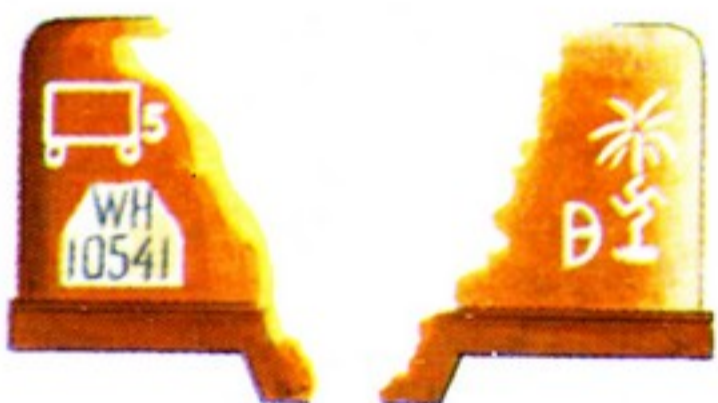
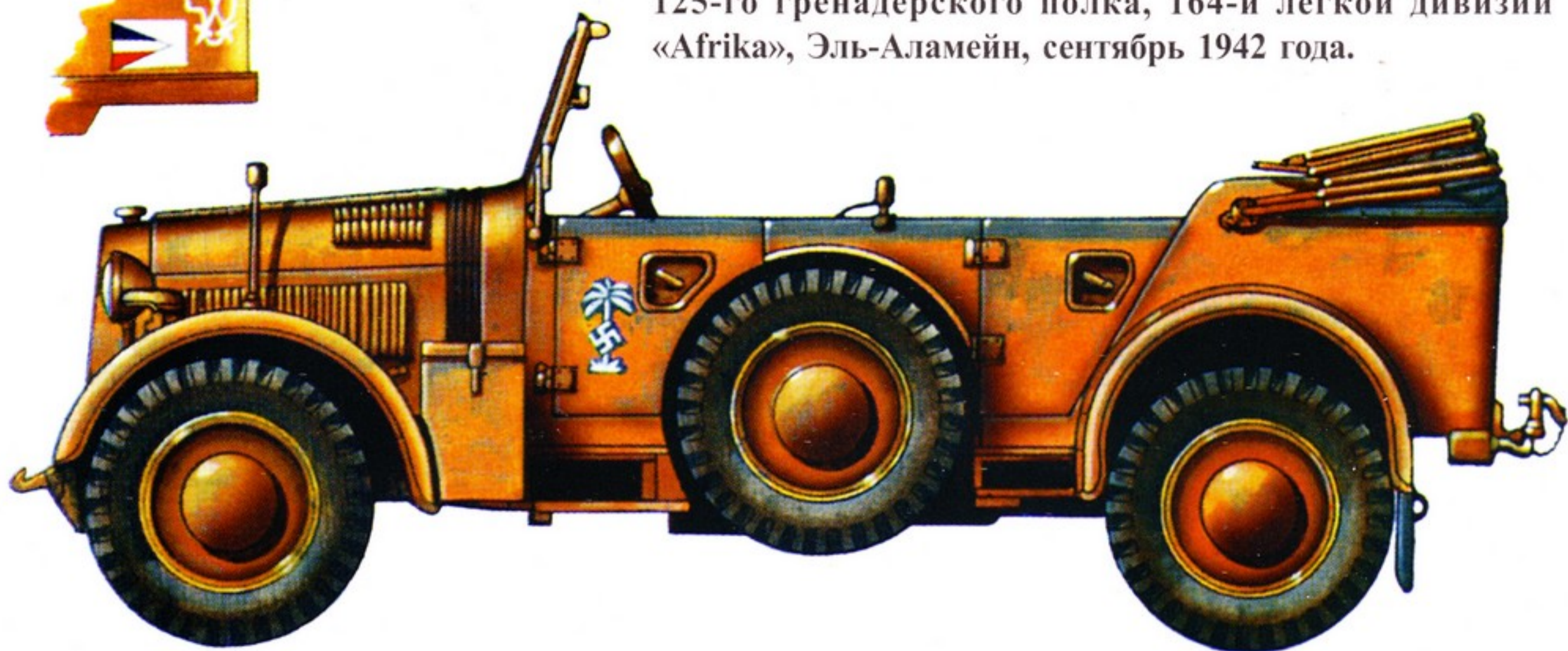


ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЕРМАХТА

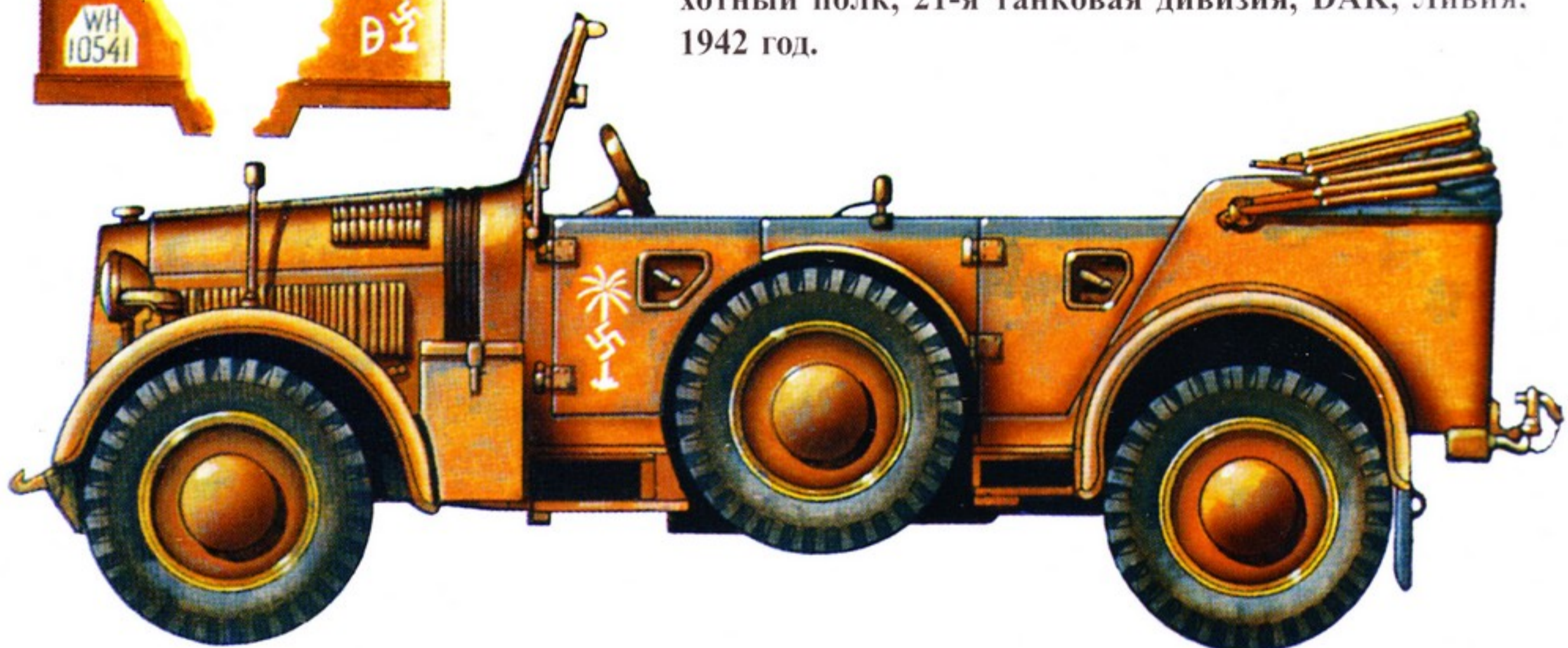




m.gl. Einheits-Pkw (4x4) Horch Typ Efm. Командование
125-го гренадерского полка, 164-й легкой дивизии
«Afrika», Эль-Аламейн, сентябрь 1942 года.



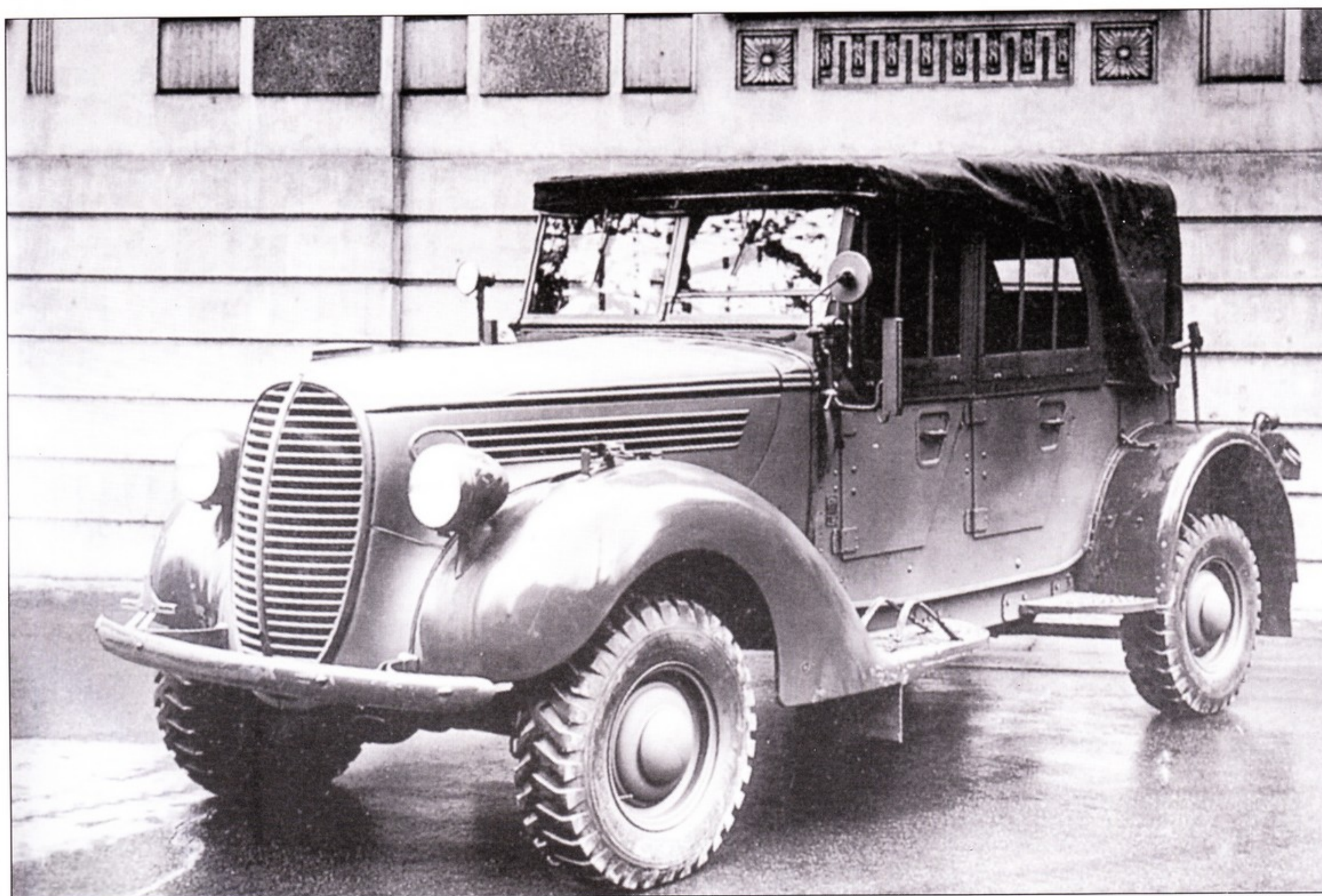
m.gl. Einheits-Pkw (4x4) Horch Typ Efm. 104-й мотопе-
хотный полк, 21-я танковая дивизия, ДАК, Ливия.
1942 год.



m.gl. Einheits-Pkw (4x4) Horch Typ Efm. 19-я танко-
вая дивизия, Восточный фронт, Польша, 1944 год.



Легковые автомобили вермахта



Экспериментальная полноприводная машина повышенной проходимости на шасси американского 1-тонного автомобиля Форд V-8, 1939 г. Кузов изготовлен фирмой Паплер из Колона. Планировалась постройка серии из 1500 таких автомобилей, однако план реализован не был.



Утро красит нежным светом околицу Блонье - деревеньки у ворот Варшавы, 15 сентября 1939 г. Автомобили 14-й противотанковой роты 82-го пехотного полка 31-й пехотной дивизии поставлены очень тесно - отличная цель для артиллерии и авиации! Да вот стрелять-то некому. Рота оснащена средними «пассажирскими» автомобилями Kfz.12 с буксировочными узлами под буксировку 37-мм пушек. Эти машины, что типично для вермахта, собирались разными заводами, слева - достаточно редкий Phänomen Granit тип 25с открытым кузовом, на переднем плане в центре - «мерин» Mercedes-Бенц тип Штутгарт, справа спереди - Вандерер W11 и в центре - несколько Адлер тип 3Gd.

Стремительное развитие автотранспорта в период 1-й Мировой войны и в межвоенный период привело к тому, что облик немецкой армии заметно изменился.

Небывалый прежде размах обрела механизация армии. Моторизованные части оснащались танками, самоходными орудиями, бронетранспортерами и броневедомыми. Эти части также получали различные автомобили и мотоциклы, предназначенные как для перевозки живой силы и подвоза снабжения, так и для особых целей: связи, разведки, эвакуации раненных. Кроме того,

войскам требовалось большое количество легковых автомобилей. Первоначально военные использовали обычные гражданские автомобили, немного приспособленные для военной службы. Позднее немцы приняли на вооружение три стандартных класса легковых автомобилей. Уже после начала войны на фронте появился популярный фольксваген VW «Kuebelwagen». В этой книге рассказывается о гражданских автомашинах на военной службе, о стандартных автомашинах, о трофейных машинах, а также о машинах класса 1500.

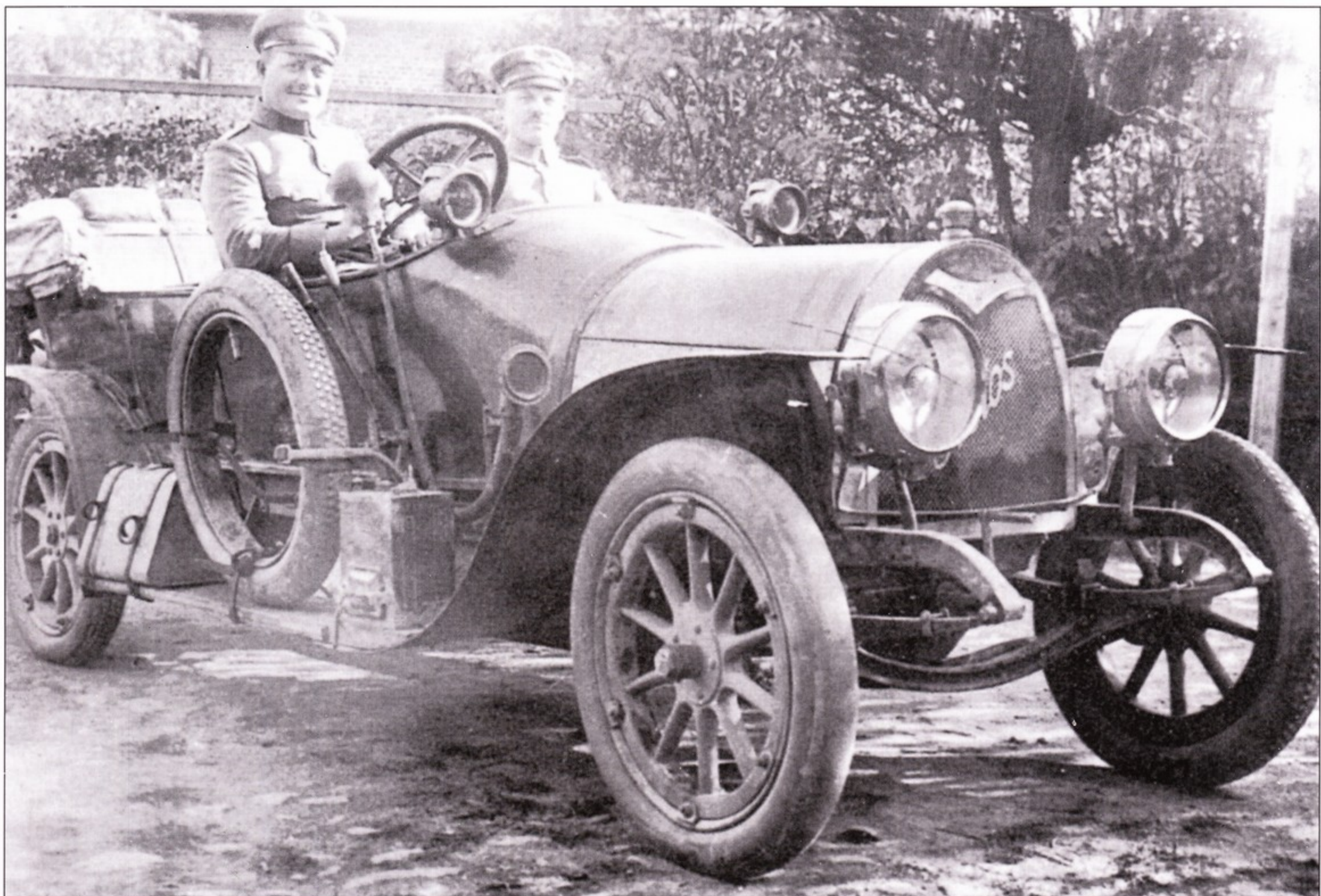
В годы 1-й Мировой войны немецкая армия отличалась высоким уровнем механизации. Среди обширного парка автотранспорта были также легковые автомобили и мотоциклы (называвшиеся тогда «kleinauto»). Большинство автомашин составляли гражданские машины, лишь небольшая доля автотранспорта имела специализированные военные кузова. В 1914-1918 годах легковые автомобили с успехом использовали в качестве штабных и ремонтных машин, машин связи, подвозчиков боеприпасов и санитарных машин.



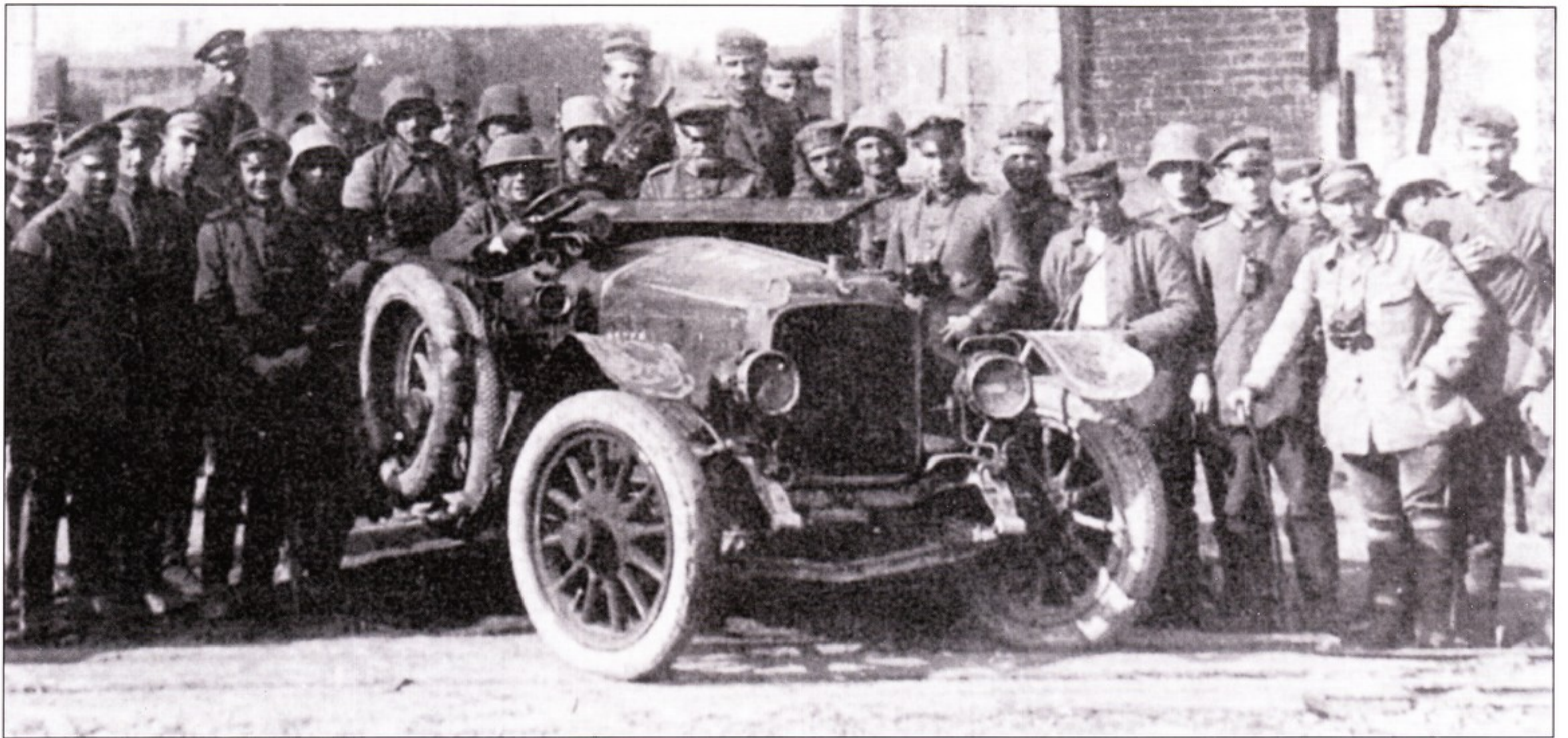
Площадь перед ж.д. вокзалом в Курске заполнена легковыми автомобилями - авторынок? Вряд ли, так как все машины принадлежат 521-му отряду полевой полиции. Фото сделано осенью 1942 г.



Минск, лето 1944 г. Русские идут! Русские тогда окружили, а потом взяли да разгромили группу армий «Центр». Группа армий «Центр» тогда лишилась львиной части своей техники. Эти машины пока принадлежат немцам, но скоро они обретут новых хозяев. На фото - Фольксваген, DKW, ГАЗ (трофейный советский, который вскоре станет трофейным в квадрате), Форд. Автомобили еще пытаются уехать в западном направлении. По белорусским-то дорогам, да в условиях господства в воздухе советской авиации... Легковые автомобили VW тип 82E и DKW Reichsklasse (Meisterklasse) очевидно принадлежат улепетьвающим из Минска нацистским бонзам. Грузовик Форд V-300S с номерным знаком «MH-5334» имеет дополнительную маркировку NSKK 4/38 (Sturm 4/Motorstandarte 38) и эмблемой в виде дубовых листьев.



Автомобиль периода Первой мировой войны Protos с правым рулем.



Германская армия в I мировую войну использовала трофейные автомобили, на этом выполнена памятная надпись: «автомобиль захвачен у англичанцев во время весеннего наступления, 22 марта 1918 г.»

На плохих дорогах большинство автомобилей быстро утрачивало свою мобильность. Чтобы вытащить из грязи «самобеглые повозки» приходилось привлекать лошадей. Так выглядел район Бреста в 1915 г.

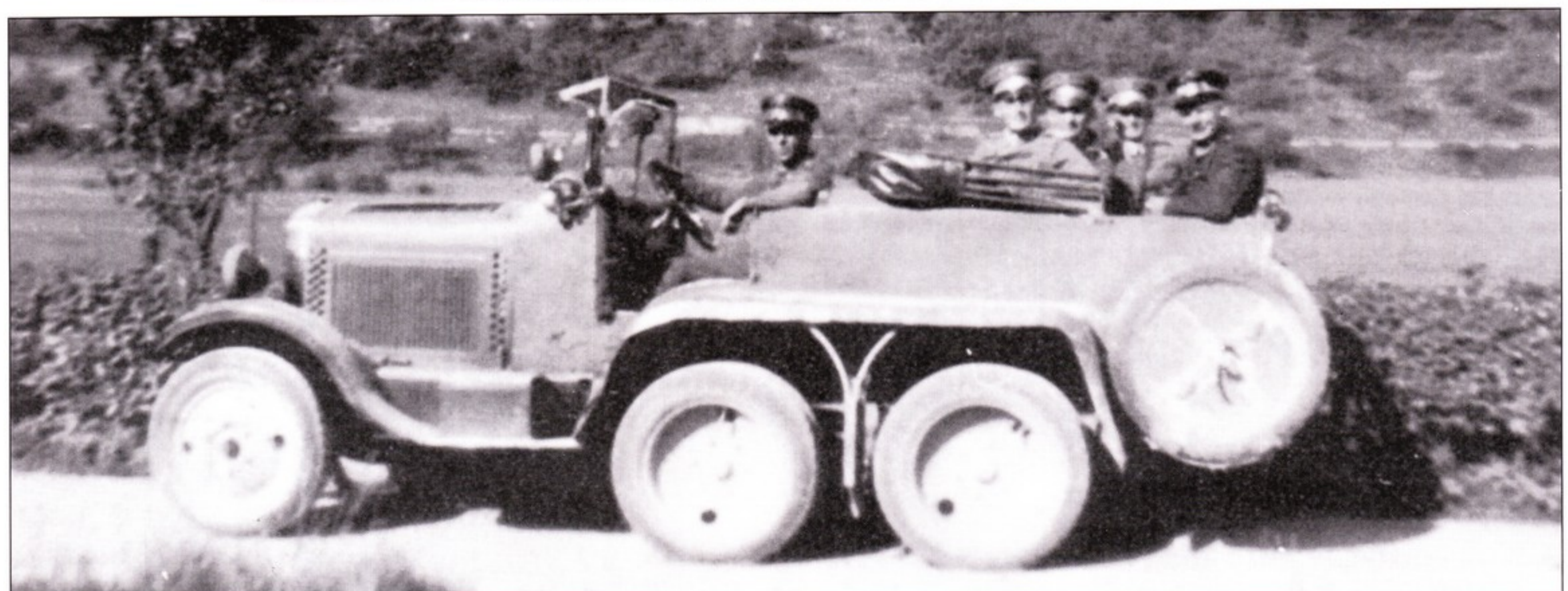
Снимок дает представление о преимуществах автомобилей, как средства ускоренной доставки пехоты и использования в качестве платформы для вооружения. Авто вооружено двумя раритетными 7,92-мм пулеметами Бергман образца 1915 г. Снимок сделан или на излете I мировой войны, или в ранние дни существования *Frei Korps*.





На учениях рейхсвера использовались макеты танков и бронеавтомобилей, что позволяло отрабатывать тактику действий мотомеханизированных подразделений. На фото - имитации бронеавтомобилей на шасси авто Адлер Standard-6, одна машина оборудована радиостанцией (обратите внимание на антенну рамного типа). Справа - обычный Адлер. На заднем плане - автомобили разных типов.

Чтобы сбить с толку контрольные службы Антанты, в рейхсвере широко использовали автомобили разных марок, зачастую зарегистрированные на подставных частных владельцев, например - этот Pluto. Автомобили Pluto строились по лицензии фирмы Амилькар с 1924 по 1927 г.г. и оснащались 4-цилиндровыми моторами мощностью 20 л.с. Номерной знак указывает на Восточную Пруссию.



Воины рейхсвера на редком трехосном «тяжелом внедорожном Pkw», собранном в 1926 г. фирмой Хорх.



