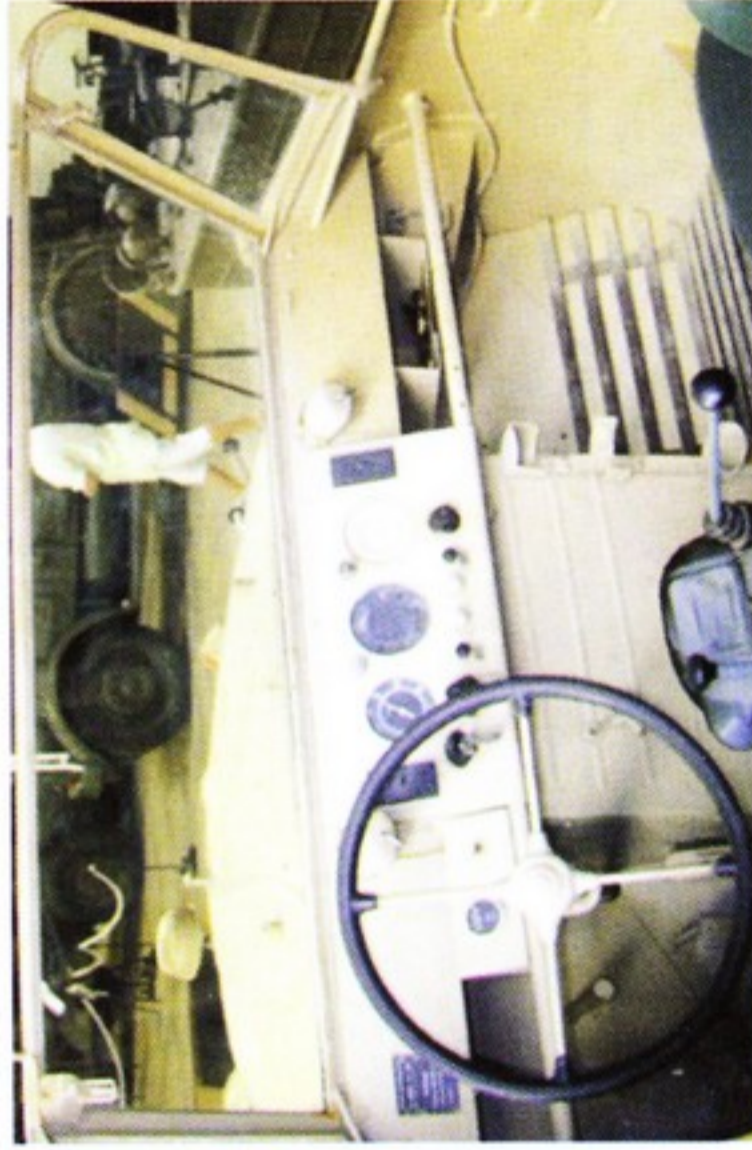
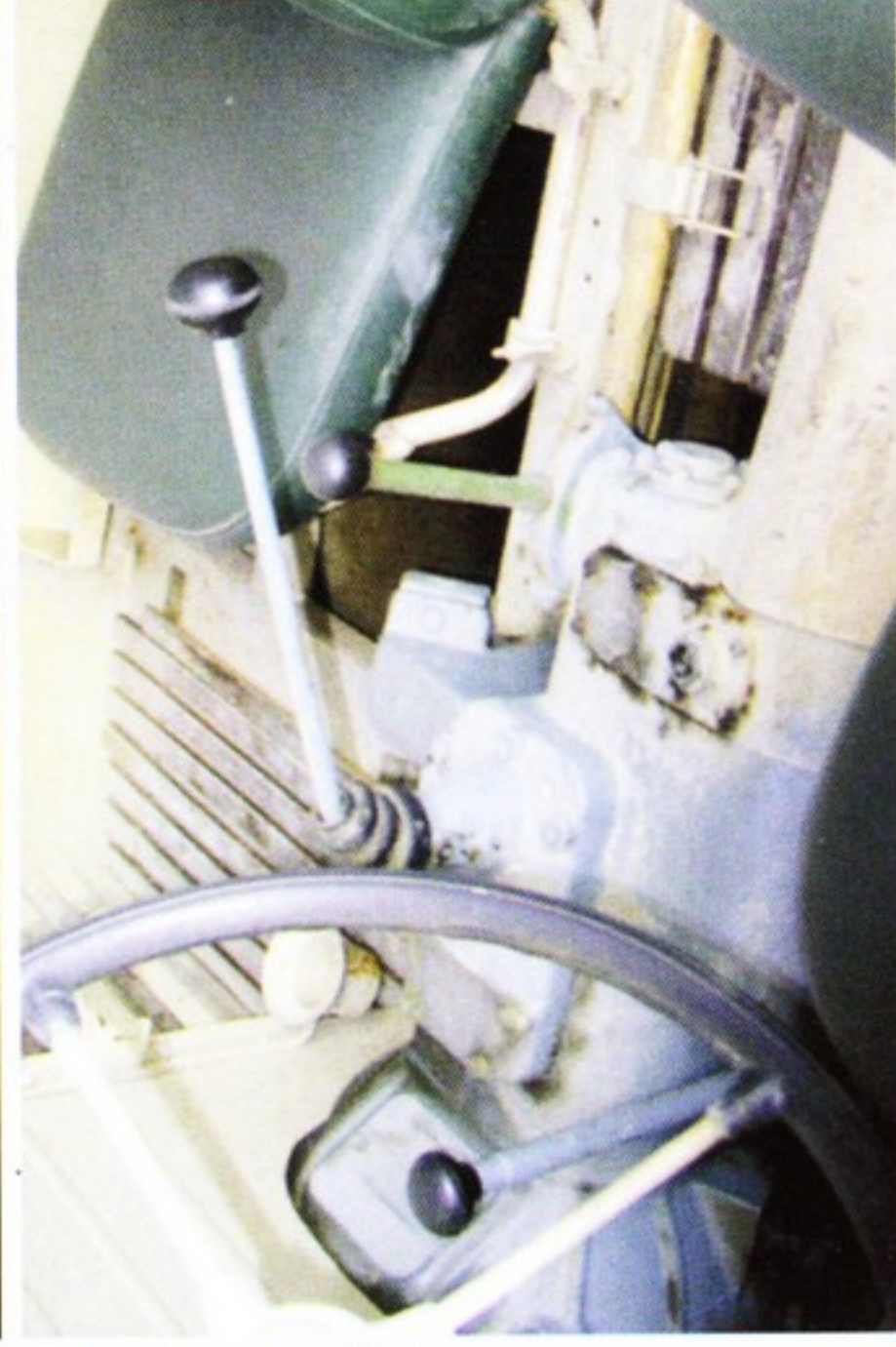
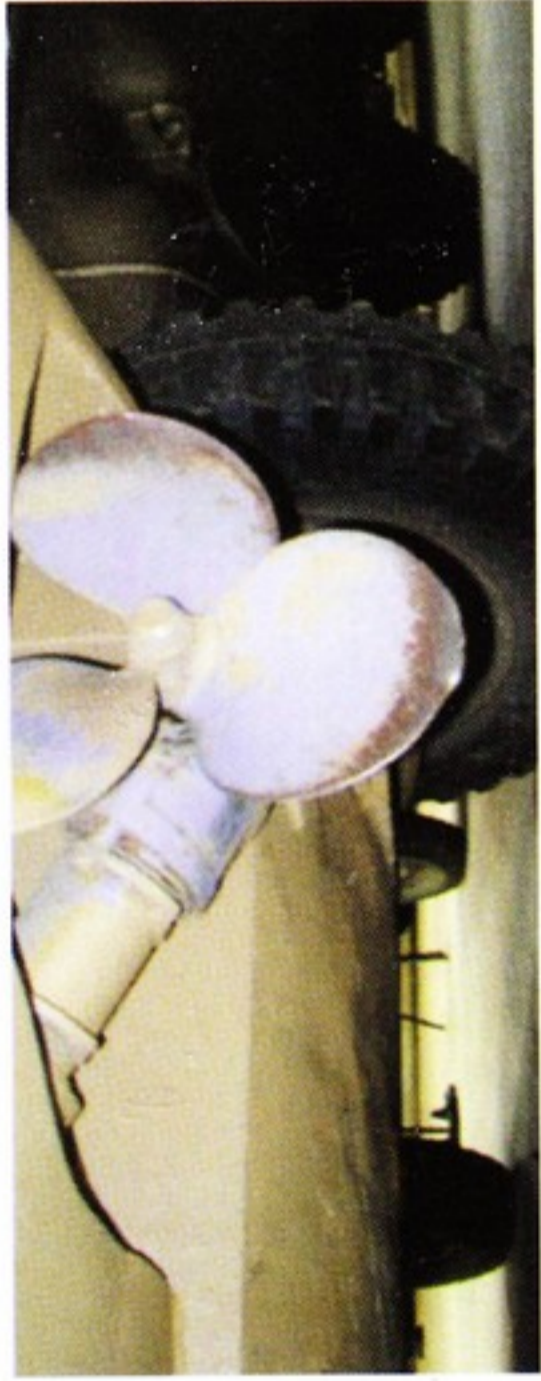
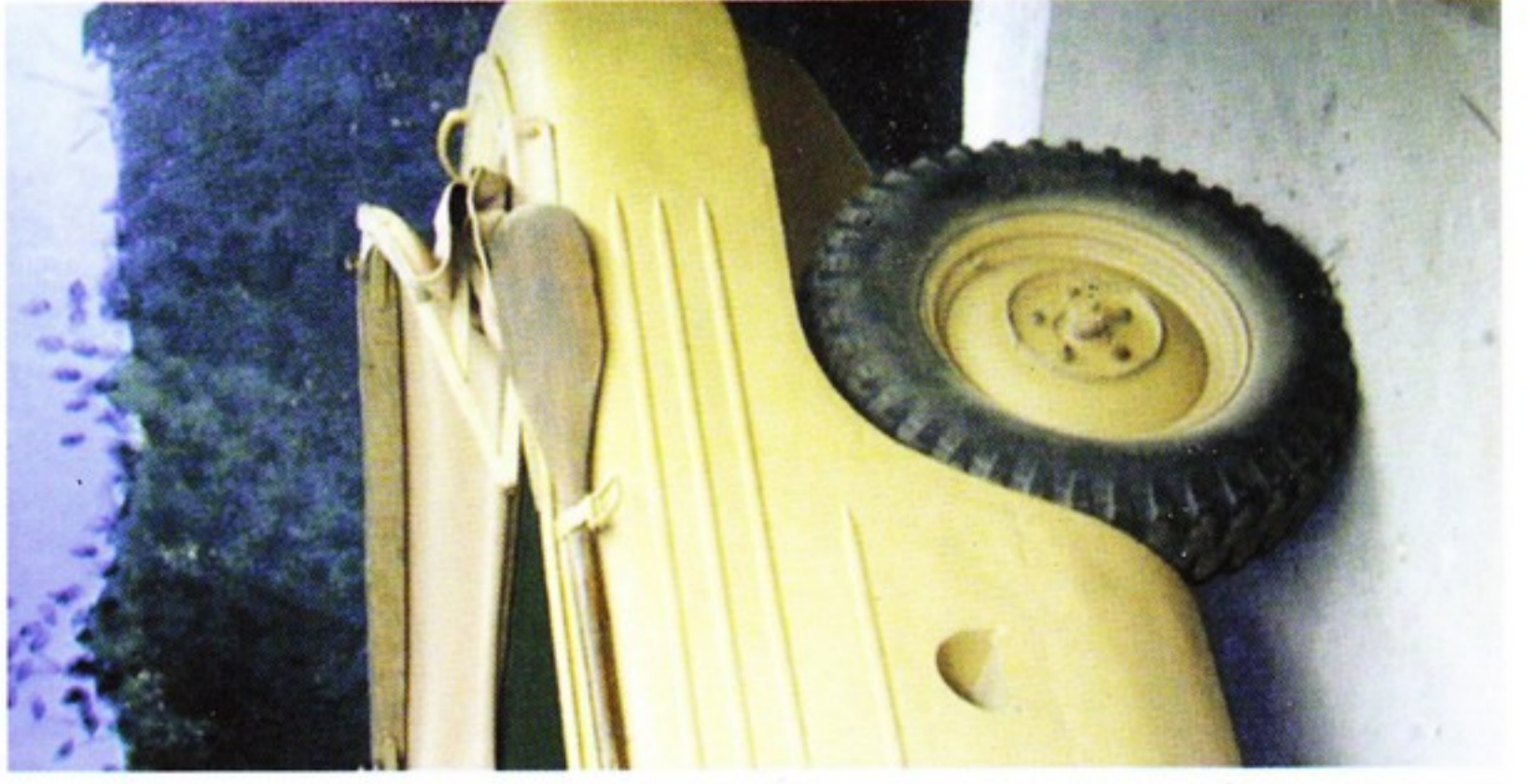
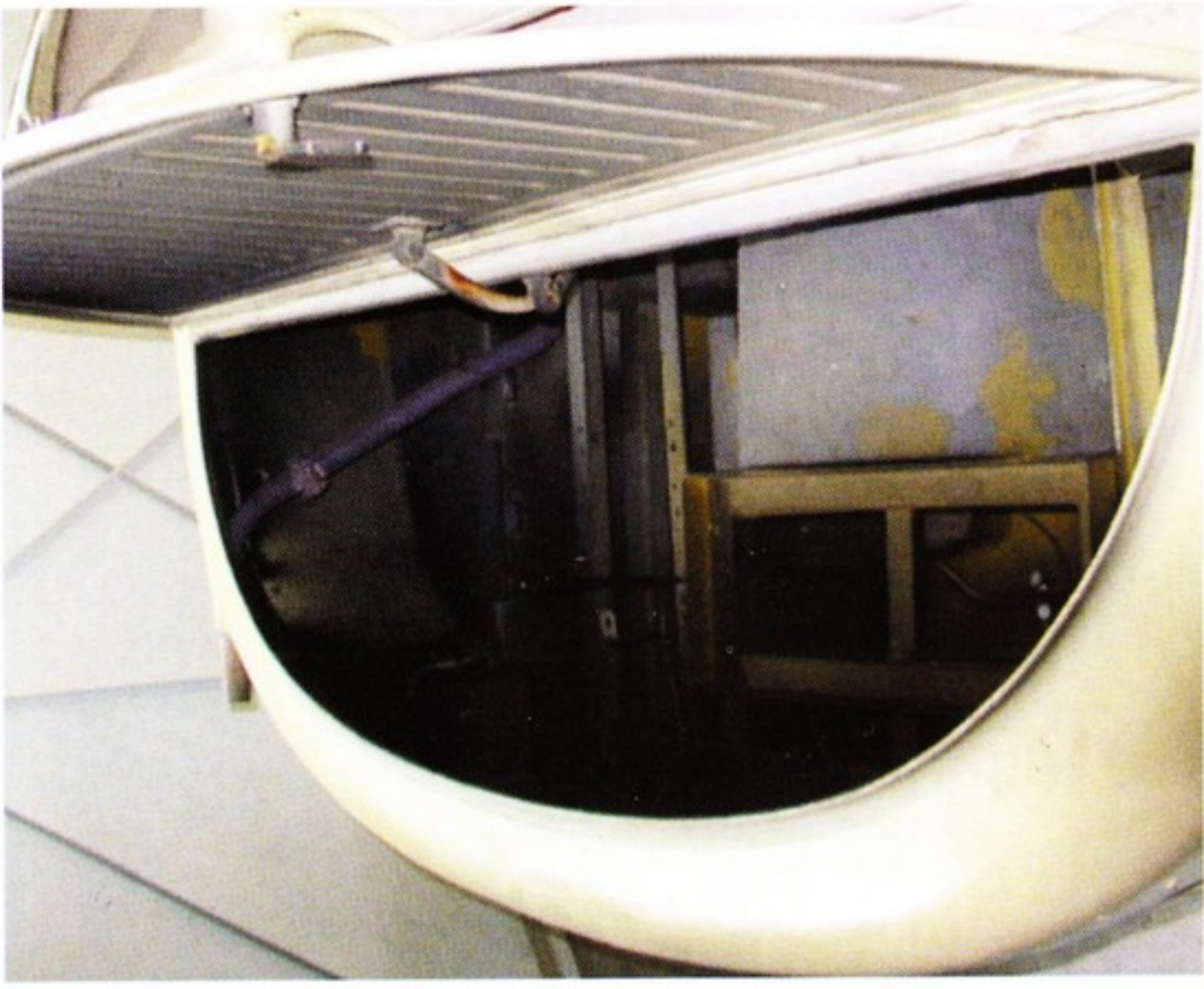


# **ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЕРМАХТА**







Амфибия Трипнель JG 6



# Легковые автомобили вермахта



*Опель «Кадет» 1937 г., двухдверный кабрио-лимузин. Мотор машины заглох, а капот ощерился как пассажирки. На двери - эмблема 78-й пехотной дивизии, сформированной в январе 1943 г. «длинный» номерной знак с большим количеством цифр говорит о том, что фото сделано в конце войны.*





*Презентация одного из первых KdF-Volkswagen, Берлин, 1938 год. Обратите внимание на то, что двухстворчатое заднее стекло присутствовало даже на машинах выпуска 1955 года.*

### **Kaefer**

Первый Kaefer («горбун») Тур 92 появился в 1941 году. В апреле 1943 года обозначение машины сменили на Тур 82Е. Kaefer представлял собой незначительно модифицированное шасси Тур 82 с установленным на нем гражданским кузовом KdF. Машина отличалась высоким дорожным просветом, составлявшим 290 мм, и приводилась в движение мотором объемом 1131 см<sup>3</sup> и мощностью 25 л.с. Оснащение машины было спартанским. Среди прочего в салоне имелось крепление для пистолета-пулемета MP 38/40 в ногах переднего пассажирского места, стойки для двух винтовок у задних сидений, крепление для аптечки, раскладная подставка для карты и др. Пол, как и у серийных кубельвагенов, был деревянный.

Тур 82Е был гораздо комфортнее открытого кубельвагена при сравнимых ходовых качествах. В закрытом салоне пассажиры были лучше защищены от холода, дождя, ветра и пыли. Зато намного труднее было быстро покинуть машину.

Как и обычные кубельвагены, некоторые машины Тур 82 Е оснащались газогенераторами для экономии бензина. Переделанные подобным образом машины (Тур 230 и Тур 239) выпускались с середины 1943 года. Их легко распознать по большому выступу на капоте, под которым по *Volkswagen Limousine Тур 87 с колесной формулой 4x4. Всего было построено 584 автомашины этого типа.*

мешался газогенератор. При этом запасное колесо и топливо для генератора перевозили на крыше автомобиля. Другим альтернативным топливом для автомобилей был природный газ. Машины, приспособленные для работы на природном газе, обозначались как Тур 240 и отличались от обычных машин по большому газовому баллону, расположенному возле заднего сиденья.

Другими вариантами Тур 82Е были пикап Тур 825 и фургон с металлическим кузовом Тур 81.

Некоторые машины Тур 82Е оказались в составе частей СС. Такие маши-

ны получили обозначение Тур 92 SS. Следует также заметить, что послевоенный VW 51 практически не отличался от Тур 82Е. Всего с октября 1942 по 1944 год было выпущено 546 машин Тур 82 Е, плюс еще два прототипа, построенных еще в 1941 году. Некоторые источники приводят другую цифру - 667 машин Тур 82 Е и Тур 92 SS.

Уже в 1939 году Порше планировал создать две армейские полноприводные модификации KdF: Тур 86 с шасси типа кубельваген (в 1941 году построено два прототипа, еще один прототип сделали в 1943 году) и Тур 87 с гражданским кузовом.

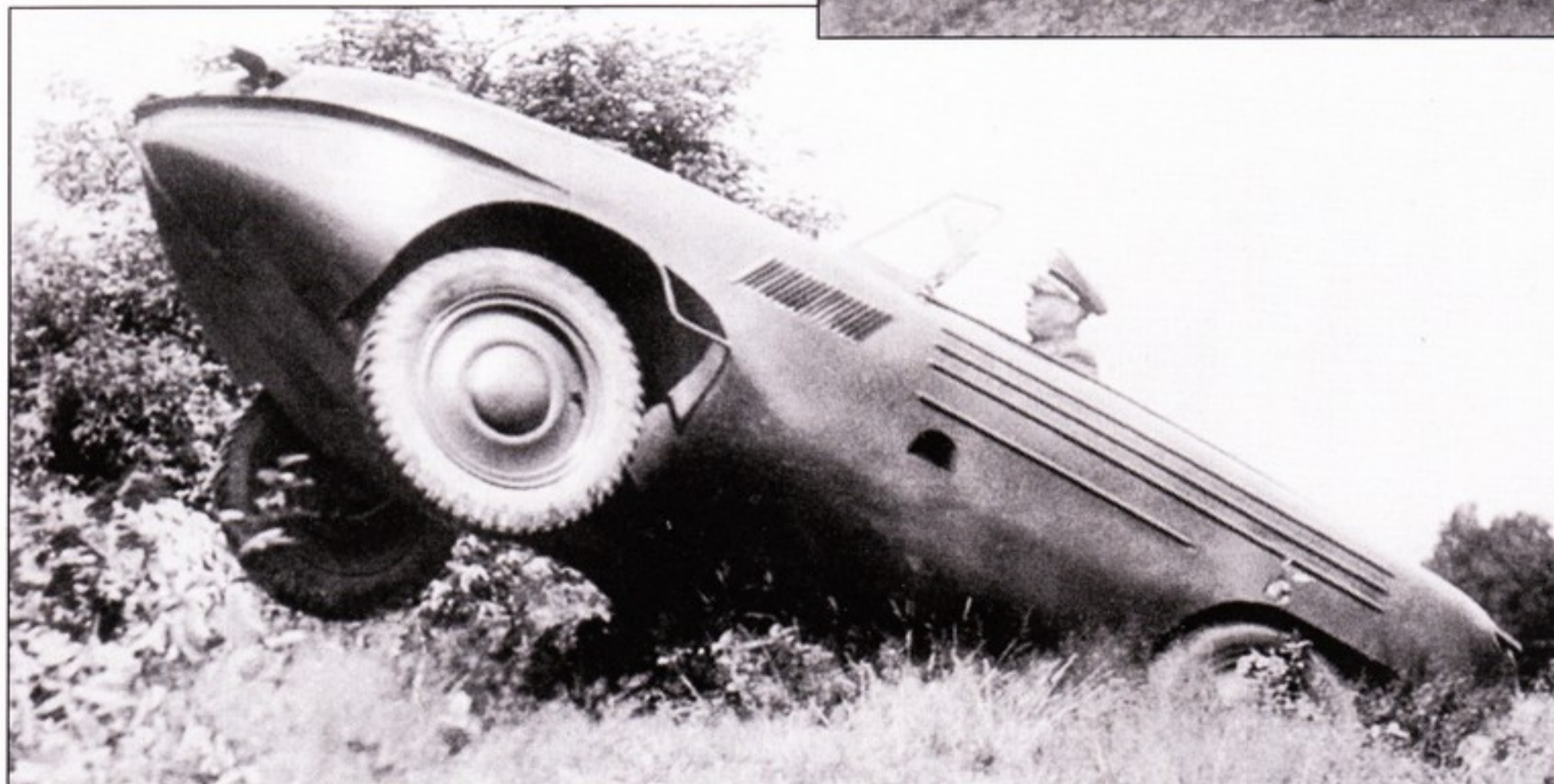






*Прототип амфибии Trippel SG-6, 1929 г. Прототип отличается отсутствием дверей и вентиляционных щелей. Двигатель и колеса машины - производства фирмы Адлер.*

В январе 1940 года начались ходовые испытания двух прототипов Тур 86. Испытания проходили в районе Айзенаха. В феврале испытания продолжились на полигоне в Куммерсдорфе и Санкт-Йоганне, Тироль. Испытания проводили при температуре воздуха 14 градусов ниже нуля и при высоте снежного покрова 1,2 м. В первый день удалось завести только один автомобиль, который, пройдя 100 метров, безнадежно увяз в снегу. На следующий день эту машину оснастили антипробуксовочными цепями, после чего ходовые качества автомобиля заметно возросли. Без проблем машина смогла пройти по склону крутизной 25 градусов. Испытания

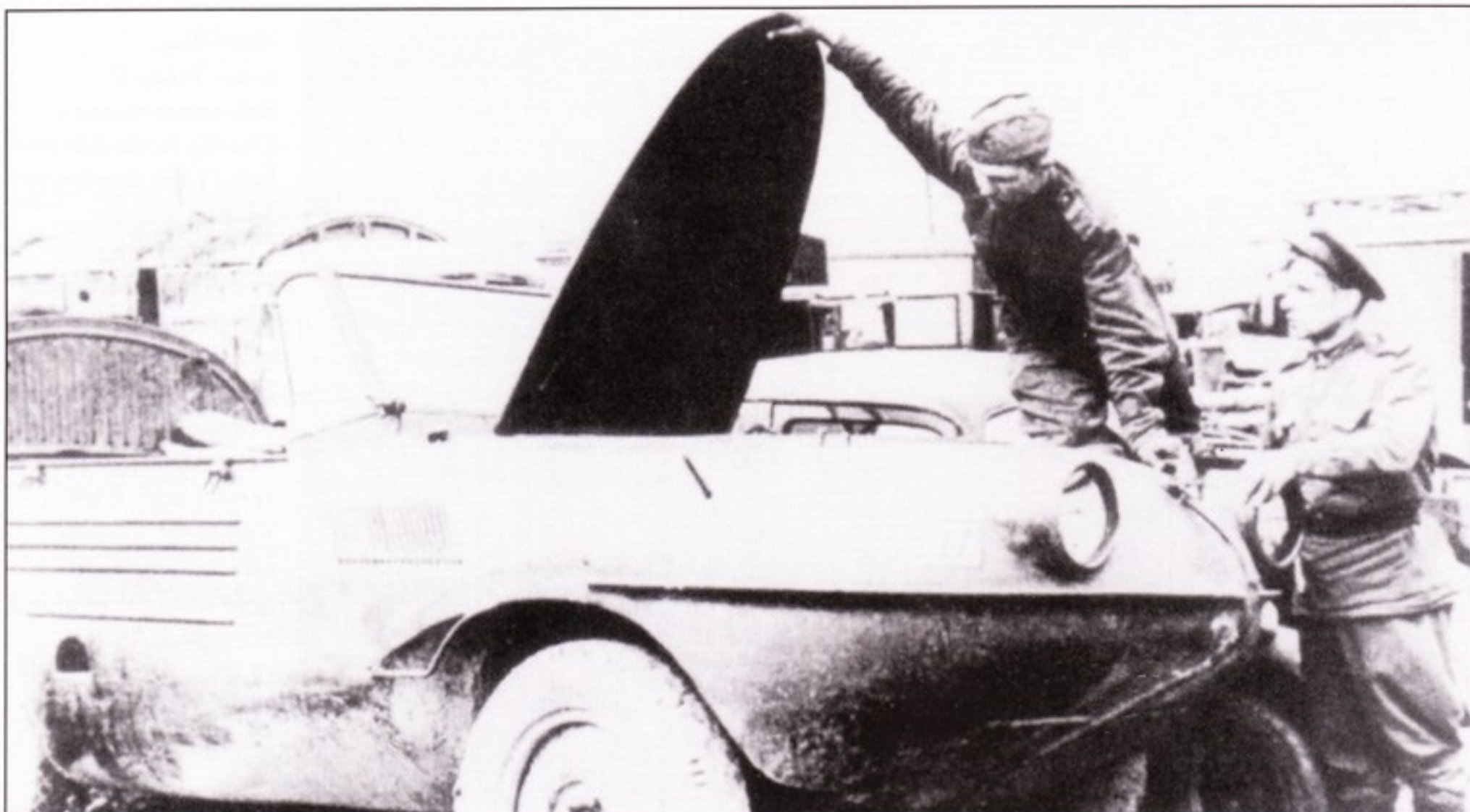


показали необходимость как можно быстрее наладить выпуск полноприводной версии автомобиля.

