

## VW-Käfer in der Kriegszeit 1938 - 1945

Als im September des Jahres 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach, ausgelöst durch den Einmarsch der Deutschen in Polen, verschwand die Hoffnung auf Zuteilung eines Volkswagens bei all jenen, die bereits darauf gespart hatten.

[...]

Die Qualitäten des von Hitler „KdF-Wagen“ getauften Heckmotor-Automobils durften zunächst Angehörige der Wehrmacht erproben. Denn der VW verließ das Werk ausschließlich als „Kübelwagen“.

[...]

S. 40



Geländewagen (Typ 82): zwischen 1940 und 1945 auf der Basis des VW gebaut.

In der KdF-Stadt - sie hieß noch nicht Wolfsburg - stellte man derweil den Kübelwagen in verschiedenen Variationen her, die von der Panzeratruppe bis zum Holzgaswagen reichten. 1941 hatte es zwar eine Anzahl in Serie gebauter Käfer für die Partei-Prominenz gegeben, und vereinzelt baute man auch 1942 bis 1944 ein paar Limousinen. Doch die Wehrmacht brauchte Geländewagen. Porsches erster Kübelwagen-Prototyp war 1937 auf dem Chassis eines VW 30 entstanden, und ein weiterer Prototyp auf Basis eines Typ 38 war dann das Ausgangsmodell für den etwas eckigen Typ 82. Eine gewisse Ähnlichkeit hatte später der Typ 181 (ab Baujahr 1969) mit dem „Kübel“.

In der Serie, die von 1940 bis zum Frühjahr 1945 annähernd 70 000 Fahrzeuge umfasste, konzentrierte man sich auf diesen Typ 82, zunächst mit 985-, dann mit 1131-cm<sup>3</sup>-Motor und 25 PS, und auf den Schwimmwagen vom Typ 166 (25 PS war die Minimalleistung, die von der Wehrmacht verlangt wurde). Die Karosserien für den Kübelwagen lieferte die Firma Ambi-Budd in Berlin, während die als PKW karossierten - wenigen - Käfer Aufbauten eigener Anfertigung erhielten.

Im Stab war man gewohnt, schwere Allradwagen zur Verfügung zu haben; solche Fahrzeuge lieferten vorzugsweise Daimler-Benz und Horch. Der VW Kübelwagen hingegen kam mit Hinterradantrieb aus und erfuhr hohes Lob nicht zuletzt auch von Rommel, der sein Afrikakorps mit VW Kübelwagen motorisiert hatte. Der offene Viertürer konnte in

diversen Varianten hergestellt werden, so etwa als Pickup (Typ 825) oder Kombiwagen (Typ 828). Dann gab es den 82E - das war ein Kübelwagen mit dem Aufbau des Käfers, während der Typ 87 der erste Käfer mit Allradantrieb war. Einen solchen „Kommandeurswagen“ stellte man auch Hitler zur Verfügung, der allerdings der Ansicht war, dass die Wehrmacht ein solches Auto nicht brauche; der einfachere, nur heckgetriebene Kübel täte es auch.

Allrad- und auch Schwimmwagen auf Basis des Käfers hatte Ferdinand Porsche schon lange vorher konzipiert gehabt.  
[...]

S. 44

Aus: Griffith Borgeson, Volkswagen Käfer, München, Wien, Zürich, 1986