FLUGZEUGCLASSICEXTRA

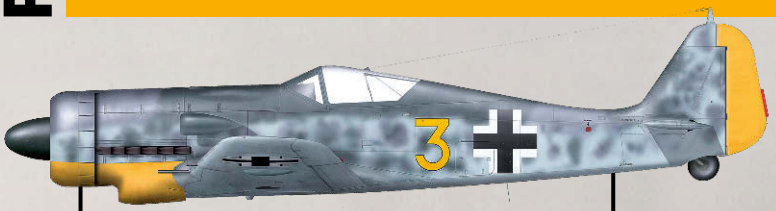
Focke-Wulf Fw190

Focke-Wulf Fw190

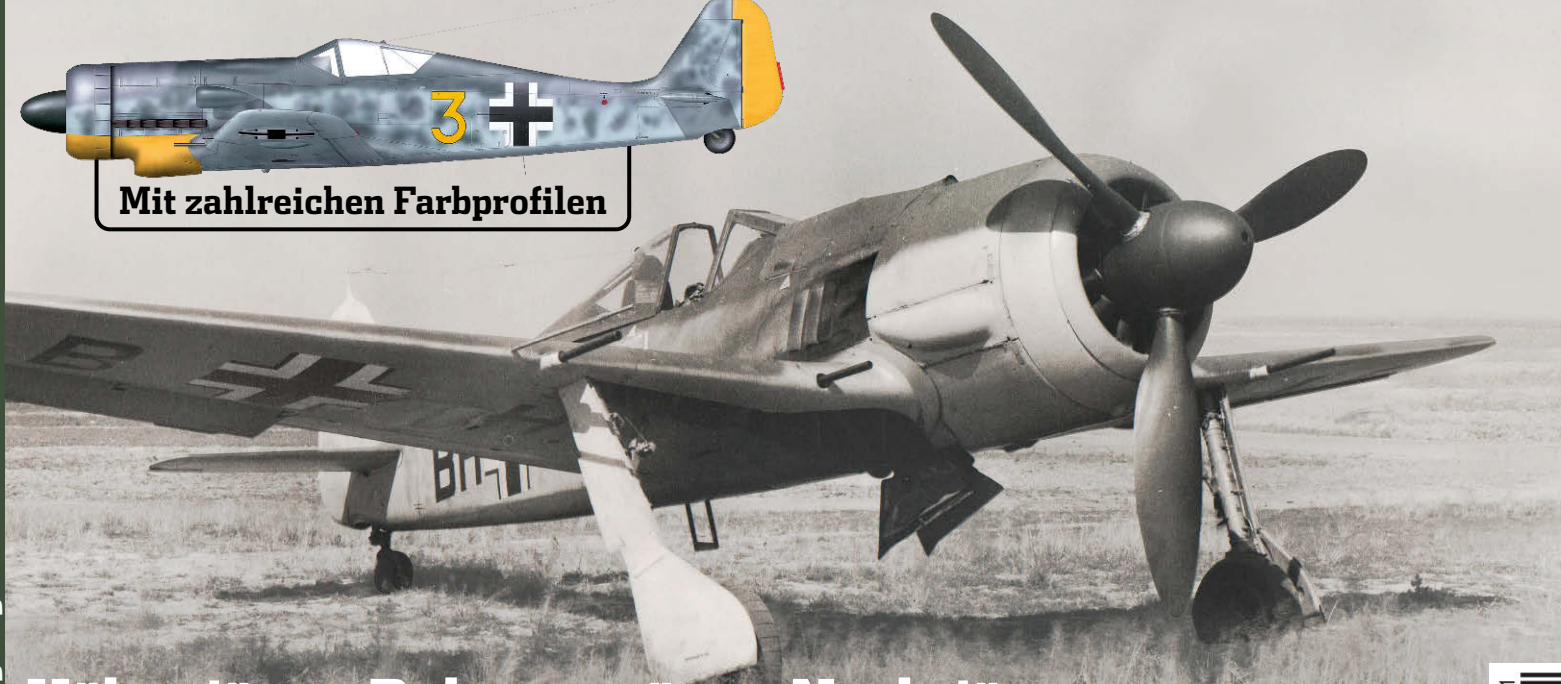
Teil 4: A-7, B-Serie, Turbojäger

www.flugzeugclassic.de
ISBN 978-3-86245-759-5
€ 9,95
Schweiz sFr. 19,00
Österreich EUR 11,60
BeNeLux EUR 11,80

Mit detaillierten 3D-Ansichten

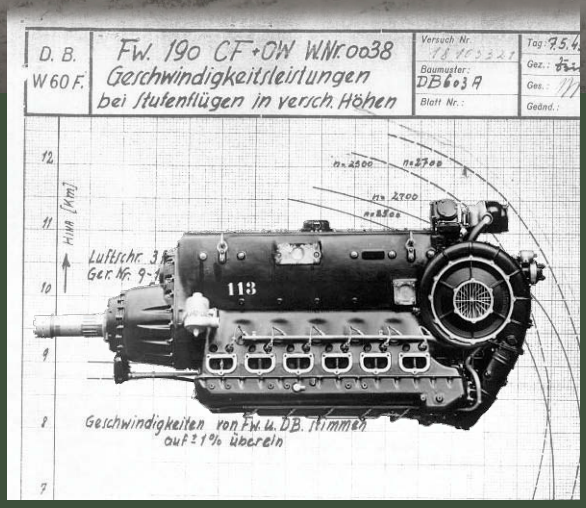


Mit zahlreichen Farbprofilen



Höhenjäger, Raketenträger, Nachjäger

Die stärkste Fw 190



Reihenmotor für die Fw 190
Der »Würger« startet durch

Gegen B-17, P-51 und P-38
Reichsverteidigung

Fliegerasse am Steuer der A-7
Triumph und Tragödie

Focke-Wulf Fw 190 Geschichte des legendären Jagdflugzeugs!

