

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



DER VW-SCHWIMMKÜBEL TYP 166

Walter E. Seifert



Front- und Heckansicht des VW-Schwimmkübels. Hier sind das vorn befestigte Ersatzrad und die dreiflüglige Schiffsschraube am Heck gut zu erkennen. Hinter den Sitzen ist die Stange zum Herablassen der Schiffsschraube bei Wasserfahrt angebracht. Das gut restaurierte Fahrzeug ist im Besitz eines Mecklenburger Sammlers.



Waffen-Arsenal

Sonderband S-71

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



DER VW- SCHWIMMKÜBEL TYP 166

Walter E. Seifert

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt

Bildnachweis: Bischof (1), Eiermann (5), Fleischer (68), Hildebrandt (20), Jabczynski (4), Seifert (7)

Titelbild:

Der leichte PKW Typ Ks2 (4x4) Volkswagen Typ 166 (Kfz 1/20) eines niedersächsischen Sammlers. Das sehr gut restaurierte Fahrzeug war u.a. auf einer Fahrzeugschau in Polen zu sehen.



Der leichte PKW Typ Ks2 (4x4) Typ 166 (Kfz 1/20) bei einer Geländefahrt in Brandenburg.

© Copyright, 2002

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks
beim **PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH**,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36 / 94 36 - Fax 0 60 36 / 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Technische Herstellung:
VDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 - 07 73 - 1

Vertrieb:

PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH
Kohlhäuserstr. 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70
<http://www.podzun-pallas.de>

Euro 10,10

Für den österreichischen Buchhandel:

Buchhandlung Stöhr GmbH, Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien

Alleinvertrieb

für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
St. Leonharder Str. 10

VORWORT

Die Idee, ein Auto zu konstruieren, das auch schwimmen kann, ist fast so alt wie die Autos selbst sind. Geländegängige Fahrzeuge, mit denen der Fahrer immer den kürzesten Weg nehmen kann, erlangten allerdings erst in Kriegszeiten größere Bedeutung.

Einige Konstrukteure beschäftigten sich schon in den zwanziger Jahren damit, schwimmfähige Fahrzeuge zu bauen. Heraus kamen teure Spezialkonstruktionen, die noch nicht ausgereift waren und für die kaum eine Nachfrage bestand.

Mitte der dreißiger Jahre erregte eine Schwimmwagen-Konstruktion die Aufmerksamkeit der Wehrmacht, die von dem Konstrukteur Hannes Trippel stammte. Nach 1939 entwarf er verschiedene Fahrzeuge. Vom erfolgreichen Typ SG 6 wurden bis 1944 immerhin 1000 Stück gebaut.

Auch Prof. Ferdinand Porsche arbeitete an einem schwimmfähigen Fahrzeug, das auf der Basis des "Volkswagen" entstehen sollte. Das kleine, wendige und leichte Fahrzeug bot ideale Voraussetzungen für die Weiterentwicklung zum Schwimmwagen.

Das vorliegende Heft zeigt die Entwicklung und den Einsatz des leichten PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166, des erfolgreichen Schwimmkübels der deutschen Wehrmacht. Dieser wurde, nebenbei gesagt, in den Kriegsstärkenachweisungen unter sehr unterschiedlichen Bezeichnungen geführt.

ENTWICKLUNG

1934 forderte Adolf Hitler in seiner Eröffnungsrede auf der Berliner Autoschau den deutschen Automobilbau zur Konstruktion eines "Volksautos" auf. Dieses sollte, wie später präzisiert wurde, vier Personen aufnehmen, nicht mehr als 7 l/100 km verbrauchen und eine Dauergeschwindigkeit von 100 km/h entwickeln. Bereits zu dieser Zeit gab es Überlegungen, wie dieses Fahrzeug im Kriegseinsatz genutzt werden könnte – mit drei Personen Besatzung und einem SMG war die Verwendung in der Wehrmacht konzipiert.

Mit der Konstruktion eines solchen Autos, das maximal 1000 RM kosten sollte, wurde Prof. Ferdinand Porsche beauftragt. Am 22. Juni 1934 kam es zum Vertragsabschluss zwischen dem Verband der Deutschen Automobilindustrie und Prof. Porsche. Die ersten Prototypen V1 und V2 wurden erst im Februar 1936 fertig. Sie waren noch mit einem Zweizylinder-Viertakt- bzw. mit einem Doppelkolben-Motor ausgerüstet. Das Chassis bestand aus Holz. Im Oktober 1936 folgten drei Exemplare des V3 – der Prototyp des legendären "Käfer", wohl das beliebteste und meist gebaute Auto der Welt. Diese Versuchsfahrzeuge wiesen schon alle typischen Merkmale des "Käfer" auf – die stromlinienartige Käferform, die (1931 patentierte) Drehstabfederung, den Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor. Das Chassis dieses Autos bestand aus Eisen. Auf diesem V3 beruhten die KdF-Wagen – und diese wurden zur Basis für den VW-Kübel und später für die ersten VW-Schwimmkübel Typ 128. Da es vor dem Zweiten Weltkrieg im deutschen Automobilbau üblich war, zuerst das Fahrgestell zu entwerfen und dann die



Schon der VW-PKW ohne Allrad-Antrieb ("KdF-Wagen") erweckte das Interesse der Wehrmacht.

Karosserie anzupassen, war eine schnelle Umkonstruktion (auch auf militärische Versionen) ohne weiteres möglich.

Bereits am 11.4.1934 gab es eine erste Besprechung zwischen Vertretern des Verkehrsministeriums und Prof. Porsche zur militärischen Verwendung des Volkswagens. Konkrete Forderungen des Heereswaffenamtes lagen allerdings erst am 26.1.1938 vor. Das Fahrzeug sollte vier Soldaten mit Ausrüstung aufnehmen können. Ein Gesamtgewicht von 950 kg durfte nicht überschritten werden. Geländegängigkeit war vorausgesetzt. Das erforderte neue konstruktive Lösungen. In der Zwischenzeit beschäftigte sich die Zeitschrift "Die Wehrmacht" in einem Artikel "Hat die Wehrmacht ein Interesse am Volkswagen?" mit dem KdF-Wagen und kam zu dem Schluss: "Es ist töricht anzunehmen, daß der Volkswagen aus wehrpolitischen Gründen gebaut wird ... Die Wehrmacht nimmt an dem Wagen denselben starken Anteil, wie sie für jede andere Erscheinung der Technik, des Verkehrs, der Wirtschaft usw. interessiert ist. Die besondere Wehrpolitische Bedeutung des KdF-Wagens ist darin zu erblicken, daß viele Menschen Auto fahren lernen. Im Zeitalter der Heeresmotorisierung ist ... (das) ... von Wichtigkeit."

Nach nur neunmonatiger Entwicklungszeit konnte am 3.11.1938 dem Heereswaffenamt der Prototyp eines "Kübelwagens" vorgeführt werden. Die Zentralstelle für Entwicklung und Beschaffung war vom "Kübelwagen" (wie er kurz genannt wurde) überzeugt, zumal er bei Probefahrten trotz noch fehlendem Allradantrieb dem leichten Einheits-PKW (Kfz. 2) überlegen war. Ab 1940 wurde der Typ 82 bei VW in Wolfsburg in Serie gefertigt. Bis Kriegsende sind von diesem Typ und seinen Abarten 55.000 Stück zur Truppe gekommen.

Auf den Erfahrungen des Frankreich-Feldzuges basierend, verlangte der Generalstab des Heeres im Juni 1940 einen schwimmfähigen Wagen. An die Firma Porsche erging die Anfrage, ob auf der Grundlage des VW-Kübels Typ 87 die Entwicklung eines Gelände-Schwimm-PKW für Pionierzwecke möglich sei. Gefordert wurde u.a. eine Mindestgeschwindigkeit im Wasser von 10 km/h, Antrieb mit Wasserschraube, Steuerung mit gelenkten Vorderrädern und der Übergang zur Wasserfahrt ohne Verlassen des Fahrzeuges. Nach einigen Versuchen in Zuffenhausen hatte die Fa. Porsche eine brauchbare Lösung gefunden. Bereits am 8.7.1940 erteilte das Heereswaffenamt den Auftrag Nr. 006-0111/40 "Bau von 3 Schwimm-Kfz, entwickelt aus Typ 87" zum Preis von 200.000 RM an diese Firma.

Gemeinsam mit dem Karosseriewerk Danz in Heilbronn entstand (in Handarbeit!) im Porschewerk Zuffenhausen der Schwimmwagen Prototyp 128. Er besaß noch die Bodenplatte, die Vorderachse und die Aggregate des VW-Kübel Typ 87. Ausgestattet war er mit einer Wasserschraube, er wies auch noch alle Extras des Zivilfahrzeuges auf. Von den Erprobungen im Max-Eyth-Stausee bei Stuttgart existiert noch ein Film. Der Prototyp bewies bei verschiedenen Versuchsfahrten hervorragende Eigenschaften. Bei einer großen Probefahrt quer durch Deutschland, die zeitweise vom Trippel-Wagen SG 6 bzw. dem Wehrmachts-Einheits-PKW mit wasserdichter Leinwand begleitet wurde, schnitt der VW-Schwimmkübel Typ 128 glänzend ab. Beim Trippel-Wagen SG 6 erhitze sich zeitweise der Motor zu stark und sein hohes Gewicht



Der zivile VW "Käfer" wurde vom Heereswaffenamt erprobt und war Ausgangsform für die Umkonstruktion zum Schwimmkübel. Erkennungsmerkmal war u. a. das so genannte "Brezelfenster" im Heck.



von etwa 2000 kg erwies sich als nachteilig. Der leichte Einheits-PKW war den Strapazen ohnehin nicht gewachsen – "Ständige Defekte und Unbrauchbarkeit bei Wasser- und Geländefahrten" lautete das Urteil.

Im März 1941 war die Serienproduktion angelaufen, parallel zu immer wieder durchgeführten Tests. Im Fronteinsatz zeigten die Fahrzeuge dann doch Schwächen. Erfahrungsberichte aus der Truppe besagten, dass die lange Wanne nicht stabil genug war. Außerdem zeigte sich die Ausrüstung des Wagens mit allen Extras und dem Komfort des Zivilwagens als zu aufwendig.



