

ÍNDICE

PRÓLOGO	9
INTRODUCCIÓN	13
1. TIGER I	17
2. TIGER II	225
3. JAGDTIGER	283
4. FERDINAND Y ELEFANT	305
5. STURMTIGER	333
6. MÁS UNIDADES TIGER	349
7. PROYECTOS TIGER	363
8. CONCLUSIONES	371
9. ANEXOS	389
BIBLIOGRAFÍA	395





PRÓLOGO

Cualquiera interesado en historia militar conocerá el Tiger y es que su fama ha cruzado la distancia del tiempo para convertirse en un símbolo, casi una leyenda, de hecho, existe un libro que lo define como un arma legendaria¹. Como la mayoría de armas que fueron un punto de inflexión en la dinámica de los conflictos, pero por el hecho de transformarse en una leyenda su realidad se difumina, se escamotean datos y se olvidan verdades. De todos es sabido que la realidad del arma panzer alemana durante la Segunda Guerra Mundial no puede ser explicada sin hablar del Tiger y sus versiones. Estos panzer estuvieron implicados en las principales acciones de la Wehrmacht, quizás las imágenes más emblemáticas que vienen a la cabeza cuando se menciona a este blindado sean la Batalla de Kursk y los combates de Normandía. En Kursk se desplegaron por primera vez en gran número sobre los campos de Ucrania, todos hemos podido ver las imágenes de aquella lucha: docenas de carros rusos destruidos mientras los gigantescos Tiger avanzaban entre campos de cereales; la otra acción tuvo un año más tarde, para entonces los Tiger I estaban siendo sustituidos por un nuevo modelo más potente y la inercia de la guerra estaba contra los ejércitos alemanes, pero aun así aquellos vehículos seguían siendo un temible enemigo como pudieron constatar docenas de tripulaciones aliadas. La *tigerphobia*, como la llamaban los anglosajones, era el temor que embargaba a las tropas cuando sabían que debían enfrentarse a aquellos blindados, pues si un único Tiger era un enemigo temible, una formación completa de ellos, *Schwere Abteilung* o Batallón Pesado, era un elemento imparable sobre el terreno de combate, una formación fundamental que podía decidir el sentido de la lucha ya fuese en la defensa o en el ataque.

Este libro trata de presentar de una manera lo más completa y rigurosa posible el desarrollo y empleo de estos panzer pesados durante el III Reich,

¹ Tiger: Die Geschichte einer legendären Waffe, Egon Kleine, Volkmar kühn.

hemos dejado para otra ocasión el tratar sobre los panzer superpesados; consideramos que es importante que los lectores y apasionados de este tema tengan acceso a un trabajo en el cual puedan encontrar todos los aspectos ya sean técnicos y de acciones de combate de estos remarcables vehículos. A lo largo de estas páginas se estudiará cómo surgió la idea de crear un panzer pesado y cómo la industria alemana dedicó sus mejores especialistas para conseguir el mejor blindado posible, y como no olvidamos que estamos tratando de un arma, en consecuencia no podemos soslayar la realidad del combate, pues es indudable que en el fragor de la lucha es donde se hacen evidentes las virtudes y carencias de toda arma por lo que estudiaremos ampliamente las acciones de las principales unidades que utilizaron estos panzer. Para ello hemos intentado realizar una redacción dinámica y lo más atractiva posible de los historiales de combate de todos los Batallones Pesados de Tiger que prestaron servicio en la Wehrmacht, tanto en el Heer como en las Waffen SS, además de realizar una importante investigación de algunas unidades menores y muy poco conocidas que también utilizaron el Tiger y que en muchos casos no habían sido presentadas a los lectores en lengua española con anterioridad.

Para dar una visión lo más completa posible de este vehículo hemos aglutinado en esta obra a todos los modelos y versiones del Tiger que fueron desplegados por los alemanes durante la contienda mundial, por lo que los lectores no solo encontrarán al Tiger I y II sino también a las formaciones de los Ferdinand y las menos conocidas que utilizaron los Jagdtiger y los Sturmtyger; en todos los casos se repasan sus características técnicas además de las acciones en las que sus unidades participaron. En esencia se ha intentado hacer una obra lo más amplia posible para presentar al lector un trabajo lo más completo posible, pues si bien existe una gran cantidad de información sobre estos panzer, ésta se encuentra desperdigada y fragmentada en múltiples trabajos y obras, muchas de ellas en lenguas extranjeras, como el inglés, francés o alemán, por lo que el acceso a ellas es difícil, es por ello que pensamos que sería interesante y necesario crear un trabajo que compilara de manera lo más absoluta posible todo lo que sobre la familia del Tiger existe para que el público español pudiese acceder a una fuente lo más completa posible pues hasta la fecha, en nuestro idioma solo existen obras aisladas que abordan el tema de manera no coordinada dando a los interesados en este campo de estudio una visión incompleta.

Somos conscientes de que todos los escritores piensan que sus obras son las mejores, pero nosotros hemos intentado hacer, no el mejor trabajo, sino uno lo suficientemente bueno como para que sirva de base para futuros trabajos pues como conscientes de que queda mucho por investigar en este fascinante campo y que nuestra obra es evidentemente mejorable, no queremos ser los mejores de la carrera sino uno de los que entrega el relevo, y es que esperamos que los lectores disfruten de la lectura de esta obra tanto como nosotros lo hicimos durante su escritura.

