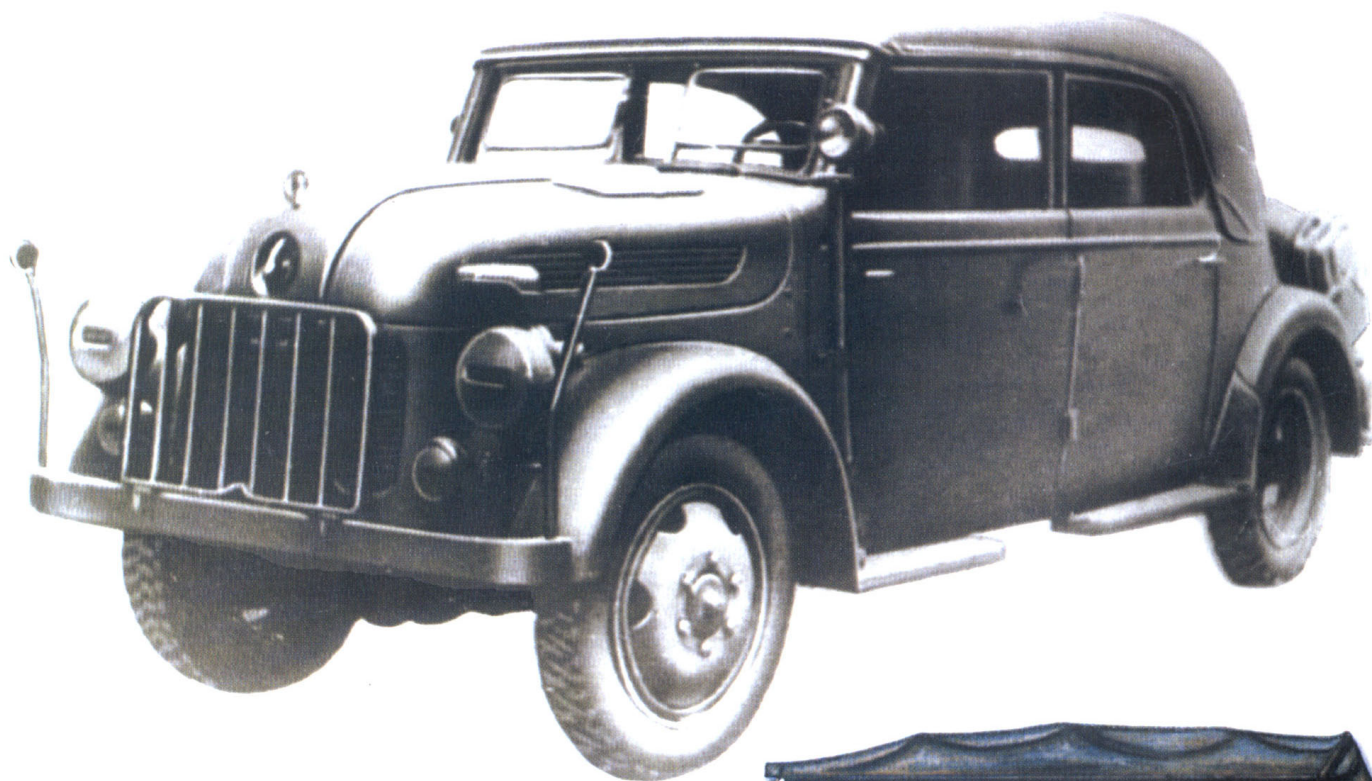


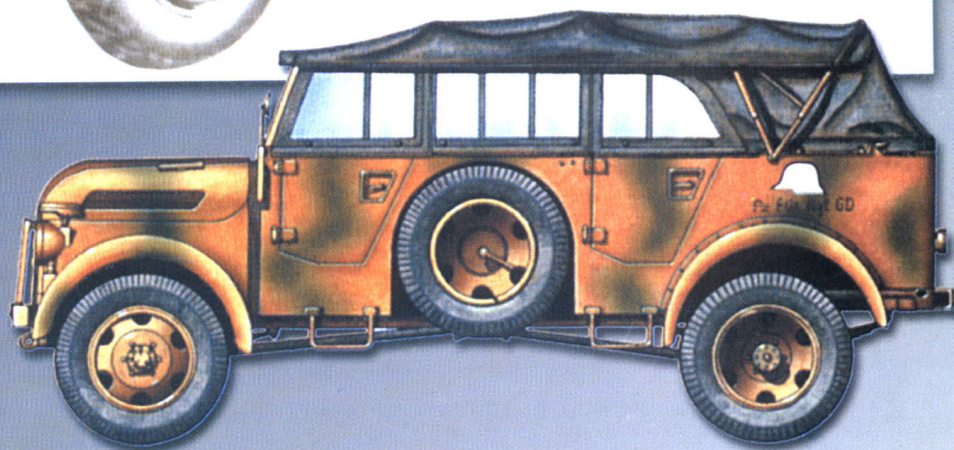
← BACKWARD

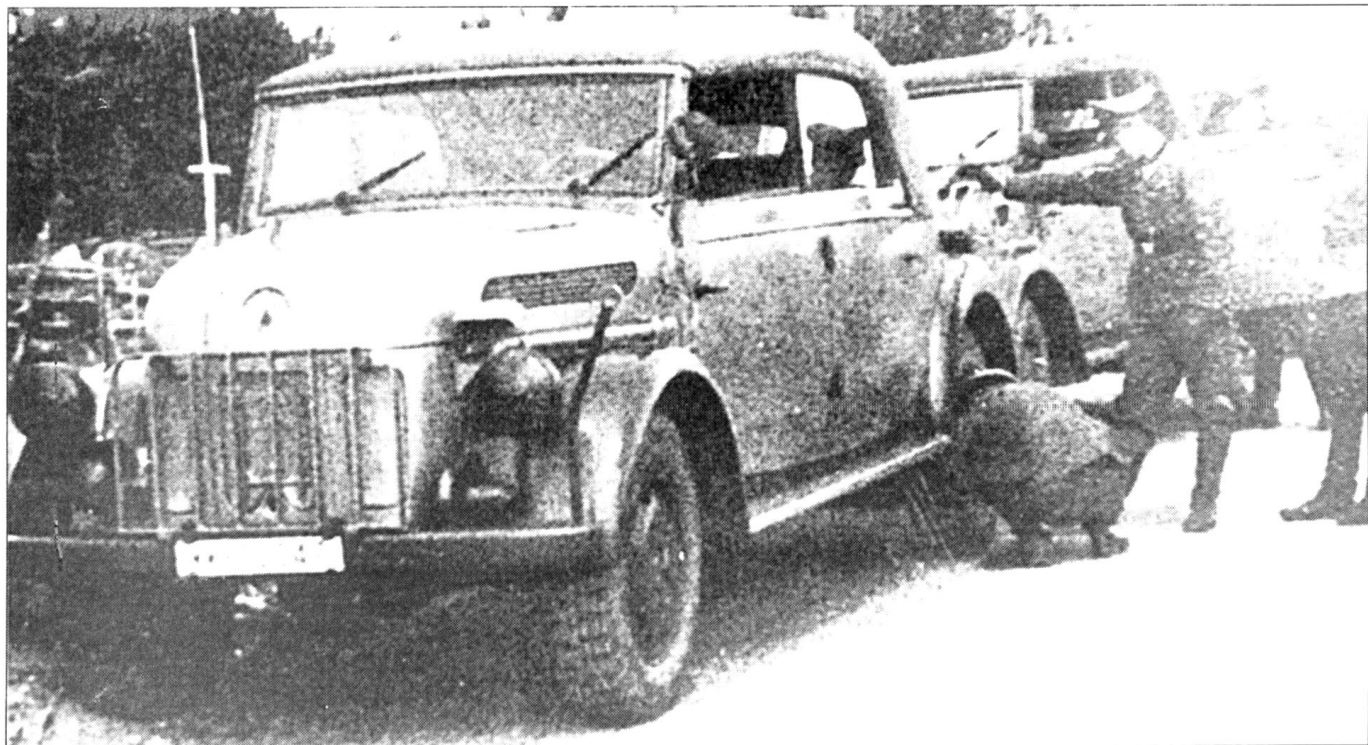
АВТОМОБИЛИ

Steyr



НА СЛУЖБЕ
У ВЕРМАХТА





Два фото Steyr 1500A из частей СС. Обе машины окрашены в серый цвет. На нижнем снимке машина покрыта смываемой белой краской.

Кащеев Л. Б.

**АВТОМОБИЛИ
STEYR
НА СЛУЖБЕ У ВЕРМАХТА**





Фирма «Штайр» и ее грузовые автомобили мало известны отечественному читателю. Вместе с тем эта оружейная кузница немало потрудились в годы двух мировых войн, не отставали от ее производство и в мирное время. Именно благодаря фирме «Штайр» во второй половине XX века Австрия по экспорту оружия занимала 7-е место среди капиталистических государств, уступая США, Франции, Великобритании, ФРГ, Италии и Бразилии. Страница за страницей мы расскажем вам о производстве стрелкового оружия и автомобилях, броневиках и одном из популярнейших в германской армии полторатонном Steyr 1500A, о бронепоездах и самоходных артиллерийских установках, о современных пистолетах, танках и бронетранспортерах. Народная поговорка гласит: «Кому война - кому мать родна». Фирме «Штайр» хорошо живется в дни мира, а в дни войны ее изделия вообще расхватают...

Дела давно минувших дней

Город Штайр, который и найдешь-то не на каждой карте, издревле был центром производства огнестрельного оружия. Уже в конце XVI столетия здесь возникло «Общество для торговли орудиями и боеприпасами в Штайре» (Gesellschaft für den Handel mit Geschützen und Munition in Steyr). Являясь, по сути, единственным оружейным заводом в Австрии,

предприятие обязалось поставлять все необходимые виды оружия и боеприпасов Венскому арсеналу. Увы, государство не всегда своевременно оплачивало поставки вооружений, и квалифицированные рабочие начали переселяться из Штайра в Рейнланд, особенно в Золинген. Штайр беднел. После этой первой провалившейся попытки начать производство вооружений в 1633 г. местные предприниматели снова вошли с просьбой в муниципалитет, предлагая организовать цех для изготовления отдельных частей для огнестрельного оружия. Возникший цех в 1786 г. перешел под управление армии, в Штайре было организовано правление компании - «K.u.k. örtliche Direktion der Gewehrfabrik».

Дела постепенно налаживались, развивалась кооперация. Частные предприятия-поставщики в том же Штайре начали производить комплектующие для винтовок и поставлять на государственную мануфактуру. В 1786 году император Йозеф II основал в Штайре профессионально-техническую школу с 6-летним сроком обучения для 60 сыновей местных мастеров; позже она переместилась в Вену.

Одновременно с переходом под контроль государства оружейной мануфактуры в Штайре в 1786 г. в Вене была основана Государственная фабрика винтовок. Учредителем производства винтовок в Вене был Антон

Пензенетер (Penzeneter). В 1726 году он предложил императорской придворной палате основать мануфактуру по производству винтовок на его собственные средства. Он обещал, что исключит иностранную конкуренцию низкими ценами и более высоким качеством оружия, если получит государственный заказ не менее, чем на 6000-8000 винтовок и 2000-3000 нагрудных кирас. Предложение понравилось, австрийское правительство заказало Пензенетеру сразу 8000 пехотных винтовок Modell 1722 по цене 3 гульдена 50 крейцеров за штуку, 2400 нагрудных кирас по 5



Основатель завода «Steyr» оружейник Йозеф Верндл.



Эмблема «Steyr», наносившаяся на огнестрельное оружие в начале XX века.

гульденов 15 крейцеров. Получив заказ, Пензенетер безотлагательно открыл кузницы для производства стволов и слесарные мастерские в Штайре и Хайнфилде; в 1730 году он расширил предприятие в Штайре.

В конце XVIII века единственным владельцем предприятий в Штайре, Вене и Хайнфилде стал Антон Зон (Anton Sohn). Во время семилетней войны он поставлял армии ежегодно 20000 винтовок, в 1786 году продал государству все свои оружейные предприятия и все наличные запасы по совсем низкой цене 33512 гульденов.

Итак, венское предприятие «Penzeneter» превратилось в «K.u.k. Staatliche Gewehrfabrik». Постепенно оно расширилось за счет покупки мелких фирм того же профиля в 1786, 1794, 1801 и 1814 годах. Во время французской оккупации Вены в 1805 и 1809 гг. производство оружия переместилось в Пешт и Байа. С 1806 по 1815 г. фабрика поставляла 153511 винтовок. Когда в 1841 г. в Австрии вводилась новая система запальных замков, разработанная Августином (Augustin), модернизация винтовок новыми замками осуществлялась только государственной мануфактурой. Новый замок системы Августина производили фирмы Людвиг фон Брефилире в Вене и Штайре.

В течение 1780 г. в Вене была основана фирма Карла Ёштерлайна («Karl Oesterlein»), позже «Karl Oesterlein Wwe & Sohne», которая владела несколькими кузницами и слесарными цехами в Лилиенфилде. Фирма располагалась в Фюнфхазе около Вены и имела филиалы в Лилиенфилде и Питтене, они производили не только отдельные детали оружия, но и винтовки в сборе. Таким образом, фирма Ёштерлайна поставила до 1788 года в армию 10000 винтовок.

«Штайр»

Крупнейший австрийский оружейный завод «Oesterreichische Waffenfabrik-Gesellschaft» в городе Штайр (Steyr) был основан Йозефом Верндлем в 1853 году. После возвращения из Америки Верндль скупил на

берегах реки Штайр в одноименном городе несколько небольших предприятий - мельниц, лесопильных заводов, кузниц, точильных мастерских, складов. В этих помещениях он организовал серийное производство винтовок. В целом фабрика возникла из 15 близкорасположенных строений.

Сначала оружейный завод специализировался на переделке дульнозарядных винтовок в казнозарядные для австрийской армии, заказ составлял 80000 дульнозарядных винтовок системы Лоренца, которые модернизировались по схеме, предложенной Ванцелем (Wanzel). Переделка винтовок обходилась дешевле, чем полная замена их новыми образцами, поэтому многие государства отдавали предпочтение именно переделанным системам.

Ствол винтовки Ванцеля сзади закручивался затвором, помещенным в ствольной коробке. Для открывания затвора нужно было повернуть его за рукоятку вокруг горизонтальной поперечной оси, расположенной в передней части ствольной коробки. Откинутый вперед вверх затвор открывал казенную часть ствола. Если в патроннике была гильза, то при открывании затвора она выбрасывалась. После досылания патрона затвор закрывался. Удар несколько измененного курка капсюльного замка передавался капсюлю патрона с помощью бойка.

Схема Верндля была не оригинальной: еще в 1850 г. австриец Ванцель сконструировал откидной затвор, весьма заинтересовавший многих конструкторов как очень удобный для переделки старых, заряжаемых с дула винтовок, в винтовки казнозарядные. В 1867 году оружейный завод получил новый крупный заказ от австрийской армии на модернизированные Карлом Холубом (Karel Holub) винтовки с затвором Верндля, заказ имел объем более 100000 винтовок. Позже последовали заказы из Баварии, а далее - из Швейцарии, Франции, Сербии и Греции, и везде одно и то же - модернизация дульнозарядных винтовок в казнозарядные. Фабрика теперь могла увеличить производство винтовок до 5000 штук в неделю. По желанию венгерского правительства Йозеф Верндль в Пеште основал отраслевое предприятие по производству оружия для венгерских гонведских подразделений.

Оружейный завод «Steyr» быстро рос. Необходимый для этого капитал был получен преобразованием фирмы в акционерное общество со штаб-квартирой в Вене. При основании ак-

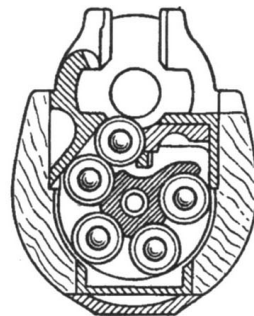
ционерного общества 1.08.1869 основной капитал составлял 6 млн. гульденов, это соответствовало 30000 акций по 200 гульденов.

Верндль стал генеральным директором оружейного завода «Aktiengesellschaft Oesterreichische Waffenfabrik-Gesellschaft», на котором работало 3000 рабочих. Вскоре по его настоянию за 600000 гульденов были куплены фирмы «F. Fugwirth» в Вене и «Bentz» во Фрайланде, на них развернулось производство комплектующих деталей, поставляющихся в Штайр. Еще одно предприятие по окончательной сборке стрелкового оружия находилось, как уже упоминалось, в столице Венгрии, в Пеште.

До 1872 г. оружейный завод «Steyr» произвел 622000 винтовок, 8500 карабинов, 2600 многозарядных винтовок, 1800 охотничьих ружей и 114 двухствольных винтовок.

В 1873 г. Йозеф Шано (Josef Schano), новый директор оружейного завода «Steyr», сконструировал один из первых магазинов барабанного типа для немецкой винтовки Modell 71, который крепился на левой стороне коробки затвора. Рифленный барабан с 7 патронами был оснащен спиральной пружиной, передающей вращение. При открытии и закрытии замка из магазина через прорезь патроны попадали в замок винтовки.

После 1873 г. фирма «Steyr» получила обширные заказы на созданную Антоном Спитальским (Antonin Spitalsky) улучшенную модель винтовки Верндля. Кроме того, прусское военное министерство заказало в 1873 г. большую партию из 500000 винтовок Modell 71 (системы Mauser) на сумму 8894500 гульденов. В течение 5 лет этот заказ был выполнен. Количество рабочих мест возросло в это время до 5500, так что еженедельно 8000 винтовок могли производиться. После этого заказа оружейный завод «Steyr» выполнял работы по заявкам Румынии и Фран-



Барабанный магазин винтовки Манлихер-Шенауэра.



Фердинанд фон Манлихер, выпускающая винтовки и пистолеты его систем завод «Штайр» превратился в одну из основных оружейных кузниц Европы.

ции, которая заказала 25000 винтовок для морского флота, а также для Персии, Черногории, Китая и Чили. В течение этих лет австрийская фирма по объему выпуска превосходила американские, английские, бельгийские и французские оружейные заводы. В 1878 году Франция снова заказала 10000 магазинных винтовок.

В дальнейшем изобретение Шано совершенствовалось в конструкторском отделе фирмы «Steug», оружейники сумели модифицировать его и подсоединить к казнозарядной винтовке Бердана (Verdan). При усовершенствовании затвора спиральную пружину заменили на две маленьких шестерни, передававших вращение от движущегося замка на барабанный магазин. Это улучшение запатентовано в 1878 г. Дальнейшую доводку магазина немецкой винтовки Modell 71 проводил старший оружейный мастер Айднер (Eidner); его магазин вмещал только 6 патронов.

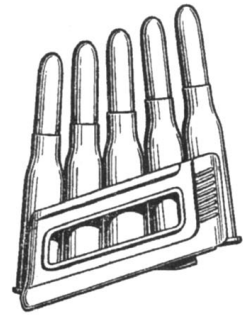
В то же время оружейный завод «Steug» испытывал приставные магазины. Генеральный директор, Йозеф Верндль (Josef Werndl), создавал в 1878 г. различные проекты приставных конструкций для французской пехотной винтовки системы Gras Modell 74. Вероятно, наиболее удачный из них, на 10 патронов, представлял собой прямоугольную в сечении коробку, приставленную сверху ствола.

В 1878 г. директор завода в «Steug», Карл Холуб (Karl Holub), сконструировал магазин для немецкого кавалерийского карабина Modell 71. Магазин имел вид трубки

с патронами, закрепленной слева от ствола. При открытии затвора спиральная пружина магазина выталкивала на зарядку очередную патрон. Механизм Холуба массой 480 г функционировал очень неплохо. Но он был восприимчив к различным ударам, которых в достатке выпадало на долю кавалерийского карабина.

Главный конструктор завода «Steug» Антонин Спитэльский в 1879 г. сконструировал магазинную винтовку с вращающимся барабанным магазином, походившим на барабан револьвера на 7 патронов. Позже число патронов уменьшили до 6. Опытные образцы оснащались стволами немецких охотничьих карабинов Modell 71 под немецкие патроны, несколько винтовок имели стволы для австрийских патронов. Замок представлял собой комбинацию систем Mauser и Gras. В 1882 году австрийский офицер Конрад Риттер фон Кромар (Kromar) улучшил эту винтовку. Он установил магазин на 8 патронов, при этом винтовка заряжалась не из обоймы, а отдельными патронами. В 1883 г. Йозеф Верндль из «Steug» сконструировал многозарядную винтовку с цилиндрическим замком и револьверным магазином, загружающимся через открываемое отверстие на левой стороне. Спитэльский улучшил изобретение Кромара и создал винтовку Modell 84, магазин которой принимал теперь вместо 6 уже 8 патронов. Эта многозарядная винтовка испытывалась во Франции и в австрийском армейском полевом лагере в районе Брюка (Bruck) южнее Зальцбурга.

Но будущее, безусловно, было за магазинными винтовками с коробчатыми, а не с револьверными магазинами. Наряду с Паулем Маузером больших успехов в конструировании такого оружия достиг Фердинанд Риттер фон Манлихер (Mannlicher).



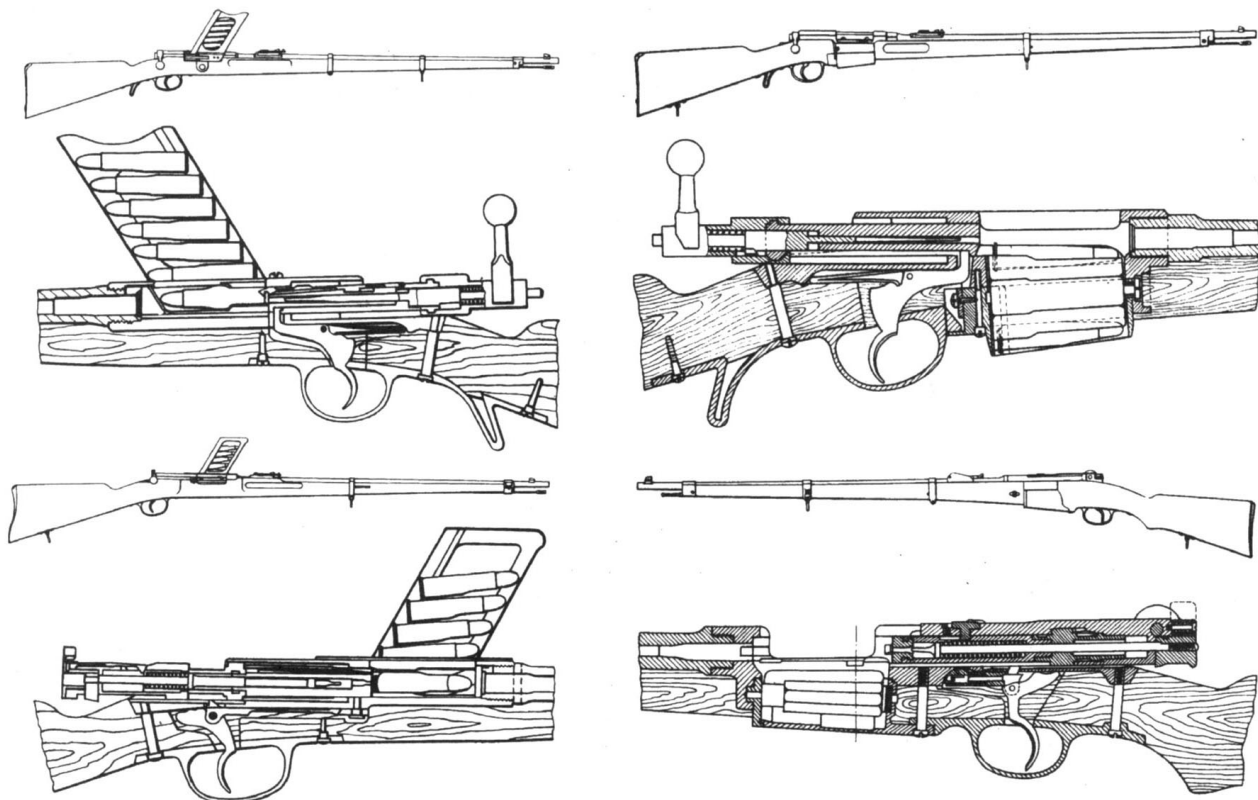
Ассиметричная пачка на 5 патронов 8x50P к винтовке Mannlicher Modell 1886/90.

Исходной конструкцией для более поздних моделей Манлихера стала австрийская многозарядная винтовка Modell 85.

В 1886 г. Манлихером в Австро-Венгрии было изобретено патечное зарядание. Суть его заключалась в следующем. Патроны вставлялись в магазин вместе с металлической пачкой, объединявшей их по 5 штук. При этом они ложились на подаватель, сжимая пружину. Пачка с патронами не выталкивалась подавателем из магазина, потому что особым выступом, расположенным на ней, она сцеплялась с зубом защелки. Освобождая пачку от сцепления с этим зубом, ее можно было извлечь из магазина и таким образом разрядить винтовку. Благодаря изогнутым особым образом краям пачки патроны могли продвигаться затвором из магазина только вперед, то есть в направлении патронника. По мере расходования патронов подаватель поднимался все выше, не задевая пачку, так как он был уже, чем расстояние между стенками пачки, и давил не на нее, а только на патроны. По израсходовании всех патронов пачка свободно выпадала вниз. Винтовка имела цилиндрический замок для прямого хода. Использовались патроны ка-



*Mannlicher Modell 1903
8 специальных патронов 7,63 мм, общая длина 205 мм, длина ствола 120 мм.*



Слева сверху - магазинная винтовка и чертеж ее замка системы Mannlicher 1882, слева снизу - Mannlicher 1884, справа сверху - Mannlicher 1887, справа снизу - Mannlicher-Schönauer 1887|88.

либра 11 мм Modell 77 (Werndl). Пустая патронная пачка выкидывалась выбрасывателем с рычагом на правой стороне магазина.

Во второй половине XIX столетия оружейные заводы стали переходить на новые специальные станки, ориентированные на серийное производство. Привод станочного парка теперь осуществлялся уже не от гидротехнических колес, а от более современных паровых машин.

Пропорционально постоянно растущим армиям росли и заказы, которые получали оружейные заводы. Например, в 1887 г., когда турецкая армия начала переходить на магазинные винтовки Mauser, немецкое предприятие в Оберндорфе получило заказ на более чем 500000 винтовок и 50000 карабинов. Ежедневно должны были поставляться 500 винтовок. Но весь заказ Mauser выполнить, естественно, не мог, так что не сидели без заказов и предприятия других стран. Оружейный завод Верндля в Штайре получил в 1889 г. заказ на более чем 800000 магазинных винтовок и 500000 комплектующих к ним. С ростом производства росло также и число рабочих: предприятия, которые вначале имели примерно по 50 рабочих, теперь использовали труд уже тысяч работников. В девяностые

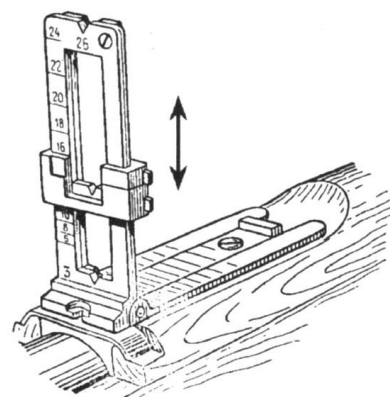
годы XIX столетия появились оружейные заводы, на которых трудилось от 8000 до 10000 рабочих.

Первой австро-венгерской магазинной винтовкой, принятой на вооружение в пехоте и горнострелковых частях, стала Mannlicher Modell 86. Магазин этого оружия имел в нижней части отверстие, через которое после выстреливания последнего выпадала пустая патронная рамка. Поэтому отпала необходимость в экстракторе патронной пачки на правой стороне магазина.

На оружейном заводе «Steyr» было выпущено уже 90000 штук этих многозарядных винтовок, когда австрийское командование решило ввести в армии винтовку уменьшенного калибра - 8 мм вместо 11 мм (порох тоже дымный). Эти 8-мм магазинные винтовки были приняты на вооружение в 1888 году как Mannlicher Modell 88 с длиной ствола 765 мм. Они имели прицельную рамку для стрельбы на расстояния до 2600 шагов (1950 м). На прицельной рамке были нанесены деления от 3 до 26, каждое деление соответствовало изменению дальности на 100 шагов. С введением патронов на бездымном порохе появились винтовки Манлихера двух образцов - Modell 1886/90 и Modell 1888/90. Образец 1886/90

был получен путем замены ствола вместе с прицелом на винтовках 1886 г., а образец 1888/90 - только путем нанесения на боковую сторону прицела винтовки Modell 88 шкалы золотого цвета для стрельбы патронами на бездымном порохе. Выпускавшиеся впоследствии по образцу 1886/90 г. винтовки именовались винтовками Mannlicher Modell 89.

После разработки Манлихером магазинной винтовки завод «Steyr» получил заказ от австрийской армии сначала на 5000, а затем на 87000 таких винтовок. Машинное производство расширилось, и все активнее вне-



Рамочный прицел с прорезью винтовки Mannlicher Modell 1895.



Mannlicher Modell 1905

8 специальных патронов 7,63 мм, общая длина 240 мм, длина ствола 160 мм, масса 920 г.



Mannlicher Modell 1905

10 специальных патронов 7,63 мм, общая длина 212 мм, длина ствола 130 мм.

дрялось разделение труда в соответствии с технологическими операциями. Еженедельный объем выпуска вырос до 13000 многозарядных винтовок. 10000 рабочих фабрики должны были работать в 2 смены по 12 часов с перерывами на еду - завтрак, обед, полдник. Только в 1890 г. ввели десятичасовой рабочий день с обеденным перерывом. Квалифицированный слесарь получал за работу от 13 до 15 гульденов в неделю, а на точных работах - от 30 до 36 гульденов.

Окончательной версией австрийской многозарядной винтовки стала Modell 95. Сохранив лучшие черты своей предшественницы, она весила на 700 г меньше винтовки 1896 года: 3,65 кг без штыка, 3,93 кг со штыком. Австрийские магазинные винтовки Modell 95 производились на оружейном заводе «Steurg» и в Будапеште. Позже конструкторы приспособили несколько моделей к немецким патронам калибра 7,9 мм от винтовки Mauser. Разработанная система использовалась многие годы.

Карабин 1890 года повторял Modell 95, но с рамочным прицелом, заменившим неудачно исполненный секторный прицел, и с незначительно измененными отдельными деталями. Modell 1895 в австро-венгерской армии применялась в двух вариантах - как кавалерийский карабин и как пехотный штуцер. Впоследствии обе винтовки были заменены унифицированными образцами с боковыми (как у карабина) и с нижними (как у штуцера) антабками, а также с при-

способлением для крепления штыка.

Винтовки были не единственным предметом производства в Штайре. Фирму интересовали пулеметы, пистолеты и револьверы. В 1908 году австрийская армия приняла на вооружение пулеметы системы «шварцлозе», и оружейный завод «Steurg» приобрел лицензию на производство и продажу пулемета у берлинской фирмы «Schwarzlose».

Военно-исторический музей в Праге имеет в своей коллекции опытный образец австрийского барабанного армейского револьвера 1897 года. Этот семизарядный револьвер с двойным взводом был снабжен длинным барабаном с весьма характерными фасонными вырезами. Руч-

ной экстрактор гильз находился на правой стороне ствола. Револьвер имел большую продолговатую дугу вокруг курка. Слева на корпусе наносилась надпись «Waffenfabrik Steurg». Тактико-технические данные этой модели: порядковый номер изделия 9, калибр 7 мм, общая длина 26 см, длина ствола 13,5 см, вес 1050 г.

В 1900 году оружейный завод «Steurg» разработал новую многозарядную винтовку с барабанным магазином - модель Mannlicher-Schonauer, улучшенную конструкцию винтовки Отто Шенауэра и Й.Верндля 1885 года. Она имела вращающийся цилиндрический замок; магазин был похож на Modell 87/88. Круглый барабан со звездообразным расположением патронов поворачивался пружиной по часовой стрелке и находился снизу, в закрытом кожухе. Открывая флажок на заднем срезе магазина можно было разрядить винтовку. Патроны имели калибр 6,5 мм.

Многозарядная винтовка Mannlicher-Schonauer была принята на вооружение в греческой армии в 1903 году (сначала Modell 1903, позже - Modell 1903/14).

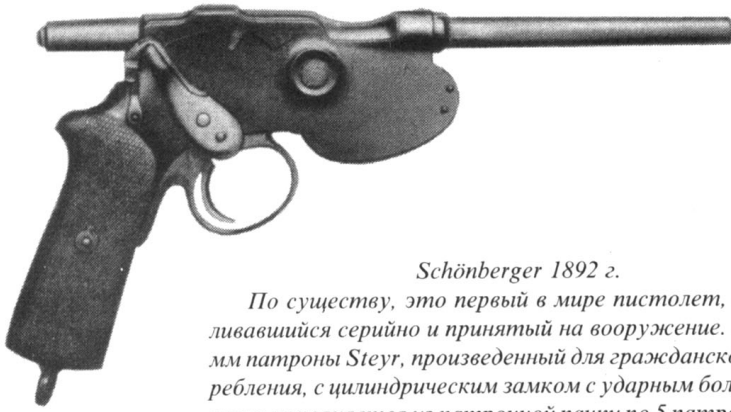
Во время Первой мировой войны магазинная винтовка Mannlicher-Schonauer была модифицирована под патрон калибра 7,9 мм. Она именовалась «винтовка об. 1915 г.», ее замок повторял замок винтовки Mauser. После войны большое количество трофейных винтовок «Steurg» Mannlicher-Schonauer попало в Италию, и заводы «Breda» производили их, обозначая как «винтовка об. 1927 г.».

Перед Первой мировой войной считалось, что тяжелых магазинных винтовок, как основного оружия пехоты, достаточно для вооружения



Steyr 6,35 mm Modell 1909

Облегченная версия пистолета «Штайр-Пипер» выпускалась с обычными по длине стволами (53 мм) и с удлиненными (116 мм). В скобках данные модели с удлиненным стволом, 6 патронов 6,35 мм, общая длина 116 (169) мм, масса 351 (-) г.



Schönberger 1892 г.

По существу, это первый в мире пистолет, изготавливавшийся серийно и принятый на вооружение. Калибр 8 мм патроны Steyr, произведенный для гражданского употребления, с цилиндрическим замком с ударным болтом; магазин наполняется из патронной пачки по 5 патронов; разрядка оружия производится нажатием держателя магазина на правой стороне пистолетной рукоятки оружия.

армии. Тем не менее уже в ходе боевых действий выяснилась необходимость в наличии скорострельного оружия ближнего боя. Италия, Германия и Австро-Венгрия в начале войны не имели на вооружении легких пулеметов. Были предприняты шаги по устранению этого пробела.

Итальянская армия с конца 1916 г. начала поставлять армии в больших количествах двустольный пистолет-пулемет Villar Perosa, который называется также MPi Revelli. Кроме пистолета-пулемета Villar Perosa итальянская армия к концу Первой мировой войны использовала пистолет-пулемет Tullio Marengoni, производившийся фирмой «Beretta».

Австро-венгерская армия, которая познакомилась с итальянскими пистолетами-пулеметами в сражениях у Капоретто 24.10-29.11.1917, также не располагала легким пулеметом. Поэтому австрийские конструкторы ускоренно работали над созданием собственного пистолета-пулемета; в 1918 году оружейный завод «Steyr» должен был начать их массовое производство. Конец войны не позволил этим планам осуществиться. Документация и опытные образцы пистолетов-пулеметов «Steyr» были уничтожены.