В декабре 1940 года был представлен новый полноприводной автомобиль: Тур 87. Было построено полтора десятка таких машин, получивших шасси амфибии Тур 128 и кузов KdF. Позднее Тур 87 получил шасси от Тур 166 Schwimmwagen. В этом варианте машина получила известность как Kommandeurwagen. Было построено не так

*Trippel SG-6 выпуска 1941 года. Это улучшенная версия машины. Хорошо виден обтекаемый корпус, вездеходные возможности тоже на высоте.*





*Серийный вариант Trippel SG-6 во время амфибийных испытаний. Хорошо видны двери в бортах кузова и вентиляционные отверстия. Стандартная нагрузка машины - 4 человека, при этом машина сидит в воде довольно высоко. В перегруз Trippel мог брать на борт 16 солдат.*

много полноприводных автомашин, всех их отправили в Северную Африку, где они хорошо показали себя. Машины были дополнительно приспособлены к эксплуатации в условиях пустыни. Прежде всего их оснастили усиленными фильтрами, а также специальными шинами Kronprinz со специальным рисунком протектора. При этом пришлось переделать переднюю ось и бампер. Большинство Kommandeurwagen'ов имело складную брезентовую крышу. Сколько было построено «горбунов» с приводом на все четыре колеса сказать трудно. По документам из заводского архива можно определить, что было построено 564 автомобиля.

Машины Typ 87 оснащались двигателем объемом 1131 см<sup>3</sup> и мощностью 24,5 л.с. Дорожные испытания новой машины проводились в августе-сентябре 1941 года на дорогах (и по бездорожью) в Югославии, Румынии, Болгарии и Греции, то есть в условиях, приближенных к тропическим. Кроме двух Typ 87, в испытаниях участвовали два кубельвагена Typ 82 и один KdF Sedan (Typ 60).

В 1943 году Порше построил еще один экземпляр полноприводного кабриолета-лимузина (Typ 98).

*Солдаты Красной Армии с интересом рассматривают брошенный немцами Trippel SG-6 выпуска 1941 г.*



## Амфибии Trippel SG6

В 1934 году Ганс Триппель разработал первый немецкий коммерческий автомобиль-амфибию. Первоначально на автомобиль поставили 4-цилиндровый двигатель Adler, а в 1937 году машина получила 6-цилиндровый двигатель того же типа, что устанавливали на Opel «Kapitaen». В 1939 году конструктор представил военным модель, оснащенную 4-цилиндровым двигателем. Демонстрируемый автомобиль развивал по суше скорость до 65 км/ч, а по воде 8 км/ч. Этот прототип в конечном счете направили на службу в организации «Todt».

Большую популярность в войсках получила амфибия, оснащенная двигателем Opel. В 1940-1944 годах было выпущено 1000 таких амфибий, получивших обозначение SG 6. Это была четырехместная амфибия с открытым кузовом. Первоначально машина имела дверцы, но с 1941 года их убрали. Двигатель располагался спереди. Коробка передач - трехступенчатая, привод на все четыре колеса. В воде машина двигалась с помощью винта, который отбирал мощность у ведущего вала. Опускался и поднимался винт с помощью рычага, расположенного слева от водите-



*Серийный Trippel SG-6, хорошо видны повреждения, полученные при эксплуатации машины.*

*Амфибия Trippel SG 6 на плаву. В 1940-1944 годах было построено 1000 таких амфибий. База 2489 мм, длина 4825 мм, ширина 1800 мм, высота 1910 мм, масса 1950 кг.*



ля. Привод на все четыре колеса включался лишь при езде по бездорожью. В воде управление машиной осуществлялось при помощи передних колес, что, впрочем, было малоэффективно. При массе 1800 кг SG 6 развивала 80 км/ч на суше и 12 км/ч в воде. В 1940-1942 годах на заводе Bugatti в Молсхайме построили 350 машин этого типа, а остальные амфибии выпустила фирма Trippel Werke GmbH, построившая в 1941 году завод в Хомбурге-над-Сааром. Большинство амфибий Trippel использовалось в составе частей Waffen-SS в качестве разведывательного автомобиля. Некоторую часть амфибий использовали в пропагандистских целях. Существовала и восьмиместная модификация SG 6, способная перевозить 37-мм противотанковую пушку и два 7,92-мм пулемета.

В 1943 году появилась амфибия SG 7. Машина оснащалась двигателем Tatra V8, расположенным сзади. Кузов нового типа не имел дверей. На базе SG 7 была создана амфибия Schildkroete, выпускавшаяся малой серией в 1943-1944 годах.

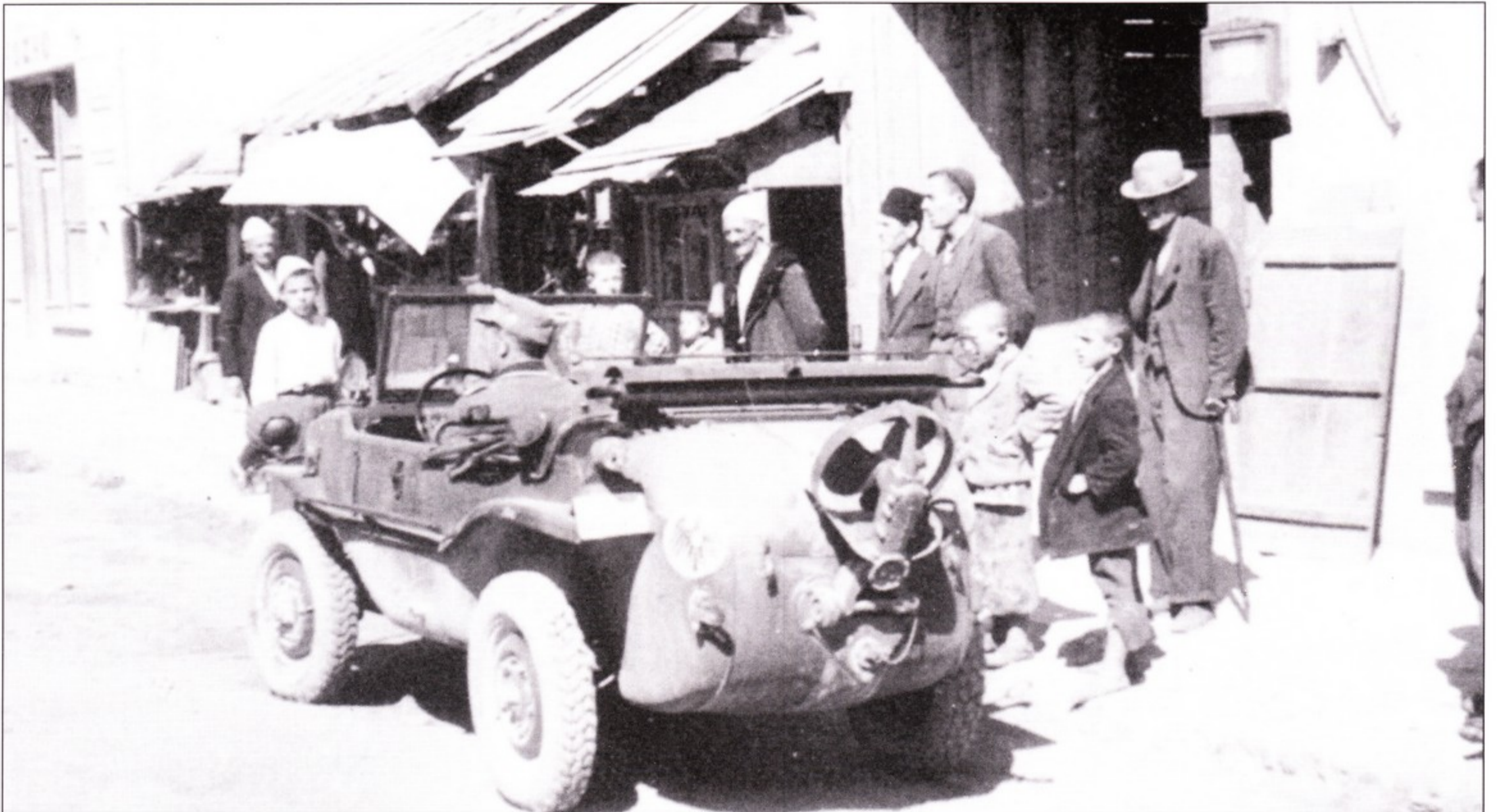
*Гражданская версия машины - SK-8 пересекает просторы озера Констанция. За рулем - сам конструктор Ганс Триппель.*







Фольксваген «Швиммваген» (4x4), «легкий пассажирский автомобиль К 2 тип 166» выпускался серийно с 1942 по 1944 г.г., было построено 14 500 машин. Автомобилем данного типа предлагалось заменить мотоциклы с колясками в дивизиях СС, поэтому изначально машина называлась «Kradschutzwagen». Постепенно швиммвагены поступали в саперные, парашютно-десантные и иные спецподразделения вермахта и люфтваффе. Швиммвагены пользовались экстремальной популярностью за свою полноприводность и отличную проходимость. Амфибийные качества машины были востребованы очень редко, так как даже небольшая волна заливала кузов. На фото - тип 166 37-го бронесапёрного батальона на учениях в Бретани весной 1943 г.



Черногория, 1943 г. Фольксваген тип 166 неустановленного горнострелкового подразделения 1-й горнострелковой дивизии, хорошо виден заваленный вверх трехлопастный гребной винт в кольцевом канале. В откинутом вниз положении винт соединяется с приводным валом двигателя. Скорость движения по водной поверхности регулировалась нажатием педали газа, максимальная скорость движения по водной поверхности - 10 км/ч. Движение было возможно только вперед.



## Schwimmwagen

Кюбельваген оказался удачным армейским автомобилем, единственными недостатками которого был привод только на задние колеса и невозможность плавать. Работы по созданию амфибии на базе кюбельвагена начались в конструкторском бюро профессора Порше 1 июля 1940 года, руководствуясь техническим заданием, полученным в HWA. Армия нуждалась в амфибиях, прежде всего для оснащения саперных частей. Порше решил создать машину, которая бы сочетала в себе качества вездехода и амфибии. В отличие от кюбельвагена VW 82, амфибия имела привод на четыре колеса, что облегчало движение по пересеченной местности.

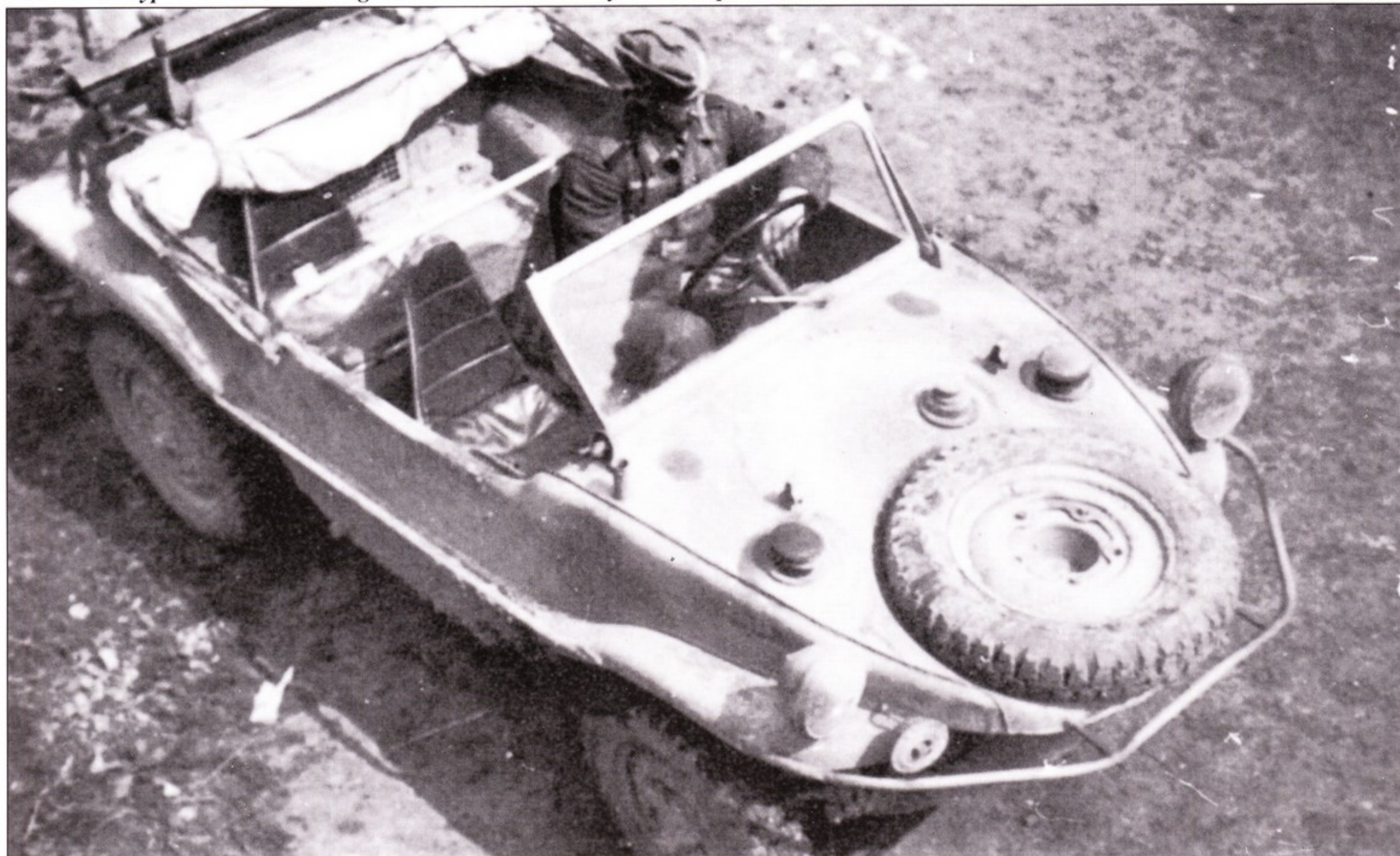


*Трофейная амфибия Volkswagen le.gl. Pkw-K2 VW 166.*

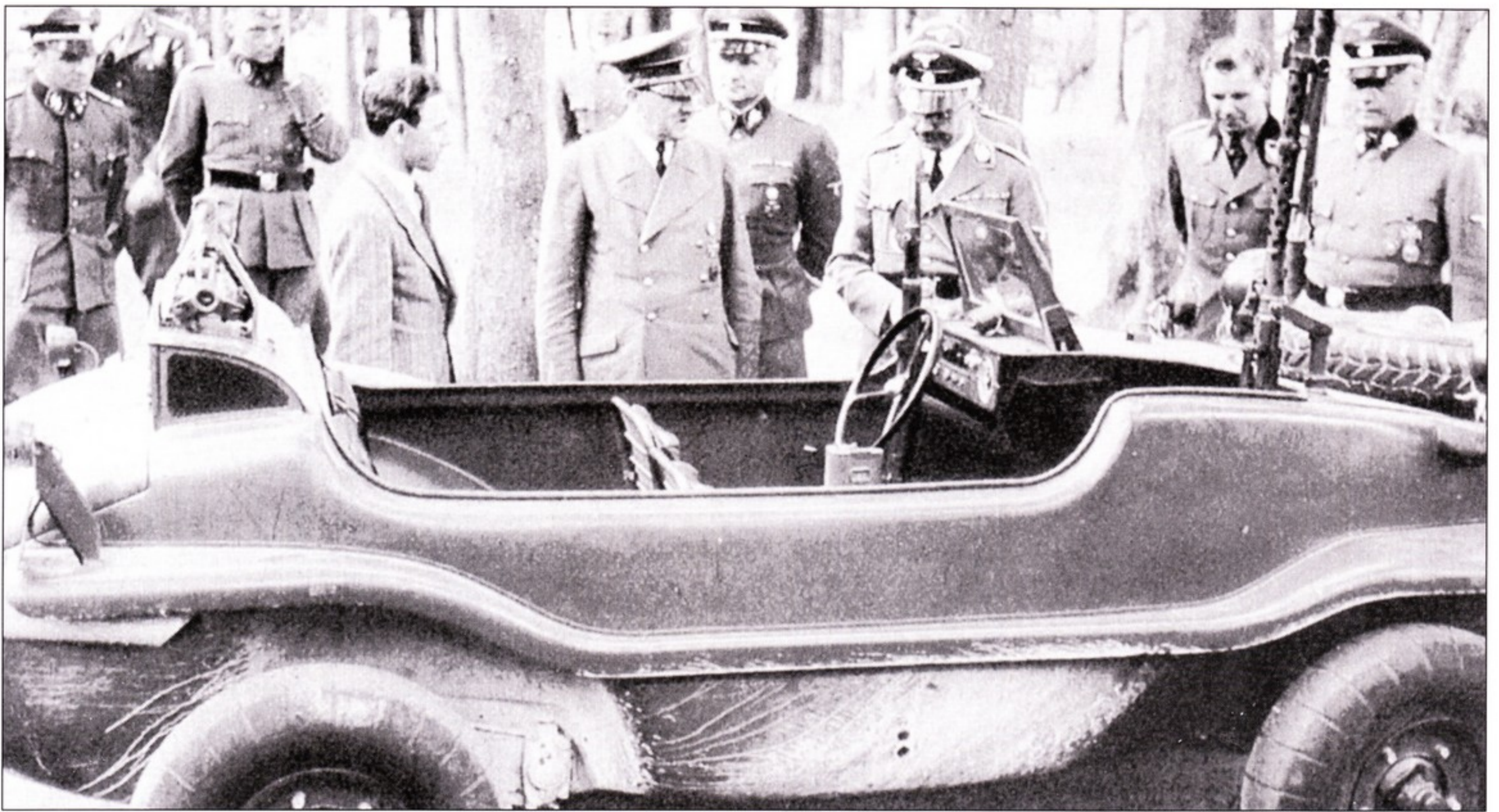


Уже 5 июля 1940 года был подписан контракт на выпуск трех прототипов Тур 128 (длинная амфибия). Сборку первой машины закончили 21 сентября. 1 ноября все три прототипа, внешне еще очень похожие на Тур 82 были готовы для пробных поездок, которые начались пять дней спустя на озере Макс-Айт под Штуттгартом, а также на автостраде, грунтовой до-  
*Фольксваген «Швиммваген» тип 166 27-го бронеразведывательного батальона, Румыния, весна 1944 г. Машина оснащена двумя бензобаками емкостью по 50 л. Заливочные горловины баков видны правее и левее запасного колеса. Центральная горловина предназначена для заправки маслобака.*

*le.Pkw-K2 Тур 166 «Schwimmwagen». Подготовка к опусканию гребного винта.*







*Войска СС очень интересовал швиммваген. На фото - демонстрация длиннобазного варианта швиммваген, тип 128, фюреру и высоким бонзам Рейха. В передней части машины установлен пулемет MG-34, ветровой щиток меньше в сравнении с ветровым стеклом «нормального» швиммвагена. Автомобиль не имел никакой защиты даже от огня стрелкового оружия - одна из причин, по которой данный вариант в серию не пошел.*



*Ie.Pkw-K2 Тур 166 «Schwimmwagen», Италия, 1944 года, подготовка к опусканию винта.*

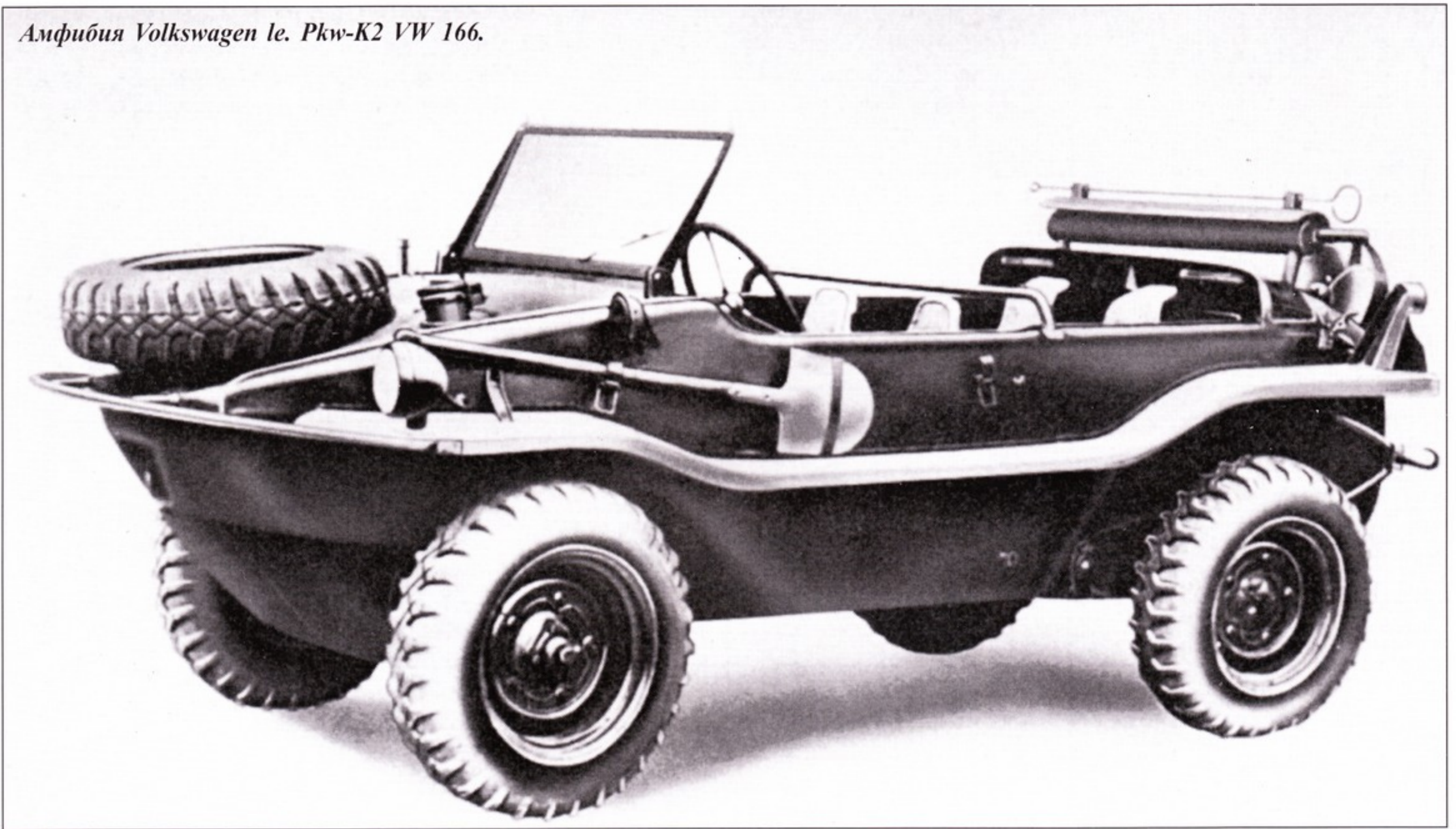
роге и на бездорожье. По результатам испытаний, весной 1941 года в конструкцию машин внесли небольшие изменения. Новые прототипы участвовали в пробегах по Тиролю, по Балканам и в Ливии. Всего было построено 30 машин VW 128, получивших официальное обозначение Ie.Pkw-K2. Большинство из них попали в вермахт, а некоторые экземпляры Порше оставил себе для дальнейших экспериментов.

Первые швиммвагены имели шасси Volkswagen Тур 60 с торсионной подвеской спереди и пружинными амортизаторами сзади. Чтобы увеличить дорожный просвет, заднюю полуось несколько приподняли, а колеса получили внедорожные покрышки 5,25-16. Герметичный кузов изготавливали из тонкого стального листа. Дополнительную герметизацию обеспечивали резиновые уплотнители. VW 128 оснащались двухрядным 4-цилиндровым карбюраторным двигателем воздушного охлаждения объемом 1131 см<sup>3</sup> и мощностью 25 л.с. Двигатель располагался в герметизированном отсеке в задней части машины. Коробка передач (4 передачи вперед и задний ход) оснащалась дополнительной понижающей передачей для езды по бездорожью. Дополнительную передачу можно было в любой момент включить с помощью рычага КПП, установленного в нейтральное положение. При езде по хорошей дороге привод передних колес отключали. Для движения по воде использовался трехлопастный винт, а управление на воде осуществлялось с помощью поворота колес.

Все испытания показали, что VW 128 был неуравновешен и мог двигаться по бездорожью лишь с известными ограничениями. Было решено создать автомобиль с меньшей базой и более коротким кузовом. В это же время командование Waffen-



*Амфибия Volkswagen le. Pkw-K2 VW 166.*



SS начало искать новый автомобиль, который заменил бы в мотострелковых ротах мотоциклы с коляской. В апреле 1941 года эсэсовцы остановили свой выбор на амфибии Порше. Уже в августе 1941 года начались интенсивные испытания новой амфибии, получившей обозначение le. Pkw-K2s Тур 166. Несколько раньше, 25 июня, другой прототип Тур 166 был продемонстрирован высшим военачальникам немецкой армии во время испытаний в гористой местности в районе Обервизенфельда. Военные единодушно решили, что это самый лучший автомобиль из тех, что им приходилось когда-либо видеть.

После целой серии успешных испытаний новый прототип был рекомендован в серию вместо прежнего VW 128. Серийный выпуск начался летом 1942 года на заводе фирмы Volkswagen. 6 июня были готовы первые 100 машин, а до конца года завод выпустил 511 новых амфибий, большинство из которых попали в части Waffen-SS. Герметичные кузова швиммвагенов выпускала берлинская фирма Ambi-Budd.

VW 166 во многом походил на Тур 128, но был на 10 кг легче и мог брать четырех солдат в полной выкладке. Новая амфибия имела дополнительный топливный бак, что позволило довести общую емкость

баков до 50 л, а запас хода поднять с 440 до 520 км. У VW 166 база была короче на 400 мм, а колея - на 100 мм. Герметичный кузов изготавливался из тонкого стального листа с продольными ребрами жесткости. Лобовое стекло можно было откидывать вперед, брезентовая крыша также складывалась. Рулевое управление и двигатель остались практически без изменений. Гребной винт с тремя лопастями вращался с помощью цепной передачи, отбравшей мощность у ведущего вала.

VW 166 оснащались шинами двух размеров: 200-12 и 200-16. Часто можно было встретить эти машины со стандартными



*Ах, как здорово качаться на волнах! Le.Pkw-K2 Тур 166 «Schwimmwagen». На борту видно стандартное описание типа.*





*В 20-е годы светочи мирового автостроения видели автомобиль повышенной проходимости трехосным. Несмотря на техническую эффективность, трехосные автомобили не оправдали возлагаемых на них в части высокой проходимости конструкторами надежд, поэтому от таких машин достаточно быстро отказались. На фото - Mercedes-Бенц тип G 4 (6x4), выпускался с 1933 по 1939 г.г., построено всего 72 экземпляра с различными моторами (мощностью 100 л.с. и 110 л.с.) и кузовами (некоторые в бронированном варианте). Полная масса машины достигала 4,5 т, расход топлива составлял 28 - 38 л на 100 км пути. На фото - Mercedes-Бенц тип G 4, предположительно из гаража фюрера, на крыле - штандарт фюрера.*

шинами Volkswagen 5,25-16. С самого начала швиммваген получил более мощный двигатель, объемом 1131 см<sup>3</sup> и мощностью 25 л.с., который с марта 1943 года стали ставить и на кубельваген.

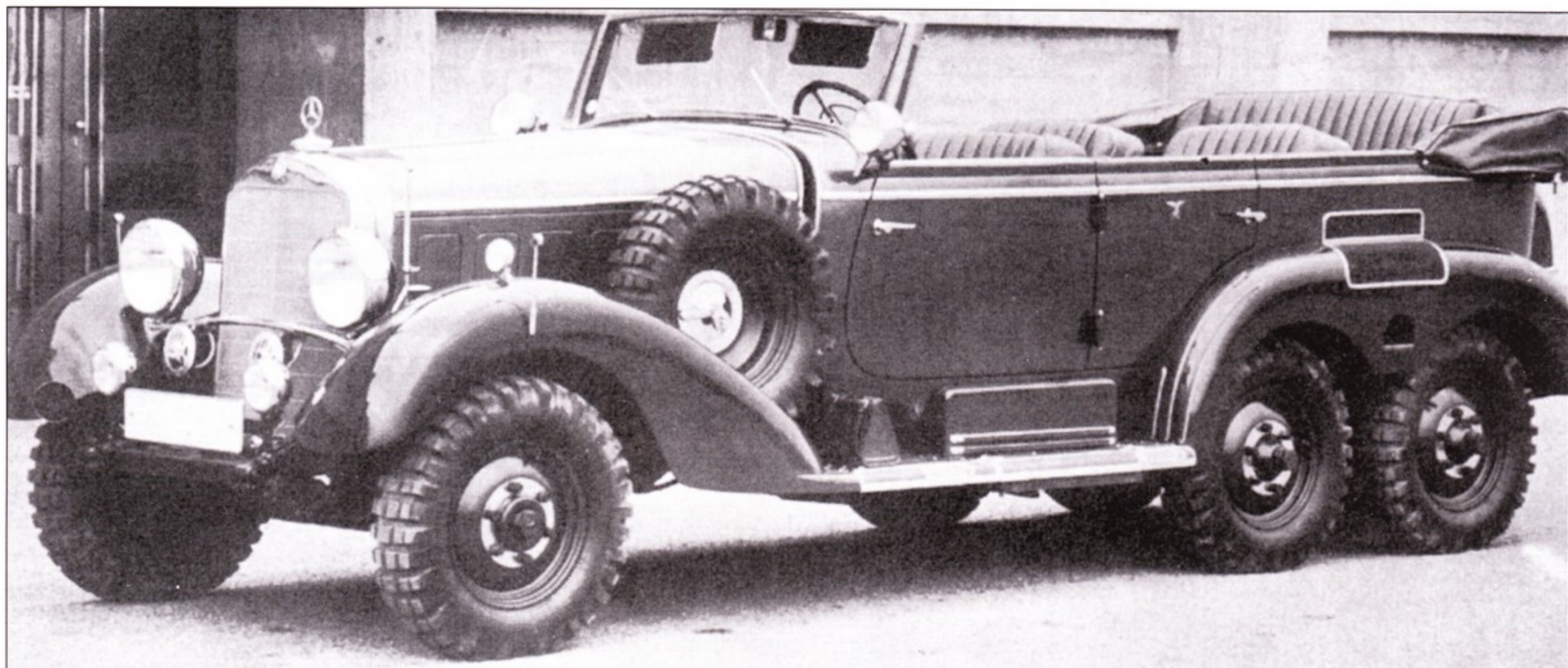
Некоторые машины дополнительно вооружались пулеметом MG 34. Пулемет устанавливали на вращающемся рычаге, размещенном спереди, с левой стороны.