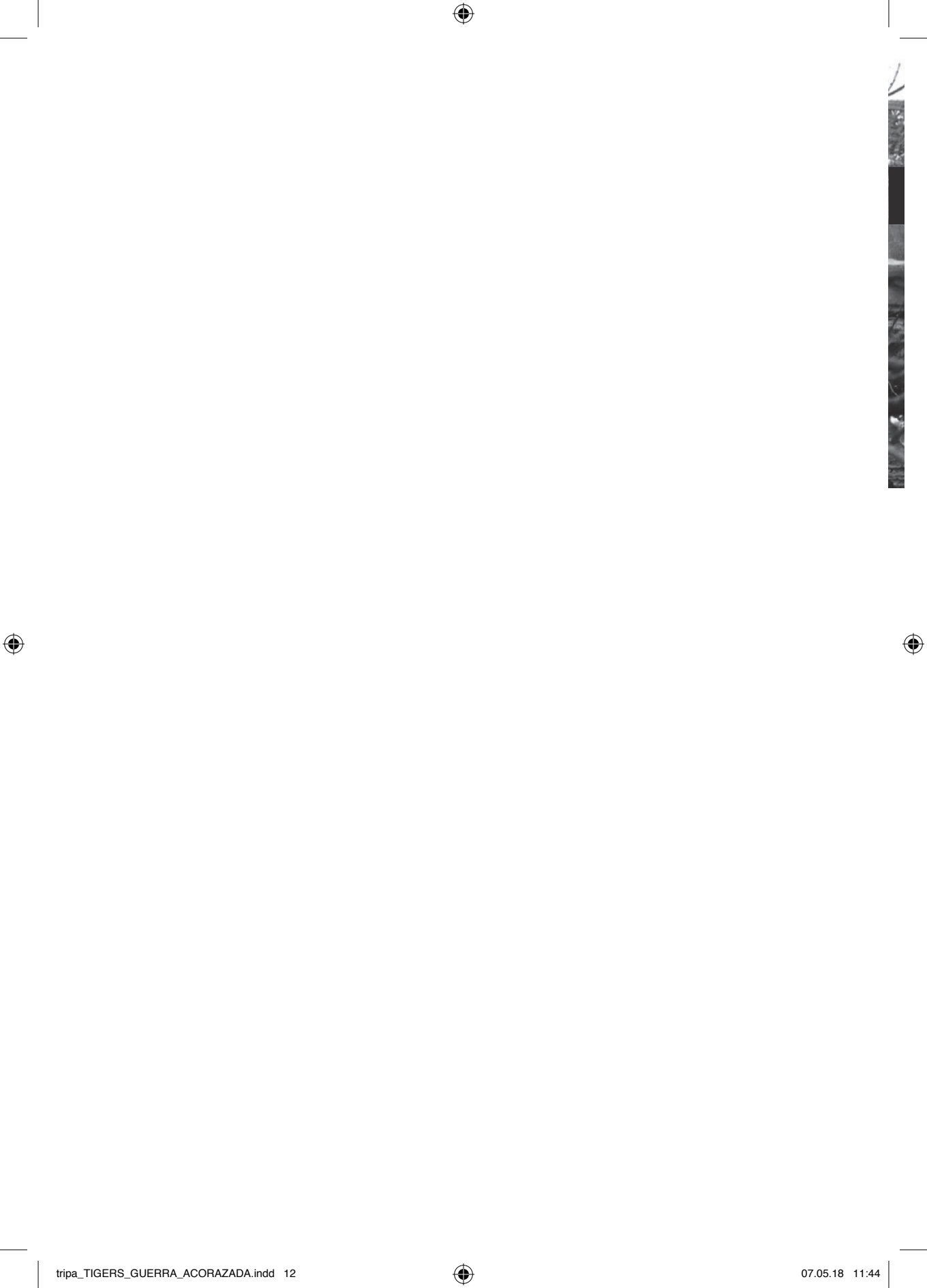
El Prat de Llobregat

Agradecimientos: Un libro de estas características no se escribe sin recibir la ayuda de muchas personas y este no es una excepción.

Quizás los primeros agradecimientos deben ser para aquellos que sin saberlo me ayudaron, me refiero a los miembros desinteresados y voluntariosos de los foros militares, esas personas que tuvieron la inmensa paciencia de responder e ilustrar a un pesado anónimo que los bombardeaba a preguntas sobre las unidades Tiger. Gracias a los miembros del Foro Gran Capitán y a los del Foro Segunda Guerra Mundial y al magnífico Blog de Exordio. Muchas gracias, sin vuestra ayuda no hubiese podido cerrar el libro.

Nuevamente debo agradecer a Ignacio Pasamar, de la Editorial HRM, el confiar en mí para escribir esta obra. Hace tiempo que lo conozco y sigue sorprendiéndome su dinamismo, es un auténtico torbellino de creatividad. Por favor dime, ¿cómo lo consigues? Este agradecimiento es extensible para toda la plantilla de HRM, que me consta que estáis ahí; para todos vosotros un sincero abrazo.

Como siempre hago dejo para el final lo que más me gusta, que en este caso es mi familia, pues sin ellos no hubiese podido hacer nada, gracias a mi suegro por soportarme y aun así hablar conmigo. A mi hija Helena por dejarme su ordenador y permitirme que le llene el escritorio de carpetas, un beso guapa. A mi hijo por aguantar al plasta de su padre que solo lo lleva a museos y sitios raros. Pero sobre todo a mi esposa, Bego, por su ilimitada paciencia y comprensión, te quiero, ya verás como alguna vez te lo compenso. Eso espero.





INTRODUCCIÓN

El carro de combate tal y como lo conocemos hoy en día surgió de los acontecimientos que tuvieron lugar durante la Gran Guerra, tras varios años de estancamiento en el que las líneas de frente apenas se movieron debido a que ambos contendientes usaban las mismas tácticas, era evidente para ambos bandos que se necesitaba romper aquel terrible punto muerto que solo ocasionaba bajas y desgaste. Los alemanes crearon las *Strosstruppen*, unas unidades de infantería que se apoyaban en la rapidez y la potencia de fuego para romper las líneas enemigas y abrirse paso hacia la retaguardia, tras lo cual recibirían el apoyo de la infantería normal para así consolidar sus posiciones. Eran tropas de élite, ya que los soldados que las formaban debían poseer unas características físicas remarcables, ya que se moverían por el destrozado terreno de batalla cargando pesadas ametralladoras refrigeradas por agua y toscos lanzallamas. Esto significó que las *Strossgruppen* nunca existieron en la cantidad suficiente como para representar un elemento decisivo, aunque sus dinámicas de entrenamiento y tácticas de combate serían desarrolladas décadas más tarde. La solución inglesa tuvo mayor impacto sobre el estancamiento de la Guerra de Trincheras, como veremos los alemanes se apresuraron en copiar la respuesta de sus enemigos.

