

VOMAG 8LR LKW
WWII German Heavy Truck

Німецька автомобілебудівна фірма Vogtländische Maschinenfabrik AG (VOMAG) була створена на межі XIX та XX сторіч, коли все більша кількість різноманітних механічних фабрик та підприємств звернули свій погляд на перспективне на той час виробництво "самохідних карет". Вже протягом найближчих 10 років VOMAG збудувала декілька вдалих вантажівок, а з початком Першої Світової війни отримала чималий заказ від військових на постачання до армії тритонних вантажівок. Проте із закінченням Першої Світової та катастрофічними наслідками статей про капітуляцію Німеччини VOMAG, як і багато інших підприємств військового спрямування, вже не могла виробляти військову техніку. Зайнявши чималу частину робітників у 1918 році, VOMAG перереєструвалася як VOMAG Lastkraftwagen GmbH München.

В 1920-ті роки VOMAG сконцентрувала зусилля на виробництві муніципального транспорту, оскільки це дозволяло їй отримувати постійні замовлення від різних муніципалітетів з усіх регіонів Німеччини. Проте і виробництво вантажівок теж не було припинене повністю. Компанія зосередила зусилля на максимальній увазі до особливостей замовлень і однією з перших запропонувала вантажівку великих габаритів із тривалою схемою. Це дозволило значно підвищити вантажопідйомність (до 10-11 тон) та зробити кузовну частину вантажівки особливо габаритною з огляду на можливість транспортування надвеликих вантажів.

Навіть із приходом до влади у Німеччині милітаристично налаштованих націонал-соціалістів на початку 1930-х років та поступового розвороту всієї економіки до виробництва продукції подвійного призначення (котра могла б однаково успішно застосовуватися як у цивільному так і у військовому призначенні) VOMAG продовжила виробництво техніки передусім для цивільних потреб. Її вантажівки, створені в середині 1930-х років, були справжніми володарями широкі збудованих автобанів по всій країні, і дозволяли транспортувати надвеликі вантажі у будь-якій куточок країни.

Однією із таких машин була тривісна вантажівка VOMAG 8LR, створена у 1935 році. На той час це був майже ідеальний шедевр, проте в наступні декілька років встигли збудувати лише біля 100 вантажівок цього типу, оскільки VOMAG, як і всі інші провідні гіганти важкої індустрії, все більше і більше залучалися до виконання військових замовлень з огляду на неминучість великої війни у Європі у найближчі роки.

З початком Другої Світової війни майже всі VOMAG 8LR подібно іншим вантажівкам були реквізовані задля потреб армії. І якщо в перші місяці "Бліцкригу", коли військові дії відбувалися у країнах Західної Європи, вони легко виконували поставлені перед ними завдання, оскільки пересувалися машинами виключно по дорогам із гарним покриттям, то із початком Східної кампанії, а особливо після наступу на СРСР, їхня подальша доля виявилася фатальною. Складні інженерні рішення, закладені у конструкцію підлоги "хорого автобанів", виявилися нікчемними в умовах радянського бездоріжжя та повної відсутності нормального покриття доріг. VOMAG 8LR одна за одною почали виходити із ладу і постійно перебували у стані ремонту, і вже в 1942 році їх використання було дуже обмеженим в умовах ведення Східної кампанії Вермахту. Спроби переобладнати вантажівку на машину технічного забезпечення були поодинокими і особливого успіху не мали. Останній відомий факт застосування VOMAG 8LR на території СРСР військами Вермахту датується 1943-м роком, після чого ці велетні, подібно правдивим доісторичним тваринам, зникли назавжди, залишившись лише на малочисельних фотографіях передвоєнних літ та перших років війни.

VOMAG 8LR LKW
WWII German Heavy Truck

The German automotive firm Vogtländische Maschinenfabrik AG (VOMAG) was established at the turn of the 19th and 20th centuries, when an increasing number of different mechanical factories and enterprises turned their attention to the promising production of self-propelled carriages at that time. During the next 10 years, VOMAG has built several successful trucks, and since the beginning of the First World War, it has received a significant order from the military for the supply of three-tonne trucks to the Army.

However, with the end of the First World War and the catastrophic consequences of articles on the surrender of Germany, VOMAG, like many other military-oriented enterprises, could no longer produce military equipment. Releasing a large part of the workers in 1918, VOMAG was re-owned as VOMAG Lastkraftwagen GmbH München.

In the 1920s, VOMAG concentrated its efforts on the production of municipal transport, since it allowed to receive regular orders from various municipalities from all regions of Germany. However, the production of trucks, too, was not stopped completely. The company concentrated its efforts on maximizing the specifics of orders and one of the first offered a truck of large dimensions with a three-dimensional scheme. This allowed to significantly increase the carrying capacity (up to 10-11 tons) and make the body part of the truck particularly dimensional in view of the possibility of transportation of super-large cargoes.

Even with the advent of German militarist nationalist socialists in the early 1930s and the gradual reversal of the entire economy to the production of dual-use goods (which could equally be used both in civilian and military use), VOMAG continued to manufacture machinery primarily for civilian needs. Its trucks, created in the middle of the 1930s, were the true rulers of the newly built highways throughout the country, and allowed the transportation of over-large cargo to any corner of the country.

One of these machines was a three-axle truck VOMAG 8LR, created in 1935. On its time, it was almost an engineering masterpiece, but in the next few years only 100 trucks of this type managed to be built, since VOMAG, like all other leading giants of the heavy industry, was increasingly involved in the execution of military orders due to the inevitability of a big war in Europe in the coming years.

With the start of the World War the Second, almost all VOMAG 8LRs, like other trucks, were requisitioned for the needs of the army. And if in the first months of the Blitzkrieg, when hostilities took place in Western Europe, they easily performed their tasks, since they moved cars only on beautifully covered roads, then with the start of the Eastern campaign, and especially after the attack on the USSR, their further fate proved to be fatal.

The complex engineering solutions laid down in the design of the suspension of the "king of the highways" were insignificant in the conditions of the Soviet off-road and the complete absence of normal road coverage. VOMAG 8LR one after another began to fail and was constantly in a state of repair, and already in 1942 their use was very limited under the conditions of conducting the Eastern Campaign of the Wehrmacht. Attempts to rebuild a truck on a technical support vehicle were few and not very successful. The latest known fact of the use of VOMAG 8LR in the territory of the USSR troops and the Verkhamas is dated 1943, after which these giants, like ancient prehistoric animals, disappeared forever, remaining only in small photographs of the prewar years and the first years of the war.

VOMAG 8LR LKW
WWII German Heavy Truck

Der Fahrzeughersteller Vogtländische Maschinenfabrik AG (VOMAG) wurde während der Wende zum 20. Jahrhundert gegründet, als sich eine steigende Anzahl von Industrieunternehmen für die vielversprechende Herstellung von Kraftfahrzeugen interessierte. Innerhalb der nächsten zehn Jahre baute die VOMAG etliche erfolgreiche Lastkraftwagen und mit dem Beginn des 1. Weltkrieges erhielt sie große Aufträge vom Militär zum Bau von 3-Tonnen Lkws.