Программа моторизации рейхсвера была принята в 1926 г. Впервые в военной истории Германии предусматривалась закупка специализированных автомобилей повышенной проходимости, призванных заменить в армии обычные гражданские машины. Первоначально в фаворе находились шестиколесные машины (частично полноприводные), предназначенные для перевозки солдат, но затем от них отказались по причине высокой стоимости и слабости германской промышленности того времени. Рейхсвер изучал возможности гражданских автомобилей с задним приводом и 4-тактным двигателем внутреннего сгорания. Улучшить проходимость таких машин представлялось возможным путем несложных доработок шасси. С другой стороны армии требовались машины с иными, чем для гражданского использования, кузовами. Новые шасси и кузова разработала фирма Trutz из Кобурга. Кузов получил наименование «Kubelsitz-Wagen», в войсках название быстро трансформировалось в «Kibelwagen». Машины предназначались для использования в качестве персонального автотранспорта и тягачей легких артиллерийских установок. Первые такие машины изготовили фирмы Адлер и Мерседес-Бенц в 1927 - 1928 гг. Вскоре к серийному производству подключились фирмы BMW, Hanomag, Horch, Phänomen, Stoewer, Wanderer. Кузова поставлялись различными субподрядчиками или изготавливались непосредственно автозаводами, ведущими сборку автомашин. На фото - Ютеборг, осень 1934 г. Мерседес-Бенц 8/38 min Stuttgart 200 (W02). Машина несет на себе печать интенсивной эксплуатации.

После поражения в войне, дальнейшая моторизация немецкой армии сдерживалась пунктами Версальского договора. Лишь промышленный рост, начавшийся в 1925 году, позволил продолжить моторизацию армии. Моторизацию облегчала и государственная политика, направленная на поддержку местной промышленности. В место небольших компаний появлялись крупные фирмы, концентрирующие капитал и успешно конкурирующие с иностранными производителями.

Если в 1924 году 65 немецких компаний выпускали более 90 типов автомашин, то к 1928 году количество компаний сократилось до 23. Например, в ноябре 1931 года фирмы Audi, DKW, Horch и Wanderer образовали единый концерн Auto Union AG, который вскоре стал главным поставщиком автомашин для немецкой армии.

В 1924 году командование рейхсвера начало программу реорганизации армии и

всячески старалось обойти ограничения Версальского договора. В конце 1923 года экономическая ситуация в Германии стабилизировалась в достаточной степени, чтобы можно было начать строительство современной промышленности, и в том числе оборонной отрасли. Развертывание рейхсвера в вермахт, способный эффективно защищать границы Германии, стало главной целью генерала Ганса фон Зекта, который в то время занимал должность



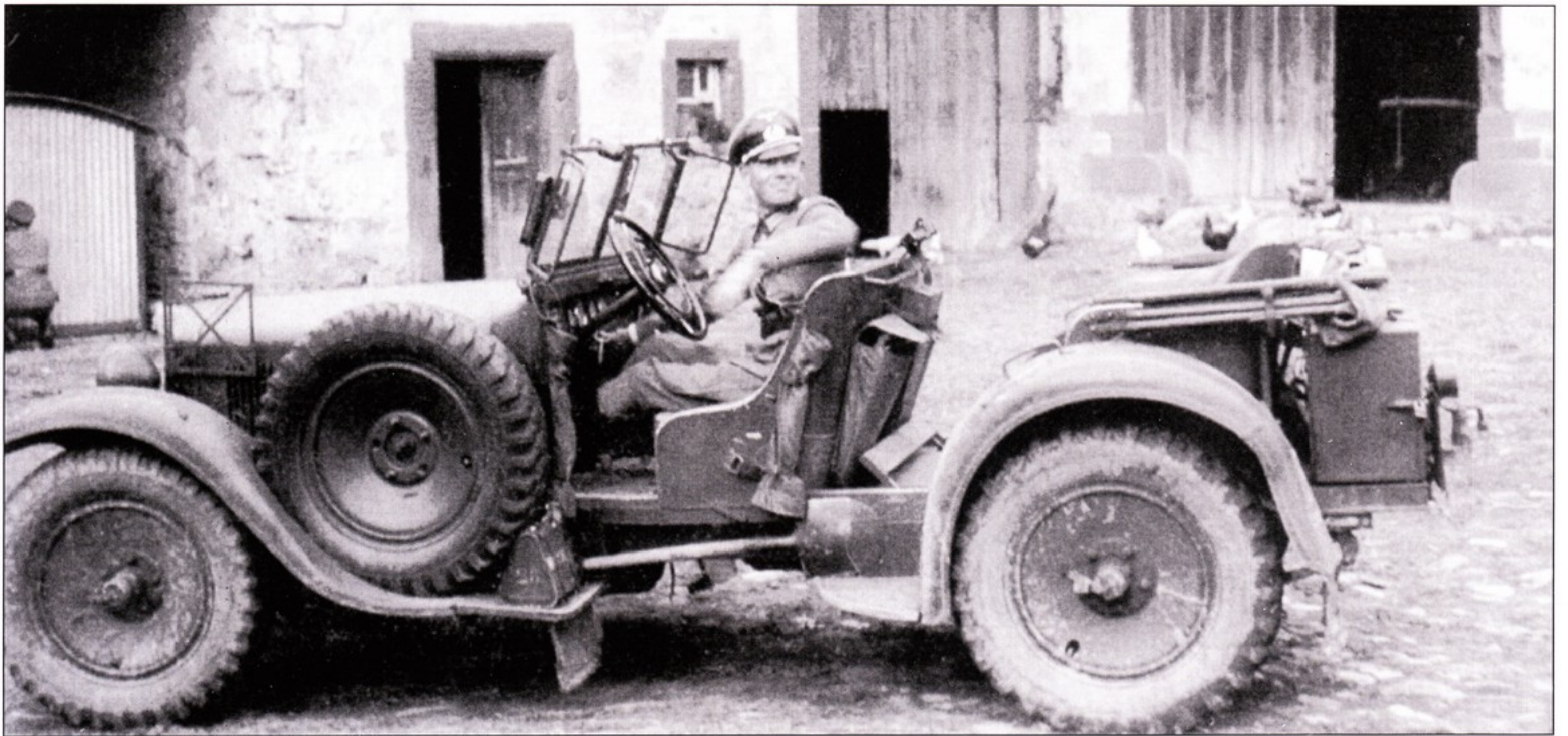
Stuttgart 200 IV военного округа в Мюнстере. Машина находится в прекрасном состоянии, вероятно ее подготовили к параду.



Крутые парни нужны для такой работы! Снимок сделан зимой 1929 - 1930 г.г. Комфортом машины «кюбельваген» не отличались. На снимке - Stuttgart 200.



В военное время автомобили повышенной проходимости, пусть и лишенные комфорта, всегда пользовались популярностью. Stuttgart 200.



В ходе серийного производства облик машины Stuttgart 260 немного менялся. Сравните с другими фотографиями. На корме укреплен небольшой ящик-багажник.



«Кюбельваген» Stuttgart 200, снимок выполнен в межвоенный период.

Поставки автомобилей Mercedes-Бенц 8/38 тип Stuttgart 200 завершились в 1929 г., но данный снимок выполнен в 1940 г. Автомобил-ветеран первых лет Второй мировой войны. На крыле установлена фара Нотек. Машина принадлежит подразделению ПВО Рейха.





«Кюбельваген» Stuttgart 260 (W11) выпускался с 1929 по 1935 г.г. Всего изготовлено примерно 1500 автомобилей данного типа, большинство их них получила армия.

главнокомандующего немецкой армии. Генерал отличался прогрессивными взглядами и старался как можно лучше оснастить армию. Опираясь на опыт 1-й Мировой войны, фон Зеэкт предположил, что в будущем победа будет за более мобильной армией. Поэтому, фон Зеэкт решил полностью моторизовать рейхсвер. На первом этапе предполагалось полностью моторизовать семь дивизий, а также службы снаб-

жения во всех линейных частях. По согласованию с правительством был принят план «Umbau», который предполагал полную реорганизацию немецкой армии к 1938 году.

В начале 20-х годов из-за нехватки денег, рейхсвер не заказывал специализированных машин, довольствуясь обычными серийными моделями. С другой стороны, в это время промышленники также не

были заинтересованы в выпуске специализированных армейских моделей. Стремясь уменьшить расходы на покупку автотранспорта, командование рейхсвера закупало для своих частей такие «игрушечные» автомобили, как BMW «Dixi» и Amilcar «Pluto». (Согласно приказу от 20 июня 1923 года части рейхсвера следовало оснащать автомобилями, вмещающими 2-6 человек и развивающих среднюю ско-



Один из первых «кюбельвагенов» - Stuttgart 260. В задней части смонтировано запасное колесо.



Польская кампания, 1939 г. На автомобилях установлены зенитные пулеметы.

рость 35 км/ч при максимальной скорости 70-100 км/ч; перечисленные модели этим критериям полностью отвечали).

После того, как Адольф Гитлер пришел к власти, ситуация коренным образом изменилась. Лучше всего эти перемены можно проиллюстрировать с помощью статистических данных. Если в 1933 году по дорогам Германии ездили 755156 автомобилей (легковых, грузовых и автобусов), то к 1938 году их число увеличилось на миллион. Похожим образом изменилось число мотоциклов: с 844042 в 1933 году до 1599055 в 1938 году. Ежегодный выпуск мотоциклов в III Рейхе составил 200000 штук, что сделало Германию первым в мире производителем мотоциклов (63% мирового выпуска).

Полевые легковые автомобили класса «Kuebelwagen»

Выбирая новые автомобили для немецкой армии, первое время командование рейхсвера пыталось подыскать что-либо подходящее из имеющейся линейки гражданских моделей. Так, согласно циркуляру от 29 августа 1924 года, войсковой автомобиль должен был иметь привод на задние колеса и хорошо «державшие» тряску жесткие мосты. В дальнейшем, требования к машинам изменялись, превратившись в 1929 году в технические требования к военному автомобилю. Такой автомобиль должен был иметь стандартное шасси с колесной формулой 4x2 и специаль-



Восточный фронт, 20 апреля 1942 г. Колонна «кюбельвагенов». Спят солдаты подразделения истребителей танков. Марш по весенней распутице был утомительным.



Машина сделана на основе стандартного Stuttgart 260 (W11), паркет. Боевая машина Gefechtskraftwagen Kfz. 18, ранний вариант. Два сиденья, большой багажник.

Gefechtskraftwagen Kfz. 18 из полка ПВО «Герман Геринг», дополнительно установлен огромный деревянный багажник.





Машины фирмы Адлер по численности занимали второе место в автопарке рейхсвера. Автомобили Standart-6 (10N) закупались с 1927-1928 г.г. Обратите внимание на различия в облик трех машин одного типа, прежде всего на разные шины колес. В некоторых изданиях эти машины называют «Фаворит», но «Фаворит» выпускался только с ноября 1928 г. На снимках - одна из первых моделей с запасным колесом в корме машины.





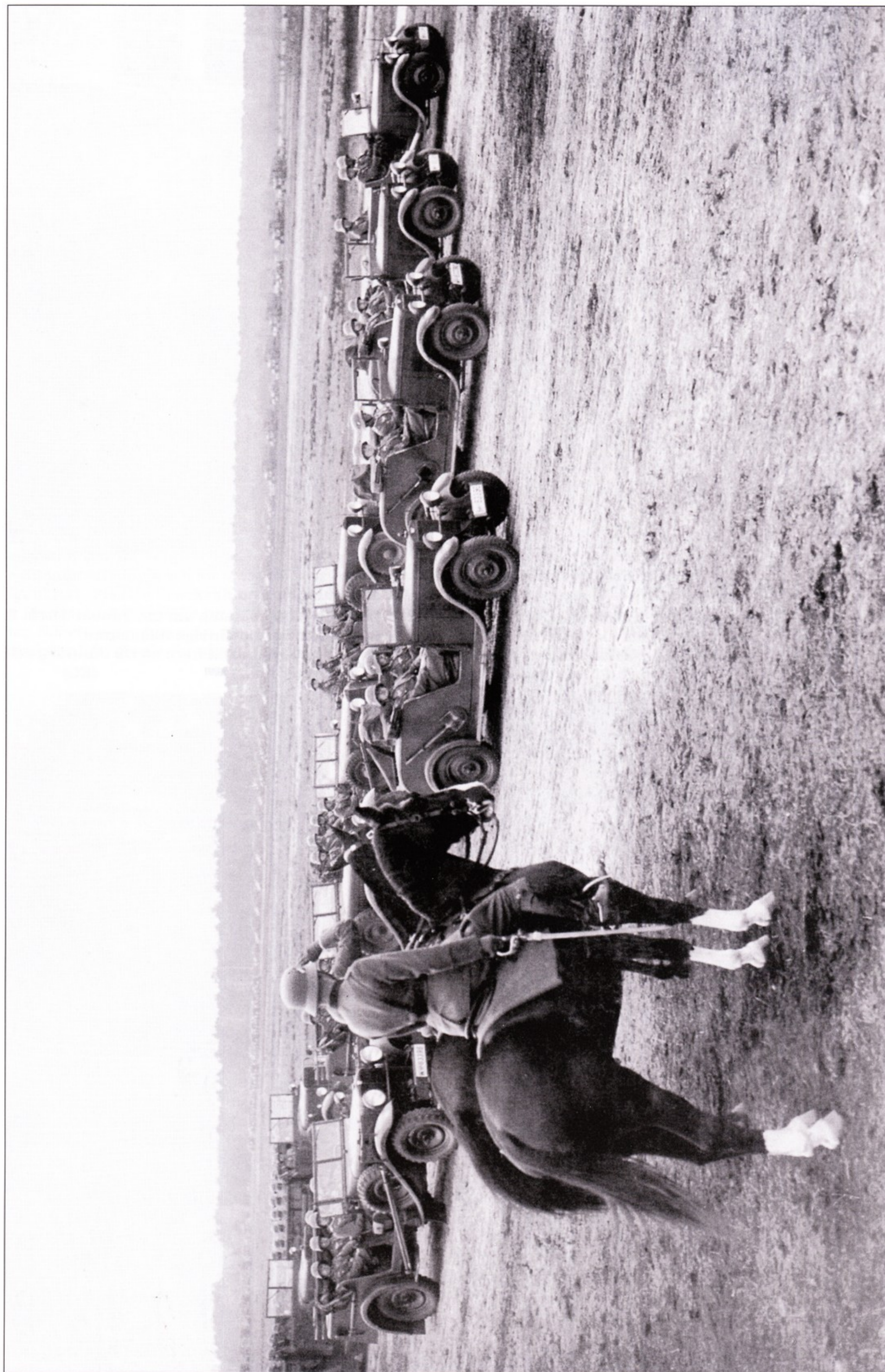
Мерседес-Бенц Stuttgart 260. Дверной проем в борту кузова закрыт тентом.



Парковый день в 74-м пехотном полку 19-й пехотной дивизии. Слева направо: Stuttgart-260 (W11), Адлер тип 12 N-RW и Цундап DS-350.



В 1932 - 1933 г.г. было изготовлено только 200 автомобилей Адлер тип 12 N-RW. Машина горнострелковой части из VII военного округа в Мюнхене.



Полевой смотр неустановленного подразделения связи, примерно 1936 г. Автопарк части довольно разнообразен. Слева направо: четыре Ганомога 4/23, затем два Stoewer M-12, один Хорьх-830R и Вандерер W-11. Крайние слева - два 1,5-тонных грузовика Мерседес-Бенц G3A.



Ганомат 4/20-4/23 - трехместный «кюбельваген» из 96-й пехотной дивизии, снимок датирован 9 января 1940 г. Все «кюбельвагены» рейхсвера имели по четыре сиденья, так что данный автомобиль уникален.

Последняя серийная модель фирмы Адлер - тип 12 N-3G выпускалась с 1933 по 1935 г.г. Типичные отличия данного типа - скругленные крылья и характерная облицовка радиатора.





Автомобиль Адлер тип 12 N-RW.

ный, открытый кузов. Для защиты от непогоды машину следовало оснастить складной брезентовой крышей и брезентовыми дверями. Чтобы улучшить ходовые качества машин, их следовало оснащать колесами увеличенного диаметра, усиленными рессорами и тормозами. Система выхлопа также несколько модифи-

В 1935 - 1936 г.г. небольшая фирма Stoewer выпустила небольшую серию автомобилей M-12 RW для вермахта. Данные о количестве построенных машин варьируются от 569 до 800. На машине стоял 8-цилиндровый двигатель. За счет высокой удельной мощности эти автомобили пользовались высокой репутацией среди личного состава.



Ганомат 4/20-4/23, вариант, известный как «kleiner Fernsprechkraftwagen Kfz.2». На заднем плане - 3-тонный грузовик Хеншель тип 33. Подразделение не установлено. Подобные кабелеукладчики встречались крайне редко.

цировалась. Чтобы пассажиры не вываливались из машины на тряских ухабах, машины получили глубокие сиденья.

Именно из-за этих глубоких сидений, ассоциирующихся у солдат с ведрами, машины получили прозвище «Kuebelsitze» (сиденье-ведро), которое позднее превратилось в «Kuebelsitzewagen» и, наконец, обрело свой окончательный вид - «Kuebelwagen». Со временем это прозвище стало традиционным и вполне официальным названием армейских двухосных легковых автомобилей с открытым кузовом, даже когда форма сидений стала



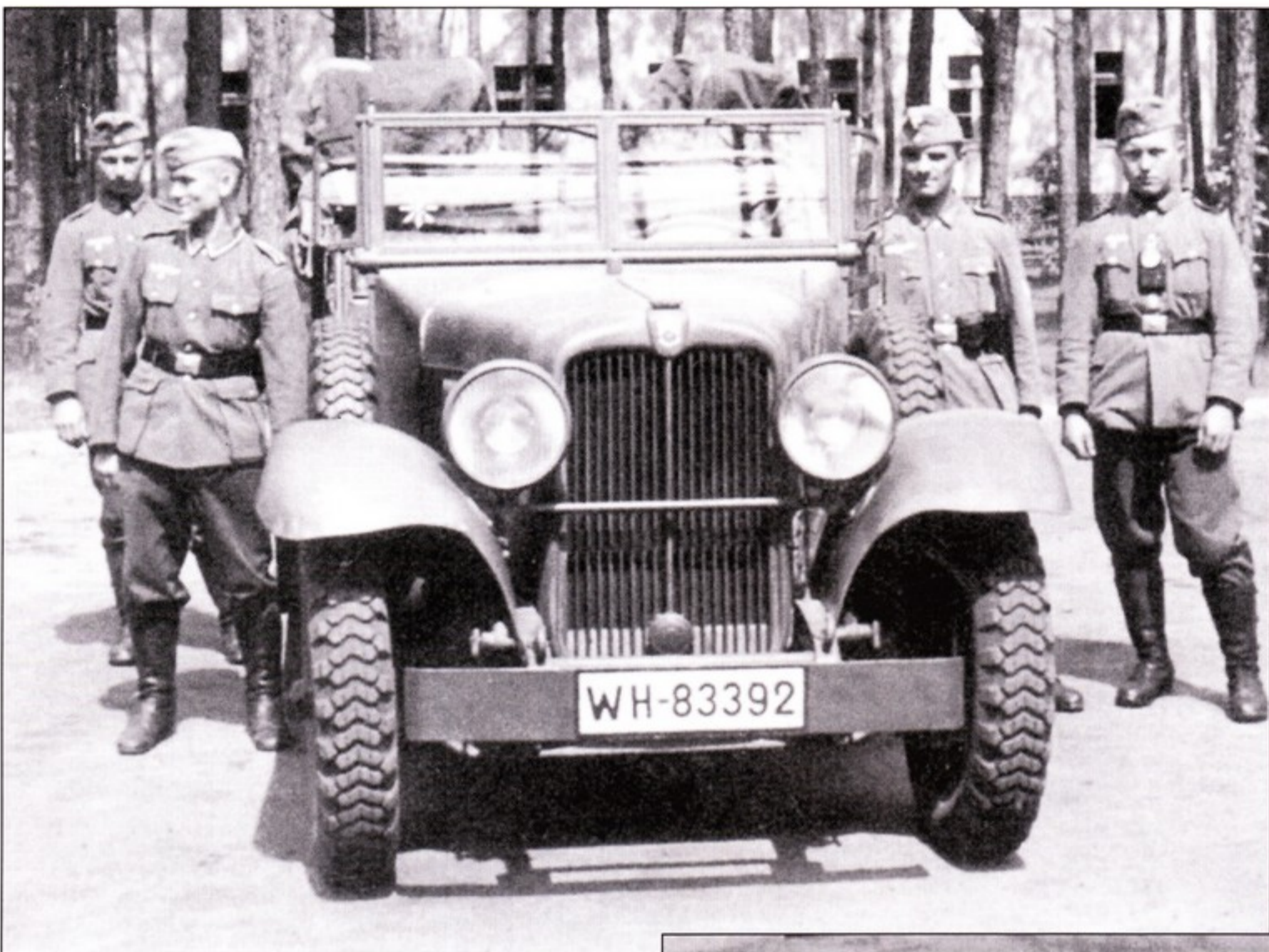
совсем другой. Даже послевоенный VW 181, поступавший на вооружение бундесвера, называли «кюбельвагеном».

Немецкая промышленность довольно быстро отреагировала на изменение технических требований к армейскому автомобилю. Совершенно новые типы «кюбельвагенов» выпустили фирмы Daimler-Benz, Horch и Wanderer, а остальные производители подготовили новые модификации на базе уже выпускавшихся моделей.

Многообразие предлагаемых моделей привело к тому, что в разных военных округах использовали автомашины разных марок. Часто командование округом размещало заказ у местных предприятий. Например, фирма Stoeber из Штеттена (Щецин) первое время снабжала автотранспортом только части II округа. Рейхсминистерство обороны одобряло такую практику, поскольку видело в ней возможность поддержать местных производителей. В

Внешне идентичные машины Ганомаг 4/20-4/23 выпущены в разное время в период между 1930 и 1933 г.г. По сравнению с другими «кюбельвагенами» эта машина явно не добирала в удельной мощности. Точное количество построенных машин не известно, предположительно - примерно 1000. Внизу - двухместный Kfz. 2 подразделения связи.





Нередко ремонт автомобилей вермахта выполнялся в гражданских автомастерских. Перед ремонтом «на стороне», с машин во избежание утраты снималось все, не имеющее прямого отношения к конструкции автомобиля.

Stoewer M-12 RW в варианте Kfz. 15. На корме установлен инструментальный ящик и две катушки с кабелем полевого телефона. На лобовом стекле нарисован эмблема подразделения, но само подразделение идентифицировать не удалось.

легкие (leichter Pkw) с двигателем объемом до 1,5 литров, средние (mitlerer Pkw) с двигателем объемом от 1,5 до 3 литров и тяжелые (schwerer Pkw) с двигателем объемом более 3 литров.

Среди легких автомобилей самыми многочисленными были BMW 309 и BMW 315 (всего с 1929 по 1936 год было выпущено около 2000 штук), Hanomag 3/16 PS, 4/20 PS, 4/23 PS, «Garant», «Kurier» и «Rekord», а также выпускавшийся в 1935-1937 годах машины серии Opel P4, осна-

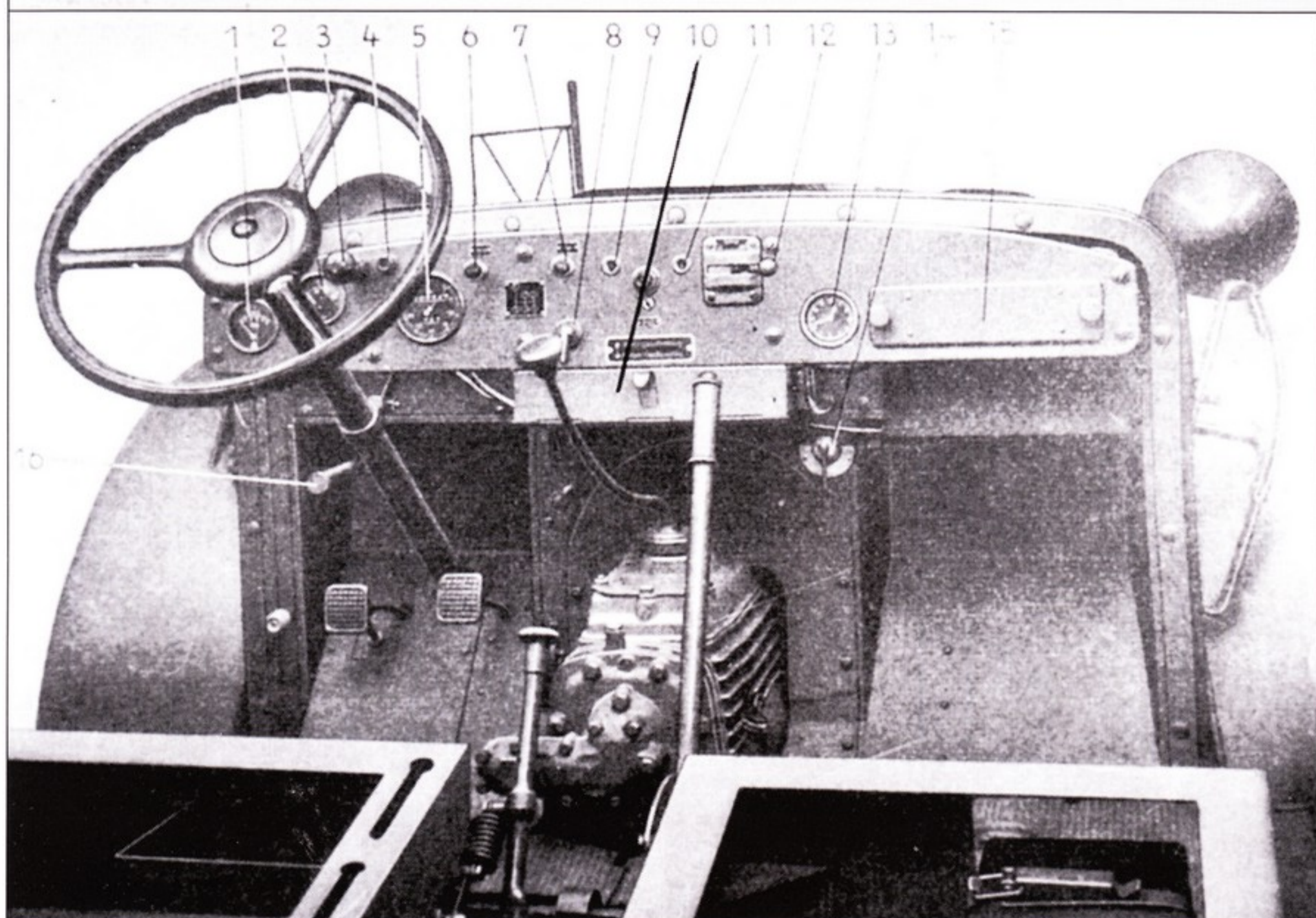
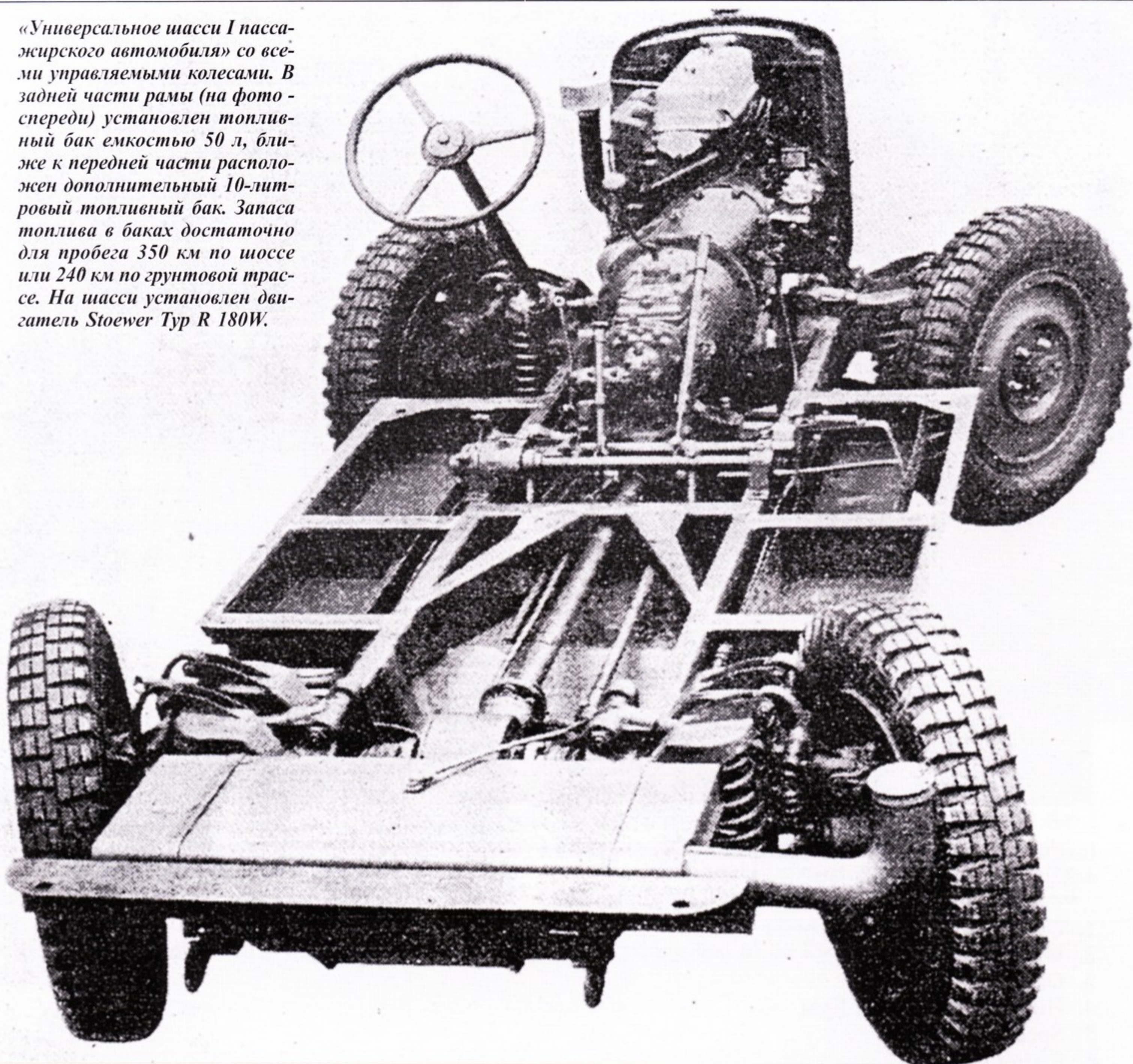
результате такой политики, к началу 30-х годов немецкая армия располагала автомобилями самых разных марок.

