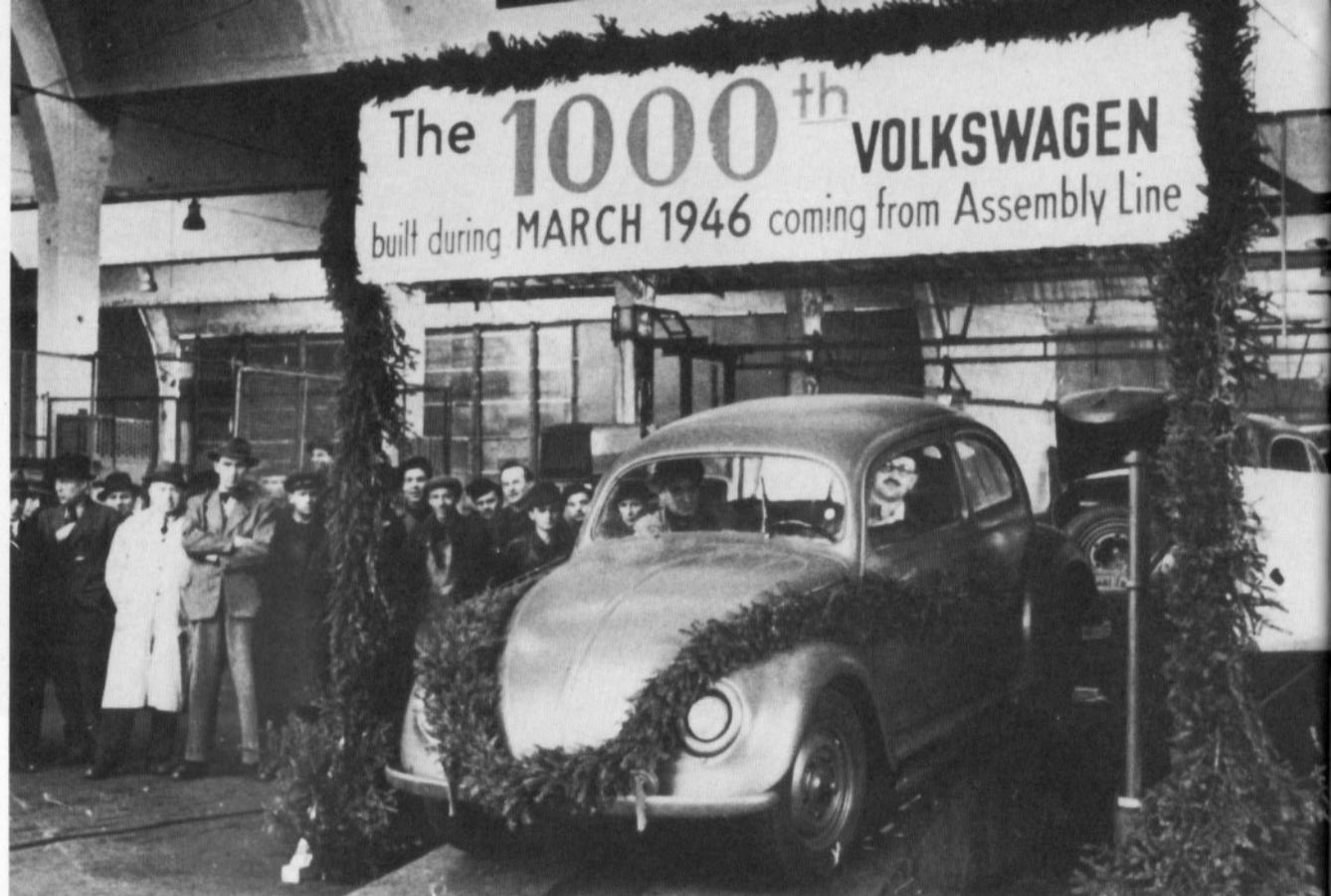


Eine Reihe von Geländekäfern des Typ 51 wird den englischen Besatzungstruppen übergeben. Bis Jahresende 1945 laufen fast ausschließlich Kübelwagen und Geländekäfer vom Band, mit denen britisches Militär seinen Fahrzeugbestand auffrischt.



