

ドイツ戦車設計思想の転換



V K 3002 (MAN) 試作車

＋はじめに

最近アメリカなどでうさくなってきた概念に、知的所有権の保護というものがある。これは新しい発想をした人の権利が、物マネをしてただで利益を得ようとする者から侵害されるのを防ぐためのものだ。この考え方は確かに重要なものだと思うが、これが極端になると正常な技術の進歩を阻害することになる。

古くは、ライト兄弟が飛行機の一部技術を独占しようとしたため、飛行機の発達に好ましくない影響をおよぼしたことがある。また最近のアメリカの特許紛争では、ほんの基本的発想が大いに拡大解釈されて、巨額の特許料支払いの判決につながっている。これは、科学技術の進歩発達にとって大いに阻害要因となりはしないかと心配なところである。

戦車の進歩発達もひとつの技術開発である。こうした点から、やはり他が発想した、あるいは開発した技術の模倣がしばしば行なわれる。これに対して、もし知的所有権を主張したら製造単価が高いために面白いことになるだろうが、直接のライセンスのようなものは別として、基本技術(例えば砲塔に武装を搭載するなど)に関する知的所有権の例はないようだ(とくに調べてはいないが…)。

第二次世界大戦は、戦車の発達という意味で決定的な時期であったが、その発達の道程は出現する敵新戦車への対抗の積み重ねといえた。つまりそれは敵を模倣し、そして凌駕するという技術開発の歴史であった。

そうした大戦中の戦車発達史の中でも、最も劇的なものがいわゆるT-34ショックといわれるものであろう。

1941年6月22日、突如ソ連に侵攻したドイツ軍は、奇襲とその優秀な軍事的能力によって各所でソ連軍を圧倒した。ドイツ軍の前途は洋々であろうと考えられていたときに、それに冷水を浴びせる事態が起こった。それがT-34やKV-1などの新型ソ連戦車との出会いであった。

これらソ連軍の新型戦車は、明らかにそれまでのドイツ戦車の性能を凌駕しており、きわめてやっかいな相手であった。しかしソ連軍は、戦闘能力や運用能力に関してはドイツ軍の敵ではなく、一応個々の戦闘ではこれらを撃破することができた。しかしこの難敵の登場は、戦争の成り行きに暗雲を投げかけたのである。こうしてドイツ軍にとって、T-34に対抗することのできる新型戦車の開発が急務となったのだ。

＋ドイツの戦車開発

さてここで、T-34に出会うまでのドイツ戦車の発達史について触れてみたいと思う。

第一次世界大戦に敗北したドイツは、ベルサイユ条約によって戦車の開発を禁じられていた。このため軍による戦車の開発がスタートしたのは、1931年のことであった(実際はソ連との秘密協定によって、それ以前から研究は続けられていたが)。この時点で開発されたものがI号戦車である。

I号戦車は周知のとおり本格的な戦車ではない。ドイ

T-34ショックによってもたらされたドイツの戦車設計思想の大変革を見る！

齊木伸生

イラスト■小林雅彦



ドイツ軍に一大ショックを与えたソ連のT-34

さて次に、ドイツの重戦車の開発について触れてみよう。これらの中で実用化されたものはひとつもないが、ドイツの戦車発達の歴史を見る上では無視できないものがある。

ドイツで重戦車と考えられる戦車の開発がスタートしたのは、1937年のことであった。これは重量30～33t、IV号戦車と同じ24口径7.5cm砲を搭載する火力支援を目的とした車輛であった。本車はDW1（Durchbruchswagen：陣地突破車輛）と呼ばれ、ヘンシェル社が設計と試作にあたった。1輛の車体が試作され、試験が行なわれたが1938年に中止されている。

これは、ヘンシェル社がVK6501と呼ばれる65t級戦車の試作を命じられたためであったが、結局このプロジェクトも中止されたため、再びDW1の開発が再開されている。

そして1940年には、DW1を改良したDW2と呼ばれる車体が製作されている。本車は車体重量32tで、III、IV号戦車に類似した外形をしており、武装には24口径7.5cm砲を搭載していた。なお砲塔の設計はクルップ社である。主要部装甲厚は50mmで、マイバッハHL120ガソリン・エンジン（III、IV号戦車と同じ）を使用して最高速度35km/hを発揮した。

しかし、兵器局はこの車体に満足せず、武装を48口径7.5cm砲に強化した発達型の開発を要求した。本車はVK3001と呼ばれ、ポルシェ社、MAN社そしてダイムラー・ベンツ社が開発に加わるようになった。このうち、ヘンシェル社が開発したVK3001（H）は1941年3月に2輛が完成し、10月にはさらに2輛が完成した。本車はやはりIII、IV号戦車に類似した外形を持っていたが、その後のドイツ戦車の特徴となったオーバーラップ式転輪を採用していた点が目新しかった。