С 1867 г. до Первой мировой войны на фирме «Steyr» было выпущено 6065234 армейские винтовки, 284447 пистолетов, 9215 пулеметов и 20000 единиц охотничьих, подарочных и представительских винтовок. Фабрика снабжала стрелковым оружием Австро-Венгрию, а также Аргентину, Бразилию, Болгарию, Чили, Китай, Германию, Францию, Грецию, Голландию, Японию, Колумбию, Мексику, Черногорию, Норвегию, Персию, Перу, Португалию, Румынию, Сербию и Сиам. Во время Первой мировой войны число рабочих возросло до 14000, ежедневно производилось

до 4000 винтовок. В 1915 г. фабрика освоила выпуск авиационных двигателей. В целом она поставила в годы Первой мировой войны 3000325 винтовок, 234919 пистолетов и 40524 пулемета. Через 55 лет с момента осно-

вания оружейный завод «Steyr» в сумме произвел 9065559 винтовок, 519366 пистолетов и 49739 пулеметов.

Пистолеты «Штайр» были нескольких разновидностей — образцов 1910, 1911 и 1912 гг., использовались во время Первой и Второй мировых войн не только в стране-изготовителе, но и в других странах. Модели почти не отличались друг от друга. Например, у моделей 1910 и 1911 гг. мушка была выполнена монолитной с кожухом затвора, а у модели 1912 г. — в виде отдельной детали, вставленной в поперечный пазик у дульного среза кожуха. Вырез на затворе для зуба затворной задержки на модели 1912 г. был глубже; затворная чека на разных моделях отличалась по форме. Кроме упомянутых самозарядных пистолетов «Штайр» существовал также вариант M12/P16 с переводчиком, позволявшим вести огонь как одиночными выстрелами,



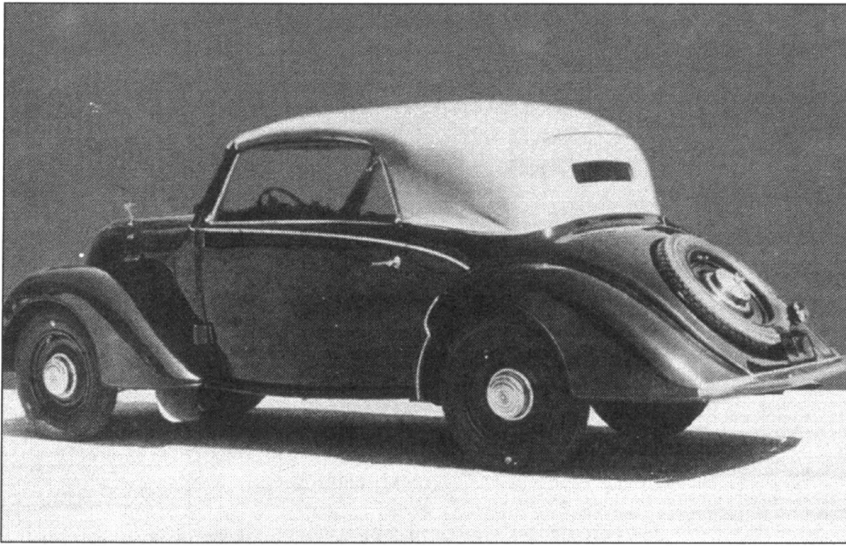
Roth-Steyr Modell 1907

Доработанный образец пистолета Крнка (Karel Krnka) 1895 года. В основном, производился на заводе «Steyr», некоторое количество выпущено оружейным заводом в Будапеште. При повороте ствола примерно на 90°, замок запирался. Скрытая пружина находилась под стволом. Фиксированный магазин в рукоятки пистолета принимал 10 патронов 8 мм и наполнялся из патронного пакета. Общая длина пистолета 238 мм, длина ствола 128 мм, масса 990 г.



Steyr Modell 1909

Пистолет сконструирован бельгийцем Николасом Пипером (N. Pieper). Поэтому иногда он назывался «Штайр — Пипер». 8 патронов 7,65 мм (патрон Браунинга). Первоначально пистолет выпускался в Бельгии. Потом началось его производство заводом «Штайр», выпуск в Австрии продолжался вплоть до конца Второй мировой войны. После Первой мировой войны лицензионное производство этого пистолета было начато в Золотурне (Швейцария). Общая длина 165 мм, длина ствола 90 мм, масса 650 г.



Steyr 100, 1934 г.

ТТД: выпускался с кузовами седан, купе, кабриолет (на снимке и в технических данных), кузов 4-местный 2-дверный, двигатель карбюраторный, рядный, 4-цилиндровый, 1385 см³, 30 л.с., охлаждение жидкостное, диаметр цилиндра 70 мм, ход поршня 84 мм. Коробка передач 4-ступенчатая. Подвеска независимая, на двойных поперечных рессорах. Тормоза барабанные на все колеса. Максимальная скорость 130 км/ч.

так и очередями. Пистолет «Штайр» работал, используя энергию отдачи при коротком отходе ствола, запирание и отпираение происходило во время поворотов ствола вокруг своей продольной оси. Магазин был несъемным, с однорядным расположением патронов. Наполнялся он сверху с помощью обоймы восемью патронами калибра 9 мм. Небольшое количество пистолетов М12/П16 имело удлиненную, но с обычными щечками, рукоятку, вмещающую 16 патронов (на восьмизарядных пистолетах указатель у переводчика тоже имел обозначение «16»). К пистолету мог крепиться деревянный приклад-кобура. Пистолеты из Штайра, состоявшие на вооружении в армиях

иностранных государств, имели отличительные клейма на левой стороне кожуха-затвора. Так, на румынских пистолетах было крупное изображение короны и надпись под ней: «Md.1912»; на польских — герб Польши, крупный одноглавый орел; на чилийских — герб Чили или надпись: «EJERCITO DE CHILE»; на германских, использовавшихся во время Первой и Второй мировых войн, — Р-08 (то есть «патрон 08»).

Конверсия?

В 1916 году далеко не все в Австро-Венгрии задумывались над вопросом, что будет с производством ав-

стрийских фирм, если война закончится? И если закончится не так бедоносно, как ожидалось? Вероятно, на оружейной кузнице страны лучше других умели просчитывать варианты. За два года до конца войны генеральный директор Альфред Шик (Alfred Schick) решил создать на фабрике автомобильное отделение. Для проектирования автомашин был приглашен известный конструктор Ганс Ледвинка (Hans Ledwinka).

Ситуация с производством автомобилей оружейной фирмой не выглядит уникальной. Так выходили из положения многие - «Krupp», «Škoda», «Hotchkiss», «Ansaldo».

В 1920 г. началось производство легковых и грузовых машин марки «Steyr», получивших шутовское название «Ваффенауто» (Waffenauto - «оружейный автомобиль»). Основной специализацией "Steyr" стали скоростные спортивные автомобили с 6-цилиндровыми двигателями с верхним распределительным валом. Были у машин «Steyr» и другие особенности. Модель XII, представленная в 1925 году, получила известность благодаря качающейся оси.

В то время большинство грузовиков создавалось на легковых шасси. Не был исключением и самый первый 2,5-тонный Steyr III или 12/34PS с 6-цилиндровым 35-сильным бензиновым двигателем. В последующие годы основой машин для перевозки грузов послужили шасси легковых моделей от «I» до «VII» с моторами мощностью до 40 л.с. Они отличались простой и прочной конструкцией, в которой широко использовались редкие в то время шариковые подшипники. С 1926 г. фирма стала выпускать легкие автобусы, поставлявшиеся на экспорт (в том числе и в СССР). С 1927 г. на фирме производились 1-тонные грузовики Steyr XII (30 л.с.), а с 1928 г. - 3-тонные Steyr XVII (60 л.с.). Впрочем, объемы выпуска были невелики: в 1920-28 гг. было изготовлено только 800 автомобилей «Штайр» всех видов.

Приход в компанию в 1929 г. известного конструктора Фердинанда Порше (Ferdinand Porsche) способствовал ориентации фирмы в основном на легковые модели. Одним из немногих грузовиков этого периода был 1,5-тонный Steyr-40M, выпускавшийся с конца 1920-х на легковом шасси 8/40PS. Его развитием в 1932 г. стал 2-тонный автомобиль Steyr-140.

В 1931 году, после кратковременного пребывания Фердинанда Порше в должности главного конструктора, его пост занял Карл Еншке. Но



Steyr Modell 1912

Этот армейский пистолет имел фиксированный магазин, который мог наполняться из патронной пачки 8 специальными патронами 9 мм Steyr, общая длина 215 мм, длина ствола 127 мм, масса 980 г.



Эмблема «Steyr», появившаяся на автомобилях с 1920-х годов.

и он недолго пробыл на «Steyr»: в 1935 году Еншке оставил фирму и перешел на "Adler".

Стрелковое оружие, 1930-е годы

Так уж получилось, что рассказывая об автомобилях, мы вновь и вновь обращаемся к стрелковому оружию. Ничего не поделаешь: «Steyr» - фирма оружейная...

В период между Первой и Второй мировыми войнами было создано очень немного пистолетов-пулеметов: в мире доминировали две системы - немецкая Bergmann и американская Tompson. Различные их варианты выпускали частные и государственные оружейные заводы в Германии, Швейцарии, в США, Советском Союзе, Италии, Венгрии, Финляндии, Испании и Японии. Даже в эстонском арсенале Таллинна в 1923 году был организован выпуск немецкого пистолета-пулемета Bergmann MP181.

В 1930-е годы появилось несколько новых перспективных моделей пистолетов-пулеметов, и среди них - пистолет-пулемет Steyr-Solothurn S1100 (Steyr Modell 1930, «Steyr» MP34). Помимо этой модели лицензию на выпуск пистолета-пулемета предоставила немецкая фирма «Rheinmetall». В годы войны германская фирма «Waffenfabrik Erma» в Эрфурте и «Osterreichische Waffenfabrik Steyr-Daimler-Puch AG» были крупнейшими производителями пистолетов-пулеметов.

Steyr-Solothurn CI-100.

Этот пистолет-пулемет, был разработан германской фирмой «Рейн-металл» (конструктор Луис Штанге) вскоре после Первой мировой войны. S1-100 выпускался на заводах «Штайр», а также фирмой «Штайр-Солотурн», находящейся в Швейцарии. Он был принят на вооружение австрийской полиции в 1930-е гг., продавался в ряд стран — Венгрию, Португалию, Китай, Японию, Боливию, Сальвадор, Уругвай, Чили.

Пистолет-пулемет отличался высоким качеством исполнения — почти все его металлические детали были фрезерованными или точеными, штамповки и литья почти не было. Особенности пистолета-пулемета — приспособление на горловине для магазина, служащее для наполнения магазинов патронами из обоймы пистолета «Штайр» (для наполнения одного магазина требуется 4 обоймы по 8 патронов), и возможность крепления справа ножевидного шттыка. Предохранитель в виде отдельной детали на крышке ствольной коробки. Переводчик огня размещался на левой стороне ложи. Прицел секторный.

Слияние

10 мая 1935 г. две ведущих автомобилестроительных компании Австрии - «Steyr» и «Austro-Daimler-Puch», слились в новое предприятие

«Steyr-Daimler-Puch Aktiengesellschaft», ставшее крупнейшим австрийским изготовителем автомашин всех видов. Вне конерна остались «Graf und Stift», «Austro-Fiat» и «Saurer Austria», но их доля в общем выпуске австрийских автомобилей была невелика.

Получив достаточно совершенную производственную базу фирмы «Аустро-Даймлер» (Austro-Daimler) в Вене, «Штайр-Даймлер-Пух» продолжил разработку армейских грузовиков повышенной проходимости и бронированной техники. Среди них были 150-сильный автомобиль-тягач ADAZ (6×4), 4-осный броневеомобиль ADGZ (8×4) и ряд специальных колесных и полугусеничных военных машин. С использованием опыта фирмы «Аустро-Даймлер» с 1937 г. началось производство грузовиков двойного назначения Steyr-740 (4×2) и Steyr-640 (6×4) грузоподъемностью 1,5-1,8 т с 6-цилиндровым мотором



Steyr 7,65 mm Modell 34

Создан на базе пистолета Steyr 7,65 mm Modell 1909. Заряжать и разряжать его можно было, как и большинство других автоматических пистолетов, с помощью одних движений затвора. Изменения также коснулись устройства прицельных приспособлений и некоторых других деталей. 8 патронов 7,65 мм, общая длина 165,6 мм, длина ствола 92 мм, масса 650 г. Пистолет состоял на вооружении полиции Австрии.



Steyr-Solothurn CI-100.

Пистолет-пулемет калибра 9мм под специальный патрон Steyr (для других стран выпускались калибры - 7,65 и 9 мм Parabellum, 7,63 мм Mauser). длина с прикладом 820 мм, длина ствола 208 мм, емкость магазина 30 патронов, огонь одиночный/непрерывный, темп 400-450 выстр./мин, масса без патронов 4 кг.

(2259 см³, 55 л.с.). Но пусть не обманывает читателя обилие названий моделей, всего в 1931-39 гг. было изготовлено лишь 1267 грузовых машин.

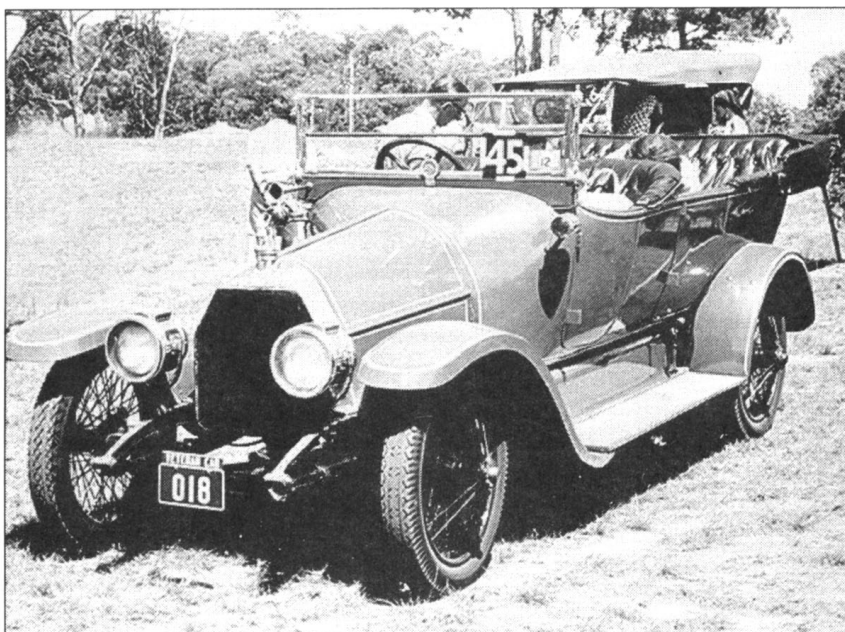
После аншлюса Австрии немецкими фашистами фирма вошла в состав «Hermann-Goring-Konzern».

Бывшая фирма «Пух» из Граца продолжала выпускать мотоциклы, а после войны - мотороллеры. Но говоря о послевоенных судьбах компании мы далеко забегаем вперед, а пока уместно будет, рассказывая про «Штайр», посвятить пару страниц и известным в свое время автомобильным фирмам «Austro-Daimler» и «Puch», которые с 1935 года вошли в концерн.

«Аустро-Даймлер»

Грузовые автомобили в Австрии начали собирать в 1898 г. на механическом заводе Йозефа Эдуарда Биеренца (Joseph Bierenz) и Эдуарда Фишера (Eduard Ficher) по лицензии немецкой фирмы «Daimler». 11 июля 1899 г. на базе этого предприятия был образован первый зарубежный производственный филиал «Даймлера», получивший название «Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft Bierenz, Fisher & Co» или просто «Аустро-Даймлер». Здесь стали собирать грузовые машины грузоподъемностью 2-4 т, получивших игривые имена «Хорек» (Htis), «Кенгуру» (Kenguruh) и «Гиена» (Huane).

В первые же годы существования «Аустро-Даймлер» зарекомендовал себя одним из наиболее прогрессивных предприятий в области конструирования автомобилей. В мае 1901 г. на базе 4-сильного грузовика был изготовлен первый в мире изотермический фургон для перевозки льда. Одновременно с ним появился первый австрийский 10-местный автобус, а в 1905 г. началось изготовление специальных грузопассажирских почтовых машин с двигателем мощностью 14-18 л.с. для перевозки по горным дорогам нескольких пассажиров и до 1 тонны багажа. Они работали на первой в мире регулярной почтовой линии в Боснии. Летом 1902 года Пауль Даймлер (Paul Daimler), сын Готтлиба Даймлера (Gottlieb Daimler), прибыл в Винер-Нойштадт для того, чтобы возглавить технический отдел фирмы. Под руководством Пауля Даймлера был начат выпуск легковых автомобилей. Первым автомобилем был PD с двухцилиндровым мотором. Со временем автомобили, разработанные здесь, стали все сильнее отличаться по своему дизайну от гер-



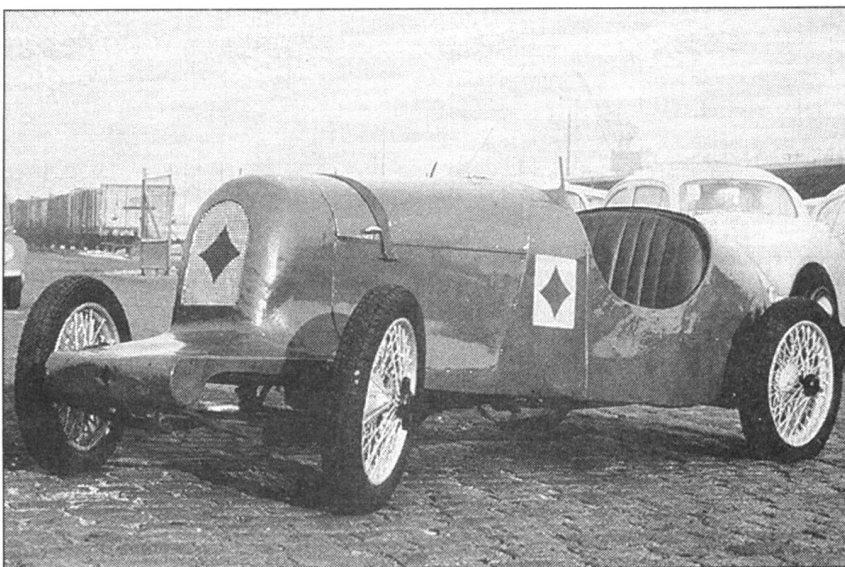
Austro-Daimler Prince Henry, 1911 г.

ТТД: рама лонжеронная, кузов фэтон 4-местный, 4 двери, двигатель карбюраторный, рядный, 4-цилиндровый, 5715 см³, 93 л.с., охлаждение жидкостное, диаметр цилиндра 105 мм, ход поршня 165 мм. Коробка передач 4-ступенчатая. Подвеска зависимая, на листовых рессорах, колеса с проволочными спицами. Тормоза механические барабанные на два задних колеса. Максимальная скорость 145 км/ч.

манских автомобилей "Daimler", выпускавшихся в Каннштадте. Под руководством П. Даймлера в 1903-05 гг. был разработан и построен первый в мире легкий бронеавтомобиль 4x4. При массе 2 т броневики развивали скорость по дороге до 45 км/ч.

В июле 1906 г. на «Аустро-Дайм-

лер» пришел известный в будущем конструктор - 30-летний Фердинанд Порше (Ferdinand Porsche), работавший до того на небольшой австрийской фирме «Lohner». Он принес с собой давнюю идею так называемого гибридного привода ведущих колес «Микст» (Mixte): двигатель внутрен-



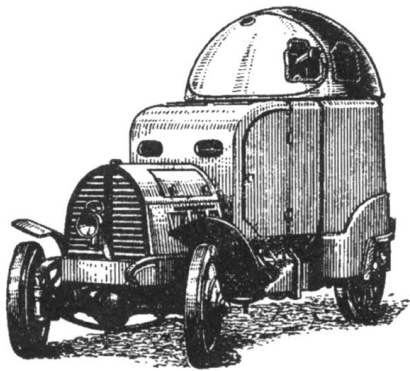
Austro-Daimler Sascha, 1919 г.

ТТД: рама лонжеронная, кузов 2-местный без дверей, двигатель карбюраторный, рядный, 4-цилиндровый, 1099 см³, 49 л.с., охлаждение жидкостное, диаметр цилиндра 68,3 мм, ход поршня 75 мм. Коробка передач 4-ступенчатая. Подвеска зависимая, на листовых рессорах, колеса с проволочными спицами. Тормоза механические барабанные на все колеса. Максимальная скорость 145 км/ч.

него сгорания служил только для привода генератора, который вырабатывал ток для питания тяговых электромоторов.

В 1906 г. австрийский «Даймлер» получил полную независимость от немецкой компании. Со следующего года из его ворот стали выходить грузовики и автобусы с электрическими моторами системы «Лохнер-Порше», встроенными в передние и задние колеса.

В 1907 году идея «Микст» нашла реальное воплощение в двух опытных машинах со всеми ведущими колесами, которые вместе с другими 22 грузовиками в составе автопоездов с прицепами совершили испытательный пробег по Германии протяженностью около 1000 км. По результатам этих испытаний в 1909 г. был



Бронеавтомобиль Austro-Daimler 1903 г.

выпущен тягач «А». Установленный на нем бензиновый двигатель мощностью 100 л.с. вращал генератор, подававший ток напряжением 235 В на моторы, смонтированные в задние колеса тягача и пяти активных 2-осных прицепов.

Работы Порше в легковом автомобилестроении сделали «Austro-Daimler» ведущим заводом страны и успешным участником автогонок. С 1909 года фирма участвовала в состязаниях за приз принца Генриха Прусского, которые считались наиболее популярными соревнованиями на выносливость автомобилей. Порше всего за 12 месяцев построил для этих гонок автомобиль с четырехцилиндровым, верхнеклапанным ОНС двигателем, объемом 5,9 литра и максимальной скоростью 146 км/ч. В 1910-м три модели Prinz Heinrich заняли 3 призовых места в одноименной гонке. Их 95-сильные моторы имели по 5 клапанов на цилиндр!

Безусловно, для коммерческих нужд подобные «монстры» были не нужны. Непосредственно перед нача-



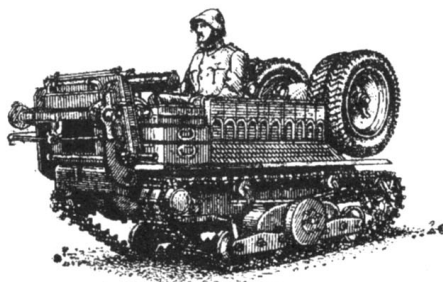
Две эмблемы Austro-Daimler, применявшиеся на автомобилях этой фирмы (слева - более ранняя).

лом Первой мировой войны было разработано шасси с двигателем более скромного объема 2212 см³.

С 1908 г. «Аустро-Даймлер» начал изготовление тяжелых армейских 2-осных полноприводных тягачей М8 и М9 с бензиновыми двигателями мощностью 35 и 80 л.с.

Во время войны фирма «Аустро-Даймлер» входила в концерн «Škoda», во главе которого стоял барон фон Шкода. В 1913-17 гг. в его программе было уже несколько тягачей М12, М15 и М17 (4x4) с двигателями мощностью до 150 л.с. для буксировки 305-миллиметровых мортир, весивших 30-36 т. Продолжением работ в области многозвенных поездов с гибридным приводом стали новые тягачи «В» и «С» (1913-17 гг.). Их оборудовали 6-цилиндровым двигателем (150 л.с.) и генератором мощностью 93 кВт. Такие машины могли буксировать пять прицепов и перевозить одновременно до 30 т грузов. При установке на железнодорожные рельсы этот автопоезд состоял из 10-12 прицепов и достигал длины 70-80 м.

В годы войны «Austro-Daimler» выпускал авиадвигатели (185 л.с.), которые устанавливались на самолеты австро-венгерского производства - разведывательный Berg C.I., гидросамолет Lohner L (помните название фирмы, откуда Ф.Порше перешел в «Аустро-Даймлер?»), истребители Röhlich A(W.18). На последнем ставился новый вариант двигателя 1917 года мощностью 220 л.с.



Колесно-гусеничный транспортёр Austro-Daimler со съёмными колесами.

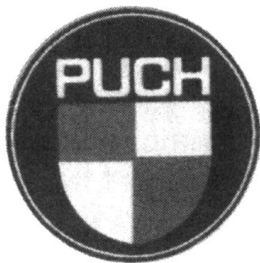
После Первой мировой войны эти уникальные машины были забыты: военные заказы прекратились, и «Аустро-Даймлер» попал в полосу неудач. В 1921 г. завод выпускал грузовой электромобиль, не имевший особого успеха. Но если с грузовиками дело не шло, то Ф.Порше предложил несколько новых конструкций легковых автомобилей, предназначенных на экспорт.

В 1919-м был создан гоночный автомобиль Sascha, названный в честь чешского гонщика графа А.Коловрата, в 1921 - AD-617 (4420 см³, 60 л.с.), в 1923 - серию сверхдорогих ADV с горизонтальным карбюратором и ADM.

В 1923 году Порше оставил фирму, а его идеи продолжал развивать Карл Рабе (Karl Rabe), под руководством которого создавались различные варианты легковых моделей AD. В 1926 г. тип AD приобрел двигатель объемом 2994 см³ и мощностью 110 л.с. До 1933-го выпущено 2400 машин с этими двигателями в разных исполнениях.

В 1926 году на пробках радиаторов лук со стрелой в круге сменил старую эмблему.

Предвидя трудные времена, 28 декабря 1928 г. «Аустро-Даймлер» объединился с фирмой «Пух» (Puch), образовав группу «Austro-Daimler-Puch» с сохранением прежних торговых марок. 1929 был годом, когда была выпущена самая скоростная и престижная модель из производившихся когда-либо в пригороде Вены Винер-Нойштадте. Это был "Bergmeister" с 6-цилиндровым двигателем объемом 3614 см³ с верхним расположением распределительного вала. Двигатель развивал 120 л.с. при 3600 оборотах в минуту. Максимальная скорость машины составляла 145 км/ч. В 1930 году появился автомобиль, бывший почти уникальной редкостью еще в то время - восьмицилиндровый "Austro-Daimler" с двигателем объемом 4624 см³. Было выпущено всего 50 автомобилей этой модели.



Эмблема фирмы «Puch», ставшая потом эмблемой «Austro-Daimler-Puch».

Кризис конца 1920-х гг. больно ударил по благосостоянию австрийского «Даймлера», заставив задуматься над своим будущим. В условиях резкого сокращения спроса на дорогие легковые машины фирме пришлось снова взяться за разработку грузовиков. Так в 1932 г. появился оригинальный 3-осный автомобиль ADG (6×4). Одновременно «Аустро-Даймлер» начал спешно создавать многочисленные опытные конструкции армейских машин, но спасти фирму они уже не смогли.

10 мая 1935 г. произошло объединение группы «Аустро-Даймлер-Пух» с военно-промышленным предприятием «Штайр» (Steyr). Официально выпуск автомобилей марки «Аустро-Даймлер» был прекращен в 1936 году, но фирма еще проработала некоторое время, выполняя оставшиеся заказы на "Bergmeister". Марку Austro-Daimler носила и легкая армейская колесно-гусеничная машина со съемными колесами, выпуск которой был начат в 1935 году, а продолжался и после объединения

фирм - до 1938 г. Проблема перехода с колес на гусеницы в этом армейском вездеходе решалась путем снятия колес, которые в колесном варианте надевались на оси ведущих звездочек.

«Пух»

Теперь история еще одного участника объединения.

Известный австрийский конструктор Иоганн Пух (Johann Puch) в 1899 г. организовал фирму по выпуску велосипедов и мотоциклов, через несколько лет к ним прибавились и легковые автомобили. С 1908 г. на их базе фирма «Пух» предлагала легкие развозные фургоны с двигателями мощностью 18-24 л.с., а перед самой войной выпускала 2-тонные грузовики по лицензии немецкой фирмы «Mannesmann-Mulag». Они поставлялись в армию, служили базой для пожарных и санитарных машин. С окончанием Первой мировой войны производство грузовых машин было прекращено, фирма переключилась на легковые машины и мотоциклы.

28 декабря 1928 г. она объединилась с компанией «Austro-Daimler».

В годы войны в вермахте использовались тяжелые мотоциклы Puch 800 - двигатель с 4 оппозитными цилиндрами, 792 см³, боковые клапаны (SV), диаметр цилиндра 60 мм, ход поршня 70 мм, мощность 20 л.с. при 4000 об/мин, степень сжатия 5,0, моторная передача шестеренчатая, задняя передача цепная, рама трубчатая, зажигание батарейное, масса 195 кг, максимальная скорость 125 км/ч.

Теперь следует рассказать об армейском грузовике ADG и броневомobileх «Аустро-Даймлер», разработанных «Аустро-Даймлер-Пух» еще до объединения со «Штайр», но активно применявшихся в годы Второй мировой войны.

Austro-Daimler ADGZ

В 1931 году фирма «Austro-Daimler-Puch Werke» из Винер-Нойштадта получила заказ на разработку нескольких проектов новых броневомobileй для австрийских вооруженных сил.

Первой ее машиной был трехосный (6×4) броневомobile ADKZ. В следующем году «Аустро-Даймлер» изготовила пять легких двухосных (4×4) броневиков ADSK с двигателями воздушного охлаждения. Эти машины имели безбашенные корпуса из неброневой стали при полном отсутствии вооружения. После проведенных испытаний и ADKZ и ADSK были отвергнуты военными, и единственным серийным броневомobileм австрийской армии остался ADGZ.

Эта машина, спроектированная еще в 1931 году, являлась первым в мире четырехосным полноприводным броневым автомобилем. ADGZ имел весьма оригинальную конструкцию. Прежде всего, рама машины была в форме параллелограмма, что облегчало работу передних и задних управляемых колес. В 1933 году построили первый прототип. Объединение в мае 1935 года в концерн «Steyr-

ADGZ «Ostmark» у здания захваченной почты, Польша, сентябрь 1939 г.

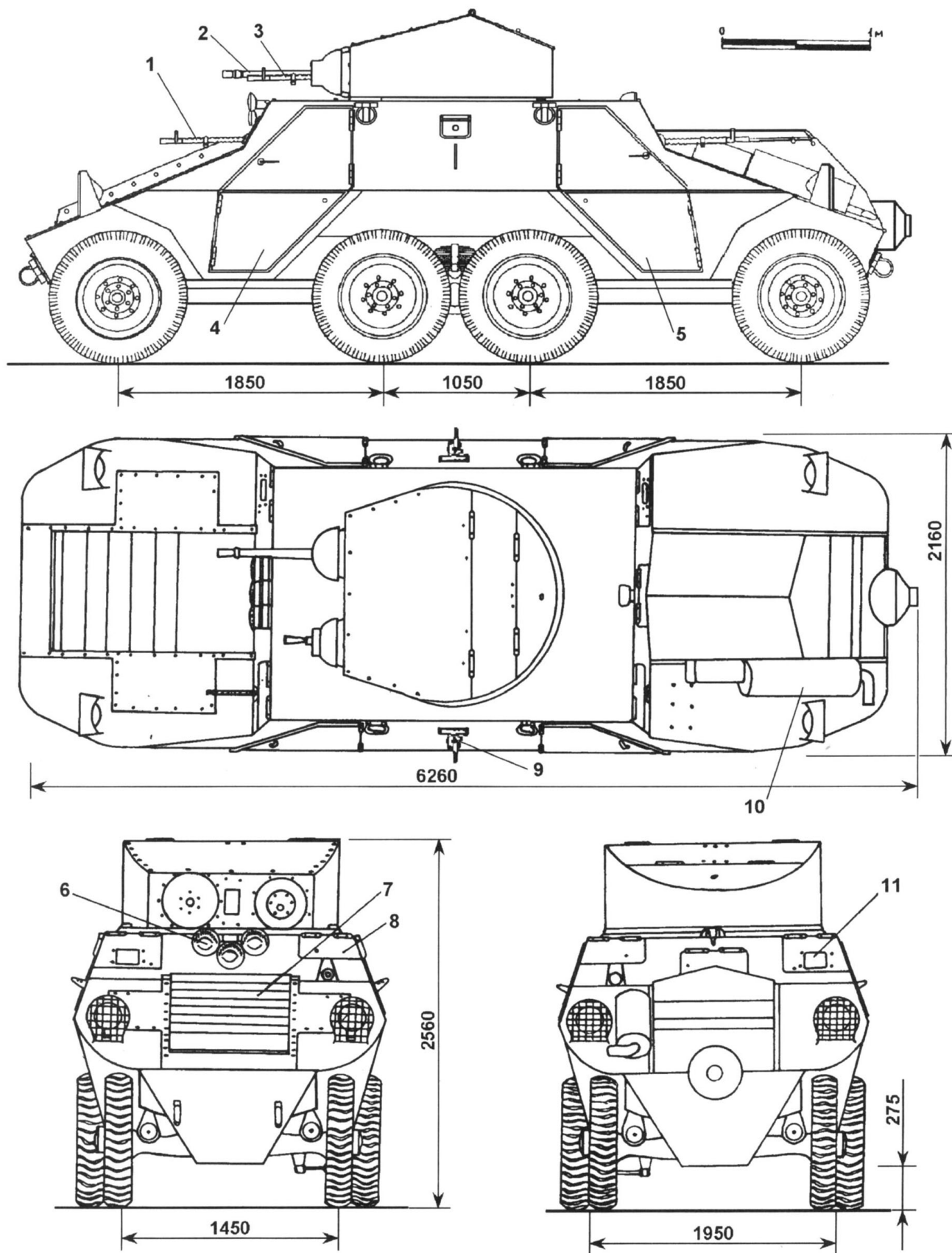
Броневомobile ADGZ

Колесная формула 8×8. Размер шин 8.24-20. Подвеска на четверть- и полуэллиптических рессорах. Два поста управления. Передние и задние колеса управляемые, гидравлические тормоза. Масса сухая 7500 кг, боевая 12000 кг. 6-скоростная гидравлическая коробка передач Austro-Voith JDL 5,4 т 2. Максимальная скорость 70 км/ч. Запас хода 450 км. Расход 90 л/100 км.

Двигатель Austro-Daimler M612 – карбюраторный, 6-цилиндровый, рядный, жидкостного охлаждения. Мощность 150 л.с. при 1800 об/мин. Объем 11,964 л. Степень сжатия 5,77.

Бронекорпус из плит, крепящихся болтами к тавровому каркасу. Толщина брони 6-14,5 мм. Вооружение: пушка 2 см KwK 35 L/45 (или Soloturn) калибра 20 мм (250 выстрелов), 1 башенный пулемет MG 34 калибра 7,92 мм (5000 патронов); в австрийской армии еще два пулемета в корпусе. Экипаж 4-6 человек.





Броневедомобиль ADGZ: 1 - пулемет калибра 7,92 мм, 2 - 20-мм пушка, 3 - куртнокалиберный пулемет, 4 - дверь переднего пулеметчика, 5 - дверь заднего пулеметчика, 6 - сигнал, 7 - жалюзи трансмиссионного отделения, 8 - лючок пулеметчика, 9 - стопор крепления дверей по-походному, 10 - глушитель, 11 - смотровая щель механика-водителя.

