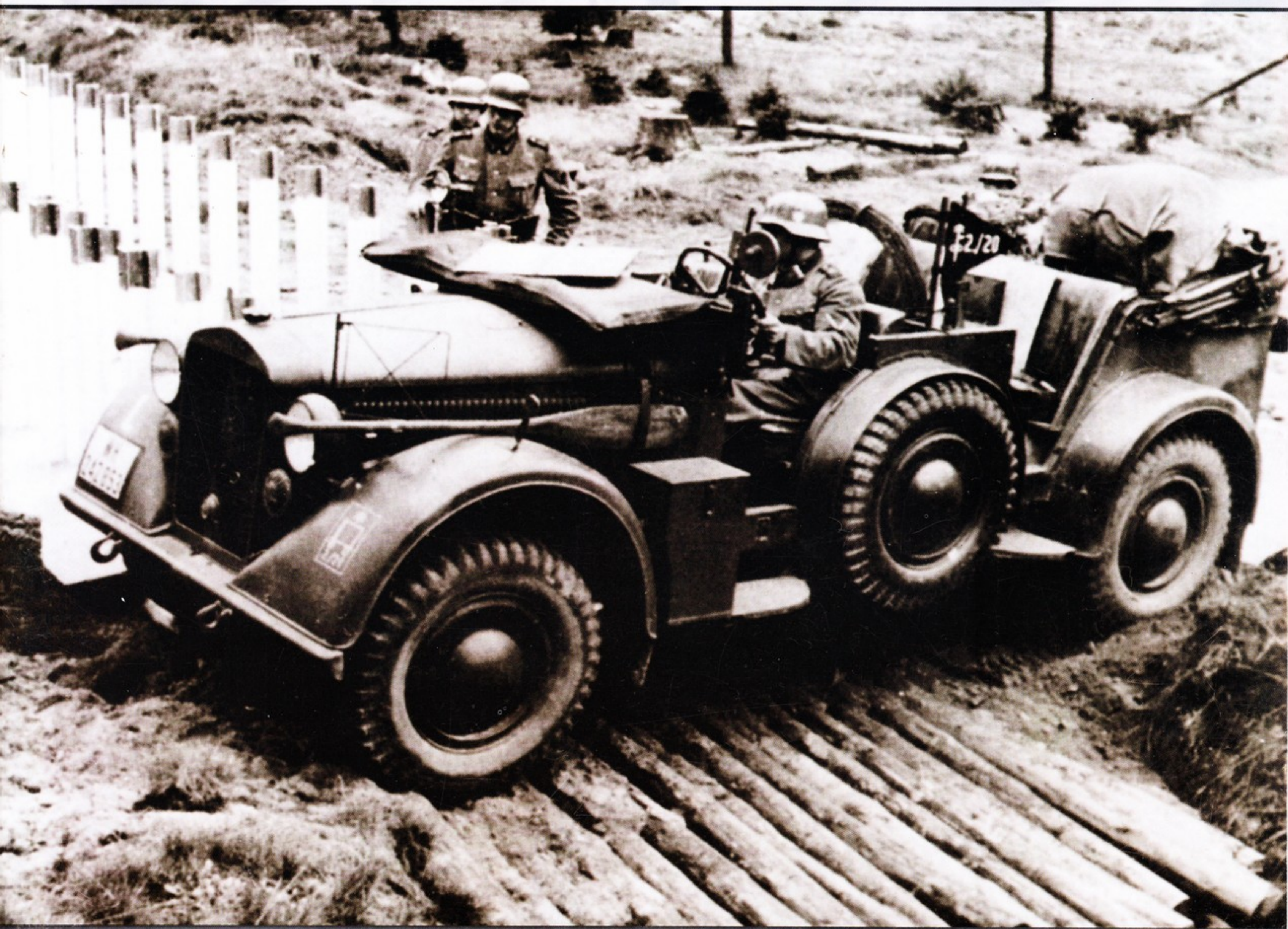
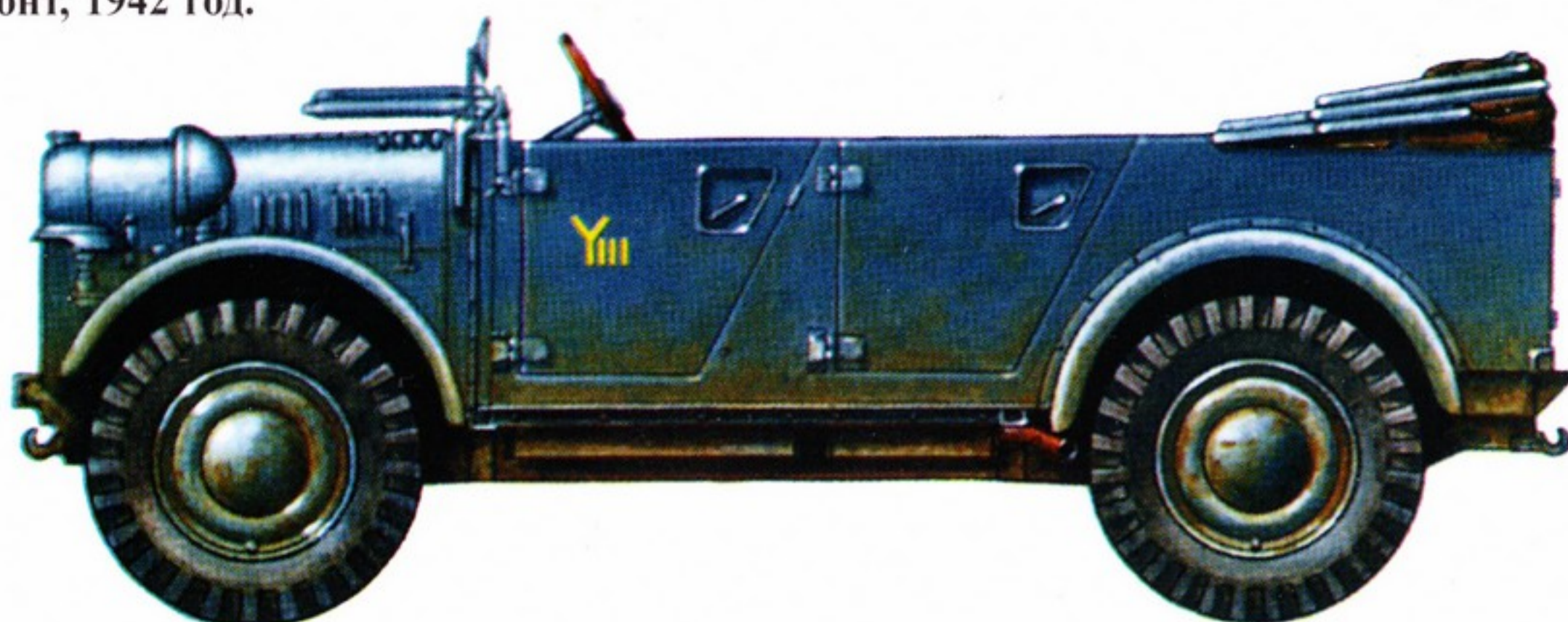


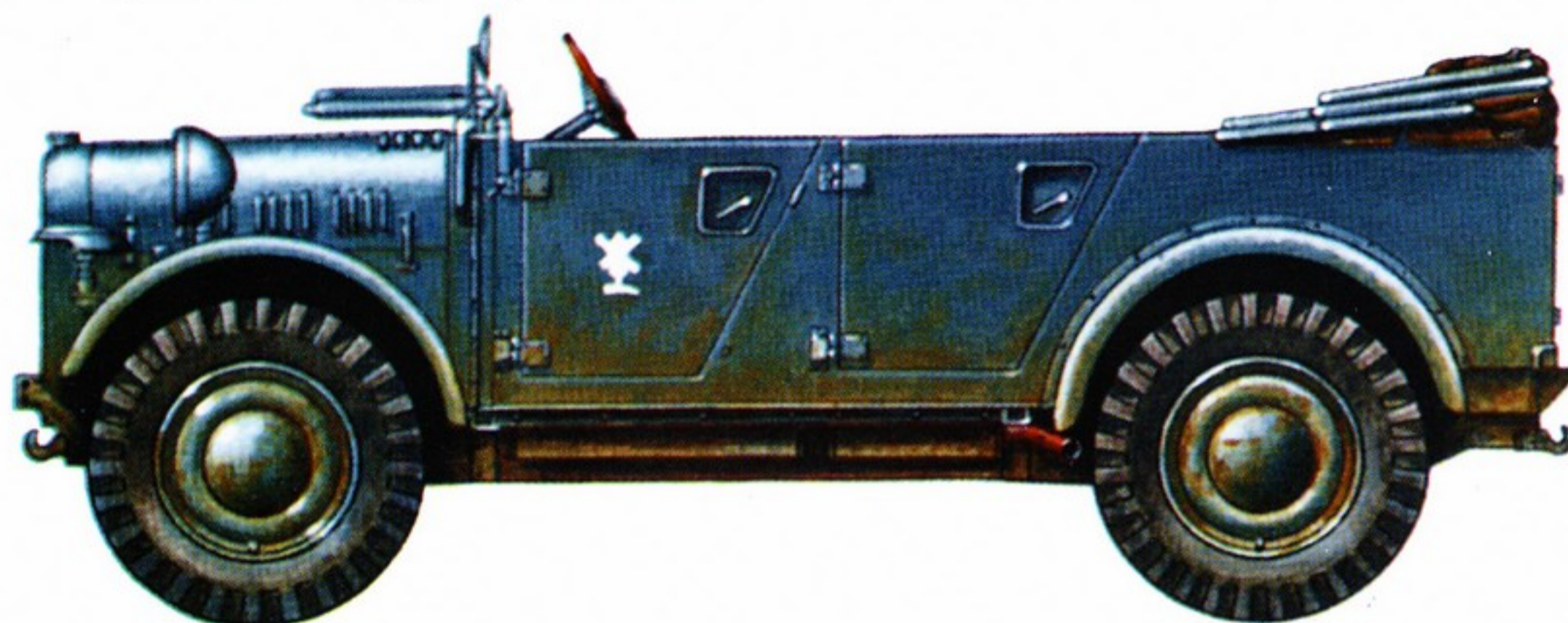
ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЕРМАХТА



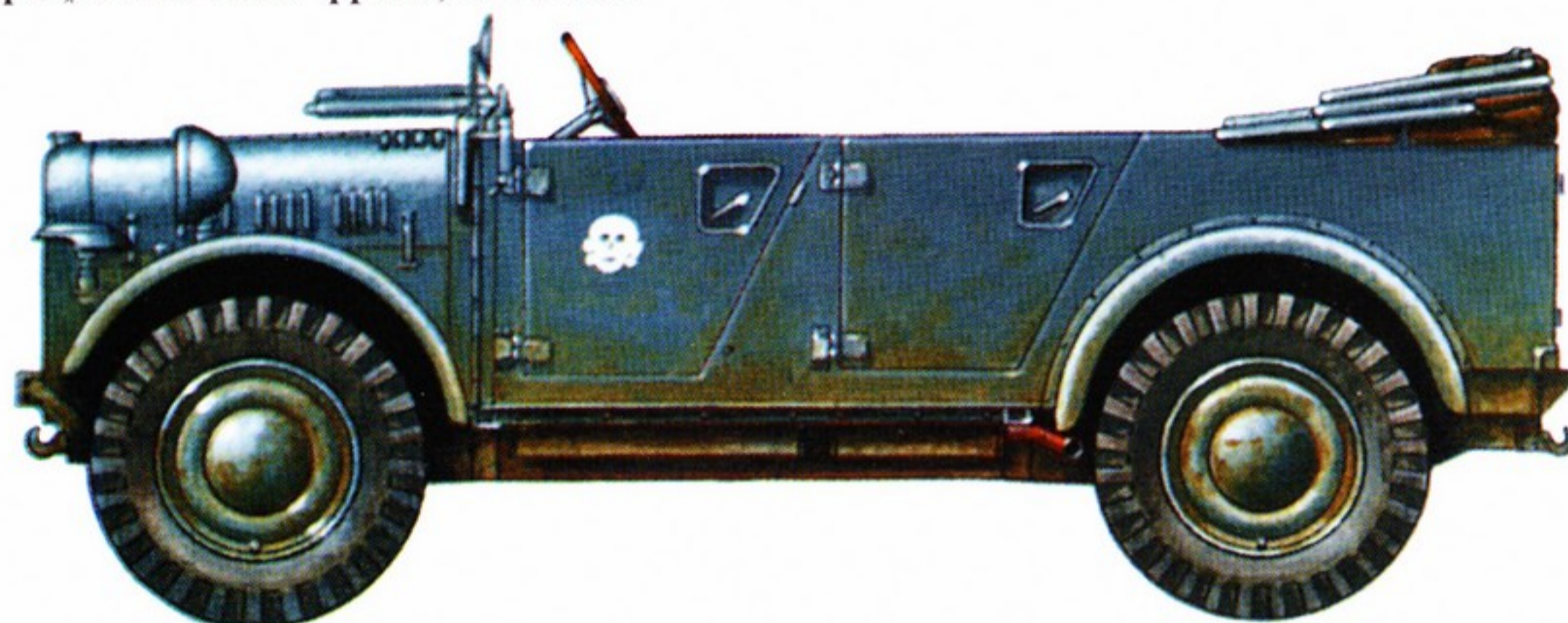
le.gl. Einheits Pkw (4x4) Stoewer R 200 Special из 5-й батареи полка моторизованной артиллерии 10-й танковой дивизии, Восточный фронт, 1942 год.



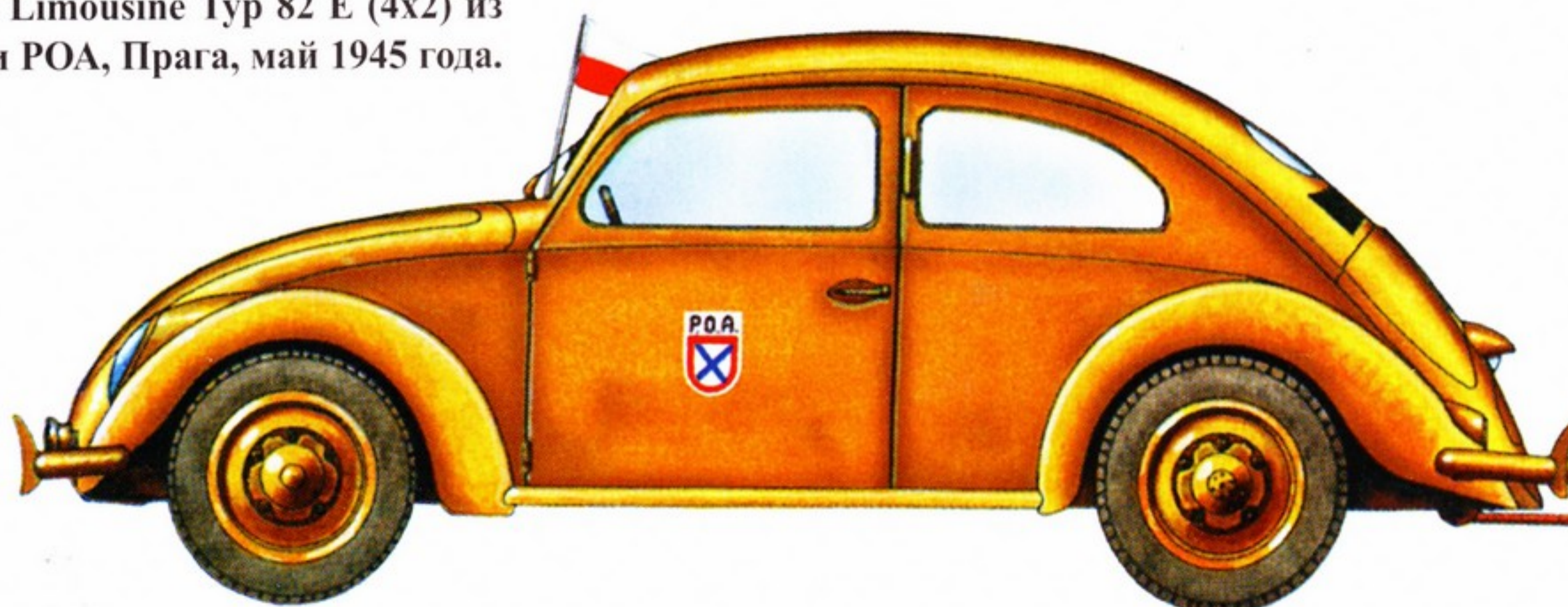
le.gl. Einheits Pkw (4x4) Stoewer R 200 Special из полка моторизованной артиллерии моторизованной дивизии «Grossdeutschland», Восточный фронт, 1942 год.



le.gl. Einheits Pkw (4x4) Stoewer R 200 Special из моторизованного дивизиона истребителя танков моторизованной дивизии СС «Totenkopf», Восточный фронт, 1941 год.



Volkswagen Limousine Typ 82 E (4x2) из 1-й дивизии РОА, Прага, май 1945 года.



Легковые автомобили вермахта



Вандерер W-11 кубельваген 1-й роты 19-го мотоциклетного батальона 19-й танковой дивизии, Восточный фронт, июль 1941 г.



Автомобиль m.gl. Einheits-Pkw Horch 40 Cabriolet, принадлежавший генерал-губернатору Гансу Франку, Перемышль, осень 1941 года.

m.gl. Einheits-Pkw

Средние стандартные внедорожные автомобили m.gl. Einheits-Pkw в принципе мало чем отличались от легких автомобилей, но оснащались более мощным двигателем, двухступенчатой раздаточной коробкой, а также рулевым управлением, действующим только на передний мост. Средние автомашины выпускались в трех основных модификациях: с модифицированными «поддерживаемыми осями», Тур 40 и с кузовом кабриолет. Выпуск m.gl. Einheits-Pkw был организован на заводах Auto Union AG и Adam Opel AG. Отдельные производственные серии имели следующие номера шасси:

10001: выпускались предприятиями Auto Union в Зигмаре. Оснащались 8-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения Horch V-8 объемом 3517 см³ и мощностью 80 л.с. Модели Horch 901 и Wanderer 901 выпускались в 1937-1940 годах.

20001: выпускались заводом Auto Union в Цвиккау, параметры те же.

30001: выпускались заводом Opel в Рюссельхайме. Оснащались 6-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения объемом 3626 см³ мощностью 68 л.с. Модель Opel Тур mPI выпускалась в 1940-1943 годах, модель Wanderer Тур 40 - в 1942-1943 годах.

40001: выпускались заводом Auto Union в Зигмаре. Двигатель Horch V-8. Модели Horch 901 Тур 40 (1940-1943), Wanderer 901 Тур 40 (1940-1941).

Автомобиль m.gl. Einheits-Pkw Efm Kfz 15 из моторизованной дивизии СС «Totenkopf», граница Франции и Испании, июнь 1940 года.





Автомобиль т.г. Einheits-Pkw Horch 40 Cabriolet регистрационный номер SS-502, принадлежавший командиру дивизии «Leibstandarte SS Adolf Hitler» Йозефу Дитриху. Восточный фронт, декабрь 1941 года.

50001: выпускались заводом Auto Union. Двигатель 8-цилиндровый жидкостного охлаждения объемом 3823 см³ мощностью 90 л.с. Модели: Horch 901 Тур 40, автомобили с кузовом типа кабриолет (1940-1942).

Всего было построено 14911 машин Horch 901, в том числе около 50 кабриолетов, около 10000 машин Wanderer с двигателем Horch, а также около 6000 машин Opel и Wanderer с двигателем Opel. Дополнительно Opel поставил почти 1000 двигателей.

Среди т.г. Einheits-Pkw наблюдалось самое большое разнообразие кузовов. Кроме основного типа (четырёхместный, открытый) на среднее шасси устанавливали разные варианты закрытых кузовов и кузовов-фургонов. Такие машины обычно использовали для связи, пропаганды, ремонта и измерений. Для средних шасси характерной чертой было расположение запасных колес на бортах кузова между дверями.

Машины на шасси т.г. Einheits-Pkw выпускали в следующих вариантах:

Kfz 11 - транспортер пехоты;

Kfz 12 - транспортер пехоты, способный буксировать пушку 3,7 см Pak 35/36, 7,5 cm leIG 18 или прицеп с боеприпасами;

Kfz 15 - транспортер пехоты с багажником для особых грузов, разведывательный автомобиль;

Kfz 15/1 - автомобиль телефонной связи;

Kfz 15/2-Kfz 15/7 - автомобиль радиосвязи;

Kfz 16 - автомобиль службы измерений;

Kfz 16/1 - сигнальный автомобиль;

Kfz 17 - фургон службы измерений и службы ремонта телефонных линий;

Kfz 17/1 - фургон службы телефонной связи;

Kfz 17/2, Kfz 17/3 - фургон службы радиосвязи;

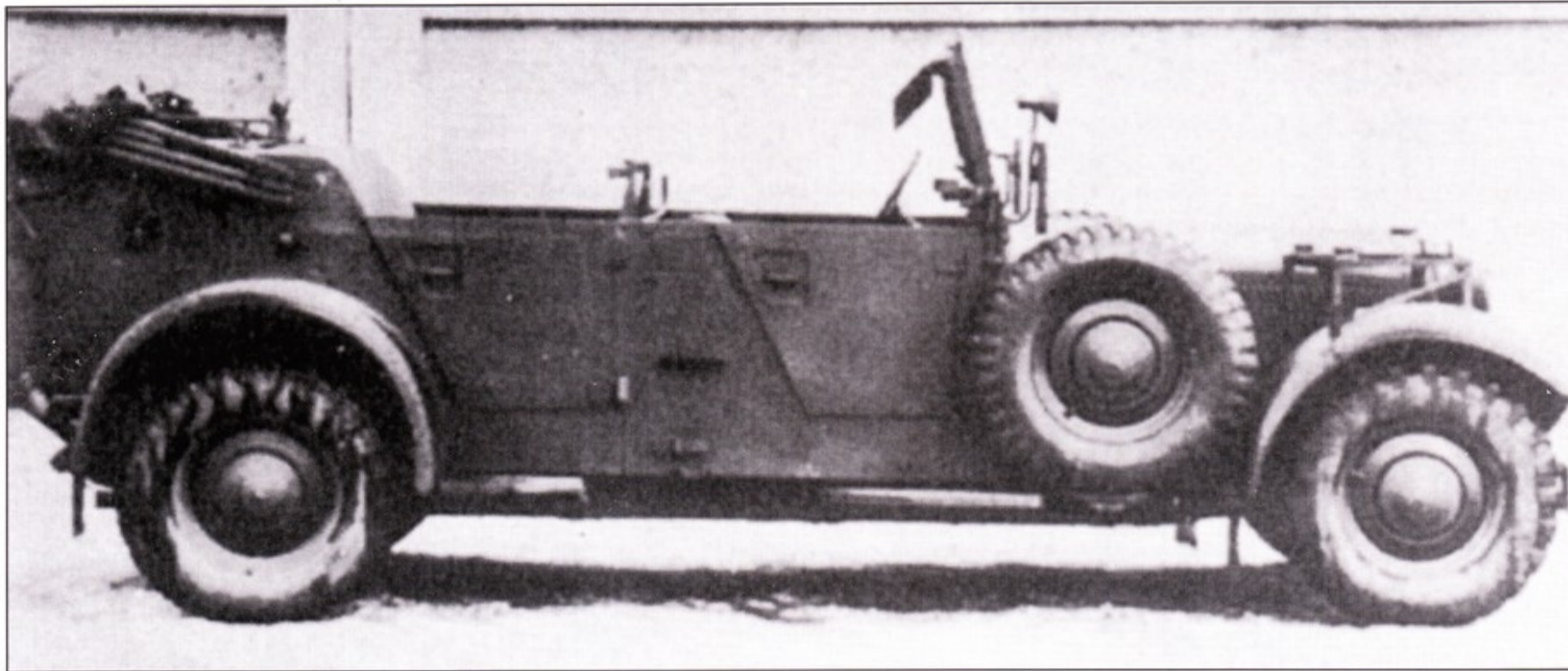
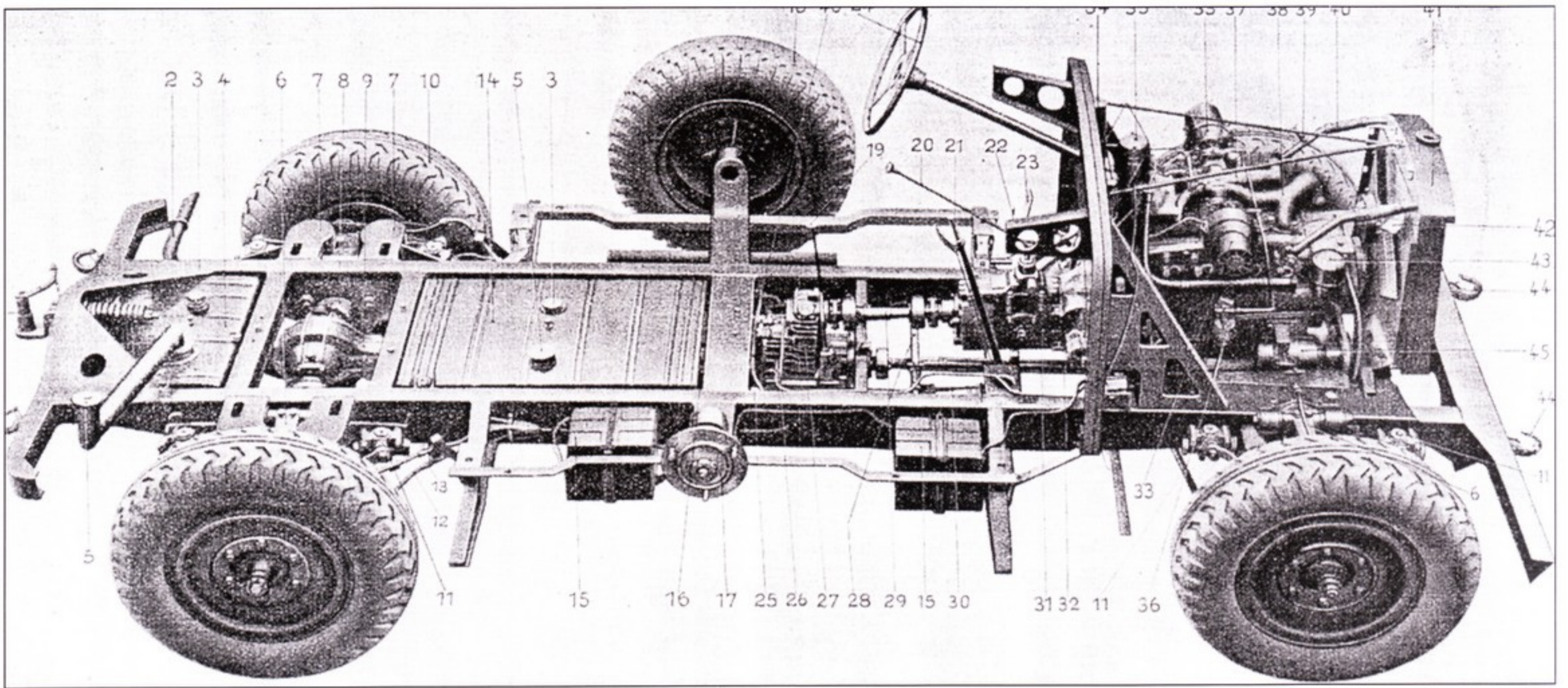
Kfz 21 - тяжелый легковой автомобиль на шасси т.г. Einheits-Pkw.