Первыми автомобилями класса «кюбельваген» были: Adler «Favorit» (1929-1932), Hanomag 3/16 PS (1928-1929) и Wanderer W 11 (1933-1936 2844 штуки с 2,5-литровым двигателем, 1937-1941 2714 штук с 3-литровым двигателем). В дальнейшем появились и другие машины, которые достаточно условно разделялись на

На дверце радиоавтомобиля Mercedes-Бенц тип 170VK, согласно ордингу, нанесены классификационные данные образца боевой техники - масса 1775 кг, что более-менее соответствует боевой массе машины, хотя нормальный боевой вес данной боевой единицы составлял 1225 кг.



«Универсальное шасси I пассажирского автомобиля» со всеми управляемыми колесами. В задней части рамы (на фото - спереди) установлен топливный бак емкостью 50 л, ближе к передней части расположен дополнительный 10-литровый топливный бак. Запаса топлива в баках достаточно для пробега 350 км по шоссе или 240 км по грунтовой трассе. На шасси установлен двигатель Stoewer Typ R 180W.



Приборный щиток «Универсального шасси I пассажирского автомобиля» из наставления D-662/1 от 22 апреля 1940 г. 1 - указатель давления масла 2 - термометр воды 3 - подсветка приборного щитка 4 - индикаторная лампочка 5 - спидометр 6 - кнопка стартера 7 - ручной дроссель 8 - включение световых маячков 9 - тумблер дворников 10 - блок предохранителей электросистемы 11 - включение фар 12 - рычаг заслонки радиатора 13 - часы 14 - вентиль топливной системы 15 - крышка бардачка 16 - централизованное управление смазкой

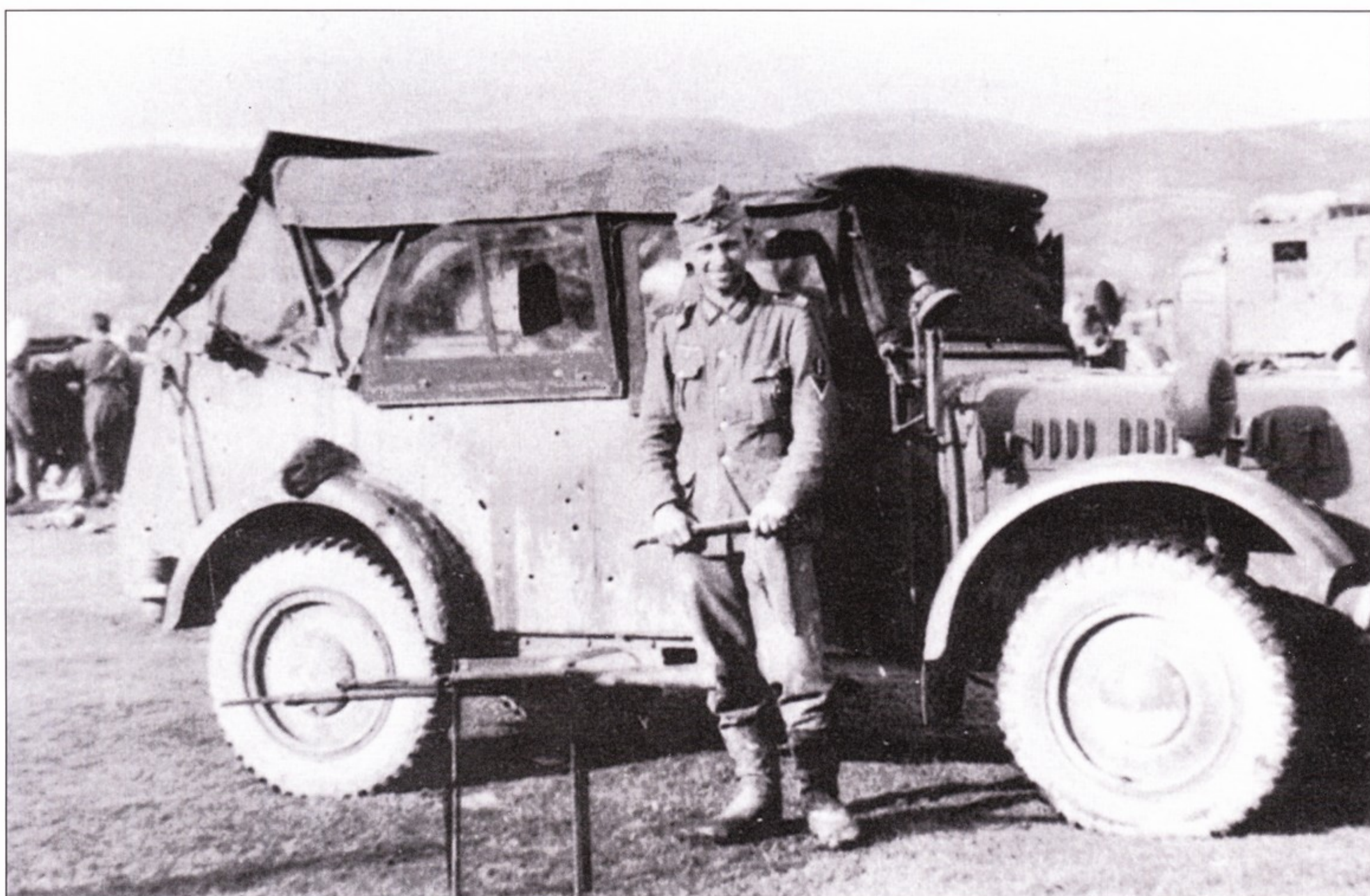


Две радиомашины Kfz. 2 79-го бронесапёрного батальона 4-й танковой дивизии на пути к Березине. Автомобили Kfz. 2 оснащались портативными радиостанциями b1 или f, помимо радиостанций на радиомашины ставили дополнительные аккумуляторы для питания радио. Контейнер с аккумулятором крепился эластичными ремнями рядом с левым задним сидением. Для передачи могла быть использована антенна самой радиостанции или съёмная 2-м радиоантенна автомобиля. На всех автомобилях с вертикальной задней стенкой кузова запасное колесо фиксировалось выше топливного бака на корме кузова. Внутренних объёмов машины для размещения имущества экипажа не хватало, поэтому экипаж размещал свое добро в чем угодно и где только возможно.





Две радиомашины Kfz. 2 на «универсальном шасси I пассажирского автомобиля» штаба 18-го саперного батальона, район Вильнюса, лето 1941 г. На заднем плане - радиомашинна разведывательного взвода. В левой части машины можно разглядеть антенный ввод для внешней антенны.



Кузов радиомашины Kfz. 2 из 47-го зенитно-артиллерийского батальона посечен пулями - уязвимы в бою бывали порой лишённые брони легковые автомобили. Зенитные системы вермахта обозначались «Fla», люфтваффе - «Flak». Снимок сделан в Греции весной 1941 г.



Легковой автомобиль неустановленного подразделения люфтваффе, Смоленск. Судя по отсутствию антенного ввода внешней радиоантенны, машина может быть или «разведывательным автомобилем (Kfz. 2)», или «малым ремонтным автомобилем (Kfz. 2/4)».



Два легких и один средний «универсальные» автомобили, Якобштадт, начало июля 1941 г. Средний автомобиль (Kfz. 15) принадлежит 1-му танковому полку, на крыле закреплен флажок штаба полка, на номерном знаке видна эмблема 1-й танковой дивизии. За средним автомобилем - курьерский мотоцикл и «радиомашинна (Kfz. 2) на универсальном шасси I легкового автомобиля». Обгоняет миниколонну легкой автомобиль люфтваффе.

щенный четырехцилиндровым двигателем мощностью 28 л.с. и рабочим объемом 1073 см³. В 1935 году появилась следующая классификация легковых автомобилей вермахта:

Kfz 1 - легкий внедорожный легковой автомобиль;

Kfz 2 - легкий автомобиль связи; макет танка.

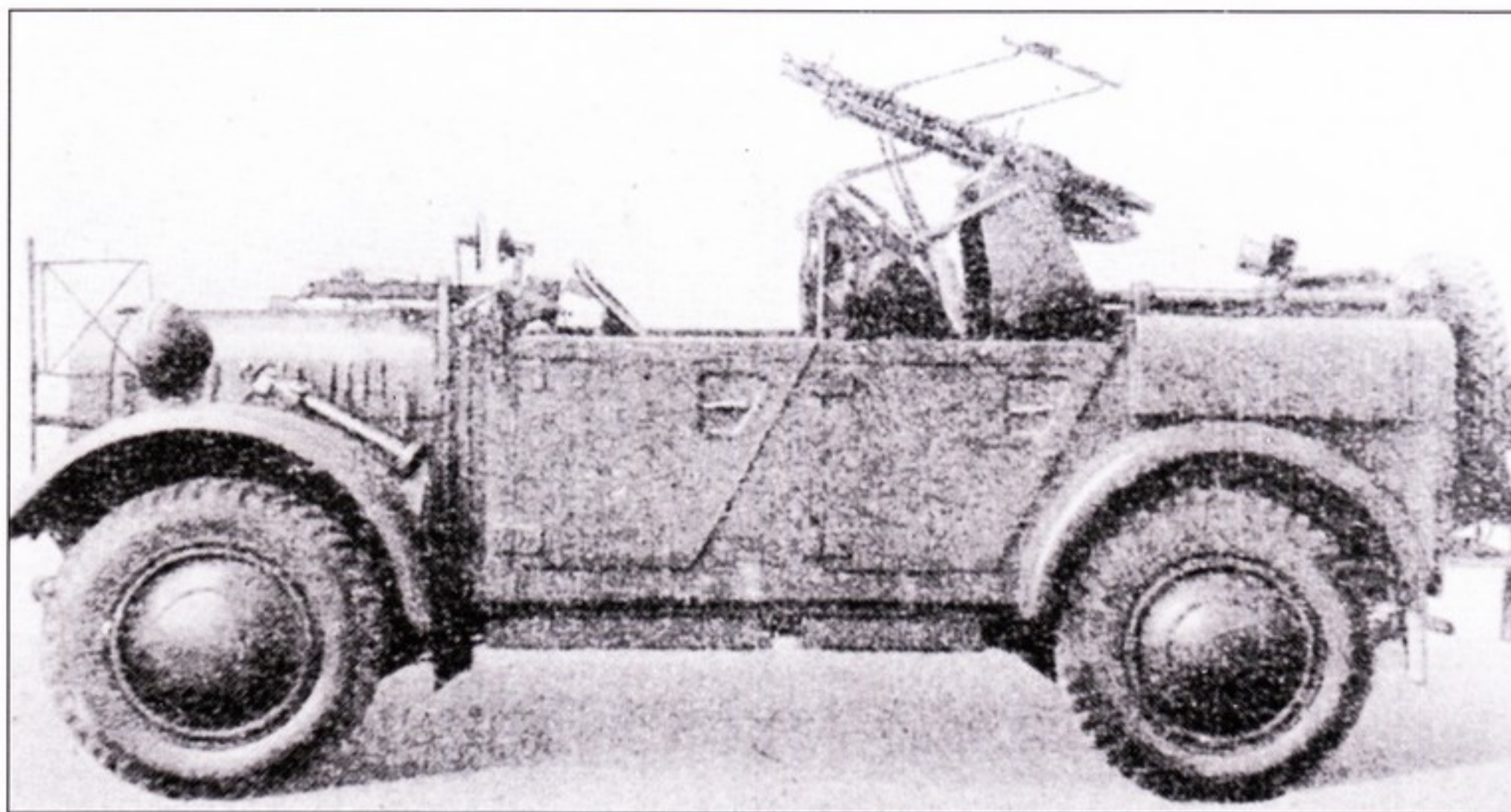
К среднему типу относились следующие автомобили: Adler 12 N (1932-1935, 2097 штук), Adler 3 Gd (1936-1940, 4297 штук), Horch 830 R (1934-1940, около 4600 штук), Mercedes-Benz «Stuttgart», 3/36 PS, 10/50 PS, 260, 290 и 320, а также Wanderer W 11 (1933-1939, 5558 штук), Wanderer W 23S, Phaenomen «Granit 25» и Stoewer M 12RW (1935-1936, 569 штук). Средние автомашины классифицировались следующим образом:

Kfz 11 - четырехместный внедорожный автомобиль;

Kfz 12 - внедорожный автомобиль, приспособленный для буксировки легких пушек и прицепов;

Kfz 15 - автомобиль связи.

К тяжелому классу относились такие автомашины, как Mercedes 320, 540, 770, Horch 930 и Opel «Admiral». Кузов тяжелых машин ничего общего с кузовом классического кубельвагена не имел. Тяжелые машины использовали, главным образом, в качестве личного автотранспорта генералитета. Тем не менее, в 1941 году на вооружение были приняты тяжелые Mercedes-Benz 1500A и Steyr 1500A (Kfz 70), оснащенные кузовом типа кубельваген.



«Взводная самоходная зенитная установка (Kfz. 4) на универсальном шасси I легкового автомобиля». Редчайшая машина. Предполагалось придавать такие автомобили легким гаубичным батареям, но не исключено, что построили всего одну такую зенитную самоходную установку. Шасси оказалось не достаточно большим для размещения двух пулеметов MG-34, установленные на автомобили пулеметы могли вести огонь только вперед. Предположительно кузов машины имел только три дверцы, запасное колесо навешено на заднюю вертикальную стенку кузова. Фото позаимствовано из описания «Пулемет MG-34, как средство противоздушной обороны», изданного в мае 1943 г.

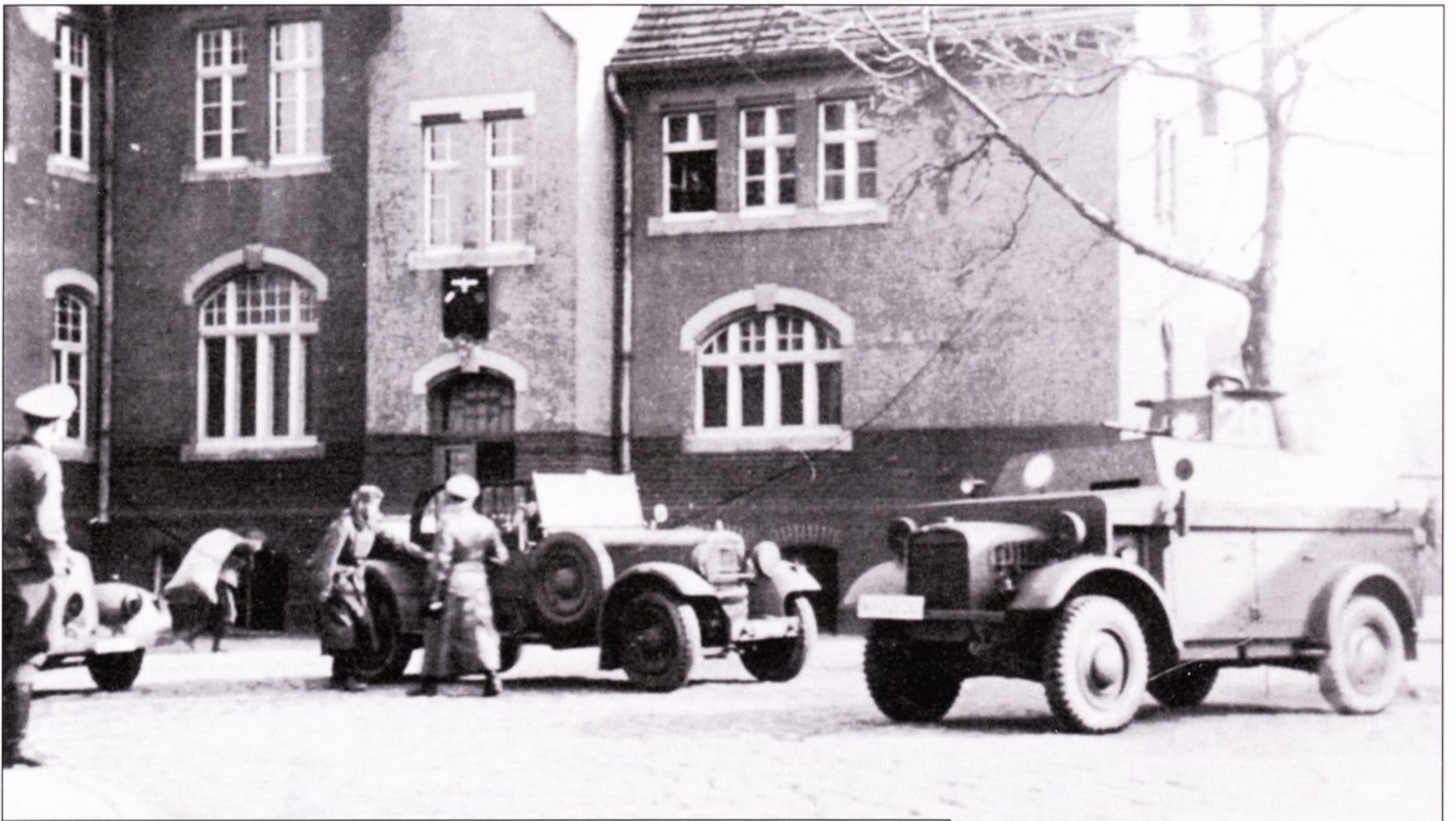
Стандартные внедорожные автомобили (Einheits-Pkw)

С 1933 года Управление вооружений сухопутных войск старалось максимально унифицировать армейский автопарк. В то время 36 немецких предприятий поставляли автотранспорт вермахту. Чтобы уменьшить число типов автомашин, Управление начало программу выпуска нескольких стандартных типов. В 1934 году

было принято три стандартных типа шасси: легкий - Leichter Einheits Gelaendegaengiger Personenkraftwagen (l.e.gl.Einheits-Pkw.), средний - Mittelschwerer Einheits Gelaendegaengiger Personenkraftwagen (m.gl.Einheits-Pkw.) и тяжелый - Schwerer Einheits Gelaendegaengiger Personenkraftwagen (s.gl.Einheits-Pkw.). Целью создания стандартных типов шасси было упростить выпуск армейского автотранспорта и облег-



«Легкий внедорожный пассажирский автомобиль (Kfz. 1)» или «легкий разведывательный автомобиль (Kfz. 3)». Машины обоих вариантов имели задние вертикальные стенки кузова, на которые крепились запасные колеса. Кузов - с четырьмя дверями, экипаж - четыре человека.



Имитация броневедомоля на «универсальном шасси I пассажирского автомобиля» 4-го пехотного полка, казармы Гинденбург, Глогау, осень 1940 г. Деревянный «бронекузов» выполнен съемным. Слева - Вандерер W-14 командира полка кавалера Рыцарского креста полковника Рекнагеля (погиб 18 января 1945 г., став генералом, командиром армейского корпуса).

чить снабжение армии запасными частями. Различные производители, участвовавшие в программе, имели право монтировать на стандартных шасси кузова. В реальности, переход на унифицированные шасси привел к большой неразберихе в производстве, а также обошелся в значительную сумму.

le.gl. Einheits Pkw

Первый контракт на производство легких стандартных автомашин получила фирма Stoeber из Штеттена. В 1936 году на международном автомобильном салоне фирма представила готовый прототип. В 1937 году начался серийный выпуск пяти вариантов модели. Выпуск le.gl. Einheits Pkw также начали фирмы BMW и Napomag. В том же 1937 году первые автомобили начали поступать в линейные. В 1940 г. германская армия готовилась к высадке на Британский остров и никто не думал о войне с Россией. Фото немецких юмористов - типа германский воин гнобит англичанина в английском броневике. На левом крыле машины нанесена эмблема 18-й моторизованной пехотной дивизии, 10 декабря 1940 г. 54-й пехотный полк был преобразован в 100-ю легкую пехотную дивизию.



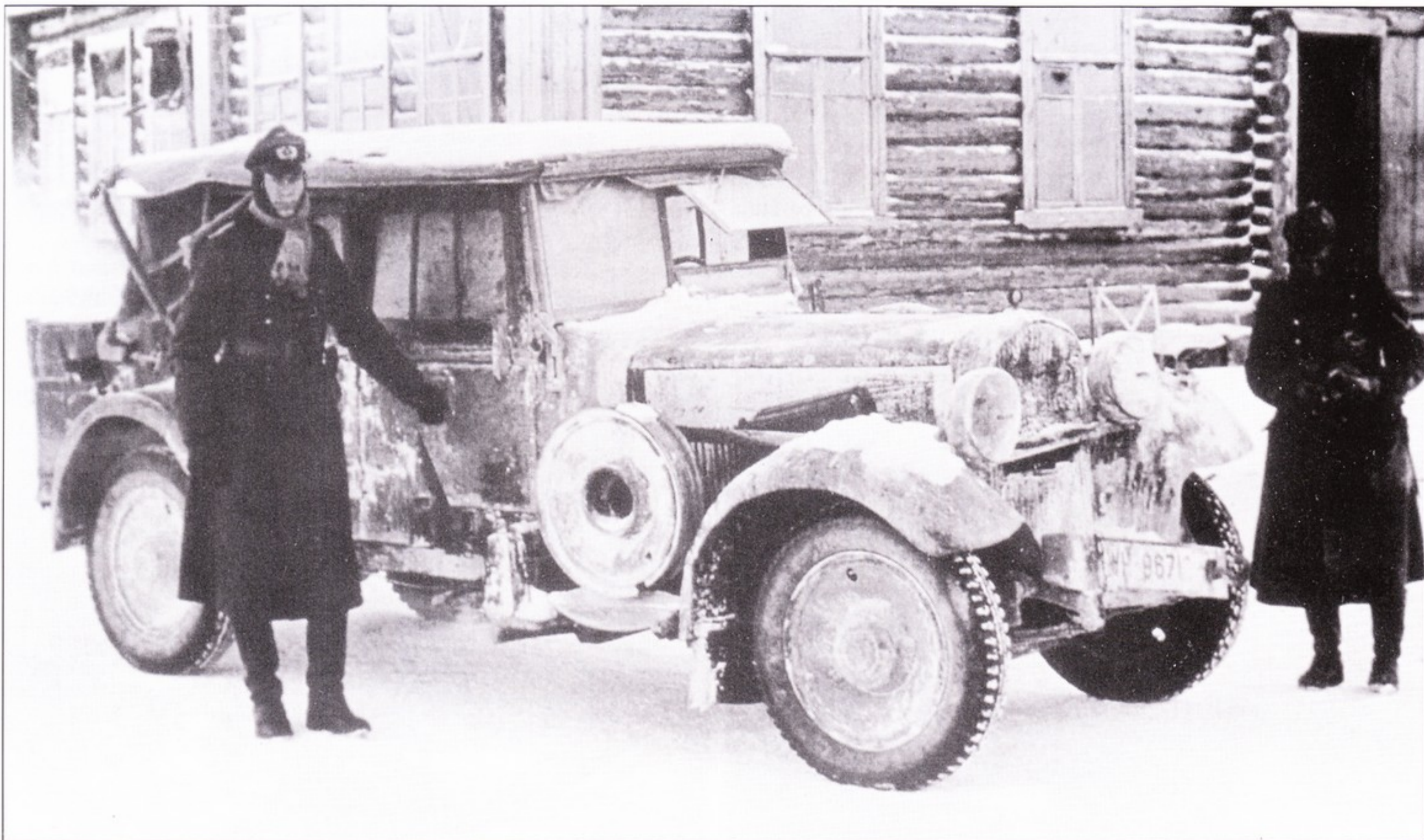
части. Армия использовала следующие модификации стандартного легкого автомобиля:
 Kfz 1 - четырехместный внедорожный легковой автомобиль;
 Kfz 2 - автомобиль связи;
 Kfz 2/40 - ремонтный автомобиль;
 Kfz 3 - разведывательный автомобиль;
 Kfz 4 - зенитный автомобиль, оснащенный двумя пулеметами MG.
 Автомобили, выпускавшиеся в 1936-1940 годах, имели ряд особенностей. Их оснащали разными двигателями:

BMW Typ 325 (6-цилиндровый, 1991 см³, 45 л.с.) - 3225 штук;
 Hanomag Typ 20B (4-цилиндровый, 1991 см³, 50 л.с.) - около 2000 штук;
 Stoewer Typ R 180W (4-цилиндровый, 1750 см³, 43 л.с.) - около 1000 штук;
 Stoewer Typ AW 2 (4-цилиндровый, 1750 см³, 50 л.с.) - около 2000 штук.

Редкий вариант легкого универсального автомобиля - горный джип с зауженной с 1400 до 1250 мм колеи, для удобства езды по узким горным дорогам. Фото сделано в Норвегии на шоссе Тронхейм - Киркенес в 1942 г. На машину нанесена символика 2-го батальона и эмблема 6-й горнострелковой дивизии (цветок эдельвейса желтого цвета).

