

Typ 82 Kübelwagen

Samochód osobowo-terenowy Volkswagen Typ 82 Kübelwagen



Historia konstrukcji

Już od połowy lat 20.-tych XX wieku niemiecka armia zawodowa – Reichswehra poszukiwała lekkiego samochodu osobowego, posiadającego podwyższone zdolności pokonywania terenu. Według przyjętych założeń pojazd miał posiadać standardowe podwozie samochodowe o napędzie 4 x 2 i posiadać całkowicie odkryte nadwozie. Dla ochrony przed złymi warunkami atmosferycznymi miały być wyposażone w składany brezentowy dach i zwijane brezentowe osłony w miejscu instalowania drzwiczek. Pojazd miał posiadać koła i opony o większej średnicy, wzmocnione resory, przebudowany układ wydechowy oraz lepszy układ hamulcowy. Miano zamontować w nich specjalne siedzenia tzw. kubełkowe, które posiadały oparcia boczne, zabezpieczające żołnierza przed wypadnięciem z wozu.

Pierwsze rozmowy w tej kwestii z firmą Volkswagen rozpoczęły się w 1934 roku. W styczniu 1938 roku rozpoczęto pierwsze prace nad nowym samochodem osobowo-terenowym przeznaczonym dla Wehrmachtu – oznaczony jako Volkswagen Typ 62, który finalnie

stał się wozem bardzo popularnie dziś określanym jako Kübelwagen. Model Typ 62 miał opływowe stalowe nadwozie, nie posiadał drzwiczek, a jego przednia szyba nie była składana – początkowo przypominał on tzw. „garbusa”. Zastanawiano się o zaprojektowaniu wozu, który posiadał by napęd na obie osie, jednak szybko z tego zrezygnowano (z czasem taki pojazd powstał, ale o nim w innym temacie). Na początku 1939 roku pojazd otrzymał nowe nadwozie, a sam pojazd po raz pierwszy publicznie został zaprezentowany w Wiedniu podczas salonu motoryzacyjnego w 1939 roku. Po dalszych testach i użyciu podczas walk w Polsce, pojazd, po prowadzeniu drobnych modyfikacji, pod koniec 1939 roku został przyjęty do produkcji seryjnej, gdzie pod nowym oznaczeniem Typ 82. Jego nazwa to skrót od słowa Kübelsitzwagen, co można przetłumaczyć jako „samochód z kubełkowatymi siedzeniami”. Dopóki ta nazwa nie stała się synonimem dla samochodu Typ 82, w praktyce było to określenie używane dla wszystkich samochodów osobowo-terenowych, które produkowane były dla armii niemieckiej, powstających u wielu producentów, których w Niemczech nie brakowało. Nawet pod nadzorem prac konstrukcyjnych utalentowanego (ale pod względem produkcji i konstrukcji samochodów, ale nie jeżeli chodzi o konstrukcje w broni pancernej) dr. Ferdinanda Porsche’a, gdzie potrzebne były dwa lata pracy i prowadzenia testów, aby pojazd uzyskał swój kształt i możliwości.





Autor – zdjęcia: Dawid Kalka
Muzeum Techniki Wojskowej GRYF
ul. ppłk. Ryszarda Lubowiedzkiego 2
84-242 Dąbrówka

Sam pojazd, był określany przez niemieckich żołnierzy jako niezawodny, napędzany chłodzonym powietrzem silnikiem, sam pojazd posiada także stosunkowo niewielką masę, co czyniło go zwrotnym i był lubiany przez żołnierzy. Używany od Północnej Afryki, aż po mroźne tereny w Związku Radzieckim i Norwegii, gdzie często udowodniły swoją przydatność. Jedynym minusem, jeżeli porównać go chociaż do amerykańskiego Jeepa, był napędzany tylko na tylną oś, chociaż był testowany model Typ

86, gdzie zastosowany został napęd na 4 x 4. Sam model podstawowy Typ 82 został zaadaptowany do wersji specjalistycznych: zwiadowczej, łączności, jako ruchowy warsztat naprawczy czy lekki ambulans.