Автомобили связи Kfz 17 из моторизованной дивизии СС «Totenkopf», Франция, июнь 1940 года.



Автомобили связи Kfz 17 из неизвестной части, Восточный фронт, ноябрь 1942 года.

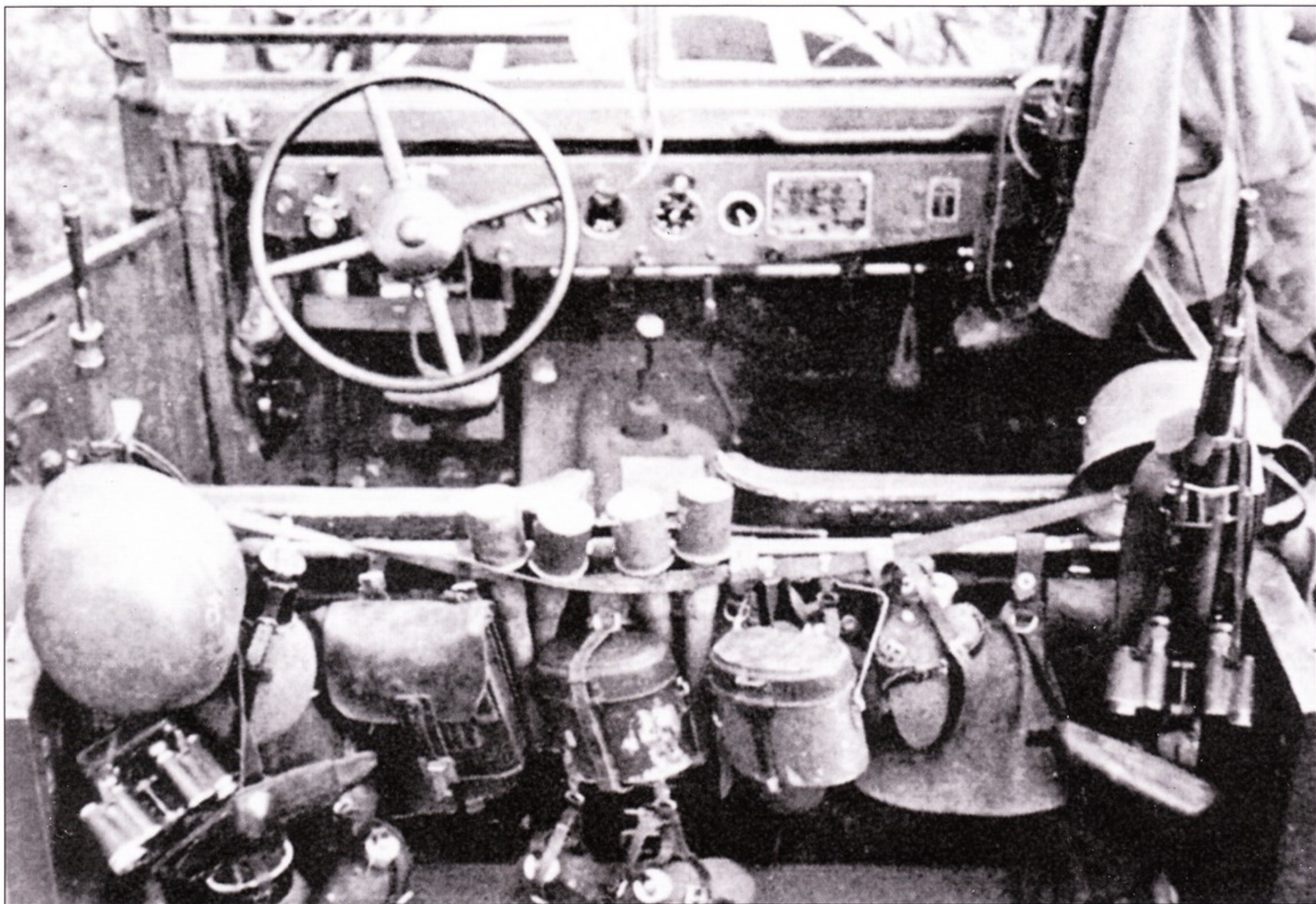


Шасси «Средний внедорожный Pkw с универсальным шасси для т.Рkw»

Mercedes-Benz 320 был самым тяжелым представителем класса 1e.gl. Einheits-Pkw, Kfz 15, выпускавшийся фирмой.



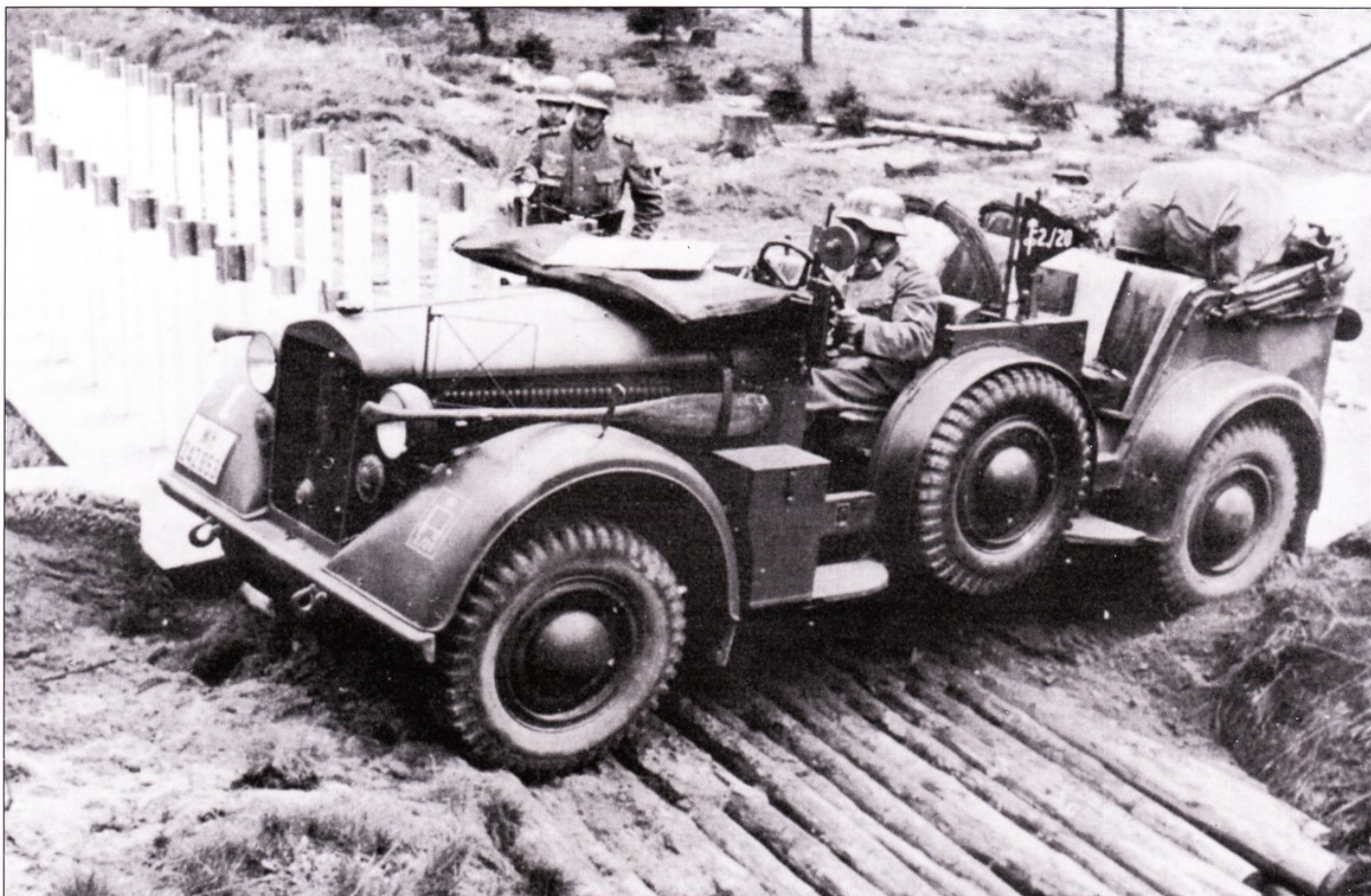
«Средний внедорожный Pkw с универсальным шасси для т.Рkw» подразделения люфтваффе. Согласно HDv 68/5 от 1 апреля 1943 г. это - «т.г.l.Рkw (Kfz.12)» и «т.г.l.Рkw с инструментальным ящиком (Kfz.15)», больших внешних отличий между двумя данными вариантами замечено не было. В войсках чаще всего встречались Kfz.15. Инструментальные монтировались по бортам сразу за передними крыльями. Обычно в ящиках хранили цепи для шин.



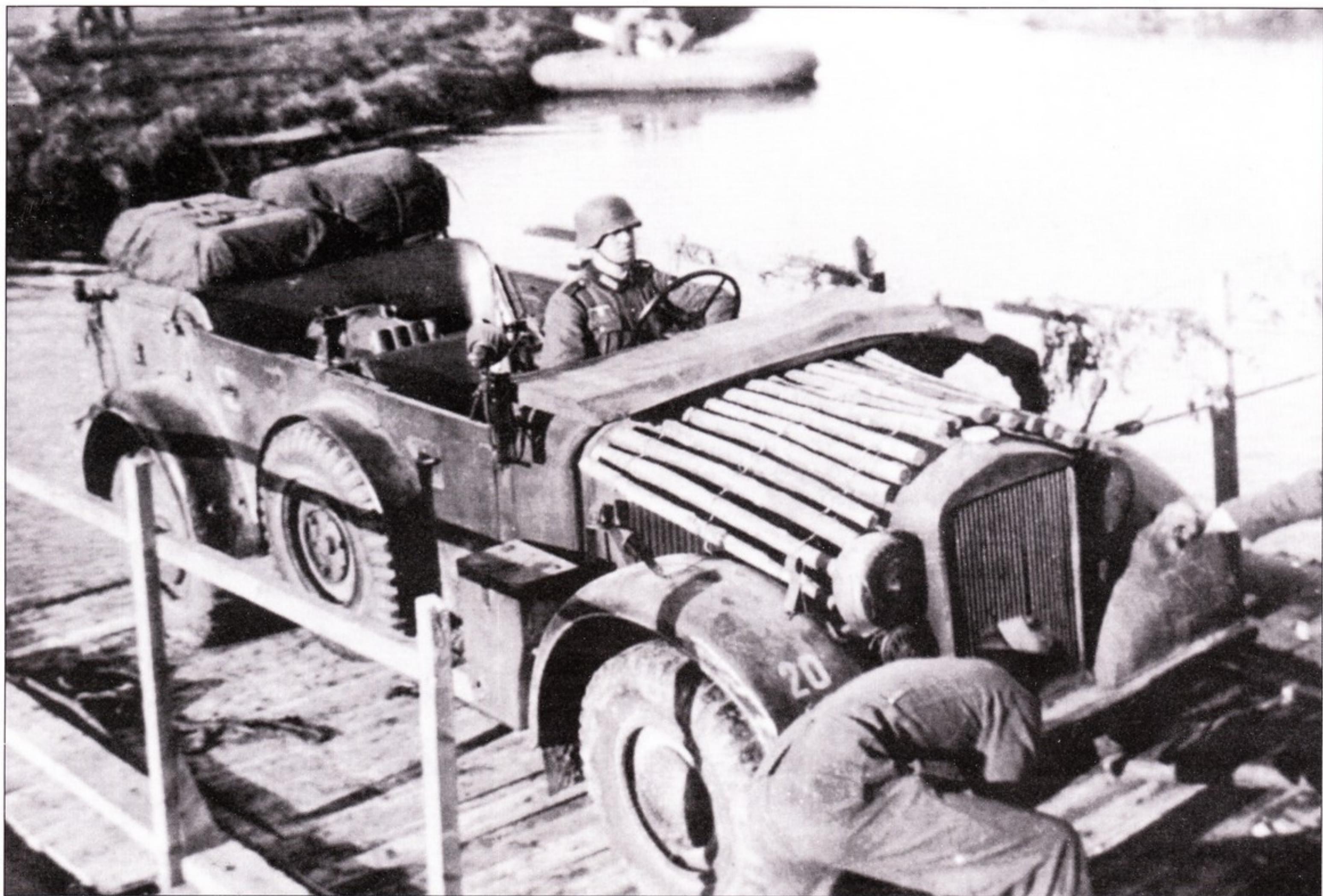
Интерьер среднего автомобиля Pkw из 34-го пехотного полка.



Штабной автомобиль 5-й роты 3-го железнодорожного саперного батальона в разведке под Бастонью. Судя по креплениям для троса, смонтированным на крыле в кадр попала «разведывательная автомашина (Kfz. 15) на универсального шасси среднего Pkw».



Средний универсальный Pkw (WH-242 853) 2-й роты 20-го моторизованного саперного батальона сокрушает препятствие на германо-чешской границе, Судеты, октябрь 1938 г. Кузов завален разными полезностями - колючей проволокой в мотке, резиновой лодкой в брезентовом чехле (Чехия славна прудами с карпами). Автомобили 1-й производственной серии выпускались без дверей в кузове, но с дизельным мотором. Летом 1940 г. эти машины практически повсеместно исчезли из строевых подразделений.



Средний универсальный Pkw 156-го саперного батальона форсирует Езер по наведенному саперами наплавному мосту.



Два средних автомобиля Pkw из 27-го разведывательной роты на предвоенных учениях в Мюдьдорфе.

Norch Typ 40 с кузовом кабриолет был специальным вариантом Kfz 21, предназначенным для обслуживания высшего командного состава. Эти машины получали достаточно комфортные закрытые кузова. Запасное колесо располагалось сзади, на крышке багажника. Машины оснащали более мощным двигателем (серия 50001) и улучшенной коробкой передач.

Во время эксплуатации в частях выяснились некоторые недостатки среднего шасси. Часто наблюдались механические повреждения рамы, подвески и трансмиссии. Приходилось усиливать оси и монтировать в полевых условиях дополнительные пружинные рессоры. Несмотря на то, что m.gl. Einheits-Pkw не пользовался популярностью у солдат, машины обладали неплохими ходовыми качествами как по шоссе, так и по пересеченной местности, а движение с максимальной скоростью не вызывало больших трудностей.

s.gl. Einheits-Pkw

Работы по созданию тяжелого шасси началось в 1937 году. Первый прототип создали на заводе Horch в Цвиккау, принадлежащем концерну Auto Union AG. Прототип имел два варианта, имевших

Колонна техники одного из пяти истребительно-танковых батальонов вермахта, вооруженных самоходками 4,7 см Pak (t) (Sf) на шасси танков Pz.Kpfw. I. На переднем плане - разведывательный автомобиль Kfz. 15, на капоте которого для быстрого опознавания с воздуха нарисована свастика. За ним виден реквизированный у нового немца Мерседес и грузовик, похожий на машину «Granit».





Средний универсальный Рkw припаркован в дачном поселке, расположенном на берегу озера Ильмень.



16-я (истребительно-танковая) рота 85-го горнострелкового полка, район Атланти, Греция, южнее Фермопил. Слева - командир роты со штабом, четыре взвода роты оснащены 1-тонными тягачами, предназначенными для буксировки 37-мм противотанковых пушек. Каждый ряд содержит одну машину Kfz. 15 - личный транспорт командира взвода. На заднем плане - автомобили Kfz.2/40 ремонтного взвода.



Транспортные единицы 1-й санитарной роты горнострелковой дивизии СС «Норд», район Соданкиля, Финляндия, осень 1942 г.



Хороший вид среднего Рквн положение у машины тоже хорошее - в кювете шоссе на Ниваллу. На этом шоссе вообще ДТП случались часто.



Снимок из фотоальбома 2-го батальона 79-го горноартиллерийского полка. Автомобиль из 16-й роты подорвался на русской мине, 21 мая 1942 г.



Вот он какой, украинский чернозем! Говорят, крылья у автомобиля предназначены для того, чтобы грязь в стекло не летела - ну-ну... Крылья уже отлетели, не выдержав качества чернозема и прелестей украинских шоссе. Экипаж будет долго отмывать свою машину Pkw из пехотной (моторизованной) дивизии «Великая Германия».

общее обозначение 801/EG. Тип I имел двигатель, размещенный в задней части (это шасси использовали в SdKfz 221/222/223/260/261), а Тип II - в передней части. В обоих вариантах использовался 8-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Horch V8 объемом 3517 см³ и мощностью 80 л.с. В 1941-1943 годах выпускалась модификация тяжелого шасси Тип I, оснащенная 3,8-литровым двигателем. Подобная модификация получила обозначение Ausf. V. Серийный выпуск шасси Тип II начался позднее - во второй половине 1938 года. Заводы Horch выпускали шасси s.gl. Einheits-Pkw в следующих вариантах:

Номера шасси 100001-100350: 108 Тип а, управление на четыре колеса, при скорости более 25 км/ч выключался привод задней оси и управление задней оси. Машины оснащались механическими тормозами и двигателем V8.

Номера шасси 100351- : 108 Тип 1а, управление на четыре колеса, отключаемое управление задней оси, гидравлические тормоза, 8-цилиндровый двигатель объемом 3823 см³ и мощностью 81 л.с. Машины этой серии выпускались в 1939-1940 годах.

120001-120650: 108 Тип b, управляемые только передние колеса, остальное, как Тип а.

120651- : 108 Тип 1b, управляемые только передние колеса, остальное, как Тип 1а.

140001- : 108 Тип 1с, управляемые только передние колеса, шасси использовалось только для выпуска броневедомостей.



Свой последний в весенне-летнюю кампанию 1940 г. на Западе 31-й противотанковый батальон провел 19 июня в Шато-Гонтье, западнее Ле-Мана. В бою немцы потеряли два средних автомобиля, кубельваген и мотоцикл. На фото - горящий Pkw 1-го взвода (WH-69714).



Средний внедорожный легковой автомобиль на универсальном шасси Pkw тип 40 командира 18-го саперного батальона подполковника Шмелинга (крайний справа), район Дашки, июнь 1940 г. Стоит адъютант батальона лейтенант Мельцер. Тип 40 отличался расширенной пассажирской кабиной и отсутствием буксировочных узлов впереди и сзади. Заливочная горловина центрального топливного бака вынесена для удобства заправки из кузова на внешнюю поверхность автомобиля. Емкость основного бака - 70 л, дополнительного - 40 л.



Техника дивизии «Великая Германия» на марше в сторону Томаровки, весна 1943 г. Головная - радиомашинка Kfz 15 на универсальном шасси Pkw тип 40. Ниже эмблемы дивизии (каска) изображен на крыле тактический знак штаба моторизованного артиллерийского полка. Следом в колонне идет радиомашинка Kfz. 2 на универсально шасси I легкого Pkw. , далее - две радиомашинки Kfz. 17/1 со штыревыми антеннами и две радиомашинки Kfz. 17 с рамными антеннами. Масса снаряженной машины Kfz. 17 превышала 3,6 т.



Средний внедорожный легковой автомобиль на универсальном шасси Pkw тип 40 штаба 3-й группы 52-й истребительной эскадры (WL-13 088) на пути из Николаева в Керчь, март 1943 г. Слева - обер-лейтенант Швин, начальник штаба, справа - лейтенант Лампрехт.



Снимок сделан в Северной Франции в 1943 - 1944 г.г. Автомобиль Kfz. 15, предположительно, окрашен в темно-желтый цвет и камуфлирован полосами красно-коричневого и оливково-зеленого цвета. На заднем плане - Kfz. 17, окрашенный в желтый цвет.



9 мая 1943 г. 61-й пехотный полк вел решительные арьергардные бои под Новгородом. На средний автомобиль (WH-62 488) нанесена символика командира дивизии и эмблема 7-й пехотной дивизии.



Поздний вариант радиомашины Kfz 15 на шасси среднего автомобиля Rkw тип 40, его можно идентифицировать по отсутствию запасного колеса и удлиненным заливочным горловинам топливных баков.