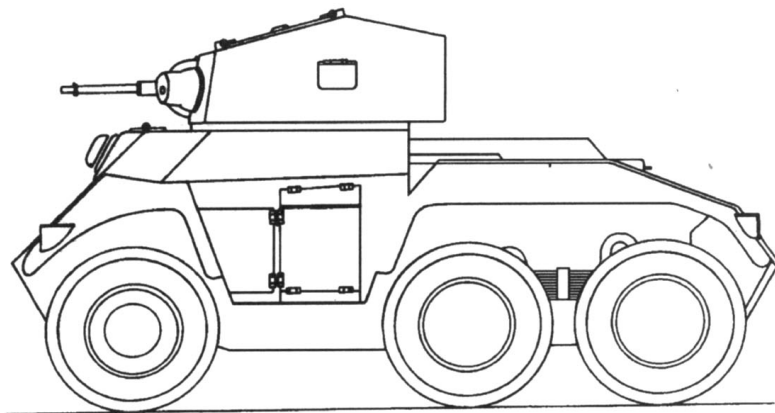
Daimler-Puch» ни в коей мере не сказало-сь на заказе на броневики. В 1935-1937 годах было построено 27 серий-ных броневедомств, направленных в части австрийской армии.

Машины ADGZ по конструкции походили на немецкие образцы. Но немецкие «восьмиколесники» еще только разрабатывались, а австрий-ские уже выпускались серийно. Они имели дополнительную рулевую ко-лонку для езды задним ходом. Руле-вое управление действовало на перед-нюю и заднюю ось. В движение бро-неведомств приводил располо-женный в кормовой части шестици-линдровый карбюраторный рядный двигатель Austro Daimler (Steyr) M612 рабочим объемом 11947 см³ и мощностью 150 л.с. при 1800 об/мин. Диаметр цилиндра 130 мм, ход поршня 150 мм, степень сжатия 1:5.77. Очередность зажигания 1-5-3-6-2-4. Топливный насос Solex или AC Pump, карбюратор Palla SAG 6. Два аккумулятора общей емкостью 120 А/ч.

Машины ADGZ оснащались ко-робкой передач с гидравлическим приводом типа Austro-Voith JDL 5.4 m 2, которая обеспечивала броневи-ку движение вперед и назад с одина-ковой скоростью. Гидравлическое сцепление Wandler. Тормоза гидрав-лические.

Экипаж машины состоял из шес-ти человек. Максимальная скорость 70 км/ч, запас хода 450 км, боевая масса около 12000 кг.

В передней части броневедомств размещался радиатор водяного ох-лаждения, закрытый снаружи броне-выми жалюзи. В боевой обстановке доступ воздуха к радиатору осущес-твлялся через специальный карман в днище машины. КПП передавала крутящий момент только на вторую и третью оси, имевшие сдвоенные колеса. Размер колес 8.25×20. Таким образом, ADGZ имел колесную фор-мулу 8×4.



Protomun Austro-Daimler ADKZ.

На броневике ADGZ было два поста управления — передний и зад-ний. Основное вооружение — 20-мм пушка Solothurn и 7,92-мм пулемет «Шварцлозе», они размещались во вращающейся башне. Кроме того, имелось еще два «Шварцлозе» в пе-реднем и заднем листах корпуса. Бо-екомплект составляли 250 снарядов к пушке и 5000 патронов к пулеметам. Для наблюдения за полем боя служи-ли смотровые щели с пуленепробива-емыми стеклами, а для посадки и вы-садки экипажа из шести человек (ко-мандир машины, заряжающий пуш-ки, наводчик, два водителя, два пу-леметчика) — четыре двери в бортах и люк в башне.

После аншлюса Австрии в марте 1938 года немецкая армия стала на-следницей австрийской армии и по-лучила в руки кое-что из оснащения последней, в том числе и тяжелые броневедомств ADGZ.

Корпус сваривался из стальных тавровых профилей. К каркасу бол-тами крепились бронеплиты толщи-ной 6-14,5 мм. Угол наклона брони составлял 5-75°.

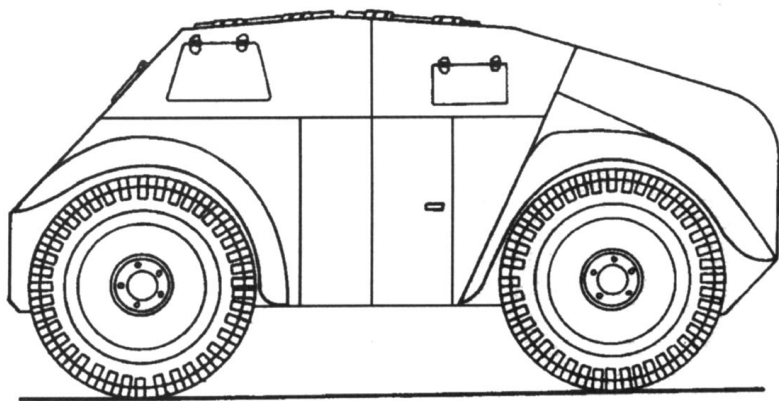
В целом ADGZ был достаточно удачной машиной, обладавшей за счет двух управляемых осей и двух водителей хорошей маневренностью

и поворотливостью. Привод на все оси обеспечивал машине хорошую проходимость. К недостаткам броневика можно отнести большую длину и массу.

К 1938 году — моменту захвата Германией Австрии — армия после-дней располагала двенадцатью бро-невиками ADGZ; еще два имелись в жандармерии. В германском вермах-те эта машина получила обозначение M35 mittlerer Panzerwagen. Первонач-ально планировалось продать их Румынии или Болгарии, но из-за ма-лого количества и некомплектован-ности броневиков оборудованием от этой идеи отказались. После дора-ботки, которая свелась в основном к замене оружия и сокращению экипа-жа, ADGZ поступили на вооружение полицейских частей СС. Осенью 1938 года участвовали в занятии Судет. 1 сентября 1939 года две машины ADGZ - «Saarland» и «Sudetenland» - вели сражение в районе гданьской поч-ты, поддерживая действия полицей-ского полка и полка SS-Heimwehr Danzig. Польские источники сообщают о применении немцами автомобил-ей ADGZ в районе Вайхерова.

В немецком варианте вооружение состояло из 20 мм пушки 2 см KwK 35 L/45 (углы вертикальной наводки -12°... +18°) и трех 7.92-мм пулеметов MG 34. Один пулемет устанавливал-ся в башне (горизонтальный сектор обстрела 10°), а два других помеща-лись в корпусе (углы вертикальной наводки -12°... +18°, горизонтальный сектор обстрела 10°). Благодаря не-зависимому креплению пушки и пу-лемета в башне, броневедомств мог вести огонь одновременно по двум целям.

У немцев броневедомств управлялись экипажем из че-тырех человек (командир, передний и задний механики-водители, а так-же башенный стрелок). Механикам-водителям приходилось работать за



Protomun Austro-Daimler ADSK.

двоих, обслуживая кроме органов управления еще и курсовые пулеметы.

В 1941 году концерн «Штайр» получил заказ от рейхсфюрера СС Гимmlера на изготовление дополнительно еще 25 машин ADGZ для войск СС. Это было продиктовано в основном желанием командования СС чем-то отличаться от вермахта. Ведь к этому времени уже было ясно, что у ADGZ не только нет никаких преимуществ перед серийными аналогичными германскими броневидами Sd.Kfz.231 (8x8), а по многим параметрам он уступает им.

25 машин ADGZ были переданы в части СС в начале 1942 года. Их отличием от машин первой серии была установка полностью германского вооружения — 20-мм пушки KwK 35 L/45 и пулеметов MG-34.

Машины ADGZ использовались в полицейской дивизии на Восточном фронте для охраны тыловых коммуникаций и борьбы с партизанами. Часть машин эксплуатировалась в полицейских частях в Вене и Линце.

Austro-Daimler ADAZ

В начале 1930-х годов фирма «Austro-Daimler-Puch» в Винер-Нойштадте разработала несколько проектов трехосных бронеавтомобилей на шасси грузовиков. Вооружение бронеавтомобиля ADAZ состояло из 20-мм или 37-мм пушки и 2-3 пулеметов. Эти бронеавтомобили остались на стадии макетов и чертежей - не было построено даже прототипов.

Steyr-Daimler-Puch ADKZ

Этот бронеавтомобиль был спроектирован австрийскими конструкторами в начале 1930-х годов. Но по различным причинам его испытания и доводка откладывались. Наконец, в 1937 г., когда в австрийскую армию уже начали поступать четырехосные ADGZ, а «Austro-Daimler» - фирма-изготовитель, вошла в концерн «Austro-Daimler-Puch», прототип ADKZ был построен.

Это был трехосный тяжелый полноприводной бронеавтомобиль. Двигатель Steyr M650 мощностью 120 л.с. располагался в задней части машины. Максимальная скорость бронеавтомобиля достигала 90 км/ч. Машина была оснащена вращающейся башней с двумя 7,92-мм пулеметами «Шварцлозе».

После аншлюса Австрии в 1938 г. работы над ADKZ были прекращены, поскольку немцы не в восторге от своих трехосных броневидаков



Армейский артиллерийский тягач Austro-Daimler ADAZ

Sd.Kfz. 231 (6-rad) и дальнейшее развитие линии бронеавтомобилей этой компоновки не планировали.

Австрийцы, как рачительные хозяева, спрятали свои проекты в архив и реализовали ряд идей легкого трехосного броневида спустя... полвека в трехосных бронемашинах Pandur.

Austro-Daimler ADG и ADGR

Еще одна машина, унаследованная вермахтом после аншлюса - Austro-Daimler ADG. Это был 3-тонный с колесной формулой 6x4 грузовик с 6-цилиндровым карбюраторным двигателем мощностью 65 л.с., хребтовой трубчатой рамой, червячной главной передачей и односкатными колесами. Для преодоления препятствий на переднем буфере устанавливалась пара катков.

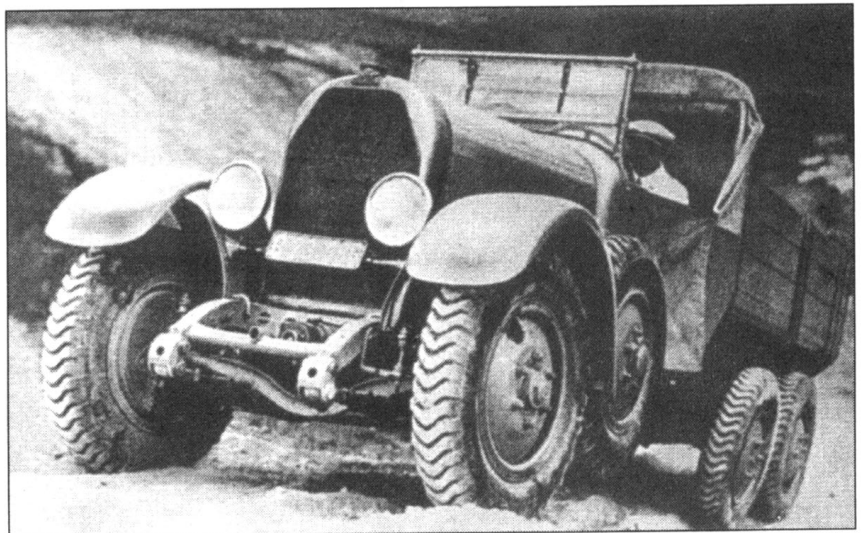
С небольшими изменениями (спаренные задние колеса) грузовик выпускался под индексом ADGR. Всего с 1936 по 1940 год был выпущен

361 автомобиль ADG и ADGR. Они применялись в австрийской армии, а после аншлюса в австрийских формированиях вермахта, например, в 1-й горной дивизии.

Steyr-640

Это был типичный австрийский военный грузовик конца 1930-х годов. Steyr-640 имел радиатор, защищенный характерной наклонной решеткой, открытую кабину и вращающиеся запасные колеса, которые помогали преодолевать неровности. Основная версия - 1,5-тонный грузовик с бортовой тентованной платформой и кабиной с брезентовым верхом.

Грузовик являлся дальнейшим развитием 45-сильного трехосника Steyr-440 (1935 г.) и выпускался с 1937 по 1941 год. Он применялся в австрийской, а позже - в германской и болгарской армиях до конца войны. На его базе были созданы также штабной и санитарный автомобили



Austro-Daimler ADG 6x4, 1932 -1936 гг.

(Kfz.30). Всего было построено 3780 автомобилей Steyr-640.

Аншлюс

19 ноября 1937 года в Оберзальцбурге состоялась встреча Гитлера с председателем совета лордов Великобритании Галифаксом. Британский представитель, назвав Германию «бастионом Запада против большевизма», сообщил о желании своего правительства достигнуть «лучшего взаимопонимания» с Германией, чтобы в дальнейшем при участии Франции и Италии создать основу для «продолжительного мира в Европе». Что касается изменений в европейской системе государств, то Галифакс заявил: «К этим вопросам относятся Данциг, Австрия и Чехословакия. Англия заинтересована лишь в том, чтобы эти изменения были произведены путем мирной эволюции...»

В июле 1936 г. было заключено австро-германское соглашение, в котором подчеркивалось, что Австрия «является немецким государством».

7 февраля 1938 г. австрийский канцлер Шушинг получил приглашение прибыть в резиденцию Гитлера в Берхтесгадене. Для устрашения австрийского канцлера Кейтель в его присутствии доложил фюреру о готовности германской армии к вторжению в Австрию. Гитлер вынудил Шушинга подписать протокол, который ставил под контроль внешнюю политику Австрии, легализировал в Австрии фашистские организации.



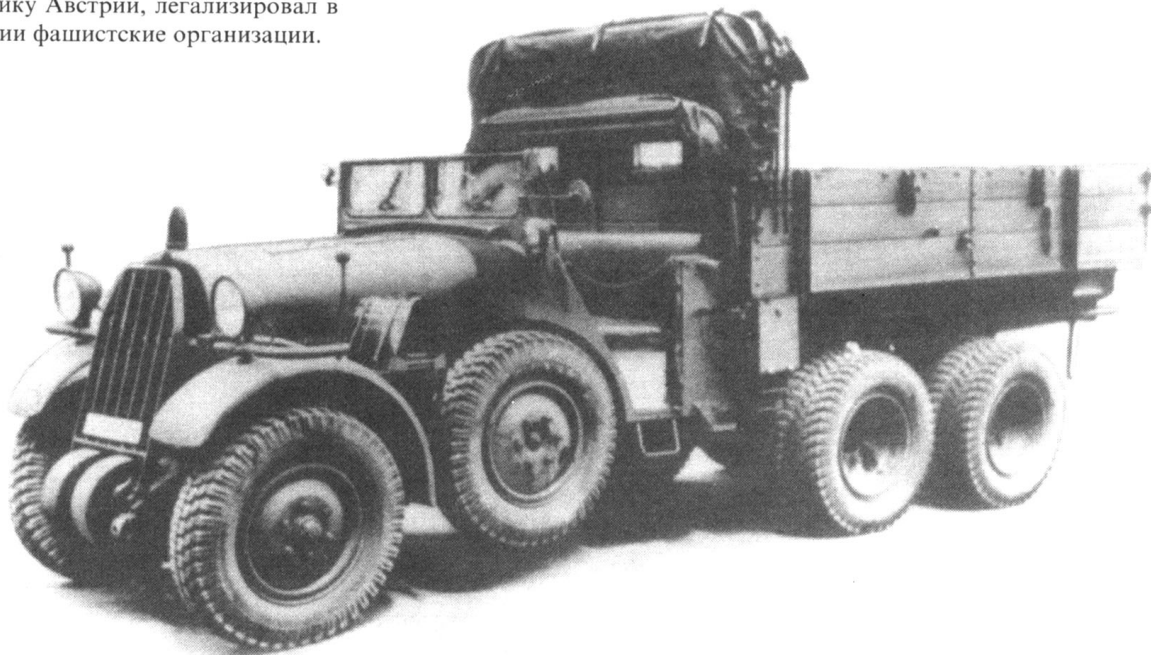
Austro-Daimler ADGR, 1936-1940 гг.

Лина 6500 мм, ширина 2135 мм, высота 2330 мм. База 3120+1200 мм, колея передняя 1410 мм, задняя - 1410 мм. Дорожный просвет 280 мм. Двигатель Austro-Daimler M640, диаметр цилиндра 73 мм, ход поршня 115 мм, объем 3915 см³, мощность 72 л.с. при 2500 об/мин. Карбюратор Zenith 48 JB. Максимальная скорость 70 км/ч. Топливный бак 145 л. Расход топлива по шоссе 35 л/100 км, на пересеченной местности 45 л/100 км. Преодолеваемый брод 1000 мм.

12 марта германская армия вступила в Австрию. 14.03.1938 страна была объявлена провинцией рейха. Австрийская промышленность стала работать на Германию. По некоторым оценкам западной прессы, на территории Австрии выпускалось до 10% немецких самолетов, большое количество бронетанковой техники и до 30% стрелкового оружия.

Steyr 1500

После формирования в Германии в 1920 г. германских вооруженных сил - рейхсвера, большинство грузовиков на военной службе были коммерческого типа, разработанными для гражданских целей. В 1929 г., когда Waffenamts издал спецификации для новых военных грузовиков, ситу-

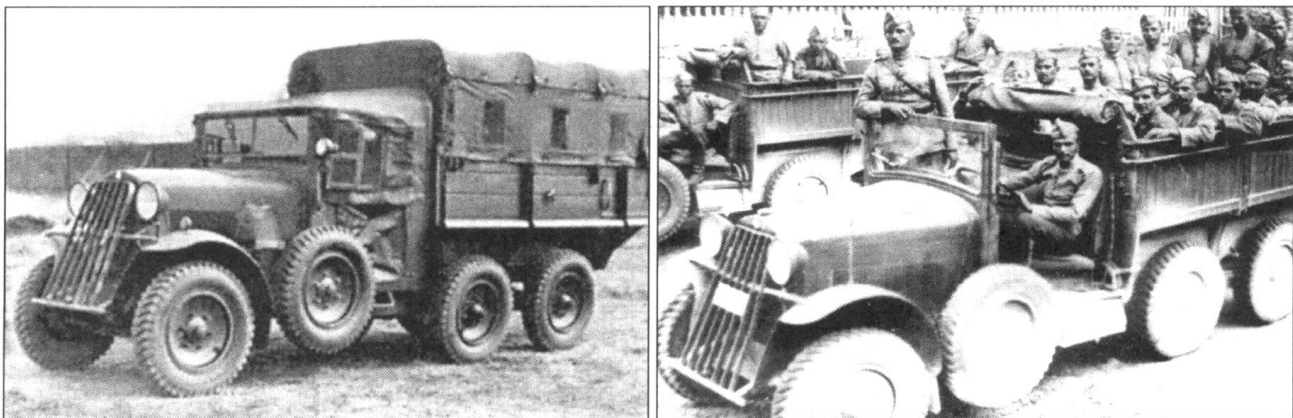


Steyr 640

Лина 5330 мм, ширина 1730 мм, высота 2330 мм. База 2500+1060 мм, колея передняя 1380 мм, задняя - 1400 мм. Дорожный просвет 220 мм. Двигатель Steyr M640, 6 цилиндров, диаметр цилиндра 73 мм, ход поршня 90 мм, объем 2269 см³, мощность 55 л.с. при 3800 об/мин. Карбюратор Solex JFK II. Максимальная скорость 70 км/ч. Топливный бак 75 л. Расход топлива по шоссе 27 л/100 км, на пересеченной местности 40 л/100 км. Преодолеваемый брод 600 мм.



1941 год, Восточный фронт. Подразделения 1-й танковой дивизии форсируют реку по наведенному мосту. На переднем плане санитарный фургон (Kfz. 31) на шасси Steyr 640 (6×4). На крыше фургона тактический знак роты несамоходных противотанковых орудий и цифра «21» - первая машина второго взвода. Хорошо видно, как немецкие водители придерживаются интервала движения в колонне.



Два снимка Steyr 640. Левый - из заводского описания (обратите внимание на покроев брезентового тента), на правом - Steyr 640 на службе в болгарской армии.

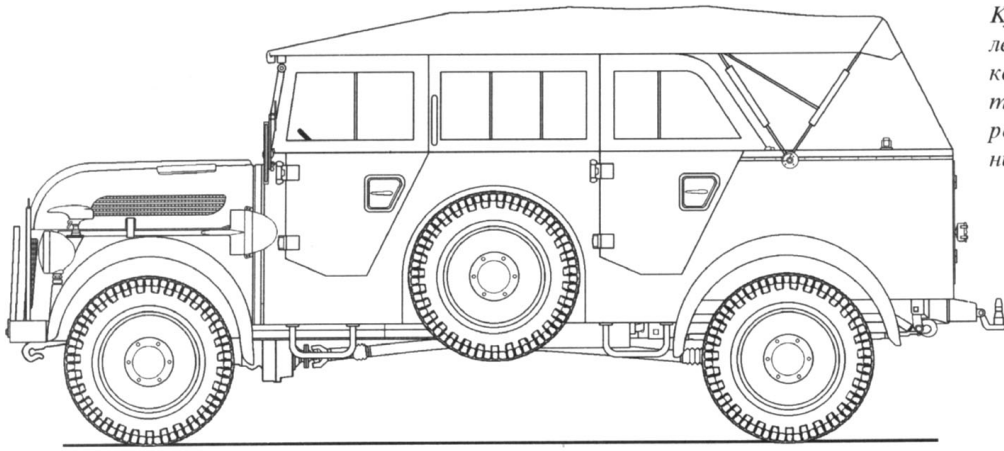
ация начали изменяться. В результате было начато производство специализированных 6×4 грузовиков на фирмах «Daimler-Benz», «Bussing - NAG», «Magirus» и «Krupp». Однако их боевое применение в локальных конфликтах и обслуживание разнотипного автопарка вскоре стало большой проблемой для германских автомобильных частей. Чтобы сократить большое количество типов автомашин в 1938 г. полковник, а позже - генерал, Адольф фон Шелл (ответственный за автомобилизацию армии) представил новую программу производства, известную как Про-

грамма Шелла. Согласно ней все транспортные средства делились на классы по грузоподъемности и должны были выпускаться в двух вариантах. Первая версия была так называемым коммерческим S-типом, Steuerbegünstigt - «субсидированная машина» или «машина с уменьшенным налогом», (гражданский владелец платил меньший налог на транспортное средство, которое могло использоваться в военных нуждах). Шасси коммерческого типа было неполноприводным (4×2). Второй версией был полноприводной А-тип, Allradantrieb («машина с приводом

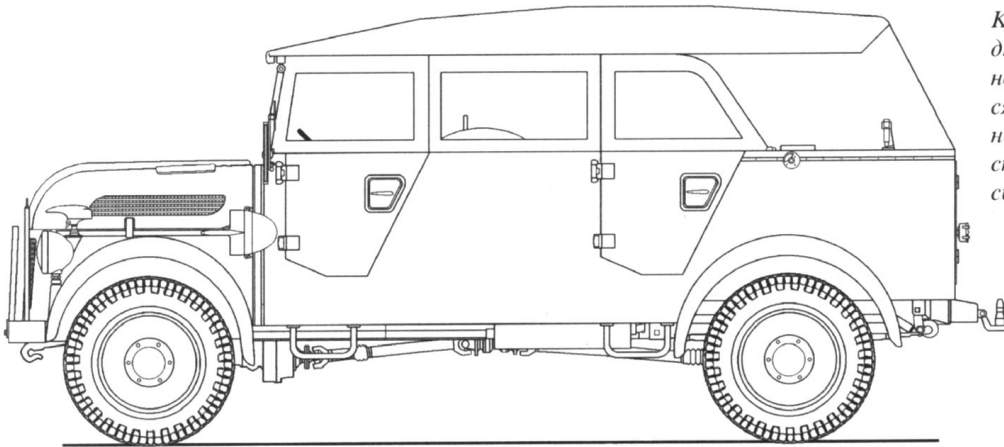
на все колеса»), иногда именовавшийся Wehrmachtstyp (военный тип) шасси (4×4). Эта новая программа устранила несколько многообещающих, но дорогих проектов типа «Einheits» 6×4 в пользу более простых моделей. С другой стороны, по этой программе для некоторых типов грузовиков, выпускавшихся в недостаточных количествах, подобно Opel «Blitz», был организован серийный выпуск на других предприятиях. Одним из новых классов грузоподъемности стал тип 1500 (т.е. полуторатонный), заменивший прежний двухтонный класс.



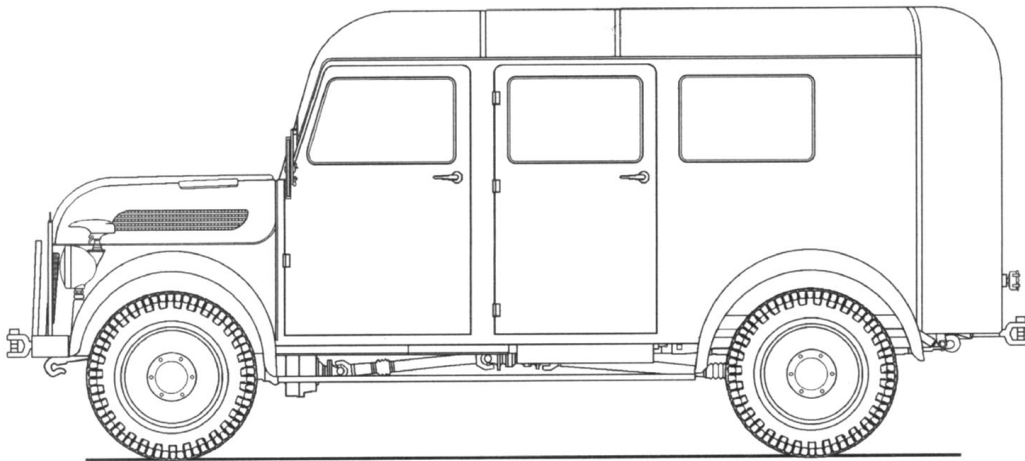
Steyr 640 с 37-мм противотанковой пушкой преодолевает реку в брод. Восточная Украина, весна 1942 года.



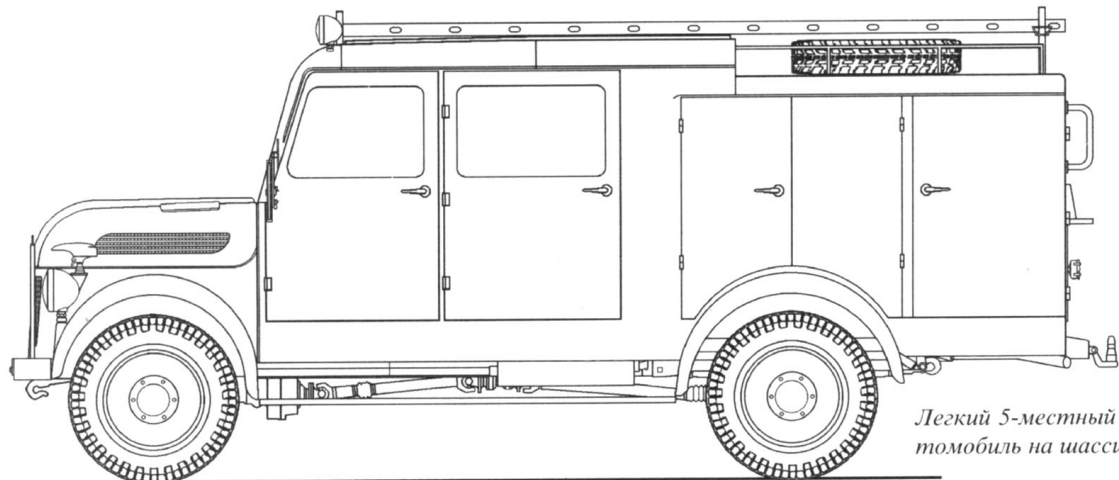
Кfz.15 Steyr 1500A первых лет выпуска. Два запасных колеса закреплены по бортам для преодоления неровностей дороги. Дверные стекла сдвижные.



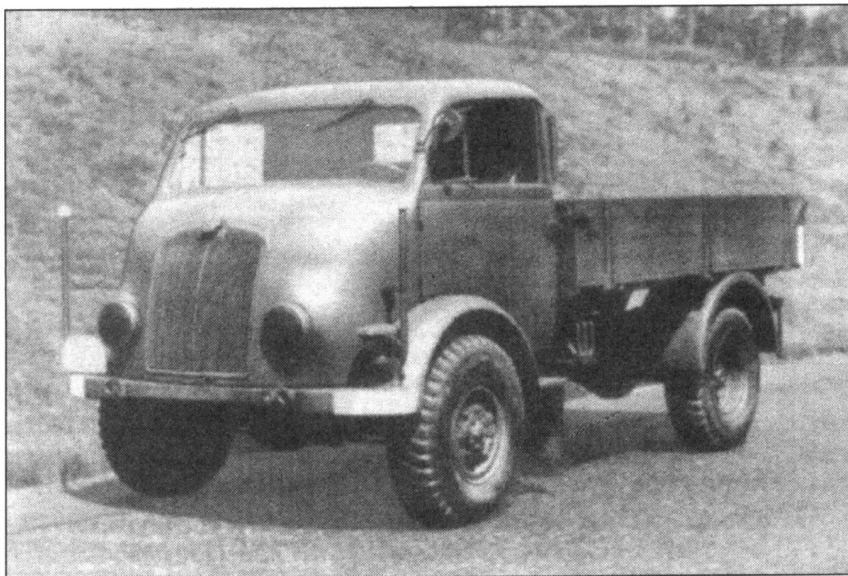
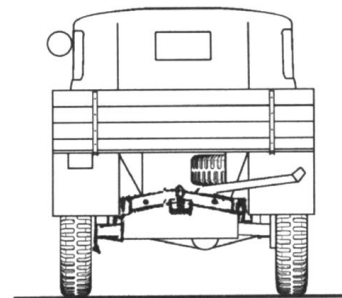
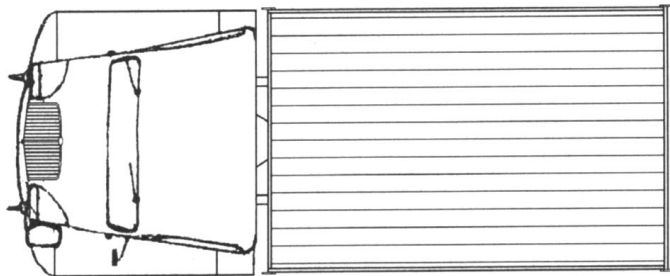
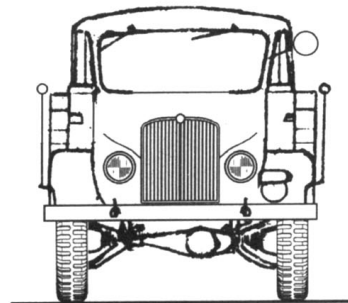
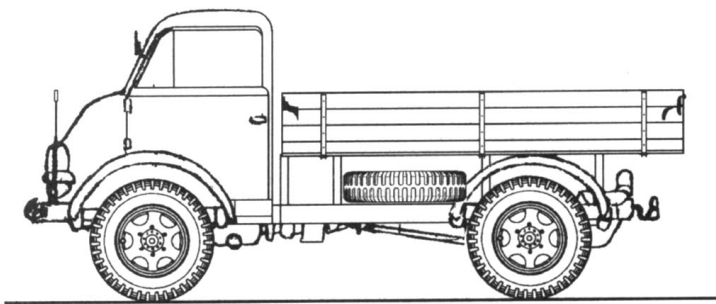
Кfz.15 Steyr 1500A последних военных лет. Запасное колесо одно и находится в внутри кузова. Дверные стекла из цельного листа прозрачной пластмассы.



10-местный автобус Кfz.12 Steyr 1500A. возможно, послевоенная разработка.



Легкий 5-местный пожарный автомобиль на шасси Steyr 1500A.



13 марта 1938 г. Австрия стала частью Третьего рейха, провинцией Ostmark. Начиная с этой даты, программа Шелла стала императивом производства австрийской автомобильной промышленности. Перед «Steyr-Daimler-Puch AG» поставили задачу спроектировать новый легкий грузовик (и шасси для различных кузовов армейского применения) в классе 1500. В 1940 г. «Steyr» вошел в контакт с конструкторским бюро Порше для детальной проработки проекта. В те годы Фердинанд Порше был признанным мастером создания массовых простых машин. Шасси, разработанное Порше, было довольно необычным, подобно всем проектам этого конструктора.

На машине ставили карбюраторный двигатель V8, 3.5-литровый

(Porsche type 145) OHV, с воздушным охлаждением. Это был тот же самый двигатель, что и используемый в полноприводном грузовике Steyr RSO. Коробка передач и раздаточная коробка были смещены к картеру. Передняя ось с качающимися полуосями имела независимую подвеску с двумя продольными торсионами. Была разработана и коммерческая версия 4x2 (версия 1500S), но в производство пошла только армейская полноприводная машина.

Полноприводной версией 4x4 Porsche 147, (согласно спецификации «Steyr») стал Typ 270, в соответствии с Программой Шелла грузовик получил обозначение 1500A, ставшее общепринятым. Существовало две основных модификации машины - /01 и /02, обозначавшие более раннюю и

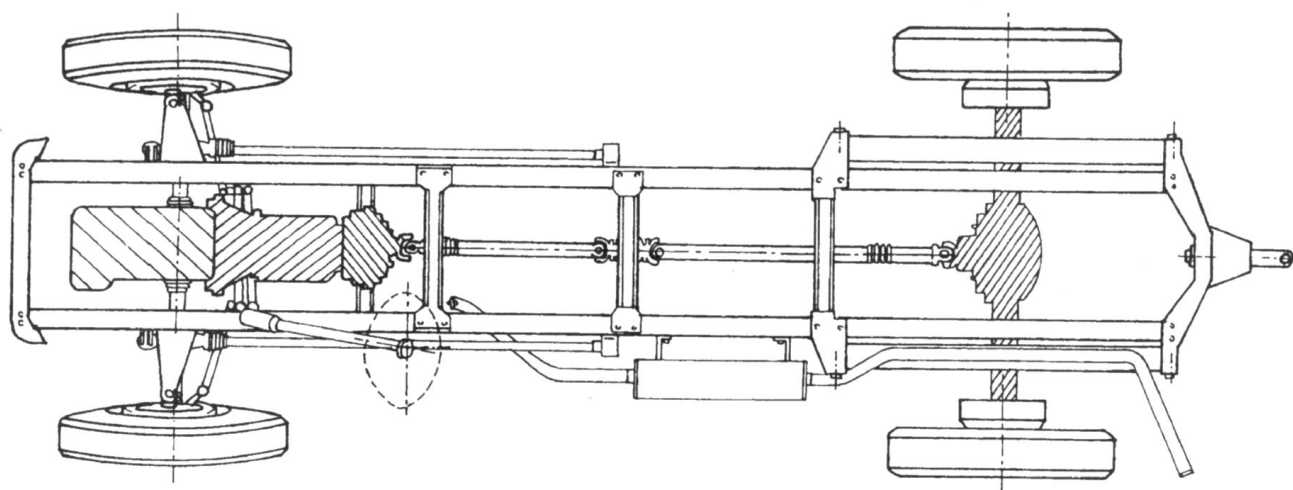
Основной конкурент Steyr 1500A - разработка концерна «Auto-Union» - Wanderer 1500A (или AU 1500A). Двигатель Wanderer W23S, объемом 2632 см³, мощность 62 л.с. Была выпущена небольшая опытная партия (вероятно, 20 штук), после чего производственные мощности «Auto-Union» переключили на выпуск Steyr 1500 A.