VK3001（H）は30t級の戦車で（実際は32t）、武装には24口径7.5cm砲か28口径10.5cm砲、それに2種の機関銃を装備していた。装甲厚は車体前後面が50mm、側

ツ軍もこのことはもちろん承知しており、将来の戦車戦力の構成を次のように考えていた。

すなわち戦車部隊は基本的に2種類の戦車で編成される。ひとつは軽戦車、もうひとつは中戦車である。主力となるのは軽戦車の方で、中戦車はそれを補助する役目を担う。軽戦車は文字どおり軽量、快速で、2cm砲を装備することになっていた。これに対して中戦車はより大重量、低速で多目的に使用できる武装を装備するものであった。

戦闘においては、軽戦車が主として敵戦車に対応し、また偵察任務にあたる。そして、中戦車は火力支援任務にあたることとされていた。ちなみにこうした車輛では対応できない敵重戦車には、歩兵が保有する重対戦車火器で対処するものとされていた。

これにもとづいて開発された戦車が、III号戦車とIV号戦車であった。ただしこの開発の過程で、軽戦車では必要とされる目的に対して能力的に不充分であるとされ、代って主力が中戦車とされることになった。それにしたがって、III号戦車では武装を当初3.7cm砲、後に5cm砲とされている。

こうしてドイツ軍はIII、IV号2種類の中戦車を装備して独ソ戦に臨んだのである。なお、この2車種の独ソ戦にいたるまでの発達については、これまでも触れられているので省略したい。

＋重戦車の開発



▲▲ポルシェ社が開発したV K 3001試作車。▲ヘンシェル社のV K 3001 (H)

面が30mm、砲塔前面50mm、側面30mmとなっていた。エンジンにはマイバッハHL116エンジン（出力300HP）を搭載し、最高速度25km/hを発揮可能であった。クルップ社が製作した本車用の砲塔は、12コが完成し、うち6コには武装（24口径7.5cm砲）が装備されていたが、結局、完全な戦車にまで完成した車体はないようである。

またこの時、同時に開発された各社の試作車輛は、ポルシェ社のものがポルシェ博士の好んだガソリン・エンジンV K 3001と平行して開発されていたV K 3601 (H)



ジー電気駆動式を採用していた点が目立っていた。本車は1940～41年にかけて試験が行なわれたが、やはり電気駆動システムの不調でものにならなかった。他のMAN社、ダイムラー・ベンツ社のものは旧式で、見るべきものはなかったという。

結局VK3001計画は、後述のより大型のVK3601計画に重点が移され中止されることになった。VK3001 (H)の試作車体自体は、大戦中様々な試験に用いられ、戦後連合軍に接収されている。また7.5cm砲装備の砲塔は、固定陣地に流用されたという。

さてVK3001計画が進行する一方で、兵器局はこれと並行してより大型の車輛の開発を開始していた。この車体はVK3601 (H)と呼ばれ、1941年5月からヘンシェル社によって開発が開始された。

本車は重量36 t級で、高初速砲を搭載し、1500 mで100 mmの装甲を貫徹可能なこと、そして自車の車体は貫徹不可能なことが要求されていた。また最高速度40 km/hの機動力を持つものとされていた。この仕様については、ヒトラー自らが提案したものといわれている。

ヘンシェル社では、1942年3月に試作車体を完成させたが、本車は基本的にVK3001の拡大発達型というべきものであった。車体は大型化され、前面100mm、側面60 mmの重装甲が施されていた。砲塔も前面100mm、側後面80 mmと重戦車の名にふさわしいものであった。

武装には新型の0752兵器の搭載が予定されていた。この砲は、いわゆるゲルリヒ砲といわれる口径漸減砲であったが、弾丸の素材となるタングステンの不足から、開発が中止されてしまった。これに代わって8.8cm砲の搭載が検討されることになったが、これについては別計画のVK4501の方で触れたい。

VK3601 (H)は、さらに6輛の試作車体が製作された。しかし、これらは戦車としては完成せず、戦車回収車や牽引車として使用された。VK3601用の砲塔は6コが完成していたが、これも固定陣地に流用された。

✦T-34とドイツ戦車

前述したようにT-34の出現は、第二次世界大戦でドイツ戦車の発達に最大の影響を与えた事件であった。グデーリアンは自著の「電撃戦」の中で、T-34との会敵とそれによって被ったひどい損害について書いている。彼によれば、それまでドイツ軍は自軍の戦車が世界最高であることを信じて疑わなかったのであるが、その確信が失われてしまったという。

またグデーリアンは個人的体験として、まだ独ソ開戦前の1941年春、ソ連軍の代表団を戦車学校および戦車工場に案内した時のことを記述している。それによれば、

ロシア人はドイツ側が当時の最新の戦車としてIV号戦車を見せたことに対して、ドイツ側のいうことを信じず、不満の表情を見せたという。すなわち、当時すでに彼らはT-34、そしてKV-1を開発していたのである。