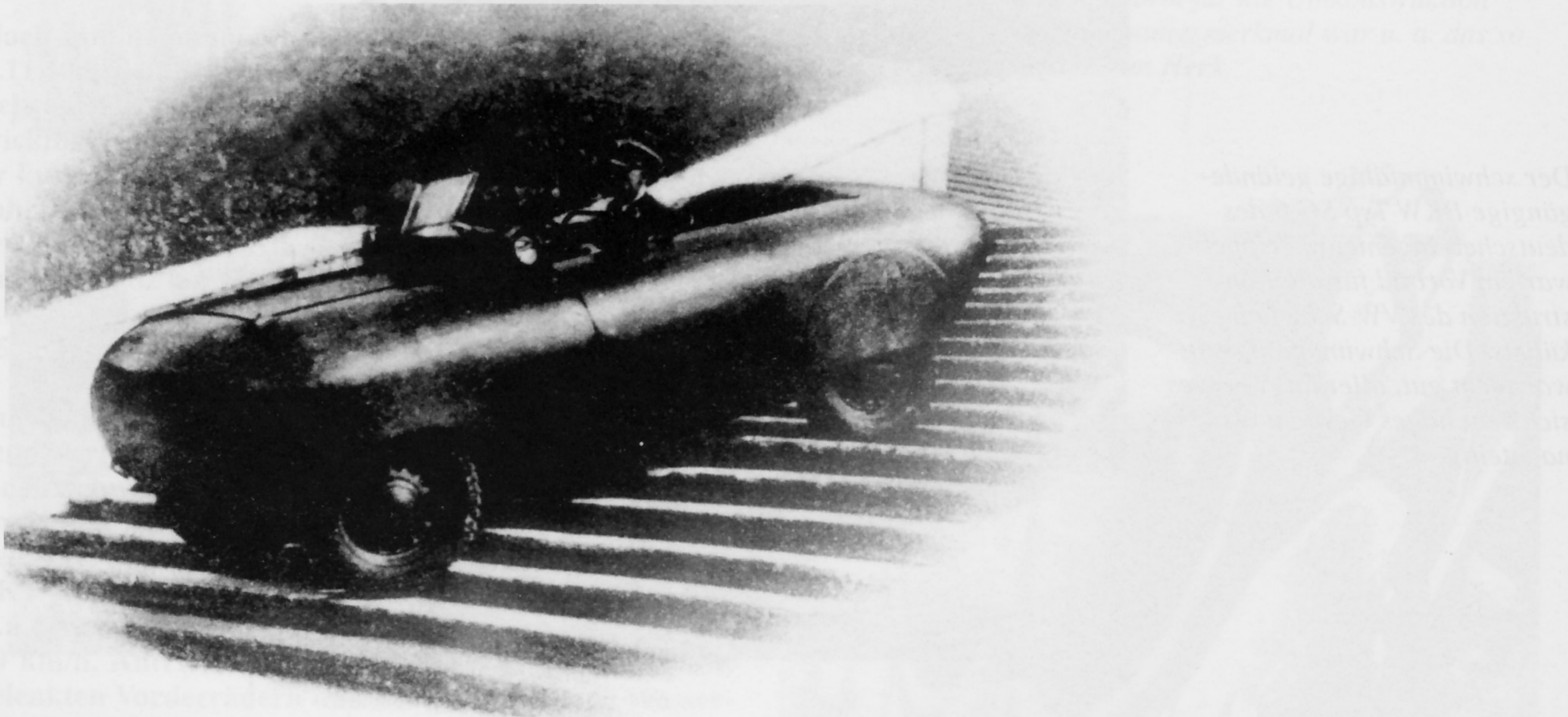
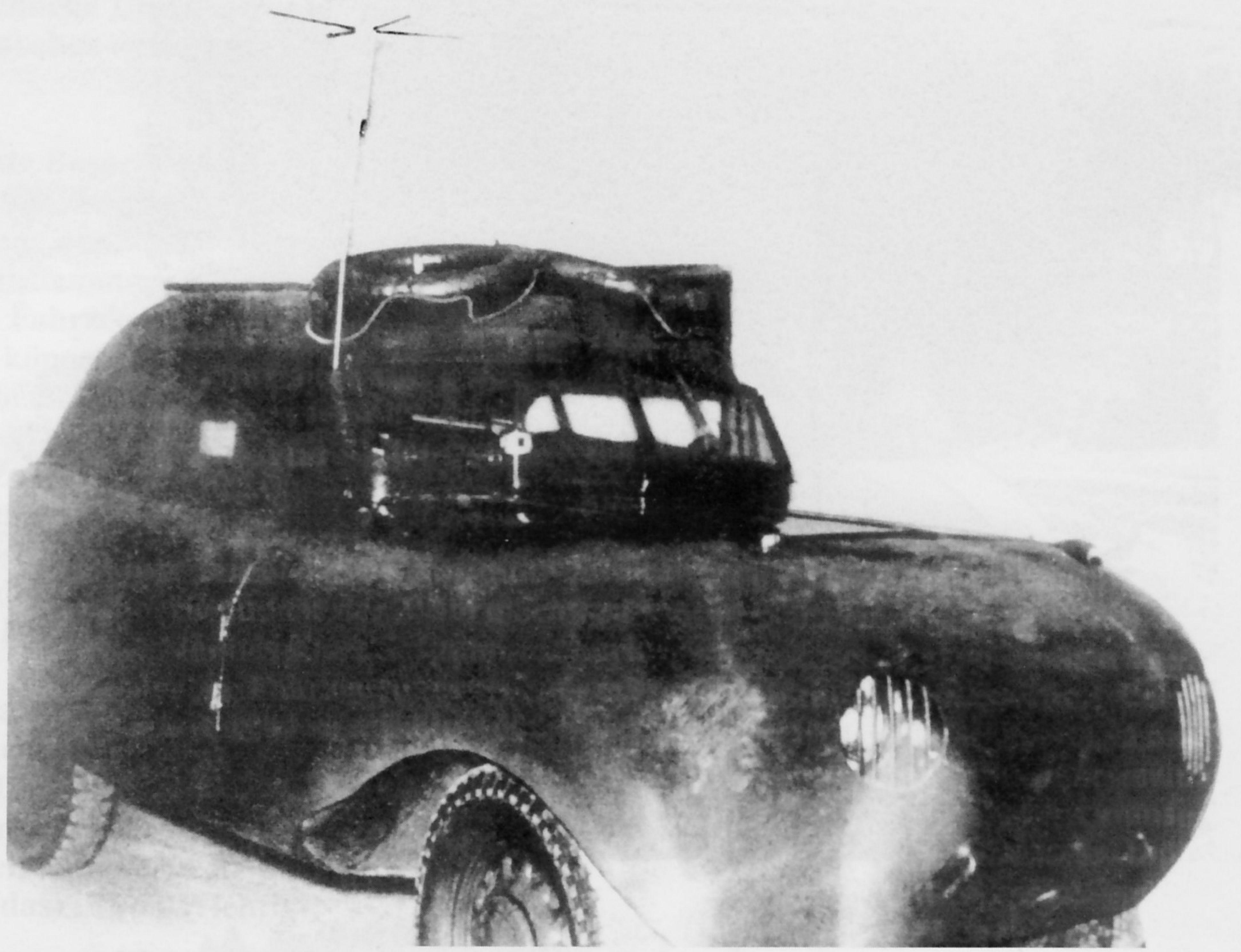
Der Trippel-Wagen SG 6 hat
mit feinem Schwimmwerk für ein
Aussehen und Konstruktion mit
dem feinsten feinsten feinsten
Zusammenbau nach dem Prinzip
Lauterbach

*Der schwimmfähige gelände-
gängige PKW Typ SG 6 des
deutschen Ingenieurs Trippel
war ein Vorbild für die Kon-
struktion des VW-Schwimm-
kübels. Die Schwimmfähigkeit
war recht gut, allerdings erwies
sich sein hohes Gewicht als
nachteilig.*

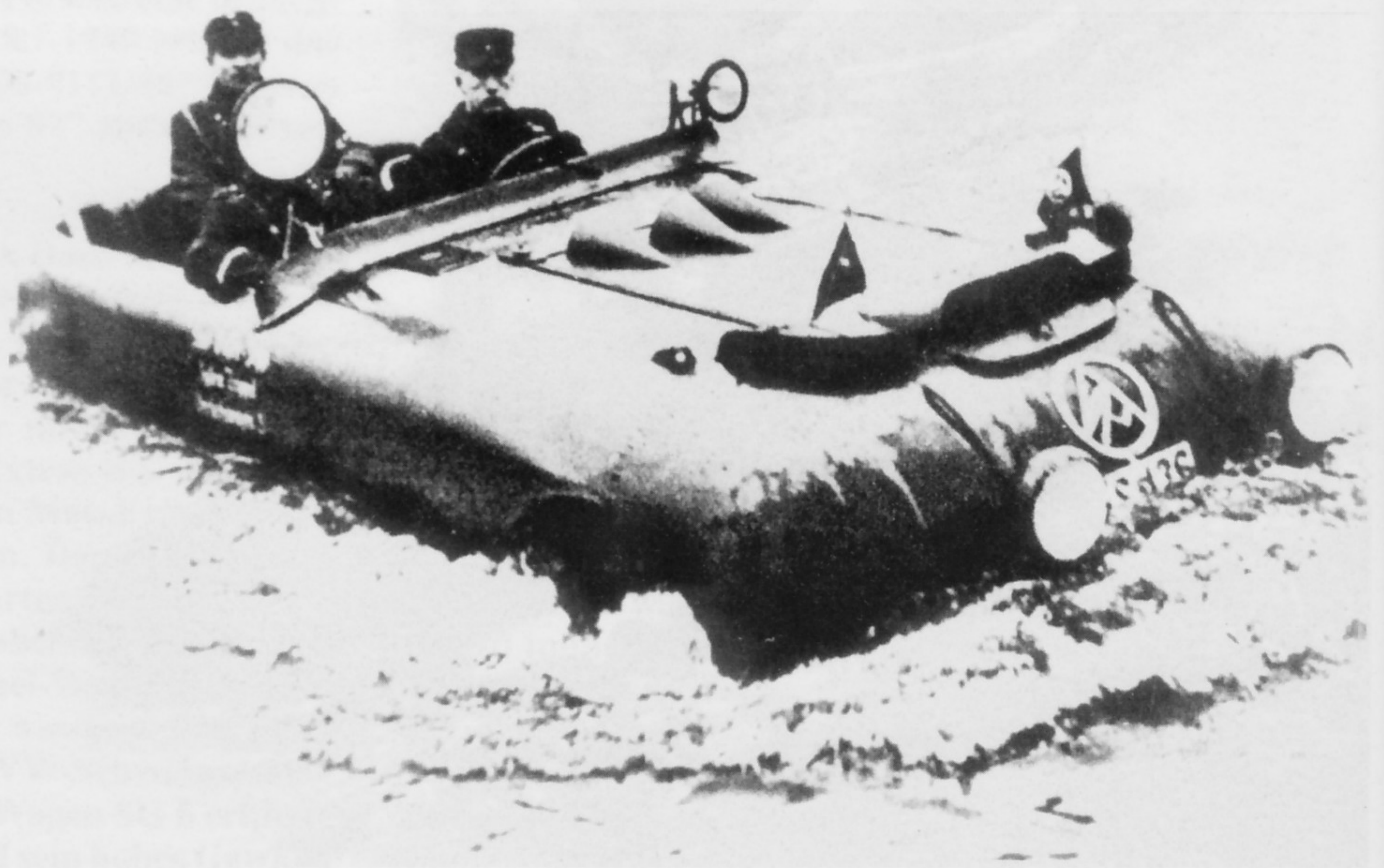


Der Trippel-Wagen SG 6 hat
mit feinem Schwimmwerk für ein
Aussehen und Konstruktion mit
dem feinsten feinsten feinsten
Zusammenbau nach dem Prinzip
Lauterbach

Der Trippel-Wagen SG 6, hier mit Verdeck, Sternantenne für ein Funkgerät und Rettungsring auf dem Verdeck (oben), bewies gute Steigfähigkeit auch auf Treppen (unten).



Der Trippel-Wagen bei Wasserfahrt. Trotz guter Eigenschaften wurde nur eine geringe Anzahl dieser Fahrzeuge hergestellt.





Die Vorzüge des Trippel-Wagens SG 6 (oben eine Aufnahme bei Wasserfahrt) und die des leichten geländegängigen Einheitskübels (Kfz 1) der Firma Stöwer (unten) wurden bei der Konstruktion des VW-Schwimmkübel vereint.



Der le. gf. PKW Typ K 1
(4x2)Volkswagen ("Kübel") Typ
82, weiterentwickelt aus dem
normalen VW-Käfer, war eine
Zwischenstation auf dem Weg
zum Schwimmkübel.



Der VW-Kübel bewährte sich
auf allen Kriegsschauplätzen,
hier bei der SS-Division
"Wiking" im Osten.



Zwischen 1940 und 1945
wurden mehr als 50.000
Exemplare dieses robusten
Fahrzeugs ausgeliefert.





Auch im Afrika-Feldzug bewies das "deutsche Kamel" seine Tauglichkeit. Dieser VW-Kübel wurde von der Luftwaffe genutzt.

Besonderes Kennzeichen des VW-Kübels war das vorn aufliegende Reserverad. Das Foto entstand 1943 in Italien.



Die leichte Bauart der Karosserie erregte anfangs Vorurteile, bewährte sich aber hervorragend.



Auf den schweren Rollbahnen im Osten lief der VW-Kübel zuverlässig, wie dieses Fahrzeug bei der SS-Division "Wiking".



Nach Kriegsende nutzten die amerikanischen Streitkräfte erbeutete VW-Kübel u. a. für die Militärpolizei. Dazu wurde von ihnen eine separate Vorschrift herausgegeben.

Deshalb erteilte das SS-Führungshauptamt schon 1941 den Auftrag, den VW-Schwimmkübel Typ 128 weiter zu entwickeln und einen "Kradschützenwagen" zu schaffen, der die aufwendigen und teuren Beiwagenmaschinen der Kradschützen ablösen und sie zusätzlich amphibisch beweglich machen sollte. Der Prototyp 166 wurde im August 1941 fertiggestellt. Er verfügte über eine kurze Wanne mit abgesenkten Bordkanten, eine MG-Halterung mit einem Aufbauschlitz auf der Beifahrerseite und einer schmalen Windschutzscheibe für den Fahrer. Dieser Prototyp bewährte sich bis zur Serienreife, so dass am 18.2.1942 die Produktion des VW-Schwimmwagens Typ 128 zugunsten des kurzen VW-Schwimmwagens Typ 166 eingestellt wurde.

Als am 28.4.1942 "Ausführungsbestimmungen für den Schwimmwagenaufbau Typ 166" festgelegt wurden, lief im Porsche-Werk Zuffenhausen bereits die Montage von 125 Schwimmkübeln Typ 166 der Vorserie. Bei der letzten Heeresvorführung Ende August 1942 auf dem Truppenübungsplatz Oberwiesefeld und auf dem Ammersee beeindruckte das Fahrzeug die anwesenden Militärs, so dass der Serienproduktion nichts mehr im Wege stand.

In der Folgezeit wurden immer wieder Wagen aus der Serienfertigung im Werk Fallersleben auf verschiedene Testfahrten geschickt. Ende 1942 erfolgte die erste Lieferung an die Wehrmacht. Interessant ist übrigens, dass der zivile Kundendienst des VW-Werkes auch auf die Schwimmkübel ausgedehnt wurde. Die Erstellung von technischen Informationen, Ersatzteillisten etc. erfolgte bei VW und wurde durch das Heereswaffenamt in Form von Dienstvorschriften an die Truppe gegeben. VW-Techniker bildeten das Werkstattpersonal vor Ort aus.