El clímax de la guerra de desgaste llegó en noviembre de 1916 cuando los ingleses avanzaron nueve kilómetros a costa de 500.000 bajas. Era evidente que con aquel ritmo no se podría ganar la guerra, por ello los líderes militares británicos se pusieron a desarrollar nuevas tácticas, aunque en un principio solo consiguieron repetir antiguas técnicas de combate que ya estaban obsoletas, como cuando el General Haig durante la ofensiva de junio de 1917 mandó excavar 19 minas en las posiciones alemanas para después explosionarlas y así poder tomar las posiciones contrarias. Afortunadamente para la integridad de los soldados ingleses, el Alto Mando inglés escuchó a un grupo

de jóvenes oficiales que abogaban por crear unos vehículos blindados con los que penetrar las posiciones alemanas sin poner en peligro a las tropas ante la lluvia de balas mientras éstas cruzaban tierra de nadie, y no sin reticencia, se dio luz verde a la creación del Royal Tank Corps y a la fabricación de los primeros blindados. Estos recibieron el nombre clave de *Water tanks for Mesopotamia*, para despistar a los posibles espías enemigos; lo que al principio era una medida de seguridad, al final se convirtió en su denominación oficial: tanque². El primer tanque inglés fue el Mark I, tenía una velocidad máxima de 5 km/h y un blindaje de 10 mm y aunque estas prestaciones puedan parecer mediocres, en su momento fueron revolucionarias.

El 20 de noviembre de 1917 el ejército inglés lanzó una ofensiva en la zona de Cambrai, allí se utilizaría por primera vez en combate la nueva arma. La operación comenzó a las 6:20 horas y sobre las 18:00 horas las tropas inglesas habían avanzado profundamente en las posiciones alemanas, además de haber tomado más de 4.000 prisioneros; sin embargo, lo más sorprendente fue que se consiguió con unas bajas mínimas, de hecho, algunos de los batallones tras luchar todo el día no habían sufrido ninguna, aunque de los 378 tanques desplegados, 178 quedaron fuera de servicio, bien por averías o tras ser destruidos. Quizás para ilustrar lo que significó la aparición de los tanques en el campo de batalla debiésemos escuchar el testimonio de los que fueron testigos de aquella primera acción:

¡En el campo de batalla...tanques, moviéndose arriba y abajo! Nosotros sacamos las cintas de municiones de sus cajas, las ametralladoras se pusieron incandescentes y el agua de refrigeración silbaba. Un tanque pesado alcanzó nuestra posición. Pasó por encima y se fue. Algunos hombres intentaron escapar. Las ametralladoras del tanque los derribaron. Una de las anchas y peligrosas cadenas pasó sobre Liesenfield, que yacía herido en tierra, machacándolo, aplastando su cuerpo contra el blando terreno³.

Ante tal éxito se iniciaron rápidamente investigaciones para desarrollar nuevos y mejores carros. El Mark IV fue un vehículo pesado y poco manejable, con unos blindajes tan exiguos que los impactos de los disparos de los fusiles levantaban la pintura del interior, de tal manera que los tripulantes debían llevar puestas máscaras protectoras. Como es sabido, toda nueva arma requiere de nuevas tácticas, y las desarrolladas por el Royal Tank Corps eran muy básicas, en esencia consistían en que algunos Mark IV se moviesen de forma paralela a las trincheras alemanas disparando sobre ellas, hasta que la infantería propia fuese capaz de tomar la posición. Pero si en aquellos primeros pasos la nueva arma puso de manifiesto las virtudes de la misma, también se vieron sus carencias: cuando los alemanes se recuperaron del susto