«Укороченный» швиммваген очень хорошо двигался по бездорожью, уступая разве что гусеничному транспорту. Лишь

глубокий снег и грязь могли представлять для него тяжелую преграду.

До конца 1944 год в Вольфсбурге выпустили 14276 швиммвагенов. После тяжелых бомбовых ударов союзников по территории завода, выпуск амфибий пришлось прекратить. Тяжелая экономическая ситуация и дефицит стратегически важных материалов сделали невозможным дальнейший выпуск сложной амфибии. До весны 1945 года завод выпускал лишь обычные кубельвагены.

Швиммвагены попали в боевые части уже в 1942 году. В первую очередь амфибии получали разведывательные части танковых и моторизованных дивизий, прежде всего дивизий Waffen-SS. Амфибии поступали и в отдельные разведывательные батальоны, которые брали на себя функцию моторизованной кавалерии, сочетая разведку с возможностью нанесения ударов по тылам противника. Швиммвагены поступали и в саперные батальоны вермахта, в парашютные и другие элитарные части. Швиммвагены (также как и кю-



*Трехосный Mercedes-Benz G 4 был любимым автомобилем правителей III Рейха, в том числе и фюрера. Автомобиль отличался хорошими ходовыми качествами, а вместительный салон позволял разместиться с комфортом. Некоторые автомобили имели бронированный кузов.*



бельвагены) широко использовались в качестве быстрого курьерского автомобиля, а также в качестве автомобиля службы связи.

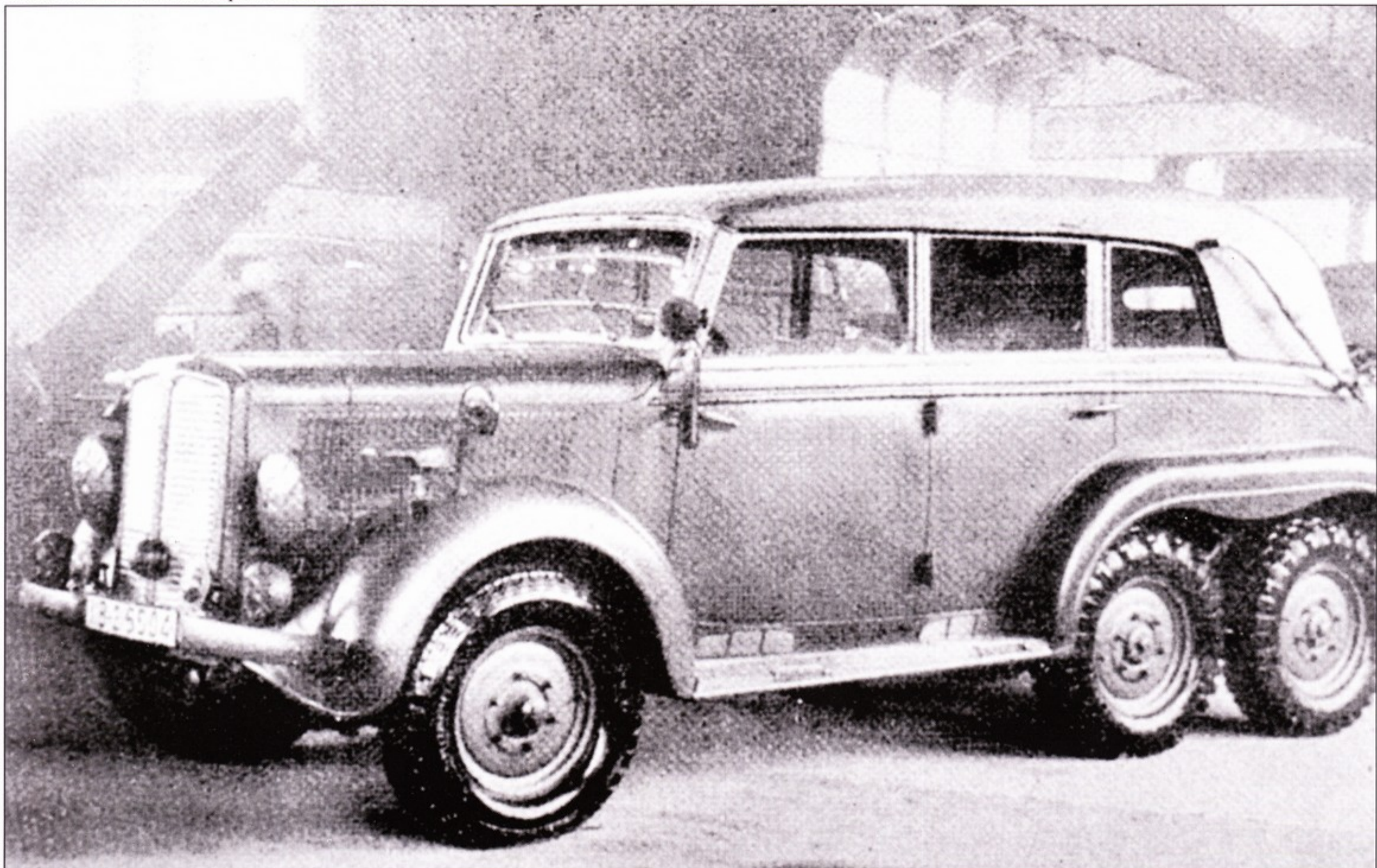
Проведенные в 1944 году американцами сравнительные испытания швиммвагена и американского Ford GPA показали, что немецкая машина заметно лучше американской. Можно уверенно отвечать, что Schwimmwagen VW Typ 166 был самой лучшей амфибией, созданной до 1945 года.

### Трехосные автомобили

В 20-е годы повсеместное распространение получило мнение, что только трехосные автомобили могут иметь хорошую проходимость. Этот взгляд разделяли многие немецкие конструкторы, которые попытались создать армейский автомобиль с колесной формулой 6x4. Первым трехосный автомобиль построил Horch. В 1926-



*Мерседес-Бенц тип G 4 охраны фюрера, снимок сделан во время визита Гитлера в 30-й пехотный полк, Польша, 1939 г.*

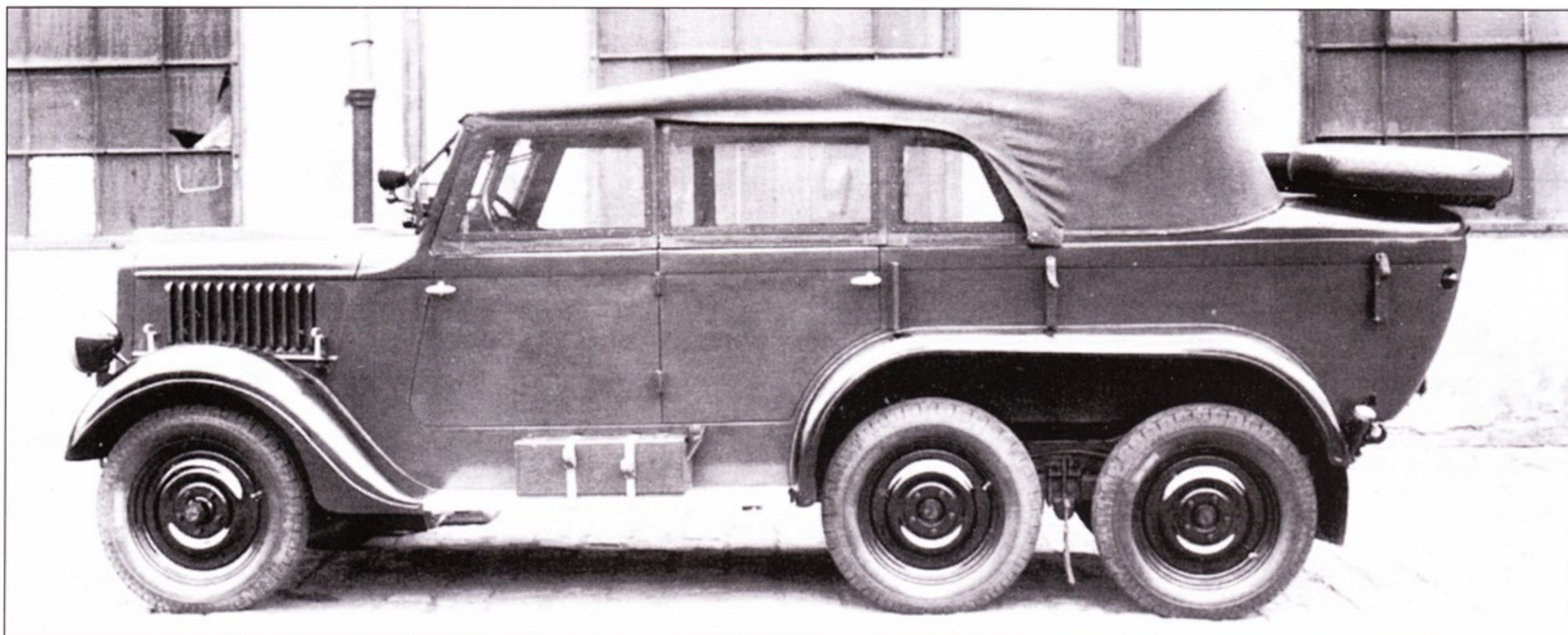


*Фирма Крупп выпускала трехосные командирские автомобили на шасси легкого грузовика Крупп-Протце. Фото сделано на весеннем вернисаже в Вене в 1940 г.*



*Командирский автомобиль фирмы Крупп с генералом Паулюсом на заднем сиденье, южная Россия. На корме автомобиля нарисована эмблема 6-й армии.*





Чешский трехосный внедорожный автомобиль Praga AV конструктивно походил на немецкий Mercedes-Benz G 4. Автомобиль выпускали в 1936-1939 годах и использовали в качестве штабной машины. На «Прагах» стоял относительно слабый двигатель мощностью всего 70 л.с. Немцы использовали и другие чешские трехосные автомобили: Skoda «Superb» 903, Tatra T 82 и T93.



Снимок Praga AV сделан в Польше в 1939 г.



Автомобиль Прага AV 10-го саперного батальона, район Варшавы, 1939 г. Справа - Шевроле 1938 г. выпуска с номерным знаком WH-131313.





*Шкода Супер 903 - командирское авто с 6-цилиндровым мотором мощностью 73 л.с. В вермахте такие машины использовались ограниченно.*

В 1928 годах было построено около 60 штук автомобилей Model 8 Тур 40, оснащенных 3,5-литровым двигателем мощностью 65 л.с. Масса машины составляла всего 2700 кг. Следующей трехосной моделью стал, появившийся в 1926 году, Mercedes-Benz Тур G 1. На мерседесе стоял двигатель объемом 3079 см<sup>3</sup> и мощностью 50 л.с. Мощности двигателя едва хватало чтобы разогнать автомобиль, весящий более трех тонн, до 60 км/ч. На протяжении двух лет было выпущено всего 7 машин этого типа.

Самым известным немецким трехосным автомобилем стал Mercedes-Benz Тур G 4. Созданный в 1934 году для высших представителей третьего рейха, Mercedes G 4 стал любимым автомобилем Адольфа Гитлера. Именно на этом автомобиле он с триумфом въехал в Прагу в марте 1939 года. В 1934-1939 годах было выпущено 72 автомобиля этого типа. На машины устанавливали разные варианты 8-цилиндрового двигателя Daimler-Benz M24 рабочим объемом 5018, 5252 и 5401 см<sup>3</sup> и мощностью 100, 115 и 110 л.с., соответственно. При массе 4400 кг, автомобиль развивал скорость 67 км/ч. Расход топлива на шоссе составлял 28 л на 100 км, а на пересеченной местности - 38 л на 100 км. Кроме эксклюзивных экземпляров со складной крышей (некоторые из них имели бронированный корпус), существовал вариант машины, вооруженный двумя пулеметами MG 34. Эти машины, получившие прозвище Partisanenwagen, использовали для со-

*Командирский автомобиль Шкода тип 640 с кузовом от обычного легкового автомобиля из 11-го саперного батальона, Румыния.*





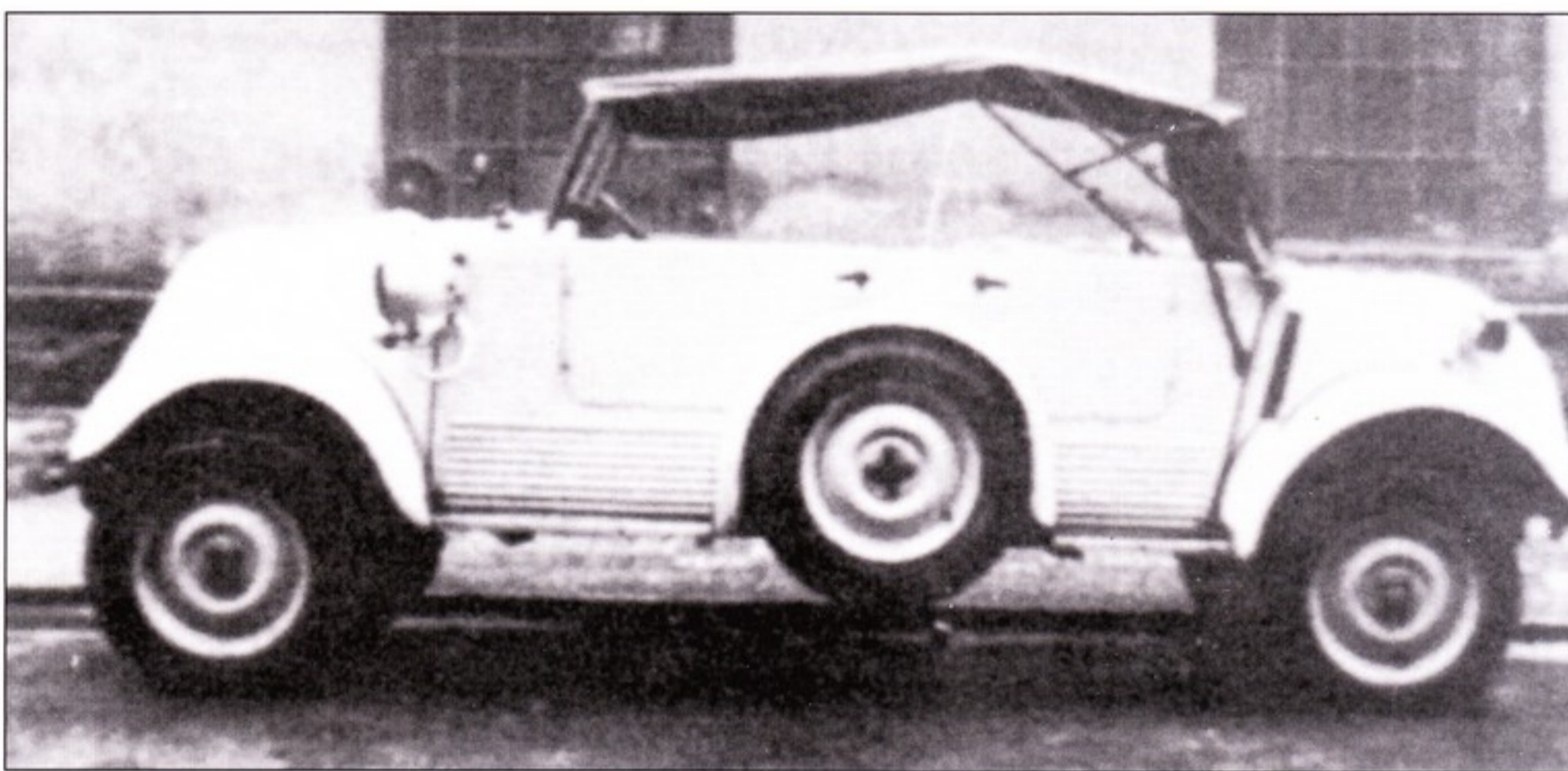
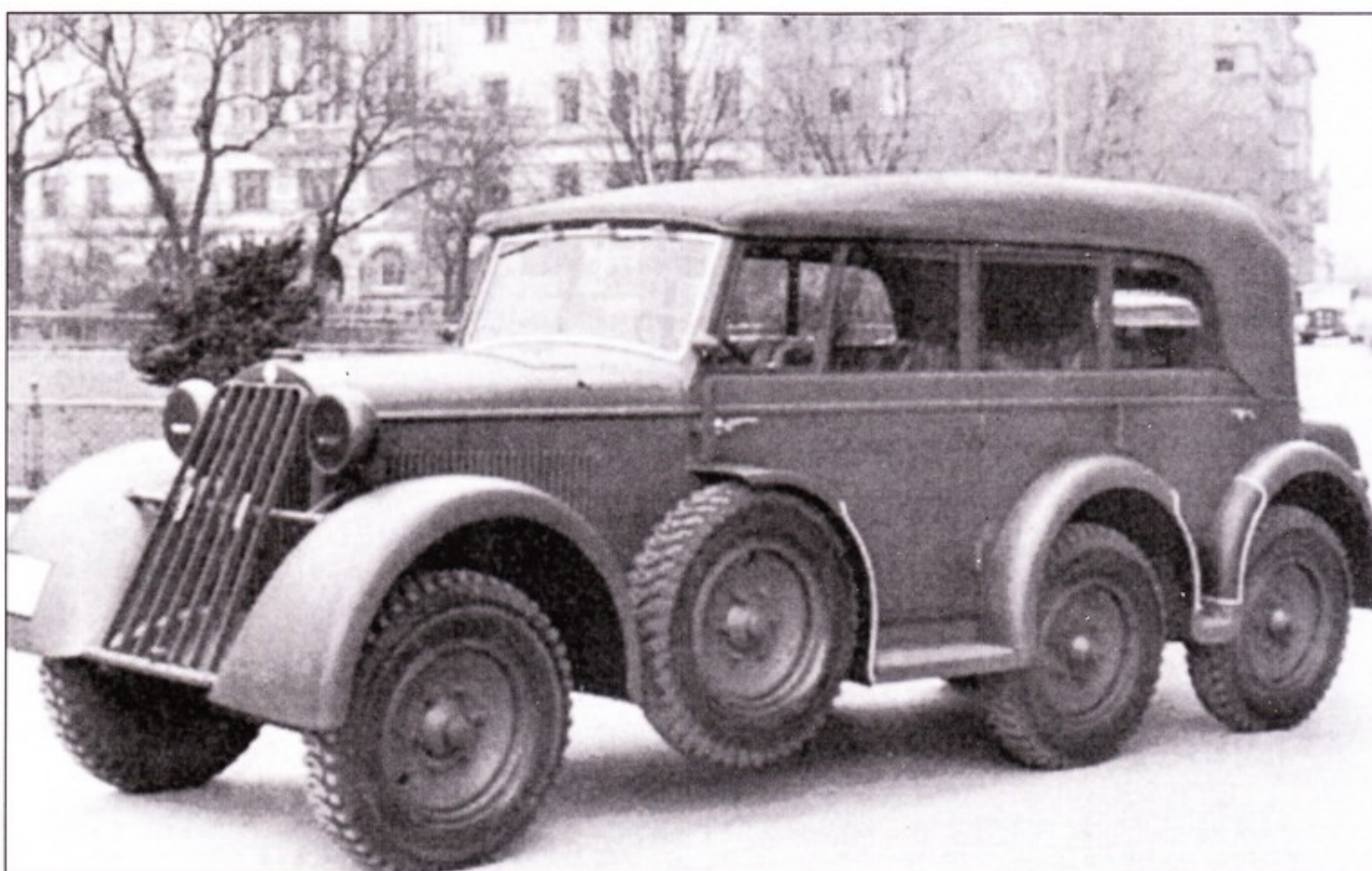
*Трехосный штабной Steyr 640. Было выпущено около 200 машин этого типа, причем выпуск параллельно шел и на заводах Skoda.*

провожения. Имелся вариант с закрытым кузовом для Рейхсминистерства почты, который обычно использовали в качестве штабного автомобиля.

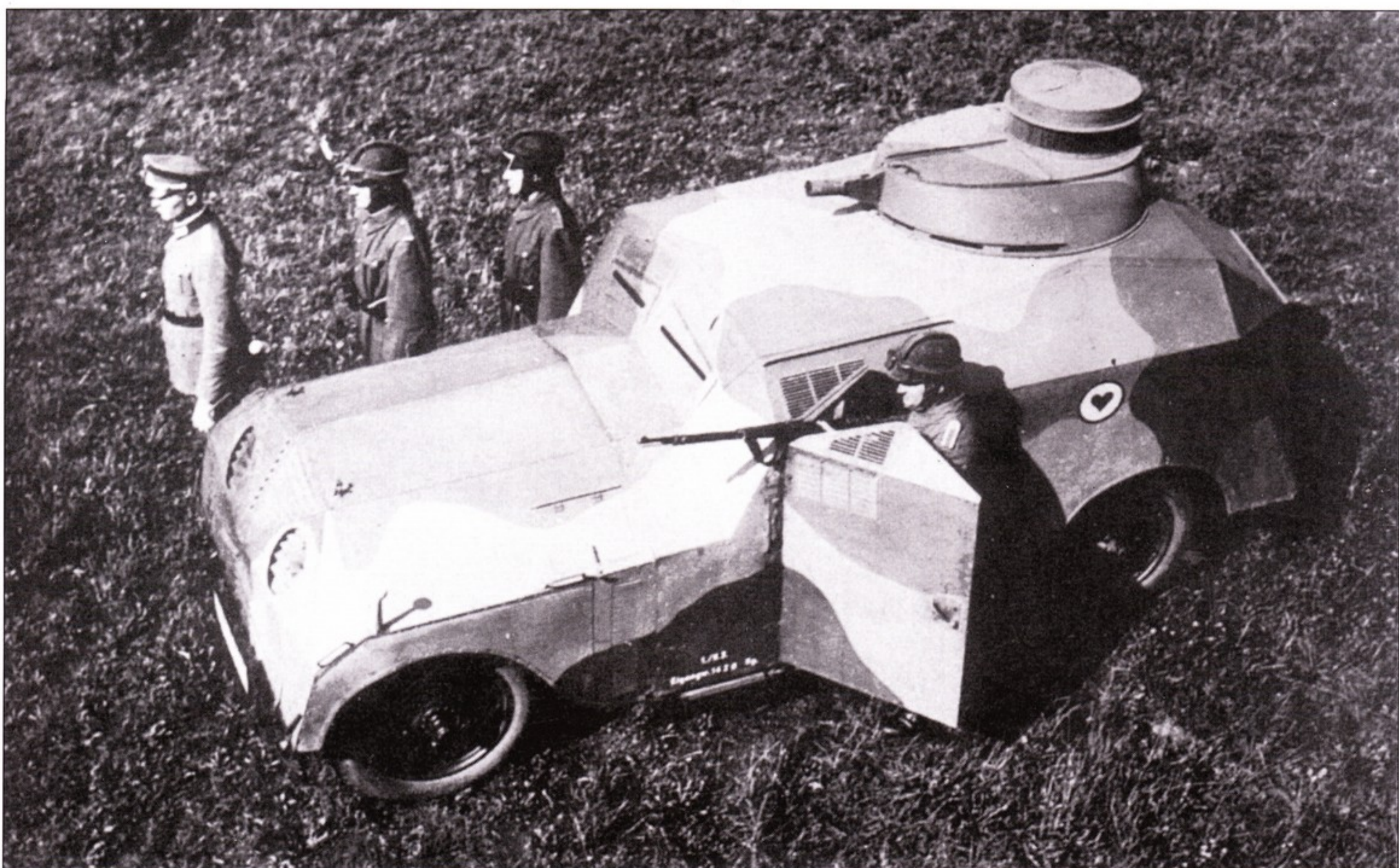
Здесь будет уместным упомянуть, что в конце 30-х годов фирма Krupp выпустила небольшую серию трехосных автомобилей, созданных на базе грузовика L2 H143 Krupp-Protze. Машина могла вместить шесть человек. Кузов со складной крышей придавали автомобилю шикарный вид. Трехтонный автомобиль приводился в движение слабым 4-цилиндровым 3,3-литровым двигателем мощностью 52 л.с.

В 1926 году появился единственный немецкий полноприводной трехосный автомобиль. Это был созданный на небольшой фирме в Хамелине Selve Typ M. При массе 3300 кг, автомобиль оснащался двигателем мощностью 53 л.с. и мог брать до 7 пассажиров. Максимальная скорость 67 км/ч, расход топлива на пересеченной местности 30 л на 100 км. В серию этот автомобиль не пошел.

