

Waffen-Arsenal

Band 146

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



BEUTEPANZER UNTERM BALKENKREUZ

Panzerspähwagen und gepanzerte Radfahrzeuge

Werner Regenber



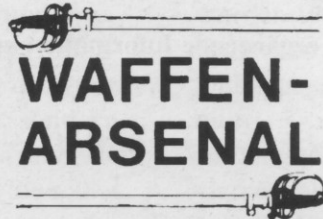
Ein Panzerspähwagen Panhard P 204 (f) in Frankreich 1943. Das Fahrzeug hat anstatt der 2,5-cm-Kanone ein zweites MG eingebaut. Solche Fahrzeuge waren den Franzosen 1940 im unbesetzten Restfrankreich belassen worden und wurden 1942 dort erbeutet. (BA)

Nationale Bibliothek

Band 146

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Ein ehemals englischer Panzerspähwagen Humber Mark I bei einer deutschen Einheit in Afrika, die sich vollständig mit englischem Gerät ausgerüstet hat. Auch die Quad-Zugmaschine rechts im Hintergrund ist mit Balkenkreuzen gekennzeichnet. (BA)

Beutepanzer unterm Balkenkreuz

Panzerspähwagen und gepanzerte Radfahrzeuge

Werner Regenber

PODZUN-PALLAS-VERLAG - 61200 Wölfersheim-Berstadt

VORWORT

Nach den bisher in der Reihe „Beutepanzer unterm Balkenkreuz“ erschienenen Waffen-Arsenal Bänden Nr. 116 "Russische Kampfpanzer", Nr. 121 "Französische Kampfpanzer" und Nr. 137 "Amerikanische und englische Kampfpanzer" widmet sich dieses Heft den Panzerspähwagen und anderen gepanzerten Radfahrzeugen der verschiedensten Nationen in deutschen Diensten während des 2. Weltkrieges.

Teilweise werden in diesem Heft Fotos abgedruckt, die wegen der Original-Aufnahmetechnik oder der Bildquelle Unschärfen aufweisen. Wegen der Seltenheit der fotografierten Fahrzeuge wurden diese Aufnahmen trotzdem verwendet.

Der Autor ist für jede korrigierende und ergänzende Information in Wort und Bild dankbar.

Dr. Werner Regenberg



Links:

Ein liegengebliebener oder abgeschossener Panhard Spähwagen. Diese Fahrzeuge wurden nach Abschluß der Kampfhandlungen geborgen und wenn möglich nach einer Generalüberholung im Herstellerwerk weiterverwendet. (HH)

TITELBILD
Panzerspähwagen
Marmon-Herrington
(siehe Seite 27)

BILDQUELLENVERZEICHNIS:

Bundesarchiv (BA)
Munin Verlag (MV)
Richard Eiermann (RE)
Reinhard Frank (RF)
Henry Hoppe (HH)

Friedrich Husemann (FH)
Randolf Kugler (RK)
Thomas Lederer (TL)
Stephan de Meyer (SM)
Karlheinz Münch (KM)
Archiv Palicki (AP)

Jean-Louis Roba (JR)
Walter Spielberger (WS)
Prof. Dr. Manfred Savodny (MS)
Jürgen Wilhelm (JW)
Titelseite: Heinz Rode

© Copyright, 1994

Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, beim
PODZUN-PALLAS-VERLAG GmbH,
Kohlhäuserstr. 8
61200 WÖLFERSHEIM-BERSTADT
Tel. 0 60 36/ 94 36 - Fax 0 60 36/ 62 70

Verantwortlich für den Inhalt ist der Autor.

Das WAFFEN-ARSENAL
Gesamtredaktion: Horst Scheibert

Technische Herstellung:
Heinz Nickel Satz & Druck, 66115 Saarbrücken

ISBN 3-7909-0494-5

Vertrieb:
Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstraße 8
61200 Wölfersheim-Berstadt
Telefon: 0 60 36 / 94 36
Telefax: 0 60 36 / 62 70

Alleinvertrieb
für Österreich:
Pressegroßvertrieb Salzburg
5081 Salzburg-Anif
Niederalm 300
Telefon: 0 62 46 / 37 21

Verkaufspreis für Deutschland: 12,80 DM, Österreich: 100 Schilling;
Schweiz 13,80 sfr.
Für den österreichischen Buchhandel: Verlagsauslieferung Dr. Hain,
Industriehof Stadlau, Dr. Otto-Neurath-Gasse 5, 1220 Wien

EINLEITUNG

Panzerspähwagen und gepanzerte Radfahrzeuge dienen im allgemeinen der Aufklärung, Verbindung und dem geschützten Transport. Ihre militärischen Aufgaben werden in der D 612/1 wie folgt beschrieben: "Panzerkraftwagen (verschiedentlich auch Straßenpanzer, Panzerwagen, Panzerspähwagen oder gepanzerte Kraftwagen genannt) dienen auf Grund ihrer hohen Geschwindigkeit in erster Linie der Aufklärung. Bewaffnung und Panzerung sollen sie nicht nur befähigen, die Aufklärung zu erzwingen, sondern auch die feindliche Aufklärung zu vertreiben und gute Gelegenheiten zu Überfällen auszunützen. Sie sollen den Schutz motorisierter Verbände während des Marsches durchführen und in besonderen Fällen selbst die gesicherte Beförderung von Personen, Gerät oder Nachrichten übernehmen können". Man unterscheidet im Ausland meist schwere und leichte Panzerkraftwagen.

Schwere Panzerkraftwagen sind stets mit einer panzerbrechenden Waffe und mit Maschinengewehren ausgerüstet und verfügen meist über Funkgerät. Im allgemeinen haben sie ein Gewicht von mehr als sieben Tonnen. Zur Erzielung höherer Geländegängigkeit haben sie vielfach Sonderfahrgestelle oder verbesserte handelsübliche Vielradfahrgestelle. Vereinzelt haben sie Felgen für Schienenfahrt, die sie zur Verwendung als Panzerdraisinen befähigen. Leichte Panzerkraftwagen sind meist aus handelsüblichen Fahrgestellen hergestellt, die häufig nur teilgepanzert und dann nur mit Maschinengewehrschießgestellen versehen sind. Oft sind sie ganz an feste Straßen gebunden.

Teilweise erfolgt auch die Bezeichnung nach Art der Bewaffnung ("Autocanon" oder "Auto-Mitrailleuse")

oder nach den Fahreigenschaften des Laufwerkes ("Straßenpanzer").

Mit der allgemeinen Verwendung von Kraftfahrzeugen kam um die Jahrhundertwende auch der Gedanke auf, diese für militärische Zwecke zu nutzen. Erste Versuche mit gepanzerten Lastkraftwagen wurden 1900 von den Engländern und 1901 von den Franzosen durchgeführt. Es handelte sich um behelfsmäßig gepanzerte Lastkraftwagen mit MG-Bewaffnung.

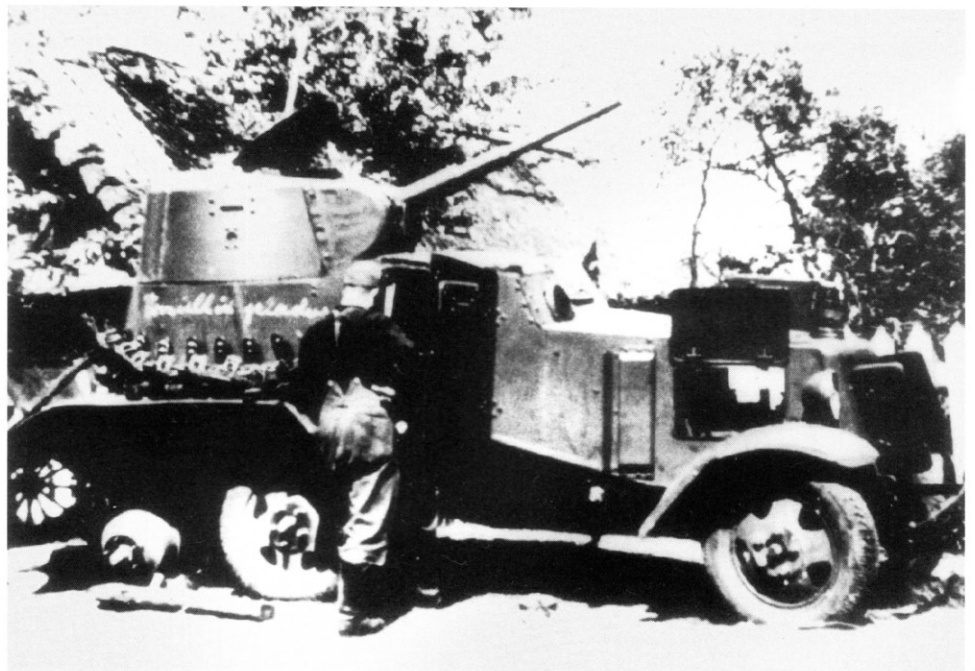
In Deutschland wurde ab 1903 von Paul Daimler ein vierradgetriebener Straßenpanzerwagen entwickelt und ein Einzelexemplar 1905 durch die österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft gebaut. Waren bis zum Ersten Weltkrieg nur wenige Straßenpanzer, hauptsächlich von den Franzosen, gebaut worden, setzte im Krieg doch ein reger Gebrauch dieser Fahrzeuge ein, der zu einer steten Fortentwicklung der Technik und Taktik führte.

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges waren bei allen beteiligten Nationen gepanzerte Radfahrzeuge eigener oder gekaufter Bauart vorhanden.

Die deutsche Wehrmacht hatte bis zum Beginn des Krieges verschiedene leichte und schwere Typen von gepanzerten Radfahrzeugen für ihre motorisierten Verbände entwickelt und eingeführt. Es waren dies der Maschinengewehrkraftwagen Kfz. 13, der Funkkraftwagen Kfz. 14, die leichten Panzerspähwagen Sd. Kfz. 221, 222 und 223, die schweren Panzerspähwagen 6-Rad, Sd.Kfz.231 und 232, der schwere Panzerfunkwagen Sd.Kfz. 263 und die schweren Panzerspähwagen 8-Rad Sd.Kfz. 231 und 232.

Die Typenvielfalt erweitert sich im Verlauf des Krieges noch um die kleinen Panzerfunkwagen Sd.Kfz.

Dieser russische BA-10 ist typisch für ein aufgefundenes Beutefahrzeug. Der Spähwagen ist vermutlich wegen eines Reifenschadens liegengeblieben. Die Besatzung oder andere vorbeiziehende Truppen haben das Bug-MG ausgebaut und sich am Motor mit Ersatzteilen bedient. Der Verschluß wurde geladen und unbrauchbar gemacht, wie die warnende Aufschrift „Verschluß geladen“ vermuten läßt. (HH)





Ein erbeuteter Panhard Panzerspähwagen wird untersucht. Der Spähwagen ist mit Funk ausgerüstet, wie die Antenne links am Heck zeigt. Nicht alle französischen Panzerspähwagen waren mit Funk ausgerüstet, denn oft fehlte es noch an den Geräten. (HH)

260 und 261, den schweren 8-Rad Panzerspähwagen Sd.Kfz. 233, die schweren Panzerspähwagen Sd.Kfz. 234/1 bis 234/4 und einige gepanzerte Personen- und Lastkraftwagen.

Insgesamt wurden bis Kriegsende über 4200 der oben genannten Fahrzeuge gebaut. Die Produktion dieser gepanzerten Radfahrzeuge reichte aber nie aus, alle Einheiten, für die solche Fahrzeuge vorgesehen waren, auf Sollstärke auszurüsten. Viele Einheiten mußten sich daher mit Pkw oder sogar Motorrädern auf Sollplätzen für Panzerspähwagen begnügen. Erbeutete Panzerspähwagen und gepanzerte Radfahrzeuge wurden, soweit sie fahrbereit waren, oft sofort in die eigene Ausrüstung übernommen, auch wenn gar kein gepanzertes Fahrzeug für die Einheit vorgesehen war. Andere Einheiten füllten Sollstellen mit erbeuteten Radpanzern auf. Die Fahrzeuge wurden in ihrer eigentlichen Funktion aber auch als Zugmaschinen für leichte Anhängelasten oder als gepanzerte Transportfahrzeuge verwendet.

Planmäßige Aufstellungen von Einheiten in Zug- bis Abteilungsstärke erfolgten mit erbeuteten Panzerspähwagen aus englischer, französischer, holländischer, italienischer und russischer Produktion.

Vom Heereswaffenamt wurde vor und während des Krieges Material über die Waffen anderer Länder gesammelt und sogenannte „Kennblätter Fremdgerät“ angelegt. Hierbei wurde ein System verwendet, bei dem zuerst der deutsche Name des Gerätes stand, gefolgt von einer Kennzahl und einem in Klammern gesetzten Buchstaben für das Herkunftsland. Für gepanzerte Radfahrzeuge wurde der 200er Nummernkreis verwendet, und so lautete die Bezeichnung für den französischen Automitrailleuse de Découverte Panhard 178 z.B.:

Panzerspähwagen P 204 (f)

In diesem Heft werden die erbeuteten gepanzerten Radfahrzeuge nach ihren Herkunftsländern abgehandelt, wobei versucht wird, die Reihenfolge der Kriegereignisse und damit den Zugangszeitpunkt einzuhalten, was aber nicht immer möglich ist.