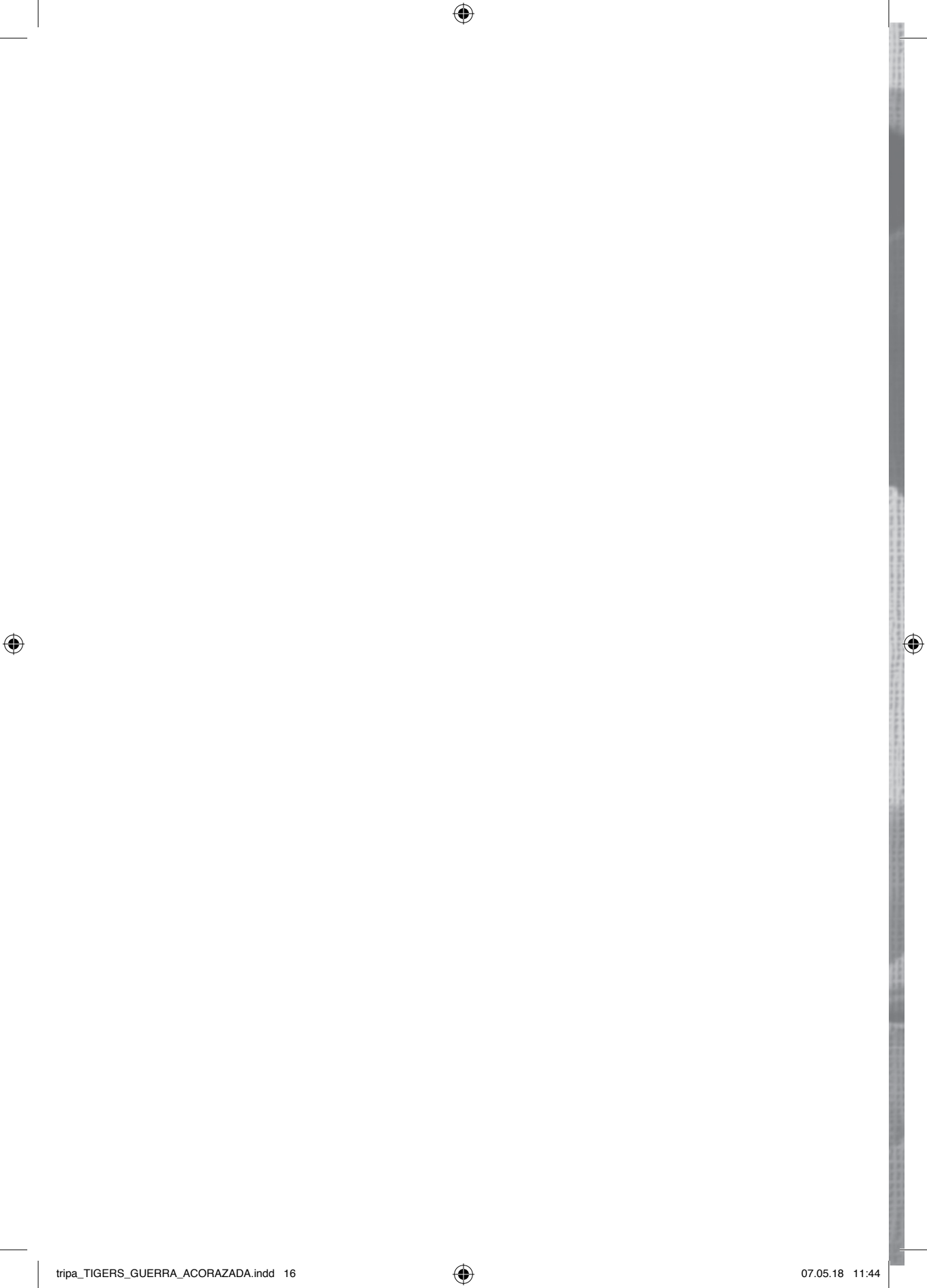
² De la palabra inglesa, tank

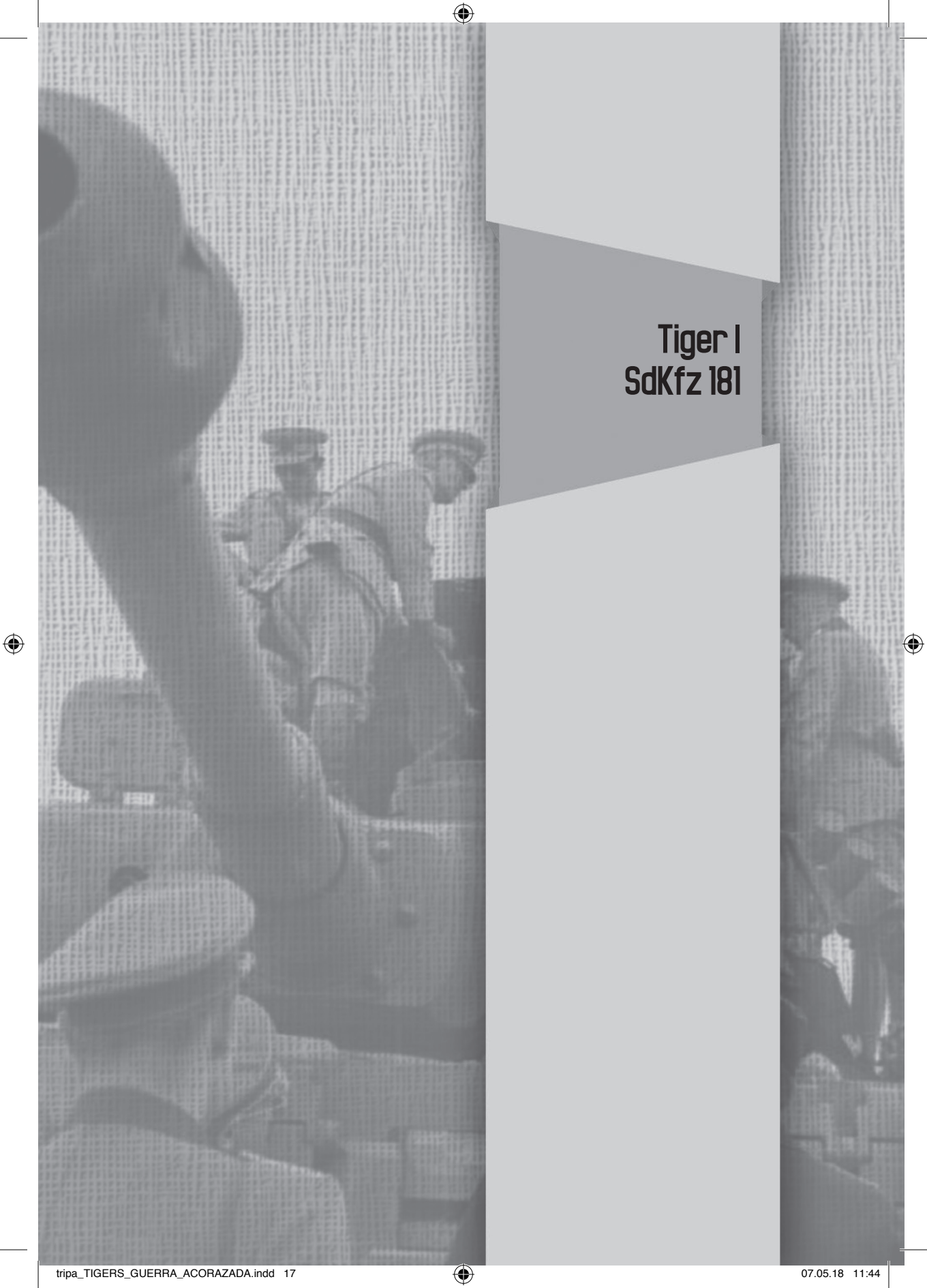
³ Alexander Turner, Cambrai 1917: The birth of armoured warfare, página 7, Osprey Campaign number 187.



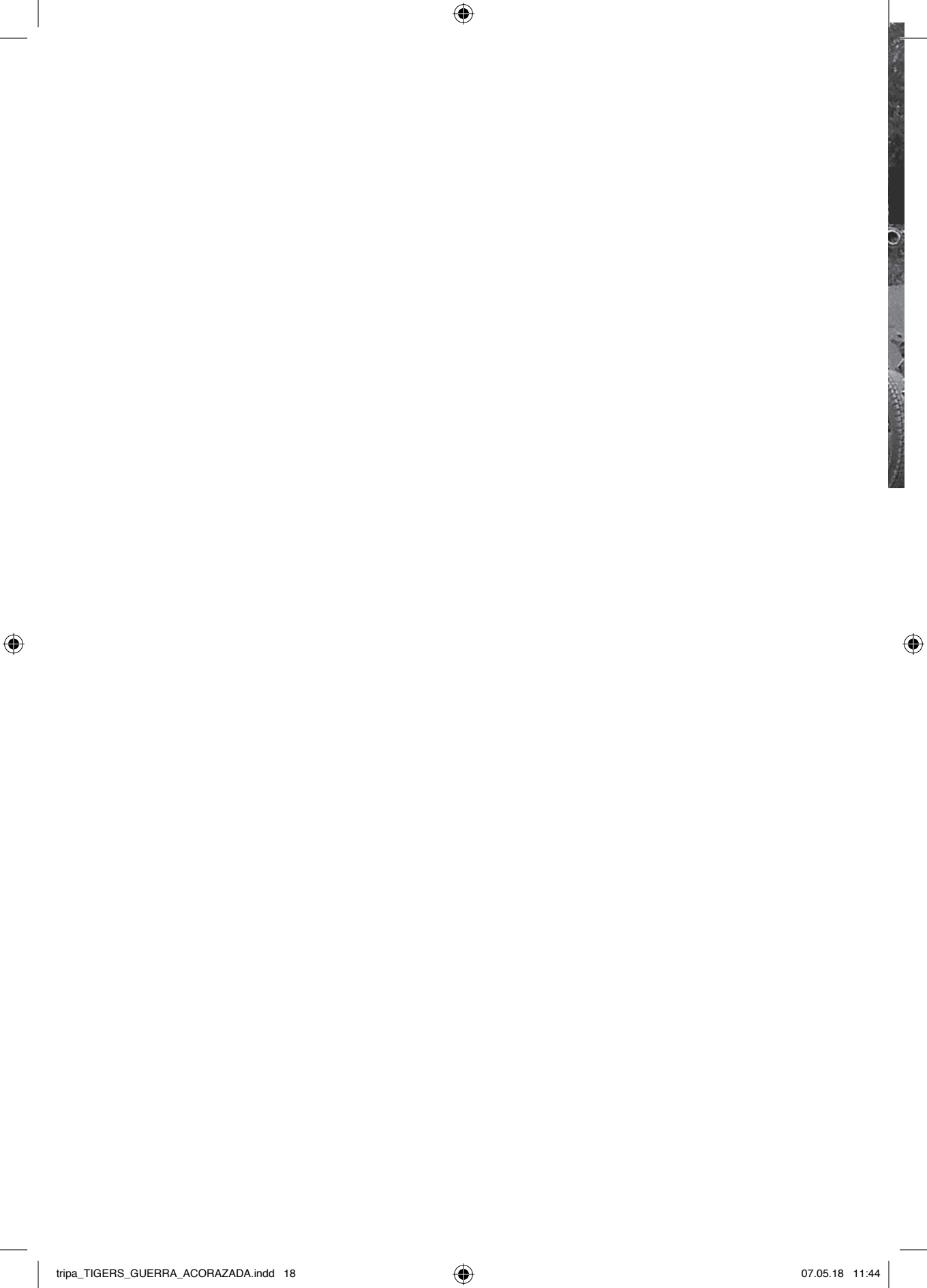
Mark IV Conqueror II C47, destruido el 23 de noviembre de 1917 en la población de Fontaine-Notre-Dame.