実際T-34は、当時の戦車としては群を抜いたものであった。76.2mmという大口径砲（当時としては）を砲塔に装備し、車体主要部の装甲厚は45mm、傾斜装甲を採用することで、重量の増加を抑え、良好な装甲防禦力を備えていた。また、燃費の良い戦車用ディーゼル・エンジンを搭載し、高い機動性を誇っていた。

T-34は、1940年9月に最初の量産車体が完成し、1941年には当初の30.5口径砲から42.5口径へと砲の威力を増大させた新型の生産が始められていた。

T-34の能力がどれくらい優れていたかは、これに対する当時のドイツ戦車の性能を見れば明らかであろう。これについては、T-34の量産開始時点とバルバロッサ作戦開始時期について考えてみると、ドイツ軍の主力戦車であったIII号戦車は、ちょうどG型の生産からH、J型へと移行していく時期であった。

G型は一部がまだ3.7cm砲装備であったが、ようやく5cm砲が装備され始めていた。しかしその5cm砲も42口径で、後の長砲身砲より威力の足りないものであった。この長砲身砲（60口径）はJ型後期から装備されるようになっており、バルバロッサ作戦時にはまだ装備されていない。

この砲の性能をT-34のものと比べると、T-34の30.5口径76.2mm砲が、射距離500mで62mm、1000mで56mm、42.5口径76.2mm砲が射距離500mで69mm、1000mで61mmであるのに対して、III号戦車の42口径5cm砲は、射距離500mで46mm、1000mで36mmという貫徹能力しか持っていなかった。ちなみに60口径5cm砲でも、この値は500mで57mm、1000mで44mmに留まっていた。

またG型は、各部の装甲もわずか30mmに過ぎず、しかもほぼ垂直の装甲面を構成していた。後期および並行的に生産に入ったH型では、前面に30mmの増加装甲板がボルト止めされ、J型では50mmの一枚板に強化されていたが、傾斜装甲板より能力は劣っていた。そしてエンジンについては、燃費が悪く発火しやすいガソリン・エンジンが使用されていた。

これに対し、火力支援戦車であるIV号戦車は、D型からE、F1型が生産されるようになっていた。これらの武装は口径こそ7.5cmであったが、24口径という短砲身砲であった。しかもIV号戦車の24口径7.5cm砲は、射距離500mで39mm、1000mで35mmというかなり劣った貫徹能力しか持っていなかった。そして、装甲についてもD型で前面30mm、側面20mm、E型ではその上に20~30mmの



独ソ開戦時、すでにIV号戦車はT-34の敵ではなかった

増加装甲板、F1型で前面50mm、側面30mmとなったが、やはり垂直面で構成されていたため、T-34と同等とはいえなかった。その上、エンジンもやはりガソリン・エンジンであった。

こうしたデータからもわかるように、T-34の性能的優位は明らかであり、III、IV号戦車をもってしてはT-34と対等の戦いをすることは極めて困難であった。ドイツ軍は、その兵士の戦闘能力の高さによってソ連軍のT-34を撃破することに成功していたが、容易にT-34を撃破しうる新型戦車の開発が、何よりも急務であることは明らかであった。

十最後のドイツ型戦車

ドイツ軍がIII、IV号戦車に代わる新型重戦車の開発を続けていたことは前述したが、その歩みは遅々としたものであった。各種の試作車輛が造られながらも、それらが生産に移されることはなかった。そして、今度はVK 3601に代わり、さらに新型の試作車輛VK4501が製作されることになった。

IV号、パンターとT-34の性能比較

	IV号E型	T-34/41年型	パンターD型
乗員	5	4	5
戦闘重量 (t)	21.0	26.5	43.0
全長 (m)	5.92	6.68	8.86
全幅 (m)	2.84	3.00	3.27
全高 (m)	2.68	2.45	2.995
接地長 (m)	3.72	3.71	3.92
接地圧 (kg/cm ²)	0.79	0.64	0.85
装甲厚 (mm)			
砲塔前面	30	52	80
砲塔側面	20	52	45
砲塔上面	20	20	15
車体前面	30+30	45	60
車体側面	20+20	45	40
車体後面		40~45	
エンジン	マイバッハHL 120TRM 300 HP	V型12気筒水冷ディーゼル 500HP	マイバッハHL 120P30 650 HP
主武装	7.5cm KWK	76mm F-34	7.5cm KWK42
最高速度 (km/h)	42	53.5	45.7
航続距離 (km)	200	300~400	169