Ein bei Kampfhandlungen zerstörter polnischer Spähwagen wz. 34. Der Panzerwagen ist mit einer 3,7-cm-Kanone bewaffnet, die in einer Kugelblende gelagert ist.



POLEN

Bei Ausbruch des Krieges im September 1939 verfügte die polnische Armee über ca. 90 Panzerspähwagen, die in Einheiten zu je acht Fahrzeugen den Kavallerie-Brigaden zugeteilt waren.

Vom Typ Samochód pancerny wz. 29 (Panzerauto Typ 1929) waren nur acht Fahrzeuge vorhanden. Dieser Panzerspähwagen war Ende der Zwanziger Jahre entwickelt worden und es wurden ca. 20 Stück gebaut. Das Fahrzeug hatte fünf Mann Besatzung (dabei einen Vorwärts- und einen Rückwärtsfahrer) und erreichte bei einem Gewicht von 4,8 Tonnen eine Geschwindigkeit von 35 km/h. Bewaffnet war der Spähwagen im Turm mit einer französischen 3,7-cm-Kwk Sa. 18 Puteaux und zwei 7,92-mm-Hotchkiss-MG. Eines der beiden MG war in dem achtseitigen Turm im Dach zur Fliegerabwehr eingebaut. Ein drittes Hotchkiss MG war nach Rückwärts im Aufbau montiert. Die Panzerung des Fahrzeuges war vier bis elf Millimeter stark. Die beim Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verbliebenen acht Panzerwagen waren der Mazowiecki Kavallerie Brigade als Panzerspähschwadron zugeteilt. Die recht alten Fahrzeuge waren untermotorisiert und hatten nur eine beschränkte Geländegängigkeit. Die wz. 29, die mit einer Ursus-Maschine ausgerüstet und auch unter dem Namen "Panzerspähwagen Ursus" bekannt waren, wurden bei Kämpfen abgeschossen oder nachdem sie in un-

wegsamem Gelände liegengeblieben waren, von den Besatzungen selbst zerstört.

Der zweite polnische Spähwagentyp „Samochód pancerny wz. 34“ wurde aus dem französischen Halbkettenfahrzeug Citroën-Kégresse B-10 entwickelt. Die polnische Armee hatte eine größere Anzahl dieser Fahrzeuge beschafft. 90 davon mit Panzeraufbauten versehen und als „Samochód pancerny wz. 28“ eingeführt. Da die Gummiketten der Wagen nur eine geringe Lebensdauer hatten, wurden die Fahrzeuge auf eine neue Hinterachse mit Doppelbereifung anstatt des Kettenlaufwerkes umgerüstet und in wz. 34 umbenannt. Der Panzerspähwagen hatte zwei Mann Besatzung und erreichte eine Geschwindigkeit von 55 km/h. Die Panzerung betrug acht Millimeter. Als Bewaffnung waren im Drehturm entweder ein 7,92-mm-Hotchkiss-MG oder eine 3,7-cm-Kwk SA. 18 Puteaux montiert. Etwa ein Drittel der Spähwagen war mit Kampfwagenkanonen bewaffnet, der Rest mit MG. Viele der Panzerspähwagen gingen wegen technischer Defekte und Treibstoffmangel verloren, andere blieben wegen ihrer schlechten Geländegängigkeit stecken und mußten aufgegeben werden. Eine Verwendung polnischer Panzerspähwagen durch Truppen der Wehrmacht konnte bisher nicht belegt werden.



Bei diesem liegengebliebenen wz. 34 ist die Turmbewaffnung, die in einer eckigen Blende gelagert war, bereits ausgebaut. Auf diesem Foto ist sehr gut die große Hecktür zu sehen. Die Fahrzeuge besaßen eine zweite Tür an der linken Seite.

BELGIEN

Obwohl Belgien im Ersten Weltkrieg eigene Straßenpanzer entwickelt und gebaut hatte und diese zum Teil zusammen mit französischen Typen auch noch zwischen den Kriegen einsetzte, waren bei Ausbruch des Krieges mit Deutschland keine Panzerspähwagen vorhanden.

Die Gendarmerie verfügte noch über wenige gepanzerte Radfahrzeuge vom französischen Typ Berliet VUDB, diese waren aber in schlechtem technischen Zustand und kamen nicht zum Einsatz.

Als Zugmittel für 4,7-cm-Panzerabwehrkanonen wurden den Kavallerieregimentern 1940 gepanzerte Zugmaschinen geliefert.

Es handelte sich hierbei um Fahrgestelle von Ford Eintonner-Lastkraftwagen 91 Y, die mit Hilfe von Marmon-Herrington Bauteilen auf Allradantrieb umgerüstet wurden.

Der Zusammenbau mit den gepanzerten Aufbauten, die durch die Firma Ragheni in Mechelen geliefert wurden, erfolgte in den Ford Werken in Antwerpen. Produktionszahlen sind nicht bekannt.

Diese Fahrzeuge, die eigentlich als Zugmaschinen vorgesehen waren, erfreuten sich als Beutestücke bei der Wehrmacht großer Beliebtheit und wurden als gepanzerte Kommandeurfahrzeuge und bei Aufklärungseinheiten eingesetzt. Nachgewiesen ist ihre Verwendung bei der 14. und 35. Infanterie-Division und der 8. Panzer-Division.



Oben: Eine ehemals belgische Ford/Marmon-Herrington-Zugmaschine als Beutefahrzeug bei einer deutschen Luftwaffeneinheit (WL-319233). (BA)

Unten: Diese gepanzerte Zugmaschine ist bei der 8. Panzer-Division als Kommandeurfahrzeug (WH-754082) im Einsatz. Neben den taktischen Zeichen und Balkenkreuzen führt das Fahrzeug vorn und hinten links den Divisionsstander. Eine Funkausrüstung ist auch vorhanden. (BA)





Oben: Auch beim I./I.R. 11 der 14. Infanterie-Division wurde die gepanzerte Ford/Marmon-Herrington-Zugmaschine als Kommandeurwagen genutzt. Der seitliche Panzerschutz für Fahrer und Beifahrer und die "Türen" ließen sich abklappen. (RF)

Unten: Auf solchen Wegen muß auch einer allradgetriebenen Zugmaschine mit allen Kräften geholfen werden. Schwierigkeiten hat dieses Fahrzeug (WH-446906) einer Aufklärungseinheit mit den russischen Straßen. Vor dem Beifahrersitz ist ein MG 34 laffettiert. (SM)



NIEDERLANDE

Bei den niederländischen Streitkräften war eine ganze Anzahl verschiedener Typen von Panzerspähwagen bzw. gepanzerten Radfahrzeugen vorhanden, jedoch jeweils nur in geringen Stückzahlen.

Nach den Waffenstillstandsverhandlungen des Ersten Weltkrieges war durch die deutschen Truppen ein Ehrardt Lkw an die holländischen Truppen übergeben worden. Dieses Fahrzeug wurde durch die Firma Siderius überpanzert, stand bis Mitte der dreißiger Jahre im Dienst und befand sich im Mai 1940 wahrscheinlich noch im Depot in Öegstgeest.

1929 wurden acht Panzerwagen auf Fahrgestellen von GMC-Lastkraftwagen gebaut. 1932 wurden fünf dieser Wagen aus dem Dienst genommen, die verbliebenen drei Fahrzeuge waren im Mai 1940 wahrscheinlich noch vorhanden, aber nicht im Einsatz.

1932 wurden drei Panzerautos auf Morris Dreiachsfahrgestellen gebaut und mit je drei bis vier Lewis-MG bestückt. Auch diese Fahrzeuge waren 1940 noch vorhanden.

Die oben genannten Panzerautos hatten nur einen geringen Kampfwert und werden, falls sie noch vorhanden waren, nicht bei deutschen Truppen zum Einsatz gelangt sein. Ihr Verbleib ist ungeklärt.

Die Dock- und Werftfabrik Wilton-Fijenoord (WF) baute 1933 drei Radpanzerwagen für Niederländisch Ost-Indien. Zwei Fahrzeuge wurden an Brasilien verkauft, das letzte Fahrzeug war 1940 noch in den Niederlanden vorhanden. Als Fahrgestell wurde ein Krupp Dreiachsfahrgestell vom Typ L 2 H 43 mit einem luftgekühlten Boxer-Vergasermotor verwendet. Das 4,5 Tonnen schwere Fahrzeug war mit drei Ma-

schinengewehren bewaffnet und hatte drei Mann Besatzung. Der Panzerspähwagen wurde 1940 in Holland erbeutet und erlebte seinen letzten Einsatz im Hof der Reichskanzlei, wo er 1945 von russischen Truppen vorgefunden wurde.

Die holländische Armee stellte 1936 ihre erste Panzerwagen-Eskadron auf. Für diese Einheit wurden 12 schwedische Landsverk Panzerspähwagen Typ 181 beschafft. Landsverk baute diese Fahrzeuge unter Verwendung des Daimler-Benz Fahrgestells Typ G 3 a/P. Die Fahrzeuge führten die niederländische Bezeichnung „Pantserwagen M 36“ und hatten fünf Mann Besatzung. Bei einem Gewicht von 6,1 Tonnen erreichten die Spähwagen eine Geschwindigkeit von 70 km/h. Die Panzerstärke betrug zwischen fünf und neun Millimetern. An Bewaffnung waren im Turm eine 3,7-cm-Kwk von Bofors und ein 7,92-mm-Lewis-MG vorhanden, zwei weitere Lewis-MG waren nach vorn und hinten im Panzerkasten eingebaut. Die Pantserwagen M 36 erhielten die deutsche Bezeichnung „Panzerspähwagen L 202 (h)“. Erbeutete Stücke waren nachweislich als Polizei-Panzerkraftwagen (h) bei der Ordnungspolizei im Einsatz und gelangten bis nach Rußland.

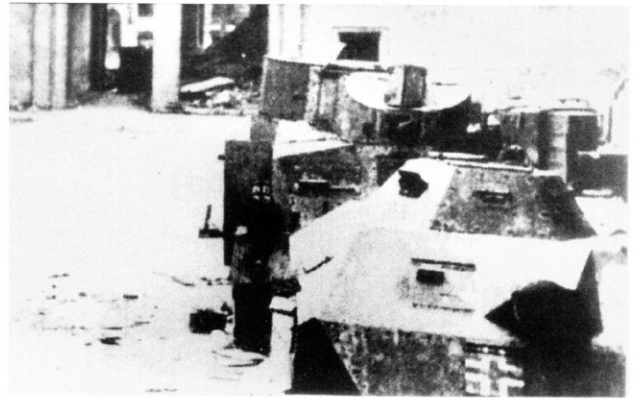
1938 wurde die zweite Panzerwagen Eskadron aufgestellt. Auch diesmal wurde der Auftrag zur Lieferung von Panzerspähwagen wieder an die schwedische Firma Landsverk vergeben. Für diese Lieferung wurden Büssing-NAG Fahrgestelle mit einem stärkeren Motor verwendet. Die Fahrzeuge mit der Typenbezeichnung Landsverk L 180 liefen in den Niederlanden als „Pantserwagen M 38“. 14 M 38



Der "BUFFEL" war eines der drei Panzerautos, die 1932 auf Morris-Dreiachsfahrgestellen gebaut wurden. Diese Fahrzeuge hatten vorn, hinten und an den Seiten je eine Laffettierung für ein Lewis-MG. Die drei Fahrzeuge mit Vor- und Rückwärtsfahrer waren im Mai 1940 wahrscheinlich noch vorhanden. Ihr Verbleib ist unbekannt. (WS)

wurden ausgeliefert, davon zwei als Panzerbefehlswagen ohne Hauptbewaffnung. Die sieben Tonnen schweren Fahrzeuge erreichten eine Geschwindigkeit von 70 km/h. Die Panzerung betrug sieben bis neun Millimeter. Die Bewaffnung glich dem Typ M 36, die Besatzung bestand auch aus fünf Mann. Erbeutete Fahrzeuge wurden weiterverwendet. Zwei Exemplare waren 1941 bei der Versuchsabteilung des Heereswaffenamtes in Kummersdorf vorhanden. Für die Aufstellung einer dritten Panzerwagen-Eskadron wurden zwölf Panzerspähwagen bei der Van Doorne Aanhangwarenfabrik N.V. (DAF) bestellt. Die Fahrzeuge mit der DAF Typenbezeichnung P.T.3 wurden unter dem Namen „Pantserwagen M 39“ eingeführt. Es handelte sich um sehr fortschrittliche Fahrzeuge mit selbsttragendem Rahmen und dem von DAF entwickelten Trado-Antrieb, mit dem sich Zweiachser in geländegängige Dreiachser umbauen ließen. Daher stammt auch die Typenbezeichnung P.T. (Pantser mit Tradoantrieb). Bei einem Gewicht von 4,8 Tonnen erreichten die Spähwagen eine Geschwindigkeit von 75 km/h. Die Panzerung betrug maximal 12mm, die Besatzung bestand aus fünf Mann (dabei ein Vorwärts- und ein Rückwärtsfahrer). Die Bewaffnung bestand wie schon bei den Modellen M 36 und M 38 aus einer 3,7-cm-Kwk und drei MG, sogar der Turm war den Landsverktypen ähnlich. Im Mai 1940 waren alle zwölf Fahrzeuge fertiggestellt, es ist aber nicht sicher, ob alle vollständig bewaffnet waren. Auch soll noch ein Teil der schußsicheren Bereifung gefehlt haben. Wie Fotos belegen, standen aber einige Fahr-

zeuge im Einsatz und wurden auch bei Kämpfen zerstört. Erbeutete M 39 wurden unter der Bezeichnung „Panzerspähwagen DAF 201 (h)“ geführt. Ein erbeutetes Fahrzeug war 1941 bei der Versuchsabteilung des Heereswaffenamtes im Kummersdorf vorhanden. Bei der Radfahr Abteilung der 227. Inf.Div. war von Mitte 1940 bis April 1942 ein Zug mit sechs holländischen Panzerspähwagen Typ Landsverk vorhanden. Da sie sich im Osteinsatz wegen ihrer Straßengebundenheit nicht bewährten, wurden sie in wege- günstigere Operationsgebiete abgegeben.