Большинство трехосных автомобилей 6x4 вермахта были австрийского и чешского производства. Среди 3780 1,5-тонных автомобилей Steyr 640, выпущенных в 1937-1941 годах, некоторую часть составляли штабные автомобили с открытым кузовом-кабриолет. После аннексии Чехии, немецкая армия получила почти все из 389 автомобилей Praga AV, выпускавшихся в 1936-1939 годах. На машины ставили 6-цилиндровые двигатели объемом 3468 см<sup>3</sup> и мощностью 70 л.с. В 1941-1943



*Внедорожный автомобиль Тетро G 1200 имел два двигателя, независимо приводившие в движение переднюю и заднюю оси.*



*Panzer Atrappen Adler «Standard» 6. У автомобиля экипаж и офицер-посредник. На боку машины виден тактический знак, принятый в «танковых» частях рейхсвера.*

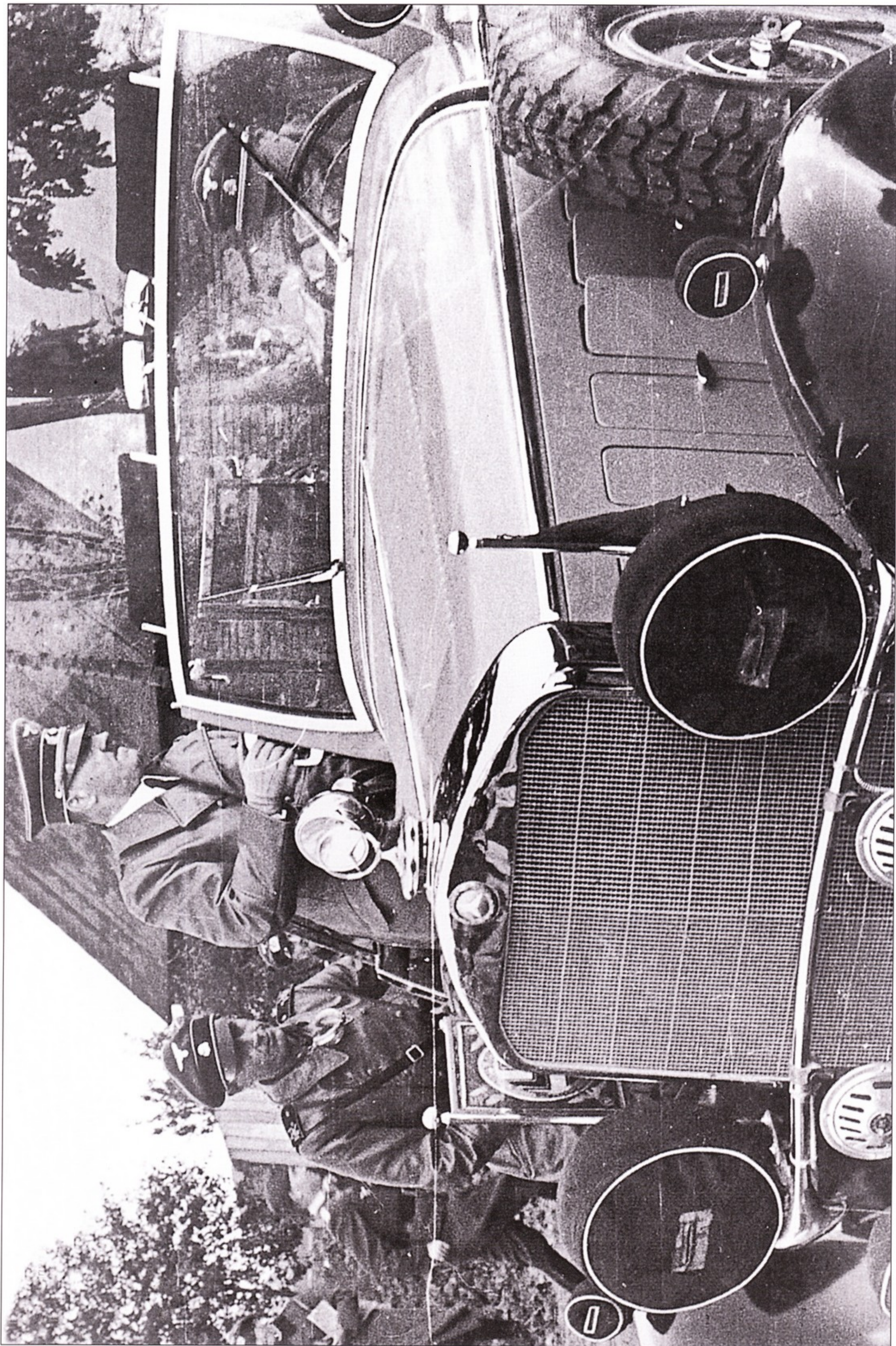


# Mercedes G4



*Автомобиль G4, Франция, весна 1940 г. Машина принадлежит высокому чину из командования люфтваффе. Автомобиль окрашен матовой краской, на фары установлены светомаскировочные чехлы. Зато клаксоны - хромированные!*



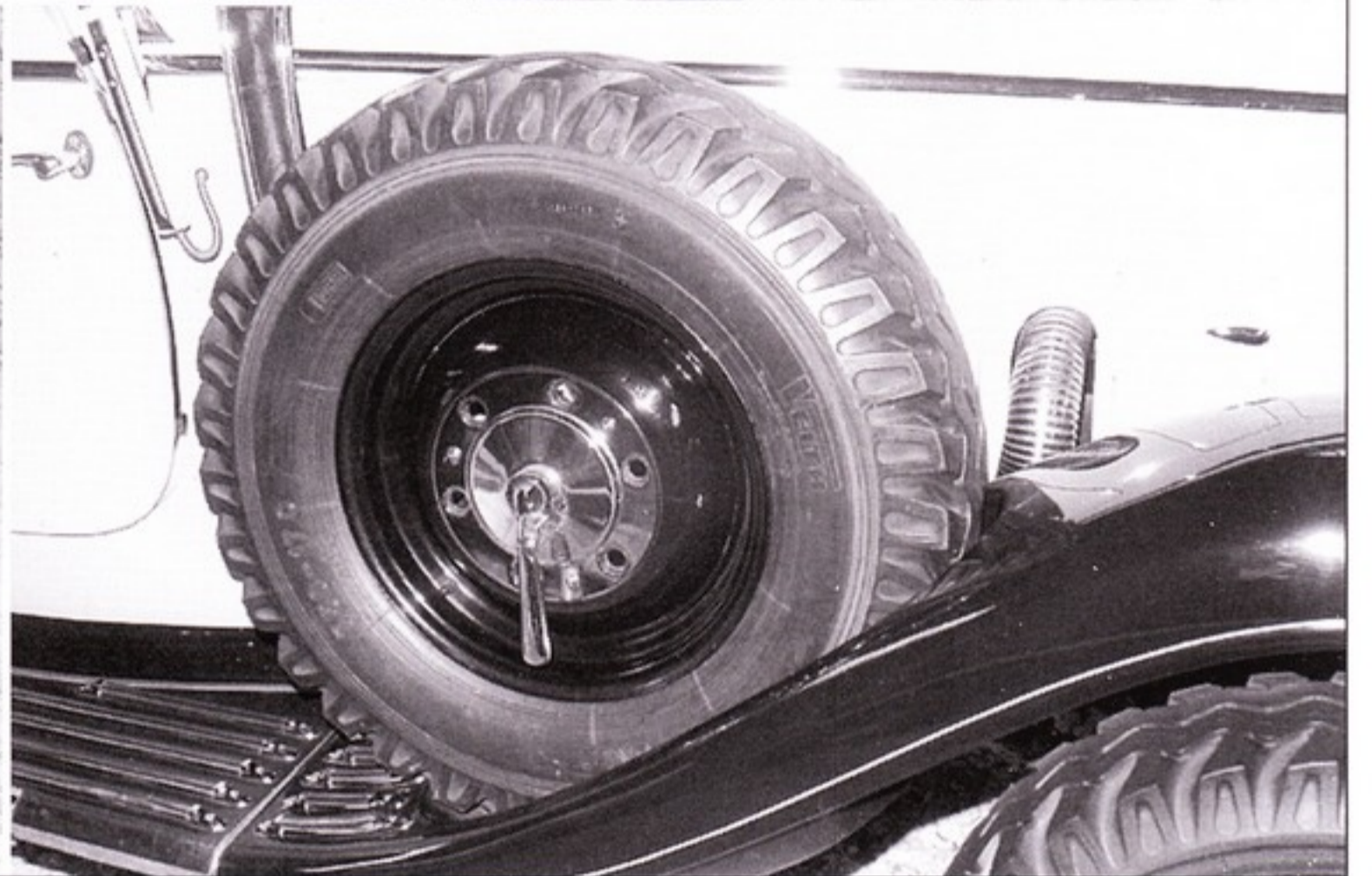


Самым известным пассажиром автомобиля Мерседес G4 стал фюрер Адольф Гитлер. Одна из многих фотографий из серии «Гитлер в Польше», сентябрь 1939 г. На снимке - один из нескольких светло-серых Мерседесов G4 дивизии «Великая Германия».

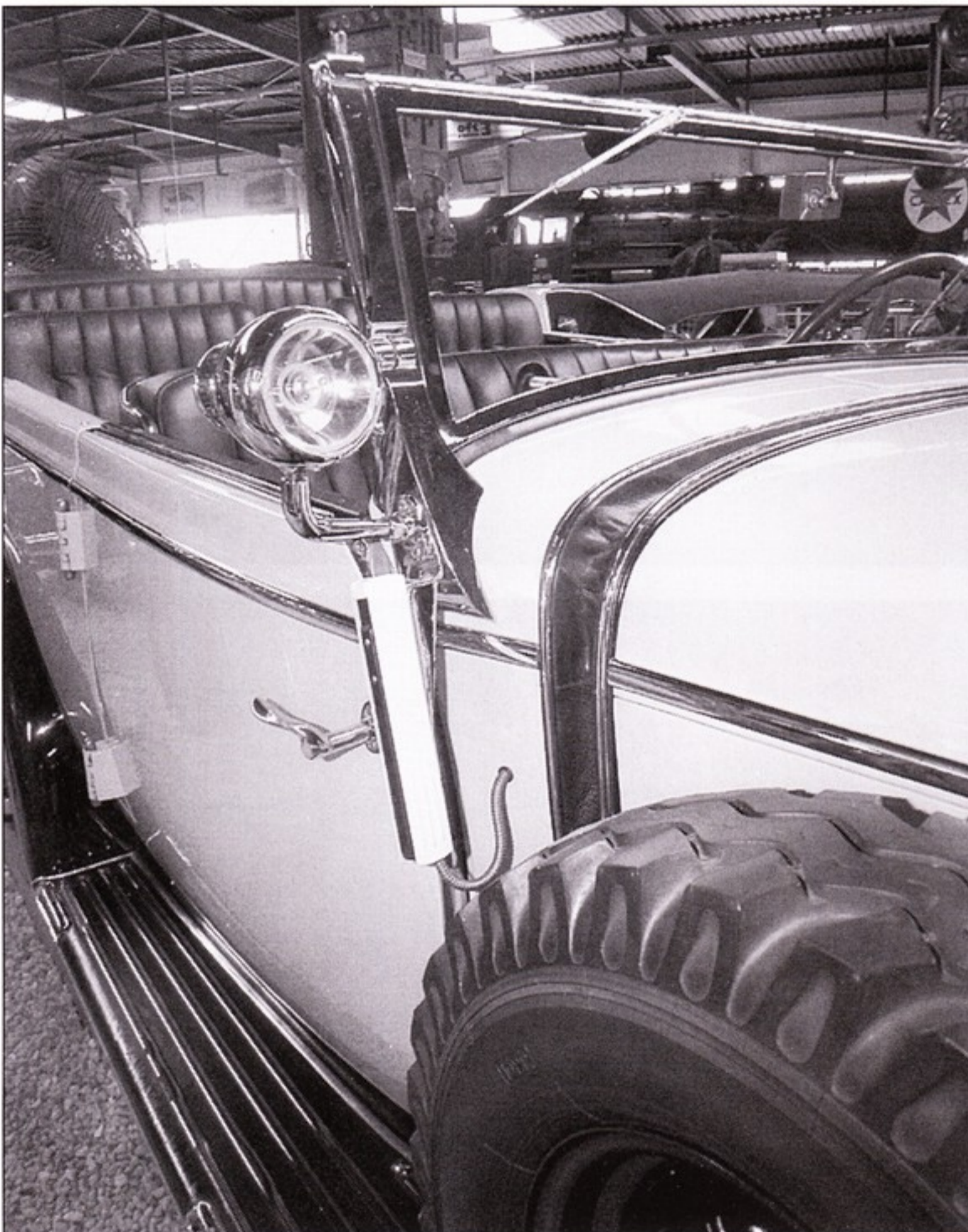








*G4 - длинный автомобиль, почти 6 метров в длину. Машина отличалась очень прочной конструкцией, характерной для всех «меринов». Крупные планы двух фар и клаксона. Клаксон - бошевский, такой же как на всех военных машинах Рейха, только что хромированный. Тюнинг - писк!!! Хром, шесть фар! При необходимости на все фары ставились светомаскировочные колпаки индивидуального изготовления. Запасные колеса ставились справа и слева. Обратите внимание на выхлопную трубу.*



*На G4 стоял механический указатель положения передних колес семафорного типа, как на всех других колесных и колесно-гусеничных машинах Рейха. Опять - везде хром! Ширина шин для автомобиля повышенной проходимости явно недостаточна! В ходе реставрации автомобиль получил восемь оригинальных шин размером 7,5x17 дюймов с протектором «военного» образца. На снимке - левое запасное колесо.*





Пара задних колес прикрыта одним массивным крылом. В центре крыла сделана подножка. Обратите внимание на крюкообразную заливочную горловину заднего топливного бачка. В корме машины установлены две нормальные фары в придачу к подфарникам, фары прикрыты металлическими сетками. Установлен багажник. Емкость топливного бака при наличии багажника - 90 л, без багажника ставился 140-литровый бак. Клиренс задней оси - 23 см. Задняя часть автомобиля - чрезвычайно просторная, сиденья отделаны кожей. Гитлер предпочитал ездить на G4, сидя рядом с шофером, а на заднем сиденье размещались офицеры охраны из «Лейбштандарта Адольф Гитлер».

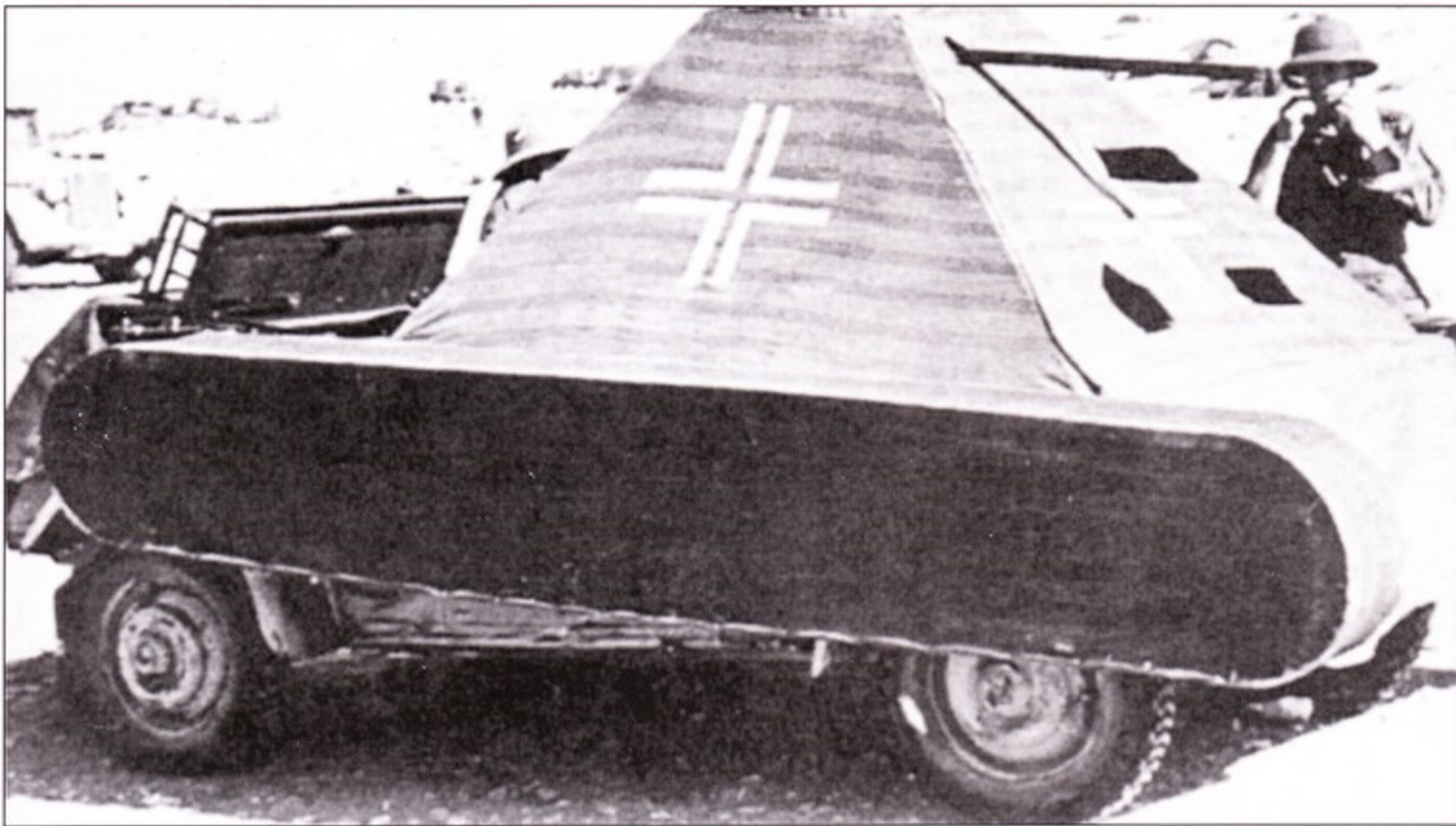


Общий вид руля и приборного щитка. Большой бардачок предназначен для хранения пистолета шофера. Ниже бардачка - панель с тумблерами многочисленных фар. Минимальный радиус разворота автомобиля составлял 8,5 м. Неплохо, при колесной базе в 3,1 м. Общий вид переднего отсека с сиденьями шофера и пассажира. На G4 стояла 4-скоростная коробка передач. Машина массой 3559 кг разгонялась до скорости 70 - 80 км/ч. Задние четыре колеса были оснащены гидравлическими тормозами. Крупный план внутренней поверхности задней дверцы, кобура...





*Panzer Atrappen Adler «Standard» 6. Виден регистрационный номер.*



*Макет командирского танка, использовавшийся в Северной Африке, май 1941 года.*



*Mercedes-Benz 540 K, регистрационный номер «Ost-3», принадлежавший генерал-губернатору Гансу Франку, Краков, 1942 год.*

годах на шасси Skoda «Superb» 3000 выпускалась трехосная семиместная легковая автомашина Skoda 903. На заводах Tatra выпускали два варианта трехосных внедорожных автомобилей. В 1935-1936 годах построили 325 машин Tatra 82, имевших шасси 6x4 обычного двухтонного грузовика. В 1939 году начался выпуск тяжелых внедорожных автомобилей Tatra 93 с колесной формулой 6x6.

#### Mercedes G4

В межвоенный период инспекторат моторизованного транспорта выдал техническое задание на разработку автомобиля повышенной проходимости, предназначенного для перевозок высокопоставленных лиц. Машина должна была иметь три оси, шесть колес (не менее четырех - ведущие) и транспортировать минимум шесть человек. В соревнование за выгодный и престижный заказ вступило три германских автомобилестроительных гиганта - Хорьх-Верк АГ, Даймлер-Бенц АГ и Зельв Автоверк АГ. Первые прототипы появились в 1926 г., но потом финансово-экономический кризис заставил фирмы Хорьх и Зельв отступить от соревнования. Даймлер же их Бенц продолжил научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в избранной области, разработав сначала двухосный автомобиль G3A, а потом трехосный шестиколесный G4. Данный членовоз выпускался ограниченной серией с 1933 по 1939 г.г. и официально именовался как 150G4W31. Точное количество построенных экземпляров осталось неизвестным. Разные источники говорят то о 57, то о 131 машине. Известны три варианта машины, которые значительно отличались друг от друга.

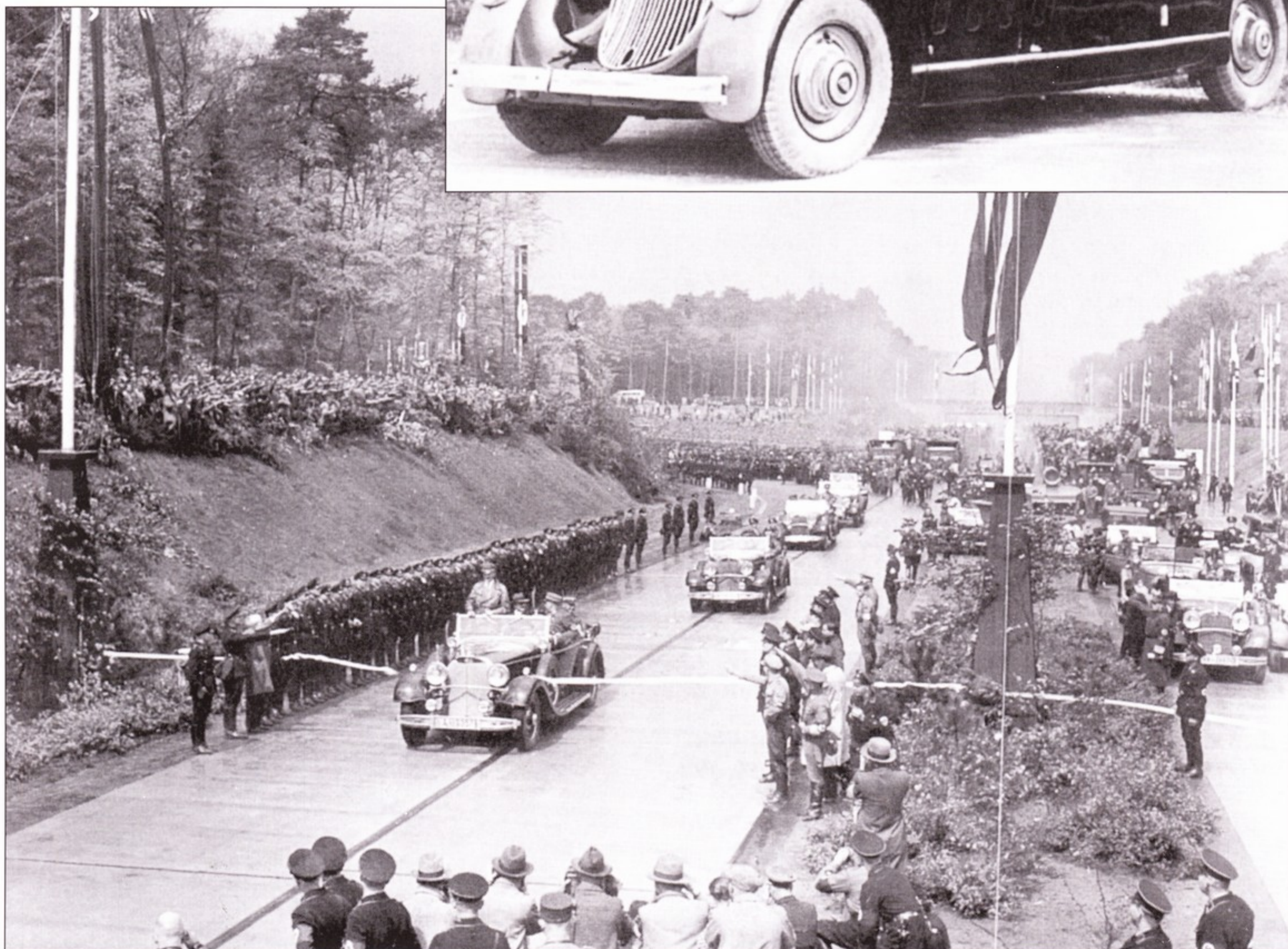
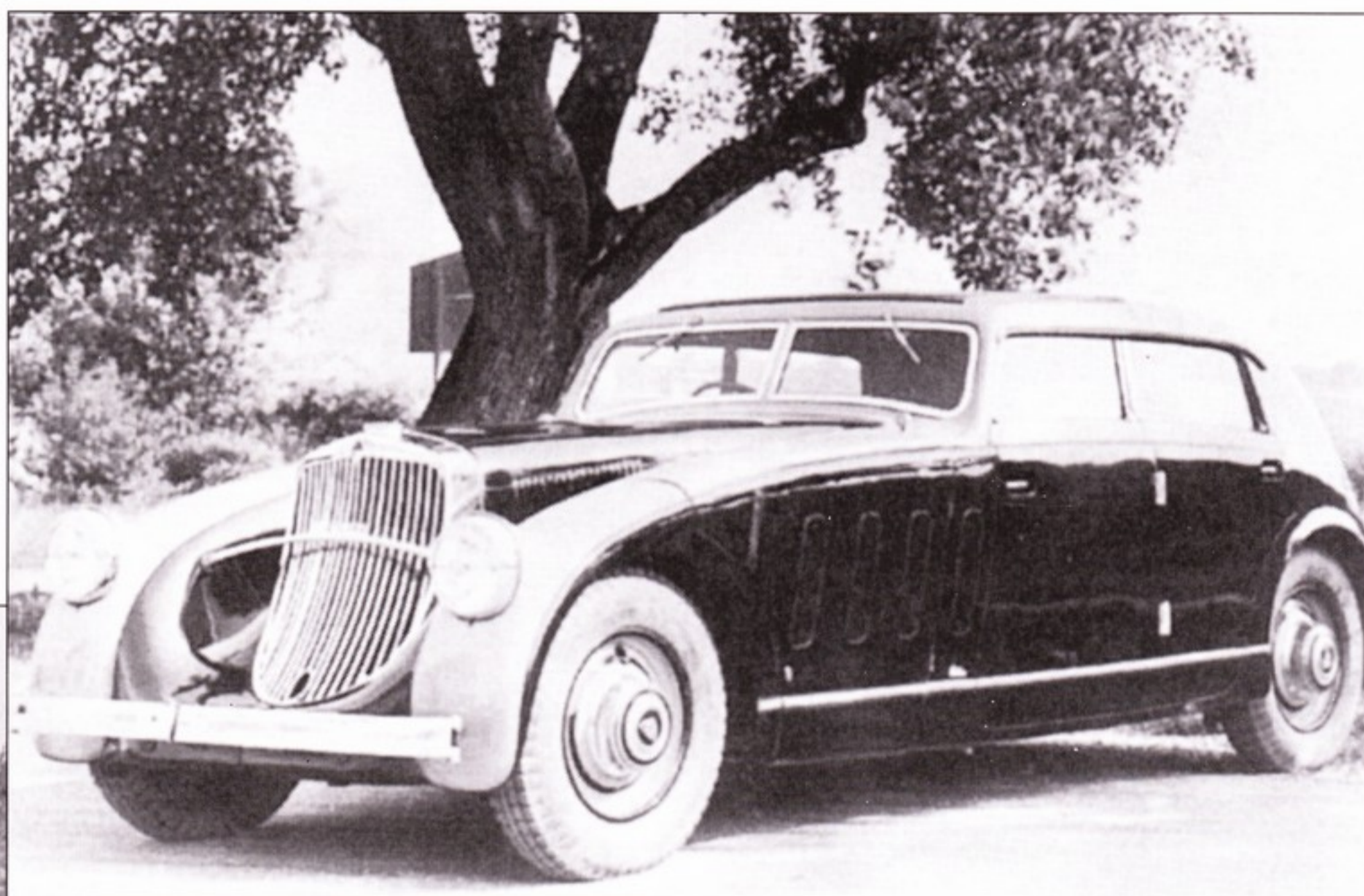




*Mercedes-Benz 540 K «Ost-3», принадлежавший в 1941-1943 годах генерал-губернатору Гансу Франку.*

*Прототип роскошного автомобиля Maybach, Германия, 1937 год.*

*Рейхсканцлер Адольф Гитлер открывает новую автостраду в районе Франкфурта-на-Одере. Строительство дорог позволило, с одной стороны, справиться с безработицей, а с другой - значительно улучшить гражданскую и военную дорожную сеть Германии.*







*В вооруженных силах Германии эксплуатировалось огромное количество автомобилей самых разных типов и марок, в частности легковые кары наверное всех известных в Европе марок. Проблема дефицита запасных частей была хронической, иногда из-за какой-то мелочи автомобиль вставал навсегда. На 1 декабря 1938 г. в вооруженных силах официально имелись легковые автомобили следующих марок и в следующем количестве: Адлер - 90 087, Авто-Юнион - 305 514, Ауди - 1306, DKW - 233 704, Хорьх - 13 057, Вандерер - 57 447, BMW - 43 085, Боргвард - 33 946, Даймлер-Бенц - 122 727, Ганомат - 44 391, Опель - 480 464, Штейр - 24 807, Штовер - 6528, Fiat - 43 084, Форд - 101 837, другие - 9 139.*

*Типичный предвоенный рекламный плакат.*



*Маленький Адлер «Триумф Кабриолет» (строился с 1936 г.), оснащенный 1-литровым 4-цилиндровым мотором мощностью 25 л.с., также призвали на военную службу. На фото - машина 5-й танковой дивизии СС «Викинг».*





*Классический автомобиль 30-х годов - «Автобан Адлер». Стремительные обводы кузова отражают дух того времени. Такие машины фирма Адлер выпускала в 1937 - 1940 г.г., машина оснащалась двигателем мощностью 58 л.с. автомобиль принадлежит 402-му велосипедному батальону, снимок сделан во Франции.*

В 1934 - 1936 г.г. строились автомобили модификации W31 с двигателем объем цилиндров 5 л и мощностью 98 л.с.. В 1937 - 1938 г.г. выпускались автомобили варианта W131с 5,252-литровым двигателем мощностью 115 л.с. Наконец в 1938 - 1939 г.г. собирали авто с двигателем объемом цилиндров 5,4 л и мощностью 110 л.с. Все моторы - 8-цилиндровые с расположением цилиндров в один ряд. Минимум семь автомобилей были построены в полностью закрытом варианте и оборудованы радиостанциями. Практически все автомобили Мерседес G4 разошлись по крупным военным и партийно-административным бонзам Рейха. Фюрер Гитлер также использовал время от времени для загородных поездок авто Мерседес G4. Геринг и Гиммлер не чурались ездить на G4. Настоящим внедорожником машина так и не стала - проходимость лучше, чем у обычного автомобиля, но хуже чем у полноприводного, так - «паркетный джип». Многие автомобили G4 пошли тюнинг в соответствии с пожеланиями их владельцев, на некоторых ставилось пулеметное вооружение, на некоторых - аудио- видеосистемы и бар-холодильники. В гараже Гитлера одно время насчитывалось 14 машин Мерседес G4, но только три-четыре из их были выполнены в VIP-варианте, фюрер вообще отличался немереной скромностью. Остальные машины из гаража фюрера были вооружены парой пулеметов MG34 и окрашены в серый «военный» цвет.

