



www.de1939a1945.bravepages.com

Presenta:

Los cazacarros alemanes y el Sturmgeschütz

Una creación de:

Iñigo Alonso Arranz
inigoalonsoarranz82@hotmail.com

Agosto de 2004

Los cazacarros alemanes y el Sturmgeschütz

Técnicamente como cazacarros se entiende todo vehículo cuyo diseño y desempeño es la destrucción de los carros enemigos, eximiéndose en principio de otras labores habituales de los carros de combate, como la destrucción de objetivos blandos (búnteres, nidos de ametralladoras) o el combate contra infantería. En principio su labor es más bien defensiva, apoyándose en la emboscada y el factor sorpresa. Sin embargo, en el caso alemán, la concepción y desarrollo de los cazacarros en ocasiones obedecía a otros planteamientos provenientes de las necesidades de guerra más que de la necesidad del empleo táctico de éstos en las divisiones Panzer.

Como veremos más adelante, la práctica totalidad de los cazacarros alemanes fueron diseñados sobre casamatas de torreta fija. Esto en sí conllevaba una serie de ventajas intrínsecas, la más evidente, es la mayor sencillez de fabricación y la rapidez en su diseño. Esta idea que puede resultar peregrina en una nación en tiempos de paz y con suficientes medios como para permitirse complejos diseños de torreta móvil, era sin embargo vital para una Alemania en la que el tiempo y los recursos resultaban particularmente escasos a medida que avanzaba la guerra.

Otra ventaja de los cazacarros de torreta fija, aunque no presente en todos los diseños alemanes, era la menor silueta con respecto a los carros de combate convencionales, lo cual ayudaba a no ser detectados en la emboscada, esto se conseguía disponiendo el cañón dentro del compartimiento de la superestructura (parte superior del chasis del carro) como en el caso del Hetzer. Dado que en un cazacarros de torreta fija la posibilidad de girar la torre (casamata en este caso) es obviamente nula, se puede aprovechar esta característica en favor del propio vehículo.

Una tercera ventaja es la posibilidad de montar rápidamente cañones contracarro de gran potencia sin necesidad de ocupar tiempo y recursos en el diseño de una torreta móvil. En época de guerra el tiempo es un factor vital en la fabricación, y la posibilidad de enviar al frente vehículos de gran capacidad anticarro completamente móviles para reforzar las divisiones acorazadas es un factor muy importante, y del que los alemanes junto a otras naciones se valdrían durante toda la 2ª guerra mundial.

Nota: en este artículo los cazacarros están ordenados por peso (salvo el StuG III), para obtener información sobre su orden cronológico y fecha de fabricación será necesario remitirse a la tabla dispuesta al final del artículo.

PANZERJÄGER I



4.7 cm PaK(t) ausf PzKpfw I Ausf B
(PanzerJäger I)

El primer cazacarros alemán fue el PanzerJäger I (6,4 Tm), montado sobre el chasis del Panzer I y armado con el cañón anticarro de 47 mm checo. Su limitada protección (14,5 mm máx) y relativo bajo poder anticarro limitó su rendimiento. Fue asignado a los batallones contracarro para dotarlos de cierta movilidad. Combatió en Francia y después en Rusia y el norte de África y fue definitivamente retirado del frente en 1943.

El aumento de poder anticarro de las divisiones Panzer después de la invasión de la URSS comienza en los meses de

Marzo/Abril de 1942 en una tardía reacción alemana ante los temibles carros soviéticos frente a los que cualquier cañón alemán sobre cadenas era del todo ineficiente. El mayor y principal exponente de estos carros era el T-34/76, el otro miembro del binomio que constituía el principal azote de los carros alemanes era el KV-1. El diseño de este último en cuanto a fiabilidad y otros factores del diseño, sobre todo en cuanto a la distribución de la tripulación en la torre, no eran especialmente afortunados. Sin embargo tenía tal espesor de blindaje que uno de ellos podía paralizar una división Panzer ante la total imposibilidad de atravesar su grueso blindaje a cualquier distancia. El T-34/76 superaba en todo a los diseños alemanes salvo en ópticas y en tripulación de la torre, 2 tripulantes frente a 3 (en el carro soviético el comandante debía hacer también de artillero), por lo demás, en cuanto a cañón, maniobrabilidad, autonomía, y blindaje era muy superior a cualquier diseño alemán de la época. Su inteligente blindaje inclinado hacía que los proyectiles alemanes anticarro de 37 y 50 mm rebotasen inofensivamente contra su blindaje en la mayoría de los casos, tanto, que se llegó a llamar burlonamente a los 37 mm anticarro como “el que llama a la puerta”.

Una serie de mejoras en cuanto a la capacidad anticarro del arma acorazada alemana se dejaron notar a partir de Marzo de 1942. En este mismo mes entró en producción el Panzer IV ausf F2, primer diseño en incorporar el cañón anticarro largo de 75 mm L/43 denominado entonces KwK 40 L/43. Anteriormente habían ido llevando el



Panzer III ausf E armado con el cañón de 3.7cm KwK L/46.5

Obús de 75 mm StuK 37, adecuado en tareas de apoyo a los Panzer III contra objetivos blandos, que era la idea inicial. Sin embargo las circunstancias de la guerra obligaron a transformar este diseño de apoyo en el carro de batalla principal de la Panzerwaffe, cada vez con mayor presencia en las líneas alemanas en detrimento del cada vez más obsoleto Panzer III.

A la vez que se cambiaba el caballo de batalla de las divisiones Panzer, en Mayo se ponían en producción nuevos diseños, algunos simplemente con el cañón modificado de acuerdo a las necesidades del momento y otros desarrollados rápidamente a partir de chasis ya existentes, como la serie Marder.

EL STÜRMGESCHÜTZ III

En el primer caso se podría encuadrar el StuG III (Gepanzerter Selbstfahrlafette für Sturmgeschütz), armado a partir de Marzo con un cañón anticarro de 7.5 cm L/43 (“Ausf F” en adelante). Destacar que **oficialmente siempre fue designado como cañón de asalto incluso con el cañón largo**, por lo que su clasificación como cazacarros resulta complicada. Sin embargo su uso a partir de la instalación del cañón largo anticarro, fue como el de un carro cualquiera, al ser encuadrado ya no solo dentro de los batallones contracarro de las divisiones Panzer y de infantería sino dentro de los propios regimientos Panzer, junto con los propios carros de combate.

El StuG III (concebido sobre el chasis del Panzer III) fue en principio concebido al igual que el Panzer IV como carro de apoyo contra objetivos blandos y de hecho equipado con el KwK 37 L/24 (versión para carro del StuK 37). De nuevo, el cañón largo de 75 mm L/43 sustituye al Stuk 37, y la nueva versión pasa a formar parte de los regimientos Panzer como ya se ha comentado. (Concretamente a partir de la versión ausf F).

Podríamos preguntarnos que es lo que empujó a Alemania a fabricar un carro que carecía de torreta móvil, equipado con un cañón que acababa de ser montado en un diseño más polivalente como era el Panzer IV. La principal razón, aunque no la única, era la facilidad y sencillez de fabricación. Barbarroja (intento de invasión relámpago de la URSS, Junio de 1941-Diciembre/Enero 1941/42) había supuesto un desgaste enorme en material blindado para Alemania, y los carros por supuesto habían llevado la peor parte. La manera más sencilla de tapar los huecos era fabricar en masa este diseño, de esta manera lo que no pudiese completar la producción de Panzer IV la haría la del más sencillo StuG, por otra parte un diseño excelente, de muy baja silueta y al igual que el Panzer IV diseñado con el suficiente tiempo como para resultar fiable, sencillo, barato y eficiente. La mayor parte de diseños de guerra alemanes no gozaron de estas virtudes...



Stug III ausf G en Rusia. Obsérvese el bajo perfil del vehículo con el cañón montado casi al nivel del conductor.

