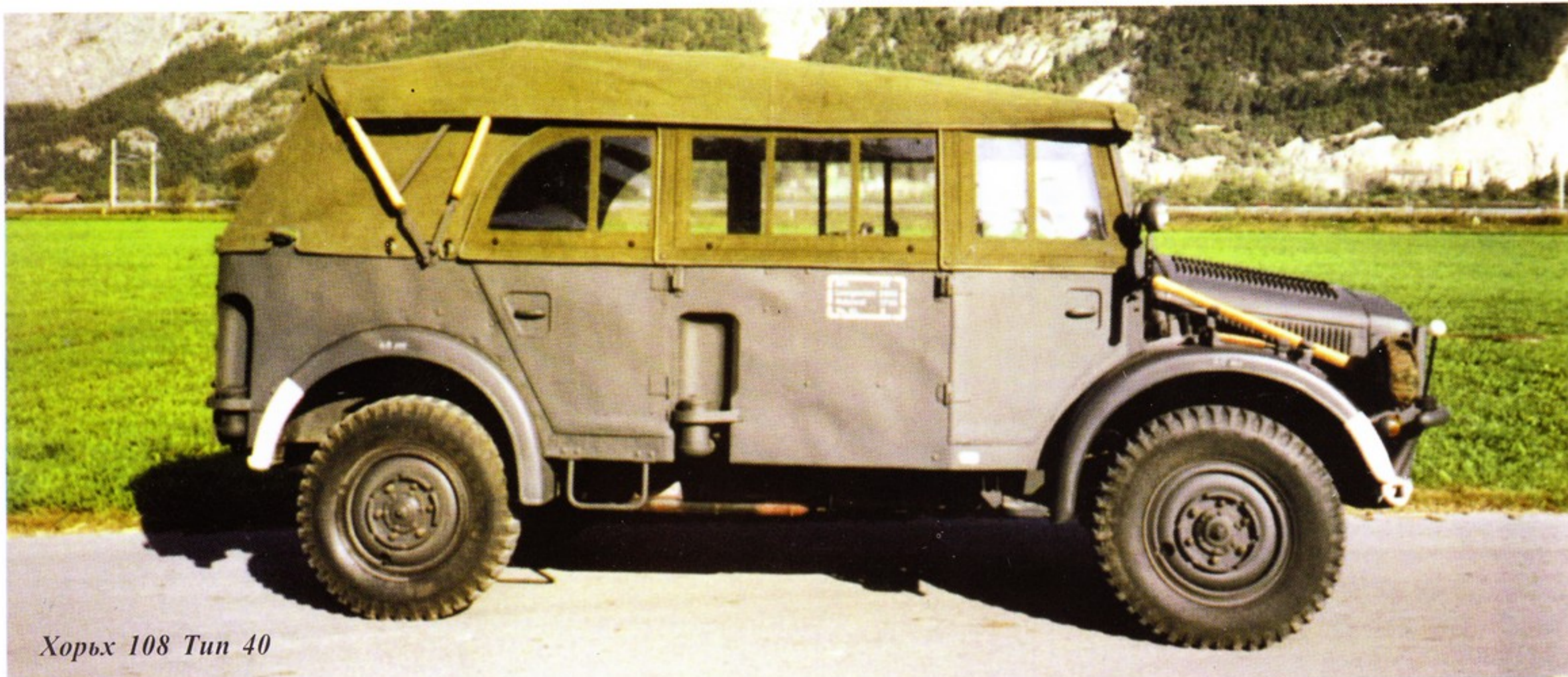


ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЕРМАХТА

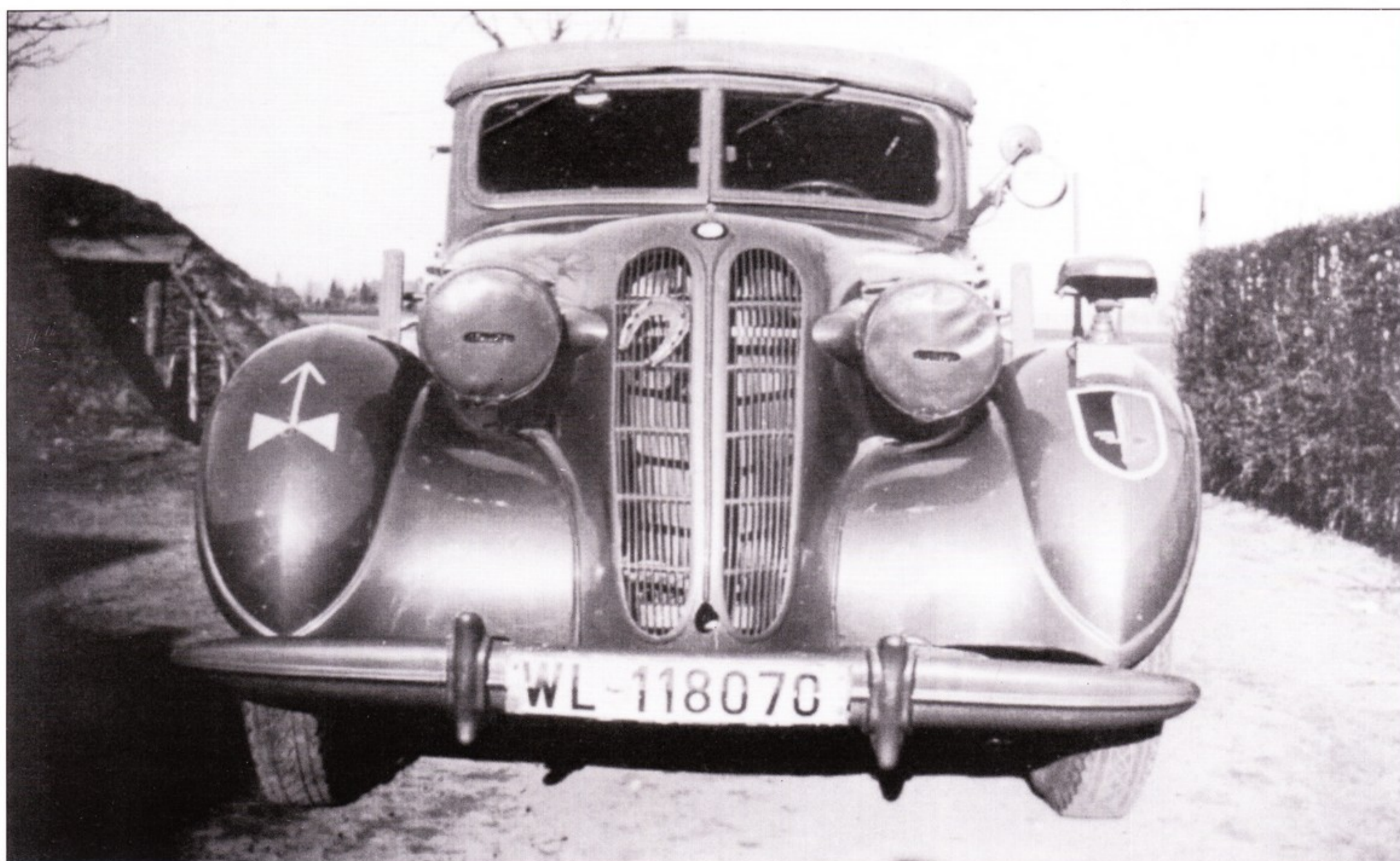




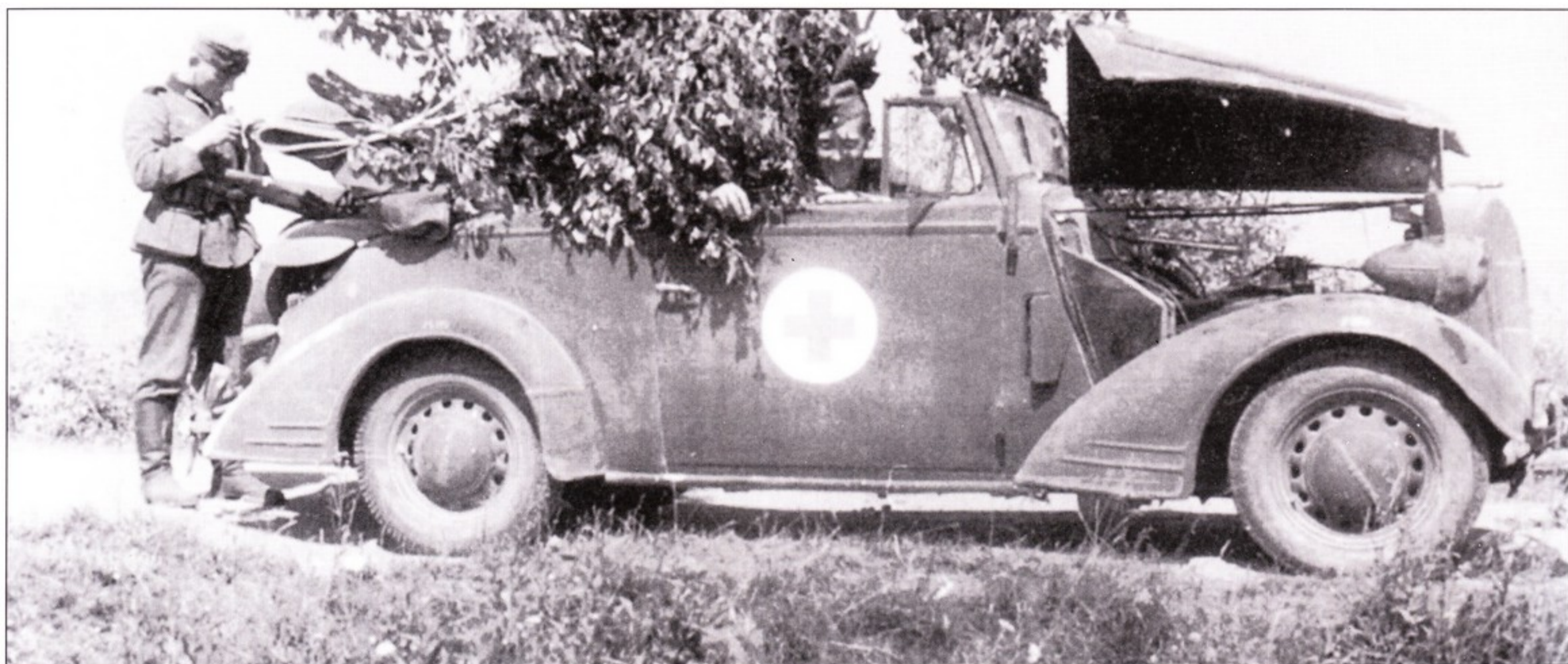
Хоръх 108 Тип 40



Легковые автомобили вермахта



BMW-326 не установленного истребительного штафеля 2-й группы 52-й истребительной эскадры.



Из-за неизбежных для техники случайностей, автомобиль Опель «Супер 6» батальонного доктора Брейтвейзера из штаба 18-го саперного батальона остановился. Снимок сделан летом 1941 г. Пустовато выглядит подкапотное пространство на автомобилях 30-х годов.

Австрийские, чешские и трофейные автомобили

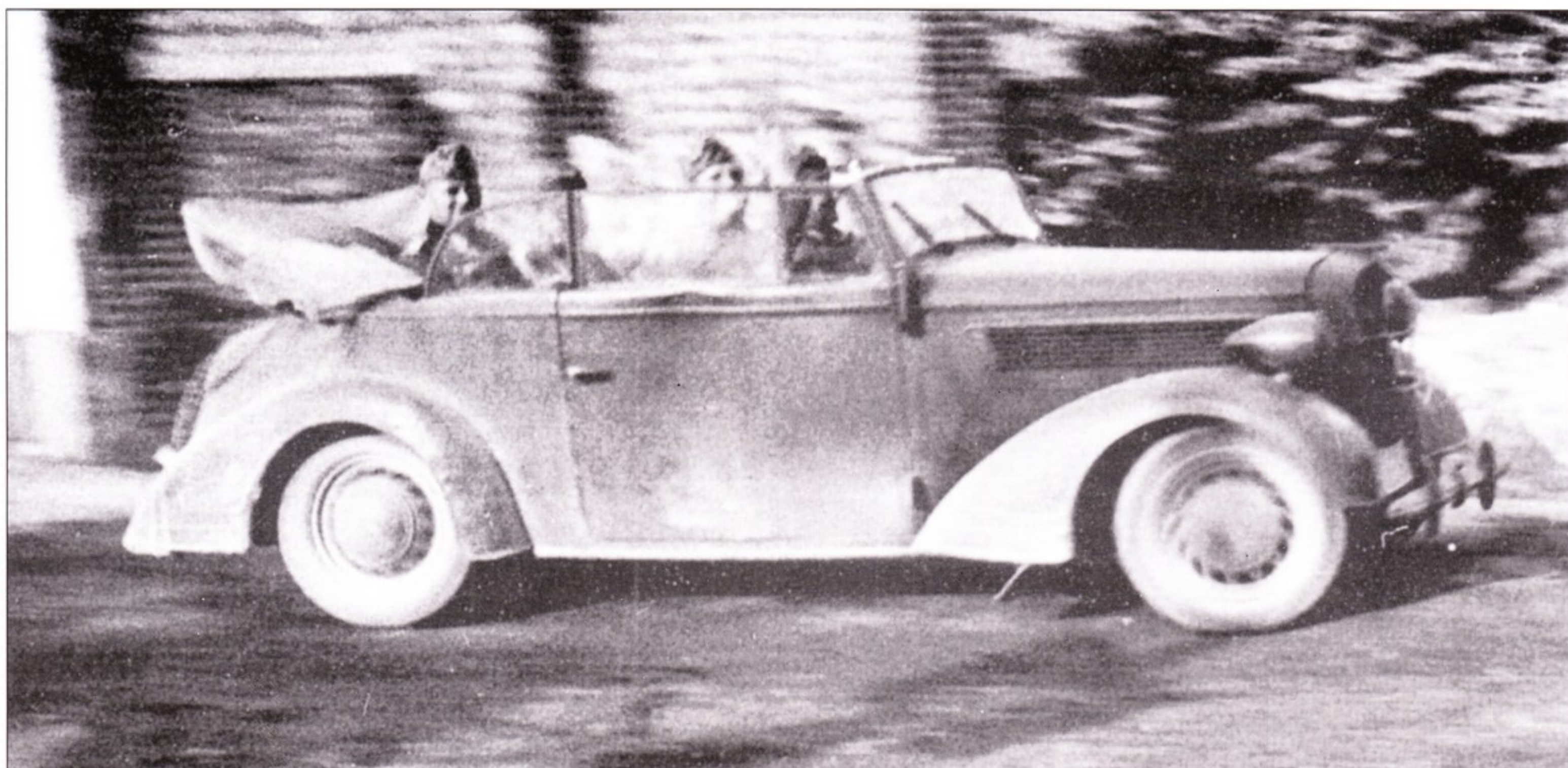
Первыми иностранными автомашинами, поступившими в части вермахта, стали машины австрийского производства. По заказу вермахта австрийская фирма Steyr в 1938-1940 годах выпускала автомобиль Steyr 250 (4x2). Машина представляла собой шасси грузового автомобиля Steyr 150, оснащенное кузовом легкового автомобиля. В открытом салоне машины могло поместиться пять солдат с вооружением. На Steyr 250 устанавливали 4-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения объемом 1158 см³ и мощностью 55 л.с. Всего было выпущено около 1200 автомобилей. Эти машины получила 2-я горнострелковая дивизия, сформированная на базе австрийской 6-й пехотной дивизии. Армия также получила большое количество гражданских автомобилей, выпущенных Steyr

Werke AG: Typ 50 (4 цилиндра, 1,2 литра, 25 л.с.), Typ 100, Typ 200 (4 цилиндра, 1,5 литра, 35 л.с.), Typ 220 (6 цилиндров, 2,3 литра, 55 л.с.).

В марте 1939 года вермахт получил около 1600 машин чехословацкого производства, главным образом, марок Skoda и Tatra. Например, Tatra, с 1923 года выпускающая автомобили с двигателями воздушного охлаждения, производила для вермахта кубельвагены на базе собственного шасси Typ 57. Эта машина, получившая обозначение Tatra 57K, оснащалась 4-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения объемом 1256 см³ и мощностью 23 л.с. В 1941-1943 годах было построено почти 6000 таких автомобилей. Другой автомобиль Tatra, созданный в 1938 году, назывался V 809. Этот автомобиль имел привод на все колеса и оснащался 4-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения объемом 2470 см³ и мощностью

50 л.с. Некоторое количество таких автомобилей попало в Северную Африку. Кузов V 809 напоминал кузов m.gl. Einheits-Pkw, причем запасное колесо характерно располагалось сбоку. Один экземпляр Tatra V 809 с эксклюзивным кузовом типа лимузин использовал в 1942 году Эрвин Ромель. Немецкая армия располагала некоторым количеством автомобилей Tatra Typ 77 и Typ 87, имевших красивый обтекаемый корпус и оснащенных 8-цилиндровыми 3-литровыми двигателями мощностью 72 л.с.

Вермахт также использовал автомобили Skoda «Superb» 3000 (армейский и гражданский варианты). Армейский вариант оснащался 6-цилиндровым двигателем объемом 3140 см³ и мощностью 80 л.с. В 1941-1943 годах для вермахта и Waffen-SS эти машины выпускались под обозначением Kfz 15 и Kfz 21. Шикарные Skoda «Superb» 4000OHV, выпускавшиеся небольшой серией, были личными автомо-



Опель «Супер 6» конвертируемый постройки 1937 - 1938 г.г. из 18-й пехотной дивизии на пути из Франции в Германию.



Популярный в войсках Опель «Капитан» из 5-й танковой дивизии, Франция, сзади - грузовик Хеншель тип 33.

биями Геринга и Геббельса. 4000ОНV оснащался 8-цилиндровым 4-литровым двигателем мощностью 96 л.с. Расход топлива составлял 24 литра на 100 км. Армии некоторых государств Оси (главным образом Венгрия, меньше Германия) получили выпускавшиеся в 1939-1942 годах автомобили Skoda «Popular». Кроме того, немецкая армия получила несколько автомашин Aero 30 (2 цилиндра, 1 литр, 28 л.с.).

В сентябре 1939 года в Польше немцы захватили некоторое количество польских внедорожников Polski Fiat 508/PIW «Lazik». Эти легкие автомобили,

оснащенные 4-цилиндровым двигателем объемом 995 см³ и мощностью 24 л.с., внешне напоминали легкие кюбельвагены. Однако немцы не приняли эти автомобили на вооружение.

Во время кампании 1940 года немецкая армия захватила огромное количество автомобилей французского производства. Среди армейских автомобилей следует упомянуть многоцелевой полноприводной Latil M7T1, оснащенный двигателем объемом 2,7 литра и мощностью 55 л.с. Автомобили этого типа использовали в качестве штабных и разведывательных авто-

мобилей, а также тягачей легких противотанковых пушек. В 1940 году французская армия располагала почти 60 хорошими пятиместными многоцелевыми полноприводными автомобилями Laffly/Hotchkiss V 15. Этот автомобиль очень заинтересовал немцев, и еще до конца 1940 года заводы Laffly в Аньере выпустили еще 900 таких машин.

После капитуляции Голландии в руки немцев попали шестиместные автомобили Ford 91Y/DAF. Это были американские однотонные грузовики Ford V-8, переделанные в транспортеры пехоты и букси-



Четырехдверный седан Опель «Капитан» штаба эскадрильи ZG-26, Хансеберг, окрестности Кенигсберга, лето 1944 г. В этот период эскадра летала на самолетах Me-410. На крыле Опеля установлен флажок стаффеля. Перед радиатором смонтирована светомаскировочная фара Нотек.



Фельдмаршал Буш (не путать с президентами США - они даже не родственники!) в районе расположения штаба 18-й пехотной дивизии, Нагаткино, весна 1943 г. На переднем плане - машина знакомого нам доктора Брейтвейзера, Опель «Адмирал» 1938 - 1939 г.г. выпуска, четырехдверный седан. Хорошо виден тактический знак штаба военного госпиталя.

Автомобили фирмы Rohr были чрезвычайно редки, это небольшая автоколяска была построена малой серией в 3000 машин, серийно она выпускалась с 1927 по 1935 г.г. Данный автомобиль «Юниор» военной маркировки не имеет, однако фары снабжены светомаскировочными колпаками. «Юниор» представлял собой лицензионный вариант машины Tatra-30, он был оснащен 4-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения мощностью 30 л.с., строился с 1933 по 1935 г.г.