Oben: Im Vordergrund ist ein Wilton-Fijenoord Radpanzerwagen auf Krupp-Fahrgestell zu sehen, von dem drei Exemplare 1933 für Niederländisch Ost-Indien gebaut worden waren. Dahinter steht ein Daimler Polizei-Sonderwagen, Typ DZVR, Baujahr 1924. Das Foto wurde im Mai 1945 im Hof der Reichskanzlei, Berlin aufgenommen.

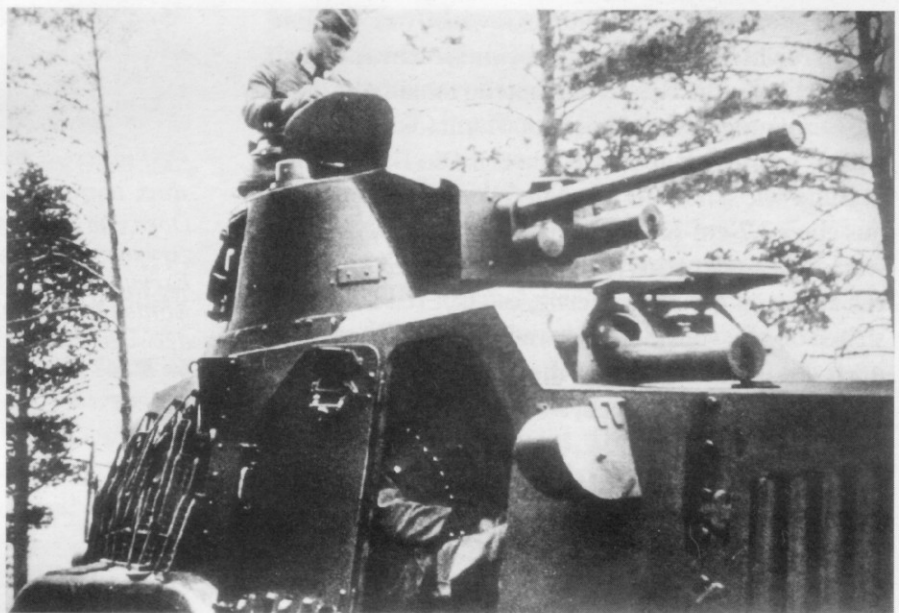
Rechts:
Zwei Landsverk Panzerspähwagen Typ 181 bei einer Parade der Ordnungspolizei im Februar 1941 in Holland. Die niederländische Armee hatte 1936 zwölf dieser Pantserwagen M 36 eingeführt. Neben einer 3,7-cm-Kampfwagenkanone waren die Spähwagen mit drei MG bewaffnet.





*Links:
Einige der
niederländischen
Pantserwagen M 36
gelangten als Polizei-
Panzerkraftwagen (h) mit
Einheiten der Ordnungs-
polizei bis nach Rußland.
Dort wurden sie, wie
dieses Fahrzeug mit dem
Namen "Arnhem", zur
Sicherung besetzter
Gebiete eingesetzt.*

*Rechts:
Diese Nahaufnahme zeigt
Details des Turmes und der
Fahrerblende. Charakteris-
tisch für die Fahrzeuge sind
die dicken Ummantelungen
der 7,92-mm-Lewis-MGs. Um
die Geländegängigkeit der
Spähwagen zu verbessern
konnten Ketten auf die Räder
der Hinterachsen aufgezogen
werden, wie sie dieser Wagen
auf den Kotflügeln mitführt.*



*Links:
Diese etwas unscharfe
Aufnahme zeigt einen
Landsverk Typ L 180 mit
Balkenkreuz und WH-
Kennung. Diese Pantser-
wagen M 38 unterschie-
den sich vom M 36 durch
den breiteren Bug mit den
feineren Kühlrippen und
den waagerechten Kühl-
schlitzen an den Seiten des
Motorraumes. Die
M 38 besaßen einen stär-
keren Motor als die M 36,
die Bewaffnung war
gleich. (RE)*

Rechts:

Der Pantserwagen M 39 wurde von der Firma DAF in zwölf Exemplaren hergestellt, die bei Kriegsausbruch jedoch nicht vollständig bewaffnet gewesen sein sollen. Bei diesen beiden mit Balkenkreuzen versehenen Fahrzeugen fehlt dem hinteren die Kampfwagenkanone. Die Fahrzeuge wurden 1940 im Bereich der 18. Infanterie-Division im Westen aufgenommen.



Links:

Die Fahrzeuge hatten einen selbsttragenden Rahmen und waren mit dem von DAF entwickelten Trado-Antrieb ausgerüstet. Zur besseren Geländegängigkeit waren am Bug Hilfsräder angebracht. Die Bewaffnung hatte sich gegenüber den Typen M 36 und M 38 nicht verändert, auch die Zahl der Besatzung blieb bei fünf Mann. (WS)

Rechts:

Auch die M 39 gelangten mit der Wehrmacht bis nach Rußland. Am Wolchow ist 1941 dieser Pantserwagen M 39 liegengeblieben. Es ist nicht zu erkennen, ob das Fahrzeug abgeschossen wurde oder auf eine Mine gelaufen ist.



FRANKREICH

In Frankreich wurde bereits vor dem Ersten Weltkrieg mit gepanzerten Kraftfahrzeugen experimentiert. Nach Ausbruch des Krieges wurde eine Reihe von Panzerkraftwagen gebaut, wovon die Modelle der Marken Peugeot, Renault und White die bekanntesten waren.

Vom Typ AMC (automitrailleuse de cavalerie) White sollen bis Ende des Ersten Weltkrieges 230 Einheiten gebaut worden sein. Die zweiachsigen Panzerwagen auf dem importierten White-Lkw Fahrgestell wurden von Renault in Lizenz gebaut und waren bis in die dreißiger Jahre im Dienst.

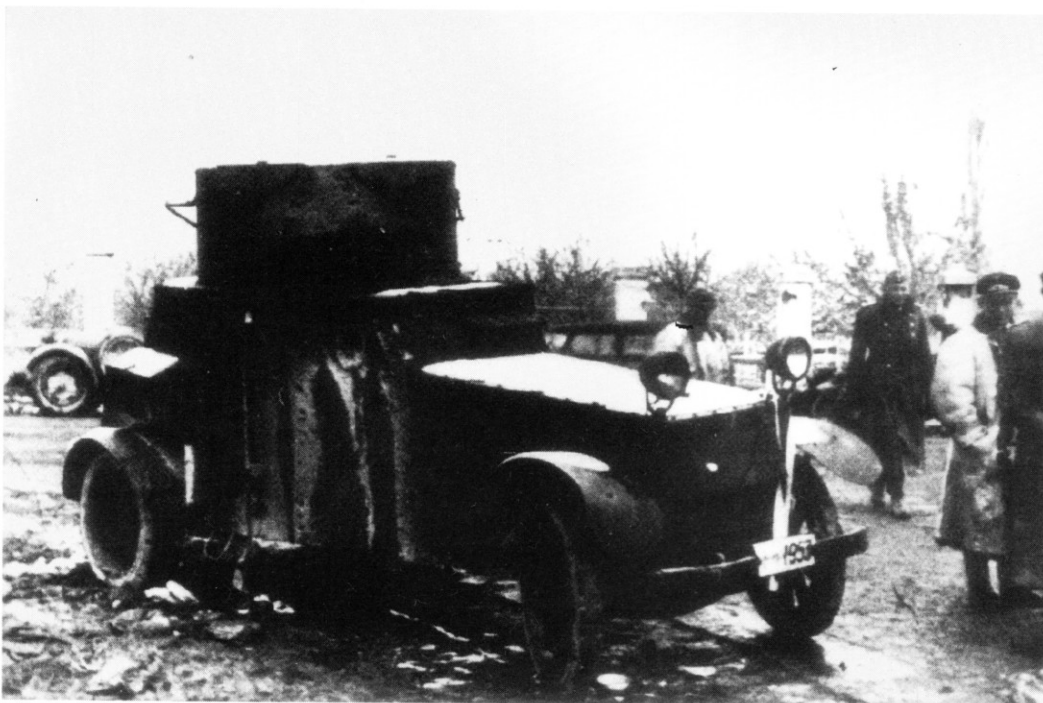
Ab 1931 wurden Versuche angestellt, das veraltete White-Fahrgestell durch ein Fahrgestell der Firma Laffly zu ersetzen und den Panzeraufbau nahezu unverändert beizubehalten. 96 White wurden nach diesen Plänen umgebaut und als AMD (automitrailleuse de Découverte) White-Laffly bzw. AMD Laffly 50 AM eingeführt. Bei einem Gewicht von 6,5 Tonnen erreichten die Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 70 km/h. Die Panzerung betrug acht Millimeter, die Besatzung bestand aus vier Mann. Rückwärtsfahrt war möglich. Die Bewaffnung bestand aus einer 3,7-cm-Kwk und einem 8-mm-MG, die versetzt gegenüber im Turm eingebaut waren. Beim Heereswaffenamt wurden diese Fahrzeuge mit der Bezeichnung „Panzerspähwagen Wh 201 (f)“ in der Fremdgerät-Liste geführt.

Mit der Fremdgerät-Bezeichnung „Panzerspähwagen Laf 202 (f)“ wurden die AMD Laffly 80 AM bzw. AMD Laffly-Vincennes belegt. Ab 1934 wurden von diesen zweiachsigen Panzerspähwagen 28 Einheiten

mit einem Laffly-Fahrgestell und einem gepanzerten Aufbau des Atelier de Fabrication de Vincennes hergestellt. Die Fahrzeuge erreichten mit 80 km/h eine beachtliche Geschwindigkeit. Die Panzerung war im Maximum 20 mm stark und bescherte dem Spähwagen ein Gewicht von 7,5 Tonnen. Die Besatzung bestand aus vier Mann. An Bewaffnung waren im Turm ein 13,2-mm-MG nach vorn und ein 7,5-mm-Gewehr nach hinten eingebaut. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um einen weiteren Versuch, Elemente des alten White-Spähwagens zu verwenden.

Die Firma Panhard baute Anfang der 30er Jahre den Typ AMD Panhard TOE in einer Serie von ca. 60 Einheiten. Bei einem Gewicht von 6,8 Tonnen erreichten die Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 75 km/h. Die Panzerung hatte eine Stärke von sieben bis neun Millimeter, die Besatzung bestand aus fünf Mann, Rückwärtsfahrt war möglich. An Bewaffnung waren eine 3,7-cm-Kwk und ein koaxiales 8-mm-MG im Turm. Außerdem wurden ein weiteres MG und fünf Gewehre im Fahrzeug mitgeführt. Beim Heereswaffenamt wurden diese Fahrzeuge mit der Bezeichnung „Panzerspähwagen TOE 203 (f)“ in der Fremdgerät-Liste geführt.

Obwohl für die drei oben genannten Panzerspähwagen Fremdgerät-Nummern vergeben waren, spielten sie, wie viele andere, oft sehr moderne Prototypen und Kleinserien keine Rolle bei der Beute von 1940. Ein Großteil der Panzerspähwagen vom Typ 201 bis 203 (f) war auch in Nordafrika im Einsatz, als der Krieg mit Frankreich ausbrach. Über eine Verwendung auf deutscher Seite ist nichts bekannt.



Dieser AMC White wurde nicht 1940 in Frankreich, sondern 1941 auf dem Balkan von der jugoslawischen Armee erbeutet. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Fahrzeug weitere Verwendung fand, denn die Wehrmacht scheute sich aus Materialmangel nicht, auch "Veteranen" aus dem 1. Weltkrieg einzusetzen.