No sólo hasta aquí llegó la reacción alemana de principios del 42. Una serie de soluciones de emergencia, encuadradas todas bajo el nombre de “Marder”. Entraron en producción para dotar de mayor movilidad y potencia de fuego a los batallones contracarro de las divisiones acorazadas y de infantería. Por supuesto como cazacarros, en ningún caso equiparon los regimientos en sí de las divisiones Panzer.

Lo único que tenían en común las tres series de Marder (I, II, III) era la emergencia con que habían sido diseñadas y llevadas al combate y el aprovechamiento de chasis obsoletos de carros que Alemania estaba retirando. Por lo demás eran completamente distintas entre sí y sus subvariantes en muchos casos tenían también poco que ver.

En realidad la concepción de los Marder era una doble jugada, por una parte se pretendía usar las líneas de producción de carros obsoletos en diseños más adecuados para las circunstancias, retirar estos mismos carros obsoletos a medida que llegaban del frente y además brindar de una mayor potencia de fuego y movilidad a los batallones contracarro del Heer y las Waffen SS.

Al contrario de lo que pudiera indicar el orden en la designación de los Marder, fue el Marder II el primero en ser producido (concretamente la variante Sdkfz 132 que curiosamente nunca obtuvo oficialmente la designación “Marder”).

Destacar que lo que prima en esta serie es lo basto del diseño, por la rapidez con que fueron diseñados, (los diseños del Sdkfz 132 empezaron en Diciembre del 41) sobre todo destaca

la elevada altura de todos ellos, sin embargo el resultado es aceptable, teniendo en cuenta la rapidez con que fueron diseñados sus integrantes y el rendimiento que dieron en combate:

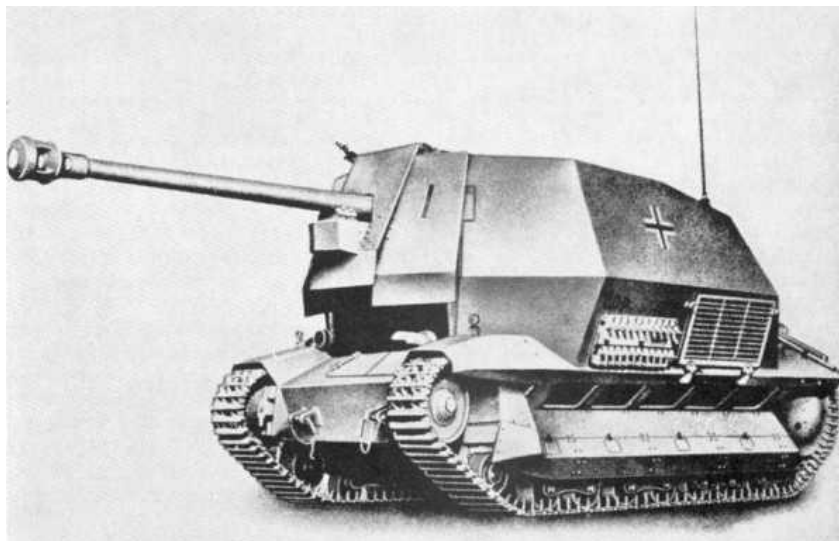
MARDER I:

Montado sobre cinco chasis franceses distintos:

Producción	Arma y carro original	Designación
174	4.7cm Pak (t) auf PzKpfw R-35 (f)	Marder I (SdKfz 135)
170	7.5cm Pak40 auf PzKpfw 37L (f)	Marder I (SdKfz 135)
24	7.5cm Pak40 auf PzKpfw 39H (f)	Marder I (SdKfz 135)
10	7.5cm Pak40 auf PzKpfw FCM (f)	Marder I (SdKfz 135)
16	7.5cm Pak40 auf PzKpfw Somua MCG S307 (f)	Marder I (SdKfz 135)



Marder I sobre chasis de tractor 37 L Lorraine.



Marder I montado sobre el chasis del FCM 36



Marder I sobre chasis del carro H39.



4.7cm Pak (t) auf PzKpfw R-35 (f)

La serie Marder I entró en producción en 1942, al contrario que el resto de series no fue destinada al frente ruso, sino que permaneció en Francia mientras que algunos fueron destinados al desierto. Muchos Marder I quedaron en Francia en labores antiguerrilla por la carencia de repuestos para mantenerlos y por tanto la incapacidad de someterlos a grandes esfuerzos mecánicos como exigía el frente oriental. Además, presumiblemente los chasis franceses se consideraban de rendimiento inferior al de los alemanes y checos, así que se decidió mantenerlos en labores de vigilancia o en escenarios donde las armas enemigas no estaban al nivel de las soviéticas. Cuatro de los cinco chasis compartían el mismo cañón, el PaK 40/1 L/46 de 75 mm. En general la mayor parte de los Marder fueron equipados con este cañón modificándolo para adaptarlo en los chasis, el último numeral era cambiado de acuerdo a la serie (PaK 40/1,2,3). La protección era mínima sobre todo por su parte superior y posterior descubierta, ambas características comunes en toda la serie Marder. Algunos de los Marder I, como el 4.7 PaK (t) auf Pz R-35 todavía estaban disponibles en Francia en 1944 y combatieron contra los aliados.

SDKFZ 132

Habitualmente suele clasificarse este diseño dentro de la serie Marder II, por el hecho de haber sido montado sobre el mismo chasis (PzKpfw II) que el Marder II Pak 40, sin embargo este carro nunca recibió tal denominación. Por tanto clasificarlo de tal manera es incorrecto.



Panzer II ausf D

El “Panzer Selbstfahrlafette 1 für 7.62 cm PaK 36 (r) auf Fahrgestell PzKpfw II Ausf D¹ und D²” que sería su denominación completa oficial, comenzó a diseñarse a finales de Diciembre, cuando el 20 de ese mes Alkett recibió la orden de desarrollar un carro vehículo autopropulsado con el ampliamente capturado (durante la operación Barbarroja) cañón ruso Pak 36 (r) (o ZiS-3) de 76,2 mm L/51, adaptado para utilizar munición alemana del cañón anticarro PaK 40. de 75 mm. Las prestaciones anticarro de la pieza adaptada eran similares a las del propio cañón alemán, si bien ligeramente inferiores.



El Sdkfz 132 se adaptó sobre los chasis de Panzer II ausf D/E y Flamm equipados con suspensión de barras de torsión. Estos fueron los primeros vehículos alemanes en ser

equipados con esta suspensión, que es en realidad la que se utiliza en los carros modernos de hoy día.

Las adaptaciones de PzKpfw II comenzaron en Abril consiguiéndose 150 nuevos cazacarros en tan solo un mes, listos para integrarse en los batallones cazacarros de las divisiones de Panzer, Panzergrenadier e infantería. Para Junio del 43, cuando fue suspendida la fabricación de cazacarros sobre chasis de Panzer II en favor de artillería autopropulsada (dando origen al Wespe con su obús de 105 mm), se habían construido un total de 201 Sdkfz 132.

MARDER II

El 13 de Mayo de 1942 se reconsideró el futuro del PzKpfw II dentro de la Panzerwaffe, en ese momento su producción era de 50 mensuales, se decidió que al menos el 50% y luego el 75% de su producción debería ser sustituida a favor de un nuevo diseño de cazacarros sobre el propio chasis del Panzer II, el Marder II (7.5 cm PaK40/2 auf Fahrgestell PzKpfw), esta vez con el cañón alemán Pak 40/2 L/46. A la vez que entraba en producción se efectuaban reconversiones sobre los Panzer II ausf c A,B,C y F que regresaban del frente para reparaciones.



Marder II PaK 40.

