

Wojskowy samochód Volkswagen Typ 82



Muzeum Techniki Wojskowej Gryf, Dąbrówka

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.

Volkswagen Typ 62



Pierwotny Typ 62

Po raz pierwszy o typowo wojskowej wersji samochodu osobowo-terenowego marki Volkswagen rozmawiano w dniu 11 kwietnia 1934 roku podczas spotkania przedstawicieli Kancelarii Rzeszy i Porschego w Ministerstwie Transportu. Myślano wtedy o przystosowaniu samego pojazdu do przewozu trzech żołnierzy z ich ekwipunkiem oraz uniwersalnego karabinu maszynowego wraz z amunicją. Po pewnym czasie ideę tę jednak zarzucono.

Do koncepcji stworzenia militarnego wozu Volkswagen powrócono później dzięki osobistemu zaangażowaniu, poznanego już wcześniej, podczas prowadzenia testów samochodu VW W30 – SS-Hauptsturmführera Alberta Liese. W dniu 14 stycznia 1938 roku przedstawił się on szefom Heereswaffenamt (Urząd Uzbrojenia Wojsk Lądowych – HWA) koncepcję wojskowego wykorzystania projektu Volkswagena. HWA zainteresował się tym raportem i prawie natychmiast zlecił Oberstleutnantowi Fichtnerowi opracowanie wymagań dla militarnej wersji wozu VW w oparciu o przekazane przez Liese rysunki techniczne.



Już w dniu 28 stycznia specyfikacje Wehrmachtu zostały przedstawione samemu Porschemu. Podstawowym wymogiem technicznym było, aby nowy samochód mógł zabierać czterech żołnierzy z ich kompletnym wyposażeniem. Sam pojazd nie powinien ważyć więcej niż 950 kg. Ponieważ samo podwozie z napędem i układem jezdny będzie ważyć 400 kg, kolejne 400 kg miało być przeznaczone dla żołnierzy wraz z ich ekwipunkiem, to na samo nadwozie pozostawało już tylko 150 kg (dotychczas stosowane nadwozia w samochodach Volkswagena ważyło średnio 350-400 kg). Problem ten Porsche próbował rozwiązać za pomocą współpracy z jednym z głównych dostawców nadwozi dla samochodów osobowych dla niemieckiego Wehrmachtu, firmą Trutz z Gothy. Należy w tym miejscu zauważyć, że jeszcze przed otrzymaniem wojskowych założeń technicznych grupa pracowników Porschego pod kierownictwem dyrektora warsztatów samochodowych Rudolfa Ringela prowadziła prace nad terenowym samochodem dla armii niemieckiej. Stąd też między innymi późniejsze sprawne tempo prowadzonych prac konstrukcyjnych.

1 lutego 1938 roku niemieckie HWA oficjalnie zlecił wykonanie prototypu wojskowego samochodu terenowego Volkswagena, jednocześnie wyrażając zainteresowanie jego dwumiejscową wersją z zamontowanym na metalowym – rurowym pałaku, na uchwycie uniwersalnym karabinem maszynowym. Wersja ta, zwana jako „Stumka”, nie wyszła ostatecznie poza stadium prototypu. Oficjalna prezentacja terenowego KdFa nastąpił w dniu 3 listopada 1938 roku, czyli zaledwie w dziewięć miesięcy od

otrzymania zamówienia pojazdu. Samochód ten bazował na konstrukcji samochodu VW 38. Stalowe nadwozie o mocno płytowych kształtach, nie posiadało drzwiczek, a przednia szyba nie była składana. W sumie samochód bardziej tutaj przypominał wozu KdF-a, niż późniejszego wozu Kübelwagen Typ 82.