*Links:
Der AMD White-Laffly wurde von den Franzosen noch 1940 aktiv eingesetzt. Dieses Fahrzeug wurde im Mai 1940 in Frankreich erbeutet. Sehr interessant war der Turm dieser Spähwagen, in dem eine 3,7-cm-Kanone und ein MG versetzt gegenüber nach vorn und hinten eingebaut waren. Für einen erfolgreichen Einsatz waren die Fahrzeuge veraltet. (KM)*

Große Bedeutung als Beute-Panzerspähwagen erlangte dagegen der AMD Panhard 178. Der erste Prototyp wurde 1933 gefertigt, und bis zum Mai 1940 waren etwa 480 Einheiten hergestellt. Der Panhard 178 war ein sehr modernes Fahrzeug und wurde unter der Beute-Bezeichnung „Panzerspähwagen P 204 (f)“ geführt. Bei einem Gefechtsgewicht von 8,3 Tonnen erreichte das Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 72 km/h. An Besatzung wurden vier Mann inklusive Vor- und Rückwärtsfahrer benötigt. Die Panzerung betrug sieben bis 20 mm. Im Turm waren eine 2,5-cm-Kwk SA 34 und ein koaxiales 7,5-mm-MG eingebaut.

Die Fahrzeuge waren teilweise mit Funk ausgestattet. Außer der Ausführung mit der 2,5-cm-Kwk wurde ein Befehlswagen mit einem festen Aufbau hergestellt. Diese Fahrzeuge waren immer mit Funk ausgerüstet und liefen bei der Wehrmacht als Panzerfunkstelle Panhard.

Die erbeuteten Panhard Spähwagen wurden in den Produktionsstätten von Panhard in Paris instandgesetzt und für die weitere Verwendung bereitgestellt. Die genaue Zahl der wiederverwendeten Panhards ist nicht bekannt, sie liegt aber zwischen 200 und 300 Fahrzeugen. Die ersten 50 instandgesetzten Spähwagen Panhard wurden zur Aufstellung der Pz.Sp. Kompanien (Panhard) Sonderhausen und Stahnsdorf zugewiesen. Jede Kompanie erhielt 17 Waffenwagen, drei Waffenwagen mit 100 Watt Funkgerät (FuG 11), vier Waffenwagen mit 300 Watt Funkgerät (FuG 10) und eine Panzerfunkstelle Panhard mit 100 Watt Funkgerät (FuG 11). Die Fahrzeuge mit den 30 und 100 Watt Funkgeräten waren mit großen Rahmenantennen ausgerüstet.

Aus diesen Einheiten gingen die Panzer Aufklärungs Abteilungen 37 (7. Panzer Division) und 92 (20. Panzer Division) hervor mit je 54 Panhard Panzerspähwagen (davon 18 Funkwagen) als Sollausrüstung. Die Pz. Aufkl. Abt. 37 hatte bei Beginn des Rußland Feldzuges eine Ausrückstärke von 64 Fahrzeugen, d.h. zehn Panhard Spähwagen über Sollstärke. Am 14. Juli 1941 waren bereits 34 Späh-



Ein moderneres Aufklärungsfahrzeug war der AMD Panhard 178, der als Panzerspähwagen P 204 (f) in der Wehrmacht größere Bedeutung erlangte. (RE)

wagen Totalausfälle und nur noch 13 Fahrzeuge einsatzbereit, die restlichen 17 in der Instandsetzung.

Ähnlich sah es bei der Pz.Aufkl.Abt. 92 aus. Am 15. August 1941 waren von den 54 ausgerückten Panhards noch 14 einsatzbereit und vier in der Instandsetzung bei der Truppe. 17 Fahrzeuge waren Totalausfälle, die restlichen 19 konnten mangels Ersatzteilen nicht instandgesetzt werden.

Bis Ende des Jahres 1941 gingen 109 Panhards an der Ostfront verloren, nur 34 Fahrzeuge wurden nachgeschoben. Bis Mitte 1942 waren die Pz. Aufkl. Abt. 37 und 92 aufgelöst bzw. auf deutsches Gerät umbewaffnet.

Am 31. Mai 1943 wurden noch 30 Panhard Spähwagen an der Ostfront gemeldet, die meisten davon bei Sicherungs-Einheiten im Bereich der Heeresgruppen Mitte und Süd.

In Frankreich waren nach den Waffenstillstandsverhandlungen etwa 45 Panhard bei den französischen Streitkräften im unbesetzten Frankreich verblieben. Die Spähwagen hatten die 2,5-cm-Kanone ausgebaut und durch ein MG ersetzt, so daß die Bewaffnung aus zwei MG im Turm bestand. Bei der Besetzung Restfrankreichs 1942 fielen 34 Fahrzeuge im einsatzbereiten Zustand in deutsche Hände.

Die Panhard wurden dann z.T. umbewaffnet und wieder mit der 2,5-cm-Kanone ausgerüstet, einige wurden auch mit einer 5-cm-Kwk L 42, wie sie durch Umbau von Pz.Kpfwg. III angefallen waren, ausgerüstet.

Diese und Spähwagen mit zwei MG im Turm waren dann bei Aufklärungseinheiten im Westen im Einsatz, z.B. bei der Pz.Sp.Kp.AOK 1, die noch am 30.12.1944 zehn Fahrzeuge besaß.

1942 wurden 43 Panhard Spähwagen mit Schienen-ausrüstung versehen, um als Panzerdraisinen verwendet zu werden. Sie wurden zum Streckenschutz eingesetzt und als Aufklärungsfahrzeuge verschiedenen Eisenbahn-Panzerzügen zugeteilt.

Für diese Fahrzeuge war auch die große Rahmenantenne typisch.

Einige Panhard Panzerspähwagen wurden an die Ordnungspolizei abgegeben, wo sie unter der Bezeichnung Polizei-Panzerkampfwagen Panhard bei der Sicherung besetzter Gebiete zum Einsatz kamen. Eine weitere Verwendung fanden die Panhards, hauptsächlich die Befehlsausführung mit festem Aufbau, als gepanzerte Spezialfahrzeuge bei der Kriegsbereitertruppe. Diese besaß gepanzerte Fahrzeuge, um unter Panzerschutz direkt aus dem Kampfgeschehen berichten zu können.



Einige Panhard Spähwagen waren anstelle des Drehturmes mit einem festen Aufbau ausgestattet und als Funkfahrzeuge ausgerüstet. Hier ist ein solches Fahrzeug mit Balkenkreuz und Divisionsabzeichen versehen, noch während des Frankreich-Feldzuges, bei der SS-Totenkopf-Division im Einsatz (MV)



Links:
Ein Panhard Spähwagen, dessen MG mit Blumen geschmückt ist. Das Fahrzeug trägt außer einem taktischen Zeichen für Infanterie vorn rechts am Bug keine Kennungen. Viele Truppenteile gliederten sich während des Feldzuges Beutegerät ein, daß aber meistens wieder abgegeben werden mußte. (HH)

Rechts:
Mit einem großen Hakenkreuz auf dem Bugpanzer hat die SS-Totenkopf-Division diesen Beute-Spähwagen gekennzeichnet. Es handelt sich um ein Führungsfahrzeug mit zwei Funkanlagen, wie die beiden Antennen anzeigen. Am Bug ist noch die frz. Kennung M 7970 zu sehen. (MV)



Links:
Bis zum Ende des Krieges waren die Panzerspähwagen P 204 (f) bei der Wehrmacht im Einsatz. Dieses Fahrzeug wurde 1944 in einem Beute-Sammellager der Alliierten in Frankreich aufgenommen.



Links:

Bei der Pz. Jg. Abt. 39 der 3. Panzerdivision fuhr dieser Panhard Mitte 1940. Bei dem Fahrzeug wurde aus unbekanntem Grund der Turm entfernt und als Bewaffnung zwei MG 34 eingebaut. Die aufgemalten Balkenkreuze sind recht schmal ausgefallen. (HH)

Rechts:

Aufstellung von Teilen einer Pz. Sp. Kp. der Pz. Aufkl. Abt. 37 (7. Pz. Div.). Ein Pz.Sp.Trupp Panhard wurde jeweils durch drei Fahrzeuge gebildet, einem Funkwagen mit Rahmenantenne und zwei Kanonenwagen. Auf dieser Aufnahme sind vier komplette Spähtrupps zu sehen.



Links:

Ein Panhard-Funkwagen mit Rahmenantenne, wie sie auch bei deutschen Funkwagen in den ersten Kriegsjahren üblich war und für 30 und 100 Watt Funkgeräte verwendet wurde. Die Rahmenantenne war so konstruiert, daß der volle Schwenkbereich des Turmes erhalten blieb. Auf dem Foto ist gut die große, zweiklappige Einstiegs Luke an der Rückseite des Turmes zu sehen. (JW)

Rechts:
Auch Panhard-Späh-
wagen waren bei der
Ordnungspolizei in den
besetzten Gebieten ein-
gesetzt. Neben dem
Balkenkreuz ist deutlich
das Polizei-Abzeichen an
diesem Polizei-Panzer-
kraftwagen in Rußland zu
erkennen. (WS)



Links:
24 Einheiten dieses
speziellen Funkwagens
auf Panhard-Basis
waren bis Anfang Juni
1940 an die
französische Armee
ausgeliefert worden. An
Stelle des Turmes
wurde ein fester Aufbau
aufgesetzt. Die Wagen
wurden als
Führungsfahrzeuge
eingesetzt. Vorn links
und hinten links war für
die Funkgeräte je eine
Stabantenne montiert.

Rechts:
Von diesen Panzer-
funkstellen Panhard
wurden einige an
Kriegsberichter-
Einheiten der Waffen-
SS ausgegeben. Die
Fahrzeuge wurden für
diesen speziellen Zweck
mit Kameras und
Tonaufnahmegeräten
ausgerüstet. Das Foto
zeigt eine Panhard
Funkstelle beim
Kriegsberichter-Zug
der 2. SS-Panzer-
division in Rußland.
Das Fahrzeug ist mit
einem MG 34 be-
waffnet. (MV)





Insgesamt sieben Panhard Panzerspähwagen sind auf dieser Abbildung aus dem Jahre 1943 zu sehen. Kaum ein Fahrzeug gleicht dem anderen. Vorn ein Funkwagen mit Rahmenantenne und einem zweitem MG anstelle der Kwk, gefolgt von einem Umbau mit 5-cm-Kwk, einem Funkwagen mit Rahmenantenne ohne Kwk, einem Standardfahrzeug mit 2,5-cm-Kwk, einem Funkwagen mit Stabantenne im Originalantennenfuß vorn links, dahinter noch zwei weitere Fahrzeuge. (BA)

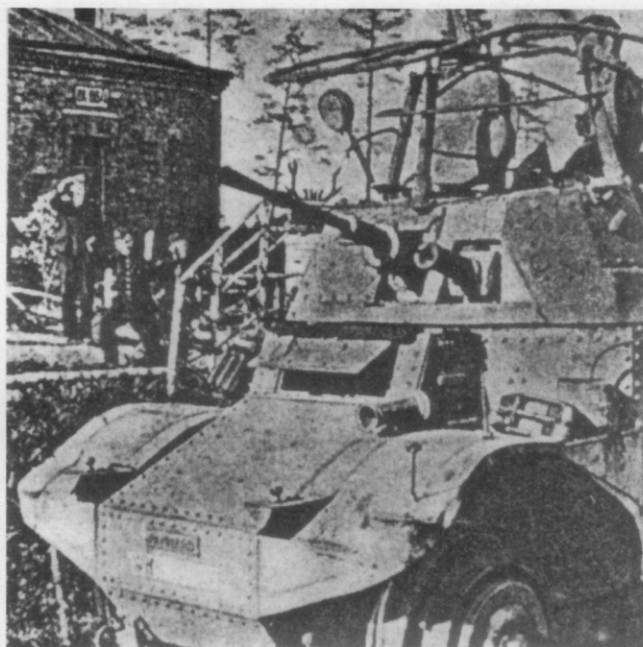


Oben und unten: Bei der Besetzung Restfrankreichs 1942 wurden einsatzbereite Panhard-Spähwagen erbeutet, bei denen jedoch die 2,5-cm-Kanone ausgebaut und durch ein zweites MG ersetzt worden war. Bei einigen dieser Fahrzeuge wurde der Turm entfernt und dafür eine 5-cm-Kwk L 42 in einem offenen Aufbau aufgesetzt. (BA)





Oben: Ein Panhard mit Rahmenantenne im Einsatz in Griechenland Ende 1943. Der Spähwagen, hier bei einer Straßenfahrt, gehörte als Panzerdraisine zu einem Eisenbahn-Panzerzug. (FH)



Oben und unten: Typisch für die Panhard Panzerdraisinen war die große Rahmenantenne. Jedoch gab es auch Ausnahmen wie das untere Beispiel zeigt. Dieser Panhard wird gerade von Schienen- auf Straßenräder umgerüstet. Die Panzerdraisinen konnten die Straßenräder bei Schienenfahrt nicht auf dem Fahrzeug mitführen. (MS)