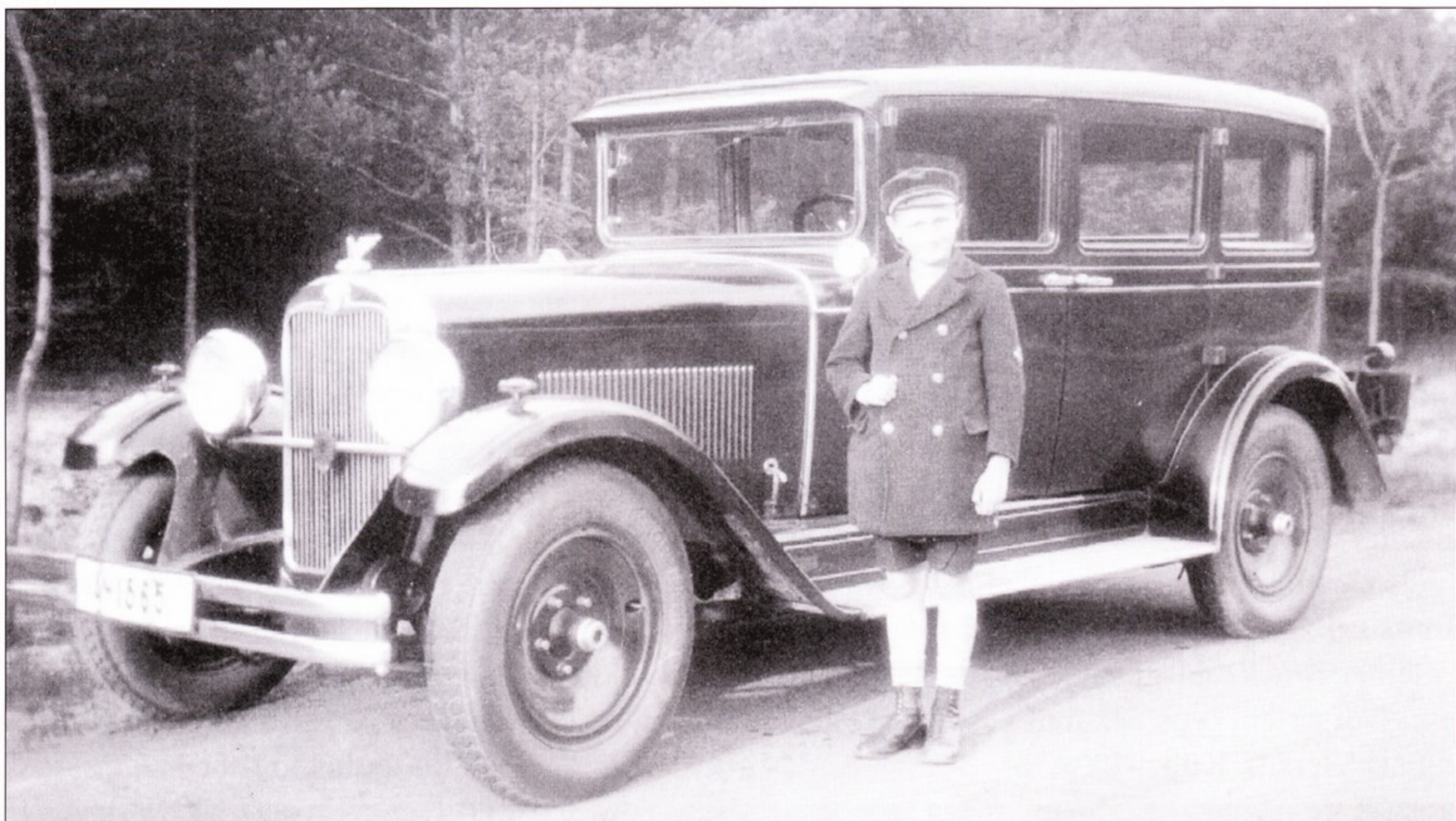
Легковой универсальный автомобиль в горном варианте на дороге во Франции. Фото из альбома 2-го батальона 79-го горноартиллерийского полка.



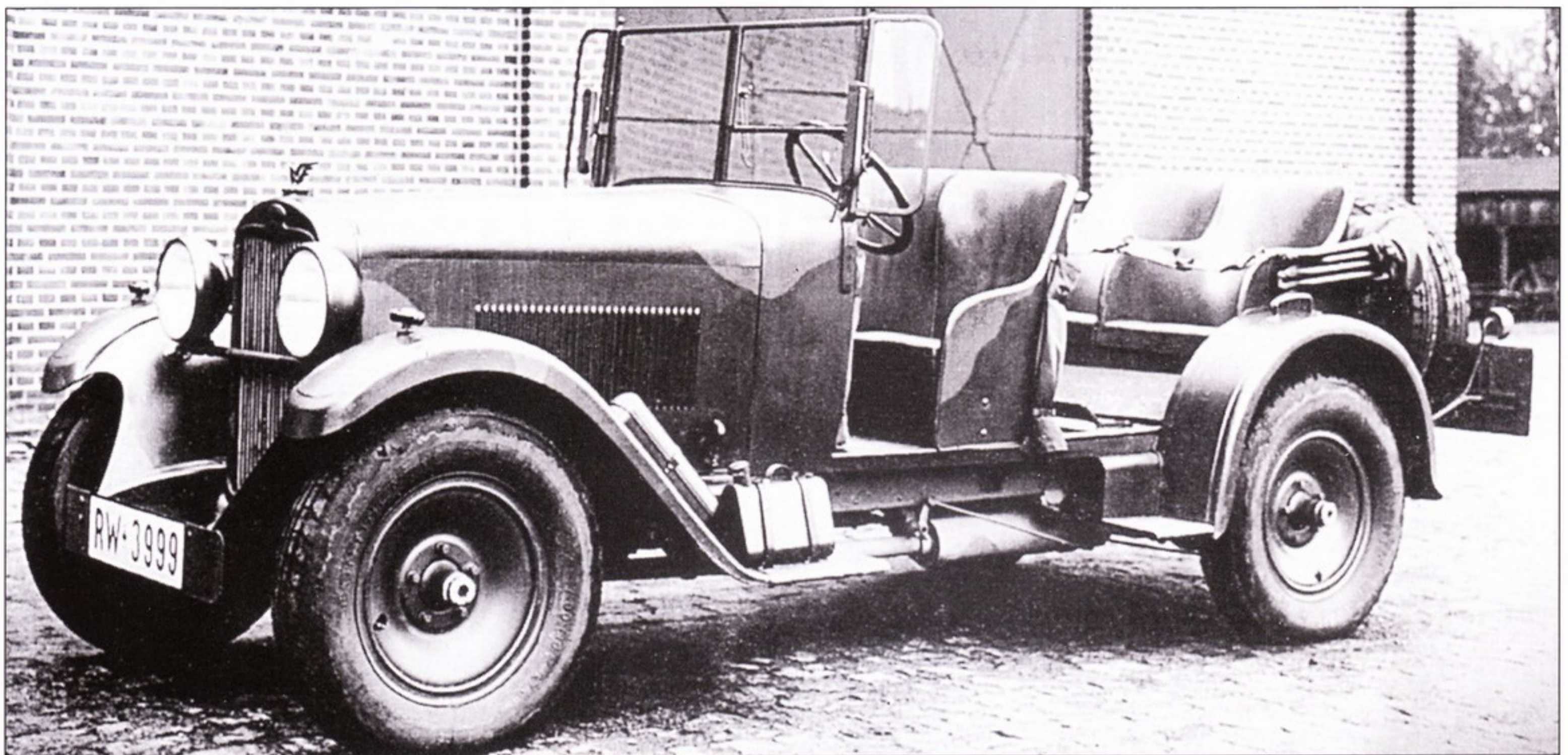


Автомобиль Вандерер W-11 с двигателем мощностью 60 л.с. в импровизированной зимней окраске, Калинин, ноябрь 1941 г. Это самая поздняя фотография автомобиля W-11, сделанная на фронте. Зимой 1941 - 1942 г.г. было потеряно огромное количество таких машин. Закупки автомобилей Вандерер 11 «Кюбельваген» для вооруженных сил Германии начались в 1929 г. Поставки были настолько массовыми, что к началу войны такие машины стали стандартными в вермахте. Военный автомобиль Вандерер 11 спроектировали с широким использованием узлов и агрегатов гражданских авто. Серийный выпуск продолжался до 1941 г.

Шасси оснащались механическим или гидравлическим тормозом, все колеса были управляемыми, привод осуществлялся на два или на все четыре колеса. Различия затрагивали электрооборудование и систему смазки. Машины оснащались пятискоростной коробкой передач, все колеса имели независимую пружинную подвеску с двойными гидравлическими амортизаторами. Однако, стандартные машины оказались не слишком удачны. Они были дороги в производстве, сложны в эксплуатации и имели очень большую массу, что отрицательно сказывалось на ходовых качествах. Следует заметить, что шасси Ie.gI. Einheits-Pkw оснащались ручной системой смазки. Руководство по эксплуатации автомашины подчеркивало, что каждые 100 км следует смазывать систему управления и ходовую часть. Это было настоящим мучением для шоферов и службы технического обслуживания. В 1940 году выпуск стандартных легких шасси прекратили, всего построив около 8200 таких шасси.



Гражданский автомобиль тип W-11, снимок лимузина сделан 21 апреля 1930 г.



Предсерийная машина модель 1 с номерным знаком III Берлинского военного округа. Снимок сделан на полигоне Куммерсдорф-фом под Цоссеном. Можно идентифицировать три базовых варианта автомобиля и несколько подмодификаций. Ниже они перечислены:

1) Вандерер W-11 с двигателем объемом цилиндров 2,5 л мощностью 50 л.с., строился серийно в 1929 - 1930 г.г. Отличался гнутыми крыльями, видимыми осями колес, установленным в задней части запасным колесом и отсутствием дверей по типу дверей коммерческих автомобилей. Очень небольшое количество машин изготовили в варианте с четырьмя сиденьями.

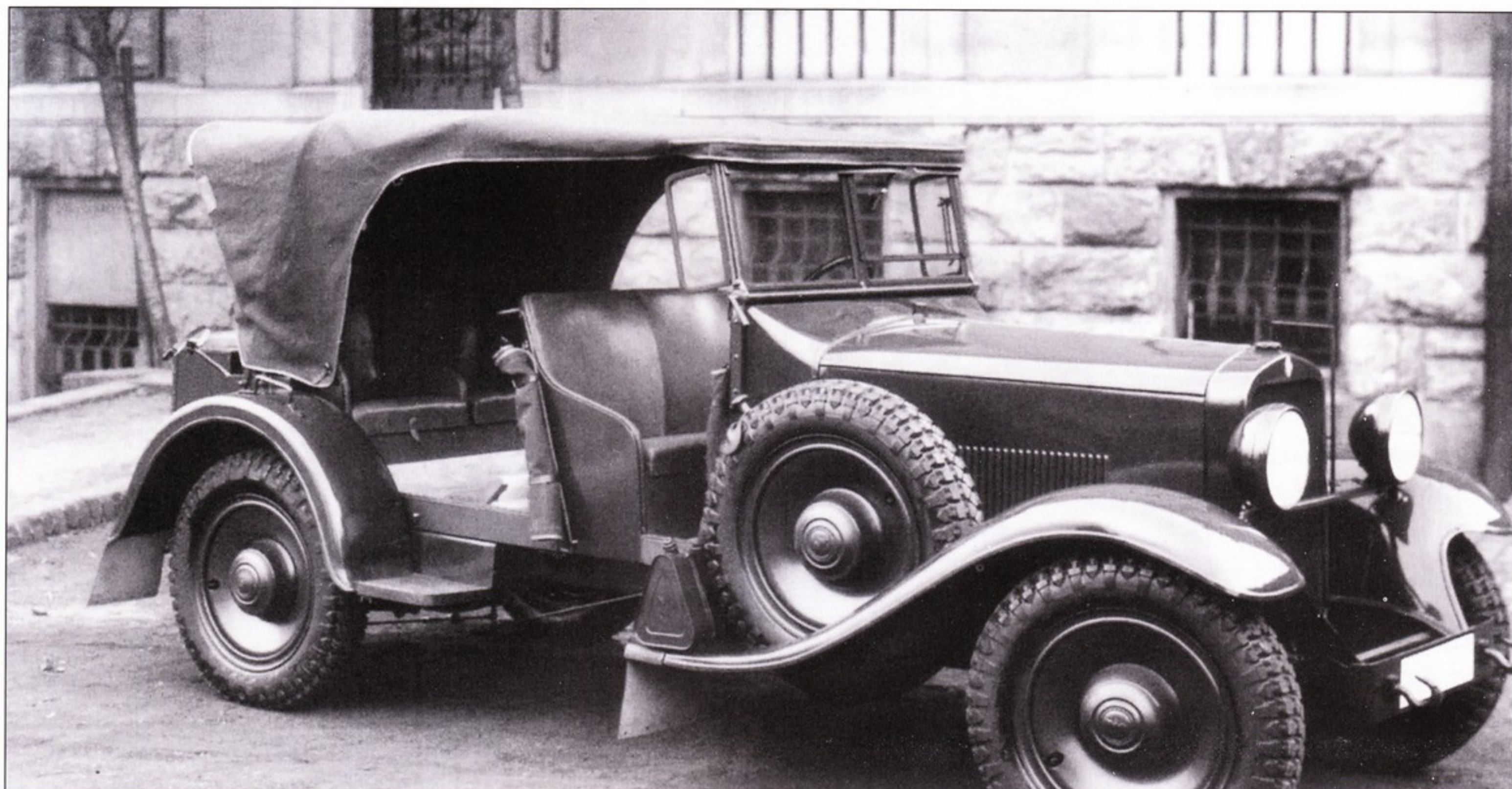
2) Вандерер W-11 с двигателем объемом цилиндров 2,5 л мощностью 50 л.с., строился серийно в 1931 - 1936 г.г. С 1934 г. шасси для этой машины, в конструкцию которой был внесен ряд изменений технической направленности, выпускалось только в военном варианте. Выпуск гражданского варианта автомобиля W-11 был прекращен в первом квартале 1934 г. Военные же машины продолжали делать в двух подмодификациях: а) с гнутыми крыльями, колпаками на втулках колес, без дверей и запасными колесами на бортах. б) с гнутыми крыльями, колпаками на втулках колес, с дверями и запасными колесами на бортах. В вермахте модель 2а оснащали буксирным устройством, реже ее использовали как машину связи, при этом на крыле монтировалась катушка с кабелем полевого телефона. Машины 2-го варианта получали также полиция и ряд других государственных служб. Вне армии обычно использовались автомобили с дверями.

На этом в истории производства автомобиля могла быть поставлена точка, так как вермахт заказал машины нового типа - W-22. Однако выпуск машин W-11 продолжался. На них поставили двигатели увеличенной мощности.

3) Вандерер W-11 с двигателем объемом 3 л мощностью 60 л.с., строился серийно с 1935 по 1941 г.г. Известно две подмодификации данного варианта: а) гнутые крылья, нет дверей (на машинах выпуска 1935 - 1937 г.г.). б) гнутые крылья, с дверями (выпуска конца 1937 - 1941 г.г.) Оба подварианта сделаны на основе второй гражданской модели. Технически военные машины отличались, в основном, более мощными моторами. По ходу серийного производства увеличили емкость топливного бака, изменилась колесная база. В 1937 г. по непонятным причинам производство автомобилей W-11 дважды останавливалось. Завершилось серийное производство данного варианта в 1941 г. Машины типа 3б часто использовали для перевозки инструмента и оеориспов, для чего в задней части делали большие грузоотсеки.



Автомобиль W-11 тип 2 с номерным знаком «RW-5482», Ульм. Обратите внимание на отличия от машины варианта 1.



Модель 2а в редчайшей конфигурации машины связи Kfz.15. Номерной знак - «WH-62192», автомобиль принадлежит 72-й пехотной дивизии.

Кузова автомобилей W-11 выпускали несколько производителей. На снимке - модель 2а, снимок 1934 - 1935 г.г. кузов изготовлен фирмой Шухман. В армии автомобили обозначались Kfz.12. Точное количество построенных автомобилей определить затруднительно. Разные источники дают разные данные. По официальным документам армия Германии получила 5558 автомобилей W-11 всех вариантов. Однако самый ранний документ о поставках датирован 1933 г., а до 1933 г. военные получили порядка 250 машин. Нет данных о поставках машин в 1940 - 1941 г.г. Экспортировано или поставлено другим, не военным, структурам еще минимум 655 машин. Очень немного, 162, машины получили СА. В целом объем производства автомобилей Вендерер W-11 следует оценить в 6000 экземпляров.

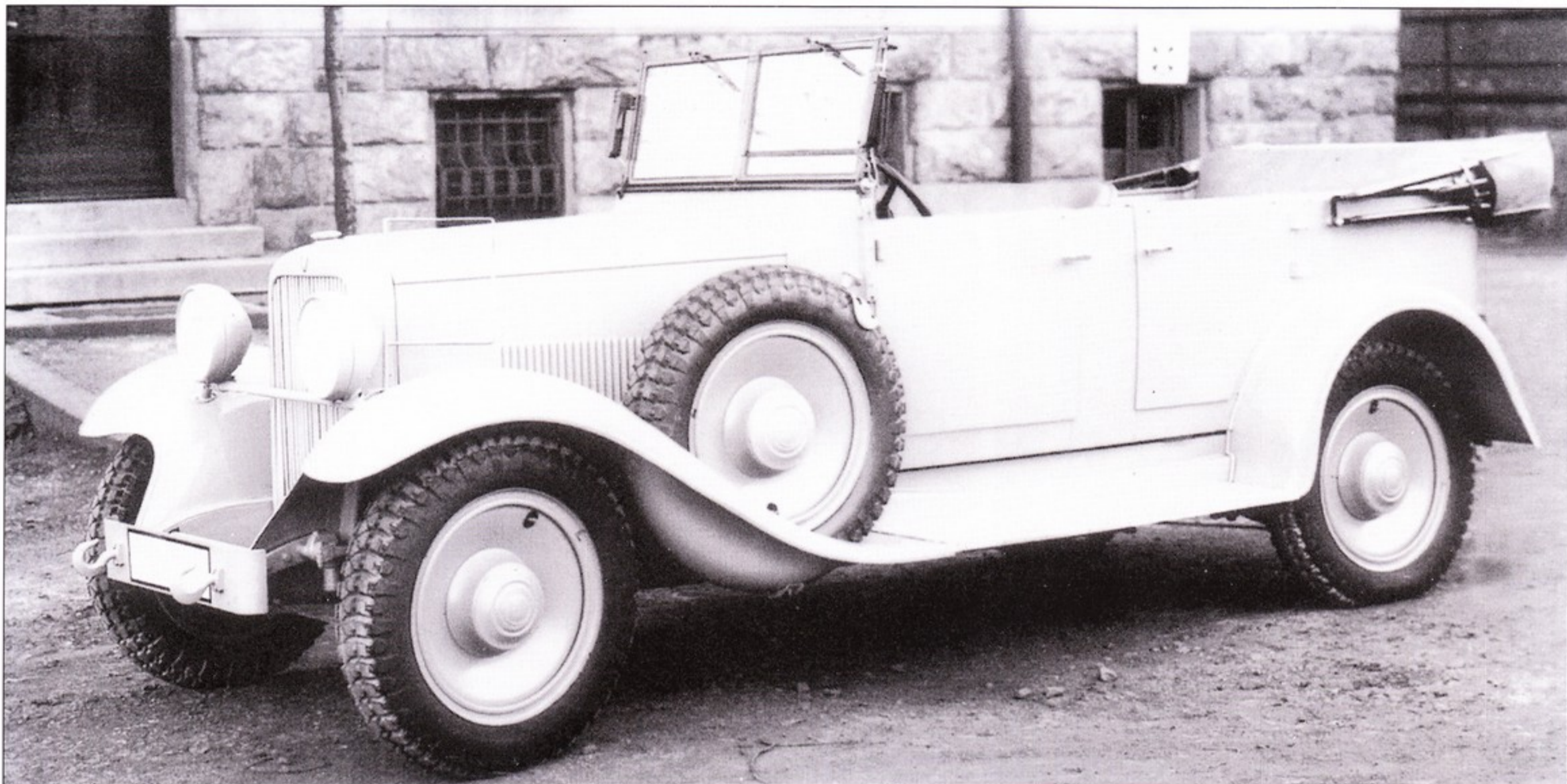


Автомобиль W-11 модель 2а из противотанковой части II военного округа в Штеттине. На машине закреплена эмблема неустановленного подразделения.

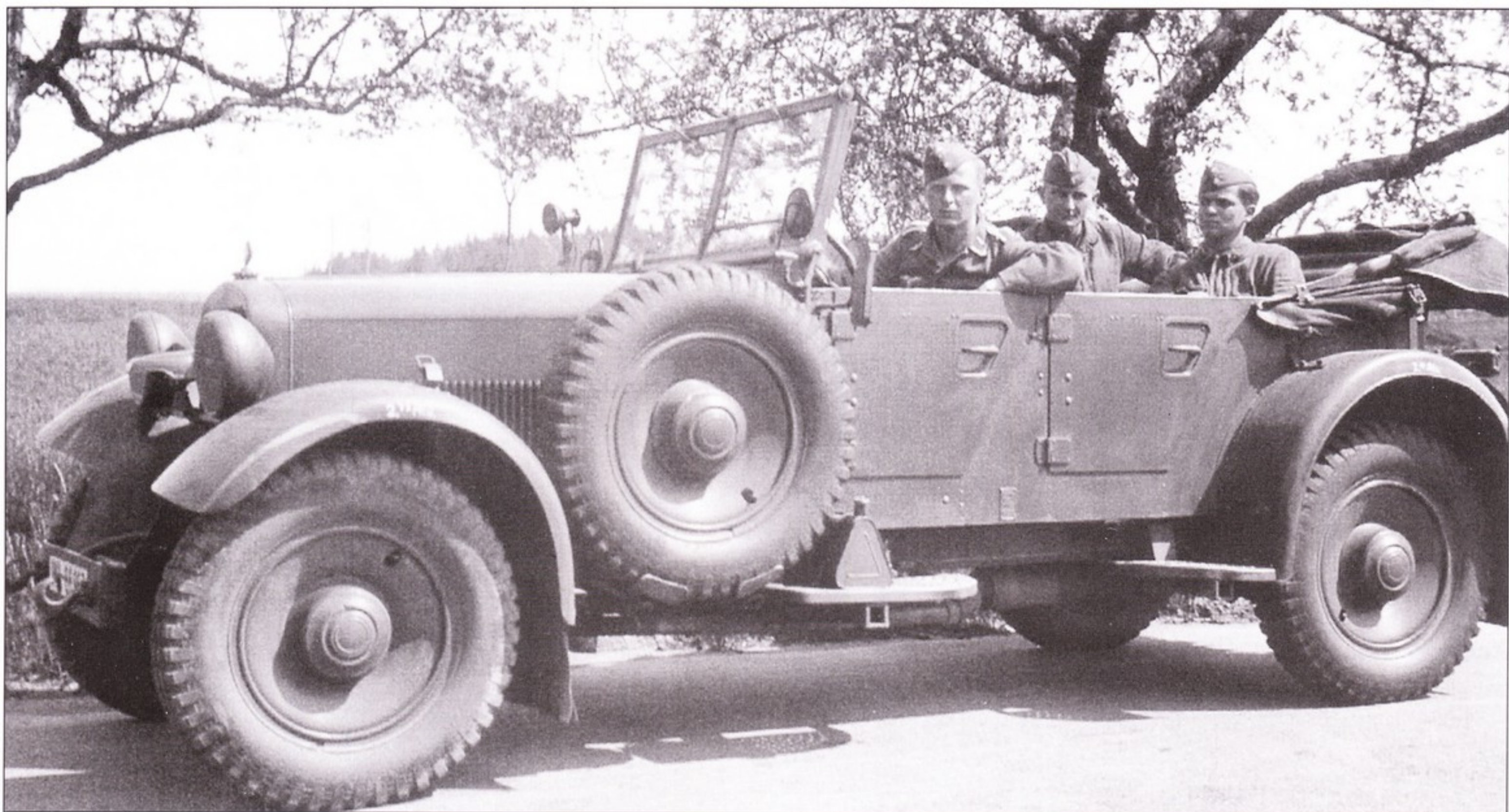
Штабной автомобиль 17-й пехотной дивизии - W-11 модель 2а с номерным знаком «WF-50278». Снимок сделан на Восточном фронте в 1941 г.

Автомобиль Вандерер W-11 модель 2а, Восточный фронт. Машина скорее всего принадлежит противотанковому подразделению 11-й пехотной дивизии.





Редчайшие варианты автомобилей Вандерер W-11 модель 2а, машины существенно отличаются от стандартного военного варианта. Снимок сделан в 1934 г. в Вердау. Машины предназначены для СА или НСДАП. Номерной знак «SA Brig 86 S/L1» заменили после фотосессии.



Самый поздний вариант автомобиля W-11 с двигателем мощностью 60 л.с. На модели 3б выпуска 1937 г. появились двери по типу модели 2б, выпуска 1934 г. Эта машина оснащена фарой Нотек, установленной по центру.



Мощный 60-сильный двигатель машины W-II модели 3а послужил причиной не одного ДТП. Техника в руках дикаря - страшная сила. Эта техника находилась в руках солдата из 65-го подразделения связи.

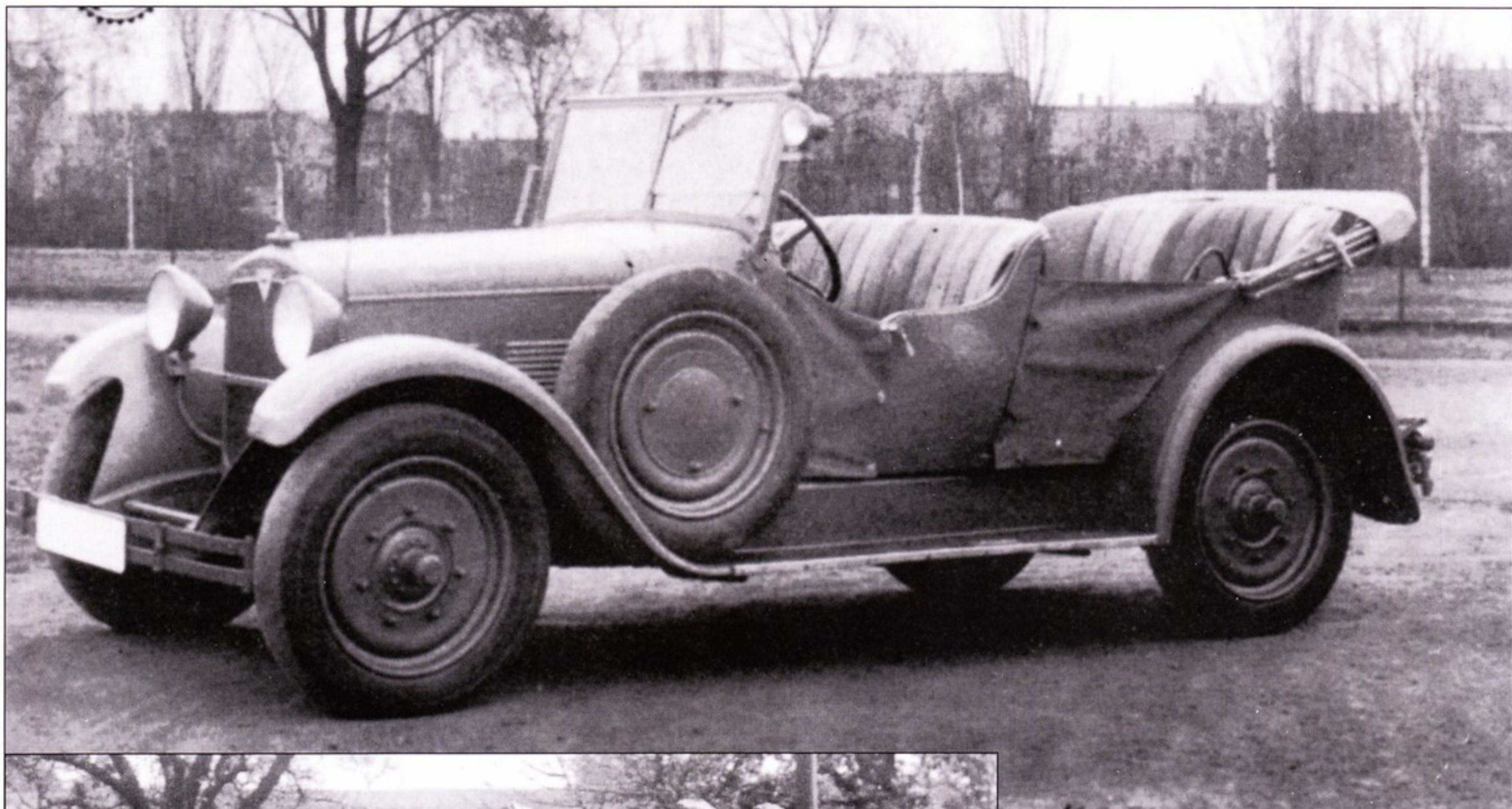


Автомобиль Kfz. 15, W-II модель 3а, на учениях. Необычна маркировка машины.