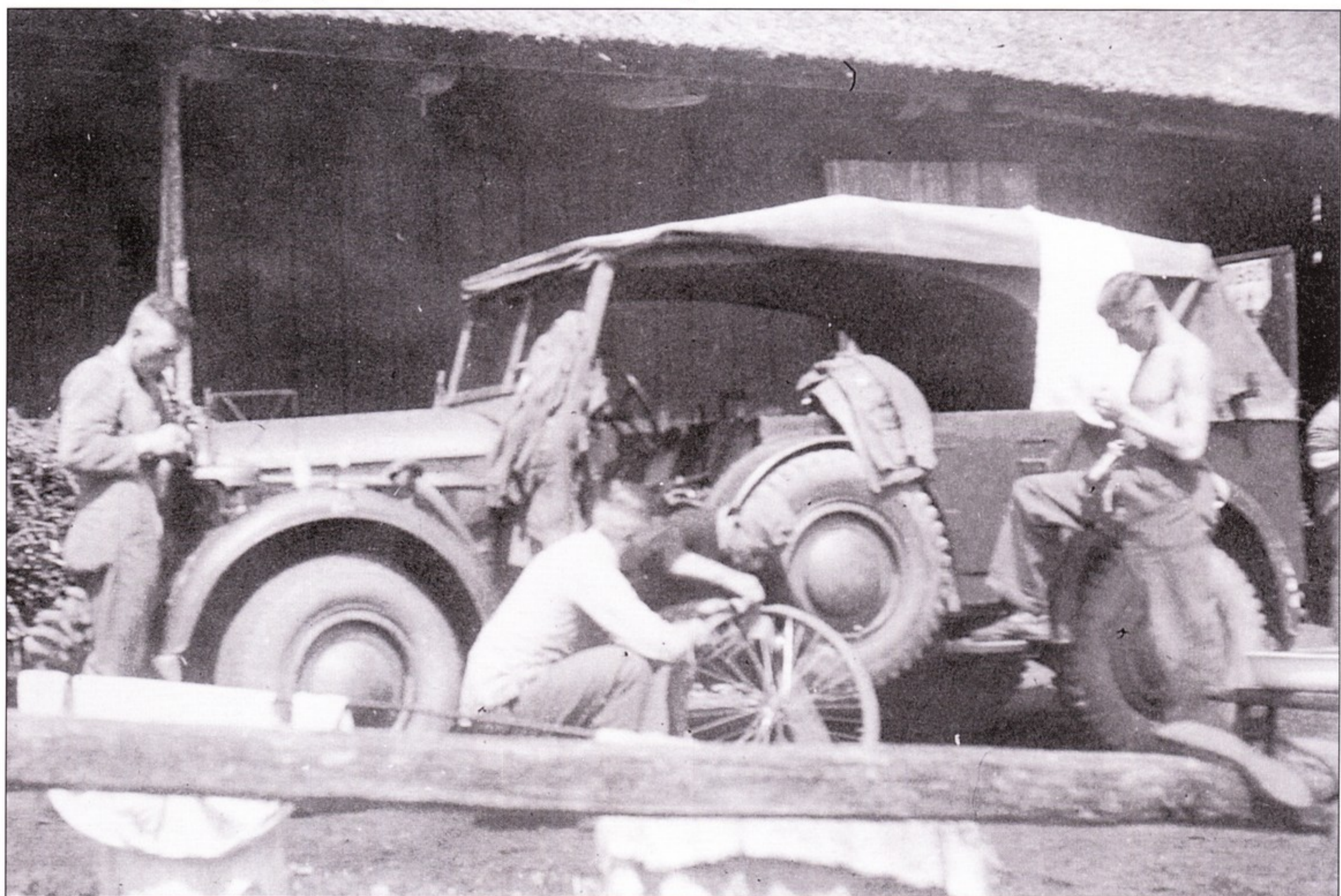
Бойцы осматривают небо Воронежа, июль 1942 г. В кадре - «средний разведывательный автомобиль (Kfz. 16) на универсальном шасси среднего Rkw (тип 40)» 1-й батареи артиллерийского полка дивизии «Великая Германия». На заднем плане - первый вариант танка Pz.Kpfw. IV с длинной пушкой - Ausf. F2, 200 таких танков фронт получил в марте 1942 г.



Тунис, 1943 г.: средний Rkw тип 40 из 77-й истребительной эскадры. Летчики превратили капот двигателя автомобиля в обеденный стол.



Начиная с 1937 г. на вооружение германской армии стали поступать автомобили средней грузоподъемности нового типа, известные как «Einheitsfahrgestel für mittleren Personenkraftwagen», E.Pkw. Машины строились заводами фирм Опель и Авто Юнион АГ. На фото - среднеразмерный полевой автомобиль Хорьх 901.



Экипаж машины Хорьх 901 ремонтирует свой кар во время учений. Куполообразные колпаки на дисках колес были типичными в предвоенное время.



Редкий снимок Хорьха 901. Фотография выполнена во время аннексии Австрии. На снимки можно разглядеть многие детали корпуса, даже маркировку на шине запасного колеса.



Хорьх 901 из штаба батальона 1-й панцердивизии. Машина сохранила камуфляжную окраску времен рейхсвера. Над кузовом установлен тент. Самым комфортабельным являлся штабной вариант тип 901, тяжелый тип 108 использовался как многоцелевой полевой автомобиль. На машине состоял двигатель V8 с 4-скоростной коробкой передач. Запасные колеса крепились по бортам корпуса, они подвешивались на осях, несколько улучшая проходимость машины при преодолении препятствий. Из-за наличия колес в средней части корпуса, двери получились очень узкими.



Автомобиль E Rkw из неустановленного подразделения люфтваффе, предвоенные учения. Хорошо видна детализировка кормы автомобиля. На крышке багажного отсека закреплено ложе для пилы - обычно его снимали.



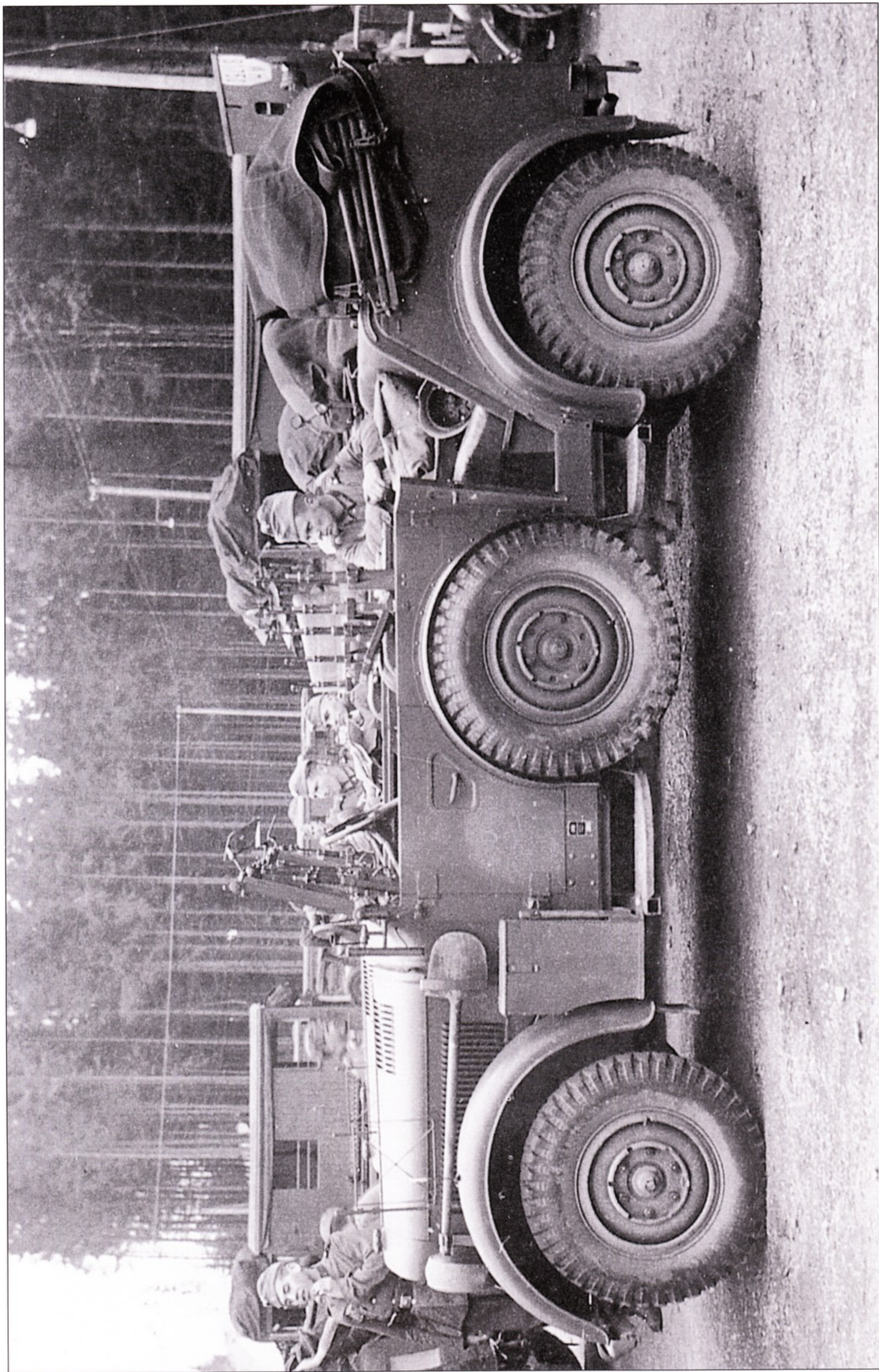
Опять задок автомобиля E Rkw с креплением для пилы. Фото сделано в период кампании в Польше. Обратите внимание на наличие ограждения горловины топливного бака за правым задним крылом.



Мойка автомобиля Хорьх-901, Восточный фронт, начало операции «Барбаросса». Один боец протирает семафорный указатель положения передних колес, второй - мет колесо. Автомобиль богато украшен значками и символами. Буква «G» - 2-танковая группа, которой командовал Гудериан. Группа Гудериана действовала в составе группы армий «Центр» и двигалась в общем направлении на Минск и Смоленск. «Y» - эмблема 10-й панцердивизии. На левом крыле также изображен тактический знак моторизованного артиллерийского подразделения 86-го панцергренадерского полка.

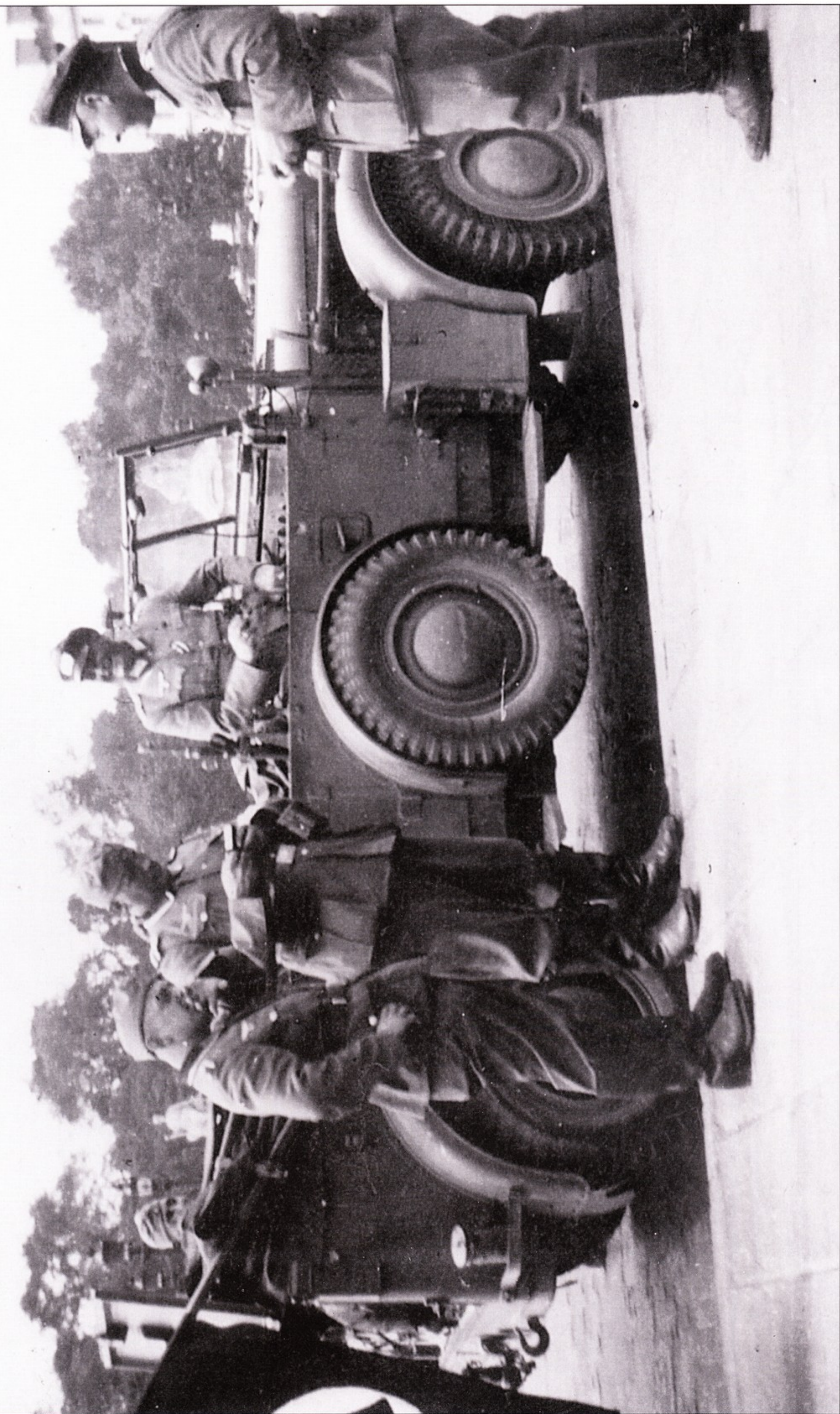


Тип 40. Где? В России, конечно! Лето 1942 г. Начиная с шасси 40 001 в конструкцию автомобиля были внесены серьезные изменения. От средней оси и навешенных на ней колес отказались, а штатным двигателем стал мотор Хорьх V-8 мощностью 80 л.с.



Фотография времен польской кампании. Прекрасный вид Хорьха в профиль. С началом войны колпаки с колес исчезли повсеместно. На фото хорошо виден сложенный тент. В специальных креплениях зафиксированы карабины. Самым многоочисленным стал вариант Кфз. 15. В этой конфигурации автомобиль использовался в качестве радиомашин, курьерских, штабных и т.д. Кфз. 17 - специализированная радиомашинна с полностью закрытым кузовом.

Группа офицеров вермахта празднуют победу над Францию. По пять капель за победу на фоне Хорьха-901! Крышка багажника в задке автомобиля поднята - там шнапс. На машинах поздней постройки багажники имели две створки, которые открывались не вверх, а в стороны.





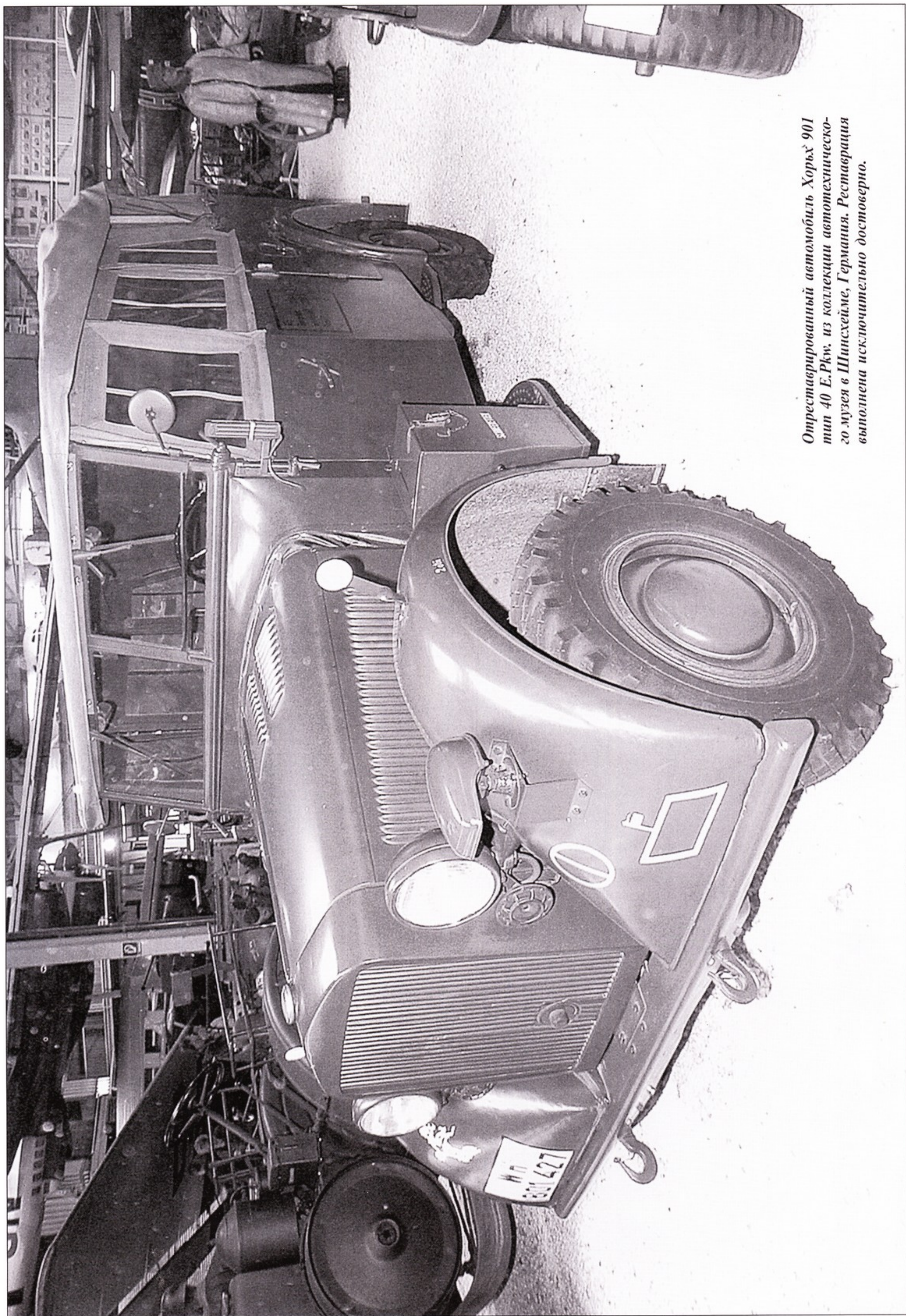
Е.Ркв. из 11-й панцердивизии пересекает водную стремнину, лето 1942 г. В тот период дивизия действовала в составе 4-й танковой армии. Интересный момент - боковые стенки установлены, а тент опущен. На капоте растянут нацистский флаг, дабы машину не разбили свои, геринговские соколы.

Артиллерийские корректировщики в поле принимают и записывают пищу, Донские степи, июнь 1942 г. Просматриваются дверцы кормового багажного отсека, обычные для автомобилей варианта тип 40. Серийно автомобили выпускались с 1937 по 1943 г.г. Среди фирм производителей: Авто Юнион, Верк Вандерер и Зигмар, Верк Хорьх, Цейкау, Опель, Руссельсхейм. На автомобилях ставились моторы различного типа и разной мощности.

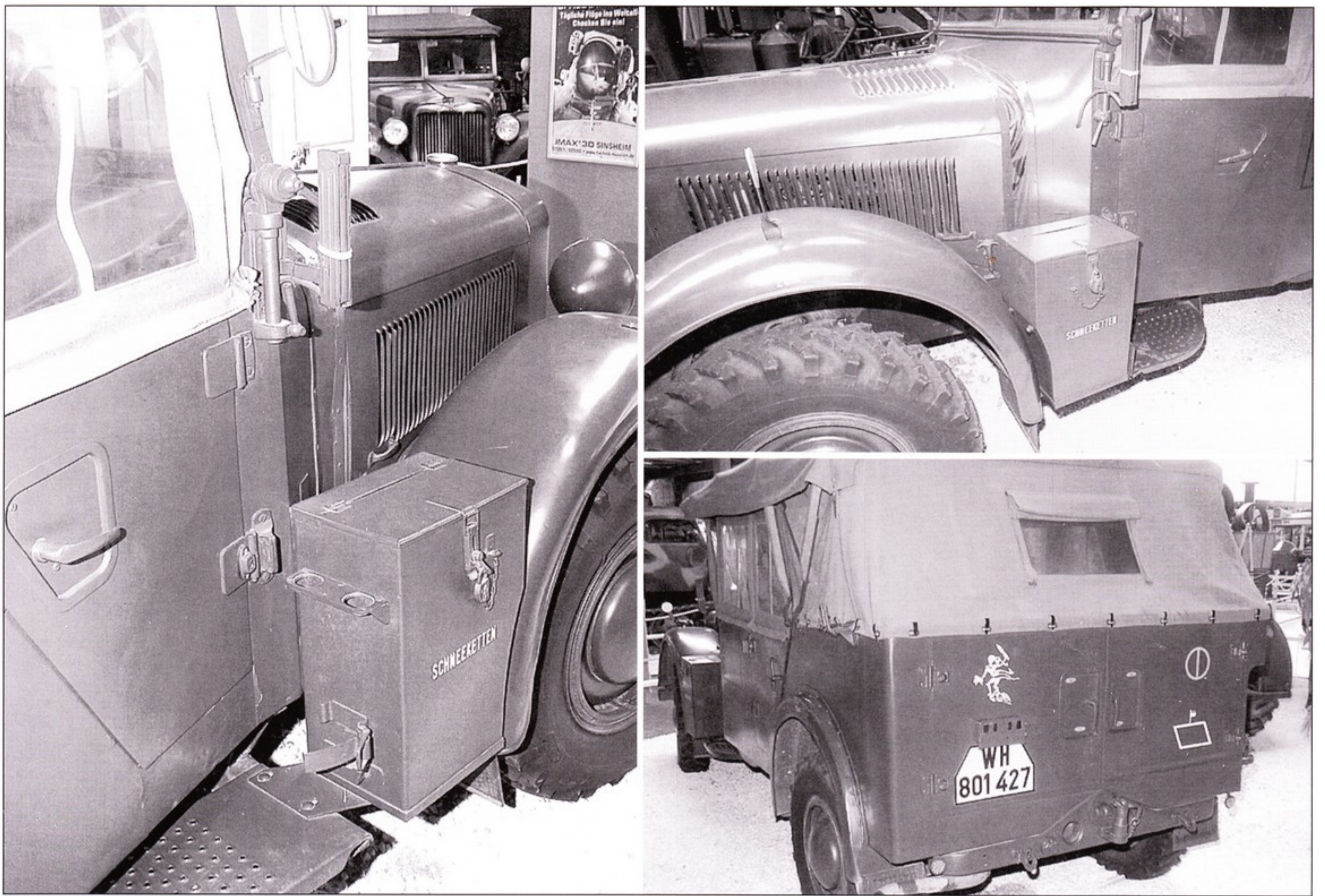


На финальной стадии серийного производства автомобили вы-
пускались только заводом фирмы Хорьх штабном варианте,
известном как Kabriolet-Aufbau с двигателем мощностью 90 л.с.
Сиденья штабных автомобилей обтягивались кожей.

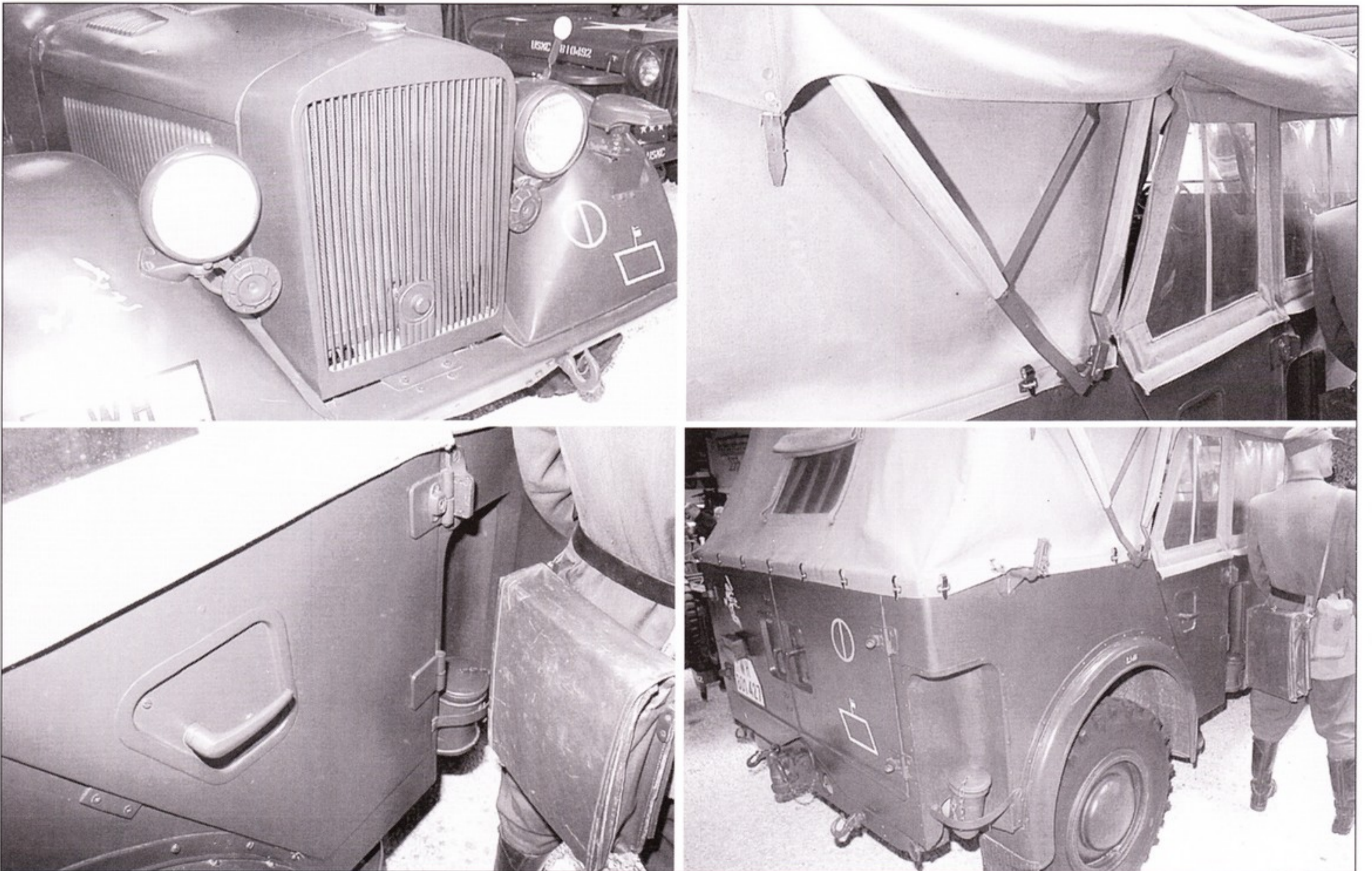




Отреставрированный автомобиль Хорх 901
тип 40 Е.Ркв. из коллекции автотехнического
музея в Шинсхейме, Германия. Реставрация
выполнена исключительно достоверно.