Como puede observarse existió un reparto por “Ausf” (versión) para la reconversión en uno u otro tipo de diseño de cazacarros: Panzer II ausf c A,B,C y F que regresasen del frente para reconversiones en Marder II PaK 40 y Panzer II D,E y Flamm para reconversiones en Sdkfz 132 (mal conocido como Marder II Pak 36 (r)). Este “reparto” obedecía a cuestiones logísticas y de organización más que a cuestiones técnicas.

Obviamente el Marder II Pak 40, al ser producido directamente en fábrica además de las oportunas reconversiones resultó fabricado en mayor número, siendo el total de 651 Marder II (de Junio del 42 a Junio del 43) frente a 201 Sdkfz 132. (Abril del 42 a Junio del 43).

Ambos diseños de cazacarros fueron destinados al frente ruso, donde como ya se ha comentado dieron una potencia de fuego y movilidad a pesar de lo apresurado de su diseño, que era altamente requerida, en vista de los vehículos que los “inferiores” técnicos rusos estaban poniendo en la batidora del frente.

MARDER III

Ésta es la serie Marder montada sobre el chasis más robusto. Los Marder III estaban montados sobre el chasis de Panzer 38 (t) carro ligero/medio Checo usado extensivamente por el ejército alemán para suplir sus propias carencias durante sus campañas relámpago de 1939/1940.



PzKpfw 38 (t) avanzando, escoltado por infantería.

Ahora sin embargo estos carros estaban obsoletos al igual que el Panzer II, con la diferencia de que eran demasiado lentos para tener alguna utilidad como vehículos de reconocimiento. (a pesar de que fue desarrollada una exitosa versión de reconocimiento, el Pz 38 (t) neuer art, pero a la que sorprendentemente nunca se le prestó atención y por tanto no se mandó ninguna orden de producción). Por tanto se decidió que parte de las cadenas de producción de Pz 38 (t) serían usadas para la producción de Marder III y ya en Julio del 42 Hitler ordena que todas las factorías que antes fabricaban el Pz 38 (t) se dedicasen por entero a la construcción de este cazacarros.

Su fabricación se dio de abril a octubre del 42, 19 fueron reconvertidos de Pz 38 (t) devueltos del frente para reparaciones. Los Marder III estuvieron presentes mayormente en el frente ruso pero también en África, sirvieron íntegramente en los batallones contracarro de las divisiones a las que eran asignados..

Existieron tres versiones de Marder III fabricadas en orden cronológico, el primero de ellos fue el Marder III Sdkfz 139, también conocido como PanzerJäger 38 (t) für 7,62 cm PaK 36 (r) o simplemente PanzerJäger 38 (t).

Marder III Sdkfz 139

Igual que el Sdkfz 132 montado sobre chasis de Panzer II, este modelo de Marder usaba el mismo cañón ruso PaK 36 (r) aunque estaba algo mejor blindado que el Sdkfz 132, con 50 mm en el frontal de la superestructura a 30 del Sdkfz 132.

En cualquier caso la protección lateral, posterior y superior, incluyendo la casamata, era por supuesto mínima o nula.



Marder III für 7,62cm PaK 36(r), nótese la escasa protección que brinda la superestructura, sobresaliendo el torso de la tripulación cuando ésta va de pie.

MARDER III Ausf H

En mayo del 42 se habló de fabricar un chasis de Panzer 38 (t) armado con el cañón alemán PaK 40 al estilo del Marder II PaK 40, este diseño sustituiría al Marder III Sdkfz 139.

La fabricación del Marder III ausf H (por Heck, parte trasera, donde iba ubicado el motor) comenzó en Noviembre del 42, al mismo tiempo que se interrumpía la fabricación del Marder III Sdkfz 139. La fabricación total ascendió a 417 (entre fabricaciones y reconversiones), hasta su sustitución por un modelo más ligero y mejorado, el Marder III ausf M (Mitte, con la casamata situada detrás y el motor en el centro).



Marder III ausf H

MARDER III Ausf M

Entra en producción en Abril del 43. En esta versión el motor fue situado en el medio del vehículo, situándose la casamata en la parte trasera. El blindaje frontal y el peso fueron reducidos, haciendo de él una pieza algo más ligera y dotándoselo además de una casamata mucho más amplia, que daba a la tripulación una protección mayor, al abarcar mayor espacio tanto longitudinalmente como en altura y al estar el piso situado más bajo en relación al modelo anterior. Además se lograban otras ventajas, como una mejor distribución del peso y una bajada del centro de gravedad (como consecuencia de la bajada del piso del vehículo en la casamata al disponer del espacio que antes ocupaba el motor). Además al elevarse el cañón quedaba más baja la boca por estar situado en un montaje menos elevado.

La reducción de blindajes tenía la intención de realizar un diseño más coherente con la naturaleza del vehículo (cazacarros ligero), evitando la contradicción de disponer de un vehículo relativamente fuertemente blindado en el frontal (50 mm) -herencia del chasis donde había sido montado- y sin embargo con un blindaje muy reducido en la zona añadida, la casamata, con un espesor de tan solo 15 mm (siendo la zona donde un carro recibe los 2/3 de los impactos frontales, sea torreta o casamata, contra 1/3 de los que impactan en el chasis).

Este tipo de Marder III fue el más producido y sirvió tanto en Rusia como en el frente Occidental contra las tropas desembarcadas aliadas.

Acabó siendo sustituido por el Hetzer, un cazacarros con un desarrollo mucho más largo y cuidado que la serie Marder en general, que debemos recordar fue no más una rápida solución de emergencia para el frente, aunque algunos de sus modelos como el presente fuesen producidos hasta fechas tan tardías como Mayo de 1944.



Columna de Marder III Ausf M avanzando hacia el frente.

JAGDPANZER 38 (t) HETZER

El Hetzer fue la respuesta ante la necesidad de Alemania de disponer de un cazacarros ligero, con un diseño más cuidado que la serie Marder, que como ya se ha comentado fue una solución de emergencia, y no un diseño destinado a perdurar. Este nuevo cazacarros, comenzado a desarrollar en Marzo del 43, tenía una serie de cualidades que lo sitúan según algunos analistas, entre los mejores cazacarros de la guerra.

La mejor de sus cualidades era su bajo perfil y escaso peso, apenas 2,17 metros de altura y 15,75 Tm, siendo barato de producir y con un consumo de combustible bajo. Era además un vehículo muy compacto y relativamente bien armado para su peso, con un cañón PaK 39 L/48 (igual que el del StuG III) y un blindaje inclinado a 60° de la vertical de 60 mm.

A pesar de su reducido tamaño y buen armamento no dejaba de tener ciertos defectos. Para empezar su relación potencia/peso era bastante deficiente (10 CV/Tm), además el hecho de emplazar un cañón tan largo para un chasis tan pequeño originaba una serie de problemas de funcionamiento y habitabilidad. Por ejemplo el tirador debía situarse a la izquierda de un cañón proyectado para ser cargado desde la derecha, ya que el cañón del Hetzer estaba desplazado a la derecha para dejar espacio al conductor. Así mismo el comandante del carro, situado detrás de la cámara de combate, estaba incomunicado con el resto de la tripulación y sus ópticas eran bastante deficientes, reduciéndose a unos binoculares periscópicos.



Jagdpanzer 38 (t) Hetzer

En cualquier caso la mayor parte de los problemas derivaban de la escasez de espacio en el chasis del Pz 38 (t) para alojar el arma y su munición. Las ventajas de disponer de un vehículo pequeño y bien armado generaban los inconvenientes descritos y otros de menor importancia que había que asumir para obtener un vehículo de sus cualidades.

El Hetzer era un vehículo necesario por sus características, en la circunstancias de Alemania en el momento en que entró en producción (barato, vehículo para la defensa, pequeño, escaso gasto de combustible). Se construyó en número aceptable teniendo en cuenta que se fabricaron 2.584 unidades en menos de 1 año.

