

PANSERBILER I DEN TYSKE HÆREN.

Den tyske hæren brukte panserbiler i de første årene primært til rekognosering og til beskyttelse av flankene, m.a.o. som et moderne kavaleri. Dette ble komplementert av motorsykler, vanlig kavaleri (slike med hester, spesielt på østfronten) og upansrede biler.

Betegnelsen Sd.Kfz. er en forkortelse for Sonderkraftfahrzeug og betyr spesielle kjøretøy. Denne betegnelsen ble brukt på alt fra vanlige biler, pansrede kjøretøy og stridsvogner. Panserbilene var stort sett avanserte kjøretøy med drift på flere hjul eller alle hjul og for de større, også styring på flere hjul. Dette var ikke tilfelle med de første typene, som ofte var ombygde, vanlige biler. Etter hvert, som krigen gikk, ble bilene mer avanserte og derved også mer krevende i form av vedlikehold og mer kostbare å produsere.

Tyskland fikk et økende behov for lette, pansrede kjøretøy etter hvert som bevokningsoppgavene steg i de okkuperte områdene. Antallet og omfanget av bevokningsoppgavene steg pga. tyskernes mishandling av innbyggerne. Men samtidig som antall bevokningsoppgaver steg, stoppet den tyske framrykningen opp, hvilket antagelig frigjorde en del ressurser fra rekognoseringsavdelingene i panserenhetene.

Denne økning av bevokningsoppgavene skjedde først og fremst fordi de partisanstyrkene, som opptrådte i Jugoslavia, Hellas og Sovjet Unionen, etter hvert ble så sterke og så godt organiserte, at de kunne ta i bruk pansrede og andre tungt bevæpnede enheter. Dermed fikk tyskerne i de bakre områder et økt behov for tyngre bevæpning, spesielt i Jugoslavia etter italienernes kapitulasjon. Denne kapitulasjonen medførte at partisanene og tyskerne overtok en rekke av italienernes kjøretøy, våpen og utrustning for øvrig. I tillegg gikk enkelte italienere inn i partisanenes rekker.

Bruk av panserbiler hadde flere klare fordeler når de ble sammenlignet med stridsvogner, som raskere forflytting, mindre drivstofforbruk, men også klare bakdeler, som mindre pansring og dårligere bevegelighet i vanskelig lende. Fordi panserbilene og halvbeltevene løste oppgavene i de okkuperte områdene og ved fronten godt, ble produksjonen av de lette stridsvognene, som Panzer I og -II stoppet. Masseproduksjonen av den nye lette stridsvognen Leopard kom heller aldri i gang, men tårnet ble brukt på andre vogner.

Selvsagt brukte tyskerne en lang rekke med vogner fra andre land, den franske Panhard panserbilen er den som ble mest brukt, men også vogner fra okkuperte eller allierte land ble tatt i bruk, enten i strid eller under trening.

Halvbeltevognene ble produsert i et langt større antall enn pansrede hjulkjøretøy. Dette skyldes at disse var mer allsidige, hadde større framkommelighet og nok fart slik at de kunne følge stridsvognene overalt og at de var mer robuste.

[Kfz 13 og 14.](#)

Kfz 13 kan best beskrives som en lett pansret kabriolet med fire hjul og et maskingevær plassert bak et våpenskjold uten tårn. Kfz 14 var uten bevæpning, men utrustet med en radio og en rammeantenne som kunne senkes. Pansringen var ikke over 8 mm noe sted på vognene,

hvilket betyr at på kort hold stoppet pansringen ikke en geværkule, og framkommeligheten til vognen var dårlig til tross for drift på alle hjul. Vognene ga imidlertid god trening for troppene i bruken av pansrede kjøretøy. Produksjonen av vognen stoppet i 1935. Til tross for manglene var kjøretøyene i bruk fram til 1943 på øst-fronten og selvsagt under trening noe lengre.

Bilene ble produsert av Daimler.

[Sd.Kfz 221, 222, 223, 260 og 261.](#)

Dette var en lett tysk fire hjuls panserbil med et åpent tårn. I starten fra 1936 var Sd.Kfz 221 bare utrustet med et maskingevær av typen MG34 montert i et dreibart tårn. Senere ble den også utrustet med panserverngevær med et kaliber på 28 mm. Bilder av vognen med en panservernkanon forekommer også.

På Sd.Kfz 222 var tårnet erstattet med et lett stridsvogntårn, her var det plass til både en 20 mm maskinkanon og et maskingevær.

Sd.Kfz 223 var en 221, som hadde fått en rammeantenne og et godt radioanlegg i tillegg.

Sd.Kfz 260 og 261 var tårnløse versjoner av Sd.Kfz 223, følgelig var de uten bevæpning.

Vognene var gode, men var ofte gjenstand for mekaniske sammenbrudd. Oppgavene deres ble derfor etter hvert overtatt av halvbelter. Noe over to tusen vogner av alle typer ble laget.

[SD.KFZ 231\(6 Rad\) og -232\(6 Rad\).](#)

Den tunge tyske panserbilen, Sd.Kfz 231, ble laget både i seks og åtte hjuls versjon og de var dermed to helt forskjellige konstruksjoner, men hadde samme betegnelse, når vi ser bort fra tilføyelsen om antall hjul. Vognene ble utrustet med en maskinkanon på 20 mm, som hadde en skuddtakt på 238 skudd i minuttet, og et maskingevær. Det ble laget 928 vogner av versjonene med seks hjul. Seks hjulingen hadde bare drift på de to bakre akslene og konstruksjonen var basert på en lastebil. Motoren ytet bare 60 hk og var en bensinmotor.