Правый борт передней части «швинсхеймского» Хорьха. Хорошо виден механический указатель положения передних колес и большой багажник в основании крыла. Аналогичные указатель и багажник имеются по левому борту. Левая передняя часть автомобиля. Щели на откидной верхней части капота на модели тип 40 значительно упрощены. Вид сзади. Хорошо видны створки багажного отсека.

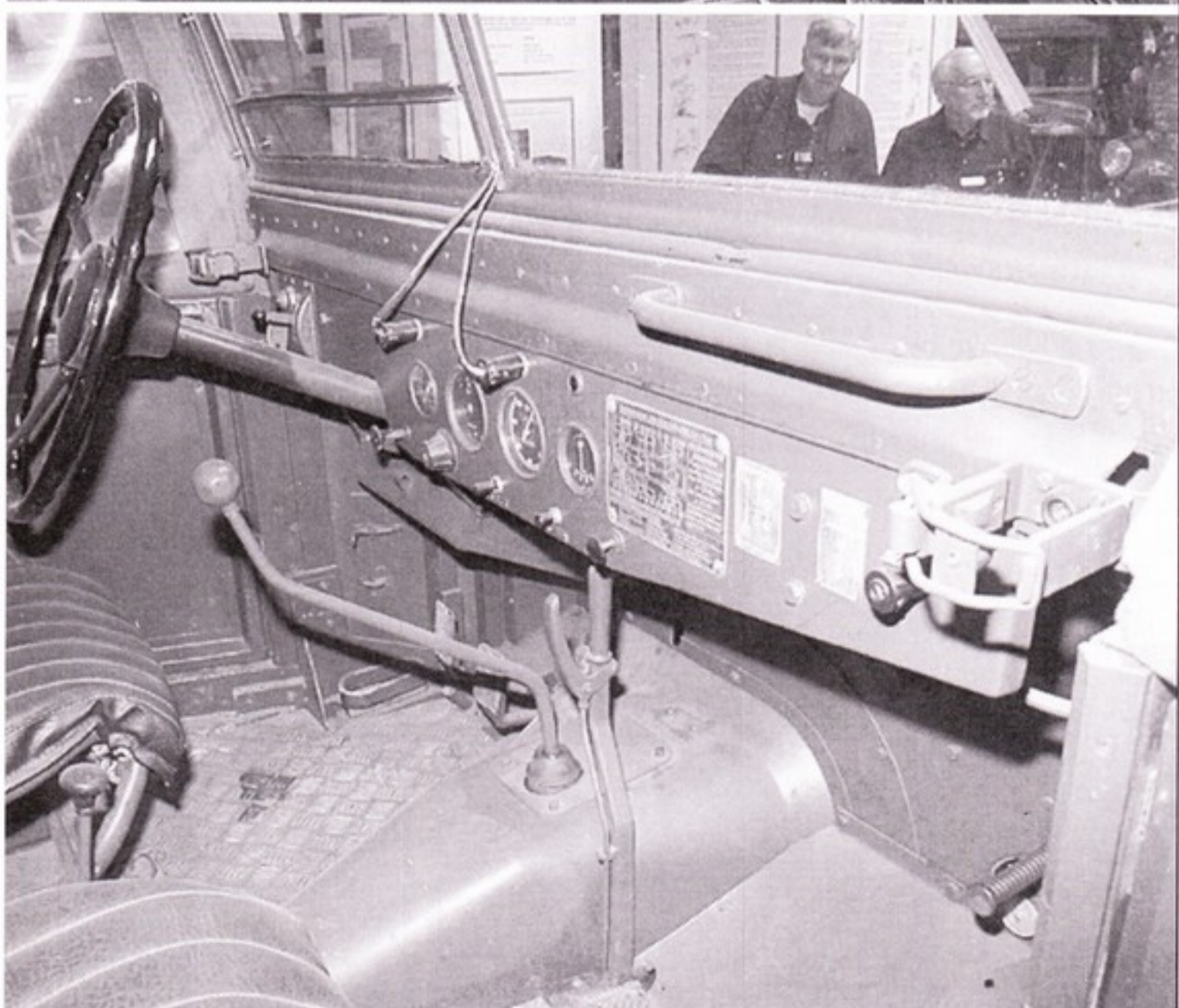
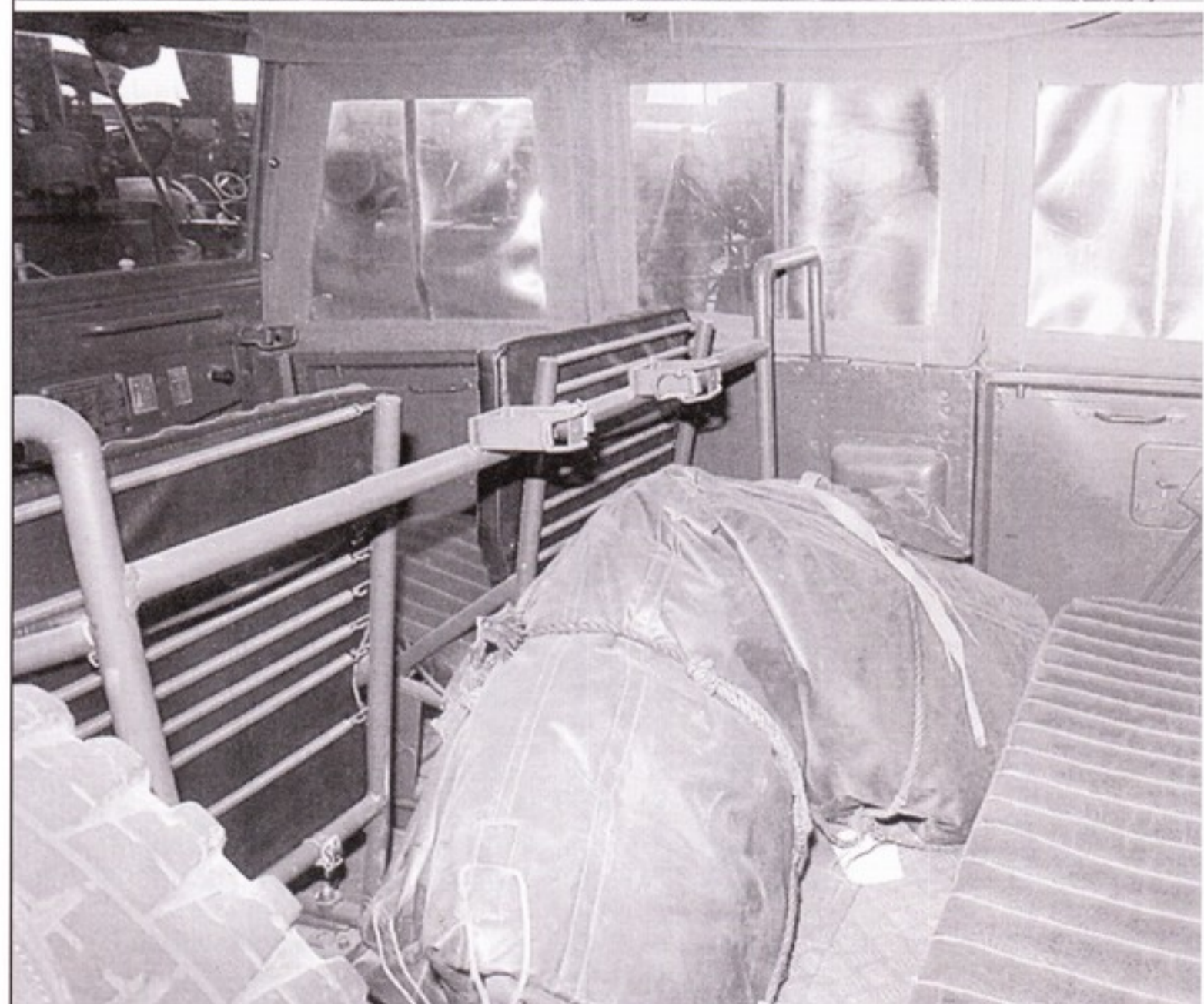
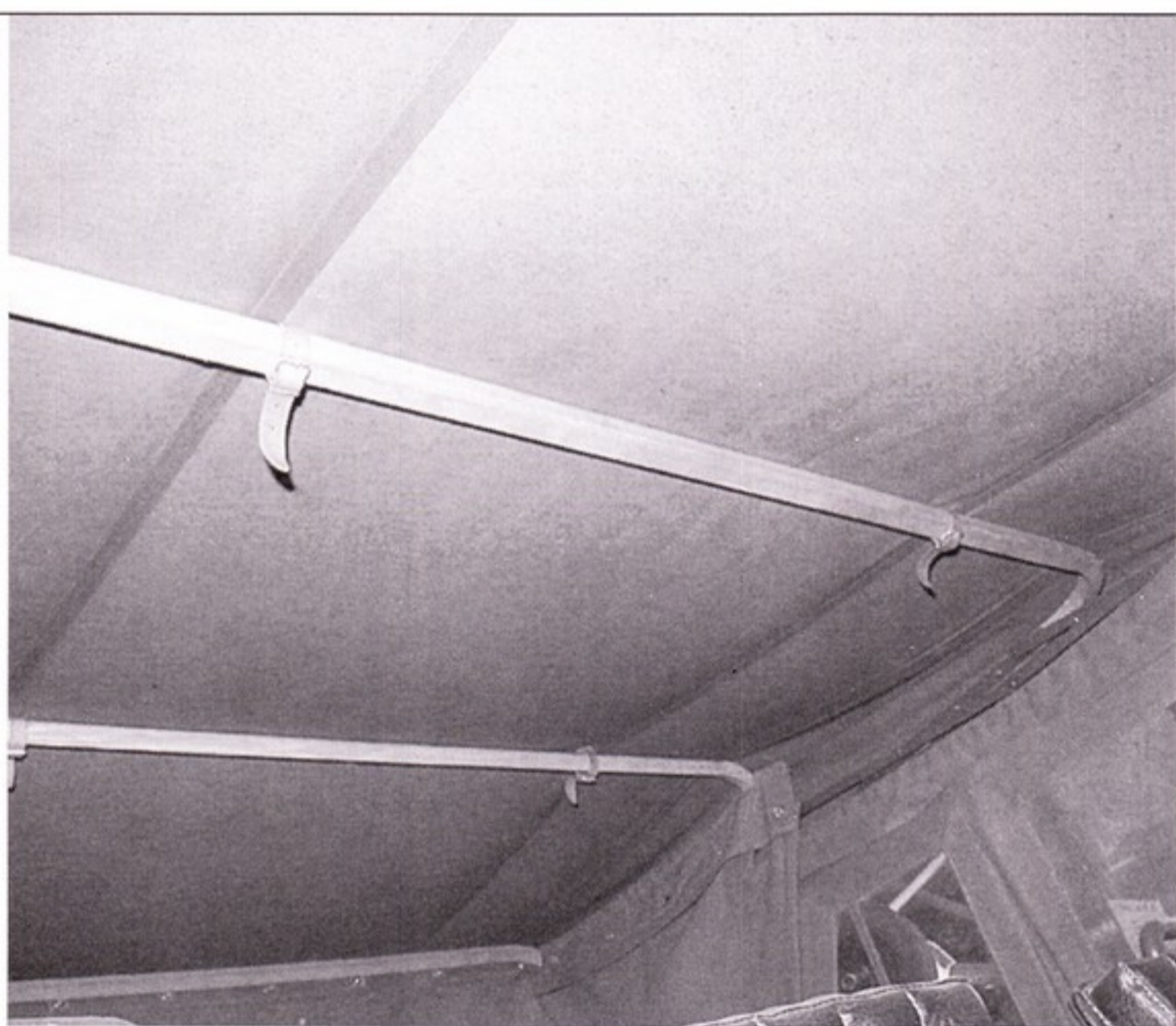
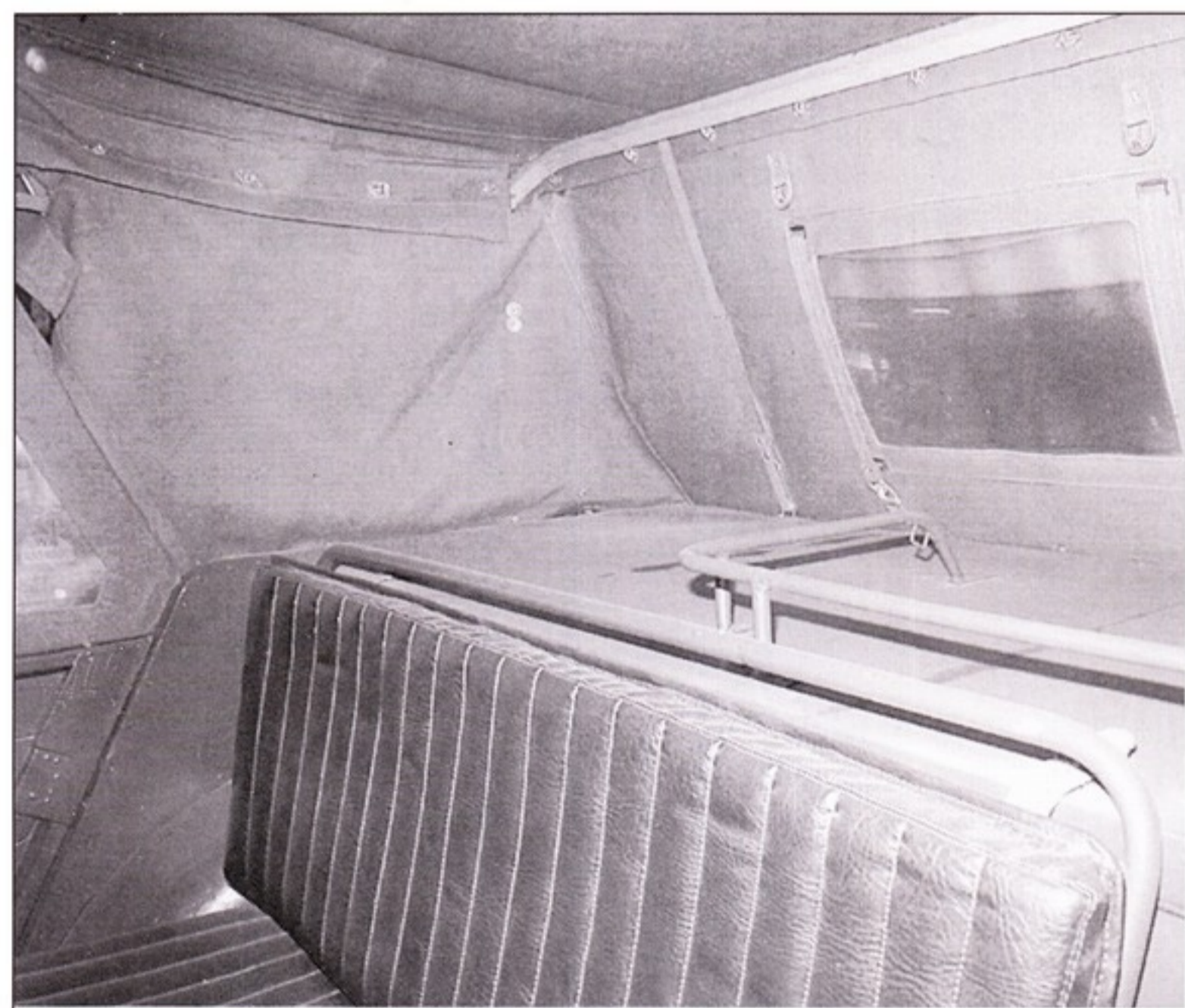


Капот и облицовка радиатора. Отверстие под ручной стартер закрыто крышкой. Тип 40 развивал по хорошей дороге скорость в 100 км/ч. Правый борт, тент натянут. На типе 40 изменили форму и местоположение горловины топливного бака.

Общий вид интерьера. Хорошо видны узлы крепления винтовок. Рифленый пол исторически не достоверен - он современный.



Интерьер задней части машины. Тент, вид изнутри. Руль, рычаги и приборный щиток водителя. По краям передней панели смонтировано по одному узлу для фиксации винтовок. Крупный план левого переднего узла крепления винтовки.

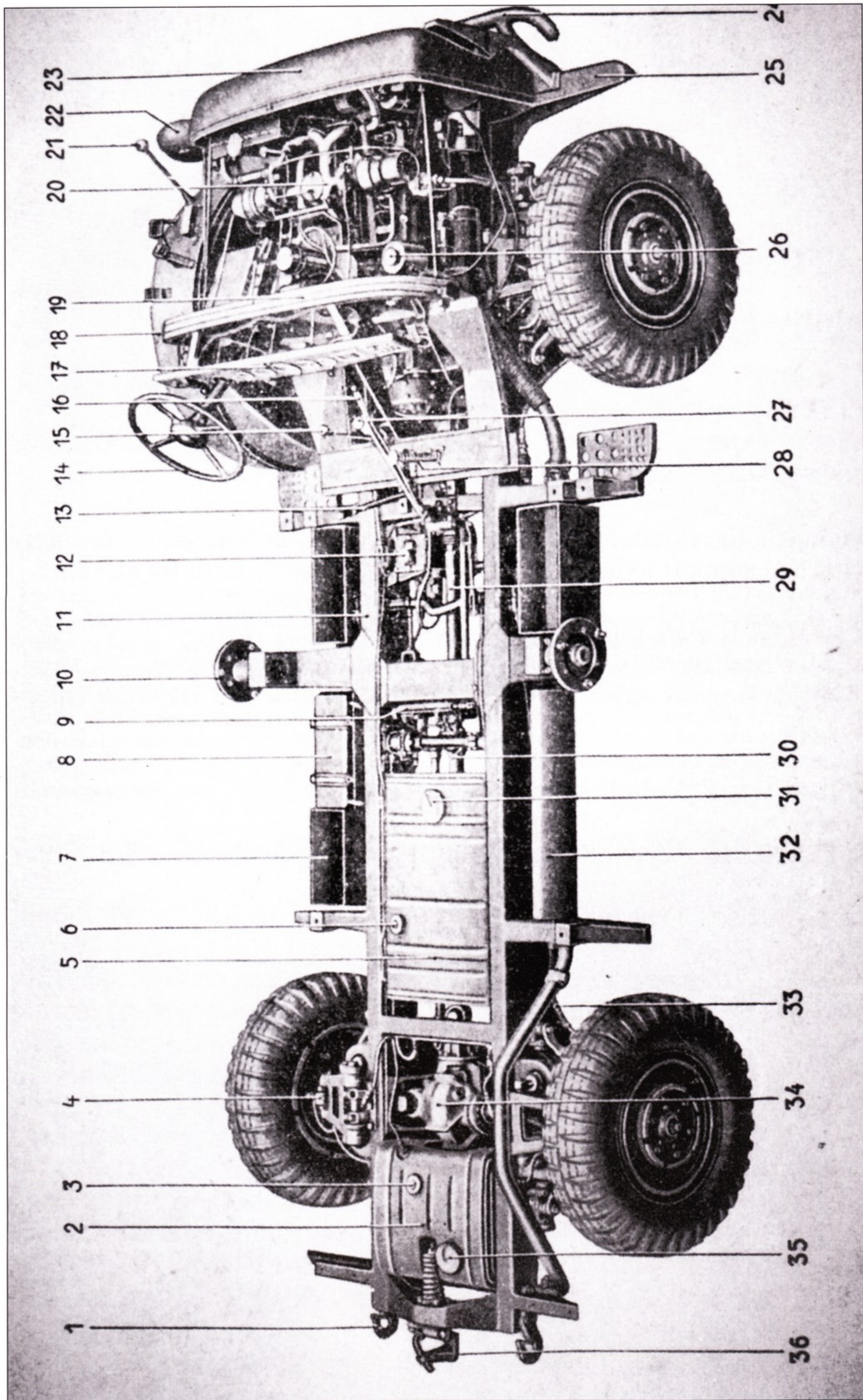




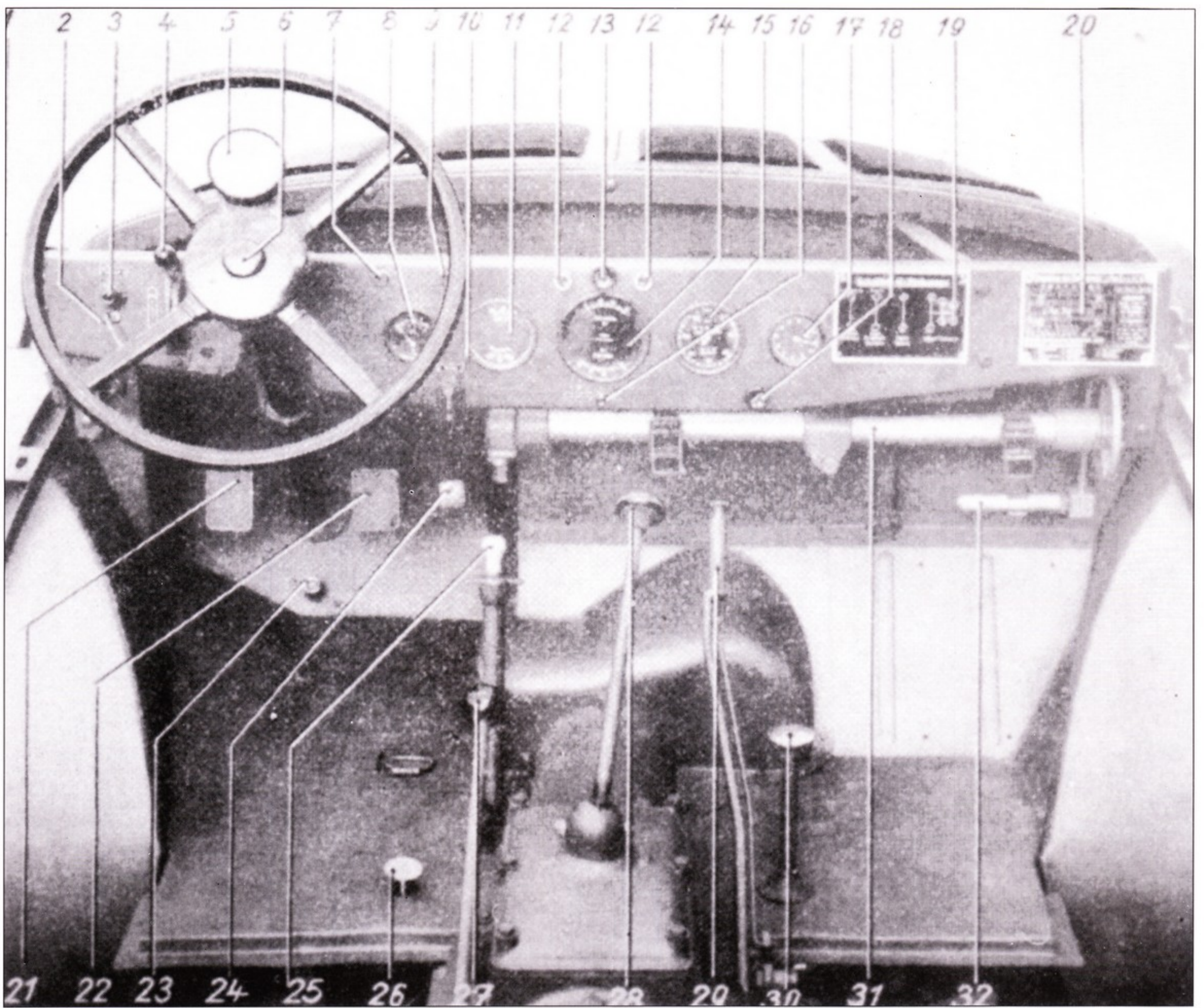
Для старших офицеров предназначались специализированные штабные автомобили VIP класса, появившиеся с началом войны. Согласно D-663/11 от 22 сентября 1942 г. такие машины именовались «универсальное шасси среднего Pkw с кузовом типа кабриолет (без буксировочных узлов, с мотором Хорьх)». То был специальный вариант для вермахта шасси Pkw тип 40 под кузов типа кабриолет. Главным отличием специального шасси являлись двигатель с объемом цилиндров 3,8 л и трансмиссия с коробкой передач. На фото - автомобиль из 10-й танковой дивизии, личная машина генерал-майора Фишера. На кузове, однако, нанесена символика 69-го пехотного полка. Фото сделано в районе Снегири - Ленино, всего в 25 км от Москвы. 8 декабря 1941 г. неожиданно ударил 35-градусный мороз, из-за которого германские армии отошли от Москвы, понеся тяжелые потери. Ну разве в такой одежде в мороз воюют? Германские солдаты сражались, не взирая на отсутствие адекватной одежды, согреваемые единственно верным национал-социалистическим учением, заботой НСДАП и лично фюрера.