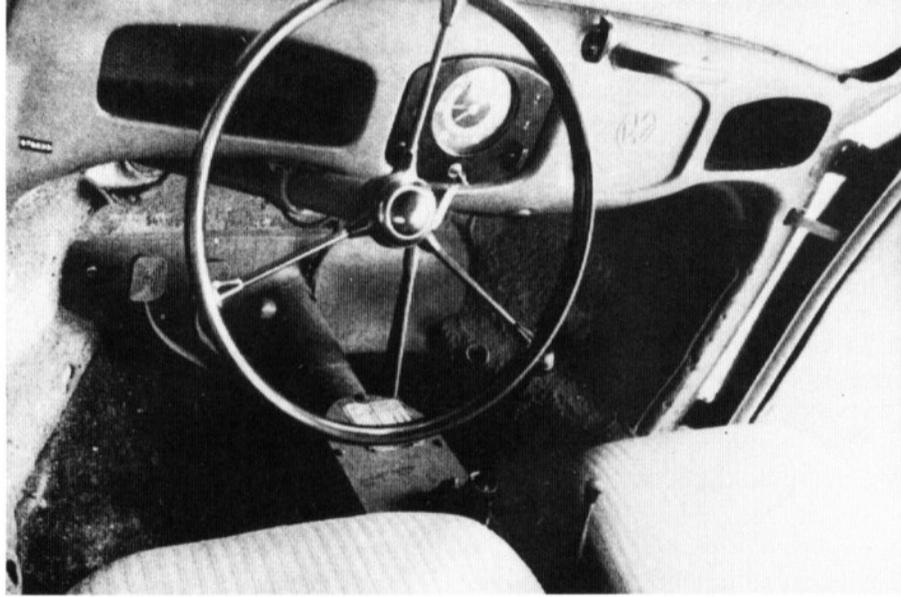
Im März 1946 läuft der 1000. Nachkriegs-VW vom provisorischen Band. In diesem Jahr geht der Preis mehrmals hoch und runter: Bis März kostet ein Volkswagen 4.150 RM, im April 5.000 RM, im Juli nur noch 4.000 RM, im Dezember wieder 5.000 RM. Eine richtige Kalkulation war also noch nicht möglich. Freilich konnte man nur gegen Bezugschein kaufen, den kaum jemand bekam. Die meisten Fahrzeuge gingen als Reparationen an die Besatzungstruppen, wenige an die Deutsche Reichspost oder andere deutsche Dienststellen. Der VW-Käfer hatte damals infolge Materialmangel noch Kübelwagen-Scheinwerfer und bis 1948 stumpfe Farbe, weil bessere Lacke fehlten. Auch die Radkappen wurden noch eingespart.

Unteres Bild:
CCG-Fahrzeuge (CCG = Controll Comision for Germany) warten auf den Abtransport durch die alliierten Besatzungstruppen.





Ein Gelände-Käfer mit Allradantrieb und Bugrolle gegen frontale Aufsetzer. Die Kotflügel wurden dem Einsatz entsprechend gestutzt. Die Produktion dieses Fahrzeugs wäre auch lange nach dem Krieg noch sinnvoll gewesen. Abnehmer in den Alpenregionen und den Entwicklungsländern hätte es bestimmt genügend gegeben. Auch die Bundeswehr oder andere Armeen hätten sich mit Sicherheit interessiert gezeigt. Das abgebildete Fahrzeug wurde mit einem zweiten Exemplar im November 1946 für Versuchsfahrten gebaut und steht heute im Werksmuseum in Wolfsburg. Der zweite Wagen wurde bei der französischen Armee eingesetzt und ging leider verloren. Die Bugrolle wurde von englischen Militärfahrzeugen übernommen.



Oben:
Das Innere des Allrad-Käfers entspricht weitgehend dem der KdF-Limousine. Zwischen den Sitzen der Hebel für den zuschaltbaren Vierradantrieb mit vier Gängen.