После войны отдельные узлы и конструктивные решения AU 1500S использовались на «Народном предприятии Хорьх» (VEB Horch Zwickau) при проектировании грузовика Horch N3.

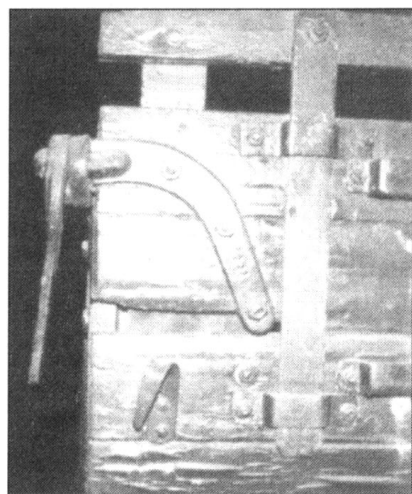
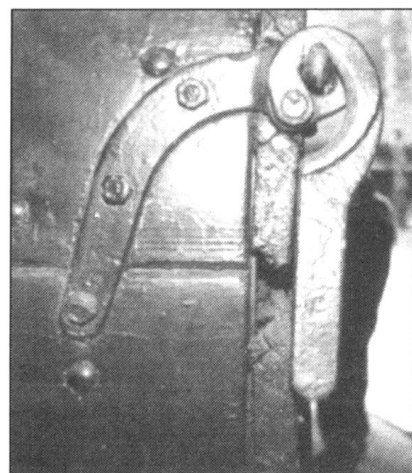
более позднюю модель. С 1942 г. производство Steyr 1500A/02 было освоено компанией «Wanderer» (подразделение «Auto Union AG») на предприятии в Зигмар-Шонау около Хемница в Саксонии. Согласно некоторым источникам, к 1944 г. компания «Audi» (часть «Auto Union AG») в Цвиккау также приняла участие в производстве Steyr 1500A/02. Интересно, что «Auto Union» прекратил разработку собственного грузовика в этом классе (полноприводной, бескапотный AU 1500A) в пользу проекта «Steyr».

Интересным было решение о более новой армейской машине: левые колеса грузовика шли «след-в-след», тогда как заднее правое колесо шло по дороге правее переднего (задняя колея была шире передней).

Большинство армейских автомобилей на шасси Steyr оснащались кузовами на фирме «Lohner Werke GmbH» в Вене, давнего партнера «Steyr». В основном, это были армей-



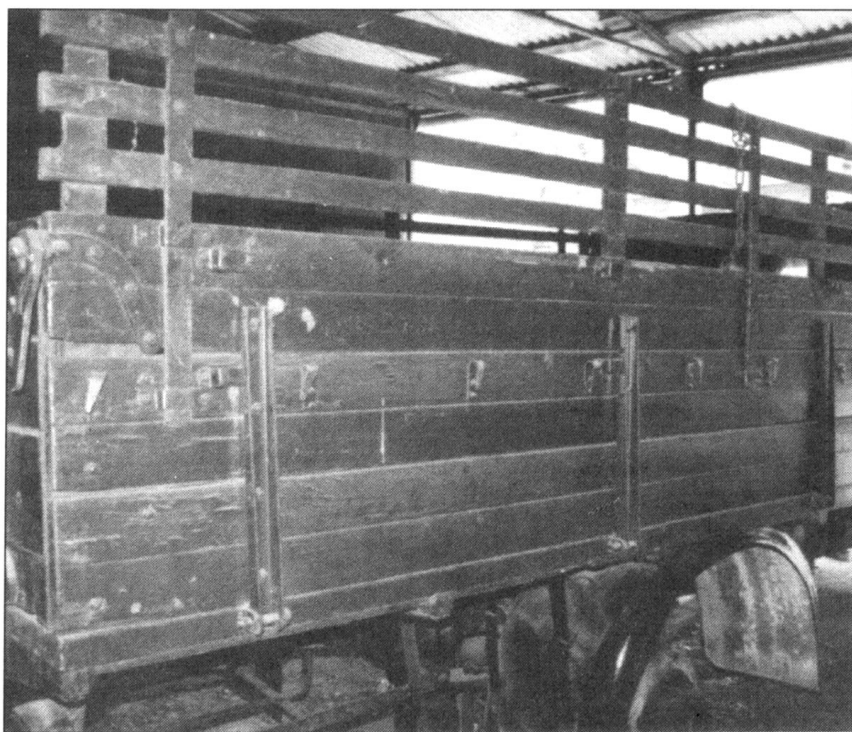
Шасси Steyr 1500 A. Двигатель и задний мост показаны схематично.



Галерею фотографий Steyr 1500A мы начинаем с традиционного грузовика (L.gl.Lkw) с цельнометаллической кабиной и бортовой платформой. Автомобиль, представленный на снимках в настоящее время реставрируется в Чехии. Вполне вероятно, что это послевоенная конверсия какой-либо военной модели, переданной в гражданский сектор.



Боковой и задний борта и дверь кабины грузовика L.gl.Lkw Steyr 1500A.



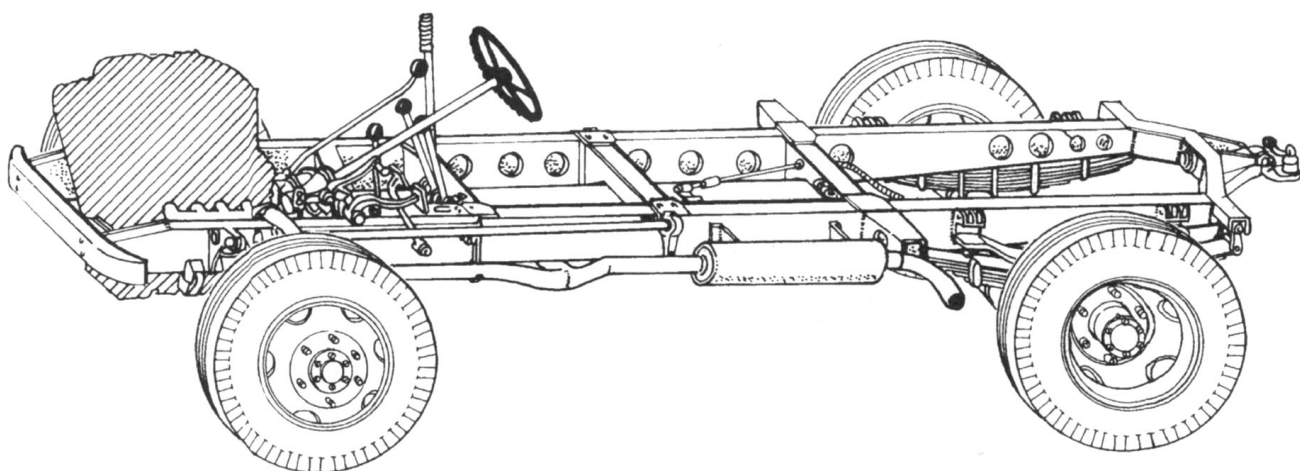
ские модификации Kfz.12, 15 и 70. Эти три варианта армейских кузовов отличались в незначительных деталях. Вторая модификация / 02 чаще всего использовалась в варианте автомобиля управления Kfz.21. Это транспортное средство имело более эlegantный кузов с четырьмя дверями и относительно комфортабельные откидные сидения, которые могли быть разложены даже в спальные места. Некоторые из этих автомобилей получили пуленепробиваемые стекла и бронированные двери. Последняя версия машины была обычным грузовиком (L.gl.Lkw). На шасси устанавливали различные варианты кузовов - закрытая кабина и бортовая платформа, штабной кузов, специальный фургон, микроавтобус, пожарная машина. Общее количество построенных шасси Steyr составило 12450 единиц и приблизительно 5600 построено «Auto Union».

Основные измерения:

Колесная база: 3250 мм

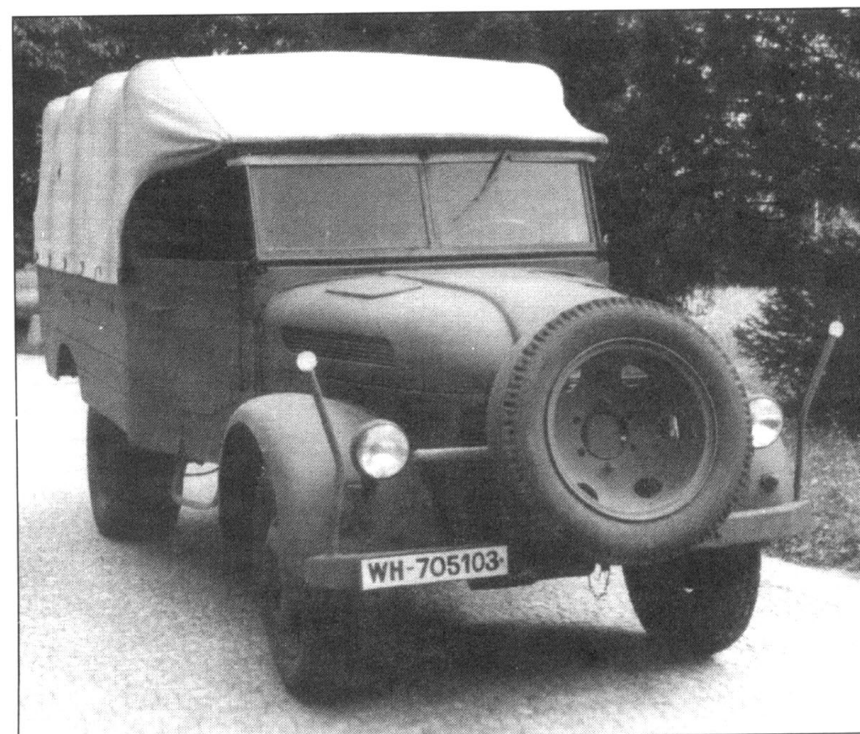
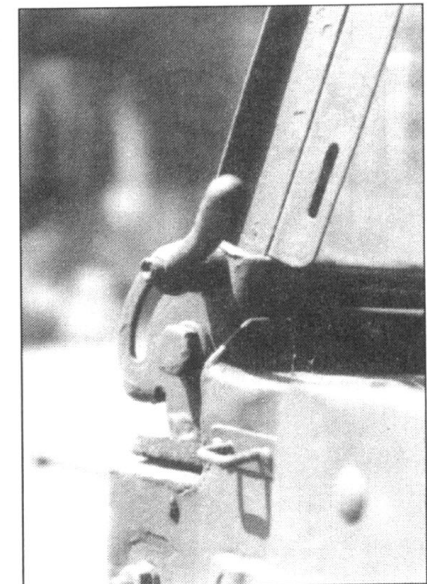
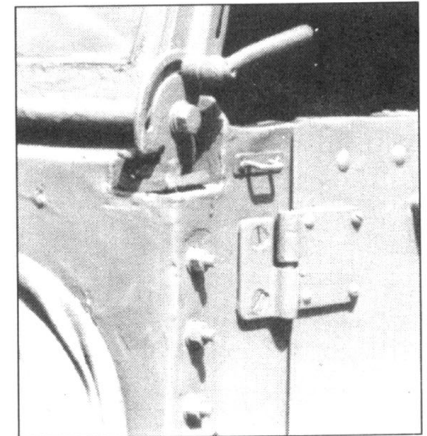
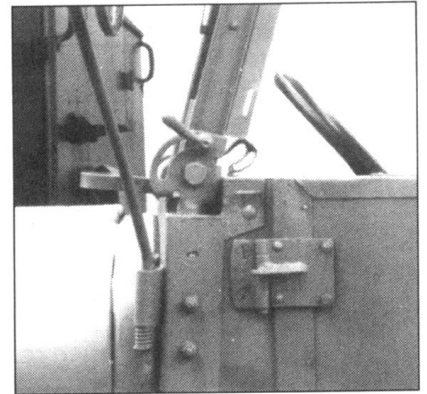
Колея: передних колес 1458 мм, задних колес 1572 мм

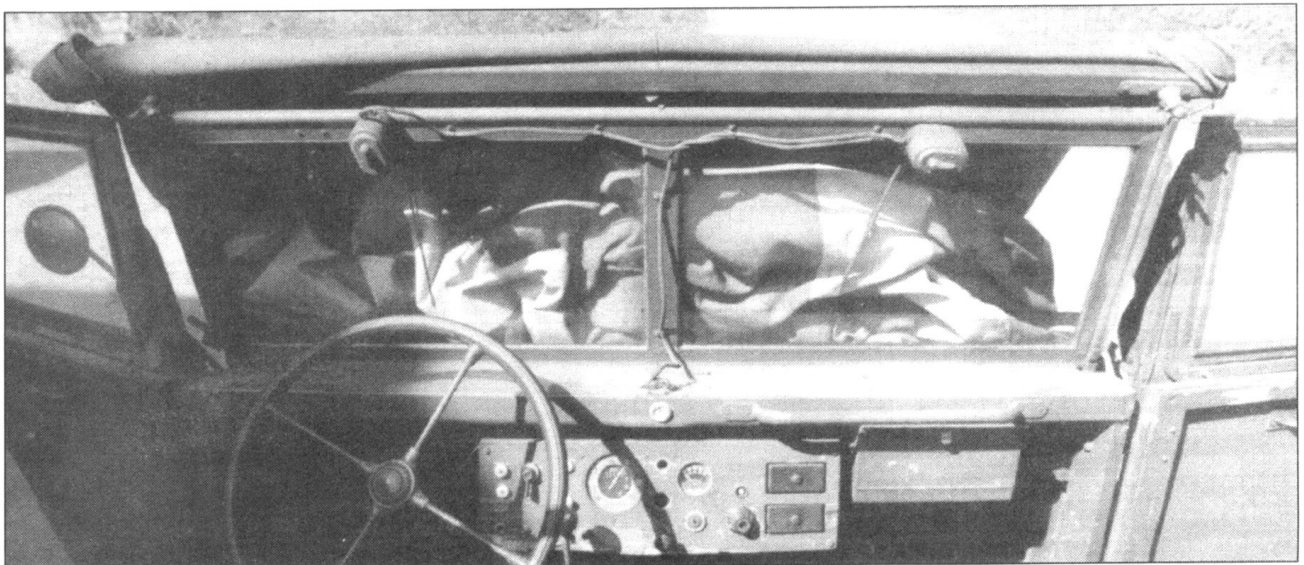
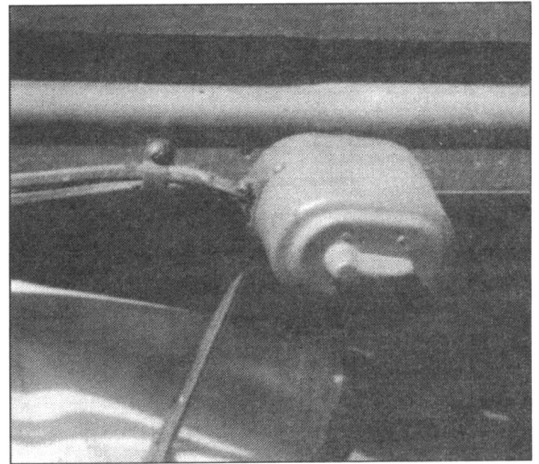
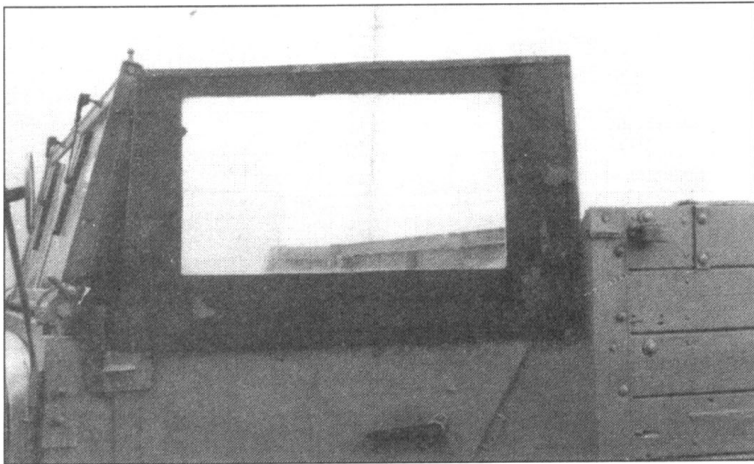
Длина × ширина × высота, Kfz.15: 5080 × 2000 × 2320 мм

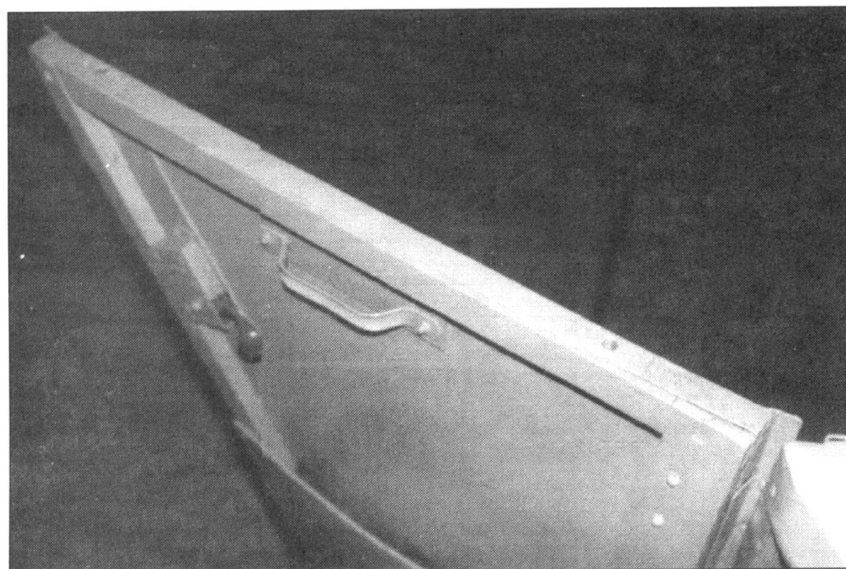
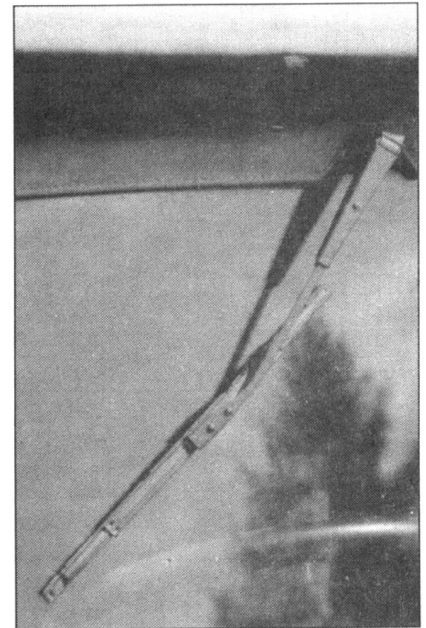
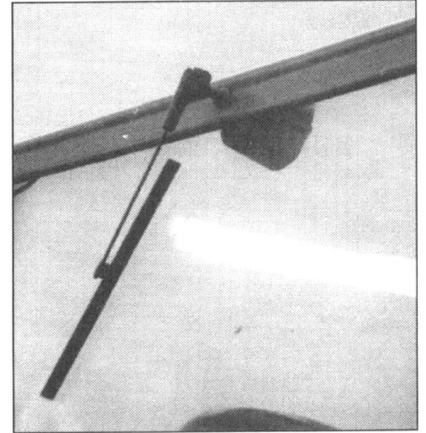
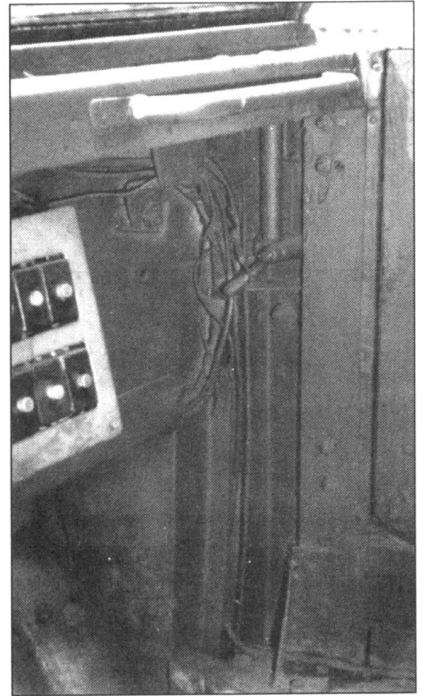
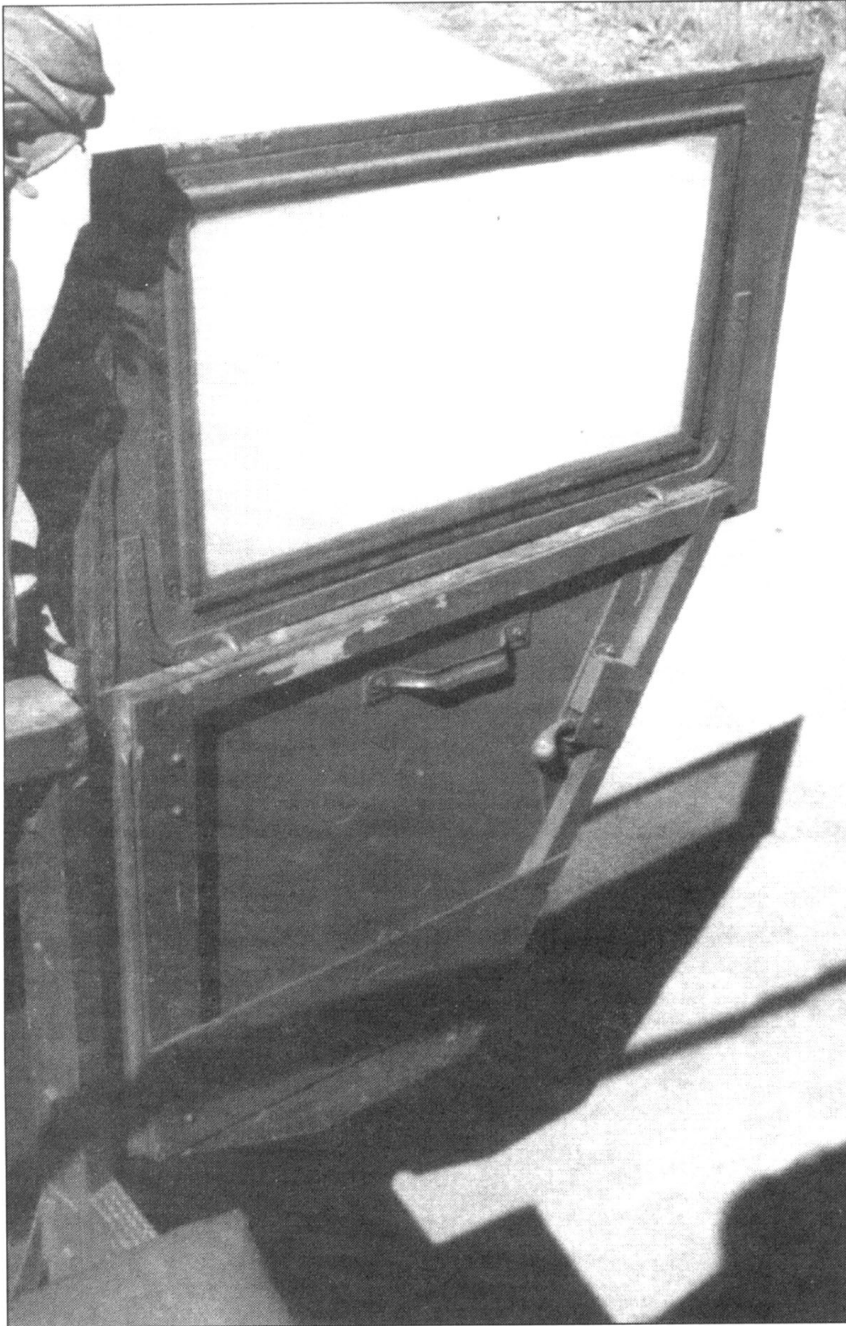




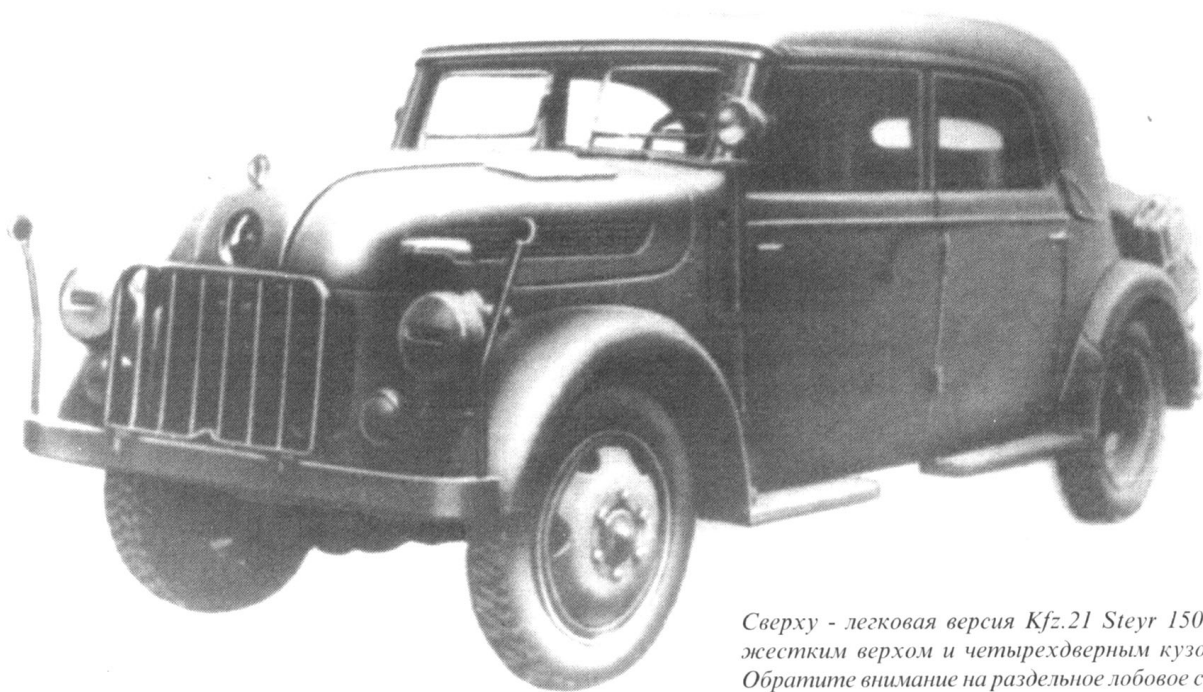
На этой странице представлены фотографии армейского полутонного грузовика Steyr 1500A. Деревянный кузов предназначен для перевозки 10 солдат или 1,5 тонн грузов. Под тентом перегородки между водителем и кузовом нет. Машина полностью восстановлена по чертежам военных лет и в настоящее время хранится в Военном музее в Лешанах (Чехия).



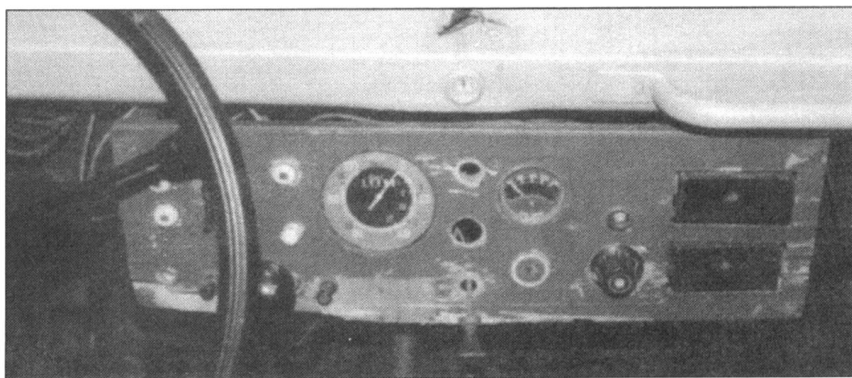
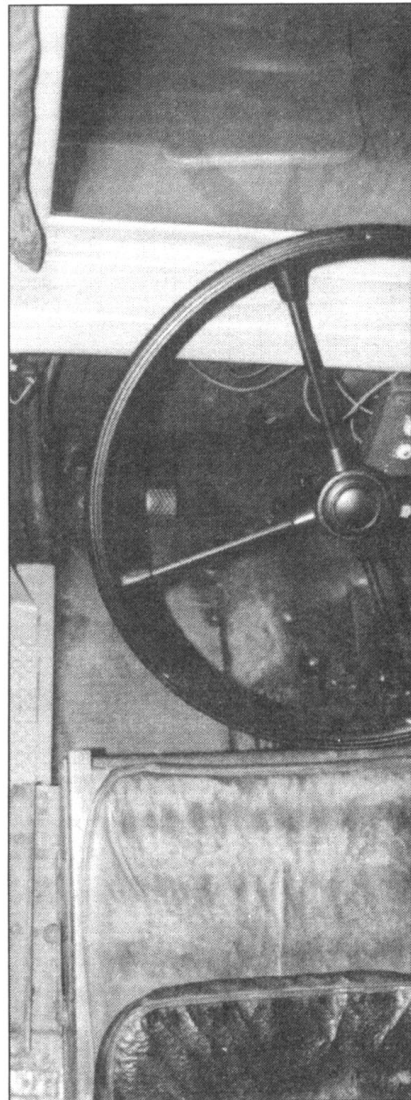
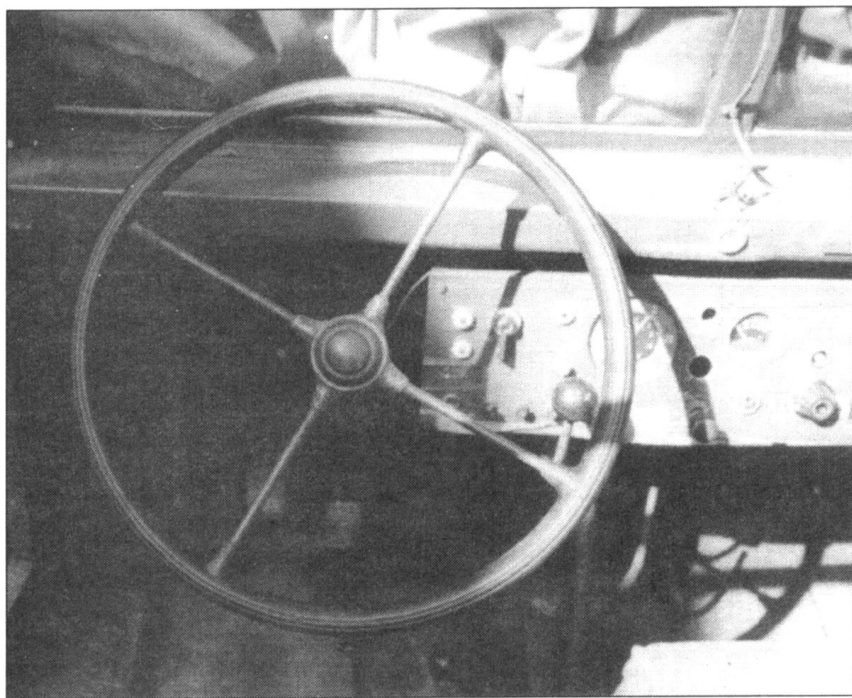


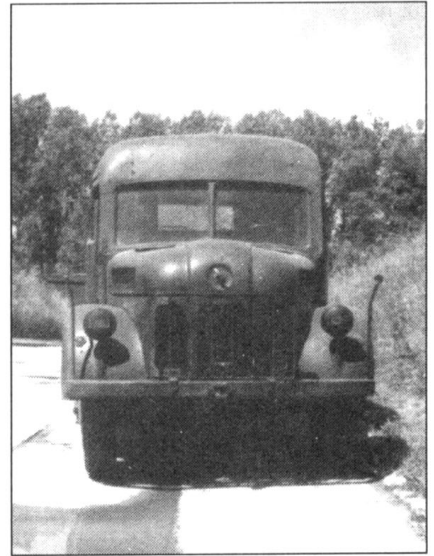
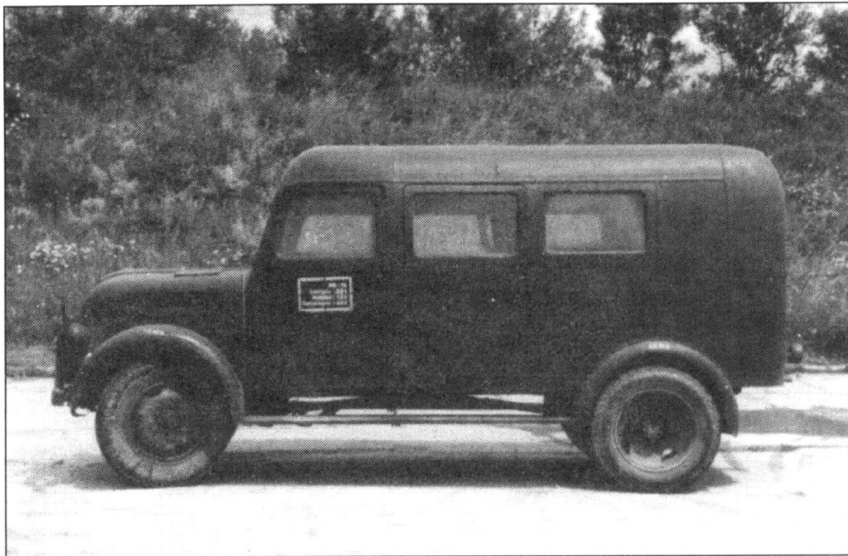


На этом развороте приведены снимки дверей, панели приборов и стеклоочистителей грузовика Steyr 1500A реставрированного чешского образца в Лешанах.



Сверху - легковая версия Kfz.21 Steyr 1500A с жестким верхом и четырехдверным кузовом. Обратите внимание на отдельное лобовое стекло. Снизу - руль и панель приборов Steyr 1500A.





Длина × ширина × высота, Kfz.21:
5080 × 1850 × 2100 мм

Длина × ширина × высота,
I.g.l.Lkw: 5230 × 2035 × 2460 мм

Высота конструкции от пола до
потолка: 280 мм

Максимум преодолеваемый брод:
950 мм

Радиус разворота: 6,5 м.

Угол максимального подъема:
70% [35°]

Steyr-250, 1938-40гг.

Двигатель Steyr 4-Zyl, карбюра-
торный, объем 1158 см³.

Мощность 25л.с. при 3600об/мин.

Габариты: 4200 × 1700 × 1800мм,
база 2600мм, клиренс 200мм.

Масса с полной нагрузкой 1650кг.

Максимальная скорость: 75км/
час.

Колесная формула: 4×2.

Дальность при полной заправке
по шоссе 400км.

Топливный бак: 46л.

Steyr-1500A, 1941-44гг.

Двигатель Steyr V8, карбюратор-
ный, объем 3517 см³.



Мощность 85л.с. при 3000об/мин.
Габариты: 5080 × 2030 × 2320мм,
база 3250мм, клиренс 275мм.

