



Fotos: Prosave Diplomatic Sales | Hersteller

So sieht ein gepanzerter Landcruiser nach einem Dauerbeschuss aus. Die Panzerung hält, was der Preis verspricht.

Zivile Panzer

Sicherheitsfahrzeuge schützen ihre Insassen. Ein Geschäft, in dem neben Autoherstellern vor allem spezialisierte Unternehmen aktiv sind – auch im Auftrag der Flottenabteilungen.

Schüsse peitschen, Polizisten hechten hinter den Einsatzwagen. Was man aus Krimis kennt, hat allerdings wenig mit der Realität zu tun. Die offene Autotür bietet kaum mehr Schutz als eine Einkaufstasche, selbst Patronen einer kleinen Handfeuerwaffe durchschlagen locker das dünne Blech einer Fahrzeugkarosserie.

Jetzt wäre ein gepanzerter Polizeiwagen hilfreich. Doch zumindest in Europa bleiben Schutzfahrzeuge in erster Linie hochgestellten Politikern, Staatschefs und Unternehmensvorständen vorbehalten – kurz: Menschen, die sich vor Anschlägen und Entführungen schützen wollen. Ihr Dienstwagen sollte den Beschuss aus einer Schnellfeuerwaffe aushalten und sich im besten Fall auch nicht von einer Handgranate stoppen lassen.

The Beast – der Trump-Panzer

Es muss ja nicht gleich ein rollender Panzer im Stil der sieben Meter langen Limousine des US-Präsidenten sein, im Volksmund „The Beast“ genannt. Details des Cadillacs werden zwar gehütet wie ein Staatsgeheimnis, auch der Preis. Aber so viel ist bekannt: Die rund sieben Tonnen schwere und fast sieben Meter lange Limousine basiert auf einer Lkw-Plattform und ihre bis zu 20 Zentimeter dicken Stahlplatten sollen selbst panzerbrechenden Waffen standhalten.

Auf anderen Kontinenten sind Schutzfahrzeuge oft einfach gestrickt und weiter verbreitet. In Südafrika und Brasilien trauen sich viele Menschen wegen der hohen Straßenkriminalität nur noch im geschützten

Pkw auf die Straße. Wer nachts in Rio de Janeiro unterwegs ist, weiß: niemals bei Rot stoppen, niemals die Fenster öffnen. Zu groß ist die Gefahr, an der Ampel in den Lauf einer Pistole zu blicken und nicht nur das Bargeld, sondern gleich das Leben zu verlieren. In solchen Situationen kann bereits eine leichte Panzerung Leben retten.

Sieben Schutzklassen

Die Automobilindustrie hat sich darauf eingestellt. Sie bietet jede Menge Modelle in unterschiedlichsten Schutzklassen, für Selbstfahrer ebenso wie für Chauffeurs-Limousinen und -SUV. Die wenigsten Modelle werden bei den Fahrzeugherstellern gebaut. Das Gros der Schutzfahrzeuge

stammt von spezialisierten Unternehmen wie Trasco in Bremen, Klassen in Minden oder Stoof in Brandenburg. Dort bekommen Kunden entweder bereits fertige Fahrzeuge oder sie lassen ihren eigenen Pkw nachrüsten. Über ihre Kundschaft gibt sich die Branche allerdings ebenso wortkarg wie über die Sicherheitstechnik. Aber alle definieren den Schutzfaktor ihrer Fahrzeuge nach Beschussklassen. Je höher die Stufe, desto höher der Schutz. Als Basis dient die europäische Norm EN 1063, die den Schutz in sieben Stufen von BR1 bis BR7 regelt.

Weiter gehen jedoch die Zertifikate der Vereinigung der Prüfstellen für angriffshemmende Materialien und Konstruktionen (VPAM). Diese VR-Klassen, das Kürzel steht für Vehicle Resistance, also die Schutzfähigkeit des Fahrzeugs, bewerten die Fähigkeit des gesamten Fahrzeugs, Angriffen mit Schusswaffen, Sprengstoffen, Brechstangen, Äxten und Brandbomben zu widerstehen.