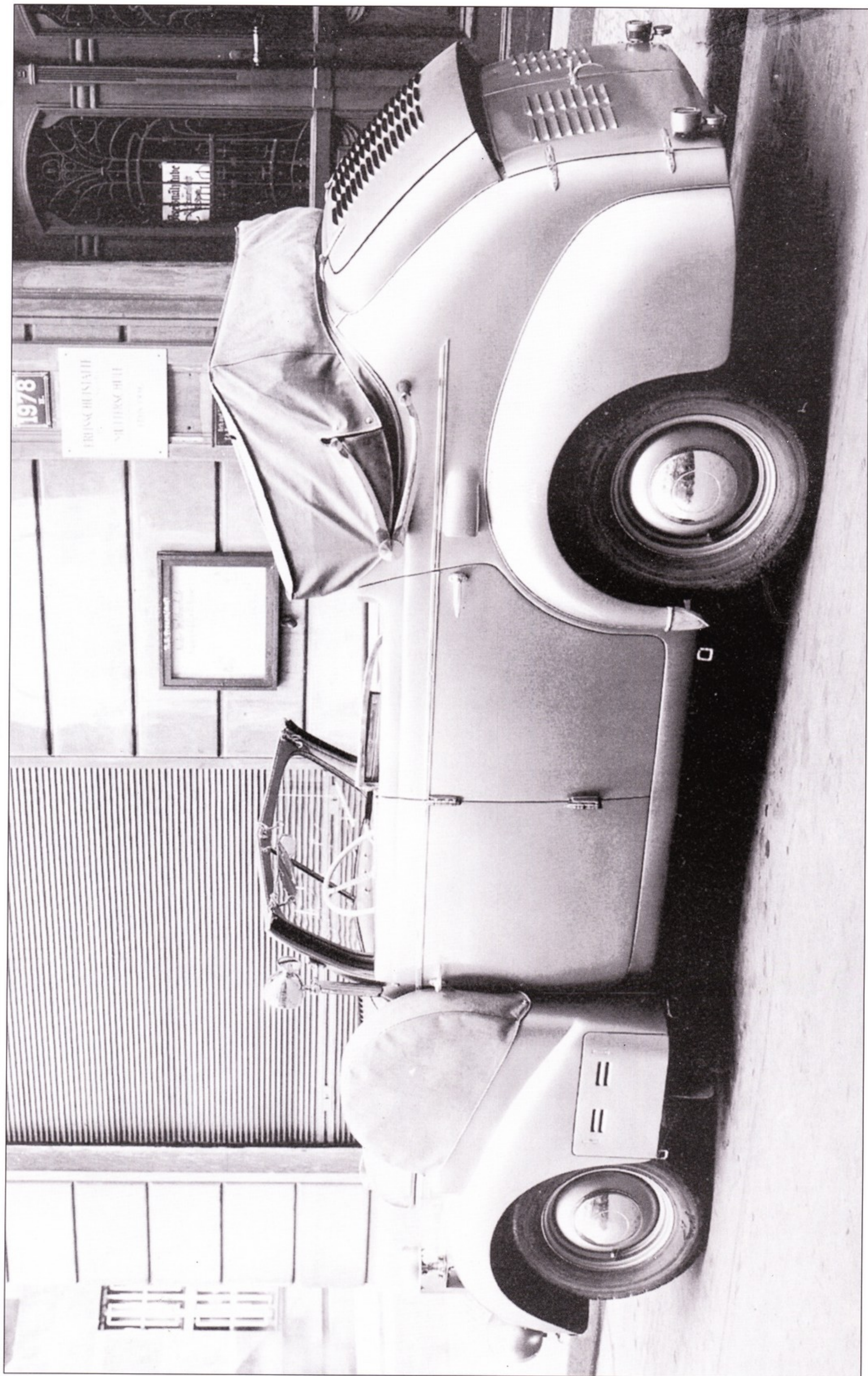




Полицейская Шкода «Супер» попала в ДТП, место и дата не установлены. Все четыре двери машины открываются назад, как на современных автомобилях.



Апрель 1945 г.: население Губина на Нейсе улепetyивает от восточных варваров. На фото - Штейр тип 55 в оригинальной двухцветной окраске и истребитель танков «Хетцер». Исследователи спорят - не то население ханнуло «Хетцер» и теперь перевозит на нем свои шмотки, не то военные используют авто для поддержки боевых действий самоходки. Штейр тип 55 строился в 1938 - 1940 г.г., он был оснащен 4-цилиндровым мотором мощностью 25 л.с.



Шкода класса люкс сфотографирована в Праге. На таких машинах ездили Геббельс и Геринг. Согласно «Атласу нацистских авто» Милана Шпремо, Шкода «Супер 4000 NV/тип 919/1940» оснащалась 8-цилиндровым двигателем мощностью 96 л.с., расходовала 20 - 24 л бензина на 100 км пробега. Построили таких машин не более десятка. Тщательный анализ данной фотографии привел к неожиданному выводу: под прекрасным исполненным кузовом скрывается газогенератор. Машина окрашена блестящим металликком. На шинах колес - надписи: «Michelin, made in Bohemia».



Запыленный Штейр тип 55 из 38-го горнонаблюдательного батальона, Польша, 1938 г. Слева - Опель «Кадет», на заднем плане - Мерседес, Аустро-Фиа, грузовик Дизель. На Штейре 220 стоял 6-цилиндровый двигатель мощностью 55 л.с., машины данного типа серийно строились с 1937 по 1941 г.г.



Штейр тип 200 подразделения люфтваффе. На машине стоит 4-цилиндровый двигатель мощностью 35 л.с.; автомобили серийно выпускались в 1936 - 1940 г.г.



Ремонт автомобиля Штейр 220 1-й роты 521-го батальона полевой полиции, Вильно, май 1942 г. На правое крыло нанесена буква «Н» - 4-я танковая группа генерал-полковника Эриха Гейнера.



Осень 1942 г., станция Солдатская на Кавказе: майор фон Бонин и подполковник Мютцов в Штейре 220 с символикой 3-й группы 52-й истребительной эскадры на двери.

Рекламный прокат фирм Штейр и Шкода на выставке в Вене, проходившей с 9 по 16 марта 1941 г.

1-я рота 521-го батальона полевой полиции, Льеж, Бельгия. Помимо нескольких Мерседесов, в кадр попали автомобили Штейр тип 220 с регистрацией «Роб», а некоторые мотоциклы несут австрийские военные номера.

Das im Augenblick zu den Merkmalen eines neuzeitigen Automobiles gehört, baute Tatra schon vor Jahrzehnten und Tatrawagen von heute weisen schon wieder den Weg der Entwicklung von morgen.

Ringhoffer-Tatra
WIRKE IN BERLIN, NÜRNBERG, PRAG, RAUENHUTZ, WELDMANN





Стремительные обводы кузова, установленный в корме мотор, большой несущий корпус, разрезные оси - вот она, «гроссе Татра» образца 1934 г. Машина и сегодня приковывает взгляд своим необычным обликом. На фото - Татра 77 (3-я модель) подразделения люфтваффе. На машине установлен двигатель воздушного охлаждения V8; такие Татры строились в 1934 - 1936 г.г.



Автомобили Татра 87 использовались полицией Рейха в Югославии и в Италии. У этой Татре по центру установлена светомаскировочная фара Нотек. На Татре-87 стоял двигатель воздушного охлаждения V8 мощностью 72 л.с.



Татра-87 подразделения люфтваффе на верхнем снимке виден установленный в корме двигатель воздушного охлаждения.

ровщики легких противотанковых пушек. Машины имели привод на все колеса и открытый кузов без дверей. На Ford 91Y/DAF устанавливали 8-цилиндровый двигатель объемом 3621 см³ и мощностью 85 л.с. Подобные машины фирма DAF выпускала на базе шасси 3/4-тонного грузовика Chevrolet (модель KD/DAF).

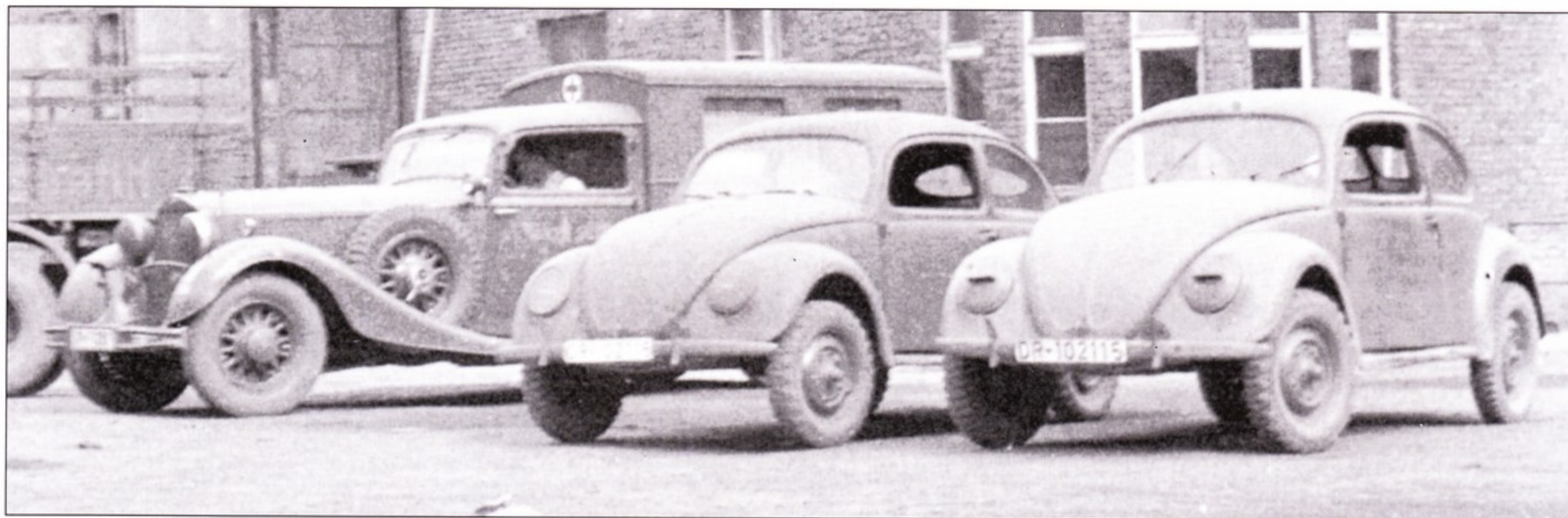
Среди большого количества французских гражданских автомобилей, принятых на вооружение можно назвать следующие, самые популярные модели. Прежде всего, это автомобили марки Citroen Тур 7 (4 цилиндра, 1,6 литра, 35 л.с.), Тур 11 (4 цилиндра, 1,9 литра 44 л.с.). Далее, Peugeot 202 (4 цилиндра, 1,1 литра, 30 л.с.) и 402 (4 цилиндра, 2,1 литра, 63 л.с.). Широкое

распространение во французской, а затем и в немецкой армии имели 1,2-тонные фургоны Peugeot DK5, представлявшие собой вариант модели Peugeot 402 В. С сентября 1939 по июнь 1941 года было выпущено 14500 таких автомобилей. Немцы также захватили множество автомобилей других марок: Renault, Berliet, Delahaye, Matford, Hotchkiss, Rosengart, а также Simca «Cinq» - Fiat 500 «Topolino» (4 цилиндра, 570 см³, 13 л.с.) и «Huit» - Fiat 1100 (4 цилиндра 1089 см³, 34 л.с.), выпускавшиеся по лицензии Fiat.

Из более 5000 автомобилей, прибывших во Францию в составе английского экспедиционного корпуса, большая часть также стала немецкими трофеями. Среди

легковых автомобилей это были двухместные кабриолеты Austin 8HP (4 цилиндра, 900 см³, 23,5 л.с.), легкие фургоны Austin 10HP (4 цилиндра, 1230 см³, 29,5 л.с.), лимузины Humber «Hillman» и «Snipe», Ford «Perfect», Wolseley, а также Triumph. Во время боев в Греции, на Крите и в Северной Африке парк немецких легковых автомобилей пополнился автомобилями Morris-Commercial CS8, канадскими CMP Ford F15, а также штабными Ford «Standard» и C11.

Машины советского производства, захваченные на Восточном фронте, не получили широкого распространения в немецкой армии. Лишь изредка немцы использовали трофейные ГАЗ М1 и ЗИС 101.



После капитуляции Италии, немцы реквизировали небольшое количество итальянских автомобилей. Это были Fiat 508, 110 «Militare», 1500, 2800 СМС, Lancia «Aprilia 639 Coloniale», а также Bianchi Typ S4 и S6, выпускавшиеся с кузовом типа «Kuebelwagen».

Среди высших руководителей Германии, а также дипломатов и партийных чиновников большой популярностью пользовались американские лимузины. Существовало несколько способов получения американских машин. Некоторые из них легально были закуплены до начала войны. Много американских машин было конфисковано на оккупированных территориях. Особенно много автомобилей, сделанных в США, немцы захватили во Франции.

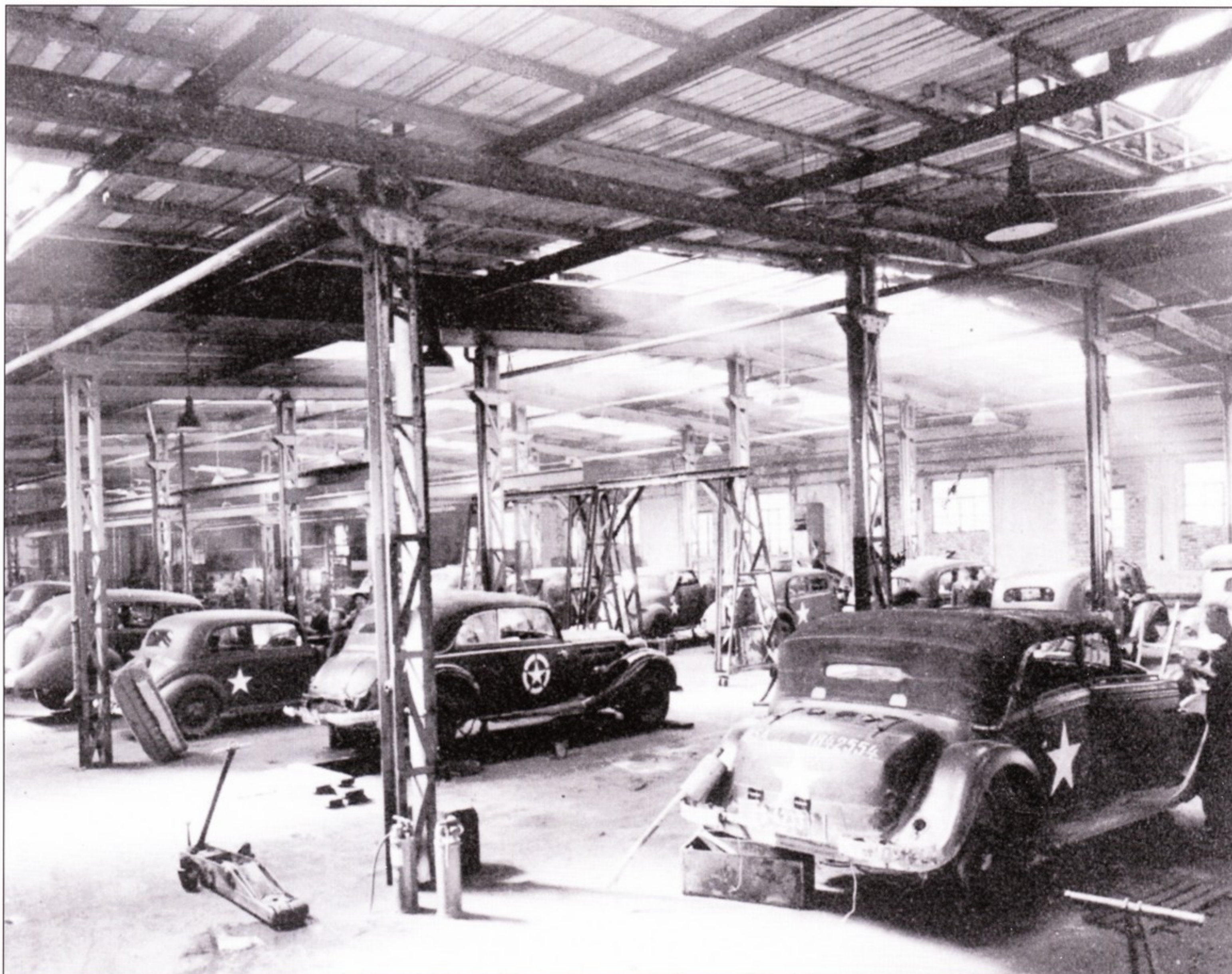
Большой удачей для немецких солдат было захватить американский «Jeep», он же Willys MB/Ford GPW. С этим широко рас-

пространенным (было выпущено почти 640000 штук) лучшим внедорожным автомобилем 2-й Мировой войны немцы столкнулись уже осенью 1941 года на Восточном фронте. Каждый трофейный «Jeep» непременно оставался в войсках. Этот автомобиль уважали как простые солдаты, так и высшие офицеры. Например, на Willys MB ездил маршал Альберт Кессельринг.

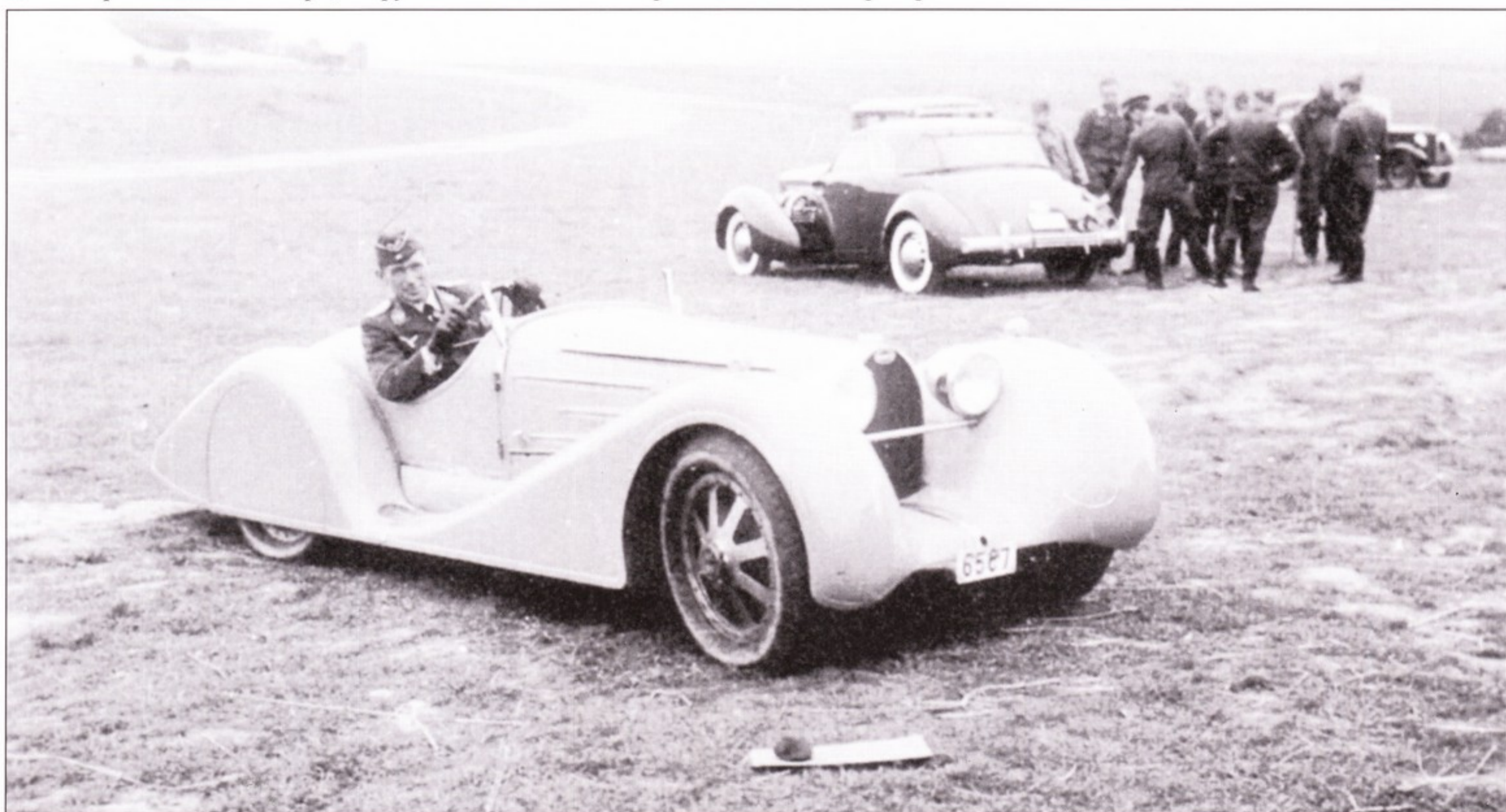
Как уже говорилось выше, столь большое разнообразие автомобильного парка вермахта было постоянным источником головной боли для служб снабжения. Достать запасные части и провести ремонт в полевых условиях было очень трудно. Ситуация усугублялась тем, что большинство из перечисленных типов автомобилей были совершенно непригодны для бездорожья на Восточном фронте.



