

DURO III

Dan Löffler

Mit dem DURO III erhalten auch die Truppengattungen des Heeres ein geschütztes und geländegängiges Transportfahrzeug, die nicht unmittelbar am Kampfgeschehen teilnehmen. Damit wird den Erfahrungen mit ungepanzerten Fahrzeugen in Auslandseinsätzen Rechnung getragen. Der DURO III, jedem Lkw in Sachen Schutz und Modularität überlegen, befähigt die Besatzung somit zu erfolgreichen Einsätzen.



Die ersten Eilbestellungen des Bundesamts für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) haben den DURO III auch in Deutschland bekannt werden lassen. Dabei ist dieses Fahrzeug keine wirkliche Neuentwicklung. Denn seine ungepanzerten Vorgänger, allen voran der DURO II in der 4 x 4 und 6 x 6 Konfiguration wurden schon circa 3500 mal gebaut. Hauptabnehmer war die schweizerische Armee, bei der sich der beliebte DURO einen sehr guten Ruf erworben konnte. Damals lag die Entwicklung noch beim schweizerischen Unternehmen Bucher. Erst Anfang 2003 kaufte der renommierte Hersteller MOWAG, der sich insbesondere durch die Entwicklung gepanzerter Radfahrzeuge einen internationalen Namen machte, die DURO-Sparte auf.

MOWAG sah in dem Transportfahrzeug großes Potential auf dem internationalen Markt. Die Forderungen der europäischen Streitkräfte orientierten sich zunehmend an geschützten und sehr flexiblen Mehrzweckfahrzeugen, die im Rahmen einer ganzen Familie eingeführt werden konnten. Als Folge entwickelte man den DURO III mit höherer Gefechtsmasse und Nutzlast. Die später geschlossene Kooperation mit dem deutschen Unternehmen Rheinmetall ist wegen deren Erfahrungen beim Bau gepanzerter Fahrzeuge sehr nützlich. Während die Schweizer weiterhin

die beiden Hauptkomponenten Fahrgestell und Fahrerkabine herstellen, hat sich Rheinmetall auf das austauschbare und gepanzerte Missionsmodul spezialisiert. Der DURO III wird inzwischen in vielen unterschiedlichen Konfigurationen weltweit vermarktet. Neben dem Transport von Truppen und Material sind das vor allem Fahrzeuge für die Sanitätstruppe, Feldjäger, Führung, EOD (Explosive Ordnance Disposal - Sprengmittel-Beseitigung) und als Bodenstation für unbemannte Flugzeuge (UAV) mit ihrer missionsspezifischen Ausrüstung.

Fahrwerk und Fahrerkabine

Jeder DURO III besteht aus den drei Komponenten Fahrwerk, Fahrerkabine und Missionsmodul. Je nach der Art des missionsspezifischen Moduls liegt das Gefechtsgewicht um die 12 t. Damit ist er sowohl in der Transall als auch in dem zukünftigen A400M verlegbar.

Das einheitliche 6 x 6 Fahrgestell des DURO III ermöglicht eine hohe Geländegängigkeit und liegt auch bei schwierigen Verhältnissen sicher auf der Strasse. Ein V6-Dieselmotor mit Turbolader stellt 184 kW zur Verfügung. Ein 5-Gang Automatikgetriebe von Allison ermöglicht, dass der Fahrer Dank Drehmomentwandler und Überbrückungskupplung sowie einem automatischen Differenzialgetriebe immer genug Leistung auf die Räder bekommt. Ein Anti-Blockier-System (ABS) bietet selbst dann noch Sicherheit, wenn das Fahrzeug aus einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mit seinen Druckluft- und hydraulischen Scheibenbremsen stoppt. Es wurde darauf geachtet den Schwerpunkt des Fahrzeuges möglichst weit unten zu halten, um auch Steigungen bis 60% zu ermöglichen. Ein weiterer Vorteil ist die relativ geringe Breite gegenüber anderen Fahrzeugen, welche dem Fahrer im Straßenverkehr oder engen Wegen enorm hilft. Die Räder besitzen einen verstärkten Gummikern und ermöglichen so das Fahrzeug selbst nach Beschuss in Sicherheit zu bringen.



