

Fröhliche Fahrt mit dem VW-Kübel Typ 181

Nachdem wir uns bereits 1975 wegen der ständig erforderlichen Reparaturen von unserem hassgeliebten DKW-Munga trennen mussten, träumten wir immer wieder von einem kleinen, offenen, geländegängigem Fahrzeug. Die Invasion der japanischen Allradler oder der heute inzwischen ziemlich gesichtslosen SUVs lag noch in weiter Ferne.

So machten wir es, wie es uns die Bundeswehr bereits vor einigen Jahren vorgemacht hat. Wir entschieden uns 1986 ebenfalls für den „Kübel“. Besonders im Sommer, mit offenem Verdeck, machte das Fahren Spaß. Und selbst an so manchen eiskalten Wintertagen war man (mit Bundeswehr-Parka) hin und wieder offen unterwegs. Fast überall, wo wir mit unserem quietschgelben Kübel auftauchten, begegnete man uns mit fröhlichen und lachenden Gesichtern. Hin und wieder mussten wir aber auch die Frage nach dem Einwurfschlitz des „rollenden Briefkastens“ über uns ergehen lassen.



Die Karriere des Kurierwagens begann als „Lückenbüßer“. Die Bundeswehr stand vor dem Problem, dass die Produktion des DKW-Munga zum Jahresende 1968 auslief. Bei der Suche nach einer Alternative fiel die Wahl auf Volkswagen. Der Wolfsburger Konzern sollte auf Basis des VW-Käfer den bedingt geländetauglichen Mehrzweckwagen konstruieren

Der **VW Typ 181 Kurierwagen** war zuerst ein rein militärischer Geländewagen, der dann ab 1968 zunächst ausschließlich für die Bundeswehr produziert wurde.

Bei der Präsentation auf der Internationalen-Automobil-Ausstellung im September 1969 in Frankfurt am Main erwies sich der VW 181 als Militärfahrzeug im Stil des alten Wehrmacht- Kübelwagens, nur geringfügig moderner, aber größer und schwerer. Die kastenförmige Karosserie mit vier Halbtüren war dem Verwendungszweck und dem Stil der Zeit angepasst. Mit der Verkaufsbezeichnung „Kurierwagen“ sollte eine namentliche Verbindung zum Kübelwagen der Wehrmacht vermieden werden. Gleichwohl erhielt er unter den Soldaten ganz schnell den Spitznamen "Kübel".

Größere Veränderungen erfolgten ab 1973: Der Motor wurde höher verdichtet und leistete nun bei gleich gebliebenem Hubraum 48 PS. Die Pendelachse wurde durch eine Schräglenkerachse mit Doppelgelenkwellen (wie bei den damaligen VW-Käfer-Modellen 1302/1303) ersetzt. Eine Konstruktionsverbindung des Käfers mit dem Getriebe des seinerzeit aktuellen VW-Transporters (VW-Bus) ersetzte die überholte Vorgelegekonstruktion. Die Reifengröße wurde von 165 R 15 auf 185 R 14 geändert. Eine Frischluftheizung ersetzte die obligate Standheizung in Verbindung mit den großen Luftansaugschlitzen oberhalb der hinteren Kotflügel. Damit konnten vom Motor keine Abgase angesaugt werden und in den Innenraum gelangen (nach dem gleichen Prinzip wie beim Käfer).

Das Fahrzeug wurde bis 1980 hergestellt und neben der Bundeswehr dann auch später an private Interessenten verkauft. Preislich lag der „Kübel“ auf einem hohen Niveau. Privatkunden mussten 8500 DM für das sehr spartanisch ausgestattete Fahrzeug zahlen.

In Mexiko wurde der Typ 181 von 1970 bis 1980 als VW Type 182 Safari gebaut. In den USA ist das Modell jedoch unter seinem Spitznamen "The Thing" bekannt geworden. ■