Снаряженная масса 2500кг, масса
с полной нагрузкой 4160кг.

Максимальная скорость: 90км/
час.

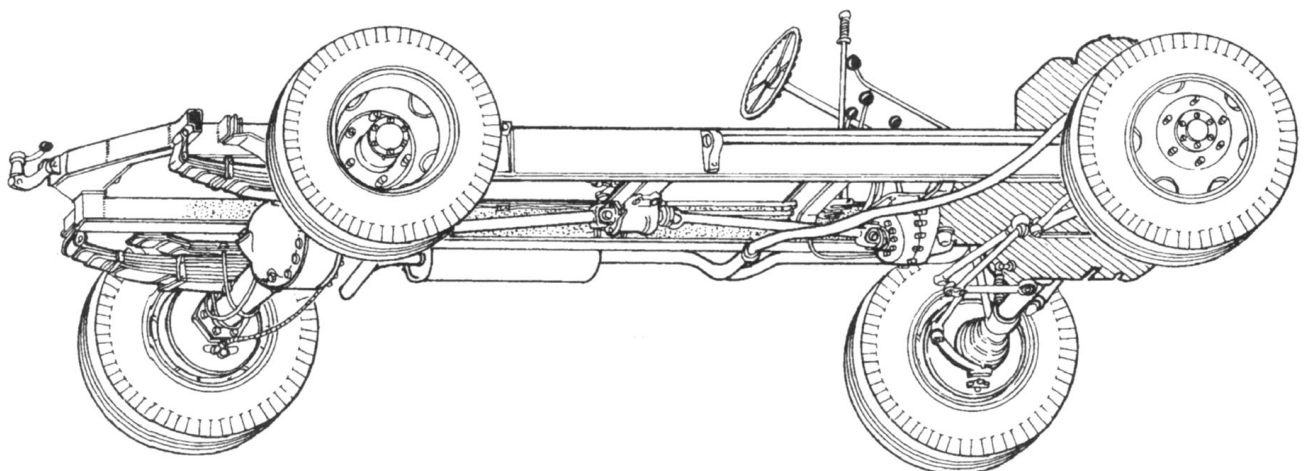
Колесная формула: 4×4.

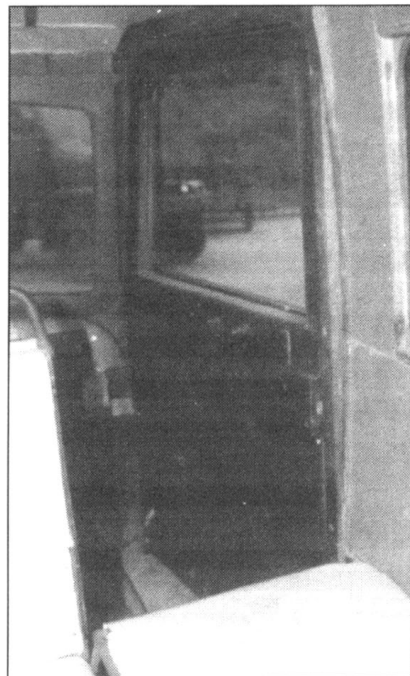
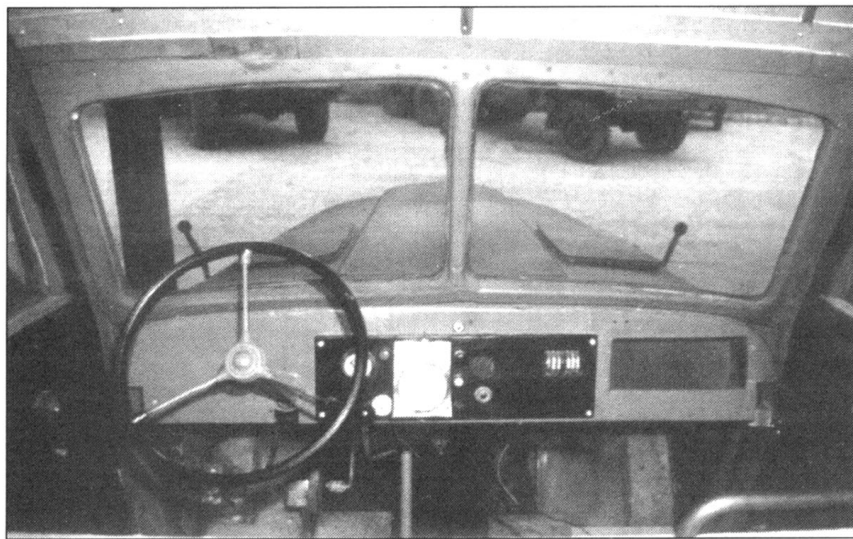
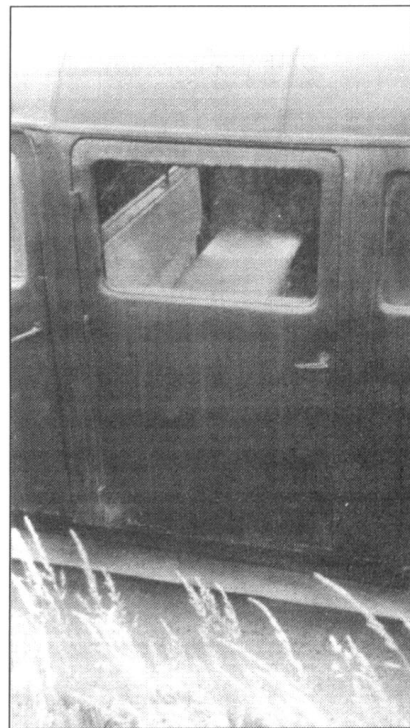
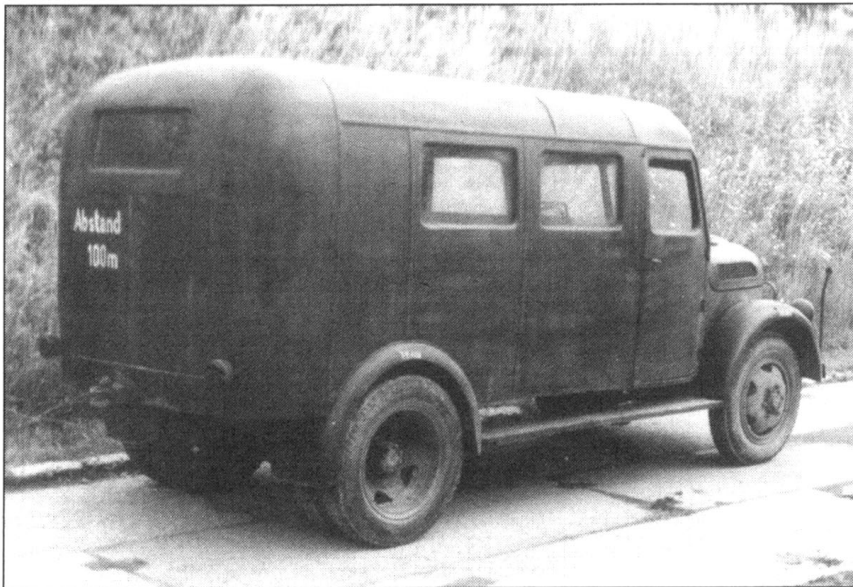
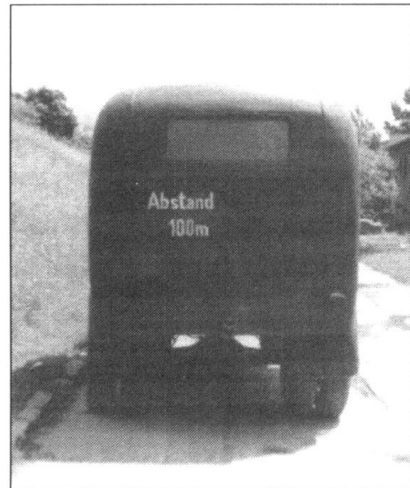
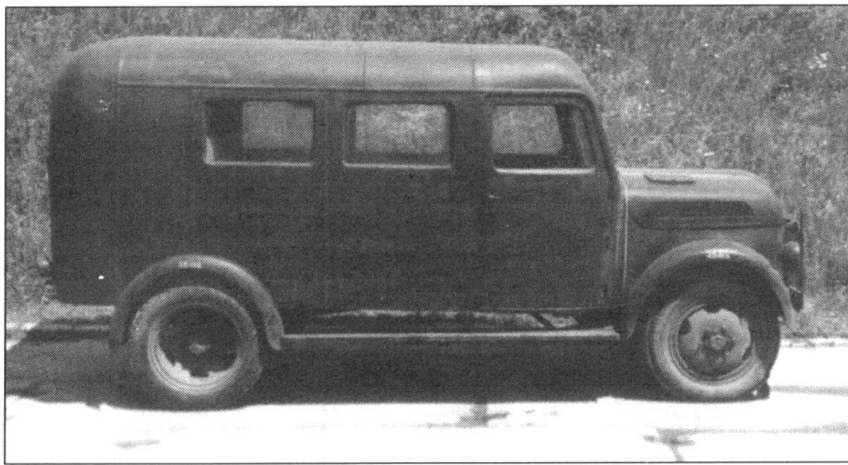
Дальность при полной заправке
по шоссе 400км, по проселку 280км.

Топливный бак: 100л.

Автобус

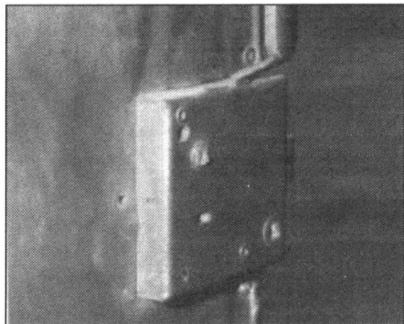
В Чехии до сегодняшних дней со-
хранился небольшой автобус, постро-
енный на шасси Steyr 1500A. Боль-
шинство исследователей полагают,
что он построен в годы войны, хотя
до сих пор не найдено предприятие,
которое бы выпускало цельнометал-
лические капотные автобусы на шас-
си Steyr. Весьма вероятной выглядит

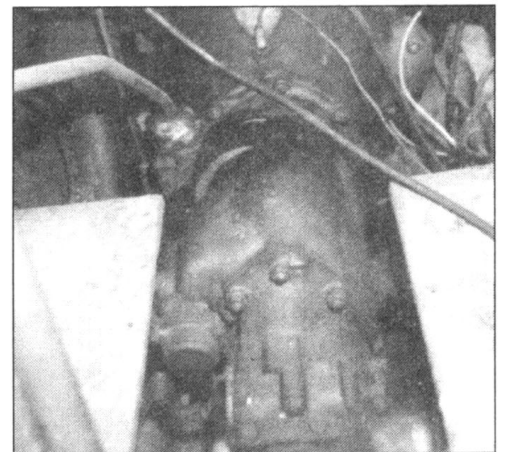
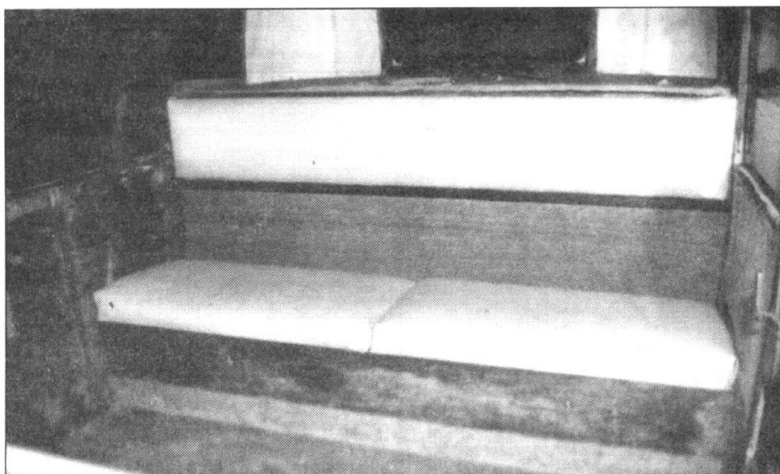
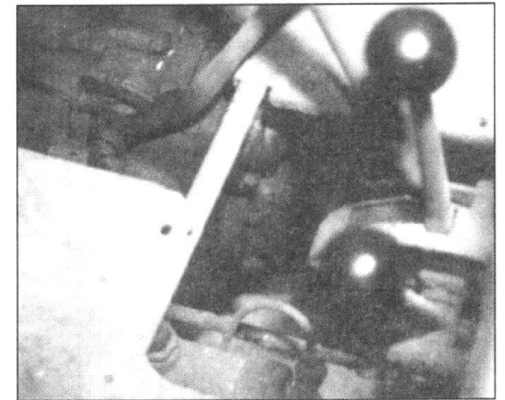
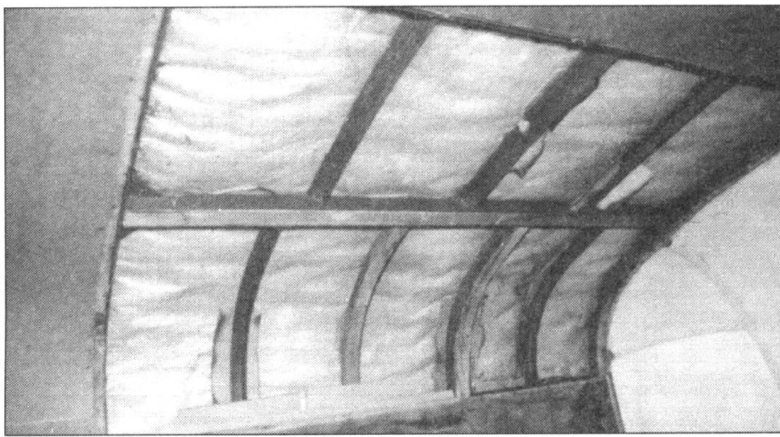
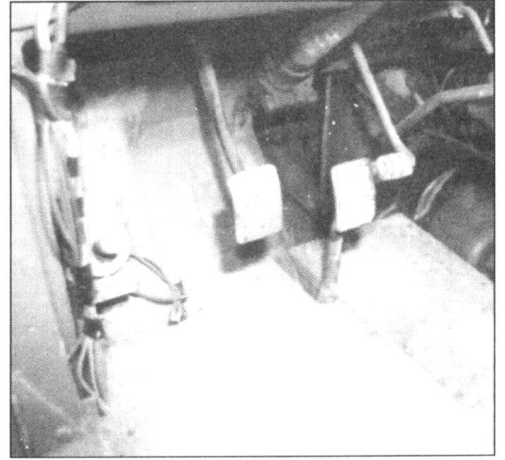
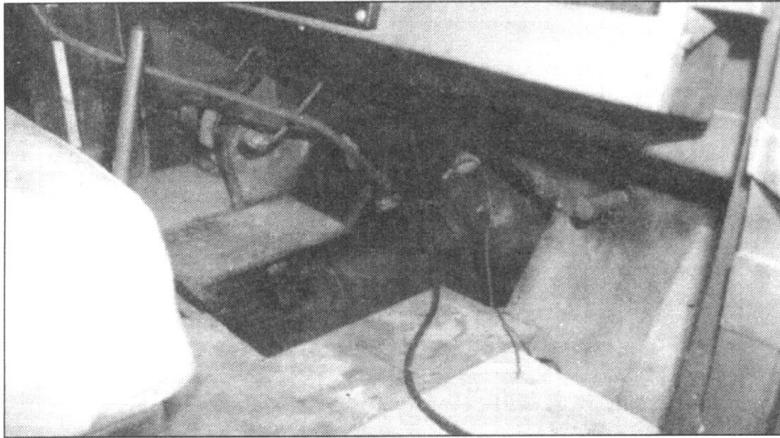
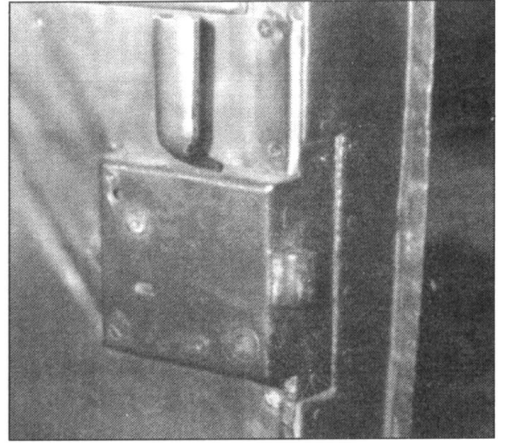
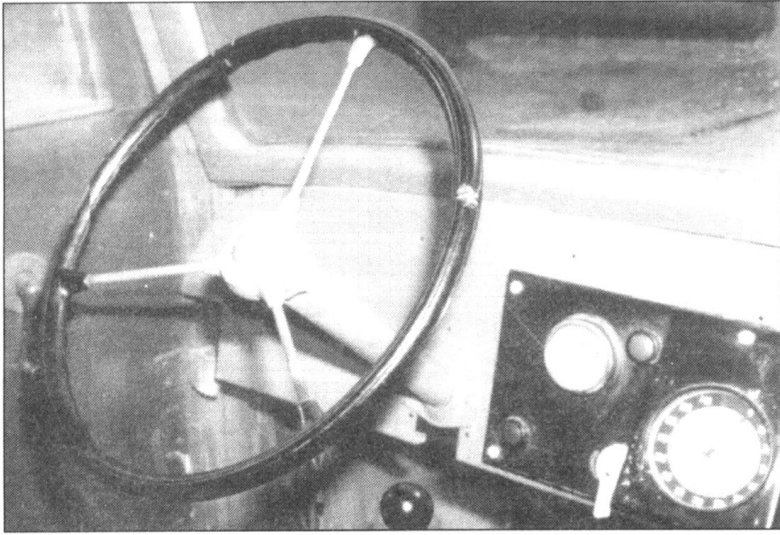




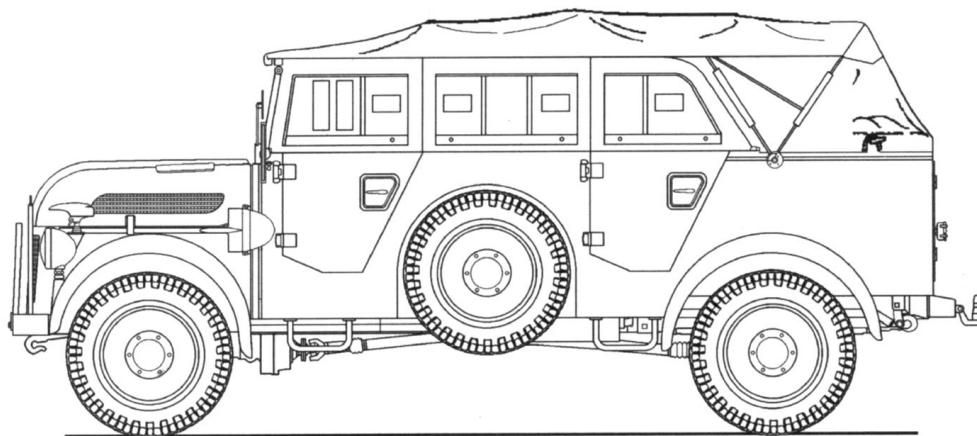
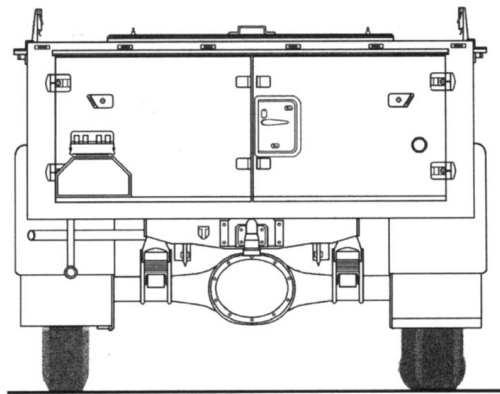
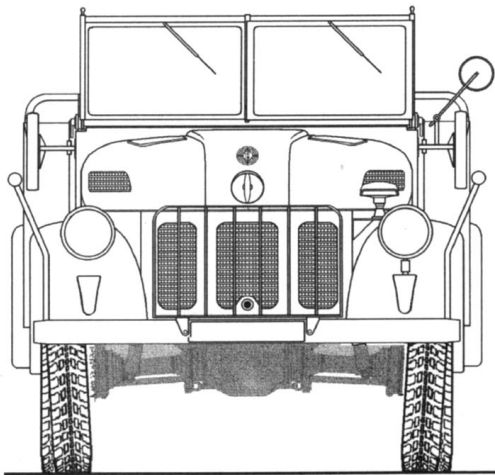
версия о том, что этот автобус произведен на «Lohner Werke» в Вене, но нигде на кузове нет фирменной таблички или эмблемы.

Компоновка автобуса выглядит весьма необычно. У него 3 основные двери. Причем, дверь в салон располагается с левой стороны (на правой стороне двери нет). Необычно выглядят и задние двойные двери – скорее это не двери, а двустворчатый багаж-

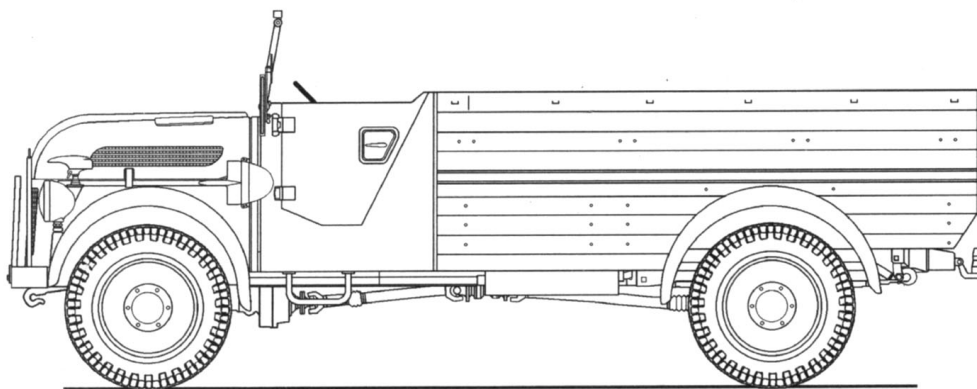




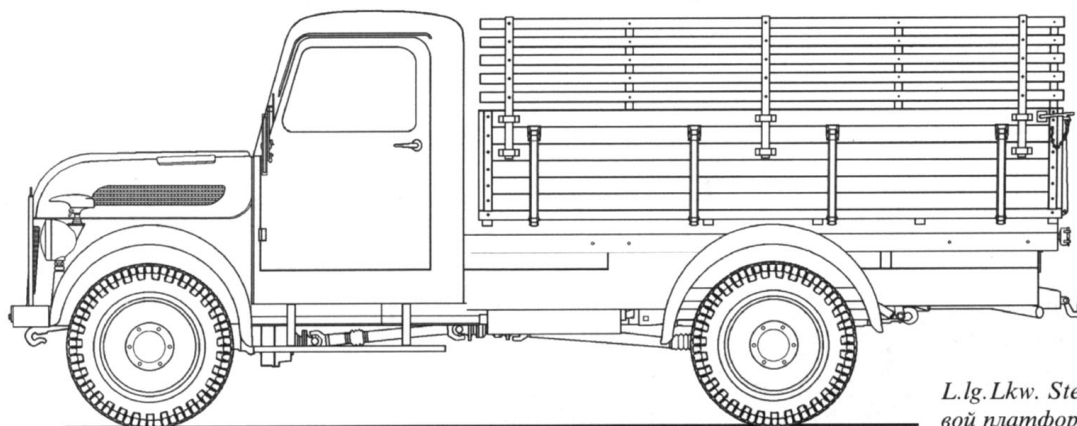
На двух этих страницах представлены снимки приборной панели, рычагов управления и внутреннего штерьера автобуса на шасси Steyr 1500A.



Кфz.15 Steyr 1500А зимой 1944/45 гг. Окна утеплены фанерными вставками с прорезями.



Армейский грузо-пассажирский Steyr 1500А.



Л.г.Лкв. Steyr 1500А с бортовой платформой.

ник, поскольку их высота явно недостаточна для посадки/высадки. Впрочем, и заходить там было некуда, поскольку внутри вдоль задней стенки кузова располагалось поперечное четырехместное сидение.

Двойные колеса на задней оси – нетипичное решение для машин «Steyr» военных лет выпуска. Вероятно, это послевоенное дополнение.

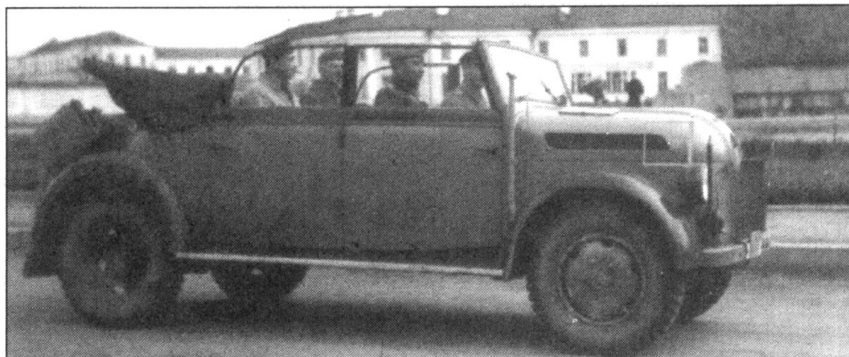
Автобусный кузов выполнен из листовой стали на деревянных брусках. Для использования в зимнее время между брусками и листовым покрытием проложен утеплитель. Внутри потолок и стены автобуса обиты картоном и фанерой.

Послевоенным дополнением являются и подфарники в передних крыльях. Настоящие «штайровские» указатели поворотов демонтированы. А вот буксирные приспособления спереди и сзади, по всей видимости, «родные». Их форма свидетельствует, что использовалось армейское шасси, выпущенное в первой половине войны.

Автобус окрашен в стандартный серый цвет. На представленных фотографиях нанесена типичная немецкая маркировка автотранспорта – погрузочная марка, цифры давления в шинах и предупреждение о дистанции при движении в колонне. Но все это современный декор, выполненный чешскими коллекционерами для киносъемок.

Подарок для Маннергейма

4 июня 1942 г. маршал Маннергейм отмечал свой 75-летний юбилей. В связи с военным положением лидер



Снимки на этой странице - фотохроника финских Steyr 1500A. Два нижних сделаны во время визита Гитлера на юбилей Маннергейма, самый верхний - подготовка «штайров» к поездке силами водителей и механиков маршалского гаража. Снимок второй сверху вниз представляет нам самого Маннергейма, выполняющего в Steyr 1500A инспекционную поездку на Карельский фронт.



Финляндии высказал пожелание, чтобы празднества были сокращены до минимума. Между тем, 3 июня он получил личное поздравление от Гитлера, в котором фюрер выражал пожелание тайно прибыть в Финляндию на следующий день, чтобы непосредственно передать свои поздравления Маннергейму в честь его годовщины. Послание Гитлера сотворило большой переполох в среде финского руководства. Президент республики Русти и маршал Маннергейм подозревали, что Гитлер воспользуется случаем, чтобы потребовать большего участия финской армии в войне на Восточном фронте. Как бы мы ни относились к финнам, но не будем забывать, что финская армия захватила намеченные рубежи в Карелии и с января 1942 г. вела себя безынициативно, поддерживая немецкие удары экономически, политически, но не военно.

Focke-Wulf «Condor» Гитлера в сопровождении финских истребителей «Brewster» приземлился на аэродроме Иммола 4 июня. Из-за очень низкой облачности в этот день самолет почти чудом избежал столкновения с заводской трубой. После приема президентом Русти фюрера доставили к Маннергейму в соседний лес. На встрече присутствовали маршал, несколько высших финских офицеров и немецкие офицеры, служившие в тот период в Финляндии. После представлений Гитлер предложил Маннергейму свой подарок на день рождения - три Steyr 1500A Kommanderwagen. На снимках, сделанных в этот момент, Гитлер нахваливал тактико-технические характеристики этих машин как настоящий продавец автомобилей.

После торжественной части был предусмотрен обед в полевых усло-

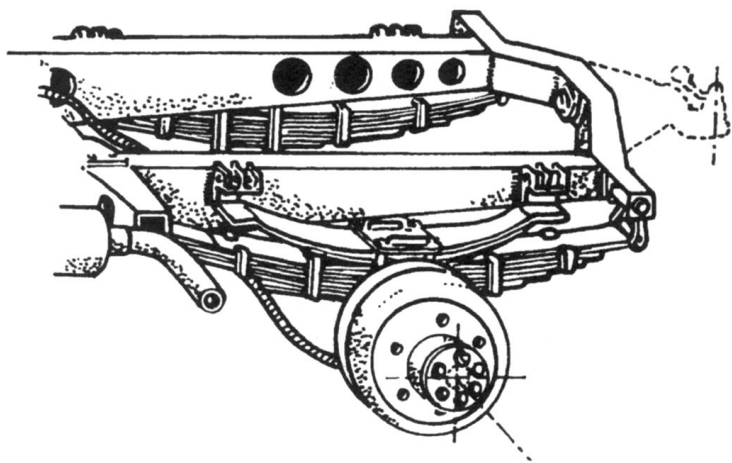
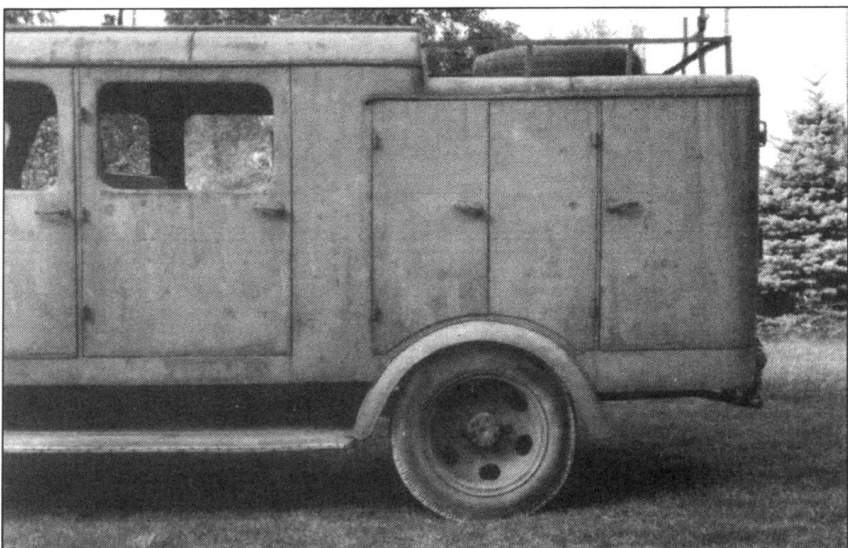
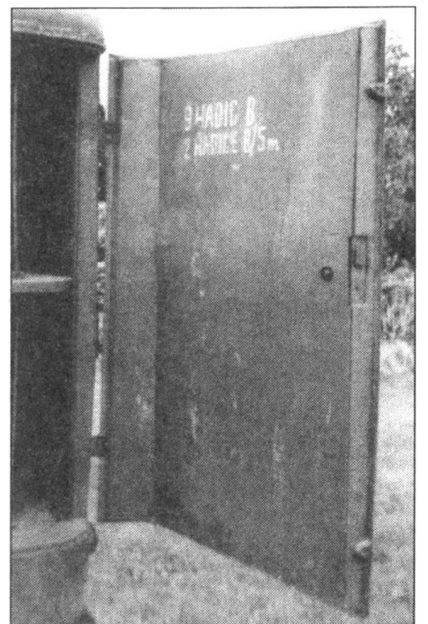
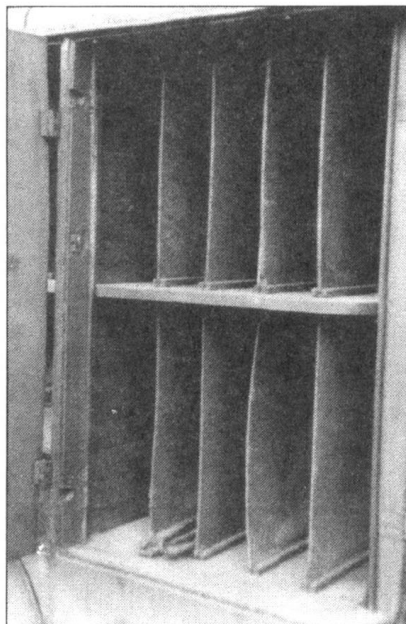
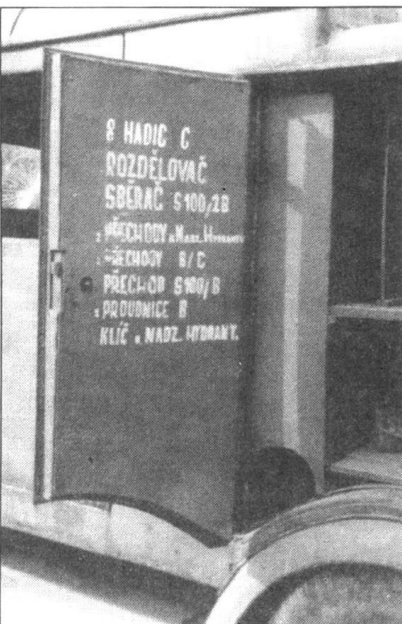
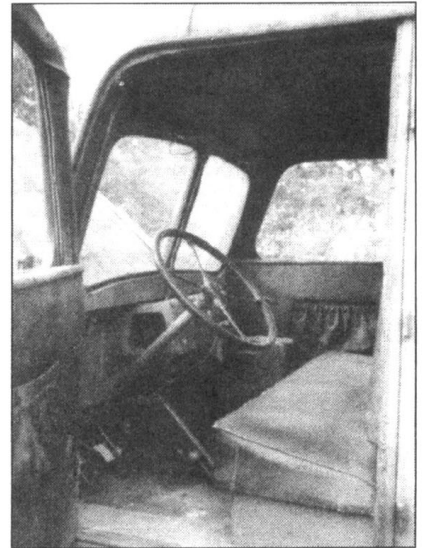
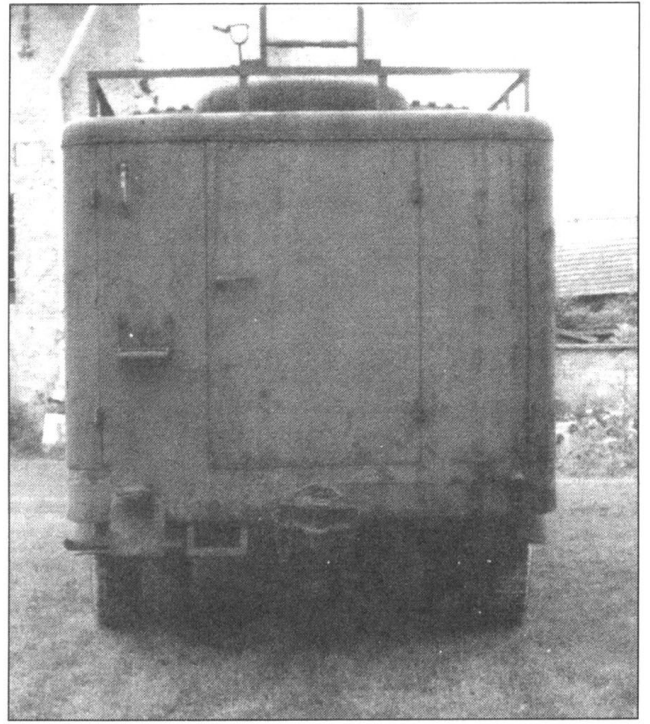


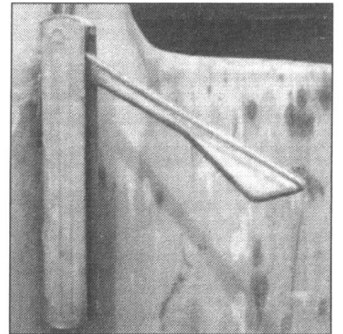
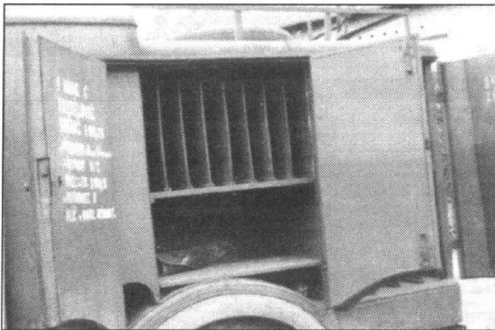
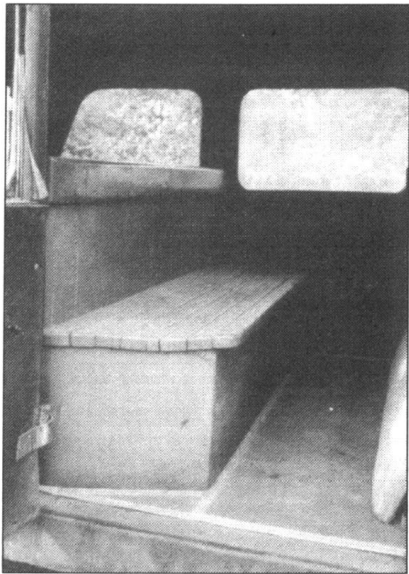
Схема подвески задней оси. На снимках снизу и на правой странице - пожарная машина на шасси Steyr 1500A.