GROSSBRITANNIEN

England hatte bereits im Ersten Weltkrieg eine große Anzahl gepanzerter Radfahrzeuge im Einsatz, wovon die Typen Rolls-Royce und Lanchester die bekanntesten waren. Weitere gepanzerte Fahrzeuge wurden für Rußland gebaut, z.B. von der Firma Austin. Ende der 20er und Anfang der 30er Jahre wurden 43 Lanchester und sechs Crossly 6-Rad-Panzerspähwagen gebaut, die jedoch zu Beginn des Krieges restlos veraltet waren, wie auch die Rolls-Royce-Panzerwagen der Ausführungen 1920/1924. Die einzigen modernen Panzerspähwagen waren 99 Einheiten vom Typ Morris Armoured Car, Reconnaissance (CS9/LAC, Baujahr 1938) von denen 38 mit dem englischen Expeditionskorps im Oktober 1939 nach Frankreich verschifft wurden. Die zweiachsigen Fahrzeuge hatten Hinterradantrieb und erreichten bei einem Gewicht von 4,2 Tonnen eine Geschwindigkeit von 72 km/h. Die Panzerung war sieben Millimeter stark, die Besatzung bestand aus vier Mann. In einem oben offenen Turm waren als Bewaffnung eine 14-mm-Boys Panzerbüchse und ein 7,7-mm-MG eingebaut. Alle 38 Fahrzeuge gingen verloren und müssen von deutschen Truppen erbeutet worden sein. Über eine Verwendung der Fahrzeuge mit der Bezeichnung „Panzerspähwagen Mo 205 (e)“ ist nichts bekannt. Ebenfalls mit den britischen Expeditionstreitkräften kamen 1940 sechs Spähwagen des Typs Guy (Tank, Light, Wheeled, Mark I), von dem 50 Einheiten gebaut wurden, nach Frankreich. Die Fahrzeuge waren auf das vierradgetriebene Fahrgestell des Quad-Ant-Artillerieschleppers aufgebaut. Bei einem Gewicht von 5,2 Tonnen erreichten die Spähwagen eine Geschwindigkeit von 64 km/h. Die Panze-

rung betrug 15 mm, die Besatzung bestand aus drei Mann. Als Bewaffnung waren im Turm ein 12,7-mm-Vickers-MG und ein koaxiales 7,7-mm-Vickers-MG vorhanden. Auch diese Fahrzeuge gingen alle verloren. Über eine Verwendung der Fahrzeuge mit der Bezeichnung „Panzerspähwagen G 209 (e)“ ist ebenfalls nichts bekannt.

Der dritte Panzerspähwagentyp, den die Engländer 1940 in Frankreich einsetzten war der Daimler Scout Car. Diese kleinen Fahrzeuge waren 1938 bei der B.S.A. Cycles Ltd. in Birmingham entwickelt worden und hatten sich gegen zwei Konkurrenzmodelle durchgesetzt. Die Firma B.S.A. wurde von Daimler übernommen, und so gingen die Fahrzeuge 1939 als Daimler Scout Car in Produktion. Als Zusatz wurde der Beiname „Dingo“ geführt. Die nur drei Tonnen schweren Fahrzeuge erreichten eine Geschwindigkeit von 88 km/h. Die Panzerung war maximal 30 mm stark. Der Besatzung von zwei Mann stand ein 7,7-mm-Bren-MG als Bewaffnung zur Verfügung. Die ersten Modelle des Typs Mark I, IA und IB hatten eine Vierradsteuerung, die ab dem Modell Mark II entfiel. Der Mark IA erhielt ein Klappdach anstelle des Schiebedachs beim Mark I. Der Mark IB bekam einen Ventilator, und ab dem Mark II wurde der Kühlergrill geändert. Bei Fahrzeugen des Typs Mark III wurde serienmäßig kein festes Dach mehr gebaut, die Fahrzeuge waren oben offen, konnten aber mit einer Plane geschlossen werden. Von den Typen Mark I bis Mark III wurden 6626 Fahrzeuge gebaut, die auch noch lange nach dem Krieg bei verschiedenen Armeen verwendet wurden. Vom Daimler Dingo waren in Frankreich



Ein im Frankreich Feldzug 1940 erbeuteter Daimler Dingo Mark I. Der Spähwagen mit der Kennung F9453 gehörte zum Stab der 1. britischen Panzer-Division. Das Foto zeigt das Fahrzeug mit dem Wehrmachtsnummernschild WH-058192 im Besitz des Heereswaffenamtes.



*Links:
Nach dem versuchten
Landungsunternehmen bei
Dieppe am 19. August 1942
wurde dieser Dingo Mark II
erbeutet. Die Mk. II hatten
ein Klappdach, welches nach
rückwärts auf den hier
einseitig abgerissenen Bügel
abgelegt wurde.*

*Rechts:
Panzerspähwagen
Humber Mark III mit
mehreren Treffern am
Turm. Gegenüber den
Modellen Mark I und
Mark II war der Turm
vergrößert und die
Besatzung auf vier
Mann angehoben
worden. Die ca. sieben
Tonnen schweren
Fahrzeuge erreichten
eine Geschwindigkeit
von 72 km/h.*



12 Fahrzeuge bei den 4th Northumberland Fusiliers und 30 bei der 1st Armoured Division. Es müssen jedoch noch weitere Einheiten diese Fahrzeuge besessen haben, da die Engländer ihre Verluste in Frankreich mit 124 Scout Cars angeben. Die deutsche Bezeichnung für den Daimler Dingo lautete "Panzerspähwagen Mk I 202 (e)". In Frankreich erbeutete Scout Cars wurden eingehend untersucht. Allein bei der Versuchsabteilung des Heereswaffenamtes waren 1941 vier Dingos vorhanden. Mindestens fünf Fahrzeuge hatte die 1. Marine Kraftwagen Einsatzabteilung in ihrem Bestand, die am Schwarzen Meer eingesetzt war und die Dingos zur Sicherung ihrer Transportkolonnen einsetzte. Weitere Daimler Scout Cars wurden in Nordafrika erbeutet und dort in Ermangelung eigener Ausrüstung sofort wieder eingesetzt. Bekannt ist auch die Verwendung eines Dingos

als Führungsfahrzeug bei der schweren SS Pz.Abt.102.

In Nordafrika wurden auch Panzerspähwagen vom Typ Humber, Armoured Car erbeutet und eingesetzt. Für den Bau dieser Fahrzeuge wurde das Fahrgestell der Rootes-Karrier-Artilleriezugmaschine verwendet, den Aufbau lieferte Guy Motors. Bei der ersten Serie Mark I glich der Panzeraufbau im wesentlichen denen der Panzerspähwagen G 209 (e). Die Ausführung Mark II erhielt einen umkonstruierten Aufbau, und ab der Ausführung Mark III kam ein größerer Turm zum Einbau. Etwa 5400 Einheiten der Ausführungen Mark I bis Mark IV wurden gebaut. Die etwa sieben Tonnen schweren Fahrzeuge erreichten eine Geschwindigkeit von 72 km/h. Die Panzerung betrug maximal 15 mm. Der Besatzung von drei Mann (beim Mark III vier Mann) standen

im Turm ein 15-mm-Besa-MG und ein koaxiales 7,92-mm-Besa-MG zur Verfügung. Zum Teil wurde auch ein 7,7-mm-Bren-MG zur Fliegerabwehr mitgeführt. Beim Mark IV kam als Hauptbewaffnung eine 3,7-cm-Kwk zum Einbau, die Besatzung bestand wieder aus drei Mann.

Die Firma Associated Epuipment Co.Ltd. (AEC) in Southall stellte Matador-Artilleriezugmaschinen mit Allradantrieb her. Unter Verwendung dieser Fahrgestelle wurden ab 1941 416 gepanzerte Befehlsfahrzeuge vom Typ AEC Armoured Command Vehicle (ACV) Dorchester gebaut. Der Antrieb der mit 12 mm umgepanzerten Fahrzeuge erfolgte durch einen 95-PS-Dieselmotor. Am 7. und 8. April 1941 wurden in Nordafrika bei Mechili drei dieser Befehlsfahrzeuge durch das Afrikakorps erbeutet. Zwei der Fahrzeuge erhielten die Namen „Max“ und „Moritz“ und wurden durch Rommel und seinen Stab verwendet. Das dritte Fahrzeug erhielt die 21.Pz. Div. (General Streich).

Weitere Beute-Spähwagen in Nordafrika waren die in Südafrika bei Ford und Dorman Long montierten Marmon-Herrington. Südafrika hatte 1938 einen Prototyp eines Radpanzers auf einem Ford-3-Ton-

ner-Lkw mit Hinterradantrieb gebaut. Ein zweiter Prototyp war mit dem Vierradantrieb von Marmon-Herrington ausgerüstet und wurde umfangreichen Erprobungen unterzogen. Ende 1939 waren 266 Marmon-Herrington-Spähwagen bestellt, nach dem Blitzkrieg in Frankreich wurde die Bestellung auf 1000 Einheiten erhöht, mit einem geplanten Ausstoß von 50 Einheiten die Woche. Zur Herstellung dieser Fahrzeuge wurden die Fahrgestelle aus Kanada, die Marmon-Herrington Vierradantriebe aus den USA und die Bewaffnung aus Großbritannien geliefert. Die Panzerung lieferte die Südafrikanische Iron and Steel Industrial Corporation, der Zusammenbau erfolgte hauptsächlich bei Ford und Dorman Long. Die ersten 113 Marmon-Herrington des Typs Mark I (Fahrgestell nur mit Hinterradantrieb) und auch die ersten Mark II (jetzt mit Vierradantrieb) wurden an südafrikanische Einheiten ausgeliefert und hauptsächlich gegen die Italiener in Ostafrika eingesetzt. Die ersten ausgelieferten Fahrzeuge des Typs Mark II waren wie der Typ Mark I mit einem genieteten Panzeraufbau versehen, im Zuge der Produktion des Mark II wurde ein geschweißter Aufbau eingeführt. In Nordafrika kamen die ersten Marmon-Herrington-



Ein frisch erbeuteter Panzerspähwagen vom Typ Marmon-Herrington Mark III. Im Turm ist als Waffe nur ein Bren-MG eingebaut, die Boys-Panzerbüchse fehlt. Die Ausführung Mark III hatte gegenüber dem Mark II einen geräumigeren Turm. (BA)



Von derselben Einheit wurde dieser Marmon-Herrington Mark II erbeutet, der anstelle des Turmes eine frz. 2,5-cm-Pak aufgesetzt hat. Als weitere Bewaffnung steht ein Vickers-MG zur Verfügung. Um die Bewaffnung der Mark II und Mark III zu verstärken, wurden verschiedene Beutewaffen, z.B. ital. 2-cm- und 4,7-cm-Geschütze oder deutsche 3,7-cm-Pak, anstelle des Turmes aufgesetzt. (BA)

ton (alle vom Typ Mark II) im März 1941 beim britischen Heer zum Einsatz. Die sechs Tonnen schweren Fahrzeuge konnten eine Straßengeschwindigkeit von 80 km/h erreichen. Die Panzerung war 12 mm stark. Die Besatzung der Spähwagen bestand aus vier Mann. Die ursprüngliche Bewaffnung des Mark II bestand aus einem MG im Turm und einem zweiten MG links im Aufbau. Die britischen Mark II waren standardmäßig mit einer 14-mm-Boys-Panzerbüchse und einem 7,7-mm-Bren-MG daneben im Turm ausgerüstet. Auf dem Turm konnten noch ein 7,7-mm-Bren-MG und ein 7,7-mm-Vickers-MG montiert werden. Das MG links im Aufbau wurde meist nicht montiert und der Durchbruch mit einer Platte verschlossen.

Bereits im Mai 1941 wurde ein neues Modell, der Mark III, aufgelegt. Auch dieser Typ war auf einem Ford Fahrgestell aufgebaut, allerdings mit einem 45 cm kürzeren Radstand. Das Fahrzeug hatte neben einigen Verbesserungen am Fahrwerk einen umkon-

struierten Aufbau und einen neuen größeren Turm. Die Bewaffnung entsprach dem Typ Mark II, das MG im Aufbau kam ganz in Fortfall. 2630 Einheiten wurden bis August 1942 ausgeliefert. Beim Mark III waren die beim Mark II vorhandenen Hecktüren entfallen, bei den letzten Typen der Serie Mark III wurde wieder eine Hecktür eingebaut, da sich Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen durch den Turm und die Seitentüren ergaben. Diese Fahrzeuge wurden teilweise als Mark IIIA bezeichnet. Auch andere kleinere Änderungen wurden während der Produktion des Typs Mark III vorgenommen.

Der Nachfolgetyp Mark IV, von dem 2116 Einheiten gebaut wurden, kam nicht mehr bei Kämpfen in Nordafrika zum Einsatz. Erbeutete Marmon-Herrington-Spähwagen der Typen Mark II und Mark III wurden von der Wehrmacht in Afrika als Panzerspähwagen oder Beobachtungspanzer bei der Artillerie verwendet.

Unten: Erbeuteter Panzerspähwagen Daimler Dingo Mark II, aufgenommen am 13. April 1942, in der Nähe von Chechiban, Libyen. Der Wagen mit Namen "Purzel" hat die Kennung WH-733549, was darauf hinweist, daß er sich schon länger im Dienst der Wehrmacht befindet. Gut ist der gegenüber der Ausführung Mark I geänderte Kühlergrill zu erkennen. (BA)





Oben und unten: Daimler Dingo Mark I der 1. Marine Kraftwagen-Einsatz-Abteilung im Raum Schwarzes Meer. Die Spähwagen sind mit MG 34 bewaffnet und zur Sicherung von Transportkolonnen eingesetzt. Die Besatzungen sind mit Schutzhelmen ausgerüstet, wie sie schon von der Reichswehr verwendet wurden.