W-II модель 3а. На крыльях закреплены рамы для катушек полевого телефона. Заправка топливного бака в 1939 г. горловину топливного бака перенесли в корму.



Франция 1937 г. автомобили штаба полка. Опасности со стороны противника нет - машины на открытой местности ничем не замаскированы. Превосходство люфтваффе в воздухе - полное.



Адлер тип 12N Кюбельваген с кузовом фирмы Хале-Саале, машина постройки 1934 г. Шасси - на базе автомобиля Адлер Стандарт 6 с 6-цилиндровым мотором мощностью 50 л.с.

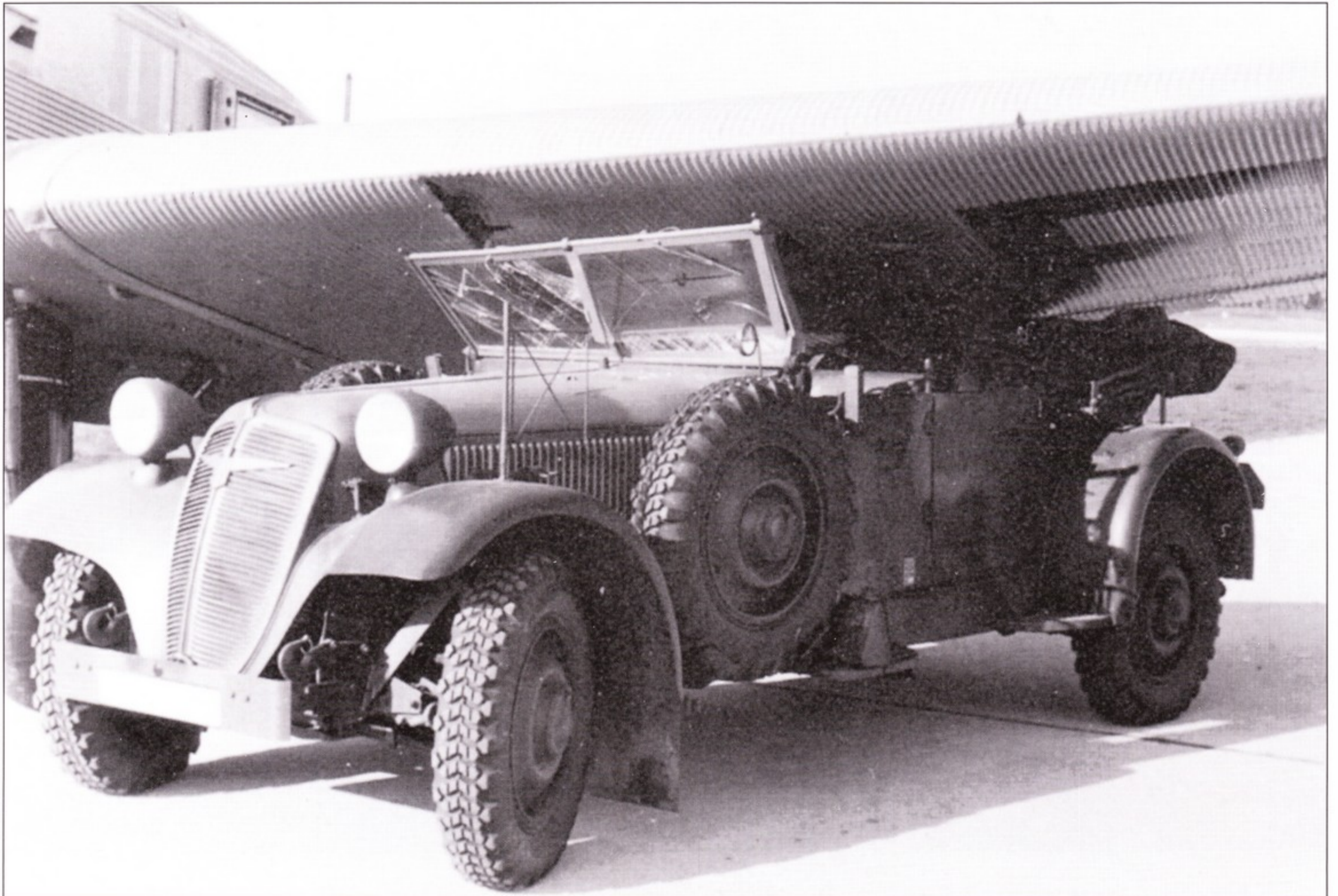
Самый поздний вариант автомобиля Вандерер W-11 с двигателем мощностью 60 л.с. выпуска 1937 г.

Адлер тип 12N 79-го горноартиллерийского полка пересекает по мосту канал Ойсне-Айсне, рядом - полковые вьючные животные и солдаты, ослы. Адлер сильно напоминал Вандерер W 11 и другие Кюбельвагены 30-х годов.





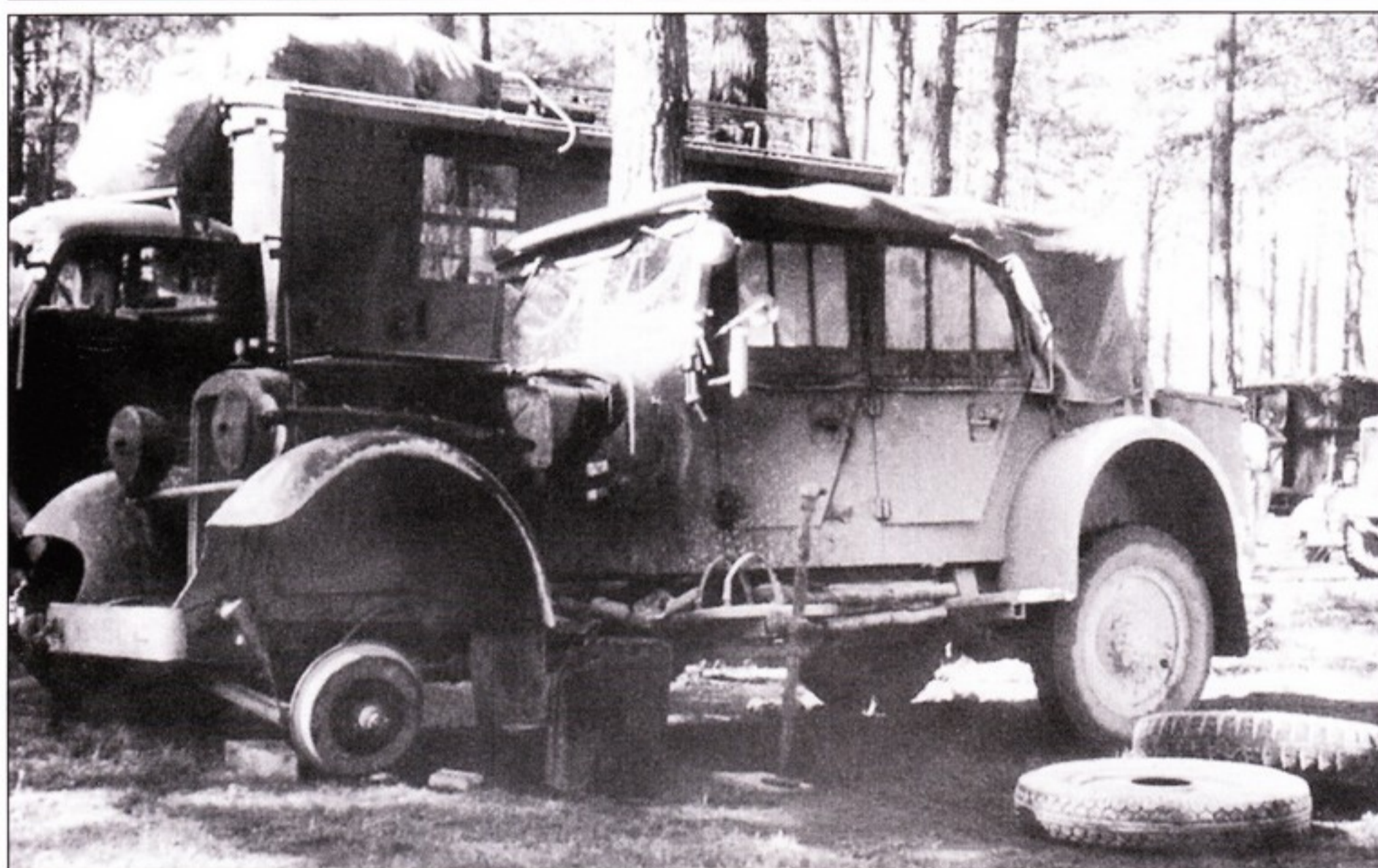
Кубельваген, снабженный инструментальным ящиком, построен на шасси машины Адлер «Триумф» (шасси с передним приводом впервые появилось в 1932 г.). Данный раритет принадлежал одной из автошкол вермахта.



Автомобили Адлер тип 3 Gd строились с 1930 г. по 1940 г., всего было построено примерно 4300 автомобилей, все они оснащались двигателями тип 12-N (6 цилиндров, мощность 60 л.с.). Фото сделано под крылом самолета Юнкерс W-34 в Пенемюнде 14 марта 1939 г.



Адлер тип 3 Gd с генералом на борту. Обратите внимание на горизонтальные жалюзи в стенках капота мотора.



Ремонт автомобиля W-11 модель 36 с номерным знаком «WL-69542» из 12-й роты полка «Герман Геринг».

Адлер тип 3 Gd 6-го пулеметного батальона, Франция, 1940 г. На дверце написано: «(Mg Schtz) Kp Mg Btl 6».





На шасси автомобиля Адлер тип 3 Gd построили небольшое количество санитарных фургонов. Машины с фургонами оснащались моторами от легендарного автомобиля «Автобан-Адлер» - 6-цилиндровыми мощностью 58 л.с. На фото - Kfz. 31 в Глужице, весна 1942 г., Волховский фронт.

Преемник автомобиля W-11 - Вандерер тип 22. Эти машины строились по заказу RAD, трудового фронта Рейха.

В 1932 - 1934 г.г. фирма Даймлер-Бенц построила 147 пулеметных автомобилей на шасси Адлер Стандарт 6. Толщина брони машины составляла 8 мм, но крышка и борта капота бронирования не имели. На фото - разбитый броневик 1-й кавалерийской дивизии, Ла Рошель, июнь 1940 г.

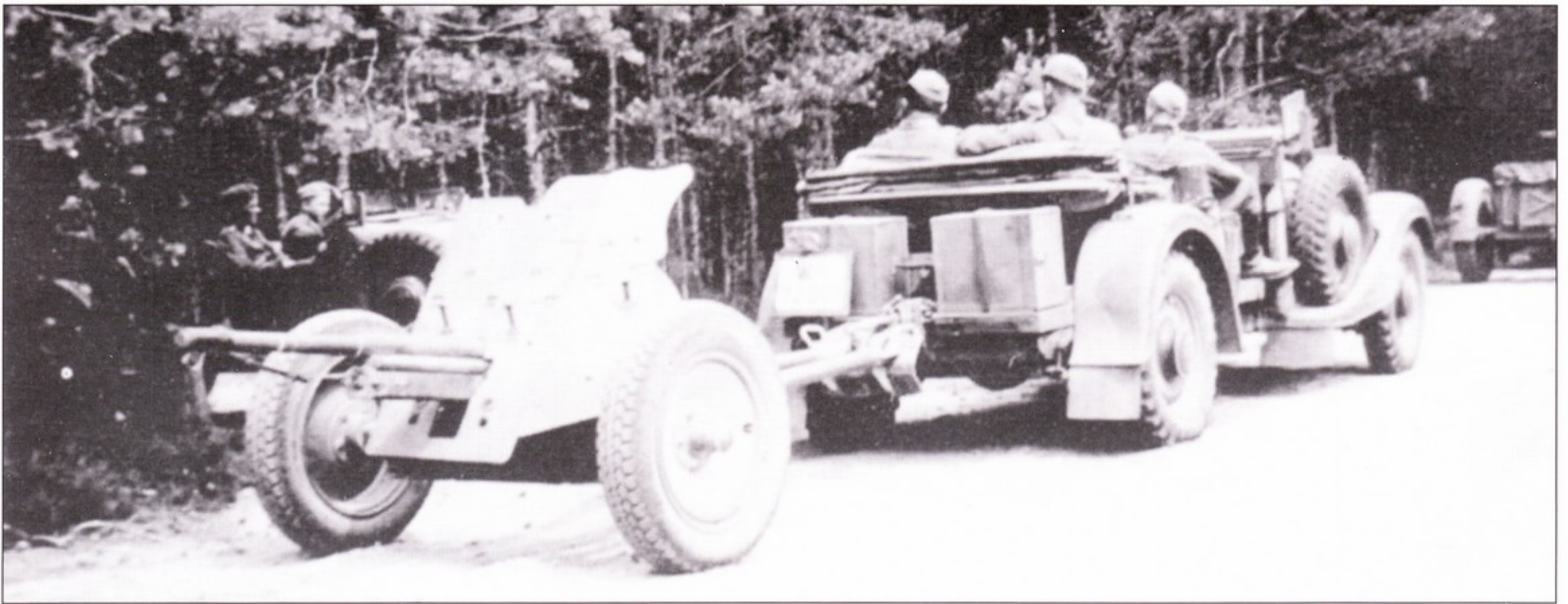




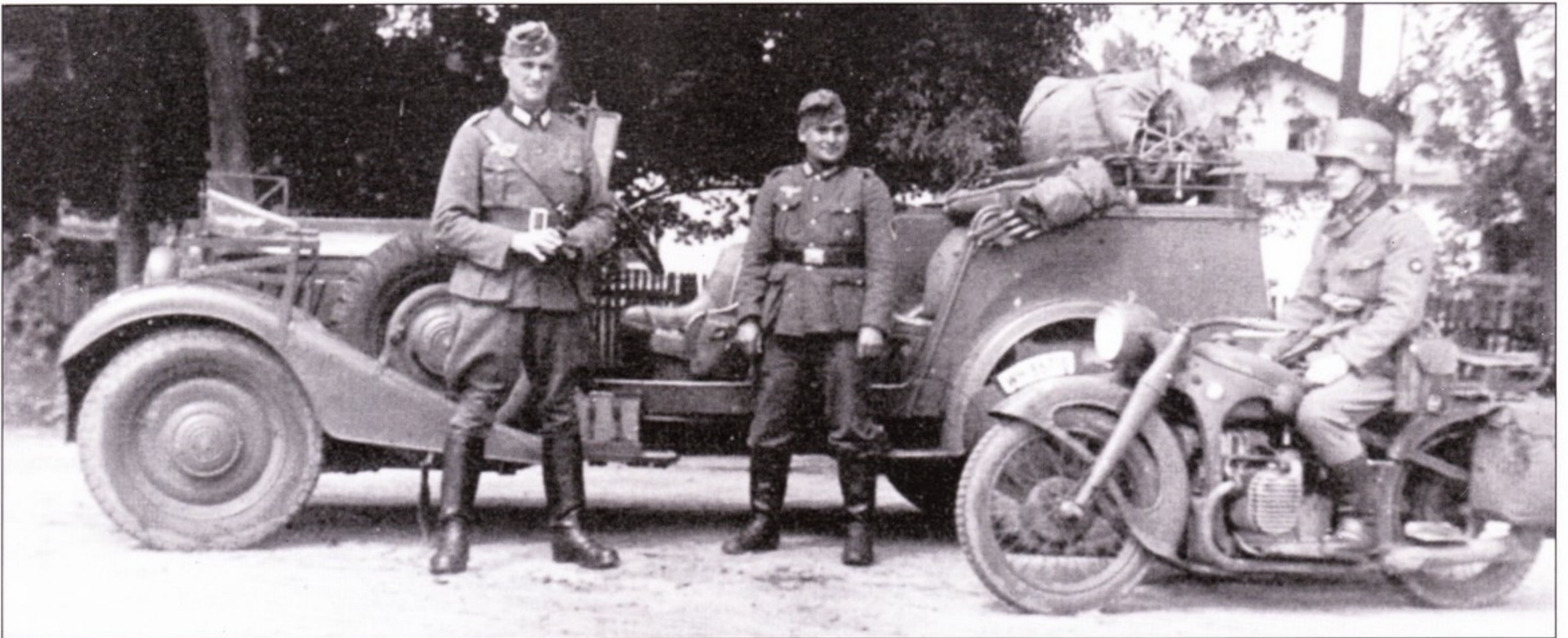
В июне 1932 г. фирмы Ауди, DHW, Хорьх и Вандерер объединились в Автомобильный Союз. Конструкторы Хорьха и Вандерера немедленно приступили к проектированию нового военного кубельвагена. Данный вариант серийно выпускался с 1934 по 1937 г.г. на шасси Хорьх 830 R, было построено около 4000 машин, оснащенный моторами Хорьх V8 мощностью 62 л.с. На фото - машина командира взвода 3-й роты 18-го саперного батальона



Хорьх 830 R подразделения СС, Австрия, 12 марта 1939 г. На фото сделана надпись: «Население Зальцбурга приветствует германские войска».



Средний внедорожник Rkw с 37-мм противотанковой пушкой на буксире, 14-я рота 61-го пехотного полка. Кузов данного автомобиля укорочен для размещения двух снарядных ящиков.



Хорьх 830 R из 2-го взвода 14-го саперного батальона, фото сделано накануне начала Второй мировой войны. Слева - командир взвода Фридрих Маиш, со временем ставший подполковником. Справа - мотоцикл BMW R 12.



3-литровый Вандерер WII саперного подразделения 402-го велосипедного батальона, Эстония, август 1941 г.



Хорьх 830 R свалился в кювет, фото из альбома «Spielhahnjäger». Плохая подготовка водителей часто приводила к ДТП. Обучение военных водителей в автошколах вермахта занимало всего две недели, для получения прав достаточно было проехать всего-то 150 км.



Генерал Конрад из 49-го горнострелкового корпуса в автомобиле Хорьх 830 R, занята камуфляжная окраска самобеглой повозки. Снимок сделан 9 апреля 1943 г., но где - вопрос, Вторая мировая война хранит немало тайн.



Автомобильный Союз с 1933 по 1936 г.г. произвел более 2800 автомобилей Вандерер W 11 (6-цилиндровый мотор мощностью 50 л.с.). Эти машины использовались, главным образом, для буксировки легких противотанковых пушек. На фото - тягач из 31-го противотанкового батальона, Куков, Польша, 1939 г.



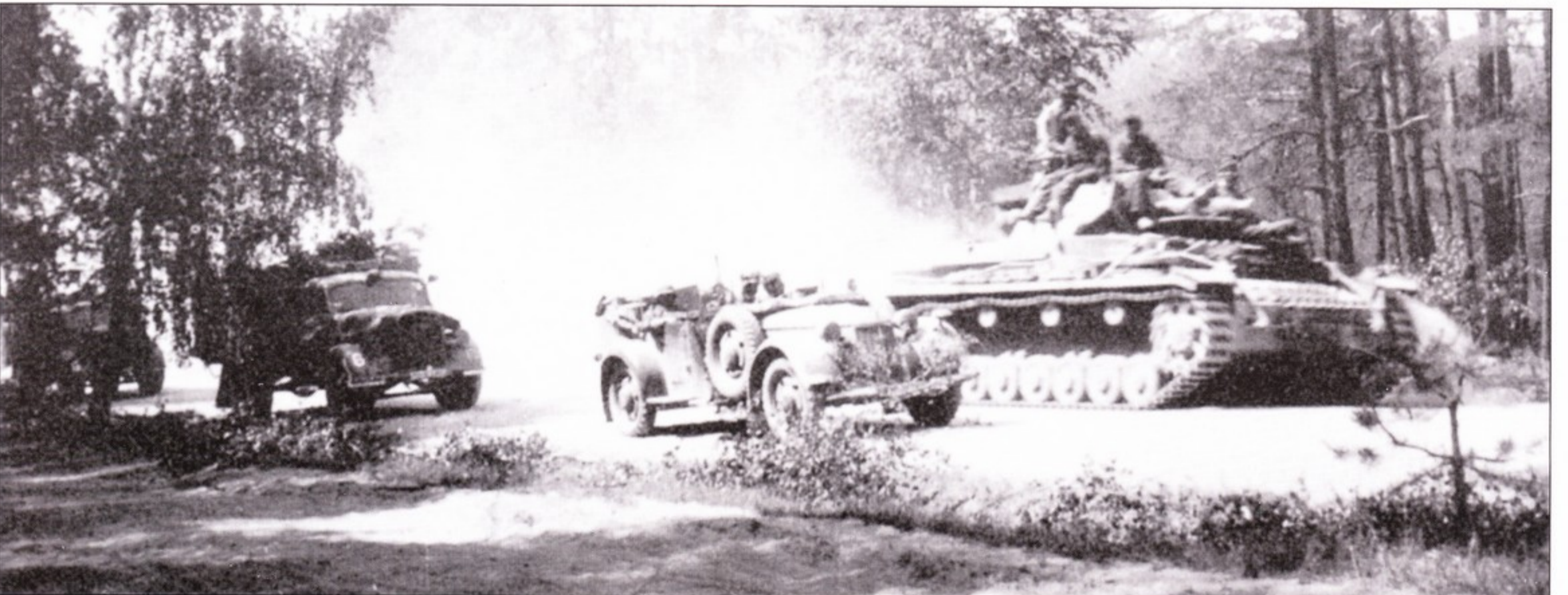
С 1937 по 1941 г.г. было изготовлено более 2700 автомобилей Вандерер W11 с двигателями с объемом цилиндров 3,0 л, от предшественников их отличал как раз более мощный (60 л.с.) и габаритный двигатель. Внешние отличия - скругленный капот мотора и дверцы в кузове.



Переправа через речку в Эстонии. Пушку расчет перекатывает по сколоченным на живую нитку мосткам, а автомобиль Вандерер W11 форсирует водную преграду вброд, машина могла самостоятельно преодолевать водные преграды глубиной до 55 см.



Вандерер W 23S, доработанный из стандартного W 23: тот же мотор мощностью 62 л.с. с усиленной задней осью.



Вандерер W 23 и танк Pz.Kpfw. IV, за ними - грузовик Опель «Блиц», техника принадлежит 2-й танковой группе.



Автомобили Вандерер W 23S 102-й наблюдательной батареи «танковой» 9-й панцердивизии, район Белой Церкви, июль 1941 г.



Для езды по русским дорогам внедорожник Вандерер W 23S подходил далеко не всегда.



Вандерер W 23 из 31-й пехотной дивизии, машина штаба батальона. Фото сделано в Бобруйске, на заднем плане - 3-тонный грузовик Боргвард.

BMW Кюбельваген редко использовался в вермахте. На фото - BMW-309 из 14-го саперного батальона, Польша. Машины данного типа строились в 1934 - 1935 г.г., двухместный автомобиль с 4-цилиндровым двигателем мощностью 23 л.с. совершенно не отвечал требованиям военных.

Мерседес-Бенц Штутгарт 260 постройки фирмы Даймлер-Бенц. С 1929 по 1935 г.г. было построено примерно 1500 таких машин, оснащенных 6-цилиндровыми двигателями мощностью 50 л.с. Фото машин учебного противоздушного самолета гауптмана фон дер Мозеля сделано на параде в Берлине в 1936 г.





По полям ужасных сражений Первой мировой войны продвигались к Бетинкуру 13 июня 1940 г. парни из 3-й роты 36-го батальона истребителей танков. Они спешили к мосту, однако не успели, так коварные французы исключительно вовремя его взорвали. Аккуратные немцы припарковали свое авто прямо возле моста в ожидания прибытия саперов. Французы же вновь проявили свое галльское коварство, открыв прицельный артиллерийский огонь, после которого машину даже в Россию продать невозможно, разве - на запчасти. Снаряд попал непосредственно в автомобиль, в котором погибло шесть человек. На следующий день, 14 июня, на место трагедии наведались унтер-офицеры Хубер (слева) и Меркель (справа). В автомобиле Мерседес-Бенц Штутгарт-260 от прямого попадания французского снаряда погиб командир взвода лейтенант резерва Вебер. Мерседес-Бенц тип 170 VK пользовался в войсках большой популярностью из-за своей высокой надежности. Автомобиль с колесной формулой 4x2 был оснащен 4-цилиндровым двигателем мощностью 38 л.с., обычно в частях эксплуатировались варианты Kfz. 2 и Kfz. 2/40 с трехдверными кузовами.



«Разведывательный автомобиль Kfz. 2 на шасси среднего Pkw(o)» из 101-й егерской дивизии в грязи по самые оси, район Харькова, осень 1941 г.



10-я панцердивизия рвется к Вязьме, осень 1941 г. На переднем плане - малая ремонтная мастерская Kfz. 2/40 из 2-го батальона 69-го панцергренадерского полка. Немецкий ветеран вспоминал: «Наши Мерседесы тип 170 VK не ломались, мы их просто бросили под Москвой из-за сильных морозов».