Unten:
Ein vierradgetriebener Geländekäfer (Baujahr 1946). Die seitlichen Auspufftöpfe stammen vom Kübelwagen. Austritt der Endrohre an den unteren Kotflüglecken. Diese Konstruktion verhindert Auspuffschäden bei Geländefahrten.



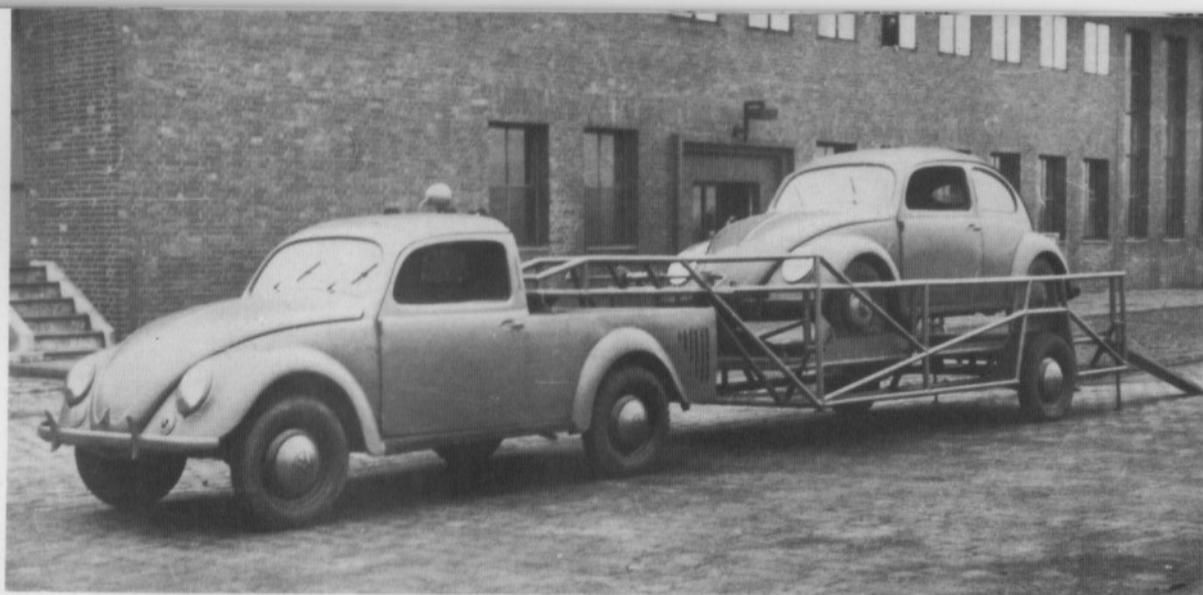
Wagen - Typen gefertigt von 1945 - 1953

Typ 11 ✓	Limousine 2-türig	
Typ 13 ✓	Limousine 2-türig mit Rolldach	
Typ 15 ✓	Cabriolet - 2-türig	
Typ 21 ✓	Kübelwagen 4-türig, offen	
Typ 25 ✓	Feuerwehrgewagen mit Hochdruckwasserpumpe (Spezialmodell)	
Typ 27 ✓	Offener Lieferwagen mit Aufbau	
Typ 28 ✓	Geschlossener Lieferwagen	
Typ 51	Limousine 2-türig mit Achse von Typ 21	
Typ 53	Limousine 2-türig mit Rolldach Achse wie Typ 21	
Typ 55	Cabriolet mit Achse wie Typ 21	
Typ 81 ✓	Offener Lieferwagen mit Aufbau (Limousinenform)	
Typ 83 ✓	Geschlossener Lieferwagen (Limousinenform) auch Post	
Typ 91	Offener Anhänger	
Typ 93	geschlossener Anhänger	
Typ 100	Zugmaschine bzw. Abschlepper	

Eine unter englischer Leitung 1945 erstellte Liste der produzierten VW-Typen. Gebaut wurden 1945/46 hauptsächlich geländegängige Militärversionen, die schon bei der Wehrmacht zum Einsatz kamen.