Насколько известно, до настоящего времени дожили четыре экземпляра находящихся на ходу автомобиля Мерседес G4. Один из этих автомобилей в 1939 г. Германия подарила генералу Франко, она сохранила свой оригинальный облик и в настоящее время находится в Испании. Несколько лет назад Мерседес G4 был обнаружен в Чехии, где его долгие годы использовала пожарная охрана. Ныне эта машина отреставрирована и

выставлена на всеобщее обозрение в Автотехическом музее Шинсхейма в Германии. Машина восстановлена фирмой Мерседес-Бенц по оригинальным чертежам и технологии в «парадном» варианте. Машину покрасили в глянцевый кремовый цвет, что вообще-то неверно. Действительно, парадные авто Рейха часто красились в кремовый цвет, но парадные Мерседесы G4 были глянцевого светлого цвета.

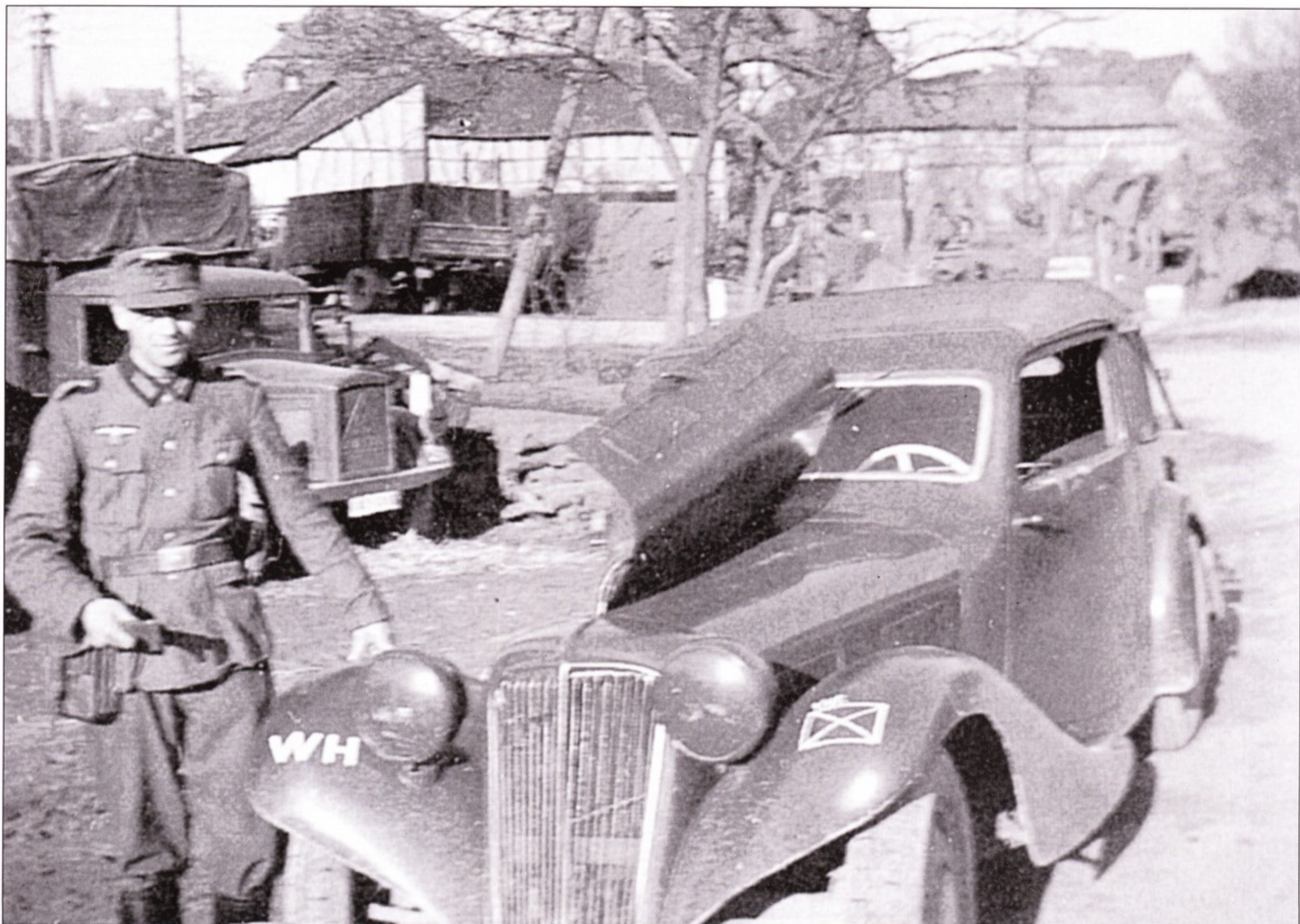


*Вид сзади на Адлер «Триумф» с занятой маркировкой.*





*Согласно директиве от 31 октября 1935 г. все автомобили, используемые административными лицами должны были быть снабжены флажками службы Рейха. На фото - Адлер «Дипломат Пульман Лимузин» с берлинским номерным знаком.*



*В 1-й горнострелковой дивизии эксплуатировали бывшие чешские машины Аэро 30 образца 1934 г. (2-цилиндровый двигатель мощностью 28 л.с.). Номерной знак, увы, в кадр не попал, зато видна тактическая маркировка. На заднем плане - грузовик Ганза-Ллойд. Фото сделано в Кёнигсфельде.*





*Ауди тип 920 (6-цилиндровый двигатель мощностью 75 л.с.), их выпускали в 1938 - 1939 г.г. и построили совсем немного. Фото сделано по поводу некоего торжества в апреле 1941 г. Фотограф, пенек, снимал теток, а не образец техники - маньяк. Такая интересная машинка фирмы Ауди, а ее почти не видно, к тому же - тетки мелким планом да в длинных юбках! За заднем плане тоже просматривается интересная машина.*



*Двухцилиндровые двигатели использовались довольно широко, но вот определить на каких машинах они стояли - та еще проблема. На фото - DKW Рейхскласс (2 цилиндра объемом 0,6 л, мощность 18 л.с.) или Мастеркласс (2 цилиндра объемом 0,7 л, мощность 20 л.с.). На крайнем левом автомобиле дворники ветрового стекла закреплены вверху, как на машинах поздней постройки. Можно рассмотреть бензобак цилиндрической формы, установленный рядом с мотором. Маркировка - 2-й взвод, регистрация - Вестфалия.*





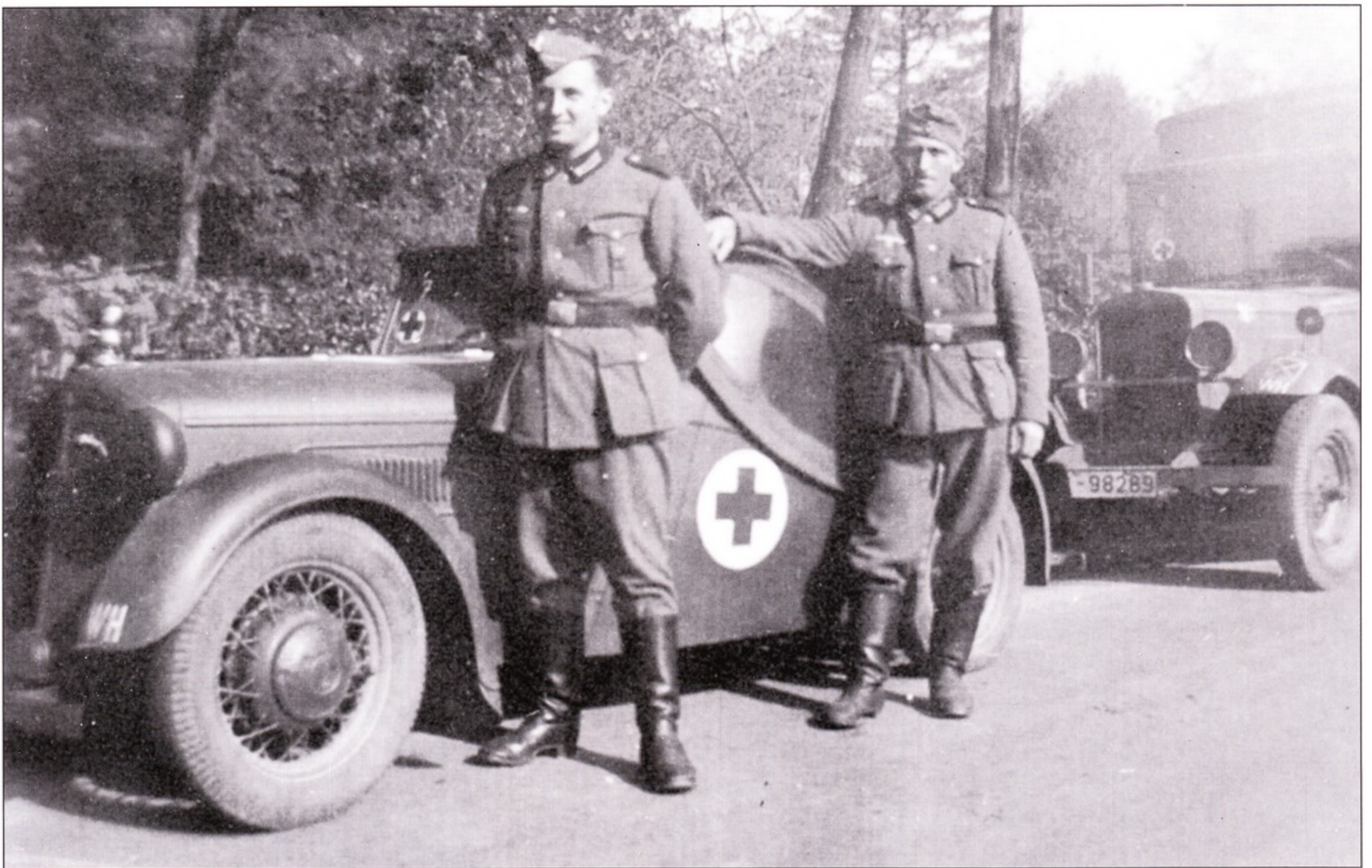
*DKW Рейхскласс, фары закрыты светомаскировочными чехлами, номерной знак начинается с RAD. Маломощная переднеприводная машина могла нормально перемещаться только по дорогам с твердым покрытием.*

*Хорч 830, переделанный в легкий грузовик с тактическим знаком мотоциклетной стрелковой роты.*

*DKW Рейхскласс весил всего 750 кг, приподнять его с помощью рычага мог один человек - пожалуйста, меняйте колесо! Автомобиль не имеет ни камуфляжной окраски, ни военной маркировки, но фары закрыты светомаскировочными чехлами.*







*DKW Фронт Люксус (не путать с Лексус!) Спорт (открытый двухместный) развивал скорость в 90 км/ч, хотя был оснащен дохленьким 2-цилиндровым мотором мощностью всего 20 л.с. Для быстрой доставки медика к полю боя по хорошей дороге сия машинка годилась, временами.*



*Реквизированный автомобиль производства фирмы Хорьх. Хорьхи нравились военным своими мощными двигателями. На фото - Хорьх 830 VL, оснащенный громкоговорителями, из 621-й пропагандистской роты 18-й армии, северная Россия. Кузов - пультмановский лимузин. Данный автомобиль оснащен двигателем V8 мощностью 82 л.с. или мощностью 92 л.с.*

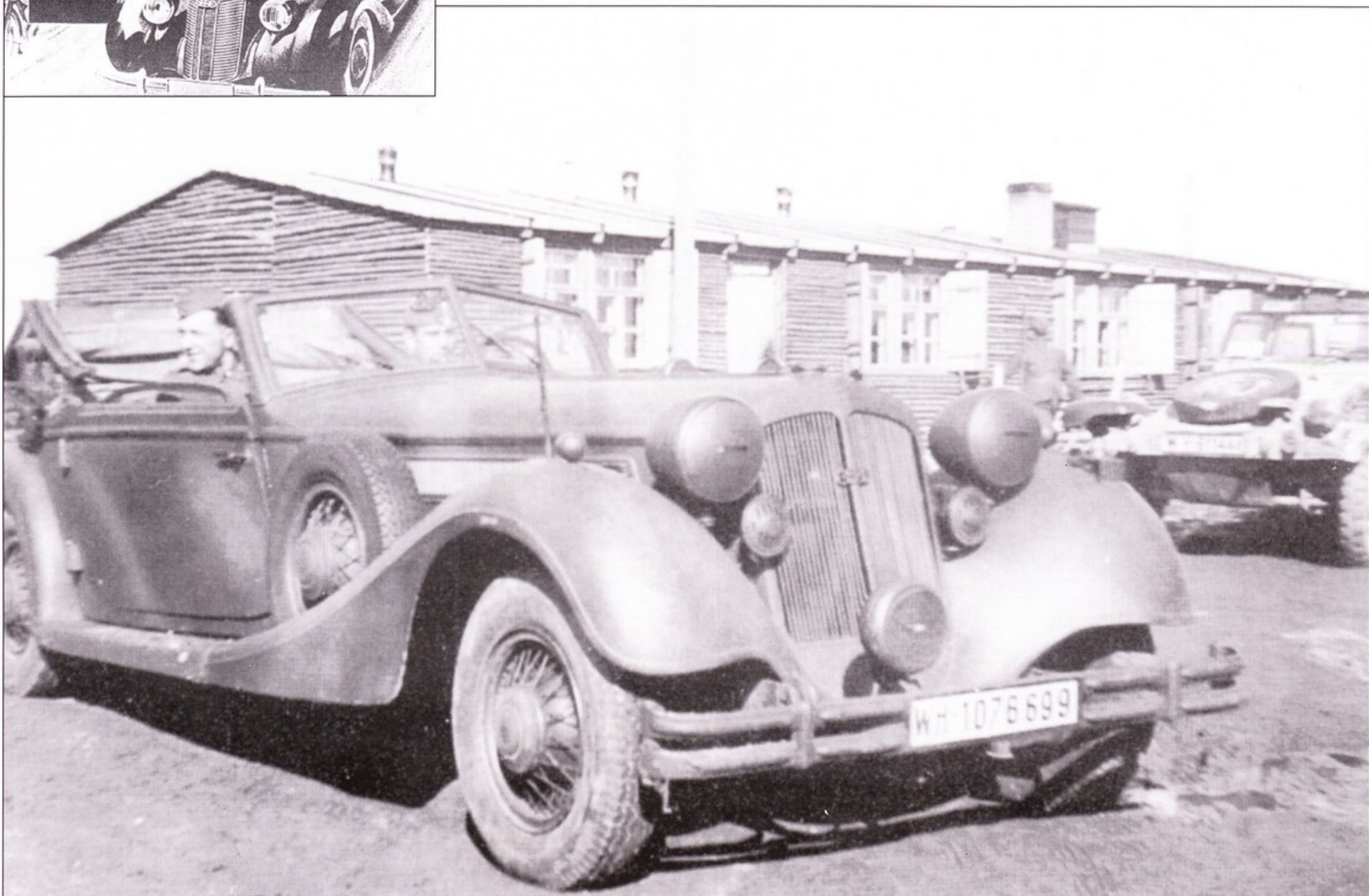




*Хорьх 830 BL с кузовом лимузин командира 101-й егерской дивизии, район Харькова, осень 1941 г. Слева - Мерседес-Бенц 170V.*

*Автомобильный Союз был основан в 1932 г. путем консолидации четырех фирм, при его создании не обошлось без сложностей. Так, Фольксваген в Союз не вошел.*

*Штирлиц очень любил быструю езду и автомобиль Хорьх 853, правда легендарный штандартенфюрер предпочитал черный цвет, а этот Хорьх камуфлирован. Оснащенные 8-цилиндровыми моторами мощностью 120 л.с. строились в 1937 - 1939 г.г. и даже в Рейхе считались раритетами. Судя по окраске машины, номерному знаку с семью цифрами и закрытыми светомаскировочными колпаками фарами, фото сделано во второй половине войны.*







Необычный номер - белые цифры и буквы по черному фону, номер является временным, такие использовались пока не выдавался официальный номерной знак, белый с черной надписью. На переднем плане - BMW R 16. Автомобиль - Хорьх 780 (8 цилиндров, мощность 100 л.с.).



Командир 18-й силезской пехотной дивизии генерал-лейтенант Фридрих Карл Крауц и его личный автомобиль Хорьх 500В Пульман Кабриолет (8 цилиндров, 100 л.с.) фото сделано в период Французской кампании 1940 г. Машина окрашена блестящей черной краской, никаких светомаскировочных колпаков на фарах нет и в помине, а маркировка - яркая. Слева - генеральский флажок, на крыле в овале белого цвета написаны черные буквы «WH», чуть ниже - эмблема дивизии (цвета эмблемы - черный, белый, красный), номерной знак - гражданского образца (IK - Верхняя и Нижняя Силезия), на правом крыле - флажок цветов дивизии и персональная эмблема генерала Крауца.

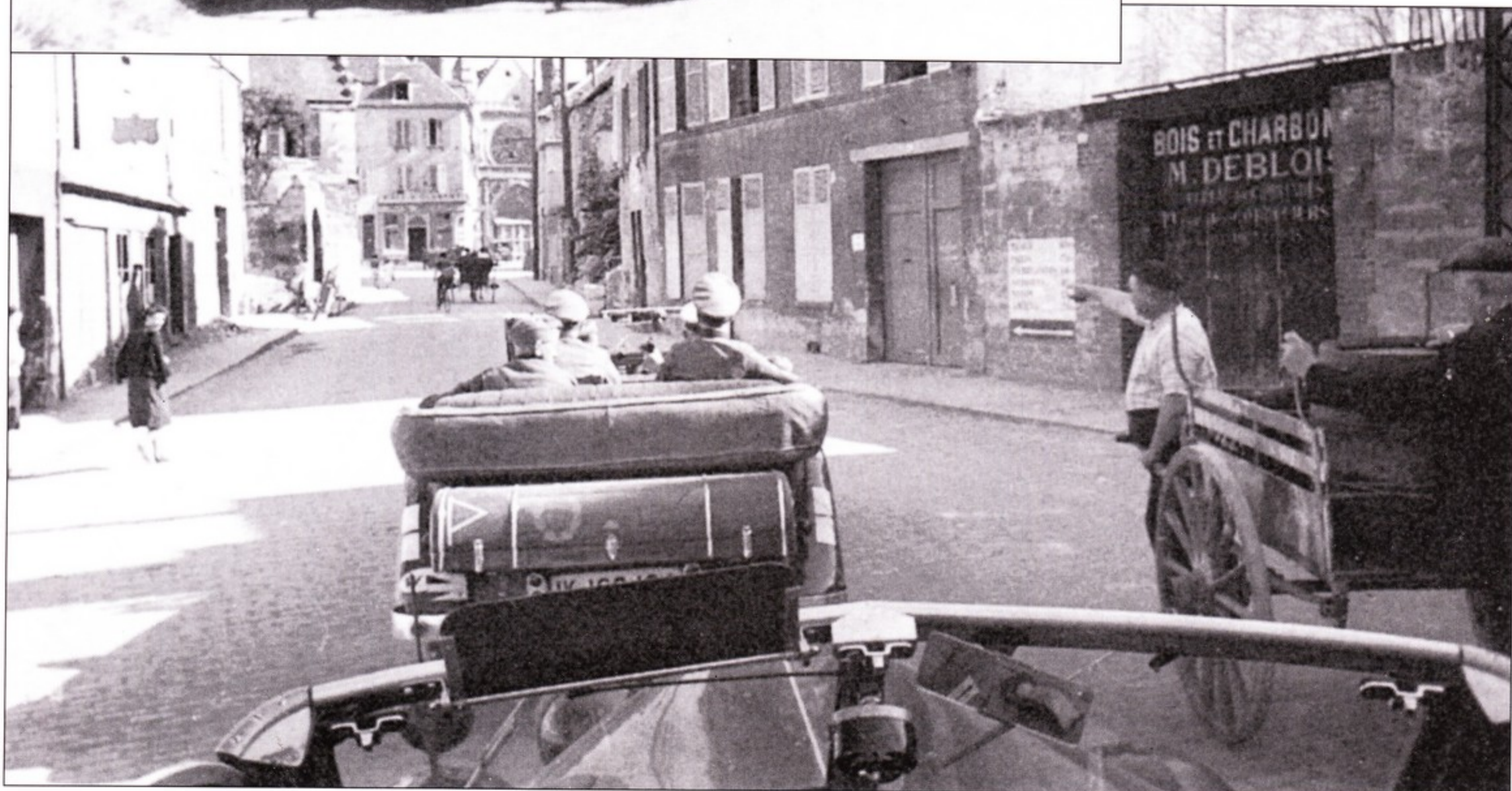




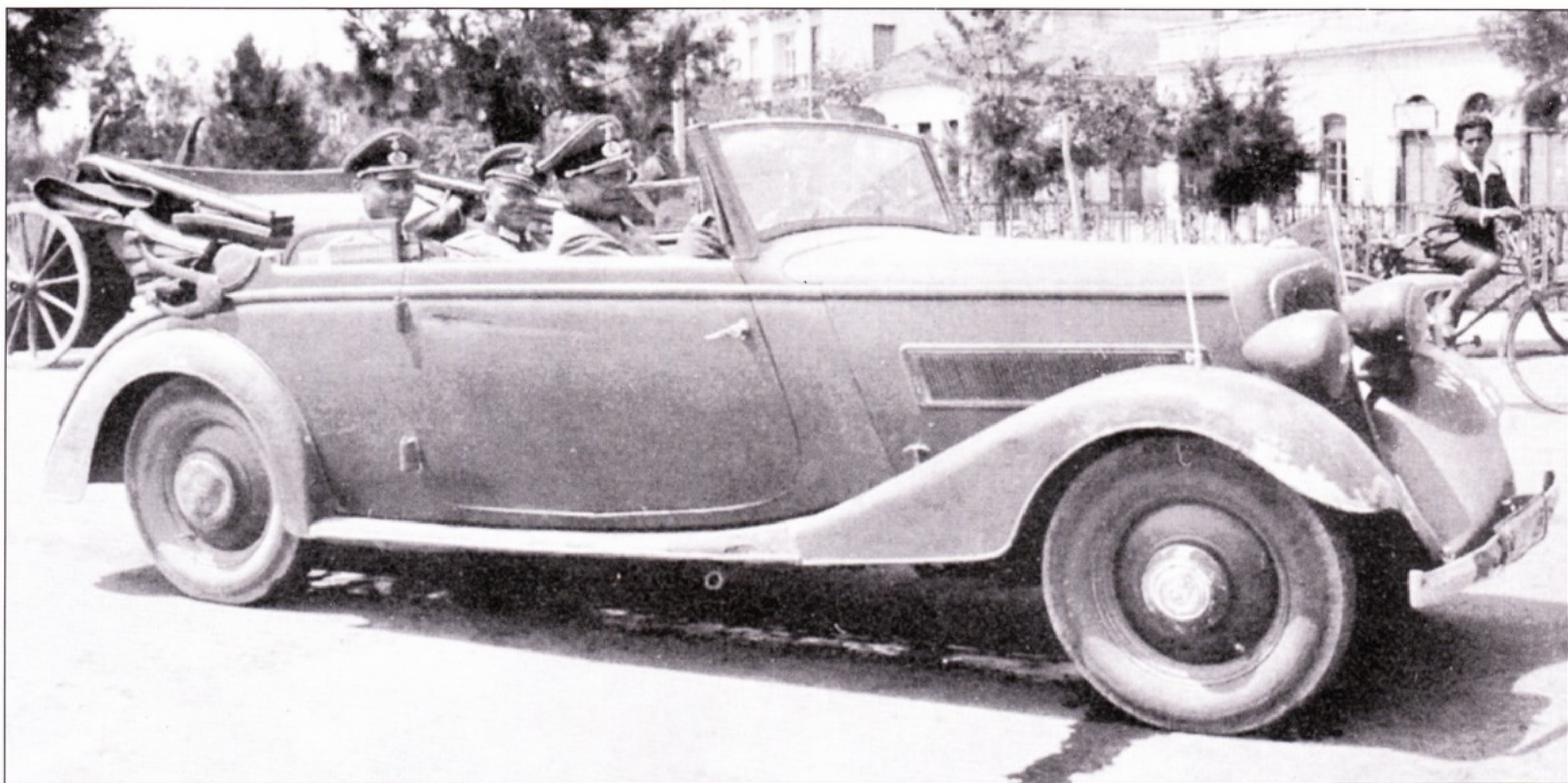
Фирма Вандерер вошла в Автомобильный Союз. На фото - Вандерер W 23 штаба 212-го саперного батальона на границе с Люксембургом, 1940 г. Номер «III A» - Штутгарт.

Вандерер W 23 подразделения люфтваффе (номерной знак начинается с «WL» - люфтваффе), Мон-Сен-Мишель, Франция. Автомобиль оснащен 6-цилиндровым двигателем мощностью 62 л.с., серийно строился в 1937 - 1941 г.г.

Вид сзади на Хорьх генерала Кранца, Амьен. Кранц скончался 24 марта 1941 г., после случайного ранения, полученного на полигоне Нейхаммер.







*Вандерер W 50 с тактической символикой штаба артиллерийского полка, Греция. Данная модель выпускалась в 1936 - 1938 г.г. На машине стоял 6-цилиндровый двигатель мощностью 50 л.с.*

### **Темпо G1200**

В 1938 году появился один из самых необычных немецких внедорожных автомобилей. Сконструированный фирмой Vidal & Sohn из Вандсбека (около Гамбурга) Темпо G1200 имел два 2-цилиндровых двигателя жидкостного охлаждения ILO WEGR 2/300T объемом 594 см<sup>3</sup> и мощностью 19 л.с. Один двигатель располагался спереди, а другой - сзади, причем каждый передавал крутящий момент на свою ось. Кроме того, в центре кузова находилась третья ось, на которой были подвешены

запасные колеса. Эти колеса помогали машине преодолевать труднопроходимые участки. Передние и задние колеса независимо подвешивались на полуосях, крепившихся к шарниру и пружинной рессоре. При сухой массе 1160 кг и полной массе 1760 кг машина развивала скорость до 70 км/ч, запас хода составлял 500 км. Машина имела открытый четырехместный кузов, причем первое время у кузова не было дверок. Машины, выпускавшиеся для скандинавских стран, имели удлиненное шасси, вмещали шесть человек и весили 1450 кг. Темпо G1200 уверен-

но двигался по бездорожью, без труда преодолевая склоны крутизной 30 град и броды глубиной 60 см.

Несмотря на хорошие ходовые качества, автомобиль так и не заинтересовал командование вермахта. В 1938-1944 годах было выпущено 1253 машины этого типа, из которых лишь единичные экземпляры попали в части Waffen-SS, кригсмарине и люфтваффе. Остальные шли на экспорт, покупателями были почти 40 государств мира, в том числе Румыния, Швеция, Голландия, Китай, Мексика, Чили и Великобритания.



*Шестиоконный седан Вандерер (предположительно W 250 постройки 1935 г.) заправляется на обычной гражданской АЗС в Вильгельмсхафене.*





*В годы войны фирма BMW не строила автомобилей для вермахта, исключая легкие универсальные Pkw, зато с удовольствием использовали реквизированные гражданские машины. На фото - BMW 326 (6 цилиндров, 50 л.с.) из 54-го санитарного взвода, перевал Дукла, 1939 г. Справа - мотоцикл BMW R-61 с коляской. И мотоцикл сохранили свою гражданскую окраску, однако номера - армейского образца, «WH».*





*Тот же самый автомобиль BMW 326, вид слева сзади. «S» - тактический символ медицинской службы, sanitatsdienst.*

#### Макеты танков

Версальский договор запрещал Германии иметь на вооружении танки. Но чтобы научить солдат действовать совместно с танками в середине 20-х годов немецкое командование стало использовать макеты танков, созданных на базе стандартных армейских шасси. Обычно это были серийные машины, на которых устанавливался фанерный муляж танкового корпуса. Изредка муляж изготавливали из жести. Вооружение макетов также было чисто условным.

Впервые такие макеты использовали во время маневров рейхсвера в 1925 году. Ходовая часть таких «танков» состояла из двух велосипедов! Позднее макеты танков делали уже на базе автомобилей. В 1927 году десять автомобилей Napomag 2/10PS переделали в Panzer Attrappe («макет танка»). В следующем году армия купила и переделала в «танки» 28 автомобилей Dixi 3/15PS. В 1930 году во время очередных маневров использовали макеты танков, созданных на базе шасси Adler «Standard» 6.

В 1935 году на базе Opel P4 был построен первый вооруженный макет. Машина получила металлический кузов с дверью, расположенной сзади. В небольшой башенке располагался пулемет MG 34. Экипаж состоял из двух человек: водителя и стрелка.