виях (в специально подогнанных железнодорожных вагонах). После положенных по этикету тостов Гитлер с большой долей реализма описал сложности войны на Восточном фронте, дал оценку качеству и количеству советских войск и их вооружению (записи этих переговоров сохранились до наших дней). Когда прием пиши был закончен, фюрер выехал на аэродром и на своем самолете отбыл

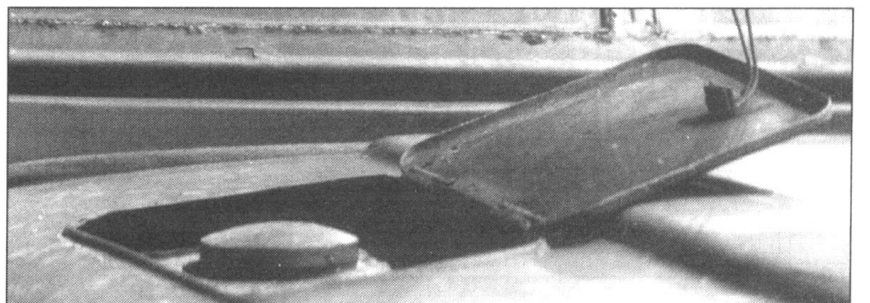
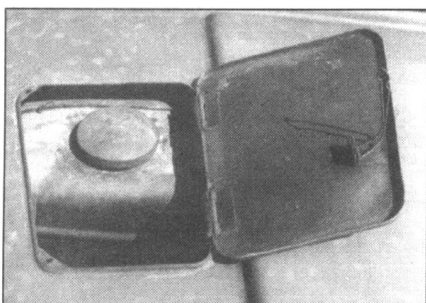
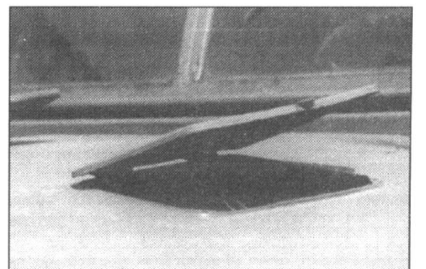
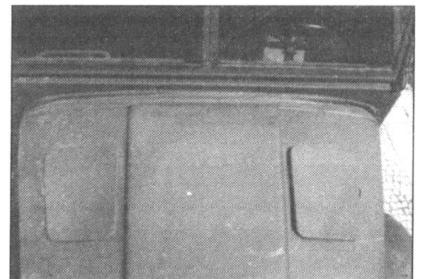
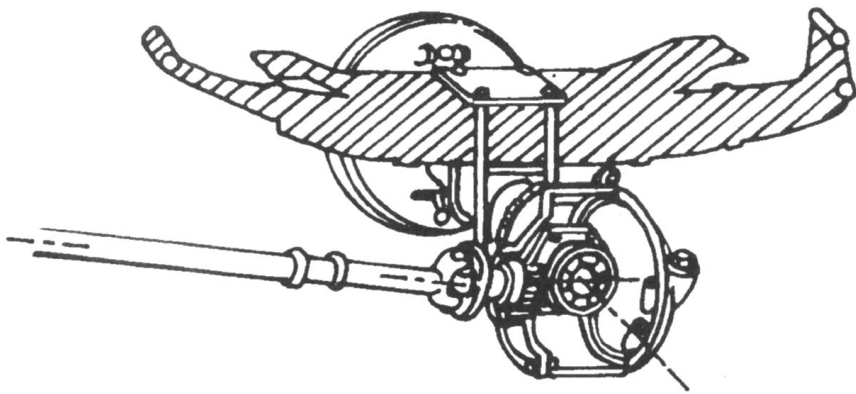
в Германию. Его отбытие финны восприняли с большим облегчением. Три Steyr были единственным ошутимым результатом этой встречи. Маннергейм позже использовал их для инспекционных поездок на фронт. По крайней мере, сохранились фотографии одной такой поездки в Карелию осенью 1942 г. На предлагаемых снимках хорошо видны номерные знаки.

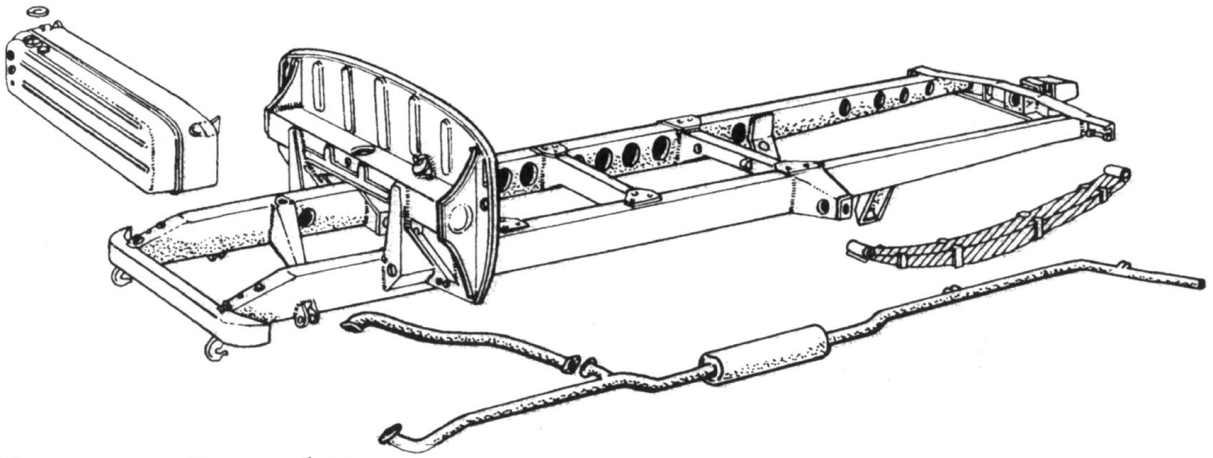






Завершающие снимки пожарной машины Steyr 1500A. На верхнем левом кадре за открытой дверью должен был размещаться пожарный насос. На снимке слева - скамейка для поперечной посадки экипажа. Правый нижний снимок - механический сигнал поворота, снятый с другой немецкой машины и установленный на Steyr уже после войны.





Несколько слов об окраске финских Steyr. Брызговики, рамки окон, и некоторые другие мелкие детали были черного цвета, в то время как остальной кузов был серый. Совершенно очевидно, что подарочные машины готовились специально – если сравнить снимки довольно убогих дверей Steyr 1500, которых немало в этом издании, с маннергеймовскими, то удивляет кожаная (!) отделка внутренних сторон дверей, хотя в германских машинах зачастую там вообще никакой отделки не предполагалось. Отделка дверей и кожаные сидения были темными, скорее всего коричневыми, хотя возможно, и черными. В черный цвет были окрашены и детали привода и подвески, находившиеся ниже кузова. Схема окраски примерно та же, что и на командирских машинах СС.

Три машины носили следующие номерные знаки: SA-1 (временно SA Кое 1), SA 28300 и SA 28302. Маршал Маннергейм использовал все три транспортных средства, но при поездках на фронт номерные знаки, без сомнения, меняли из соображений безопасности. В 1952 г. машина SA 28300 была продана с аукциона, и с 1955 г. продолжила свою службу в пожарной бригаде г.Мантасала. После аварии остатки разбитой машины были переданы военному музею, который надеется его восстановить. По крайней мере, рама и отдельные де-

тали трансмиссии сохранились вполне прилично.

Бронепоезда

Бронепоезда - не самая популярная техника в арсеналах вермахта. Немцы в основном использовали свои довоенные бронепоезда, а также трофейные - чешские, польские и советские. Война с партизанами и на долговременных рубежах требовала создания железнодорожной бронетехники нового поколения.

В 1943 году в Германии сформировалась новая концепция формирования и использования бронепоездов. Новой ее назвать можно условно - она обсуждалась в польской и немецкой литературе перед войной. В 1943-м ее идеи воплотились в жизнь. Несколько раньше в инструкции №10 рассматривалась возможность создания и применения оснащенных двигателем бронированных и вооруженных вагонов, способных действовать самостоятельно и в составе группы из таких же вагонов. Таким образом, началось производство легких (le.Sp) и тяжелых (s.Sp) разведывательных бронепоездов, состоящих из одноименных бронированных мотовагонов.

Поезд Le.Sp состоял из десяти разведывательных вагонов, каждый из которых имел двигатель воздушного

охлаждения фирмы «Steyer» (мощность 76 л.с.). Вагон мог развивать скорость до 70 км/ч, был вооружен четырьмя легкими пулеметами, имел экипаж из шести человек, броневую защиту толщиной 14,5 мм и весил 8 т. Использование легких бронепоездов было особенно актуально в Южной Сербии, Македонии и Греции, где изношенные железнодорожные пути могли пропускать только сравнительно легкие поезда.

К концу 1944 года было начато строительство трех «броневагонов истребителей танков» (№№51-53). Они имели такое же вооружение, как и броневагоны №№18-23, но вместо старых башен с 7,62см орудиями на них были установлены башни немецких танков Т-IV(Н) с 7,5см KwK L/48.

По крайней мере один из таких вагонов (если не все четыре) был построен на заводе «Штайр». Он находился на территории завода до конца войны, не принимая участия в боях.

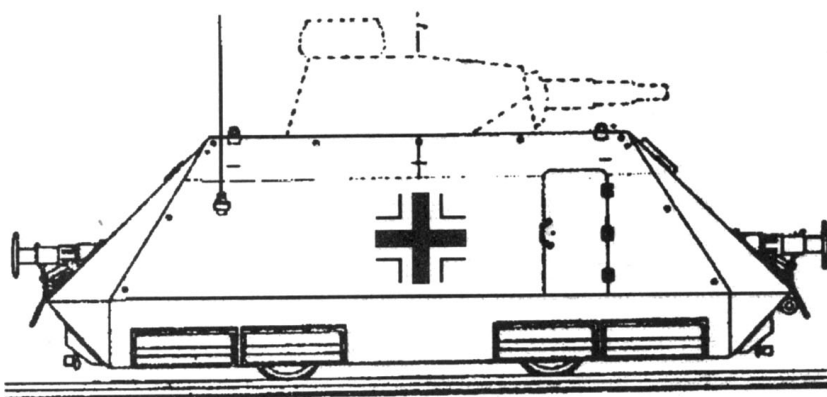
Raupenschlepper Ost (RSO)

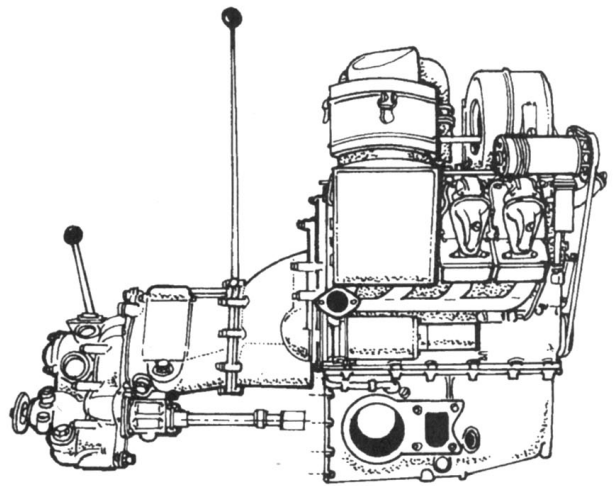
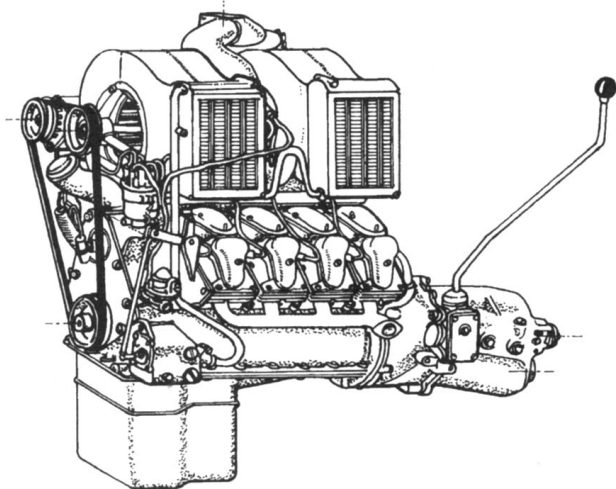
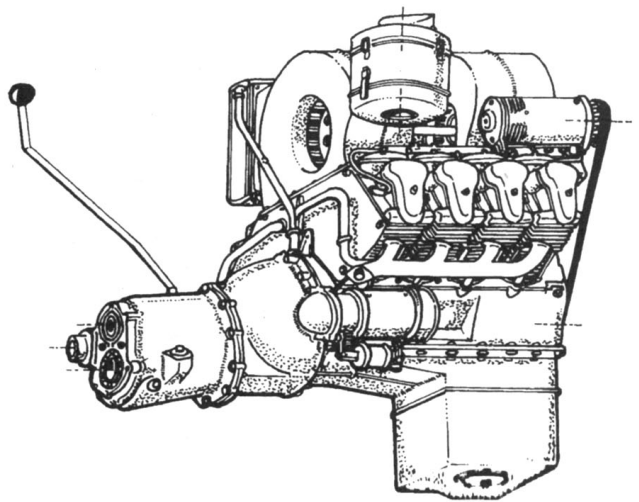
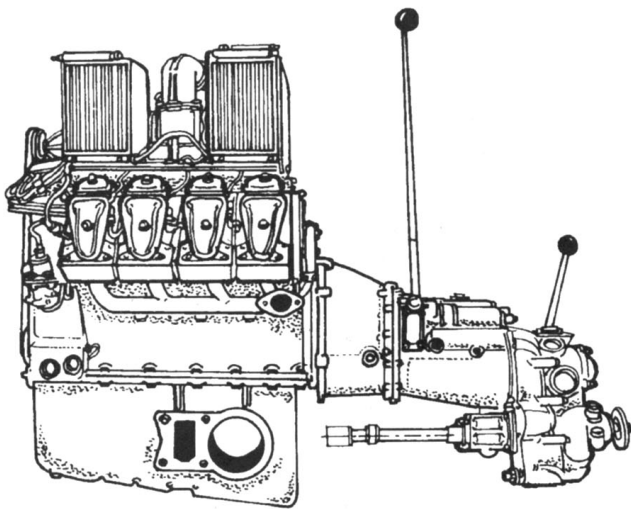
В 1942 году в инициативном порядке фирмой Steyr на базе агрегатов грузового автомобиля Steyr 1500 был разработан гусеничный грузовик OST. Он предназначался, в основном, для использования на Восточном фронте. Серийно производился фирмами «Steyr», «Klockner-Humboldt-Deutz/Magirus», «Graf und Stift» и «Wanderer». С 1942 по 1945 год изготовлена 28151 единица.

Серийные модификации:

RSO (Steyr) -легкий гусеничный грузовик-тягач с цельнометаллической двухместной обогреваемой кабиной и деревянной грузовой платформой с брезентовым верхом. Двигатель Steyr V8.

RSO(KHD/Magirus) - стальная кабина упрощенной формы с брезенто-





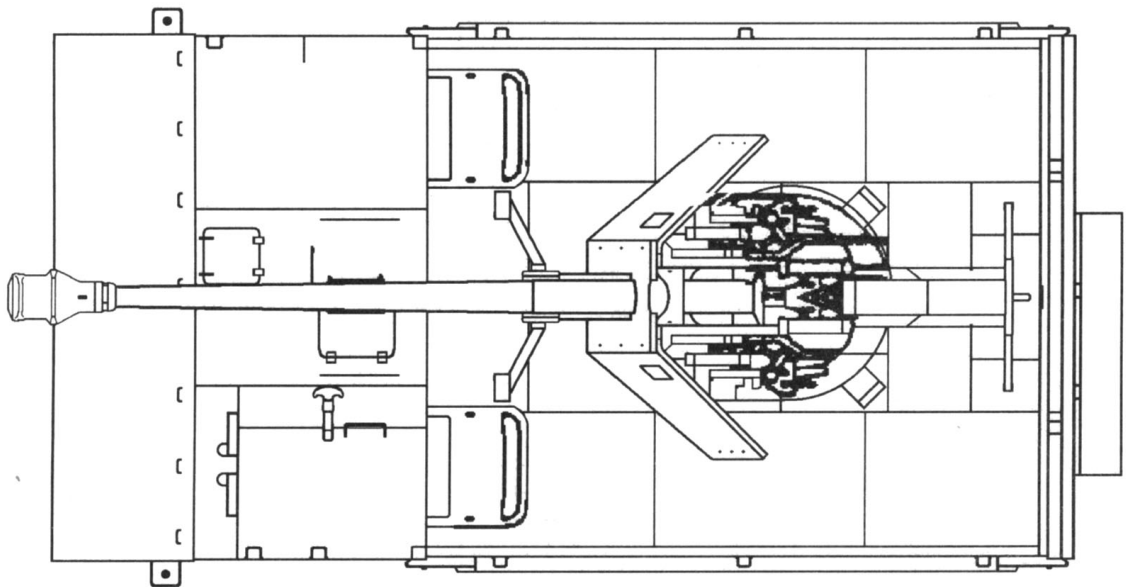
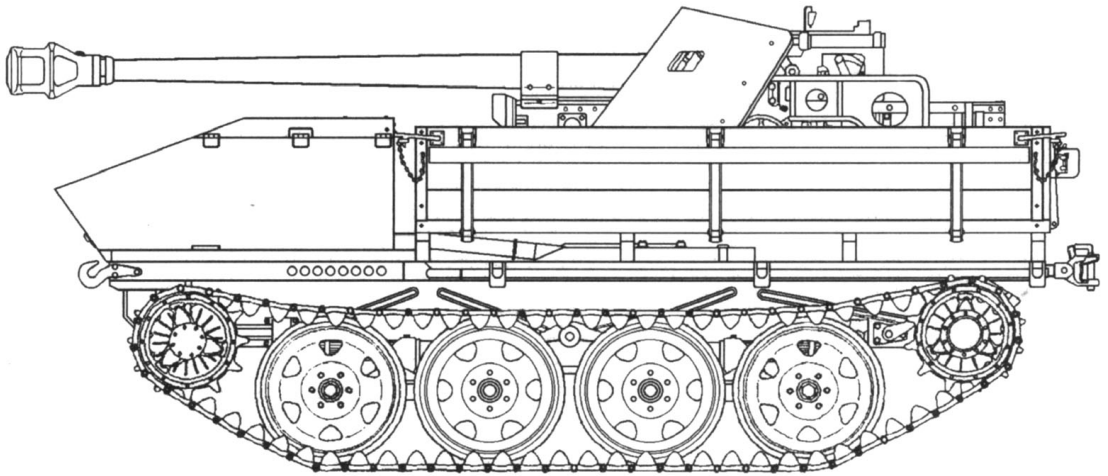
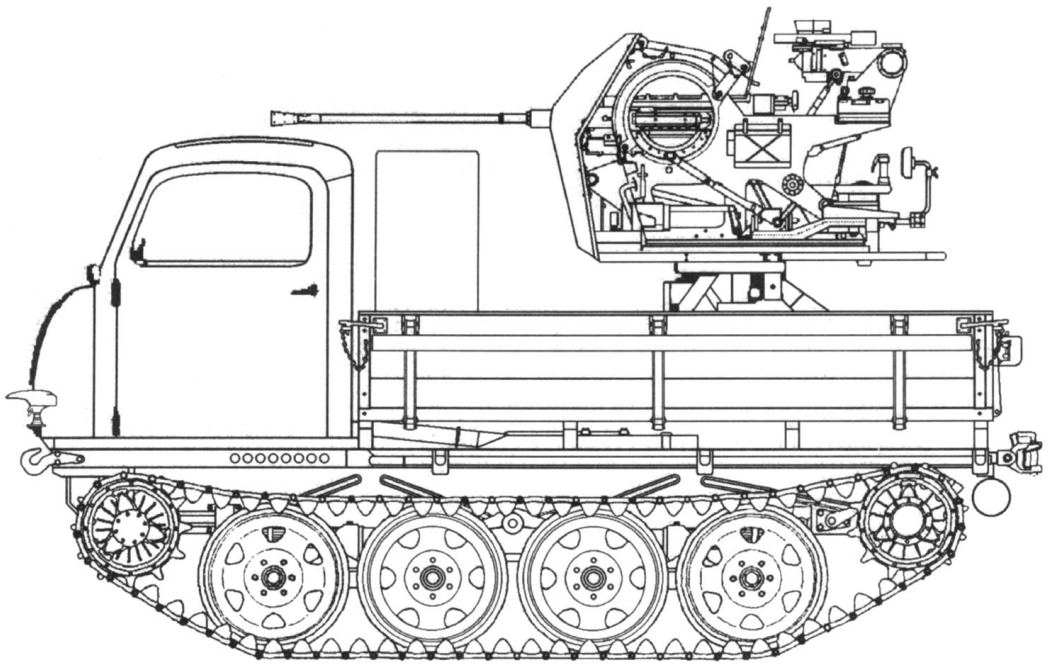
вым верхом. Двигатель Deutz F4L514, 4-цилиндровый, карбюраторный, мощностью 65 л.с., рабочий объем 5322 см³.

7,5 cm Pak 40/4 auf Raupenschlepper Ost(Sf) - 75-мм противотанковая пушка Pak 40/4 на шасси тягача Ost. Низкопрофильная бронированная кабина (толщина брони 5 мм). Пушка за штатным щитом установлена в центре открытого кузова с откидными деревянными бортами. Боевая масса 5,2 т, экипаж 4 человека. Углы наведения пушки по горизонтали $\pm 30^\circ$, по вертикали $-5^\circ \dots +22^\circ$. Прицел ZF3. Габариты: 4570 \times 1990 \times 2600 мм. Изготовлено 60 единиц.

RSO mit 2 cm Flak 38 - 20-мм автоматическая зенитная пушка Flak 38 на горном лафете установлена в кузове гусеничного тягача. Вся доработка конструкции ограничилась укреплением поперечной балки пола деревянного кузова и размещением в кузове стеллажей для перевозки боеприпасов. Изготовлено 12 единиц.

Гусеничные тягачи RSO преимущественно использовались для перевозки грузов в частях службы снабжения как на Восточном фронте, так





0 1 2 3
37

и в Италии. Довольно часто их применяли для буксировки противотанковых пушек калибра до 75 мм, легких полевых гаубиц и разного рода прицепов. Прочность и надежность этой машины сделали ее очень популярной в войсках.

Самоходные противотанковые установки на базе RSO проходили войсковые испытания на Восточном фронте в начале 1944 года в группе армий «Юг».

Самоходные зенитные установки к концу войны состояли на вооружении 1-го горного зенитно-артиллерийского дивизиона.

Тактико-технические характеристики тягача RSO

Боевая масса, т: 3,8.

Тяговое усилие, т: 3.

Экипаж, чел.: 2.

Габаритные размеры, мм; длина - 4425, ширина - 1990, высота - 2530.

Двигатель: Steyr V8, 8-цилиндровый, карбюраторный, V-образный, жидкостного охлаждения; мощность 85 л.с. при 3000 об/мин; рабочий объем 3500 см³.

Трансмиссия: четырехскоростная коробка передач (4+1), дифференциал, гидравлические тормоза на ведущем колесе и ленивце.

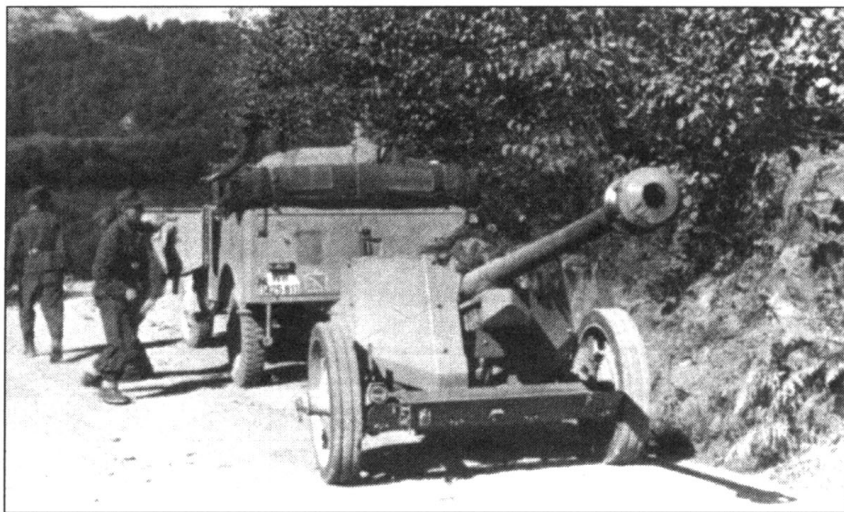
Ходовая часть: четыре опорных катка на борт, ведущее колесо заднего расположения (зацепление цевочное); подвеска рессорная; ширина гусеницы 340 мм.

Максимальная скорость 20 км/ч.

Запас хода 250 км.

Пистолет-пулемет MP40

Редкий отечественный фильм о войне обходится без картин с немецкими солдатами с закатанными рукавами и обязательными автоматами MP-38, MP-40 или MP42, ошибочно именуемыми «шмайсерами». С исторической точки зрения это не совсем верно: основным оружием немецких



Steyr 1500A с противотанковой пушкой PaK 40.

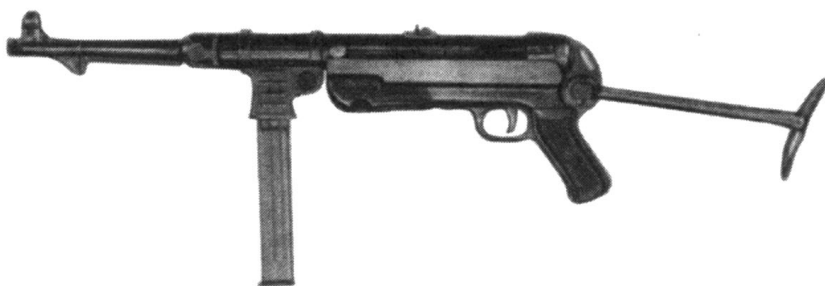
солдат была все-таки винтовка Mauser. Автоматы (точнее пистолеты-пулеметы), разработаны фирмой «Ерма» и первоначально предназначались для вооружения воздушно-десантных частей. Автоматы MP-38 были достаточно дороги и вряд ли стали бы массовым оружием вермахта. Массовость этих пистолетов-пулеметов обеспечила фирма «Steyr».

Пистолет-пулемет производился на заводах «Steyr-Daimler-Puch» в Штайре и «Merz-Werke» во Франкфурте-на-Майне. Система была аналогична немецкой MP38, различия обусловлены техническими причинами. Все фрезерованные до сих пор части, кроме ствола и замка, выполнялись простой штамповкой. После этого цена оружия стала приемлемой для массового применения.

МП-40 отличаются своеобразным внешним видом, во многом зависящим от не защищенного кожухом ствола, пистолетной рукоятки и складного плечевого упора. Затвор пистолета-пулемета свободный. На помещенный в нем ударник воздействовала возвратно-боевая пружина, расположенная внутри телескопической системы трубок, защищающих

пружину от загрязнения. Рукоятка затвора располагалась с левой стороны. Будучи оттянутой назад, она могла вводиться в поперечный коленчатый вырез - этим достигалось предохранение от случайного выстрела. Пистолет-пулемет не имел переводчика - его спусковой механизм позволял вести только непрерывный огонь, однако из-за невысокого темпа стрельбы с приобретением некоторого навыка можно было стрелять и одиночными выстрелами. Сравнительно невысокий темп стрельбы - одно из достоинств системы. Он положительно сказывался на меткости и на рациональном расходовании патронов из каждого магазина. Снижение темпа стрельбы достигалось с помощью пневматического демпфера, представлявшего подпружиненный стержнеобразный поршень, помещенный внутри ударника. Это устройство исключает эффект резкого отскакивания вперед подвижных частей после их удара во время выстрела о заднюю стенку затворной коробки, каждый цикл работы механизмов от выстрела до выстрела оказывался более продолжительным. Пистолет-пулемет имел открытый прицел. Он состоял из двух щитков с прорезями: неподвижного - для стрельбы на дальность до 100 м и откидного - для стрельбы на дальность до 200 м. Мушка на сравнительно высоком основании была защищена кольцеобразным намушником. Ложа у пистолета-пулемета выполнялась из пластмассы (бакелита), под стволом - алюминиевая шина и выступ-упор для удобства стрельбы из-за различных укрытий, с борта автомашины.

До 1940 г. массивный дорогостоящий корпус (затворная коробка) выполнялся с продольными фрезерованными пазами. На фирме «Steyr»



Steyr MP40

32 патрона 9мм Parabellum, длина с прикладом 833 мм, длина со сложенным прикладом 630 мм, длина ствола 251 мм, масса без патронов 4,03 кг, масса заряженного 4,7 кг, вид огня - только непрерывный, темп стрельбы - 500000 выстрелов в минуту.

он был заменен штампованным гладким, с четырьмя продольными выпуклостями, придающими поперечному сечению корпуса не круглую, а фигурную форму, обеспечивающую лучшее скольжение затвора и способствующую защите трущихся поверхностей от грязи. Горловина для магазина первоначально была с отверстиями по бокам, затем без отверстий, гладкая, с параллельными ребрами жесткости.

Бомбовый удар

В 1944 году 8-й и 15-й воздушные флоты США совместно с английским бомбардировочным командованием провели операцию «Big Week». В соответствии с планами в течение 6 дней было совершено 26 бомбовых ударов по центрам немецкой авиационной промышленности и производства вооружений. Основными целями атак американских бомбардировщиков с 20 по 25 февраля 1944 года были места изготовления истребителей Me 109, Me 110, FW 190, а также бомбардировщиков Ju 88 и Ju 188 в Брауншвейге – города Лейпциг и Регенсбург. Английские ночные бомбардировщики из Command 2351 атаковали промышленные предприятия Лейпцига, Штутгарта, Швайнфурта, Штайра и Аугсбурга. Заводу «Steyr» был нанесен существенный урон, но он сохранил работоспособность до последнего дня боевых действий.

Война закончилась

В мае 1945 года завод «Steyr» был занят частями Красной армии. В соответствии с соглашениями в Потсдаме и Ялте после освобождения Австрии в 1945 году от фашистского режима страна была разделена на четыре зоны: советскую, американскую, английскую и французскую, станочное оборудование завода «Steyr» было вывезено в СССР.

В сентябре 1945 г. завод в Граце перешел под управление американских оккупационных войск. Постепенно американцы помогли установить на заводе новое машинное оборудование, чтобы дать возможность австрийцам производить тракторы, шарикоподшипники и мотоциклы. Фирме, в основном, удалось сохранить свои квалифицированные кадры.

В первые послевоенные годы главной продукцией стали 3-тонные грузовые автомобили Steyr-370 с 80-сильным бензиновым мотором. Параллельно велась работа по созданию семейства 4-тактных предкамер-



Steyr 380, 1948 г.

ных дизельных двигателей с диаметром цилиндров 100 мм, ходом поршня 140 мм и числом цилиндров от одного до четырех. Первый из них, 2-цилиндровый мотор, в 1947 г. установили на трактор, а со следующего года началось производство 3,5-тонного автомобиля Steyr-380 с 4-цилиндровым дизелем WD413 (5322 см³, 85 л.с.) с блоком цилиндров из алюминиевого сплава, 5-ступенчатой коробкой передач, гидравлическим приводом тормозов, блокировкой дифференциала и цельнометаллической кабиной. Лицензию на Steyr-380 продали в Венгрию, где он выпускался как Csepel D350.

1948-й был годом начала сотрудничества с FIAT в сфере сборки автомобилей итальянского концерна в Австрии.

С 1949 г. гамма грузовых автомобилей пополнилась новыми 95-сильными капотными моделями «480», «486» и «580», а также машинами «680» с кабиной над двигателем грузоподъемностью 4-12 т. Модель 1947 года Steyr-380 оказалась грузовиком-долгожителем. Всего до 1964 г. было выпущено 36 тыс. автомобилей серии «380».

Сразу после войны производство оружия было запрещено, но уже в 1950 г. фирма снова по американскому разрешению занялась выпуском спортивного и охотничьего оружия.

В мае 1955 года представители СССР, США, Великобритании, Франции и Австрии подписали Государственный договор о восстановлении независимой Австрии. В соответствии с этим документом прекратилось разделение страны, а в октябре 1955 года австрийский парламент принял закон о постоянном нейтралитете. Государственный договор накладывает определенные ограничения не только на количественный со-

став и оснащение австрийских вооруженных сил (до этого в стране существовала только военизированная жандармерия), но и на производство отдельных образцов оружия и военной техники.

С 1957 г. по лицензии фирмы Fiat там началась сборка легковых автомобилей Steyr-Puch 500. В 1959 г. фирма «Штайр-Даймлер-Пух» поглотила австрийскую фирму - «Австрийский Заурер».

Следует сказать несколько слов и об этой компании.

«Австрийский Заурер»

Свой первый зарубежный филиал швейцарская фирма «Заурер» открыла в Вене уже через 3 года после изготовления первого грузового автомобиля. В сентябре 1906 г. компания «Kraftfahrzeug GmbH» приобрела у нее лицензию и через 2 года начала сборку 3- и 5-тонных грузовых машин и автобусов с цепной передачей под маркой «Австрийский Заурер» (Osterreichische Saurer) или «Заурер Аустрия». С 1916 г. началось изготовление грузовой серии «А» с карданным приводом. До конца 1930-х гг. программа практически не отличалась от головного предприятия.

В годы Второй мировой производственные мощности «Saurer-Werke» работали по заказам вермахта. Предприятие по лицензии «Demag» выпускало полугусеничные тягачи Sd.Kfz.10 и оригинальные колесно-гусеничные машины Sd.Kfz. 254 (Mittlerer gepanzerter Beobachtungskraftwagen) собственной конструкции.