Генерал Траут обсуждает текущий момент с усевшимся в штабной автомобиль генералом Хенрици. Пока они точили ляды - момент утек.



Шасси тяжелого универсального полевого автомобиля



Приборная панель тяжелого универсального полевого автомобиля



Снимок автомобиля и воинов 402-го мотоциклетного батальона, тяжелый Ркв был рассчитан на перевозку восьми человек.



Тяжелые универсальные Pkw в Прейсиш-Эйлау, Восточная Пруссия, снимок сделан вскоре после начала кампании на Востоке.



Автомобили 402-го мотоциклетного батальона были оборудованы буксировочными устройствами, одна машина могла буксировать до десяти байков. Снимок сделан в 1940 г. во Франции. На тамошних дорогах мотоциклистам раздолье, так нет - захотелось украинского чернозема хлебнуть.



Тяжелый универсальный Pkw 2-го звена 2-го истребительного стаффеля (номерной знак WL-85 673).



Штабные офицеры 44-го горного противотанкового батальона изучают топографическую карту, разложенную на капоте мотора тяжелого универсального Ркв, фары машины закрыты светомаскировочными колпаками, Россия, лето 1941 г.

Укладчик линии полевого телефона Кфз. 23 на универсальном шасси II тяжелого Ркв. Экипаж машины - семь человек, в кузове сделано шесть дверей. У машины с фотографии жалюзи в капоте сделаны горизонтальными в уменьшенном количестве и на крышке капота. Правое зеркало заднего вида не установлено.



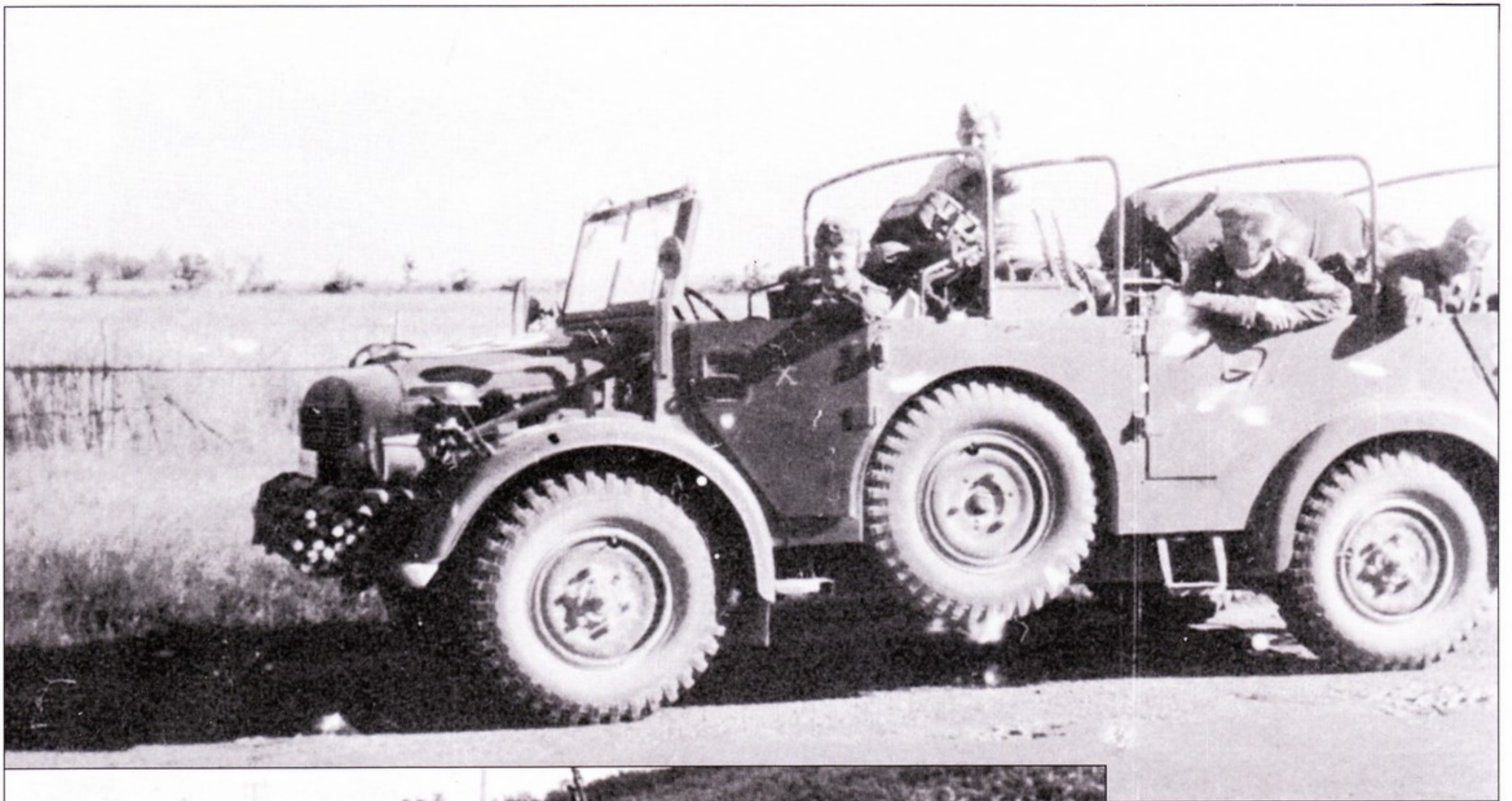
Антверпен, осень 1940 г.: погрузка на транспорт техники 1-й горнострелковой дивизии для запланированного десанта в Англию. В кадре, слева - универсальный Дизель, Опель «Блиц», справа - три тяжелых универсальных Ркв и BMW седан.

Автомобиль s.gl. Einheits-Pkw (Horch 1a) Kfz 69, вооруженный зениткой Flak 38, 605-й дивизион зенитной артиллерии, Северная Африка, 1942 год.

В небольших количествах были построены зенитные самоходные установки 2 см Flak (Sf) на шасси тяжелого универсального Pkw. На фото, сделанном в Бельгии, запечатлена машина 7-й зенитной батареи дивизии «Герман Геринг». Батарея входила в «эскортную команду фюрера», то есть оказывала эскорт-услуги фюреру в его путешествиях.



Еще одна 20-мм зенитная самоходка на универсальном тяжелом шасси Pkw, орудие снабжено бронещитком. Помимо данного варианта с откидными бортами, существовал вариант самоходки, у которого пушка монтировалась непосредственно в стандартном кузове. Рамы всех вариантов зенитной самоходки дополнительно усиливались дополнительными стрингерами, так шасси после монтажа пушки оказывалось сильно перегруженным.



Укладчик линии полевого телефона Kfz. 23 из неустановленного подразделения, Восточный фронт. Длина машины - 4850 мм, колея шасси - 3000 мм. В целом, технические данные кабелеукладчики идентичны стандартной машине в четыре дверца в кузове.

Два автомобиля s.gl. Einheits-Pkw (Horch 1a) Kfz 18 из полка «General Goering», 1941 год.

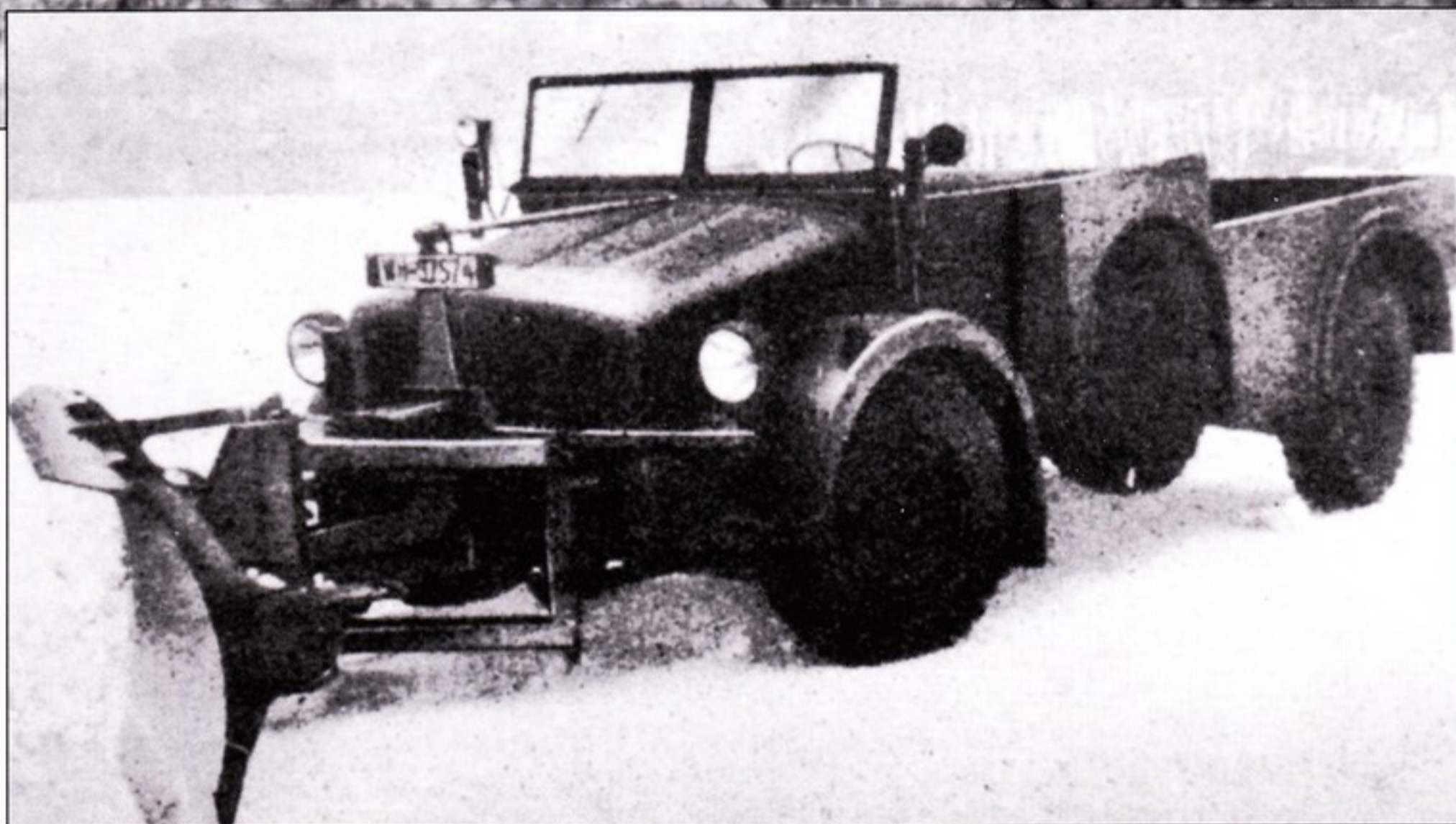
Автомобиль s.gl. Einheits-Pkw (Horch 1a) Kfz 69, буксирует противотанковую пушку Pak 35/36 калибра 37 мм.



Завяз кабелеукладчик Pkw тип 40 из неустановленного подразделения телефонистов.



Легкий снегоочиститель тип E на базе универсального шасси II тяжелого Pkw (WH-97 574). Угол разворота отвала регулировался. Машина лишена тента, который мог бы малость защитить экипаж от непогоды.



В 1940 г. появился вариант универсального шасси II тяжелого Pkw тип 40 с уширенным кузовом, внутри которого помещались запасные колеса, заливочные горловины топливных баков вывели наружу. Такие машины собирались заводами Форда и Хорьха. Машины комплектовались двигателями Хорьх мощностью 90 л.с. или Форд мощностью 78 л.с.





В очень небольшом количестве строились командирские VIP варианты. На фото - универсальное шасси II тяжелого Pkw с кузовом кабриолет сборки фирмы Хорьх. Автомобиль в данном варианте развивал максимальную скорость 90 км/ч (стандартный вариант 76км/ч), но проходимость вне шоссе у него была хуже, чем у стандартного. Мотор Хорьх мощностью 90 л.с. также использовался на среднем шасси Pkw в варианте с кузовом кабриолет. На фото - командир танковой дивизии «Герман Геринг» кавалер Рыцарского креста с Дубовым венком Пауль Конрат, полигон Графенхоэр, лето 1943 г. Генерал инспектирует только что сформированный бронеполк.

40000- : 108 Тур 40 с 8-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения объемом 3823 см³ и мощностью 90 л.с. Машины выпускались в 1940-1942 годах.

В 1939 году выпуск тяжелых шасси организовали на заводах Ford в Берлине и Кельне. Эти предприятия выпускали шасси с номерами 300001- в следующих вариантах:

Тур EGa: четыре управляемых колеса, отключение управления заднего моста, гидравлические тормоза, 8-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Ford V8 объемом 3613 см³ и мощностью 78 л.с.

Тур EGb: два управляемых колеса, в остальном как Тур EGa.

Тур EGd: как Тур EGa, но с модифицированной подвеской. В 1940-1941 годах Ford выпускал тяжелые шасси под обозначением EG Тур 40 (номера шасси 500001-). На эти шасси ставили двигатели Ford V8.

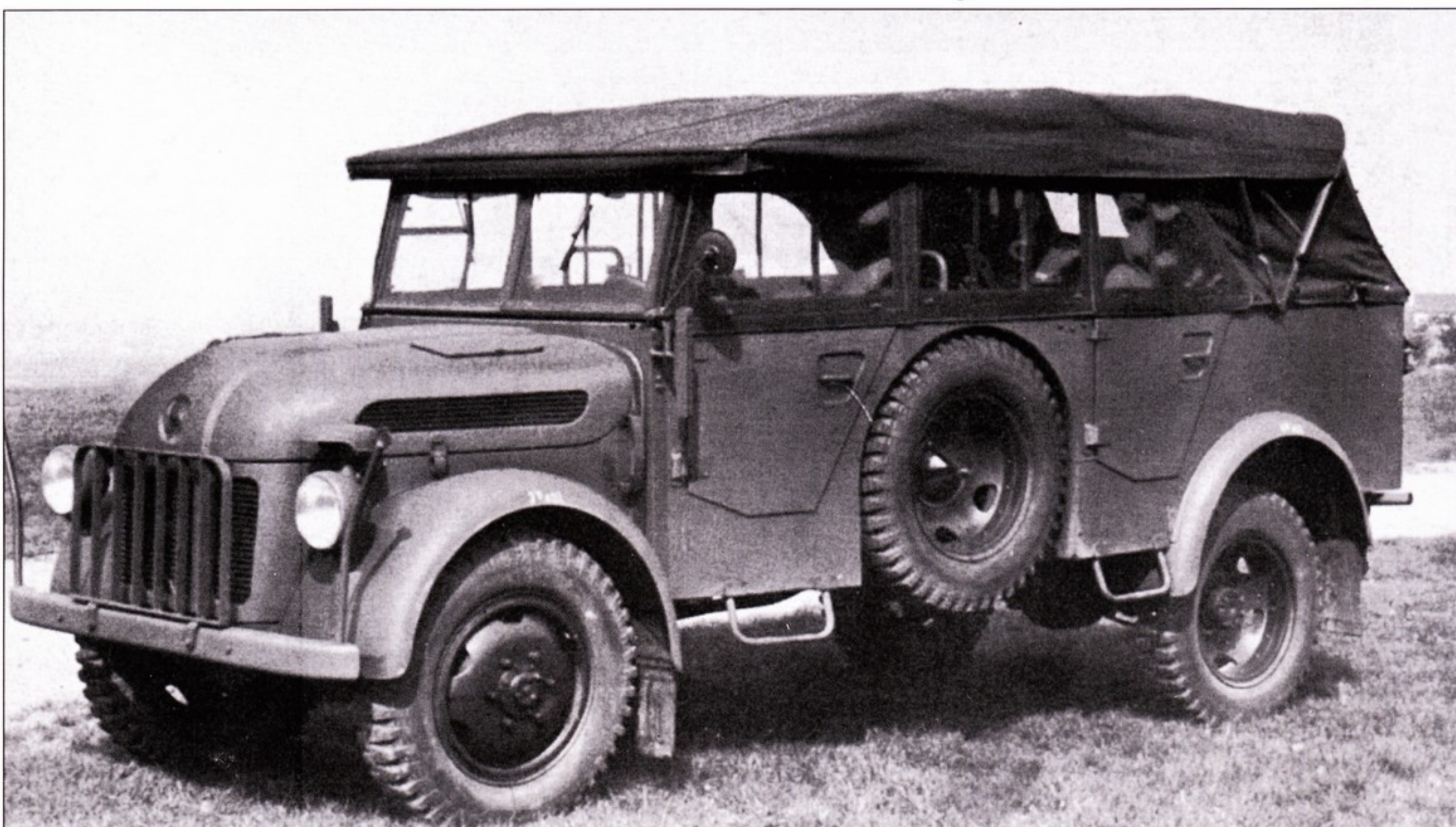
s.gl. Einheits-Pkw оснащался кузовами следующих типов:

Kfz 18 - транспортер пехоты.

Kfz 23 - машина телефонной связи.

Kfz 24 - машина связи, оснащенная реле и усилителями.

Kfz 31 - санитарная машина.



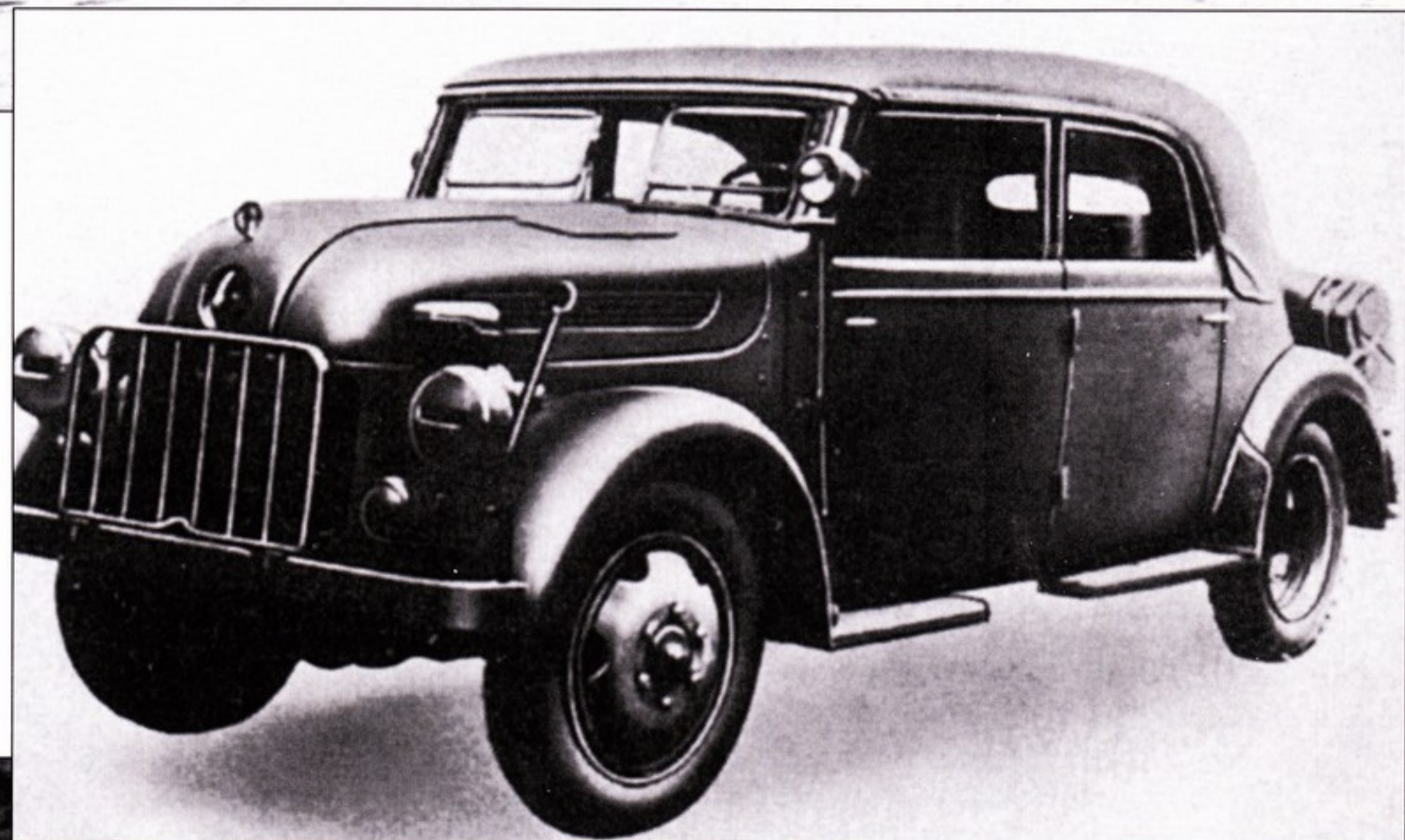
Автомобиль Steyr 1500 A/01 с поднятой брезентовой крышей.

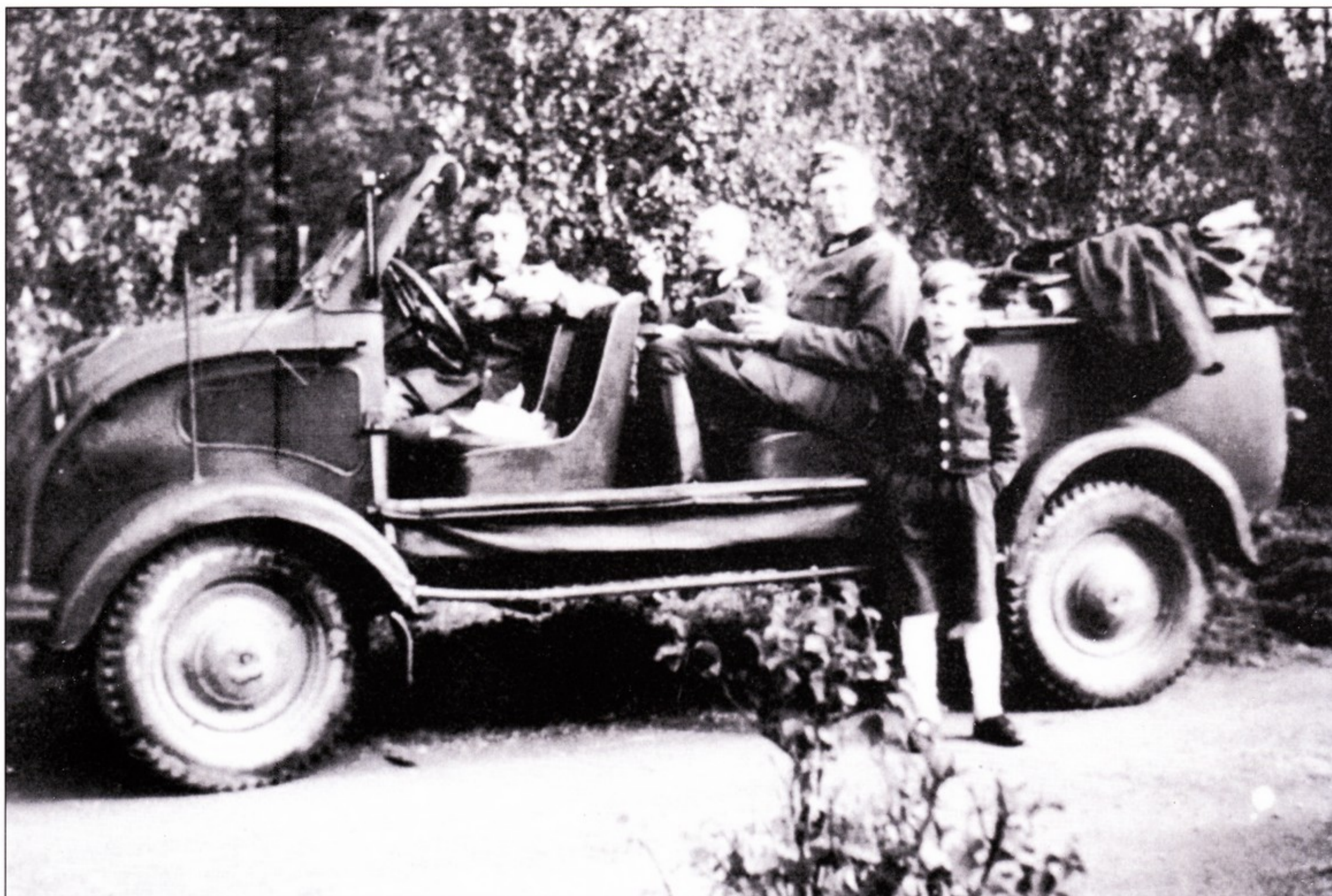


Автомобиль Mercedes-Benz 1500 A/02 буксирует тяжелое противотанковое ружье 2,8 см sPzB 41, справа виден кубельваген, 1943 год.