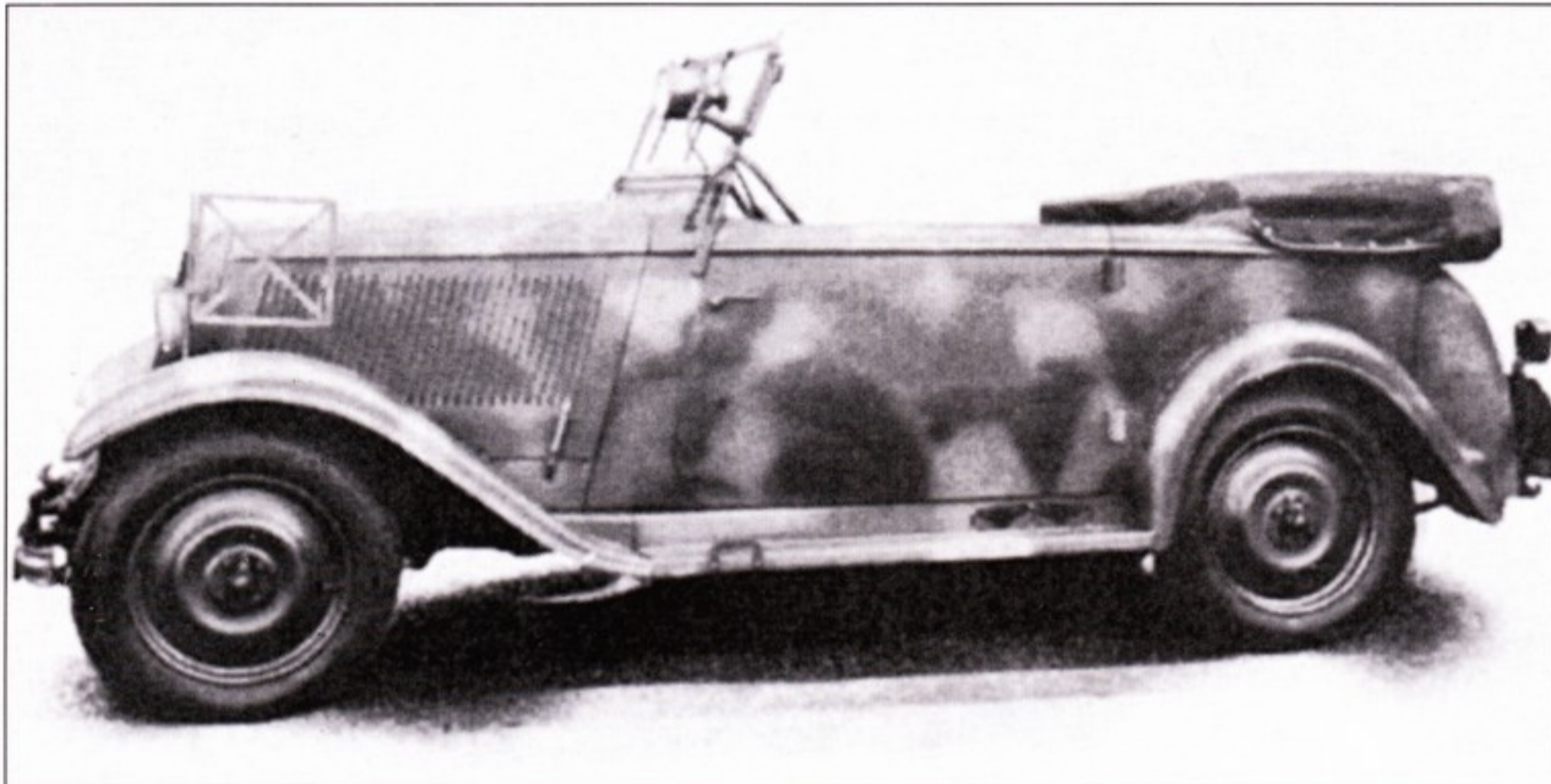
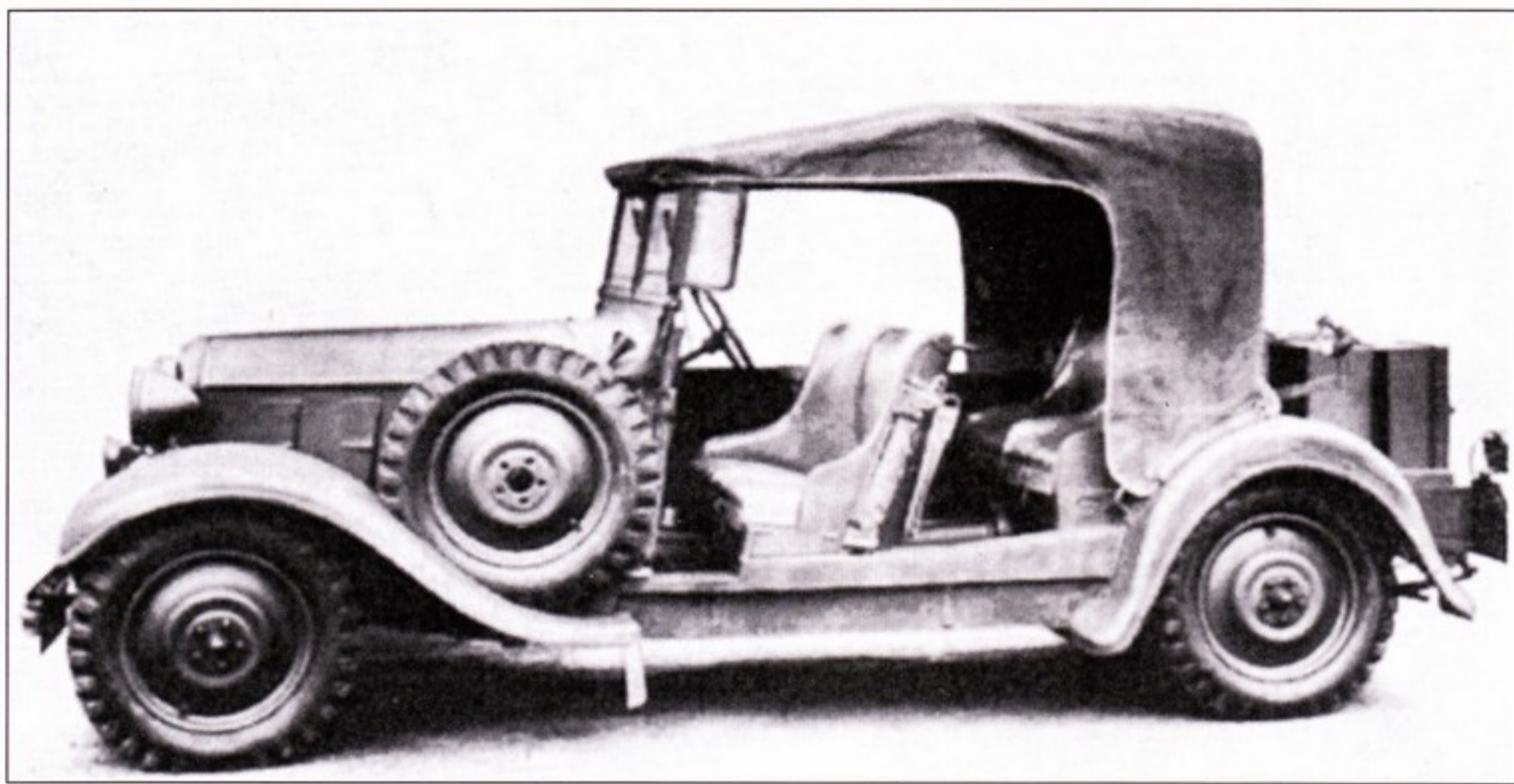
Мерседес-Бенц тип 170 VK из 1-й группы 52-й истребительной эскадры, машину заправляют топливом на пути из Состерберга в Утрехт, 6 августа 1941 г. Автомобиль - трехдверный, на крыльях нанесена символика части. У машин, лишенных топливного насоса, бензобак обычно помещался рядом с двигателем. По этой фотографии эксперты установили - автомобили люфтваффе в годы войны, порой, окрашивали глянцевой краской.



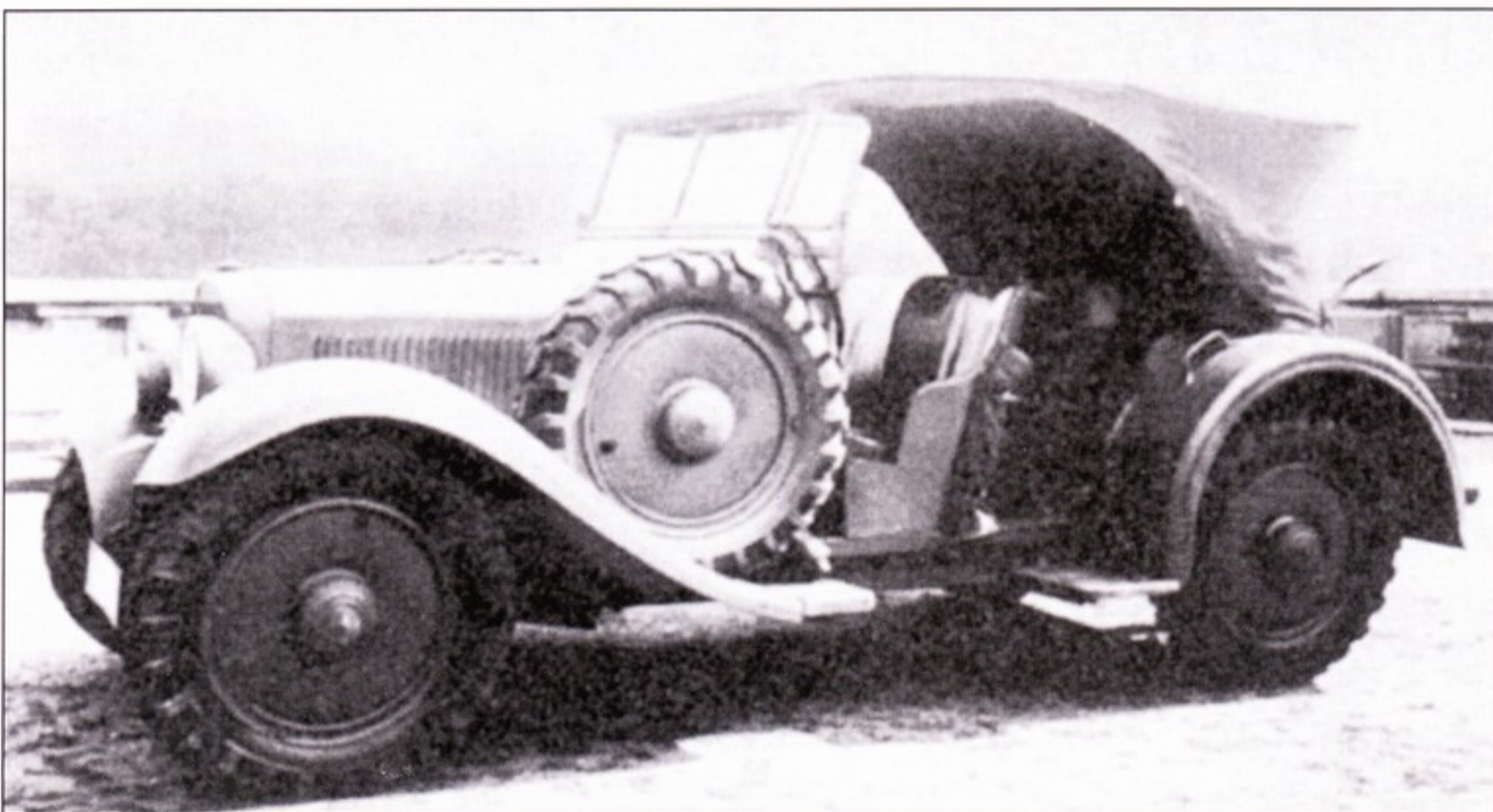
Мерседес-Бенц тип 170 VK в варианте радиомашины (Kfz. 2) Румыния. На вершине антенны смонтирован крест для снижения дальности распространения сигнала - дабы противник не подслушал.



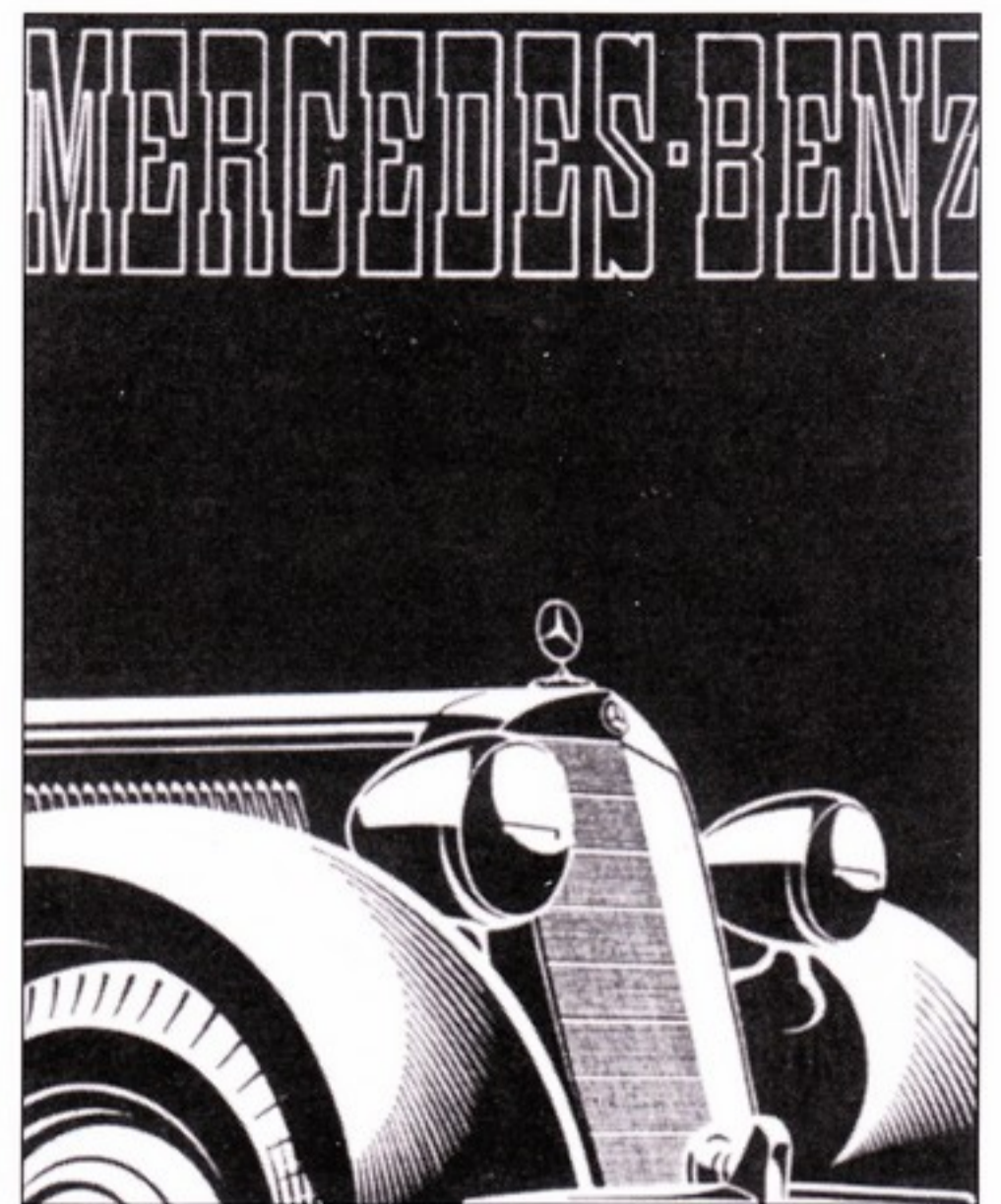
Трехдверный Мерседес-Бенц тип 170 VK 85-го горнострелкового полка погружен на железнодорожную платформу, Ленинградский фронт, осень 1942 г.



Автомобили класса «Kuebelwagen» (сверху вниз): Hanomag «Rekord» Model 1935 Kfz 1, BMW 315 Kfz 1 и Hanomag «Garant» Model 1936 Kfz 1. У всех машин складная брезентовая крыша, а у двух из них видны характерные глубокие сиденья.



Mercedes-Benz Typ 200 Model 1934 Kfz 1. Машина оборудована раскладывающейся брезентовой крышей.

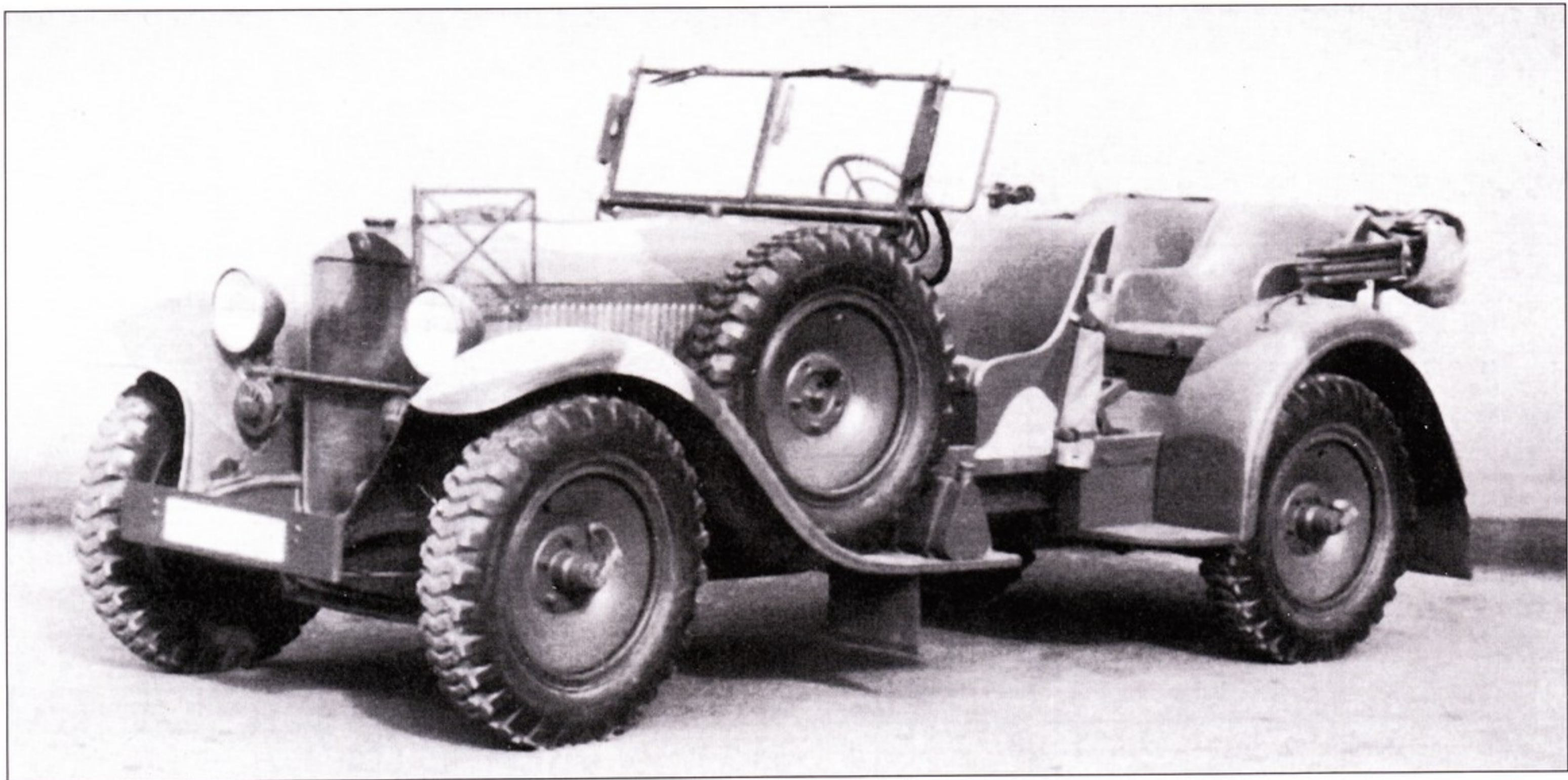


Реклама фирмы Mercedes-Benz.

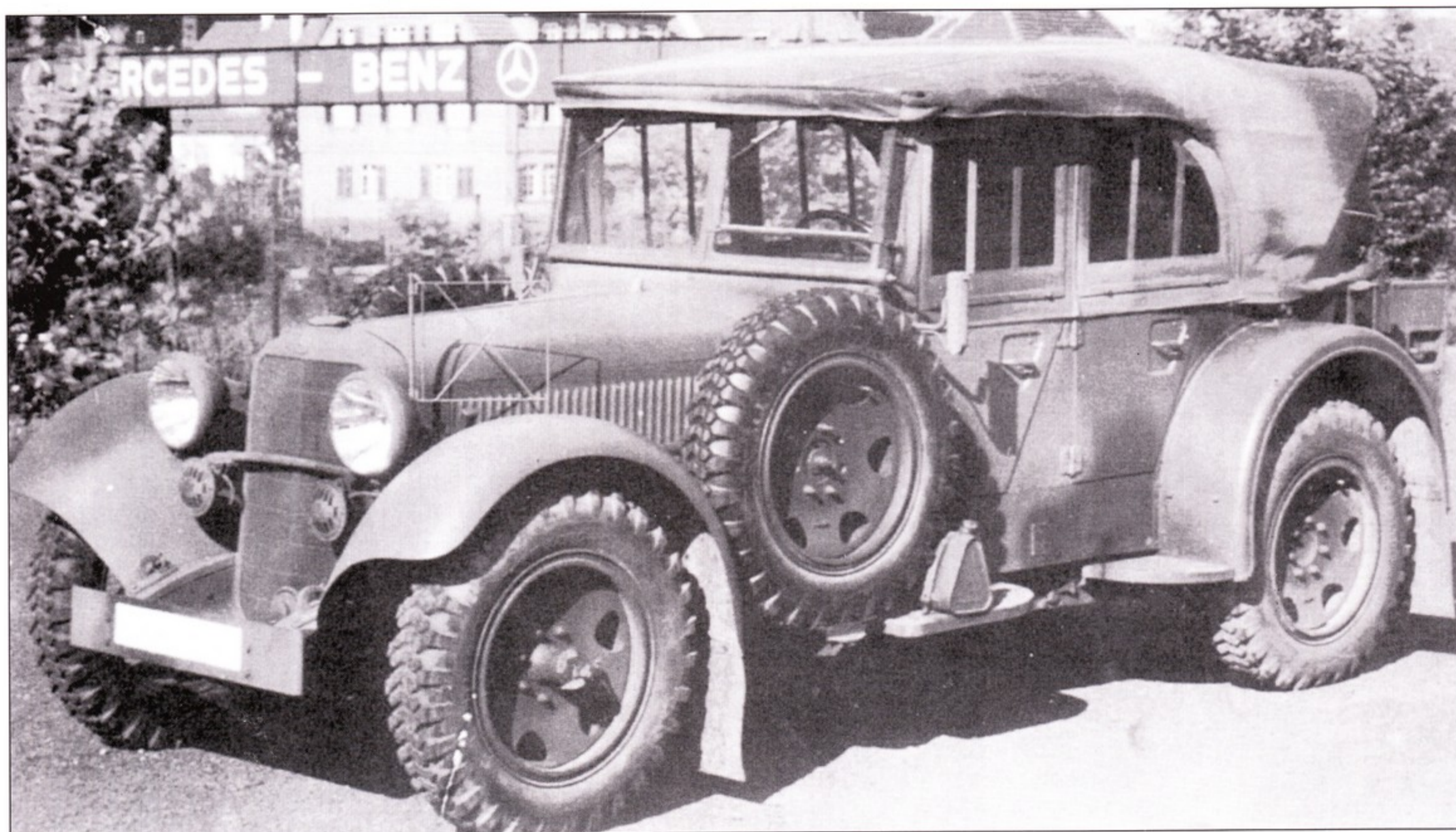
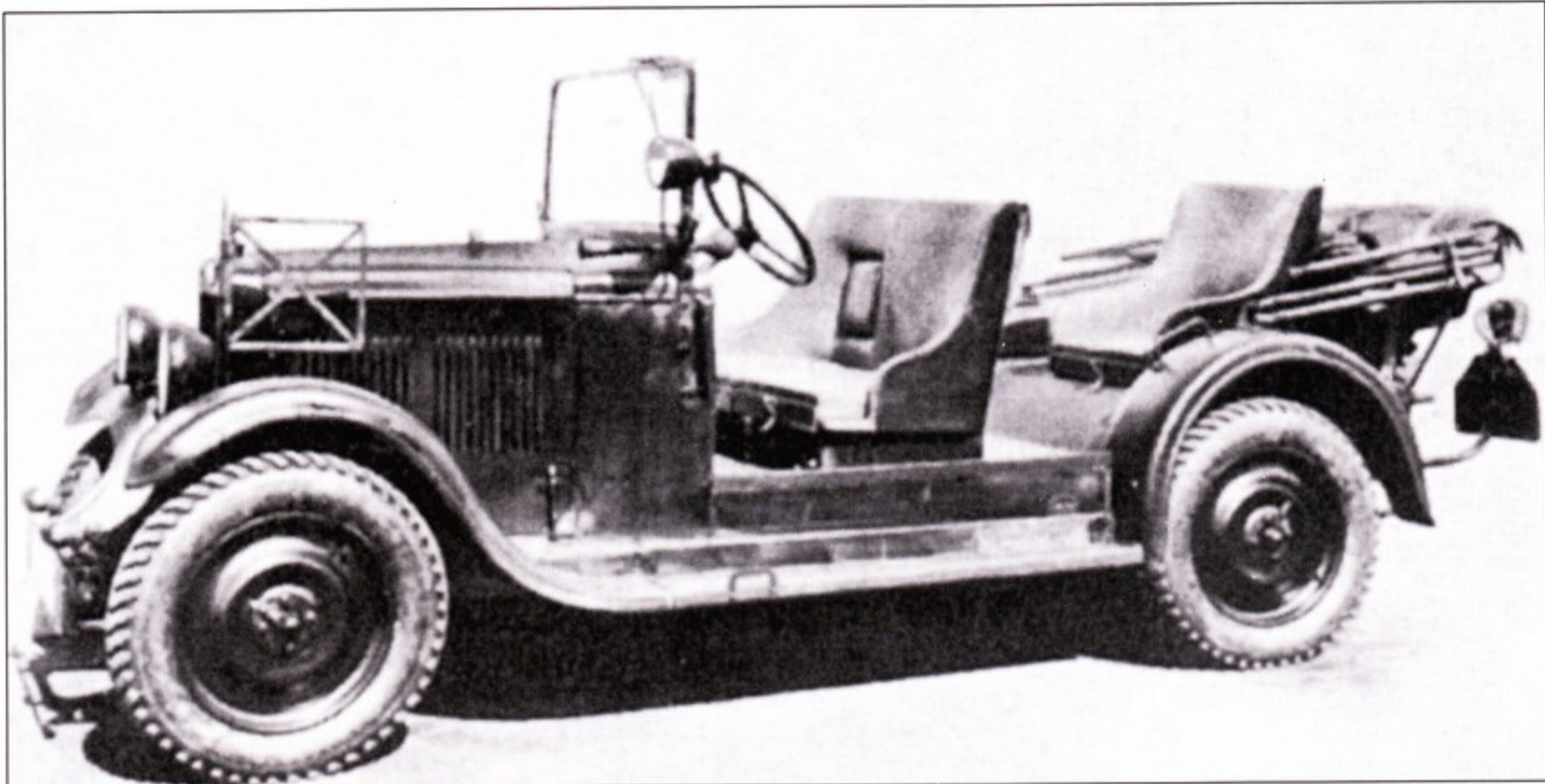
В конце 1939 года все варианты le.gl. Einheits-Pkw заменили единым шасси, представлявшем собой упрощенное шасси модели Stoeber Typ 40. Эта машина оснащалась 4-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения AW 2 рабочим объемом 1997 см³ при мощности 50 л.с. Автомобиль имел привод на все колеса, управление действовало только на передний мост. Сухая масса автомобиля уменьшилась на 100 кг и составила 1280 кг. Сборкой шасси занимались заводы Stoeber в Штеттене, а также заводы BMW и Hanomag. Кузова выпускала фирма Ambi-Budd из Берлина. В 1940-1943 годах было собрано 4700 машин le.gl. Einheits-Pkw Typ 40. Поскольку новый автомобиль представлял собой вариант прежних моделей, то он унаследовал все их недостатки. Из-за сложностей в эксплуатации легкие автомобили не получили популярности во фронтовых условиях, особенно плохо они показали себя на Восточном фронте. Часто встречались механические поломки рамы, подвески, сцепления, ведущего вала и рулевого управления. Единственными достоинствами машины была легкость управления и сравнительно неплохая проходимость.

Mercedes-Benz G5 и 170 VK

К концу 20-х годов фирма Daimler-Benz стала одним из ведущих поставщиков автотранспорта для рейхсвера. В период с 1929 по 1935 год фирма поставила армии более 1500 автомашин Mercedes-Benz 260 «Stuttgart». Непосредственно в программе Einheits-Personenkraftwagen фирма Daimler-Benz не участвовала, выпуская в это время свои очередные кюбельвагены 320WK (1936-1939, 1764 штуки) и 340WK (1938-1940, 42 штуки). Одновременно с этим, конструкторское бюро фирмы работало над созданием шасси, конкурирующего с le.gl. Einheits-Pkw. Первым полноприводным «Мерседесом» стал Mercedes 170VG выпущенный в 1935 году серией 62 экземпляра. Годом позже появился Mercedes 170VL, выпущенный серией 42 экземпляра. Обе модели различались между собой только тем, что у 170VL управляемыми были все четыре колеса.



Сверху вниз: Mercedes-Benz «Stuttgart» 10/50 PS Kfz 1, хорошо видны глубокие сиденья; Napomag 4/20 PS Kfz 1 с нетипичным трехместным кузовом; Mercedes-Benz 320 образца 1939 года с боковыми дверями.





Немецкие кубельвагены в боевой обстановке. Вверху: Mercedes-Benz 320 образца 1939 года из моторизованной дивизии СС «Reich», Восточный фронт, лето 1941 года (обратите внимание на регистрационный номер заретушированный цензурой).

Армейские автомобили BMW «Dixi» в одной из частей рейхсвера. Видны регистрационные номера и дополнительная броня на лобовом стекле.

Norch 830, Польша, сентябрь 1939 года.



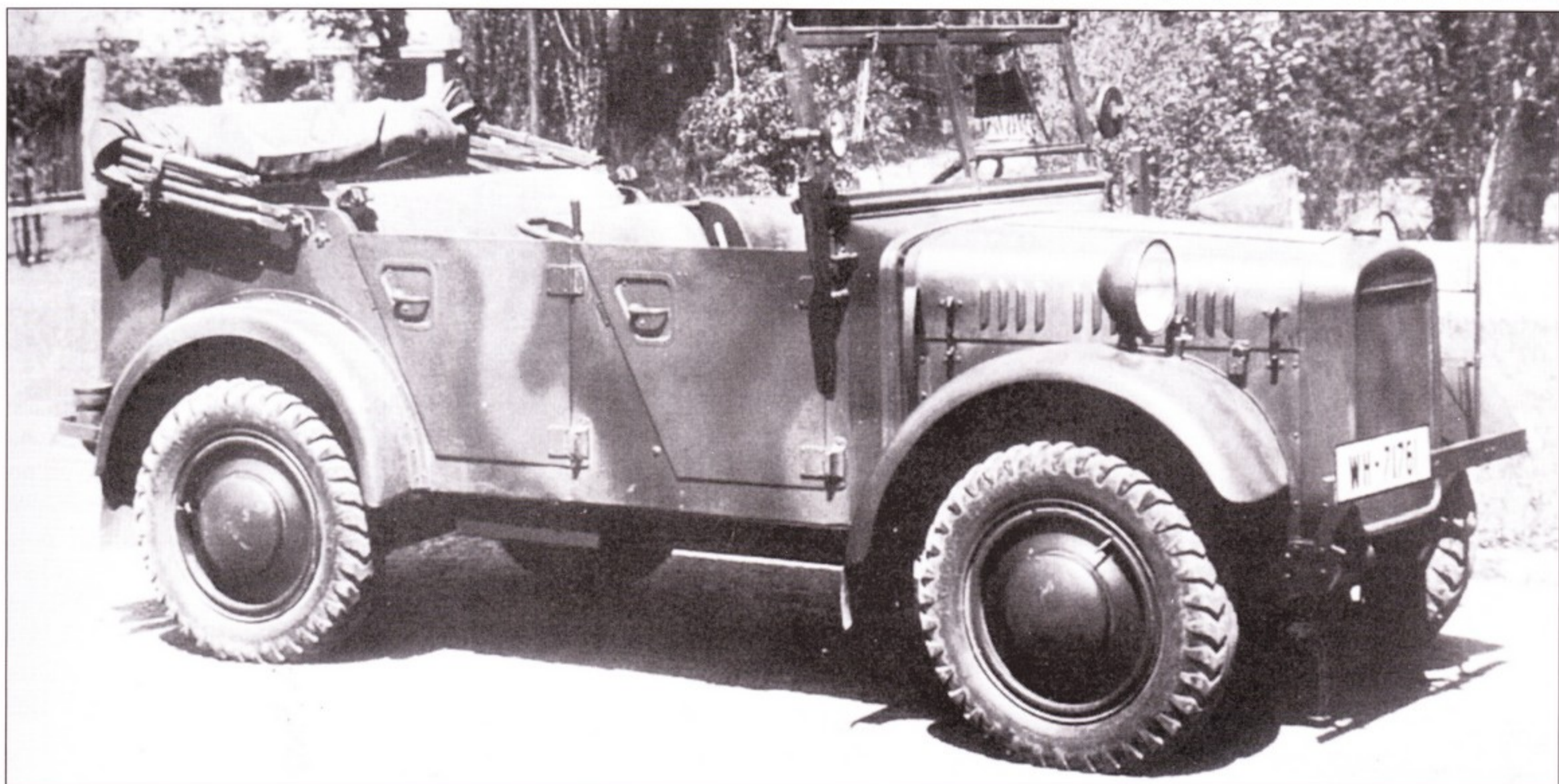


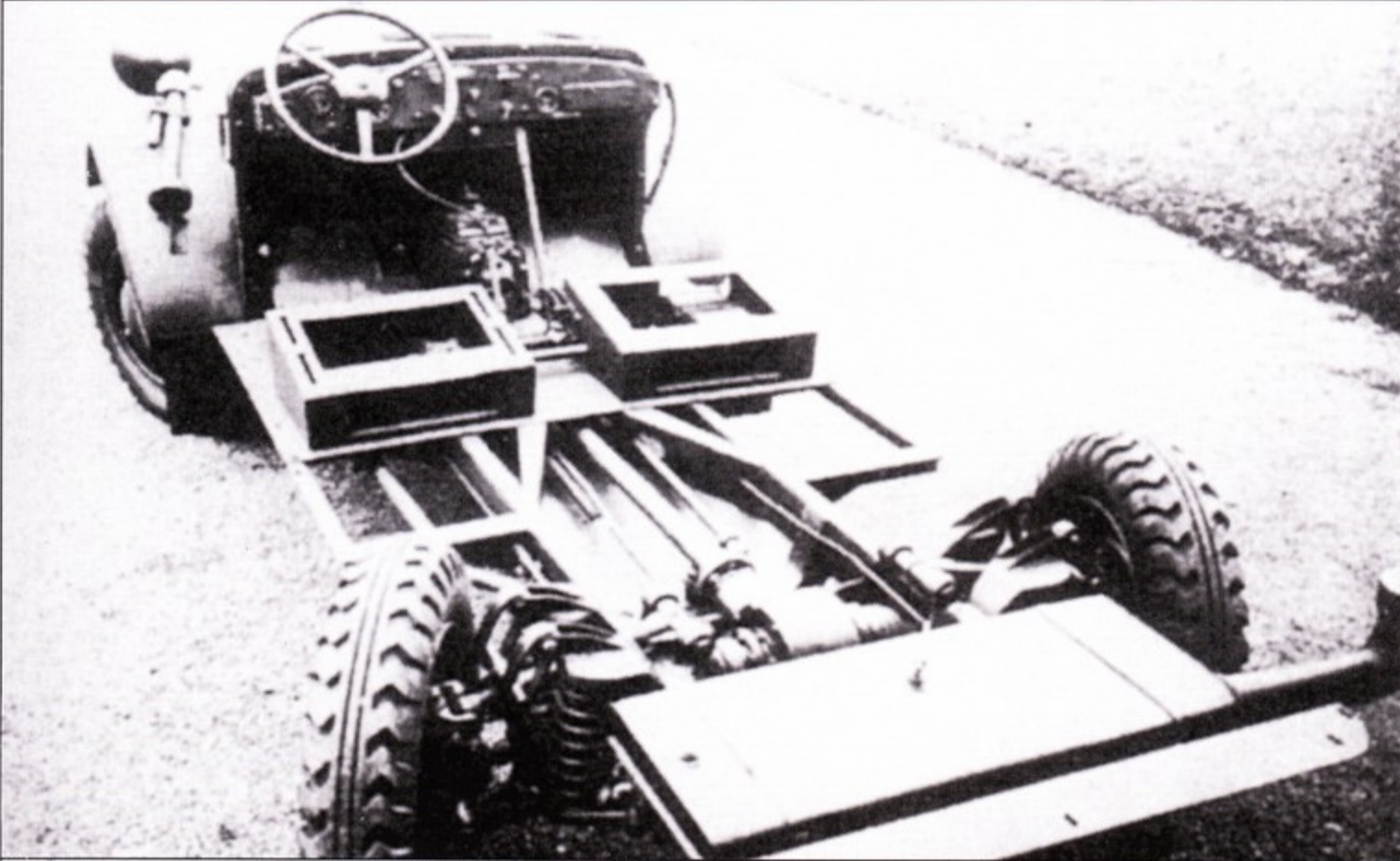
Adler 3 Gd из полицейской части, Восточный фронт, 1942 год.

Автомобиль Adler 12 N-RW (Standard 6) из неизвестной части моторизованной противотанковой артиллерии, Германия, 1937 год. Машина несет двухцветный камуфляж.



Автомобиль 1e.gl. Einheits-Pkw (BMW) Kfz 3, 1938 год. Автомобиль несет нехарактерный трехцветный камуфляж; вероятно, этот автомобиль демонстрировался иностранным покупателям.





Mercedes-Benz «Stuttgart» 10/50 PS, Восточный фронт, 1941 год.

Стандартное шасси le.gl. Einheits-Pkw.

Автомобиль связи Stoewer M 12 Kfz 2, Восточный фронт, лето 1941 года.



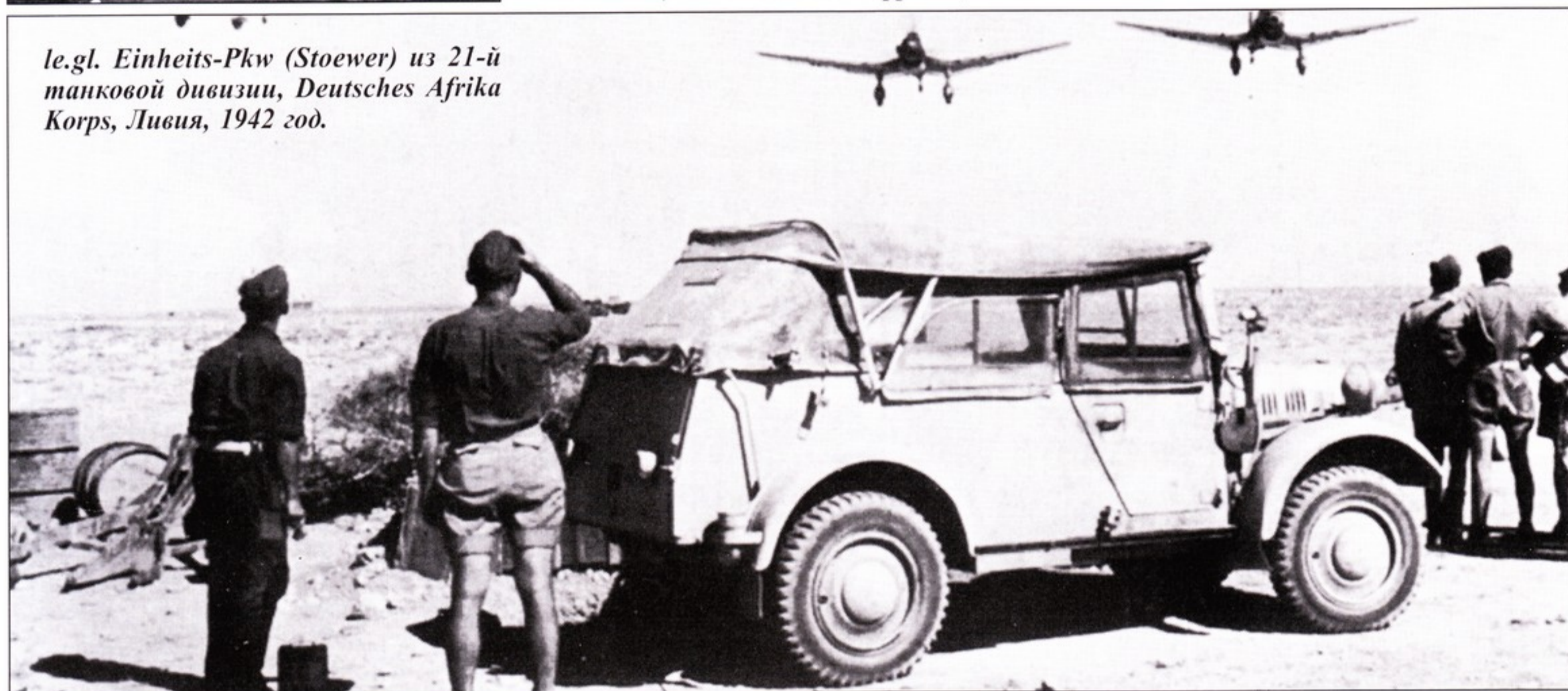


Автомобиль *le.gl. Einheits-Pkw* из II дивизиона гаубиц *leFH 18*, неизвестной артиллерийской части, Восточный фронт, декабрь 1941 года. На радиаторе автомобиля видна рождественская фигурка. Капот утеплен.

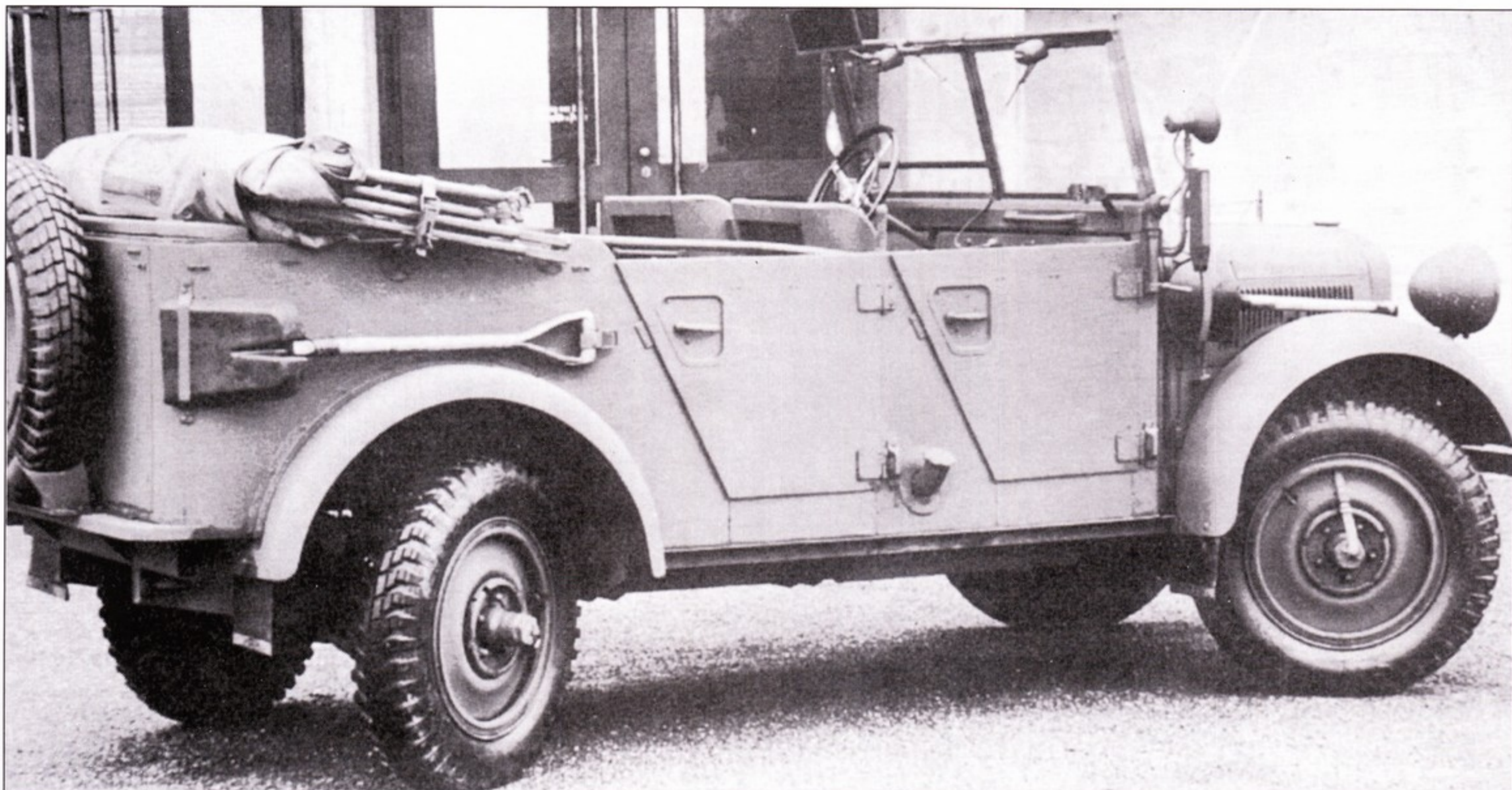


Автомобиль *le.gl. Einheits-Pkw (Stoewer) Kfz 2* из танковой части. Машина буксирует мотоцикл. Восточный фронт, весна 1943 года.

le.gl. Einheits-Pkw (Stoewer) из 21-й танковой дивизии, *Deutsches Afrika Korps*, Ливия, 1942 год.



Автомобиль *Mercedes-Benz G5* во время ходовых испытаний. До 1941 года было выпущено 348 таких автомобилей.



Автомобиль Mercedes-Benz G5 имел управляемую заднюю ось, облегчающую маневрирование.



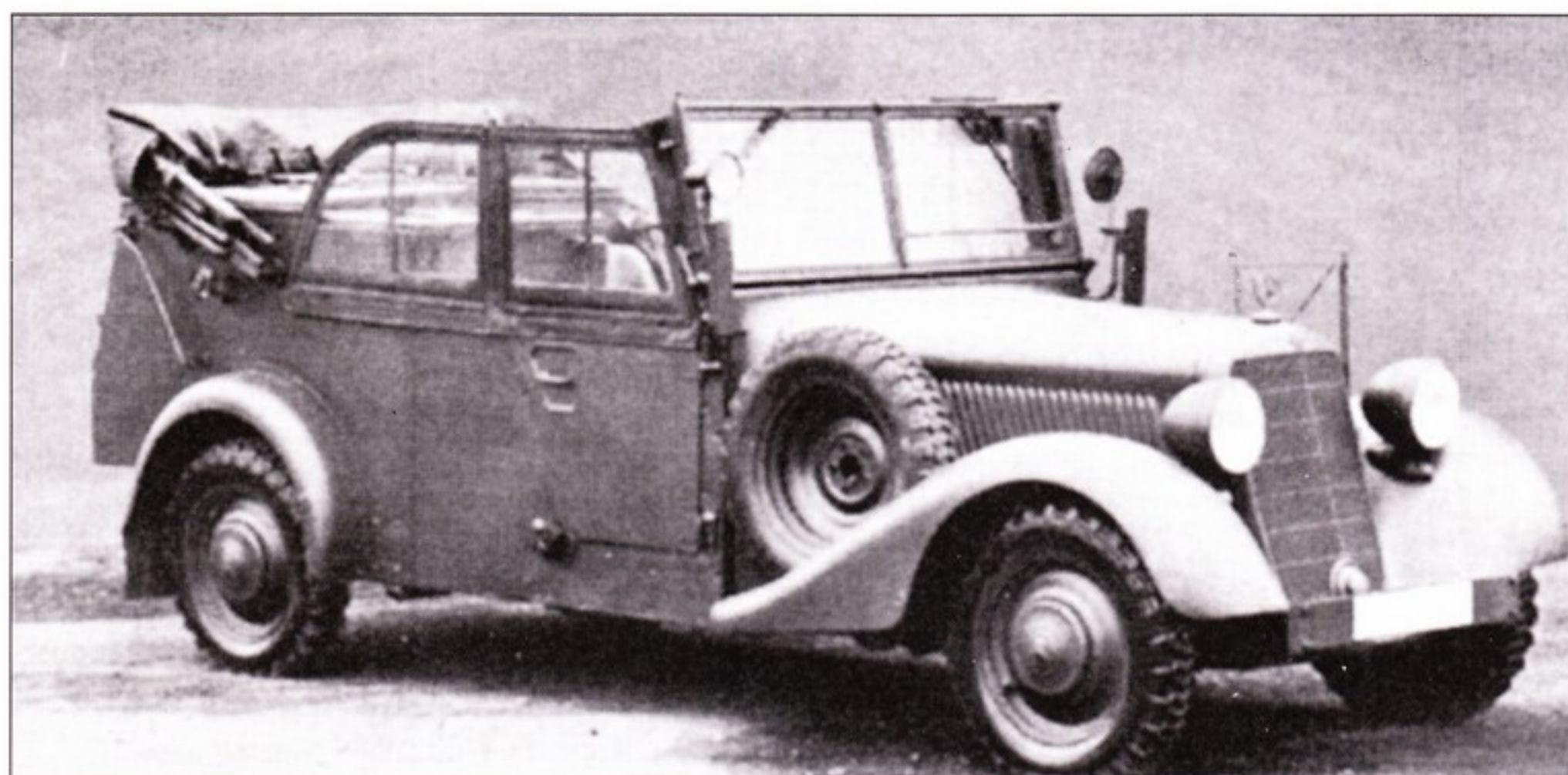
Обе модели представляли собой армейский вариант гражданского Mercedes 170V. Эта машина оснащалась двигателем жидкостного охлаждения рабочим объемом 1697 см³ и мощностью 38 л.с. Машина имела открытый трехместный кузов без дверей, которых заменяли брезентовые полотнища. Также предлагался штабной вариант автомобиля, предназначенный для офицеров высшего ранга. Однако машин серии «170» рейхсвер купил не очень много, и вскоре их передали полиции и другим государственным службам.

Несмотря на неудачу, Daimler-Benz продолжил работу над автомобилем, который стал бы основным легковым автомобилем вермахта. Очередной моделью фирмы стал Mercedes G5. По сравнению с 170VG и 170VL, G5 получил новый 4-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения рабочим объемом 2006 см³ и мощностью 45 л.с. (из-за этого машина попала уже в средний класс), усиленное шасси и металлические двери. С помощью колес увеличенного диаметра удалось поднять дорожный просвет с 200 до 250 мм. Внешне G5 напоминал обычные le.gl. Einheits-Pkw. Но несмотря на все улучшения, G5 продавался плохо. До 1941 года было выпущено всего 378 машин этого типа. Из-за низкого спроса внутри Германии, Mercedes G5 предложили на экспорт. Однако высокая цена машины отпугивала потенциальных покупателей. Следует заметить, что вместо двух G5 можно было приобрести три «военизированных»

Учения по практической работе с радиостанцией в неустановленном подразделении, Франция, 1943-1944 г.г. На фото - радиомашин на базе Mercedes-Benz тип 170 VK, оснащенная Stass Antenna E (или V) для довольно редкого УКВ радиоприемника E (или V), который использовался разведывательными подразделениями.



MERCEDES-BENZ

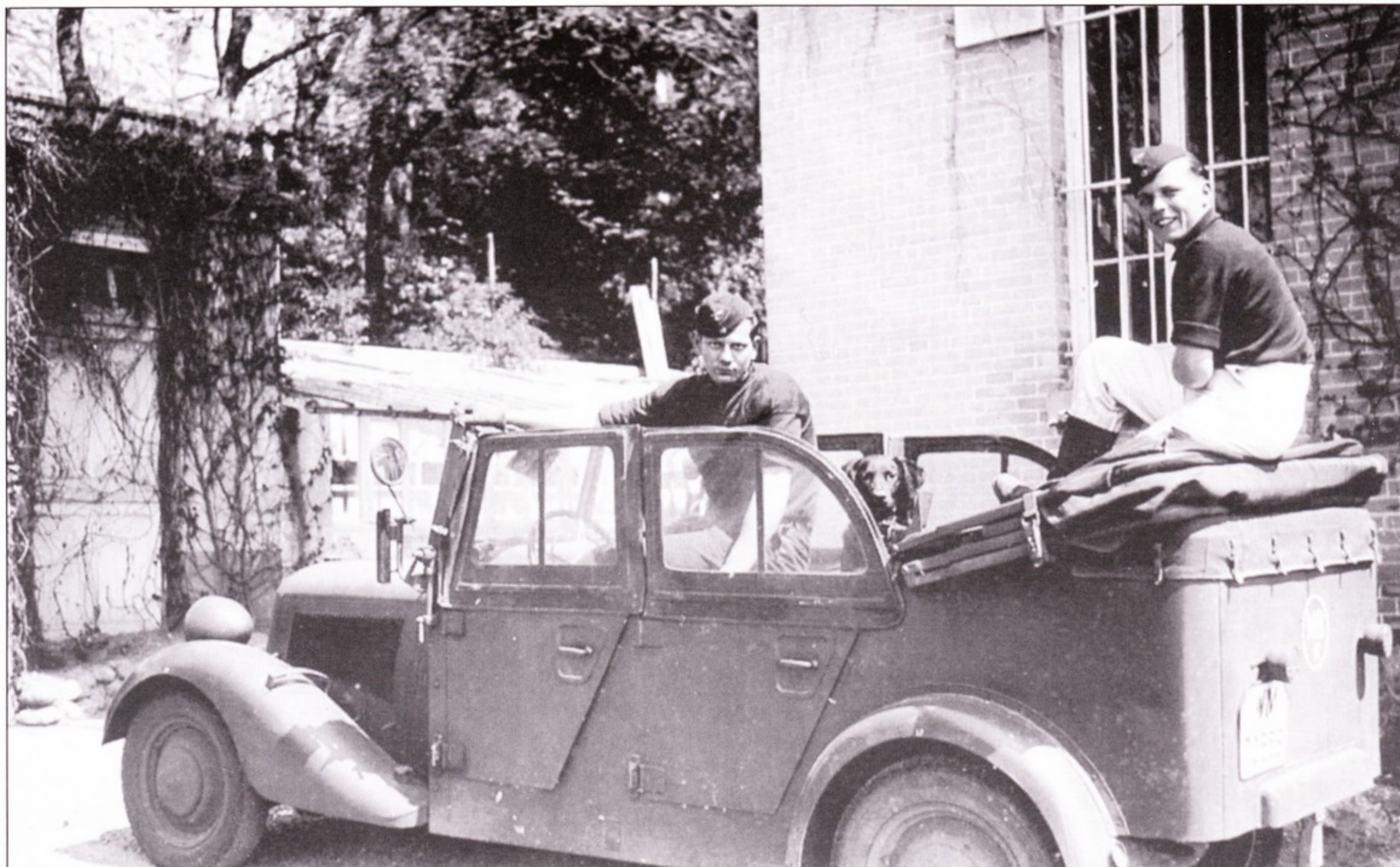


Автомобиль Mercedes-Benz 170V образца 1938 года представлял собой армейскую версию гражданского автомобиля. На фотографии изображена трехдверная машина связи Kfz 2.

Реклама фирмы Mercedes-Benz.

Kfz. 2 Mercedes-Бенц тип 170 VK (предположительно из 402-го велосипедного батальона), район Волхова, 1941 - 1942 г.г. Справа - трофейный советский броневладелец БА-10 с собственным именем «Гнейзенау». Свастики изображены даже на светомаскировочных колпаках фар батальона.