Legenden der Lüfte

Jeden Monat neu am Kiosk!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

www.flugzeugclassic.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

FLUGZEUG CLASSIC EXTRA
vereinigt mit FLUGZEUG

www.flugzeugclassic.de

Redaktionsanschrift
Postfach 40 02 09, D-80702 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
E-Mail: redaktion@geramond.de
Chefredakteur Markus Wunderlich
Chef vom Dienst Christian Ullrich
Redaktion Stefan Krüger, Dietmar Hermann, Peter W. Cohausz
Zeichnungen Herbert Ringlstetter
Illustrationen Asen Atanasow
Fotos Umschlag Dietmar Hermann, Herbert Ringlstetter
Text und Bild (Inhalt) Dietmar Hermann
Layout Karin Vierheller

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anzeigenleitung *Flugzeug Classic*
Uwe Stockburger
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de
Anzeigendisposition *Flugzeug Classic*
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de
Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 29 vom 1.1.2019
Litho
ludwigmedia, Österreich
Druck
IPRESS CENTER, Ungarn
Verlag
GeraMond

GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München,
www.geramond.de

Geschäftsführung
Henry Allgaier
Vertriebsleitung
Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim
Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.com

Leserservice, Kundenservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 505 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@flugzeugclassic.de

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
Clausewitz ModellFan SCHIFFClassic
AUTO CLASSIC
TRAKTOR CLASSIC
TRAKTOR XL
FLUGMODELL
MILITÄR & GESCHICHTE
BAHN EXTRA
LOK MAGAZIN
STRASSENBAHN MAGAZIN

Preise: Einzelheft € 9,90 (D), 11,50 € (A), sFr. 19,00 (CH), € 11,70 (LUX) (bei Einzelversand zzgl. Porto);
ISSN 2194-7120

Erscheinen und Bezug: FLUGZEUG CLASSIC EXTRA ist eine Sonderausgabe der Zeitschrift FLUGZEUG CLASSIC und erscheint im Jahr 2019 zweimal. Sie erhalten FLUGZEUG CLASSIC in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

© 2019 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Markus Wunderlich; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Vorwort

Kann die Fw 190 A noch besser werden? Fast möchte man diese Frage verneinen, doch blieb Focke-Wulf angesichts eines immer härter werdenden Luftkriegs keine Wahl. Mit neuen Motoren, Ladetechniken und sonstigen Kniffen versuchten die Ingenieure alles, um den »Würger« fit für die letzte Kriegshälfte zu machen. Und als wäre dies nicht genug, musste die Fw 190 auch noch die großen Höhen und den Nachthimmel erobern, denn Alternativen zu ihr gab es schlichtweg nicht. Der Fw-190-Experte Dietmar Hermann erklärt in diesem vierten Teil seiner Erfolgsreihe, wie Focke-Wulfs Wundervogel mit den Bedingungen des totalen Luftkriegs fertig wurde. Eines sei vorab verraten: Mit der A-7 konstruierte Focke-Wulf die wohl feuerstärkste Fw 190, was insbesondere die amerikanischen Bomberbesatzungen zu spüren bekamen, die die Fw 190 respektierten und fürchteten.

Viel Lesevergnügen wünscht
Stefan Krüger

Inhalt

Daimlers Bester 4
Die Fw 190 wird mit dem DB 603 zum Überflieger

Für Notfälle! 14
C3-Einspritzung für die Fw 190

Druck machen! 22
Der »Würger« mit Druckkabine
3D-Ansicht: Fw 190 B 26

Turbokraft für die Fw 190 32
Focke-Wulfs Kampf um den Höhenjäger

Von der »Wilden Sau« zum Mosquitojäger 42
Kampf um den Nachthimmel
3D-Ansichten: A-6/R11 und A-8/R11 46

Hähne, Adler und Würmer 54
Die Verbandsabzeichen des JG 1 und 2

Schritt nach vorn 56
Die Fw 190 A-7 kommt als Zwischenserie
Vier-Seiten-Ansicht: Fw 190 A-7 60
Röntgenansicht: Fw 190 A-7 62
3D-Ansicht: Fw 190 A-7 65
3D-Ansicht: Fw 190 A-7 66

Fliegende Innovation 68
Versuchslabore und Standardcockpit

Amerikas härtester Schlag 74
Luftoffensive »Big Week«, 20. bis 25. Februar 1944

Görings Geheimwaffe 82
RZ 65 soll die Feuerkraft drastisch steigern

Fw-190-Fliegerasse 92
Drei erfolgreiche Fw-190-Piloten im Porträt

Epilog 98

Hinweis § 86/86a: Aufgrund der deutschen Gesetzeslage sind die Hakenkreuze in den Zeichnungen retuschiert, die Symbole auf den historischen Fotos aber belassen. Der Herausgeber distanziert sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung. Der Inhalt dieses Heftes dient ausschließlich zur Berichterstattung über die Vorgänge des Zeitgeschehens sowie der militärhistorischen und wissenschaftlichen Forschung (§ 86 und § 86a StGB). Wer Abbildungen aus diesem Heft kopiert, verpflichtet sich hiermit, diese ausschließlich für oben genannte Zwecke und in keiner Weise propagandistisch im Sinne des § 86 und § 86a StGB zu verwenden!