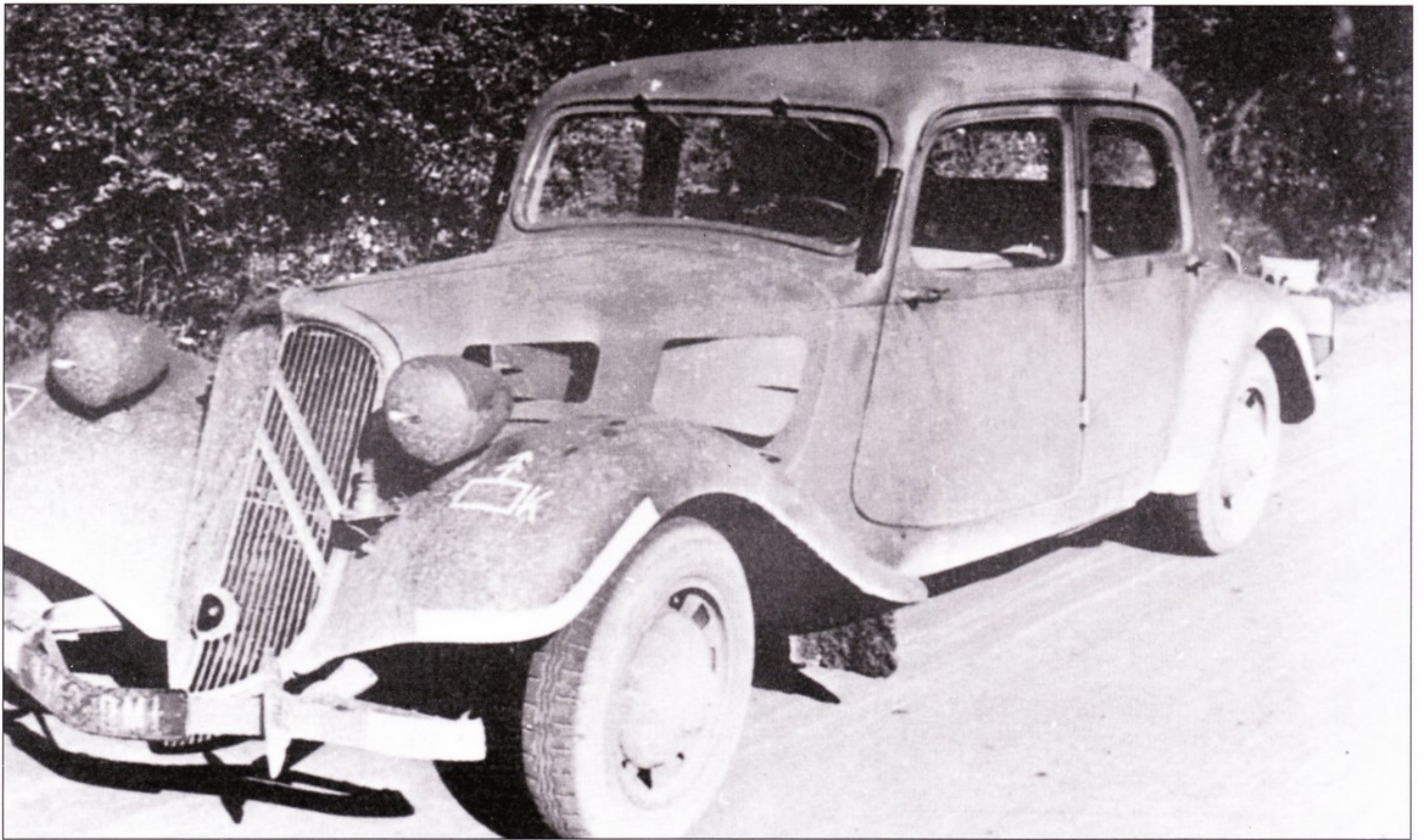
Как ни странно, военные фотографии Фольксвагена седана, знаменитого KdF-Wagen, «Жука», весьма и весьма редки. Эти раритеты принадлежали германской автодорожной администрации, дислоцированной в Минске. Снимки сделаны по время катастрофы группы армий «Центр» летом 1944 г. На фотографиях: автомобили Фольксваген тип 82-Е (кузов KdF на шасси с увеличенным клиренсом, построено 546 машин) с номерными знаками «DR-102 115» и «DR-102 116», Mercedes-Бенц тип 500, грузовик Mercedes-Бенц L-3000S, DKW «Мейстеркласс» (или «Рейхекласс») «IM-135 775».



Трофеи победители захватывали и использовали в своих интересах всегда и везде. На фото - автосервис фирмы Даймлер-Бенц в Мюнхене, осень 1945 г. В кадре: Хорьх 8 тип 780, Хорьх 930 V, Мерседес-Бенц тип 170 V, а также «родные» американские автомобили. Перебиваются номера, «скручиваются» спидометры - вовсю идет предпродажная подготовка автомобилей.



Бугатти: обер-лейтенант Виктор Мёльдерс (командир 2-го штафеля 51-й истребительной эскадры) за рулем Бугатти 35B на шасси тип 37, специальная модель с 8-цилиндровым двигателем и номером шасси 37 328 ныне находится в музее Мюльхуса. На заднем плане - американский «Жорд».



Ситроен: переднеприводный Ситроен «Тракин Авант» с торсионной подвеской был очень прогрессивен для своего времени; в Германии в 1934 - 1935 г.г. собрали порядка 1800 таких машин. Тип 7 оснащался 4-цилиндровым двигателем мощностью 35 л.с., тип II - 4-цилиндровым мотором мощностью 44 л.с., внешне тип 7 почти не отличался от типа II. Автомобили «Тракин авант» серийно строились с 1934 г. по 1957 г.г. - признак популярности, впрочем, если длительность серийного изготовления считать за знак отличия, то лучшим автомобилем в мире являются «Жигули». На фото - трофейный «Тракин Авант» с эмблемой 112-й пехотной дивизии и тактическим знаком ремонтного обоза. На фары установлены светомаскировочные колпаки.

Umbau-Wagen

Постоянная нехватка автотранспорта для немецкой армии вынуждала командование вермахта компенсировать дефицит за счет трофейных автомобилей. Особенным разнообразием отличался автопарк частей Waffen-SS, где почти все автомобили были трофейными или конфискованными.

Чтобы хоть как-то «причесать» эту разношерстную коллекцию, было решено унифицировать кузова автомобилей. Переделанные подобным образом автомобили получили известность как Umbau-Wagen. Существовало три основных варианта кузова:

1. типа «Kuebelwagen», соответствующий Kfz 12 и Kfz 15.
2. тоже самое, но для автомобилей американского производства.
3. простой деревянный кузов, приспособленный для перевозки людей или небольших грузов.

Кузова первого типа получили автомобили, захваченные в 1939-1942 годах во Франции и Северной Африке. Среди переделанных машин были английские грузовики Morris-Commercial PU и CS8 или Bedford MW. После переделки машины внешне напоминали немецкие m.g.l.

Кузова первого типа получили автомобили, захваченные в 1939-1942 годах во Франции и Северной Африке. Среди переделанных машин были английские грузовики Morris-Commercial PU и CS8 или Bedford MW. После переделки машины внешне напоминали немецкие m.g.l.



Гражданский Ситроен «Тракин Авант» только-только захваченный людьми из 27-го Аугсбургского разведывательного батальона. Разведчики немедленно нанесли на автомобиль эмблему своей части.



Ситроен «Тракин Авант» с тактическим знаком артиллерийского подразделения и не стандартным номерным знаком, предположительно автомобиль принадлежит фельдполиции.



Ситроен «Тракин Авант» не был рассчитан на эксплуатацию в таких дорожных условиях. Одетые на колеса цепи не помогли машине неустановленного саперного батальона выбраться из океана грязи.



Два Citroëна «Трактин Авант» и средний универсальный Pkw из 292-й пехотной дивизии, Польша, осень 1940 г.

«Хороший был Citroëн» из 1-й горнострелковой дивизии. Номерной знак этого авто - «WH-567 878».

Einheits-Pkw. Таким же образом были переделаны захваченные в Греции СМР Ford F15. 15 машин этого типа в декабре 1941 года поступили в 666-й саперный батальон, действовавший на Восточном фронте. Машины получили новые пятиместные кузова с дополнительным багажным отсеком в задней части и небольшим понтоном.

Кузова второго типа (четырёхдверные кузова типа Chevrolet-sedan) получили FA «Master», GB «Master», JA «Master DeLuxe», HA и Ford V-8, а также некоторые модели Бьюик, например, Buick 80. В случае переделки по стандарту Kfz 12, работы было не много. Следовало только срезать крышу и верхнюю часть дверей, а также установить складное лобовое стекло, складную брезентовую крышу и буксировочный крюк. А при переделке по стандарту Kfz 15 машины дополнительно получали радиостанции, которые обычно размещали в багажнике.



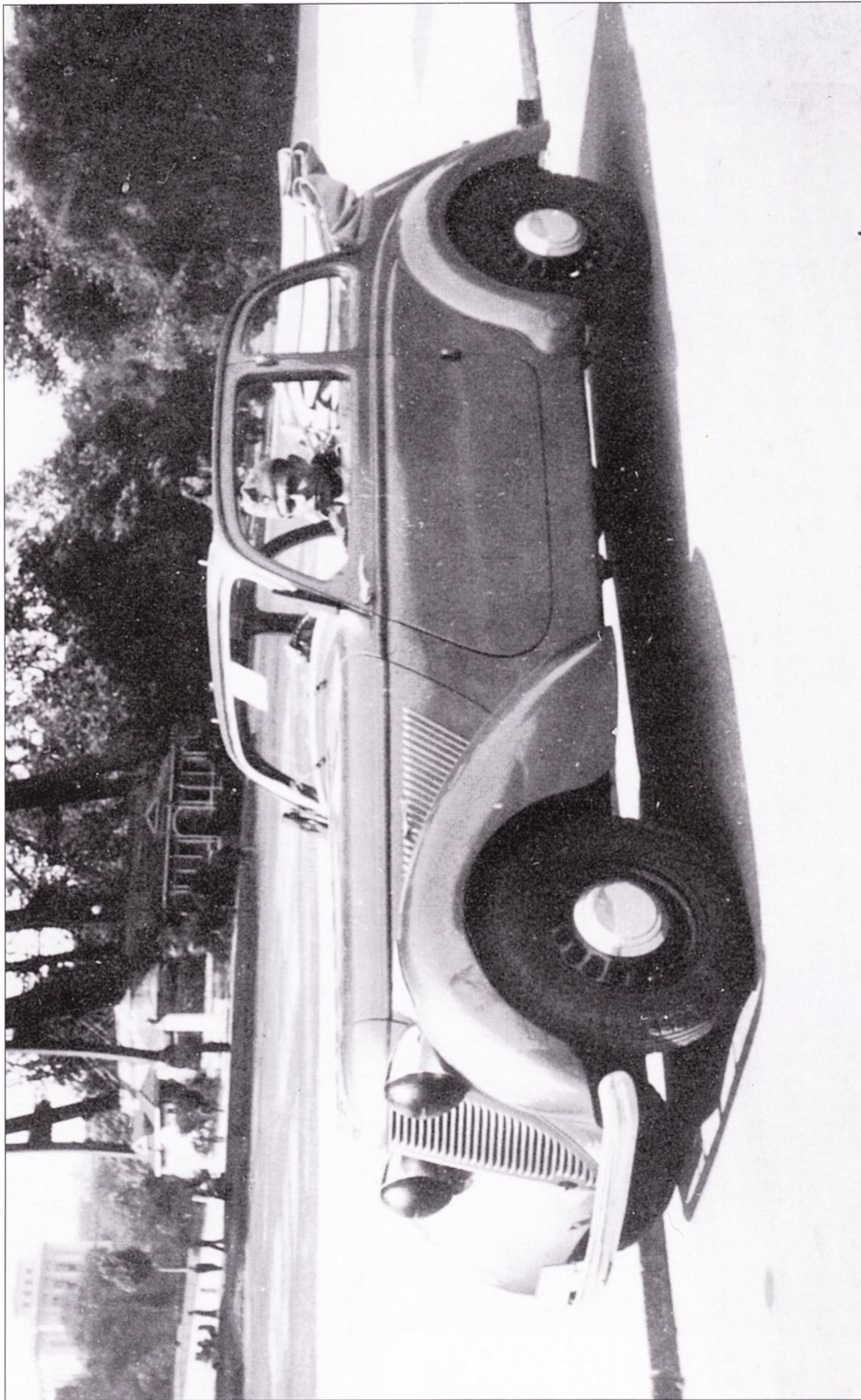
Два Citroëна «Трактин Авант» кригсмарине на фоне Эйфелевой башни. Слева - Матфорд, справа - машина, похожая на Нэи образца 1937 - 1938 г.г. У всех машин на крыльях нарисована буква V (Versirgung?).



Проводы бомбардировщика He-111 из 55-й бомбардировочной эскадры в ночной рейд на Англию, осень 1940 г. На переднем плане - Citroen «Тракин Авант».



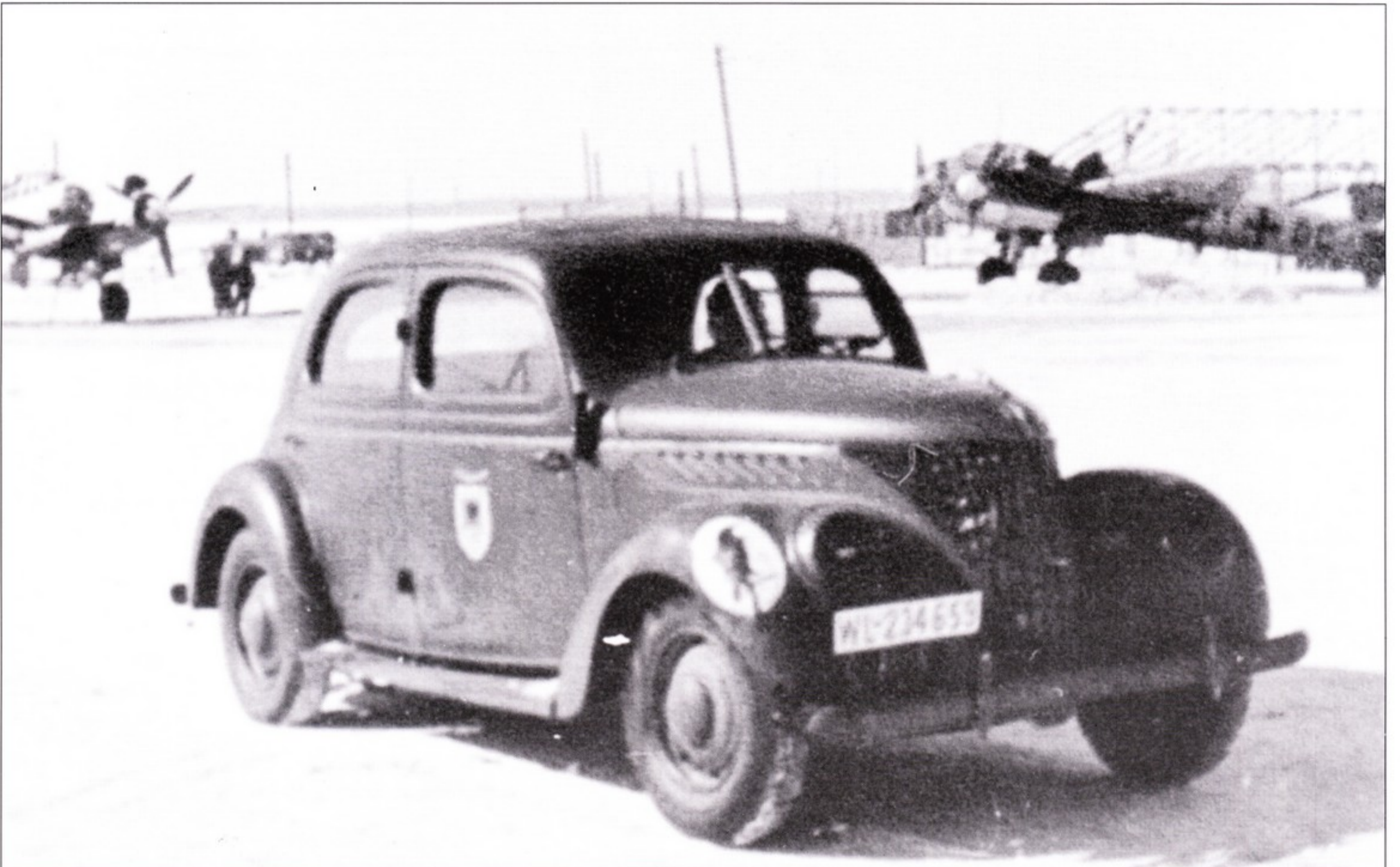
Французский Делаж: даже во Франции машины Делаж были раритетными. Фирма в силу экономических проблем была поглощена фирмой Делажай в 1935 г. На фото - семиместный седан Делаж с правым рулем, D 8-100 (илли длиннобазный D 6-75), люфт-ваффе. На облицовке радиатора сохранилась эмблема фирмы Делаж.



Гочкисс: в 30-е годы кризис сильно ударил по автостроению Франции, хотя правительство страны пыталось защитить свой автпром, введя запретительные пошлины на ввоз подержанных машин. Многие французские автогиганты тогда прекратили свое существование, включая успешную фирму Амилькар - ее поглотил концерн Гочкисс буквально накануне не начала Второй мировой войны. В 1939 г. было построено примерно 15 автомобилей «Амилькар Компаньо» с передним приводом, независимой подвеской колес и несущим кузовом. Первый прототип был выполнен на шасси автомобиля Адлер «Юниор» с кузовом из алюминия. «Возле башни Эйфеля, август 1941 г.», - гласит подпись на обороте данной фотографии - «Амилькар Компаньо» с номерным знаком WH-655 183, не исключено, что на снимке как раз первый прототип.



Лафбли: свежее захваченный пятиместный Лафбли V 15 R VLIT, связной автомобиль. Французская армия закупила примерно шесть десятков таких автомобилей, а до конца 1940 г. для нужд вермахты было построено еще 900 машин.