inicial, algunos oficiales ordenaron bajar los tubos de sus cañones antiaéreos para disparar sobre los tanques. Otro punto débil se manifestó cuando los Mark IV se internaron en la población de Fontaine, allí los infantes alemanes destrozaron los vehículos blindados utilizando cargas explosivas aprovechándose de la cobertura que les ofrecía el entorno urbano. Era evidente que los carros de combate eran un arma temible, pero debían ser mejorados y sus tácticas rediseñadas y articuladas teniendo en cuenta al resto de armas, pues sus muchas virtudes quedaban casi ensombrecidas ante sus numerosas debilidades: poca pericia en combate urbano, incapacidad de defensa ante baterías anticarro, necesidad de combatir con apoyo de la infantería, todos ellos unos hándicaps que se han mantenido hasta nuestros días.





Tiger I SdKfz 181





TIGER I - SdKfz 181

DESARROLLO

El concepto de carro de combate tal y como lo conocemos actualmente, surgió durante la Gran Guerra; una vez que los frentes se estabilizaron y apareció la guerra de trincheras, los pensadores militares de ambos bandos intentaron romper aquel mortal equilibrio utilizando diversas tácticas. Todas ellas demostraron su futilidad y solo consiguieron que el nivel de mortandad aumentara de forma brutal. Era evidente que para romper y penetrar las líneas defensivas enemigas se necesitaba de la potencia de fuego de la artillería, pero también era evidente que se necesitaba que esta artillería pudiese moverse con la infantería según esta avanzara en la brecha abierta en el frente enemigo. No obstante, tras años de bombardeos el frente estaba lleno de cráteres y embudos de proyectiles, cosa que imposibilitaba que las baterías de artillería pudiesen ser transportadas al estar tiradas por caballos. Sin embargo, los vehículos con motores de combustión interna habían aparecido pocos años antes y aunque sus capacidades de movilidad eran bastantes limitadas ofrecían unas capacidades que los animales de tiro no podían emular, por lo que algunos visionarios percibieron el potencial que representaba.

Al final los diseñadores militares de los ejércitos enfrentados llegaron al mismo concepto y, aunque la forma final del vehículo fuese diferente⁴, conceptualmente trabajaban con las mismas ideas: montar una pieza de artillería sobre un chasis motorizado que pudiese atravesar cualquier tipo de terreno, para lo cual se usarían cadenas en lugar de neumáticos, además para proteger a la tripulación y el vehículo en sí se montaría una carrocería

⁴ Es remarcable que ya en aquellos primeros modelos, las diferencias formales entre blindados ingleses y alemanes ya se evidenciaban, pues mientras el Mark poseía curvas suaves, el A7V era cuadrado y masivo.



Un AV-7 alemán en Roye, marzo de 1918 (Bundesarchiv, Bild 183-P1013-316 / CC-BY-SA 3.0)

blindada, y aunque son solo tres rasgos⁵ principales, la variedad y modelos de vehículos que surgen al integrarlos de manera equilibrada se cuentan por centenares de miles, pues los diseñadores darán más relevancia a uno u otro de estos rasgos para conseguir un carro de combate que satisfaga su objetivo.

La idea de un vehículo acorazado que se mueva incólume sobre los campos de batalla viene acompañando al hombre desde hace siglos, pensemos que un caballo cubierto con una coraza es un tipo de blindado, incluso el genial Leonardo da Vinci realizó un boceto sobre un ingenio de esas características. Durante el siglo XIX aparecieron algunos intentos que al final no dieron resultado, aunque la primera vez que se habló de un tanque pesado fue en 1897 en la corte de Kaiser Guillermo II: se trataba de un vehículo que recibió el nombre de *Kriegsstellungszerstörer*⁶. En la corte del Zar se daba luz verde para crear un vehículo que hubiese sido digno de aparecer en una novela de Julio Verne, se trataba del *Netopyr*⁷ y fue construido por el ingeniero Nikolai Lebedenko.

Este impresionante vehículo pesaba cerca de 40 toneladas y se podía desplazar a 17 km/h, cada una de sus gigantescas ruedas era impulsada por un motor de 250 Cv, se fabricó uno con el que el Ejército Ruso estuvo realizando pruebas. Sin embargo, fueron los ingleses quienes consiguieron crear el primer tanque operativo, y aunque aquellos primeros modelos fueron lentos

⁵ Potencia de fuego, movilidad y blindaje.

⁶ British Battle Tanks WWI to 1939, David Fletcher, Osprey 2016, página 4.