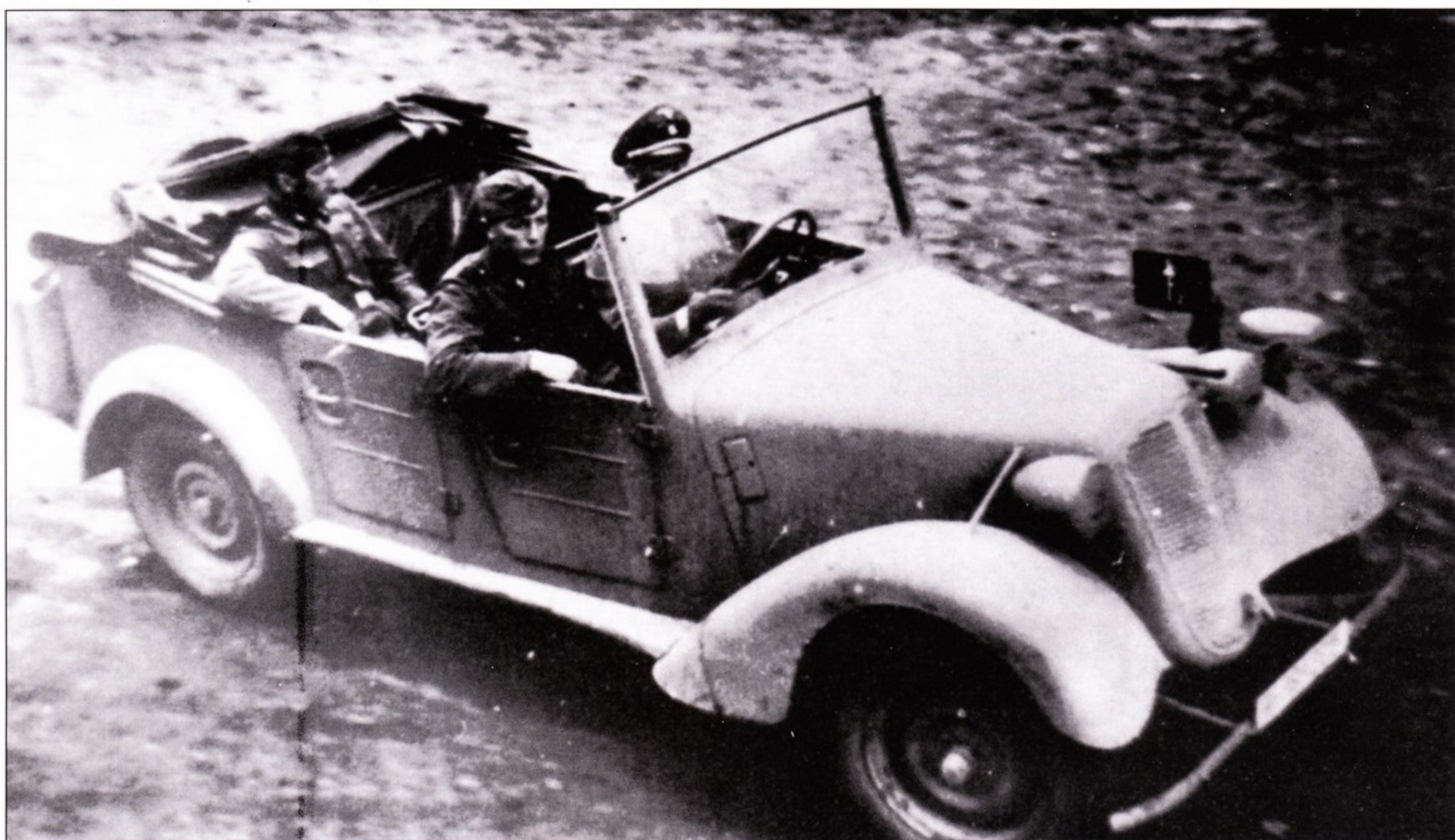
Steyr 1500 A/02 в варианте Kommandeurwagen Kfz 21.

«Один фюрер, одна Германия, один... KdF-wagen!» Адольф Гитлер сидит в фольксвагене. Справа стоит профессор Фердинанд Порше.

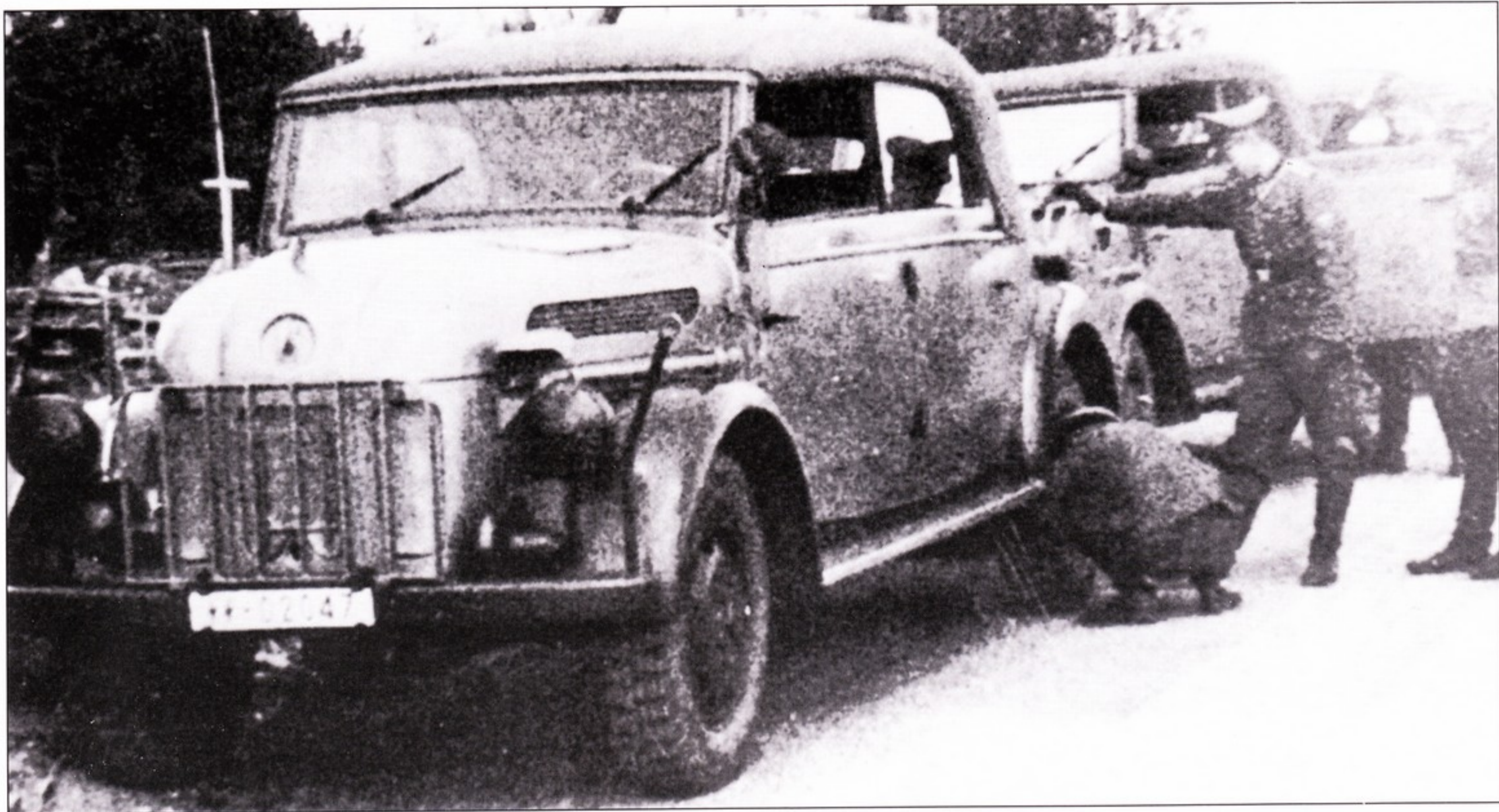




2-я горнострелковая дивизия была сформирована на основе 6-й дивизии австрийской армии, поэтому в ней оказалось немало автомобилей Штайр тип 250 кубельваген, надежных пятиместных машин с 4-цилиндровыми двигателями жидкостного охлаждения мощностью 25 л.с. Всего было построено 1200 автомобилей Штайр тип 250. Фото сделано в Норвегии 30 сентября 1942 г. Было построено порядка 19 000 автомобилей «Штайр 1,5-тонный грузовик модель 150 А», рассчитанный на перевозку 8 человек. Вариант с кузовом кабриолет выпускался в гораздо более скромных масштабах. Полноприводная машина оснащалась двигателем воздушного охлаждения V8 мощностью 85 л.с. и отличалась высокой надежностью.



«Легкий персональный автомобиль 1,3 Татра серии 57К», в 1941 - 1943 г.г. построили примерно 6000 таких машин - довольно много, но их фотографии крайне редки. На машине стоял 4-цилиндровый двигатель мощностью 23 л.с. На фото - кубельваген из 2-го бронесапёрного батальона «Дас Рейх», снимок сделан во время оккупации южной части Франции (операция «Атилла») в ноябре 1942 г. На авто закреплен флажок командира сапёрной роты.



Командирский автомобиль Штайр подразделения войск СС. Номер SS-02047 указывает на экспериментальность машины.

Kfz 69 - легкий тягач.

Kfz 70 - тяжелый транспортер пехоты и вооружения.

Kfz 81 - самоходная зенитная установка.

Kfz 83 - буксир прожектора.

Всего было выпущено 8135 машин Horch 108 во всех модификациях и 1901 машина Ford EG. Достаточно сложная конструкция тяжелых шасси затрудняла работу полевых мастерских, куда s.gl. Einheits-

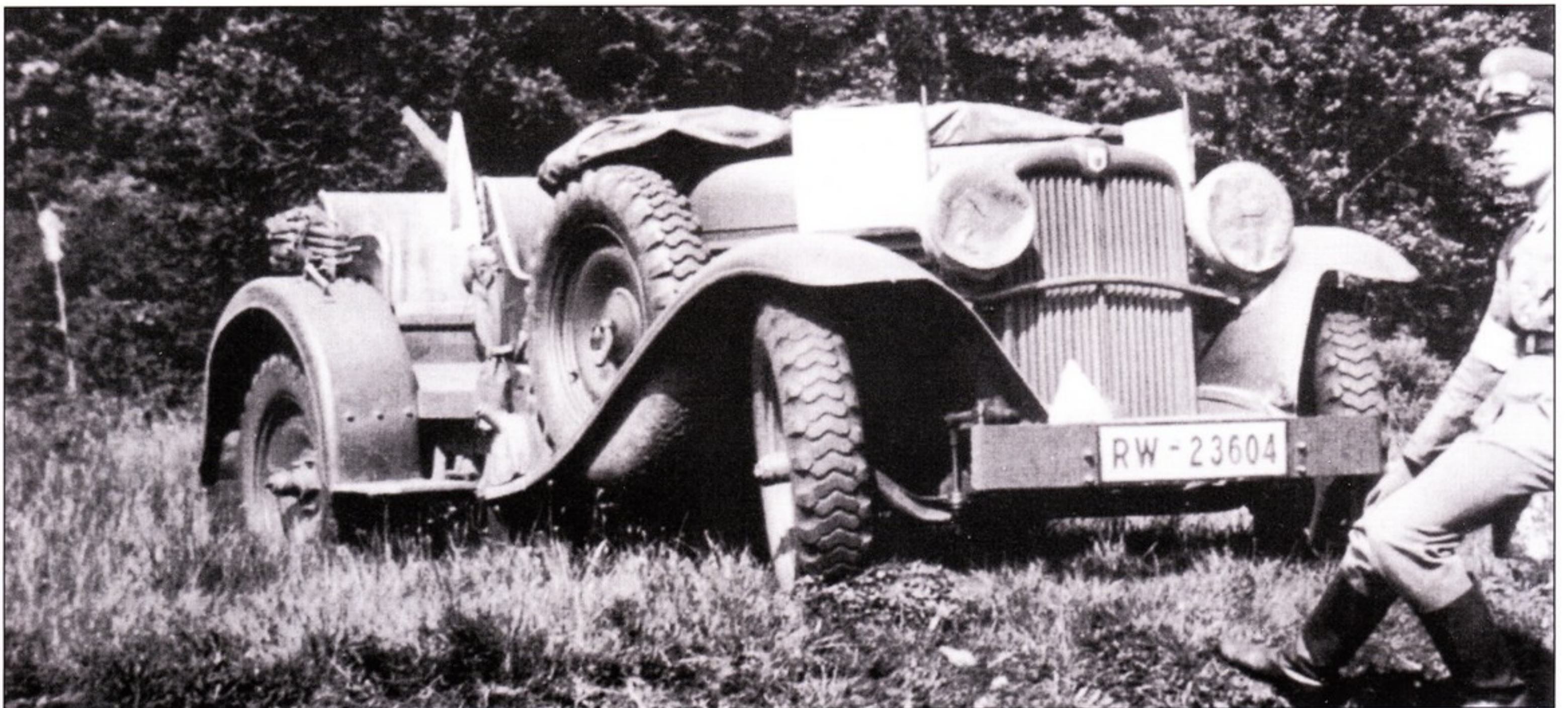
Pkw попадали довольно часто. Во время эксплуатации в боевых частях то и дело происходили механические поломки рамы и подвески. Причиной подобных неисправностей была чрезмерная масса машин. Следует заметить, что масса шасси Horch 108 достигала 3130 кг, в то время как тяжелое шасси Stoewer 1500A весило лишь 2485 кг. Однако солдаты любили тяжелые автомашины, главным образом, из-за их большой вместимости.

Класс «1500»

Выпуск шасси s.gl. Einheits-Pkw прекратили в 1942 году, когда стало окончательно ясно, что шасси этого типа совершенно не отвечают фронтовым требованиям. Уже в 1941 году начался параллельный выпуск легковых автомобилей Kfz 70, созданных на базе грузовых шасси класса 1500. Самым популярным был созданный в Австрии Porsche 147/Steyr 270, получив-



По причине нехватки автомобилей в вермахте приходилось использовать даже Опель Р4 в варианте с усиленным шасси, машина оснащена 4-цилиндровым мотором мощностью 26 л.с. На фронте такие авто почти не попадались.



Вандерер W-11 кубельваген неустановленного подразделения рейхсвера.



Автомобили и танки 35-го танкового полка 4-й панцердивизии, Польша, 12 сентября 1939 г., справа - Эйнхейтс тРкв Кфз. 15 Хорьх и грузовик Эйнхейтс Дизель.



Штабной автомобиль Эйнхейтс тРкв Кфз. 15 Хорьх , слева - грузовики SPA-38/R итальянской моторизованной дивизии «Целере», Восточный фронт, сентябрь 1941 г.



Ркв Кфз. 21 тип 40 Хорьх - штабная машина 10-й моторизованной пехотной дивизии.

ший армейское обозначение 1500 А. На шасси устанавливались кузова трех типов: полутонного грузовика, лимузина для высших офицеров (Kommandeurwagen Kfz 21) и восьмиместного транспортера пехоты (Mannschaftswagen Kfz 70). Машины Steyr 1500 А оснащались хорошим 8-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения объемом 3517 см³ и мощностью 85 л.с. (подобным двигателем также осна-

щались гусеничные тягачи RSO). Двигатель обладал достаточной мощностью, чтобы машина могла развивать на шоссе скорость до 90 км/ч (45 км/ч по пересеченной местности). При сухой массе 2500 кг машина могла принимать до 1675 кг груза. Привод на все колеса и клиренс 275 мм облегчал движение по бездорожью. В 1941-1944 годах Steyr выпустил 12450 машин 1500 А, еще около 5600 штук собра-

ли заводы Wanderer в Зигмар-Шёнау, принадлежавшие Auto Union AG, а также завод Audi в Цвиккау. Машины, выпущенные до конца 1942 года, обозначавшиеся как А/01, отличались от более поздних А/02 размещением запасного колеса на левом борту кузова. Большинство машин Steyr 1500 А выпускала венская фирма Lohner-Werke GmbH в вариантах Kfz 12, 15, 21 и 70.



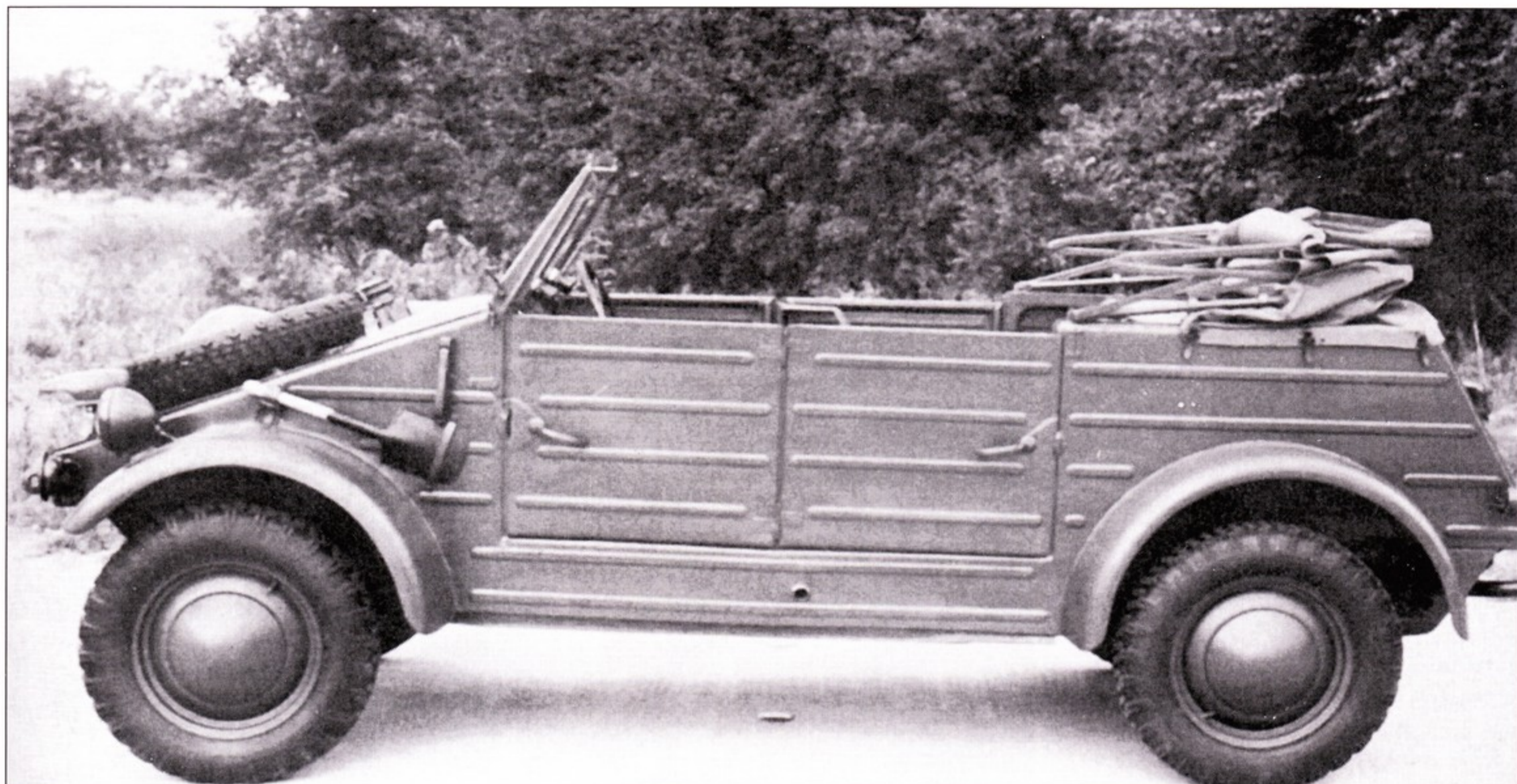
Хорьх 1а неустановленного подразделения, Восточный фронт, зима 1942 - 1943 г.г.



Фольксваген кубельваген (4x2) - самый популярный германский внедорожник периода Второй мировой войны. Легкий, надежный, простой в обслуживании автомобиль оснащался 4-цилиндровым двигателем сначала мощностью 23,5 л.с., а потом - 25 л.с. Согласно документа фирмы Фольксваген машины тип 82 выпускались в следующих вариантах и в следующих количествах: «легкий Pkw» - 37 320, радиомашин - 3326, разведывательный автомобиль - 7545, ремонтная машина - 2324, патрульная машина - 273. По ходу серийного производства в конструкцию автомобиля постоянно вносили изменения, о которых фанатики дискутируют на протяжении десятилетий. На фото - «Легкий Pkw K 1, тип 82» подразделения люфтваффе, на заднем плане заметен швиммваген. На рукаве штабсфрейтора пришит эмблема ремонтника (серебряная!) Снимок сделан в 1944 г. в Венгрии.

Штабной автомобиль Kfz 21 выпускался в двух вариантах. Первый вариант имел два запасных колеса, расположенных по бортам кузова, и маленькие входные двери. Второй вариант имел только одно запасное колесо на багажнике и широкие двери. Steyr 1500 A Kfz 21 использовался многими высшими военачальниками не-

Обер-лейтенант Пауль Фельдер возле кубельвагена на фоне самолета Do-217M. Вдали - самолет Arado-66. В сентябре 1943 г. Фельдер стал командиром 4-й эскадрильи 1-й ночной разведывательной группы. 29 февраля 1942 г. Фельдера удостоили Рыцарского креста. Эскадрилья в начале 1944 г. действовала на центральном и северном участках Восточного фронта.



Volkswagen le.gl. Pkw-K1 Typ 82 Kfz 1 «Kubelwagen», 1942 год.

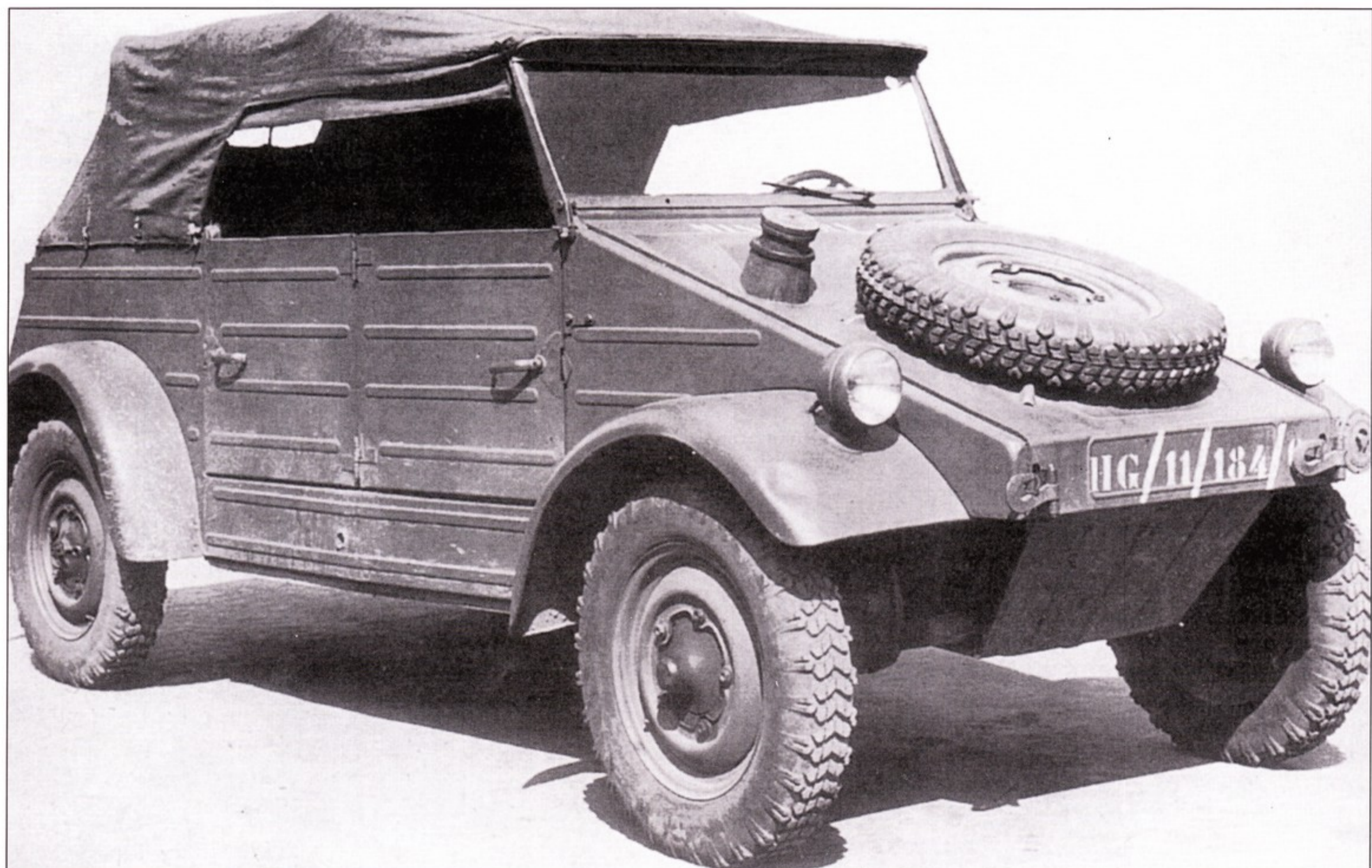
мецкой армии, в том числе Эрвином Роммелем и Юргеном фон Арнимом. Steyr фон Арнима был захвачен в мае 1943 года в Тунисе солдатами английского полка Royal Sussex. Позднее эту машину отправили в Англию для испытаний.