Die Fahrerkabine wurde voll und ganz im Hinblick auf Ergonomie, Übersichtlichkeit und Schutz für die beiden Insassen konzipiert. In ihr findet neben dem Fahrer auch der Truppführer Platz. Beide haben eine sehr gute Sicht auf die Umgebung und genießen trotzdem einen guten Panzerschutz gegen Minen, Artilleriesplitter und Feuer aus Handwaffen. Zudem sorgt die ABC-Schutzanlage dafür, dass keine gefährlichen Stoffe in den Innenraum geraten. Es wurde

auch darauf geachtet gewisse Standards aus dem zivilen Fahrzeugbau im Sinne der Soldaten zu übernehmen. Deswegen sind die Scheiben elektrisch beheizt und die Außenspiegel elektrisch verstellbar. Auch eine Klimaanlage und eine Standheizung sorgen für Komfort bei weltweiten Einsätzen und schützen die Ausrüstung.

Durch die Integration moderner Funkgeräte und Führungsmittel wird der Fahrer und Kommandant bei seiner Arbeit entlastet. Das GPS-Gerät ermöglicht die schnelle Positionsbestimmung und das Arbeiten mit Wegpunkten ohne viel Kartenmaterial. Im Heck des DURO III wurde eine Kamera zum Rückwärtsfahren und Überwachen des hinteren toten Winkels eingebaut. Daneben kann jedes Fahrzeug mit moderner Kommunikationsausrüstung vernetzt operieren. Bei der Bundeswehr ermöglicht das die Führungsausrüstung Taktisch (FAUST), deren Bedienkonsole vor dem Beifahrer eingebaut ist. Eine Gegensprechanlage ermöglicht die einfache Kommunikation mit den Kameraden im Missionsmodul und mit abgesehenen Soldaten.

Um Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten am Motor, der sich unter der Kühlerhaube befindet, auch unter feldmäßigen Bedingungen durchführen zu können, ist die Kabine mit einer hydraulischen Kippvorrichtung versehen. Der Einstieg in das Fahrerhaus erfolgt durch zwei große Türen. Die Front- und Seitenscheiben sind aus beschussfesten Panzerglas. Die Sicht nach vorne ist für den Fahrer auch in einem unübersichtlichen Gelände, aufgrund der Formgebung der Fahrerkabine, sehr gut und ermöglicht gute Beobachtungsmöglichkeiten. Fahrer- und Beifahrersitz sind minensicher montiert, so wie alle in der Fahrerkabine befindlichen Instrumente und Einrichtungen. Für den Notfall steht dem Fahrer und Beifahrer eine Notausstiegsluke zur Verfügung. Im gepanzerten Tragrahmen hinter der Fahrerkabine befinden sich die schützenswerten Baugruppen des DURO III. Hierunter fallen unter anderem die Baugruppen ABC-Schutzanlage, Kraftstofftank, Bremsaggregate, Batterien, Kühlwasserbehälter und die Fahrzeugelektronik.

Echtes Multitalent

Die missions- und nutzerspezifischen Missionsmodule sind der große Vorteil des DURO III. Erst sie machen aus dem Transportfahrzeug ein echtes Mehrzweckfahrzeug. Die Flexibilität wird lediglich durch die maximale Traglast des Fahrgestells und der Kabinendimensionen beschränkt. Davon abgesehen können in dem Modul unzählige verschiedene Ausstattungsvarianten verwirklicht werden. Innerhalb kurzer Zeit und unter feldmäßigen Bedingungen können einzelne



Missionsmodule ausgetauscht oder einfach abgesetzt werden, denn jedes Modul kann mithilfe der externen Stromversorgung auch ohne Fahrzeug betrieben werden. Um die Unabhängigkeit des Moduls komplett zu machen, wurde auch eine eigene ABC-Schutzanlage eingebaut.

Je nach der Art der Funktion stehen grundsätzlich eine Normdach-Ausführung mit einer Höhe von 1,5 m oder eine Hochdach-Ausführung mit 1,8 m zur Verfügung. Fahrzeugversionen in denen die Besatzung öfter im Stehen arbeiten muss, können also mit dem hohen Modul ausgestattet werden. In dieser Ausführung steigt das Nutzvolumen auch auf beachtliche 16 m³.

Der geschützte Mehrzweckaufbau besteht aus dem Technikraum zur Integration von Heizungs-, Klima-, Lüftungssystemen und Stromerzeugeraggregaten sowie dem Mannschaftsraum zur Integration vielfältiger Rüstsätze für unterschiedliche Missionen. Unabhängig von der Art des Missionsmoduls finden darin bis zu 12 Soldaten Platz und mit Beladung kann es maximal 5,5 t wiegen. Im gepanzerten Modul sitzen die Soldaten ebenfalls auf minensicheren Sitzen und können das Fahrzeug im Ernstfall auch über eine Notausstiegluke verlassen.

Nach Nutzerwunsch kann auch die ferngesteuerte Waffenstation RLS 609 in das Kabinendach integriert werden. Mit Hilfe der Winkelspiegel und Nachtsichtoptiken kann der Bediener die Umgebung bei Tag und Nacht unter vollem Panzerschutz beobachten und Ziele bekämpfen. Die Lafette kann entweder ein leichtes oder ein schweres Maschinengewehr sowie eine leistungsfähige Granatmaschinenwaffe im Kaliber 40 mm tragen und ermöglicht das Nachladen unter Panzerschutz.

Deutsche Versionen



Die bisher 130 gebauten oder bestellten DURO III werden in 4 unterschiedlichen Versionen ausgeliefert. Mit einem Anteil von 43 Fahrzeugen in der BAT-Version ist die Sanitätstruppe ein Hauptnutzer des neuen DURO III. BAT steht für „Beweglicher Arzttrupp“ und entspricht im zivilen einem Rettungswagen mit Arzt. Die medizinische Ausstattung im Missionsmodul ist auf einem sehr hohen Niveau und ermöglicht eine adäquate Versorgung von Verletzten schon vor Ort. Neben dem

Fahrer mit Sanitätsausbilder und einem Rettungssanitäter fährt im Einsatz ein Arzt mit. Seine hochwertige Ausbildung und Befugnisse bei der Behandlung ermöglichen eine intensivmedizinische Betreuung von Anfang an in der Rettungskette. Im Missionsmodul finden außer dem Sanitäter und dem Arzt ein liegender und zwei sitzende Verletzte Platz.

Weitere 27 DURO III sind für die Feldjägertruppe bestimmt. Aufgrund der vielfältigen Aufgaben der Feldjäger im Einsatz entwickelte man 3 verschiedene Missionsmodule. Damit können eine Reihe von leicht- und ungepanzerten Fahrzeugen, wie der Geländewagen Wolf oder der VW-Bus Syncro ersetzt werden. Mit dem Modul Wasserwerfer bekommen die Feldjäger ein so genanntes nichttödliches Wirkmittel, dass sich seit Jahrzehnten bei der Polizei bewährt hat, um gewaltbereite Menschenmassen auseinander zu treiben. Das zweite Modul wurde speziell für den Gefangenentransport konzipiert. Das dritte Missionsmodul trägt den Namen „Mehrzweckaufbau (MZA) Feldjägersdienst“ und kann für ganz verschiedene Aufträge der Besatzung umgerüstet werden. Durch den Austausch der entsprechenden Ausrüstung in den Verstaumöglichkeiten und

Ablagen im Modul wird aus dem Fahrzeug für Verkehrskontrollen schnell eines für „Crowd and Riot Control“ (CRC – Kontrolle von Unruhen) oder für die Spurensicherung bzw. für Zugriffsaufgaben.

Zwei weitere DURO III-Versionen wurden für den Einsatz als Fahrzeug für den Kampfmittelräumdienst (EOD) und als Unterstützungsfahrzeug für das Drohnensystem LUNA optimiert. Beim letzteren befinden sich im Missionsmodul 3 Arbeitsplätze für die „Piloten“ der Aufklärungsdrohne. Diese Bodenstation übermittelt alle Steuerdaten an das Fluggerät und erhält die Sensorbilder von LUNA in Echtzeit. Insgesamt sind 29 Fahrzeuge dieser Ausstattung ausgeliefert oder bestellt worden. Neben Deutschland ist Großbritannien ein weiterer sehr wichtiger Exportkunde, der nach 124 DURO II auch 66 Exemplare der neuesten Generation erhält.



Technische Daten:

Länge:	6,59 m
Höhe:	2,65 m
Breite:	2,16 m
Max. Gefechtsmasse:	12,5 t
Motorleistung:	184 kW (245 PS) bei 2400 U/min
Hubraum:	5883 ccm
Drehmoment:	750 Nm bei 1100 - 2300 U/min
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Reichweite:	600 km
Steigfähigkeit:	60 %
Querneigung:	30 %
Wendekreis:	16 m
Bodenfreiheit:	0,4 m

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