HORNISSE/NASHORN

La necesidad en 1942 de disponer en la Panzerwaffe de un vehículo capaz de dar movilidad al cañón anticarro más poderoso del momento hizo que se comenzaran a realizar planes para su montaje en un vehículo autopropulsado. Se decidió entonces utilizar el chasis del Panzer III o IV para dar movilidad al poderosísimo cañón de Krupp PaK 43 L/71 de 88 mm, sin embargo ninguno de los dos bastidores resultó satisfactorio y se decidió utilizar el nuevo chasis diseñado por Alkett para el montaje de armas pesadas: el Geschützwagen III/IV. Este chasis era una mezcla de Panzer III y IV. Se utilizaba el motor, el depósito de combustible, el sistema de dirección y conducción del Panzer III Ausf J, mientras que del Panzer IV se utilizaba la suspensión del Ausf F modificada, con algunos componentes espaciados adaptados al nuevo vehículo. El motor fue asimismo desplazado al centro del chasis para acomodar la espaciosa casamata. Respecto a la fabricación del chasis, cabe destacar que además de no demasiado blindado (30 mm espesor máx), estaba fabricado con blindaje no endurecido, debido a la escasez de este tipo de blindajes, destinado mayormente a vehículos de choque. Recordemos que este vehículo estaba destinado a proporcionar apoyo a largas distancias, fuera del alcance enemigo. Al menos en la teoría.



Dos Nashorn junto a sus tripulaciones en el invierno ruso.

En principio este vehículo fue denominado Hornisse (avispon), y se acordó, en octubre del 42, la construcción de 100 ejemplares para el 12 de mayo del 43, a tiempo para la ofensiva de verano. La producción comenzó en febrero del 43, y los Hornisse resultantes equiparon al 655° y 560° batallones contracarro en Kursk, donde a pesar de su escasa protección (la casamata estaba hecha de planchas de 10 mm, estando descubierta por arriba) y elevado perfil llevaron a cabo un excelente rendimiento gracias a su potencia de fuego.

La producción continuó y a principios de febrero del 43 se llevaron a cabo algunas modificaciones en el diseño: la instalación de la plancha frontal del conductor fue cambiada, y la versión del cañón PaK 43 fue modificada por otra más adaptada al chasis. El nuevo vehículo fue denominado expresamente por Hitler como “Nashorn” (rinoceronte) ya que al Führer le parecía que el nombre inicial carecía de agresividad.

En total se construyeron hasta el final de la guerra 20 Hornissen y 474 Nashorn. Además de Kursk y en combates posteriores en el frente oriental, los Nashorn y Hornisse sirvieron en Italia y en el frente occidental en otros 4 batallones pesados anticarro compuestos por ellos, concretamente los 525°, 93°, 519° y 88°, cada uno de ellos equipado con 30 Nashorn/Hornisse.

STÜRMGESCHÜTZ IV

El StuG IV es básicamente la superestructura del StuG III ligeramente modificada (el habitáculo del conductor fue ampliado) montada en el chasis del Panzer IV por circunstancias de guerra en diciembre del 43. No se trataba de un intento de mejora del Stug III como el Jagdpanzer IV, sino que se desarrolló para compensar la pérdida en capacidad de producción del StuG III ante el bombardeo de Alkett. La adaptación resultó

ser válida por lo cual la producción de Panzer IV de Krupp-Gruson fue sustituida por la de StuG IV. La necesidad ya casi en 1944 de carros sencillos de producir para poder hacer frente a las grandes pérdidas en el frente se hacía así evidente.



En esta foto puede apreciarse claramente el espacio ampliado para el conductor a la izquierda.

El StuG IV fue fabricado hasta el final de la guerra haciendo un total de 1.108 unidades más 31 conversiones de Panzer IV originales. Tanto el blindaje como el armamento principal eran el mismo que en el StuG III. Se usó en el frente de la misma manera que éste, como cañón de asalto, en batallones contracarro y batallones de carros de divisiones de infantería e incluso batallones Panzer. Tanto el StuG III como el IV resultaron ser el arma más socorrida del ejército, representando exitosamente papeles para los que estaban concebidas otras armas más específicas.

JAGDPANZER IV

El Jagdpanzer IV fue diseñado a finales del 43 como mejora del StuG III (empleando el chasis del Panzer IV Ausf H/J en producción en ese momento) y por tanto como un reemplazo para el mismo. La Waffenamt reclamó el diseño de un cazacarros de perfil bajo, dotado de 100 mm de blindaje frontal y que montase un cañón PaK 42 L/70 de 75 mm como el del Panther, seguramente en un intento de dotar a las fuerzas acorazadas alemanas de un cazacarros potente y sencillo de producir capaz de superar a las cada vez más acorazadas hordas soviéticas.

El primer prototipo fue presentado ante Hitler en octubre del 43, y en Enero del 44 comenzó la producción por parte de Vomag quien se había encargado del diseño.

La idea era producir el carro armado con el cañón especificado, pero debido a problemas en la adaptación de un cañón tan largo, la producción de Jagdpanzer IV con cañón largo se retrasó (JagdPanzer IV/70), y en su lugar el JagdPanzer IV fue construido con el cañón PaK 39 L/48, similar (el mismo modelo adaptado) al que montaba el StuG III o el Panzer IV.

Se produjeron 769 vehículos de este tipo más 26 chasis que estaban pendientes de producción cuando llegó la orden de cancelación de la producción en Noviembre. Estos chasis restantes fueron reconvertidos en vehículos especiales de apoyo.

En Agosto se reiniciaría la producción de este cazacarros armado con el cañón previsto de 75 mm L/70, una vez superadas las dificultades iniciales. El blindaje también fue modificado en Mayo del 44, para ajustarse más a las especificaciones indicadas. De 60 mm de espesor en el frontal se aumentó a 80, y de 30 mm de blindaje lateral a 40. Además el blindaje de este carro montado sobre el chasis de PzKpfw IV era inclinado (30° de la vertical) tanto en la zona frontal como posterior y lateral mejorando la protección, a diferencia de anteriores modelos como el propio Panzer IV o el StuG IV.



Los JagdPanzer IV fueron usados principalmente en batallones contracarro en divisiones blindadas desde Marzo del 44. El primer encuentro del enemigo con este carro fue en Italia luchando con la

división Hermann Göring. Más tarde serían trasladados al frente Ruso y después a Francia luchando contra las tropas aliadas desembarcadas.



Visión artística de un Jagdpanzer IV en combate junto a dos Panzer IV. Obsérvense los enganches dispuestos para la colocación de Schürzten.

JAGDPANZER IV/70 A y V

La versión V (por Vomag, la compañía que se encargaba de la producción de esta versión) del JagdPanzer era básicamente un JagdPanzer IV (L/48) de producción tardía con el cañón PaK 42 L/70 de 75 mm sin freno de boca (que solía desmontarse en la versión con el cañón corto porque levantaba demasiado polvo dada su escasa altura con respecto al suelo, revelando la posición del carro). La versión A (por Alkett) era similar a la V, sin embargo esta versión conservaba parte de la superestructura del Panzer IV Ausf H/J sobre la que se construía la casamata, de esta manera la fabricación era más sencilla, pero también aumentaba considerablemente la altura del vehículo, de 1,85 m de la versión V a 2,35 m de la versión A, además, también lo hacía más vulnerable, ya que obviamente esta zona de la superestructura heredada del Panzer IV estaba dispuesta de forma vertical, estando el carro por tanto menos protegido en esta zona. Como compensación el carro también era más amplio por lo que la cantidad de munición almacenable también era bastante mayor (55 contra 90).