Другим транспортером пехоты, созданным на базе полуторатонного шасси, был Mercedes-Benz L 1500 A. Машина имела семиместный кузов, похожий на кузов Steyr 1500 и выпускалась в полноприводном варианте (лишь немного заднепривод-

ных L 1500 A оснащали кузовом Kfz 70). Машину приводил в движение 6-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения Daimler-Benz M 159 объемом 2594 см³ и мощностью 60 л.с. В 1941-1943 годах Daimler-Benz выпустил около 4900 машин L 1500 A в легковом варианте.

В 1942-1943 годах кузов Kfz 70 получило небольшое число автомашин Phaenomen «Granit» 1500 A, оснащенных 4-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения объемом 2678 см³ и мощностью 50 л.с.

Несмотря на все усилия, направленные на унификацию автопарка, сохранялось чрезмерное разнообразие типов. Многие из имеющихся машин не обладали достаточной проходимостью, чтобы действовать в условиях Восточного фронта. Разнобой также затруднял снабжение запасными частями. Одним словом, программа Einheits-Pkw оказалась неудачной. Все три типа шасси вышли слишком сложными и дорогими. Немецкой армии требовался единый, универ-



Volkswagen le.gl. Pkw-K1 Typ 82 Kfz 1 «Kubelwagen», 1944 год.



Volkswagen le.gl. Pkw-K1 Typ 82 Kfz 1 «Kubelwagen», Восточный фронт, окрестности Волхова, 1942 год.

сальный автомобиль, обладающий отменной проходимостью и годный к массовому выпуску.

В 1938 году генерал-майор фон Шелль разработал новый план уменьшения числа разновидностей не только военных, но и гражданских автомобилей. Согласно планам генерала, количество типов грузовиков, производимых в Германии (включая аннексированные Австрию и Чехию), следовало уменьшить с 113 до 19, легковых автомобилей - с 55 до 30, а мотоциклов - со 150 до 30. В числе прочих, все машины на базе le.gl. Einheits-Pkw следовало заменить единым автомобилем Volkswagen «Kubelwagen». «Фольксваген» начал поступать в боевые части в июне 1940 года. С этого момента вермахт наконец получил единый автомобиль.

Volkswagen Kubelwagen

В годы Великого кризиса производство автомобилей в Германии сократилось почти на 40%. Мечта об автомобиле для каждого становилась все более и более несбыточной. В это трудное время Йорген Расмуссен, Йозеф Ганц (издатель журнала «Motor-Kritik») и Фердинанд Порше начали работать над концепцией «народного автомобиля». При этом они руководствовались опытом других стран, где простые и дешевые автомобили (Ford T, Austin 7, Tatra Ledwinka и Citroen 5CV) пользовались небывалой популярностью.

Йорген Расмуссен, датчанин по происхождению, в годы 1-й Мировой войны создавал электромобили и локомотивы. Бла-

годаря его усилиям, фирма Zchoprauer Motorenwerke J.S. Rasmussen AG к 1928 году стала ведущим немецким производителем мотоциклов. Разработанный Расмуссеном совместно с фирмой Audi автомобиль DKW «Front» пользовался бешеным коммерческим успехом. На протяжении четырех лет было построено и продано почти 100000 этих небольших автомобильчиков, стоивших всего 1750 рейхсмарок.

В 1933 году на заводе Standard-Werke в Людвигсбурге начался выпуск очередного претендента на звание «народного автомобиля» - модели «Superior». Внешне «Superior» походил на появившийся позднее KdF. Двигатель у машины располагался сзади, кузов имел зализанные очертания. К сожалению, машина с самого начала была обречена на провал. Слабый двигатель (объемом всего 396 см³ и мощностью 12 л.с.), два узеньких сиденья и деревянный кузов делали машину малопривлекательной, принимая во внимание цену - 1590 рейхсмарок. Ведь намного более «приличный» Opel, оснащенный 1,2-литровым двигателем, стоил всего на 300 рейхсмарок больше. В 1933-1935 годах удалось продать лишь 300 экземпляров Standard «Superior 400».

После прихода Гитлера к власти, концепция «народного автомобиля» получила новую жизнь. Уже 11 февраля 1933 года во время Международной выставки авто- и мототехники в Берлине новый рейхсканцлер энергично поддержал планы развития автомобильного транспорта, обещая снизить налоги на автомобили и начать строительство сети автострад. Соответствующее постановление правительства появилось 28 июня 1933 года. В области автомобилестроения Гитлер отдавал пред-



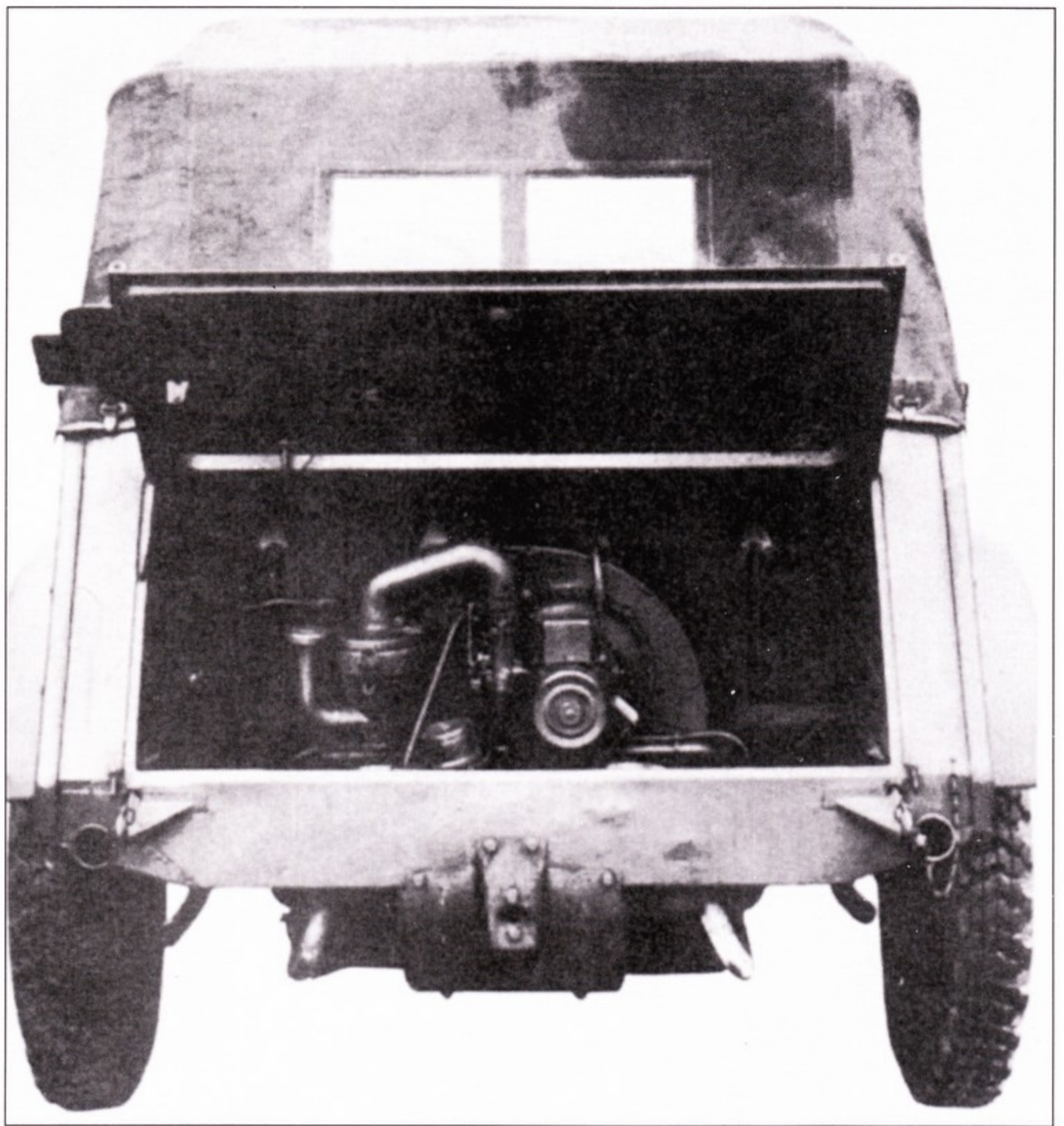
Фольксваген кубельваген тип 82 едет отнюдь не по Северной Африке, а «по дороге в Сталинград», как гласит надпись на изнанке фотоснимка. Пассажиры защитились от степной пыли очками. Автомобиль принадлежит 521-му моторизованному полицейскому батальону, личный состав которого в массе своей успел выбраться из Сталинградского котла.

почтение организации выпуска «народного автомобиля» или, говоря по-немецки, Volkswagen'a.

Главной причиной, по которой правительство поддержало программу моторизации, была необходимость борьбы с безработицей и завоевания более широкой социальной поддержки. За ходом моторизации в Рейхе следил Nationalsozialistische Kraftfahrkorps (NSKK). Основанный в 1931 году, NSKK входил в состав СА и возглавлялся Адольфом Хюнляйном. NSKK проводил обучение водителей, а также организовывал ралли и автогонки.

Строительство сети автострад в Германии стало одним из самых успешных начинаний фюрера. Первоначально планировалось построить 6900 км дорог. Затем протяженность увеличили до 14000 км, принимая во внимание разрастание территории «Великого Рейха». Строительство первого участка дороги началось уже 23 сентября 1933 года в районе Франкфурта-над-Майном, где в то время находилось больше всего безработных. Гитлер лично выбирал проекты дорожных развязок и путепроводов. До начала войны удалось построить 4000 км автострад.

То, что программа создания «народного автомобиля» таки была реализована, произошло лишь благодаря личному участию в ней Гитлера. С 1934 года, имея за спиной поддержку промышленников, Гитлер начал заигрывать с пролетариатом. На многочисленных собраниях рассказывалось о дешевом автомобиле, на котором после недели тяжелого труда можно было



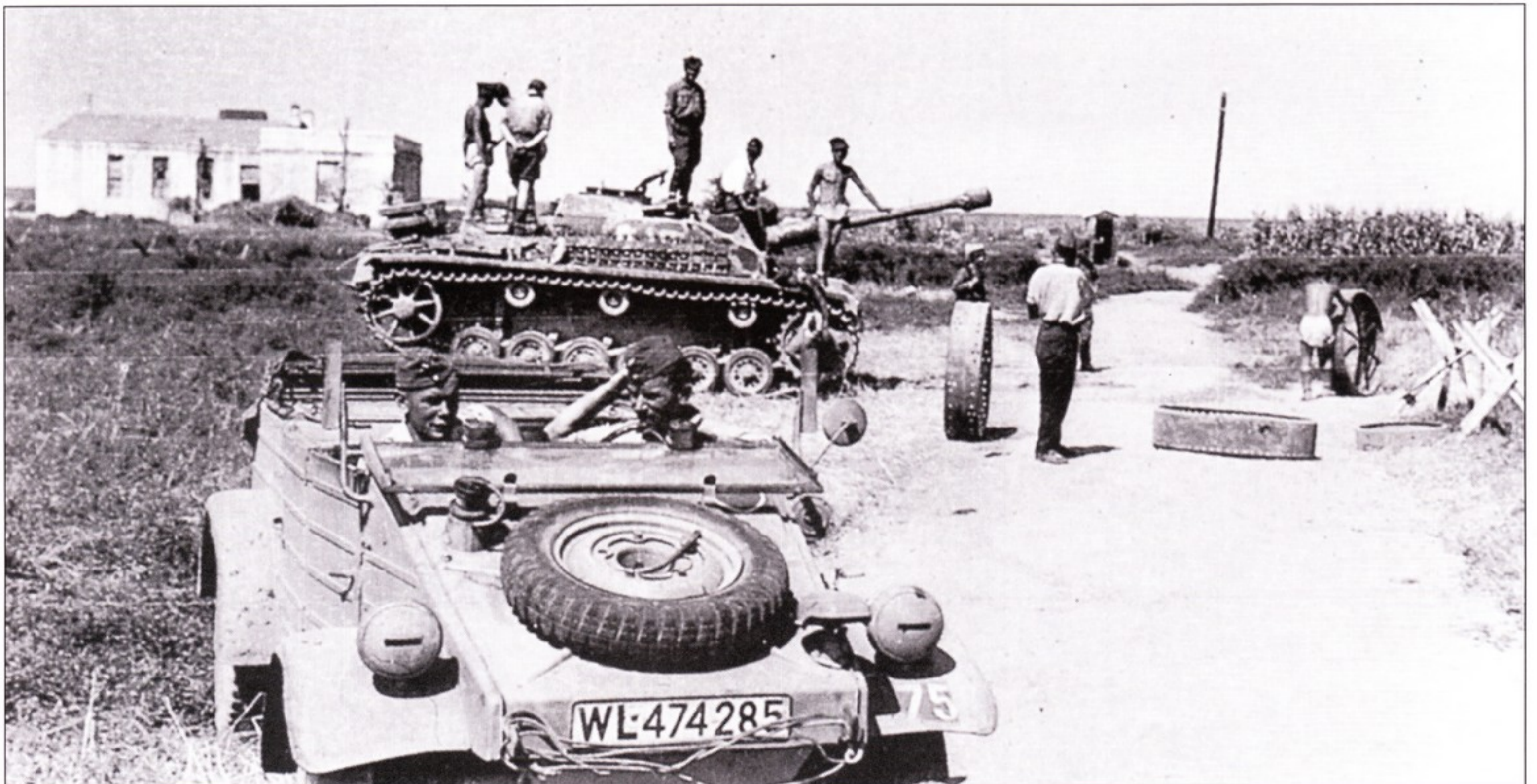
Volkswagen le.gl. Pkw-K1 Typ 82 Kfz 1 «Kubelwagen», вид сзади.



Отступление танкового корпуса «Великая Германия» к Днестру весной 1944 г. Разные машины в кадре, включая Фольксваген кубельваген.



Фольксваген кубельваген тип 82 из 3-й истребительной эскадры.



Район Керчи, весна 1944 г. На переднем плане - Фольксваген кубельваген тип 82 из 257-го зенитного батальона; на заднем плане - штурмовое орудие StuG-40 Ausf. G. 257-й батальон понес в Крыму тяжелые потери.



Фольксваген кюбельваген тип 82 53-й истребительной эскадры, на заднем плане - трофейный грузовик Fiat тип 626 и трофейный же самолет Савойя-Маркетти SM.84. Кюбельвагены Фольксвагена поздней постройки снабжались задними бамперами.



Поздний кюбельваген Фольксвагена из 1-го батальона 11-го танкового полка, Венгрия, 1944 г.



Кюбельваген Фольксвагена изначально предназначался для выполнения широкого круга задач. На фото - «автостартер тип 198 для моторов Kfz на базе легкого Pkw К 1, тип 82». Посредством кюбельваген народ пытается завести двигатель грузовика Опель «Блиц», кюбельваген применялся также для запуска двигателей танков «Пантера». Приводной вал нормально перевозился в кузове кюбельвагена. Запасные части к кюбельвагену, согласно указанию от 8 декабря 1944 г., следовало заказывать только на фирме Фольксваген GmbH.



Штабной Хорьх-830 кюбельваген серийно строился в 1934 - 1937 г.г.



В случае повреждения переднего моста, кубельваген подлежал буксировке. На фото - буксировка кубельвагена из 3-й танковой дивизии СС «Мертвая Голова», район Старой Руссы.

бы выехать со всей семьей за город для отдыха. Обещались кредиты и другие льготы при покупке автомобиля.

Однако найти фирму, которая стала бы выпускать «народный автомобиль», не удалось. Прежде всего у промышленников недовольствие вызывала конечная цена автомобиля, которая по мысли фюрера не должна была превышать 1000 рейхсмарок. Эту проблему в конце концов удалось решить, создав специальную систему подписки на «народный автомобиль», организованную Немецким Трудовым Фронтом (Deutsche Arbeitsfront, DAF). Эта организация, насчитывавшая почти 30 миллионов членов, была организована на месте распущенных профсоюзов. ДАФ возглавлял Роберт Лей. Кроме сбора средств, ДАФ взял на себя вопросы распределения автомобилей и подготовку продавцов.

Гитлер планировал, что через 10 лет каждый рабочий Рейха получит собственный Volkswagen. В этом должна была помочь уже упоминавшаяся система подписки. Чтобы подписаться на автомобиль, следовало приобрести KdF-Wagen-Sparkarte, а затем еженедельно покупать купон стоимостью 5 рейхсмарок и клеивал его в карту. Получить автомобиль можно было, лишь полностью заполнив карту. Счастли-

вый владелец заполненной карты должен был лично прибыть на завод и забрать свой автомобиль. Никаких посредников не предусматривалось. Если человек не мог сам забрать автомобиль, ему его доставляли за 5% цены.

Подписка началась 1 августа 1938 года. Всего в ней участвовало 336668 человек, заплативших почти 280 миллионов рейхсмарок. Следует заметить, что почти никто из подписавшихся так и не получил «народного автомобиля». Такой большой интерес объяснялся прежде всего низкой ценой автомобиля - всего 990 рейхсмарок. Для сравнения Opel «Kadett» стоил 2100 рейхсмарок, DKW «Meisterklasse» - 2350 рейхсмарок, а Adler «Triumph» - 2950 рейхсмарок. Следует еще добавить, что в 1937 году средняя зарплата в III Рейхе составляла 27 рейхсмарок в неделю. Однако квалифицированные рабочие с учетом доплат и премий получали в неделю до 100 рейхсмарок. Поэтому покупка «народного автомобиля» была вполне реальным делом практически для каждого трудоспособного человека.

Два прототипа Volkswagen (с кузовами лимузин и кабриолет) были продемонстрированы публично 24 января 1936 года на выставке в Берлине. Широко освеща-

лись дорожные испытания этих машин, имевшие место в Альпах и Шварцвальде. В 1938 году Volkswagen получил свою окончательную форму и был официально продемонстрирован 26 мая во время закладки Гитлером первого камня в фундамент нового завода. Этот завод располагался возле Фаллерслебен, неподалеку от замка Шлосс-Вольфсбург (принадлежавшего графу Вернеру фон Шуленбургу). Вместе с заводом был построен город для рабочих, и весь комплекс приобрел название KdF-Stadt.

В январе 1938 года было решено параллельно наладить выпуск армейского варианта «народного автомобиля». Ходовые испытания нового автомобиля, получившего обозначение Тур 62, начались в ноябре того же года. Хотя машина имела привод только на заднюю ось, она понравилась военным.

Впервые об армейском варианте фольксвагена заговорили 11 апреля 1934 года во время встречи представителей Рейхсканцелярии с Фердинандом Порше, имевшем место в Министерстве транспорта. Военные хотели получить легкий автомобиль, способный перевозить трех солдат и пулемет с боекомплектом. Однако никаких практических результатов эта встреча не дала.



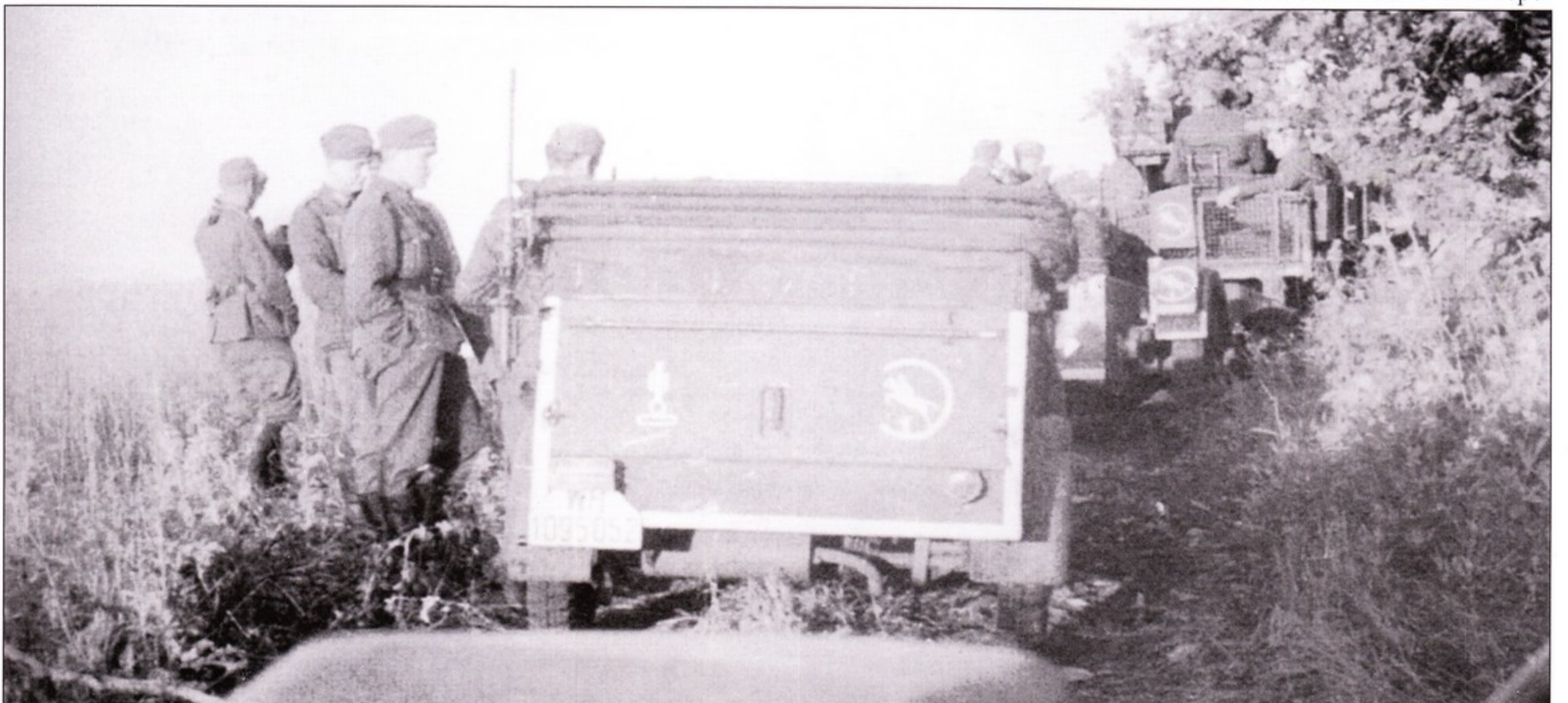
Полевой автосервис в Лонгри, Франция, июль 1940 г. Слева направо: трофейный Рено «Примарки», Вандерер W-23 и пикап Адлер G3d.

К идее создать армейский вариант фольксвагена вернулись позднее, когда в испытаниях VW W30 поучаствовал гауптштурмфюрер СС Альберт Лизе. 14 января 1938 года Лизе представил в Heeres Waffen Amt (Управление вооружений сухопутных войск) предложение по использованию проекта Volkswagen в военных целях. В HWA заинтересовались предложением Лизе. Вскоре оберлейтенант Фихтнер получил задание разработать технические требования к армейской версии VW.

Уже 28 января технические требования были составлены и переданы Порше. В основном требования сводились к тому, чтобы машина могла перевозить четырех солдат с полным вооружением. Полная масса машины не должна была превышать 950 кг. Поскольку масса шасси составляла 400 кг, а еще 400 кг весили солдаты, на кузов оставалось не более 150 кг (стандартный кузов фольксвагена весил 350 кг). Эту проблему Порше пытался решить, наладив сотрудничество с крупнейшим поставщиком кузовов для машин вермах-

та - фирмой Trutz из Готи. Тут следует заметить, что еще до того, как военные разработали технические требования к армейскому варианту «народного автомобиля», начальник мастерских Рудольф Рингель пытался создать внедорожный автомобиль для вермахта. Благодаря этому заделу удалось выполнить задание в очень сжатые сроки.