Das Ende der Serienproduktion kam im August 1944, als infolge der alliierten Luftangriffe auf Berlin (wo die Karosserie gefertigt wurde) und auf das VW-Werk nur noch eine kleine Anzahl hergestellt werden konnte. Insgesamt stellte die Firma Porsche mehr als 15000 Schwimmwagen Typ 128 und Typ 166 her.



Ob schwimmend (oben) oder 1944 in der überfluteten Yserlandschaft hinter dem Atlantikwall (links unten) – der VW-Schwimmkübel tat zuverlässig seinen Dienst.

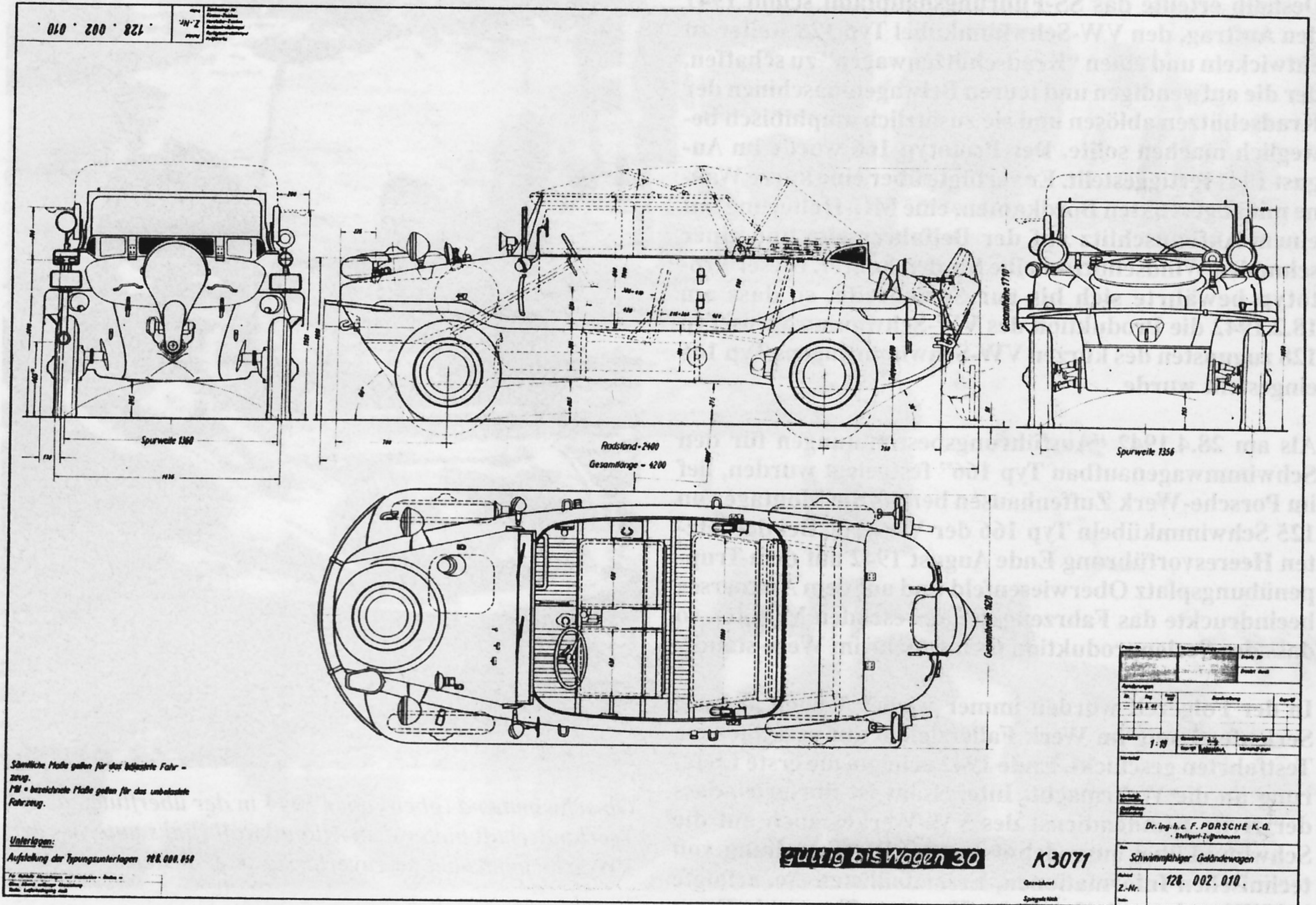


TECHNISCHE BESCHREIBUNG

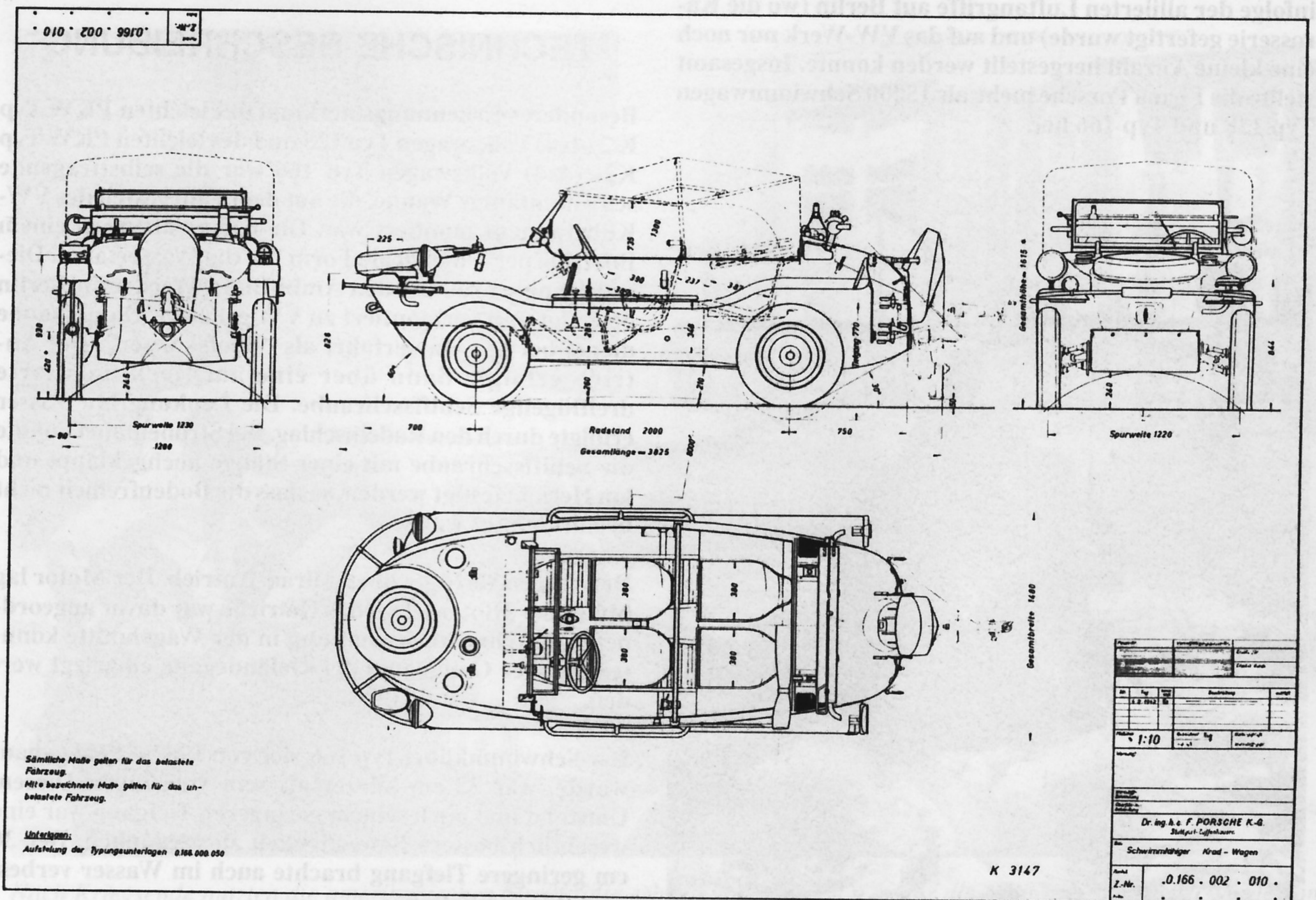
Besonderes Erkennungsmerkmal des leichten PKW Typ K 2 (4x4) Volkswagen Typ 128 und des leichten PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 war die selbsttragende schwimmfähige Wanne, die auf dem Fahrgestell des VW-Kübelwagens montiert war. Die Form entsprach einem Bootskörper – die ideale Form für die Wasserfahrt. Diese Wanne wurde bei den Ambi-Budd-Werken in Berlin gefertigt und vormontiert zu VW geliefert. Diese Wanne diente bei der Wasserfahrt als "Bootskörper". Der Antrieb erfolgte dann über eine am Heck montierte dreiflügelige Schiffsschraube. Die Lenkung im Wasser erfolgte durch den Radeinschlag. Bei Straßenfahrt konnte die Schiffsschraube mit einer Stange hochgeklappt und am Heck befestigt werden, so dass die Bodenfreiheit nicht beeinträchtigt wurde.

Der Wagen verfügte über Allrad-Antrieb. Der Motor lag hinter der Hinterachse, das Getriebe war davor angeordnet. Über eine Stockschtung in der Wagenmitte konnten die vier Gänge und der Geländegang eingelegt werden.

Der Schwimmkübel Typ 166, der von 1942 – 1944 gebaut wurde, war 38 cm kürzer als sein Vorgänger. Diesem Umstand und auch seinem geringeren Tiefgang war eine wesentlich bessere Beweglichkeit zu verdanken. Der 30 cm geringere Tiefgang brachte auch im Wasser verbesserte Eigenschaften.