FW 190 MOTORTECHNIK

Daimlers Bester

Freizeit-Sportler können ein Lied davon singen: Die besten Muskeln und Knochen nützen nichts, wenn das Herz nicht mitmacht. Genau das gleiche Problem hatten die deutschen Jagdflugzeuge mit ihren Motoren – bis Daimler-Benz mit dem DB 603 die Lösung aller Probleme versprach

Die Focke-Wulf Fw 190 C dominierte rasch den Himmel. Mühelos hängte sie die neusten Spitfire-Varianten ab und sogar die P-51 Mustang hechelte ihr erfolglos hinter her. Zu verdanken war dieser Erfolg vor allem dem neuen DB 603, mit dem die deutschen Jäger deutlich mehr Schub erhielten. So oder so ähnlich hätte das Fazit zum DB 603 am Ende des Zweiten Weltkriegs lauten können, doch die Geschichte dieses Boliden sollte anders verlaufen …

Die ersten Entwürfe zum DB 603 reichen bis ins Jahr 1936 zurück. Zu diesem Zeitpunkt handelt es sich bei ihm allerdings noch um einen Leichtöleinspritzmotor, dessen Entwicklung parallel zum kleinen Bruder, dem DB 601, läuft. Daimler Benz schlägt dem RLM (Reichsluftfahrtministerium) nun vor, den DB 603 als Benzineinspritzer zu bauen, ausgelegt für lange Strecken mit einer Leistung von 1500 PS Leistung. Die Verantwortlichen stimmen zu und erteilen dem Unternehmen einen ersten Entwicklungsauftrag. Noch im September 1936 legt Daimler-Benz fest, dass der Zwölfzylindermotor mit den 44,5 Litern Hubraum insgesamt 1200 PS in 6000 Metern Höhe abgeben soll.

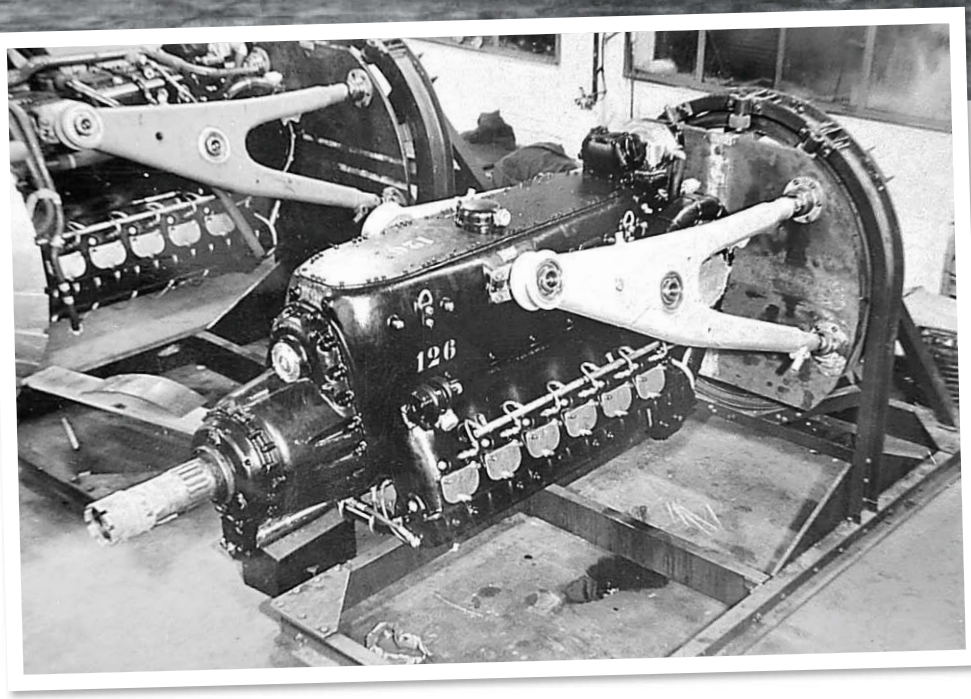
Doch nur einen Monat streicht das RLM die geplanten 15 Versuchs- und 20 sogenannten Nullreihenmotoren auf nur noch zehn Versuchsantriebe zusammen. Das Ende des DB 603 ist damit programmiert. BMW arbeitet nämlich bereits an einer luftgekühlten Variante mit derselben Größe, sodass das RLM keinen Bedarf mehr an einem flüssiggekühltem DB hat. Im März 1937 entscheiden die Verantwortlichen schließlich, die Arbeiten am DB 603 einzustellen. Zwar glaubt das Unternehmen weiterhin an den Boliden und versucht, unter der Hand dessen Entwicklung fortzusetzen. Doch den aufmerksamen RLM-Kontrolleuren entgeht der Versuch nicht – damit scheint der DB 603 endgültig begraben zu sein.

> » Eine **unnötige Konkurrenzsituation** entsteht zwischen der Me 309 und der Fw 190. «

Verhängnisvoller »Halt-Befehl«

Daimler-Benz gibt allerdings nicht auf. Direkt nach Kriegsbeginn macht die Firma in mehreren Schreiben, die unter anderem an General Ernst Udet und an Generalstabsingenieur Roluf Lucht gerichtet sind, auf den ungeliebten Motor aufmerksam – ohne Erfolg. Anfang 1940 erhält der DB 603 plötzlich unfreiwillige Schützenhilfe und zwar ausgerechnet vom DB 605 D. Als zweistufiger Lader erzielt die-

Von allem das Beste: Die Zelle der Fw 190 gepaart mit dem bärenstarken DB 603 – diese Kombination versprach Erfolg, sorgte aber tatächlich für jede Menge Schwierigkeiten. Im Bild die V13, mit der Focke-Wulf den DB 603 testete



Die ersten der neuen 1750 PS starken Daimler Benz 603 werden bei Focke-Wulf für den Einbau in die Fw 190 vorbereit

ser zwar die gleiche Höhenleistung wie der DB 603. Im Hinblick auf die Bodenleistung aber hat letzterer eindeutig die Nase vorn.