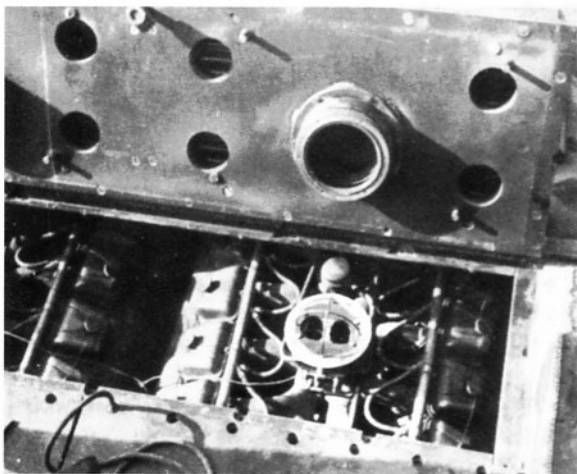


車輛輸送用貨車に載せられたVK4501(P)。本車のエンジンには、ボルシェ博士が開発した電気駆動方式が採用された

VK4501は、1941年5月26日における兵器局の、これまでの試作計画よりさらに大型で重装甲、8.8cm砲を装備した重戦車を開発するという指令に基づいて開発されたものである。

この開発には、ヘンシェル社とボルシェ社があたることになったが、これがヘンシェル社が前述のVK3601を中止する理由のひとつでもあった。さらに上記の日付でもわかるように、VK4501は完全にT-34ショック以前に設計が開始されたものであった。このため、当然ながら、T-34に対抗することを目的としたものではなく、T-34を研究したことによる改良なども盛り込まれてい

VK4501(P)のエンジン・ルーム



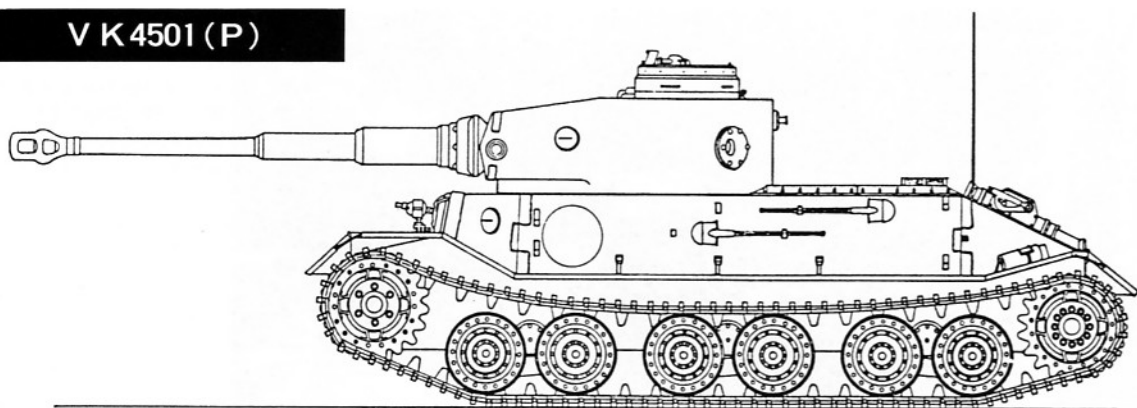
ない。こうした意味で、VK4501はI～IV号戦車にいたるドイツのオリジナル設計による最後の戦車といえることができる。

本車は1942年4月20日、すなわちヒトラーの誕生日に間に合わせることが要求されたため、大急ぎで開発されることになった。このためヘンシェル社は、すでに設計にある程度完成していたVK3601をスケール・アップする形で設計案をまとめた。この結果、その設計デザインは旧来のドイツ戦車の形態をそのまま受け継ぐ伝統的な函型の構造をしていた。

砲塔と武装に関しては、ヘンシェル社では2つの案を用意して試作を行なった。H1と呼ばれる案はクルップ社がボルシェ社用に試作した砲塔で、本来の要求である8.8cmKWK36/L56を搭載することになっていた。そして、ラインメタル社が担当したH2と呼ばれる案は、なぜか要求と異なり70口径7.5cm砲を搭載することが予定されていた。

ここでH1にボルシェ社案の砲塔が搭載されることについては、若干の説明が必要であろう。VK4501が、ボルシェ社とヘンシェル社の競作で始められたことはすでに述べたが、作業への着手はボルシェ社の方が先だった。ヘンシェル社では、VK4501の開発開始後もVK3601の作業を続けていた。そして、7.5cmゲルリヒ砲の開発中止に伴って8.8cm砲を搭載することが決定され、そのため、ボルシェ社案の砲塔が流用されることになったのである。

V K 4501 (P)



しかし、ここで問題となったのがVK3601とのターレット・リング径の違いであった。もともとのヘンシェル社の設計では、ターレット・リング径は1650mmであった。これに対してポルシェ案では1850mmとなっていたのである。当然、そのままでは搭載は不可能であった。このため全面的な設計変更が必要となり、ここにいたってVK3601は完全に放棄され、VK4501 (H) が新設計されることになった。