1 февраля 1938 года из HWA получил официальный заказ на один прототип армейского Volkswagen'a. Одновременно с этим военные высказали свою заинтере-



Радиомашинa Штовер M12 Kfz. 2 (WH-1095052) гаубичного батальона 24-го механизированного артиллерийского полка 24-й танковой дивизии, Восточный фронт, 1942 г.



Адлер G3a не установленного подразделения вермахта, Восточный фронт, июль 1941 г.

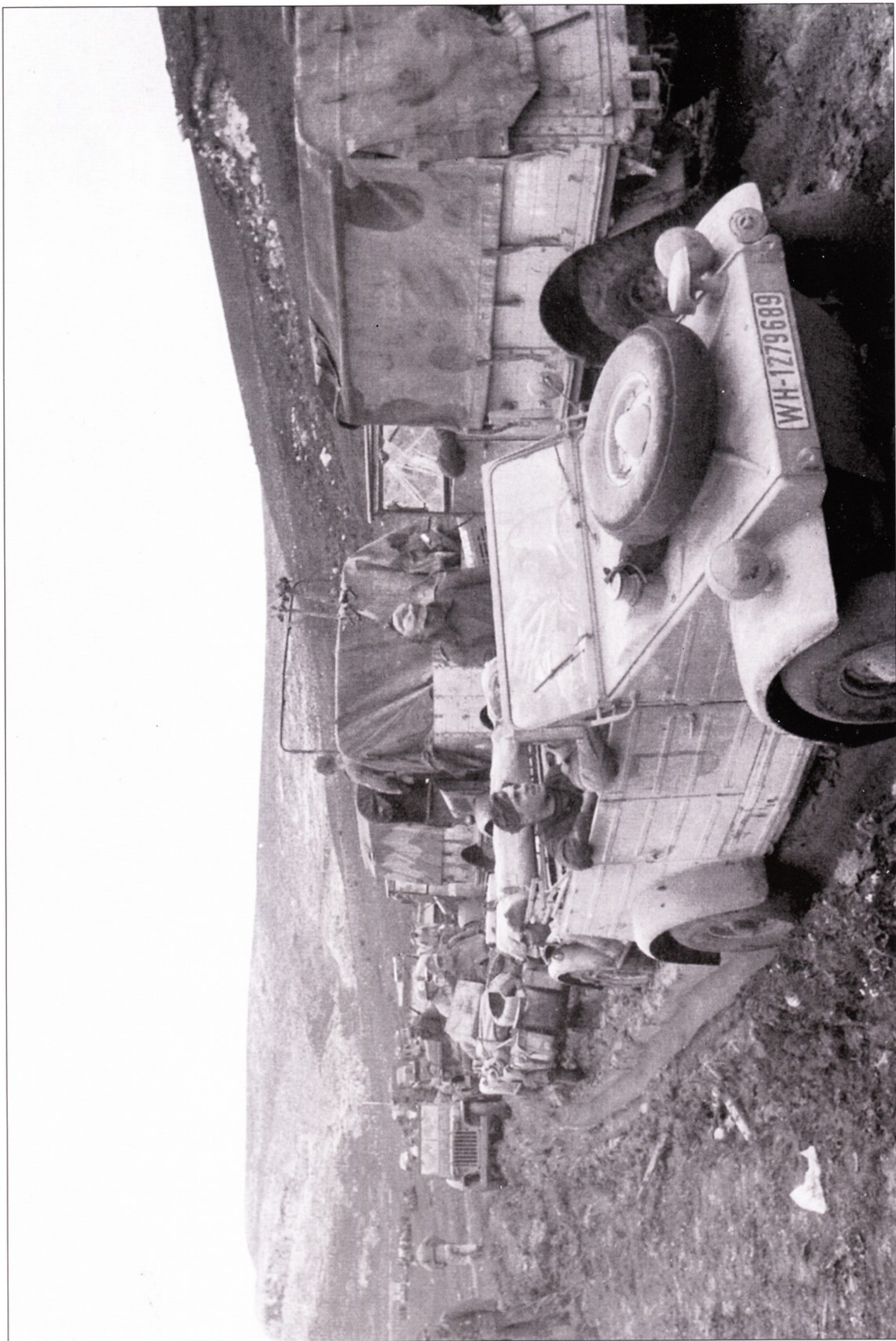
сованность в создании двухместного варианта автомобиля, вооруженного пулеметом. Однако пулеметный фольксваген, известный как «Stuka», так и не преодолел стадию прототипа. Официальное представление внедорожного KdF состоялось 3 ноября 1938 года, то есть всего через девять месяцев после того, как было получено техническое задание. Прототип был создан на базе VW 38, имел кузов об-

текаемой формы. Лобовое стекло не опускалось. Внешне прототип больше походил на KdF, чем на позднейший кубельваген. В ноябре прототип проходил испытания на полигоне Мюнзингене. Испытания показали необходимость оснастить машину приводом на все колеса, в то время как требования, подготовленные Фихтнером, полностью игнорировали этот пункт. Отсутствие привода на все колеса оказалось

единственным крупным недостатком машины. Но несмотря на этот недостаток, фольксвагену быстро присвоили статус стандартного легкого автомобиля немецкой армии. 6-12 марта следующего года в Тироле проходили сравнительные испытания фольксвагена с другими легкими машинами вермахта. В испытаниях участвовали два фольксвагена, уже оснащенных новым открытым кузовом.



VW тип 82 Kfz. 2 кубельваген не установленного подразделения германского корпуса «Африка».



Кюбельваген и трофейная техника в Тунисе, 1942 г.: Виллис Джип, Форд F-30, начало 1943 г.



VW тип 82 Kfz. 2 юбельваген 3-й роты мотоциклетного батальона панцергренадерской дивизии «Великая Германия».

Очередная модификация, получившая обозначение Тур 62, впервые была показана во время венского автомобильного салона в 1939 году.

Однако НВА потребовало непременно улучшить ходовые качества машины. Конструкторы увеличили дорожный просвет и изменили передаточное колесо, установив дополнительную передачу на задней оси. Все изменения привели к тому, что сухая масса машины возросла до 750

кг. Кузов собирали из металлических листов с продольными ребрами жесткости. Кузов имел четыре дверцы и брезентовую складывающуюся крышу. Новый прототип, появившийся в декабре 1939 года, получила обозначение Тур 82. На прототип установили 4-цилиндровый двигатель того же типа, что и на гражданский вариант автомашины. От последующих серийных юбельвагенов, прототип Тур 82 отличался тем, что запасное колесо находи-

лось в углублении на капоте. Серийный выпуск le.gl. Pkw-K1 Тур 82 начался весной 1940 года. Первые 25 машин собрали в Штуттгарте, а с мая 1940 года выпуск перенесли в KdF-Stadt, где на шасси также устанавливали кузова, изготовленные берлинской фирмой Ambi-Budd.

Легковой автомобиль Тур 82 выпускали в следующих вариантах:

Kfz 1 - четырехместный легкий внедорожный автомобиль, построено 37320 штук.



Форд G-917T модель 1939 г. (на заднем плане) и Мерседес-Бенц 170 VK, техника 21-й танковой дивизии.



Мерседес-Бенц 230 кюбельваген неустановленного подразделения войск СС, Восточный фронт, 1943 г.



Штабной Хорьх-830

Kfz 2 - трехместный легкий автомобиль связи, 3326 штук.

Kfz. 2/4 - двухместный ремонтный автомобиль.

Kfz 3 - четырехместный разведывательный автомобиль, 7545 штук.

Дополнительно выпускалось еще большее количество специализированных вариантов кюбельвагена. Общее число автомашин Тур 82 составило около 52000 штук, то есть более 35% от общего числа армейских легковых автомашин, построенных в III Рейхе.

Первые кюбельвагены Тур 62 испытали в боевых условиях во время польской кампании. Первые le.gl. Pkw-K1 Тур 82 «Kuebelwagen» появились в частях во время боев во Франции. Командующий 7-й танковой дивизией, генерал Эрвин Ромель стал первым немецким генералом, «пересевшим» в Volkswagen. Массовые поставки кюбельвагенов в боевые части началось со второй половины 1940 года.

В Северную Африку кюбельвагены попали в феврале 1941 года, вместе с передовыми частями Afrikakorps. Эти машины имели стандартные шины и были выкрашены в темно-серый цвет. Некоторые машины были вооружены пулеметом MG 34, смонтированным на вращающемся рычаге. Со временем африканские кюбельвагены получили специальные покрышки увеличенного профиля 690x200 или 200-12. Большой популярностью пользовались фольксвагены и среди немецких летчиков, сражавшихся в Африке.

Кюбельвагены Тур 82 участвовали в боях на Восточном фронте с самого начала кампании. Российское бездорожье стало настоящим испытанием для «народного автомобиля». Как и другие машины, кюбельваген легко увязал в грязи, но благо-



Эйнхейтс ІеРкв. Кфз. 2 Штовер неустановленного подразделения, Тунис, начало 1943 г.

Хорьх тРкв Кфз. 15 командира 15-й танковой дивизии генерала Г. фон Фертса, август 1942 г.



Мерседес-Бенц 170VK Кфз. 2.



Эйнхейтс тРкв Хорьх тип 40 Kfz. 21, командирский кабриолет неустановленного подразделения, Польша, зима 1943 г.

даря небольшой массе его сравнительно легко можно было вытащить из любой лужи. Отлично показал себя и двигатель воздушного охлаждения, способный работать в самых тяжелых условиях. Например, чтобы запустить на морозе двигатель Mercedes 170, его сперва следовало прогреть паяльной лампой и залить в систему охлаждения кипятком. Иногда завести мотор удавалось только разведя под ним костер. Зато чтобы пустить двигатель кюбельвагена следовало сделать всего не-

сколько оборотов рукояткой или протолкать машину несколько метров.

Большим плюсом VW Тур 82 стал его простота в производстве и эксплуатации. Для фольксвагена всегда можно было найти запчасти, неисправности устранялись сравнительно просто. Большим минусом машины был привод только на задние колеса, что плохо сказывалось на ходовых качествах машины. В донесении, направленном генералом фон Шеллем на имя Гитлера 1 ноября 1941 года, говорилось,

что все легкие и средние внедорожные автомобили как можно быстрее заменить единым VW 82 Kuebelwagen. Полностью осуществить эти планы не удалось, но уже в начале 1942 года было решено формировать легкие стрелковые роты в составе мотоциклетных батальонов, оснащенные VW 82 и мотоциклами. В марте 1943 года эти роты стали считаться разведывательными. Действовали такие роты в составе танковых и гренадерских дивизий до самого конца войны.



Форд 91Y/DAF модель 1939 г. и Штейр 1500 Kfz. 21 штаба 5-й горнострелковой дивизии, Волховский фронт, 1942 г.

*Хорьх Kfz. 17 штаба 15-й панцердивизии,
Газала, май 1942 г.*



Опыт тяжелой зимы 1941-1942 года заставил немецкое командование заказать у Порше машину, способную легко двигаться по глубокому снегу. Первоначально такую машины предполагали создать на базе амфибии Schwimmwagen Тур 166, оснатив ее специальными зубчатыми колесами, изготовленными фирмой Rieger & Dietz. Испытания, проведенные в районе Гросглекнера 22-24 июня 1942 года, дали не слишком обнадеживающие результаты. Колеса имели склонность зарываться в снег. Несмотря на многочисленные модификации колес, добиться положительного результата не удалось. Был сделан вывод, что единственный способ преодолеть глубокий снег - использовать гусеничный движитель.

Испытания полугусеничного варианта кубельвагена (Тур 155) начались в Шварцвальде в январе 1943 года. Однако и эти испытания закончились неудачно. Двигатель имел тенденцию работать на повышенных оборотах, а передние колеса то и дело зарывались в снег. Чтобы решить эти проблемы машину оснастили другим дифференциалом, а под колеса поместили небольшие лыжи. В порядке эксперимента машиной даже пытались управлять с помощью гусениц. Хотя в конце испытаний машина гораздо увереннее двигалась по глубокому снегу, но от серийного выпуска Тур 155 отказались.

В середине 1943 года конструкторы вагоностроительного завода Dr. Alpers & Co из Гамбурга попытались приспособить

кубельваген для езды по железнодорожной колее. Стандартные колеса нарастили с помощью металлических обручей, доведя ширину колеи до стандартных 1435 мм. Параллельно, Порше разработал для машины специальную трансмиссию, позволяющую двигаться назад и вперед. После серии испытаний, 23 сентября 1943 года железнодорожный кубельваген Тур 157 был представлен НВА. Чиновники из Управления вооружений заинтересовались машиной и предложили начать ее серийный выпуск уже зимой 1943 года. Однако общая экономическая ситуация в стране не позволила осуществить эти планы.

В апреле 1941 года некоторую часть кубельвагенов было решено оснастить мощной сиреной, смонтированной вмес-



Хорьх Kfz. 15 16-й моторизованной пехотной дивизии, Восточный фронт, 1941 г.



Хорьх Kfz. 15 21-й танковой дивизии, германский корпус «Африка», Ливия, 1942 г.

то заднего сиденья. Эти машины, получившие обозначение Тур 822, использовали в системе ПВО Рейха.

Очередной любопытной модификацией кюбельвагена стал Тур 823, разработанный в мае 1941 года. Это был танк-макет, предназначенный для обучения солдат, а также для дезинформации противника. Двухместный кузов, созданный фирмой Ambi-Budd, имел вращающуюся башенку,

в которой можно было установить пулемет. Боковые щиты, придающие машине схожесть с танком, можно было снимать. Тур 823 можно было использовать в качестве обычного броневедомоцикла.

Кюбельвагены поступали и в армии стран-сателлитов фашистской Германии. Их использовали болгары, румыны (где кюбельвагены заменили устаревшие Tempo G1200), а также французы. Здесь

будет уместным упомянуть, что в 1941 году король Румынии Михал I, известный своей любовью к автомобилям, получил от Гитлера в подарок мотоцикл BMW R 61, однотонный полугусеничный тягач Demag D 7 (SdKfz 10), а также один VW 82 Kuebelwagen (румынский регистрационный номер U-0172). Кюбельваген был любимой машиной румынского короля, пока он не получил трофейный Willys MB.

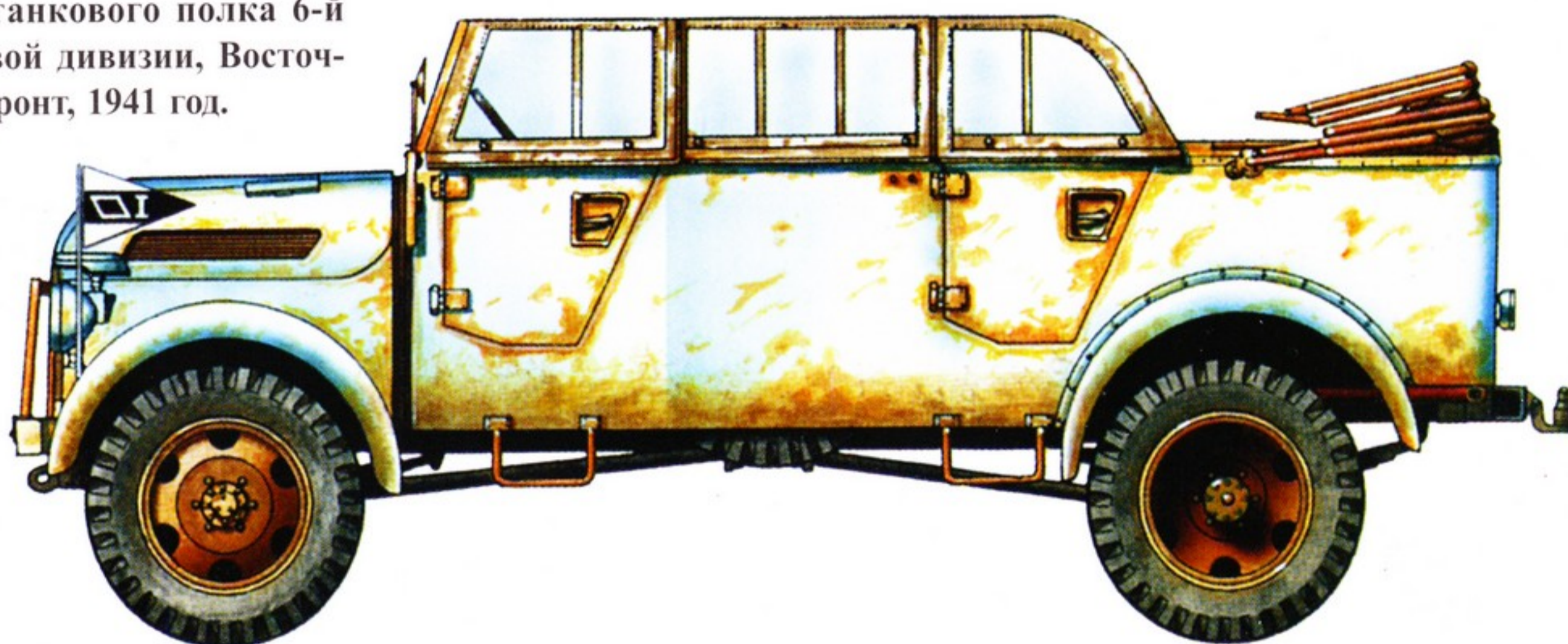


Хорьх Kfz. 15 13-го моторизованного пехотного полка 5-й танковой дивизии, Греция, май 1941 г.

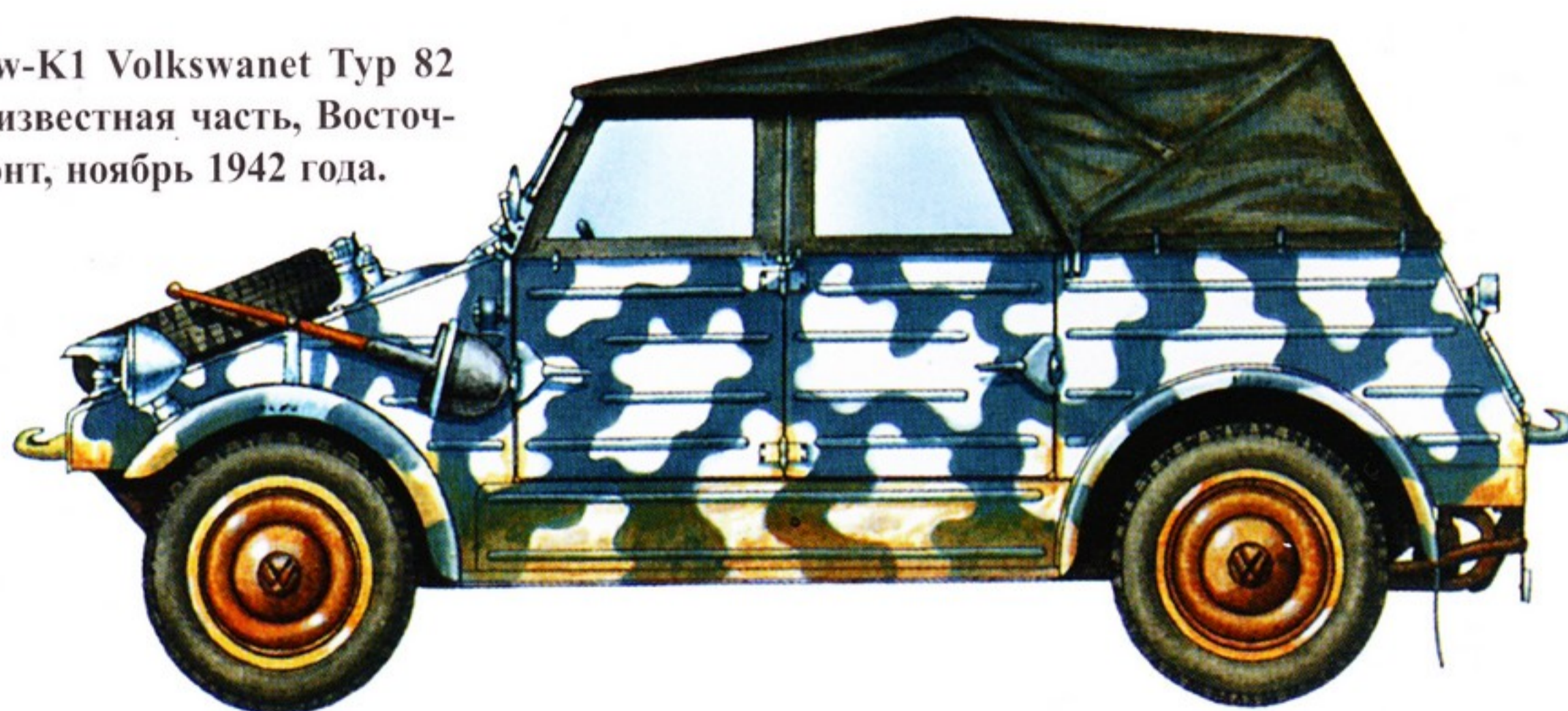
Volkswagen Typ 82, неизвестная часть, Берлин, май 1945 года.



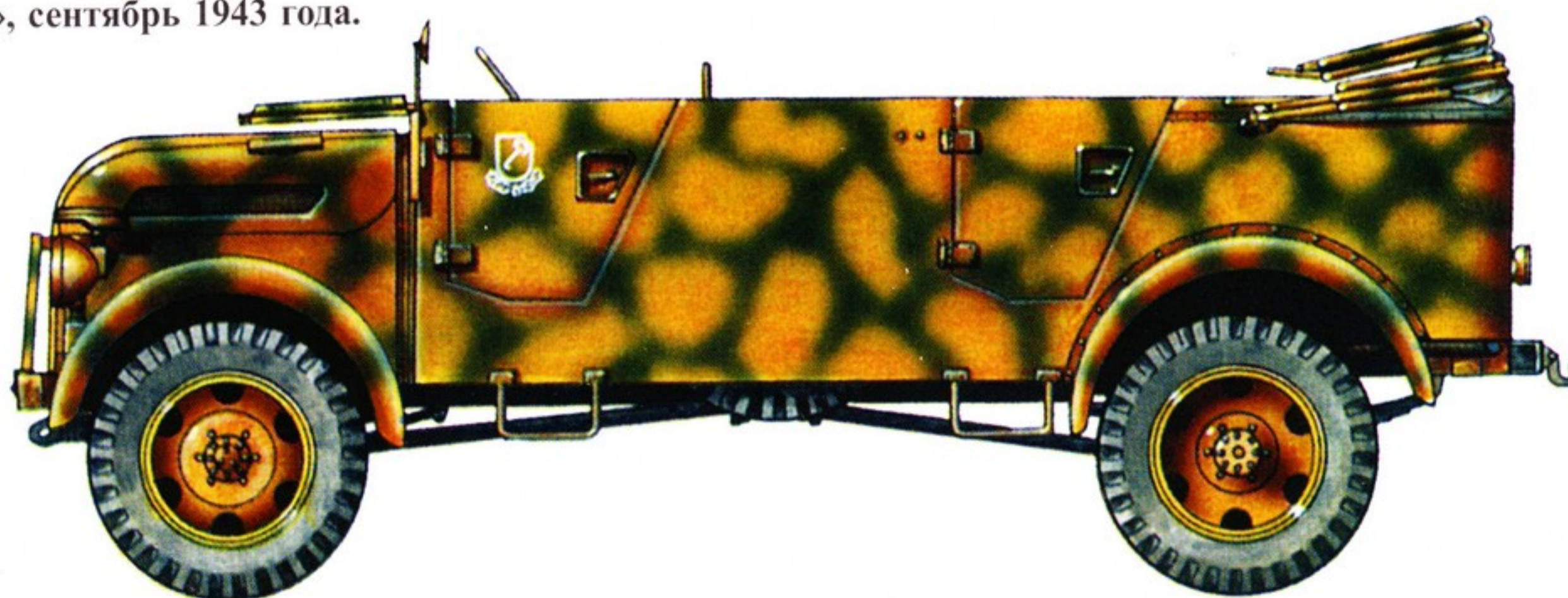
Steyr 1500 A (4x4) из штаба 11-го танкового полка 6-й танковой дивизии, Восточный фронт, 1941 год.



le.gl. Pkw-K1 Volkswanet Typ 82 (4x2), неизвестная часть, Восточный фронт, ноябрь 1942 года.



Steyr 1500 из 1-й танковой дивизии СС «Leibstandarte SS Adolf Hitler», сентябрь 1943 года.





Фольксваген «Кубельваген»

