

BV 206 Hägglund

Dan Löffler

Dieses Fahrzeug ist die erste Wahl, wenn man Soldaten und ihre Ausrüstung geschützt in Gebirgen und arktischen Gefilden transportieren will. Wegen seiner Flexibilität und dem geringen Bodendruck eignet er sich aber auch hervorragend für den Einsatz in Wüsten und Sumpfgebieten. Nahezu 40 Armeen setzen den BV 206 deswegen in verschiedenen Versionen erfolgreich ein.



Entwickelt wurde der BV 206 seit 1974 von der schwedischen Firma „Hägglunds Vehicle“ für den Einsatz in extremen Klimaregionen und schwerem Gelände. Und tatsächlich scheint es so, als ob es kein Wetter gibt, das der Hägglund nicht überstehen kann und kein Gelände, das ihn stoppen würde. Diese beeindruckenden und vielseitigen Fähigkeiten, die für global eingesetzte Armeen immer wichtiger werden, machten den BV 206 seit den frühen 80-iger Jahren zum Marktführer auf dem Gebiet der militärischen Geländetransportfahrzeuge. Aber auch Behörden und zivile Unternehmen setzen verstärkt auf den Hägglund. Inzwischen wurden weltweit über 11 000 Fahrzeuge verkauft. So hatte die Bundeswehr im letzten September zu den bereits bestellten 75 gepanzerten BV 206S der Sanitätsversion weitere 81 Fahrzeuge in der Transport- und Führungsversion für die Gebirgsjägertruppe bestellt. Aber auch damit ist ein Ende der Bestellungen noch nicht absehbar, denn die Beschaffung von weiteren 42 BV 206S wird angestrebt. Damit werden die Leistungen der knapp 170 BV 206D des Heeres honoriert, die seit 1984 an den Truppenteilen übergeben wurden.

Mobil in jedem Klima

Die militärische Forderung nach einem Fahrzeug, das insbesondere in sehr kalten und schneereichen Regionen und schwierigen gebirgigem Gelände zuverlässig vielfältige Aufgaben wahrnehmen kann, bedarf einer ausgeklügelten und innovativen Konstruktion. Das Fahrzeug, oder vielmehr Gespann, setzt sich deshalb aus zwei etwa gleich langen und großen Wagen zusammen. Bei der ungepanzerten Version BV 206D besteht die Fahrzeughülle aus verstärktem Kunststoff. Im vorderen Antriebswagen wurde der Motor und Getriebe eingebaut. Der Dieselmotor von Daimler-Benz, mit einer Leistung von 100 kW, kann den Hägglund auf über 50 km/h beschleunigen und bietet genug Reserven für die Fahrt im Gebirge mit großen Steigungen. Über die Verbindung zwischen beiden Wagen erfolgt die Kraftübertragung an das hintere Fahrzeugteil, denn es werden, wie bei einem Allradantrieb, alle Ketten angetrieben. Im Unterschied zu richtigen Kettenfahrzeugen bestehen die Laufbänder auf denen sich der BV 206 fortbewegt aber aus Gummi mit Stahlelementen. Der



Grund dafür sind die extremen Witterungsbedingungen, bei denen sich spezieller Gummi als langlebiger erwiesen hat und auf rutschigen Oberflächen einen besseren Halt bietet. Die Laufbänder sind mit einer Auflagefläche von insgesamt 6 m² entsprechend groß ausgelegt, so dass die Gefahr des Wegsinkens im Tiefschnee stark vermindert wurde. Zusätzlich können zur besseren Haftung auf glatten Flächen auch Eisgreifer an den Laufbändern angesteckt werden.

Die Lenkung des Hägglund erfolgt nicht über das Abbremsen des linken oder rechten Laufbandes, sondern durch das hydraulische Steuern der Wagenverbindung. Dadurch verändert sich die Zugleistung auch bei Kurvenfahrten nicht. Die Lenkung ist mit dieser Methode auch wesentlich sensibler und verleiht dem Fahrzeug auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gute Wendigkeit. Zudem haben sich die relativ kleinen Dimensionen des Gespanns gerade im Gebirge und in dichten Wäldern als sehr vorteilhaft erwiesen. Ein weiterer Vorteil dieses ungewöhnlichen Fahrzeuges ist seine Schwimffähigkeit. Dabei nutzt er ausschließlich seine Laufbänder, die den Hägglund bei Wasserfahrt auf maximal 4, 5 km/h



beschleunigen. Integrierte Lenzpumpen verhindern dabei das Vollaufen der Innenräume. Da nach den Einsatzgrundsätzen der Kampf nicht aufgesessen geführt werden soll, stehen den Soldaten zur Eigenverteidigung im Nahbereich nur eine Dachluke im vorderen Wagen zur Verfügung, woraus sie ihre persönlichen Waffen einsetzen können. Zum Schutz der Besatzung sind beide Wagen mit einer ABC Schutz- und Klimaanlage ausgestattet

Wegen seiner geringen Eigenmasse von 4,4 t ist der BV 206 auch problemlos mit einer C-160 verlegbar, weshalb sich beim Heer zuerst die Fallschirmjäger für den Hägglund begeistern konnten. Die ersten paar Fahrzeuge der Bundeswehr wurden deshalb mit einem Rüstsatz zum Fernmeldefahrzeug für die Luftlandtruppen ausgerüstet. Weitere Aufträge für BV 206D in der Ausführung als Geländetransportfahrzeuge folgten daraufhin. In dieser Version kann der Hägglund entweder 17 voll ausgerüstete Soldaten oder 2,3 t Material und Ausrüstung transportieren. Im vorderen Wagen finden neben dem Fahrer bis zu 6 weitere Soldaten oder eine Euro-Palette Platz. Im hinteren Wagen sitzen auf den Seitenbänken die restlichen 11 Soldaten, die über eine große Hecktür auf- und absitzen können. Über diese Hecktür können nach dem Ausbau der Bänke auch drei Europaletten zugeladen werden. Des Weiteren gibt es auch die Möglichkeiten einen ebenfalls schwimmfähigen Anhänger, mit dem der Hägglund kaum an Geländegängigkeit einbüßt, anzuhängen. Wahlweise kann der BV 206 auch als Zugmittel für Artilleriegeschütze oder Feldküchen eingesetzt werden. Ende der 80-iger Jahre entwickelte Hägglund Vehicle auf der Basis des BV 206D ein Minenwurfsystem für die deutschen Fallschirmjäger. Es wurden allerdings nur zwei Prototypen gebaut bevor die Entwicklung nach der Wiedervereinigung abgebrochen wurde.

Die gepanzerte S-Version



Trotz der guten Erfahrungen, die man mit den ersten Versionen des Hägglund machen konnte, stoßen sich die Militärs vorwiegend an der leichten Verwundbarkeit des Fahrzeuges und der Besatzung. Die Soldaten waren in ihnen praktisch ungeschützt und nur durch eine Kunststoffwand von der Außenwelt getrennt, die keinerlei Schutz vor Splittern oder Minen bot. Daraufhin entwickelte Hägglund Vehicle die gepanzerte und leicht verbesserte Variante BV 206S. Mit ihr ist es auch möglich Soldaten unter Infanteriebeschuss sicher zu transportieren, denn die neue Panzerung schützt gegen 7,62-mm-Hartkernmunition und Granatsplitter. Dieses Schutzniveau stellt eine deutliche Verbesserung gegenüber der

D-Version dar, obwohl schwere Maschinengewehre dem Hägglund weiterhin gefährlich werden können. Die Stahlhülle und Panzerglasscheiben haben mit ihrem zusätzlichen Gewicht allerdings die Leistungsreserven des Hägglund aufgebraucht, so dass ein neuer Dieselmotor mit 130 kW eingebaut werden musste. Durch diese Maßnahme bleiben die Nutzlast und die Geländegängigkeit gleich.

Der Bundeswehr liefen ab Mitte 2003 die ersten 31 BV 206 S als Verwundetentransporter zu, denen ab 2005 weitere 75 Fahrzeuge folgen werden. Der Vorderwagen ist, abgesehen von der Panzerung, mit der Vorgängerversion identisch. Aber der Hinterwagen wurde entsprechend für den Transport von verwundeten Soldaten umgerüstet. Jetzt ist es dort möglich einen liegenden Verwundeten auf einer Seite und 3 sitzende Verwundete oder 2 liegende Soldaten auf der anderen Seite zu versorgen und zu transportieren. Mit der sanitätsspezifischen Ausstattung können die Sanitäter den verwundeten Kameraden Erste Hilfe leisten und sie für den Transport stabilisieren.

Die 81 bestellten Fahrzeuge der Führungs- und Transportversion können im hinteren Wagen bis zu 7 voll ausgerüstete Gebirgsjäger transportieren. Um das begrenzte Raumangebot im Inneren auszugleichen wurden gleichzeitig einachsige Anhänger geordert, die auch auf Kufen gesetzt werden können und bis zu 900 kg Material und Ausrüstung ziehen. In die Hägglund der Führungsvariante werden im hinteren Wagen 3 Arbeitsplätze für das Führungsinformationssystem Heer (FüInfoSys H) integriert. Planungen sehen ein konsequentes Ausbau der Hägglund-Flotte mit weiteren gepanzerten und teilweise schwerer bewaffneten Versionen vor.

Schwere Viking

Der jüngste Spross der Hägglund-Familie wurde noch konsequenter als die gepanzerte S-Version zum überlebensfähigen Allrounder weiterentwickelt. Bei den Royal Marines (Marineinfanterie) Großbritanniens wird er als „Viking“ (Wikinger) bezeichnet und ist seit einigen Jahrzehnten das erste gepanzerte Fahrzeug in dieser Truppe. Zu den Aufgaben der Marines gehören amphibische Landungen und weltweite Einsätze, wozu sich der BVS 10 wie kein zweites Fahrzeug eignet. Denn dieses agile und schwimmfähige Fahrzeug hat seine weltweite Einsatzfähigkeit seit Jahrzehnten unter Beweis gestellt.



Äußerlich gleicht er zwar dem BV 206S, aber schon ein Blick verrät die vergrößerten Dimensionen des Gespanns. So wurde die Verlängerung des vorderen Laufwerks um eine Laufrolle notwendig, weil die Gefechtsmasse auf über 10 t und die Nutzmasse auf über 3 t anwuchs. Nur so war es möglich das zusätzliche Gewicht so auf den Boden zu verteilen, dass sich die Fahreigenschaften nur minimal verschlechterten. Zudem

wurde ein neuer Antrieb notwendig, weil die Leistungsreserven des alten nicht ausreichten. Die Wahl fiel auf einen 5,9 l Turbodiesel mit einer Leistung von 183 kW (250 PS - 840 Nm bei 1,600 U/min) gekoppelt mit einem Allison MD 3560 Automatik-6-Gang Getriebe. Weitere Verbesserungen umfassen die Laufbänder, Laufrollen, Federung und das Chassis.

Der BVS 10 konnte bei Tests eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h erreichen. Dank der vergrößerten Bodenfreiheit gegenüber seinen Vorgängern sind es auf Feldwegen 35 km/h und im offenen Terrain durchschnittlich 15 km/h. Die Panzerung schützt die 12 Soldaten im Fahrzeug vor Infanteriebeschuss und Granatsplittern. Neben dem Fahrer und dem Kommandanten findet somit eine komplette Infanteriegruppe von 10 Mann im Fahrzeug platz. Zur besseren Führungsfähigkeit wird jeder BVS 10 mit dem digitalen Kommunikationssystem Bowman ausgerüstet. Neben der Transportvariante gibt es auch eine Führungs-, Berge- und Sanitätsversion. Sie alle können ein leichtes oder schweres Maschinengewehr auf dem Drehkranz des vorderen Wagens tragen. Wegen des nützlichen modularen Aufbaus können auf dem Fahrwerk des hinteren Wagens die verschiedensten Aufbauten gesetzt werden. Überlegungen reichen von Mörser bis zu Milan Panzerabwehrraketen.

Versionen:

- BV 206 Ambulance:** französischer Sanitätsversion mit vergrößertem Hinterwagen
- BV 206 Arthur:** norwegische Version mit Artillerieaufklärungsradar
- BV 206 Bronco:** Lizenzversion, produziert von Singapore Technologies
- BV 206 Dozer:** Variante mit Räumschild
- BV 206 Drops:** französische Transportversion mit Tiefladeanhänger als hinterer Wagen
- BV 206D:** Grundversion zum Personentransport mit Sitzbänken
- BV 206ESP:** BV 206S der spanischen Armee
- BV 206H:** kanadische Version mit abnehmbaren Hard-top
- BV 206S:** gepanzerte Weiterentwicklung des BV 206D
- M973:** amerikanische Transportversion auf Basis des BV 206D
- M1065:** Führungsversion der US Armee auf Basis des BV 206D
- M1066:** Sanitätsversion der US Armee auf Basis des BV 206D
- M1067:** Tiefladeanhänger anstatt des hinteren Wagens der US Armee auf Basis des BV 206D
- BVS 10:** vergrößerte Version für die Marineinfanterie Großbritanniens und der Niederlande

Technische Daten

	BV 206D	BV 206S
Länge:	6,89 m	6,89 m
Breite:	1,87 m	1,90 m
Höhe:	2 m	2 m
Max. Gefechtsmasse:	6,7 t	7,1 t
Nutzmasse:	2,3 t	1,5 t
Antrieb:	V4 Dieselmotor	V6 Dieselmotor
Leistung:	100 kW	130 kW bei 3800 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	52 km/h (Land) 4,5 km/h (Wasser)	52 km/h (Land) 4,5 km/h (Wasser)
Reichweite:	300 km	300 km
Bodendruck:	0,12 kg/cm ²	0,163 kg/cm ²

Von: Dan Löffler (<http://www.danmil.de>)