Erst jetzt hebt das RLM den Entwicklungsstopp auf. Drei Jahre hat das Unternehmen somit verloren. Daimler-Benz geht davon aus, dass der DB 603 ohne den »Halt-Befehl« noch vor Kriegsbeginn serienreif gewesen wäre, wenn auch zunächst nur als Antrieb für Bomber.

Starkes Leistungsplus

Nun ist Eile geboten. Vor allem Focke-Wulf muss so früh wie möglich erste Erfahrungen mit dem DB 603 sammeln, um zu prüfen, ob Zelle und Motor gut zusammenpassen. Die Verantwortlichen können allerdings aufatmen: Die ersten werksinternen Untersuchungen zeigen bereits im Februar 1940, dass sich der neue Bolide sehr gut in die Fw-190-Zelle einbauen lässt. Außerdem ermitteln die Experten ein Leistungsplus von satten 50 Stun-

Wichtiges Testflugzeug für Daimler Benz

Die Fw 190 V16 kommt am 2. August 1942 zu Daimler Benz nach Stuttgart-Echterdingen. Sie wird dort weiter erprobt und erhält dort immer neue Motorverbesserungen. Zuletzt hebt sie dort im Sommer 1944 mit einem DB 603 E in Kombination mit einer Methanol Wasser Einspritzung MW 50 ab.

Daimler-Benz erprobt erfolgreich die Fw 190 V16. Mit 724 km/h in sieben Kilometern Höhe bei Notleistung ist sie pfeilschnell

Der DB 603 verleiht der Fw 190 ein markantes Gesicht. Sie ist äußerst schnell und hätte es mit jedem Gegner aufnehmen können

Die V16 stieß erstmals in Höhen von bis zu zwölf Kilometern vor. Die Aufnahme ist wahrscheinlich während der Erprobung in Echterdingen entstanden

denkilometern gegenüber der Fw 190 A mit dem luftgekühlten BMW 801! Doch damit nicht genug: Auch das Gesamtgewicht dürfte mit dem DB 603 niedriger ausfallen. Noch im selben Monat präsentiert Focke-Wulf das neue Jäger-Projekt der Luftwaffen-Führung, mit dabei der Generalluftzeugmeister Udet, der leitende Chefingenieur im Technischen Amt Lucht und Hauptstabsingenieur Gottfried Reidenbach. Doch die Euphorie weicht schnell der Ernüchterung. Was bei der so hoffnungsvoll begonnen Besprechung herausgekommen ist, teilt Focke-Wulf sogleich Daimler Benz mit: »Im RLM wurde uns bekannt gegeben, dass die Leistungen der Fw 190 mit dem BMW 801 nach den bisherigen Informationen für die nächste Zeit genügen. Dass wir uns jedoch so einstellen sollen, dass jederzeit auf die Leistungssteigerung der Maschine mit dem DB 603 zurückgegriffen werden kann.«

Mit anderen Worten: Das RLM hat den neuen Motor bestellt, allerdings noch nicht für die Fw 190 freigegeben. Zu groß ist die Unsicherheit hinsichtlich der Verfügbarkeit und den verlorenen Entwicklungsjahren.

Dessen ungeachtet setzt Focke-Wulf weiter große Hoffnungen in den DB 603. Denn mit B4-Kraftstoff kommt er mittlerweile immerhin auf eine Startleistung von 1750 PS. 1941 beginnt das Unternehmen deshalb mit dem Bau eines Prototypen, nämlich der Fw 190 V13.

Damit die Ingenieure die Flugzeugzelle nicht aufwendig umkonstruieren müssen, legen sie den Wasserkühler ringförmig um die Propellernabe. Den Ölkühler hingegen können sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht wie geplant an dieser Stelle unterbringen. Daher besitzt die V13 einen auffälligen Bauchölkühler, der unterhalb des Antriebs angeordnet ist. Der Luftdurchsatz lässt sich genau wie beim Wasserkühler durch Kühlerklappen, die unterhalb des Rumpfes angebracht sind, regeln. Äußerlich erscheint die Fw 190 dadurch wie ein Jagdflugzeug mit luftgekühltem Motor.

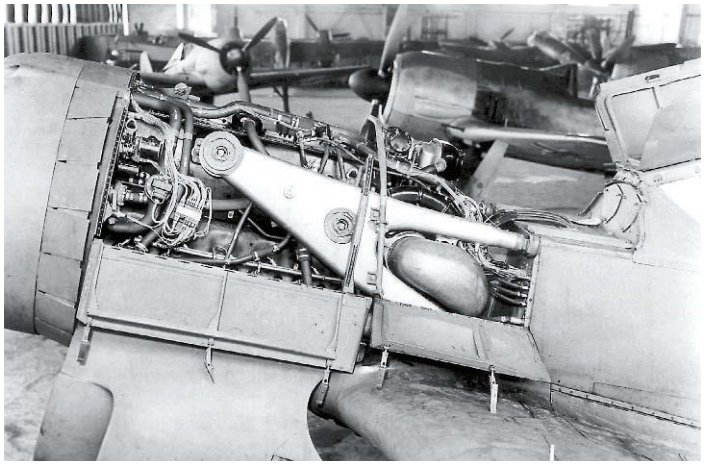
Die Zelle wächst mit dem Motor

Im November 1941 hat Focke-Wulf sämtliche Baugruppen für die V13 fertiggestellt, und auch ein erster DB-603-Nullreihenmotor steht schon bereit. Ende Januar 1942 sollen sämtliche Arbeiten abgeschlossen sein. Focke-Wulf bereitet sich sogar schon auf die Produktion der neuen Serie vor, die auf Basis der V13 als Fw 190 C-1 vom Band laufen soll.