Jagdpanzer IV "V"



Jagdpanzer IV "A"
(prototipo)

Tanto la serie "A" como la "V" fueron fabricadas al mismo tiempo, desde agosto del 44 hasta el final de la guerra. El montaje de un cañón tan pesado sobre el chasis del Panzer IV originó como ya se ha comentado una serie de problemas de adaptación. Estos problemas nunca fueron completamente solucionados, por lo que este carro arrastraba una serie de problemas de maniobrabilidad y fiabilidad dado el peso del blindaje frontal y la longitud del cañón, que desnivelaba enormemente al carro, a la vez que la longitud del arma

originaba problemas de vibración e incluso de bloqueo en el terreno por la escasa altura en que estaba dispuesta con respecto a su longitud. Este primer problema se solucionó situando un soporte para el cañón. El segundo problema fue parcialmente resuelto cambiando las primeras ruedas con borde de goma (las dos primeras en el “V” y las cuatro primeras en el “A”) por otras de acero macizas, de esta manera se solucionaba en parte la descompensación. No obstante debido a la falta de maniobrabilidad del modelo se le conoció como “el pato de Guderian”. Paradójicamente el propio Guderian (en ese momento inspector general de la Panzertruppen) se opuso al desarrollo de este modelo, dado que le parecía que el StuG III era suficiente y no quería distraer recursos en la fabricación de Panzer IV. Guderian estaba acertado en parte, ya que la introducción de nuevos diseños en detrimento de otros ya probados supone una ralentización en la producción y un perfeccionamiento y pulido del diseño sobre el campo que Alemania no estaba en situación de permitirse. Sin embargo la introducción por parte del enemigo de carros cada vez más formidables implicaba por otra parte la necesidad de no quedarse atrás en la carrera armamentística. La fabricación del nuevo JagdPanzer IV implicaba en principio detener la fabricación del probado Panzer IV, que se veía por otra parte como un carro cada vez más obsoleto, aunque finalmente el Panzer IV se continuó fabricando y ambos diseños acabaron siendo producidos paralelamente. Alemania se veía en la encrucijada de fabricar nuevos modelos capaces de medirse a los más modernos carros enemigos o mantenerse fabricando carros ya probados y largamente fabricados que le permitieran reponer rápidamente las bajas en combate. Al final acabó mezclando una estrategia con otra, lo que contribuyó a añadir aun más caos en su diversificada industria.

Los JagdPanzer IV/70 “V” fueron distribuidos en agosto de 1944 a brigadas independientes de carros, también a batallones de cazacarros de las divisiones Panzer. La primera vez que fueron usados en gran número fue en la ofensiva de las Ardenas.

A su vez el JagdPanzer IV/70 “A” fue usado de la misma manera que el Panzer IV, en batallones de carros o bien como cañón de asalto en lugar de cazacarros en brigadas independientes de cañones de asalto.

JAGDPANTHER

Durante el diseño del PzKpfw V Panther, se decidió el desarrollo de una versión cazacarros del mismo, montando en una casamata fija sobre el futuro chasis del Panther un cañón anticarro de superior potencia al modelo de torreta móvil (concretamente el PaK43). Esta forma de utilizar el diseño de los chasis de carros de torreta móvil para dar movilidad a cañones contracarro de mayor potencia es en realidad una extendida política en el arma acorazada alemana (como de hecho ya se ha comprobado en vehículos anteriores de este artículo). De hecho casi por cada chasis de carro de combate alemán, se puede encontrar uno o más vehículos cazacarros que aprovechan el chasis del carro original para montar un cañón más potente en un vehículo sin torreta. En el caso del Panther, este desarrollo comenzaría incluso durante el propio diseño del carro de combate propiamente dicho.

En principio fue Krupp quien en Agosto del 42 recibió la orden del diseño del nuevo cazacarros pesado (se pretendía que sustituyese al Nashorn en los batallones de cazacarros pesados), sin embargo en Octubre del 42 se traspasó el contrato a Deimler-Benz, ya que la producción tendría lugar en una de sus plantas. Sin embargo D.B. nunca llegaría a fabricar este carro ya que en mayo del 43, con el diseño del vehículo ya casi terminado se transfirió la producción a MIAG en Braunschweig, debido a que Deimler-Benz apenas tenía suficiente espacio en sus plantas en esa fecha. Junto a Deimler-Benz se unirían en la fabricación del carro MNH en Hannover y MBA en Postdam. Sin embargo, a pesar de que tres fábricas simultáneamente se vieron involucradas en la fabricación del Jagdpanther su producción fue extremadamente escasa, apenas 392 vehículos en año y medio de fabricación. La causa principal de la lenta producción se debió a los duros bombardeos aliados realizados sobre MNH y MIAG que recibieron un castigo incluso más duro que el resto de fábricas alemanas, lo que obviamente repercutió en la producción final de Jagdpanther.



Jagdpanther de producción intermedia en su avance hacia la batalla.

Comparación Panther, JagdPanther:

El blindaje frontal del JagdPanther en su casco y superestructura tenía el mismo espesor que el del Pzkw V (80 mm). Sin embargo el Panther disponía de 100 mm de protección en el frontal de su torreta. Ésto podría inducir a pensar que en algún caso el Panther estaba más protegido en el frente. Sin embargo el blindaje inclinado del Jagdpanther lo era en toda su zona frontal (consiguiendo un espesor a efectos balísticos de 126 mm), mientras que el frente de la torre del Panther no estaba inclinado en el frontal de la torre, por lo que en realidad era más vulnerable. Además el Panther tenía un defecto balístico o “shot trap” en su mantelete, de forma curva, lo que podía traducirse en algunos casos en una desviación catastrófica del proyectil hacia la parte superior de la superestructura, donde el blindaje no superaba los 25mm. Evidentemente el Jagdpanther no tenía este defecto y además ofrecía un perfil menor lo que le hacía más difícil de detectar por el enemigo. La única ventaja en

protección del Panther respecto a su homólogo cazacarros era que su superestructura lateral estaba algo más inclinada (40° contra 30° respecto a la vertical) siendo el espesor real idéntico (80 mm). Por tanto el JagdPanther poseía una mayor protección y superior potencia de fuego, a la vez que el Panther con la ventaja de su torreta móvil era más adecuado como carro de explotación de la victoria o incluso de ruptura. Ambos diseños se complementaban entre sí. La excelente movilidad, fiabilidad (relativamente mediocre) y gasto en combustible eran en ambos modelos equivalentes, la relación peso/potencia también era similar (algo mayor la del Panther). Cabe destacar sin embargo que diseños como el JagdPanther eran cada vez más demandados en el frente por el cariz defensivo que estaba tomando la guerra para Alemania.

El Jagdpanther es considerado por muchas fuentes como el mejor o uno de los mejores cazacarros de la guerra. Su combinación de movilidad, potencia de fuego, velocidad y protección le convirtieron en un temible adversario en campo abierto o en roles defensivos, cuando su falta de torre no suponía una grave desventaja.

Los Jagdpanther fueron agrupados en batallones contracarro pesados (42 unidades cada uno) de divisiones Panzer e independientes, en una brigada independiente, en el Führer Panzergrenadier Regiment, y en siete divisiones Panzer distintas. Las primeras unidades en recibirlos fueron los batallones contracarro 559° y 654°. Prestaron servicio mayormente en el frente oriental, aunque también combatieron en Normandía y la ofensiva de las Ardenas.

FERDINAND/ELEFANT

Durante el desarrollo del Tiger I, dos casas entraron en disputa a la hora de obtener el contrato de fabricación del Tiger I. Henschel y Porsche elaboraron sus prototipos y se los presentaron a Hitler el 20 de abril de 1942 (cumpleaños del Führer) donde fueron probados y examinados. El modelo de Henschel a pesar de haber tenido que ser diseñado apresuradamente por problemas de tiempo y ser una adaptación de otro proyecto, resultó superior y fue elegido. Porsche sin embargo, convencido de que su modelo resultaría vencedor había ordenado antes de las pruebas la fabricación de chasis para evitar problemas de retrasos en la fabricación. En total se terminaron 106 chasis. Después de su rechazo, estos chasis quedaron en un primer momento sin ningún uso.