Mit dem Ende des 1. Weltkrieges und der drastischen Konsequenzen der Artikel des Versailler Vertrages, konnten die auf militärische Aufträge ausgerichteten Firmen nicht weiter für das Militär produzieren. Nach der Entlassung eines großen Teils der Arbeiter im Jahr 1918 wurde die VOMAG als VOMAG Lastkraftwagen GmbH München weitergeführt.

In den 1920er Jahren konzentrierte sich die Firma VOMAG auf die Herstellung von Bussen, da dies einen regelmäßigen Eingang von Bestellungen aus den Städten und Gemeinden Deutschlands versprach. Aber die Produktion von Lastwagen wurde nicht völlig eingestellt. Die Firma konzentrierte ihre Anstrengungen auf die Maximierung der Spezifikationen von Aufträgen und eine der ersten bot einen LKW mit großen Dimensionen mit einem dreidimensionalen Schema. Dies ermöglichte es, die Nutzlastkapazität (auf 10-11 Tonnen) zu erhöhen und den LKW-Körper in Bezug auf die Möglichkeit der Befrachtung von Super-Ladungen besonders dimensional zu gestalten.

Auch mit dem Aufkommen des Nationalsozialismus in den frühen 1930er Jahren und der danach folgenden Umwandlung der Produktion hinsichtlich der Erzeugnisse, die sowohl zivil, als auch militärisch genutzt werden konnten, produzierte die VOMAG weiterhin hauptsächlich für den zivilen Markt. Ihre in der Mitte der 1930er Jahre gebauten Lastwagen waren wahre Könige der neu gebauten Autobahnen und sie ermöglichten den Transport über großer Fracht in alle Winkel des Landes.

Eines dieser Fahrzeuge war der dreiaselige LKW VOMAG 8LR, der 1935 entworfen wurde. Dabei handelte es sich um ein technisches Meisterwerk, wovon in den folgenden Jahren allerdings nur 100 Stück gebaut wurden, da die VOMAG (wie auch alle anderen großen Firmen der Schwerindustrie) in die Produktion militärischer Aufträge für den in den folgenden Jahren drohenden Krieg einbezogen wurde.

Mit dem Beginn des 2. Weltkrieges wurden fast alle VOMAG 8LR vom Militär eingezogen (ebenso wie auch andere Lastwagen). In den ersten Monaten des Blitzkrieges im Westen konnten diese Fahrzeuge ihre Aufgaben mit Leichtigkeit erfüllen, da man sich auf ein gut ausgebautes Straßennetz stützen konnte. Mit dem Beginn des Krieges im Osten änderte sich das und besonders mit dem Angriff auf die Sowjetunion wurden die Bedingungen für Transporte immer schlechter.

Die komplexen technischen Lösungen, die sich für den Betrieb auf gut ausgebauten Autobahnen so gut bewährt hatten, verkehrten sich nun ins Gegenteil, da man in der Sowjetunion keinerlei derartige Straßen vorfand. Die eingesetzten VOMAG 8LR wurden immer reparaturbedürftiger und fielen unter diesen schlechten Bedingungen nach und nach aus. Schon 1942 wurden sie nur noch vereinzelt im Osten zur Unterstützung der Wehrmacht eingesetzt. Auch Versuche, diese Lkws zu modifizieren waren nicht sehr erfolgreich. Der letzte Einsatz von VOMAG 8LR Lastwagen in Russland lässt sich für das Jahr 1943 nachweisen. Danach verschwanden diese Giganten von der Bildfläche und es blieben von ihnen nur noch ein paar Fotos aus der Vorkriegszeit und den ersten Jahren des Krieges.

Технічні характеристики

Performances

Technische Daten

Колісна база 6000 мм та 1350 мм
 Діаметр розвороту 26,5 м
 Довжина 10400 мм
 Висота 2664 мм
 Ширина 2520 мм
 Вага спорядження 11000 кг
 Вага власна 3860 кг
 Двигун Vomag 6R 3080
 Потужність двигуна 150 к.с
 Максимальна швидкість 90 км/год

Axle base 6000 mm and 1350 mm
 Turning radius 26,5 m
 Length 10400 mm
 Height 2664 mm
 Wide 2520 mm
 Max. weighth 11000 kg
 Empty weight 3860 kg
 Engine Vomag 6R 3080
 Power 150 hp
 Max. speed 90 km/h

Radstand 6000 mm und 1350 mm
 Wendekreis 26,5 m
 Länge 10400 mm
 Höhe 2664 mm
 Weib 2520 mm
 Bruttogewicht 11000 kg
 Leergewicht 3860 kg
 Triebwerk Vomag 6R 3080
 Leistung 150 PS
 Höchstgeschwindigkeit 90 km/h

**Інструкція
 УВАГА – Прочитати обов'язково!**

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубців. Нумери деталей позначені цифрами 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: ①, ②, ③... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.
 Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на своїх нумери декалей вказано цифрами у квадратах); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилягання притиснути їх чистою тканиною.

**Instructions
 ATTENTION – Useful advice!**

Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: ①, ②, ③... Use plastic cement ONLY.
Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

**Instruction
 ACHTUNG – Ein nützlicher Rat!**

Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffer: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: ①, ②, ③... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden.
Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abheben. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.

	вирізати cut out abschneiden		клеїти glue kleben		не клеїти don't glue nicht kleben		фарбувати paint färben		наклеїти декалі apply decals abziehbilder anbringen		тимчасове з'єднання temporary joining zeitweilig vereinigung
	згинати bend biegen		свердлити drill bohren		повторити для лівої (правої) сторони repeat for left (right) side wiederholen für linken (recht) seite		можливий вибір варіантів options varianten		кількість операцій number of working steps anzahl der arbeitsschritte		

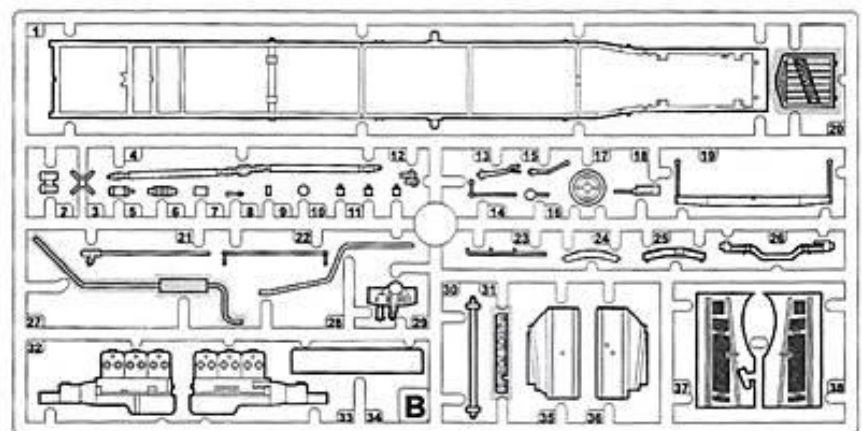
	A 71.033 Піщаний Sand Sandseib		B 71.056 Сіро-синій Tank Grey Danzengrau		C 71.057 Чорний Matt Black Mattschwarz		D 71.064 Сріблястий Chrome Silver Chromsilber		E 71.069 Іржавий Matt Rust Rostbraun, matt		F 71.062 Дерево Matt Natural Wood Naturholz, matt
	G 71.077 Сталевий Stahl Chromstahl		H 71.084 Червоний Signal Red Signalrot		I 70.818 Шкура Leather Lederbraun		J 71.001 Білий матовий Matt White Mattweiß		K 70.953 Жовтий Yellow Gelb		L 70.821 Брезент Canvas Graugrün