Sd.Kfz 232 var utrustet med en radio med en tilhørende stor antenne som gikk rundt hele bilen. Antennen så ut som rammen til en jernseng. Dette var i starten av krigen en vanlig konstruksjon av antenner og man finner den igjen på flere kjøretøy og stridsvogner, også sovjetiske.

[SD.KFZ 231\(8 Rad\), -232\(8 Rad\), -233\(8 Rad\) og -263\(8 Rad\).](#)

Åtte hjulingen var en langt mer avansert konstruksjon enn seks hjulingen med drift på alle aksler og styring på alle hjul. Vognene ble brukt i Norge. Bilene ble produsert fra 1937 og fram til 1943.

Bevæpningen på -231 og -232 var lik med 6 hjuls varianten. -233 hadde kortløpet 75 mm kanon.

Sd.Kfz 263 var en kommandovogn variant av -232 med en ekstra kraftig radio og et stort overbygg.

Det ble laget totalt 1 236 av versjonene med åtte hjul.

Bensinmotoren på 8-hjulingene ytet 180 hk.

Disse vognene var store og følgelig fine mål for fienden, de var heller ikke særlig godt pansret, selv om pansringen ble økt i løpet av krigen.

[SD.Kfz 234.](#)

Sd.Kfz 234 var av utseende lik åttehjulingen Sd.Kfz 231, men var en helt ny konstruksjon. Den har senere fått tilnavnet Puma.

Det var lettest å se forskjellen mellom de to versjonene av 8-hjulingene ved å se på skjermene, siden 234 hadde en skjerm, som var i et stykke for alle de fire hjulene.

Bilen hadde en luftkjølt, Tatra dieselmotor på 210 hk og var en avansert konstruksjon med et selvbærende karosseri. Det var i hovedsak fire forskjellige versjoner. Totalt ble det produsert rundt ett tusen vogner av alle typer. Takket være dieselmotoren og store drivstofftanker hadde vognene stor rekkevidde, 900 km på vei, 600 i terreng. Stor rekkevidde var spesielt viktig i Nord-Afrika, men vognene kom for sent til å bli brukt i Afrika, men også på øst-fronten var stor rekkevidde fordelaktig. Vognene ble ikke levert i noe større antall til troppene før i 1944. Siden disse vognene ikke lengre hadde den store rammeantennen, var de enklere å skjule, men vognene var fortsatt et stort og godt mål med dårlig pansring.

Sd.Kfz 234/1, omtrent 200 ble produsert av denne versjonen med 20 mm kanonen montert i et tårn og et MG42 montert i parallell. Tårnet var åpent og man hadde bare et nettingtak over som beskyttelse mot håndgranater. Settene til de som betjente kanonen var festet til tårnet.

Sd.Kfz 234/2 hadde samme tårn som den lette stridsvognen Leopard. Stridsvognen kom aldri i produksjon, så tårnet ble bare brukt på panserbilen. Her var kanonen en høyhastighets kanon med et kaliber på 50 mm.

Sd.Kfz 234/3 hadde intet tårn, men en avlang overbygning som var åpen på toppen. I fronten på overbygningen var det plassert en kortløpet 75 mm kanon.

Sd.Kfz 234/4 hadde igjen intet tårn, men i den avlange overbygningen, som fortsatt var åpen på toppen, var det plassert en antitank kanon med kaliber 75 mm. Så kanonen var langt mer effektiv enn den på /3. Enkelte av /3 versjonen fikk senere montert antitank kanonen, som erstatning for den korte.

Denne konstruksjonen hadde sterk innflytelse på senere og mer moderne panserbiler på begge sider av jernteppet, selv om den manglet mye av den robustheten som preget andre modeller.

Forklaring/Navn	13/14	223	232(6)	232(8)	234/2
Stridsvekt i tonn	2,1	4,4	5,7	8,8	11,7
Besetning	2/3	2	4	4	4
Høyde, i mm	?	1800	2250	2340	2380
Bredde, i mm	1700	1950	1820	2200	2330
Lengde, i mm	4200	4800	5570	5850	6000

Motor i hk	51	81	60	180	210
Hk/tonn	24,3	16,9	10,5	20,5	18,2
Antall tusen prod. Alle typer	0,2	2,1	0,9	1,2	1
Bevæpn., kanon mm	0	0	20	20	50
Antall mitr.	1	1	1	1	1
Hastighet i km/t vei/terreng	70/?	80/?	65/?	85/?	90/?
Aksjonsradius terreng, km	?	200	140	160	600
Aksjonsradius vei	380	280	260	300	900
Pansring i mm	8	8-14,5	8-14,5	8-14,5	8-30
Vadedybde i cm	?	60	50	100	100

PROTOTYPER.

Tyskland lagde flere prototyper av panserbiler, bl.a. amfibiske, mot slutten av krigen. De amfibiske ble laget av Hans Trippel. Men disse kom ikke lengre enn til prototyp stadiet. Hvilket sikkert var fornuftig, siden de hadde så mange forskjellige vogner allerede.