Der Käfer Typ 100 war ein notdürftiges und sehr spartanisches Vehikel. Er hatte die einfachen Sitze vom Kübelwagen und der Gelände-Limousine für die Wehrmacht. Die Türverkleidungen fehlten völlig. Auf Kurbelfenster mußte zwecks Materialeinsparung ebenfalls verzichtet werden. Aber in der Not der Zeit offenbar doch recht brauchbar und wirtschaftlicher als mancher Schlepper.

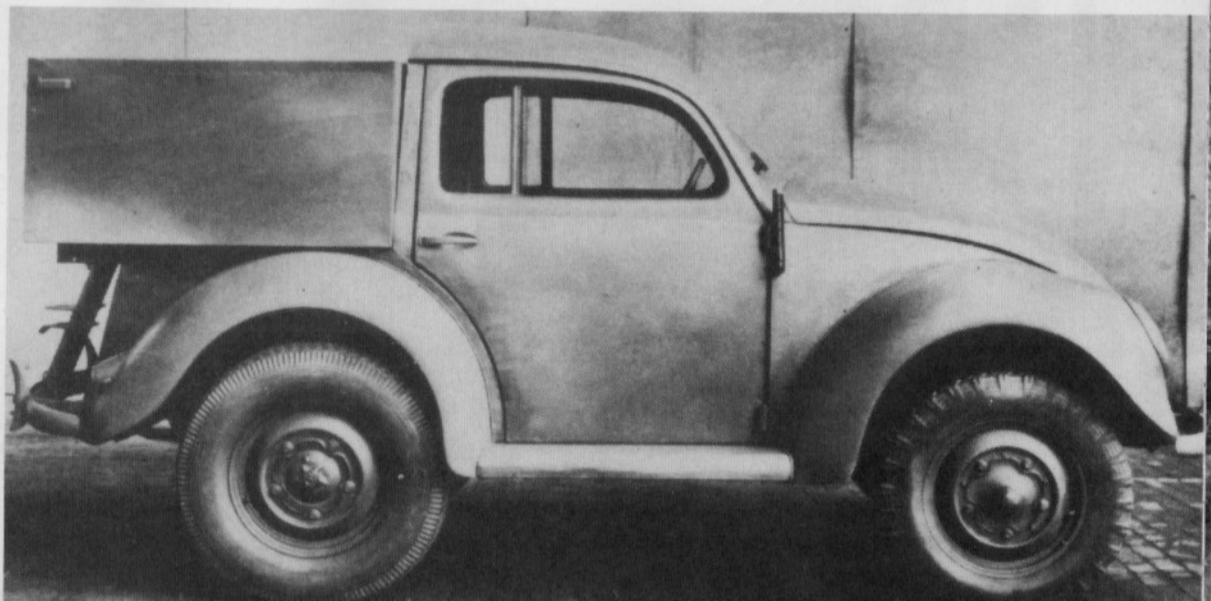


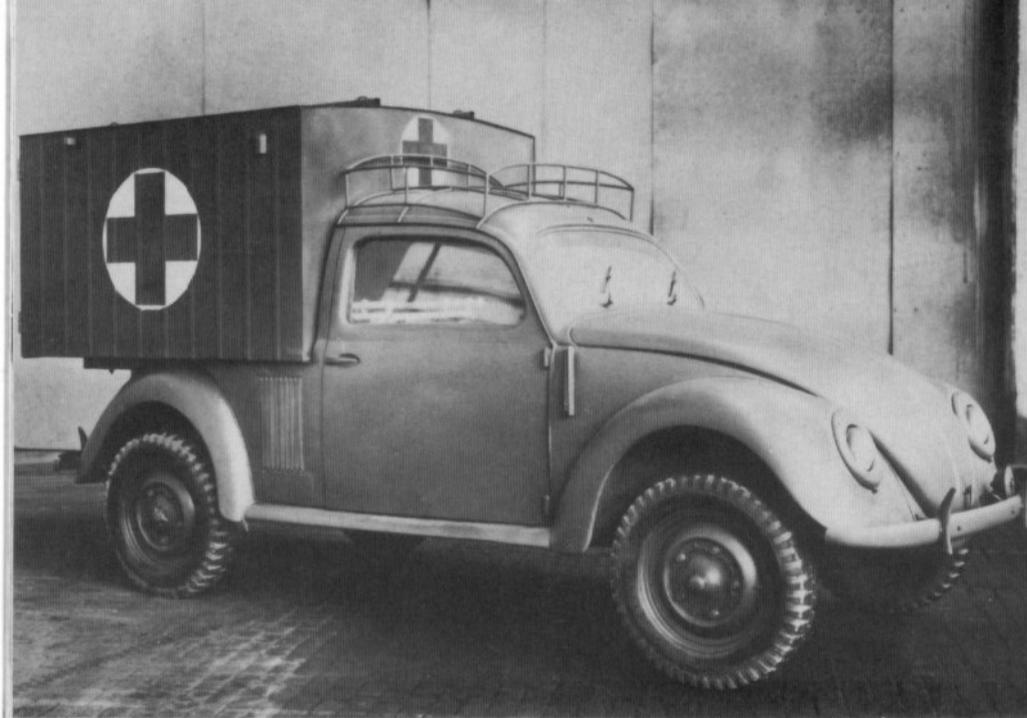
Oben:

Eine ehemalige Gelände-Limousine (Typ 51, bis Baujahr 1946) wurde hier zu einem leichten Sattelschlepper umgebaut und zum Transport liegengebliebener Fahrzeuge benutzt.

Unten:

Der VW-Käfer als verkürzte Zugmaschine (Typ 100) wurde 1945 nur in ganz geringer Stückzahl gebaut. Die Technik entsprach dem militärischen Gelände-VW. Das untersetzte Getriebe war vorteilhaft zum Zug schwerer Lasten. Einsatz auch beim britischen und französischen Militär.





Oben links:

Auf der Basis der Gelände-Limousine entstand 1945 auch dieser VW-Krankentransporter. Das Fahrgestell wurde komplett einschließlich der Bereifung vom Kübelwagen übernommen. Von ihm sind auch die Scheinwerfer, weil die normalen VW-Scheinwerfer infolge Materialverknappung am Kriegsende nicht mehr zur Verfügung standen.

Oben:

Der Behelfskrankenwagen mit Anhänger. Solche Gespanne wurden auch an die Reichspost geliefert. Der Anhänger ist eine VW-eigene Konstruktion (VW Typ 93).



Links:

Die Not der Zeit brachte eben auch Abnormes hervor, wie der Blick in den Behelfskrankenwagen zeigt. Die Füße des Kranken ragen in den Fahrerraum, weil der Kasten für die Bahre zu kurz ist. In diesem dunklen Verlies dürfte bei dem extrem hart gefederten Auto auch eine kurze Wegstrecke schon eine Tortur gewesen sein.



CCG-Fahrzeuge werden abgeholt. Hier wird die letzte Inspektion vor dem Abtransport vorgenommen. Es handelt sich schon um die normalen Volkswagen (Typ 11, vorher Typ 60), die spätere Standard-Limousine. Das britische Militär benutzte sehr häufig den deutschen Volkswagen als Dienstfahrzeug, weil der eigene Fahrzeugbestand infolge Kriegseinsatz gelitten hatte. 1946/47.



Im geschlagenen Deutschland herrschen die Besatzungsmächte! Englisches Militär benutzt mit Vorliebe den deutschen Volkswagen, denn das VW-Werk liegt in der britischen Zone. Das Bild zeigt einen englischen Offizier in einem VW-Kabriolett (Baujahr etwa 1946).



Volkswagen, die für die französische Besatzungsmacht bestimmt sind, werden mit der Bahn abtransportiert. Sommer 1946.





VW-Wracks der britischen Besatzungstruppen.