W marcu 1943 roku pierwotnie stosowany do tej chwili silnik o pojemności 985 cm³ i mocy 23,5 KM, został zastąpiony mocniejszym o pojemności skokowej 1131 cm³ i mocy 25 KM, który został zastosowany także w pływającym pojeździe amfibijnym Schwimmwagen. Mniej więcej ,w tym czasie został zmieniony także wygląd deski rozdzielczej oraz zaczęto montować nowe błotniki, które przymocowywano do karoserii metodą spawania/zgrzewania, zamiast jak dotychczas były one mocowane za pomocą śrub.

Samochód osobowo-terenowy Volkswagen Typ 82 nie powinien być mylony z bardzo podobnym wozem Volkswagen Kurierwagenem Typ 181, który jest już pojazdem skonstruowanym i produkowanym dla niemieckiej Bundeswehry pod koniec lat 50.-tych (już w okresie po zakończeniu II Wojny Światowej). Podczas trwania II Wojny Światowej zostało wyprodukowanych niecałych 50 000 egzemplarzy wozu Typ 82 (najdokładniejsza liczba daje sumarycznie 48 464 egzemplarze) i wiele z nich przetrwało często jako zdobycz wojenna do dnia dzisiejszego. Pojazdy znalazły zastosowanie w wszystkich rodzajach wojsk sił Wehrmachtu oraz Waffen-SS.

Produkcja seryjna wozu

Seryjną produkcję pojazdu, który otrzymał wojskowe oznaczenie le. gl. Pkw-K1 Typ 82 rozpoczęto wiosną 1940 roku. Pierwszych 25 egzemplarzy zostało zbudowanych w zakładach w Stuttgarcie. W maju 1940 roku produkcję przeniesiono do zakładów w KdF Stadt (Wolfsburg). W maju zmontowano 100 egzemplarzy, w czerwcu już 200 sztuk, a w lipcu 275 wozów. Do grudnia 1940 roku powstało pierwszych 1000 sztuk Typ 82. Produkowano cztery podstawowe warianty:



Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Kłanino, Muzeum Pancerne – eksponat z kolekcji Tank Huntera

- Czteromiejscowy samochód terenowy Kfz. 1. łącznie wyprodukowano 37 320 egzemplarzy.
- Czteromiejscowy pojazd obserwacyjny Kfz. 3. łącznie wyprodukowano 7545 egzemplarzy.
- Trzymiejscowy, lekki pojazd łączności Kfz. 2. łącznie wyprodukowano 3326 egzemplarzy.
- Dwumiejscowy lekki pojazd warsztatowy Kfz. 2/4. łącznie wyprodukowano 273 egzemplarze.

W trakcie trwania produkcji seryjnej wozu, pojazdy były stale modyfikowane. Modyfikacje, które zostały wprowadzone od numeru podwozia

- 1501 – sprzęgło z dwiema sprężynami dociskowymi (w miejsce poprzednio jednej).
- 4402 – stacyjka rozruchowa z kluczem.
- 5000 – dłuższy i wzmocniony tylny zderzak wozu.
- 6803 – dodatkowa osłona na przekładnię.
- 8500 – zastosowano nowy typ podnośnika i specjalny otwór w podłużnicy.
- 9001 – dodatkowa płyta stalowa, chroniąca silnik od jego spodu.
- 9501 – wydech instalowany z boku silnika oraz ogrzewanie kabiny.
- 11 280 – zastosowano nowy typ śrub, które mocowały tylne koła.
- 14 001 – zastosowano nowy typ, większego, bardziej wydajnego filtra paliwa.
- 15 371 – wzmocnienie przedniego i tylnego haka holowniczego oraz nowe położenie stacyjki rozruchowej.
- 15 518 – dodatkowy zbiorniczek paliwa do rozruchu silnika.
- 15 656 – rezygnacja z instalowania kierunkowskazów.



- 17 001 – rezygnacja z instalacji rozrusznika.
- 20 292 – zastosowanie mocniejszego silnika o pojemności skokowej 1131 cm³ o mocy 25 KM.
- 25 001 – mniejsza tablica ze wskaźnikami.
- 29 001 – nowa maska do silnika, posiadająca pomniejszone szczeliny wentylacyjne.
- 32 624 – nowy filtr powietrza.