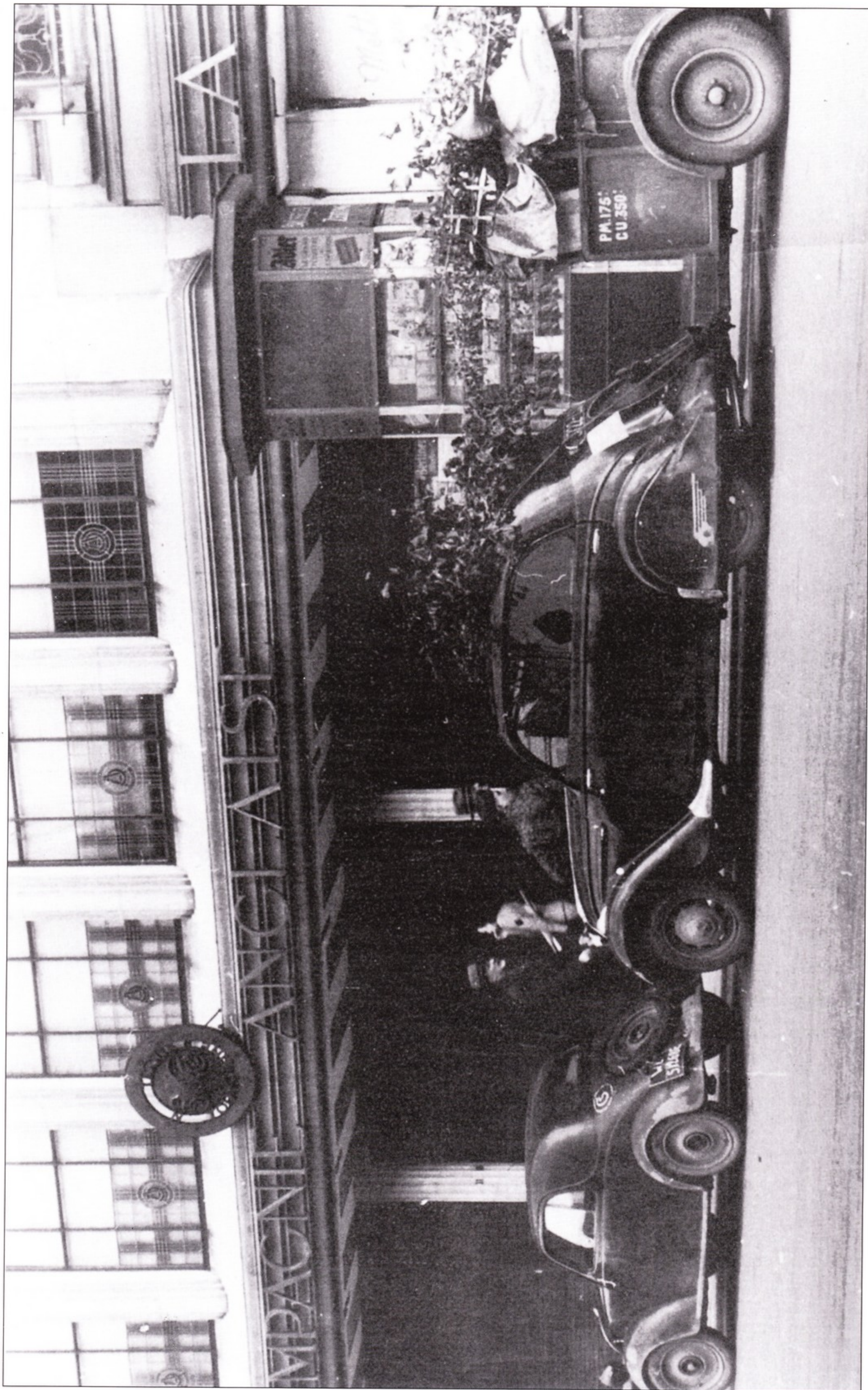
Мэтфорд: фирма существовала с 1934 по 1939 г.г. На фото - Матфорд модель 1938 г. (F-82FA или F-81A) штаба 2-й группы 77-й бомбардировочной эскадры, Восточный фронт, 1942 г.



Пежо - старейшая и едва ли не самая известная французская автомобильная фирма. На фото - трофейный Пежо 202. В армии Франции эти машины применялись как «Voiture de Liaison».



Мэтфорд: трофейный Мэтфорд модель 1939 г. фургон, Кале, 16 июля 1940 г. Воины 52-й истребительно эскадры облачены в трофейное британское обмундирование.



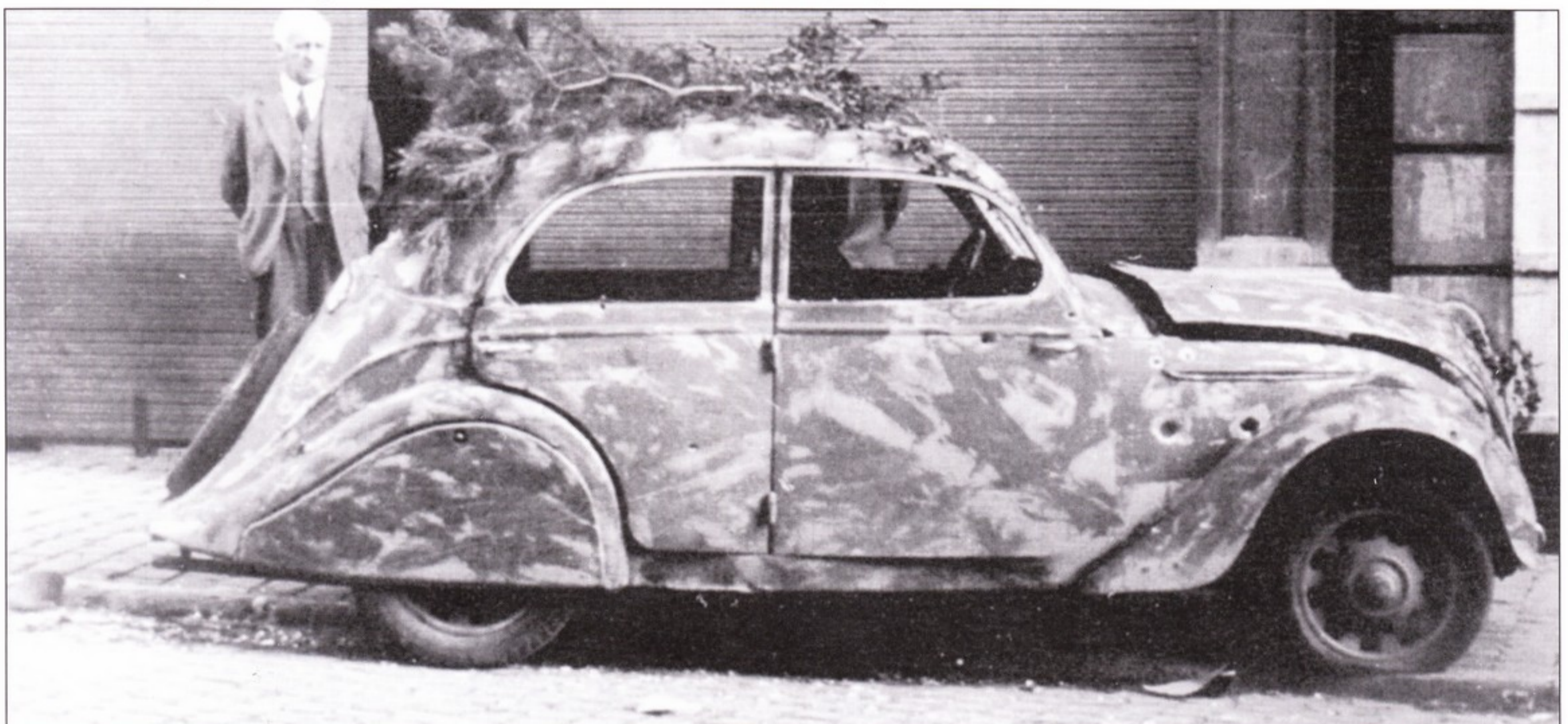
Пежо: Брюссель, 31 августа 1944 г. В витринах газетного киоска лежат свежие номера «Берлинер Иллюстрирт» и «Адлер», но германские войска уже покидают город. Справа - Пежо 202 с гражданским номерным знаком, слева - Симка Кинг с нанесенной вручную маркировкой люфтваффе.



На Пежо 202 стоял 4-цилиндровый двигатель мощностью 30 л.с. Фары установлены типично для этой фирмы за облицовкой радиатора. На фото - машина 6-й пехотной дивизии, Люксембург.



Пежо 202 отступает из Брюсселя, 2 или 3 сентября 1944 г. Снимок сделан мирным бельгийцем. Машина прикрыта белым полотнищем с красным крестом - авось самолеты союзников не обстреляют.

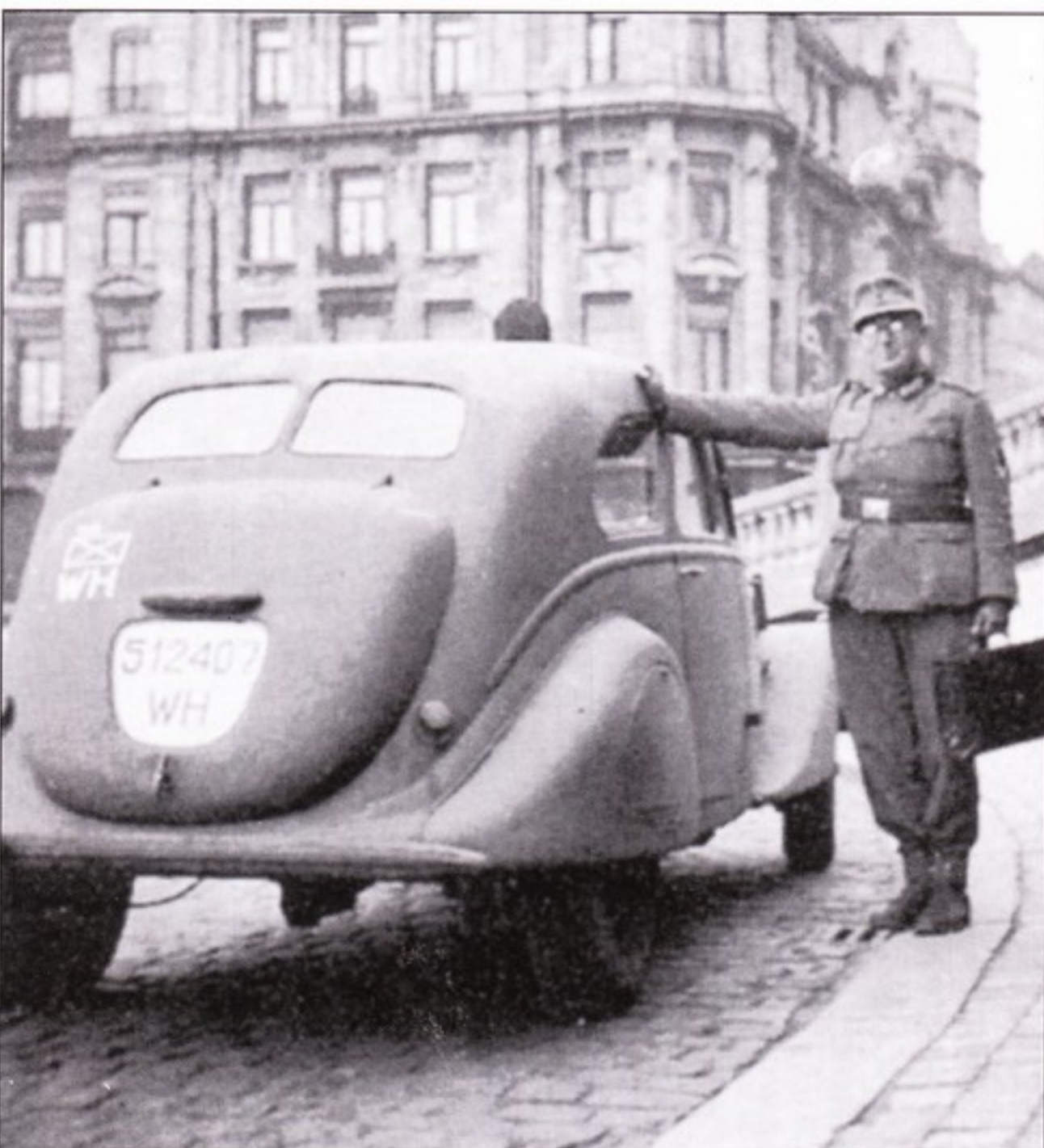


Пежо 202 седан дивизии «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер», брошенный в Лювейне, Бельгия, в сентябре 1944 г., но прежде в машину попало несколько пуль.



В 18-й пехотной дивизии вермахта имелось большое количество трофейных французских автомобилей. Фотография Пежо 402 из 51-го пехотного полка этой дивизии сделана в 1942 г. под Старой Руссой.

Пежо 402 оснащался 4-цилиндровым двигателем мощностью 63 л.с., примерно 1500 таких машин использовалось в армии Франции. Здесь представлены три фотографии машины Пежо 402 из 1-й горнострелковой дивизии, Париж, 1940 г. Обратите внимание на двойной бампер, номер «402» на центральной планке радиатора и художественно исполненный номерной знак.





Пежо 1,2-тонный DK 5 J, грузовой вариант автомобиля Пежо 402. Такие грузовики широко применялись в армии Франции и в германском вермахте. Грузовики не являются предметом настоящего исследования, но почему же не опубликовать хорошие фотографии, интересные читателям? Вверху - автоколонна возле Хаммельбурга, весна 1941 г., внизу - подготовка к маршу машин 7-й горнострелковой дивизии, Гмюнден на Рейне, справа - еще один французский грузовик, Мэтфорд F 917-WS грузоподъемностью 4,5 т.



Рено «Примакуатре» седан модель 1938 г., захваченный 54-й пехотным полком в Поперинге.



Рено - это фирма тоже была и есть лидер французского автопрома. На фото - Рено «Ювакуатре» с зеленой эмблемой обоза французской армии, далее - Рено образца 1932 г. и еще куча трофейных автомобилей, захваченных во Франции 18-й пехотной дивизией вермахта в районе Дюнкерка.



Рено, предположительно «Вивастелла», в Прибалтике, осень 1941 г.



Рыночную площадь в Циллебеке заполнила автотехника вермахта. На переднем плане - Рено «Вивакуатре».



Французская Симка «Кинг» представляла собой лицензионную версию Fiat «Тополينو». На фото - машина (4-цилиндровый двигатель мощностью 13 л.с.) 212-го саперного батальона. Подпись к фото: «Разведчик со своим Микки Маусом».

Рено: «Вивастелла» или «Вива Гранд Спорт» на Елисейских полях в Париже. Номерной знак на автомобиле - французский, светомаскировочных колпаков на фарах нет.

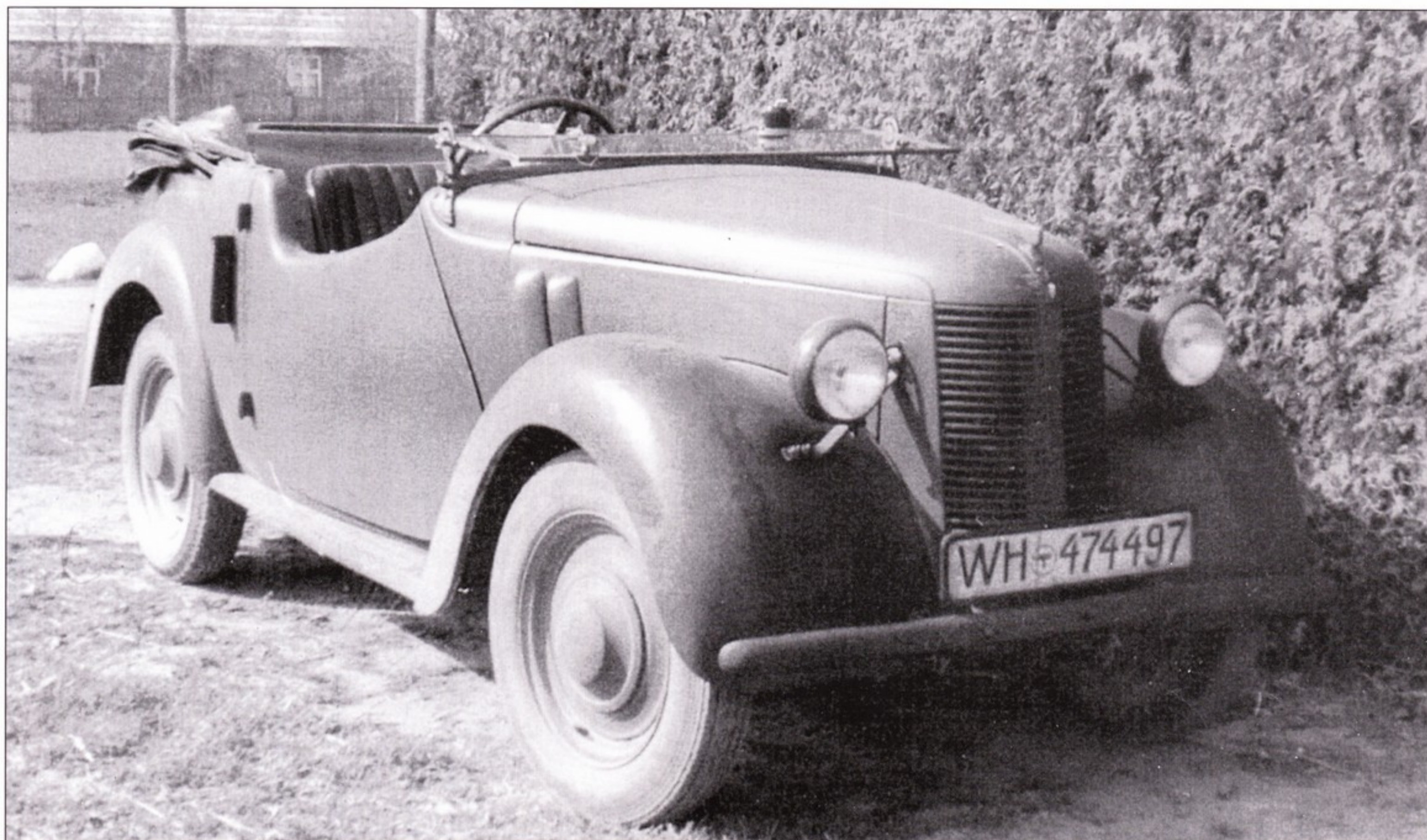




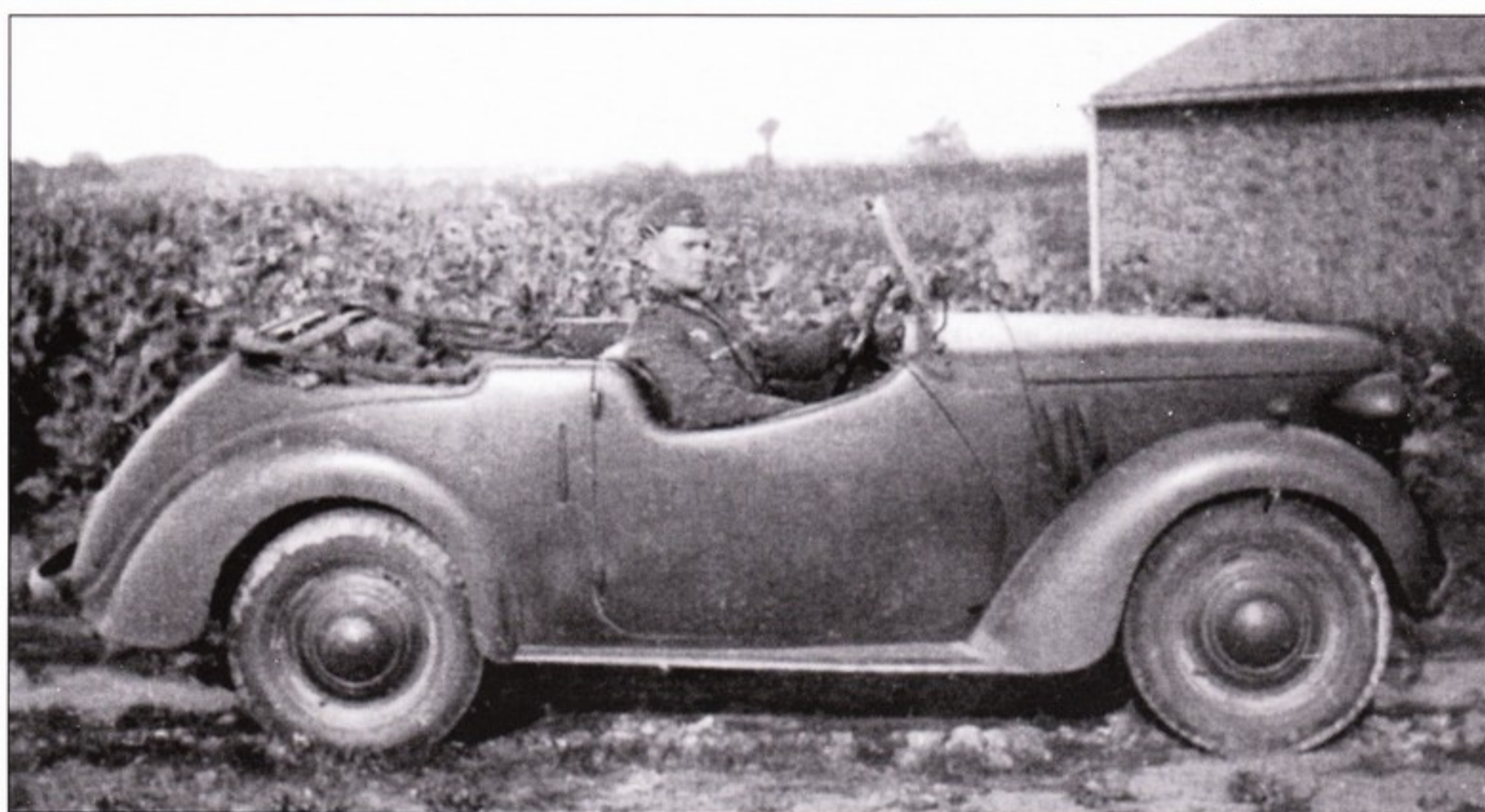
Французский Розенгарт: на фото весны 1939 г. - 4-5-местный Розенгарт «Супертрэккин» высокопоставленного чина гражданской администрации Франции. В конце 30-х годов фирма Розенгарт выпустила небольшую серию престижных легковых автомобилей с передним приводом на шасси Адлер «Трумф» (как здесь) и Ситроен «Тракин Авант».