Jeszcze w tym samym miesiącu, rozpoczęły się pierwsze testy samochodu, którego nazwa mocno nawiązywała do wcześniejszych pojazdów tej klasy – Kübelwagena, które trwały na poligonie wojskowym w Münsingen. Wykazały one przede wszystkim potrzebę opracowania odmiany z napędem na cztery koła. Zastosowany układ napędu 4 x 4 został początkowo, podczas opracowywania przez Fichtnera założeń taktycznych, całkowicie zbagatelizowany. Prawdopodobnie było to związane z samą koncepcją zaadaptowania bez większych przeróbek wozu Volkswagena dla celów wojskowych. Jak się okazało był to chyba największy błąd konstruktorów wojskowego samochodu dla Wehrmachtu. Pomimo tego został on szybko zakwalifikowany jako standardowy lekki samochód osobowy dla niemieckiej armii. Kolejne przeprowadzone testy, tym razem testy porównawcze z innymi samochodami terenowymi tej klasy, jakie zostały przeprowadzone pomiędzy 6 marca, a 12 marca tegoż roku w St. Johann w Tyrolu. Uczestniczyły w nich dwa wozy Kübelwagen, ale już z nowym, lekkim metalowym nadwoziem.

Pierwsza, wstępna wersja, która została oznaczona jako Typ 62 po raz pierwszy została pokazana publicznie podczas trwającego w Wiedniu w 1939 roku dużego salonu motoryzacyjnego.

Volkswagen Typ 82

Jednak niemiecki HWA zażądał poprawy własności terenowych nowego pojazdu. Niemieccy konstruktorzy zwiększyli prześwit pojazdu oraz zmienili przełożenia przekładni zębatej przez zainstalowanie pomocniczej przekładni na osi tylnej. Wprowadzone zmiany w konstrukcji wozu, spowodowały wzrost masy pojazdu pustego do 750 kg. Nadwozie zbudowano z cienkich, podłużnie wzmacnianych blach stalowych. Wóz posiadał cztery drzwiczki, składaną przednią szybę oraz brezentowy dach. Nowa wersja, która była gotowa w grudniu 1939 roku, była napędzana tym samym 4-cylindrowym silnikiem co model przeznaczony na rynek cywilny i oznaczona jako Typ 82. Od produkowanych seryjnie modelach maszyn cywilnych, różniło go jedynie rozmieszczenie zapasowego koła w „gnieździe” na przedniej masce. Oznaczenie modelu to: le. gl. Pkw-K1 Typ 82 (oficjalne oznaczenie wojskowe), gdzie rozpoczęto jego produkcję rozpoczęto na wiosnę 1940 roku. Pierwsze 25 egzemplarzy zostało zmontowanych jeszcze w Stuttgarcie, a już od maja produkcje wozów przeniesiono do zakładów w KdF Stadt, gdzie budowane były podwozia i montowano nadwozia dostarczane z berlińskich zakładów Ambi-Budd.

W maju tego roku zmontowanych zostało 100 egzemplarzy samochodów, w czerwcu już 200 egzemplarzy, zaś w lipcu 1940 roku 275 egzemplarzy. Pierwsze 1000 egzemplarzy samochodów wojskowych Typ 82, znanych już pod nazwą Kübelwagen opuściło zakłady do 20 grudnia 1940 roku. Produkowane były tutaj cztery podstawowe odmiany:



Mińsk. Policja niemiecka podczas kontroli dokumentów u przechodniów. Widoczny samochód wojskowy

- Czteromiejscowy samochód terenowy (Kfz. 1), których zbudowano łącznie 37 320 egzemplarzy wozów.
- Czteromiejscowy pojazd do obserwacji (Kfz. 3), których zbudowano 7545 egzemplarzy wozów.
- Trzymiejscowy lekki samochód łączności (Kfz. 2), których łącznie zbudowano 3326 egzemplarzy wozów.
- Dwumiejscowy samochód warsztatowy (Kfz. 2/4), których zbudowano łącznie 273 egzemplarze wozów.
- Dwumiejscowy ciągnik kołowy (Kfz. 12) dla niemieckiej armaty przeciwpancernej Panzerabwehrkanone 35/36 kalibru 37 mm

Dodatkowo powstała jeszcze cała gama odmian wersji specjalistycznych samochodów Typ 82 Kübelwagen. Liczbę wyprodukowanych wszystkich maszyn Typ 82 szacuje się nawet na około 52 000 egzemplarzy.