In der niedrigsten Stufe VR1 wehrt die Karosserie nur das Geschoss eines aus zehn Meter Entfernung abgeschossenen Kleinkalibergewehrs ab, also einem typischen Sportgewehr. In den nächsten Stufen geht's ernsthafter zur Sache: Je höher die VR-Klasse,



Gepanzerte Limousinen der Klasse B7 fahren auch mal locker durchs Feuer.

umso stärker und professioneller die Waffen, mit denen im Test auf die Panzerplatten und Scheiben geballert wird. Und desto größer der Rundumschutz, der wie beim Mercedes S 680 Guard sogar so weit geht, dass der Fahrgastraum wie eine Kapsel rundum gepanzert wird. Mercedes ist nach eigenen Angaben der einzige Pkw-

Hersteller, dessen Schutzfahrzeuge in allen Bereichen die höchste zivile Sicherheitsnorm VR10 erfüllen. Alles darüber hinaus entspräche militärischen Standards.

S-Klasse mit 4,2 Tonnen

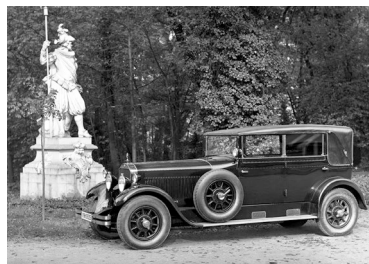
Im Mercedes S 680 Guard ersetzt fast 15 Zentimeter dickes Panzerglas die Fenster, mehrere Zentimeter dicke Platten aus gehärtetem Spezialstahl umschließen die selbsttragende Fahrgast-Schutzzelle rundum, auch am Dach und am Boden. Wie ein Kleid ist die Aluminiumkarosserie über den kugelsicheren Panzer gestülpt. Gut 4,2 Tonnen wiegt die gepanzerte S-Klasse, rund 1,5 Tonnen mehr als sein ziviles Pendant. Schon die Türen bringen je 240 Kilogramm auf die Waage. Deshalb helfen E-Motoren beim Öffnen und Schließen. Am Berg halten sie die schwere Tür in ihrer Position, damit sie nicht plötzlich zufällt und womöglich beim Ein- oder Aussteigen das Bein zerquetscht. Außerdem haben die Personenschützer so immer eine Hand frei, beispielsweise für den schnellen Griff zur Waffe.