Mercedes-Бенц тип 170 VK из военно-морского командования побережья Ла-Манша, Гавр. Задняя стенка кузова машины - вертикальная, что большая редкость для четырехдверного варианта.





Житомир, 1942 г. Мерседес-Бенц тип 170 VK с нестандартным кузовом, на заднем плане - повозка Hf1, основное транспортное средство вермахта на протяжении всей войны. Вермахт был не механизированным, а - коненизированным!

2-й батальон 79-го горноартиллерийского полка готовится к форсированию Мааса, май 1940 г. На переднем плане - Фаномен Гранит 25 Н, справа - «транспортёр боеприпасов Pz.Kpfw. I (Sd.Kfz. 111)», таких транспортёров собрали всего 51.

Tempo G1200. В 1939 году Mercedes G5 предложили Великобритании по цене за шасси 795 фунтов и 1350 фунтов за готовое шасси. Одним из владельцев G5 стал любитель автомашин, король Румынии Михаил I.

В конце концов Daimler-Benz получил заказ на выпуск для армии популярного 170V в версии с колесной формулой 4x2, получившей обозначение 170VK. Mercedes 170VK должен был заменить в линейных частях кюбелвагены старых выпусков. В 1938-1942 годах было выпущено более 19000 машин 170VK, что составило почти 10% от общего числа легкового автотранспорта, произведенных Германией в годы войны. До появления VW Тур 82, Mercedes 170VK был самой популярной в вермахте машиной. 170-й «Мерседес» приводился в движение 4-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения объемом 1697 см³ и мощностью 38 л.с. Поскольку Mercedes 170VK





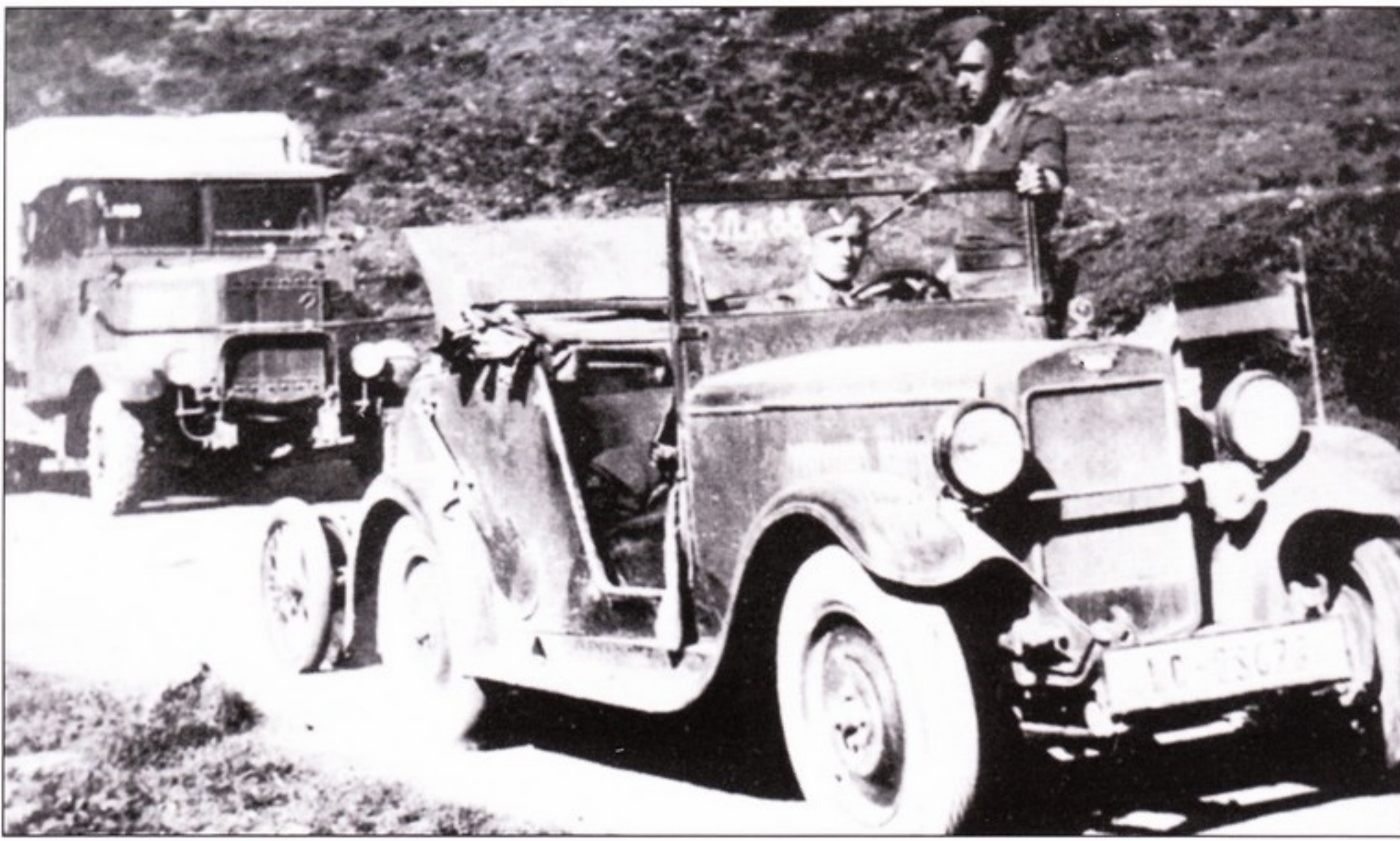
представлял собой упрощенный вариант гражданского автомобиля, его проходимость оставляла желать лучшего. Был он слишком тяжелым (1235 кг), имел привод только на задние колеса и слишком маленький дорожный просвет (200 мм). При этом габариты «Мерседеса» скорее соответствовали машине среднего класса. Mercedes 170VK выпускался в следующих модификациях:

- Kfz 2 - трехместный автомобиль связи;
- Kfz 2/40 - трехместный ремонтный автомобиль;
- Kfz 3 - четырехместный разведывательный автомобиль.

Ганомат 4/20 (или 4/23 с двигателем мощностью 23 л.с.), такие автомобили строились в 1930 г. Адекватной проходимостью машины не обладали - см. фото: съехал автомобиль с шоссе. С другой стороны: автомобиль, лучше плохо ехать, чем хорошо шагать! Такой германский «Запорожец», сейчас его поднимут и перенесут на другое место.

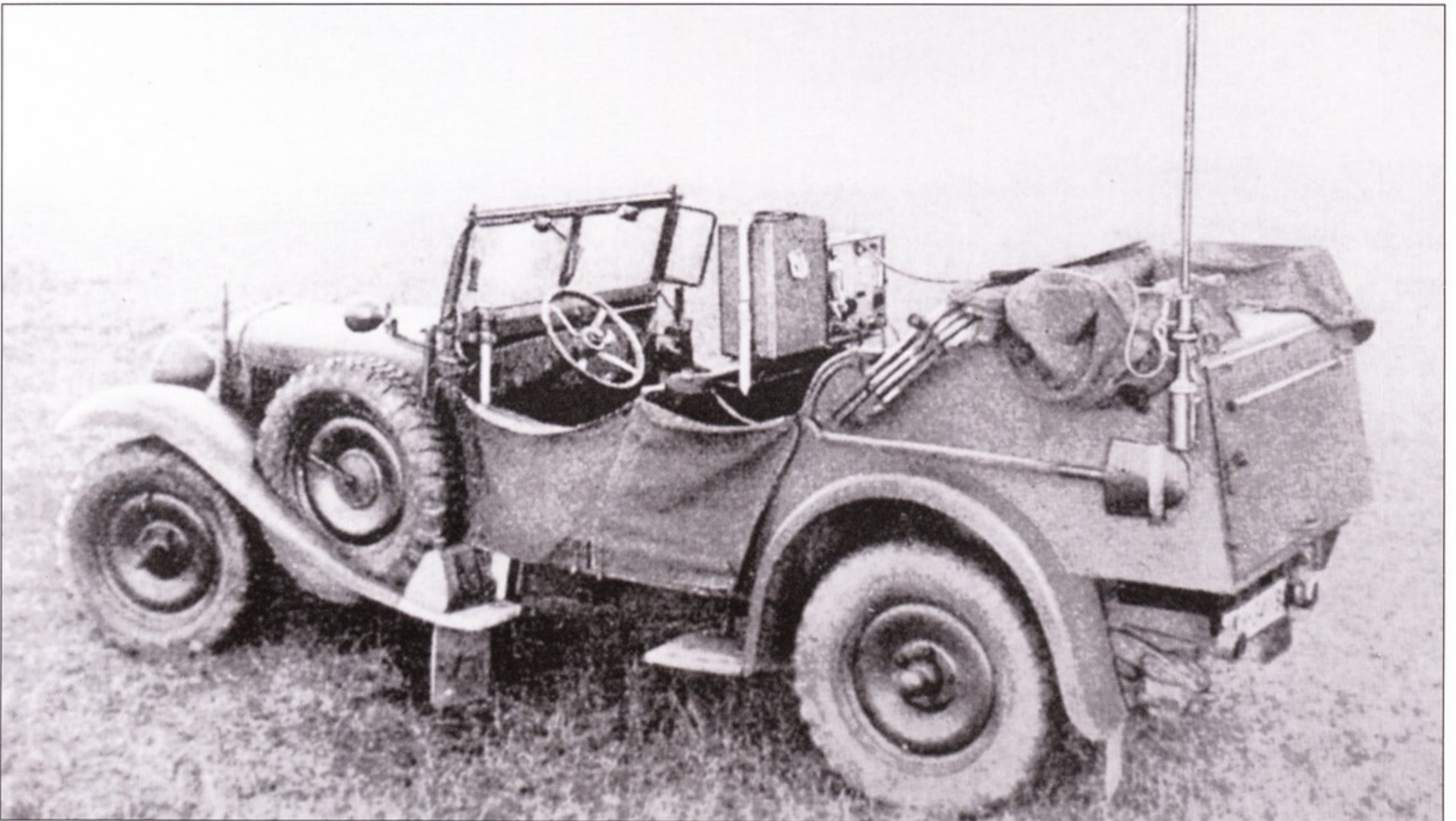
Автомобиль Фаномен Гранит 25 Н, таких машин построили очень скромное количество, так как практически все шасси были использованы для изготовления санитарных фургонов Kfz. 31. На шасси стоял 4-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения мощностью 37 л.с.





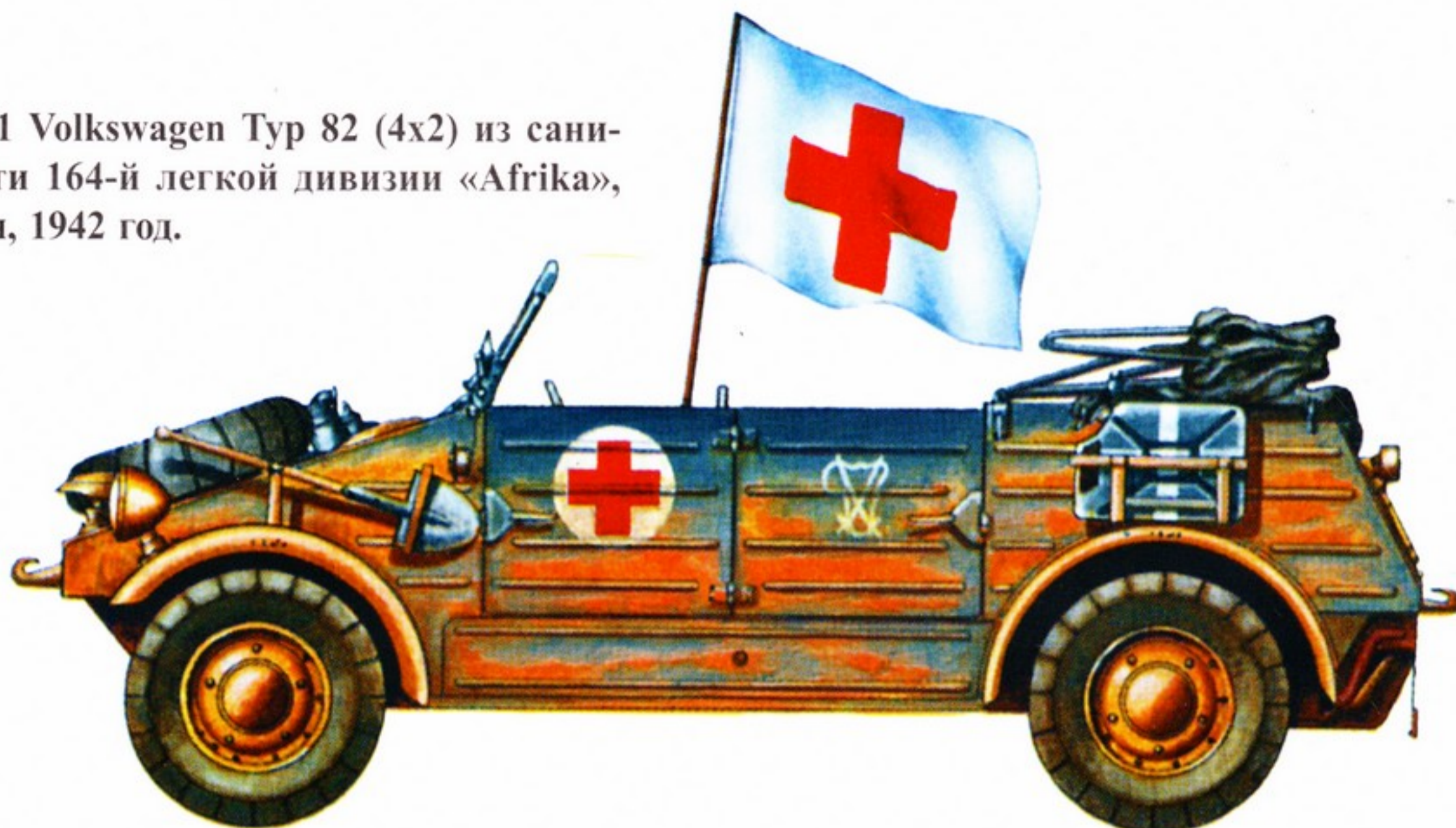
Легион «Кондор», Испания, 1937 г. Отделение полевой телефонной связи 3-й роты 88-го авиационного разведывательного батальона. Фото сделано в окрестностях Бильбао. К головному автомобилю, «двухместный разведывательный автомобиль (Kfz. 2) на шасси легкого Pkw (о), прицеплен трейлер с оборудованием для прокладки линии полевого телефона. На заднем плане - грузовик Круп L3 Н 163. Номерной знак LC-28 673 нарисован от руки. Считалось, что буквы «LC» обозначают «Легион Кондор», однако данную версию последние исследования отмечают.

В 1935 - 1936 г.г. всего построили лишь 600 автомобилей Штовер тип М12 (4х2). Автомобиль оснащен 8-цилиндровым двигателем мощностью 60 л.с. На фото - радиомашинка Kfz. 15.



Штовер М 12 в разведывательном варианте, машина 1-й роты 54-го горноразведывательного батальона, Франция, 1940 г.

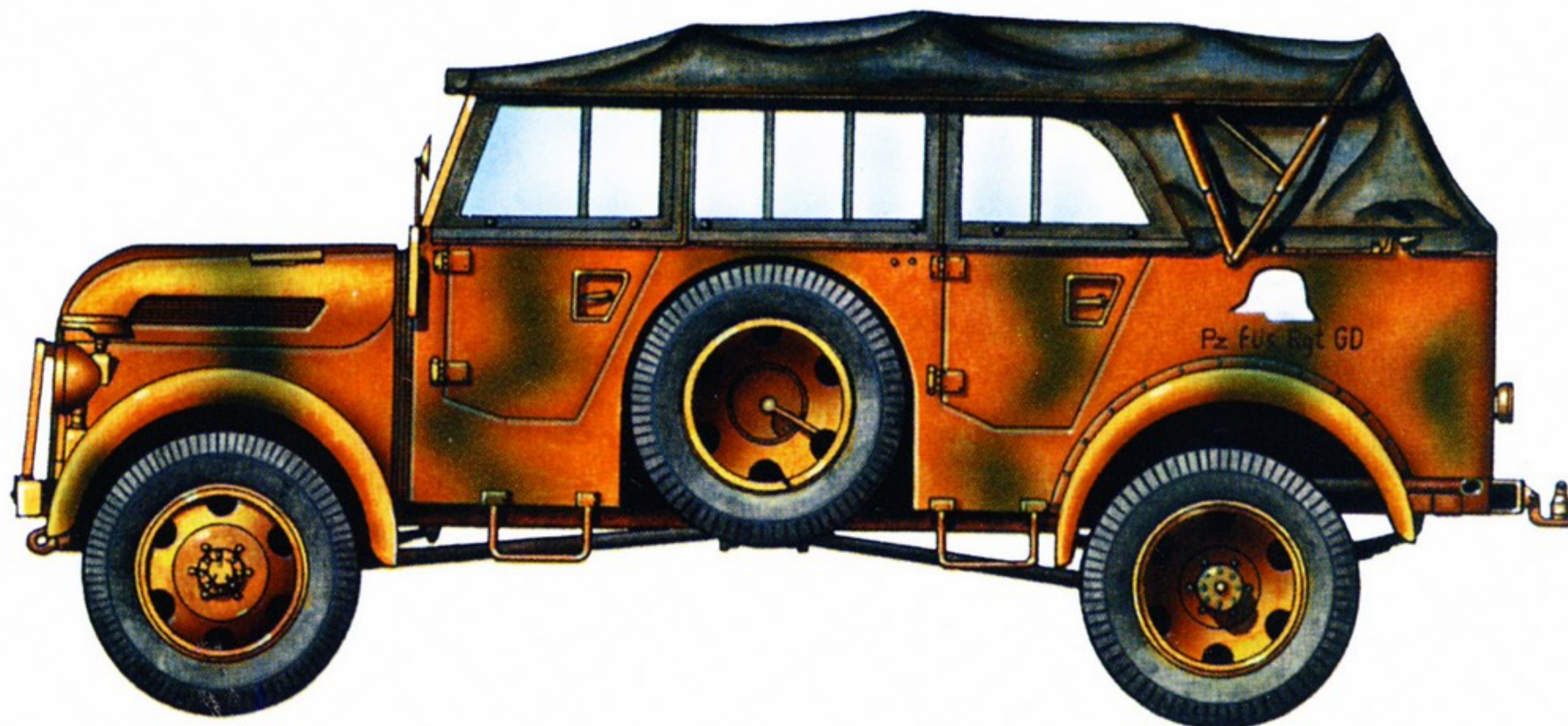
le.gl. Pkw-K1 Volkswagen Typ 82 (4x2) из санитарной части 164-й легкой дивизии «Африка», ДАК, Ливия, 1942 год.



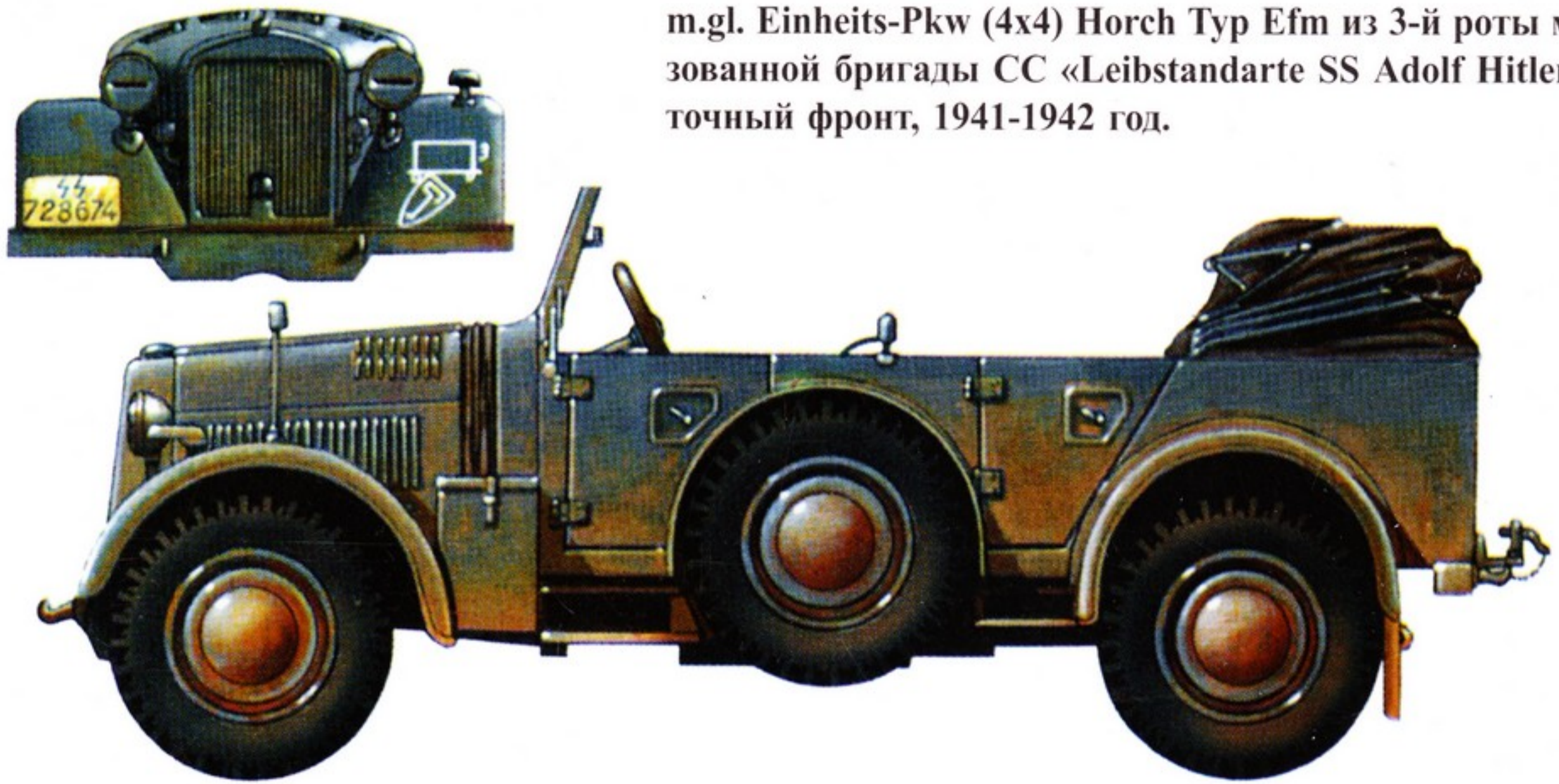
s.gl. Einheits-Pkw (4x4) Horch Typ 1a Kfz 18 Gruppenwagen из гренадерской дивизии СС «Leibstandarte SS Adolf Hitler», Восточный фронт, 1943 год.



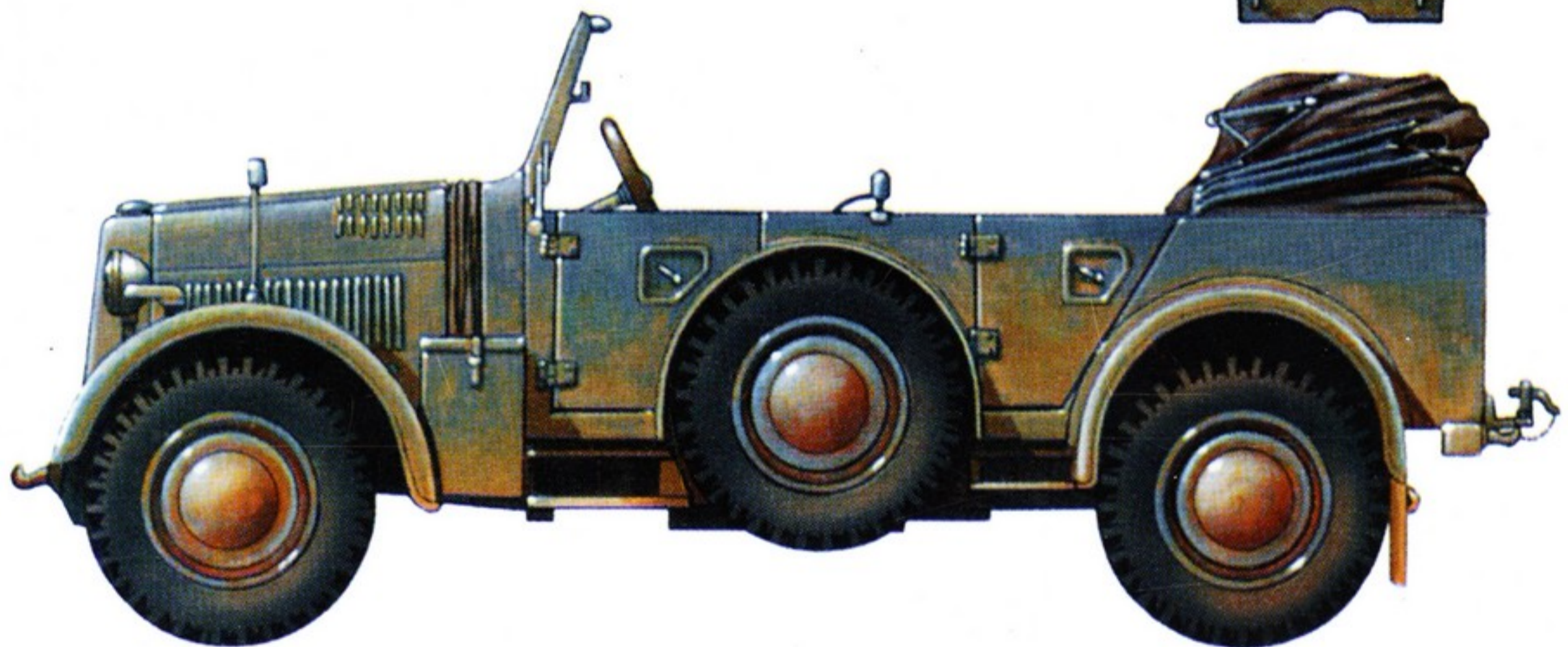
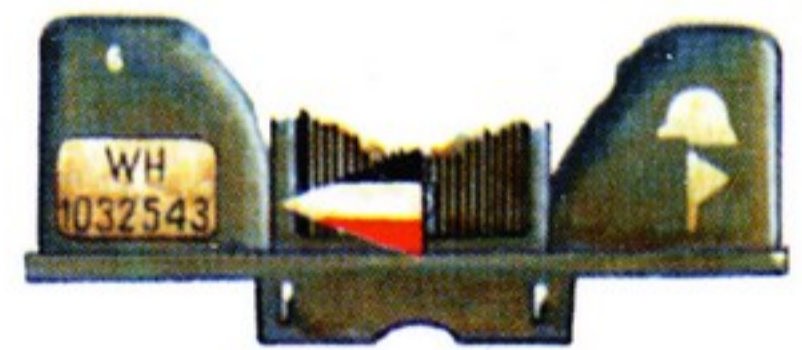
Steyr Typ 1500 A/01 (4x4) из гренадерской дивизии «Grossdeutschland», Румыния, весна 1944 года.



m.gl. Einheits-Pkw (4x4) Horch Typ Efm из 3-й роты моторизованной бригады СС «Leibstandarte SS Adolf Hitler», Восточный фронт, 1941-1942 год.



m.gl. Einheits-Pkw (4x4) Horch Typ Efm из штаба моторизованной дивизии «Grossdeutschland», Восточный фронт, 1942 год.



le.gl. Einheits Pkw (4x4) Stoewer R 200 Special из ДАК, Ливия, 1941 год.