В конце 1948 г. «Австрийский Заурер» унифицировал свою гамму с грузовиками компании ОАФ (OAF), а позднее начал сотрудничество с

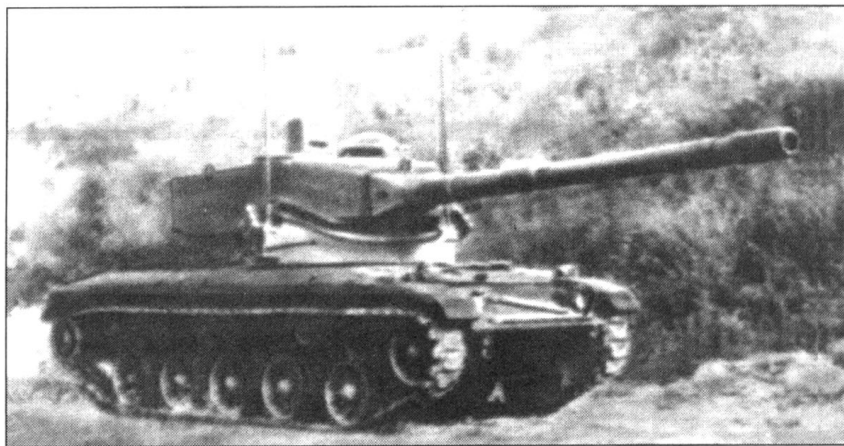
фирмой «Steyr». В результате все построенные в последующие годы автомобили стали гибридами из двигателей, шасси и кабин производства этих трех фирм. Гамма включала несколько моделей от 2-тонной 2D50 с 3-литровым дизелем в 50 л.с. до 10-тонных грузовиков 8G2H и 8G3H, оснащенных двигателем V8 рабочим объемом 11,6 л мощностью 180-200 л.с. Для армии выпускался 2,5-тонный 140-сильный автомобиль 6GAVFR (4×4). 29 апреля 1959 г. произошло объединение с концерном «Штайр-Даймлер-Пух». До 1970 г. на бывших заводах «Австрийского Заурера» собирали легковые автомобили и рамы для грузовиков «Штайр».

1960-е...

В 1960 г. появился один из самых оригинальных в мире легких полноприводных грузопассажирских автомобилей Steyr-Puch Haflinger-700AR 4×4 с полезной нагрузкой 400-500 кг, разработанный инженером Эрихом Ледвинкой (Erich Ledwinka). Его главными особенностями были продольная хребтовая трубчатая рама, к которой сзади подвешивался 4-цилиндровый оппозитный карбюраторный двигатель воздушного охлаждения (643 см³, 22 л.с., позднее - 24 и 27 л.с.), выполненный в блоке с 4-ступенчатой коробкой и главной передачей. Ведущие колеса со встроенными редукторами подвешивались на пружинах. 25-сильный вариант Haflinger-700S (как и немецкий юбельваген времен Второй мировой войны KdF.1) имел привод только на задние колеса.



Haflinger 700AR, 1965



Легкий танк «Кирасир» SK-105

Военная промышленность Австрии

Придерживаясь политики нейтралитета, военно-политическое руководство Австрии считает важным поддержание обороноспособности государства на высоком уровне. «Оборонительная концепция» правительства нашла свое отражение в принятом в 1983 году «Общем плане обороны». Один из главных акцентов в плане делается на всестороннее укрепление австрийских вооруженных сил путем оснащения всем комплексом вооружений. При этом постоянно поднимается проблема необходимости оснащения армии оружием собственного производства.

Австрия направляет на развитие вооруженных сил значительные финансовые средства. Ежегодный бюджет министерства обороны уже давно перешагнул рубеж первоначальных 3,5% общих государственных расходов. Абсолютные размеры затрат на военные цели (только по линии министерства обороны) возрос-

ли с 4,0 млрд. шиллингов в 1970 году до 18,8 млрд. в 1986-м (последняя цифра составляла 1,2% валового внутреннего продукта).

В отличие от многих капиталистических стран Австрия располагает развитой и организационно сложившейся военной промышленностью. В настоящее время выпуском оружия и военной техники занято свыше 50 предприятий различных отраслей промышленности. В стране нет чисто военных предприятий. (Формально «Steyr» - производитель охотничьего оружия и транспортных машин). Ограниченность внутреннего рынка привела к тому, что 85% продукции военного производства идет на экспорт почти в 40 стран мира. Потребности австрийских вооруженных сил в легких танках, бронеавтомобилях, БТР, артиллерийско-стрелковом оружии, боеприпасах, в инженерных, радиоэлектронных и оптических средствах покрываются за счет собственного производства.

Основными барьерами на пути наращивания военного производства являются статус нейтральной страны, незначительные по численности вооруженные силы, ограниченные, содержащиеся в Государственном договоре. Вследствие небольших возможностей внутреннего рынка характерной особенностью австрийской военной промышленности является ее экспортная направленность. Основными покупателями являются развивающиеся страны Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока.

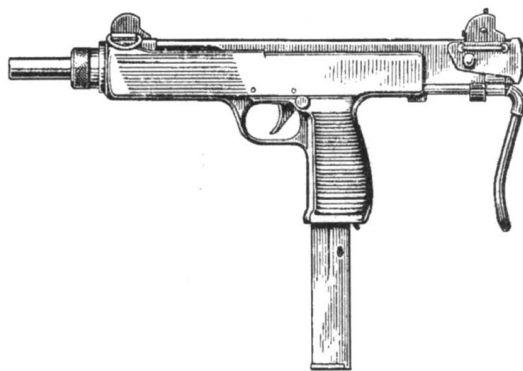
В период экономических кризисов 1970-х годов австрийские фирмы, искавшие возможности получения устойчивых и достаточно высоких прибылей, активно занялись военным производством.

Центральным органом, координирующим деятельность военно-промышленных фирм в интересах воору-

женных сил, является Четвертое главное управление министерства обороны, а в нем - центральное управление военного производства, через которое размещаются заказы. Это же ведомство осуществляет координацию научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок в области военного производства. Все НИ-ОКР практически полностью проводятся силами фирм-подрядчиков, окончательная доводка и испытания образцов проходят на полигонах, принадлежащих вооруженным силам.

Наибольшее развитие в Австрии получило производство бронетанковой техники, сформировавшееся на базе автомобилестроения. Бронетанковая промышленность производит легкие танки Jagdpanzer SK105 («Кирасир») и бронетранспортеры «Заурер», а также другую боевую и инженерную технику на их базе. Из выпускаемой продукции 25-30% экспортировалось в страны Латинской Америки.

Производственную базу ВПК составляют более десяти государственных и частных заводов машиностроительного профиля. Основным производителем, как вы уже догадались, является фирма «Штайр-Даймлер-Пух», которой принадлежат три сборочных завода в Вене, Штайре и Граце, выпускающих бронированные машины на гусеничном и колесном ходу, а также автомобили повышенной проходимости. Для вооруженных сил страны, а также на экспорт фирма производит бронетранспортеры различных модификаций, легкие танки «Кирасир», БРЭМ «Грайф» и «Пандур». Выпуском бронетанковой техники заняты также заводы фирм «Заурер - Зиммеринг» и «Граф унд Штифт» (эта в прошлом автомобильная компания ныне также из всех машин предпочитает те, что в броне). Резервные мощности по выпуску военной



*Steyr GB-80, 1979
34 патрона 9 мм
Parabellum, длина с при-
кладом 714 мм, длина
ствола 203 мм, масса без
патронами - 3,26 кг, с патронами - 4,47 кг. Вид огня
только непрерывный. Темп
стрельбы - 6000 выстрелов в минуту..*

техники имеются практически на всех автосборочных заводах этих фирм.

Первые образцы бронетранспортеров были разработаны в 1956 году. Опыт, полученный в ходе серийного производства, дал возможность приступить во второй половине 1960-х годов к конструированию нового поколения бронированных машин. Первой среди них стал легкий танк «Кирасир», прототип которого был собран в 1967 году. Серийные машины начали поступать в австрийские войска с 1970 года. Всего было выпущено около 150 «Кирасиров».

Танк имел несколько преобразованный корпус бронетранспортера, на который устанавливалась башня FL-12 от французского танка AMX-13, выпускавшаяся по лицензии. Вооружение танка состояло из 105-мм гладкоствольной пушки CN-105-57 французского производства и спаренного 7,62-мм пулемета. Литые и прокат для танка «Кирасир» поступали с металлургического комбината в г. Линц (концерн «Фест-Альпине») на сборочный завод фирмы в Вене. На танке устанавливались лазерный дальномер и приборы ночного видения. Экипаж танка - 3 человека. Дизельный двигатель мощностью 300 л.с. сообщал машине скорость 67 км/ч. Запас хода - 530 км.

В конце 1970-х годов с конвейера

сошел модернизированный вариант танка «Кирасир-2». Этот образец оснащен системой стабилизации орудия, автоматизированной системой управления огнем и приборами ночного видения. Всего к 1986 году произведено более 600 танков. Ежегодный выпуск составлял 40-50 единиц. Достаточно высокие для этого класса машин тактико-технические характеристики и относительно низкая стоимость обеспечили «Кирасиру» широкий сбыт за рубежом, в том числе, в Перу, Боливии, Аргентине, Мавритании. К 1986 году с начала серийного выпуска экспортировано более 200 единиц. В 1985 году подписано соглашение о продаже 100 танков Ирану, велись переговоры о поставках 200-300 машин Саудовской Аравии. В 1989 г. «Steyr» разработал новую версию танка SK-105/A3, речь о которой еще впереди.

В иностранной печати сообщалось о разработке в Австрии среднего танка, призванного заменить находящиеся на вооружении армии машины американского производства M47 и M60.

Семейство бронетранспортеров «Заурер» фирмы «Штайр-Даймлер-Пух», выпускавшееся до середины 1970-х годов под общим индексом 4K4F, включало следующие модификации: собственно бронетранспортер, командно-штабную и боевую разведывательную машины, а также артиллерийский наводчик и санитарный транспортер. В 1976 году был выпущен новый БТР под индексом 4K7F, при разработке которого был учтен опыт создания танка «Кирасир». Он послужил базовым образцом для очередной серии боевых машин. В частности, серийный БТР вооружен 12,7-мм пулеметом (размещен во вращающейся башне) и 7,62-мм пулеметом MG-42 (или MG-74). Экипаж состоит из командира и механика-водителя, а вместимость составляет восемь десантников. На отдельных БТР вместо пулемета в башне монтируется 20-мм автоматическая пушка швейцарского производства, а на не-



Steyr GB-80, 1979

Армейский пистолет, развитие модели P-18. 9 патронов 9 мм Parabellum, общая длина 216 мм, длина ствола 137 мм, масса 930 г.

которых установлены спаренные зенитные установки французского производства калибра 20 или 30 мм (в башне) и РЛС.

Фирмой «Steyr» разработан колесный бронетранспортер «Пандур», предназначенный как для австрийской армии, так и на экспорт. Серийный выпуск начат в 1986 году. Речь о нем еще впереди.

Для оснащения инженерных войск на заводе в Вене с использованием ходовой части танка «Кирасир» налажено производство БРЭМ «Грайф» и саперного танка.

Кроме боевой техники, на заводах фирмы в городах Штайр и Грац выпускаются автомобили большой грузоподъемности (до 10 т) и армейский вездеход «Пинцгауэр». Всего с 1971 года произведено около 20 тыс. вездеходов, которые поступили в вооруженные силы Австрии, Швейцарии и ряда других стран. В нескольких миссиях эти вездеходы были официальными транспортными средствами сил ООН. Годовое производство оценивается в 1500 единиц. С 1958 по 1974 год фирма выпускала вездеход «Хафлингер», общий объем производства которого составил 16700 машин. В 1985 году на заводе в г. Грац собран вездеход «Пинцгауэр - Турбо Д», оснащенный дизельным двигателем.

Производством артиллерийско-стрелкового вооружения заняты фирмы «Норикум машиненбаум унд хандельс», «Ферайнингте Эдельштальверке», «Хиртенбергер», «Энсталер» (входят в концерн «Фест-Альпине»), «Штайр-Даймлер-Пух», «Глок» и «Вёре».

Большим спросом пользуются минометы фирмы «Норикум». Производственная программа включает минометы калибров 60, 81 и 120 мм. Часть 81- и 120-мм минометов монтируется на бронетранспортерах «Штайр-Даймлер-Пух».

Австрийская промышленность практически полностью обеспечивает потребность вооруженных сил в стрелковом оружии, выпуском которого заняты фирмы «Штайр-Даймлер-Пух», «Глок», «Вёре». Одна из наиболее известных разработок фирмы «Штайр» - 5,56-мм автоматическая винтовка StG 77 (Sturmgewehr 77 за рубежом известна под названием AUG, от английского Army Universal Gun - универсальная армейская винтовка). Кроме того, фирма производит ручной пулемет MG-74 (модернизированный вариант пулемета MG-42), автоматы MP69 и MP81, пистолет GB калибра 9 мм.

Стрелковое оружие, 1970-е годы

После Второй мировой войны фирма «Steyr» прекратила выпуск старых моделей пистолетов и приступила с 1957 г. к выпуску модели СП. Курок у СП скрыт внутри, и для каждого выстрела требуется его самовзвод. Спусковой крючок может зацепиться смонтированным на нем предохранителем в виде кнопки.

Steyr MP-69

Образец с простыми внешними формами, сконструированный под руководством Хуго Штовассера и производящийся с 1970 г. фирмой «Штайр-Даймлер-Пух». Корпус частично штампованный из листовой стали, частично — изготовленный из нейлона. Своеобразную форму имеет затвор, охватывающий ствол сверху и с боков. В передней верхней части корпуса расположена рукоятка заряжания со смонтированной на ней антабкой для ремня. Потянув за ремень, эту рукоятку можно отвести назад и взвести затвор (другая неподвижная антабка находится на корпусе слева сзади). Горловина для магазина служит одновременно рукояткой управления огнем. Плечевой упор выдвигной, прицел на две дальности или коллиматорный. Последний значительно облегчает прицеливание даже в сумерках. Прицеливание производится двумя глазами, то есть стрелок смотрит в окуляр прицела правым глазом, не закрывая при этом левый. Правым глазом он видит тускло светящуюся точку (вернее, небольшой кружок), а левым — цель. Совмещением этой точки с целью осуществляется наводка оружия.

P-18

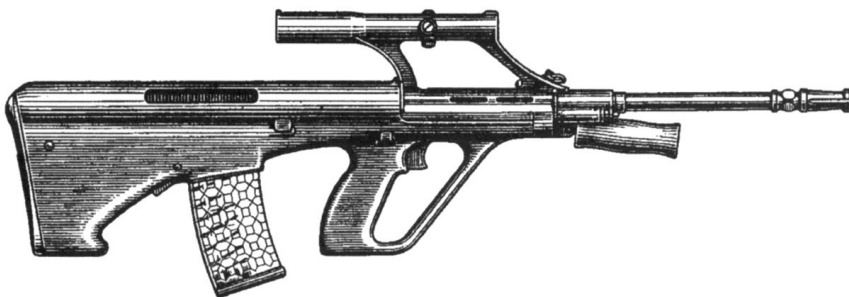
В начале 1970-х гг. фирма «Штайр-Даймлер-Пух» объявила о создании пистолета высокой мощности Пи-18. Калибр его 9 мм под патрон Parabellum, магазин с двухрядным расположением 18 патронов, ударно-спусковой механизм само-

взводный с открыто расположенным курком. Во время выстрела замедление затвора затормаживается пороховыми газами, отводимыми непосредственно из канала ствола и воздействующими на затвор в направлении, противоположном направлению отката (принцип Барнитцке). Широко разрекламированный, P-18 (Пи-18) долго не выпускался, и только начиная с 1979 г. началось серийное производство его дальнейшей разработки, получившей наименование модель GB-80.

Семейство 5,56-мм Steyr AUG (винтовка Stg-77)

Винтовка AUG («Армее универсаль-гевер» - армейская универсальная винтовка) выпускается фирмой «Штайр-Даймлер-Пух» с 1978 г. и считается на Западе одной из наиболее совершенных и новых. Основное ее отличие от оружия с традиционной компоновкой механизмов — расположение рукоятки управления огнем не позади, а впереди магазина. Вынесение рукоятки вперед обусловлено стремлением ликвидировать «мертвое пространство» в виде приклада, не заполненного никакими механизмами, и разместить плечевой упор непосредственно у заднего края затворной коробки. Понятно, что при такой схеме, сохраняя определенную длину ствола, можно достичь значительного сокращения общей длины оружия или же, сохраняя какую-то данную длину оружия, существенно удлинить ствол. Такая схема компоновки механизмов получила название «буллпап». Помимо указанного, более рационального, заполнения механизмами объема оружия она имеет еще и то достоинство, что на ней легче достигнуть уменьшения плеча отдачи, отрицательно влияющего на меткость стрельбы.

В зависимости от длины ствола разновидности системы АУГ подразделяются на «большой пистолет-пулемет», штурмовую винтовку и легкий пулемет. Калибр .223 (патрон



Штурмовая винтовка AUG с магазином из прозрачной пластмассы.

Тактико-технические характеристики

	автомат	карабин	винтовка	ручн. пулемет
Патрон	5,56x45			
Масса (неснаряженная), кг	3,05	3,13	3,4	4,9
Длина, мм	626	690	790	900
Длина ствола, мм	350	407	508	621
Нарезы — правосторонние, шаг	228 мм			
Начальная скорость пули	940 м/с (винтовка)			
Темп стрельбы	650 выстр./мин			

5,56x45); принцип действия — отвод пороховых газов; запираение осуществляется при повороте боевой личинки с восемью выступами; курковый ударный механизм; два вида огня — одиночный и непрерывный; смонтированный в трубке-рукоятке для переноски — полторакратный оптический или диоптрический прицел (оба рассчитаны для стрельбы на дальность до 400 м), а также простейший открытый постоянный прицел на верхней поверхности трубки. К штурмовой винтовке может примыкаться штык. Особенности конструкции — легкая разборка всего на шесть блоков и сменяемые стволы трех размеров (длиной 407; 508 и 610 мм. При длинном стволе возможно применение двуногой сошки); широкое применение пластмасс, в частности, применение прозрачной пластмассы для изготовления стенок магазина, дающей возможность легко следить за расходом патронов; возможность отражения стреляных гильз вправо или влево, позволяющая вести стрельбу как с правого, так и с левого плеча. Задняя антабка также может крепиться слева или справа.

Винтовка AUG может использоваться в различных вариантах: как «десантный» автомат с длиной ствола 350 мм (AUG «Фалширмагер»); как карабин со стволом в 407 мм; как стандартная штурмовая винтовка с длиной ствола 508 мм (AUG-A1 или AUG-1); как ручной пулемет с тяжелым стволом длиной 621 мм. Во всех моделях используют магазин емкостью 30 патронов, а в варианте ручного пулемета — магазин емкостью 42 патрона. Все типы оснащены оптическим прицелом, который выполнен как одно целое с рукояткой для переноски. По усмотрению заказчика, может устанавливаться кронштейн для крепления других оптических и ночных прицелов.

Винтовка AUG имеет длинный ствол, нестандартно расположенный прицел и мощный обрубленный приклад. Заложенная разработчиками идея преследовала цель создания легкого по весу и в обращении модульного оружия, которое можно было

бы применять при действиях на боевых машинах и детали которого позволяли бы легко изменять конфигурацию оружия. Так, для стрельбы с левого плеча необходимо переставить выбрасыватель и повернуть крышку окна для выбрасывания гильз. Винтовка AUG стала первым образцом схемы «буллпап», принятым на вооружение, первой модульной системой, первым серийным образцом штурмовой винтовки с оптическим прицелом в качестве основного и с широким применением пластика в конструкции.

Малый вес и простота деталей сделали эту винтовку популярной. Широкий приклад, дающий к тому же опору щеке стрелка, делает прикладку удобной для стрелков различного телосложения.

Кроме Австрии, в 1980-х годах AUG-77 была принята на вооружение армий Малайзии, Туниса, Омана и Камеруна. В 1990-х этот список дополнили Австралия, Индонезия, Марокко, Новая Зеландия, Саудовская Аравия, силы обороны Ирландии. AUG широко закупалась спецслужбами и правоохранительными органами разных стран, в том числе, фирма получила контракт на поставку 2,5 тыс. винтовок для армии США. Продана лицензия на производство 67 тыс. этих винтовок в Австралии. Коммерческая самозарядная модель отличается заменой штатного оптического прицела универсальным

кронштейном под различные модели оптических, ночных и коллиматорных прицелов, невозможностью крепления штыка.

Для полиции и частей специального назначения в 1987г. был создан 9-мм пистолет-пулемет AUG-9. При этом гнездо магазина приспособляется к новому магазину простой пластиковой вставкой.

Конструктивно винтовка состоит из шести частей (модулей): ствол, ствольная коробка, ударно-спусковой механизм, затвор, магазин и приклад (ложа). Ствол изготавливается методом холоднойковки, разработанным «Штайр», и хромируется. На нем крепится наружная муфта, надеваемая в горячем состоянии, в которой выполнены газовое отверстие, камера, газовый регулятор. На муфте имеется шарнирный рычаг передней рукоятки удержания. В короткой газовой камере расположен газовый поршень и связанная с ним возвратная пружина. На конец ствола навинчивается пламегаситель. Три модификации стволов различаются только размерами. Восемь выступов на казенной части ствола входят в зацепление с запирающей муфтой на ствольной коробке. В задней части эта муфта сцепляется с затвором. Передняя рукоятка удержания шарнирно крепится к газовому регулятору и может откидываться вперед под ствол, играя при этом роль цевья. Она также используется для отсоединения ствола при его замене.

Ствольная коробка выполнена из алюминия литьем под давлением. С левой стороны находится прорезь для рукоятки взведения, которой стрелок оперирует левой рукой. Рукоятка для переноски и прицел выполнены вместе со ствольной коробкой. На передней части основания прицела крепится передняя антабка.



Легкий грузовик Steyr 9S22.

Автоматика AUG основана на отводе пороховых газов из канала ствола. Необычным являются смещение газовой камеры вправо и установка поршня на одном из направляющих стержней. Запирание канала ствола — поворотом затвора с семью боевыми выступами. Вместо восьмого выступа установлен выбрасыватель. Затвор приводится в действие движением выступа затвора по пазу затворной рамы. На затворной раме имеются два направляющих стержня с возвратными пружинами внутри, эти стержни входят в пазы на ствольной коробке.

Левый стержень может быть сцеплен с рукояткой взведения при помощи защелки, в этом случае затвор можно вернуть в исходное положение вручную, хотя при стрельбе рукоятка не движется. Правый стержень является газовым поршнем, который собственно заставляет двигаться затвор. Левый стержень может также использоваться для прочистки газовой камеры.

Ударно-спусковой механизм в сборе устанавливается в корпусе винтовки через отверстие в прикладе, закрытое резиновой накладкой. Особенностью ударно-спускового механизма является то, что все детали, кроме пружин и осей, выполнены из пластмасс и заключены в открытый пластмассовый корпус. Над этим корпусом движется затвор в сборе. Усилие со спускового крючка передается на шептало посредством двойной спусковой тяги, которая проходит по бокам от магазина. Пластмассовый курок под действием спиральной пружины бьет по ударнику. Переводчика режима огня нет. Стрельба одиночными выстрелами производится при неполном нажатии на спусковой крючок до первичного срабатывания шептала. Принцип работы может быть изменен путем установки ударно-спускового механизма другого типа. Например, для полиции выпускаются образцы, ведущие огонь в одиночном режиме.

Фирмой разработан новый механизм, который предусматривает перестановку с одиночного огня на стрельбу очередями по три выстрела. Перестановка осуществляется с изменением механизма из корпуса.

Все детали магазина, кроме подавателя и пружины, изготавливаются из пластмассы. Корпус может быть прозрачным, что обеспечивает контроль за расходом боеприпасов. Его емкость — 30 или 42 патрона. Приклад (ложа) представляет собой единую деталь. В его передней части на-



Puch G320 Cabrio, 3,2 л, 215 л.с., 173 км/ч.

ходится пистолетная рукоятка с большой спусковой скобой, закрывающей всю ладонь стрелка. На рукоятке установлен спусковой крючок с двумя тягами, которые проходят по направляющим вдоль окна магазина. Над рукояткой находится кнопочный предохранитель, запирающий спусковые тяги. Перед приемником магазина расположена защелка, при нажатии на которую ствольная коробка отсоединяется от приклада. Над приемником имеются два окна для выбрасывания стреляных гильз, одно из которых постоянно закрыто пластмассовой крышкой. В задней части приклада установлен ударно-спусковой механизм и канал для движения затвора.

Оптический прицел, смонтированный в рукоятке для переноски, имеет кратность увеличения 1,5× и сетку в виде черных колец, которые можно быстро навести на человеческую фигуру на удалении до 300 м. При этом цель необходимо удерживать в центре круга. Хотя по своему внешнему виду прицел кажется непрочным, он может выдерживать большие ударные нагрузки. Имеется вариант сетки с точкой в центре круга, что обеспечивает более точное прицеливание. Такая модель применяется в полиции. На верхней поверхности прицела может выполняться постоянный механический прицел для быстрой наводки оружия в ближнем бою. Специальная ствольная коробка с плоским кронштейном на месте оптического прицела позволяет применять все типы оптических, ночных и коллиматорных прицелов, включая 6-кратный ZF 69.

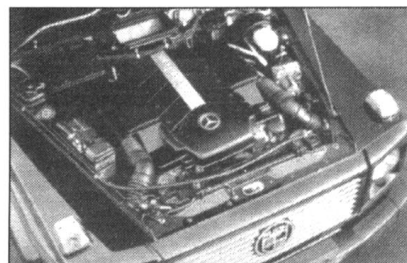
На винтовку может крепиться

штык-нож с приспособлением для резки проволоки. Для моделей с тяжелым стволом, играющим роль ручного пулемета, имеются складные сошки с регулировкой по высоте. Кроме стрельбы винтовочными гранатами возможно использование американского подствольного гранатомета PI-M203. Ствол этой модели может снабжаться плечевым упором и использоваться в качестве самостоятельного гранатомета.

К винтовке разработано несколько вариантов глушителей — например, глушитель «Оптим» американской АWC; для применения винтовки в подразделениях полиции и спецслужб. Для стрельбы холостыми патронами в пламегаситель ввинчивается приспособление, частично перекрывающее дульную часть ствола, чтобы давление в канале ствола допускало работу автоматики.

Автомобили, 1970-е

С 1962 г. к выпускаемым грузовикам фирмы добавились модели «586», «680М» и «780» с 6-цилиндровым дизелем WD609 (5975 см³, 120 л.с.). Через 5 лет появились 9-тонные бескапотные модели «880», а в 1968 г. на



На решетке радиатора эмблема фирмы «Puch», двигатель - Mercedes-Benz.

3-осной машине «680МЗ» (6×4) впервые был использован двигатель с турбонаддувом, позволившим увеличить мощность до 150 л.с.

В 1972 году фирма «Steyr» получила лицензию на производство своих грузовиков серии «1490» Польше. В 1978 г. на польском автозаводе «Jelcz» (Jelczanskie Zakłady Samochodowe) была организована сборка грузовиков С640, W640 и 3W640. В 1978-м выпущено 6300 грузовиков (из них 2300 собрано из австрийских деталей), в 1979-м - 6150 (из них 2000 из австрийских деталей). Экономический кризис в Польше заставил к 1980 году свернуть реализацию всех контрактов с фирмой «Steyr». Это сильно ударило по экономическому состоянию фирмы.

А производство в самой Австрии? В журнале «За рулем» №12 за 1973 год сообщалось (с.31): «Автомобильная промышленность Австрии располагает сегодня небольшими заводами ОАФ (бывший «Аустро-ФИАТ»), «Граф-Штифт» и «Штайр», выпускающими грузовики и автобусные шасси. Производство легковых машин сохранилось только на «Штайр» и составляет 1000 штук в год».

Последним легковым автомобилем фирмы "Steyr" стала одна из версий Fiat 126, выпущенная в 1978 году. С этого момента производятся лишь грузовые автомобили.

Саперный танк

Для инженерных войск Австрии на базе БРЭМ «Грайф» разработан саперный танк 4КН7ГА-Р, предназначенный для выполнения земляных, грузоподъемных и эвакуационных работ в передовых районах под огнем противника.

Саперный танк имеет сварной корпус из стальных листов, в передней части которого расположено боевое отделение. Его боевой вес около 22 т, длина 7,4, ширина 2,5, высота 3,15 м. Машина оснащена бульдозерным отвалом, неполноповоротной экскаваторной рукоятью с навешиваемым на нее экскаваторным ковшом, шнековым буром или грузовым крюком грузоподъемностью до 6 т. Лебедка машины имеет тяговое усилие 8 т. Выдача троса (длина 57 м, диаметр 16 мм) осуществляется из нижней передней части корпуса. Привод рабочего оборудования гидравлический.

Сверху моторно-трансмиссионного отделения находится платфор-

ма для размещения вспомогательного инженерного имущества, в комплект которого входят противотанковые мины, оборудование для резки и сварки металла.

На саперном танке применен шестицилиндровый дизельный двигатель жидкостного охлаждения с турбонаддувом мощностью 320 л.с. Подвеска торсионная, на первом и пятом опорных катках установлены гидравлические амортизаторы, максимальная скорость движения по шоссе 65 км/ч, запас хода до 600 км. Преодолеваемые препятствия: подъем 30°, стенка высотой 0,8 м, ров шириной 2,1 м, брод глубиной 1 м. На танке отсутствует система защиты экипажа от оружия массового поражения. Основным вооружением является 12,7-мм пулемет. Для постановки дымовых завес имеются дымовые гранатометы.

Автомобили второй половины XX века

В 1968 г. была создана новая серия грузовиков Plus с откидывающейся кабиной над двигателем, разработанной французской кузовной фирмой «Chausson». Этот модельный ряд состоял из нескольких моделей полной массой 14-19 т с двигателями в 130-230 л.с. В 1978 г. она была преобразована в обширное семейство «Плюс 91» модульной конструкции, состоявшее сначала из двух моделей «791» и «891» полной массой 13 и 15 т. Затем появились многочисленные варианты 2- и 3-осных машин «991», «1291», «1491» и «1891» полной массой до 32 т. На них применялись рядные 6-цилиндровые дизели WD612 (6595 см³) и WD615 (9726 см³), а также WD815 (11970 см³) V8 мощностью 160-370 л.с., включая варианты с турбонаддувом. Коробки передач Fuller имели 13 ступеней, ряд машин комплектовался дополнительной 2-ступенчатой раздаточной коробкой. В 1980-е гг. лицензия на серию «91» была продана в Китай, где эти автомобили выпускались сразу на не-

скольких заводах. Тогда же «Штайр» начал тесную кооперацию с компанией «Daimler-Benz» и швейцарским «Заурером», разработал семейство тактических армейских грузовиков, выпускавшихся позднее американской компанией «Stewart & Stevenson».

В 1987 г. «Steyr» сменила гамму выпускаемых грузовых автомобилей: 27 моделей средней грузоподъемности (10 на полноприводных шасси) и еще более 10 моделей тяжелой грузоподъемности от 19 до 36 т.

Активность фирмы привлекла внимание компании MAN, считавшей Австрию сферой своих прямых интересов. В январе 1990 г. она выкупила 85% акций автомобильного предприятия «Штайр», которое переименовали в завод по производству грузовых автомобилей «Штайр Нутцfahrzeugе» (Steyr Nutzfahrzeuge). Несмотря на сильное техническое и дизайнерское влияние со стороны MAN, в начале 1990-х гг. «Штайру» удавалось сохранять свою марку и относительную свободу: большинство автомобилей снабжалось собственными двигателями и кабинами в прежнем стиле, ведущими историю от серии «Плюс». Фирма предлагала около 100 вариантов грузовиков полной массой 6,5-40 т с колесной формулой от 4×2 до 8×4, на которых используется чуть измененная индексация продукции МАН. К прежним дизелям серии WD мощностью 140-420 л.с. добавились 4- и 6-цилиндровые моторы MAN в 102-220 л.с. Остальные агрегаты в основном закупались у фирм-смежников: многоступенчатые коробки ZF или Eaton, мосты Eaton или Rockwell, кабины MAN. Постепенно уделом «Штайра» стало изготовление рам, некоторых моделей двигателей и кабин. В 1993 г. «Steyr» произвел 6,3 тысячи грузовиков.

К середине 1990-х гг. объем производства грузовиков сократился до 3 тыс. в год. С этого времени началось окончательное подчинение



Пикап Steyr-Puch 290GD

«Штайра» компании MAN, организовавшей в Австрии сборку 12 моделей грузовиков F2000, а затем - выпуск кабин для автомобилей MAN серий I и M. В 1994-97 гг. «Штайр» полностью перепрофилировался на сборку двух серий грузовых автомобилей MAN - L2000 и M2000, которые для продажи в Австрии сохранили марку «Штайр» и прежнюю отделку кабины. В 2001 г. к ним добавились модели нового семейства MAN TG-A со специфичной передней облицовкой кабины. В 1999-2000 производственном году «Штайр», численность персонала которого выросла до 2500 человек, изготовил 17 тыс. грузовиков и 19 тыс. кабин, причем, 95% моделей поступило на экспорт под маркой MAN. Доля грузовиков «Штайр» полной массой более 6 т на местном рынке составила 23%.

Танк 1989 года

В июле 1989 года фирмой «Штайр-Даймлер-Пух» создан модернизированный вариант легкого танка SK-105 «Кирасир», получившего обозначение SK-105/A3. На нем установлена американская 105-мм пушка M68 (боекомплект 32 выстрела), стабилизированная в двух плоскостях наведения. Система управления огнем включает лазерный дальномер и электронный баллистический вычислитель. Мощность дизельного двигателя 360 л.с. Боевая масса танка 20,7 т.

Puch G 500

В январе 1998 фирма «Steuer-Daimler-Puch» представила на автосалоне в Женеве очередную модификацию нестареющего внедорожника Puch G. Машина выпускается в кооперации с «Daimler-Benz» (по договоренности о разделении производства и сбыта с «Daimler-Benz» «Steuer-Daimler-Puch» реализует свою продукцию в Австрии, Швейцарии и Лихтенштейне).

Свою версию этого автомобиля в том же году представила и фирма Mercedes-Benz. Восьмицилиндровый Mercedes-Benz G 500 впервые показали на Мюнхенской ярмарке внедорожников, проходившей с 19 апреля по 3 мая, а к дилерам G 500 поступил 20 июня. Первоначально цены на новый автомобиль установили следующие: короткобазный G 500 обходился, с учетом внутреннего налога в Германии, в DM28180. За длиннобазную версию дилеры просили DM136416, а за машину с мягким верхом - DM138852.



Steyr Survivor (4x4)

Кроме того, покупатели смогут заказать Mercedes G с новым 3,2-литровым двигателем V6, а также версию с турбодизелем мощностью 177 л.с.