In beträchtlicher Stückzahl wurde die VW-Limousine in der jeweils einfachsten Ausführung auch von der deutschen Bundeswehr bis 1985 angeschafft. In den letzten Jahren allerdings wurden alle VW-Käfer für den deutschen Markt vom mexikanischen VW-Zweigwerk in Puebla importiert. Auf den Bildern ein Bundeswehr-Käfer aus letzter deutscher Produktion von 1977.



Im Innern hat sich hier wenig geändert: Weiterhin Blech-Armaturenbrett mit Zentralinstrument und offenem Ablagekasten, simples Lenkrad, primitive Seitenverkleidung und immer noch der altertümliche Reservehahn im Fußraum statt zeitgemäßer Benzinuhr.

Technische Daten

	Typ 60 KdF-Wagen ("Käfer")	Typ 82 E ("Käfer" auf Kübelfahrgestell)	Typ 87 ("Allrad-Käfer")
Motor		985 cm ³ / 23,5 PS ab März 1943 1.131 cm ³ / 24,5 PS	1.131 cm ³ / 24,5 PS
Getriebe	4-Gang	4-Gang (besondere Untersetzung)	4-Gang (untersetzt) zusätzlicher Geländegang
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad	Vierrad
Sperrdifferential	—	hinten	vorn und hinten
Vorgelege	—	an den hinteren Halbachsen	
Bodenfreiheit unbelastet/belastet	220/200 mm	290/275 mm	265/245 mm
Bereifung	4,50-16	5,25-16 Gelände	5,25-16 Gelände oder 200-16 oder für Tropen: 200-12
Kraftstofftank	25 Liter	40 Liter	40 Liter
Höchstgeschwindigkeit	100 km/Std.	80 km/Std.	
Bauzeit	ab 1938 Einzelstücke ab 1941 kleine Serie	1941–1946	1941–1944
Stückzahl	1938–1940: 210 1941–1945: 630	Typ 82 E: 546 Typ 51/53: ca. 1.800	564 (im November 1946: 2)

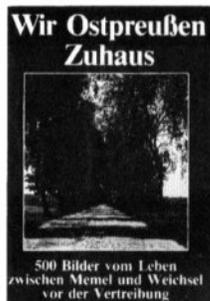
In den Jahren 1944 bis 1950 hatte die Firma Porsche ihren Sitz in Gmünd/Kärnten. Hier ist die Wiege des legendären Porsche 356. Es wurden von 1948 bis 1950 44 Coupes und acht Kabrios gebaut. Mit hohem persönlichen Einsatz errichtete der Gmünder Helmut Pfeifhofer im Jahre 1982 das erste und einzige private Porsche-Automuseum von Europa. Hier werden 30 technische Raritäten vorgestellt. Ein Archivraum mit Videofilm und Diaschau bietet die technische Information für einen interessanten Rundgang durch das Museum.

Porsche-Automuseum
Helmut Pfeifhofer
A - 9853 Gmünd/Kärnten
Tel. (0043-4732) 2471 oder 2971

Öffnungszeiten:

15. Mai - 15. Oktober von 9 bis 18 Uhr
16. Oktober - 14. Mai: von 10 bis 16 Uhr
oder nach telefonischer Vereinbarung

Nachauflagen - die in keiner privaten Bibliothek fehlen dürfen!



Wir Ostpreußen Zuhause
500 Bilder vom Leben zwischen Memel und Weichsel vor der Vertreibung
So war Ostpreußen! Die Beschreibung der Menschen wie sie damals in der unvergessenen Heimat lebten. Für viele das Ostpreußen-Buch!
210 S. · 500 Bilder · **36,- DM**



DIE SCHLACHTEN DER HEERESGRUPPE MITTE 1941-1944
Aus der Sicht der Divisionen
Werner Haupt
Der große Textband über den Kampf im Mittelabschnitt der Ostfront. Vom Angriff, über die Schlacht um Moskau bis zum Rückzug.
280 Seiten · **38,- DM**