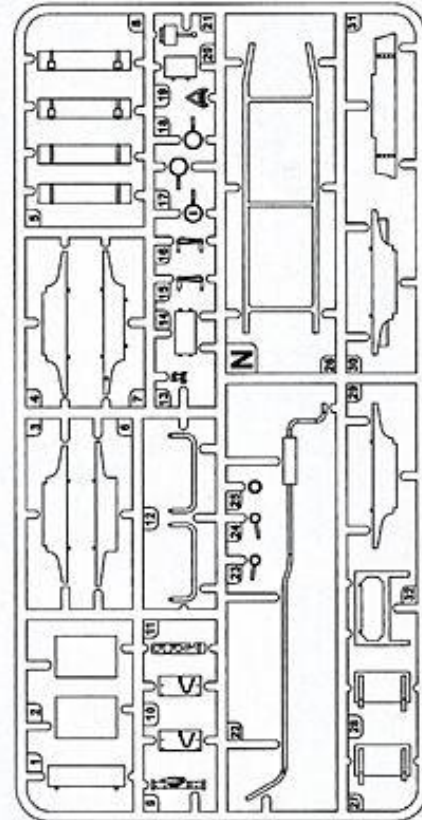
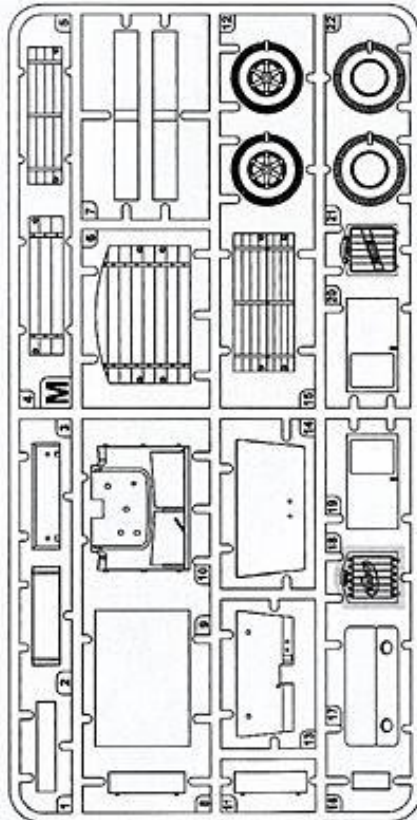
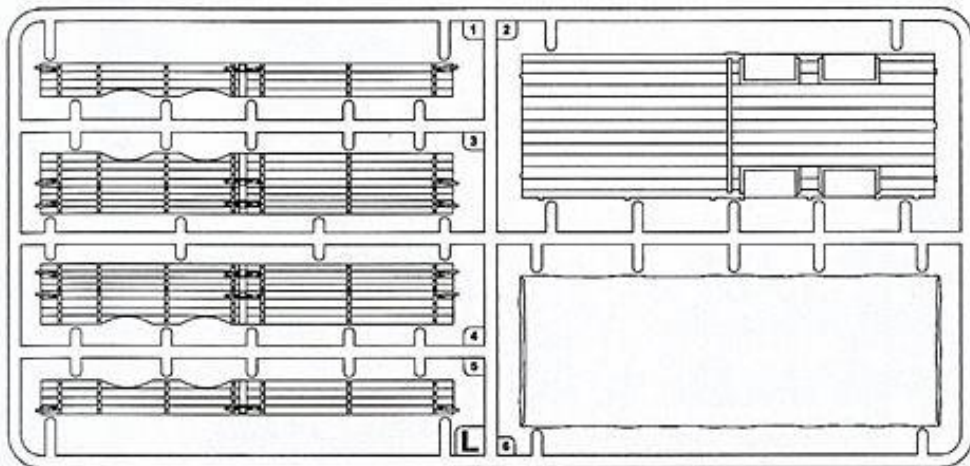
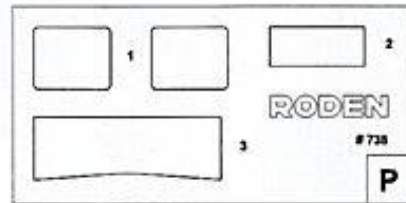
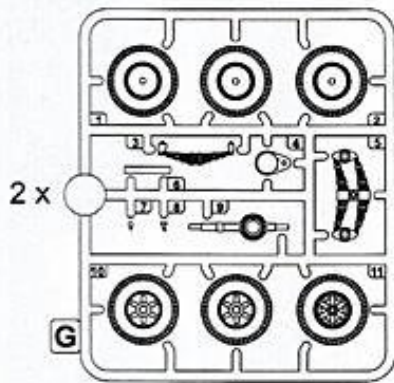
vallejo

Комплектність іграшок:

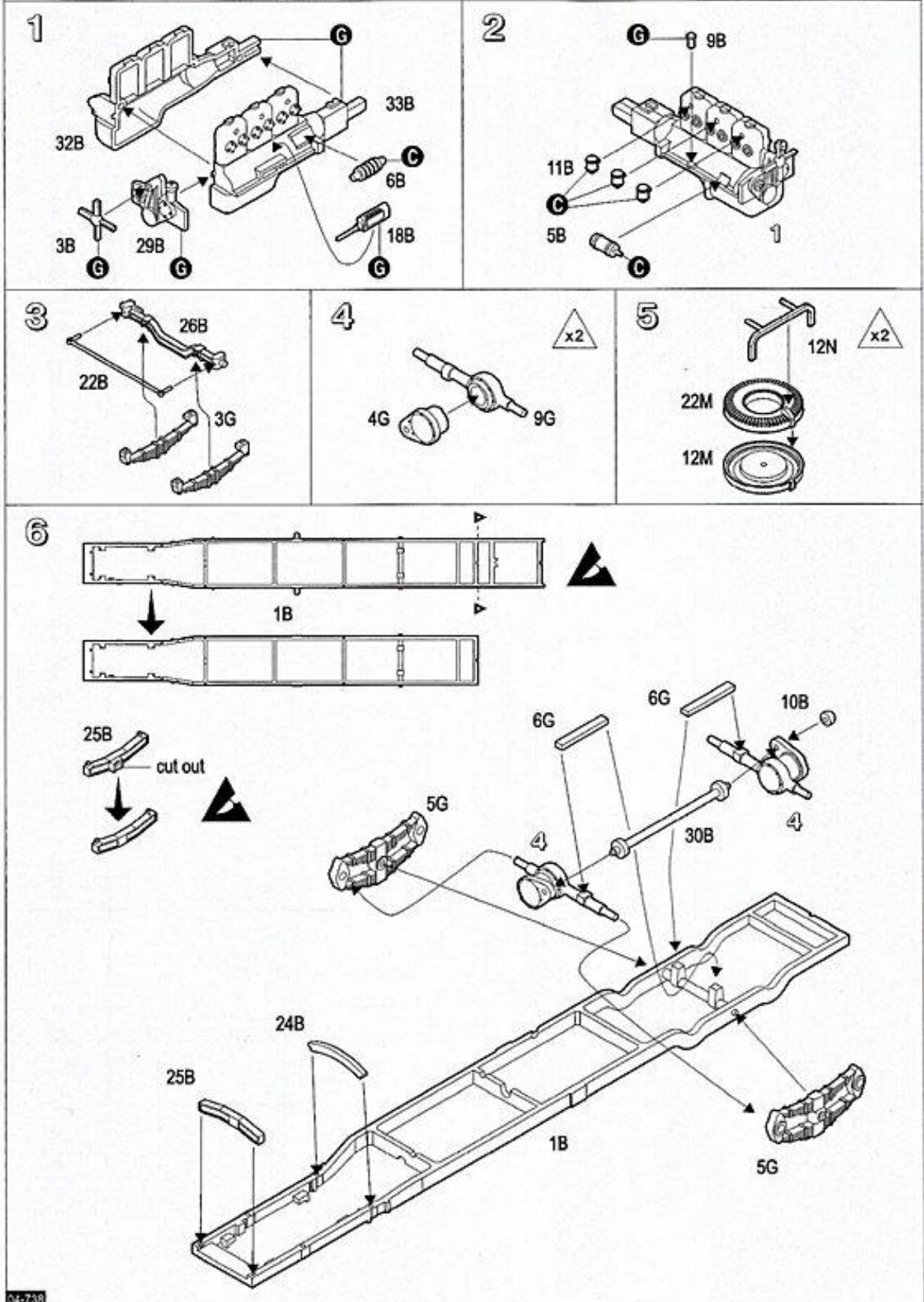
1. Рамки з деталями – 6 шт.
2. Інструкція – 1 прим.
3. Декалі – 1 прим.
4. Коробка – 1 шт.
5. Плівка прозора – 1 шт.