一方のポルシェ社は、やはり自社のVK3001 (P) を拡大してVK4501の設計を進めた。本車はポルシェらしいラインがあるような気もするが、基本的に垂直面で構成されていた。なおこのVK4501 (P) でも、ポルシェ博士は例の電気駆動方式を採用していた。

これらの試作車輻は、超突貫作業の結果なんとかヒトラーの誕生日に間に合わせることができた（ただしH2砲塔は木製モックアップのみ）。そして評価試験の結果、ヘンシェル社のH1案の採用が決定されたのである。そしてVK4501 (H) は、1942年7月からティーガーIと

して生産されることになった。

なお、このとき競作に破れたVK4501 (P) が、後にエレファントに生まれ変わったのは有名な話である。これ以後のティーガーおよびエレファントの発達その他については、本稿では触れないことにする。

なおティーガーIの装甲厚は、車体前面100mm、側後面80mm、砲塔前面100mmである。しかしこの重装甲も垂直面で構成されていた。また有名な8.8cm砲については、通常の徹甲弾で、射距離500mで110mm、1000mで100mm、高速徹甲弾ではおのおの156mm、138mmの装甲を貫徹することが可能であった。

さてここで、ティーガーIにいたるドイツ重戦車について総括してみよう。

結果的にティーガーIは、T-34その他の連合軍戦車に対抗するドイツ戦車となった。しかし、それは本来の目的であったのだろうか。筆者はそうではないと思う。開発経過から考えて、ティーガーIはあくまでも重武装・重装甲の突破用重戦車なのである。

V K 4501 (P) との競争の結果、ヘンシェル社のV K 4501 (H) がティーガーIとして採用されたが、本車はその外観上、最後のドイツ型戦車といえるものだった





◀T-34とともに東部戦線のドイツ軍に冷水を浴びせたソ連のKV重戦車
▼T-34の調査のために、東部戦線に派遣されたアルベルト・シュペーア

実はこういう戦車は、電撃戦以後のドイツ軍の運用ドクトリンからは不必要な戦車であった。それを証明するのが、数多くの試作戦車が造られては消えていったドイツの重戦車開発史であろう。ドイツ軍は一応こうした戦車を開発してはいたものの、大急ぎで実用化しなければならぬような必要性は感じなかったのである。

こうした状況下で、ティーガーIが実用化された理由は、まずひとつとして強力な重戦車を欲したヒトラーの趣味があった。そして、従来のドイツ戦車では対抗することのできなかったT-34などのロシア戦車の存在があっただろう。ティーガーIが実用化して戦線に投入されたことは、ドイツ軍が、その本来のドクトリンである電撃戦を捨てなければならなかったことを、自ら認めたということなのではないだろうか。

✦新型主力戦車の開発

T-34の出現は、ドイツ軍に一大ショックを与え、各軍集団では、T-34がIV号戦車より優れているというレポートを提出した。グデーリアンはこの問題を調査するための専門家の派遣を要請した。

アルベルト・シュペーアを団長とし、兵器局、軍需省、戦車設計者、戦車製造業者からなる調査団は1941年11月20日、第2軍の前線に到着した。そして彼らは破壊および捕獲されたT-34を調査し、兵士から意見を聞いた。

何よりも彼らの目を引いたのは、T-34の尖った車体形状であった。兵士達の多くはT-34を本国に持ち帰り、そのまま大量生産して欲しいとさえ述べていた。これは、多分に低性能な戦車しか与えてくれなかった、本国の戦車生産関係者に対する皮肉でもあろうが、兵士達の正直な気持ちでもあったろう。

しかし、調査団はこれに同意しなかった。グデーリアンもこの調査団の結論は妥当と考えていた。これは、決してドイツ戦車関係者のプライドが許せなかったからで



はなく、T-34のコンポーネントに、ドイツでは大量生産できないものがあつたからである。例えば、そのディーゼル・エンジンに使用されていたアルミニウムは、ドイツでは不足している原料であつた。このため、T-34に対抗する新型戦車の開発が必要という結論が出された。

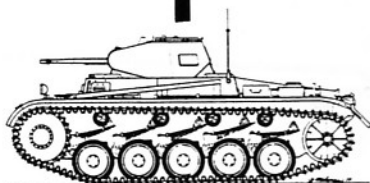
こうした調査の結果、1941年11月25日、国防軍最高司令部および陸軍総司令部に最初の調査報告書が提出された。これは、期日的にあまりにも早すぎる気がするもので、調査団の現地入り前から、かなりの予備調査が行なわれていたのであろう。その内容は、T-34の傾斜装甲による防禦力について高く評価し、機動力と攻撃力についても優れたものであることを指摘していた。

これを受けて兵器局は、同日ダイムラー・ベンツ社とMAN社に対し、30～35t級の新型戦車をできる限り早急に開発することを命じている。この辺の日付が錯綜しているのは、資料が間違っていないのであれば、いかにドイツ軍当局が、T-34対策に頭を悩ませていたかを証明するものであろう。