⁷ Murciélago, en ruso.

y con poca potencia de fuego además de poseer débiles blindajes, fueron el primer paso. Una vez finalizado el conflicto los pensadores militares continuaron trabajando sobre los carros de combate. En 1937 la publicación del libro⁸ de un oficial alemán llamado Heinz Guderian presentaba abiertamente los conceptos doctrinales básicos para el uso de las unidades blindadas sobre el terreno de batalla.

Se acepta que fue el futuro General Guderian quien sentó las bases conceptuales de las formaciones panzer y lo hizo en su obra seminal, ¡Achtung Panzer! que estuvo escribiendo durante el invierno de 1936-37 a instancias de su superior y amigo en aquel entonces, Coronel Otto Lutz⁹. Ambos estaban en el Inspectorado de Transporte de Tropas, entonces aquella rama del ejército alemán se dedicaba a la logística, avituallamiento y suministro de las tropas, sin embargo, ambos oficiales veían que el futuro de las unidades motorizadas poseía un gran potencial. Guderian venía investigando y escribiendo sobre aspectos doctrinales desde 1924 cuando publicó su primer artículo en la revista mensual *Militär Wochenblatt*¹⁰, ya entonces estaba profundamente interesado en desarrollar las posibilidades del carro de combate, no solo como vehículo de apoyo, sino como arma principal.



El Netopyr en una de las pocas fotos que existen, 1915.

⁸ Achtung Panzer!.

⁹ Achtung panzer!, General Heinz Guderian. Brockhampton Press, página 12.

¹⁰ Achtung Panzer!, General Heinz Guderian, Brockhampton Press, página 10.

Achtung Panzer! fue un rotundo éxito de ventas¹¹, este hecho permitió a Guderian dar a conocer sus ideas de manera más amplia y es que en aquellas fechas existía un profundo recelo hacia las ideas de los *panzermen* en el seno de la Wehrmacht y aunque el mismo Hitler había dado luz verde a la creación de las primeras divisiones panzer tras ver unos ejercicios tácticos en Kummersdorf en 1934¹², aún seguía vigente la idea de que los tanques debían servir de apoyo a la infantería. Con la publicación de su trabajo, Guderian abrió el diálogo a todos los estamentos del ejército. Para Guderian y los suyos se hacía patente que las realidades del combate moderno requerían de varios tipos de carros de combate: un carro ligero que realizara tareas de reconocimiento en las cuales no se requiriese un excesivo blindaje, y un carro medio para explotación de la ruptura del frente enemigo y para misiones de acoso y ataque con una movilidad, blindaje y potencia de fuego de cierta entidad. Como ya señalamos estos tres factores son esenciales en los vehículos blindados y del equilibrio entre ellos surgirá un tipo de carro u otro. En última instancia el militar alemán abogaba por un tanque pesado, el carro pesado que visualizaba Guderian sería un vehículo de apoyo y soporte a la infantería y la artillería pero también tendría capacidad para penetrar las defensas enemigas y abrir paso a las unidades de carros medios, que deberían buscar la retaguardia enemiga para desestabilizar toda su posición; mientras los panzer pesados, con mayor blindaje y potencia de fuego, se esforzarían por mantener abierta la brecha en las líneas enemigas. Guderian indicaba que los carros pesados debían ser capaces de conseguir la ruptura de frente¹³ y destruir los cañones antitanques enemigos en la línea defensiva principal para evitar problemas a los carros medios y ligeros. Otro aspecto importante que Guderian preveía era que los carros pesados tendrían que destruir a los carros enemigos, algo que aún no había ocurrido¹⁴ pero el oficial alemán ya intuía en aquellos días que un tanque solo podía ser destruido totalmente por el cañón de otro tanque.

En su obra, el militar alemán dice claramente que en la ofensiva era esencial utilizar “tanques pesados de penetración”, no formaciones de infantería y mucho menos de caballería; según él, la ruptura del frente enemigo debía ser realizada por formaciones panzer apoyadas por blindados ligeros y todas las armas necesarias siempre que éstas estuviesen motorizadas. Simultáneamente se debía realizar un asalto aéreo mediante el cual eliminar las formaciones aéreas enemigas y acosar al enemigo para ralentizar el movimiento de sus formaciones, sobre todo blindadas y motorizadas, además de destruir sus sistemas de mando y control. Subrayaba la importancia de la concentración de las fuerzas panzer sobre una zona concreta del frente; para Guderian había tres elementos principales en un ataque blindado: sorpresa, concentración de

11 Además de permitir que Guderian se comprase su primer automóvil. Idem, página 17.

12 Idem, página 11-12.

13 Él los denomina Durchbruchwagen o vehículo de rompimiento.

14 Hasta entonces no había tenido lugar ninguna batalla de tanques.

fuerzas y utilización de un terreno adecuado para el despliegue de los blindados. Como ejemplo del uso incorrecto de blindados debido a la elección de un mal terreno ponía la Batalla de Madrid, donde se utilizaron unidades blindadas en un entorno urbano, algo que para el militar alemán fue un grave error¹⁵. Por último, pero no menos importante, el militar alemán enfatizaba que las tripulaciones de los panzer debían sobresalir por sus conocimientos y experiencia, más que soldados debían ser profesionales, Guderian señalaba que esta especialización en el uso de los carros de combate también era exigible al Alto Mando.

El 30 de octubre de 1935 el General Kurt Liese, por aquel entonces jefe del *Heereswaffenamt der Wehrmacht*, cursaba una petición oficial de iniciar los estudios para crear un panzer pesado¹⁶, sobre todo después de que este oficial hubiese visto de cerca los blindados franceses pesados B1. Como no existían chasis para panzer de más de 30 toneladas, la *Wa Prüf 6* se puso en contacto con la firma Henschel&Sonh para crear un *Erprobungs-Fahrgestell*¹⁷ de unas 30 toneladas con un blindaje de 50 mm, lo que le permitiría neutralizar impactos de proyectiles de 37 mm, el futuro panzer montaría un motor Maybach de 12 cilindros con una potencia de 600 Cv. En los próximos años estos estudios dieron como resultado los *Begleitwagen*¹⁸.