Modyfikacje w seryjnych pojazdach kołowych Typ 82 Kübelwagen, zostały podane według numeru podwozia, od którego zostały one wprowadzone:

- 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.



Mińsk. Policja niemiecka podczas kontroli dokumentów u przechodniów. Widoczny samochód wojskowy

Wersje specjalistyczne

Doświadczenia ciężkiej zimy przełomu 1941, a 1942 roku zaowocowały zamówieniem w zakładach Porsche pojazdu mogącego bez ograniczeń poruszać się po śniegu. Początkowo wybrano amfibię kołową Schwommwagen Typ 166 i wyposażono go w specjalne koła z zębami dostarczone przez zakłady Rieger & Dietz. Testy zostały przeprowadzone w rejonie Grossglockner w dniach 22-24 czerwca 1942 roku nie wypadły najlepiej. Koła te

wykazywały tendencję do zakopywania się w śniegu. Pomimo kolejnych modyfikacji nie osiągnięto zadowalających efektów. Słusznie stwierdzono, że zdecydowanie lepiej na śniegu wypadają pojazdy gąsienicowe.

Próby półgąsienicowej wersji nowego Kübelwagena, oznaczonego jako Typ 155 rozpoczęły się w Schwarzwaldzie w styczniu 1943 roku. Jednak i one wypadły niepomyślnie. Silnik miał tendencję do pracy na zbyt wysokich obrotach, a przednie koła nagminnie zakopywały się w śniegu. Ten drugi problem stanowiono rozwiązać przez montowanie do kół nart, natomiast kłopoty z silnikiem próbowano usunąć przez zainstalowanie nowego dyferencjału. Eksperymentom także z systemem kierowania pojazdu przez napęd gąsienicowy. Końcowe testy porównawcze z NSU Kettenkrad wypadły nader pomyślnie, ale ostatecznie modelu Typ 155 produkcji seryjnej nigdy nie podjęto.

W połowie 1943 roku konstruktorzy z fabryki wagonów Dr Alpers & Co. z Hamburga opracowali prostą metodę przystosowania wozu Kübelwagen do jazdy po szynach. Standardowe koła były wyposażone w kołnierzowe obrzeża dzięki czemu dostosowano ich rozstaw do typowego rozstawu szyn torów kolejowych (1435 mm). Sam Porsche natomiast opracował specjalny odwracalny napęd. Po serii przeprowadzonych testów szynowy model wozu Kübelwagen (model oznaczony jako Typ 157) został 23 września 1943 roku zaprezentowany przedstawicielom HWA. Wyrazili oni zainteresowanie rozpoczęciem produkcji seryjnej tej odmiany jeszcze zimą tego roku. Niestety ogólna sytuacja ekonomiczna i materiałowa nie pozwoliła na jej podjęcie.

W kwietniu 1941 roku postanowiono przebudować pewną liczbę wozów Typ 82 Kübelwagen na pojazdach przystosowane do przewozu syreny sygnalizacyjnej, która była montowana w miejsce tylnej siedzeń. Samochody te, oznaczone jako Typ 822 używane były między innymi przez Urząd Obronę Powietrznej Rzeszy.



Mińsk. Policja niemiecka podczas kontroli dokumentów u przechodniów. Widoczny samochód wojskowy

