

Das „Amphicar“ - ein ziviles Amphibienfahrzeug

Das Amphicar wurde von Hans Trippel konstruiert, er ließ es von 1960 bis 1963 hauptsächlich in Berlin-Wittenau bei der Deutschen Waggon- und Maschinenfabrik (DWM) bauen. Die Rohkarossen fertigte anfangs die Industrie-Werke Karlsruhe AG, IWK in Lübeck-Schlutup. In Deutschland war das Fahrzeug ab 1962 zum Preis von 10.500 DM erhältlich.

Insgesamt wurden 3.878 Amphicars fertiggestellt, 3.046 wurden in die USA exportiert. Wegen des hohen Preises, das Fahrzeug kostete damals etwa soviel wie zwei VW-Käfer, wurden nicht genügend Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz verlief so schleppend, dass noch drei Jahre nach dem Ende der Produktion Neuwagen zu kaufen waren, die auf Halde standen und zu einem verringerten Preis angeboten wurden. Weil die wenigen Liebhaber sich damals preiswert mit Ersatzteilen eindecken konnten, war aber der Unterhalt des Fahrzeugs günstig.

Technische Details

Das Fahrzeug hat eine durch einen Rohrrahmen und Längsträger verstärkte selbsttragende Ganzstahlkarosserie, deren Unterteil als geschlossene Wanne geformt ist. Alle Teile sind fest miteinander verschweißt. Die Türen werden für die Fahrt im Wasser von innen zusätzlich verriegelt und damit stärker an die Türdichtungen angepresst, um einen Wassereintritt zu verhindern. Im Motorraum hat das Fahrzeug serienmäßig eine Lenzpumpe, um Wasser abzupumpen, das beispielsweise an den Achswellen eintreten kann.

Weiters ist es mit einem Positionslicht und einem Signalhorn auf der Fronthaube ausgerüstet. Bei der Wasserfahrt musste auf dem Heckdeckel noch ein weißes Positionslicht auf einem kurzen Mast angebracht werden. Im Bug unter dem Kofferraum liegt das Reserverad, über der Vorderachse der Kraftstofftank. Vorder- und Hinterräder sind an gezogenen Längsschwingen mit Federbeinen und hydraulischen Stoßdämpfern aufgehängt und haben hydraulisch betätigte Trommelbremsen.

Gelenkt wird sowohl auf der Straße als auch im Wasser mit den Vorderrädern. Der Motor im Heck ist ein Vierzylinder Viertakt Reihenmotor des englischen Triumph Herald 1200 mit knapp 1,2 Liter Hubraum und einer Leistung von 38 PS. Die Antriebskraft wird auf die Hinterachse über eine Einscheibentrockenkupplung und das vor dem Motor platzierte Getriebe übertragen. Es ist ein vollsynchronisiertes Viergang-Spezialgetriebe mit zusätzlichem 3 : 1 untersetzten Wendegetriebe mit nur einem Vorwärts- und Rückwärtsgang für den Antrieb von zwei Kunststoffpropellern.

Der Wartungsaufwand für das Amphicar war groß: Nach jeder Wasserfahrt waren 13 Schmiernippel mit Fett zu versorgen. Dazu musste das Fahrzeug aufgebockt und die Rücksitzbank ausgebaut werden.

Technische Daten

Motor:	4-Zyl. 1.147 cm ³	v/max. Straße:	120 km/h
Leistung:	38 PS / 4750 U/min	v/max. Wasser:	12 km/h
Länge:	4.330 mm	Leergewicht:	1.050 kg
Breite:	1.565 mm	Nutzlast:	300 kg
Höhe:	1.520 mm	Radstand:	2.100 mm
Kraftstoffverbrauch Straße	9 l / 100 km	Bodenfreiheit:	253 mm
Kraftstoffverbrauch im Wasser pro Stunde:	2,3 l bei 5km/h - 10 l bei 10 km/h		

Quellen: Wikipedia

Details zu den Modellen:

Das Modellset besteht aus sechs Modellen. Zwei der Modelle sind als Rollmaterial sowohl im Straßenbetrieb als auch im Wasser einsetzbar. Vier Modelle sind Standmodelle, die als Immobilie im Wasser bzw. an Land eingesetzt werden können.

Die Rollmaterial-Modelle sind mit variabler Spurlage ausgestattet, d.h. sie können via Schieberegler/Kontaktpunkt von Spurlage „Landstraße“ auf Spurlage „Feldweg“ (= mittig) umgestellt werden.

Sie lassen sich via Schieberegler/Kontaktpunkt in Schwimmlage absenken. Die Beleuchtung der Fahrzeuge ändert sich dabei automatisch.

Sie verfügen auch über ein separat zu schaltendes angeleitetes Schraubenwasser.



Für den Schwimmbetrieb sind die Modelle so konstruiert, dass bei Weghöhe gleich Anlagenhöhe (relative Höhe = 0) kein Wasser im Inneren des Fahrzeuges sichtbar wird. Das bedeutet, für die Wasserfahrt ist entweder der Spline „unsichtbare Straße“ oder „Wasserweg“ auf Anlagenhöhe verlegt zu verwenden.

Verwendet man „unsichtbare Straße“, kann das Modell direkt von der Straße in das Gewässer ein- und ausfahren. Da sich die Splines Wasserweg und Straße nicht verbinden lassen, (soweit mir bekannt) ist dies beim Wasserweg nicht möglich.

Die Immobilien sind nicht beleuchtet, die Fahrzeuge als Rollmaterial mit Fahr- Brems- und Blinkerlicht ausgestattet. Die Rollmaterialien verfügen über drehende Räder, die Vorderräder lenken mit.



Fred Fuchs – FF1

kon.ff1@sol.at