Los verdaderos trabajos con los que con el tiempo devendría el Tiger I¹⁹, comenzaron en octubre de 1937 cuando la empresa Henschel&Sonh de Kassel firmó un contrato con la *Heereswaffenamt* para producir un carro de entre 30/33 ton que debería sustituir al Panzer IV, un blindado que había entrado en servicio poco tiempo antes. Este primer estudio recibió el nombre de *Durchbruchwagen*, DW 1, lo que se podría traducir como vehículo de penetración. Este carro experimental se ciñó a los conceptos e ideas expuestos por el General Guderian en su libro. Solo se llegó a fabricar un chasis DW 1 y la prevista torreta nunca fue construida, aunque los diseños y dibujos que han sobrevivido la muestran muy similar a la que montaba el Panzer IV C. En aquel primer contrato, la HWA²⁰ señalaba que el DW 1 estuviese armado con el cañón de 75 mm KwK 37 L/24, es decir un cañón de tubo corto y baja velocidad, además de una MG34. La denominación oficial de este tanque fue *Versuchskraftfahrzeug*²¹ VK 3001.

Las nuevas directrices se centraban en la creación y desarrollo de los prototipos VK 3001(H), que debía ser un carro medio, y VK 3601(H), que sería uno pesado. No fue hasta el 9 de septiembre de 1939 que la firma

15 No solo fue el hecho de desplegar los blindados en una ciudad, sino el enviarlos a cruzar una zona de terreno húmedo como era el cauce del Manzanares ante la Ciudad Universitaria.

16 Schwere Panzer.

17 Chasis experimental.

18 Carros de apoyo.

19 TigerProgramm.

20 HeeresWaffenAmt.

21 Vehículo de Pruebas.

Henschel&Sohn recibió la orden de proseguir el desarrollo en ambos prototipos. El rasgo más interesante de estos futuros carros de combate era que tendrían un tren de rodaje con ruedas intercaladas y solapadas entre ellas, una característica que ningún panzer poseía hasta la fecha, pero que había sido utilizado en vehículos semiorugas pesados empleados para remolcado de piezas de artillería pesada²².

El VK 3001(H) inicialmente se intentó desarrollar en tres versiones diferentes. La primera montaría un KwK de 75 mm L/24 de baja velocidad, ya que se pensaba en un carro de apoyo a la infantería²³; la segunda variante debería montar un KwK de 75 mm L/40; mientras la última opción debería montar un KwK de 105 mm L/28 en una torreta Krupp ya que los cañones de 105 mm eran fabricados por dicha firma. El chasis para todos los desarrollos sería el mismo. Se calculaba que el vehículo resultante debería pesar unas 33 toneladas, pues se deseaba que tuviese 50 mm de blindaje frontal y 30 mm en los laterales. Henschel fabricó cuatro VK 3001(H), dos de aquellos chasis terminaron siendo utilizados para la fabricación de dos panzer con cañones de 128 mm L/61 conocidos como *Sturer Emil*²⁴.

El VK 3601(H) fue un proyecto con el que se buscaba crear un carro de unas 40 toneladas de desplazamiento con un blindaje frontal de 100 mm y una torreta con una protección frontal de 80 mm, los laterales del chasis deberían poseer 60 mm. Al igual que pasara con el anterior proyecto, en el VK 3601(H) también se pensaron diversas versiones, en este caso fueron cuatro. Cada variante con un cañón diferente: de 75 mm L/24, de 75 mm L/43, de 75 mm L/70 y un Krupp de 128 mm L/28 que debería ir montado en una torreta específica fabricada por esta firma, que en los diseños previos no dejaba de ser más que una torreta de Panzer IV C sobredimensionada. Se construyeron seis chasis del VK 3601(H) así como sus correspondientes torretas, aunque ninguna de ellas fue utilizada para su propósito, terminando por ser utilizadas como emplazamientos fijos en el Muro del Atlántico. El desarrollo del VK 3601(H) fue anulado a primeros de 1942.

Toda esta vorágine creadora dio paso a un nuevo prototipo mucho más pesado, conocido como VK 6501, que debería pesar 65 ton, con un blindaje de 80 mm. Para entonces la *Wa Prüf 6* ya tenía claro que deseaba un panzer de entre 65 y 80 ton y que estuviese armado con un cañón de 100 mm. Hacia 1940 la empresa Krupp recibió la orden de crear una torreta donde montar un obús de 105 mm²⁵. Del VK 6501 solo se fabricó un chasis y ninguna torreta, los trabajos sobre el VK 6501 se abandonaron durante el otoño de 1938 ya que

²² Como el SdKfz 7.

²³ Un vehículo similar al StuG pero con torreta móvil.

²⁴ Estos vehículos cazacarros fueron bautizados como Max y Moritz. Uno fue destruido durante los combates del verano de 1942 y el otro fue capturado por los rusos tras la caída de Stalingrado, hoy en día se encuentra en el Museo de Kubinka, Moscú.

²⁵ Esta torreta estaba prevista ser montada en el DW2, pero como este carro debía pesar unas 35 tn el cañón era excesivo para este carro. Trucks&Tanks Hors Serie nº 17.

Tigers, la garra acorazada de la Panzerwaffe

la *Heereswaffenamt* cambió sus directrices sobre cómo debería ser el futuro carro de explotación, aunque las ideas que surgieron de aquellos siguieron su propio camino para concretarse en el poco conocido carro pesado *Neubaufahrzeug* del que se construyeron poco menos de diez unidades²⁶.



Tres Neubaufahrzeug en Oslo.

El 26 de mayo de 1941 se realizó una conferencia en el Berghof a la que acudieron los representantes de las empresas Porsche, Henschel y un puñado de miembros de la *Wa Prüf 6*. En aquella reunión Hitler, tras estudiar los informes de la Batalla de Francia que indicaban cómo los carros franceses Somua S35 y Char B1, además de los británicos Matilda I y II, habían ocasionado una gran y desagradable sorpresa entre los miembros de las divisiones panzer, sobre todo durante el contrataque aliado en la zona de Arras, señaló la necesidad de crear un *Panzer* pesado que recibiría la etiqueta de VK 4501. Este panzer debía tener la capacidad de penetrar 100 mm de acero a 1.500 metros de distancia. Tras aquella reunión los trabajos fueron avanzando poco a poco, sobre todo debido a la creciente competencia entre las empresas Henschel y Porsche por quedarse con el goloso contrato; esta fricción empresarial se mantuvo con mayor a menor intensidad durante toda la guerra,

²⁶ Decir que los chasis del DW 1 y DW 2 no se destruyeron, sino que se utilizaron como vehículos de pruebas generales.

pero cuando en el verano de 1941 las tropas de la Wehrmacht en Rusia se encontraron con los T-34 y los oficiales de las unidades panzer empezaron a clamar por un panzer pesado, los trabajos en el desarrollo del *Panzer* pesado se aceleraron. La aparición del T-34 y del KV-1 fue una sorpresa, y no agradable, para los alemanes. De hecho, el ingeniero jefe de Henschel que desarrolló el Tiger I admitía en una entrevista tras el final de la guerra que “... hubo una gran consternación cuando se descubrió que los blindados soviéticos eran superiores a todo lo que tenía el Heer”²⁷.