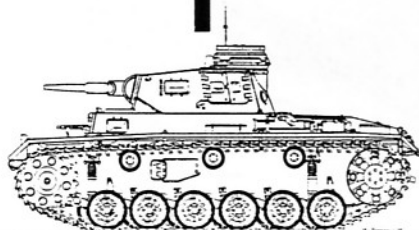
この車体は、VK3002として試作が行なわれることになった。前述したVK3001の試作車は、1941年3月と10月に完成していることを考えると、この計画のオーバー



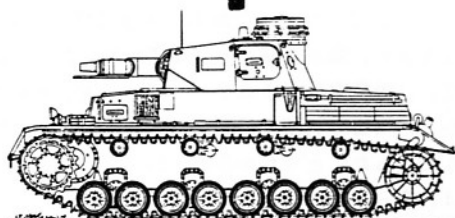
I号戦車



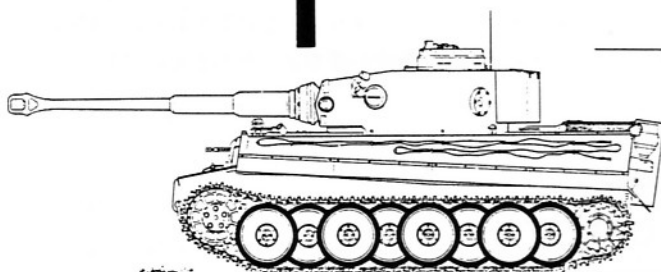
II号戦車



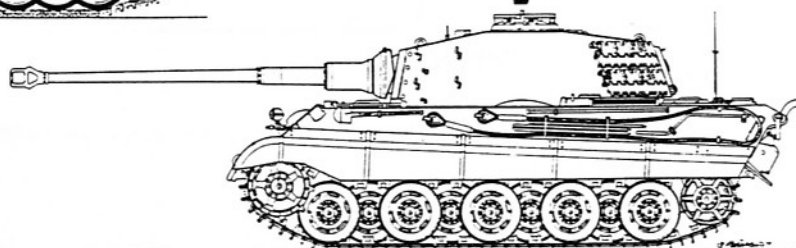
III号戦車



IV号戦車



ティーガー I



ケーニクスティーガー

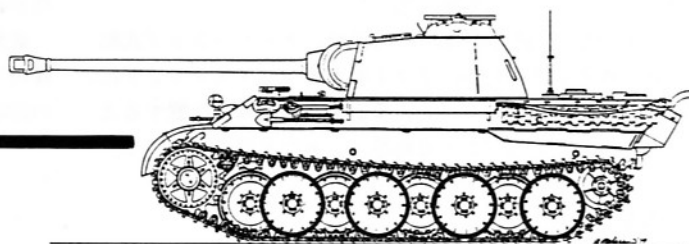
ラップは奇妙なことに感じられる。しかしVK3001が、後のティーガー I につながる重戦車の開発計画であったのに対し、VK3002は違った内容を持っていた。すなわちアンチT-34という性格である。

このVK3002の要求仕様は、次のようなものであった。装甲厚は最少で前面60mm、側後面40mm、前面はT-34同様の傾斜装甲であること、最高速度は55 km/h、巡航速度40 km/h、戦闘重量は35 tとされた。基本設計書は1942年春までに提出することとされ、作業は大急ぎで行なわれることになった。

1942年4月、VK3002 (DB) とVK3002 (MAN) の基本設計図が提出された。2社の案はかなり違ったデザインであったが、とくに目を引くのは、ダイムラー・ベンツ社の案であった。

ダイムラー・ベンツ案は、T-34の設計コンセプトを大胆に取り入れたため、ほとんどT-34と見まがうばか

ドイツの戦車開発の流れ



V号戦車パンター

V K 3002 (D B) の完成想像図



▲ダイムラー・ベンツ社製 K 3002 (D B) の模型



りのシルエットをしていた。エンジンにもMB507ディーゼル・エンジンが採用され、これまでのドイツ戦車と異なりリア・ドライブとされていた。このため、砲塔はT-34のように著しく前寄りで、これもドイツ戦車らしくないシルエットの原因であった。