Oben: Humber Mark III "Isle of Ely" eingesetzt bei der 4. Fallschirmjäger-Division in Italien. Der Spähwagen ohne Bewaffnung ist mit Balkenkreuzen gekennzeichnet und mit Ausrüstungsgegenständen bepackt. (BA)
 Unten: Humber Mark I mit dem Namen "Hans" links am Turm in Afrika 1942. Bei den Humber Mark I war die Fahrerkabine noch nicht in den Aufbau integriert. Das Fahrzeug gehörte ehemals zum Panzer-Aufklärungs-Regiment (12th Lancers) der 1. brit. Panzer-Division. (BA)





Oben: Marmon-Herrington Mark III mit weißen Balkenkreuzen und einem Fliegersichttuch auf der Motorhaube. Es handelt sich um eine frühe Ausführung des Mark III, die an dem gepanzerten Kühlergrill zu erkennen ist. Typisch für den Mark III sind auch die gepanzerten, viereckigen Frontscheinwerfer, die erst beim Mark IIIA wieder entfielen. (BA)

Unten: Marmon-Herrington Mark III, späte Ausführung mit durchgehender Kühlerpanzerung in Tunesien 1943. Dieses Fahrzeug, das als Vorlage für das Titelbild diente, ist als Beobachtungspanzer bei der 4. Batterie, Pz. Art. Rgt. 155 der 21. Panzer-Division eingesetzt. (BA)





Oben: Eine frühe Ausführung des Marmon-Herrington Mark II, bei der noch hinten links unterhalb des Stahlhelms die Kugelblende für das MG im Aufbau vorhanden ist. Diese Kugelblende war meist demontiert und die Öffnung durch eine Panzerplatte verschlossen. Auch dieses nur mit einem Fliegersichttuch gekennzeichnete Fahrzeug wird ohne Turm als Kommandeurs- oder Beobachtungspanzer verwendet. (BA)

Unten: Eine besondere Ausführung des Marmon-Herrington war dieser Mark III Schienenpanzer. Dieses Fahrzeug ließ sich wahlweise für Straßen- oder Schienenfahrt umbauen, ähnlich den Panzerdraisinen Panhard. Der mit Balkenkreuzen markierte Spähwagen war auf der Küstenbahnlinie am Mittelmeer im Einsatz. (RK)





Oben und unten: Erbeutetes Befehlsfahrzeug vom Typ AEC Armoured Command Vehicle (ACV) Dorchester welches unter dem Namen "Moritz" von Rommel und seinem Stab verwendet wurde. Das Fahrzeug führte die Kennung WH-819834 und das taktische Zeichen eines Generalkommandos (Afrikakorps). (BA)



SOWJETUNION

Vor dem Ersten Weltkrieg waren nur wenige Panzerkraftwagen in Rußland vorhanden, aber gleich zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurden auf vorhandene Lkw-Fahrgestelle Panzerkraftwagen aufgebaut und andere Typen in Großbritannien bestellt.

Weitere Erfahrungen mit gepanzerten Radfahrzeugen gewannen die Russen in ihrem Bürgerkrieg, und aus diesen Erfahrungen wurde in den 20er Jahren der schwere Panzerspähwagen BA-27 entwickelt, der auf das zweiachsige AMO-F-15 Fahrgestell aufgebaut war. Die Produktion von etwa 100 Einheiten lief von 1928 bis 1931, und einige Aufbauten wurden später auf das dreiachsige Ford-Timken Fahrgestell umgesetzt und waren noch zu Beginn des Zweiten Weltkrieges im Einsatz. In den 30er Jahren wurde eine Reihe leichter Panzerspähwagen auf zweiachsigen Fahrgestellen entwickelt, so die Typen D-8, D-12 und FAI auf GAZ-A Fahrgestellen. Der FAI wurde auch noch als FAI-M auf GAZ-M1 Fahrgestellen gebaut. Auf diesem Fahrgestell erschien 1936 der Typ BA-20, ein 2,5 Tonnen

schweres Fahrzeug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Die Panzerung war 10 mm stark, der Besatzung von drei Mann stand ein 7,62-mm-DT-MG im Drehturm zur Verfügung. Die Fahrzeuge führten die deutsche Bezeichnung "Panzerspähwagen BA 202 (r)".

Ab 1932 wurde an Fahrzeugen gearbeitet, die den schweren BA-27 ersetzen sollten. Als erstes erschien der BA-1, ein 5,2 Tonnen schweres Fahrzeug auf dem dreiachsigen Ford-Timken Fahrgestell. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 50 km/h. Die Panzerung betrug 8 mm. Den vier Mann Besatzung stand als Hauptbewaffnung ein 12,7-mm-sMG oder eine kurze 3,7-cm-Kwk zur Verfügung. Ein 7,62-mm-MG war koaxial im Turm, ein weiteres rechts neben dem Fahrer eingebaut. Die kleine Serie des BA-1 wurde durch den BA-3 abgelöst, der auf dem GAZ-AAA Fahrgestell aufgebaut war. Als Hauptbewaffnung wurde ein Turm mit 4,5-cm-Kwk und koaxialem MG aufgesetzt, wie er auch bei den T-26 und BT Kampfpanzern verwen-

Unten: Dieses Foto und die beiden Abbildungen auf der folgenden Seite zeigen ein typisches Vorgehen beim Einbringen eines Beute-Panzers. Ein russischer Panzerspähwagen vom Typ BA-10 ist von seiner Besatzung aufgegeben worden und in einem Straßengraben liegengelassen. Vorgehende deutsche Infanterie hat das Fahrzeug erreicht und nutzt es als Deckung. Nach Beendigung des Kampfes wird das Fahrzeug inspiziert und, da es funktionstüchtig ist, auf die Straße gefahren. (BA)





Oben: Um das Fahrzeug als Beute-Spähwagen zu kennzeichnen, und um sich gegen Beschuß der eigenen Panzerabwehr zu schützen, wird am Bug ein Fliegersichtzeichen befestigt. Diese Zeichen führte die Truppe mit sich, um den eigenen Fliegern ihre Stellung anzuzeigen. Balkenkreuze und weitere Zeichen wurden dann später angebracht. (BA)

det wurde. Da das Fahrzeug mit sechs Tonnen Gewicht etwas zu schwer war, wurde der BA-6 auf dem GAZ-M1 Fahrgestell mit etwas leichter Panzerung (10 statt 15 mm) entwickelt. In der Ausführung BA-6M kam ein neuer konischer Turm zum Einbau, der weiterhin mit der 4,5-cm-Kwk bewaffnet war. Die Endentwicklung in dieser Reihe der dreiachsigen schweren Panzerspähwagen war der Typ BA-10. Wie alle Vorgängertypen in den Izhorskiy-Werken gefertigt, wurde der Panzeraufbau noch einmal modifiziert und der Turm des BA-6M aufgesetzt. Durch die Verbesserungen ließ sich das Gewicht noch einmal von 5,1 Tonnen beim BA-6M auf 4,8 Tonnen BA-10 verringern. Die Spähwagen mit 10 mm Panzerung hatten eine Geschwindigkeit von 55 km/h. Alle dreiachsigen Typen führten die deutsche Bezeichnung "Panzerspähwagen BA 203 (r)". Während des Krieges wurde in der Sowjetunion nur ein neues Spähwagenmodell in Serie gebaut, da der Bestand an BA-10 in den ersten Kriegsjahren ausreichend war. 1941 wurden auf dem Fahrgestell des leichten Geländewagens GAZ-64 ein leichter Spähwagen entwickelt und

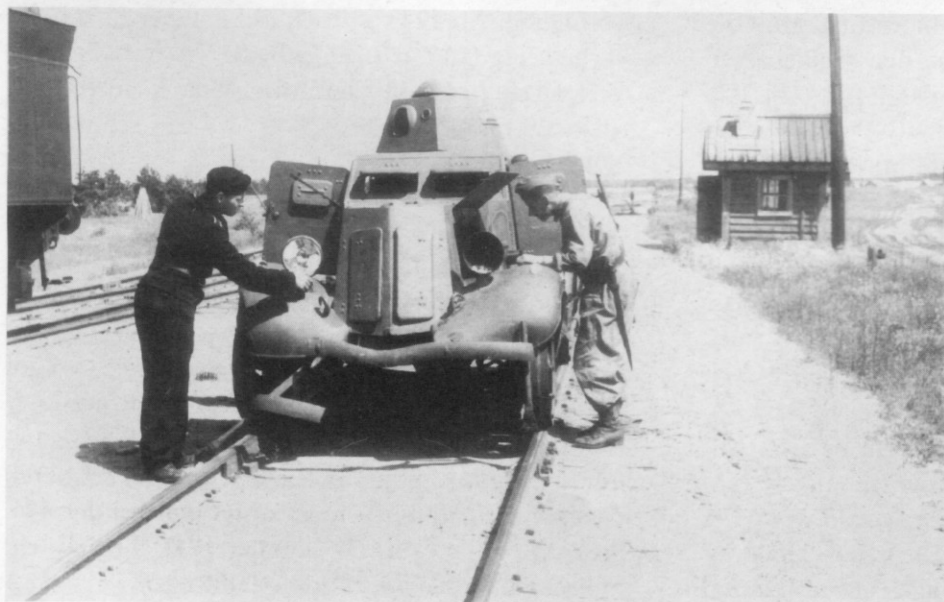
noch im selben Jahr mit der Produktion begonnen. Das 2,4 Tonnen schwere Fahrzeug erreichte eine Straßengeschwindigkeit von 80 km/h. Die Panzerstärke lag zwischen 6 und 10 mm. Den zwei Mann Besatzung stand ein 7,62-mm-DT-MG auf Pivot zur Verfügung. Ab 1943 wurden die Fahrzeuge auf das verbesserte GAZ-67B aufgebaut. Die auffallendste Veränderung war die Einführung eines kleinen Drehturmes für das MG.

Die erbeuteten russischen Panzerspähwagen wurden meist direkt in den Einheiten weiterverwendet, die sie auch erbeutet hatten. Daher waren die Spähwagen meist nur als Einzelstücke vorhanden und wurden zur Aufklärung, als Kommandofahrzeuge oder als Zugmaschinen für leichte Geschütze eingesetzt. Es kam aber auch zur Aufstellung von Panzerspähzügen mit russischen Spähwagen. So war z.B. der Pz.Sp.Zug 102 im August 1941 mit je vier leichten und vier schweren russischen Spähwagen ausgerüstet und bei der 444. Sich.Div. befand sich ab Oktober 1941 ebenfalls ein Spähzug mit vier russ. Panzerspähwagen.



*Links:
Ein leichter Panzerspähwagen BA-20V 1939 in Polen bei deutsch/russischen Verhandlungen nach Beendigung des Feldzuges. Damals ahnte man noch nicht, daß solche Fahrzeuge nur anderthalb Jahre später als Panzerspähwagen BA-20 (r) auch auf deutscher Seite eingesetzt würden. (WS)*

*Rechts:
Ein BA-20 als Spähwagen bei der Aufkl. Abt. 97 der 97. Jäger-Division. Das recht ramponierte Fahrzeug ist sauber mit Balkenkreuzen, dem Divisionsabzeichen und dem takt. Zeichen einer Aufklärungsschwadron der Infanterie gekennzeichnet. Die BA-20 waren nur mit einem MG bewaffnet.*



*Links:
Neben dem BA-20 und dem BA-20V (das "V" zeigt an, daß es sich um ein Funkfahrzeug mit Rahmenantenne handelt) gab es noch eine Ausführung BA-20 ZhD, eine Panzerdraisine. Das hier abgebildete Fahrzeug wird im Sommer 1941 von Soldaten des deutschen Eisb. Pz. Zuges 29 begutachtet. (BA)*



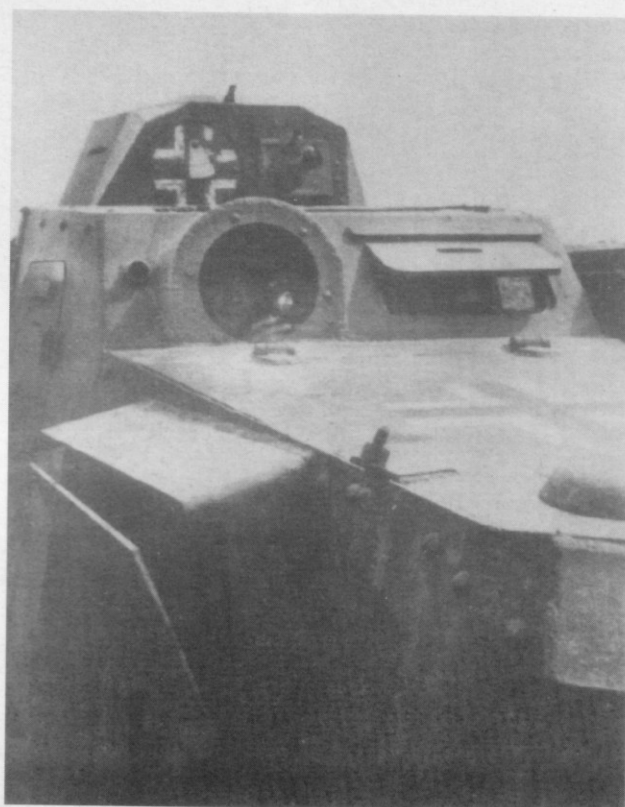
Oben: Ein schwerer russ. Panzerspähwagen BA-3, der mit dem gleichen Turm wie der Panzerkampfwagen T-26, Modell 1933, ausgerüstet war. Die Hauptbewaffnung war eine 4,5-cm-Kwk. (BA)

Unten: Auf den ersten Blick handelt es sich hier um einen schweren russ. Panzerspähwagen vom Typ BA-3 oder BA-6. Genauer betrachtet, handelt es sich aber um einen spanischen Nachbau des BA-6 mit der Bezeichnung "Autometralladora blindado medio Chevrolet-1937". Bei der Kanone dürfte es sich um eine frz. 3,7-cm-Kwk Puteaux handeln. Auf welchem Weg diese Fahrzeuge in den Besitz der Wehrmacht gelangten ist unbekannt. (BA)





Oben und unten links: Ein weiterer spanischer Spähwagen Chevrolet-1937 eingesetzt bei der Propaganda-Kompanie 612 "Eichhörnchen". Das Fahrzeug führte die Kennung WH-690793. Diese Kriegsbericht-Spähwagen waren mit Foto- und Tonaufnahmegeräten ausgerüstet. Im Turm stand zur Eigenverteidigung ein 7,5 mm-MG Reibel zur Verfügung. Gegenüber den russischen Wagen fällt besonders die abgeänderte Motorpartie auf. (1xBA)



Oben: Ein weiterer Kriegsbericht-Spähwagen mit Namen "Jaguar". Durch die großen runden Luken in Turm- und Frontblende ließ sich gut fotografieren.