Деталі, що не використовуються
 Parts not for use
 Nicht benötigte Teile

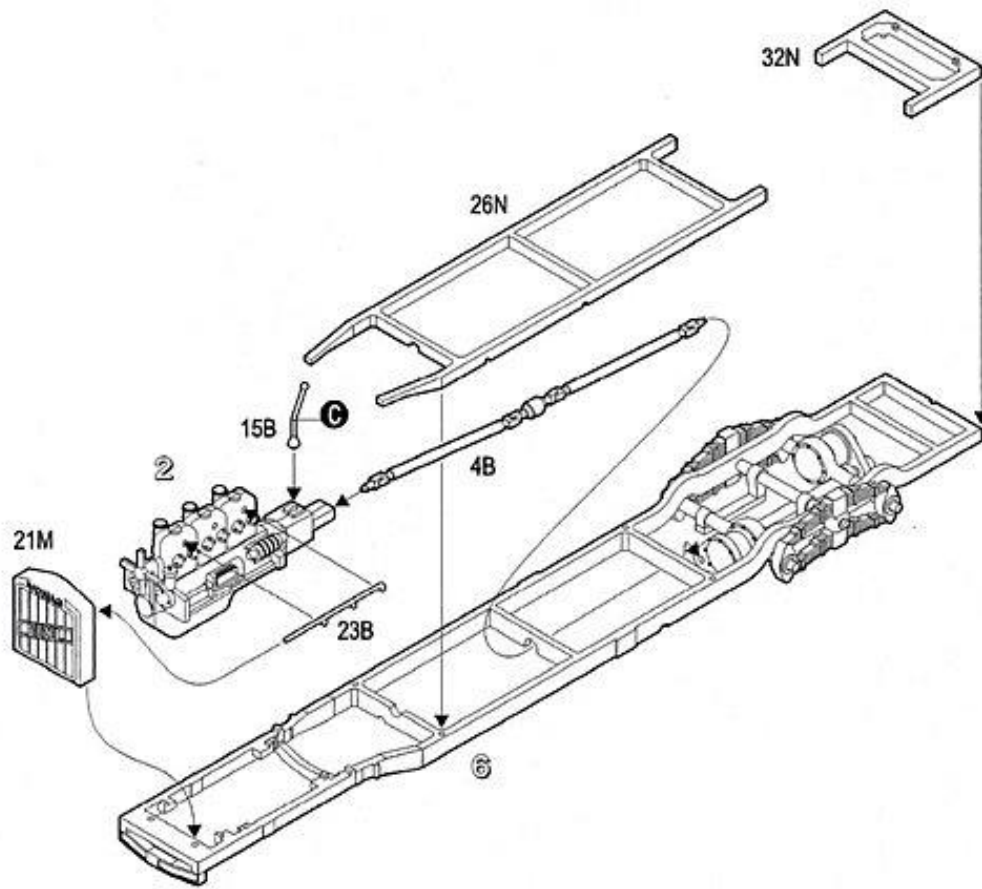




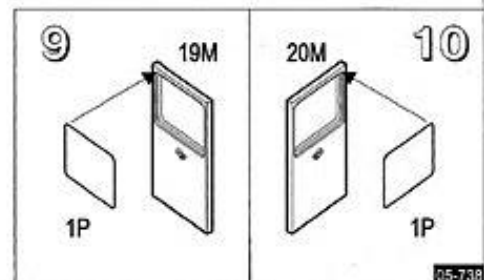
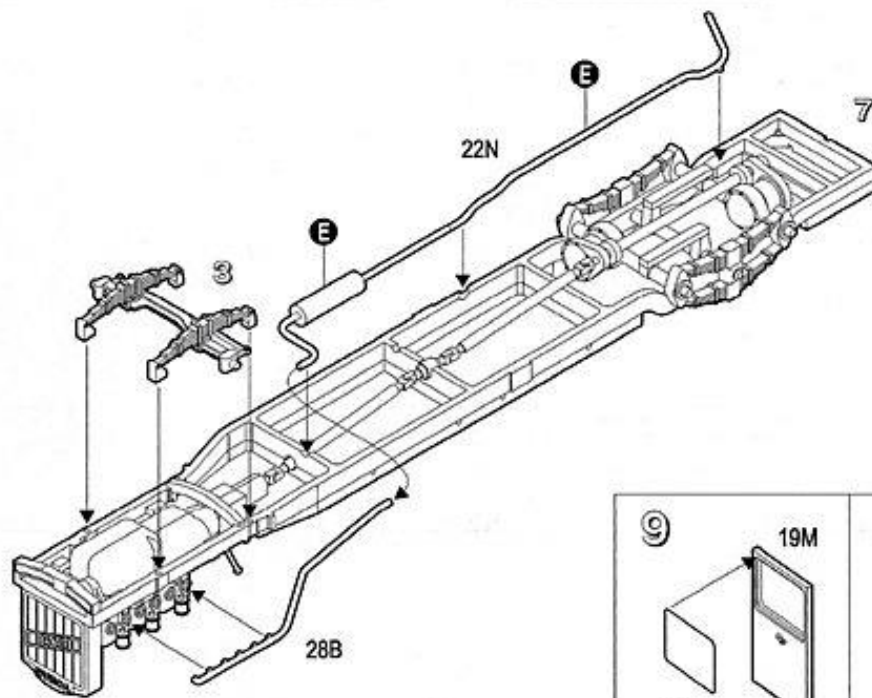
Порядок складання моделі / Model assembly / Die Montage des Modell