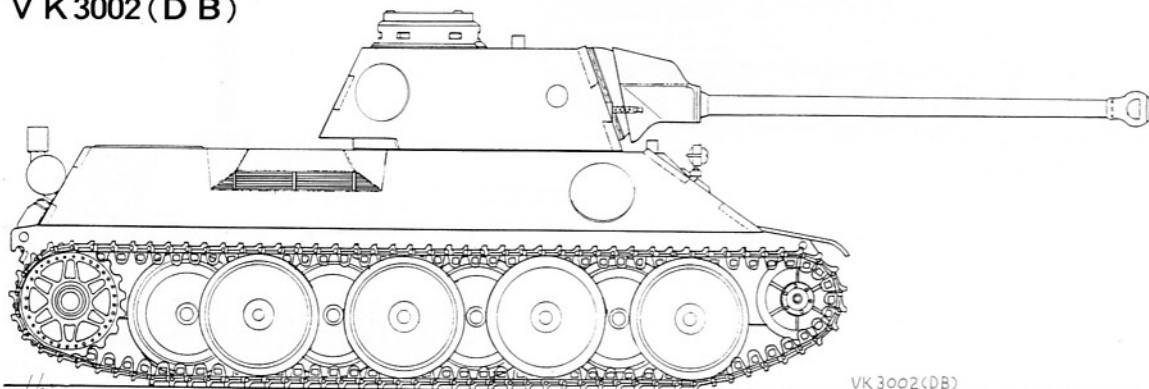
その他VK3001 (DB) の特徴は、オーバーラップ式転輪を採用していたが、2コ1組がリーフ・スプリングに取り付けられていること、操縦手が砲塔内に位置するようになっている（この点疑問）ことなどであった。また武装は、48口径7.5cm砲を搭載することになっており、重量は34 tであった。

これに対してMAN社の案は、外見はT-34同様の傾

斜面で構成されていたが、全体的な大きさはT-34よりひと回り大きく、高さも幅も上回っていた。ただし重量は35 tで、この数字はダイムラー・ベンツ案と大して変わらなかった（この見積りが間違っていたことは、生産型が43 tになったことでわかるが…）。

武装は、T-34より大きな砲塔に、70口径という長砲身の7.5cm砲が搭載されることになっていた。なお、この砲塔の設計はラインメタル・ボルジーク社が当たった。エンジンはマイバッハHL 210ガソリン・エンジンで、フロント・ドライブ方式であった。操縦手も前部のドライバーズ・コンパートメントに位置しており、一般的レイアウトはドイツ戦車の標準というべきものであった。

V K 3002 (D B)



VK 3002 (DB)

V K 3002 (MAN) のプロトタイプ。本車は、T-34のコピーともいえる外観のV K 3002 (DB) に比べ、T-34の長所とドイツの伝統を融合させた堅実な設計の車体だった



こうした意味では、VK3002 (DB) がT-34のコピーに近かったのに対し、VK3002 (MAN) はT-34の利点を取り入れつつ、ドイツらしさを残した戦車としてまとめ上げられたものといえるだろう。

では両者について比較検討を行なってみよう。実際どちらの方により利点があったのか考えると、興味深いものがある。細かいデータがないため何ともいえないが、あくまでも一般論で考えてみよう。

まずVK3002 (DB) が、ディーゼル・エンジンを装備していた点は特筆すべきであろう。ディーゼル・エンジンは燃費が良く、低速トルクが高いなどの利点があるが、何よりも被弾時の発火の危険性が低いということが最大の特徴であった。このため、現代の戦車ではもはやガソリン・エンジンは使用されていない。ソ連は、フィンランドとの戦争で火炎瓶攻撃に悩まされた結果、ディーゼル・エンジン採用を積極的に行なったのである。

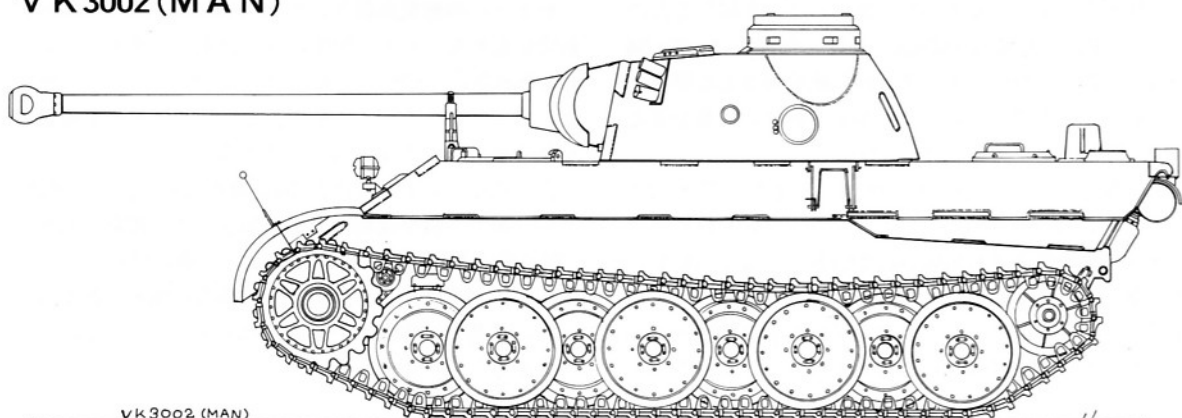
その意味で、ドイツがこのとき、ダイムラー・ベンツ

案を採用しなかったのは残念なことであったが、おそらくディーゼル・エンジンに対し未経験で完成度が低いこと、ガソリン・エンジンの性能が優れていて、運用実績もあることなどが評価されたのであろう。