DEUTSCHE KAMPFPANZER UND KAMPFFAHRZEUGE 1934-1945
Tarnansätze - Bewaffnung
180 neue Fotos
70 farbige Zeichnungen
Bruce Colver
Bill Murphy
Das Standardwerk über die deutschen Kampfpanzer 1934-1945 und ihre Tarnansätze. Viele Farbzeichnungen - ausführliche Texte.
100 Seiten · **29,80 DM**

DIVISIONEN DER WAFFEN-SS IM EINSATZ 1940-1945
Fotos der Kriegsberichtler
Herbert Walther

Diese Bild/Text-Dokumentation mit ca. 500 Fotos läßt beeindruckend den Weg der SS-Divisionen durch den Krieg bis hin zu den Monaten, da die Männer längst von den Mühlsteinen des Krieges zerrieben waren, nachvollziehen. Ein sachlicher, tief beeindruckender Bild/Text-Bericht von historischem Rang. Hier entstand ein authentisches Bild über den Einsatz der Divisionen der Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg.
200 S. · 500 Bilder · **46,- DM**



DAS HANDBUCH DER DEUTSCHEN INFANTERIE 1945
Gliederung · Uniformen
Bewaffnung · Ausrüstung
Einsätze
Alex Buchner
Mehr kann über die deutsche Infanterie des Zweiten Weltkrieges nicht ausgesagt werden: Ein Spitzenbuch mit einer Fülle von Berichten und Bildern.
240 Seiten · 250 Abbildungen
49,80 DM



DIE DEUTSCHE LUFTWAFFE 1939-1945
Eine Dokumentation in Bildern
A. Galland · K. Riese · B. Ahnert
Die seit Jahren erwartete Nachauflage des Galland-Standardwerkes über den Einsatz der Luftwaffe an allen Fronten.
280 Seiten · 500 Fotos
49,80 DM



Endkampf um das Reich 1944-1945
Hitlers letzte Bastionen
Franz Kurowski
Ein beeindruckender und ergreifender Bericht über die Kämpfe im Reichsgebiet, aber auch über das Ringen um die Festungen und die „Festen Plätze“.
420 Seiten · 120 Abbildungen
49,80 DM



DAS WAR KURLAND
Die sechs Kurlandschlachten aus der Sicht der Divisionen
Werner Haupt
Der erregende Ablauf der sechs Kurlandschlachten zwischen Libau, Autz, Trauenburg und Tuckum aus der Sicht des Soldaten.
300 Seiten · **49,80 DM**



Vom Eismeer bis zum Kaukasus
Ein großes, in der Art der Darstellung einmaliges Gebirgsjäger-Buch: Was damals die Gebirgsgruppe in den Tundren am Eismeer oder in den Bergregionen des Kaukasus erlebte - in diesem großartigen Buch ist es festgehalten. 300 Originalfotos, Erlebnisberichte vom Jäger bis zum General, Lageberichte der Divisionen, und die Textdarstellung von Alex Buchner haben ein unübertreffliches Spitzenbuch der Gebirgsgruppe entstehen lassen. Dieses immer wieder zur Hand genommene Erinnerungswerk ist für die, die damals dabei waren, eine kriegsgeschichtliche Gesamtschau von tiefer Eindringlichkeit.
200 Seiten · Format 24x17 cm · Etaline-Leinen · **58,- DM**



DIE BUNDESWEHR UND IHRE UNIFORMEN
30 Jahre Bekleidungs-geschichte
Jörg-M. Hormann
Alles über die Uniformierung der Bundeswehr. Hunderte von Abbildungen in Farbe. Präzise, uniformkundliche Texte. Das Bundeswehr-Uniform-Buch.
224 Seiten · viele Abbildungen in Farbe · **56,- DM**



DIE RAD- UND KETTENFAHRZEUGE DER BUNDESWEHR
Y - 1956-1986
Rainer Blank · Karl Anweiler
Mit ca. 1.000 Abbildungen das Standardwerk über die Kleinfahrzeuge, LKW, Amphibienfahrzeuge, gep. Radfahrzeuge, Raketen- und Rohrmaschinen-Systeme etc.
420 Seiten · **68,- DM**