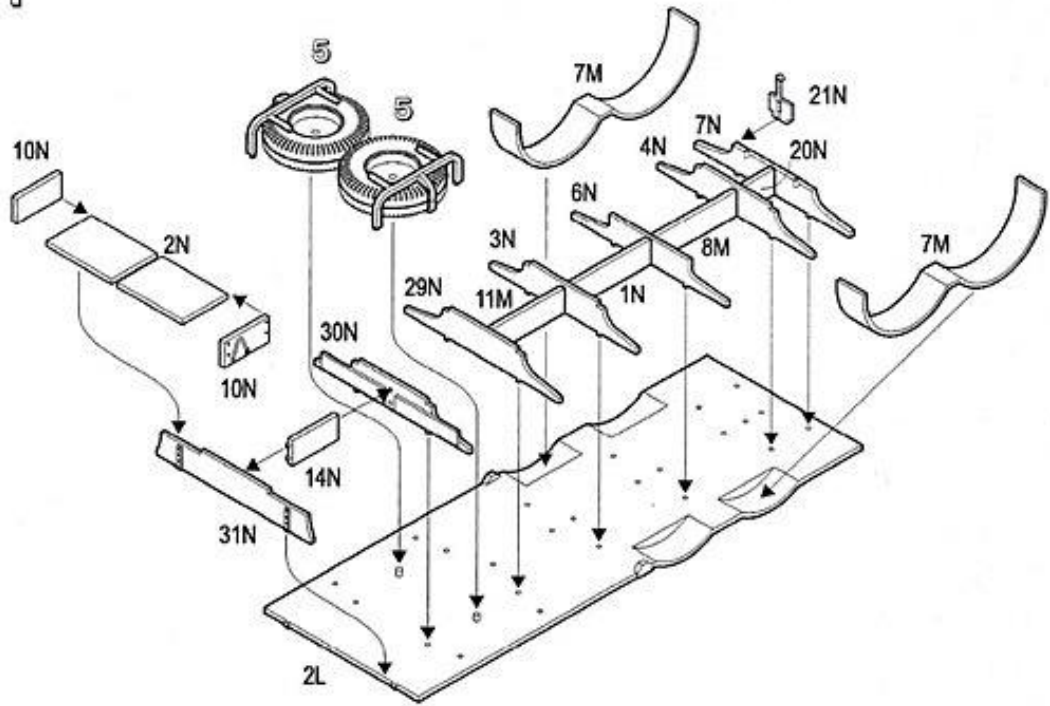
7



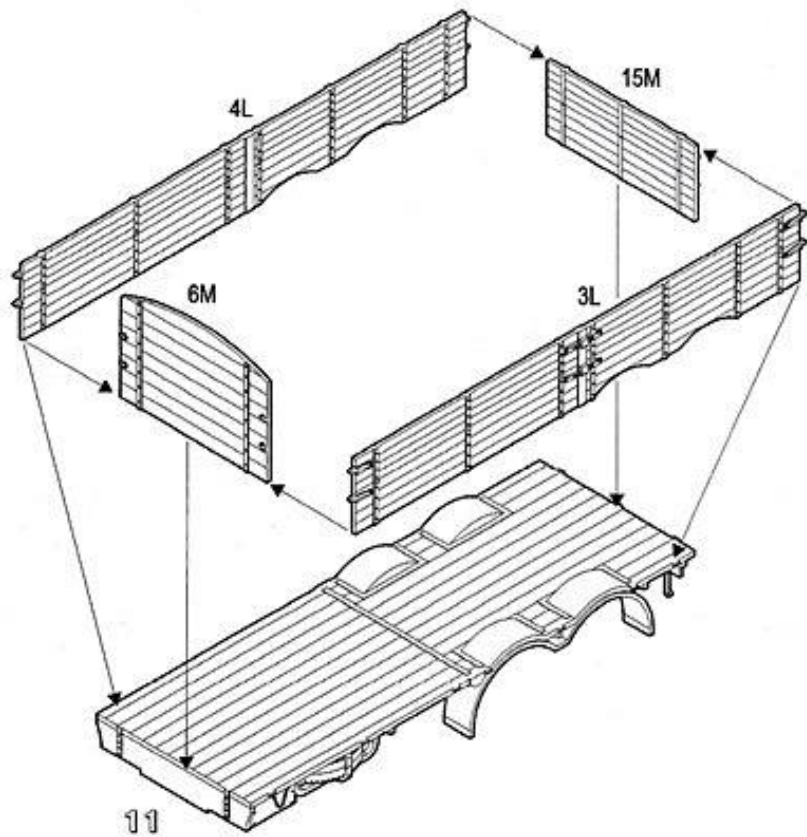
8



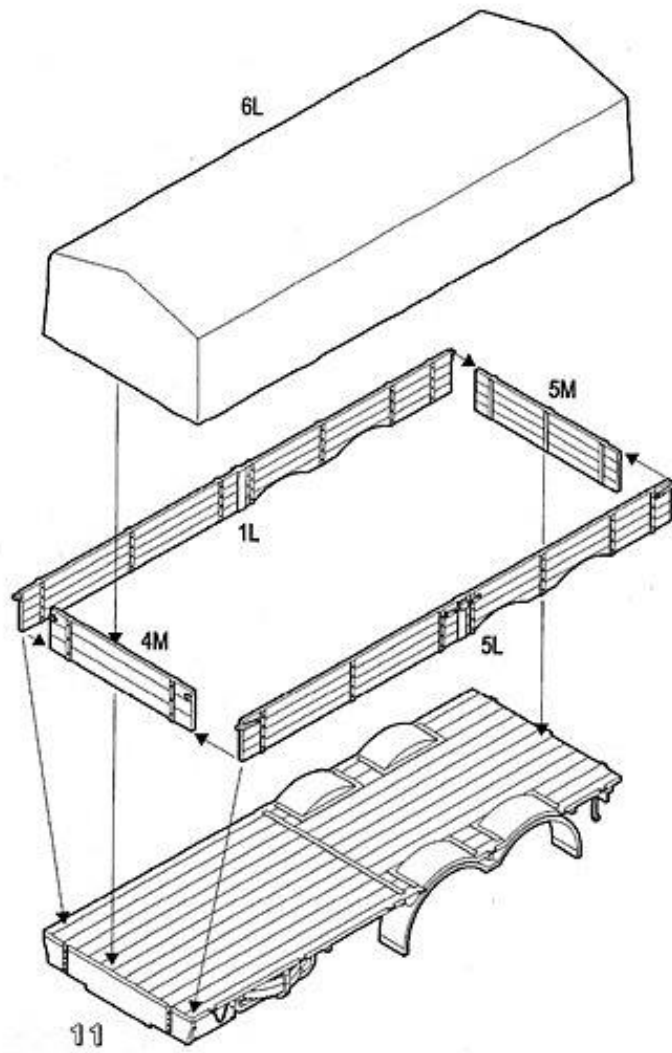
11



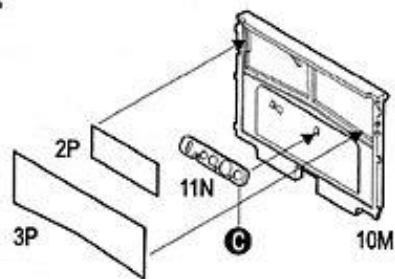
12



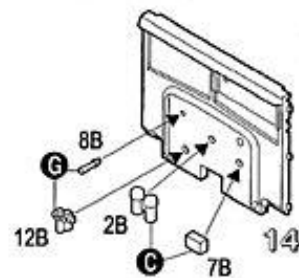
13