El 22 de septiembre de 1942 se decidió la elaboración de un cazacarros pesado con cañón PaK 43 L/71 de 88 mm (similar en rendimiento al FlaK 41 que no se había logrado instalar en el Tiger I) y 200 mm de blindaje frontal, para aprovechar 90 de estos chasis. 12 de los restantes fueron completados como carros Tiger para pruebas técnicas, uno como Panzerbefehlswagen (carro de mando) y tres como Bergepanzer Ferdinand (vehículos de recuperación).

El diseño y fabricación de los cazacarros pesados fue ordenado a Alkett. El 30 de noviembre del 42 se finalizó el primer diseño y el 19 de marzo del 43 fue presentado a Hitler quien quedó encantado con el mismo y ordenó la aceleración de su producción de

cara a la ofensiva de verano. Sin embargo se decidió realizar una serie de modificaciones a los VK 45.01 ya que resultaban excesivamente poco fiables y demasiado avanzados en algunos aspectos para la tecnología de la época.

Básicamente las modificaciones fueron las siguientes:

Sustitución de los motores: se sustituyeron los dos extravagantes Porsche typ 101/1 refrigerados por aire por dos fiables motores Maybach HL 120. Se cambió el motor de la zona trasera a la central para dar cabida a la casamata. Se añadieron planchas blindadas atornilladas de 100 mm de espesor a la superestructura original del chasis de Porsche.

Desde abril a mayo 90 chasis VK 45.01 (P) fueron transformados en Ferdinand, con un intenso trabajo por parte de los operarios de Nibelungenwerke (casa a la que se había transferido el contrato de fabricación para disponer a tiempo de los carros para Zitadelle) se terminaron los 90 vehículos para Mayo, cumpliendo el plazo para la ofensiva prevista de verano.



El cazacarros Ferdinand.

El escudo que se aprecia delante del cañón fue fabricado tardíamente y algunos Ferdinand entraron en combate sin él.

El Ferdinand constituía un arma formidable en el caso de que se usara correctamente, dado su soberbio blindaje y su poderoso cañón contracarro, sin embargo adolecía también de serios defectos. El más grave y absurdo era la carencia de ametralladora/s montada sobre el vehículo. Únicamente se llevaba una en el interior del vehículo, que a veces era accionada desde el interior del barril del cañón de 88 mm o instalada precariamente bajo el cañón. Esto propició que en su debut en Kursk los Ferdinand fueran fácilmente atacados por infantería enemiga (cuando no estaban protegidos por la propia), resultando destruidos muchos de ellos. Además su peso era enorme (65 Tm), resultando un ratio potencia/peso paupérrimo (9.2 CV/Tm), dado que entre los dos motores Maybach se suministraban 600 CV. Su consumo era también elevado teniendo una autonomía de tan solo 150 km en carretera y sólo 90 campo a través. Otro problema derivado del peso era la escasa fiabilidad mecánica de algunos componentes mecánicos, al haber sido proyectados para un vehículo de 50 Tm. Además precisaba de vehículos de recuperación especiales o bien varios normales, como por ejemplo cinco semiorugas de 18 Tm Sdkfz 9. La entrada en servicio de los tres Bergepanzer Ferdinand palió en parte el problema.

El Ferdinand fue asignado para Kursk a los batallones pesados contracarro 653º y 654º al norte de la pinza, con 45 y 44 Ferdinand respectivamente. (Uno quedó en pruebas en Alemania). Su efectividad en Kursk da lugar a diferentes interpretaciones. Por una parte durante los primeros días y dado su erróneo empleo como ariete (un cazacarros nunca debe ser empleado como tal, además su carencia de MG agravaba su incapacidad para luchar contra infantería enemiga) sufrió cuantiosas pérdidas. Además, la intensiva cobertura del terreno con minas por parte de los zapadores soviéticos todavía aumentaron más las pérdidas de Ferdinand. Sin embargo cuando fueron utilizados correctamente, en los días siguientes, operando más retrasados, produjeron fuertes pérdidas al enemigo. El 1 de agosto se habían perdido 39 Ferdinand, contra la destrucción de más de 600 vehículos blindados, piezas de artillería y búnkeres enemigos. A finales de agosto se reunieron los 50 Ferdinand restantes en el batallón 653º y para finales de 1943, se habían destruido otros 500 carros enemigos, contra la pérdida de sólo 8 Ferdinand, incluyendo 54 carros soviéticos destruidos por sólo dos cazacarros el día 25 de noviembre de 1943.

En diciembre los 42 Ferdinand supervivientes fueron trasladados a Austria para subsanar parte de los fallos que tenía este modelo y mejorarlo. Para empezar se les instaló una MG 34 en el casco, para uso del radio-operador, se le pusieron protecciones en las rejillas de ventilación del motor, carburante y tubos de escape, ya que muchos Ferdinand resultaron inutilizados por esquirlas procedentes de metralla de proyectiles de artillería, además se le instaló una cúpula de jefe de carro para mejorar la visión y se le cubrió de Zimmerit (pasta contra minas magnéticas), renombrándoseles como Elefant por orden de Hitler durante el proceso de reconversión. Entre febrero y marzo del 44 se terminaron todas las reconversiones de Elefant.



El Elefant. Puede apreciarse la MG 34 situada a la derecha del glacis y el recubrimiento de zimmerit. La cúpula del comandante es también visible.

La primera compañía del primer batallón fue enviada a Italia a finales de febrero, las otras dos compañías se enviaron en abril del 44 al frente ucraniano, donde volvieron a provocar

fuertes pérdidas a los carros rusos. En octubre las unidades que quedaban formaron la compañía cazacarros 614^o que luchó hasta la batalla de Berlín en abril de 1945.

JAGDTIGER

El Jagdtiger fue elaborado al igual que el JagdPanther conjuntamente con la versión que montaba la torre móvil (en este caso el Tiger II). En febrero del 43 llegó una orden para elaborar una versión que usara el chasis pesado que estaba siendo desarrollado para el Tiger II, pero armada con un cañón anticarro incluso más potente que el del Königstiger. El cañón escogido fue el PaK 44 L/55 de 12.8 cm desarrollado por Krupp. Paradójicamente este cañón según las propias tablas alemanas y a pesar de su calibre, tenía una capacidad de penetración de blindaje inferior a la del PaK 43 L/71 del Tiger II (189mm contra 203mm a 100 metros en una plancha inclinada a 30° de la vertical). Sólo el empeño de Hitler en el montaje de este cañón consiguió su instalación final en el cazacarros. Dada la escasez de cañones PaK 44 se ordenó que en un número de Jagdtiger fuese instalado el cañón PaK 43, sin embargo esta versión parece que nunca entró en producción.

En octubre del 44 un modelo de madera a escala real, con el chasis del Tiger II alargado 26cm para acoger la larga casamata, fue presentado ante Hitler que dió su visto bueno. Posteriormente, en abril del 44 dos prototipos fueron construidos con la suspensión Porsche de barras de torsión longitudinales diseñada específicamente por el Dr.Porsche para soportar el peso del Jagdtiger. Sin embargo ésta se relevó insatisfactoria y el Jagdtiger fue rediseñado con una suspensión de barras de torsión transversales estándar (en realidad la misma suspensión que la del Tiger II). No obstante 11 JagdTiger fueron fabricados con suspensión Porsche, hasta que la suspensión Henschel (barras transversales) fue incorporada en el Jagdtiger número 12. La suspensión Porsche constaba de 8 ruedas, de 700 mm de diámetro. Ésta suspensión era más sencilla de fabricar que la utilizada en el Tiger II, que constaba de 9 ruedas de 800 mm de diámetro. Además se construía en menos tiempo y era la mitad de cara, sin embargo como ya se ha comentado resultó inadecuada y se sustituyó por una suspensión de barras de torsión transversales más convencional y efectiva.