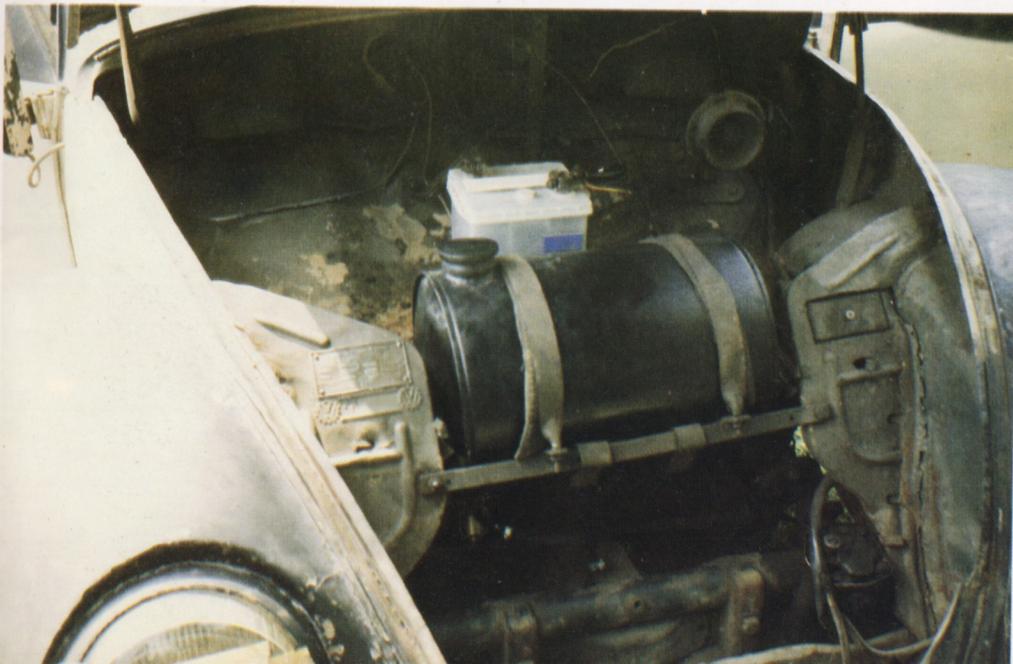
Die Bildchronik der Fallschirmtruppe 1935-1945
Von der Marsch zum Einsatz und dem Kampf
A. V. Koost
Das große Fallschirmjäger-Buch: 540 Fotos und ausführliche Texte vom Einsatz an allen Fronten. Eine bedeutende Bild/Text-Dokumentation.
224 Seiten · 540 Fotos
49,80 DM



AN ALLE WÖLFE: ANGRIFF!
U-Boote - Crews und Kommandanten im Zweiten Weltkrieg 1939 - 1945
Franz Kurowski
Der packende Dokumentarbericht über die deutschen U-Boote im Zweiten Weltkrieg. Die Einsätze und Ergebnisse von 30 U-Boot-Kommandanten.
525 Seiten · **49,80 DM**



Eine Volkswagen-Limousine (Typ 60) von 1943 in desolatem, aber originalen Zustand. Bemerkenswert: Das Fahrzeug hat das normale Fahrgestell des KdF-Wagens, aber die militärische Aufmachung des für die Wehrmacht gebauten VW Typ 82 E: Seine originale, matte braun-beige Lackierung hat der Wagen inzwischen leider verloren. Im Innern Sitze vom VW-Kübelwagen. Unter der vorderen Haube ist der runde 25 Liter-Tank mit Riemen an einer Quervertraverse befestigt. Aufgenommen 1979 bei einem VW-Treffen.





Verkaufspreis 9,80 DM / 78,— öS / 9.80 sfr

Dieser VW-Käfer auf Kübelwagen-Fahrgestell (Baujahr 1943) gehört einem Militariasammler in Bühlertal/Schwarzwald. Beige Wehrmachtsfarbe.