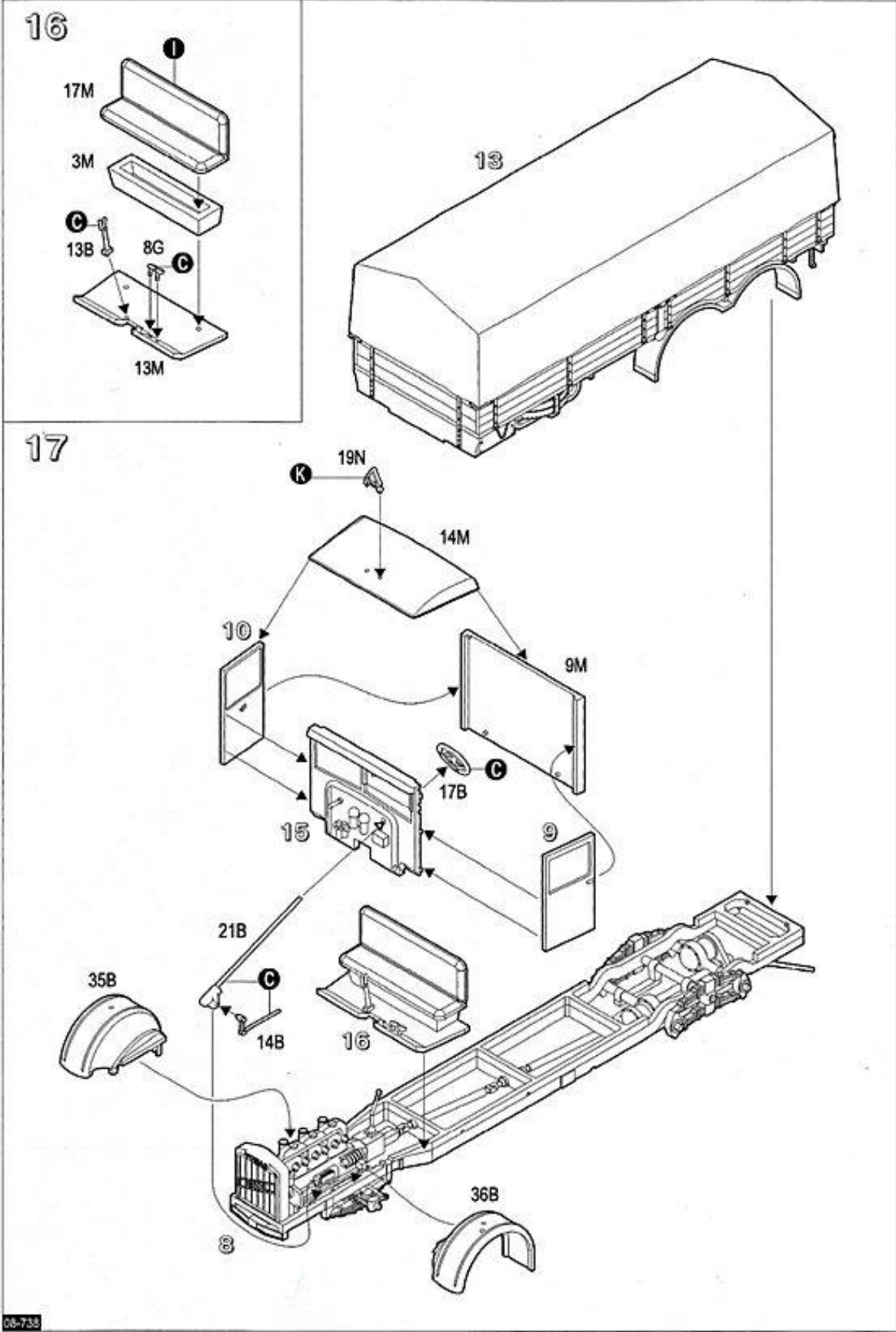


14

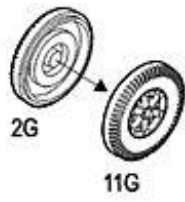


15



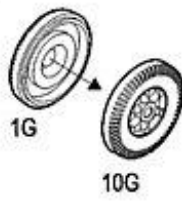


18



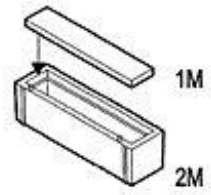
x2

19

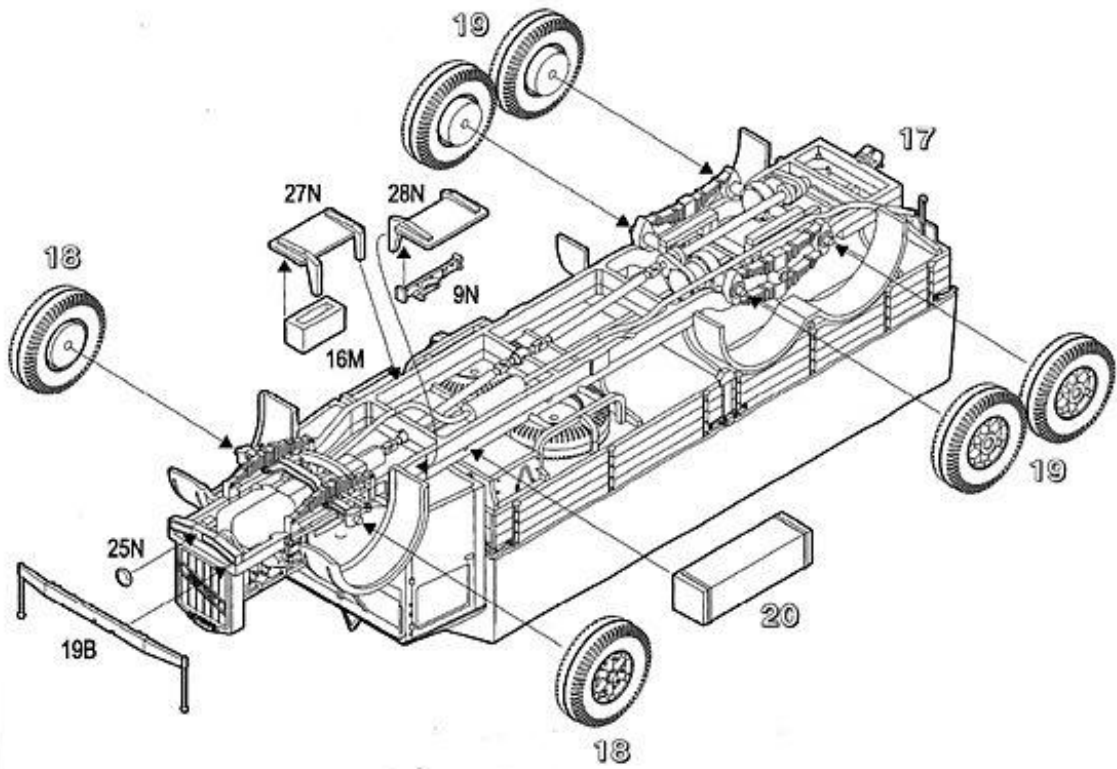


x4