Автомобиль называется Puch G 500 V8. Сейчас говорят, что его угловатый стиль стал классическим не меньше, чем облик британского Land Rover Defender. За эти годы сменилось несколько поколений моторов, менялось оформление салона, но внешность оставалась неизменной. Максимум, на что решились дизайнеры, - увеличить пластиковые расширители колесных арок, так как шины за эти десятилетия превратились в скоростные низкопрофильные, да еще изменить «очки» фар. Последняя модернизация машины состоялась в 2001 году, а следующая произойдет не ранее 2005 года. Внешне изменилась решетка радиатора (хромированная на топ-версии G5000), прозрачные рассеиватели указателей поворотов и 17-дюймовые колесные диски. В 2002 году начаты поставки обновленной версии машины G-Class, выпускаемой на Daimler-Chrysler, в США, что было встречено их экспертами с удивлением - надо же, бывший немецкий армейский автомобиль, а позиционируется теперь как люксовый SUV.

Такая «смелость» стала возможной благодаря серьезной переработке интерьера, окончательно утратившего остатки армейского практицизма. Оформление блока приборов теперь напоминает Mercedes S-Class: козырек над блоком приборов скругленный, центральной консоли придана элегантная трапециевидная форма, а ее клавиши выполнены в стиле S-Class. Дополнительные удобства водителю создают размещенные на рулевом колесе кнопки управления

круиз-контролем, магнитолой и сотовым телефоном, специально разработанным для топ-версии G500. Украшение панели - большой цветной экран навигационной системы по центру. Топ-версии G400 CDI и G500 (остальные по заказу) оснащают мультисистемой COMAND, совмещающей управление аудио- (по заказу видео-) и навигационными системами. В комплектацию введена система голосового управления. Салон оформляют «под антрацит» или «орех». Обивка сидений и дверей тканевая или кожаная. В заказные аксессуары также входят руль и селектор «автомата» с отделкой кожей, деревом и металлом. Управление сервоприводом передних кресел, снабженных откидными подлокотниками и «памятью» на 3 варианта регулировок, перенесено на верхнюю часть дверей. Задний ряд сидений складывается по частям (70:30). В багажнике длиннобазной пятидверной версии размещаются две продольные одноместные скамьи, что доводит общую вместимость машины до 7 человек. Максимальный объем багажника - 2587 л. «Запаска» в фирменном кожухе закреплена на задней двери, открываемой влево по ходу движения.

Приведенное описание, конечно, относится к гражданским моделям, военный вариант G-5000 много скромнее.

Более традиционную конструкцию шасси, чем у G-Class, придумать сложно: лонжеронная рама и зависимая пружинно-рычажная подвеска.

В нынешнее семейство G-Class, кроме пятидверного универсала входят две короткобазные модели: трехдверный цельнометаллический универсал и кабриолет с автоматически складываемым верхом. Прочное рам-

ное шасси позволяет создавать на базе G-Class различные стретчи: так, во Франкфурте в 2001 году был продемонстрирован шестидверный вариант универсала, а в Женеве в 2002 г. - самый длинный в мире на сегодня четырехдверный кабриолет, созданный тюнинговой фирмой «Ваг». Кроме того, на основе гражданского G-Class предлагают бронированные (Guard) версии.

Внедорожник оснащен новым V-образным 8-цилиндровым 24-клапанным двигателем рабочим объемом 4966 см³ мощностью 296 л.с. (Предыдущая модификация 500 EE V8 имела 241-сильный двигатель). Максимальный крутящий момент 456 Нм достигается в интервале от 2800 до 4000 об/мин. С новым мотором агрегируется 5-ступенчатая механическая КПП. Максимальная скорость машины 195 км/ч, разгон до 100 км/ч занимает 7,7 секунды.

Бронеавтомобиль Survivor

В годы Второй мировой войны было сделано немало попыток бронировать армейские Willys или KdF.1. Они оказались безуспешными - шасси, компоновка, двигатели, подвеска этих армейских машин общего назначения не очень соответствовали требованиям к бронеавтомобилям. В конце XX века фирма «Steyr» не стала повторять прошлых ошибок - пытаться получить бронебик, навешивая броню на армейский автомобиль G-500. Разведывательный бронеавтомобиль Survivor разрабатывали, выбирая комплектующие от нескольких автомобилей производственной программы «Steyr», а если надо, то еще и усиливая или перепроектируя отдельные узлы.

Шасси разведывательного бронебика представляет собой усиленный вариант шасси G-462 (4x4). Бензиновый и дизельный двигатель (по выбору заказчика) имеет рабочий объем 3,0-5,0 л. Естественно, двигатель взят от гражданского варианта внедорожника Mercedes-Benz/Puch серии G, но его мощность увеличена до 205-300 л.с. Коробка передач автоматическая 4- или 5-ступенчатая.

Survivor выпускается в 8 вариантах с двумя размерами колесной базы (2400 и 2850 мм), разными кузовами и вооружением. Он развивает скорость до 170 км/ч и преодолевает подъемы крутизной 45°.

Современные грузовики Steyr

Фирма «Steyr» имеет сильного хозяина - германский концерн MAN. С конвейеров «Steyr» сходят автомобили не только под собственной маркой, но и грузовики, несущие эмблему MAN.

Легкая серия, дебют которой состоялся в 1994 г., повторяет машины семейства MAN 12000. Низкая погрузочная высота, хорошая маневренность, широкий диапазон изменения колесной базы (от 3,0 до 4,9 м) позволяют активно использовать автомобили в торговле и строительстве, коммунальных и аварийных службах. На них монтируют бортовые платформы и самосвальные кузова, рефрижераторы и изотермические фургоны, топливные цистерны, подъемники и мусоросборочные контейнеры.

Машины, используемые на дальних перевозках, вместо стандартной 3-местной оборудуются удлиненной на 300 мм кабиной со спальным местом.

Полная масса одиночных грузовиков составляет 6-10,5 т, автопоездов - до 18,5 т. В зависимости от этого подбираются двигатели нужной мощности. Ими могут быть 4-цилиндровые дизели рабочим объемом 4,58 л, развивающие мощность 113 и 155 л.с., либо 6-цилиндровый 6,9-литровый 220-сильный мотор. Все перечисленные агрегаты отвечают нормам Euro-2 и снабжены звукоизолирующими капсулами, дополнительными боковыми фартуками, системой выхлопа с повышенным шумопоглощением. Неразрезные передний и задний мосты связаны с рамой с помощью малолитовых параболоческих рессор, дополнительных резиновыми упругими элементами и стабилизаторами поперечной устойчивости.



Кабина модели Steyr 8S22

Передачу усилия к ведущему мосту обеспечивают 5-, 6- или 9-ступенчатые механические коробки передач. У полноприводных модификаций предусмотрена двухступенчатая раздаточная коробка, а ведущие мосты оснащены планетарными колесными редукторами. Для повышения проходимости предусмотрена блокировка межосевого и межколесных дифференциалов. В рулевое управление встроено гидроусилитель.

В 1997 г. стартовала обновленная серия грузовиков среднего класса. Автомобили полной массой от 12 до 26 т копируют модели MAN семейства M2000. До этого выпускалась собственная серия машин 9S14, 18S26 и еще 25 вариантов полной массой от 7,5 до 18 тонн, разработанных в 1987 г. Система обозначений собственных моделей Steyr напоминает ту, которая применялась на грузовиках Mercedes-Benz, лишь буква «S» разделяет числа, указывающие на полную массу в тоннах и мощность двигателя в десятках л.с.



Военно-транспортный грузовик Steyr 18.264LAE (4x4).

Все грузовики комплектуются кабинами двух типов. Заимствованные у легкой серии устанавливаются на моделях полной массой 12-18 т. Короткий 3-местный вариант получил обозначение К, удлиненная модификация с индексом М оборудована спальным местом шириной 600 мм.

На моделях, полная масса которых составляет 14-25 т, устанавливаются кабины от тяжелого класса. Базовая версия N предназначена для работы на коротких расстояниях, тогда как более вместительная F, снабженная двумя спальными полками, используется на магистральных перевозках.

Двух- и трехосные машины выпускаются с колесными формулами 4x2, 4x4, 6x2 и 6x2/2. Два типа рамы в сочетании с различными колесными базами от 3.2 до 6.3 м обеспечивают 47 вариантов выпускаемых грузовиков (без учета двигателя), что позволяет монтировать на этих шасси самые разнообразные специальные кузова.

Наряду с ранее упомянутыми двигателями мощностью 155 и 220 л.с. в этой серии Steyr используют форсированный до 260 л.с. 6-цилиндровый 6,0-литровый дизель, удовлетворяющий нормам Euro-2. С двигателями агрегируются 6-, 9- и 16-ступенчатые механические коробки передач фирм ZF и Eaton. Коммунальные машины оборудуются автоматической 5-ступенчатой коробкой передач ZF. Силовые установки снабжены моторным замедлителем.

Подвеска - независимая на параболических рессорах, пневматическая либо комбинированная: спереди - листовые рессоры, сзади - пневмоэлементы. Пневмоподвеской управляет электронная система ECAS. Работа ECAS позволяет изменять (или поддерживать постоянным) уровень рамы, что необходимо при проведении погрузочно-разгрузочных работ, а для седельных тягачей облегчает сцепку или разъединение с полуприцепами. На некоторых 3-осных моделях последняя неведущая ось сделана подъемной.

Все грузовики фирмы «Steyr» оснащают передними дисковыми тормозами, а машины полной массой 12 т имеют дисковые тормоза и на задних колесах.

Для повышения активной безопасности ABS работает в комбинации с противобуксовочной системой, которая регулирует тяговое усилие на ведущих колесах.

Машины тяжелой серии являются двойниками моделей MAN F2000.

Шасси с колесными формулами 4x2, 4x4, 6x2, 6x2/4, 6x4, 6x6 и 8x4 эксплуатируют как на дорогах с твердым покрытием, так и в тяжелых дорожных условиях. Полная масса одиночных грузовиков составляет 19-41 т, автопоездов - 36-60 т.

В зависимости от назначения транспортного средства потребитель может выбрать одну из четырех кабин.

Длина наиболее компактной - 1765, а самой «длинной» - 2205 мм. Внутренняя высота последней (2170 мм) позволяет стоять в полный рост. Магистральные тягачи оборудуются одним или двумя спальными местами. За дополнительную плату в кабине смонтируют аудиокомплекс, телефон, холодильник, климатическую установку, электропривод перемещения люка в крыше, сиденья с электроподогревом, персональный компьютер, спутниковую связь и т.п.

На моделях этой серии применяются 6-цилиндровые дизели рабочим объемом 6,9; 12,0 и 12,8л, развивающие мощность 280-460 л.с. Крутящий момент передается на 16-ступенчатые механические коробки передач ZF и Eaton. Используется также агрегат фирмы Eaton с автоматизированным переключением передач SAMT. Машины комплектуются ABS и ПБС, а также моторным тормозом-замедлителем EVB, который может быть дополнен гидравлическим тормозом Voith. Автомобили насыщены электроникой. Она регулирует тормозное усилие, автоматически изменяет давление воздуха в пневмобаллонах подвески (ECAS) и жесткость амортизаторов (ESAC), поддерживая нужную относительно дорожного полотна высоту расположения рамы, поднимает или опускает ее, управляет работой двигателя,

контролирует состояние многих узлов и систем шасси.

Для транспортировки объемных легковесных грузов служат трехосные машины (6x2) с низкой погрузочной высотой. На ряде модификаций одна из неведущих осей выполнена подъемной.

С конвейеров «Steyr» сходят не только автомобили под собственной маркой, но и грузовики, несущие эмблему MAN.

Грузовики в боевом строю

В разнообразной программе гражданских грузовиков «Steyr» имеется несколько «милитаризованных» исполнений, которые применяются в австрийской армии на транспортных операциях. Наибольшее распространение получили двухосные армейские автомобили тактического назначения. В 1998 году эта гамма включала грузовики Steyr 14.224LAC (4x4) полной массой 14 т с 6-цилиндровым дизелем в 220 л.с. и двускатной ошиновкой задних колес, предназначенные для стран с тропическим климатом, и Steyr 18.264LAC (4x4) полной массой 18 т и мощностью двигателя 260 л.с., оснащенный системой подкачки шин на ходу. Оба автомобиля унифицированы с соответствующими моделями серии M2000 фирмы MAN.

Новые джипы

В декабре 1994 года с конвейера «Steyr-Daimler-Puch Fahrzeugtechnik» (SFT) сошел 100-тысячный джип. В 1995 году объем производства увеличился на 15 % по сравнению с 1994-м — до 7000 машин в год. Во многом

Если бы не эмблема, машину можно было бы принять за Mercedes-Benz. В 1999 г. всего моделей Puch 290GD, G300TD, G320 и G500 было выпущено около 200 штук.



этот рост обусловлен влиянием «DaimlerChrysler», владеющей значительным пакетом акций SFT.

Немалую долю, однако, в успехе предприятия играет сравнительно молодой партнер SFT — корпорация «Chrysler». В Граце с 4 октября 1994 года собирается Jeep Grand Cherokee для европейского рынка. В 1995-м производство достигло проектного уровня — 63 автомобиля в день. За год было выпущено около 20 тысяч машин.

Кроме того, SFT и Chrysler являются партнерами по совместному предприятию Eurostar, где третий год выпускается Chrysler Voyager — его производство уже перевалило за 100-тысячный рубеж. А в сентябре 1995 г. с конвейера начал сходиться Voyager нового поколения.

Несмотря на американскую «экспансию», будущему австрийско-немецких джипов ничего не угрожает: «Mercedes-Benz» заявил, что Gelandewagen будет производиться и после 2000 года, оставаясь важной частью программы легковых автомобилей компании.

Steyr-Daimler-Puch G-класс

Экономические и политические проблемы не могут не касаться фирм-производителей оружия и автомобилей, какими бы старыми и заслуженными они ни были. Не обошли они и «Штайр». Его основное автомобильное производство контролируется сейчас германской MAN, но производство в Граце ждала иная судьба.

Отделение специальной техники концерна «Steyr-Daimler-Puch AG» является одним из крупнейших в Западной Европе изготовителей легких армейских автомобилей, колесных и гусеничных бронированных боевых машин.

В 1998 г. эта компания вошла в состав канадской фирмы «Magna International», которая является довольно известным в Европе изготовителем комплектующих изделий для трансмиссий полноприводных автомобилей. На заводе в Граце собирают полноприводные модели Mercedes-Benz типа E-4matic, ML и G-класса. Остановимся на них чуть подробнее.

На заводе «Steyr-Daimler-Puch» в городе Граце выпускается многоцелевое шасси G-461 (4x4) с 5-цилиндровым дизелем рабочим объемом 2,9 л мощностью 120 л.с., которое служит основой легких армейских джипов Puch 290GDT, более известных под маркой Mercedes-Benz 290GDT.



Steyr Pandur ARSV 30

На усиленном шасси G-463 (4x4) выпускается бронированный разведывательный автомобиль Steyr Survivor. Он оснащается теми же бензиновыми и дизельными двигателями рабочим объемом 3,0-5,0 л, которые применяются на гражданских вариантах известных внедорожников Mercedes-Benz/Puch серии G, но их мощности увеличены до 205-300 л.с. Коробка передач автоматическая 4- или 5-ступенчатая. Survivor выпускается в 8 вариантах с двумя размерами колесной базы (2400 и 2850 мм), разными кузовами и вооружением. Он развивает скорость до 170 км/ч и преодолевает подъемы крутизной в 45°.

Интересно, что машины G-класса собирают в Австрии уже свыше 20 лет (с 1979 г.). Малая известность марки Puch определяется просто. По соглашению с «Daimler-Benz» (затем «DaimlerChrysler») рынки сбыта «Puch» ограничены Австрией и Швейцарией и еще некоторыми небольшими странами. По предварительной оценке выпуск моделей Puch G в 1999 г. составил всего 200 единиц.

Как и соответствующие «мерседесовские» модели, Puch предлагают с тремя вариантами кузовов. Это открытый кабриолет и закрытый 3-дверный универсал с колесной базой

2400 мм и 5-дверный универсал с базой 2850. Более простая и дешевая грузопассажирская комплектация серии «461» (Puch 290GD) оснащена 2,9-литровым турбонаддувным дизелем мощностью 120 л.с. Комфортная серия «463» отличается более мощными силовыми агрегатами с дизельным и бензиновыми двигателями мощностью 177, 215 и 296 л.с. (модели 300TD, G320 и G500).

Но не следует на фоне этих «гражданских» успехов полагать, что «Steyr» больше не интересуется военной техникой. Отнюдь нет. Вооружения и сейчас у фирмы на первом месте. Потому это небольшое исследование мы закончим двумя относительно новыми военными разработками.

Бронеавтомобили Pandur

Пандуры - так в XVIII веке называли легковооруженных свободных всадников, помогавших австрийской армии нести пограничную службу.

Специальные военные колесные машины, сходящие в настоящее время с конвейера «Steyr-Daimler-Puch Spezialfahrzeug AG», отличаются от большинства выпускаемой в Европе военной техники тем, что идеально подходят для проведения боевых опе-



Steyr Pandur MICV I/127



*Сверху - Steyr Pandur MICV I/127
Снизу - транспортер Steyr Pandur ARSV 30*



раций в гористой местности (обладающая повышенной мощностью и маневренностью, они вместе с тем предельно компактны). Причем, как правило, на базе основного варианта производится целое семейство бронированных плавающих машин, способных нести разнообразное вооружение. К последним разработкам относится гамма моделей Pandur, состоящая из шести основных вариантов (не считая десятка специсполнений по заказам конкретных покупателей).

Первые сведения об этих броневедомолях в отечественной печати появились в «Зарубежном военном обозрении» №12 за 1986 г. Варианты броневедомоля «Пандур» предполагают различные типы вооружения: 12,7-мм пулемет, 20-мм автоматическую зенитную пушку, 81-мм миномет, 90-мм безоткатное орудие. Машина рассчитана на перевозку 12 человек (включая двух членов экипажа). Габариты машин невелики: длина не превышает 6,0 м, а ширина равна 2,5 м. Несущий корпус трехосного автомобиля (с равным расстоянием между осями) сварен из стальных плит толщиной от 3 до 5 мм и имеет заостренную переднюю часть. Задняя панель корпуса имеет ярко выраженный отрицательный наклон, и в ней располагаются две двери для посадки бойцов. Рядный 6-цилиндровый дизель Steyr WD612 мощностью 245



Steyr-Daimler-Puch Pinzgauer (4x4), слева - универсальное шасси для ракетных, пулеметных и артиллерийских установок, справа - тентованный грузовик для перевозки личного состава.

л.с. при 2400 об/мин, пятиступенчатая автоматическая коробка передач Allison MT603 DR и одноступенчатая раздаточная карбока расположены продольно со смещением к правому борту. (В первом варианте 1986 года - дизель 210 л.с.).

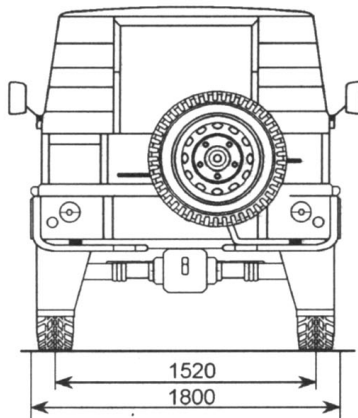
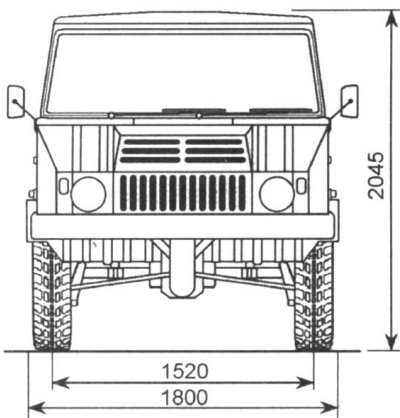
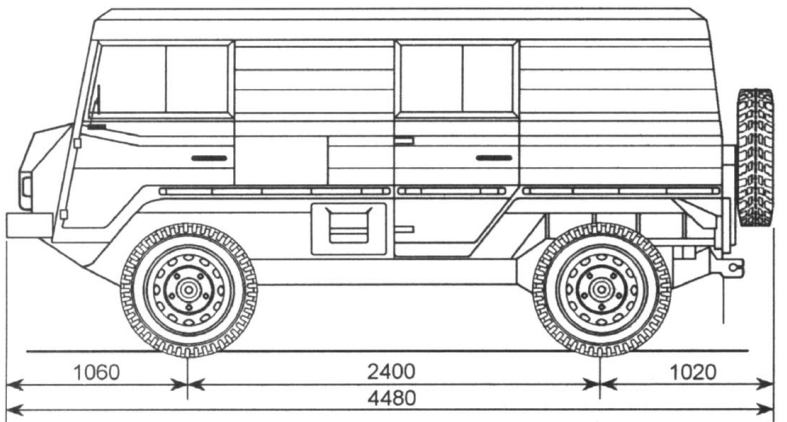
Слева от двигателя находится ме-

ханик-водитель, управляющий машиной при помощи трех перископов. За ним место командира подразделения. В отсеке для боевого расчета могут находиться восемь бойцов (в удлиненной версии - до десяти), которые во время движения сидят на сиденьях попарно спиной друг к другу.

Главные передачи всех мостов унифицированы и дополнены блокирующими с места водителя колесными дифференциалами. Рулевое управление (поставляется компанией ZF) действует на два передних моста, а его тяги расположены внутри корпуса, что не только повышает живучесть машины, но и облегчает ремонт.

Особого внимания заслуживает независимая подвеска всех колес. Причем подвеска четырех передних колес по кинематике двухрычажная, с размещением верхнего косо́го рычага над колесом. Амортизатор же закреплен значительно ниже и опирается на нижний поперечный рычаг. Подвеска задних управляемых колес также независимая, но с поперечным торсионом в качестве упругого элемента и с продольным рычагом, качающимся в вертикальной плоскости.

Высокая проходимость бронеавтомобиля помимо оптимальной расстановки колес по бортам обеспечивается применением шин размерностью 12,5 R20 и большим дорожным просветом (430 мм). Что же до солидного переднего свеса машины (1,43 м), то его отрицательное влияние сведено на «нет» 45-градусным наклоном нижней плиты корпуса. И вообще тактико-технические данные этого военного внедорожника впечатляют... По сухому грунту машина легко преодолевает 70%-ный холм, она также способна взобраться на полуметровое препятствие с вертикаль-





Steyr-Daimler-Puch Pinzgauer (6x6) с противотанковой ракетной установкой Mistral.

рость у разных версий составляет от 100 до 110 км/ч.

Тормоза всех колес машины дисковые со сдвоенным контуром системы привода, в котором используется как сжатый воздух, так и гидравлика. А вот стояночный тормоз - барабанный, и действует он на трансмиссию.

Ну а теперь поговорим об особенностях конструкции трех наиболее массовых модификаций базовой модели.

Pandur ARSV 30 - тринадцатитонный бронетранспортер с экипажем от трех до пяти человек, вооруженный тридцатимиллиметровой автоматической пушкой и пулеметом калибра 7,62 мм. Приборы ночного видения позволяют ему вести борьбу с противником в любое время суток, а подъем пушки на 50° вверх от горизонтали делает возможным ведение стрельбы и по летящим целям. Небольшая ширина бронетранспортера (2,5 м) создает дополнительные удоб-

ми стенками, преодолевать ров шириной до 1,6 м и водные преграды глубиной до 1,2 м.

«Всадники» обладают неплохим запасом живучести: в отличие от привычных нам конструкций их силовые агрегаты можно достаточно быстро заменить в полевых условиях, а внутри колес расположены специальные

кольца с относительно мягким профилем - они позволяют машине не потерять подвижность при выходе воздуха из шин.

Динамические показатели Pandur впечатляют: для разгона до скорости 48 км/ч машине со снаряженной массой от 11,3 до 13т требуется около 12 секунд, а максимальная ско-



В маленьком альпийском городе, который есть не на каждой карте, расположен оружейный завод «Steyr». Если сравнивать его с такими гигантами, как «Mauser», «Bofors», «Daimler-Benz», «Mitsubishi» или Харьковский завод им Малышева, то фирму «Steyr» можно просто не заметить - она карлик, гном. Но год за годом альпийские гномы уютно и уютно стрелковое оружие, такни, броневики, транспортеры и бронев автомобили. И не останавливает их то, что все страны, которые воевали «итайровским» оружием проигрывали войну. До 1918 года эта фирма ковала оружие для Первой мировой войны. До 1945 года - ковала для Второй мировой войны. И сейчас альпийские гномы не останавливаются. Их продукция пользуется спросом. Они работают и работают... Для Третьей мировой?

ства при операциях в городах и гористой местности.

Pandur ARFSV 90 - «истребитель танков» и средство огневой поддержки сухопутных войск при наступлении. Оснащен 90-миллиметровой пушкой и двумя пулеметами. Экипаж состоит из трех человек. Запас хода после полной заправки равен 600 км.

Pandur APC 127 - бронетранспортер с пушкой калибра 12,7 мм и пулеметом. Вмещает 11 бойцов. Снаряженная масса машины 11,3 - 12,5 т. По заказу оснащается системой регулирования давления воздуха в шинах.

В заключение стоит заметить, что колесные боевые машины семейства Pandur получили высокую оценку специалистов НАТО и поставляются во многие страны блока.

Pinzgauer

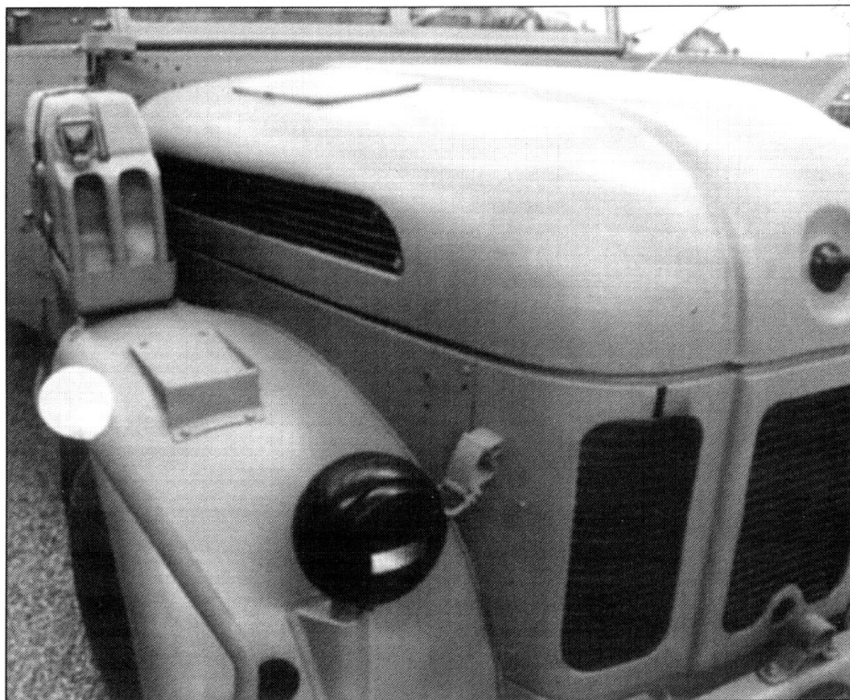
В конце 1980-х гг. появилось второе поколение «Пинзгауэр» с 6-цилиндровым дизелем с турбонаддувом (2,4 л, 115 л.с.), автоматической 4-ступенчатой коробкой передач или 5-ступенчатой механической, дифференциалами с электромагнитной блокировкой, дисковыми тормозами и специфической «хищной» передней облицовкой. Вездеходы выпускаются на предприятии в г.Грац.

Благодаря использованию независимой подвески всех колес с полуосями, качающимися относительно центральной продольной трубчатой балки, наличию бортовых редукторов и дифференциалов с электронной блокировкой и высокому клиренсу (360 мм) Pinzgauer обладает достаточно высокой проходимостью. Автомобиль преодолевает подъемы с уклоном 45° и броды глубиной до 1,5 м, может двигаться с боковым креном в 35° и на шоссе развивает скорость 120 км/ч.

На боковинах кузова на высоте полутора метров расположены вентиляционные решетки. Одна из них обслуживает салон, а другая скрывает заборник воздуха для двигателя.

Колесные ниши настолько огромны, что установленные на автомобиле шины BF Goodrich Radial Mud Terrain размером 245/75 R16 выглядят смехотворно маленькими. Но так задумано конструкторами: большой зазор между колесом и аркой крыла исключает скопление липкой грязи и тяжелого мокрого снега. А значит, обеспечит беспрепятственное вращение колес на любых грунтах.

Расположенный чуть выше деревянный брус призван защищать кузов при несильных контактах с препят-



ствиями. Нельзя обойти вниманием и просто громадный топливный бак, висящий справа и покрытый толстым слоем антикоррозионной мастики.

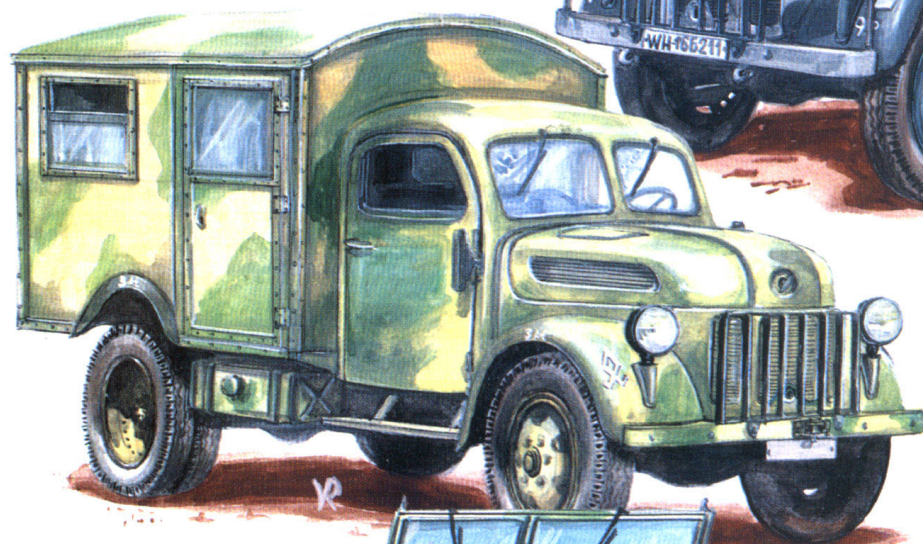
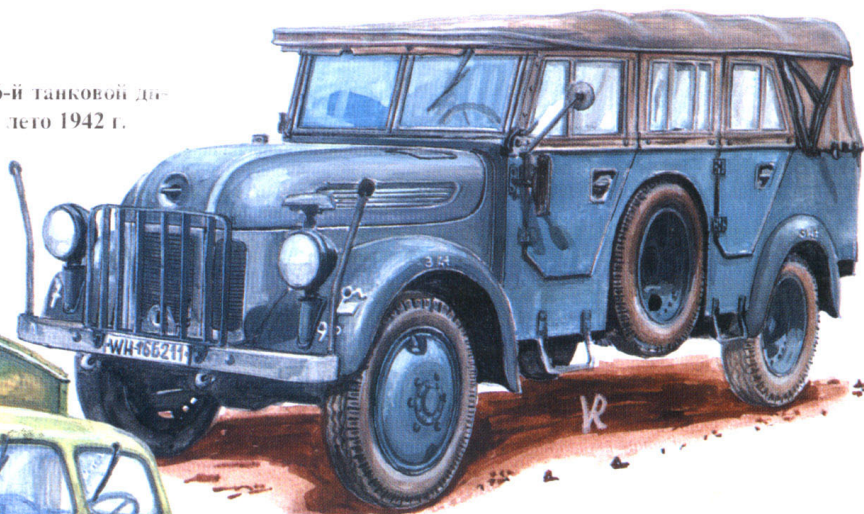
В конструкцию задней подвески введен гидropневмоэлемент. Его назначение - поддерживать постоянной величину дорожного просвета вне зависимости от нагрузки.

На том же предприятии изготавлиется второе поколение легких многоцелевых армейских автомобилей Steyr-Puch Pinzgauer полной массой 3850-4850 кг. Они предлагаются в вариантах 4x4 и 6x6 с бортовой плат-

формой для перевозки личного состава и разными надстройками. Для использования в качестве разведывательного или боевого автомобиля применяется усиленное шасси 4x4 с короткой базой в 2200 мм и открытым кузовом для установки вооружения. На всех автомобилях устанавливается 6-цилиндровый дизель рабочим объемом 2,4 л с турбонаддувом.

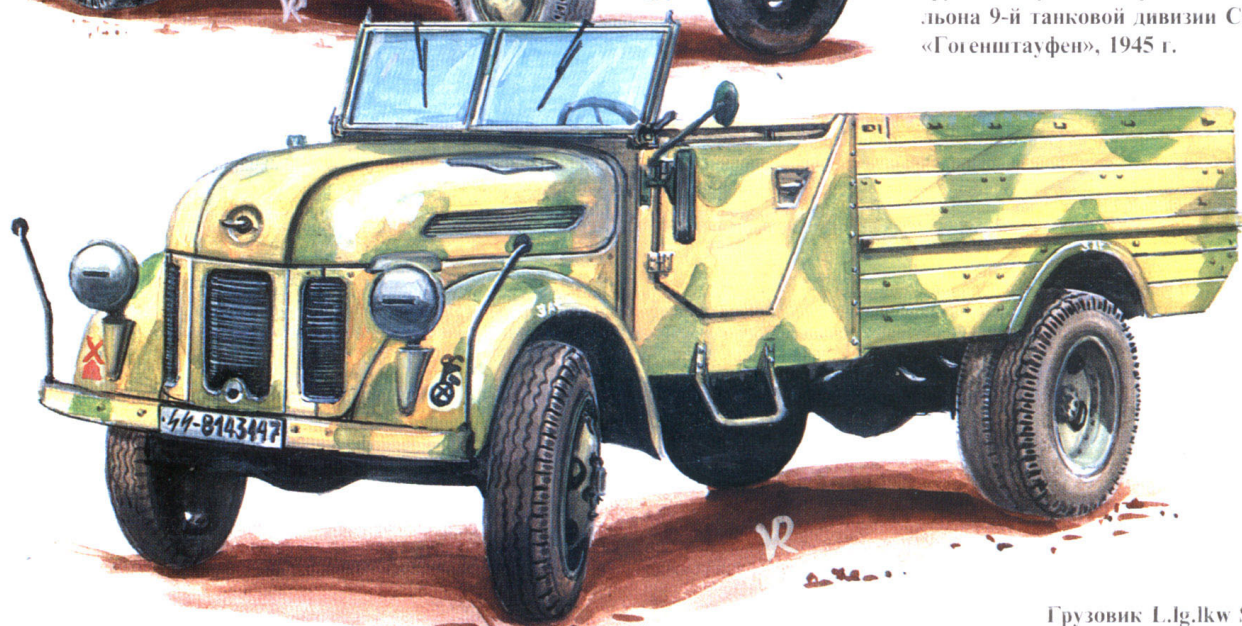
С 1998 г. на базе Pinzgauer выпускается бронированный вариант Protector для перевозки 12 солдат и установки легкого вооружения.

Kfz. 15 Steyr 1500A из 16-й танковой дивизии, Восточный фронт, лето 1942 г.



Стандартный легкий армейский фургон на шасси Steyr 1500A, 14-я танковая дивизия, Прибалтика, 1944 г.

Steyr 1500A с универсальным грузовым кузовом из разведбатальона 9-й танковой дивизии СС «Готенштауфен», 1945 г.



Грузовик L.fg.lkw Steyr 1500A из санитарного взвода учебной танковой дивизии, Франция, 1944 г.