Jagdttiger suspensión Henschel.



Jagdtiger suspensión Porsche. Estos modelos solían ir recubiertos de pasta Zimmerit.

La producción comenzó en julio de 1943, con una orden de fabricación a Nibelungenwerke de 150 unidades. Se ordenó a esta casa que cuando terminara la fabricación de los 150 Jagdtiger procediera a la fabricación de Panther. La fabricación del cazacarros fue lenta dado que la prioridad de fabricación estaba siendo dada al Panther, no obstante en enero de 1945 se envió una orden a Nibelungenwerke comunicándosele la suspensión de la orden de fabricación de Panther después de terminada la remesa de Jagdtiger solicitada. Se ordenó entonces la continuación en la fabricación de Jagdtiger con tanta celeridad como fuese posible. No obstante la situación de guerra era muy crítica en ese momento y la producción a plena capacidad de Jagdtiger resultaba imposible. El número final de Jagdtiger entregados para marzo del 45 fue de 77, 11 con suspensión Porsche y 66 con la Henschel.

La escasa producción total de Jagdtiger fue destinada a dos batallones, el Panzerjägerabteilung 653º (batallón de cazacarros 653º) y Schwere Panzerabteilung 512º (batallón pesado acorazado 512º). El 653º fue empleado en el frente occidental, durante la ofensiva de las Ardenas. El 512º fue utilizado en la defensa de Alemania durante los combates que rodearon la cabeza de puente de Remagen el 10 de Marzo de 1945.

El JagdTiger a pesar de su impresionante blindaje frontal de 250 mm en la casamata y 150 mm en el glacis tenía un valor combativo limitado por diversas razones. La principal era que dado su enorme peso (72 Tm) y reducido ratio potencia/peso, junto con la debilidad de algunos de sus componentes mecánicos, era enormemente propenso a averías, por lo que muchos Jagdtiger fueron capturados intactos por los aliados, abandonados por sus tripulaciones. Además era un desperdicio de recursos, teniendo en cuenta la enorme cantidad de mano de obra y recursos que absorbía que podían haber sido dedicados a proyectos más livianos y no obstante con mayor efectividad. La enorme altura y anchura del Jagdtiger junto con la superioridad aérea aliada le convertían en fácil blanco de la aviación o de la artillería enemiga, que terminaron con los Jagdtiger que no fueron puestos fuera de combate por las averías mecánicas. Por último el consumo de combustible de este vehículo era enorme. 515 litros cada 100 km hacían de su abastecimiento una tarea ardua,

particularmente cuando Alemania cada vez tenía mayores problemas de abastecimiento de combustible, a medida que la URSS durante 1944 capturaba pozos petrolíferos que antes abastecían al Reich.

CAZACARROS DE PRODUCCIÓN LIMITADA:

En este epígrafe se engloban los cazacarros que fueron fabricados en muy escaso número o bien que quedaron en fase de prototipo, no obstante todos ellos fueron empleados operativamente en combate.

7.5 cm PaK AUF RAUPENSCHLEPPER, OST.

A pesar de ser desarrollado ya en 1943, fue el cazacarros sobre orugas más ligero utilizado por la Panzerwaffe en toda la guerra. Su peso era de tan sólo 5,2 Tm, esto era debido a que era en realidad una modificación de un tractor oruga de carga destinado al acompañamiento de la infantería. Debido a las necesidades de la guerra se le terminó instalando un cañón anticarro, el PaK 40 L/46 de 75 mm. En total se fabricaron sólo 60 unidades en 1943, (a partir de modelos estándar) enviándose parte para pruebas en combate al grupo de ejércitos del sur, concretamente 14 a los batallones contracarro 743º y 744º, 14 a la 18ª división Panzergrenadier y 7 a la primera brigada de esquiadores. Como no dio buenos resultados dado lo ruidoso de su motor y la muy baja velocidad del vehículo (17,2 km/h en carretera), la producción de esta versión fue muy limitada.

Existieron otros proyectos para convertir el RSO en cazacarros, el PzJag K43/1, PzJag K43/2 y el PzJag K43/3 todos montando PaK 36 de 88 mm. Ninguno vio la luz.

El origen del tractor de infantería sobre cadenas, se dio en un concurso organizado por una comisión presidida por el Dr.Porsche, solicitando un vehículo para el transporte de equipo capaz de soportar las adversas condiciones climatológicas del frente oriental, de producción barata y sencilla, sin utilizar componentes caros o críticos por su escasez y de alta capacidad de carga en relación con su peso y tamaño.

Steyr-Daimler-Puch, diseñó un prototipo que cumplía con las especificaciones solicitadas. El vehículo fue aprobado por el Heereswaffenamt y entró en producción en Noviembre del 42, el transporte aprovechaba muchos componentes mecánicos del Steyr 1500A, como la planta motriz y el diferencial. Los resultados en el campo fueron altamente satisfactorios, su capacidad de carga era alta (1,5 Tm de carga y 2 Tm de remolque) y dada la gran distancia entre el suelo y el casco del vehículo (55 cm) sus capacidades todo terreno eran elevadas.

Al final de la guerra se fabricaron un total de 27.000 unidades. Sin embargo el modelo no estaba exento de defectos, la suspensión estaba diseñada de manera basta, y sin

recubrimiento de goma (material escaso para Alemania), por lo que la vibración resultaba excesiva. Además carecía de diferencial de deslizamiento controlado, por lo que la dirección se controlaba simplemente frenando cada cadena, por lo que ésta resultaba algo ruda de manejar.

LEICHTE EINHEITSWAFFENTRÄGER

En 1943 se iniciaron diseños sobre un chasis capaz de combatir con su arma desmontada o bien accionada desde el propio vehículo. En principio este vehículo se pensó para utilizar el chasis Geschützwagen III/IV y se realizaron algunos diseños, pero este chasis se consideró demasiado pesado y costoso para los propósitos de la artillería, por lo que el diseño fue rechazado.

El objetivo de este sistema de armas era la posibilidad de reducir el perfil del vehículo en posiciones estáticas, desmontando el arma y situándolo en una posición emboscada, más difícilmente detectable. Por supuesto en caso de ser detectado las posibilidades de huir serían prácticamente nulas. Al menos en cuanto al cañón se refiere. En realidad resultaba demasiado costoso el diseño de un arma desmontable sobre un vehículo para el resultado que daba y no se avanzó demasiado al respecto en este sentido salvo en casos concretos como el que nos ocupa.

En Febrero de 1944 nuevas especificaciones fueron dadas para un Waffenträger que reemplazara la artillería remolcada. De nuevo el arma principal debía ser desmontable, pero desde una plataforma baja sin equipo especial. Se pedía que la capacidad de giro fuese total, y una elevación/depresión de -8° hasta una altura de 45°. Una elevación realmente impresionante para los dos tipos de armas que se pensaban usar para este modelo, el PaK 43 de 88mm o el obús de artillería LeFH 18/40/5 de 10.5 cm.

A Krupp le fue dada la responsabilidad del proyecto, con Rheinmetall y Ardelet y Steyr encargadas de desarrollar los diferentes chasis. Finalmente el prototipo de Krupp-Ardelet, que utilizaba las ruedas del Hetzer, a diferencia del prototipo de Rheinmetall que usaba las del Pzkw 38 (t) estándar, fue escogido para la producción. Este modelo tenía el motor y la transmisión situada a la derecha del conductor en el lugar donde normalmente se sitúa el radio-operador. El compartimento del conductor podía ser plegado para permitir una mayor capacidad de descenso al cañón. Prototipos definitivos fueron construidos a finales del 44, en realidad algunos de ellos fueron empleados operativamente en combate en la defensa de Berlín.



Impresionante fotografía del Leichte Waffenträger en pruebas, armado con el PaK 43 L/71.