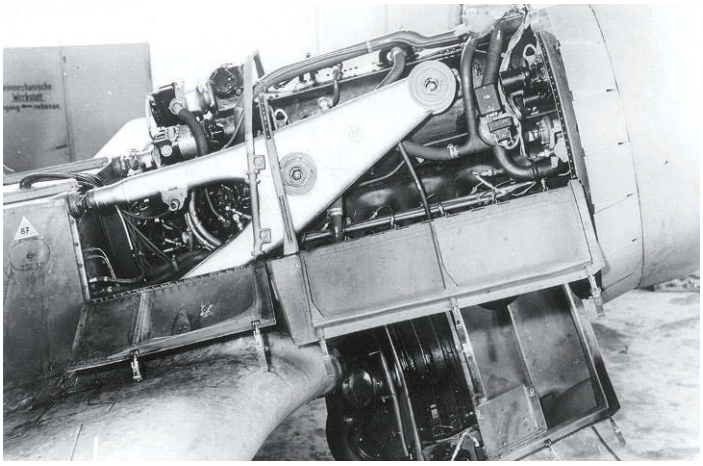
Zunächst aber muss das Werk seine C-0, wie man die V13 intern auch bezeichnet, erproben, um später die notwendigen Bauunterlagen erstellen zu können. Im Fokus steht dabei der geänderte Rumpf und das neue Triebwerksgerüst für den vergrößerten Antrieb. Denn mit dem Boliden wächst natürlich auch das gesamte Flugzeug, dessen Gesamtlänge nun 9,42 Meter erreicht (zuvor 8,85 Meter).

Versuchsmäßiger Anbau einer ETC-Attrappe für Rumpflasten bei der Fw 190 V13. Gut zu erkennen sind hier auch die ungewöhnlichen Kühlerklappen für den unterhalb des Motor angebauten Bauchölkühler

Focke-Wulf gelang es, den DB-603-Reihenmotor ohne große Umabuten in die Zelle der Fw 190 zu integrieren. Im Bild ist die erste Fw 190 zu sehen, die den brandneuen Daimler-Benz-Antrieb erhalten hat



Die V13 mit aufgeklappten Verkleidungsblechen. Deutlich ist hier der Krümmer für den Motoransaugschacht, das »Ofenrohr«, zu erkennen, das in der rechten Abdeckklappe eine leichte Ausbeulung erforderlich machte



Die Detailansicht zeigt die rechtsseitige Motoraufhängung des DB-603-A-Motors bei der Fw 190 V13. Die Schmierstoff-Kühlerverkleidung ist abgeklappt

Als besonders aufwendig erweisen sich die Motortests, für die Focke-Wulf drei Versuchsträger zur Verfügung stellt. Neben der V13 mit der Werknummer 0036 sind dies die V15 und V16, die allerdings alle unbewaffnet bleiben, obwohl die Austrittsöffnungen für die Rumpfwaffen vorhanden sind.

Anfang März 1942 ist es dann soweit: Cheftestpilot Hans Sander startet mit der V13 zum Erstflug, auch die anschließenden Probeflüge verlaufen problemlos. Um die Zelle der SK+JS, so das Kennzeichen der Maschine, von Außen aerodynamisch sauber zu halten, hat man die V13 mit einem innenliegenden Ansaugschacht ausgerüstet. Focke-Wulf will damit einen ähnli-

Mit laufendem DB 603 zeigt die Fw 190 ihr markantes Gesicht. In der Kühlerverkleidung sind vorne deutlich die beiden Durchschußlöcher für einen möglichen MG-Einbau zu sehen

Die Fw 190 V15 und V16 besaßen erstmals außenliegende Ansaughutzen für den Lader

Die V15 mit der Werknummer 0037 war die zweite Fw 190 mit dem DB 603. Sie trug das Stammkennzeichen CF+OV. Im Unterschied zur V13 ist hier der außenliegende Ansaugschacht deutlich zu sehen

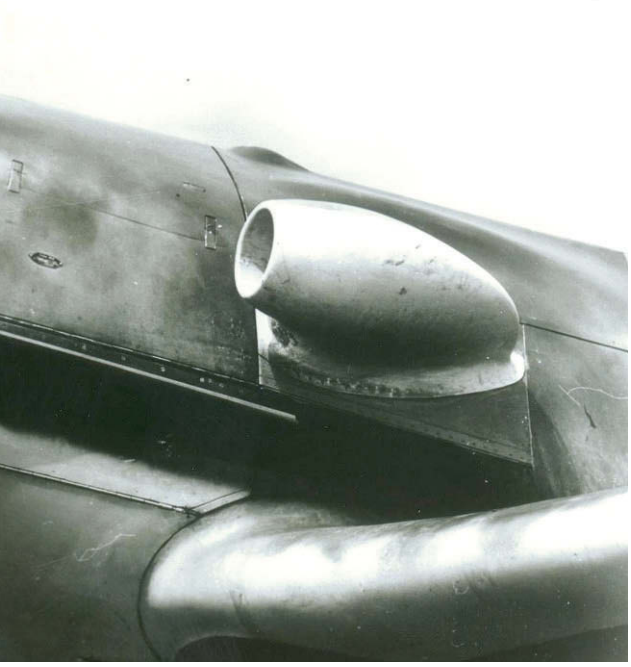
Sie war der Ausgangspunkt der Entwicklung, die Fw 190 A mit dem BMW-801-Sternmotor

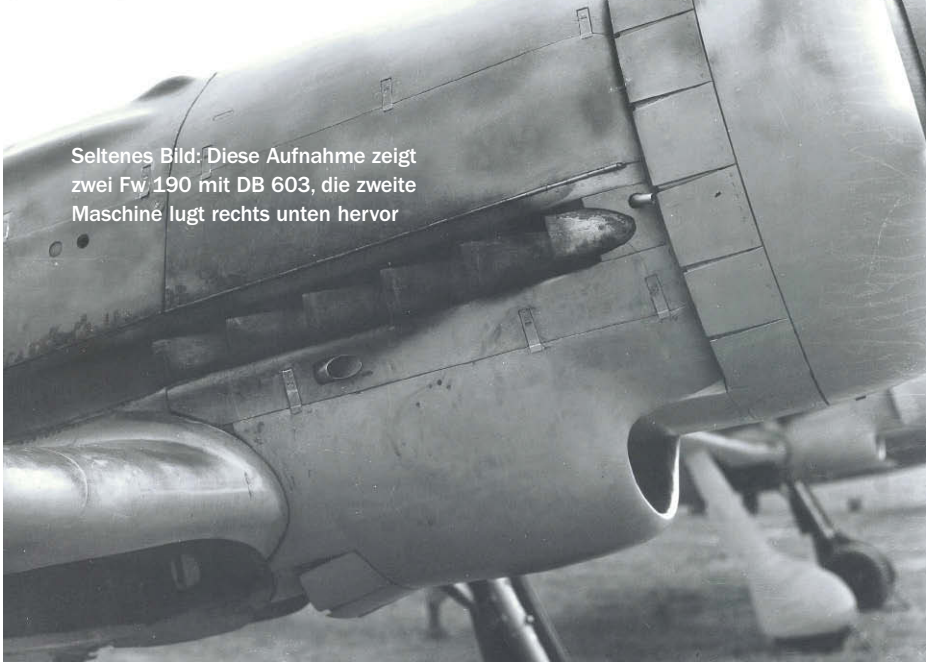
chen Weg wie beim luftgekühlten BMW 801 gehen, der ebenfalls innenliegende Ansaugschächte besitzt. Das Ansaugrohr des Laders erscheint dabei nicht wie später üblich außen als Hutze, sondern ist als Rohr zwischen den beiden Ölkühlerelementen gelagert. Doch diese Lösung bewährt sich nicht, da der Motor durch das lange Rohr zuviel Leistung verliert. So fällt die Volldruckhöhe mit dem innenliegenden »Ofenrohr« im Vergleich zur V15 und V16, die normale Außenansaughutzen besitzen, um 1500 Meter niedriger aus, was ein deutlich schlechterer Wert ist. Außerdem verzeichnen die Fw 190 V15 und V16 keinerlei Geschwindigkeitsverluste durch die Außenhutzen. Daher lässt Focke-Wulf die Ofenrohr-Konstruktion schließlich fallen.

Fw 190 macht lange Nase

Bei den ersten Leistungsflügen Anfang April 1942 erzielt Hans Sander mit der V13 eine Höchstgeschwindigkeit von 557 km/h in Bodennähe. Wenige Tage später misst man auch erstmals die Höhenleistung: So erreicht Sander in 5880 Metern Höhe eine Höchstgeschwindigkeit von 663 km/h mit Kampfleistung. »Fliegerisch ähnelt die V13 sehr stark der Fw 190 mit dem BMW 801. Dreipunktlandungen sind einwandfrei möglich. Auffällig sind die größeren Schiebewinkel bei nicht korrekt bedientem Seitenruder. Das liegt an der geringeren Rumpfstabilität durch den verlängerten Rumpf. Ebenso machen sich bei den großen Schiebewinkeln Lastigkeitsänderungen um die Querachse stärker als bei der Fw 190 mit dem BMW 801 bemerkbar. Obwohl die Nase der Maschine deutlich länger als bei der normalen Fw 190 ausfällt, ist die Sicht beim Anschweben durch die höhere Sinkgeschwindigkeit besser als bei der normalen Fw190 mit BMW 801.«, fasst Sander die ersten Versuche zusammen.

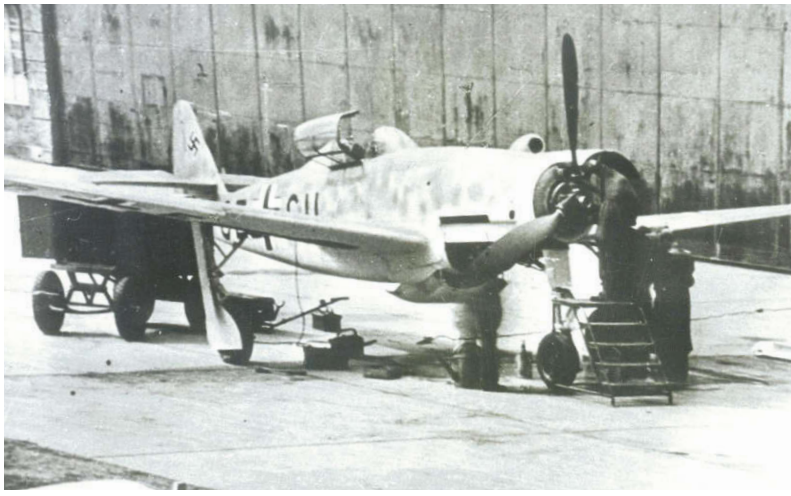
Am 30. Juli startet sie zu ihrem letzten Flug in Hamburg-Wenzendorf, um die Kontrolle der Drücke und Temperaturen im Öl-





Seltenes Bild: Diese Aufnahme zeigt zwei Fw 190 mit DB 603, die zweite Maschine lugt rechts unten hervor

Final: In dieser Auslegung fordert Kurt Tank eine Kleinserie der Fw 190 mit dem DB 603 – für den Fronteinsatz



Die Me 309 sollte die Bf 109 als Standardjäger ablösen und ebenfalls den DB 603 nutzen. Ihre Leistungen waren allerdings enttäuschend

Stärkerer Motor für die Spitfire

Im Juli 1942 kommt die neue Spitfire IX von Supermarine an die Front. Die Spitfire IX ist die wirkungsvolle Kombination der bewährten Spitfire-Zelle mit dem verbesserten Rolls-Royce-Merlin-Motor der 60er-Reihe. Der RR Merlin 61 leistet zu dieser Zeit 1565 PS in 3,5 Kilometern Höhe und verhilft der Spitfire zu einer Höchstgeschwindigkeit von 648 km/h in 8,3 Kilometern Höhe. Der Merlin verfügt erstmals über einen zweistufigen Zweigang-Höhenlader und und sorgt so für gute Höhenleistungen. Damit zieht die Spitfire wieder mit der Fw 190 gleich. ■

und Kühlstoffkreislauf bei Dauer- und Kampfleistung im Horizontalflug zu erproben. Die V13 erleidet dabei allerdings einen Motorschaden, sodass der Flugzeugführer den Test nach 45 Minuten abbrechen muss. Anschließend legt er eine so schwere Bruchlandung hin, dass die Luftwaffe die V13 nicht wieder aufbauen lässt – die »13« hat dem Flugzeug kein Glück gebracht.

Ersatz steht aber schon in Gestalt der V15, Werknummer 0037, bereit, mit der Sander bereits am 9. Mai zum Erstflug startet. Als Antrieb dient auch bei ihr ein DB 603 A-0 (Werknummer 211). Im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin besitzt die Maschine mit dem Kennzeichen SKZ CF+OV allerdings von Anfang an eine außenliegende Ansaughutze, so wie sie auch seit langem bei der Bf 109 mit dem DB 605 üblich ist. Die Volldruckhöhe fällt auch sogleich deutlich besser aus, wobei die erste Außenhutze mit zehn Zentimetern noch einen relativ großen Abstand zur Zelle aufweist. Dieser verringert sich aber später beim DB 603 A-1 auf sechs Zentimeter.

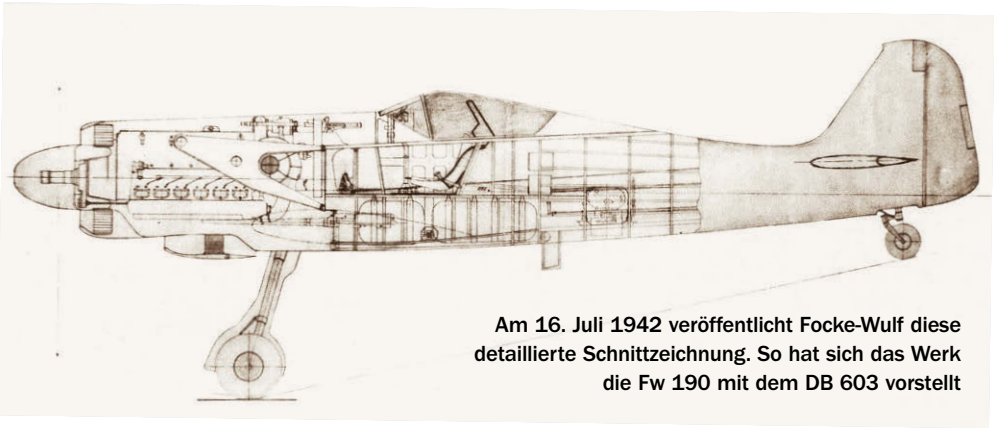
So hätte sie aussehen können: Eine Fw 190 mit DB 603 im typischen Tarnkleid von 1943 Zeichnung H. Ringlstetter/Aviaticus

Insgesamt zeigt die V15 deutlich bessere Resultate als die V13. So erzielt sie noch mit dem DB 603 A-0 bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 696 km/h in 6950 Metern Höhe und 575 km/h in 400 Metern Höhe – alles Werte, die sie allein mit Kampfleistung erreicht wohlgemerkt. Mit Notleistung hätte sie die 700-km/h-Marke sicherlich deutlich überschritten. Die V15 kommt dabei lediglich auf ein Gesamtgewicht von 3607 Kilogramm, wobei sich aus Schwerpunktgründen noch 15 Kilogramm Ballast im Aufbockrohr und zwölf Kilogramm an der Seitenflosse befinden. Die Ergebnisse jedenfalls sind zweifellos beeindruckend, und es sollte noch lange dauern, bis andere Muster diese übertrafen. Dabei muss man sich vor Augen halten, dass die V15 noch nicht mal ihr gesamtes Potenzial ausgereizt hat. So absolviert sie die Testreihe mit der sogenannten »weiten« Triebwerkshaube, die Focke-Wulf durch eine enge ersetzen möchte, um die Geschwindigkeit noch weiter steigern zu können.

Fw 190 im Vorteil

Das Unternehmen erprobt die V15 im werkseigenen Testzentrum Langenhagen mindestens noch bis Mai 1943. Dabei erhält sie im Übrigen erstmalig eine Holzluftschraube in X-Bauweise. US-Soldaten werdensie schließlich am 18. April 1945 in gutem Zustand in Göttingen erbeuten Ein wirklich einzigartiger Fund, doch erhalten blieb sie nicht. Focke-Wulf ist indes nicht der einzige Hersteller, der begehrliche Blicke auf den DB 603 wirft. Auch Messerschmitt wünscht sich den Boliden für die Me 309, die später die Bf 109 ablösen soll. Bei der Me 309 handelt es sich allerdings um eine vollkommene Neuentwicklung und soll erstmals ein Bugrad erhalten. Hierfür muss Daimler-Benz jedoch den DB 603 G modifizieren, damit das Bugrad an der vorgesehenen Stelle Platz findet. Das erfordert natürlich Zeit. Und ob die Me 309 wirklich alle Erwartungen erfüllen kann, muss sich erst noch zeigen.

Konstruktiv bietet die Fw 190 hier einen ungeheuren Vorteil, denn sie kann man ohne große Änderungen an der Zelle schnell an den neuen Motor anpassen. Außerdem befindet sie sich bereits in der Serienproduktion – wenn auch nur mit dem BMW 801.

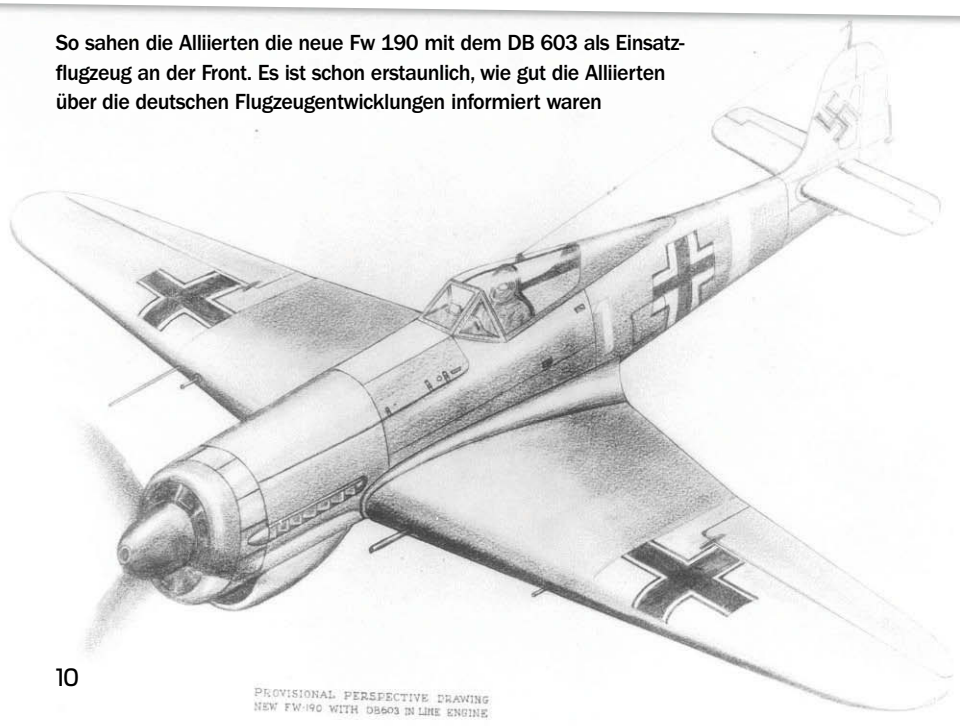


Am 16. Juli 1942 veröffentlicht Focke-Wulf diese detaillierte Schnittzeichnung. So hat sich das Werk die Fw 190 mit dem DB 603 vorstellt

Alles für den Sieger

Die Me 309 hingegen hinkt der Focke-Wulf deutlich hinterher. Erst am 18. Juli 1942 rollt in Augsburg die erste Me 309 V 1, Kennzeichen GE+CU, mit Testpilot Karl Baur am Steuer an den Start. Damit ist der Konkurrenzkampf eröffnet, denn die Führung beschließt, dass nur ein Jäger später in Großserie gehen soll.

Der letzte Motorversuchsträger mit dem DB 603 A, die V16, Werknummer 0038, CF+OW, startet noch im Sommer 1942 zum Erstflug. Über die Werkserprobung bei Focke-Wulf ist wenig bekannt. Am 2. August 1942 trifft sie allerdings bei der Daimler-Benz-Erprobungsstelle in Stuttgart-Echterdingen ein. Unter der Leitung von DB-Flugkapitän Willy Ellenrieder unternimmt man mit ihr ausgiebige Testflüge, die die Ergebnisse von Focke-Wulf weitestgehend bestätigen – die Differenz beträgt lediglich plus/minus ein Prozent.

Daimler Benz fliegt sie auch mit Notleistung bei 2700 U/min. Man erzielt dabei eine Höchstgeschwindigkeit von 724 km/h in 7000 Metern

So sahen die Alliierten die neue Fw 190 mit dem DB 603 als Einsatzflugzeug an der Front. Es ist schon erstaunlich, wie gut die Alliierten über die deutschen Flugzeugentwicklungen informiert waren