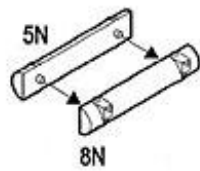
20



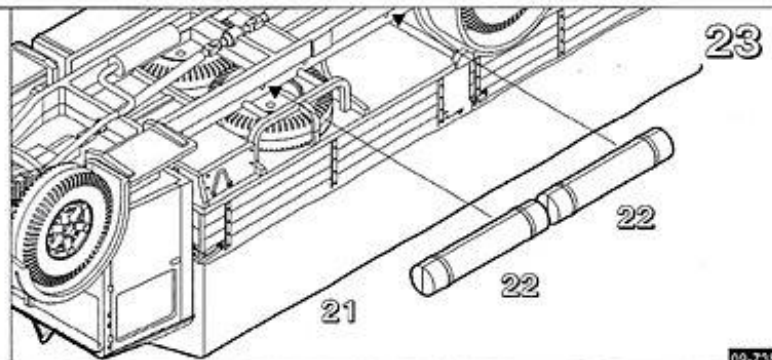
21



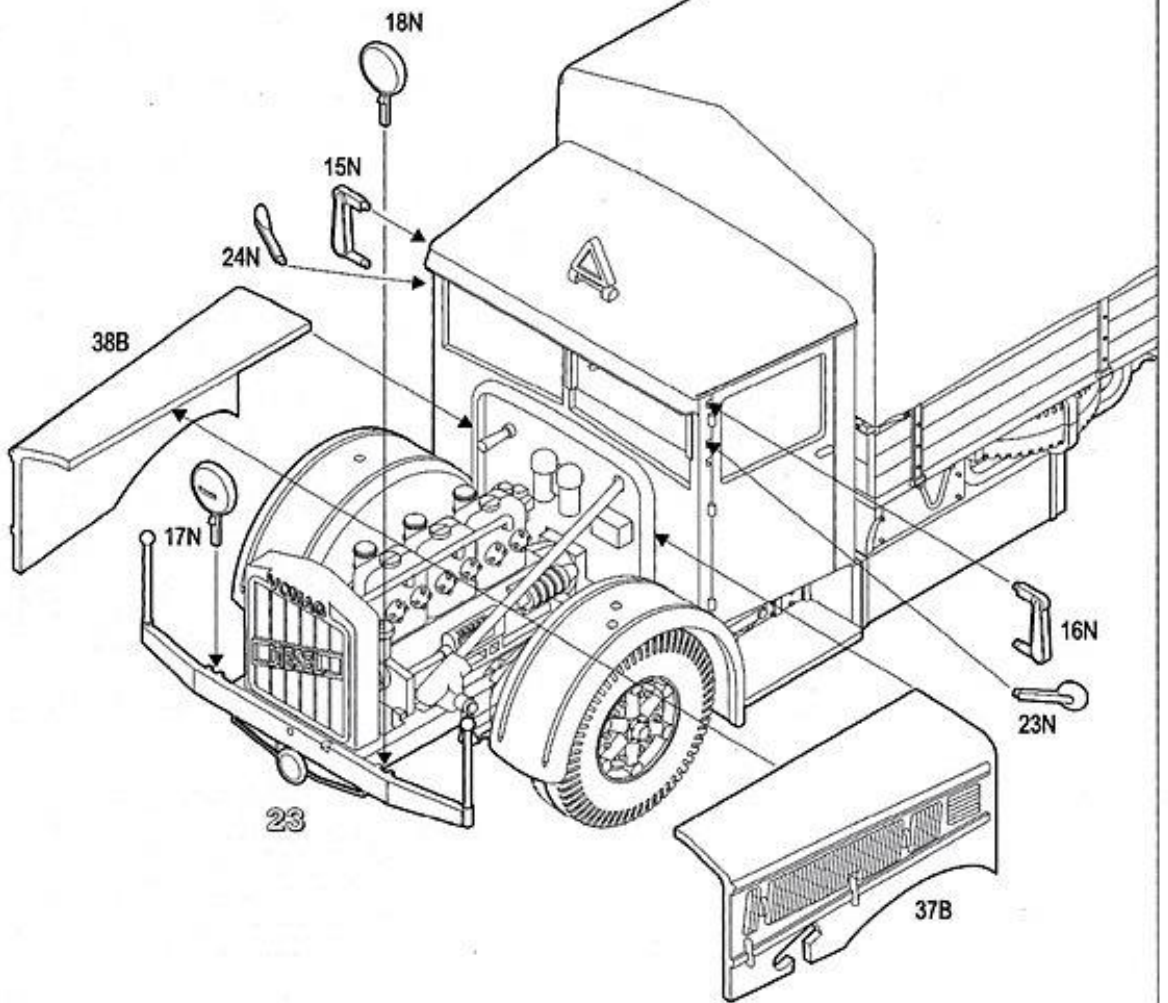
22

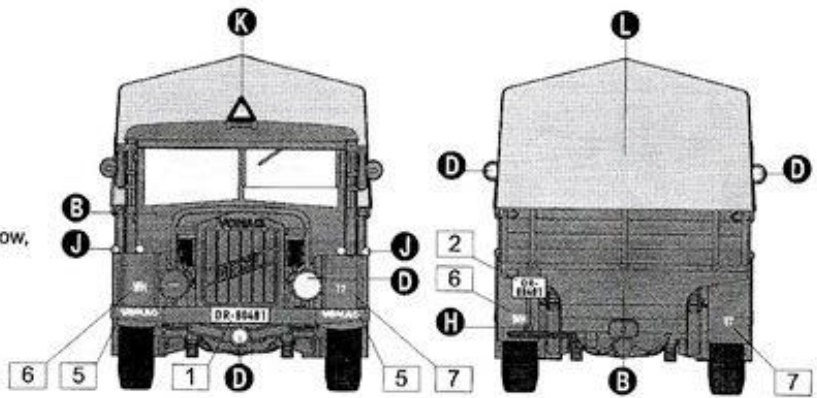
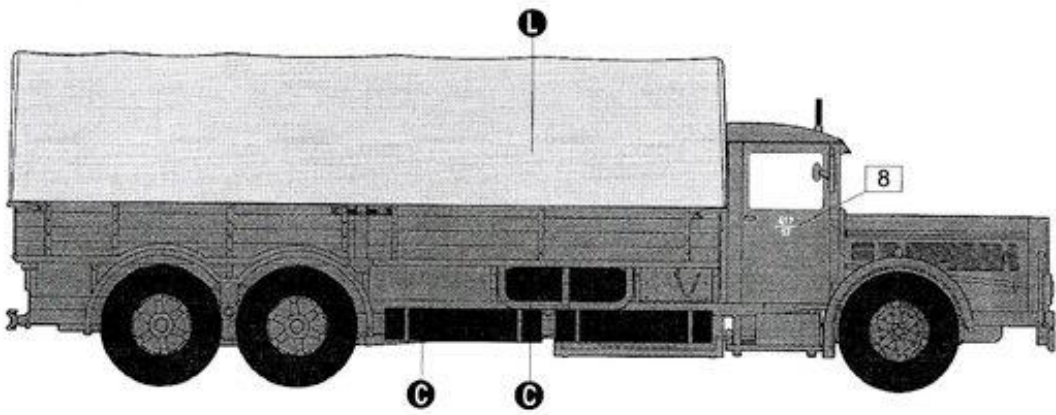
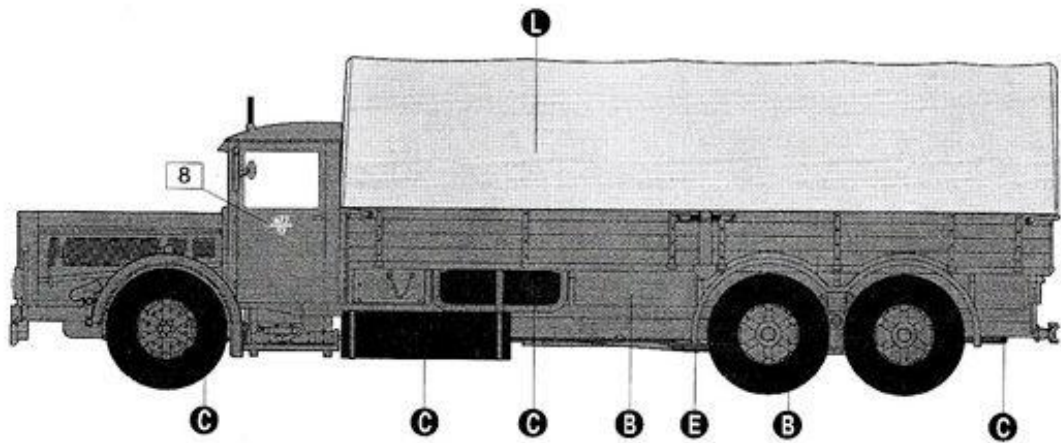