Opis konstrukcji

Zastosowano lekkie otwarte nadwozie, którego elementem nośnym jest tłoczona płyta podłogowa. Ze złożonym brezentowym dachem i położoną osłoną szyby wysokość pojazdu malała do 1.111 mm. Zawieszenie kół obu osi na drążkach skrętnych. Zastosowano mechaniczny układ hamulcowy działający na bębny hamulcowe wszystkich kół. Hamulec postojowy mechaniczny działa na koła tylnej osi. Instalacja elektryczna o napięciu 6 V, z akumulatorem pojemności 75 Ah, który jest zasilany z napędzanej silnikiem prądnicy o mocy 130 W.

Czterosuwowy silnik górnozaworowy (ohv). Średnica cylindra 75

mm (mniejszy silnik z początku produkcji miał średnicę 70 mm), skok tłoka 64 mm, stopień sprężania 5,8:1. Zastosowano gaźnik typu Solex 26 VFJ. Uruchamianie silnika zapewniał rozrusznik o mocy 0,4 KM (montowany tylko do pojazdu o numerze 17000 – potem rozruch odbywał się wyłącznie za pomocą korby). Umieszczony z tyłu silnik przekazuje napęd na koła tylnej osi. Przełożenia skrzyni biegów (biegi 3. i 4. zsynchronizowane):



- 1. bieg 3,60 (prędkość maksymalna 17 km/h)
- 2. bieg 2,07 (prędkość maksymalna 31 km/h)
- 3. bieg 1,25 (prędkość maksymalna 51 km/h)
- 4. bieg 0,80 (prędkość maksymalna 80 km/h)
- bieg wsteczny 6,60 (prędkość maksymalna 9 km/h)

Stosowano ogumienie z bieżnikiem terenowym rozmiaru 5.25-16", balonowe 200×12 lub specjalne do jazdy po piasku (stosowane np. w Afryce Północnej). Bez przygotowania pojazd mógł pokonać brody głębokości do 450 mm. Kąt natarcia pojazdu wynosi 50 stopni, natomiast kąt zejścia 38 stopni, co pozwala sprawnie pokonywać nieduże przeszkody terenowe. Niewielka masa pojazdu pozwala na wydostanie się z wielu pułapek siłami załogi.

Podstawowe dane taktyczno-

techniczne

- Długość wozu – 3740 mm
- Szerokość wozu – 1600 mm
- Wysokość wozu – z rozłożonym dachem 1650 mm
- Masa własna wozu – 725 kg
- Masa całkowita wozu – 1150 kg
- Pojemność zbiorniku paliwa – 30 litrów
- Maksymalna prędkość wozu – do 80 km/h
- Maksymalny zasięg na drodze – do 400 km
- Rozstaw osi – 2400 mm
- Rozstaw kół:



- Przód – 1356 mm
- Tył – 1360 mm
- Kąt wejścia (natarcia) – do 60 stopni
- Kąt zejścia – do 38 stopni
- Producent silnika – Volkswagen

- Transmisja – mechaniczna
- Napęd wozu – silnik benzynowy, 4-cylindrowy, 4-suwowy o układzie „bokser” o pojemności skokowej 985 cm³, później o pojemności skokowej 1131 cm³
- Moc silnika – 17,0 kW przy 3300 obr./min., mocniejszy 18,4 kW przy 3300 obr./min.
- Średnie zużycie paliwa na drodze – do 8 litrów na 100 km

Bibliografia

1. David Doyle, Niemieckie Pojazdy Wojskowe II Wojny Światowej, Wydawnictwo Vesper, Poznań 2012 rok
2. Jerzy Mydlarz, Samochód terenowy KdF Kübelwagen, TBiU 182. Warszawa, Dom Wydawniczy Bellona i Agencja Wydawnicza CB, 1998 rok
3. <https://www.dws-xip.com/encyklopedia/pkwtyp82-de/>