El Leichte Waffenträger podía como hemos dicho, montar dos tipos de armas para ser instaladas en su chasis: el obús de 10.5 mm o bien (el que nos interesa en este artículo), el PaK 43 de 88 mm. Un cañón PaK 43 fue efectivamente montado sobre uno de los chasis que supuestamente debían ser utilizados en la producción en cadena, el PzKpfw 38 (d). Otros prototipos que utilizaban el Panzer 38 (t) standar fueron armados igualmente con el PaK 43.

12,8 cm Selbstfahrlafette L/61 (Panzerselbstfahrlafette V)

El Selbstfahrlafette fue diseñado sobre los chasis descartados VK 3001, que en principio iban a servir como base para el diseño de Leopard, carro medio destinado a la sustitución del PzKpfw IV. Finalmente el proyecto de carro medio fue suspendido ya que se otorgó prioridad al chasis VK 45.01 que se convertiría en el futuro Tiger I.

Aún así se completaron un total de 4 chasis VK.3001 producidos entre marzo y octubre del 41. Se decidió utilizar 2 de estos chasis para la fabricación de un cazacarros pesado, armado

con una versión adaptada del cañón antiaéreo de Rheinmetall FlaK L/61 de 12,8 cm. La capacidad de giro del cañón era de 7° derecha-izquierda y -15° depresión, +10° elevación. Se debieron realizar algunas modificaciones del chasis para poder adaptar el largo cañón. Para empezar el chasis debió ser alargado para alojar la amplia casamata. Para soportar este alargamiento del chasis fue añadida una rueda a cada lado del chasis. A pesar de ello una parte del chasis quedaba desprovisto de suspensión. La casamata fue situada sobre el compartimiento del motor, en la parte trasera. El espesor máximo del blindaje era de 50 mm en la parte frontal (casamata y chasis) y de 30 mm en la lateral. No resultaba un mal blindaje para un cazacarros, sin embargo la parte superior de la casamata se encontraba descubierta, como en tantos otros modelos de cazacarros, con el consecuente peligro ante los fragmentos de metralla que pudiesen saltar al interior del compartimiento de la casamata. Otro problema de la casamata era el limitado espacio que disponía para la munición, dado que la tripulación y la culata del cañón ocupaban la mayor parte del espacio. La munición acumulable era por tanto de 18 unidades de munición anticarro de 128 mm.

Ambos vehículos sirvieron en el frente oriental, uno de ellos en el 521° batallón pesado de cazacarros y el otro en la 2ª división Panzer. El Selbstfahrlafette asignado al 521° y fue destruido en combate, sin embargo el asignado a la 2ª Panzerdivision fue capturado en enero del 43 intacto por los alrededores de Stalingrado. Sus 22 anillos pintados en el cañón daban idea de la efectividad con que se había desempeñado el vehículo.



12,8 cm Selbstfahrlafette L/61 de la 2ª división Panzer en la estepa rusa.

En general su comportamiento en combate fue excelente, sin embargo no se realizaron más órdenes de construcción de más vehículos de este tipo ya que se decidió concentrarse en la fabricación del Tiger I, que en esas fechas comenzaba su fabricación.

Existieron otros diseños alemanes armados con cañones contracarro que de alguna forma podrían ser considerados como cazacarros (ya que de alguna manera esa era su función),

pero o bien por su empleo o por sus limitadas capacidades todoterreno se ha optado por no incluirlos en este artículo.

Ocaso del cazacarros.

Los cazacarros alemanes así como el resto de vehículos cazacarros de otras naciones vieron el fin de su apogeo con el termino de la segunda guerra mundial. Bien es cierto que el primer diseño de carro alemán después de la guerra fue un cazacarros muy similar al Jagdpanzer IV, el Panzerkanone. Y Suecia diseñó el Strv 103, cuya sustitución no se inició hasta hace algunos años. Sin embargo es obvio que a partir de la segunda guerra mundial las naciones se centraron en el diseño de carros de combate abandonando el concepto de cazacarros. Las razones se deben a que las ventajas que ofrece un cazacarros de torre fija en tiempo de guerra desaparece en tiempos de paz. Como hemos visto ofrecen tres ventajas principales. La primera es la facilidad de fabricación. Obviamente en tiempo de paz las prisas por disponer de un gran número de vehículos con los que sustituir a las bajas causadas en combate o simplemente por superar al enemigo, desaparecen. Otro punto es el bajo perfil y capacidad de montar armas más potentes que sus contrapartidas con torre móvil. En tiempo de paz se dispone de suficiente tiempo como para diseñar torres móviles capaces de montar el cañón que se estime más adecuado, por lo que no es necesario el apresurado diseño de casamatas fijas para montar el último cañón contracarro diseñado ya que todavía no existe en aquel momento un carro de torre móvil capaz de montar semejante cañón. (por ejemplo el PaK 43 se montó en el Ferdinand ya que no se pudo montar en el Tiger I pero posteriormente se instalaría en el Tiger II). Respecto al bajo perfil logrado por los cazacarros de torre fija no es razón suficientemente poderosa como para conservar el diseño. Además con suficiente tiempo de investigación se pueden lograr perfiles realmente bajos. Existieron también durante la guerra cazacarros de torre móvil, de gran agilidad pero fino blindaje, como el M10 o el famoso M18. Pero estos diseños también cayeron en desuso ante la preferencia de diseños más polivalentes.

Producción y periodo de fabricación de los cazacarros.

Para dar una mejor idea de la repercusión de los distintos cazacarros en la industria alemana y su periodo de fabricación, se adjunta la siguiente tabla en orden cronológico.

Panzerjäger I	Marzo del 40-febrero del 41	202
4.7cm Pak (t) auf PzKpfw R-35 (f)	Mayo del 41-octubre del 42	174
12.8 Selbstfahrlafette L/61	Principios del 42	2
7.5cm Pak40 auf PzKpfw 37L (f)	Durante 1942	170
7.5cm Pak40 auf PzKpfw 39H (f)	Durante 1942	24
7.5cm Pak40 auf PzKpfw FCM (f)	Durante 1942	10
7.5cm Pak40 auf PzKpfw Somua MCG S307 (f)	Durante 1942	
Sturmgeschütz III Ausf F/F8/G	Marzo del 42-marzo del 45	8.587
Sdkfz 132 PaK 36 (r)	Abril del 42-junio del 43	201
Marder III PaK 36 (r)	Abril del 42-octubre del 42	363
Marder II PaK 40.	Junio del 42-marzo del 44	651
Marder III Ausf H	Noviembre del 42-abril del 43	418
Hornisse/Nashorn	Febrero del 43 a marzo del 45	494
Marder III Ausf M	Abril del 43-mayo del 44	975
Ferdinand/Elephant	Abril-mayo del 43	90
7.5 cm Auf RSO	Durante 1943.	60
Sturmgeschütz IV	Diciembre del 43-Marzo del 45	1.139
Jagdpanzer IV	Enero-noviembre del 44	769
Jagdpanther	Enero del 44 -marzo del 45	392
Hetzer	Abril del 44-mayo del 45	2.584
Jagdtiger	Julio del 44-marzo del 45	77
Jagdpanzer IV/70 "A"	Agosto del 44-marzo del 45	278
Jagdpanzer IV/70 "V"	Agosto del 44-marzo del 45	930
Leichte einheitswaffenträger	Durante 1945	Prototipos

Bibliografía:

- “Encyclopedia of German tanks of world war two”. Peter Chamberlain and Hilary Doyle.
- “Sturmartillerie y Panzerjäger”. Bryan Perret, Mike Chappel, Mile Badrocke.
- Fascículos de diversas editoriales.

Páginas web consultadas:

- Achtung Panzer!
- Lemaire Soft table of contents
- Onwar.com
- World war II, vehicles and advanced squad leader.