В мае 1941 года на базе шасси VW Typ 82 «Kuebelwagen» был создан макет, получивший обозначение Typ 823. Двухместный металлический кузов, изготовленный фирмой Ambi-Budd, имел вращающуюся башенку.

*Автомобиль BMW 326 понравился солдатам бельгийской армии. Номерной знак выдан в земле Вестфалия.*







*BMW седан из 3-й группы 3-й истребительной группы, июнь 1941 г. Вероятно - BMW 326.*



*Один из лучших летчиков-истребителей Германии Йозеф Приллер любил быстро ездить на спортивном кабриолете BMW-327. Фото сделано в бытность Приллера командиром 2-й группы 26-й истребительной эскадры, на заднем плане - личный Fw-190 Приллера.*





30 июня 1941 г. авангард под командой полковника Лаша вошел в Ригу. Здания еще затянуты дымом недавнего сражения, вдали на площади видны две самоходки из 185-го батальона штурмовых орудий. На переднем плане - BMW и авто неустановленной марки (Форд?). Слева - Понтиак, буква «R» обозначает танковый корпус Рейнхарда.



Приехали - BMW-320 из 1-й горнострелковой дивизии.





*Подготовка к стремительному отступлению - нагруженный полезностями спортивный кабриолет BMW-327.*

юся башенку, в которой можно было установить пулемет. Дополнительные боковые экраны, придающие машине сходство с танком, можно было снимать. Тур 823 мог также выступать в роли разведывательного броневедомого. Несколько танков с деревянным кузовом создали в 1940 году на базе стандартного шасси le.gl. Einheits-Pkw.

Любопытным эпизодом в истории войны было использование макетов танков в Северной Африке. Еще весной 1941 года, когда войска Роммеля были еще очень ма-

лочисленны, несколько кубельвагенов переделали так, чтобы они внешне напоминали командирские танки. Подобными макетами Роммель пытался ввести в заблуждение союзников относительно своих сил. Время от времени такие макеты использовали вплоть до 1942 года.

#### **Гражданские автомобили на службе в немецкой армии**

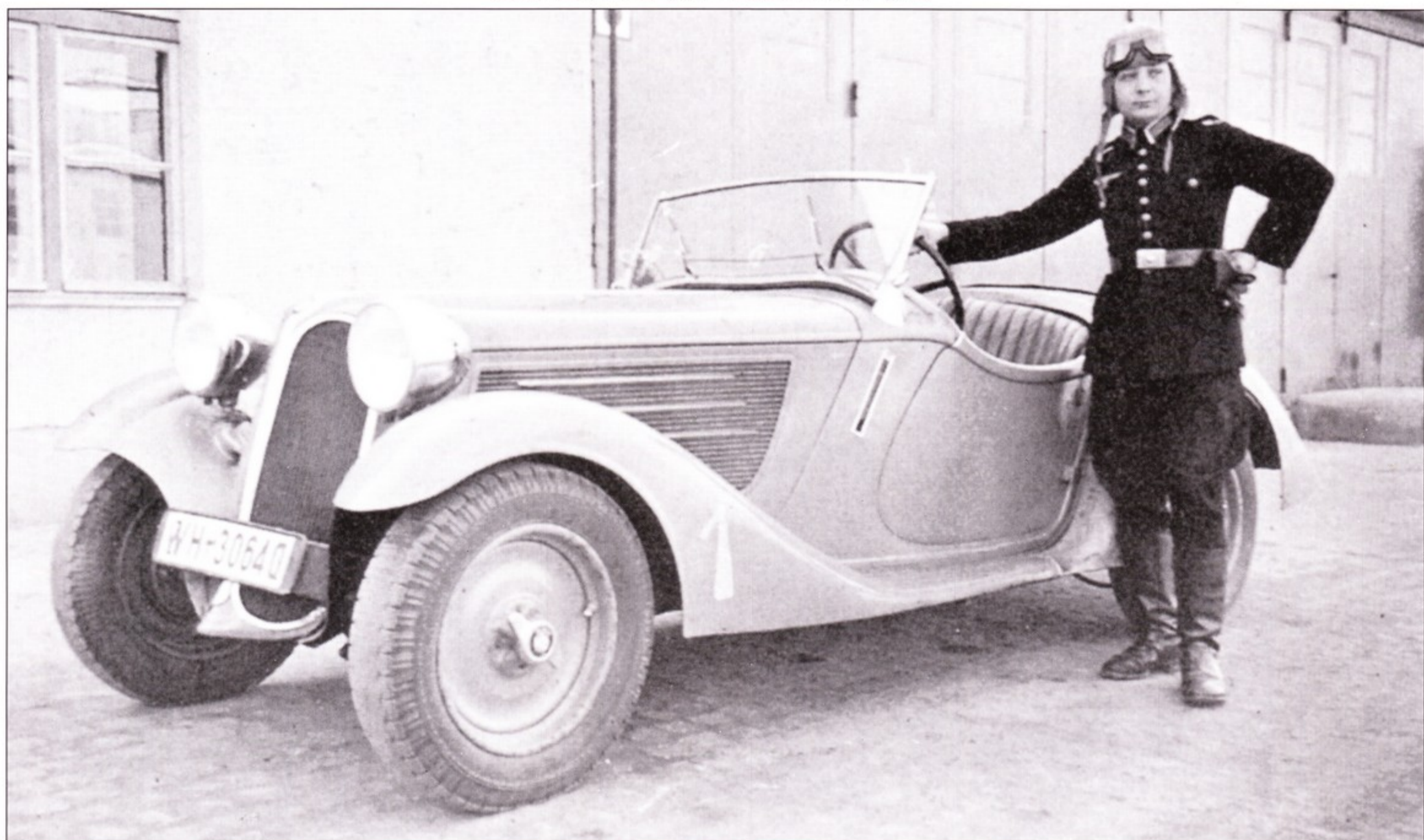
Несмотря на появление новых автомобилей, так и не удалось полностью удов-

летворить потребности немецкой армии. Единственным выходом из сложившейся ситуации, было использовать на военной службе гражданские автомобили.

В мирное время вермахту требовалось 24000 легковых и 43000 грузовых автомобилей. Потребность в легковом автотранспорте распределялась следующим образом:

35 пехотных дивизий по 394 автомашины - 13790 штук.

4 мотопехотные дивизии по 989 автомашин - 3956 штук.



*Панцермен из 6-й панцердивизии возле спортивного BMW-319/1 (6 цилиндров, 55 л.с.). В гражданской жизни о такой машине паренек даже и мечтать не мог!*





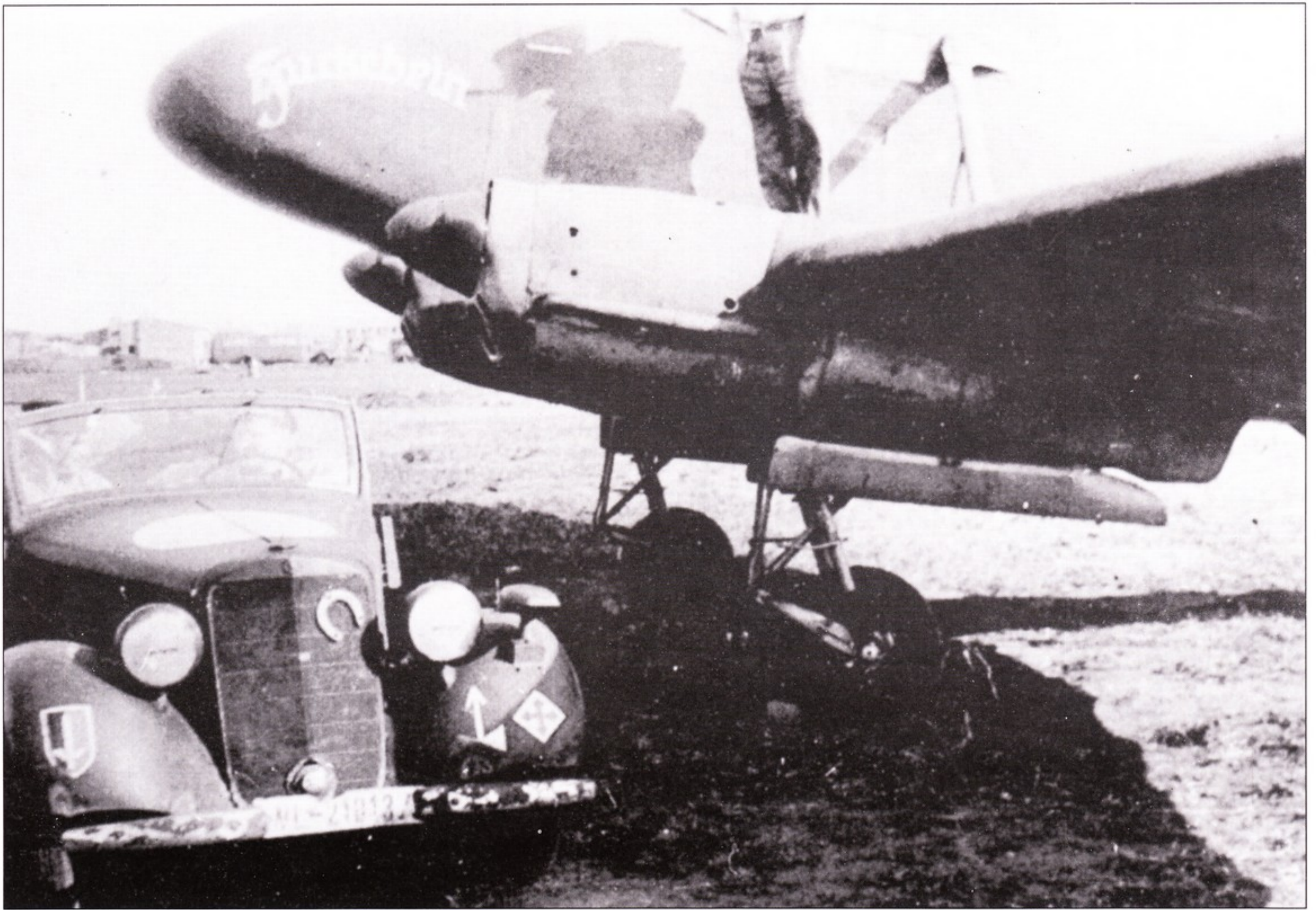
*Даймлер-Бенц АГ: Мерседес-Бенц тип 170V кабриолет В из 3-й истребительной эскадры, Восточный фронт, 1943 г. Машина оснащена 4-цилиндровым двигателем мощностью 38 л.с. Эти авто нашли самое широкое применение.*

*Рекламный плакат фирмы Мерседес-Бенц 1942 г. издания.*

*Перед наступлением на Ригу, июнь 1941 г.: солдаты и техника 402-го мотоциклетного батальона. В кадре - автомобили Мерседес-Бенц тип 170 V Кабрио-Лимузин, радиомашин Мерседес-Бенц тип 170 VK, тяжелый универсальный Pkw и Ван-дерер кубельваген, на заднем плане - гужевой обоз со стальными повозками.*







*Богато маркированный символикой эскадрильи и группы Mercedes-Бенц тип 170 V из 3-й группы 52-й истребительной эскадры возле самолета Фокке-Вульф «Вейхе».*



5 танковых дивизий по 561 автомашину - 2805 штук.

4 легкие дивизии по 595 автомашин - 2380 штук.

3 горные дивизии по 253 автомашины - 759 штук.

1 кавалерийская бригада - 205 автомашин.

Во время мобилизации в августе 1939 года для новых частей потребовалось 18000 легковых и 21000 грузовых автомобилей. Потребность в новых легковых автомобилях распределялась следующим образом:

16 пехотных дивизий 2-й волны по 393 машины - 6288 штук.

21 пехотная дивизия 3-й волны по 330 машин - 6930 штук.

14 пехотных дивизий 4-й волны по 359 машин - 5026 штук.

Приведенные выше цифры не учитывают потребность в автомобилях частей люфтваффе и кригсмарине.

*Афины, май 1942 г. В фокусе внимания фотографа - регулировщик дорожного трафика, зато на задний план попал Mercedes-Бенц тип 170 H Кабрио-Лимузин, один из немногих Mercedesов, которому придали модную обтекаемую форму. В плане управляемости машина получилась не шибко удачной, а стоила на 600 рейхсцелковых дорожке модели 170V, поэтому Кабрио-Лимузинов построили немного. Судя по маркировке и дате фотографирования, автомобиль принадлежит 1-й горнострелковой дивизии.*





*Глаза в глаза - французский 32-тонный танк против автомобиля Мерседес-Бенц тип 230 Кабриолет V. Впрочем, танк В1 давно брошен своим экипажем.*

Темпы выпуска кубельвагенов и стандартных внедорожных автомобилей не могли покрыть возникшего дефицита. В дальнейшем нехватка автотранспорта только увеличивалась. Во время войны в III Рейхе было выпущено следующее количество автомобилей:

1940 - 67561 штука;  
 1941 - 35165 штук;  
 1942 - 27895 штук;  
 1943 - 34478 штук;  
 1944 - 21656 штук;  
 1945 - нет данных.

Почти все выпущенные в Германии автомобили забирала себе армия.

Следует иметь в виду, что в интересах Германии работали многочисленные автозаводы во Франции, Бельгии и Голландии. С 1 сентября 1939 года по 1 сентября 1941 года немецкая армия получила 128900 легковых автомобилей и 189000 мотоциклов. Однако потребность в автотранспорте все еще не была удовлетворена, а после начала войны с Советским Союзом вермахт начал нести тяжелые потери, то ситуацию также не улучшало. В 1941 году вермахт имел 13639 легковых, 9774 средних и 3509 тяжелых легковых автомобилей. Уже в первые недели боев в России было потеряно 4772 автомобиля. В это же время армия получила 337 автомоби-

лей со складов и 92 трофейных. До конца 1941 года потери в 21559 автомобилей удалось возместить лишь 3089 автомобилями. Уже в августе 1939 года нехватку автотранспорта было решено возмещать за счет конфискации частного автотранспорта (конфискацию начали 06.09.1939 года).

В 1938 года по дорогам III Рейха ездили 1305608 автомобилей, в том числе:

318071 штука с двигателем объемом до 1000 см<sup>3</sup>;  
 510207 штук с двигателем объемом 1000-1500 см<sup>3</sup>;  
 258444 штуки с двигателем объемом 1500-2000 см<sup>3</sup>;



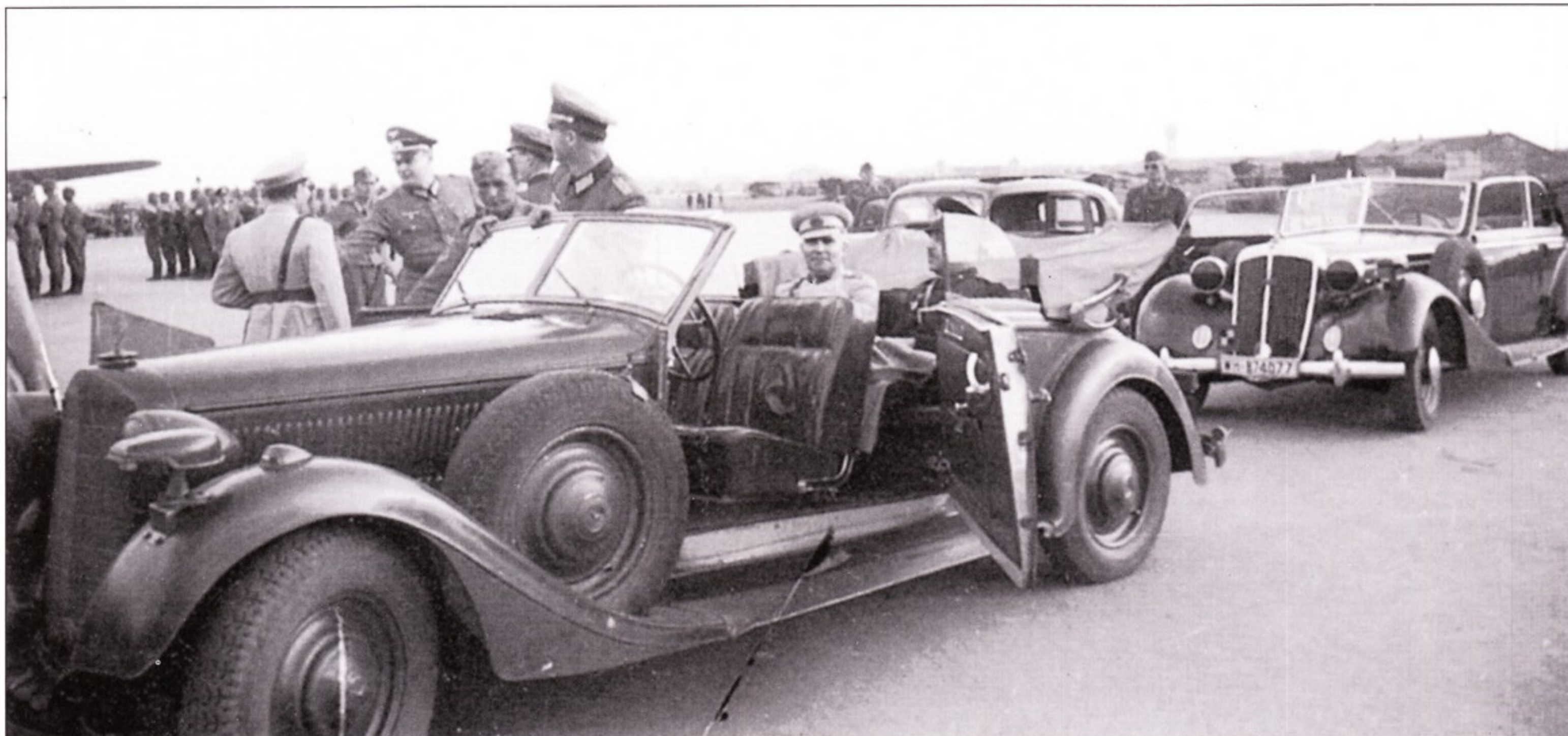
*Мерседес-Бенц тип 230 седан с четырьмя дверями с люком в крыше из 649-й пропагандистской роты, окрестности Мостара, 5 мая 1941 г.*





Мерседес-Бенц тип 230, эмблема на крыле идентифицировать не удалось. Эмблема на мотоцикле - 17-я пехотная дивизия.





*Генеральские авто, германские и их румынских союзников: Мерседес-Бенц тип 320 кабриолет и Хорьх 930 V.*

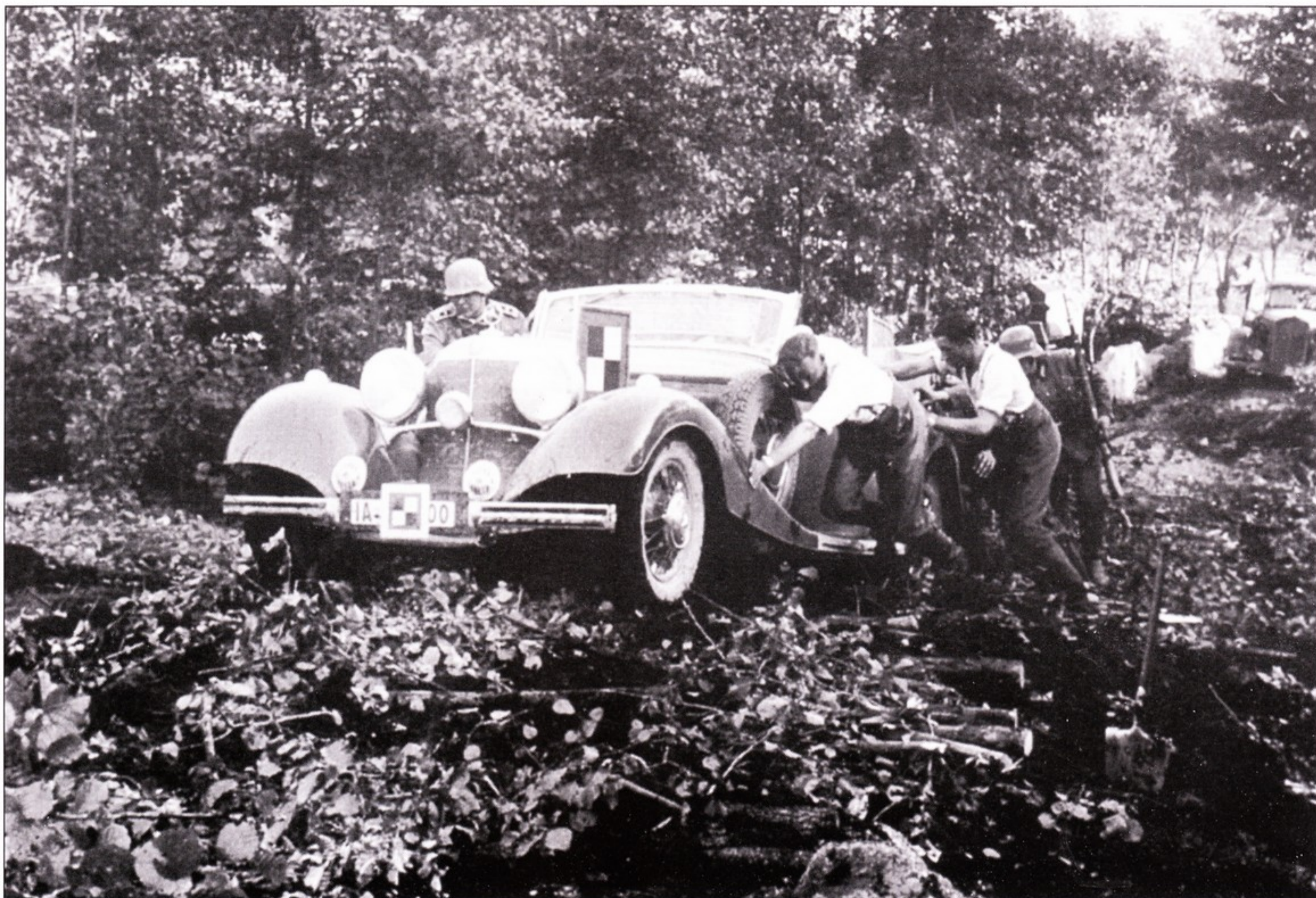


*Мерседес-Бенц тип 320 редкостной версии, Маас, июнь 1940 г.*



*Автомобили марки Форд нашли в вооруженных силах Рейха самое широкое применение. На фото - четырехдверный седан Форд V-8 постройки 1935 - 1936 г.г., модель 48 и старый Опель «Блиц». Вся техника принадлежит 168-й пехотной дивизии*





*Автомобили для высших бонз Рейха фюрер отбирал лично. Чем значительнее бонза - тем более комфортабельный и мощный автомобиль ей полагался. Так командовавший в Польше группой армий «Север» генерал-полковник Федор фон Бок получил впечатляющий Мерседес-Бенц тип 540 К, оснащенный 8-цилиндровым мотором мощностью 115 л.с., а на чрезвычайном режиме - даже 180 л.с. Хорошая машина, но длинная и тяжелая (2,6 т) - не для польских проселков. На этой дороге Мерин Бока сел прочно и надолго, а маленький кубель вполне бы промчался.*



*Первый визит фюрера в Карлсруэ состоялся в 1938 г. В центре - Мерседес-Бенц тип 540 К (скорее всего бронированный вариант), слева и справа - мерседесы 540 К с другими кузовами - на авто класса люкс кузов изготавливался индивидуально для каждой машины. На заднем плане слева - автомобиль Хорьх с Генрихом Гимлером.*





*Форд V-8 конвертируемый, модель 48, пятиместный, постройки 1935 - 1936 г.г. На машине стоял 8-цилиндровый двигатель мощностью 90 л.с.*



*Четырехдверный седан Мерседес-Бенц тип 200 из 3-й группы 3-й истребительной эскадры; такие машины выпускались в 1935 - 1936 г.г.*





Германские войска движутся к Киеву. «Южнее болот Припяти дороги - главным образом песчаные, техника на таких дорогах вязнет. Тягачи, предназначенные для буксировки артиллерийских орудий, приходится использовать для буксировки автомобилей». Так писал кригсвервальтунгсрат Ханс-Людвиг Хуберт в августе 1941 г. На фото - Форд V-8 двухдверный седан-модель 48 G 81, на крыле изображена эмблема 90-й легкой (позднее 7-й горнострелковой) пехотной дивизии, номерной знак выдан земли Верхняя Франкония. За Фордом - легкий универсальный Pkw.



Форд V-8 «специал» постройки 1938 - 1939 г.г., пятиместный конвертируемый, модель 48 G 81. Машина принадлежит разведывательному подразделению, номерной знак выдан берлинской полицией.





*Какой контраст с обширным мерсом фюрера: самый маленький легковой автомобиль вермахта DIXI 3/15 постройки 1927 г. На машинке стояли 4-цилиндровый моторчик мощностью 15 л.с., а весил образец автотранспортной техники всего 700 кг. Солдаты 6-го саперного батальона очень несерьезно относятся к чуду германского автомобилестроения 20-х годов.*



*Штабные офицеры 18-й пехотной дивизии на отдыхе, справа - стандартный средний автомобиль Хорьх Kfz 15, слева - Форд V-8 1937 - 1939 г.г. двухдверный конвертируемый.*



*На базе автомобиля Форд V-8 было выполнено немало конверсий, например - радиомашин. На фото - Форд, переделанный в тягач 20-мм зенитной пушки Flak-38. Конверсия выполнена силами фирмы Паплер из Колона.*





*Военный корреспондент стоит на крыше автомобиля Форд-лимузин и снимает горящий Дюнкерк. Автомобиль - Форд V-8 специальной постройки 1938 - 1939 г.г., четырехдверный конвертируемый, модель 48 G 81.*

84266 штук с двигателем объемом 2000-2500 см<sup>3</sup>;

51330 штук с двигателем объемом 2500-3000 см<sup>3</sup>;

64681 штука с двигателем объемом 3000-4000 см<sup>3</sup>;

18235 штук с двигателем объемом более 4000 см<sup>3</sup>.

До декабря 1939 года различные немецкие фирмы выпустили следующее количество легковых автомобилей:

Adler - 90087;

Auto Union - 305514, в том числе:

Audi - 1306;

DKW - 233704;

Horch - 13057;

Wanderer - 57447;

BMW - 43085;

Borgward - 33946;

Daimler-Benz - 122727;

Fiat - 43084;

Ford - 101837;

Hanomag - 44391;

Opel - 480464;

Steyr - 24807;

Stoewer - 6538;

Остальные - 9139.

Появление в боевых частях большого количества разномастных автомобилей сделало очень трудным их техническое обслуживание. Получить запчасти для таких автомобилей иногда можно было только чудом. Сплошь и рядом сломавшиеся автомобили бросали или разбирали.