Британский Остин 8 серия HP AP, маркировки - никакой, но принадлежность автомобиля вермахту очевидна. Заднеприводные остин оснащён 4-цилиндровым двигателем мощностью 23,5 л.с. и четырехскоростной трансмиссией. Длина автомобиля - 370 см, ширина 14- см, высота 158 см, база шасси - 226 см, масса - всего-то 680 кг. Маленький и легкий автомобиль всем был хорош, но в джипы не годился совершенно. Размер шин - 5.00-16, тормоза механические, а подвеска колес - рессорная.

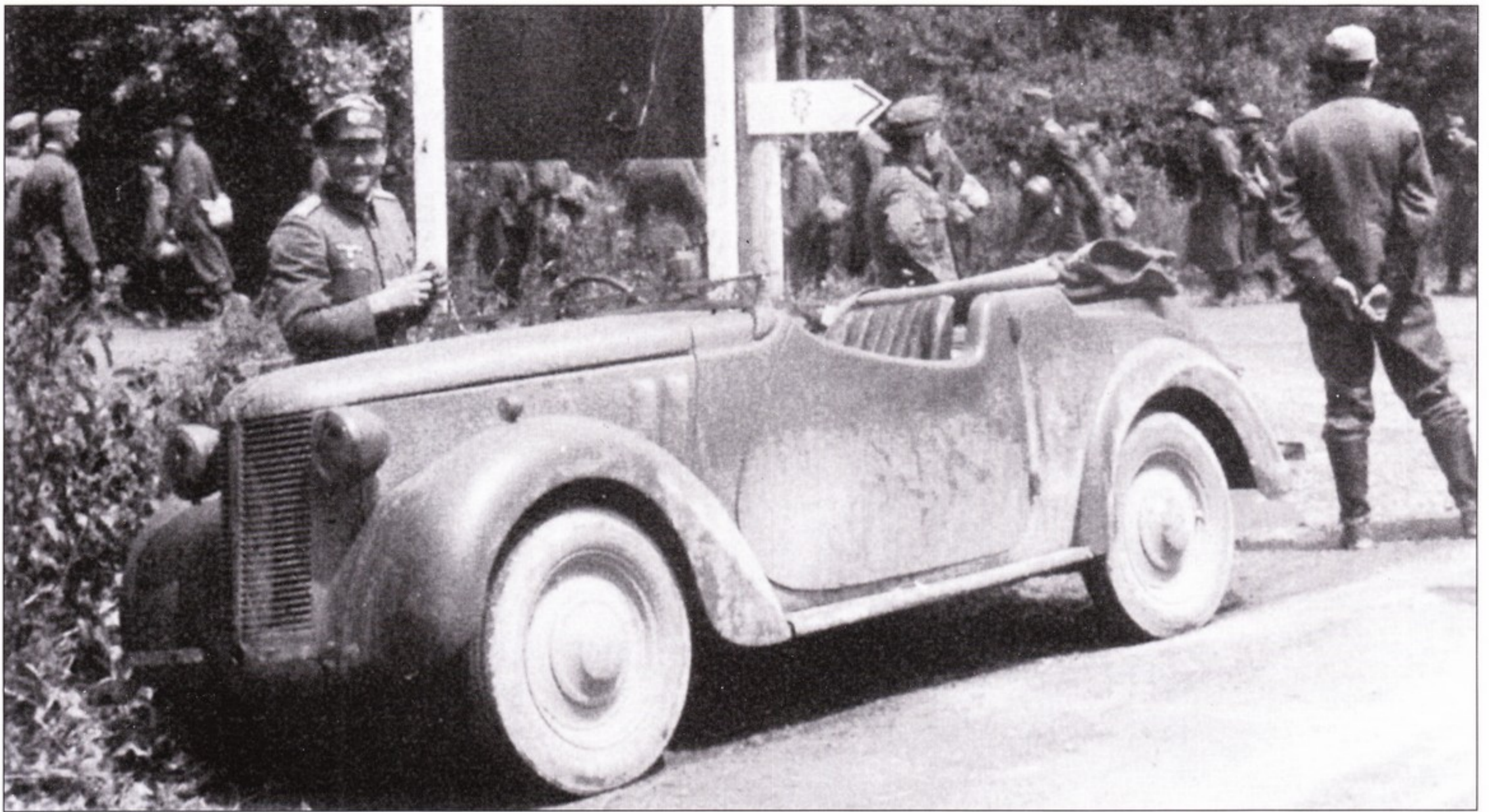


2-местный легковой автомобиль Остин 8 серии HP 4x2, военный варианты автомобиля Остин Турер модель 1939 г. В британской армии эти машины использовались как связные и штабные. В отличие от гражданского, у военного варианта облицовка радиатора сделана горизонтальной. Лобовое стекло выполнено откидным, установлен складной тент. За сиденьями расположен багажник. В британской армии такие машины появились в 1939 г., а всего военных Остинов 8 построили порядка 9500 штук. На фото - автомобиль, трофеизированный немцами в 1940 г. во Франции или в Бельгии. Номерной знак - образца, принятого в вермахте. Машина использовалась 162-м пехотным полком 61-й пехотной дивизии вермахта.



Остин 8-й серии HP AP - типичнейший британский автомобиль 30-х годов XX века. В силу того, что авто спроектировано на шасси гражданского назначения, внедорожник из него не получился.

Еще один Остин 8 серии HP AP с номерным знаком вермахта, 227-я пехотная дивизия, 1940 - 1941 г.г. На правом крыле нанесена тактическая маркировка.



Остин 8 серии HP AP 1-й танк-дивизии. Интересный момент - полная отсутствие германской маркировки.

Остин 8 серии HP AP, на автомобиль установлена германская светомаскировочная фара Нотек (на левое крыло), на задние шины накручены цепи, призванные повысить проходимость машины - Восточный фронт, однако. Для облегчения выдерживания дистанции в колонне при ночном марше, задние крылья частично окрашены в белый цвет.

Остин 8 серии HP AP с броской маркировкой вермахта, включая свастику на капоте, на крыло нанесена маркировка штабной роты подразделения истребителей танков. Дверца открыта.





Остин 8 серии HP AP с номерным знаком WH-316685, попытка форсирования водной преграды вброд. Над номером закреплен подфарник германского типа.



Хамбер Снайп Салун Mk 2 - 4-местный легковой автомобиль с колесной формулой 4x2. В 1939 г. ограниченное количество таких автомобилей поступило в британскую армию. Серийное производство военного варианта машины, Mk 2, началось как раз в 1939 г. Военный вариант проще всего идентифицировать по шинам размером 9.00x13. Существовало три основных подвида военного варианта: Сулун, турер и Хэви Утилити. Размеры «Снайпа»: колесная база 290 см, длина - 457 см, ширина - 178 см, высота 180 см. Машина снабжена 6-цилиндровым двигателем жидкостного охлаждения мощностью 85 л.с.. Подвеска передних колес - независимая с полуэллиптическими рессорами. Машина на фото принадлежала 1-й панцердивизии.



Хамбер «Снайп» Хэви Утилити, сей подвид определяется по усиленному кузову.

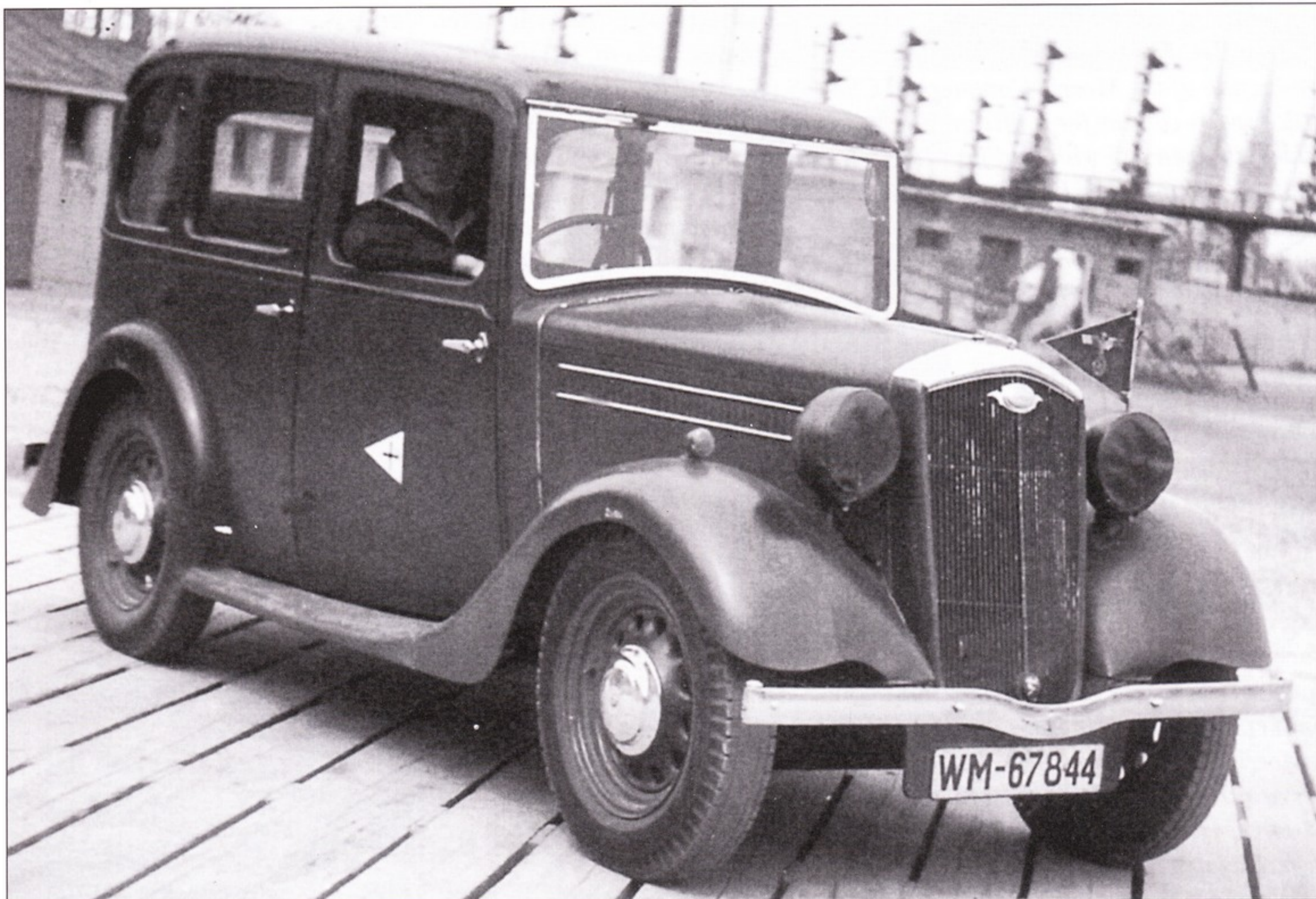


Салун и Турер чаще применялись для перевозки штабных офицеров высокого уровня, а вот Хэви Утилити встречались в строевых частях. Фото сделано в марте 1942 г.



Трофейный австралийский Morris CS 8, использовавшийся немецкими парашютистами, Крит, май 1941 года.

Радиомашина на основе Хамбер «Снайп», такие передвижные станции беспроволочного (искрового) телеграфа выпускались на шасси «Супер Снайп» в первые годы Второй Мировой войны. На левом крыле немцы поставили светомаскировочную фару Нотек. Обратите внимание на номерной знак вермахта и цепи на задних колесах, неустановленная пехотная дивизия, Восточный фронт.



Гражданский Уолсли 18/85 серии III Салун, производство автомобилей данного типа было начато в 1938 г. А ограниченном количестве эти машины встречались в вермахте и даже, как на снимке, в кригсмарине (номерной знак начинается с WM). В 1944 г. для нужд британской армии начали выпускать специальный военный вариант. Эти машины немцы, скорее всего, реквизировали у каких-то «граждан», вероятно - на оккупированных островах Ла-Манша.

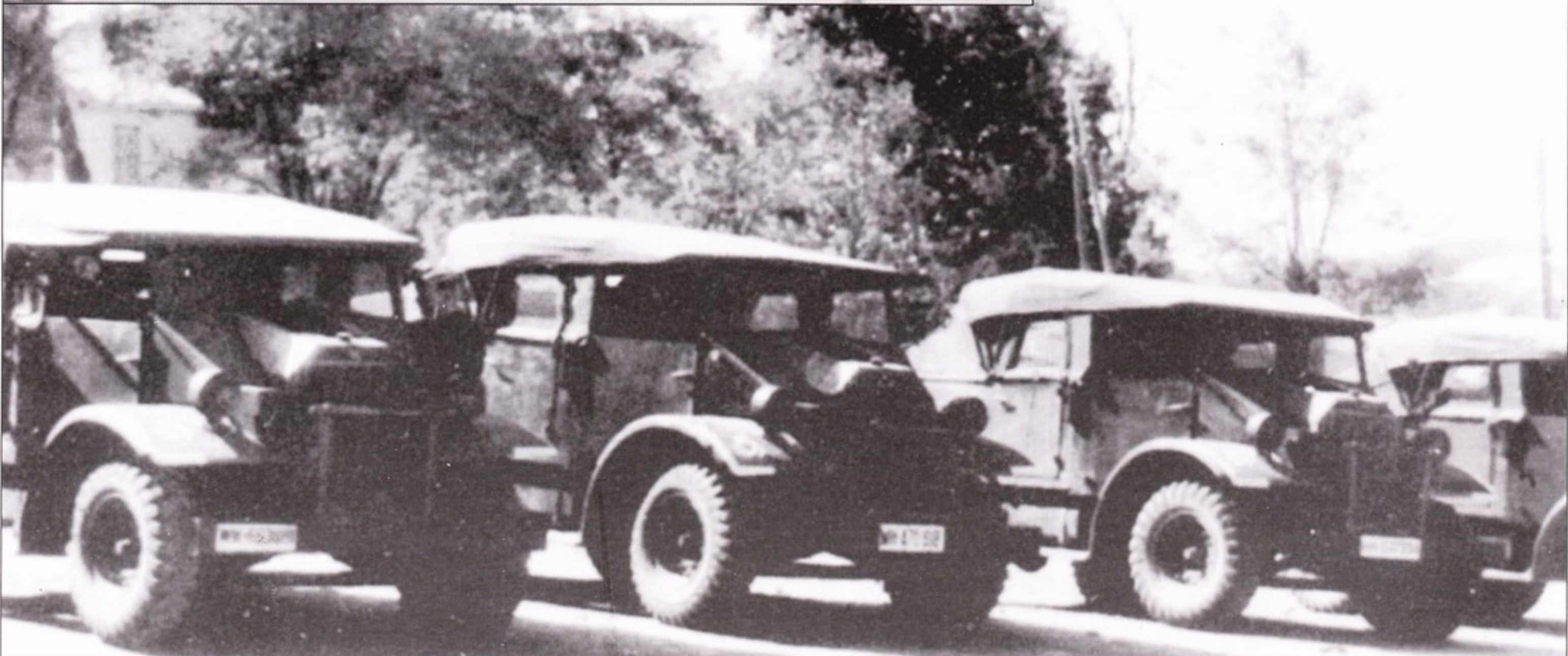


Свежестрофейный Остин 8 HP 18-го саперного батальона в Дюнкерке. В двухместном автомобиле помещалось четыре человека. Трофейные британские автомобили в вермахте встречались нечасто.



Брошенный британский Форд Префект модель 1938 г, Дюнкерк.

Канадский Форд F-15 британской армии был захвачен германскими войсками в Греции, на вооружение 659-го саперного батальона вермахта он поступил как Kfz. 15 (Behelf). В декабре 1941 г. 15 таких машин были отправлены из Афин в Россию для оснащения действовавшего на Восточном фронте 666-го саперного батальона. В машину помещалось пять человек, был небольшой багажный отсек.





Опель «Блиц», Хамбер (возможно «Хиллман») и Матфорд, северная Франция, 1940 г.



Триумф (?): британский автомобиль-ветеран 30-х годов не поддается точной идентификации. Снимок сделан на левом аэродроме люфтваффе, маркировка на машине отсутствует вовсе. Одна фара закрыта светомаскировочным колпаком, другая - нет. На заднем плане - бомбардировщик Ju-88 (7A+?) 121-й разведывательной группы, замена мотора.



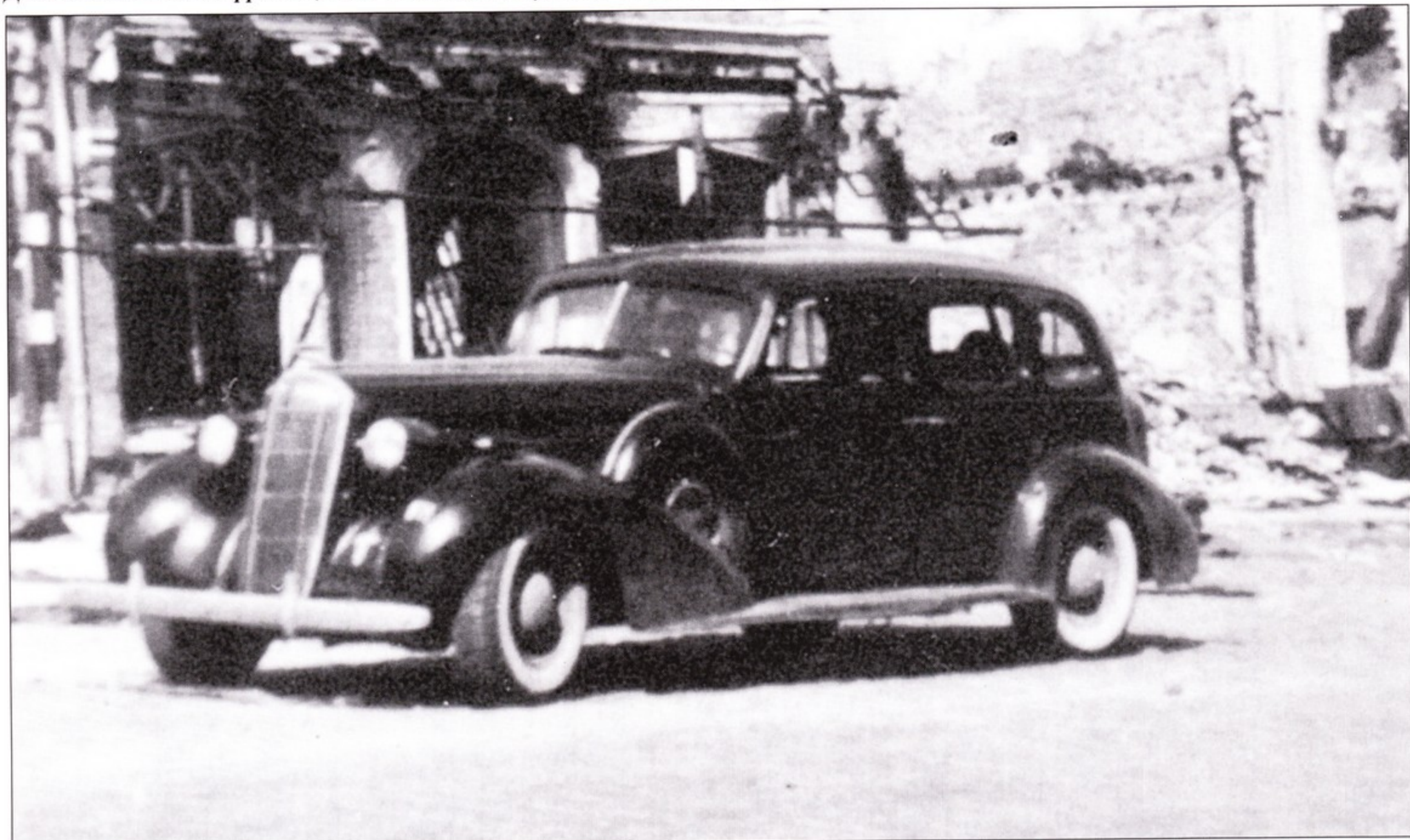
ГАЗ: автомобили в Советском Союзе были очень большой редкостью, на легковушках ездили одни высокопоставленные функционеры, но - не рабочие с колхозниками. Именно поэтому вермахту не удалось захватить в качестве трофеев ощутимого количества легковых автомобилей советского производства. На фото - ГАЗ М1, нуждающийся в ремонте. Машины М1 выпускались с 1936 по 1942 г.г. по лицензии фирмы Форд, на них стояли 4-цилиндровые моторы мощностью 50 л.с. На усиленном шасси данной машины выпускались бронев автомобили БА-20.