x2

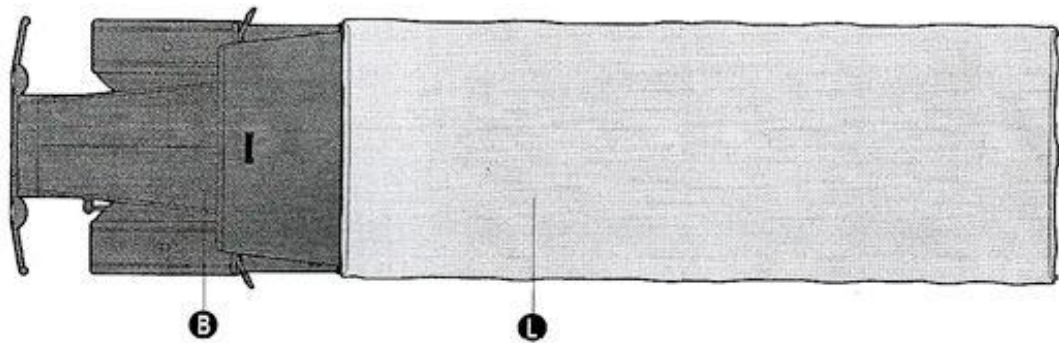


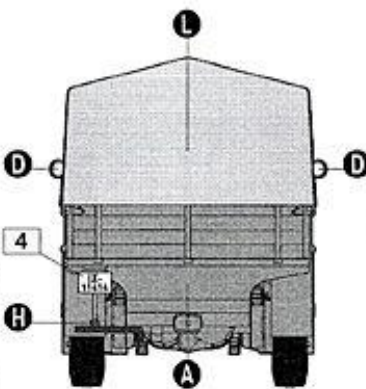
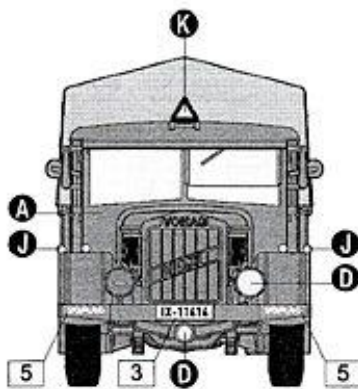
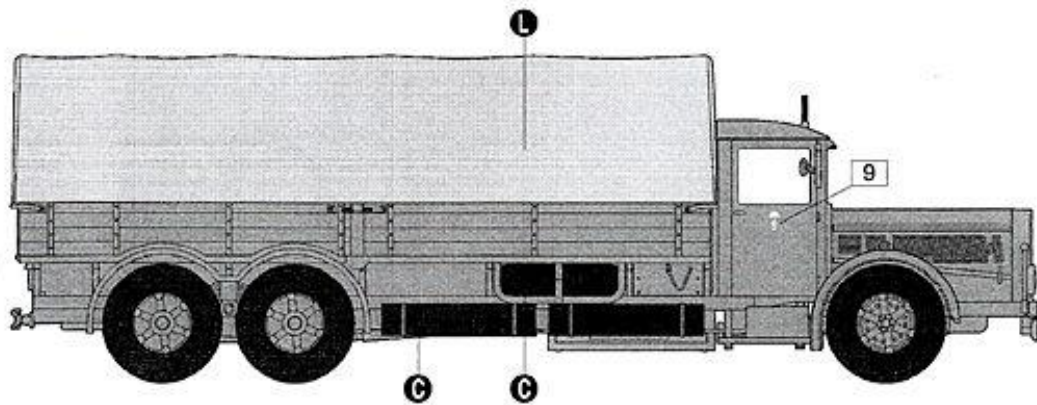
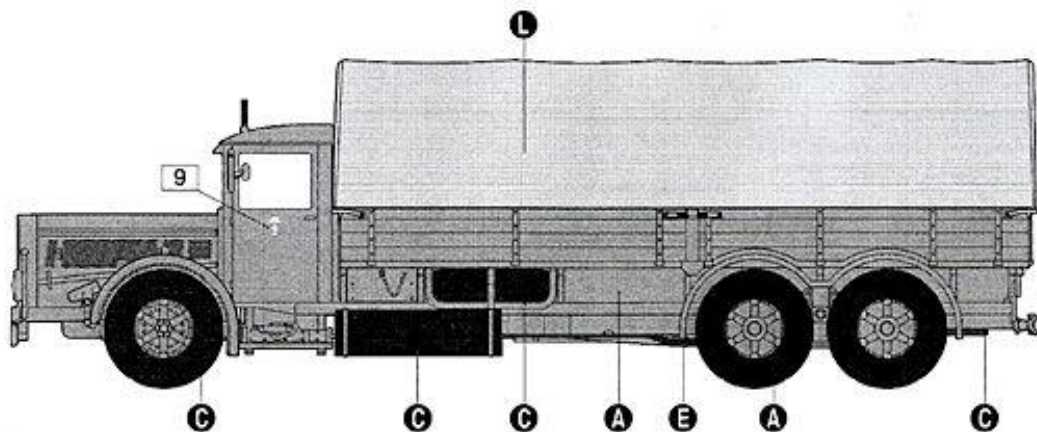
23





I
VOMAG 8LR Eastern Front,
 Unknown Unit, Kaluga near Moscow,
 Autumn 1941





II
VOMAG 8LR DAK, Unknown Unit,
 Early 1942