Links:

Auch bei diesem Fahrzeug mit Namen "Leopard", jetzt in russischem Besitz, handelt es sich um einen spanischen Chevrolet-1937. Der Turm des Spähwagens ist durch ein Schutzschild ersetzt. Die Chevrolet-1937 waren, wie verschiedene Hinweise zeigen, schon vor dem Rußlandfeldzug bei der Wehrmacht vorhanden. (WS)

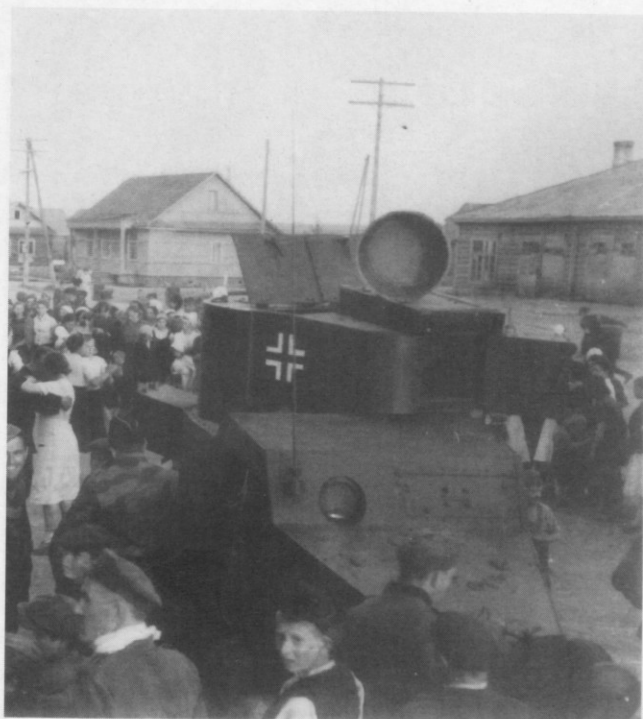
Rechts:

Im Bereich des Ilmensees wurde dieser Panzerspähwagen BA 203 (r) mit Namen "Gneisenau" aufgenommen. Außer den Balkenkreuzen an Tür- und Turmseiten sind Hakenkreuze auf die Scheinwerferabdeckungen aufgemalt. Bei diesem BA-10 ist das MG im Aufbau, im Gegensatz zum Foto unten, in einer außen liegenden Blende gelagert. (RF)



Links:

Ein Panzerspähwagen BA-10 quält sich über eine schlammige, russische Straße. Quer vor dem Turm liegen die beiden Ketten, die zur Verbesserung der Geländegängigkeit auf die Hinterräder aufgezogen werden konnten. Der Spähwagen ist mit einem recht schmalen Balkenkreuz gekennzeichnet. (TL)



Auch dieser russische BA-3 oder BA-6 ist für den Propaganda-Einsatz umgerüstet. An Bewaffnung ist im Turm ein MG-42 eingebaut. (BA)



Ein leichter Spähwagen BA-64B, auf GAZ-64B Fahrgestell, im Juli 1943 bei der 8./SS-Pz. Rgt. 2, der 2. SS-Pz.Gren. Div. "Das Reich" im Einsatz. (MV)

Unten: Einen behelfsmäßigen Schützenpanzer auf Basis des russischen GAZ-AAA Fahrgestells zeigt dieses Foto vom Sommer 1943. Der Aufbau dieses mit einem Maschinengewehr DP M 28 "Degtjarew" bewaffneten Fahrzeuges ähnelt den deutschen Sd. Kfz. 250 und 251. Es ist nicht bekannt, ob dieses Unikum von einem russischen oder deutschen Erbauer stammt. (BA)



ITALIEN

In Italien hatte man sich auch schon früh mit dem Bau von Panzerkraftwagen beschäftigt. So war schon 1913 ein Bianchi-Panzerkraftwagen in Tripolis im Einsatz. Während des ersten Weltkrieges wurde weitere Bianchi-Panzerkraftwagen und Panzerkraftwagen der Firma Ansaldo gebaut. Von der Firma Ansaldo, die Lancia Fahrgestelle verwendete, gab es zwei Typen.

Der Lancia IZ von 1915 hatte zwei Türme übereinander und war mit drei 6,5-mm-Maxim-MG ausgerüstet, eines im oberen und zwei im unteren Turm. 20 Einheiten wurden gebaut. Der Lancia IZM von 1917 hatte nur einen Turm mit zwei 8-mm-St. Etienne-MG bei sonst fast unverändertem Aufbau. 110 Fahrzeuge wurden bestellt und bis Kriegsende aus-

geliefert. Die 4,3 Tonnen schweren Fahrzeuge hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Panzerung war 6 mm stark. Bei einer Besatzung von sechs Mann verfügte der Panzerwagen außer der Bewaffnung im Turm über ein weiteres 8-mm-MG hinten im Aufbau. Die Autoblindata Lancia 1 ZM waren die Standardausrüstung der italienischen Armee zwischen den Kriegen und waren auch noch bis Sept. 1943 im Einsatz.

Fiat baute 1934 den Typ Autoblindata Fiat 611, einen dreiachsigen Straßenpanzer mit angetriebenen Hinterachsen. Die Fahrzeuge waren im Turm mit zwei 8-mm-MG oder einer 3,7-cm-Kanone ausgerüstet. Die Fahrzeuge wurden in Äthiopien und Ostafrika eingesetzt.



Links:

Nach der Kapitulation der Italiener wurde am 9. Sept. 1943 unter dem Decknamen "Achse" die Entwaffnung der italienischen Streitkräfte befohlen. Große Mengen italienischer Ausrüstung gelangten in den Besitz der Wehrmacht wie hier Lkw, Panzerkampfwagen CV 33/35 und gep. Mannschaftswagen A.S. 37. (MV)

Rechts:

Ein Teil der italienischen Armee ging in die Gefangenschaft, ein anderer Teil kämpfte auf Seiten der Wehrmacht weiter. Bei der Entwaffnung italienischer Truppen im Raum Dubrovnik wurde dieser Panzerspähwagen vom Typ Lancia IZM mit wassergekühlten Fiat-MG Modell 1914 erbeutet. (MV)





*Links:
Etwa 100 Panzerspähwagen des Types Fiat/SPA AB 41 wurden von der Wehrmacht erbeutet und zur Ausrüstung von Panzerspähzügen verwendet. Zehn Panzerspähwagen AB 41 sind hier im September 1943 mit deutschen Fallschirmjägern im Einsatz. Balkenkreuze sind noch nicht aufgemalt. (BA)*

Mitte 1939 wurde ein neuer Panzerspähwagen vorgestellt. Der Fiat/SPA AB 40 war ein zeitgemäßes Fahrzeug mit hervorragender Geländegängigkeit. Das 6,8 Tonnen schwere Fahrzeug hatte eine Straßengeschwindigkeit von 76 km/h und konnte vor- und rückwärts fahren. Die Panzerung war 9 mm stark. Die Besatzung bestand aus vier Mann, die Bewaffnung aus zwei 8-mm-MG im Turm und einem 8-mm-MG neben dem Rückwärtsfahrer.

Nach erfolgreichen Versuchen mit einem Turm des Panzerkampfwagens L6/40 auf einem AB40 wurden alle neuen AB 40 damit ausgerüstet.

Der Turm mit einer 2-cm-Breda-Kanone und koaxialem 8-mm-MG gab den Fahrzeugen eine stärkere Feuerkraft. Die so ausgerüsteten Fahrzeuge erhielten die Bezeichnung AB 41.

Das Gewicht der Spähwagen erhöhte sich auf 7,5 Tonnen, durch einen stärkeren Motor konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 78 km/h angehoben werden.

Es ist nicht bekannt, wie viele Fahrzeuge des Typs AB 40 gebaut wurden, es dürften aber keine großen Stückzahlen gewesen sein.

Nach dem Umsturz 1943 wurde die italienische Armee entwaffnet und alles brauchbare Material von den deutschen Truppen übernommen.

Dabei waren auch die Spähwagen des Typs AB 40/41. Am 28.09.1943 wurde ein Bestand von ca. 200 Panzerspähwagen gemeldet, davon 110 bei kroatischen Einheiten.

Genau 87 40/41 waren am 1.10.1943 für die Ausrüstung von Panzerspähzügen vorhanden. Im Jahr 1944 wurden nochmals 23 AB 41 produziert.

Die meisten vorhandenen und aus der Produktion zulaufenden AB 41 wurden zu je sechs Wagen in Panzerspähzügen zusammengefaßt und den Korps

und Divisionen der Heeresgruppen Südwest und Südost zugeteilt. Die deutsche Bezeichnung für die Autoblindata AB 40 und AB 41 war "Panzerspähwagen AB 40 und 41 201 (i)".

Bei Übernahme der italienischen Spähwagen war ein AB 43 mit 4,7-cm-Kwk L 32 vorhanden. Der AB 43 war das Nachfolgemodell des AB 41 mit stärkerem Motor, geändertem Turm und geändertem Aufbau. Die Wehrmacht gab 310 AB 43 in Auftrag, davon 240 mit der 2-cm-Kwk und koaxialem 8-mm-MG und 70 Fahrzeuge mit 4,7-cm-Kwk L 32 oder L 40.

Die Produktion sollte schon im Oktober 1943 mit je 25 Einheiten monatlich einsetzen.

1943 kam es zu keiner Fertigung mehr, 1944 wurden 60 AB 43 produziert und eine unbekannte Zahl in 1945. Auch diese Wagen wurden zur Aufstellung von Panzerspähzügen im Südwesten verwendet. Die deutsche Bezeichnung lautete "Panzerspähwagen AB 43 203 (i)".

Die italienische Armee hatte auch den Nachbau des englischen Daimler Scout Car geplant.

Im September 1943 war jedoch noch keines dieser Fahrzeuge mit dem Namen "Lince" bei Lancia gefertigt.

Die Wehrmacht gab 300 Fahrzeuge in Auftrag, 1944 wurden 105 Spähwagen "Lince" gebaut und 1945 eine unbekannte Zahl. Die 3,1 Tonnen schweren Fahrzeuge erreichten eine Geschwindigkeit von 86 km/h. Die maximale Panzerung betrug 14 mm.

Das Fahrzeug hatte zwei Mann Besatzung und ein 8-mm-MG eingebaut.

Die deutsche Bezeichnung war "Panzerspähwagen Lince 202 (i)".

Die Lince wurden zur Aufstellung von Panzerspähzügen verwendet oder als Verbindungsfahrzeuge eingesetzt. Panzerspähzüge mit Lince sollten gemäß Soll-

stärke mit 9 Fahrzeugen ausgerüstet sein, oft wurden jedoch gemischte Einheiten mit AB 41/43 aufgestellt.

Unter den gepanzerten Radfahrzeugen, die der Wehrmacht in die Hände fielen, befanden sich auch 37 Mannschaftstransportwagen vom Typ Carro Protetto A.S. 37. Diese Fahrzeuge waren auf das Fahrgestell des vierradgetriebenen leichten Wüsten-Lkw. Fiat A.S. 37 aufgebaut worden.

Die Fahrzeuge erreichten eine Geschwindigkeit von 50 km/h und konnten außer dem Fahrer noch zehn Soldaten befördern.