Еще одна советская машина - ЗиС-101, выпускавшийся в ограниченном количестве на заводе им. Сталина в Москве с 1936 по 1939 г.г. На машине стоял 8-цилиндровый двигатель мощностью 90 л.с. Гаражом для лимузина служит церковь.



ДТП на Восточном фронте, 1941 г. Под откос улетел советский Форд V8 модель 48 1934 г.



Бьюик: В 20-е годы иномарки, особенно американские, импортировались или собирались в Германии в больших количествах. К 1939 г., согласно официальным данным, количество «других» автомобилей (импортных и производства мелких германских фирм) сократилось до 9139. Большое количество американских машин германские войска захватили в 1940 г. во Франции. Американские автомобили отличали большие размеры, но на них стояли не обладавшие должной мощностью моторы, а подвеска была не особо прочной. Кары из США предназначались для поездок по отличным американским дорогам. На фото Бьюик модель 1936 г. (двигатель мощностью 93 или 120 л.с.), эти автомобили выпускались в великом количестве вариантов и разными базами колес и разными кузовами. Снимок сделан кавалером Рыцарского креста бароном фон Шалдерном из 51-го пехотного полка в Дюнкерке.

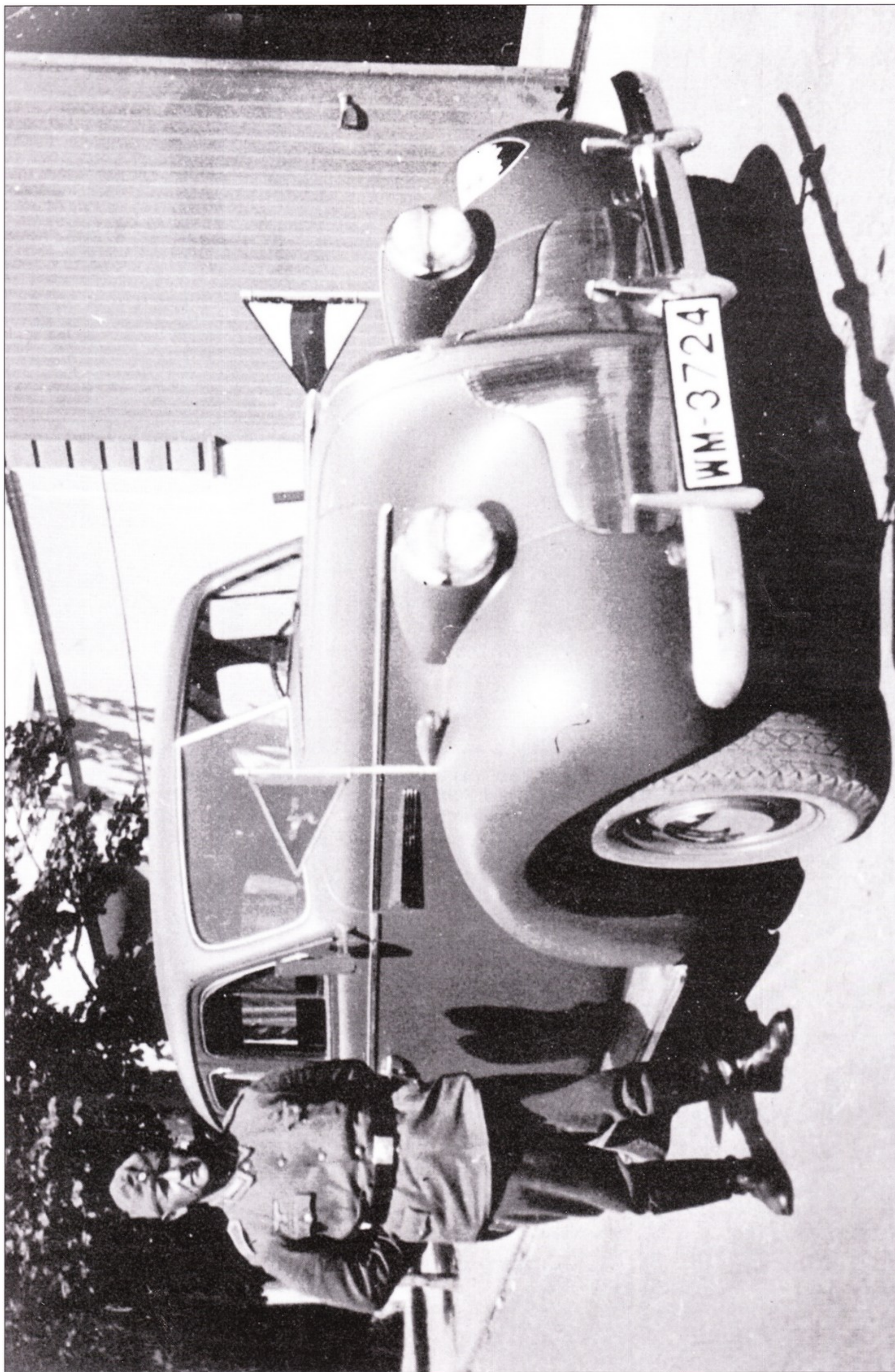
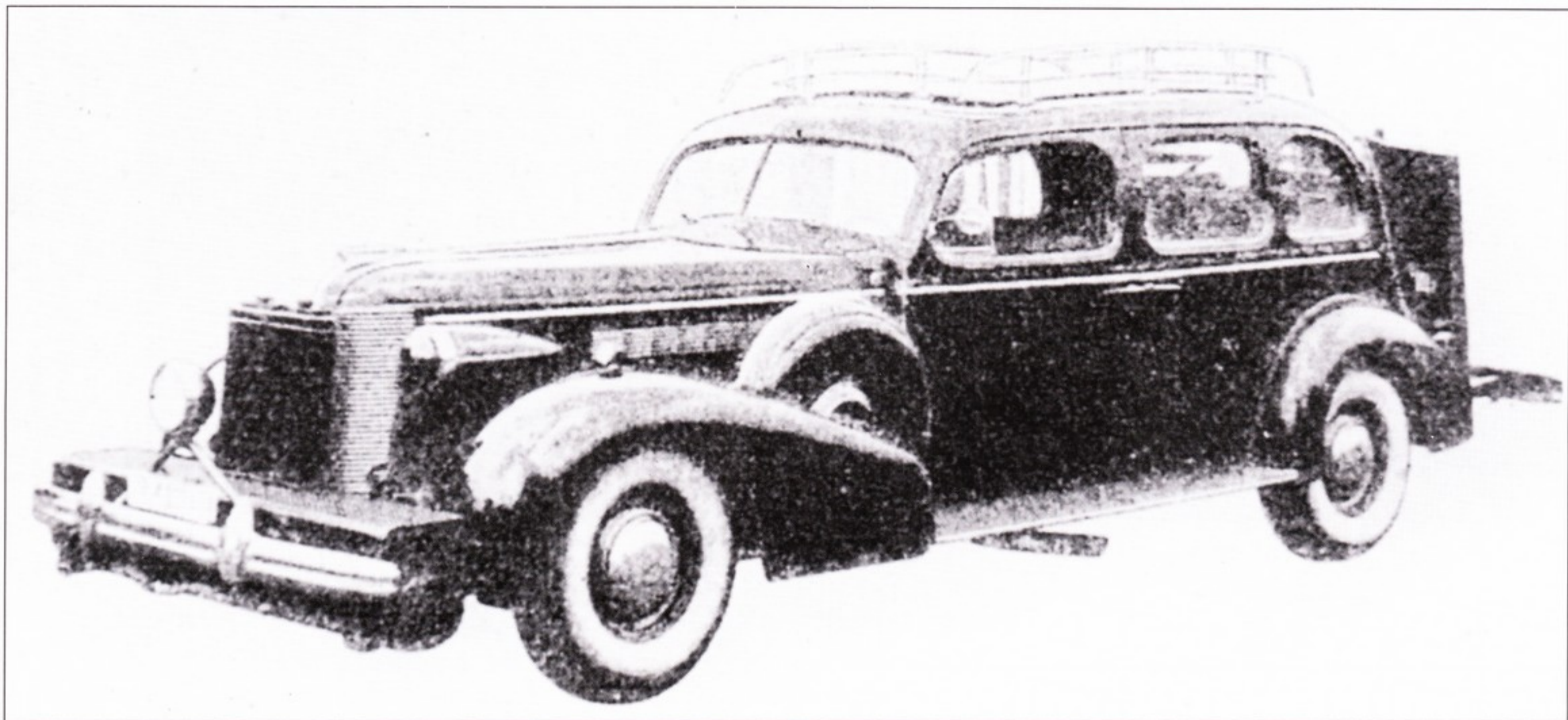


Фото на память рядом с люксовым американским автомобилем. Массово в вермахте американские автомобили никогда не использовались. На снимке - Бьюик штаба кригсмарине, на правом крыле - флажок ВМС, на левом - части, которой принадлежит машина.



Бьюик: модель 1937 г. с установленным газогенератором (100 или 130 л.с.), фото из книги «Дас Газгенератор», изданной в Берлине в 1943 г.



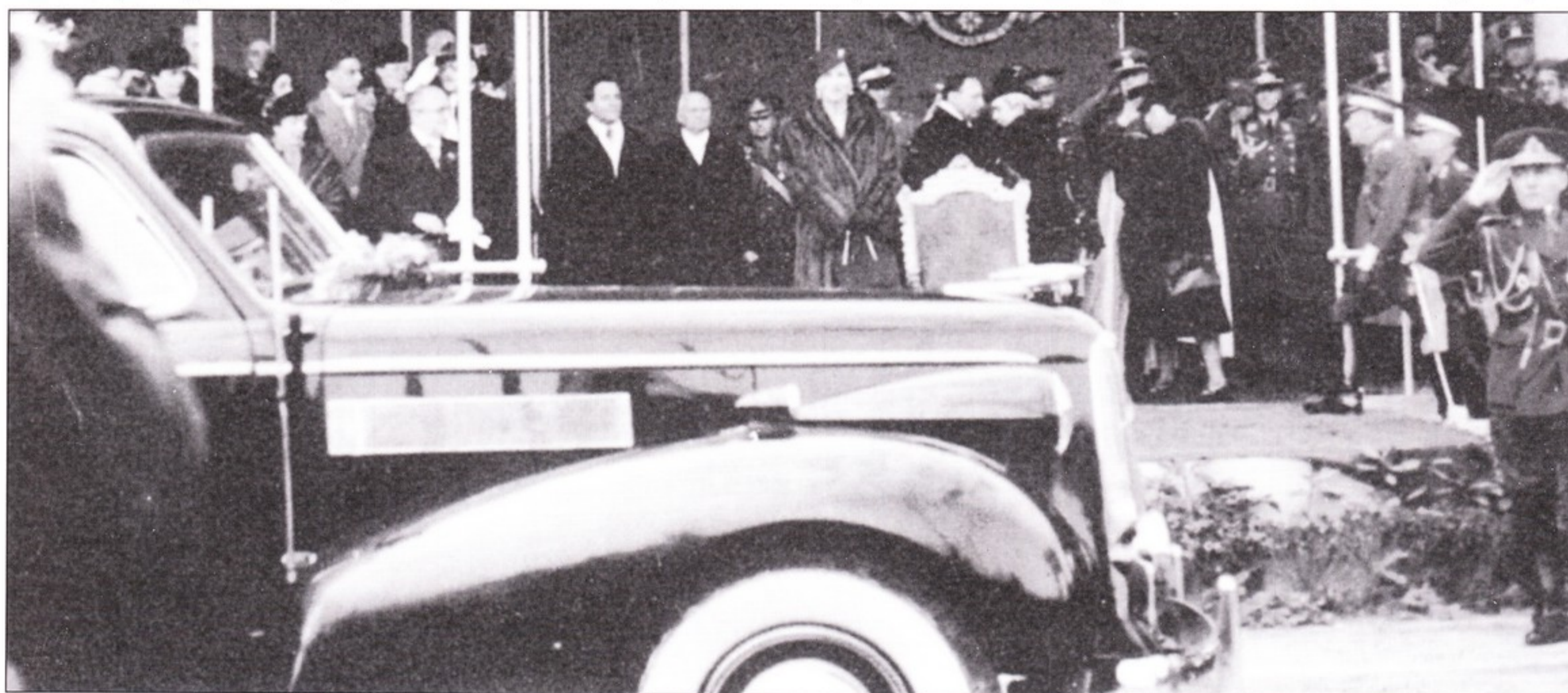
Командир 6-й горнострелковой дивизии (эмблема - эдельвейс желтого цвета) генерал Кристиан Филипп, Норвегия. Генерал сфотографирован на фоне своего персонального Бьюика модель 1940 г. (8 цилиндров, мощность 107/141 л.с.).

Бьюик модель 1939 г., Хельсинки, 1942 г. судя по номеру, машина принадлежит люфтваффе.

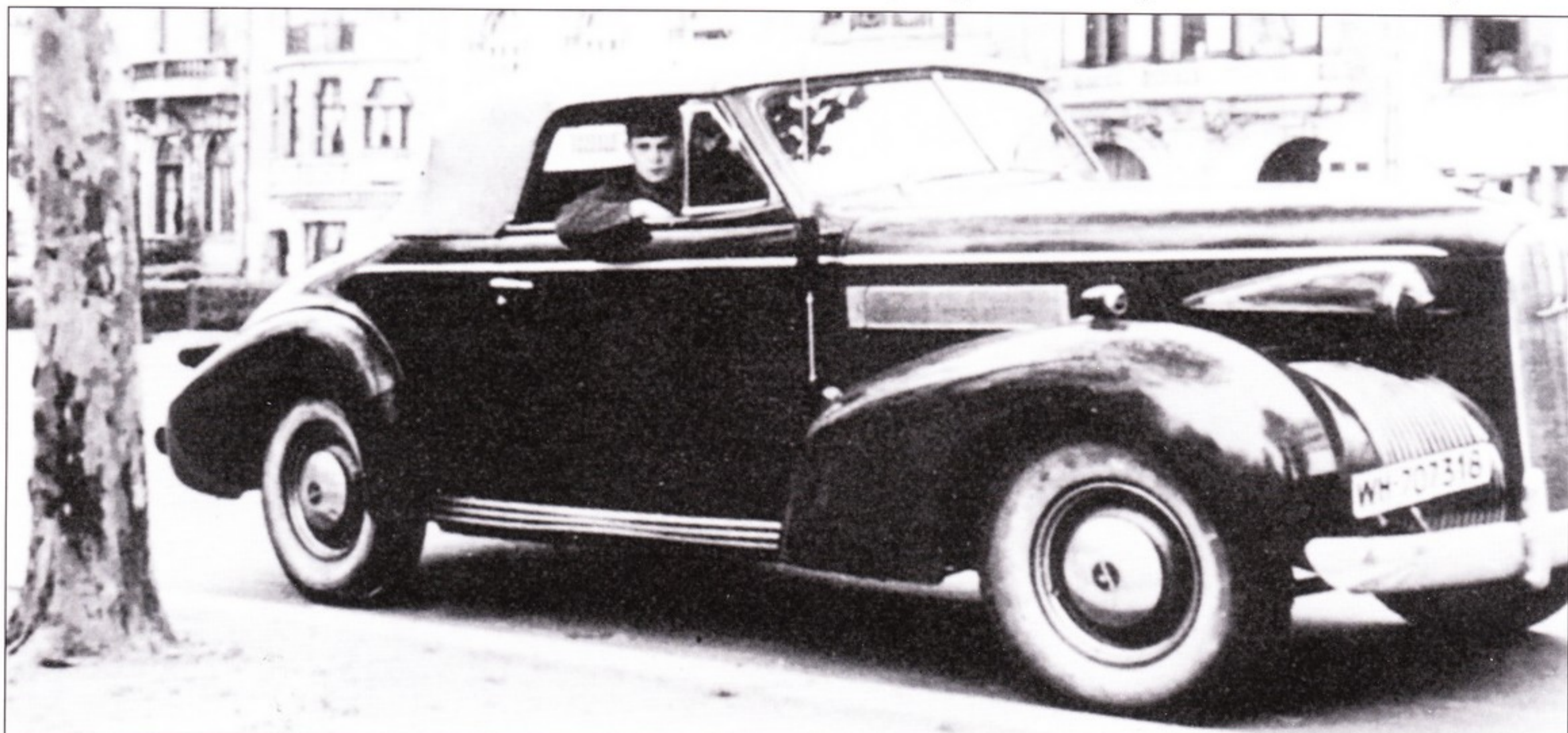




Кадиллак: типичная маркировка вермахта на Кадиллаке тип 60 модель 1938 г. (8 цилиндров, 135 л.с., некоторые модели оснащались 16-цилиндровыми V-образными двигателями мощностью 175 л.с.). Фото сделано бойцом 54-го пехотного полка в Дюнкерке.



Кадиллак - Ла-Салле: Ла Салле являлось маркой отделения Кадиллак концерна Дженерал Моторс- автомобиль премиум-класса по доступной цене. Ла-Салле модель 1939 г. сфотографирован на параде румынских и германских войск в Одессе, 1941 г.



Кадиллак - Ла-Салле: чудная модель 1939 г. с номерным знаком вермахта.



Шевроле - еще одна торговая марка Дженерал Моторс, очень популярная в Штатах. Справа - модель 1937 г. (85 л.с.), слева - Бьюик модель 1936 г., фото сделано в Седане в июне 1940 г.

Использование автомобилей в боевых частях

До 1939 года основу автопарка вермахта составляли машины класса «Kuebelwagen». Ситуация сохранилась во время польской и французской кампаний. Хотя в части начали прибывать первые стандартные Einheits-Pkw, старые машины по-прежнему составляли подавляющее большинство.

Начиная с 1941 года, самым многочисленным автомобилем вермахта стал Mercedes 170VK, который постепенно вытеснял старые автомобили. На фотографиях того времени особенно заметны автомобили службы связи Kfz 15 и Kfz 17. В первые месяцы войны на Восточном фронте заметную долю автопарка боевых частей составляли французские автомобили. Например, 4-я танковая дивизия по состоянию на 22 июня 1941 года располагала 4764 автомашинами, в том числе 1001 легковой машиной. Большинство машин было немецкого производства. Напротив, в частях Waffen-SS большинство составляли трофейные и конфискованные машины.

С конца 1942 года автопарк вермахта во многом стандартизовали. В частях больше всего было VW Typ 82 «Kuebelwagen» и VW

Отполированный, лишенный камуфляжа Шевроле модель 1938 г. из 1-й группы 77-й истребительной эскадры накрыт маскировочной сетью. Ботинок со шнурком - эмблема 4-й группы 132-й истребительной эскадры, тактический знак обозначает истребительную группу. На облицовке радиатора закреплена светомаскировочная фара Нотек.





Шевроле: модель 1938 г. из 54-й санитарного батальона, за ней - санитарный фургон Остин.

166 «Schwimmwagen», а также машины класса «1500»: Steyr 1500A и Mercedes 1500A. Танковая дивизия образца 1944 года должна по штату должна была иметь 55 легковых автомобилей, 590 внедорожных автомобилей. Танковый полк располагал 5 и 70 автомобилями, соответственно, а гренадерский полк образца 1944 года должен был иметь 7 легковых и 67 внедорожных автомобилей.

Самым популярным автомобилем в Северной Африке был Тур 82 «Kuebelwagen». Кроме того, корпус Ромеля использовал автомашины Тур 82E (4x2) и Тур 87 (4x4). Остальные машины ДАК были старыми m.gl. Einheits-Pkw, а

также чешскими Tatra V809 и австрийскими Steyr 1500A. Многие машины ДАК были полноприводными. В Северной Африке практически не использовались старые «Kuebelsitzwagen». Кроме VW Тур 82 привод только на задние колеса имели классические гражданские машины, типа Horch 830 BL.