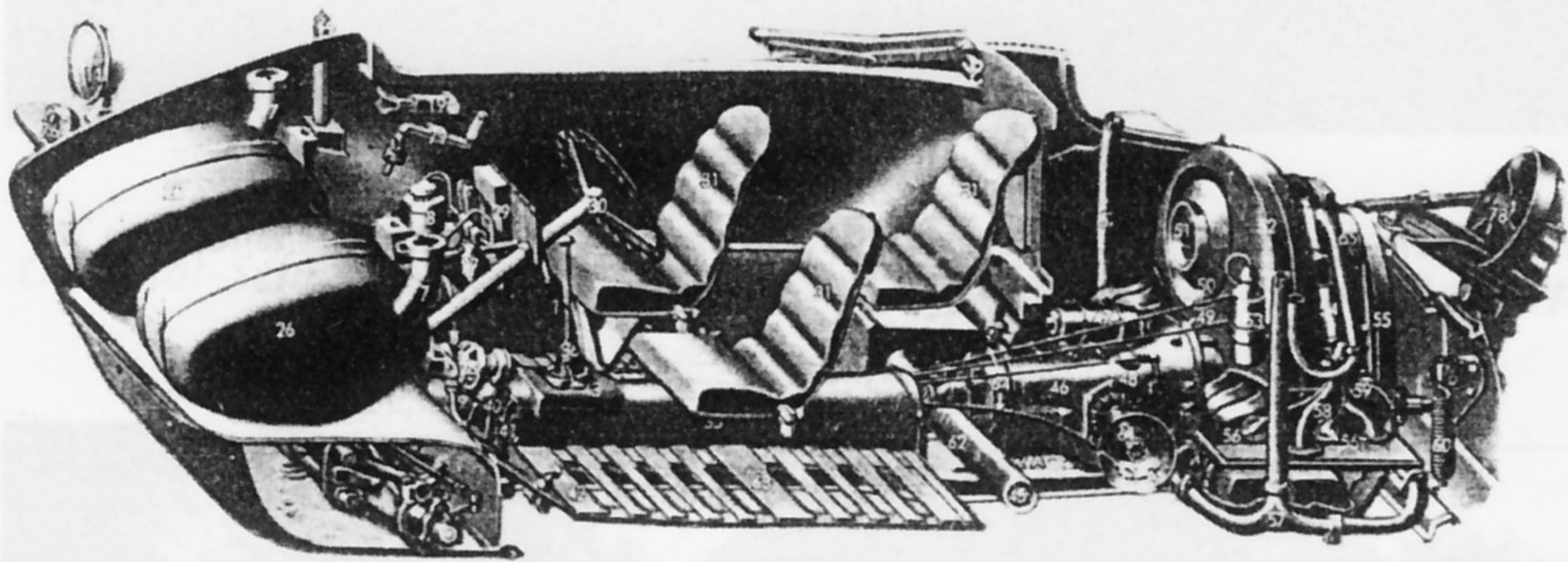
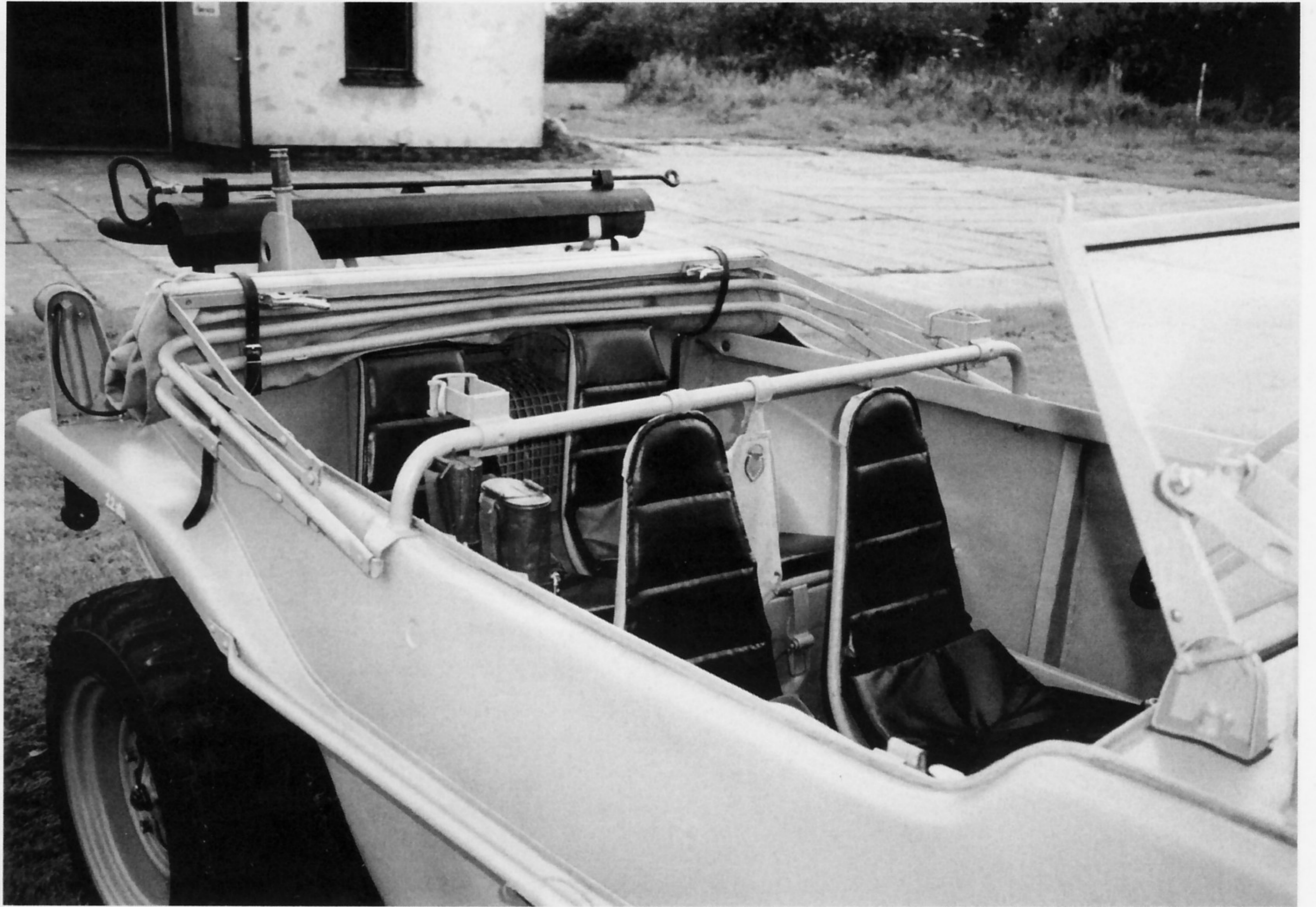
Original-Schnittzeichnungen aus dem Porsche-Werk für die beiden Typen des Schwimmwagens.





Gesamtansicht des leichten PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166. Das hervorragend und detailgenau restaurierte Fahrzeug gehört einem Mecklenburger Sammler.





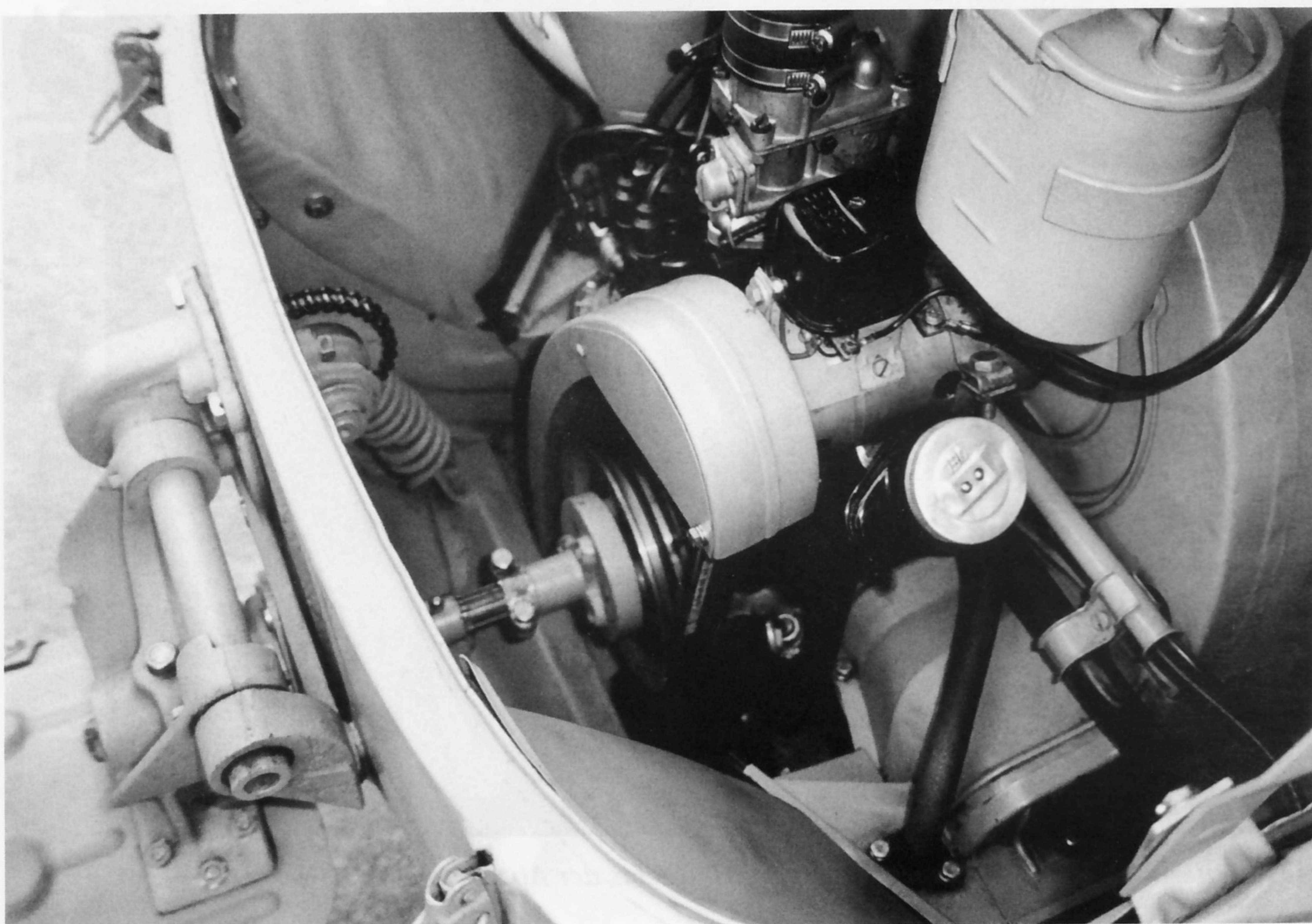
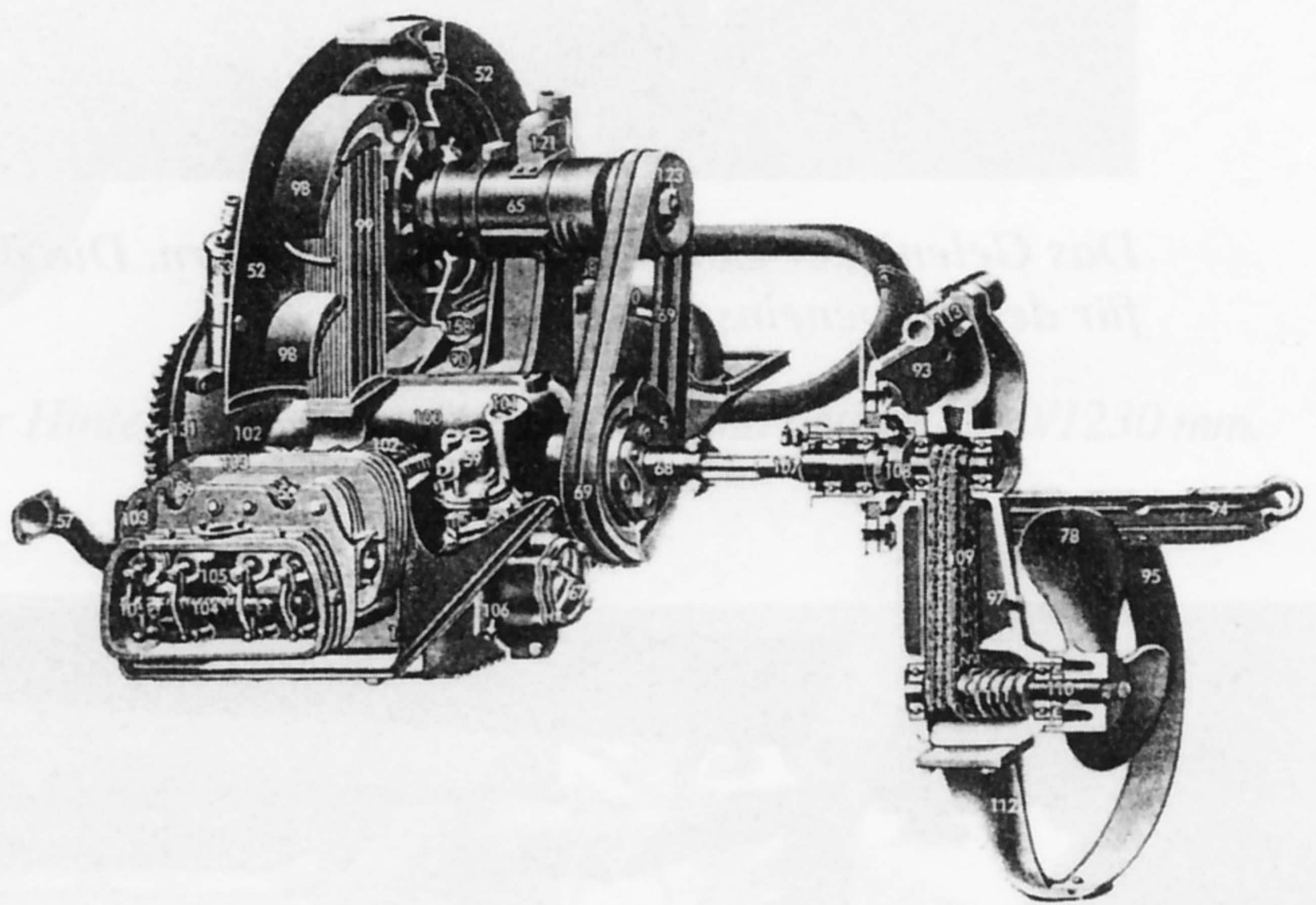
Schnitt durch den VW-Schwimmkübel Typ 166.