また、VK3002 (DB) が、ドイツ戦車として初めてリア・ドライブ方式を採用したことも優れた特徴であった。この方式の利点は、駆動関連装備をひとつにまとめることでスペースを節約し、重量の増大を防ぐことができることであった。こうして節約されたスペースと重量は、より大口径砲を搭載することや、装甲厚の増大などに使うことができる。

そして、VK3002 (DB) はリーフ・スプリング式ではあったが、外装式サスペンションが採用されていた点も評価できる。トーション・バー方式は現在でも使われている優れたサスペンションだが、車内をトーション・バーが貫通するため、必然的に車高が高くなるという欠点を持っている。それに破損時の交換がやっかいという問題

V K 3002 (MAN)



V K 3002 (MAN)

1/92



V号パンター戦車は「攻・守・走」のバランスのとれた主力戦車といえたが、大量生産には向かない車輛だった

も持っていた。こうした点を考えると、筆者にはVK3002 (DB) がかなり魅力的に感じられる。

さて、この両者の設計図はヒトラーにも呈示された。ヒトラーはダイムラー・ベンツ案を気に入り、主砲を48口径7.5cm砲から70口径7.5cm砲に変更して200輛を生産する命令を下した。しかし、軍戦車委員会はこの決定に不満であった。とくに、VK3002 (DB) に使用される予定のMB507ディーゼル・エンジンが、テストさえも行なわれていない点が不安であった。またその砲塔は小さ過ぎて、ヒトラーの指示した武装は搭載不可能だと考えられた。

委員会はVK3002 (MAN) を採用することに決定し、MAN社に対しできるだけ早く早急に軟鋼製プロトタイプを製作するように命じた。こうしてVK3002 (MAN) のプロトタイプ1号車は1942年9月に完成し、ニュルンベルク工場で試験が行なわれた。そして2号車も間もなく完成し、クンメルスドルフ試験場で軍による試験が行なわれた。

ここで兵器局第6課のチーフ・エンジニアであり戦車設計者でもあるニーカンプ博士は、個人的責任でMAN社に詳細設計をできるだけ早く進めることを指示したのである。軍がVK3002 (MAN) を好んだ理由は、T-34の長所を取り入れつつもドイツ的伝統を尊重した堅実な設計にあったと考えられる。しかしこれは、言葉を変えれば保守性ともいえないだろうか。

ところで、一方のダイムラー・ベンツ社によるVK3002 (DB) も、MB507ディーゼル・エンジンを搭載したプロトタイプが製作され試験が行なわれた。しかし結局、軍の意向によりその生産は中止された。軍はヒトラーを説得してダイムラー・ベンツ案の採用を取り消させたわけだが、この辺の経緯は不明である。ティーガーIのときといい、この頃はまだヒトラーは軍のいうことをおと

なく聞いていたようである。

なお、VK3002 (MAN) に搭載されることが決まった70口径7.5cm砲は、1941年6月よりラインメタル・ボルジーク社によって開発が進められたものである。同砲は1000mで140mmの装甲を貫徹することが目標とされていた。1942年初めには60口径砲が試作されたが、性能が要求に達しなかった。このため1942年5月に70口径砲が製作された。この砲は前述のVK3601 (H) やVK4501 (H2) の主砲の候補にもなっていた。

こうしてドイツ軍の新型戦車、パンターが誕生することになった。パンター戦車は攻撃力、機動力、防禦力のバランスのとれた、ドイツにとっては初めての主力戦車であった。そしてそれは、T-34の出現に対するドイツの回答であった。ドイツはT-34の長所をドイツ的に消化し、新型戦車へと取り入れていったのである。

ただし、ここでひと言付け加えたい。パンターは確かにT-34をあらゆる点で凌駕した戦車であったが、それはあくまでもドイツ的であった。はっきりいってパンターは豪華に過ぎ、その生産には多くの資材と工程が必要で、結局充分な数の量産は不可能であった。

ヒトラーの意見が通り、もしVK3002 (DB) が採用されていたなら、ドイツ戦車の方向は大きく変わっていたかも知れない。しかし、ドイツ人はやはりドイツ人であった。ドイツは、T-34のもうひとつの利点である簡素さを学ぶことができなかったのである。

ある意味でドイツ軍にT-34を教え込んだロシア軍は、ドイツ軍から戦車運用の方法を学び、より簡素な戦車T-34の集団運用でドイツ軍を敗北へと導いていった。しかしドイツ軍は、この後もさらに強力な戦車を造ることのみに邁進し、重戦車の開発に血道をあげるようになるのである。