En aquellas fechas el Dr. Porsche estaba desarrollando una versión mejorada del VK 3001(P) que denominaban *Leopard*, mientras que Henschel continuaba embarcada en el desarrollo del VK 3601(H) de los que había fabricado dos prototipos: el VK 4501(H1) con un cañón de 88 mm L/56 y el VK 4501(H2) con uno de 75 mm L/70. Pero si los informes de la Batalla de Francia habían preocupado a Hitler los de los combates en el Frente de Rusia sobre blindados rusos que eran impenetrables estaban dejando atónitos a los líderes políticos y militares del Reich. Las lecciones de los combates de Rusia empezaron a modificar las indicaciones de la *Heereswaffenamt*, pues la realidad del T-34 y la incapacidad de los cañones anticarro alemanes para poder penetrar los blindajes rusos forzaron a los alemanes a replantearse el uso de un cañón de 75 mm²⁸. Es con esta perspectiva que se deben observar las especificaciones que Hitler había pedido sobre cómo debía ser el futuro cañón del nuevo panzer. Hitler enfatizaba que debería poder destruir el blindaje enemigo por encima de los 1.500 metros de distancia y esto solo se podía conseguir con un cañón que operase con altas presiones o que se utilizaran proyectiles de tungsteno²⁹, sin embargo, este material estaba convirtiéndose en algo cada vez más difícil de conseguir para la industria del Reich. No obstante, el verdadero problema se encontraba en la soterrada lucha empresarial. Es necesario señalar que el Dr Porsche estaba peleado con la empresa Krupp, por lo que se negaba en banda a montar el KwK 36 L/56 de 88 mm en sus tanques, por lo que se había movido entre las sombras para que la HWA y la *Wa Prüf 6* pidiesen el cañón de Rheinmetall-Borsig Flak 41³⁰; la cuestión era que debido a su mecanismo de retroceso este cañón necesitaba una gran torreta, casualmente como la que presentaba Porsche, y finalmente Hitler dio la orden de montar el cañón de Krupp, el KwK 36 que solo podía penetrar 91 mm a 1.500 metros.

Henschel y Porsche se pusieron manos a la obra para tener listos sus prototipos: mientras Henschel trabajaba en el VK 4501(H), el Dr Porsche lo hacía sobre el VK 4501(P) que también era conocido como el Tipo 100 y que evolucionaría hacia el Tipo 101. El 5 de marzo de 1942 la *Wa Prüf 6* dio la designa-

27 Tiger at war, Bob Carruthers, página 18.

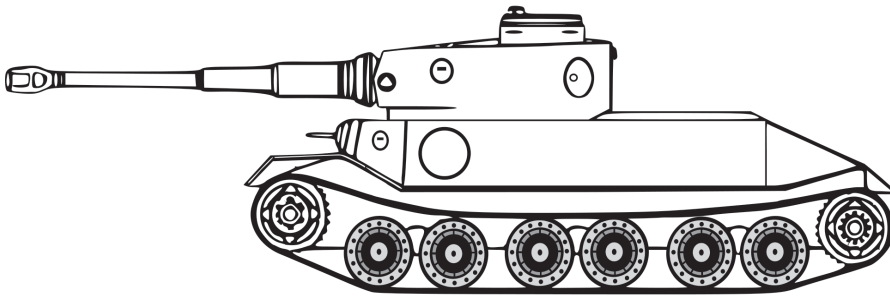
28 Rheinmetall-Borsig estaba trabajando en un cañón de 75 mm, KwK 42L/70, de alta presión con un diámetro decreciente que estaría listo para ser montado en los Panther y que demostraría que con menor calibre y mayor energía se podían conseguir los mismos resultados que con cañones de mayor calibre.

29 Wolframio para los alemanes.

30 Según las pruebas balísticas perforaba 192 mm a 1.000 metros.

ción oficial de Panzer VI Ausf P al VK 4501(P), se cree que en aquellas fechas fue cuando empezó a ser conocido como Tiger³¹ el que llegaría a ser para algunos el mejor carro de combate de la Segunda Guerra mundial.

Aunque la prueba final para dilucidar qué prototipo, el de Porsche o el de Henschel, se llevaría el contrato tuvo lugar el 20 de abril de 1942, el día del aniversario del Führer, en Rastenburg, los miembros del equipo de Henschel trabajaron a destajo para poder tener listo su prototipo, consiguiendo tenerlo operativo para el 17 de abril, justo 40 minutos antes de que fuese montado en el tren que lo debía transportar hacia la zona de las pruebas, que estaba muy próximo al Cuartel General del Führer. Hemos dicho operativo, pues listo no estaba, ya que la transmisión aun daba problemas. Al final solo Porsche competiría con Henschel por el contrato del nuevo carro de combate. El Tiger (P) era una solución técnica demasiado compleja para un vehículo de combate, pues la planta motriz consistía en un sistema híbrido gasolina-eléctrico en el que dos pequeños motores³² de gasolina generarían la electricidad para los dos motores eléctricos³³ que propulsarían las cadenas del carro; aunque de esta manera se ahorra todo el sistema de transmisión y caja de cambios, los motores eléctricos tenían unas pesadas bobinas de cobre hilado, sin hablar del elevado consumo de gasolina del motor-generator. Además, el diseño del carro era muy extraño pues tenía proyectada la torreta del panzer muy hacia delante, con lo que el largo tubo del cañón daba problemas durante las maniobras en entornos urbanos, además de poseer una marcada tendencia al cabeceo, cosa que sobrecargaba la suspensión delantera.



Tiger (P) o VK 4501 (P)

El convoy llegó a Rastenburg el 19 de abril y descargó ambos carros a 11 km del campo de pruebas, el vehículo de Porsche se hundió en el barro del terreno al poco de bajar de la plataforma férrea y, como el panzer no podía salir por sí solo del atasco, el ingeniero jefe de Henschel, Kurt Arnoldt, ofreció

31 Incluso como Porsche Tiger.

32 Pequeños en comparación al que montaba el Tiger de Henschel, pero el vehículo de Porsche montaba dos motores como los que utilizaban los Panzer IV.

33 Siemens de 275 Kw de potencia.