Окраска и тактические знаки

Легковые автомобили немецкой армии окрашивались по общим правилам, принятым для всей немецкой техники. Однако элегантные лимузины, приписанные к тыловым штабам высшего уровня, часто

не перекрашивали, а оставляли, как есть, обычно черного цвета с лакировкой.

Легковые и внедорожные автомобили обычно не имели знаков государственной принадлежности. В первые годы войны часто на капоте автомашины раскладывали флаг III Рейха, чтобы облегчить распознавание автомобилей с воздуха.

Все автомобили получали регистрационные номера, представлявшие собой белые прямоугольные и квадратные таблички с черными буквами и цифрами. Прямоугольный номер помещался спереди на правом крыле или бампере, а квадратный (иногда шестиугольный) - сзади. Регистрационный номер состоял из двух букв и номера. Буквы обозначали:



Наряду с Дженерал Моторс и Форд Крайслер составил тройку ведущих автопроизводителей США. Крайслер первым в США стал выпускать машины с кузовами обтекаемой формы. На фото - Крайслер «Эйрфлоу» модель 1935 г., Бухарест, 1941 г. Предположительно, автомобиль принадлежит кому-то из румынских министров.

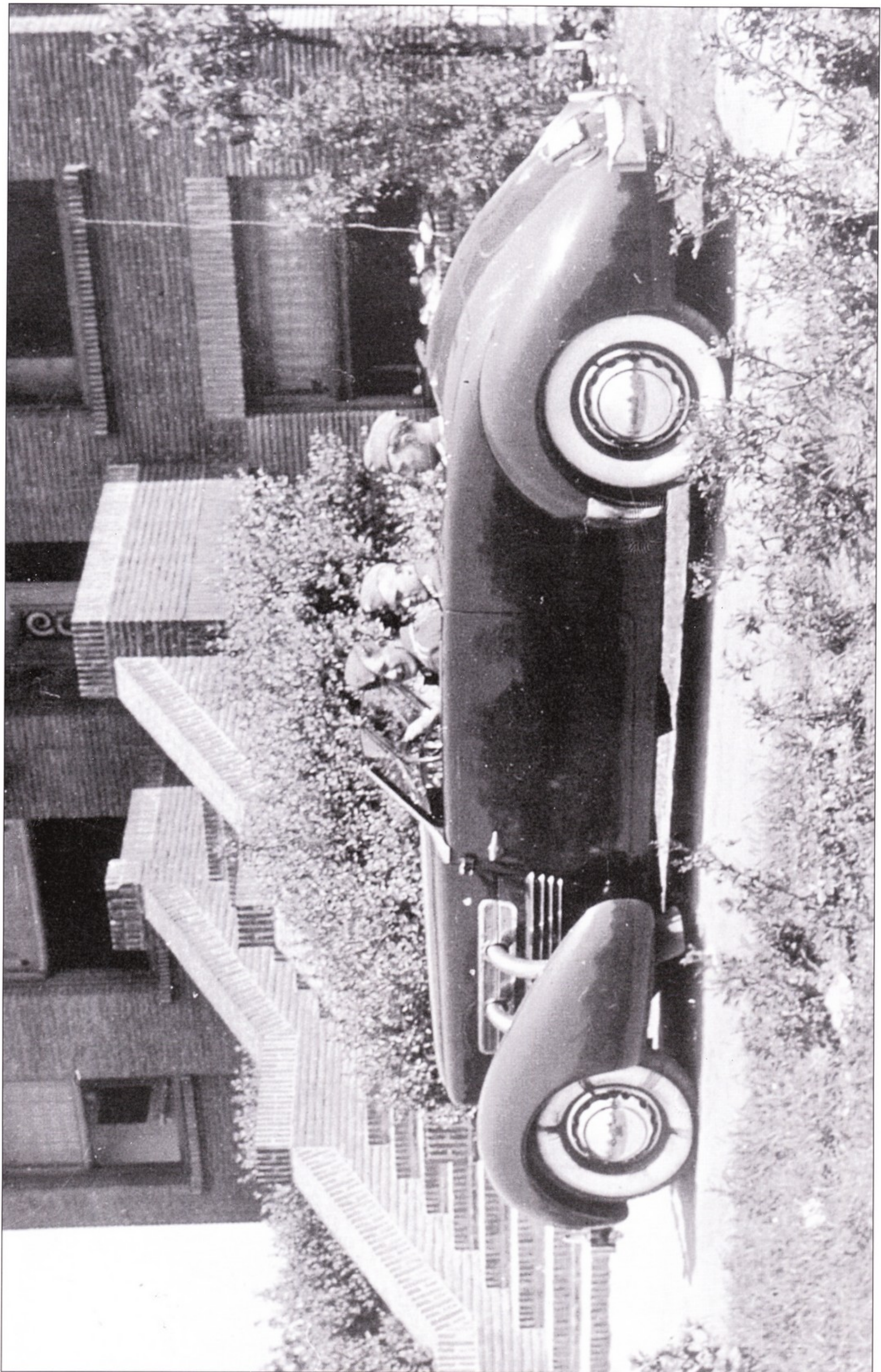


Американская машина на дорогах России - читали, знаем: Остап Бендер, «табуретовка»... «Ударим автопробегом по бездорожью и разгильдяйству». Ударяем, до сих пор. Нет, американские машины не годятся для шоу на русских проселках. Автомобиль с номером «WH-308720» успел получить новую облицовку радиатора, из-за чего точно установить марку машины не представляется возможным - то ли Де Сото модель 1939 г., не то - Плимут модель 1939 г. Обе модели собирал Крайслер.

Крайслер: германский сатирический рисунок 1945 г. (!).



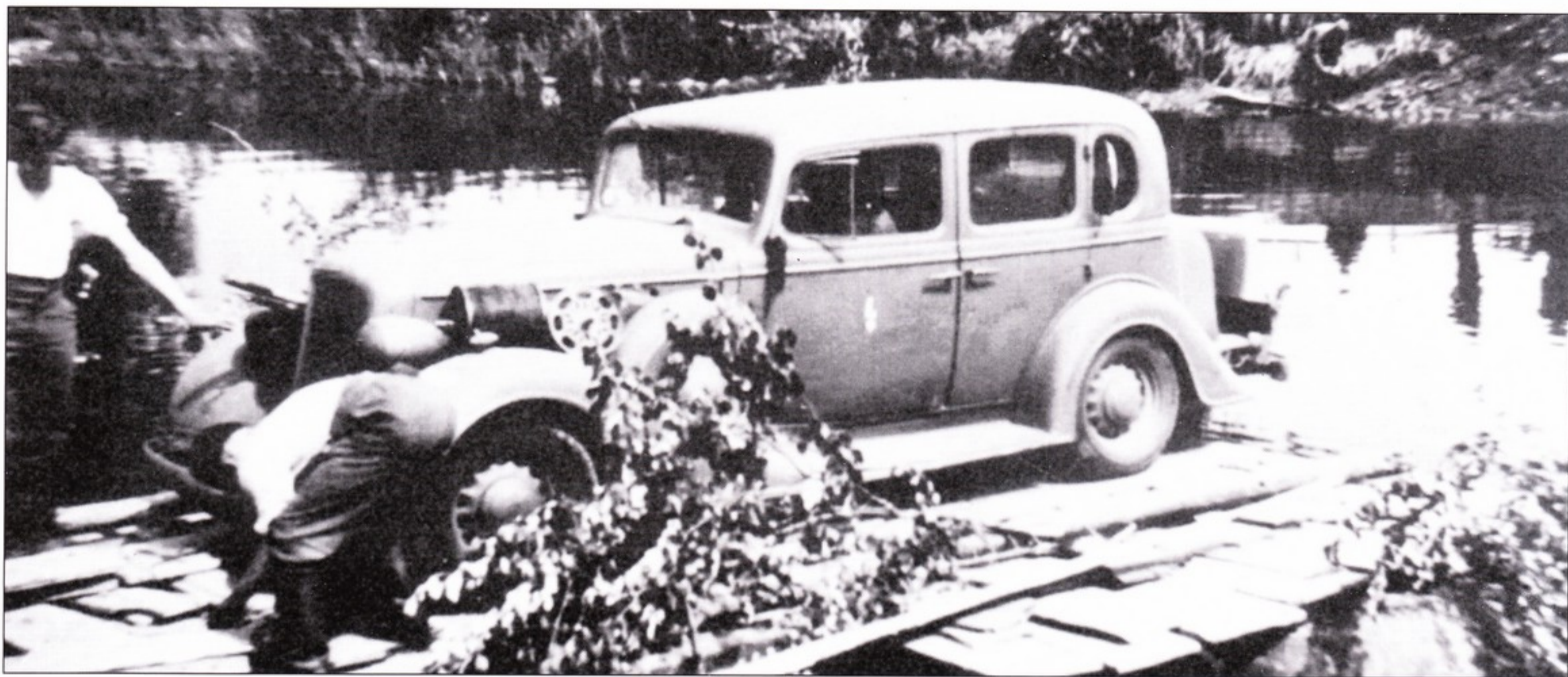
Крайслер «Ройал» модель 1939 г. (6 цилиндров, 108 л.с.) с эмблемой 3-й истребительной группы «Удет» и флажком командира пехотного батальона дивизии «Герман Геринг» - интересное сочетание. Вдобавок правее эмблемы эскадры «Удет» изображена эмблема 1-й истребительной группы.



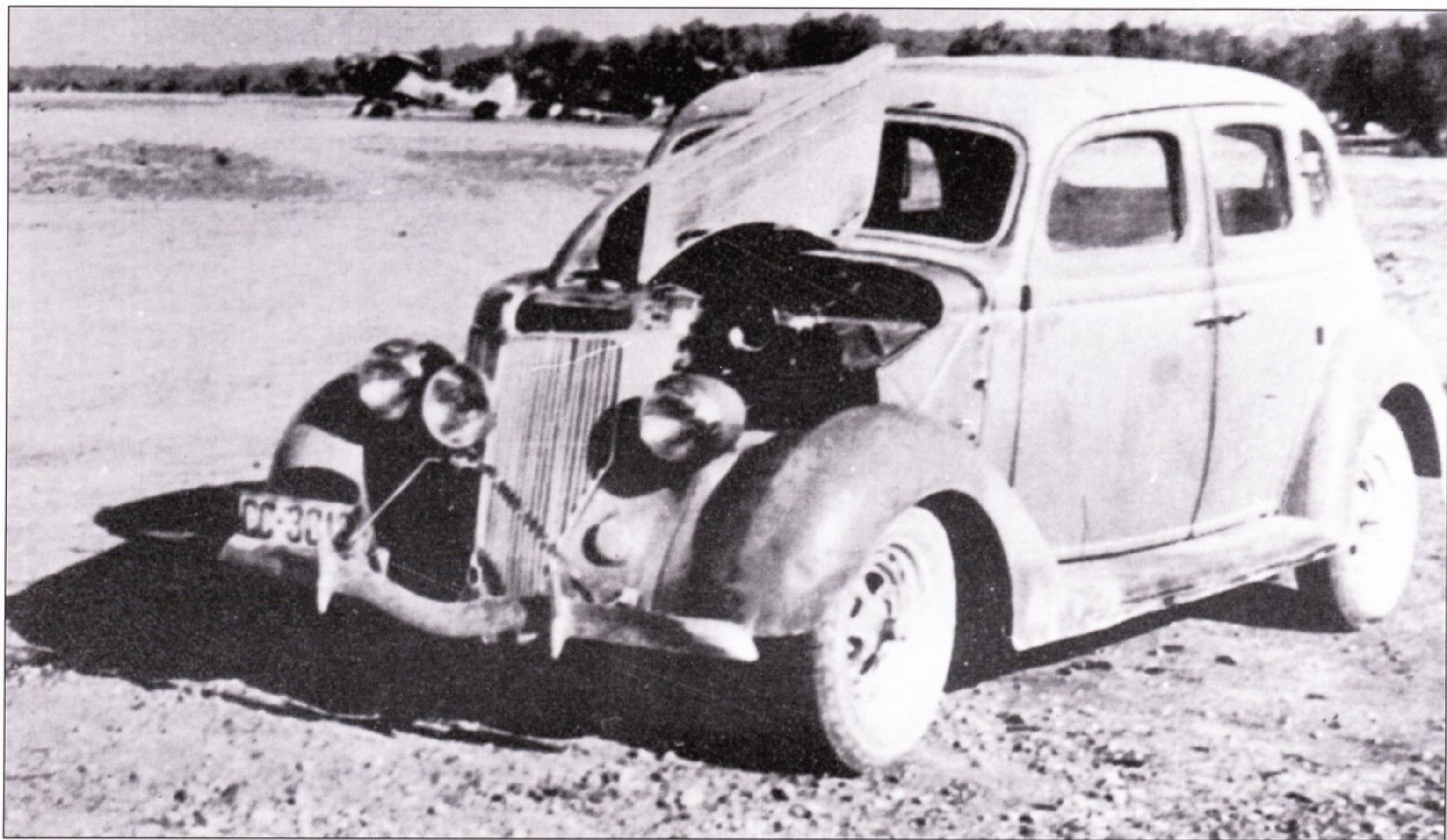
Корд Модель 810: таких автомобилей-мечты построили всего 2320 единицы с 1935 по 1937 г.г. Корд был в два раза сложнее, чем аналогичный и более дешевый Крайслер. В 1937 г. производство остановили, но в 1964 г. возобновили и строили до 1973 г. Переднеприводная машина оснащалась 8-цилиндровым двигателем мощностью 195 л.с. Фото сделано в 1940 г. в Лилле. Автомобиль оккупировали представители люфтваффе.

Разгрузка автомобилей в каком-то французском порту, машины, предназначенные частникам, пойдут вермахту. На стреле крана подвешен Додж модель 1937 г., люди копошатся у автомобиля Британский Форд V-8 (модель 1937 - 1938 г.г.), марки других автомобилей установить не удалось.





Машина оснащена катушками с телефонным проводом - «разведывательный автомобиль Kfz. 15 с шасси среднего Pkw». Этот Додж модель 1943 г. был гораздо ближе к тяжелому автомобилю. Машину перевозят на пароме через реку Лис.



Форд: американский Форд V-8 модель 68 (1936 г) легиона «Кондор», Испания.



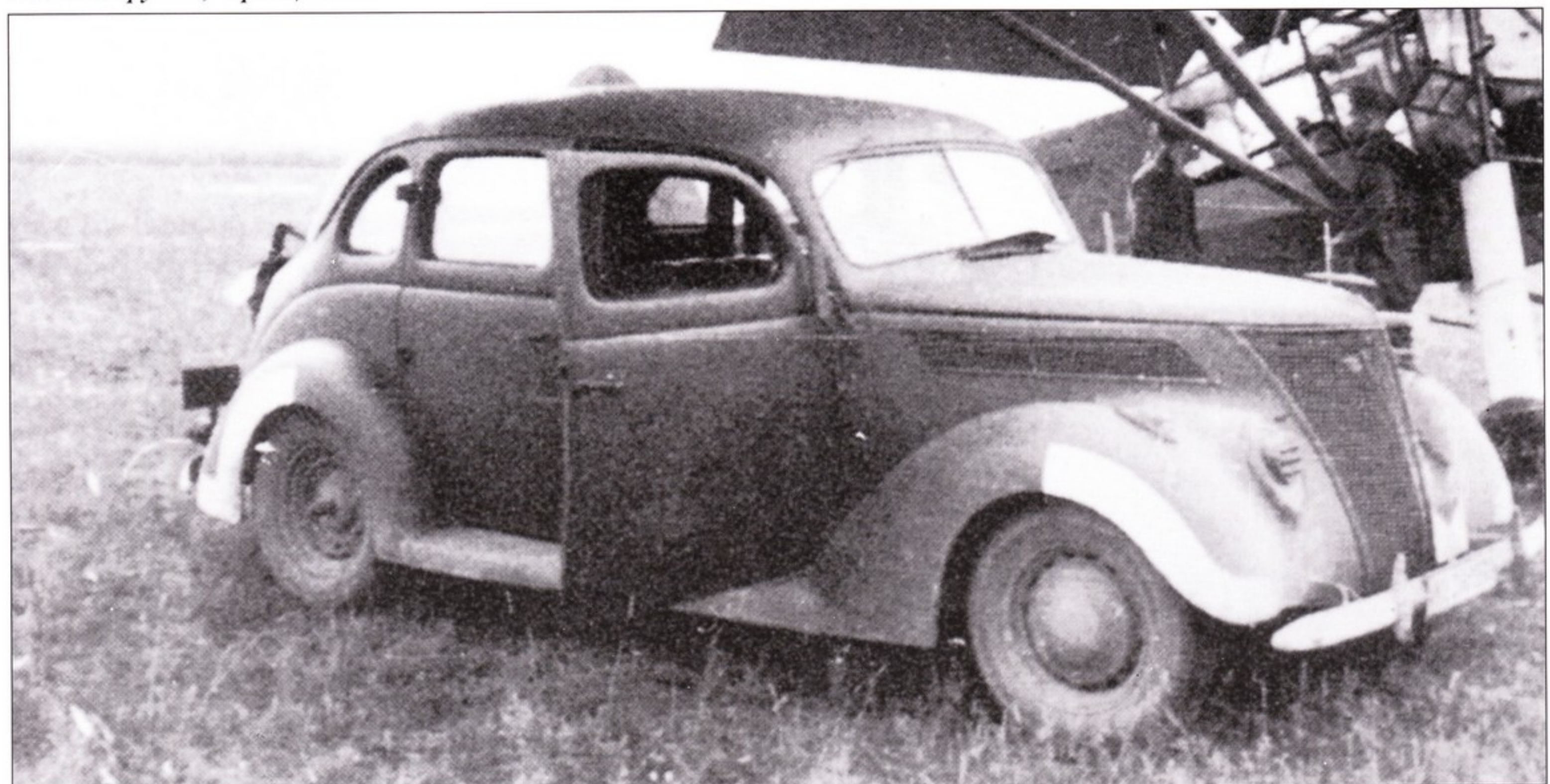
Американский Форд V-8 модель 78 (1937 г.), Смоленск, зима 1942 - 1943 г.г.



Фирмы Линкольн и Меркурий относились к Форду. На фото - Линкольн «Зефир» модель 1936 г. 3-й роты 3-го саперного железнодорожного полка, Россия, октябрь 1931 г.



Американский Форд V-8 модель 78 (1937 г.), шины частично окрашены в белый цвет. Автомобиль 2-й группы 54-й истребительной группы, Франция.



Британский Форд V-8 модель 78 (1937 г.) генерала люфтваффе с правым рулем, фары закрыты светомаскировочными колпачками. Британский Форд V-8 почти не отличался от американской модели.



Американский Форд V-8 из 216-й пехотной дивизии - «Ди Люкс Клуб Конвенцибл Коуп» модель 1938 г.

«Тунис, 28 января 1943 г., счастливо избежал атаки британских истребителей-бомбардировщиков», - написал на обороте снимка Герхард Кесенхаген из 69-го панцергренадерского полка 10-й панцердивизии. На фото - американский Форд V-8 модель A81 (1938 г.) «Де Люксе» (8 цилиндров, 85 л.с.). Пробоины в крыше закрашены на снимке чернилами.



WH - Wehrmacht
 WL - Luftwaffe
 WM - Kriegsmarine
 SS - Waffen-SS
 RP - Reichspost (Рейхсминистерство почты)

DR - Deutsche Reichsbahn (Немецкая железная дорога)

Pol - Polizei

OT или WT - организация «Todt»

Для немецкой военной администрации на оккупированных территориях были введены следующие обозначения:

MB - Бельгия и север Франции

MD - Дания

MF - Франция

MG - генерал-губернаторство (Польша)

MH - Голландия

MN - Норвегия

MO - Остлянд (Россия)

MR - немецкая военная миссия в Румынии

MU - Украина

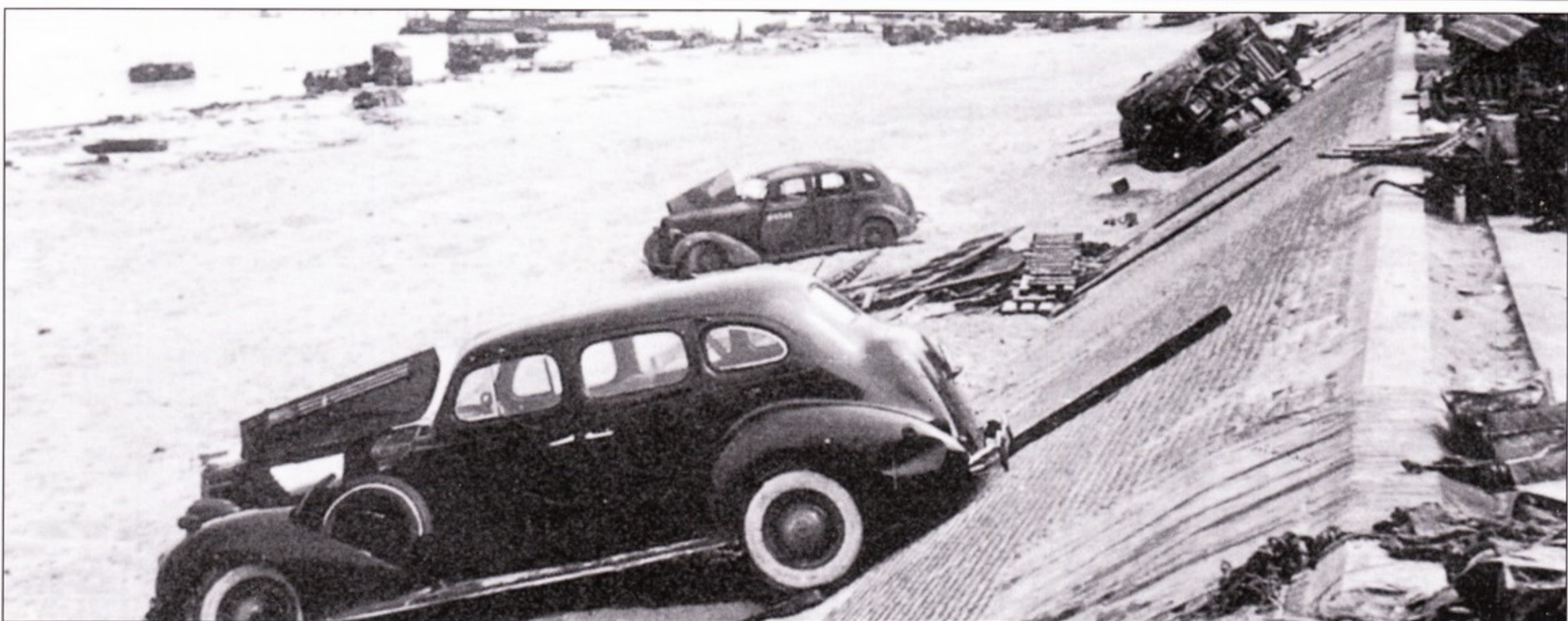
Если речь шла о реквизированном автомобиле, уже имевшем гражданский регистрационный номер, то обычно над старым номером белой краской писали новый номер.

Тактические эмблемы наносили белой краской спереди на левом крыле и сзади на правом крыле. Иногда здесь же помещали эмблему дивизии, к которой принадлежала машина. Реже эмблему дивизии наносили на передних дверях. Гораздо чаще на дверях помещали таблицу, в которой указывался тип и масса машины. Белые канты вдоль крыльев должны были облегчить маневрирование во время движения в колонне. Санитарные автомобили обозначались красным крестом, помещенном в белый круг. Эта эмблема располагалась на дверях, на передних крыльях, а также на капоте и крыше (реже). Машины командиров высокого ранга украшались небольшими вымпелами, означавшими должность владельца машины.



Линкольн с престижной маркой Форд Моторс по качеству не уступал Кадиллаку. На фото - Линкольн «Зефир седан» модель 1938 г. с 12-цилиндровым двигателем мощностью 110 л.с., Осло, 1941 г.

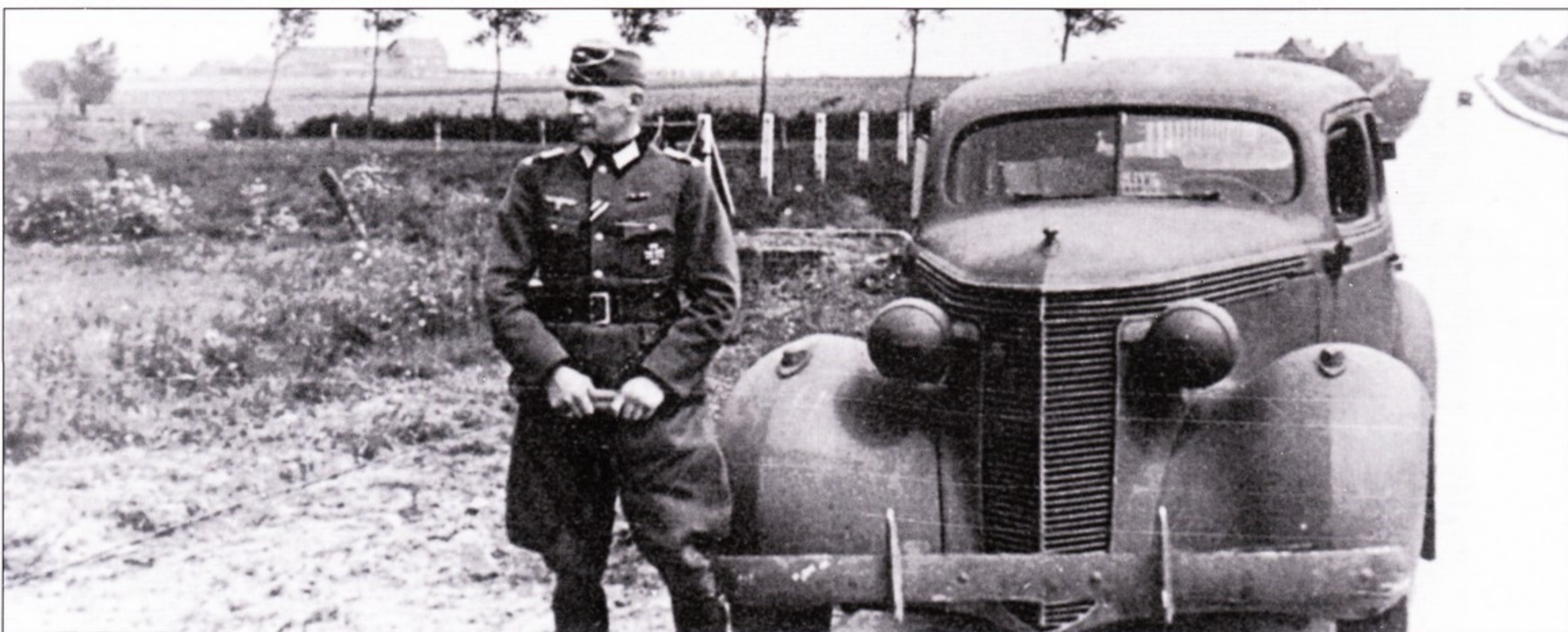
По контракту с армией Нидерландов фирма DAF оснастила большое количество шасси автомобилей Американский Форд V-8 полным приводом и новым кузовом, автомобили предназначались для буксировки легких противотанковых пушек. На фото - Форд 91Y/DAF (1939 г.) из 1-й горнострелковой дивизии вермахта, юг России, 1942 г. На заднем плане - грузовик Шевроле.



В Дюнкерке германские войска захватили богатую коллекцию автомобилей. На фото - брошенный хозяевами Паккард модель 1938 г. Паккард - одна из независимых автомобильных фирм, пытавшихся конкурировать с Кадиллаком. Паккард строил только автомобили класса люкс с 6-, 8- и 12-цилиндровыми двигателями.



Олдсмобиль: 20-я пехотная дивизия вермахта была сформирована всего за несколько месяцев до вторжения германских войск во Францию. На фото - автомобиль Олдсмобиль тип 60 модель 1939 г. (6 цилиндров, 90 л.с.) командира 20-го саперного батальона. Олдсмобиль - одна из марок Дженерал Моторс.



Студебеккер - еще один независимый американский производитель, вошедший в военную историю благодаря легендарному 2,5-тонному грузовику. На фото - легковой Студер модель 1937 г., маркировки на машине нет, но на крыле мелом написано WH - вермахт.



Виллис-оверланд: фирму Виллис все знают за ее знаменитый «Джип». На фото - Виллис Кустом Седан модель 1938 г. 94 цилиндра, 48 л.с.). Снимок сделан 6 октября 1942 г. на дороге в Дри. Номерной знак автомобиля - «WH-260 530».



Студебеккер: главный конструктор Лю придал своему авто типичную аэродинамическую форму конца 30-х годов. Снимок сделан во время торжества по поводу 4000-го боевого вылета разведывательного подразделения люфтваффе. Машина - Студебеккер «Президент 8» модель 1939 г., 8 цилиндров, 110 л.с.



Студебеккер «Чемпион 6» модель 1939 г. из 216-й пехотной дивизии в Олесне на пути к Лису, где вскоре развернутся ожесточенные бои. На заднем плане - грузовик Шевроле модель 1940 г., далее - Опель модель 1938 г. (или очень похожий Рено «Ювакватре»).



Форд Эйфель (модель 1937 - 1939 г.г.) с прицепом и дополнительным импровизированным топливным баком.

Виллис-Оверланд: фирмы Виллис и Форд до августа 1945 г. построили более 640 000 четверть тонных полноприводных автомобилей «Джип» (название неофициальное). На фото - трофейный джип на улиц Рима, осень 1943 г. В машине восседает фельдмаршал Кессельринг (слева сзади), подполковник Карл-Лотар Шульц (командир 1-го парашютно-десантного полка), впереди - генерал-лейтенант Рихард Гейдрих (командир 1-й парашютно-десантной дивизии).

Джипы в рамках ленд-лиза США в больших количествах поставляли Советскому Союзу. Этот джип был захвачен бойцами 2-й танковой дивизии СС «Дас Рейх» в Харькове. Автомобиль оснащен 4-цилиндровым двигателем мощностью 54 л.с., требовавшим, подобно всем американским моторам, качественного бензина.





Автомобиль Wanderer W 23 из 6-й танковой дивизии. Справа стоит автомобиль связи Kfz 17. Обратите внимание на регистрационный номер машины, заретушированный цензурой.



Интересная фотография, запечатлевшая погрузку 5-й танковой дивизии на железнодорожные платформы. На платформе стоит мотоцикл BMW R 11 и автомобиль Adler Тур 3 Gd. На перроне стоит Chevrolet образца 1937 года (на левом крыле видна эмблема 5-й танковой дивизии), Германия, 1940 год.



Mercedes-Benz 302 из 7-й парашютной дивизии, Греция, май 1940 года.



Willys MB «Jeep», захваченный немцами в Тунисе, весна 1943 года.

Opel «Kadett», регистрационный номер П-10865 из 1-й батареи 777-го дивизиона тяжелых мортир (210 мм). На левом крыле видно тактическое обозначение части, Восточный фронт, 1941 год.





Автомобиль Fiat 1500 из 7-й добровольческой горнострелковой дивизии СС «Prinz Eugen», Хорватия, осень 1943 года. На правом крыле видна эмблема дивизии.

Прототип автомобиля Tatra V 809 Limousine, предназначенный для Afrika Korps.

Автомобиль т.г. Einheits-Pkw Horch Efm Kfz 15, принадлежавший маршалу Роммелю, Тобрук, июнь 1942 года. Сзади стоит автомобиль Wanderer 250.





Опель «Олимпия», «Кадет» и «Супер Р6» на железнодорожных платформах.



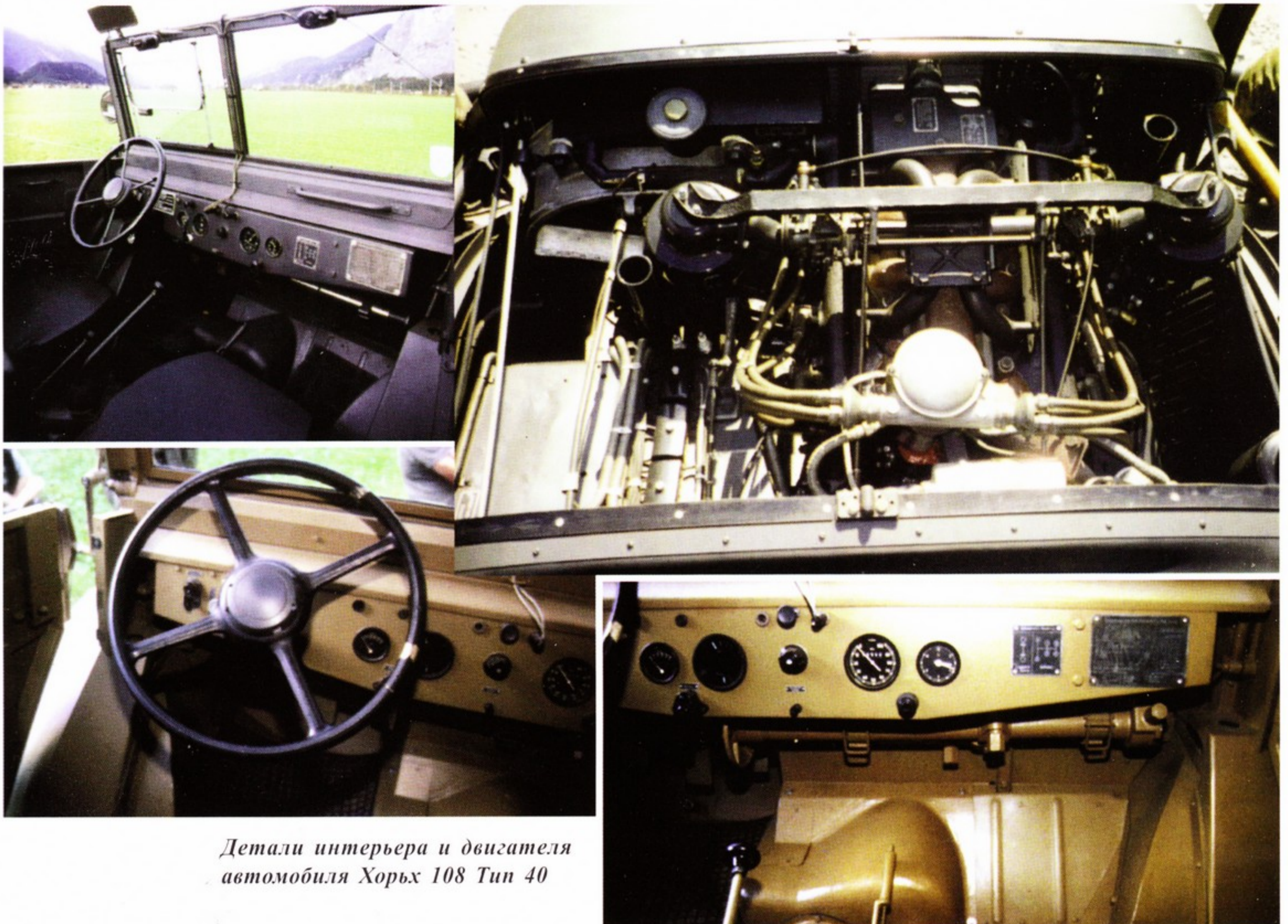
Хорх кабрио-лимузин завяз в грязи, в знаменитном «Сталинском асфальте» - секретном оружии коммунистов, Россия, весна 1942 г.



Машины службы безопасности (СД) в Варшаве, 1943 г. На переднем плане - Форд v8 «Специал» модель 48 G81, на заднем плане - автобус Мерседес-Бенц Lo 3750, фургон Хорьх 830, Адлер «Дипломат» и грузовик Татра Т-27.



Horch Kfz. 81, вооруженный зенитной пушкой 2см FlaK-38, не установленный зенитный батальон люфтваффе, район Сиди, Северная Африка, 1941 г. Поверх серого тона машина окрашена темной песочно-желтой краской. Маркировка включает эмблему подразделения - четырехлистник зеленого цвета в квадрате белого цвета. На второй дверце изображена эмблема корпуса «Африка». Аналогичная символика имеется по правому борту автомобиля. Номерной знак «WL-275688» закреплен на переднем бампере, вероятно, табличка с номером имеется и на заднем бампере. Поверх капота мотора нанесена белая полоса для быстрого опознавания с воздуха.

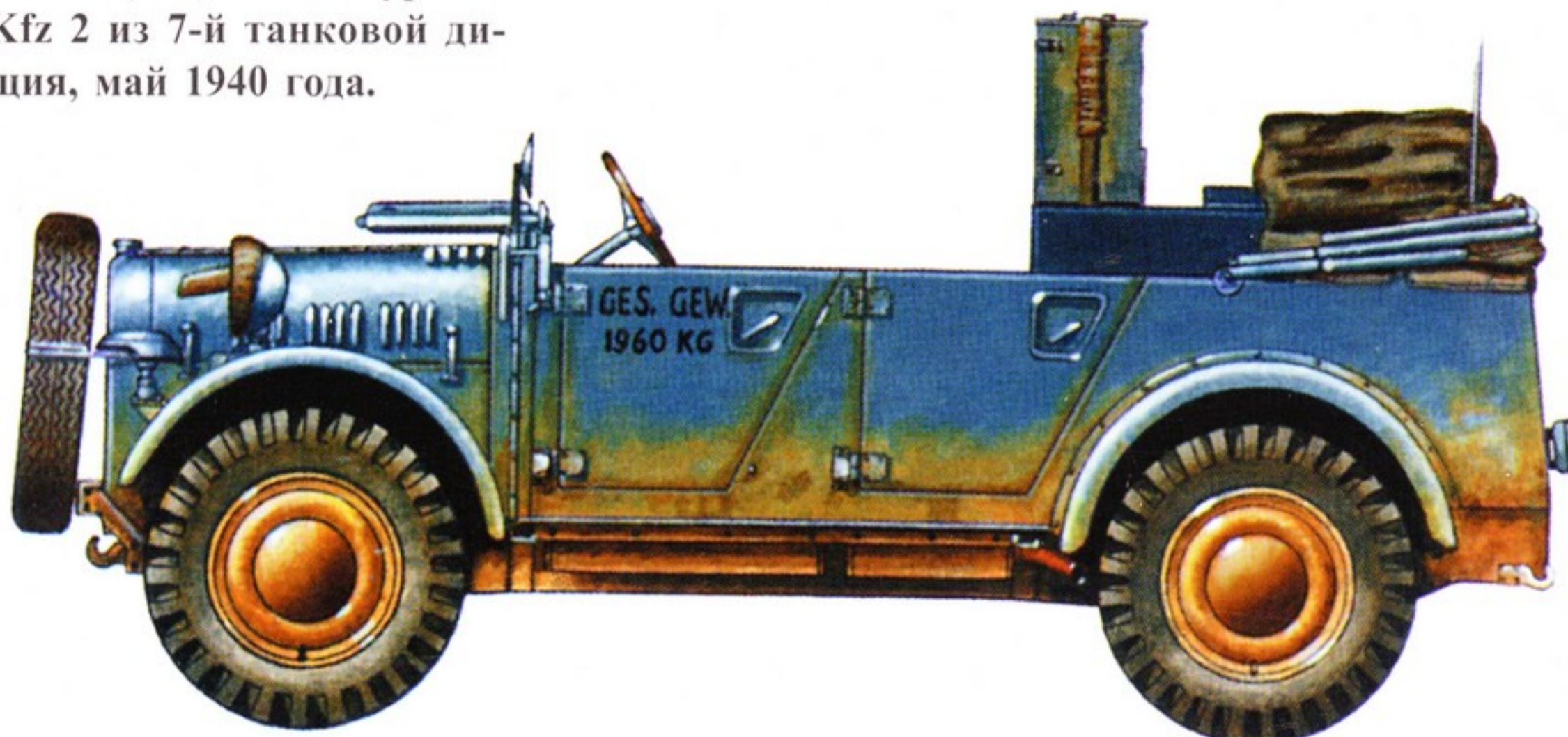


Детали интерьера и двигателя автомобиля Хорьх 108 Тип 40



Steyr 1500A (4x4), неизвестная часть,
Восточный фронт, весна 1942 года.

le.gl. Einheits-Pkw (4x4) BMW Typ 325
Funkwagen Kfz 2 из 7-й танковой ди-
визии, Франция, май 1940 года.



Трофейный Mercedes-Benz 1500
(4x4) из 79. FG USAAF, Тунис, вес-
на 1943 года.