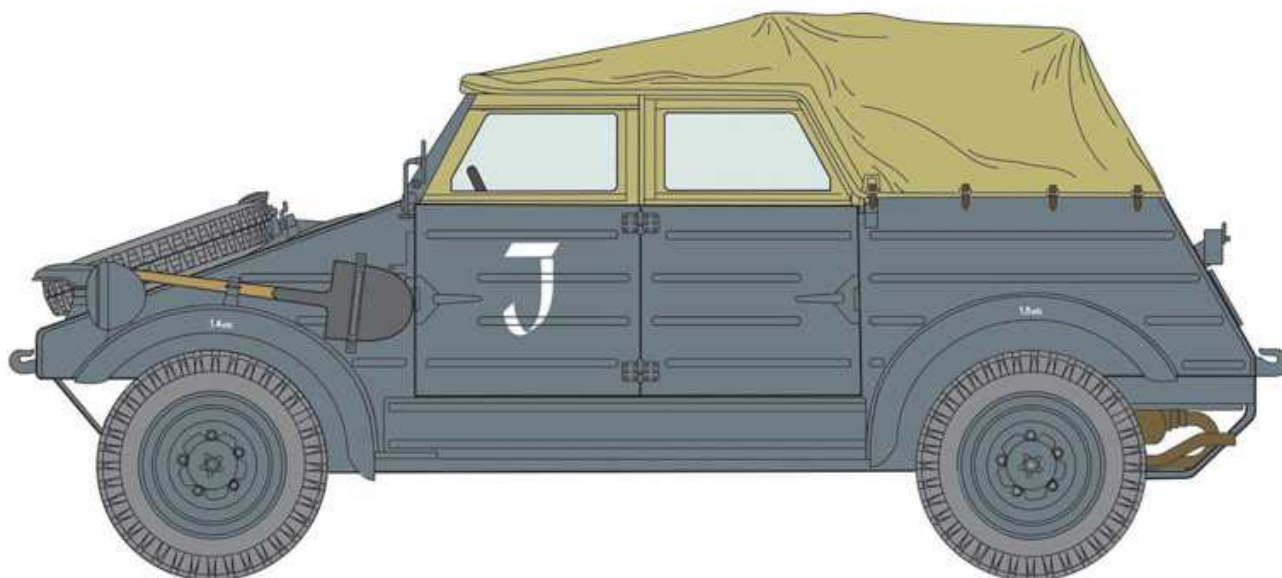
Kolejną, bardzo ciekawą odmianą wozu Typ 82 Kübelwagen jest czołg atrapa (oznaczony jako model Typ 823), kiedy opracowano w kraju w maju 1941 roku. Miał on służyć do treningu żołnierzy, a także w jednostkach liniowych, służące do zmylenia sił przeciwnika. Dwumiejscowe nadwozie, konstrukcji Ambi-Budd, które zostały wyposażone w obrotową wieżę, której można było zainstalować uniwersalny karabin maszynowy Maschinengewehr 34 kalibru 7,92 mm. Gdy dodatkowe osłony boczne, upodabniające pojazd do czołgu były zdejmowane. Model Typ 823 mógł grać rolę samochodu pancernego

Opis techniczny

Nadwozie:

VERSION B:

26.PANZER DIVISION, 9. Pz. Grenadier Regiment, HQ Battalion Staff Car, Salerno, September 1943.



Flat Black
FS 37038
Italeri Acrylic Paint 4768 AP

Flat Panzer Schwarzgrau
FS 36081
Italeri Acrylic Paint 4795 AP

Flat Rust
FS 30109
Italeri Acrylic Paint 4675 AP



Samochód osobowy Typ 62 i Typ 82 – czteromiejscowe, stalowe nadwozie, zamontowane na sztywnej płycie podłogowej i opartej na niej ramie, z centralnie usytuowanym kanałem i rozgałęzieniem z tyłu do zamocowania samego silnika oraz transmisji. Główny zbiornik paliwa był umieszczony pod przednią maską po prawej stronie samochodu.

Jednostka napędowa:

Samochody Typ 82 były napędzane 4-cylindrowym, czterosuwowym benzynowym o tłokach przeciwbieżnych, górnozaworowy, chłodzony powietrzem silnikiem gaźnikowym o pojemności 985 cm³ i mocy 23,5 KM przy 3000 obr./min.; stosowanym do marca 1943 roku, później nowym silnikiem o pojemności 1131 cm³ i mocy 25 KM przy 3000 obr./min.

Skrzynia przekładniowa:







Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Muzeum Techniki Wojskowej Gryf, Dąbrówka

Selektywna skrzynia przekładniowa, posiadała cztery biegi do przodu i jeden bieg wsteczny. Przełożenia: 3.30/2.07/1.25/0.8:1 R: 6.60. Jednotarczowe sprzęgło suche.

Zawieszenie:

Niezależne z poprzecznymi drążkami skrętnymi i podłużnymi wahaczami wleczonymi z przodu i z tyłu. Koła przednie skrętne.



Układ hamulcowy:

Hamulce główne działały na wszystkie koła. Były to hamulce mechaniczne, uruchamiane przy pomocy linki umocowanej do pedału nożnego. Hamulce postojowe także działały na wszystkie

koła i były zaciągane ręcznie przy pomocy linki.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: Typ 82 (w nawiasie dla wozu Typ 62)



Osobowy samochód wojskowy VW 82 „Kubelwagen” z załogą, po wjechaniu na prom na froncie włoskim

- Długość wozu – 3740 mm (3750 mm)
- Szerokość wozu – 1600 mm (1550 mm)
- Wysokość wozu – z rozłożonym dachem 1650 mm(1550 mm), z dachem złożonym 1111 mm
- Rozstaw osi – 2400 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 (1316 mm)
- Masa własna – 725 kg (650 kg)
- Masa całkowita – 1175 kg (1100 kg)
- Ładowność – 450 kg
- Prześwit zawieszenia – 290 mm (260 mm)
- Zbieżność kół przednich – 3-6 mm
- Pochylenie kół – 2,5 stopnia
- Prędkości maksymalne wozu na poszczególnych biegach:
- Bieg 1 – 17 km/h (18,4 km/h)
- Bieg 2 – 31 km/h (32,4 km/h)
- Bieg 3 – 51 km/h (54,2 km/h)
- Bieg 4 – 80 km/h (83,6 km/h)
- Bieg wsteczny – 9 km/h (10,1 km/h)
- Kąt wejścia (natarcia) – do 45 stopni
- Kąt zejścia – do 40 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 3000 obr./min., mocniejszy

18,4 kW przy 3000 obr./min.

- Średnie zużycie paliwa na drodze – do 8 litrów na 100 km
- pojemność zbiornika paliwa – 30 litrów
- Zasięg maksymalny wozu – 400-450 km



Późno zmodyfikowany samochód model Typ 62

W służbie Wehrmachtu i Waffen-SS

Prototypowe egzemplarze samochodów VW Typ 62 zostały sprawdzone w warunkach bojowych podczas prowadzenia kampanii na terytorium Polski we wrześniu i październiku 1939 roku. Pierwsze egzemplarze wozów Le Pkw-K1 Typ 82 Kübelwagen zostały użyte w walkach na terytorium Francji. Warto tym miejscu wspomnieć, że właśnie wtedy jednym z pierwszych użytkowników wozów Typ 82 był generał major Erwin Rommel, który używał go jako wozu osobistego. Pierwsze, większe dostawy samochodów Typ 82 rozpoczęły się w drugiej połowie 1940 roku.

Pierwsze wozy Kübelwagen trafiły do Afryki Północnej w lutym 1941 roku wraz z czołowymi jednostkami Afrika Korps. Posiadały one jeszcze standardowe opony oraz jednolite malowanie standardowe ciemno-szare. Część z maszyn była wyposażona w uniwersalne karabiny maszynowe Maschinengewehr 34 kalibru 7,92 mm, który został zamontowany na obrotowym ramieniu. Z czasem wozy Kübelwagen otrzymały tutaj specjalne, balonowe opony o

zwiększonej powierzchni styku z podłożem często sypkim i kamienistym o wymiarach 690 mm x 200 mm lub 200-12. Volkswageny Typ 82 były także często ulubionymi samochodami, używanymi przez pilotów latających nad Afryką Północną.

Często wozy Kübelwagen poruszał się także wspomniany już tu generała, następnie marszałek Erwin Rommel. Opowiedział on kiedyś samemu Porschemu jak to właśnie Volkswagen Typ 82 uratował mu kiedyś życie, kiedy jadąc samochodem przez pustynię trafił na nieoznaczone pole minowe. Lekki Kübelwagen nie spowodował detonacji żadnej miny, natomiast jadący za nim samochód Horch z jego bagażem wyleciał w powietrze. Pomogły tutaj też specjalne opony balonowe, przeznaczone na pustynię.

To, że samochód Volkswagen zdawały dobrze swój egzamin w trudnych warunkach pustynnych, o czym może tutaj świadczyć niemiecki raport z kompanii naprawczej z czerwca 1942 roku. Oto niektóre fragmenty z tego raportu:



XIII Rajd Polski w Szczecinie. Tablice rejestracyjne Warszawa 1946-56 (niestandardowy kształt niemiecki)

1. Ciągniki. Sprawdzane pojazdy półgąsienicowe miały przebiegi w granicach 4000 km, z czego większość w terenach pustynnych. Jazda odbywa się częściowo po kamienistym podłożu tak, że gumowe elementy gąsienic zużywały się szczególnie szybko. Pod wpływem piasku i kamieni kołki łączące ze sobą ogniwa gąsienic ulegały często zniekształceniom albo zatarciom, co

zaklinowywało je i tym samym naprawa gąsienic była bardzo pracochłonna.

W porównaniu z silnikami czołgowymi, te z pojazdów półgąsienicowych sprawdzały się dobrze na długich dystansach. Ale po 3000 km zaczynają wykazywać pierwsze oznaki awaryjności. Filtry powietrza są nieadekwatne do panujących warunków.



Opony przyczepek, zwłaszcza podczas trwania jazdy po kamieniach ulegają szybkiemu zużyciu.


2. Średnia ciężarówka *FORD*. Podczaszkowym problemem, który stanowi przyczynę wielu awarii jest ustawiczne pęknięcie sprężyn zaworów. Materiał, z którego wyprodukowano sprężyny jest zbyt twardy, tak, że te nowe założone pękają dość szybko po zamontowaniu.

3. Średnia ciężarówka *OPEL*. Zanotowano pięć przypadków pęknięcia sprężyn w dziesięciu eksploatowanych pojazdach.

4. *VOLKSWAGEN*. Po pierwsze, pojazdy te bardzo dobrze sprawdzają się w linii, ale po około 5000-6000 km wychodzą na jaw wszelkie możliwe rodzaje trudności.

**VERSION D:
I. FALLSCHIRMJAGER KORPS, NORTHERN ITALY, JANUARY 1945**



 OPISYBRON.PL

5. *Motocykle. Według świeżych doświadczeń motocykle są najbardziej nieodpowiednim pojazdem na pustynię i z pośród wszystkich pojazdów kołowych najczęściej trafiają do warsztatów. Szczególnie narażone na oddziaływanie piasku są tłoki, cylindry, sprzęgło, gaźnik czy linka Bowdena.*

Generalnie niezbędne jest wyposażenie wszystkich pojazdów w płócienne plandeki. Zapobiegają one dostawaniu się piasku w różne elementy. Materiał na plandeki powinien być najgęstszy jak to jest możliwe, aby nie dawał żadnych szans na przedostanie się pyłu lub piachu. Należy natomiast unikać materiałów impregnowanych (...).



Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Muzeum Pancerne w Kłaninie

Teraz można dodać mały komentarz do powyższego raportu. Dokument ten dowodzi tutaj niezbicie, że wśród niemieckich

pojazdów kołowych to właśnie samochody Volkswagen najlepiej spisywały się w trudnych warunkach pustynnych Afryki Północnej. Należy jednak w tym miejscu dodać, że przebieg rzędu 5000-6000 kilometrów bezawaryjnej jazdy wydaje się być słabym wynikiem, w porównaniu z amerykańskim „Jeepem”, który w podobnych warunkach w zależności od zakładu gdzie został wyprodukowany wynosił 12 500 – 16 000 kilometrów, co nawet w najgorszych wynikach był to jednak wynik dwa razy lepszy.

Przez amerykańską US Army, pierwszy egzemplarz wozu Kübelwagen zdobyła pod koniec 1942 roku i przesłała ten pojazd do przetestowania na poligonie badawczym w Aberdeen. Samochód ten wówczas przejechał prawie 3900 kilometrów. Wykazał on się wówczas dobrymi właściwościami jezdny, jednak zdecydowanie ustępował on w jeździe terenowej amerykańskiemu Willysowi. Zauważyć jednak należy, że projektowany od samego początku Willys był samochodem zamówionym przez wojsko i pojazdem w pełni tego słowa znaczenia wozem terenowym, natomiast samochód niemiecki Typ 82 powstał w praktyce jako konwersja wariantu przeznaczonego na rynek cywilny. Prędkość operacyjna na poziomie praktycznym dla niemieckiego wozu wynosiła 65 km/h, zaś dla wozu amerykańskiego 80 km/h. Natomiast dla niemieckiego wozu stanowiło to ogólną prędkość maksymalną. Badający wóz amerykańscy specjaliści zwrócili uwagę na to, że jedynie najważniejsze elementy pojazdu zostały wykonane z materiałów lepszej jakości (materiały strategiczne), natomiast te mniej istotne z materiałów tanich (niestrategicznym), gorszej jakości. Według ostatecznej oceny Kübelwagen (Typ 82) został skonstruowany jako pojazd lekki, a także prosty budowie i eksploatacji. W swojej klasie był dobrą maszyną, ale daleko mu było do „perfekcji”.



Od samego początku wozy Typ 82 brały czynny udział w walkach prowadzonych na froncie wschodnim (od 22 czerwca 1941 roku). Oprócz podstawowej czteroosobowej wersji, oznaczonej w wojsku jako Kfz. 1, używane byłyby także już wspomniane w tekście odmiany:

- Kfz. 2 – łączności oraz rozpoznania z uniwersalnym karabinem maszynowym Maschinengewehr 34
- Kfz. 2/40 – wersja warsztatowa
- Kfz. 3 – wóz obserwacyjny i pomiarowy
- Kfz. 12 – ciągnik lekkiego działka przeciwpancernego kalibru 37 mm

Ciężkie warunki, jakie panowały na rosyjskich drogach stawały się świetnym egzaminem dla wozów Kübelwagen. Podobnie jak inne pojazdy, wozy Typ 82 często grzęzły w wszechobecnym jesiennym błocie, ale dzięki swojej niewielkiej masie stosunkowo szybko i łatwo były z nich wyciągane. Spaniale sprawdzał się tam chłodzony powietrzem silnik, okazał się też odporny na ekstremalne temperatury. Na przykład inny niemiecki samochód – Mercedes 170 należało odpalić po mroźnej nocy za pomocą lut lampy, gorącej wody lub ognia rozpalanego w kanistrze metalowym lub bezpośrednio pod blokiem silnika. Natomiast w przypadku wozu Typ 82 Kübelwagen z reguły wystarczyło zakręcić

korbą lub po prostu pchnąć go, aby silnik ten zapalił. Natomiast zupełnie nieskuteczne okazało się stosowane ogrzewanie przednich szyb i kabiny.



Aliancka zdobycz wojenna

Wielkim plusem wozów Volkswagen Typ 82 była tutaj prosta budowa oraz ich łatwa obsługa. Z powodu dużej liczby samochodów w służbie oraz łatwy dostęp do części zapasowych, ich serwis przez większość okresu wojny działał bez zarzutu. W raporcie, który został przesłany Adolfowi Hitlerowi w dniu 1 listopada 1941 roku generał von Schell postulował w nim, aby wszystkie lekkie i średnie samochody terenowe jak najszybciej zastąpić jednym typem wozu, którym miał być właśnie VW Typ 82 Kübelwagen.