Die Bewaffnung bestand aus einem 8-mm-MG. Die Fahrzeuge mit der Bezeichnung "gepanzerte Mannschaftstransportwagen S 37 250 (i)" kamen als Mannschaftstransporter und Befehlswagen zum Einsatz.

So verfügten z.B. im Januar 1945 die Panzer Abteilung Adria noch über acht und die 373. (kroat.) Infanterie Division noch über zwei A.S. 37.

Von den Italienern oder der deutschen Wehrmacht wurden auch einige italienische Lkw behelfsmäßig überpanzert. Über Produktionszahlen oder Hersteller ist nichts bekannt.

Rechts:

Ein frisch erbeuteter Spähwagen AB 41, der noch italienische Kennungen trägt. Am Bug das Nummernschild R.E. 699 B und am Turm ein farbiges Rechteck mit einem Balken, das Zeichen für 1. Zug. Die Balkenkreuze sind behelfsmäßig aufgemalt. Bei den Bugscheinwerfern sind die gepanzerten Abdeckungen geöffnet. (BA)



Links:

Dieser AB 41 führt auf dem rechten Kotflügel das takt. Zeichen für Aufklärungseinheiten. Das weiße Balkenkreuz an der Seite ist nur schwach zu erkennen. Die AB 41 wurden von der Wehrmacht in ihrem Kampfwert gleich dem frz. Panhard eingestuft. (BA)



Links:

Die italienische Armee verfügte im Sept. 1943 noch über eine ganze Reihe von Lancia Panzerspähwagen, die bereits am Ende des ersten Weltkrieges produziert worden waren. Dieses Fahrzeug ist Ende 1944 bei deutschen Sicherungstruppen im Einsatz. (RE)

Rechts:

Charakteristisch für die Lancia IZM waren die Drahtträger vorn am Fahrzeug. Die wassergekühlten 6,5-mm-MG Fiat Modell 1914 sind durch luftgekühlte 8-mm-MG Fiat Modell 1935 ersetzt worden. Der Tarnanstrich ist typisch für den Südostraum 1943/44. (RE)



Links: Mit leicht unterschiedlichen Aufbauten liefen im Südostraum gepanzerte Mannschafts-transportwagen auf Basis des italienischen 3 t Fiat-Lkw Typ 626/628. Hier das Fahrzeug einer SS-Einheit. Es ist nicht bekannt, ob diese Fahrzeuge im Auftrag der italienischen Armee oder der Wehrmacht gebaut wurden. (RE)

Rechts:
Im Schlamm festge-
fahren hat sich dieser
AB 41 und die Solda-
ten am Bug machen
gerade das Abschlepp-
seil frei. Der Wagen ist
am Bug und an den
Seiten mit einem
Balkenkreuz ge-
kennzeichnet. Gut zu
erkennen ist die hinten
liegende, geteilte Ein-
stiegstür. (AP)



Links:
Ein Fahrzeug der 278.
Inf.Div. mit Kennung WH-
1659215 im Raum Lonigo,
Italien 1944. Auf den
Kotflügeln rechts und links
sind Halterungen für
Reservekanister
angebracht. Der Turm ist
gut getarnt und die
Funkantenne nach hinten
abgeklappt. (JR)

Rechts:
Auch die SS erhielt
einige AB 41 für ihre
Panzerspäh-Einheiten,
hier ein Fahrzeug der
4. SS-Polizei-Division
auf dem Balkan 1944.
Links neben der Seh-
klappe für den Rück-
wärtsfahrer ist das
zweite MG nach rück-
wärts in den Aufbau
eingebaut. (FH)





Oben und unten: Auf Basis des Radschleppers Fiat A.S. 37 ließ die italienische Armee gepanzerte Mannschaftstransportwagen bauen, die ebenfalls die Bezeichnung A.S. 37 führten. Die oben offenen Fahrzeuge hatten eine zweigeteilte Hecktür und waren mit MG bewaffnet, die hinter Steckschilde montiert werden konnten. Oben frisch erbeutete Fahrzeuge und unten im Einsatz bei der 7. SS-Gebirgs-Division. (1xBA, 2xMV)





Oben und unten: Der Panzerspähwagen AB 41 (rechts) sollte 1943 durch den Typ AB 43 (links) abgelöst werden. Der Prototyp des neuen Modells hatte einen geänderten Aufbau in dem die Stützräder entfallen und die Türen nach vorne verlegt waren. Das Heck-MG entfiel und auch der Kühlergrill war abgeändert. Das Fahrzeug erhielt einen neuen flacheren aber geräumigeren Turm, in den wahlweise eine 2-cm- oder 4,7-cm-Kanone eingebaut werden konnte. (BA)





*Links:
Im September 1943 war
ein Prototyp des AB 43
mit 4,7-cm-Kwk L/32
vorhanden. Das
Fahrzeug war ein im
Aufbau verbreiteter AB
41 mit dem neuen
Drehturm. (WS)*

*Rechts:
Die endgültig unter der
Bezeichnung AB 43 gebauten
Fahrzeuge waren dann jedoch
unveränderte AB 41, die nur den
neuen Drehturm erhielten. Die
Panzerspähwagen wurden auch
oft als AB 41/43 bezeichnet.
Dieses voll getarnte Fahrzeug ist
im Oktober 1944 in Ungarn im
Einsatz. (BA)*



*Links:
Auch dieser AB 41
ist mit dem neuen
Drehturm und der
2-cm-Kanone
ausgerüstet. Dem
Fahrzeug sind
sämtliche Reifen
abhanden gekommen,
und das Heck-MG ist
ausgebaut.
Interessant ist die am
Turmheck angebrachte
Staukiste (HH)*



Die italienische Armee hatte sich 1943 entschlossen, für einen leichten Panzerspähwagentyp den englischen Daimler Dingo nachzubauen. Als Bewaffnung war ein MG eingebaut. (JW)



Die bei Lancia gebauten Panzerspähwagen führten die Bezeichnung "Lince" und sind auf den ersten Blick nur durch das MG vom Daimler Dingo zu unterscheiden. Hier ein Fahrzeug einer Fallschirmjägerereinheit beim Straßenkampf in einer italienischen Stadt. (BA)

Dieses etwas verwackelte Foto zeigt das gleiche Fahrzeug wie oben links im Einsatz bei der I./Pz. Rgt. 4. Die Wehrmacht hatte 1943 den Bau von 300 dieser Fahrzeuge in Auftrag gegeben, wovon bis Kriegsende noch über 100 ausgeliefert wurden. Die "Lince" waren bei Aufklärungseinheiten als Spähwagen und bei Stäben als Verbindungsfahrzeuge im Einsatz. (JW)



VEREINIGTE STAATEN VON AMERIKA

In den Vereinigten Staaten waren schon im Ersten Weltkrieg und in der Zeit zwischen den Kriegen Panzerkraftwagen hergestellt und erprobt worden. Großes Augenmerk wurde auf die Herstellung genormter Heeresfahrzeuge gelegt, um Ersatzteillieferungen zu erleichtern.

1938 wurde der Scout Car M3 der Firma White als Spähwagen übernommen, dem 1939 die verbesserte Ausführung M3A1 als endgültiger Spähwagen folgte.

Es handelte sich um ein zweiachsigen, oben offenes Fahrzeug, mit der auch für einige Halbkettenfahrzeuge typischen Bugwalze.

Die 5,6 Tonnen schweren Fahrzeuge erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 88 km/h.

An Besatzung konnten acht Mann untergebracht werden, denen gewöhnlich ein 12,7-mm-MG als Hauptbewaffnung zur Verfügung stand.

Es wurden knapp 21000 dieser Fahrzeuge gebaut und auch nach dem Pacht- und Leihabkommen an Großbritannien und Rußland geliefert.

Die deutsche Bezeichnung lautete "Panzerspähwagen M3A1 201 (a)". Es liegt kein Nachweis vor, daß

erbeutete Fahrzeuge auf deutscher Seite verwendet wurden.

Ende 1941 wurde ein leichter Panzerwagen ausgeschrieben, der als Hauptbewaffnung eine 3,7-cm-Kanone tragen sollte.

Die Fahrzeuge waren eigentlich als Panzerjäger vorgesehen. Akzeptiert wurde ein dreiachsiges Fahrzeug der Ford Motor Company mit der Bezeichnung T22 E2, das im Juni 1942 als leichter Panzerwagen M8 eingeführt wurde.

Die 7,7 Tonnen schweren Fahrzeuge erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 88 km/h und hatten eine Panzerung zwischen drei und 19 Millimeter.

Die Besatzung bestand aus vier Mann. In einem oben offenen Drehturm war eine 3,7-cm-Kanone M6 und ein koaxiales 7,62-mm-MG eingebaut.

Teilweise war auch ein 12,7-cm-Fla-MG am Turm montiert. Ford stellte bis Ende 1944 8523 Radpanzer M8, die auch die Bezeichnung "Greyhound" führten, her. Panzerspähwagen M8 (a) wurden auch von der Wehrmacht verwendet, so führte z.B. die Panzer Aufklärungs Abteilung 11 im Februar 1945 zwei M8 in ihrem Bestand.

"Sweet Sue", ein M8-Panzerspähwagen der 3. US-Armee ist im Herbst 1944 in Nordfrankreich erbeutet worden. Bei dem Wagen fehlen die Radabdeckungen, was jedoch häufig bei diesen Fahrzeugen zu beobachten ist. An den Spähwagen ist noch ein einachsiger Anhänger angekuppelt. Der M8 "Greyhound" war ein sehr modernes Fahrzeug, das auch nach dem Krieg bei Polizei und Bundesgrenzschutz eingesetzt wurde. (BA)





"Sweet Sue" mit den neuen Besitzern. Fast alle amerikanischen Kennungen sind unkenntlich gemacht. Die Balkenkreuze sind sehr hastig aufgemalt, so daß die Farbe verlaufen ist. (BA)

Unten: Ein zweiter M8 derselben Einheit. An diesem Fahrzeug sind die Radabdeckungen noch vorhanden und am Turm ist ein Fla-MG montiert. Auf dem Spähwagen werden in Säcken und Kisten die Habseligkeiten der Besatzung mitgeführt. (BA)



WIR SUCHEN

Für die Reihe
„WAFFEN-ARSENAL“
ist ein Band über
„Omnibusse bei der Wehrmacht“
geplant.

Hierzu zählen:

Wehrmachtseigne (KOM), aus dem zivilen Bereich, ab 1939 eingezogene und Beute-Omnibusse.

An fototechnisch sehr guten Aufnahmen ist noch Bedarf.

Pflegliche Behandlung und Rücksendung der eingesandten Fotos sowie ein Beilegexemplar dieses Bandes wird garantiert.

PODZUN-PALLAS-VERLAG
Kohlhäuserstraße 8
61200 Wölfersheim-Berstadt

Micro Armour C in C / GHQ
von

SD.-KFZ. MODELLBAU
Militärmodelle Maßstab 1:285 aus Zinn
DEUTSCHE WEHRMACHT

Panzer 38 (t), Panzer II, III und IV, Sturmgeschütz III und IV, Panther, Tiger I und II, Kettenkräder, Halbkettenfahrzeuge, Geschütze, Lkw's

„DIORAMENTEILE“

Ebenso lieferbar:

Fahrzeuge und Flugzeuge 2. Weltkrieg der amerikanischen, russischen und britischen Armee, Fahrzeuge und Flugzeuge der NATO-Streitkräfte, Schiffe.

Eine Bestellliste mit allen lieferbaren Modellen erhalten Sie gegen Einsendung von DM 5,- in Briefmarken.

FACHHÄNDLERANFRAGEN ERWÜNSCHT!

Nähere Infos erhalten Sie bei:

SD.-KFZ MODELLBAU

Thomas Wittgrebe

45239 Essen

Kellerstr. 100

Telefon: 0201/406094 Telefax: 0201/404832

Verkaufe auf Video-VHS

Orig. Deutsche Kriegswochenschauen sowie Dokumentar- und Spielfilme aus der Zeit 1930 bis 1945. Beste Bild- und Tonqualität.
L 94 anfordern!

C. Uhde Video & Filmvertrieb

Postfach 3734

37027 Göttingen

Telefon: 05502/2059

Fax: 05502/1833



Ein Panhard Panzerspähwagen der 7. Panzer-Division bei Beginn des Rußland-Feldzuges. Das Fahrzeug ist am Bug mit einem Vorpanzer ausgerüstet, um diese senkrechte Stelle besser gegen Beschuß zu schützen. (BA)



Ein Panhard-Funkwagen beim Kriegsberichterzug der 1. SS-Panzer-Division. In diese Kriegsberichter-Spähwagen war eine Tonaufnahmestation eingebaut, das zugehörige Mikrofon hält ein Soldat in der Hand. Bewaffnet ist das Fahrzeug mit einem MG-34. (BA)

Waffen-Arsenal Band 146

Verkaufspreis: DM 12,80 / öS 100.-- / sfr 13,80



Eine Panhard-Draisine auf einer Schienenstrecke in Rußland zur Aufklärung eingesetzt. Diese Fahrzeuge waren oft paarweise oder auch einzeln den Eisenbahn-Panzerzügen als Aufklärungsmittel zugeteilt. (BA)

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt