

Sonderband S-59

Waffen-Arsenal

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



MERCEDES - PKW 1935 - 1945

Dr. Hans-Georg Mayer-Stein



Um die Geländegängigkeit schwerer PKW zu erhöhen, experimentieren wenige deutsche Hersteller mit dreiachsigen Fahrzeugen. Es blieb aber insgesamt bei wenigen Versuchswagen, die zu schwer und zu teuer waren. Der Mercedes G 1 von 1926 bis 1928 gebaut, hat einen Dreilitermotor (Sechszylinder) mit 50 PS Leistung. Der Antrieb erfolgt auf die beiden Hinterachsen.

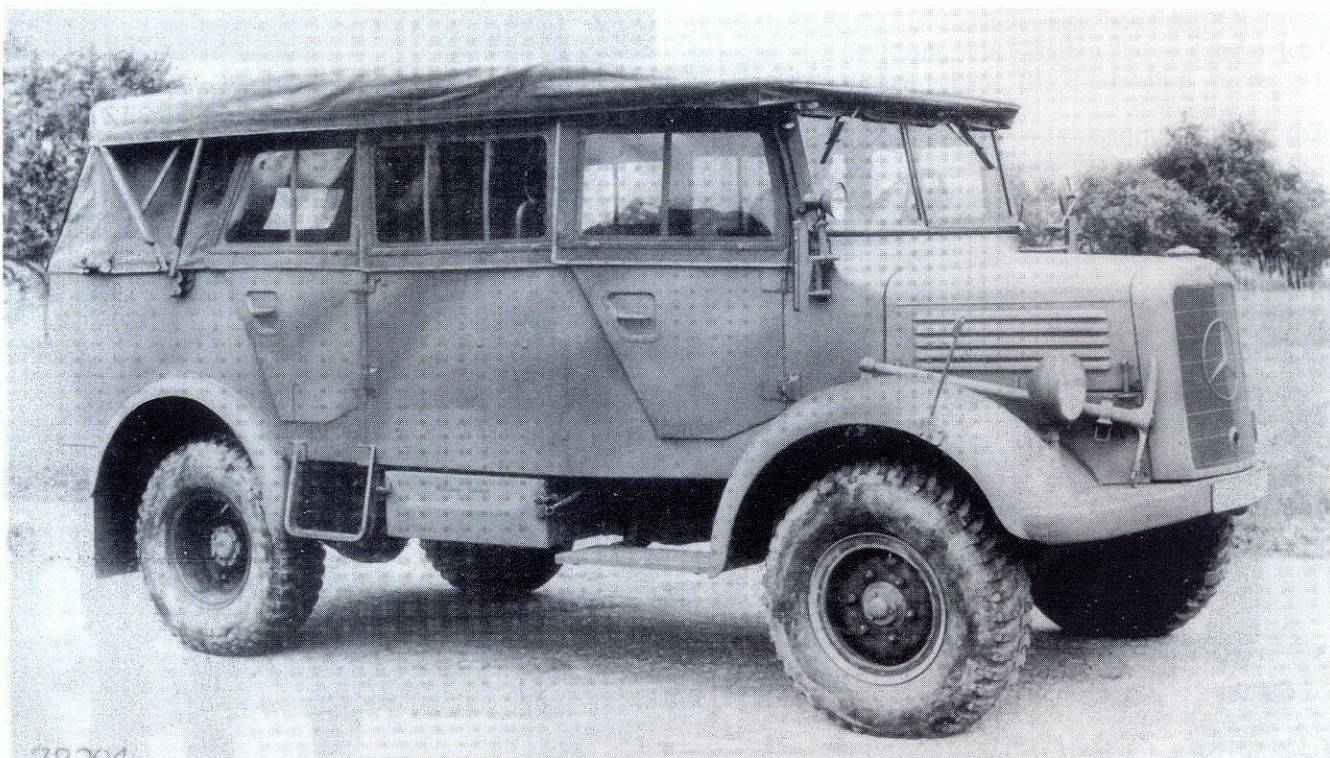


Es sollte einen wundern, wenn das einmal sehr noble, jetzt von der Wehrmacht requirierte Mercedes-Kabriolett mit eigener Motorkraft durch diesen Schlamm gekommen ist. Das repräsentative Auto mit seiner eleganten Linie war ursprünglich eher für den exklusiven Auftritt gedacht und dürfte bei den schlechten Straßenverhältnissen in Rußland schwer zu kämpfen gehabt haben. Für solche Einsatzzwecke waren die eingezogenen Privatwagen nicht gedacht.

Waffen-Arsenal

Sonderband S-59

Waffen und Fahrzeuge der Heere und Luftstreitkräfte



Der Typ 1500 A wurde bei der Truppe als Mannschafts- oder Gruppenwagen genutzt und bewährte sich hervorragend. Der Motor stammte vom Mercedes 260, von dem es in den Jahren 1938/40 einige Prototypen gab. Der 1500 A wurde von Juni 1941 bis Juli 1943 gebaut (4900 Stück), eine einfachere Version mit Hinterradantrieb, die fast ausschließlich bei Feuerwehren im Reichsgebiet zum Einsatz kam, wurde noch bis Juli 1944 produziert (4100 Stück). Der abgebildete 1500 A mit Allrad-Antrieb hat spezielle Sandreifen.

MERCEDES - PKW

1935 - 1945

Dr. Hans-Georg Mayer-Stein

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61200 Wölfersheim-Berstadt

LITERATURÜBERSICHT

Frank, Reinhard: "Personenkraftwagen der Wehrmacht",
Friedberg/Hessen 1993

Kosche, Ludwig: "Erbeutet, beschlagnahmt, gefunden -
Schicksale der Beute-Autos von 1945" in: "Automobil und
Motorrad-Chronik", Hefte 2/85 und 4/85

BILDQUELLEN

Der Verfasser bedankt sich für die Bereitstellung von Fotos
bei den Herren Uwe Heintzer von Daimler-Benz-Archiv
(Stuttgart), Siegfried Bunke (Duisburg) und Henry Hoppe
(Berlin).

Weitere Bildquellen: Archiv des Verfassers und des Verlags.



*Ein 170 VK auf einer russischen Rollbahn, dahinter ein
schwerer Einheits-PKW und ein russischer GAZ ("Rus-
sen Ford").*



*Ehrensalue für einen gefallenen Kameraden. Die Kolonne der Division "Das Reich" mit dem vorausfahrenden Mer-
cedes-Kübelwagen muß warten.*

© Copyright, 2000

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:

VIDA Heinz Nickel, 66482 Zweibrücken

ISBN: 3 - 79 09 - 07 23 - 5

Vertrieb:

Podzun-Pallas-Verlag GmbH
Kohlhäuserstr. 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

Für den österreichischen Buchhandel:

Buchhandlung Stöhr GmbH, Lerchenfelder Straße 78-80, A-1080 Wien

MERCEDES - PKW

Kübelwagen bei der Reichswehr und der Wehrmacht 1933-1945

In den zwanziger Jahren mußte sich die Führung der Reichswehr mit handelsüblichen Personenwagen zufriedenstellen, da nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg die Konstruktion spezieller Militärfahrzeuge von den Siegermächten verboten war. Hinzu kam, daß infolge der katastrophalen Inflation die Finanzlage sowohl der Reichsregierung wie bei den Automobilfirmen sehr angespannt und an die Entwicklung besonderer Geländewagen kaum zu denken war.

Die Reichswehrstellen entschieden sich für Fahrzeuge der mittleren Hubraumklasse, weil die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten gering waren, der Kauf also wirtschaftlich sinnvoll schien. Völlig unverändert - wenn man einmal von der Lackierung mit Tarnfarben absieht - wurden von den Herstellern nur geschlossene PKW übernommen. Aber die militärischen Dienststellen bevorzugten natürlich offene Wagen, bei denen rasches Einsteigen oder Abspringen möglich ist. Deshalb kam es bei der Reichswehr zur Einführung sogenannter Gelände-PKW: Wagen mit offenen Aufbauten auf der Basis handelsüblicher Personenwagen. Von BMW, Hanomag, Horch, Mercedes, Wanderer und anderen wurden solche "Kübelwagen" gebaut, die ihren kuriosen Namen von der merkwürdigen Schalenform der Sitze haben.

Um diese schlichten PKW für den militärischen Einsatz zu präparieren, wurden in der Regel am Fahrwerk einige Veränderungen vorgenommen (verstärkte Federn, Sperrdifferential). Zum Schutz gegen die Unbilden der Witterung gab es nur ein simples Zeltplanverdeck und aufrollbare Seitenplanen anstelle von festen Türen.

Die Entwicklung und Konstruktion der Kübelwagen erfolgte in Zusammenarbeit von Reichswehr und Kfz-Herstellern. Die meisten Autofirmen lieferten Fahrgestelle, auf die von speziellen Karosseriebauern die Aufbauten gesetzt wurden. Daimler-Benz, Horch und Wanderer bauten komplette Kübelwagen. Die militärischen PKW wurden in drei Gewichts- und Hubraumklassen eingestellt: Zu den leichten geländegängigen PKW zählten der Mercedes 170 V und der VW-Kübel, der sich am brauchbarsten erwies und stückzahlmäßig alle anderen vergleichbaren Typen überholte. In der mittleren Klasse waren u.a. die Mercedes Stuttgart 8/38 und 10/50, die Typen 260 und 290 angesiedelt. Zu den schweren geländegängigen PKW gehörte der Mercedes 1500 A, von dem es auch eine LKW-Version gab.

Mitte der dreißiger Jahre gab es im PKW-Bestand des Heeres eine fast unübersehbare Vielfalt von Typen: Einmal, weil die Reichsregierung die durch Inflation und Weltwirtschaftskrise schwer getroffene deutsche Automobilindustrie unterstützen und dabei möglichst viele Firmen berücksichtigen wollte. Da man auf solche Wagen zurückgreifen mußte, die im regulären Verkaufsprogramm waren, das nun auch einem ständigen Modellwechsel unterliegt, ergab sich daraus ein buntes Durcheinander der unterschiedlichsten Fahrzeuge. Hinzu kommt, daß die Kommandeure der Wehrkreise freie Entscheidung hatten und ortsansässige Firmen bevorzugten (z.B. Stöwer in Stettin).

Das schon lange anvisierte Ziel eines standardisierten Einheits-PKW wurde nach 1933 in Angriff genommen. Vom Heereswaffenamt wurden als besondere Eigenschaften gefordert: Allradantrieb, Differentialsperre, Getriebeuntersetzung, Allradlenkung, hohe Bodenfreiheit, gute Wadfähigkeit. Die drei verschiedenen Einheits-PKW in der leichten, mittleren und schweren Klasse, die schließlich in Produktion gingen, konnten freilich die in sie gesteckten Erwartungen nicht erfüllen: hohe Herstellungskosten, hoher Wartungsaufwand

und Benzinverbrauch, hohe Reparaturanfälligkeit. Als Alternative zu den in Gemeinschaftsarbeit konzipierten und produzierten Einheits-PKW wurde von Mercedes-Benz die Baureihe 170 VG/VL bzw. G 5 geschaffen. Vom 170 VG unterschied sich der VL durch die Vierrad-Lenkung. In den Jahren 1935 und '36 wurden nur sehr wenige Exemplare an die Wehrmacht abgegeben. Als Weiterentwicklung erschien 1937 der G 5 mit neuem Rahmen, Fahrwerk, Motor und drei Speeddifferentialen. Da inzwischen der mittlere Einheits-PKW in größerer Stückzahl gebaut wurde, fand die G 5-Konstruktion bei der Wehrmacht nur geringes Interesse. Um auf größere Stückzahlen zu kommen, wurde der G 5 1938 als luxuriöser "Kolonial- und Jagdwagen" der Öffentlichkeit angeboten - rückblickend kann man ihn als Vorläufer der heutigen Luxus-Geländewagen ansehen. Damals freilich hielt sich die Kauflust in Grenzen und so wurden letztlich nur 378 Wagen gebaut. Die Produktion wurde 1941 kriegsbedingt eingestellt.

Der Mercedes 170 V mit Kübelwagenaufbau ging ab 1940 in beträchtlicher Stückzahl an die Truppe und ersetzte den leichten und mittleren Einheits-PKW, die sich als Enttäuschungen erwiesen. Keine Frage, der 170 VK war robust und zuverlässig, auch in den Gestehungskosten billiger als die Einheitskonstruktionen, aber für den militärischen Einsatz letzten Endes ungeeignet: geringe Bodenfreiheit, Heckantrieb, hohes Gewicht. Mit knapp mehr als 19 000 Exemplaren war er der meistgebaute Mercedes-PKW für die Wehrmacht. Als ab 1942 der viel bessere VW-Kübelwagen in größeren Mengen zur Verfügung stand, wurde die Produktion eingestellt. Schon ein einfacher Vergleich zeigt, daß der Volkswagen-Kübel den anderen Konstruktionen überlegen war:

	Einheits PKW leicht	Einheits PKW mittl.	170 VK	VW Kübel
Gewicht (kg)	1 775	3 750	1 235	725
Bodenfreiheit (mm)	235	250	200	290
Benzinverbrauch (L)	17-25	25	13	8

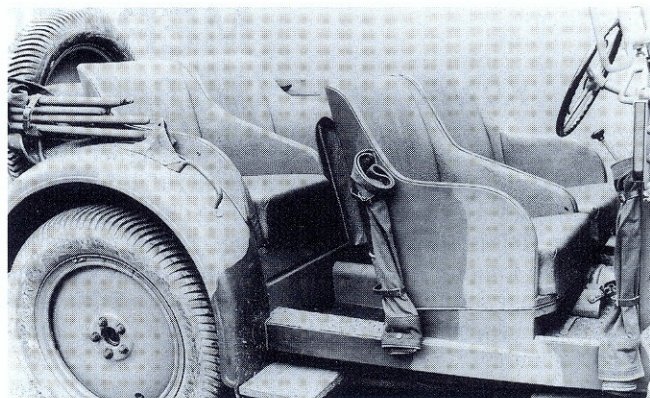
Man sieht: Der Volkswagen konnte gegenüber seinen Mitstreitern sein Leichtgewicht, die hochbeinige Bauart und die bekannten VW-Vorteile ausspielen: Heckantrieb belastet durch Motor, Luftkühlung und Ölkühler (günstig bei extremen Klimaten, wie auf dem afrikanischen und russischen Kriegsschauplatz).

Allen Produktionssteigerungen und Anstrengungen zum Trotz herrschte im Deutschen Reich während des Krieges ein chronischer Fahrzeugmangel - selbst dann, als der VW-Kübel als universales leichtes Einsatzfahrzeug in größeren Mengen zu den Truppen kam. Ein Vergleich zwischen der deutschen und der amerikanischen Produktion zeigt drastisch die Schwächen der deutschen Motorisierung: Während im Reich 52 000 VW-Kübel vom Band in Wolfsburg an die Front rollten, bauten die Amerikaner 665 000 Jeeps. Die triste Bilanz sieht kaum anders aus, wenn man noch die 19 000 170 V-Kübelwagen, rund 15 000 VW-Schwimmwagen, 27 000 mittlere und 14 000 leichte Einheits-PKW hinzurechnet, zumal letztere wegen ihrer hohen Reparaturanfälligkeit rasch ausfielen.

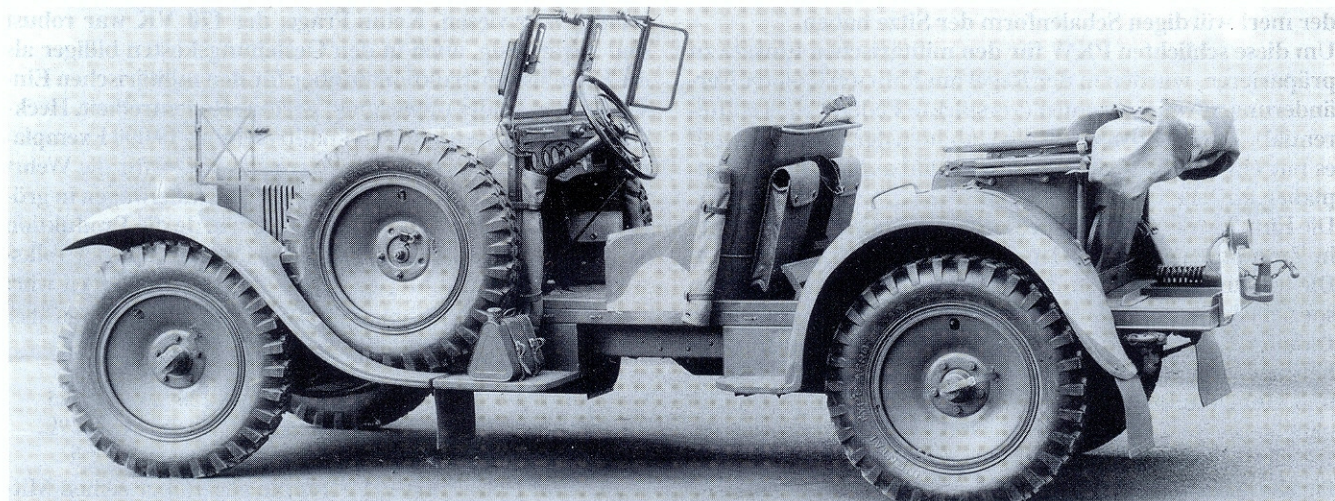
Im Auftrag der Reichswehr konstruierten verschiedene deutsche Automobilhersteller, Daimler-Benz, Horch, Magirus und Selve, geländegängige Dreiachskübelwagen. Obwohl der Horch 8 bei der Reichswehrführung Zustimmung fand, wurde er nur in ganz geringer Stückzahl eingeführt. Daimler-Benz entwickelte zunächst den Geländewagen G 1 aus dem

dann der Dreiachs-LKW G 3 hervorging. 1934 bis '39 wurde schließlich der martialisch aussehende und durch Hitler berühmt gewordene G 4 gebaut. In den Jahren 1939 und '40 kamen zur Wehrmacht in wenigen Exemplaren auch Sechsrad-PKW - meist in Kabriolett-Ausführung - von Steyr, Krupp, Praga und Tatra.

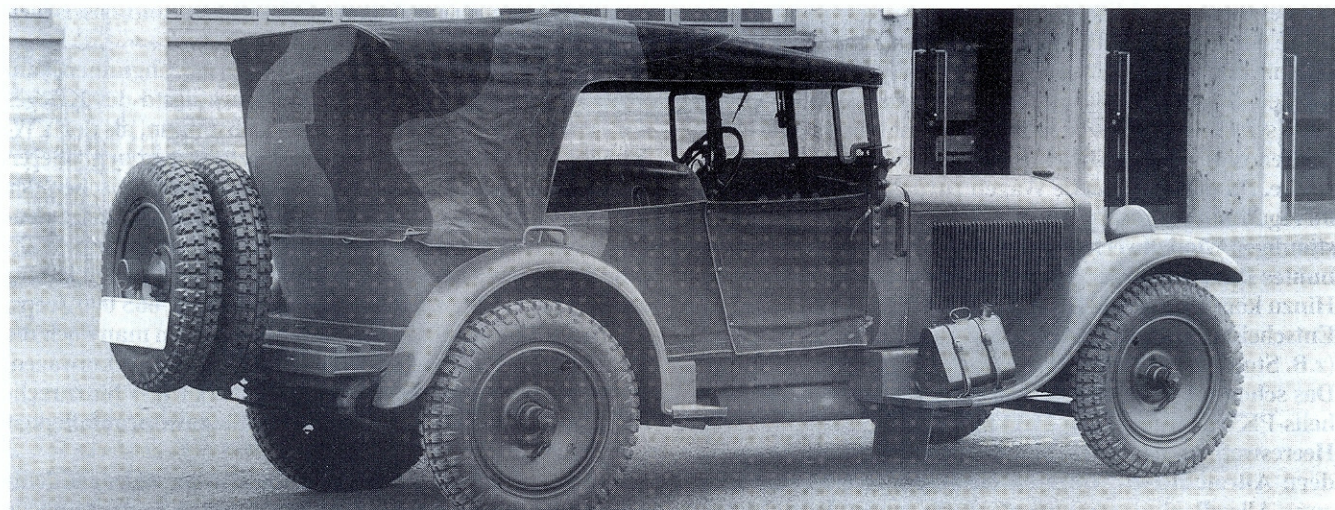
Die Vorteile der Dreiachskonstruktion konnten eigentlich nur bei Lastwagen in der Praxis wirksam werden. Zu den Vorteilen dieser Bauart gehören die bessere Lastverteilung und - bei zwei angetriebenen Hinterachsen - bessere Übertragung großer Zugkräfte ohne zu rutschen. Auch wird ein Eingraben des Fahrzeugs viel mehr verhindert; zudem ist ein Herausarbeiten des Fahrzeugs aus matschigem Untergrund mit eigener Kraft viel eher möglich. Geländegängige Dreiachswagen haben also durchaus die Qualitäten des Traktors. Dem Vernehmen nach haben nur drei G 4-Mercedes den Krieg überlebt: Einer ist im Technik-Museum in Sinsheim zu sehen. Der zweite Wagen steht bei einer Filmgesellschaft in Las Vegas. Der dritte G 4 wurde aus französischem Besitz 1984 nach Amerika verkauft. Zutreffend schrieb Werner Oswald: "Es ist jammerschade, daß dieser prächtige G 4, der ja eines nicht zu fernem Tages gewiß der wertvollste Mercedes der Welt sein wird, nicht den Weg in das Museum der Daimler-Benz AG gefunden hat. Hier und nirgendwo anders gehört er eigentlich hin!"



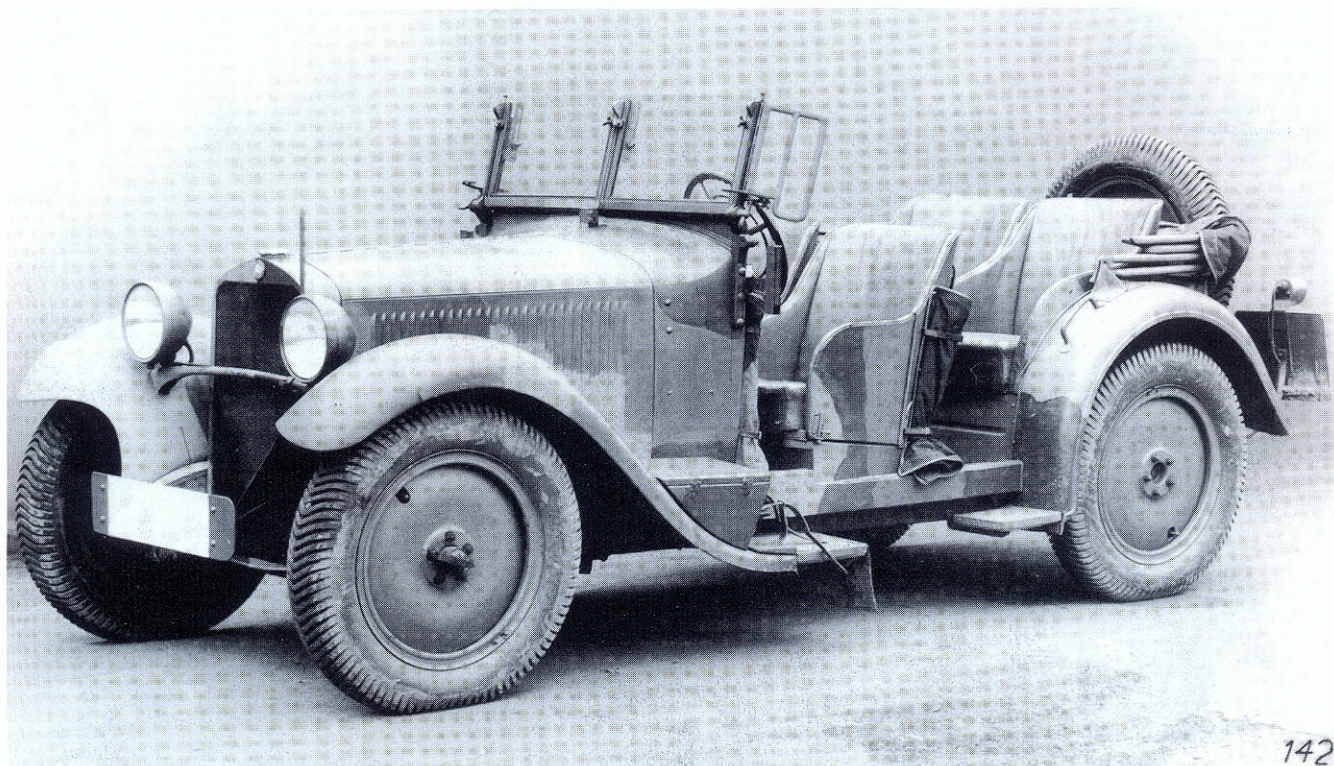
Die körpergerecht geformten Schalensitze gaben festen Halt und Schutz gegen plötzliches seitliches Herausfallen in Kurven oder im Gelände. Im Soldatenjargon bekamen sie bald die Bezeichnung "Kübelstühle", daher "Kübelstüchwagen" oder einfach "Kübelwagen". Der Ausdruck wurde bei allen späteren offenen Gelände-PKW beibehalten, selbst dann, wenn diese gar keine Kübelstühle mehr hatten, wie z.B. beim G 4, dem Einheits-PKW und dem VW, die schon deshalb auf Kübelstühle verzichteten, weil sie feste Türen haben.



Der Mercedes "Stuttgart" als Kübelwagen war bei der Reichswehr der meistgefahrte Gelände-PKW. Mit Antrieb auf Hinterräder, Aufbauten von Mercedes Benz, Gaubschat und Trutz.

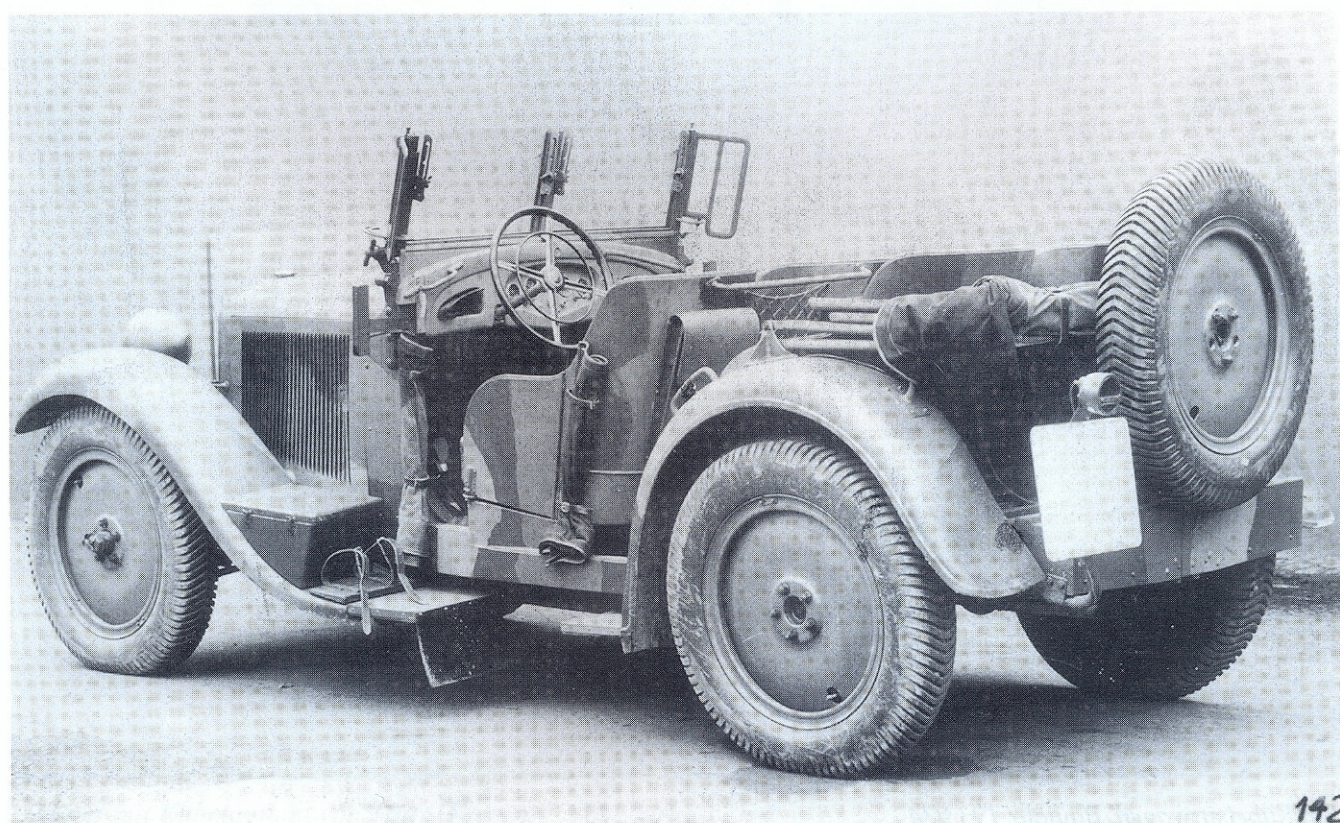


Der Mercedes "Stuttgart" war eine Porsche-Konstruktion und kam 1928 auf den Markt. Die stabile Bauart des Mittelklassewagens prädestinierte ihn zum Kübelwagen. Bei der Reichswehr fand er Zuspruch wegen seiner Robustheit und Zuverlässigkeit. (Sechszylinder, 2,6 Liter, 50 PS, 1250 kg Gewicht. Antrieb auf Hinterräder, Verbrauch 20 Liter, mechanische Fußbremse).

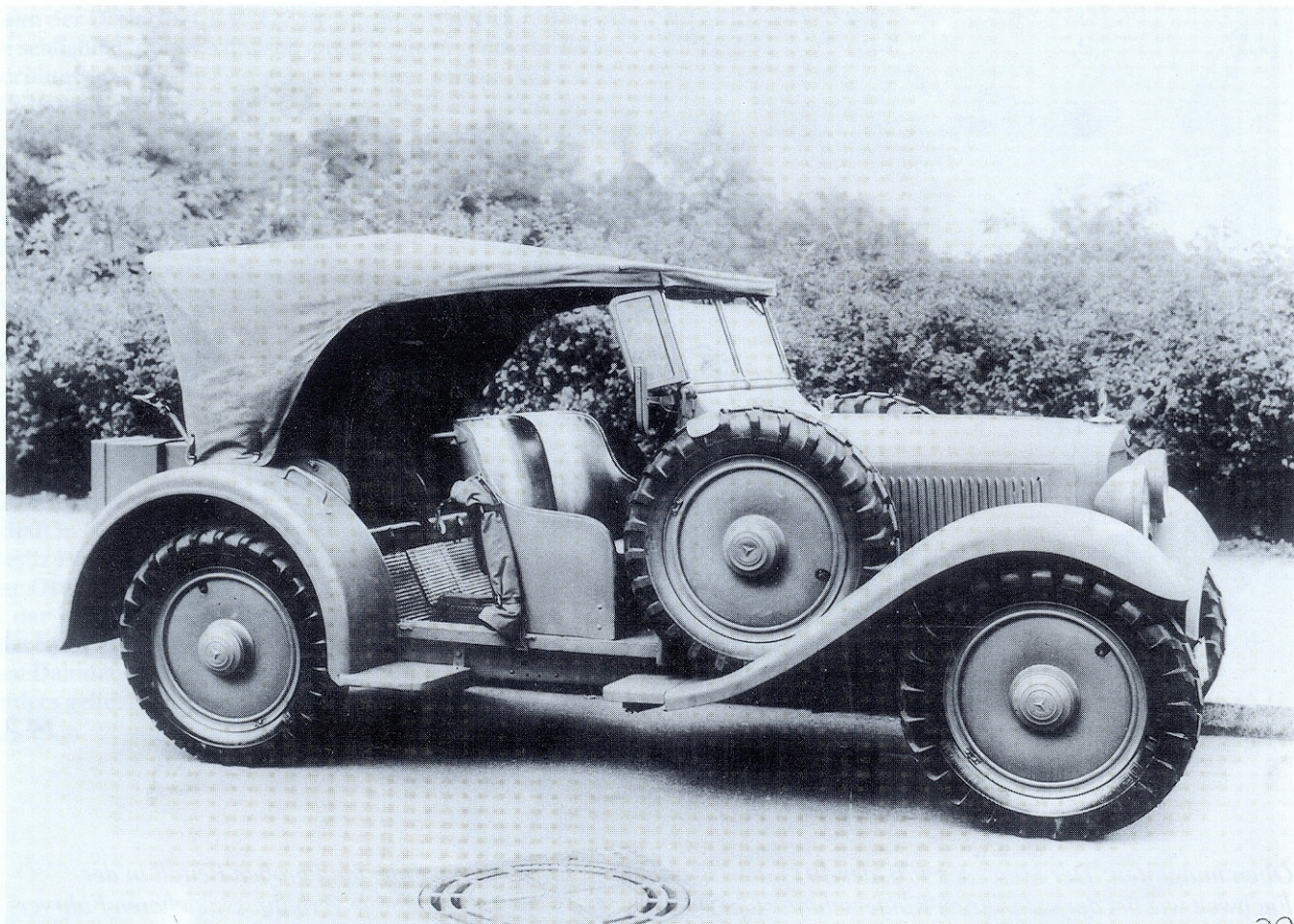


142.

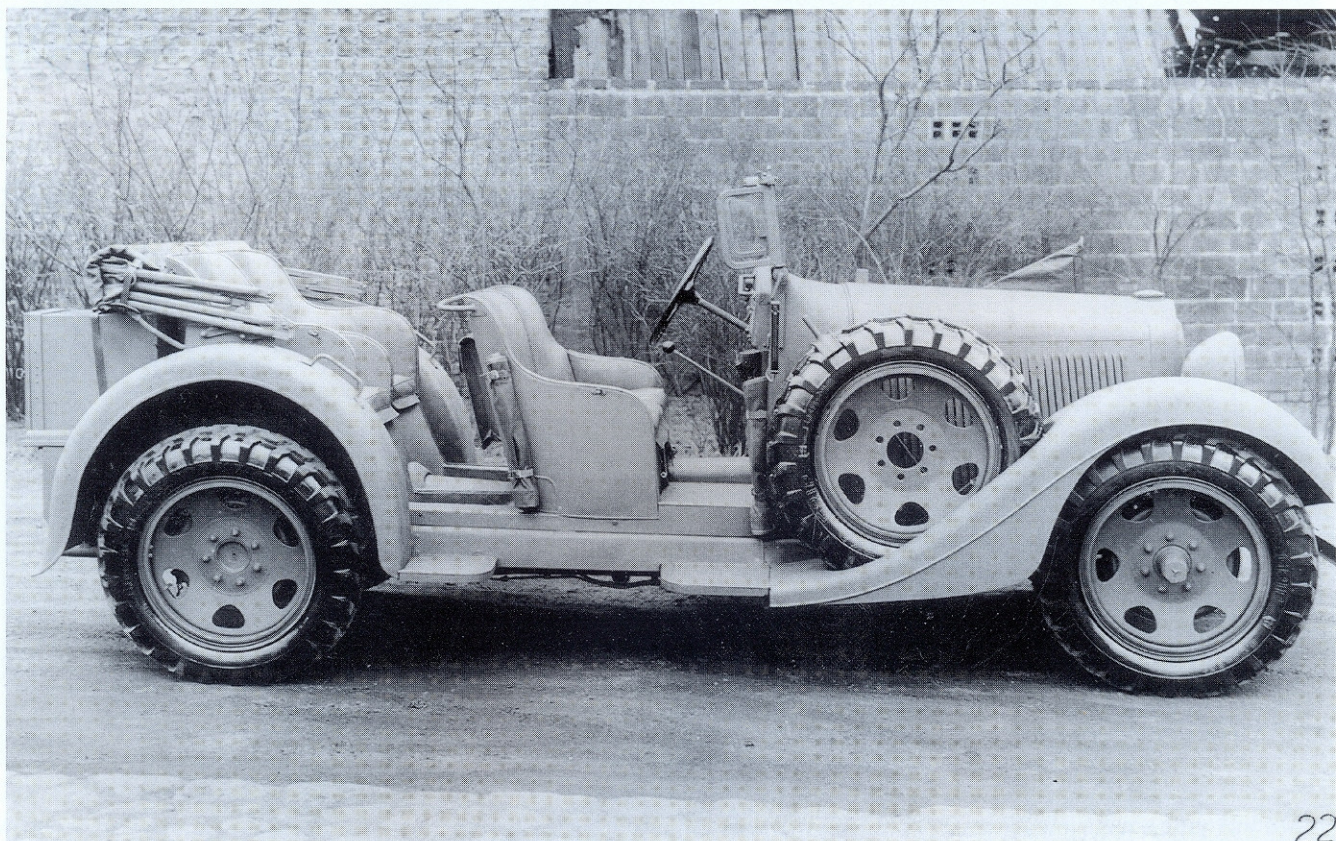
Oben und unten: Der Mercedes 170, der 1931 der Öffentlichkeit präsentiert wurde, fand großen Beifall in der Fachwelt wie bei der anvisierten Käuferschaft, nicht zuletzt wegen seines für damalige Verhältnisse sicheren Fahrverhaltens aufgrund der neuen "Schwingachsen". Der kompakte Mercedes zu volkstümlichem Preis kam in der Zeit nach der Weltwirtschaftskrise gerade recht. In kleiner Stückzahl kam der 170er als Kübelsitzwagen auch zur Reichswehr. (Sechszylinder Motor, 1,7 Liter / 32 PS).



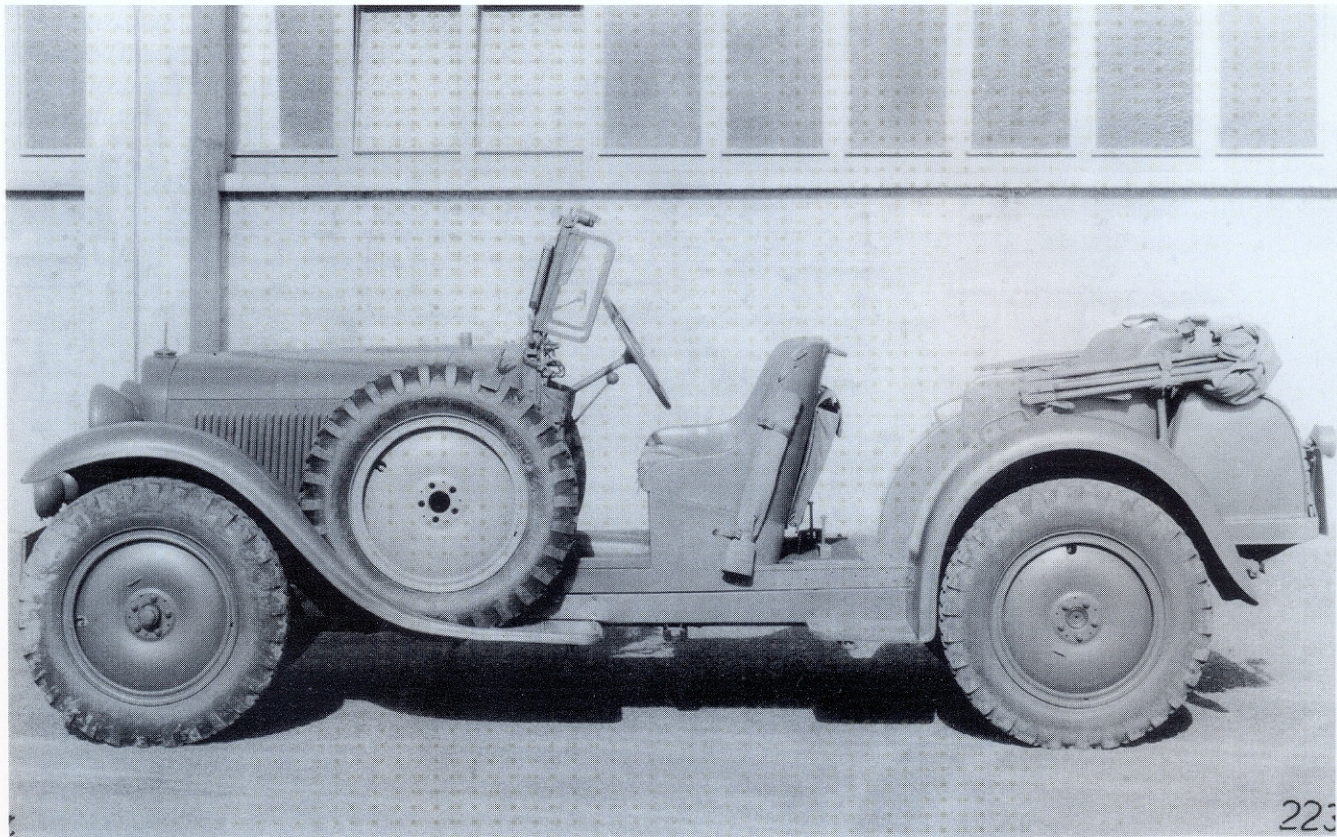
142



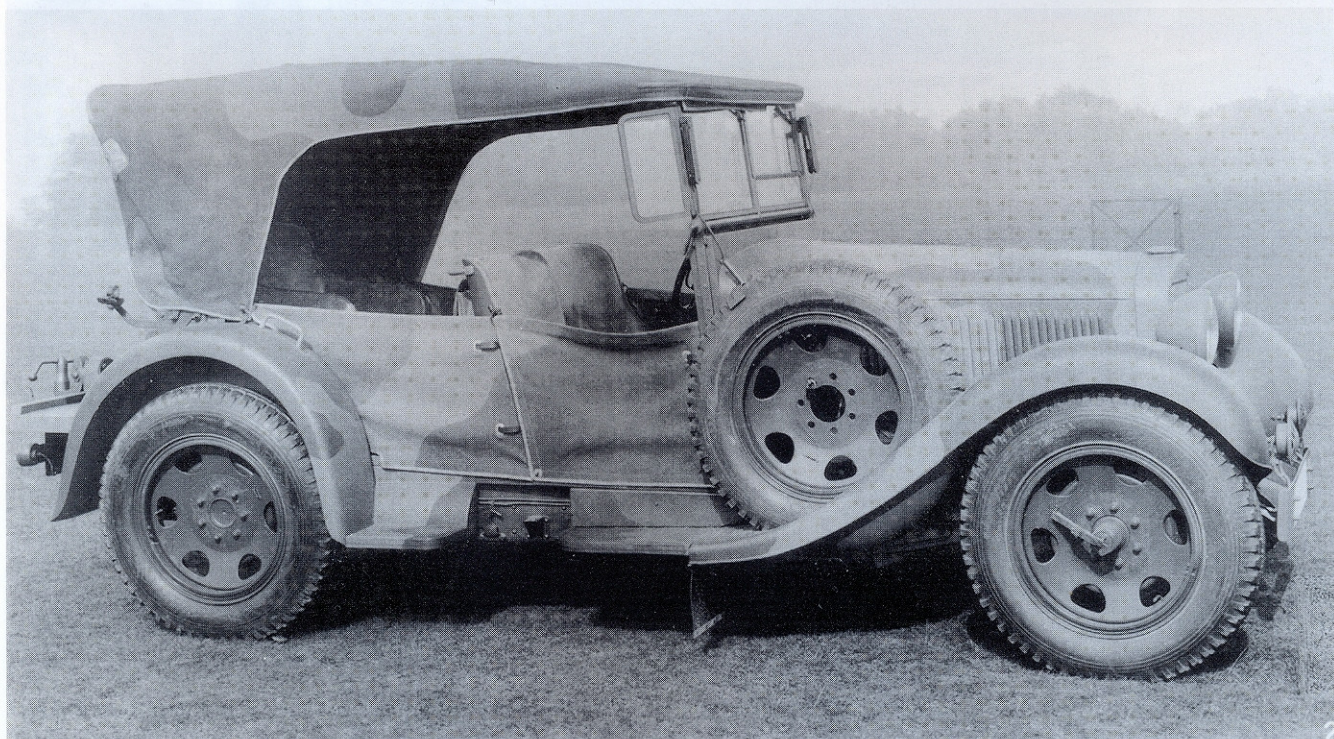
Der 200er war der Vorgänger des "Stuttgart" mit dem 38 PS-Motor aber bei dem schweren Auto etwas untermotorisiert. Die Karosserie dieses 1934 gebauten Kübelwagens stammt von Gaubschat (Berlin).



Ein Kübelsitzwagen, Baujahr 1933/34



Ein 290 Kübelsitzwagen, Baujahr 1936/37



2,9 Liter mit Kübelaufbau von Trutz (Koburg)



Ein 320 Kübel (78PS) von 1939



Dieser 320 Kübel der Luftwaffe hat schon - wie im Krieg üblich - abgedeckte Hauptscheinwerfer und auf dem linken Kotflügel den nachträglich aufgesetzten Tarnscheinwerfer. Das Ersatzrad fehlt, man sieht daher gut die Reserveradhalterung.

*Abschiedsparade einer
Panzer-Division (SS-
Nachrichtenabteilung).
Der salutierende Offizier
steht im Mercedes 320
Kübelwagen.*

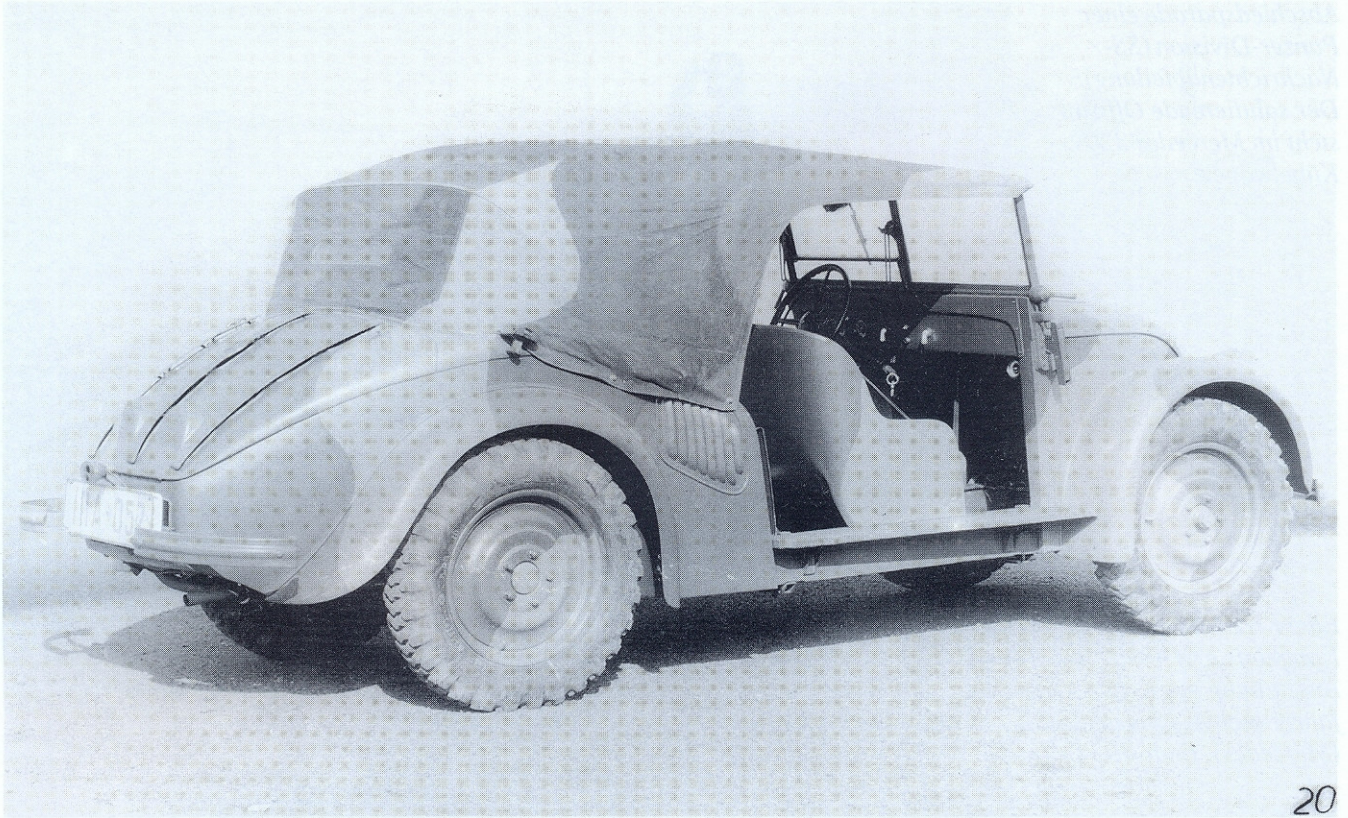


*Eine Kradschützen-
Kompanie, noch in
Ausstattung mit Kraft-
fahrzeugen der Polizei
(Mercedes). Ende 1934*



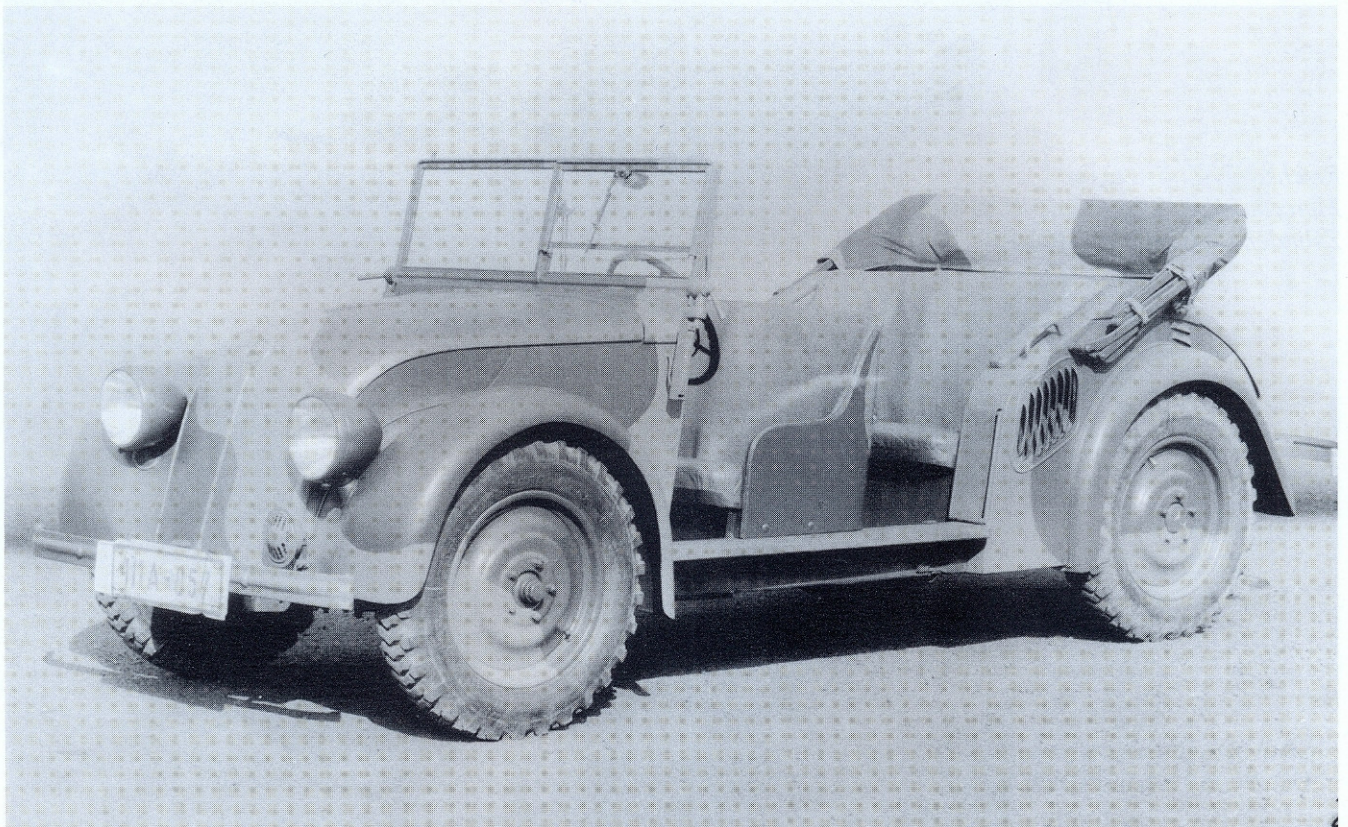
*Reichswehr-Offiziere im
Mercedes 170 (7/32 PS, 6
Zylinder, Baujahr 1931)v*

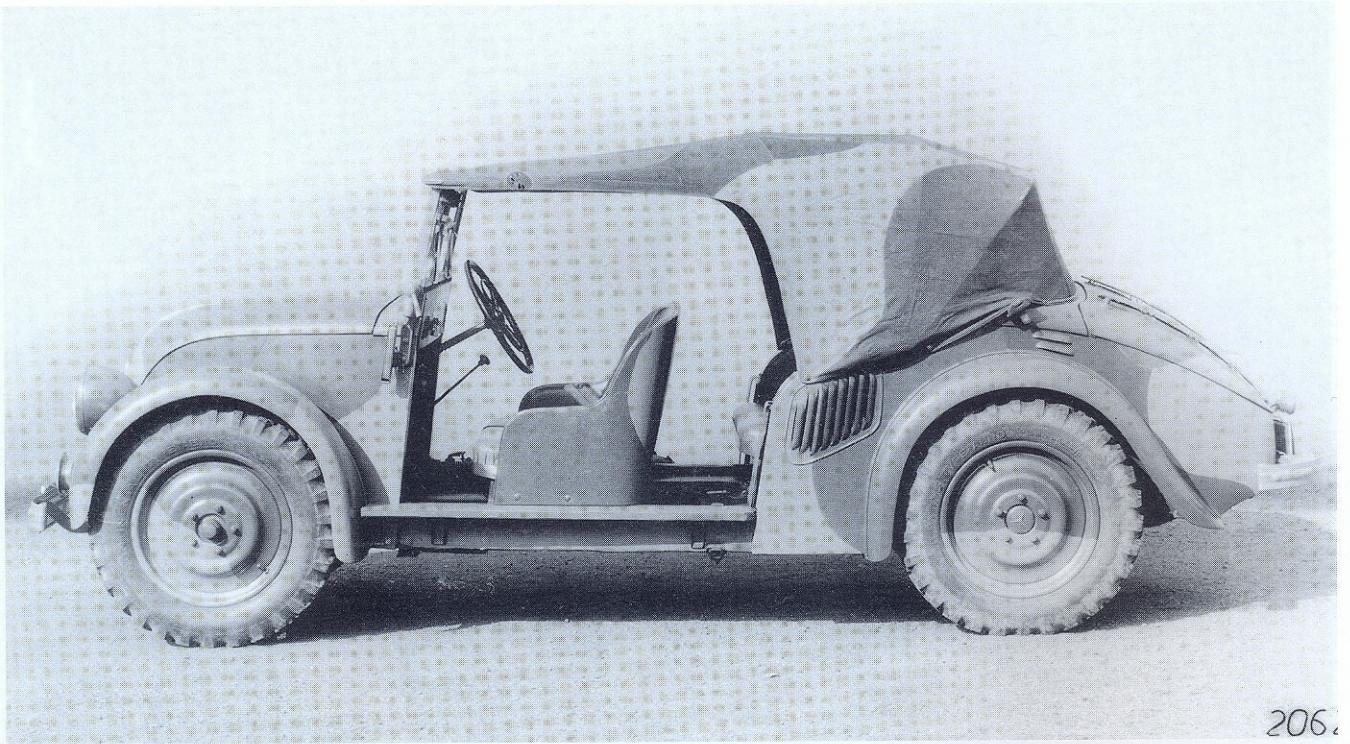




20

Der 130 H mit Heckmotor von 1934/35 hat konstruktiv und stilistisch (Stromlinienform) viel Ähnlichkeit mit dem Volkswagen, der 1938 der Öffentlichkeit gezeigt wurde. Die Kübelwagen-Ausführung für die Reichswehr (s. unten), die hier zu sehen ist, war eine Rarität.





Der 130 H hat zwar große Räder, aber keinen Allradantrieb und nur geringe Bodenfreiheit. Für den Geländeeinsatz war er ungeeignet. Der 1,3 Liter Motor leistete 26 PS.

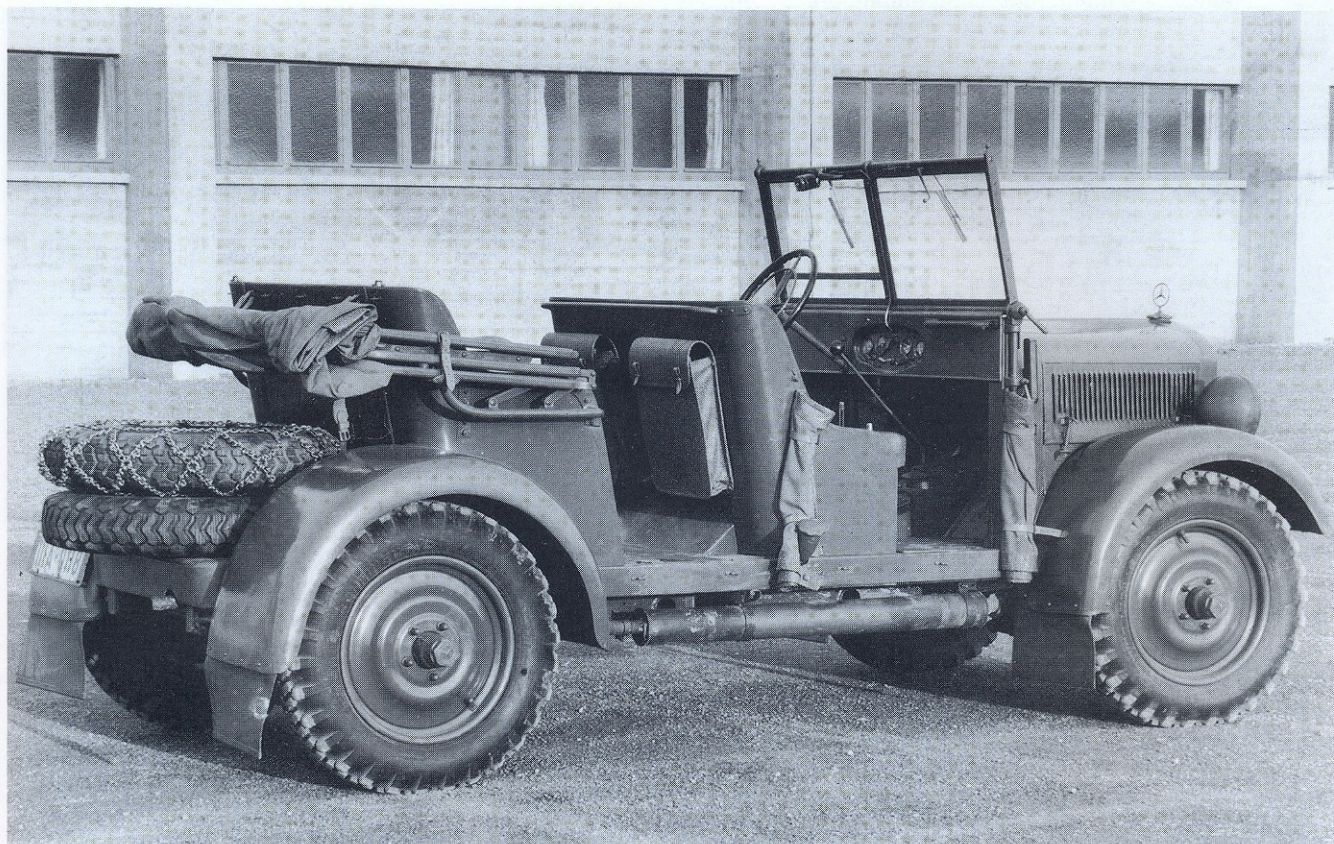


Ein sehr exotisches Exemplar ist auch der 170 H als Kabrio-Limousine, der hier auf einer Straßenkreuzung in Athen zu sehen ist (1942). Die Wehrmacht legte keinen großen Wert auf die unpraktischen Heckmotorwagen von Mercedes. Der 170 H hat den gleichen Motor wie der 170 V (V=vorn), er liegt aber hinter der Hinterachse.

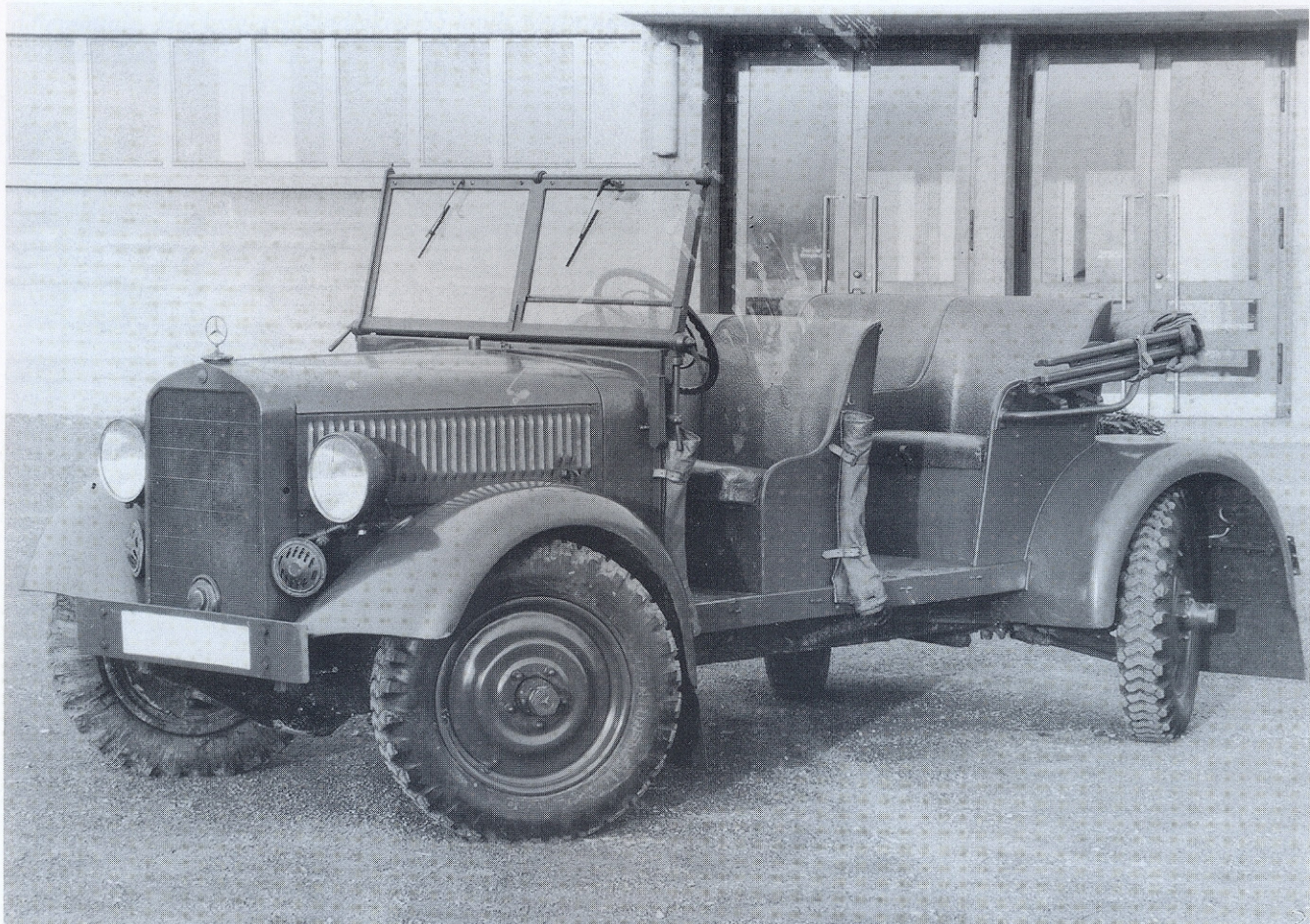


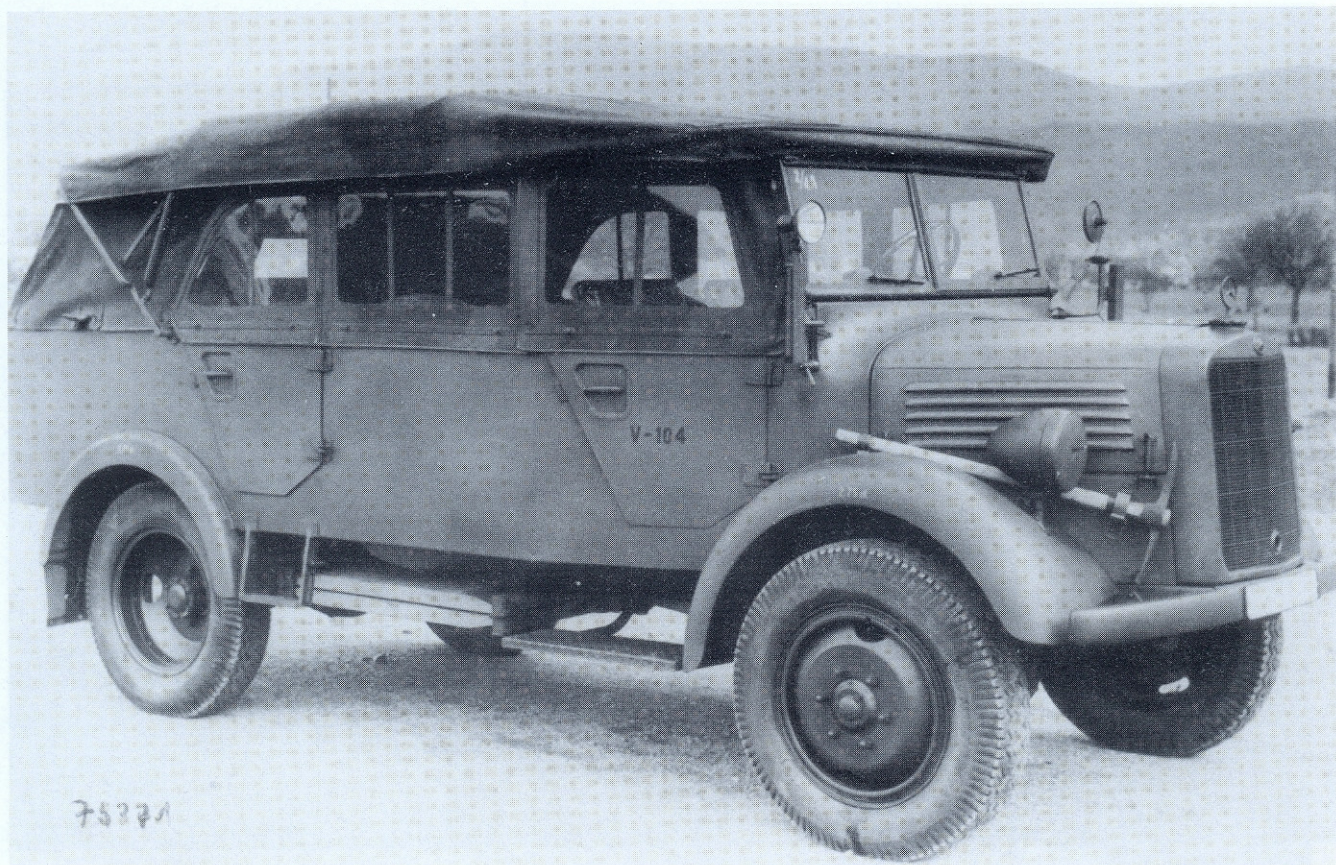
Die Bilder auf dieser Seite zeigen Versuchsfahrten mit dem 170 VG/170 VL. Die Basis dieses Geländewagens stammt vom Mercedes 170 V, den wir uns auf den folgenden Seiten noch genauer ansehen werden. Der 170 VG bzw. 170 VL hat aber Allrad-Antrieb bzw. Allrad-Lenkung. Er war als Konkurrenz zum mittleren Einheits-PKW gedacht. Die Wehrmacht konnte sich für dieses Fahrzeug aber nicht begeistern. Es blieb bei etwa 100 Stück. Die abgebildeten Fahrzeuge haben Stuttgarter Kennzeichen.



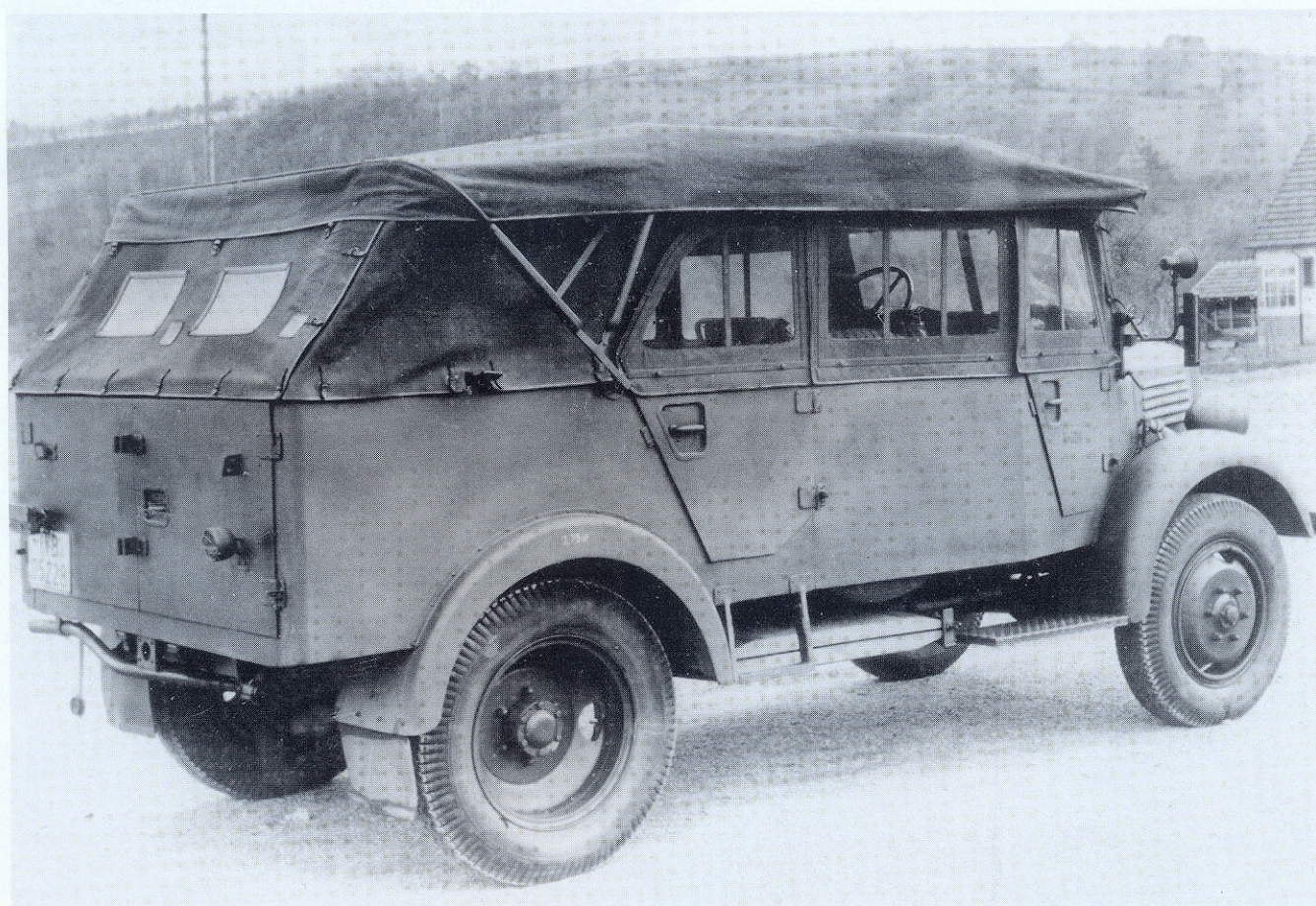


Mercedes 170 VL (Typ W139) mit Allrad-Lenkung, 1937, 1,7 Liter-Vierzylinder, 38 PS, Allrad-Antrieb, Spurkreis: 11 m (Vorderrad-Lenkung), 7 m (Hinterrad-Lenkung), die Hinterrad-Lenkung war abschaltbar. Höchstgeschwindigkeit 82 km/h, Verbrauch 13 Liter (Werksangabe).





Der Mercedes 1500 A war ursprünglich als kleiner 1,5 Tonner-LKW vorgesehen, mußte aber dann zusammen mit den 1500 A-Typen von Phänomen und Steyr die großen Einheits-PKW ersetzen, die sich nicht bewährten. So kam der MB 1500 A fast ausschließlich als Gruppen- oder Mannschaftswagen zur Wehrmacht.





Nach dem Schell-Programm, das eine Rationalisierung der deutschen Automobil-Produktion versah, sollte sich die Daimler Benz AG auf den Bau von LKW mit 3, 4, 5 und 6 Tonnen Nutzlast konzentrieren. Entgegen den staatlichen Vorgaben entwickelte man dennoch einen 1,5 Tonner, der sich dann als Achtsitzer bei der Truppe bestens bewährte. Die technischen Daten des 1500 A: 2,6 Liter Vergasermotor, 60 PS bei 3000 U/min, Allrad-Antrieb, 2 Sperr-differentiale, Höchstgeschwindigkeit 85 km/h, Verbrauch 30 Liter (Gelände), 20 Liter (Straße), Bodenfreiheit 240 mm, Gewicht 2400 kg.





Südabschnitt der Ostfront. Es ist Anfang Mai 1942. Die 9. Armee bereitet sich auf die neue Offensive vor. Da die Versorgung nach wie vor nur sehr schleppend erfolgte, wurde der Angriffstermin, der zuerst auf den 10. Mai festgesetzt war, mehrmals verschoben. Ende Mai trafen endlich die von Generaloberst Model verlangten Reservedivisionen in den vorgesehenen Bereitstellungsraum ein. Hinter dem Mercedes-Lastwagen (Dreitonner) ein Mercedes 1500 A als Mannschaftswagen. Dahinter folgt ein Steyr 1500 A mit Fleckenmuster und angehängtem Geschütz. Er war das Gegenstück zum MB 1500 A und wurde ebenfalls als Gruppenwagen eingesetzt, als Ersatz für die schweren Einheits-PKW, die sehr reparaturanfällig waren.



In der zweiten Junihälfte 1942 rollen die motorisierten Kampfgruppen der 1. und 4. Panzerarmee nach Süden zum Don. Glühende Hitze und beißender Staub zehren an den Kräfte. Menschen und Material werden extrem strapaziert. Ein Mercedes 1500 A fährt auf der von Staubwolken eingehüllten Vormarschstraße der Kolonne voran.



Ein MB 1500 A auf Erkundungsfahrt im Süden Italiens.



Die großen Mercedes-Kübelwagen eignen sich besonders gut für Straßen-erkundungen.



Mit dem neuen Mercedes-Kübelwagen wird sofort eine Probefahrt gemacht.



Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen Dr. Ing. Fritz Todt inspizierte die Baustellen der Reichsautobahn. Die oberbayrische Schuljugend mit Wadelstrümpfen, Sepplhosen, Trachtenhut, Schulranzen und Regenschirm hat den Gelände-Mercedes G 4 gestürmt und darf ein Stück weit mitfahren.



Hitler während des Polenfeldzuges im G 4, am 5. September 1939. General d. Panzertruppe II Guderian meldet sein Korps.



Mercedes G 4 im Museum in Sinsheim.



Hitler in seinem Mercedes G 4 während des Polenfeldzugs auf Frontbesuch. Auf dem unteren Bild mit Fahrer Kempka, General von Reichenau und Adjutanten.





Im Juni 1940 nach dem Sieg über Frankreich besucht Hitler Paris.



Sepp Dietrich an der Spitze der Leibstandarte bei der Siegesparade in Athen vor Generalmarschall List.

DER 170 V

Der Mercedes 170 V als Kübelwagen war der meistgebaute PKW der Daimler-Benz AG für die Wehrmacht. Er lief äußerst zuverlässig, war robust und anspruchslos, aber abseits der Straße völlig überfordert, denn seine Herkunft vom handelsüblichen Personenwagen machten sehr schnell die Grenzen seiner Einsatzmöglichkeiten in unwegsamem Gelände deutlich.

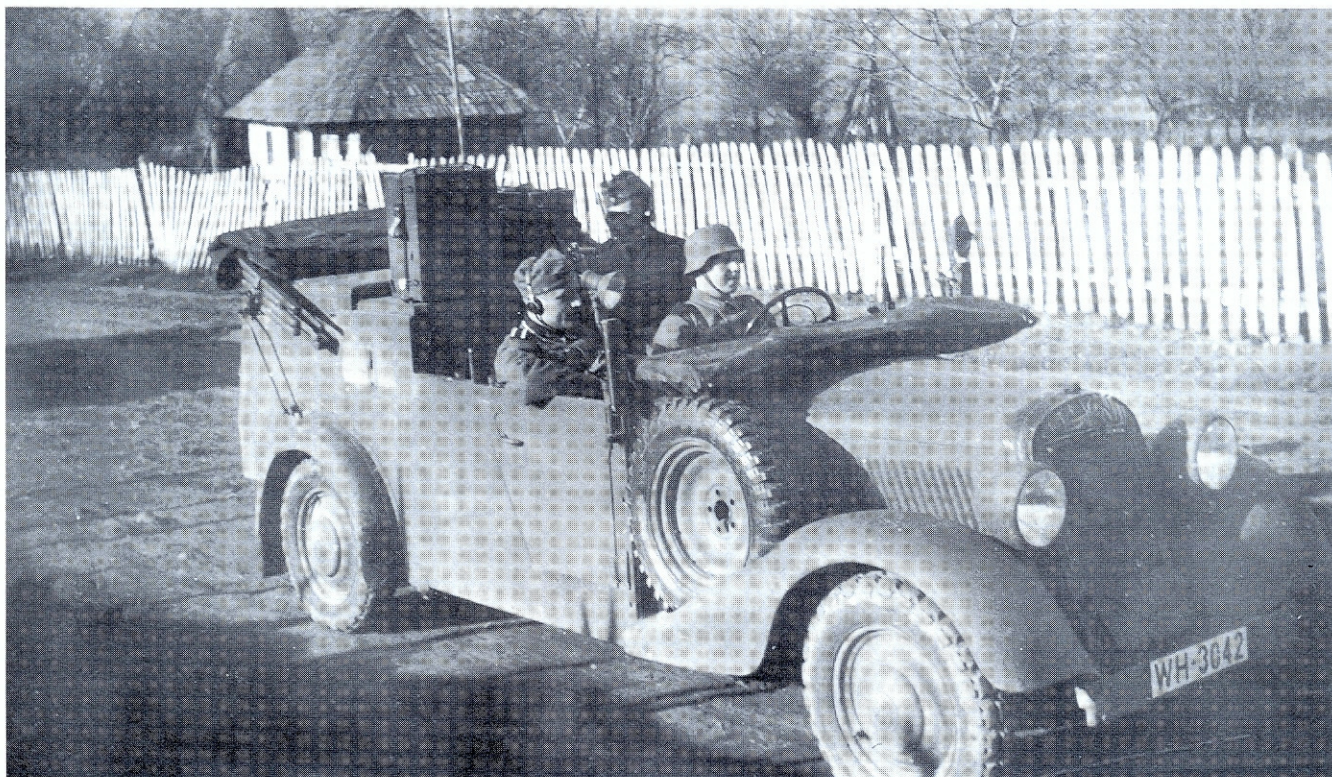
Die 170 V-Limousine wurde im Februar 1936 auf der Berliner Automobil-Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert. Sie war von vornherein als Massenauto konzipiert worden. Allerdings hatte man auch als Besitzer dieses "kleinen" Mercedes schon zur etwas wohlhabenderen Einkommensklasse gehören müssen, den immerhin waren mindestens 3 750 Reichsmark für die zweitürige Limousine aufzubringen, um in den Besitz eines "V" zu kommen (V = vorn, im Gegensatz zum 170 H mit Heckmotor). Der Opel-Kadett und der Olympia, die wir wegen ihrer massenhaften Verbreitung in jenen Jahren zum Vergleich heranziehen, waren viel billiger: Der Kadett kostete 1800 RM, der Olympia 2100 RM. Und selbst der wesentlich größere und repräsentative Opel-Kapitän mit Sechszylinder war noch billiger zu haben als der 170 V. 1936 rollten auch die ersten Prototypen des Volkswagens durch Deutschland. Mit dem Autobahnbau ging es zügig voran. Den 170 V konnte man als komfortablen Reisewagen für die neuen Betonpisten sehen. Aber im Deutschen Reich gab es zum großen Teil noch Staubstraßen.

Hervorgegangen war der 170 V aus dem 170 der Jahre 1935 und 1936, der allerdings einen Sechszylindermotor hatte. Die 1935 modernisierte zweitürige Limousine hatte schon viel Ähnlichkeit mit dem "V"-Modell, aber auch der Typ 200 von 1936/37, wenngleich der "V" sich von seinem ganzen Habitus mehr als Jedermann-Auto ausgab. Vor dem Kriege gab es von ihm viele Modellvarianten, die nach dem Krieg nicht wieder erschienen, weil man von der Gemischt- zur Ganzstahlbauweise übergegangen waren (vom Holzaufbau mit Stahlblechverkleidung zur Ganzstahlkarosserie). Neben

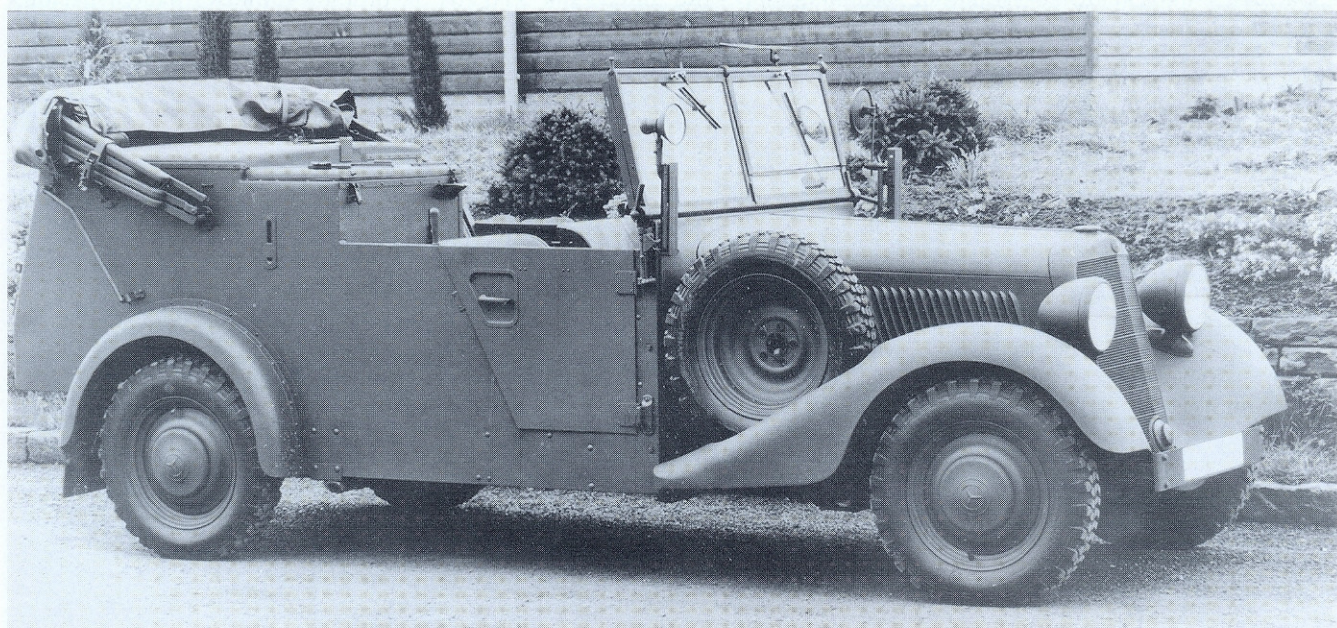
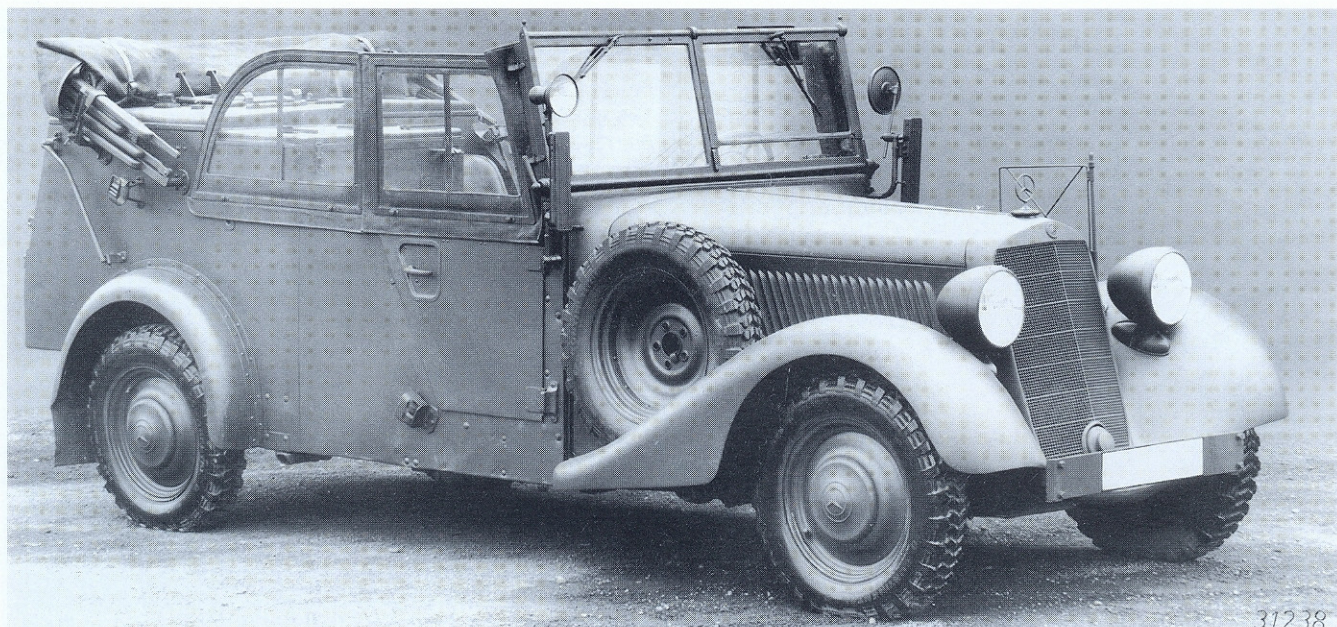
der zwei- und viertürigen Limousine gab es den zwei- und viertürigen Tourenwagen, zwei verschiedene Ausführungen des Kabrios, eine Kabrio-Limousine, einen Roadster und Kombiwagen in verschiedenen Ausführungen, die im privaten Gewerbe, bei der Reichspost oder etwa der Partei Verwendung fanden. Von Anfang an wurde der 170 V auch bei der Wehrmacht und der Polizei eingesetzt. So gab es den 170 VK Kübelsitzwagen in verschiedenen Ausführungen: drei- und viertürig, mit Metall- und Segeltuchtüren - alle basierend auf dem nur wenig geänderten Fahrgestell des handelsüblichen Wagens. Eine ernsthafte Weiterentwicklung für den militärischen Einsatz waren erst die Typen 170 VG/VL und G 5 mit Allrad-Antrieb bzw. dann Vierrad-Lenkung. Nach Kriegsende wurden viele Mercedes 170 in Deutschland wie im Ausland noch jahrelang benutzt, sofern sie den Krieg überlebt hatten. Gerade im Ostblock taten viele 170er bis weit in die siebziger Jahre Dienst - mit schier astronomischen Kilometerleistungen. Weil es dort kaum Ersatz durch Neufahrzeuge gab, andererseits aber auch Originalersatzteile fehlten, wurden diese treuen alten Mercedes mit viel Improvisationskunst und Fremdteilen am Leben erhalten. Mancher Vorkriegs-Mercedes kam schließlich wieder in den Westen, weil sich ein Liebhaber in ihn vernarrt hatte.

Anfang der siebziger Jahre bekamen die alten Mercedes 170 den Status von Liebhaberfahrzeugen. Mit der nun anhebenden Oldtimerwelle begannen nun auch der rapide Preisanstieg und die Geschäftemacherei. Immerhin wurden nun viele Fahrzeuge mit viel Aufwand an Zeit und Kosten originalgetreu restauriert.

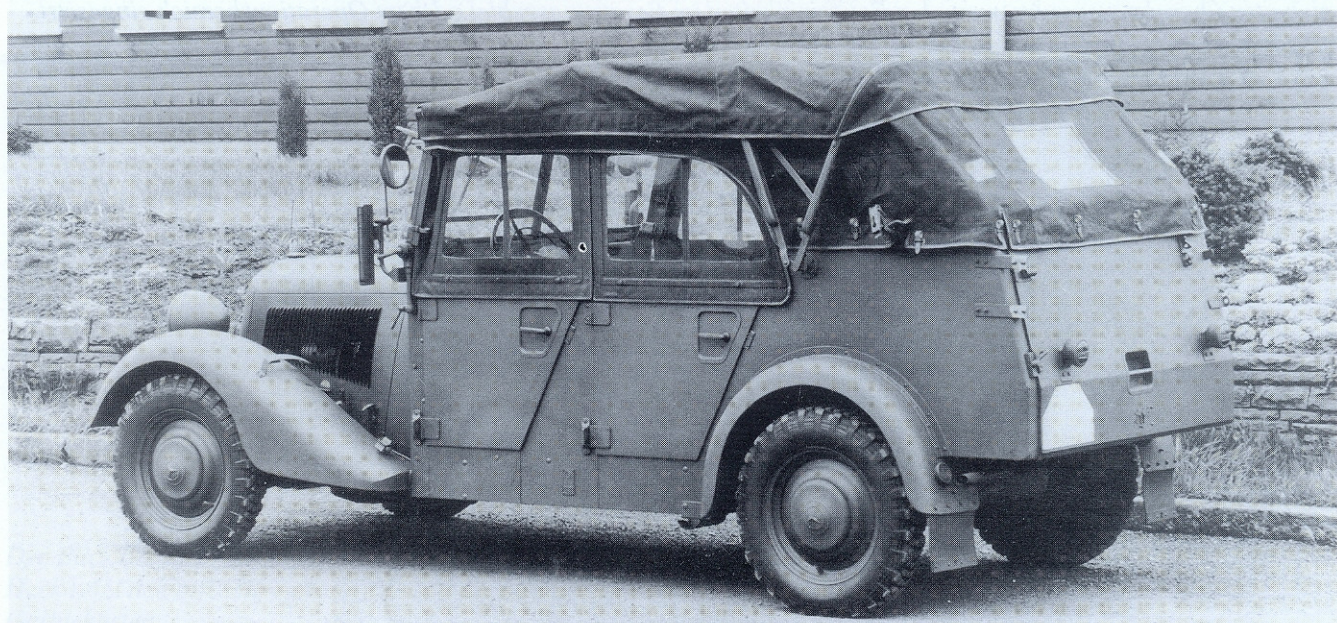
Die Wiederaufnahme der Produktion erfolgte 1946 mit einem schlichten Kasten- und Pritschewagen auf der Basis des 170 V für die Polizei und Sanitätsdienste. 1947 lief auch die Fertigung der 170 V-Limousine wieder an. Die Ausführung war bis auf kleine Änderungen mit dem Vorkriegswagen identisch. Für private Käufer stand nunmehr ausschließlich die viertürige Ausführung auf dem Fertigungsprogramm. Der offene Tourenwagen für die Polizei (OTP bzw. OTPD als Diesel) kann durchaus auch als Nachfolger der früheren Kübelwagen gesehen werden.

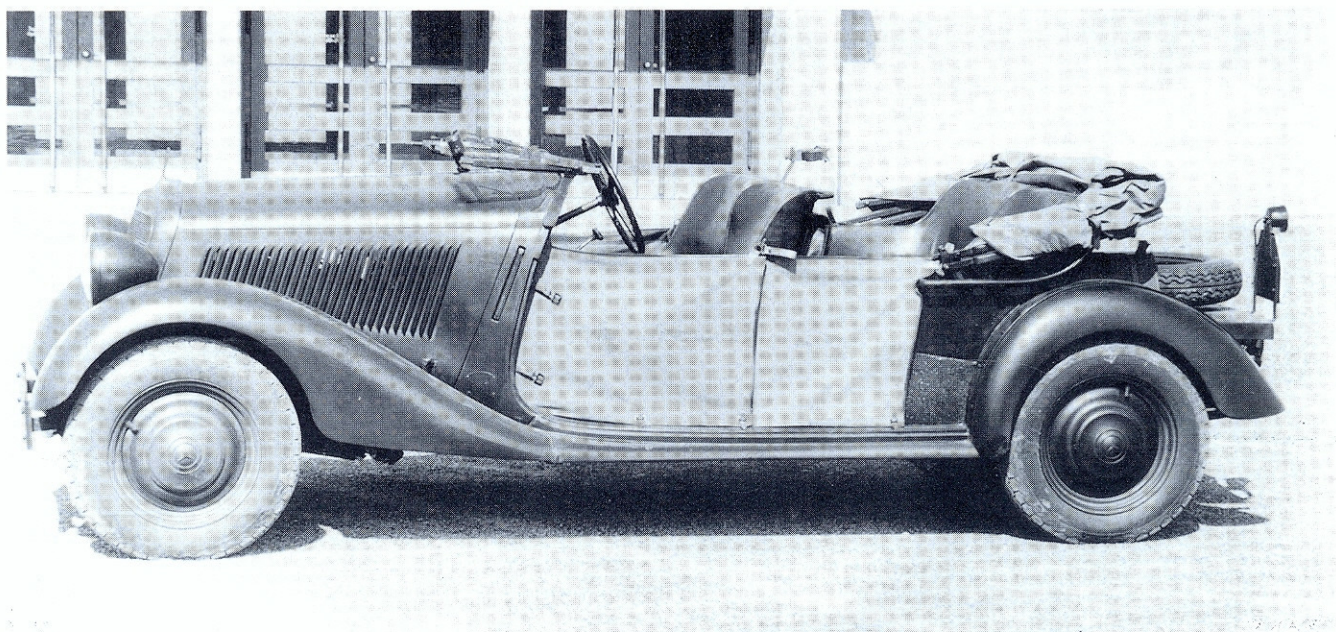
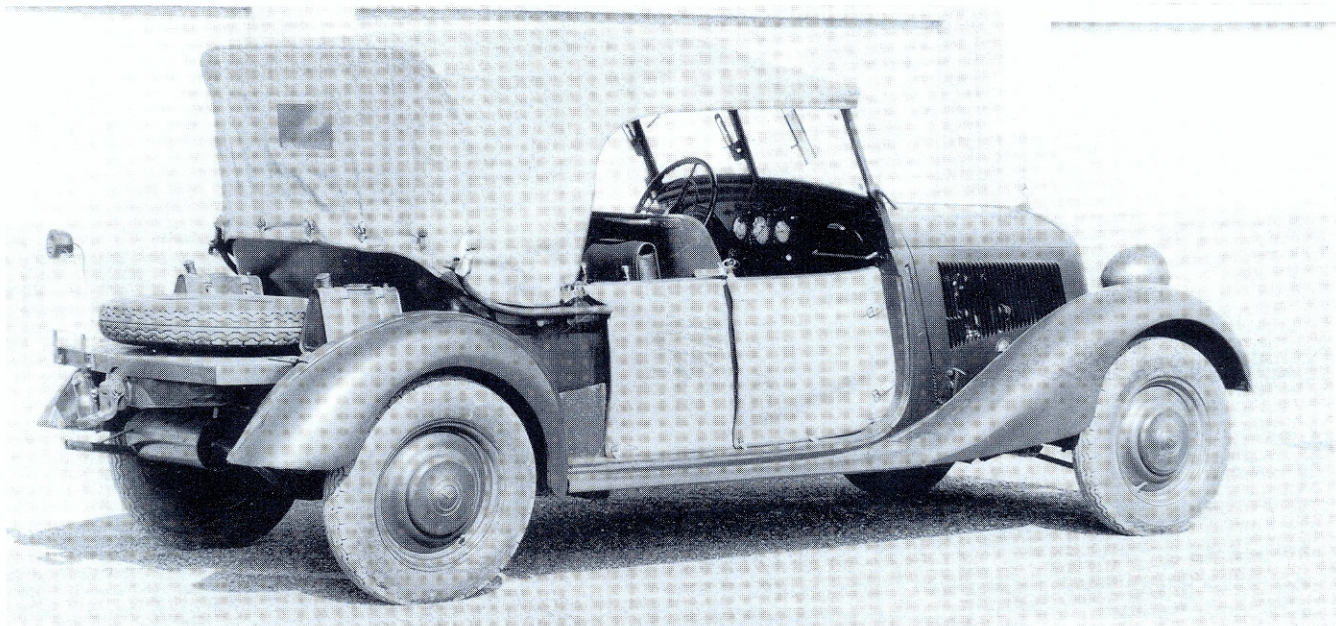


Mercedes 170 V K als Funkwagen in Rumänien auf einer Übungsfahrt.

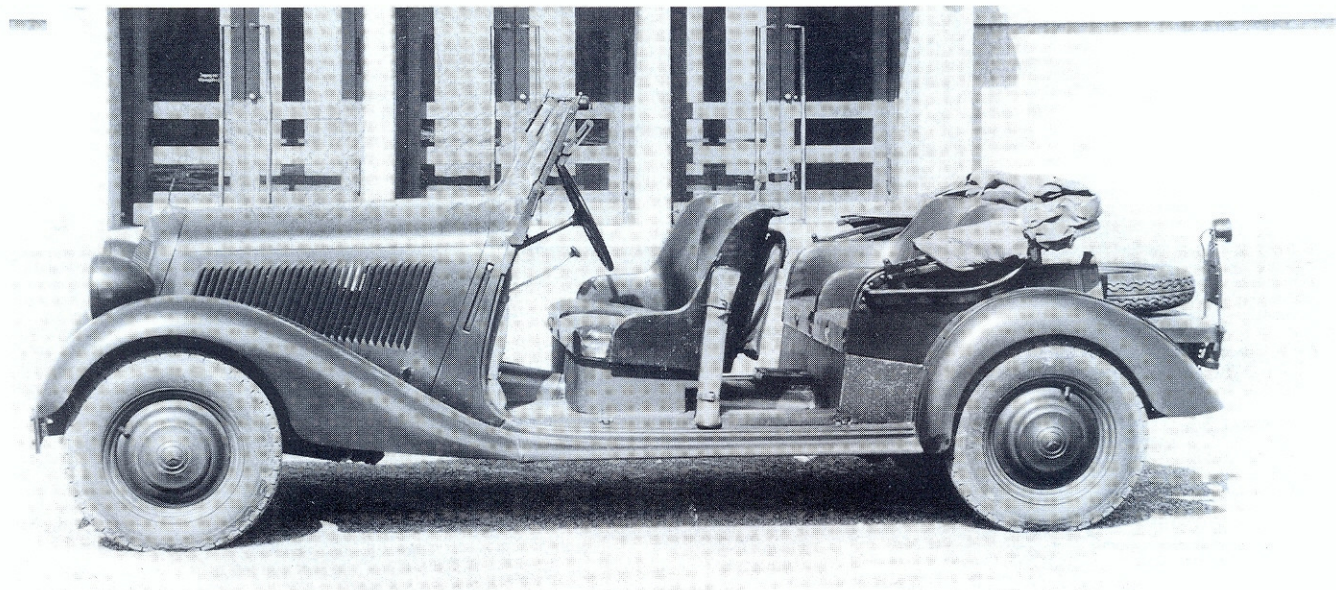


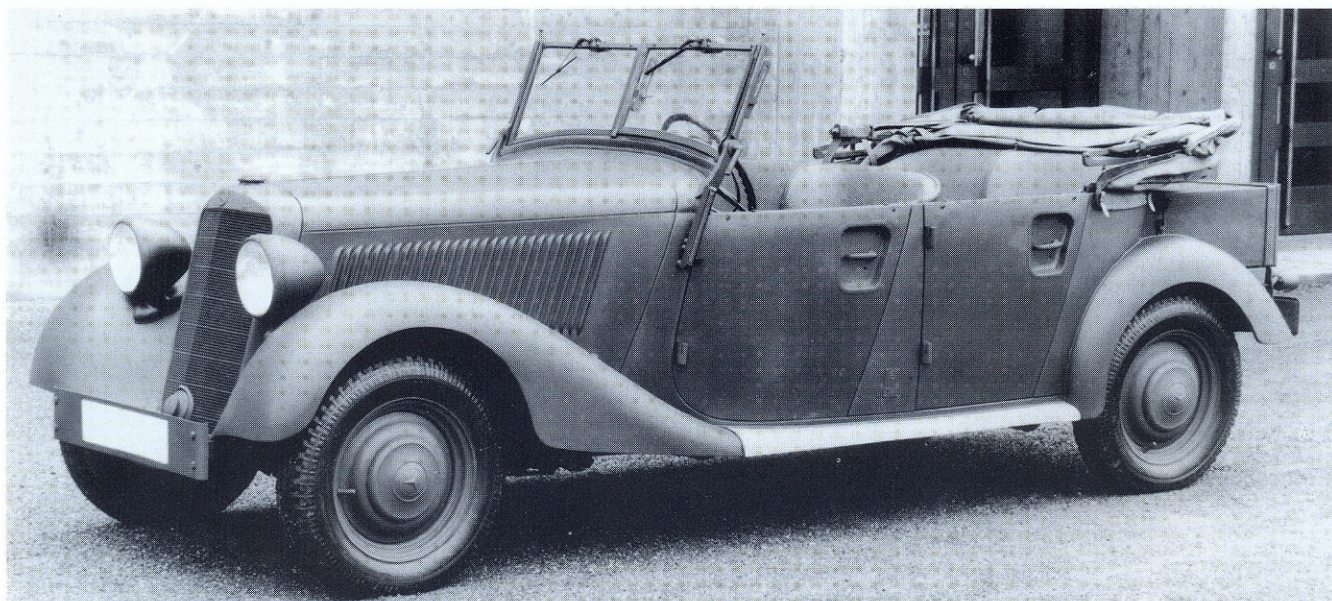
Die Bilder auf dieser Seite zeigen den 170 V Kübelwagen, wie er von 1938 bis '42 für die Wehrmacht gebaut wurde (Funkwagen): 38 PS, Antrieb auf Hinterräder, Verbrauch 13 Liter (Straße).



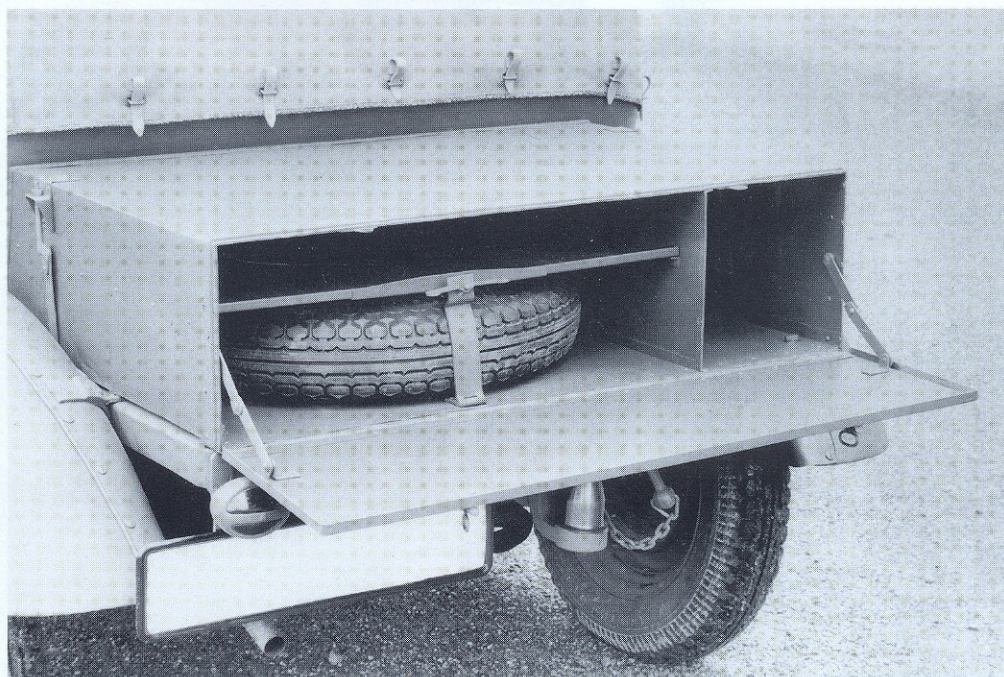
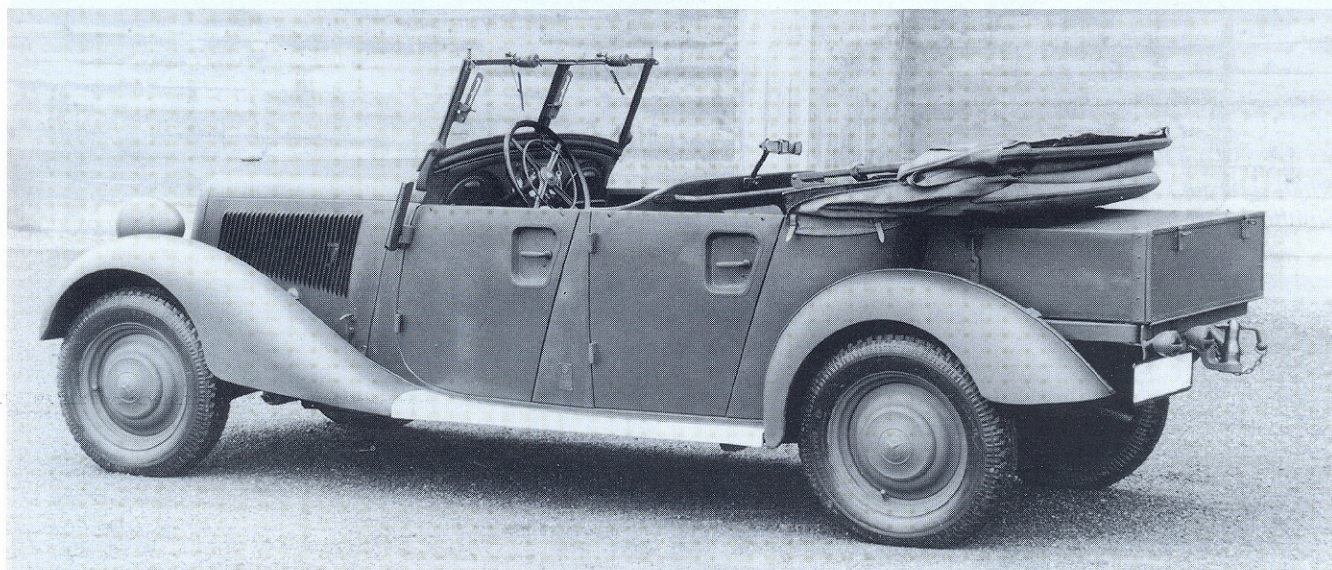


Der Polizeikübelwagen mit geschlossenen und aufgerollten Segeltuchtüren. Unterhalb der Windschutzscheibe der Winker, der die Änderung der Fahrtrichtung anzeigt. Solche Fahrzeuge wurden gelegentlich auch von Wehrmachts-einheiten übernommen oder waren bei Polizeieinheiten im Besatzungsgebiet oder im Operationsbereich eingesetzt.





Kübelsitzwagen 170 V für die Polizei, 1937/38, mit Metall- oder Segeltuchtüren, geschlossener oder offener Pritsche. In dem schmalen Kasten am Heck war Platz für das Reserverad, einen Benzinkanister, Werkzeug und Gerätschaften.



Der Blick auf das Heck zeigt den offenen Gerätekasten.



Oben: Dieser 170 V Kübel mit umgeklappter Windschutzscheibe hat eine bemerkenswerte Tarnung: Die beige Sandfarbe ist mit grünen und braunen Streifen überlackiert.

Unten: Hier wird der kurze Halt auf der staubigen russischen Rollbahn für ein Erinnerungsfoto mit dem treuen 170 Kübelwagen genutzt.





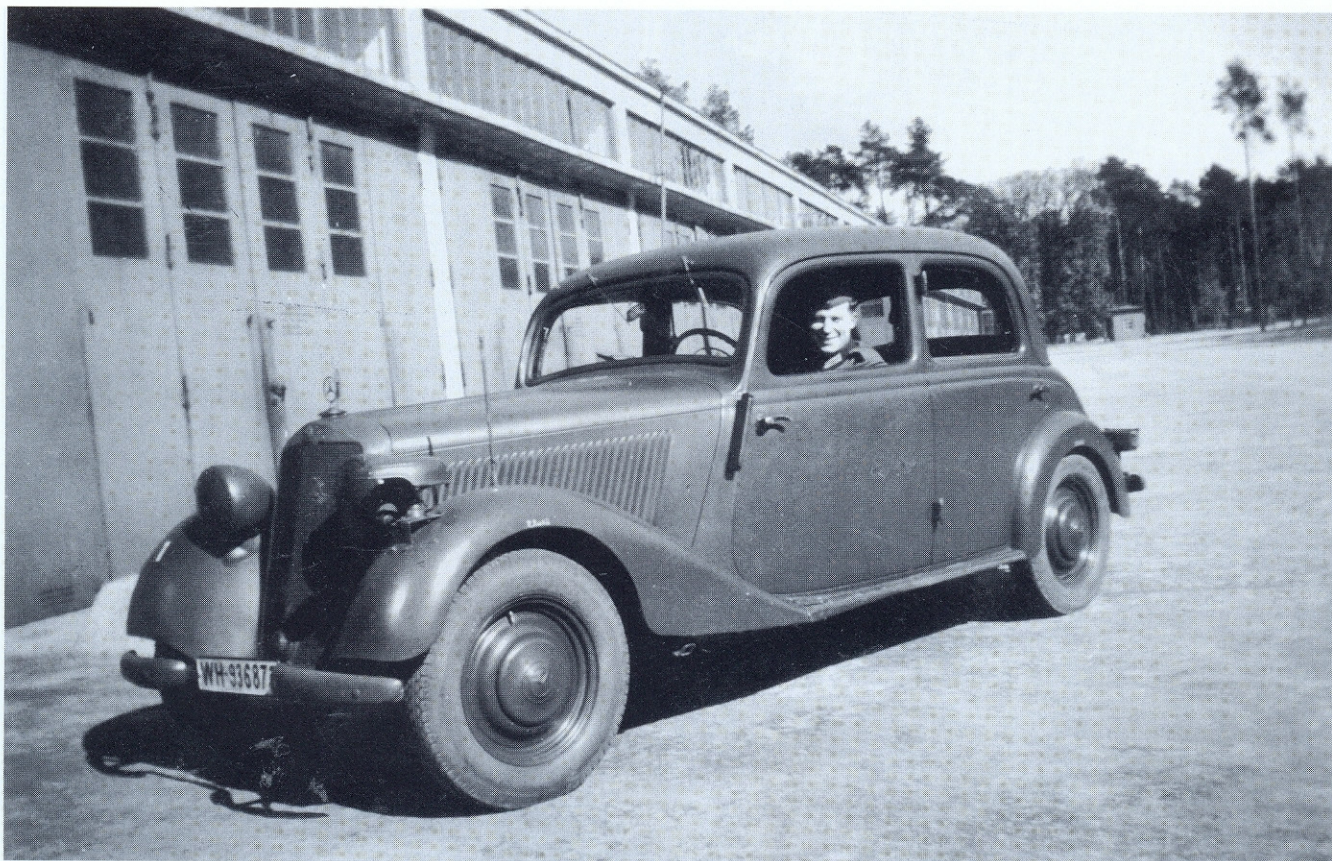
Ein 170 VK des Panzerkorps Kleist



Der Fahrer dieses Polizeikübelns nutzt den Augenblick für eine kurze Siesta auf der Motorhaube seines 170er.



Ein 170 Kübel mit umgeklappter Windschutzscheibe in Schutzhülle. Bei diesem Fahrzeug wird die graue Tarnfarbe durch den Staub verhüllt. Nordafrika 1942.



Diese 170 V Limousine aus Privatbesitz bekam bei der Wehrmacht die stumpfe graue Farbe, einen Tarnscheinwerfer und abgedeckte Scheinwerfer. Die Chromteile wurde überlackiert. Stolz lächelt der Fahrer nach erfolgter Umrüstung in die Kamera.



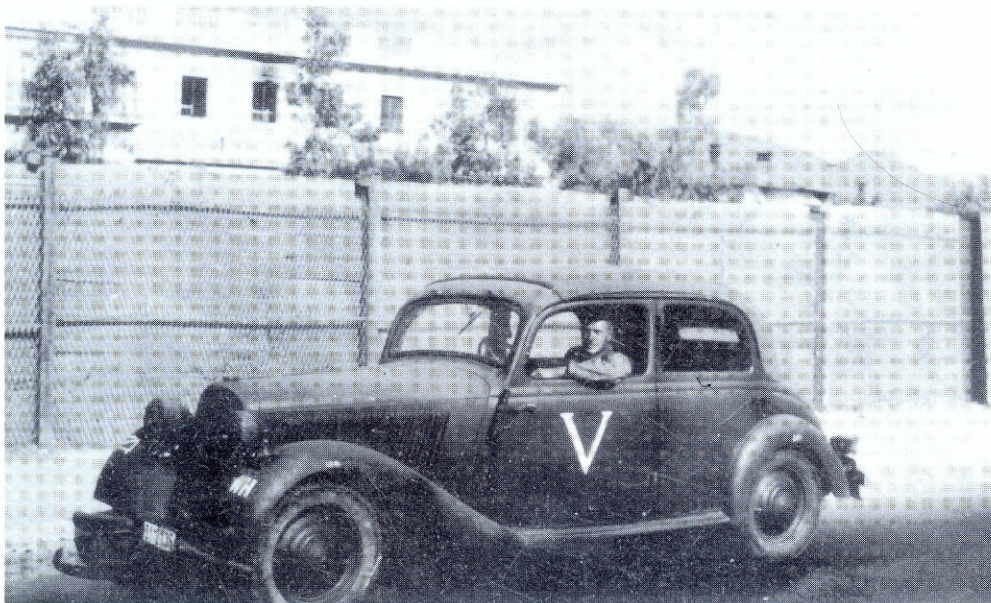
Dieses 170 V Kabrio, das sein ehemaliger Besitzer wahrscheinlich nur schweren Herzens ans Militär abgegeben hat, dient jetzt einem Offizier der Luftwaffe. Nach seiner Zwangsverpflichtung bekam dieser Wagen eine sandfarbene Lackierung mit braun-grünem Fleckenmuster. Rußland 1944



Mercedes 170 V als Kolonnenführungsfahrzeug.

Oberes Bild: eine Kabrio-Limousine, unteres Bild: ein viersitziges B-Kabrio.





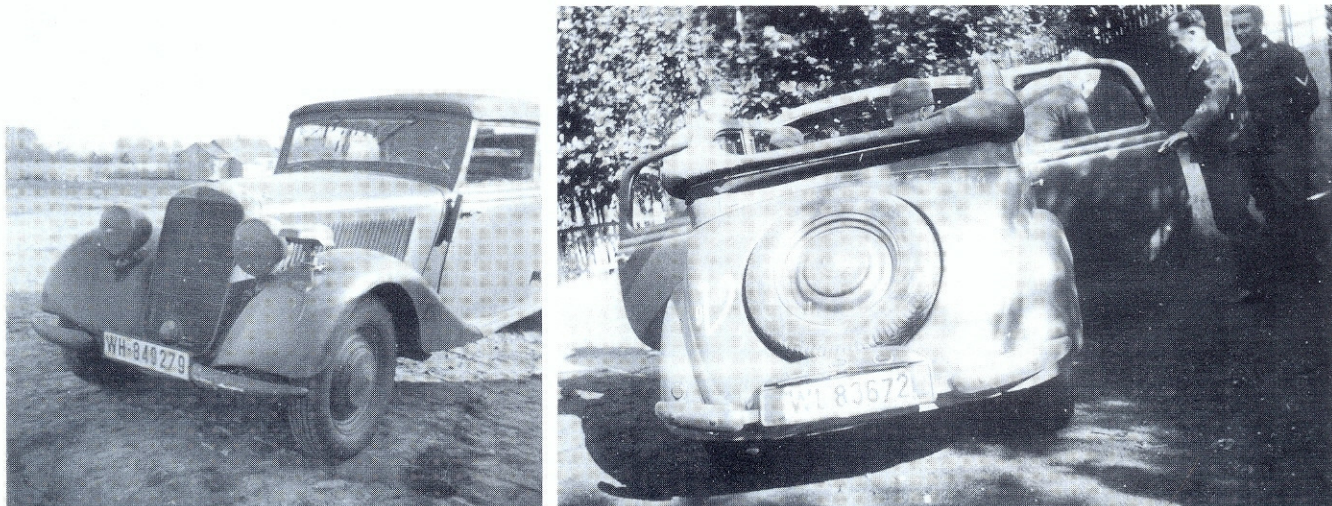
*Eine 170 Kabrio-Limousi-
ne mit dem V-Zeichen an
der Tür (V=Viktoria)*



*Links:An der französi-
schen Grenze hat eine
Einheit Halt gemacht.
Den kurzen Aufenthalt
nutzt der Fahrer, um an
dem Mercedes-Kabrio
Zündung und Vergaser zu
überprüfen.*



*Ein Mercedes 170 V und ein Sanitäts-KFZ Phänomenen Granit 1500 A wurden zum Schutz vor Fliegern unter
Bäumen abgestellt. Der Mercedes ist dunkelgelb gespritzt, das Sanitäts-KFZ noch zusätzlich durch grüne Streifen
getarnt. Italien 1943.*



Zwei 170 V Kabrios, links des Heeres, rechts des Heeres ein Fahrzeug der Luftwaffe.



Die Offiziere, die man hier beim Kartenstudium sieht, sind mit dem offenen Mercedes 170 unterwegs. Bemerkenswert sind das TH-Kennzeichen (die private Zulassung des Autos in Thüringen), auf den Kotflügeln das Divisionszeichen, das taktische Zeichen, die WH-Signatur (die auf ein Fahrzeug des Heeres hinweist) und der Tarnscheinwerfer.



Ein Offizier mit seinem Fahrer. Die stumpfe, graue Militärfarbe, die bis 1943 fast alle Wehrmachts-Fahrzeuge bekamen, erwies sich in der russischen Schneelandschaft als unvorteilhaft.



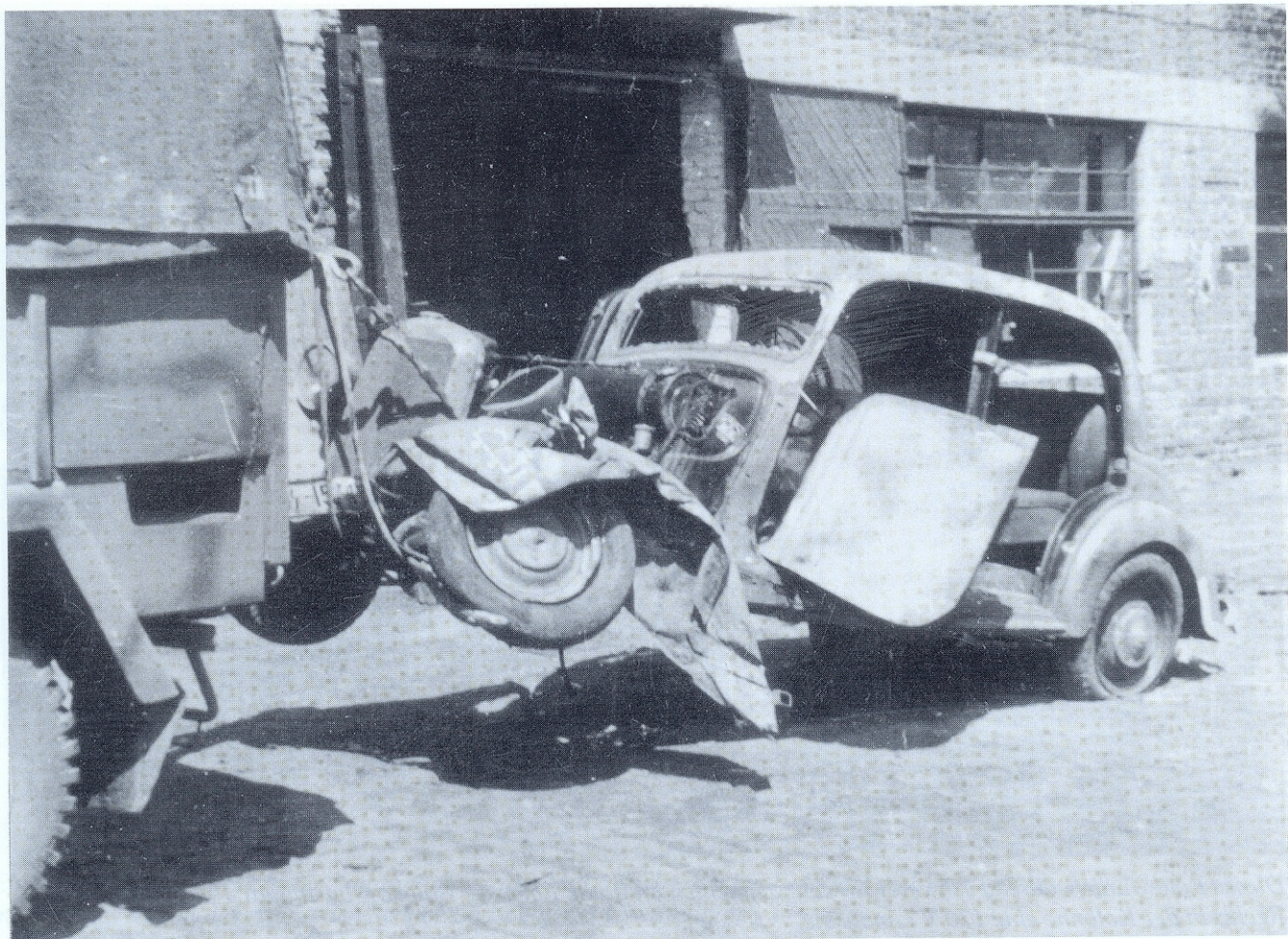
Zwei 170 V einer Instandsetzungseinheit bei der 2. SS-Panzerdivision "Totenkopf"



Dieses Foto wurde während schwerer Abwehrschlachten im Raum Ilmensse Wolchow im Januar 1942 aufgenommen. Rechts in der Kolonne eine 170 V Limousine.

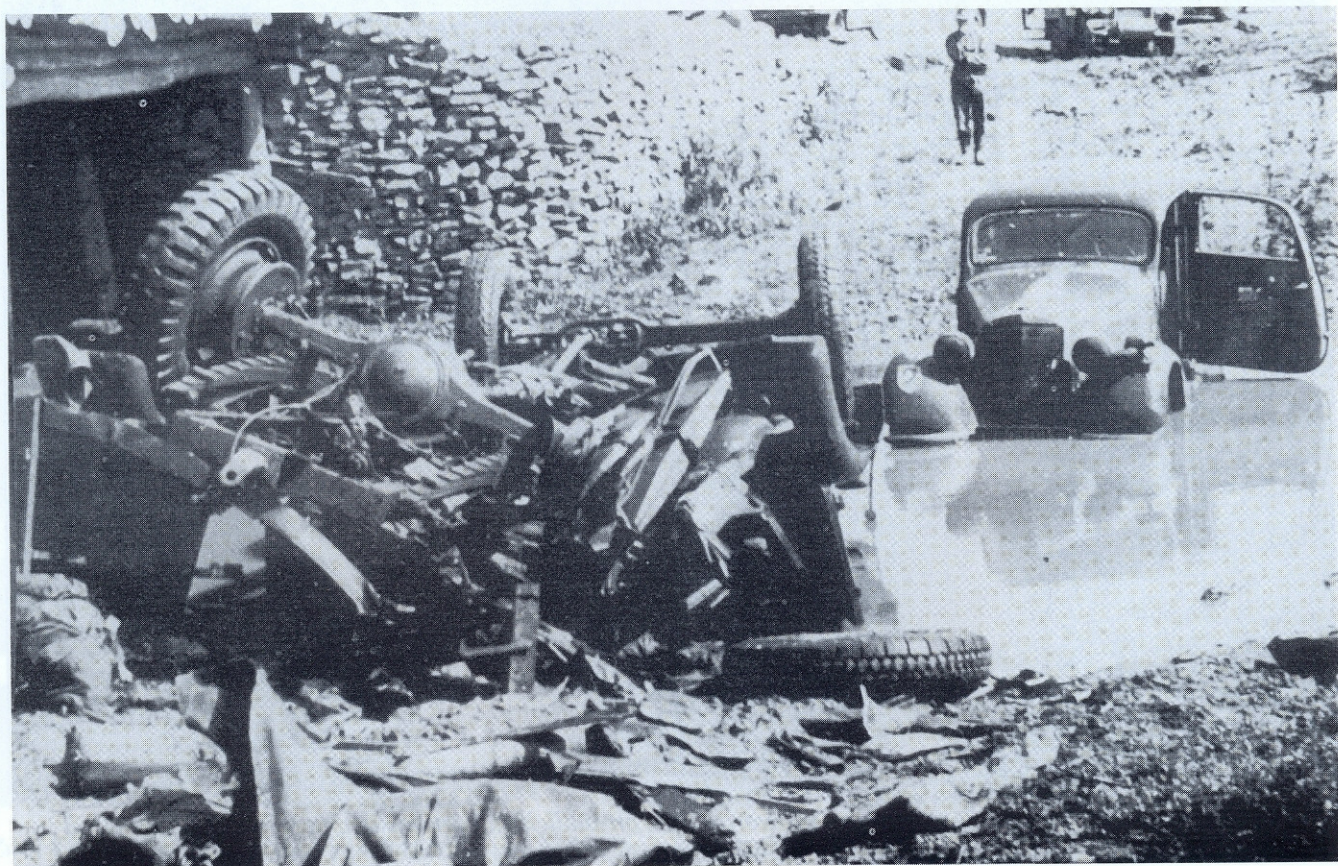


Ein Mercedes 170 V fährt gerade am großen Silo vorbei, das im südlichen, hart umkämpften Teil von Stalingrad liegt. Spätjahr 1942.



Durch feindlichen Beschuß schwer getroffen: Dieser Mercedes 170 V muß in eine Werkstatt abgeschleppt werden.

Unten: Eine 170 Limousine ist neben zerstörtem Kriegsmaterial im Schlamm steckengeblieben.





Der Blick in die Instandsetzungswerkstatt zeigt uns verschiedene zur Reparatur abgestellte Kraftwagen. Am rechten Bildrand sehen wir einen Mercedes 170, der gerade vorgefahren ist.

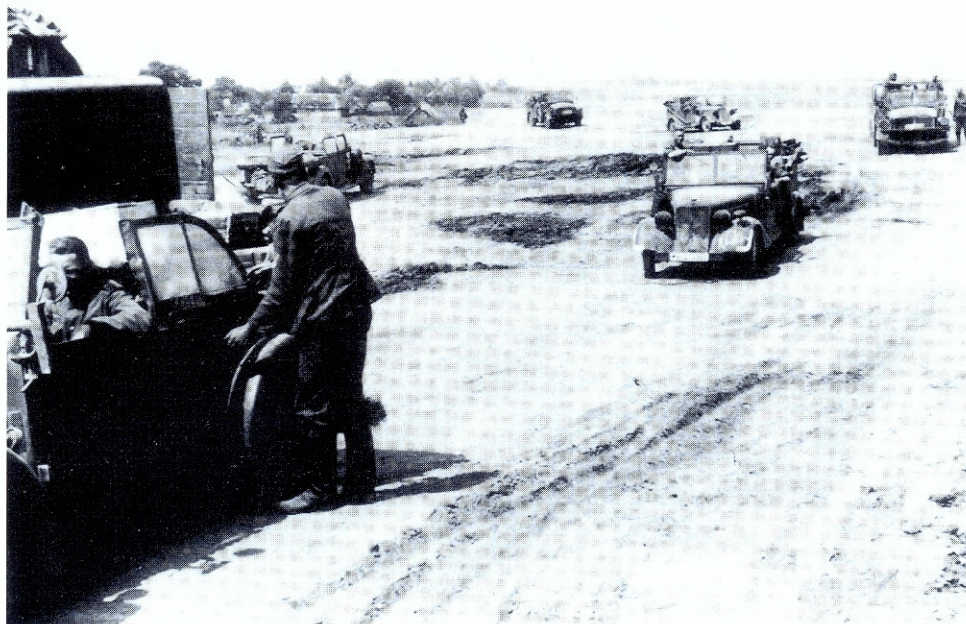


Auch dieses 170 Kabrio blieb durch Feindeinwirkung liegen und wird jetzt von einem Lastwagen aus dem Feld gezogen.



Während der schweren Abwehrkämpfe am Niederrhein besichtigt Eisenhower im Februar 1945 die hart umkämpfte Festung Jülich. Hier läuft er gerade an einem MB 170-Wrack vorbei.

Eine Fahrzeugkolonne mit Mercedes 170 Kübel und schwerem Einheits-PKW.



Erinnerungsfoto einer winterlichen russischen Stadt mit dem Mercedes-Kübelwagen.



Hier wird der Mercedes-Kübelwagen zum Transport eines Sargs für einen gefallenen Kameraden genutzt.

*Eine Feldbäckerei ist mit dem 170er
vorgefahren und verteilt Brote an die
russische Bevölkerung.*



*Unten:
Hier wurde die Tafel für einen kleinen Gast
von Feldjägern auf der Motorhaube eines
Mercedes 170 angerichtet.*





Mercedes-Kübelwagen 170 in Paris, Sommer 1940.

Regen und Schnee erschweren das Fortkommen. Die Straßen verwandeln sich in Schlammseen. Die Fahrzeuge blieben stecken und konnten nicht wieder flottgemacht werden. Ein Fortkommen war unmöglich. Die Operationen kamen nur langsam voran. Ein Hauptproblem war der Mangel an Benzin. Der Kraftstoff reichte nicht, weil im schlammigen Gelände in den unteren Gängen gefahren werden mußte.



170 VK als Funkwagen. Das Antennenkreuz setzt die Funkreichweite in Frontnähe herab.



Unten:
170 Kübelwagen werden auf Plattformwagen für den Eisenbahntransport verladen.



EINGEZOGENE PRIVAT-MERCEDES BEI DER WEHRMACHT

Da die deutsche Wehrmacht bei Kriegsbeginn einen großen Mangel an Fahrzeugen hatte, wurden fast alle privaten PKW und LKW für den Kriegsdienst eingezogen. Die rechtliche Grundlage dafür war das Wehrleistungsgesetz von 1938. Beschlagnahmt wurden alle PKW mit über einem Liter Hubraum. Viersitzige Kabrioletts wurden häufig als Kolonnenführungsfahrzeug eingesetzt. Limousinen wurden gelegentlich mit Kofferaufbauten versehen oder zu offenen Kübelwagen aufgeschnitten. Oft wurde bei handelsüblichen Personenwagen auf größere Umbauten verzichtet und der Wagen übernommen, so, wie er war und lediglich mit Tarnfarben lackiert, Tarnscheinwerfer, evtl. Werkzeugkästen, Spatenhalterungen, taktischen Zeichen usw. versehen. Solche normalen Limousinen, Kabrioletts oder Kabrio-Limousinen, die nur für den regulären Straßeneinsatz gedacht und überhaupt nicht für die militärische Verwendung konstruiert worden waren, waren naturgemäß nur eingeschränkt brauchbar, z. B. im rückwärtigem Gebiet, im Zubringerdienst bei Heimatkasernen oder für die Besatzungstruppen. Der chronische Fahrzeugmangel der Wehrmacht und die Not der Zeit brachten es aber mit sich, daß requirierte Zivilfahrzeuge auch im unwegsamen Frontgebiet eingesetzt wurden. Mit mehr oder weniger Erfolg.

Die großen und schweren Personenwagen von Audi, Horch, Maybach und Mercedes-Benz blieben hohen Generälen, Befehlshabern oder Stäben erhalten. Von Mercedes waren die Typen 230, 290, 320 als Offizierswagen häufig vertreten. Die noblen 500 K und 540 K waren bei besonderen Anlässen zu sehen, etwa beim Frontbesuch der Repräsentanten des Staates, z.B. Hermann Görings, oder wurden Feldmarschällen oder hochdekorierten Offizieren überlassen, wie beispielsweise Mölders. Gelegentlich kamen die repräsentativen 320er oder 540er als "Gästewagen" zum Einsatz, etwa beim Besuch höherer Offiziere verbündeter Staaten.

Der "Große Mercedes" 770, der hauptsächlich zum Fuhrpark der Reichskanzlei gehörte, also von Hitler benutzt wurde, kann hier außer Betracht bleiben, weil er nie in militärischen Diensten stand. Hitler stand bei Frontfahrten der dreiachsige G 4 zur Verfügung. In größerer Stückzahl lief freilich die 170 V-Limousine bei der Wehrmacht, die aus Privatbesitz requiriert wurde. Immerhin waren davon, einschließlich der Kabrio-Limousine, rund 60 000 Stück gebaut worden. Hinzu kommen noch einmal 8 000 viersitzige B-Kabrios, die bei der Wehrmacht beliebt waren, weil sie dem 170 Kübel noch am nächsten waren. Die große Anzahl des 170 V bei der Wehrmacht hatte natürlich Vorteile: Das Auto war bei den Instandsetzungseinheiten technisch bekannt, die Fahrer waren mit dem Typ vertraut. Die Ersatzteilbeschaffung - im Krieg ohnehin schwierig genug - war einfacher, brauchbare Teile konnten auch aus liegengelassenen Fahrzeugen übernommen werden.

Der Hauptnachteil der eingezogenen Privat-PKW - gleich welcher Herkunft - ergab sich aus der geringen Bodenfreiheit. Außerdem waren die Federungen, Stoßdämpfer, Lenkungen etc. meist viel zu schwach, um den extremen Anforderungen gewachsen zu sein. Zudem waren Fahrzeuge mit geschlossenen Aufbauten im Fronteinsatz unvorteilhaft. Die größeren Mercedes der Typen 290 und 320 waren auch benachteiligt durch das hohe Gewicht und den enormen Benzinverbrauch beim chronischen Kraftstoffmangel bei der Wehrmacht.

Die angespannte Versorgungs- und Nachschublage brachte es mit sich, daß Ersatzteile und Reifen für die Instandsetzung zunehmend fehlten. Da zudem die deutschen Truppen spätestens ab 1943 im Osten in immer stärkeren Maß in verlustreiche Kämpfe verwickelt wurden, blieb kaum noch Zeit für Wartungsarbeiten. In den Frontwerkstätten wurden nur noch notdürftig repariert oder ausgeschlachtet, um die Ausfallzeiten kurz zu halten. Jeder Fahrer war stets von der bangen Sorge beherrscht, der ihm anvertraute Wagen könnte eine Panne erleiden. Die Schirrmeister sahen sich bei der Unzahl von Typen außerstande, Ersatzteile heranzuschaffen. Mit anderen Worten: Im Reparaturfall wurde halt irgendwie improvisiert und notgedrungen gewurstelt.

Neben der mangelnden Wartung und extremen Beanspruchung der Wagen tat der schlechte Zustand des Straßennetzes ein übriges, die Alterserscheinungen zu verstärken. Im Deutschen Reich wie im restlichen Europa war ein Großteil der holprigen Landstraßen noch nicht asphaltiert, lediglich geschottert. Im Sommer wars dann eben staubig, bei Regen und im Winter matschig. Holprige Pflasterstraßen in Kleinstädten und Dörfern waren noch gang und gebe. Die Fahrer fuhren halt langsam, damit dem Auto nichts weh tat. Katastrophal waren natürlich die Verkehrswege in Rußland:

Deutsche PKW wurden jahrelang über Schlamm- und Staubbahnen gequält, für die nicht gebaut waren. Ausgeschlagene Lenkungen und Vorderachsen, defekte Spurstangen und Stoßdämpfer waren da nur natürlich. Hinzu kommt noch, daß an den an sich qualitativ guten deutschen Wagen - Mercedes-Benz sowieso - jahrelang keine vernünftige Wartung durchgeführt werden konnte, weil bei den meisten Truppenteilen die Möglichkeiten dazu einfach fehlten. Die einfachsten Wartungsarbeiten stellten den Schirrmeister vor große Probleme: Ölwechsel, Erneuerung von Zündkerzen, gebrochenen Kabeln, Unterbrechern war unmöglich, weil es am Allernötigsten fehlte. Die Reinigung des Vergasers und des Luftfilters war eine Arbeit, die infolge von miserablen Benzin und bei staubiger Hitze täglich anfiel. Wie oft blieb so ein treuer braver Mercedes am Rand der Landstraße mit dampfendem Kühler stehen, weil das Wasser zu kochen anging - irgendwo im heißen Italien, auf dem Balkan oder in der Ukraine. Ganz zu schweigen von der bitteren Kälte in Rußland, wo es natürlich massenhaft gerissene Kühler gab. An Frostschutzmittel war nicht zu denken. Was mögen die Fahrer geflucht haben!

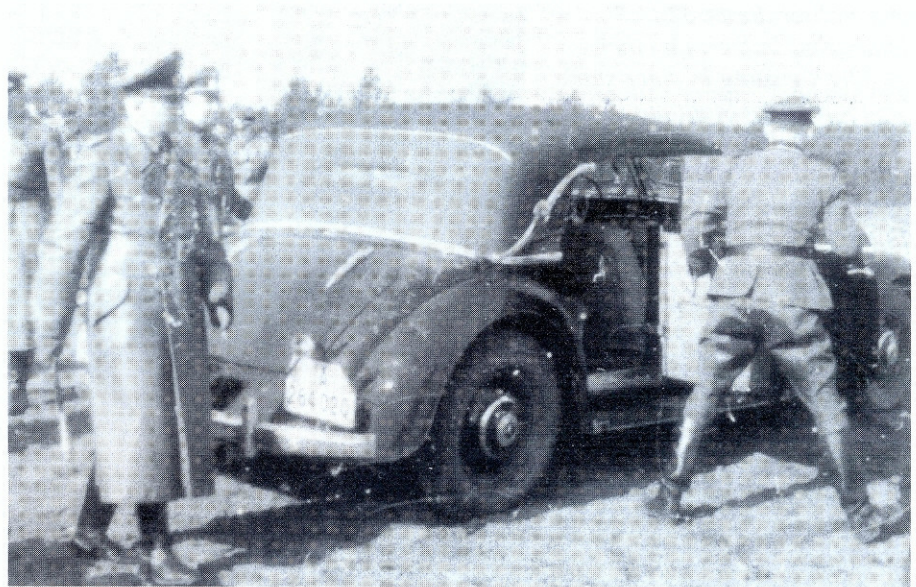
Und dann natürlich Reifensorgen ohne Ende! Jahrelang fuhren die Autos mit restlos abgefahrenen, brüchigen Pneus. Bei jeder Fahrt war die Sorge, beim nächsten Stein oder Schlagloch könnte ein Reifen den Geist aufgeben. Dann kam es halt wieder zu einem unfreiwilligem Halt, in dem irgendeiner, der mit Flickzeug und Gummilösung zu hantieren wußte, den schon zwanzigmal geflickten Schlauch noch einmal flickte und den unförmigen Einlagen in der Decke eine weitere hinzufügte. War während des Krieges schon die Erstausrüstung mit großen Schwierigkeiten verbunden, so war die Ersatzbeschaffung noch ein größeres Problem. Da importierter Naturkautschuk im Krieg nicht zur Verfügung stand, verfiel man auf die Verwendung von Buna.

Die Folgen waren miserabel: Die Temperaturerhöhung im Reifen und die Verschleißschwäche zwang die Hersteller zu Wandreduzierungen, um Wärme- und Scherbeanspruchung herabzusetzen. Die größere Anfälligkeit der Reifen zwang zur Herabsetzung der Geschwindigkeit. Die Lebensdauer der Reifen war auf ein Bruchteil der Vorkriegszeit abgesunken.



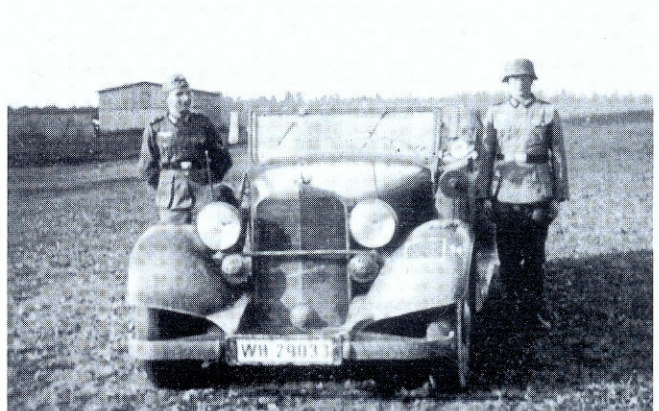
Vorführung neuer Waffen und Munition vor Guderian. Der Offizier mit Pelzkragen ist sein Chef des Stabes Oberst (später Generalmajor) Thomale. Im Hintergrund steht ein Mercedes mit Chauffeur abfahrtbereit.

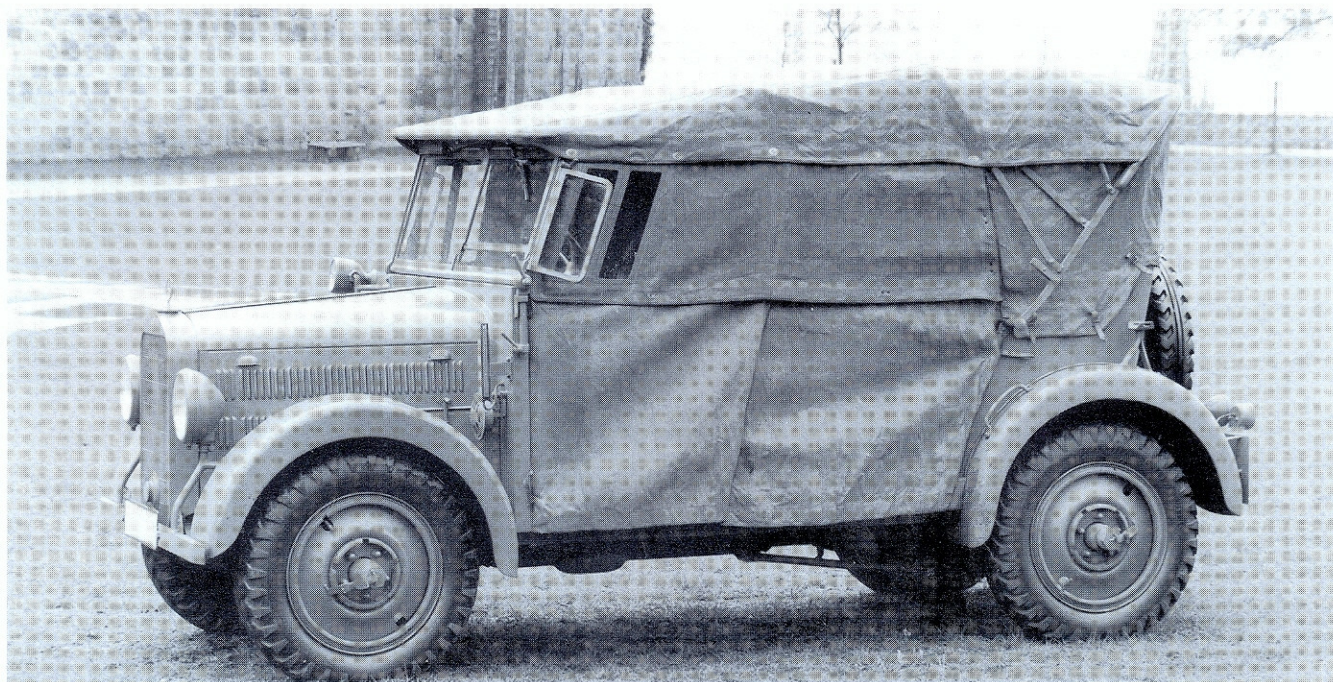
Das 320 Kabriolett mit Berliner Kennzeichen dient Offizieren in Rußland.



Rechts unten: Neben dem imposanten Mercedes-Kabriolett (290/320) macht sich ein Erinnerungsfoto besonders gut.

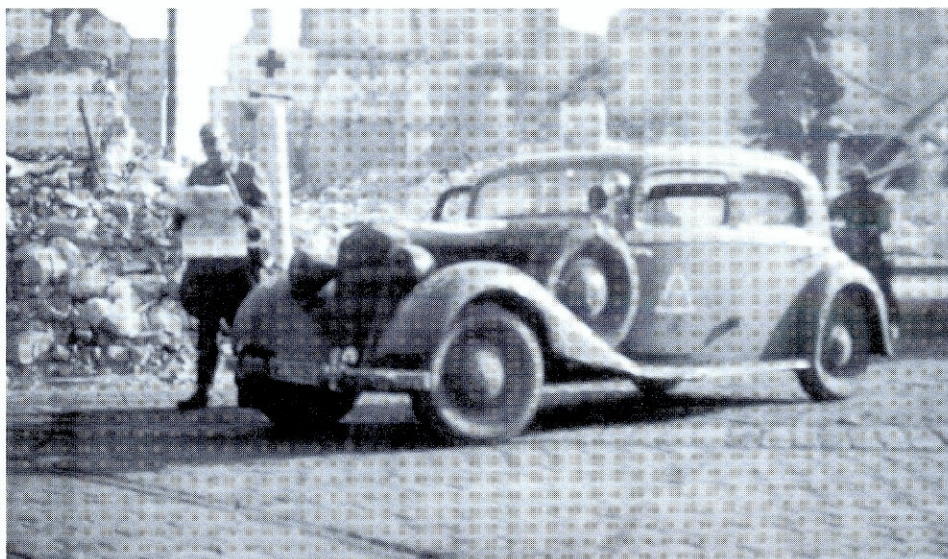
Viele Wehrmachts-Mercedes blieben beim Rückzug der deutschen Truppen am Straßenrand stehen. Ein großer Teil wurde aus Mangel an Benzin aufgegeben, mit der Axt unbrauchbar gemacht; andere blieben als Wracks auf dem Gefechtsfeld oder infolge Fliegerbeschuß zurück. Dann und wann haben sich deutsche Nachhut an aufgelassenen Fahrzeugen bedient, und natürlich haben die gegnerischen Streitkräfte in Besitz genommen, was entlang der alliierten Vormarschstraßen herumstand.



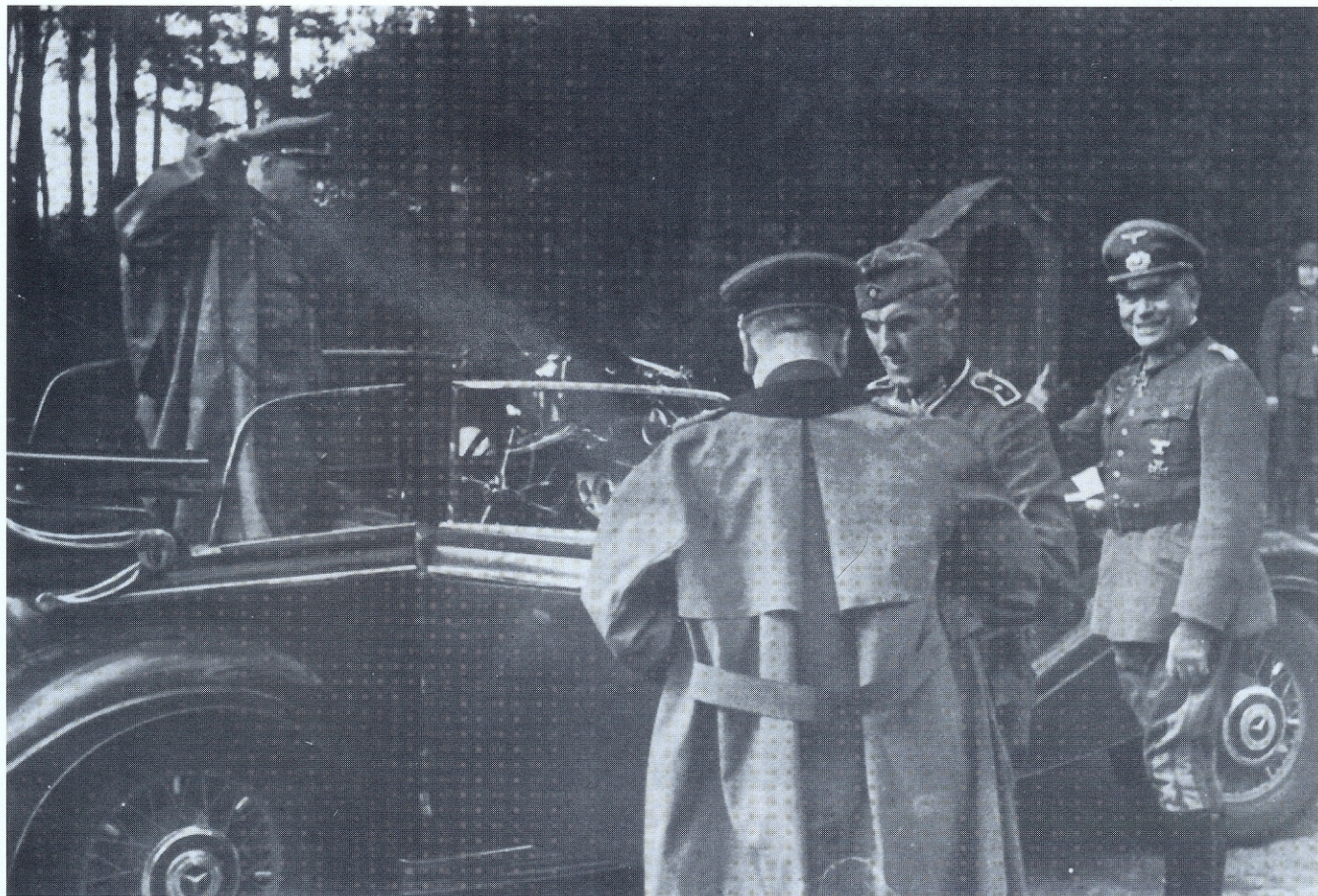


Der G 5 war eine Weiterentwicklung des 170 VL. Er hat einen Kastenprofil-Rahmen, statt eines X-förmigen Ovalrohr-Rahmens wie beim 170 VG/VL, drei Sperrdifferentiale und einen stärkeren Motor: 2 Liter (4 Reihe), 45 PS, Verbrauch: Straße 18 Liter, Gelände 27 Liter (Werksangabe, Höchstgeschwindigkeit 85 km/h, mit Vierrad-Lenkung 30 km/h. Er lief auch als eine Sonderanfertigung für Hermann Göring.

Der Fahrer dieser 320 Limousine studiert an einer Straßenkreuzung in einer stark bombardierten Stadt die Karte. Wahrscheinlich herrscht noch deutsche Luftüberlegenheit, denn der Mercedes hat zur Fliegersicht eine Hakenkreuz-fahne auf der Motorhaube.