Po dość przykrych doświadczeniach, z pierwszą mroźną rosyjską zimą, postanowiono w początkach 1942 roku wprowadzić lekkie kompanie strzelców (wyposażone w motocykle terenowe z wózkiem bocznym oraz samochody VW Typ 82) dla batalionów strzelców motocyklowych. W marcu 1943 roku zostały one przemianowane na kompanie rozpoznawcze. Te mobilne jednostki były wyposażone w samochody VW Typ 82 oraz następnie także w terenowe samochody amfibijne Schwimmwagen Typ 166 i składały się z 190 żołnierzy, uzbrojonych w m.in. 22 egzemplarze uniwersalnych karabinów maszynowych kalibru 7,92 mm oraz dwa lekkie granatniki kalibru 50 mm. Pozostawały one w składzie dywizji pancernych i dywizji grenadierów pancernych do końca trwania wojny w Europie.

Zastępowanie motocykli, samochodami VW Kübelwagen w kompaniach rozpoznawczych wiązało się także z niskimi kosztami produkcji tego ostatniego modelu. Cena jednostkowa samochodu VW Typ 82 wynosiła 2945 RM.-, co stanowiło cenę zaledwie o 50% większą od motocykla terenowego z wózkiem bocznym Zündapp KS 750 z koszem.

W pułku pancernym Dywizji Pancерnej z okresu 1944 roku na stosowanych 70 egzemplarzy samochodów terenowych, etatowo znajdowało się w składzie aż 60 egzemplarzy wozów Kübelwagen (Kfz. 1) oraz znacznie rzadziej stosowane wozy amfibijne Schwimmwagen (oznaczenie Kfz. 1/20). Zaś pozostałe samochody m. gl. Einheist-Pkw, w odmianach Kfz. 15 oraz Kfz. 17.

Zdobyte lub porzucone samochody Volkswagen Typ 82 były bardzo często przejmowane oraz używane przez żołnierzy alianckich. Aby znacząco tutaj ułatwić obsługiwanie się zdobycznymi wozami Typ 82, amerykański Departament Wojny wydał w czerwcu 1944 roku instrukcję pod tytułem „German Volkswagen”. Zdobyczne niemieckie wozy Kübelwagen były także w miarę powszechnie używane na froncie wschodnim czy to przez czerwonoarmistów, jak i żołnierzy z formowanych w Związku Radzieckim jednostek wojska polskiego.

W armiach sojuszniczych III Rzeszy Niemieckiej znalazły się jedynie wozy Kübelwagen. Trafiły one m.in. do jednostek bułgarskich, rumuńskich (gdzie zastąpiły zasłużone samochody terenowe G1200), a także do oddziałów proniemieckich rządów w Vichy. Warto w tym miejscu na sam koniec wspomnieć, że w 1941 roku znany miłośnik motoryzacji Król Rumunii Michał – otrzymał w prezencie od samego Adolfa Hitlera obok motocykla BMW R61, jednotonowego ciągnika półgąsienicowego Adler D7 (Sd. Kfz. 10) także egzemplarz VW 82 Kübelwagen (posiadający rumuński numer rejestracyjny: U-0172). Tał się on ulubionym samochodem Króla do czasu otrzymania zdobytego w Związku Radzieckim amerykańskiego samochodu terenowego Willys MB.

Bibliografia

1. Robert Sawicki, VW Kübelwagen, Schwimmwagen, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1999 rok
2. David Doyle, Niemieckie Pojazdy Wojskowe II Wojny Światowej, Wydawnictwo Vesper, Poznań 2012 rok
3. Jerzy Mydlarz, Samochód terenowy KdF Kübelwagen, TBiU 182. Warszawa, Dom Wydawniczy Bellona i Agencja Wydawnicza CB, 1998 rok
4. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Volkswagen_K%C3%BCbelwagen
5. <https://www.dws-xip.com/encyklopedia/pkwtyp82-de/>
6. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Volkswagen_Type_82