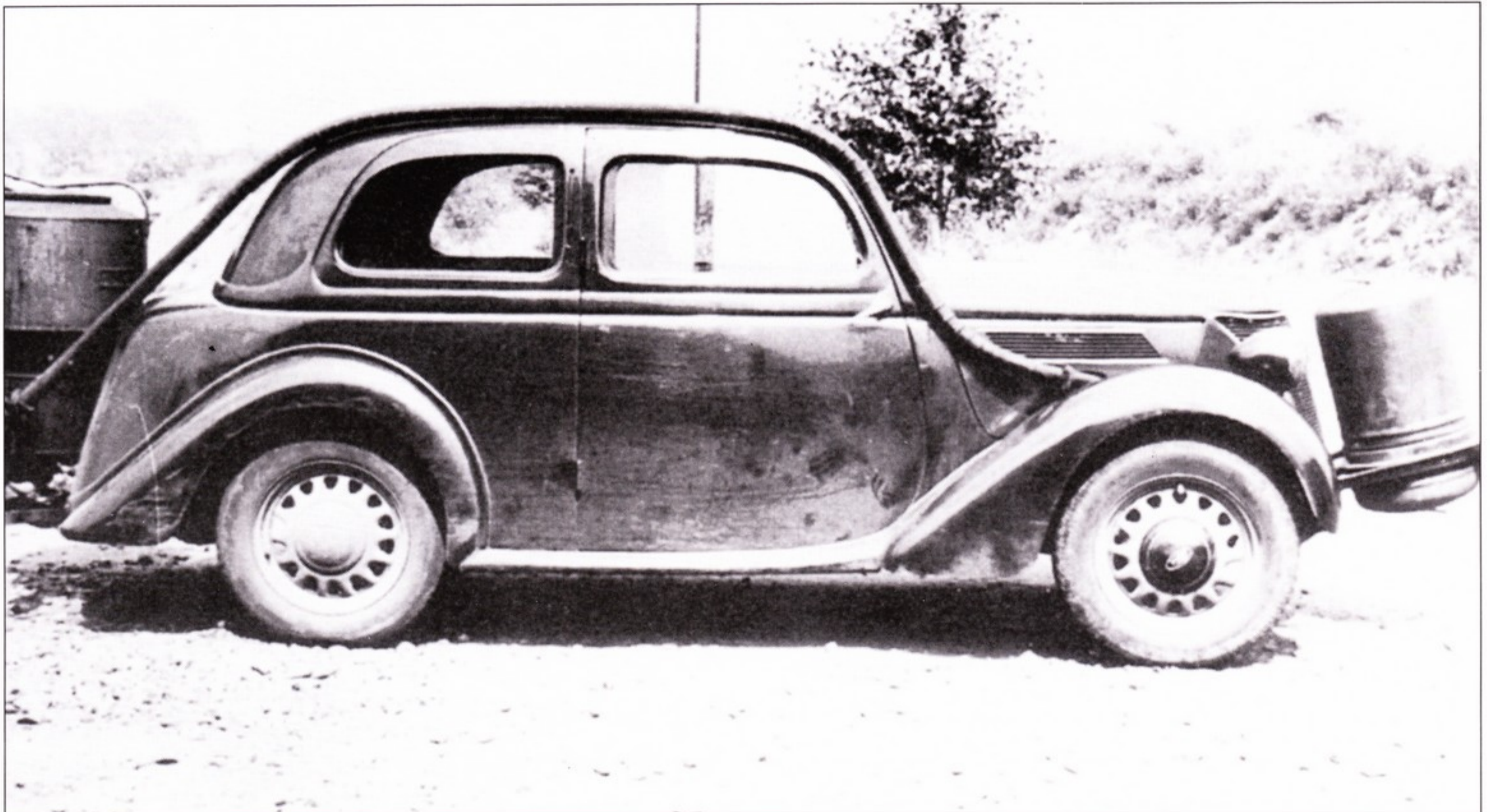


*Форд V-8 1937 - 1939 г.г. двухдверный конвертируемый из 52-й истребительной эскадры, заднее крыло - закрытое, что очень непрактично.*





*Прототип четырехдверного седана Форд V-8 «специал» модель 38 с установленным в задней части газогенератором. На крыше смонтирован багажник для дров, на которых работал газогенератор. Хорошо виден номерной знак с «галкой» красного цвета.*



*Форд-Эйфель также проходил испытания в газогенераторном варианте. На фото - двухдверный седан постройки 1938 г. модель 20С с установленной в корме газогенератором, перед радиатором двигателя смонтирован газовый фильтр.*





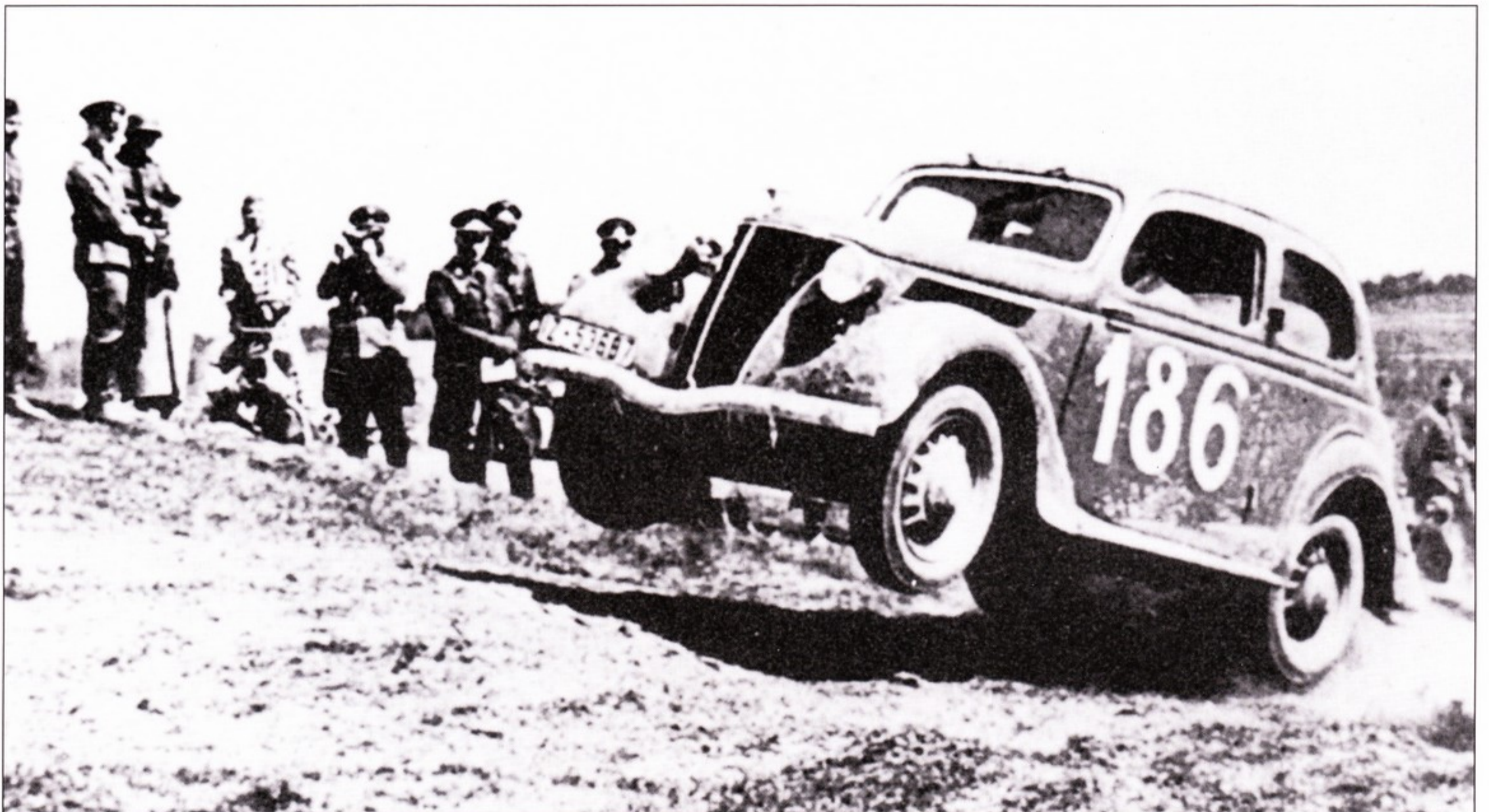
*Форд-Эйфель чаще всего оснащался 4-цилиндровым двигателем мощностью 34 л.с. На сделанном под Смоленском фото - конвертируемый седан модель 20С (с номерным знаком Штутгарта) из танковой группы Германа Гота, лето 1941 г. С другой стороны дороги - панцерягеры 4,7 см Pak (Czech) на базе танка рз.Крфв. Renault R 35 (French) с символикой 4-й армии.*

Большие элегантные лимузины, выпускавшиеся фирмами Audi, Horch, Mercedes и Maybach, использовались офицерами высшего ранга, командующими и штабистами. Более скромные автомобили с двигателем объемом 1,3-2,5 литра нашли применение в различных службах. Приспособление гражданских автомобилей для службы в боевых частях иногда заключалось только в перекраске и нанесении тактических знаков.

Среди автомобилей Adler шире всего были распространены автомобили «Triumph Junior», оснащенные 4-цилиндровым 1-литровым двигателем мощностью 25 л.с., выпускавшиеся в 1937-1940 годах «Autobahn Adler», имеющие обтекаемый кузов и оснащенные 6-цилиндровым двигателем мощностью 58 л.с., а также эксклюзивные лимузины Adler «Diplomat».

Среди машин, выпускавшихся концерном Auto Union, можно назвать маленькие,

весившие только 750 кг автомобили DKW «Reichsklasse» (2-цилиндровый двигатель объемом 600 см<sup>3</sup> и мощностью 18 л.с.), а также несколько более крупные «Meisterklasse» (2-цилиндровый двигатель, объемом 700 см<sup>3</sup> и мощностью 20 л.с.), в том числе их спортивный вариант с кузовом кабриолет DKW «Front Luxus Sport». Среди изделий фирмы Horch популярностью среди шоферов пользовалась модель 830 BL, оснащенная уже упоминав-



*Форд-Эйфель модель 20С двухдверный седан постройки 1937 г. на проходивших в 1939 г. в Восточной Пруссии национальных испытаниях на надежность. Реклама фирмы Форд отметила успех: «Только лучшие из лучших были способны пройти маршрут протяженностью 1000 км в ходе трехдневных испытаний». На основе испытания определялась пригодность автомобилей для использования в вооруженных силах.*



шимся двигателем V8. Много машин этого типа было позднее переоборудовано в полевых мастерских в легкие грузовые автомобили. Среди прочих моделей стоит упомянуть Horch 853 (8-цилиндровый 5-литровый двигатель мощностью 120 л.с.), 780 (8-цилиндровый 5-литровый двигатель мощностью 100 л.с.), а также лимузины Horch 8 Typ 500 и 930 V. Среди многочисленных машин, выпущенных Audi, следует упомянуть Typ 920 с 3,2-литровым двигателем мощностью 75 л.с. Фирма Wanderer была представлена прежде

всего W 23 с 6-цилиндровым 2,7-литровым двигателем мощностью 62 л.с., а также W 50, которых использовали в качестве штабных автомобилей.

Среди широкой гаммы продукции Bayerische Motoren Werke вермахт использовал следующие модели: двухдверный BMW 326 (6-цилиндровый, 2-литровый двигатель мощностью 50 л.с.) с кузовом седан или кабриолет, лимузин BMW 335, а также спортивный кабриолет BMW 327.

Кроме уже упоминавшегося автомобиля Mercedes-Benz 170V, переделанного в

соответствие со стандартом «Kuebelwagen», вермахт повсеместно использовал гражданский вариант этого автомобиля - четырехдверный кабриолет, а также модель 170H с современным обтекаемым корпусом. Кроме того, часто встречались машины Model 200 (четыrehдверный седан) и 230 (двухдверный кабриолет и четырехдверный седан).

Среди машин типа Ford вермахт чаще всего использовал модели «Eifel» и V8 в варианте «Standard» и «Special» с двухдверным и четырехдверным кузовом. Мо-



*Форд Таунус - первая самостоятельная разработка германского отделения фирмы Форд, модель появилась за несколько месяцев до начала Второй мировой войны. Фотографии Таунусов, равно как KdF Фольксвагенов, крайне редки. Шасси и кузов Таунуса было разработано заново, но мотор и трансмиссия взяты от Эйфеля. Оба снимка выполнены 24 октября 1940 г. в Швеции, где выполнил вынужденную посадку Vf.109E унтер-офицера Фрёбы из 4-го штаффеля 77-й истребительной эскадры.*







*Легковые автомобили фирмы Ганомаг ныне почти забыты. Выпускались они небольшими сериями. На фото - Ганомаг «Рекорд» конвертируемый, обычно на таких авто перемещались командиры взводов поитонно-мостовых подразделений. На «Рекорде» стоял 4-цилиндровый мотор мощностью 32 или 35 л.с., серийно эти машины выпускались в 1934 - 1938 г.г. Также известен дизельный «Рекорд» - первый дизельный легковой автомобиль в мире.*

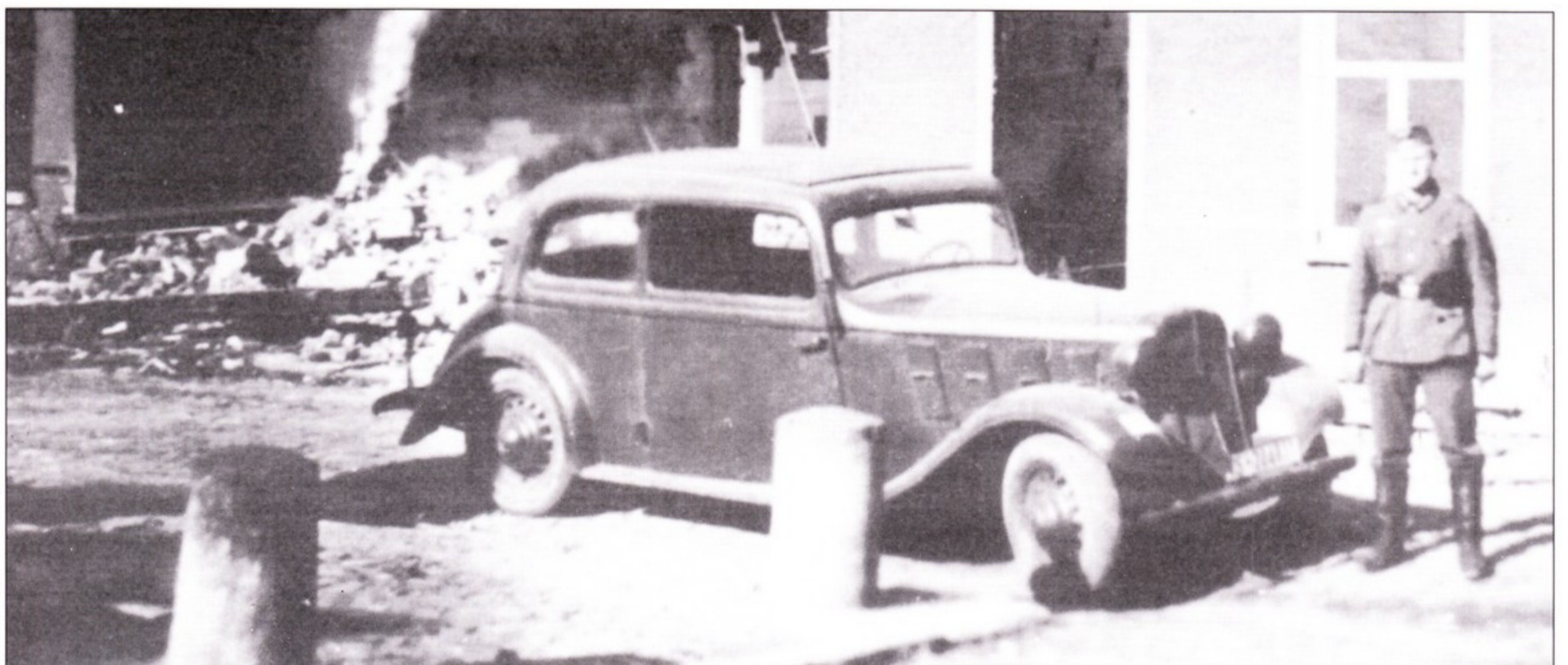
дель V8 имела крепкую конструкцию и часто использовалась в качестве автомобиля связи, санитарного автомобиля и тягача легких противотанковых и зенитных пушек. Переделку кузова проводили на фирме Parler в Кёльне. Реже встречался Ford «Taunus», внешне похожий на KdF.

Большой популярностью в армии пользовались автомобили марки Opel. Особенно часто встречалась модель «Olympia». Здесь будет уместным заметить, что «Olympia» была первым в мире автомобилем с цельнометаллическим кузовом, выпускавшимся массовой серией. Машина оснащалась 4-цилиндровым дви-

гателем объемом 1,5 литра и мощностью 37 л.с. До войны Opel «Olympia» экспортировался во множество стран, а позднее немецкие трофейные службы разыскивали эти автомобили во всех покоренных странах Европы. Надежный двигатель и усиленная подвеска позволяли использовать «Олимпию» в качестве автомобиля, ведущего колонну.

Среди других моделей Opel следует сказать о Super 6 (6-цилиндровый двигатель объемом 2,5 литра и мощностью 55 л.с.), выпускавшегося в варианте двухдверного кабриолета (в ходе войны эти машины часто переделывались в соответ-

ствие со стандартом «Kuebelwagen») и четырехдверного седана, а также о небольшом Opel «Kadett» (4-цилиндра, 1,1 литра, 23 л.с.). В качестве штабного автомобиля использовался комфортный Opel «Kapitaen». Выпускавшийся в вариантах двухдверный кабриолет или седан и четырехдверный седан, Opel «Kapitaen» оснащался тем же двигателем, что и Super 6. Немногочисленные машины Opel «Admiral» также использовались в качестве штабных автомобилей, но ездили на них только высшие офицеры. Многие из этих автомобилей переделали в легкие грузовики, санитарные автомобили и тягачи легких пушек.



*Двухдверный седан Ганомаг «Рекорд» среди руин Амьена, 1940 г.*





Среди остальных машин немецкого производства следует упомянуть выпускавшиеся фирмой Borgward машины Hansa 1100 (4-цилиндровый, 1,1-литровый двигатель мощностью 28 л.с.), а также выпускавшийся в 1934-1938 годах фирмой Hanomag седан и кабриолет «Rekord» (4 цилиндра, 1,5 литра, 35 л.с.), а также «Sturm» (6 цилиндров, 2,3 литра, 55 л.с.). среди высших офицеров популярностью пользовался лимузин Maybach SW 38, весивший более 2700 кг и оснащенный 6-цилиндровым 3,8-литровым двигателем мощностью 140 л.с. По шоссе Maybach SW 38 мог развивать скорость до 140 км/ч, потребляя до 30 литров бензина на каждые 100 км.

*На Ганомаге «Штурм» стоял 6-цилиндровый двигатель мощностью 55 л.с. «Штурм» стал самым большим легковым автомобилем фирмы Ганомаг. На фото - машина саперного батальона дивизии СС «Дас Рейх». Автомобиль сильно загажен его владельцами, бомжатник какой-то!*



*Ганомаг «Штурм» (кузов - предположительно Хебмиллер) из 18-й пехотной дивизии, Франция.*





*Вот оно - Майбах SW-38, суперлимузин весом 2,7 т с двигателем мощностью 140 л.с. Автомобиль развивал на автобанах максимальную скорость в 140 км/ч. К сожалению, принадлежность машины с номерным знаком «WV-5945» установить не удалось. На фронте такие авто не применялись прежде всего по причине огромного расхода топлива: 30 - 40 л на 100 км пробега. После войны уцелело несколько таких автомобилей, имеющих ныне постоянных спрос в среде коллекционеров.*

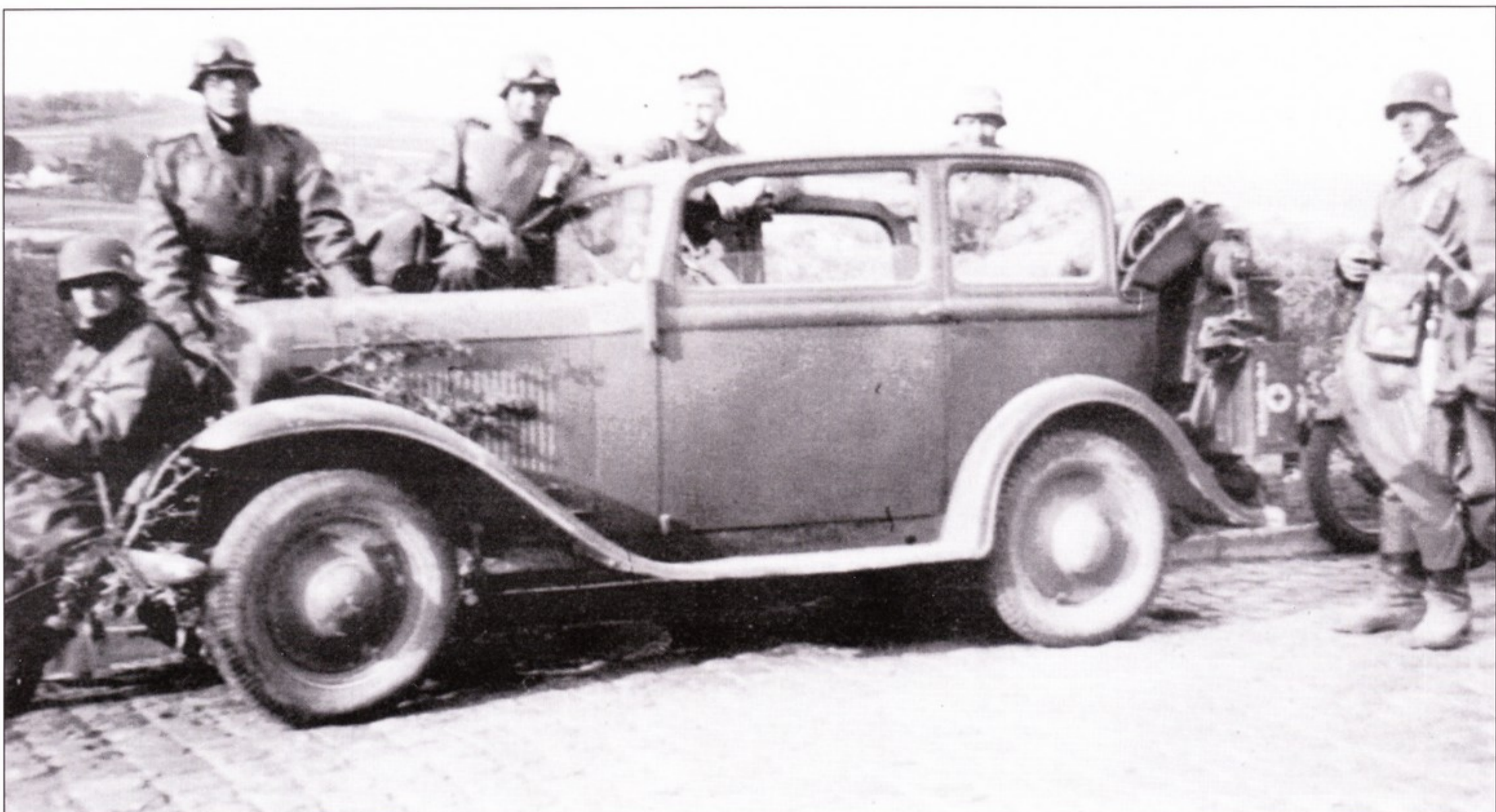




*Ганомаг «Штурм» конвертируемый в кузов Глазер - редкая штука! На фото - машины и люди 402-го велосипедного батальона в бою с французскими колониальными войсками при Мантиню, 16 июня 190 г.*



*Еще один раритет - Ганза-1100, продукт фирмы Ганза-Ллойд унд Голиаф-Верке-Боргвард унд Текленборг унд Симанович. Автомобиль (из 402-го велосипедного батальона) оснащен 4-цилиндровым мотором мощностью 28 л.с.*



*Автомобили Опель частенько встречались в вермахте, но Штирлиц относился к ним с предубеждением: статусу советского разведчика такая машина явно не соответствовала. На фото - выпускавшийся в 1936 - 1937 г.г. двухдверный Опель Р4 кабрио-лимузин с 4-цилиндровым мотором мощностью. 23 л.с. Машину окружили мотоциклисты.*





На Опеле «Кадет» стоял небольшой 4-цилиндровый мотор мощностью 23 л.с. Опелек засел на центральной улице населенного пункта Selo.

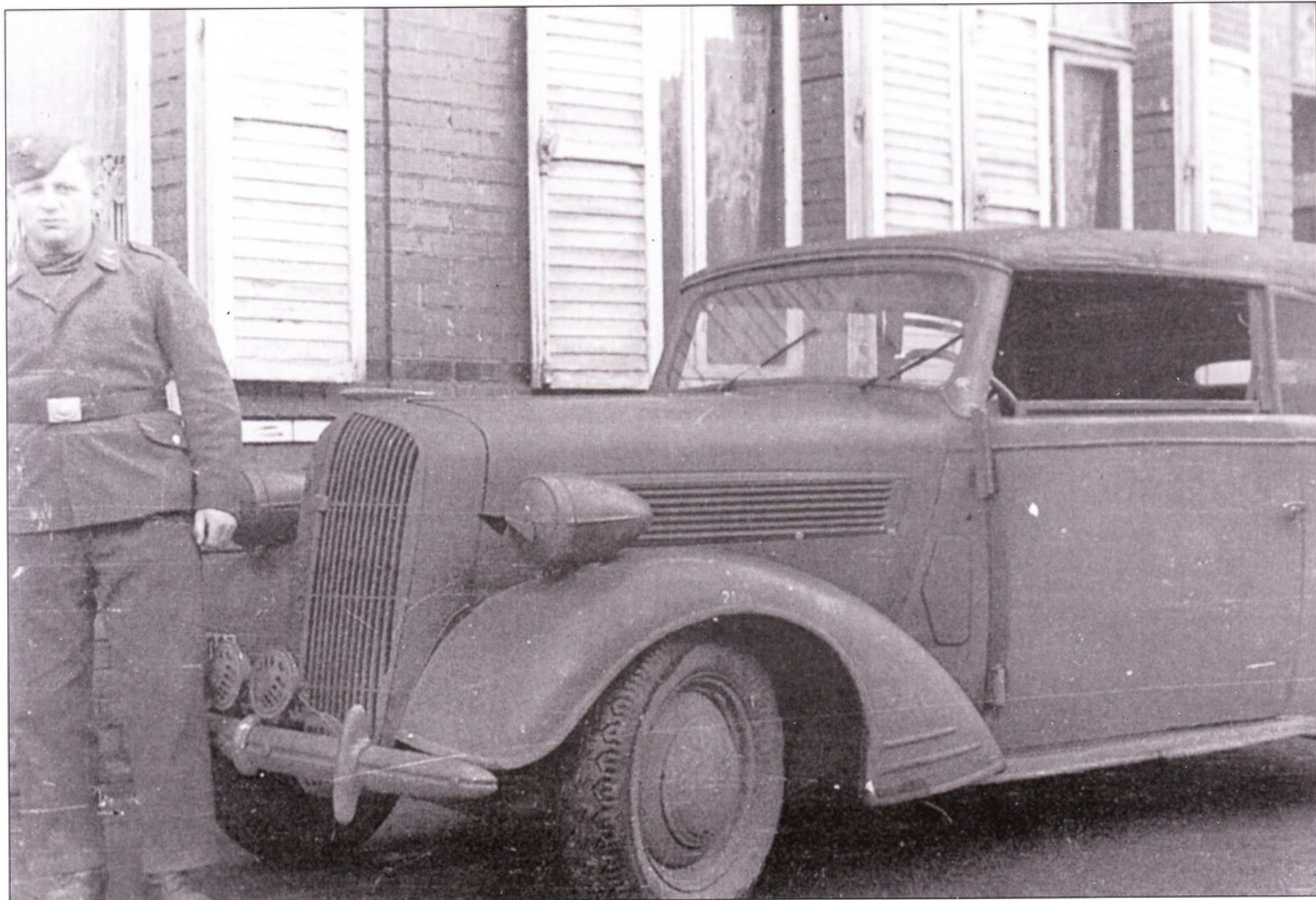


Opel «Олимпия» - первый в мире серийный автомобиль с несущим стальным кузовом. На машине стоял 4-цилиндровый двигатель мощностью 37 л.с. Серийно эти автомобили строились в 1935 - 1940 г.г. На фото - машина постройки 1938 - 1940 г.г. с кузовом кабрио-лимузин.