Wie wird es sich wohl in der noblen Pullman-Limousine auf der holprigen Kopfsteinpflasterstraße gefahren haben? Die Ausführung mit offener Kofferbrücke war schon damals antiquiert. Viel praktischer war der große Außenkoffer, den es beim 320er ab 1938 gab.



Nach dem siegreichen Frankreichfeldzug: Generaloberst Guderian mit seinem Mercedes 540 K.



Wer kann sagen, wo diese imposante Burg steht? Ein Erinnerungsfoto mit Mercedes vor malerischer Kulisse.

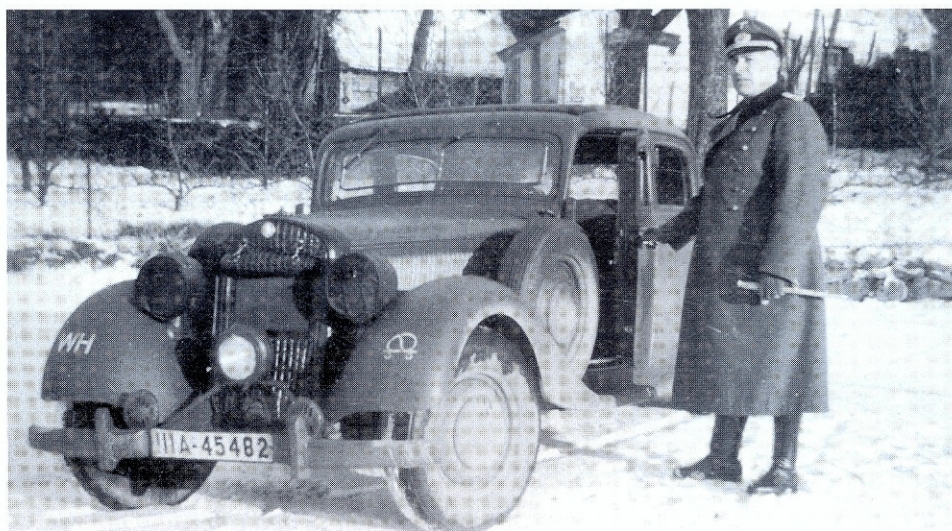


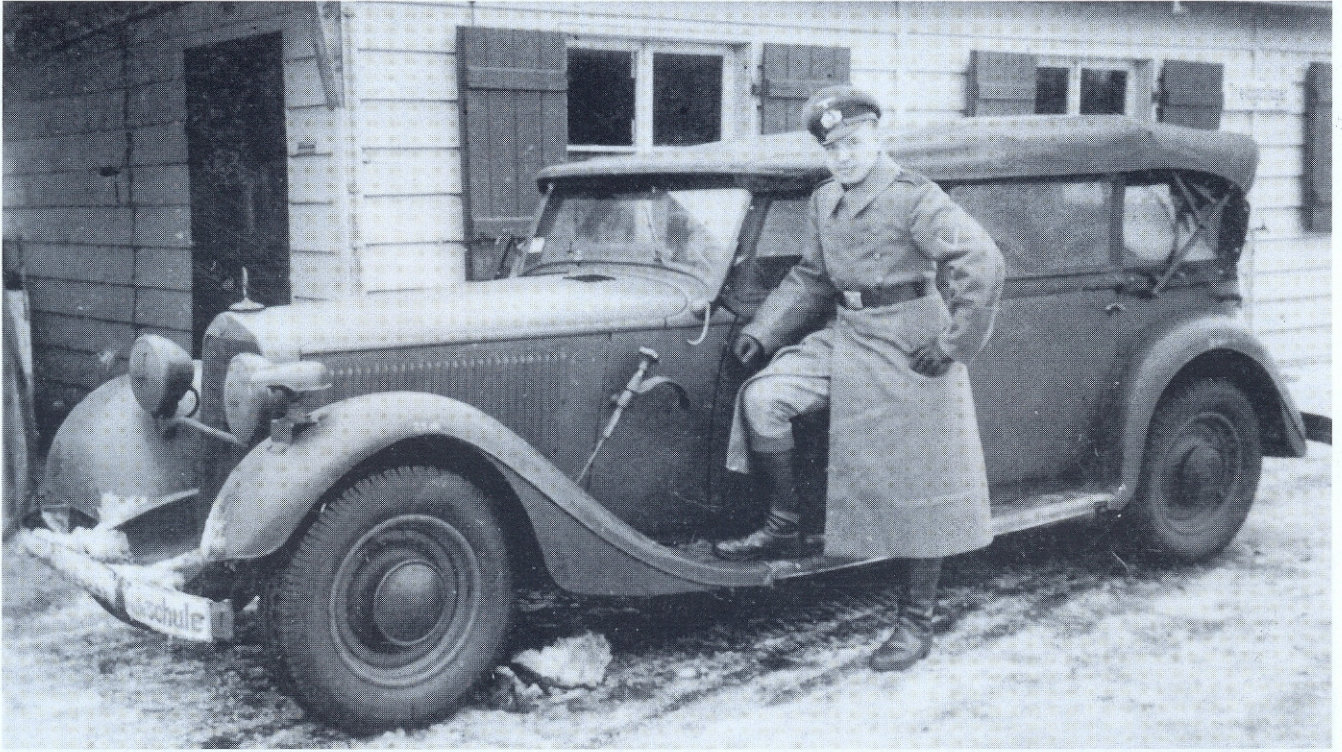
Dem ziemlich gealterten 320er sieht man die Strapazen an, die er im harten Kriegsdienst hinter sich gebracht hat. Der Wagen hat noch die private Zulassung IE (= Provinz Brandenburg), auf dem linken Kotflügel der Berliner Bär der 68. Infanteriedivision, das taktische Zeichen und die WH-Signatur für Wehrmacht-Heer. Am rechten Bildrand sieht man noch einen MB 170 V.



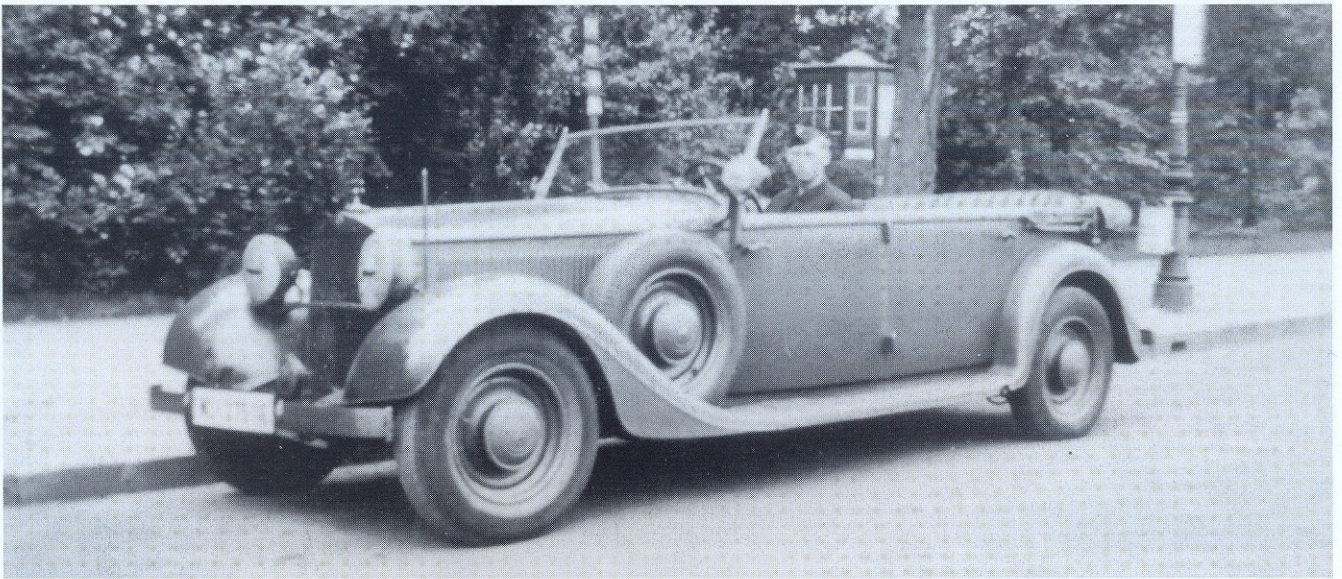
Links:
Mercedes mit einer WH-Zulassung, aber in Zivilausführung mit Glanzlack und Chrom. Das Fahrzeug mit dem Ständer eines Wehrmachtbefehlshabers in Norwegen wird von Feldjägern kontrolliert.

An diesem Mercedes 230 (gebaut 1937 bis '41) fällt das zivile Stuttgarter Kennzeichen auf, die WH-Signatur auf dem rechten Kotflügel weist auf die Zugehörigkeit zum Heer.

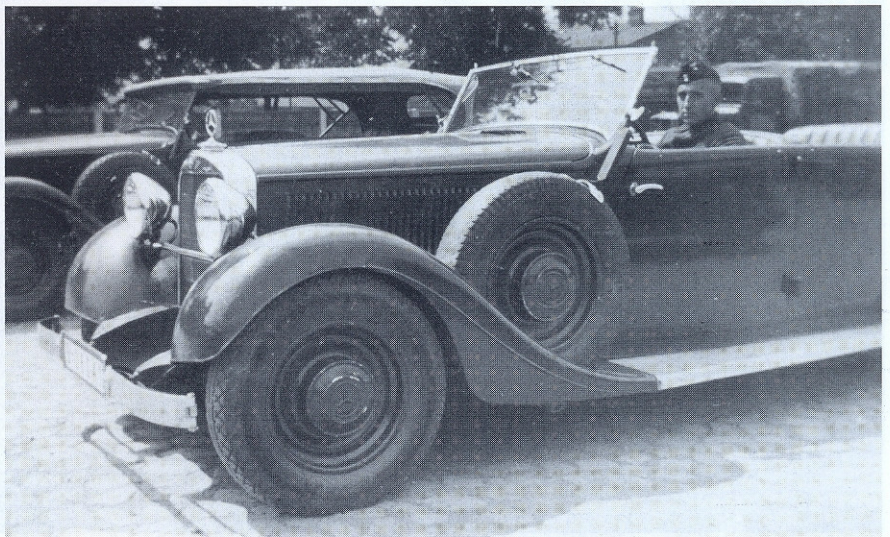




*Dieses einmal noble Kabrio wurde ziemlich herzlos mit stumpfer Militärfarbe überlackiert und vom Herz als Fahr-
schulwagen genutzt. März 1942*



*Dieses schöne 290 Kabriolett wurde auch dienstverpflichtet: rechts noch mit schwarzer Glanz-
lackierung und Chromteilen, auf dem oberen Bild schon mit stumpfer grauer Farbe, abgedeckten
Scheinwerfern und Wehrmachts-
zulassung.*



General Steiner bei einer Lagebesprechung im schweren Mercedes-Kübelwagen vor Krapotkin (5. SS-Panzerregiment "Wiking").

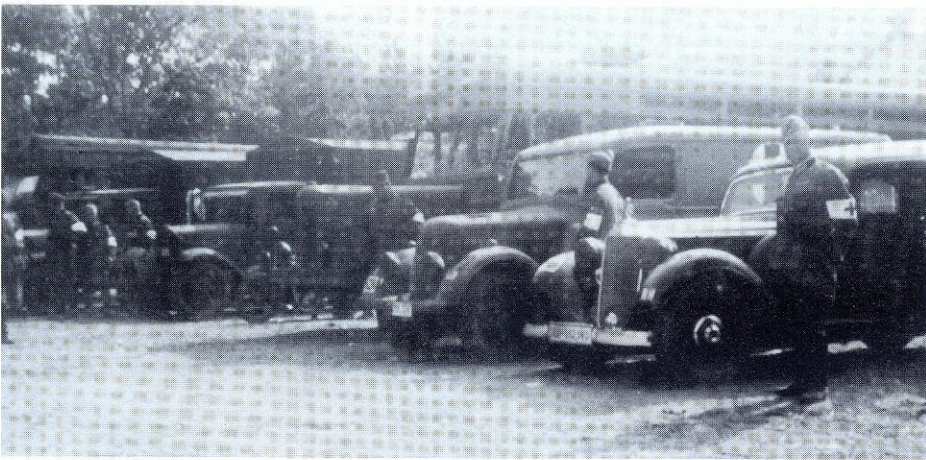


Oben: 20. März 1941. Der Stab der Leibstandarte beim Donauübergang bei Turnu Magurele. Hinter dem offenen Mercedes ein Trippel-Schwimmwagen.

Links: II. Inf. Rgt. (mot) 29 auf dem Vormarsch in Richtung Dunaburg Sommer 1941. Im Mercedes stehend ein Major.



*Oben:
Ein deutscher Konsulats-
Mercedes mit arabischen
Freischärlern in Palästina 1938.
Der Mercedes hat Stuttgarter
Zulassung.*



*Oben:
Hinter dem Mercedes einer
Sanitäreinheit ein Phänomen
Granit, ein Büssing-NAG (ein
ehemaliger Linienbus) und ein
Russen-Ford.*



*Stellungswechsel wird vorge-
nommen: ein Mercedes der
Luftwaffe mit Glanzlack und
Chrom führt eine Kolonne an.*



Oben: Vor der Abfahrt wird an diesem Mercedes in der Kaserne noch eine kleine Inspektion durchgeführt.



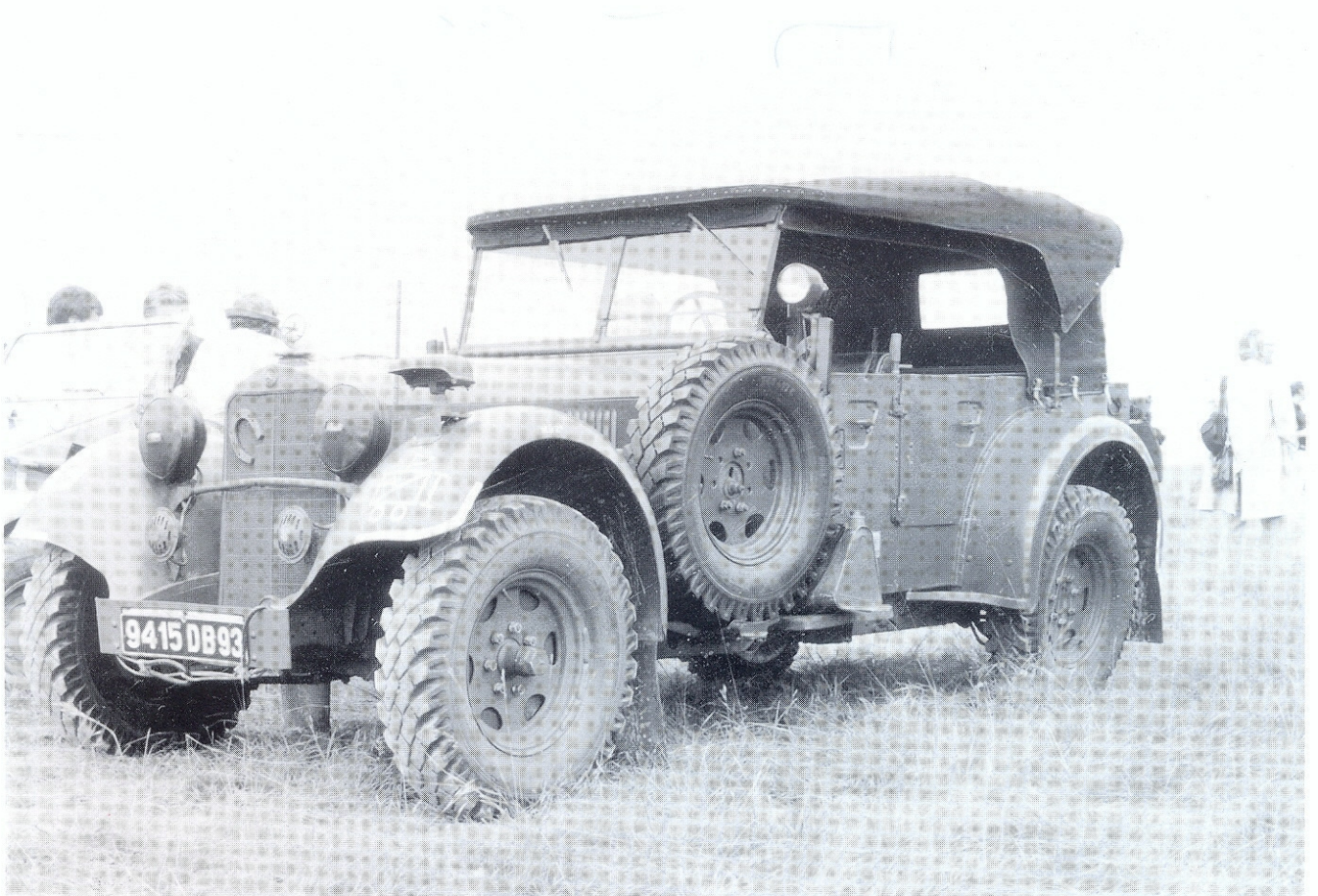
Links: Beim Stiefelputzen und mit Rasierschaum im Gesicht: vor dem mit Laub getarnten Mercedes 170 ist Gelegenheit zur Toilette.



Unten: Ein G 5 im Einsatz bei der Deutschen Bergwacht (Deutscher Alpenverein). Ein abgestürzter Bergsteiger wird in der Nähe des Einstiegs im Geländewagen untergebracht.

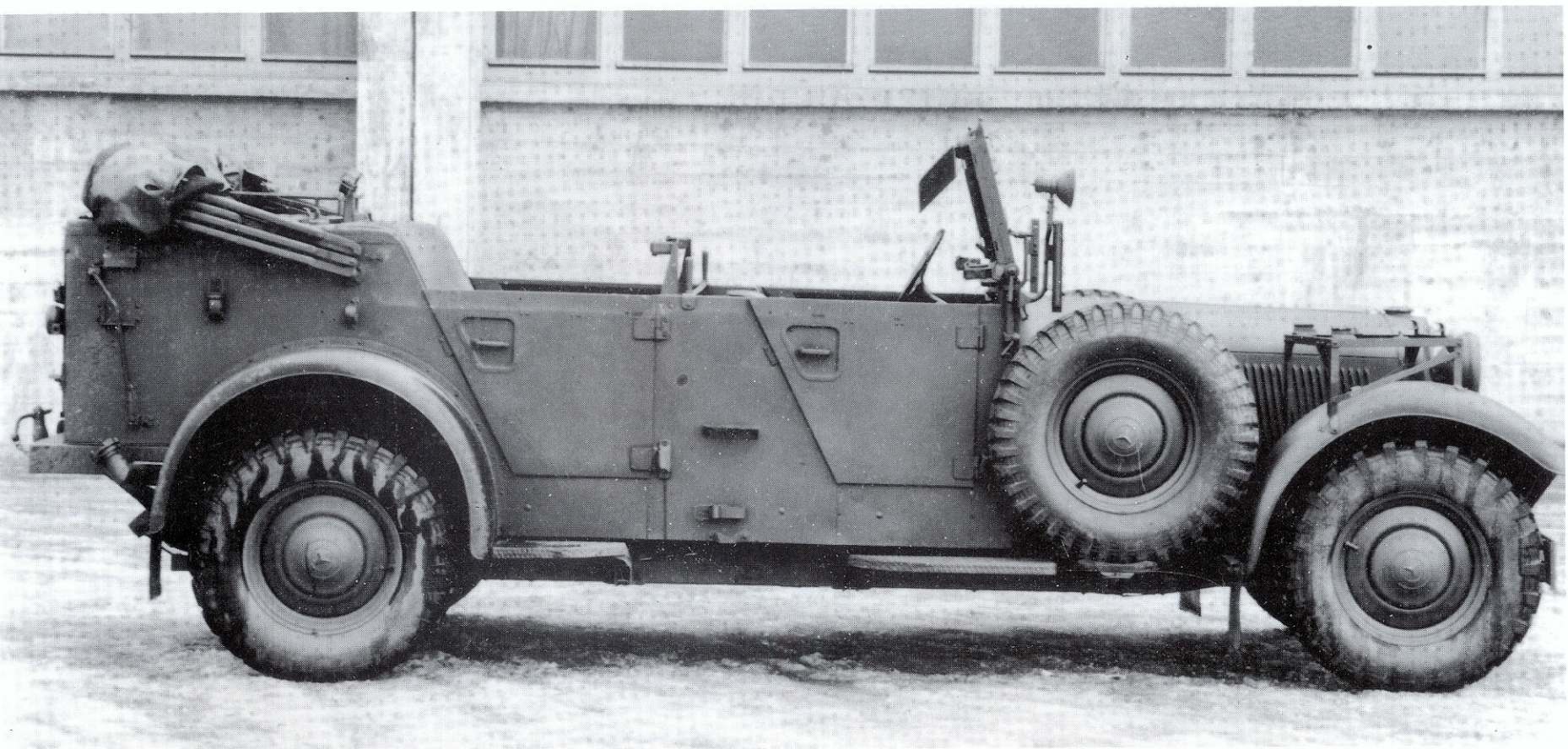


Oben und unten: Der restaurierte Mercedes 320 Wehrmachtkübelwagen eines französischen Sammlers.



Waffen-Arsenal Sonderband S-59
DM 19,80 / öS 145,-- / sfr 19,-- / LUF 484.--

ISBN: 3 - 79 09 - 07 23 - 5



Ein Mercedes 340 als Kübelwagen (Baujahr 1939). Er war eine Weiterentwicklung des 320ers mit einem stärkeren Motor (80 statt 78 PS, Motortyp M II 142) und höheren zulässigen Gesamtgewicht (2520 kg statt 2320 kg). Höchstgeschwindigkeit 118 km/Std. Es gab ihn nur als Militär- und Sanitätswagen.

PODZUN-PALLAS-VERLAG • 61 200 Wölfersheim-Berstadt
Internet-Shop: <http://www.podzun-pallas.de>