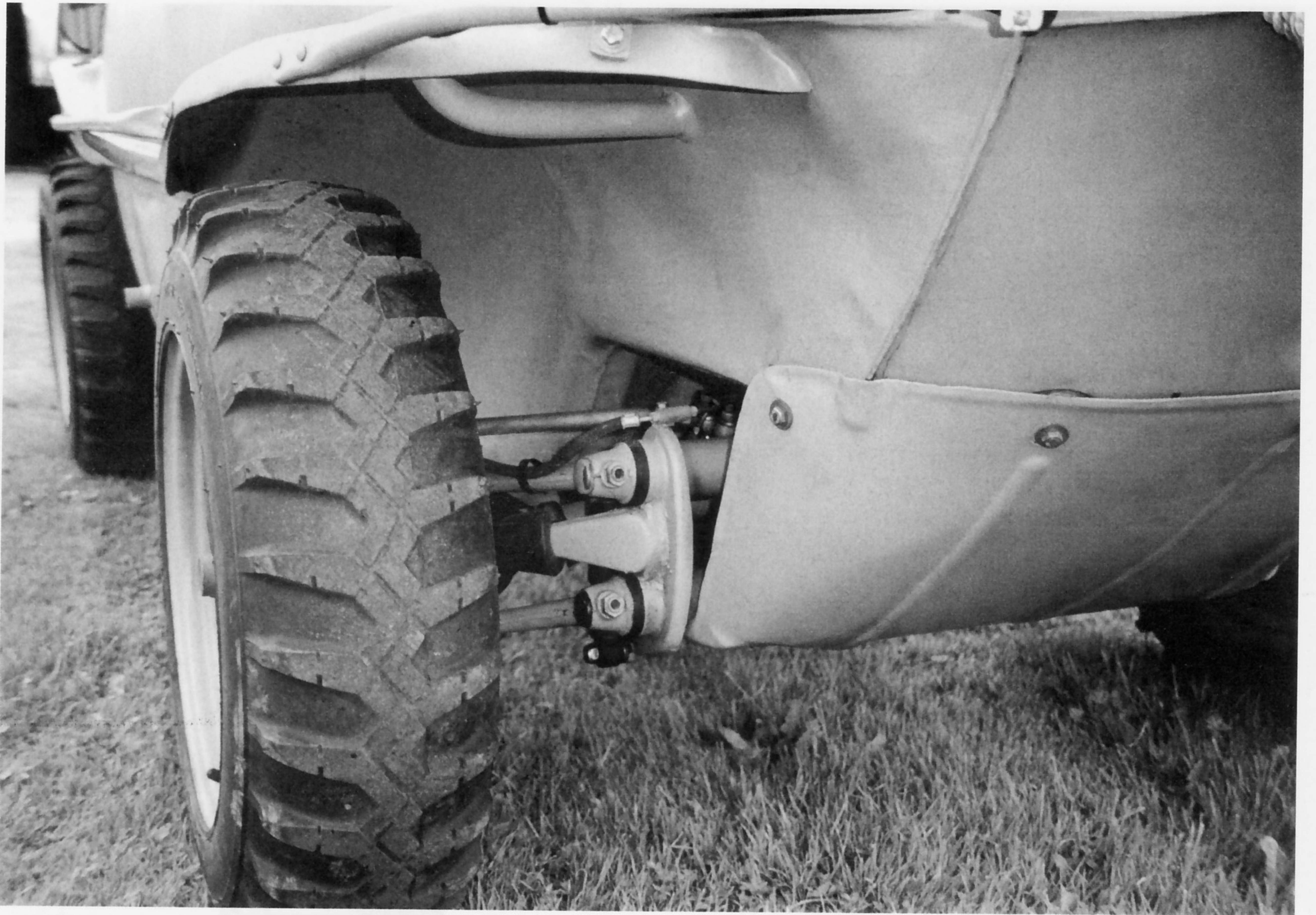
Dazu die Innenansicht von vorn (oben) und hinten (unten). Gut zu erkennen das Armaturenbrett und die Anordnung der Schaltung.





*Motor und Schraubenantrieb des VW-Schwimmkugel.
Ansicht der Rückseite mit geöffneter Motorhaube. Die
Schraube ist herabgelassen wie zur Wasserfahrt (oben).
Beim Blick in den Motorraum ist erkennbar, dass die
Zapfwelle für die Schraube mit dem Motor verbunden ist
(unten). Bei Straßenfahrt ist diese Verbindung getrennt.*

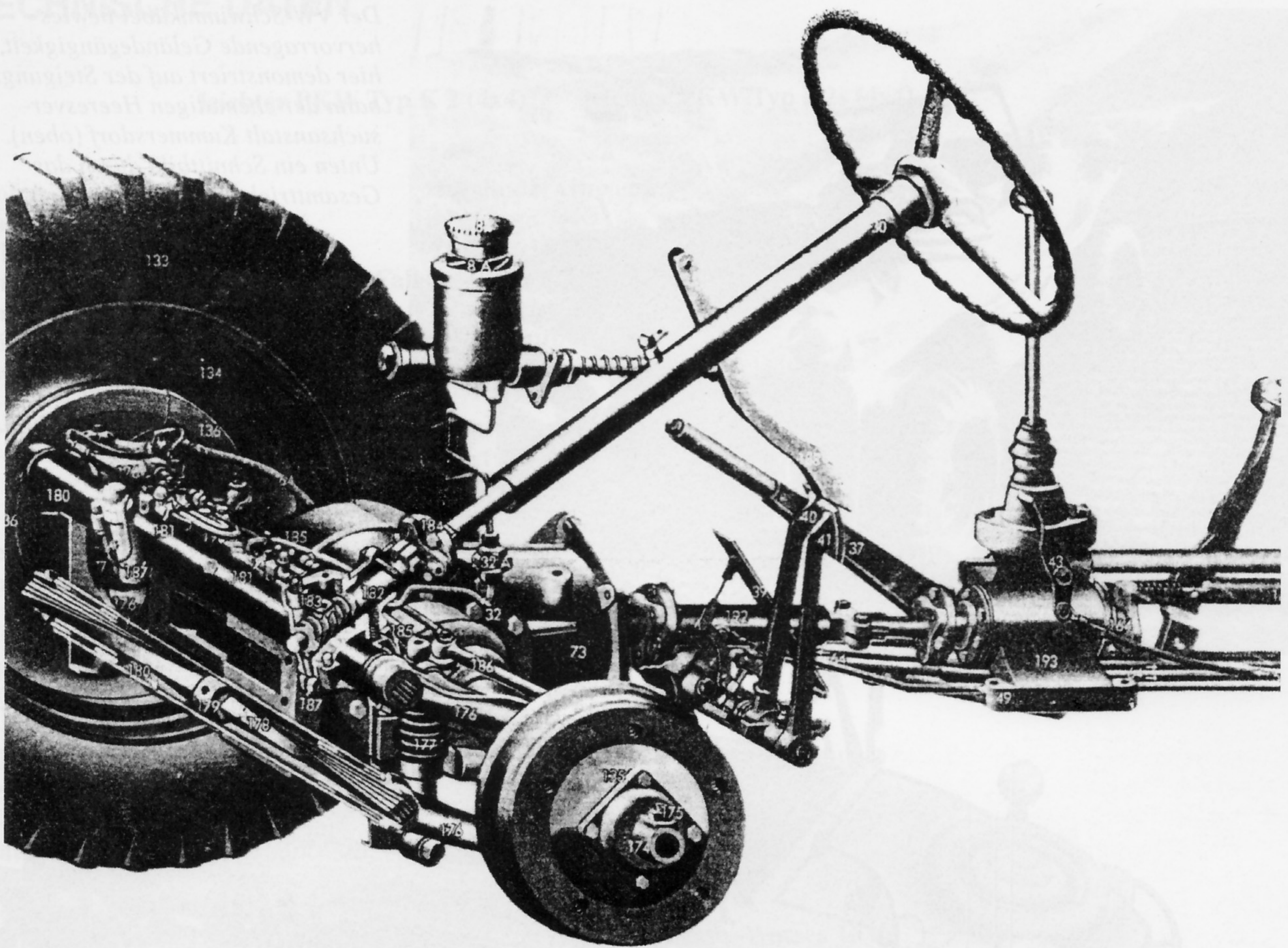




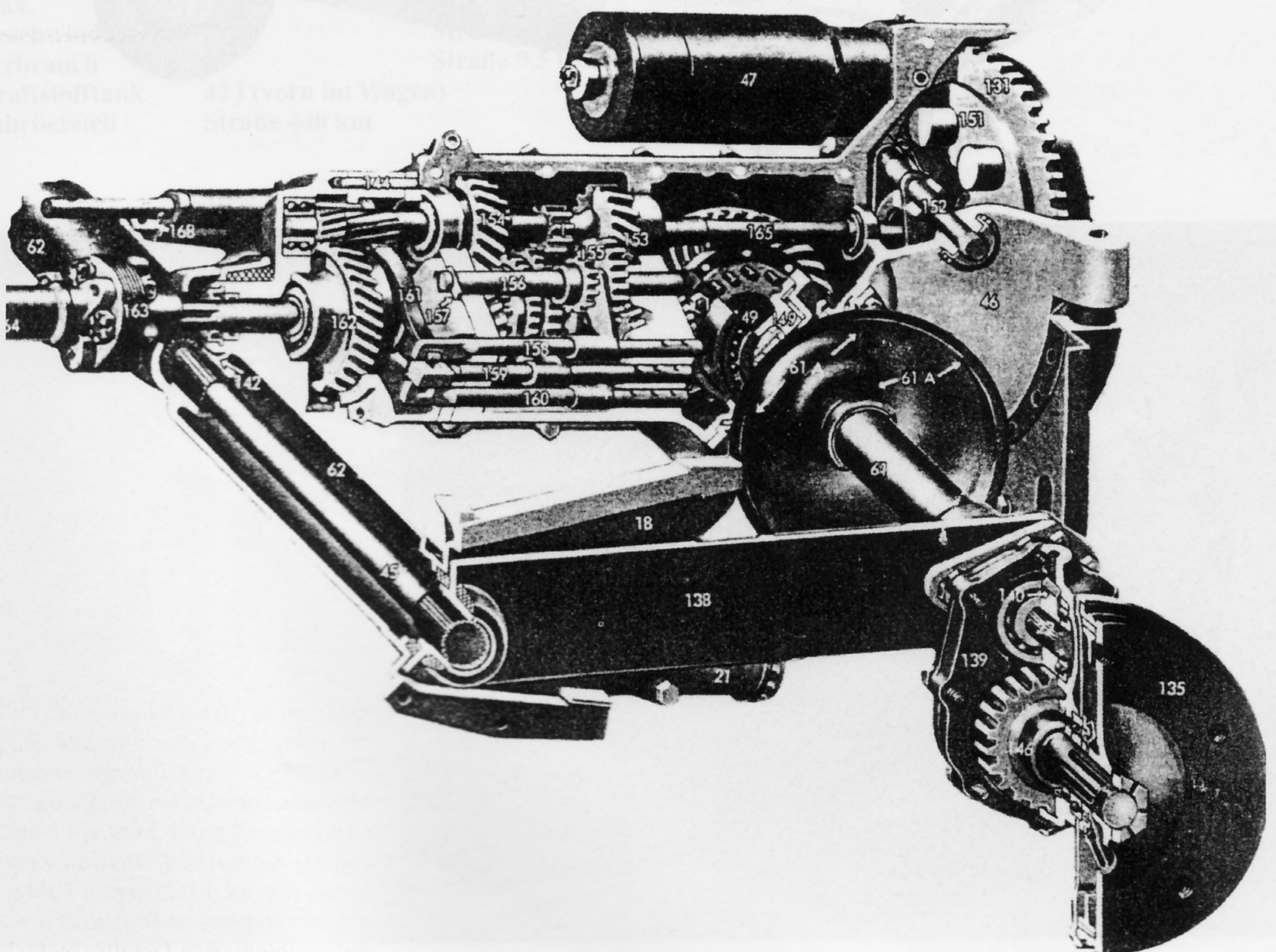
Das Gelenk der Einzelradaufhängung vorn. Die Bereifung war unterschiedlich: 5,25-16 Gelände, 200-16 oder für den Tropeneinsatz 200-12.



Rückansicht. Beachte die Arretierung der Schraube für Straßenfahrt. Rechts der Abschlepphaken, der mit einem Gummiband befestigt wurde.

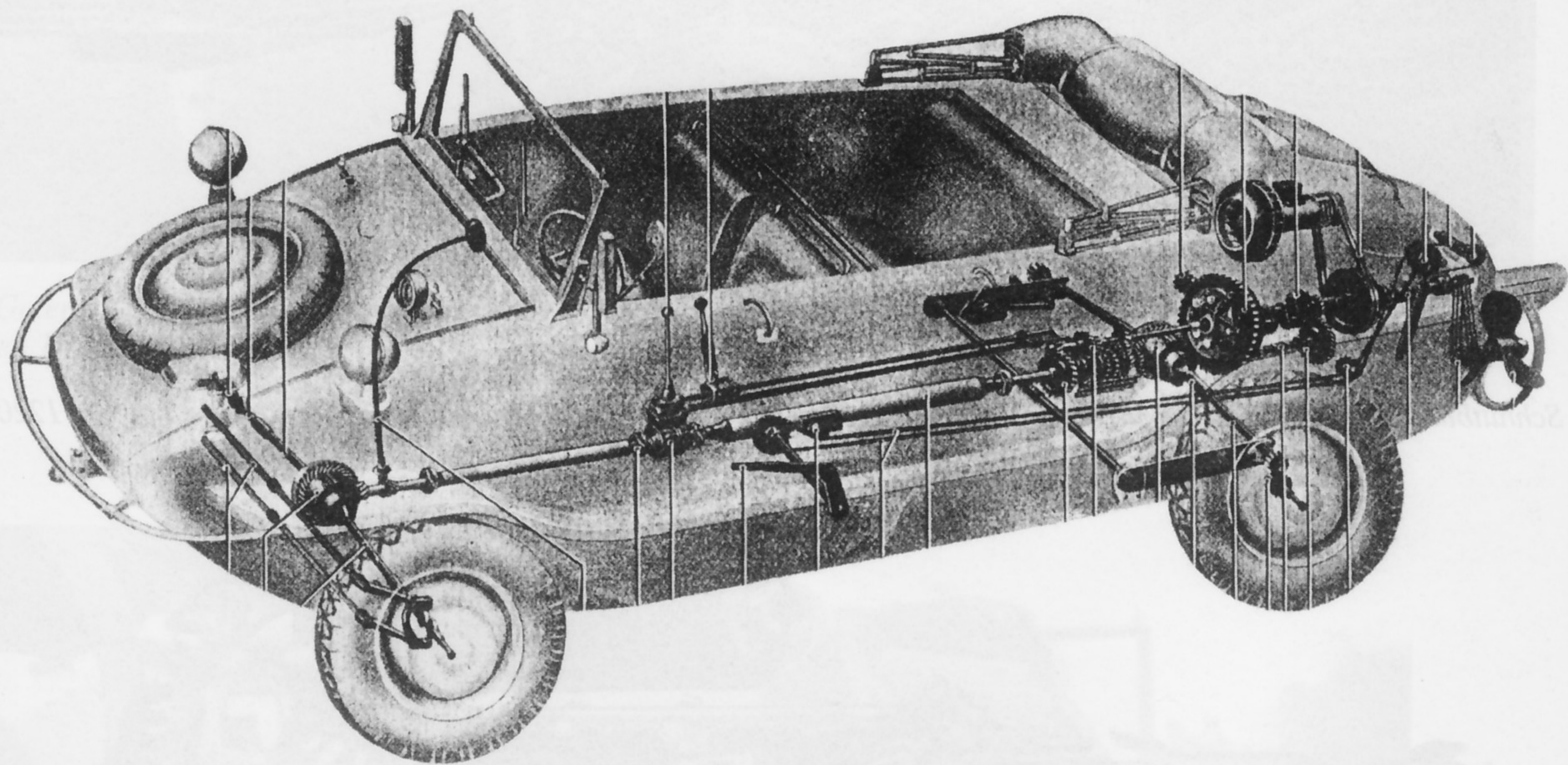


Schnittbild der Vorderachse (oben) sowie des Wechseltriebes und der Hinterachse (unten). Der Radstand betrug 1220/1230 mm.





*Der VW-Schwimmkübel bewies hervorragende Geländegängigkeit, hier demonstriert auf der Steigungs-
bahn der ehemaligen Heeresver-
suchsanstalt Kummersdorf (oben).
Unten ein Schnittbild durch das
Gesamtriebwerk des Fahrzeugs.*



*Auch bei der Überführung des VW-
Schwimmkübels eines Brandenburger
Sammlers in das Militärhistorische
Museum Dresden bewältigte das
Fahrzeug die große Freitreppe aus
eigener Kraft (links). Beachte bei dem
hervorragend restaurierten Fahrzeug
des Mecklenburger Sammlers die
aufschablonierten Details (rechts).*

TECHNISCHE DATEN

leichter PKW Typ K 2 (4x4) leichter PKW Typ K2s (4x4)

Motor	4 Zylinder (Boxer)	
Hubraum	1131 ccm	
Leistung	25 PS bei 3000 U/min	
Vergaser	1 Fallstromvergaser Solex 26 VFJ	
Ventile	hängend	
Kühlung	Luft/Gebälse	
Batterie	6 V 75 Ah (Einbau unter dem Rücksitz)	
Kraftübertragung	Allrad-Antrieb – Motor hinter, Getriebe vor Hinterachse für Wasserfahrt dreiflüglige Schiffsschraube Einscheibentrockenkupplung Stockschaltung in Wagenmitte 4 Gang und Geländegang Gelände 5,86	
Getriebe		
Übersetzung		
I.	3,60	
II.	2,07	
III.	1,25	
IV.	0,80	
Gesamtmaße	4200 x 1620 x 1710 mm	3825 x 1480 x 1615 mm
Bereifung	5,25-16 Gelände	5,25-16 Gelände oder 200-16 oder 200-12 (Tropen)
Wattfähigkeit	schwimmfähig	schwimmfähig
Freibord	355 mm	350 mm
Tiefgang	800 mm	770 mm
Wendekreis	Straße 11,5m, Wasser 18,5 m	Straße 10 m, Wasser 16 m
Fahrzeuggewicht	900 kg	910 kg
Nutzlast	1350 kg	1345 kg
Zugkraft	450 kg	435 kg
Max.		
Geschwindigkeit		Straße 80 km/h, Wasser 10 km/h
Verbrauch		Straße 9,5 l/100 km, Wasser 10 l/Stunde
Kraftstofftank	42 l (vorn im Wagen)	2 x 25 l (vorn im Wagen)
Fahrbereich	Straße 440 km	Straße 520 km



EINSATZ

Die ersten VW-Schwimmkübel Typ 128 wurden an Pionereinheiten des Heeres ausgeliefert. Beim Übergang über Flüsse, beim Brückenbau und beim raschen Vordringen im Gelände erfüllten sie ihre Aufgaben.

Der Schwimmwagen Typ 166, der ab Januar 1941 auf Grund eines Auftrages des SS-Führungshauptamtes entwickelt wurde, sollte die schweren Beiwagenspanne BMW R 75 und Zündapp KS 750 in den Kradschützenbataillonen bei den SS-Divisionen ablösen, da diese zu aufwendige und teure Maschinen waren. Ein Vorteil beim Einsatz des VW-Schwimmkübel Typ 166 war, dass er vier Mann Besatzung aufnehmen konnte und wesentlich mehr Ausrüstung, Waffen und Munition transportierte als die Beiwagen-Kräder. Die Schwimmfähigkeit machte die Kradschützen noch flexibler, seine gute Geländegängigkeit verschaffte weitere Vorteile. Besonders bei den erschwerten klimatischen und geografischen Bedingungen im Osten traten ihre Vorzüge klar hervor. Trotz dieser Vorteile erschienen nur wenige VW-Schwimmkübel Typ 166 bei den Kradschützenbataillonen, wie die nachfolgenden Kriegsstärkenachweisungen zeigen.

Die Vorteile des Einsatzes bei Erkundern und Pionieren lagen auf der Hand. Die erstaunliche Geländegängigkeit des VW-Schwimmkübels machte sie noch flexibler. Die wendigen Fahrzeuge konnten auch dort noch vordringen, wo andere, auch geländegängige Fahrzeuge längst versagten.

Auch bei Truppenführern war der VW-Schwimmkübel ein beliebtes Fahrzeug. So nutzte z.B. der Oberbefehlshaber des AOK 17, General Allmendinger, im Sommer 1943 ein solches Gefährt gern zur Inspektion des Kuban-Brückenkopfes. Auch andere Kommandeure, wie z.B. Oberst Lorenz, Kommandeur des Panzergrenadierregiments der Division "Großdeutschland" führte persönliche Erkundungsfahrten im Herbst 1943 bei den Kämpfen im Dnjepr-Bogen im VW-Schwimmkübel durch.

Ein weiteres Beispiel ist die noch am 26. Januar 1945 aufgestellte Panzerjagdbrigade 104. Sie verfügte über Jagdpanzer 38(t). Ihr beigegeben wurden starke Auf-

klärungskräfte. Die Aufklärungskompanie jeder der sechs Abteilungen verfügte über VW-Schwimmkübel (bzw. Schützenpanzer), die mit dem Funkgerät FuD ("Dorette") ausgerüstet waren.

In den Kriegsstärkenachweisungen wurde der VW-Schwimmkübel unter den verschiedensten Bezeichnungen geführt. So erscheint dieses Fahrzeug z.B. in der Kriegsstärkenachweisung 1150 a vom 10.1.1943 "Notetat Stabskompanie einer Panzerabteilung "Panther" im Pionierzug als "leichter gl. Personenkraftwagen (schwimmfähig) (Kfz. 1/20)". Nur zehn Monate später ist in der Kriegsstärkenachweisung 1150 vom 1.11.1943 für die gleiche Stabskompanie einer Panzerabteilung "Panther" für den Pionierzug wiederum ein solches Fahrzeug vorgesehen, diesmal unter der "neuen Bezeichnung für geländegängig und wassergängig" (wie hier ausdrücklich vermerkt wird) "leichter Personenkraftwagen 55 (Kfz. 1 gl.wg.)". In die Auswahl aus Kriegsstärkenachweisungen (siehe Tabelle) wurden nur solche aufgenommen, die ausdrücklich auf schwimmfähige Kraftfahrzeuge verweisen. Vereinzelt wurden auch VW-Schwimmkübel Typ 166 zugeteilt, die als normale Kfz in der Kriegsstärkenachweisung geführt wurden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden von VW keine Schwimmkübelwagen mehr hergestellt. Allerdings wurde sowohl in der Bundeswehr als auch in der Nationalen Volksarmee amphibische Fahrzeuge genutzt. In der NVA war das z.B. der Schwimmwagen P 29.

Da der VW-Schwimmkübel in großer Anzahl hergestellt wurde, überdauerten viele Fahrzeuge das Kriegsende. Sie wurden 1945 z.T. in der Wirtschaft, der Forstwirtschaft und für Transportzwecke genutzt. Schnell entdeckten auch Sammler die VW-Schwimmkübelwagen. Sie wurden aufwendig wieder aufgebaut und zum großen Teil in den Originalzustand versetzt. Schon in den fünfziger Jahren gab es regelmäßige Treffen und Ausfahrten der VW-Schwimmwagen. Auch heute noch erfreuen sie sich großer Beliebtheit und sind auf Fahrzeugtreffen in gut restauriertem Zustand zu sehen.

Das Interesse der Wehrmacht für die VW-Schwimmkübel blieb auch der zeitgenössischen Presse nicht verborgen, wie dieses Pressefoto beweist.



Ferry Porsche (3. v. l.), heute Chef des Stuttgarter Porsche-Werks, führt Hitler in der „Wolfsschanze“ den von seinem Vater gebauten Schwimm-Volkswagen vor.



Ein Vorserienfahrzeug des leichten PKW Typ K2 (4x4) Volkswagen Typ 128 bei einer Erprobungsfahrt.



Auch bei maximaler Auslastung bewies der leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 gute Fahreigenschaften im Wasser.



Dieses Foto entstand in Italien bei einem umgerüsteten Krad-schützenbataillon. Die Krad-schützen sollten auf die VW-Schwimmkübel umsteigen, die bessere Beweglichkeit für die Verbände versprochen.



Der VW-Schwimmkübel wurde auch, wie auf diesem Foto zu sehen, in der ungarischen Honved-Armee genutzt.



Das Foto entstand 1943 bei einer Vorführung des VW-Schwimmkübel in der Versuchsanstalt des Heereswaffenamtes in Kummersdorf.



Der leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166, noch einmal aufgenommen in der ungarischen Honved-Armee.



Zwei der üblichen Erinnerungsfotos. Hier gut zu sehen die geringe Gesamthöhe des Fahrzeugs.



Die SS-Division "Großdeutschland" verfügte ebenfalls über VW- Schwimmkübel. Hier im Hintergrund ein Sturmgeschütz.



Trotz seiner guten Geländegängigkeit brauchte auch der VW-Schwimmkübel gelegentlich Unterstützung von der Besatzung.



Auch die SS-Division "Das Reich" führte VW-Schwimmkübel mit, wie dieses Foto aus Charkow von 1943 belegt.

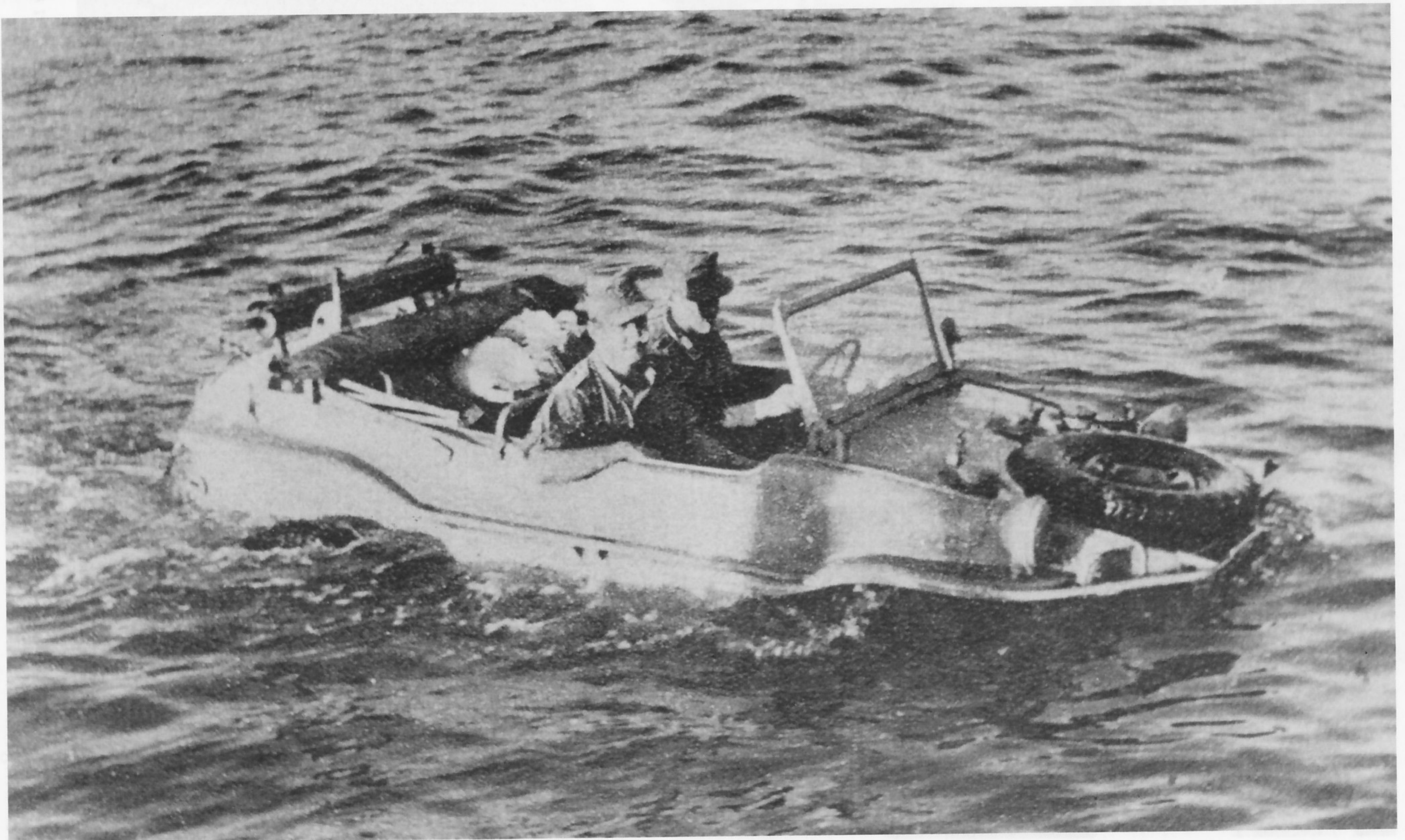


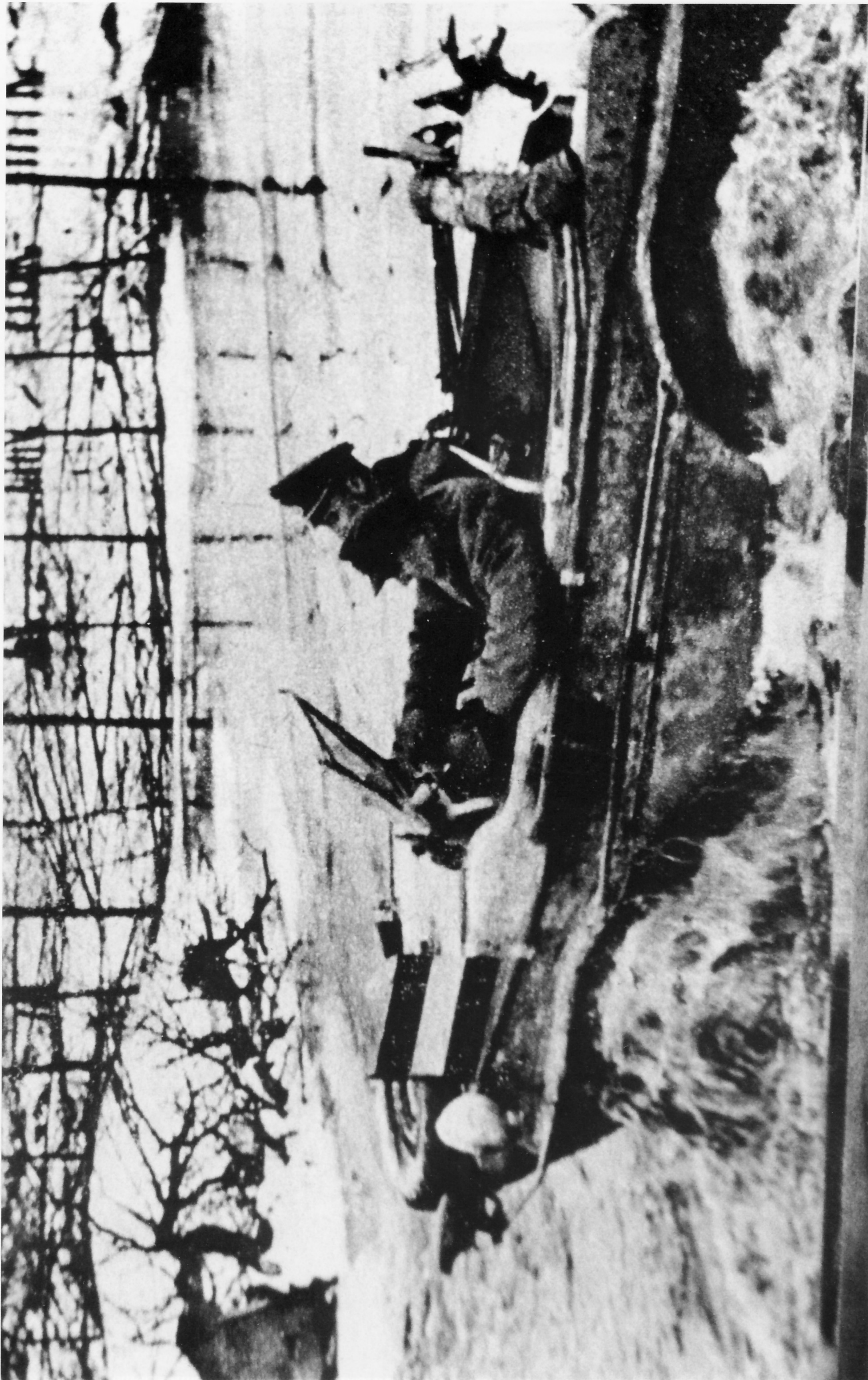
Durchquerung eines Flusses im Sommer 144 in Polen. Bei diesen Fahrzeugen der SS-Division "Wiking" ist die relativ hohe Geschwindigkeit an der Bugwelle gut einzuschätzen.



*Der Übergang von Wasser-
zur Straßenfahrt ließ sich
ohne Verlassen des Fahrzeu-
ges bewerkstelligen. Der
Beifahrer beobachtete den
Wasserstand, um die Schiffs-
schraube rechtzeitig hochzu-
ziehen.*

Während der Wasserfahrt ließ sich der VW-Schwimmkübel Typ 166 wie ein normales Kraftfahrzeug lenken und bedienen. Die Belegung mit zwei Mann Besatzung und Gepäck war optimal.





Auch im Winter hatte der VW-Schwimmkübel dank seiner hervorragenden Geländegängigkeit keine Probleme, den Übergang aus dem Wasser auf vereistes oder verschneites Ufer zu bewältigen.



Der Straßenverlauf ist nur noch an den Markierungspfählen zu erkennen – für den VW-Schwimmkübel (hier mit aufgezo- genem Verdeck gefahren) kein Problem. Seine volle Schwimmfähigkeit garantierte auch hier das Vor- wärtskommen.



Hier ist gut zu sehen, wie das Fahrzeug auf den Übergang zur Landfahrt vorbereitet wird. Die Schiffsschraube wird angehoben, um die nötige Bodenfreiheit herzustellen.



*Der Vierzylinder-Boxer-Motor mit Luftkühlung, eine Eigenkonstruktion aus dem Hause Porsche, tat auch bei niedrigen Temperaturen problemlos seinen Dienst (oben).
Unten ein Erinnerungsfoto mit dem Fahrer des Zugführerfahrzeugs des Kradschützenzuges der Div.-Begl.-Kp. der SS-Panzerdivision "Hohenstaufen".*





Schon kurz nach dem Kriegsende waren die robusten VW-Kübelfahrzeuge begehrt – zu dieser Zeit weniger als Sammlerstücke, sondern (mit Betriebserlaubnis der Besatzungstruppen) für den täglichen Gebrauch.



Das Fahrzeug eines Brandenburger Sammlers in der ersten Restaurierungsstufe. Es wurde später hervorragend wieder aufgebaut und ist in diesem Heft noch mehrfach zu sehen.



Das gleiche Fahrzeug nach Abschluss der Restaurierung bei der Wasserfahrt auf dem Teupitzer See in Brandenburg.

Das Vierzylinder-Bolter-Motor mit Lagikühlung, eine Lagerkonstruktion aus dem Jahre 1930 ist im Bild zu sehen. Die Temperaturen sind im Sommer seit dem Dienst (oben). Unten die Eisenbahnbrücke mit dem Führer des Zugführerfahrzeuges des Kreisbühnenzuges der Div.-Regl.-Kp. der SS-Panzergrenadier-Regiment "Polen" im Hintergrund.



Ein restaurierter leichter PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 diente als Requisite in einem Film des ehemaligen DDR-Filmstudios DEFA. Das Foto entstand bei Dreharbeiten in Polen.



VW-Schwimmkübel sind heute in vielen Museen zu finden. Dieses Foto entstand in Munster.



Rückansicht des gleichen Fahrzeuges. Beachte die aufschablonierte Kennzeichnung.



Auch im Technik-Museum Sinsheim sind leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 zu sehen.

Ein weiteres Fahrzeug in der Ausstellungshalle dieses Museums. Beachte die nach vorn abgeklappte Windschutzscheibe.



Auch das Militärhistorische Museum der Bundeswehr in Dresden zeigt den leichten PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166. Dieses Fahrzeug ist mit aufgezogenem Verdeck zu sehen.

Ein weiterer VW-Schwimmkübel aus diesem Museum. Der sandgelbe Tarnanstrich wurde im Afrika-Feldzug verwendet.





Unterwegs in Brandenburger Wäldern. Dieses Foto zeigt deutlich, dass solches Gelände nur mit hochzogener Schiffschraube zu bewältigen ist.

Hier gut zu erkennen: Die Befestigung der Scheinwerfer erfolgte an der Wanne und wird durch die Schutzbleche nach oben geführt.



Der leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 bewies gute Steigfähigkeit auch in der sandigen Brandenburger Heidelandschaft.

Gut zu erkennen ist hier die abgesenkte Auflage des Reserverades. Dadurch wird die Sicht nach vorn nicht beeinträchtigt.





Die Bodenfreiheit ohne Belastung beträgt 265 mm, unter Belastung 245 mm. Damit ist eine Geländegängigkeit nicht beeinträchtigt.



Gut zu sehen die tief heruntergezogenen Schutzbleche hinten als Spritzschutz für die Fahrt im überfluteten Gelände.



Die Form der an einen Bootskörper angeglichenen Wanne, die vom Ambi-Budd-Werk an Porsche geliefert wurde, ist hier gut zu erkennen.



General Smith
inspecting the jeep
for the troops
in the field.



Die hohe Wertschätzung, die der VW-Schwimmkübel bei der Truppe genoss, beruhte auf seiner Geländegängigkeit. Dieser Blick auf die hohe Bodenfreiheit offenbart einen der Gründe dafür.



Hier ist die Befestigung der Stoßstange und der seitlichen Trittschance gut zu erkennen.



Zwischen den hinteren Sitzen ist ein Teil des Luftaustritts der Kühlung gut zu erkennen. Vorn deutlich zu sehen einer der beiden Tankeinfüllstutzen.



Den Übergang von Wasser- zur Straßenfahrt bewältigte der leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 mühelos.



Das Verdeck ist offen. Gut zu sehen sind dabei seine Verstreben im zusammengeklappten Zustand.



Dieses schon mehrfach gezeigte Fahrzeug eines Brandenburger Sammlers wurde an das Militärhistorische Museum der Bundeswehr in Dresden abgegeben. Es befand sich schon damals in einem sehr guten Zustand.



Die Überführung aus Brandenburg nach Dresden sollte auf Rädern vonstatten gehen. Das Fahrzeug besaß schon zu DDR-Zeiten eine Straßenzulassung und war voll funktionsfähig.



Der leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 fuhr mit eigener Kraft ohne Zwischenfälle über die (ehemalige Reichs-) Autobahn nach Dresden. Auch die große Freitreppe vor dem Militärhistorischen Museum stellte für den VW-Schwimmkübel kein Hindernis dar. Heute ist das Fahrzeug, ausgestattet mit Nummernschildern der Wehrmacht, in der Ausstellung zu sehen.





Dieser leichte PKW Typ K2s (4x4) Volkswagen Typ 166 eines Sammlers aus Niedersachsen ist mit einem sandgelben Tarnanstrich und mit Zubehör ausgerüstet. Dieses und die folgenden drei Fotos entstanden bei einem der jährlichen Fahrzeugtreffen in Darlowo (Polen).

Beim Afrika-Korps wurde der VW-Schwimmkübel gern als "deutsches Kamel" bezeichnet – robust, widerstandsfähig und auch im lockeren Sand (wie auch hier) gut beweglich.



Eine gern fotografierte Pose. Dabei wirkt das Fahrzeug wesentlich höher und kompakter.

Tatsächlich ist das Fahrzeug ohne Verdeck sehr niedrig, wie bei dieser Aufnahme gut zu erkennen ist.





Dieses Fahrzeug eines Mecklenburger Sammlers wird ins Wasser gefahren. Der Mitfahrer hält die Stange zum Herablassen der Schiffsschraube schon bereit.

Alle drei Fahrzeuge haben eine Bauweise, die es ermöglicht, das Boot mit dem Motor aus dem Wasser zu heben. Das Original-Fahrzeug ist ein Boot, das in den 1950er Jahren in Mecklenburg gebaut wurde.



Hier ist gut zu erkennen, wie mit der Stange die Arretierung gelöst wird, damit die Schraube heruntergelassen werden kann.



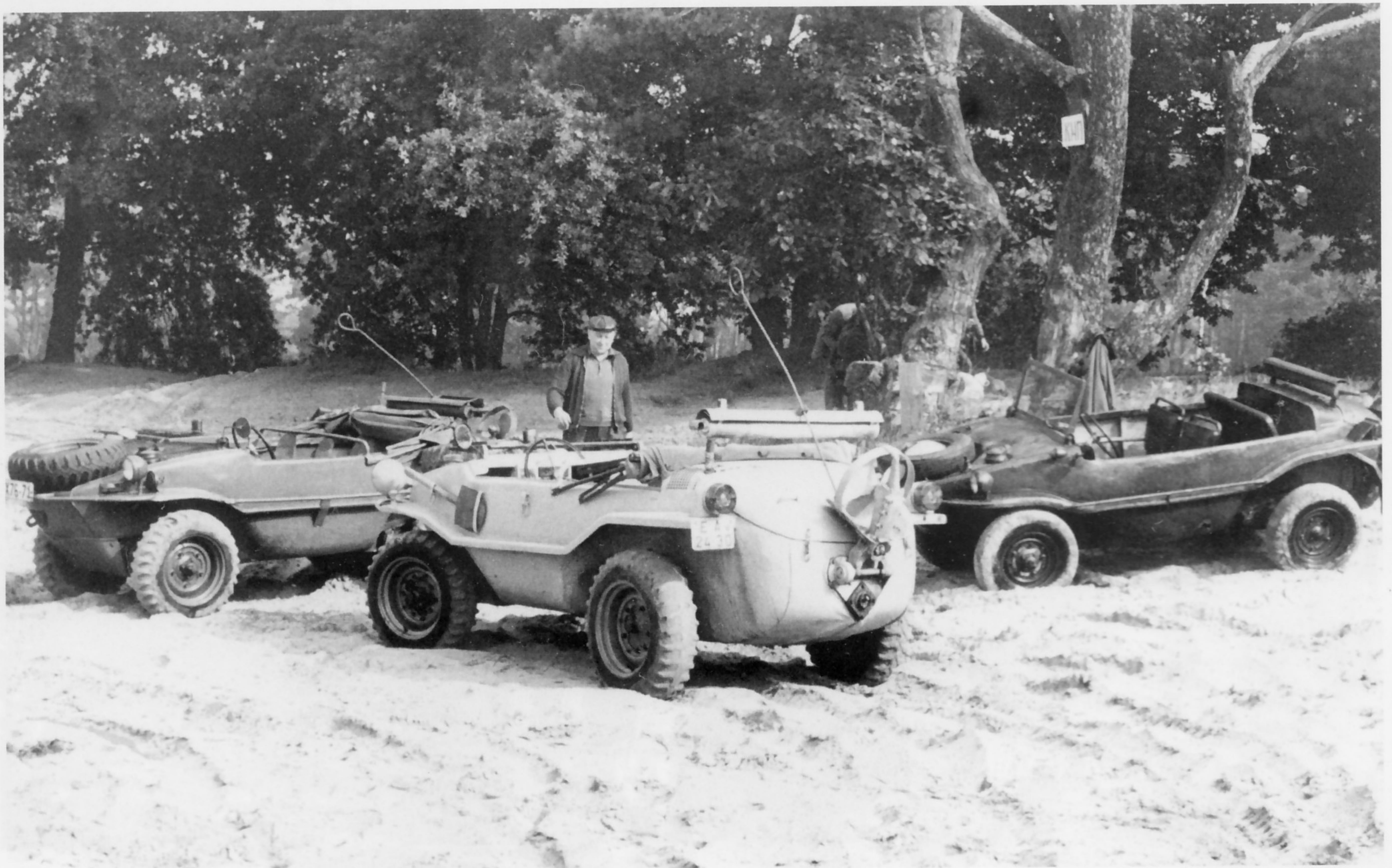
Auch in Munster bei einer dynamischen Waffenschau mit Fahrzeugen der ehemaligen deutschen Wehrmacht begleitete der VW-Schwimmkübel einen Panzerkampfwagen.



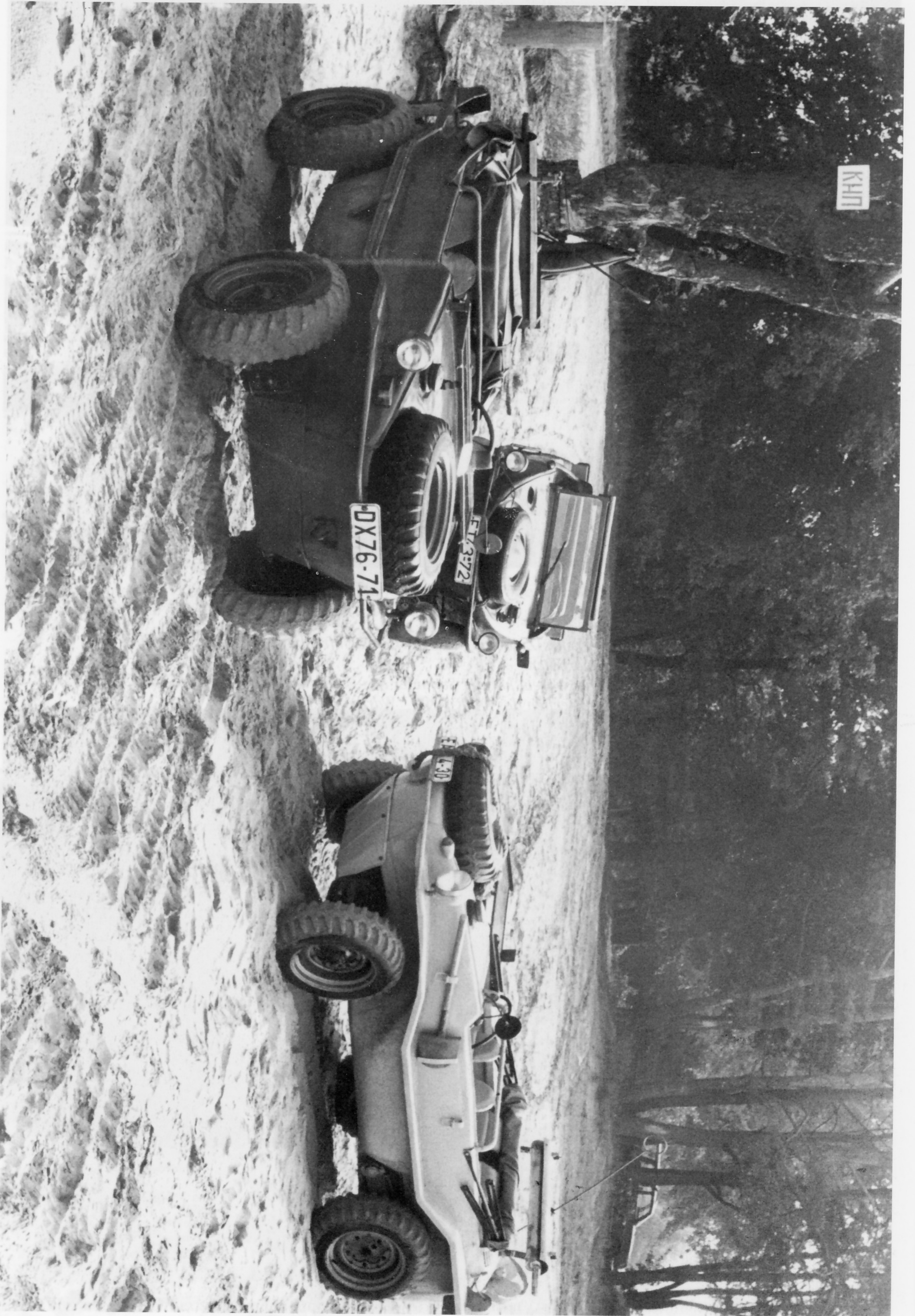
In der ehemaligen DDR existierten drei fahrbereite VW-Schwimmkübel. Dieses und die nachfolgenden Fotos entstanden bei einem Fahrzeugtreffen an der Spree bei Beeskow, etwa 50 km von Berlin entfernt.



*Alle drei Fahrzeuge haben eine Straßenverkehrs-Zulassung und durften sich frei bewegen. Fahrzeugtreffen mit Wehrmachtsfahrzeugen waren allerdings verboten.
Da Original-Ersatzteile kaum zu beschaffen waren, hat der Sammler aus Frankfurt/Oder die Karosserie seines VW-Schwimmkübels (unten, in der Mitte) aus Blechen des DDR-PKW "Wartburg" getrieben.*



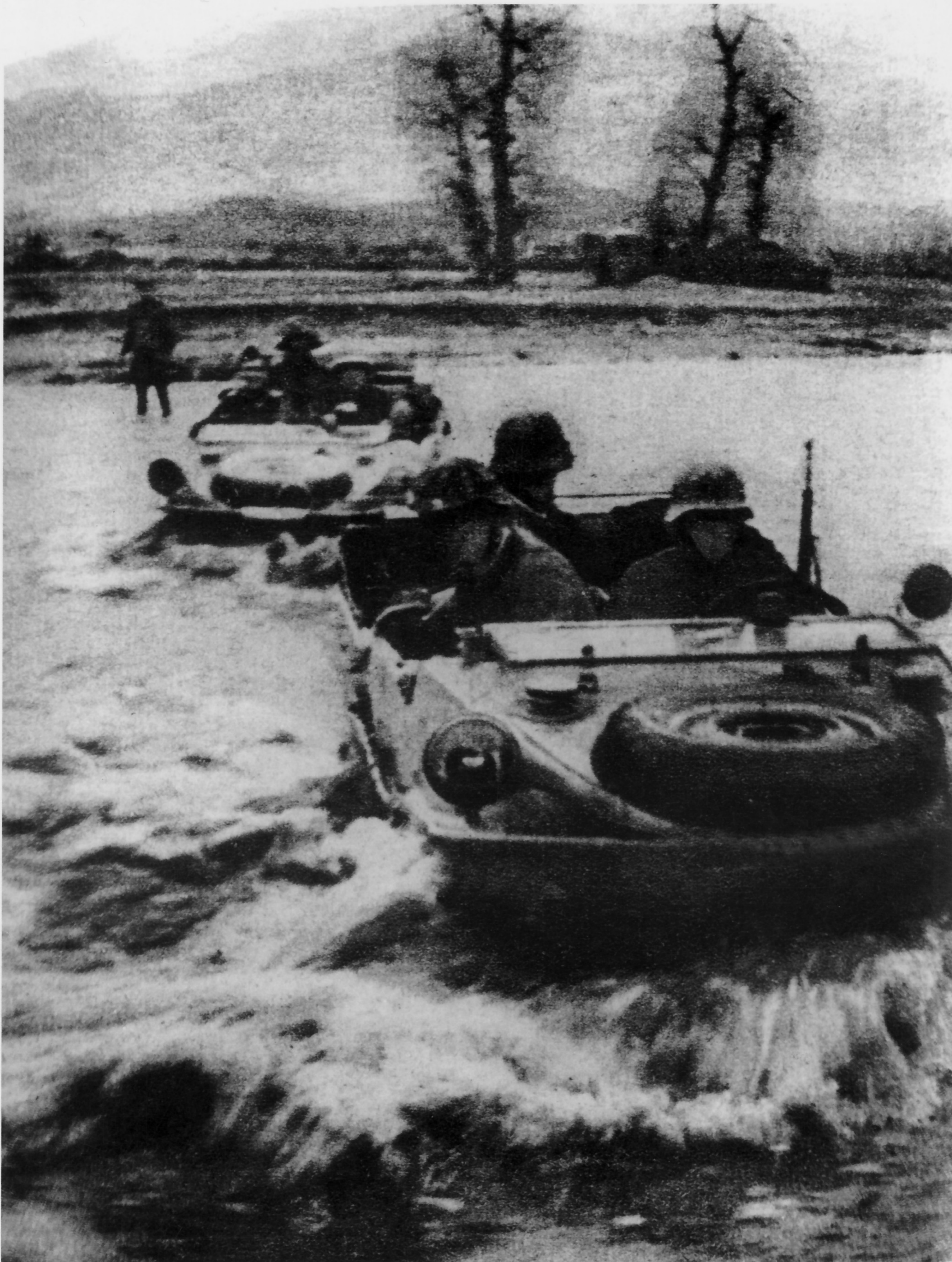
KAM





Diese Ansicht lässt die einem Bootskörper ähnliche Wanne gut erkennen. Die seitlichen Trittbretter erleichtern den Einstieg in das Fahrzeug, da aus Gründen der Abdichtung keine Türen vorgesehen waren.

Waffen-Arsenal Sonderband S-71
VK: 10,10 Euro



ISBN: 3 - 79 09 - 07 73- 1

Im Einsatz - die Bugwelle bei der Durchquerung eines Flusses lässt Rückschlüsse auf die hier recht hohe Geschwindigkeit zu.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt
Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas.de>