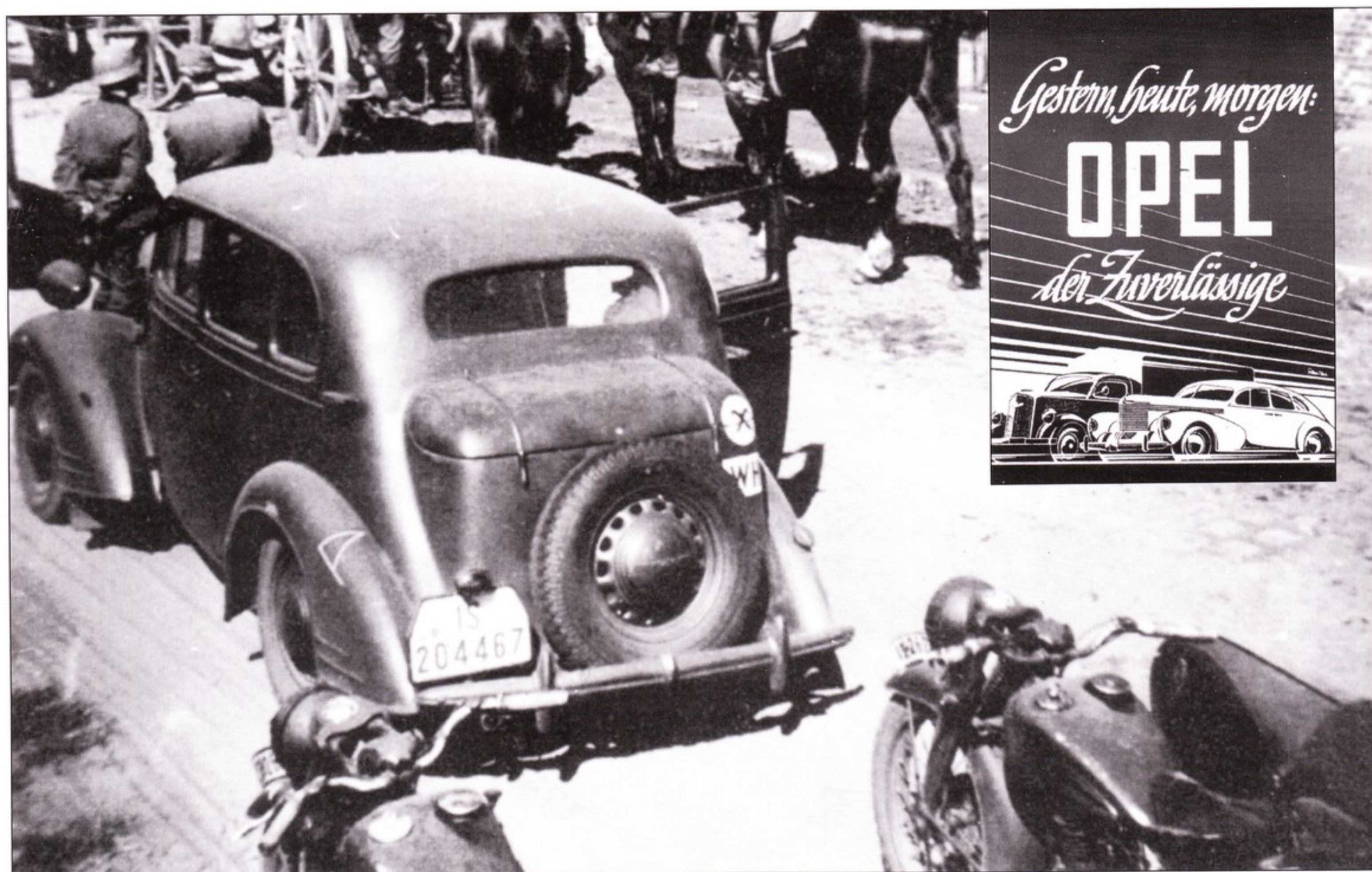


«Польша, 1939 г.», - подписано на данной фотографии. Отполированный Opel «Олимпия» нелегкая военная судьба занесла в Польшу. Воины люфтваффе готовят автомобиль к буксировке.





*Опель «Супер 6» строился в 1937 - 1938 г.г. Машина принадлежит подразделению люфтваффе. Просторная машина снабжалась 6-цилиндровым мотором мощностью 55 л.с. и была популярна, хотя обладала слабой подвеской.*



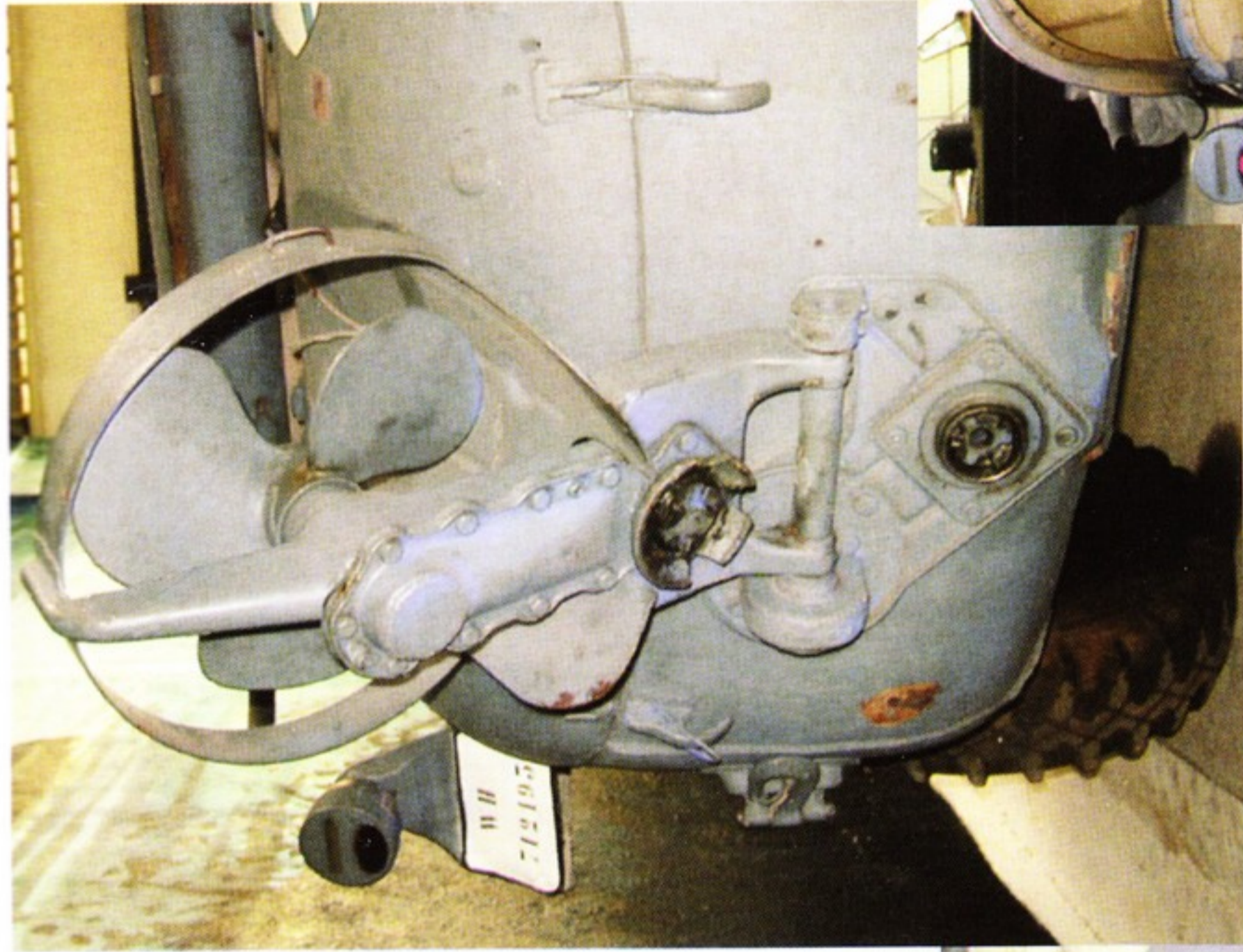
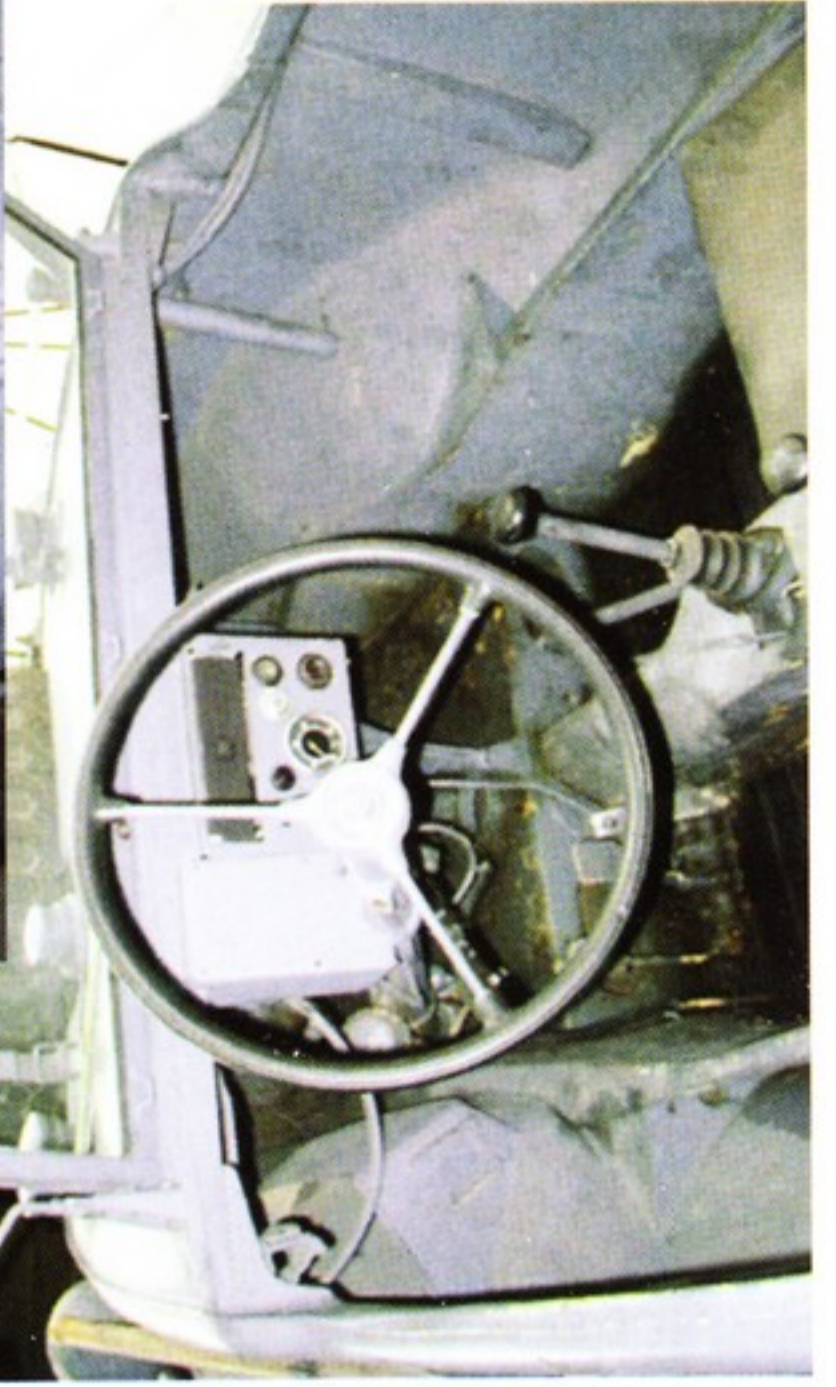
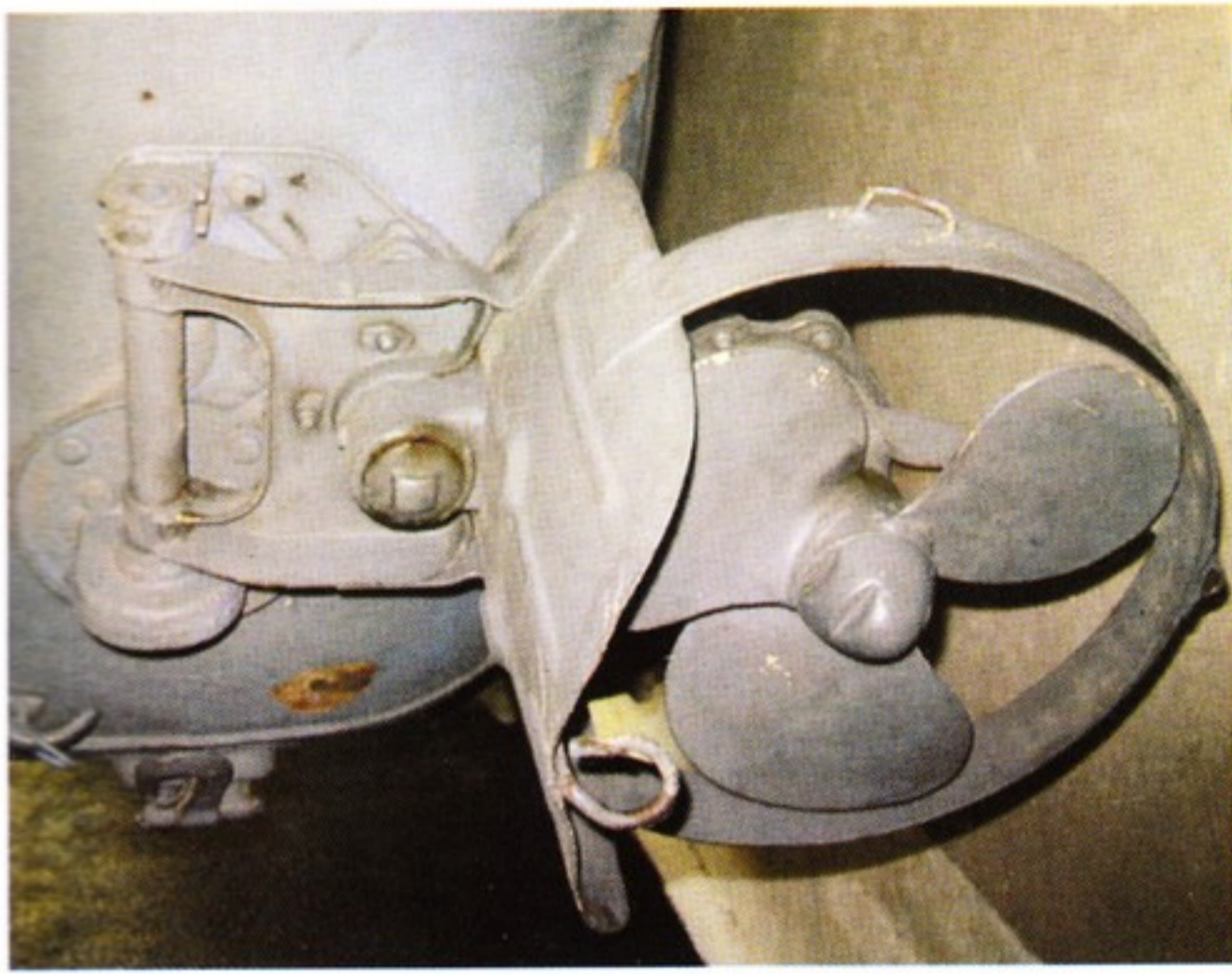
*Франция или Бельгия, 1940 г. Вид сзади сверху на Опель «Супер 6» седан постройки 1937 - 1938 г.г. с эмблемой 216-й пехотной дивизии; предположительно машина принадлежит штабу 216-го артиллерийского полка.*



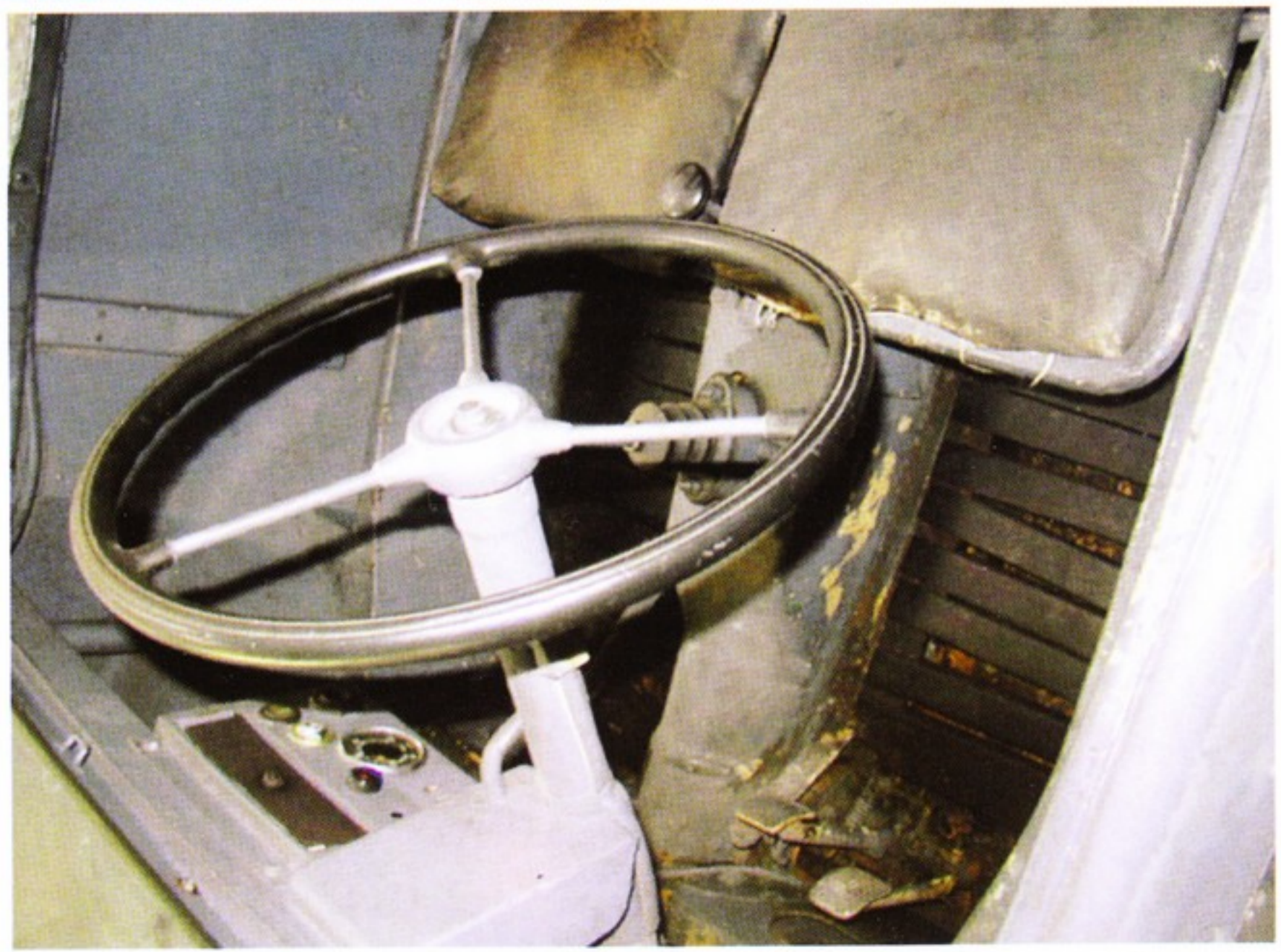


Камуфлированный «Капитан» от Опеля (двухдверный седан) из 3-й истребительной эскадры. Такие машины фирма Опель собирала с 1938 по 1940 г.г., для них типичны довольно таки необычные фары шестиугольной формы. Автомобили комплектовались 6-цилиндровыми моторами мощностью 55 л.с., такими же, как на машинах «Супер 6».



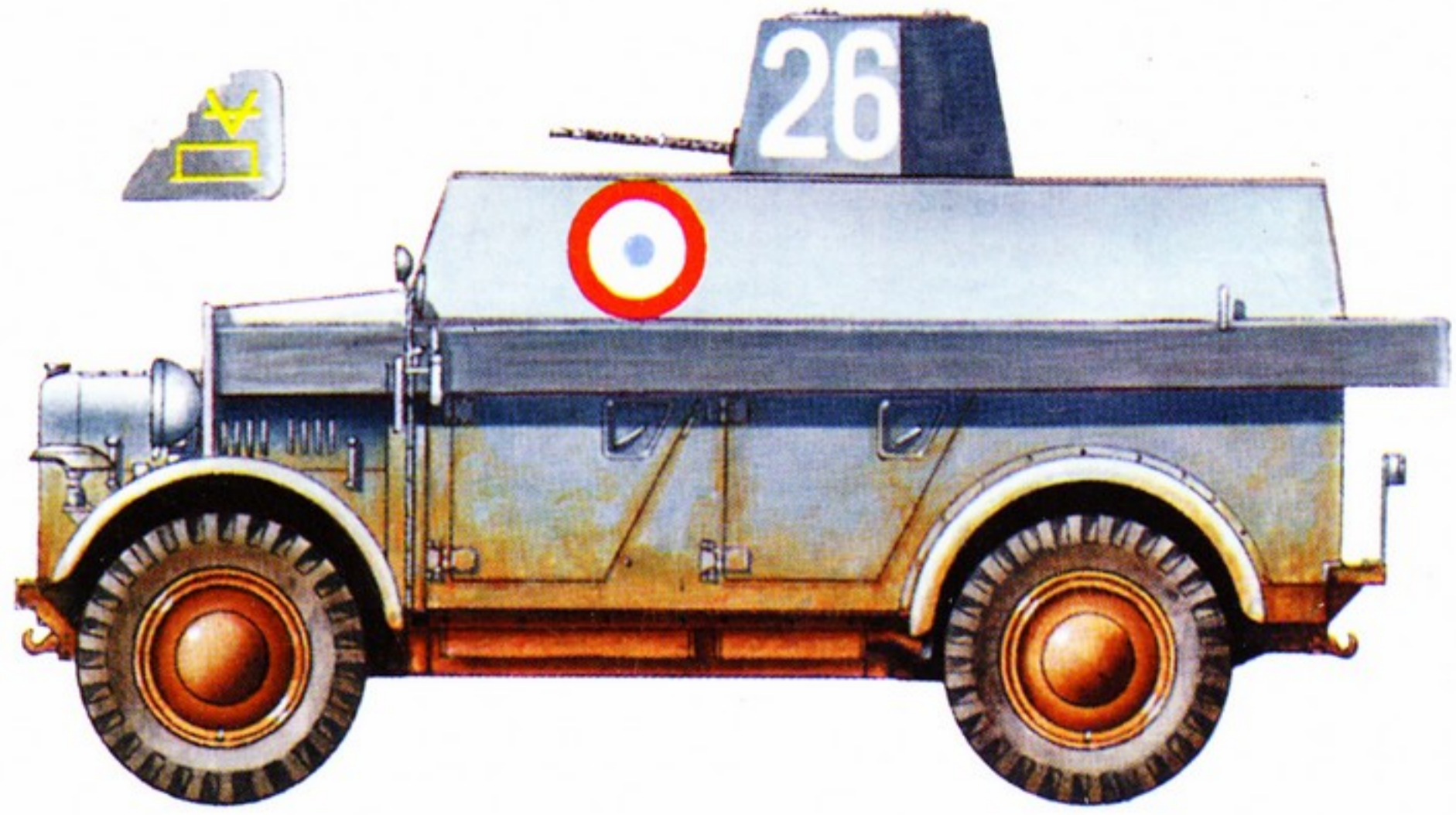


Фольксваген «Швиммваген»

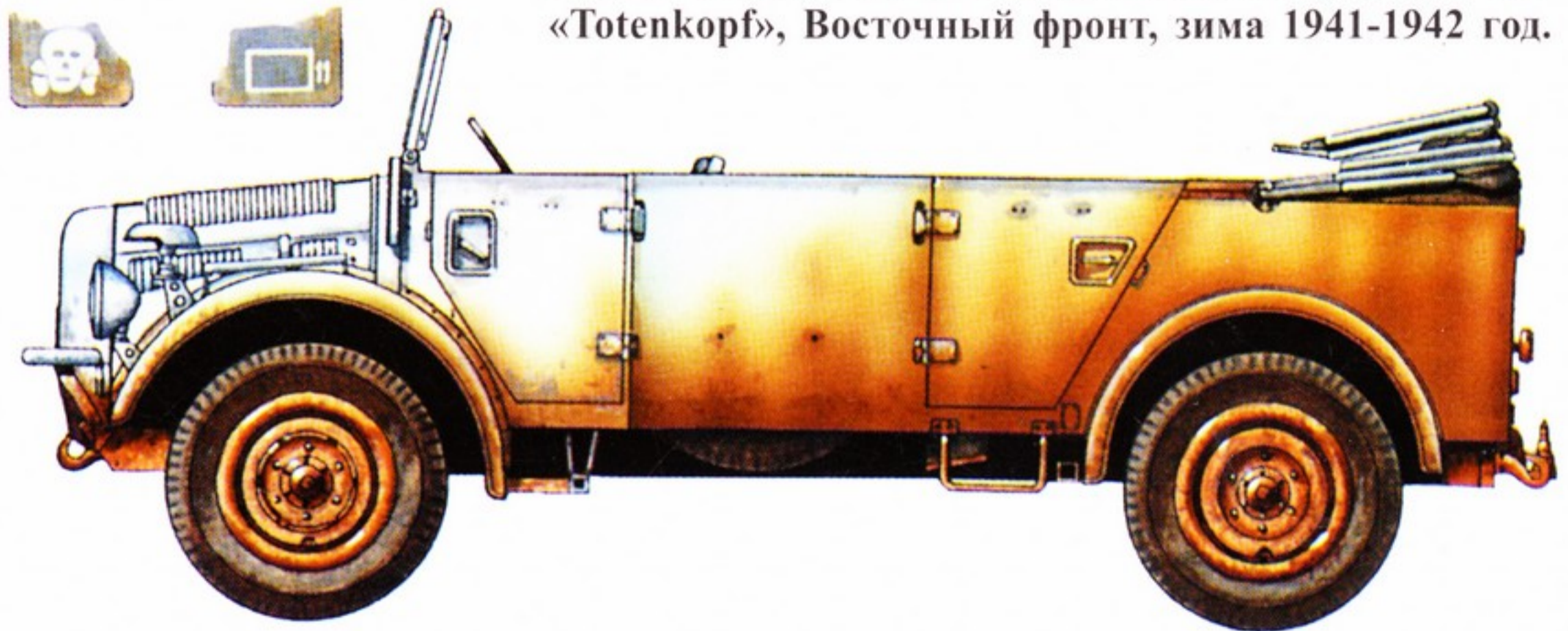




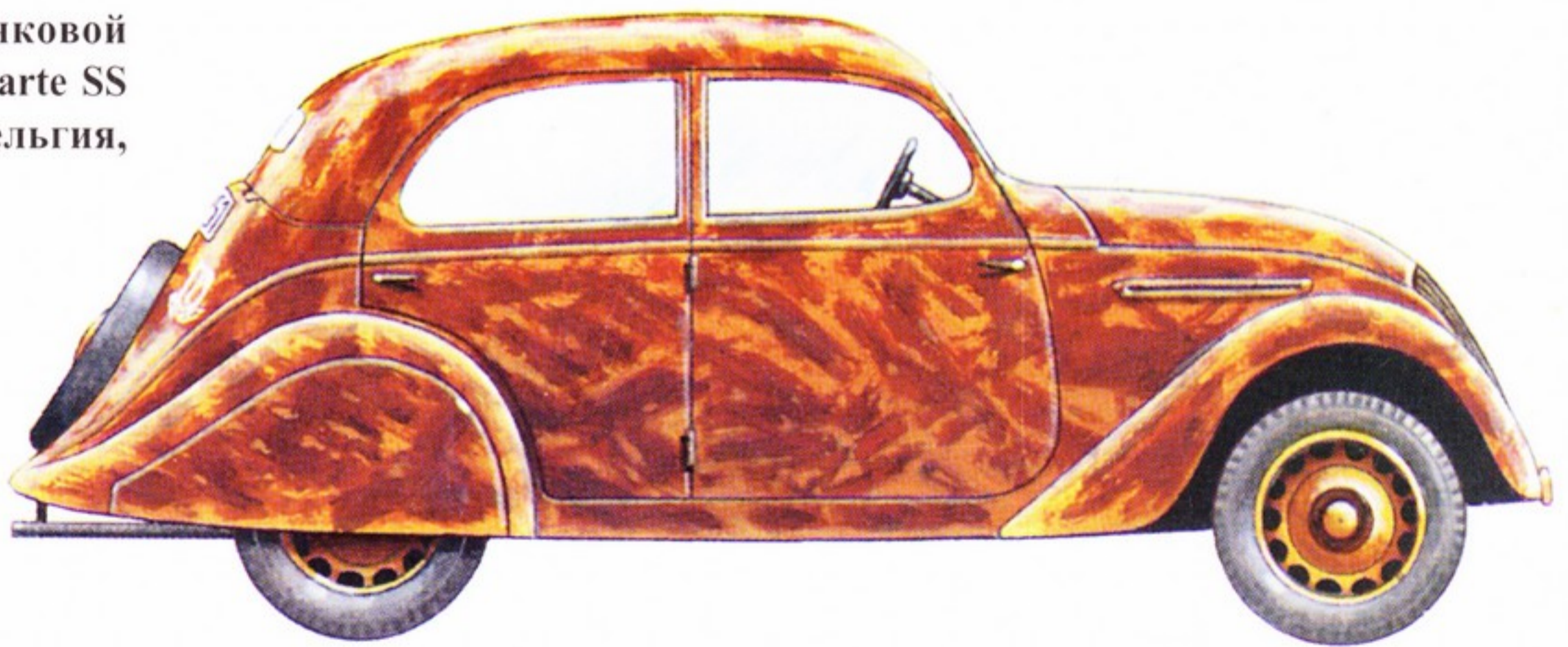
Макет танка на базе автомобиля Stoeber Kfz 2, 18-я пехотная дивизия, казармы Гинденбурга, Глогау, осень 1940 года.



Horch 1a s.gl. Pkw из моторизованной дивизии СС «Totenkopf», Восточный фронт, зима 1941-1942 год.



Peugeot 202 из 1-й танковой дивизии СС «Leibstandarte SS Adolf Hitler», Лувэ, Бельгия, сентябрь 1944 года.



Танк-макет Panzer Atrappen HP 25, Германия, 1932 год.