Selbst die Reifen sind Teil des Sicherheitskonzepts. Ein dickes Stahl-

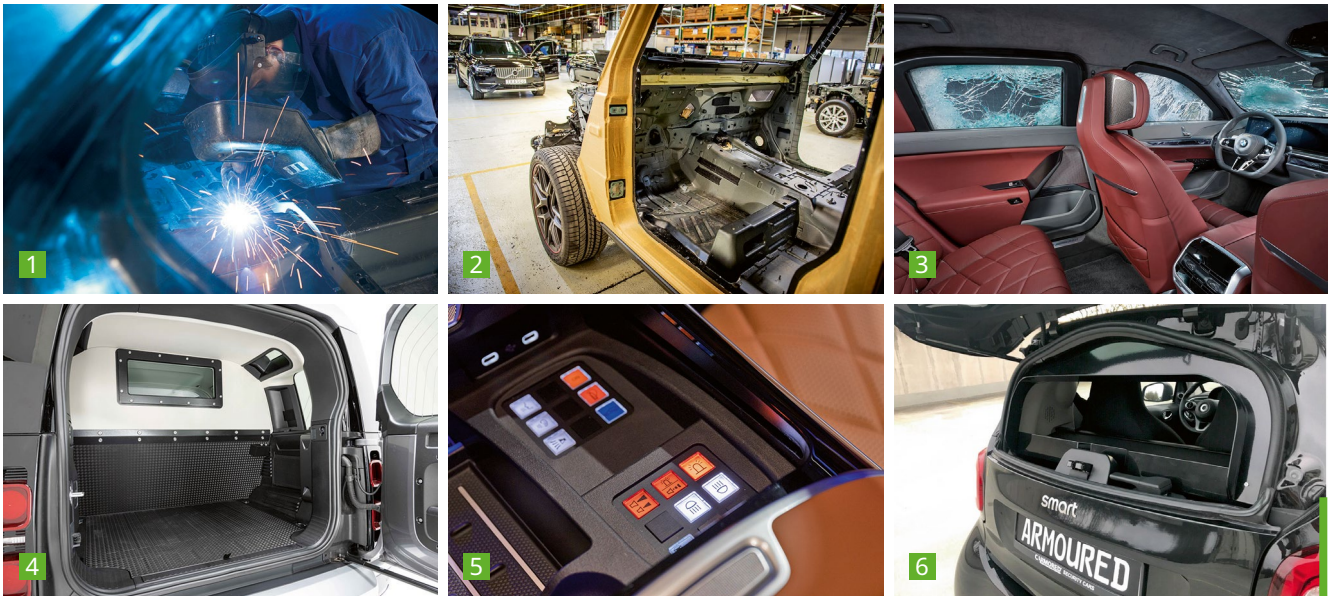
Pionier Mercedes

Mercedes kann die längste Geschichte im Bereich von gepanzerten Fahrzeugen vorweisen. 1930 legte die Bestellung einer repräsentativen, geschützten Pullman-Limousine des Typs Nürburg 460 den Grundstein für ein ganz neues Business-Modell in Stuttgart. Schnell folgten gepanzerte Versionen des Typs 770 „Großer Mercedes“ und der Typen 500 sowie 540 K.

Legendären Status genießt auch die Staatslimousine 600 aus dem Jahr 1963. Seit 1980 wurden alle S-Klasse Generationen auch als Sonderschutzvarianten aufgelegt.



Den Mercedes „Nürburg 460“ gab es bereits 1930 gepanzert.



1 Handarbeit ist oftmals bei den Umbauten zur Schutzklassen-Erhöhung angesagt. **2** Für eine sehr umfassende Panzerung werden die Fahrzeuge von Grund neu aufgebaut. **3** Hier wurde mit Schnellfeuergewehren auf das sehr gepanzerte Auto geschossen. **4** Bei Geländewagen wird zwischen Koffer- und Innenraum oft eine Spezialpanzerung installiert. **5** Diverse Zusatzfunktionen stellen die Kommunikation mit der Außenwelt sicher. Es gibt zu aktivierende Löscheinrichtungen und Sirenen. **6** Ja, auch den Smart gibt es gepanzert – pures Understatement.

gürtelgeflecht sowie ein Hartgummikern stellen sicher, dass der Wagen mit platten Reifen noch fit für die Flucht ist. 30 Kilometer mit bis zu 80 km/h sind im Notfall drin.

Trotz der gepanzerten Karosserie unterscheiden sich die Innenmaße nicht von denen einer herkömmlichen S-Klasse. Lediglich die Fenster ragen ein wenig in den Innenraum.

Wie im Bond-Mobil

Entdecken Sensoren einen Gasangriff, schließen sofort die Lüftungsklappen. Gleichzeitig wird aus einer Flasche Luft in den Innenraum gepumpt, um einen Überdruck zu erzeugen. Wie in den James-Bond-Autos befindet sich neben dem Fahrersitz ein ganzes Sammelsurium an Zusatzschaltern. Damit lassen sich beispielsweise Löschmittel unter dem Boden versprühen, eine Außensprechanlage aktivieren und ein Umgebungsmikrofon einschalten, um zu hören, was rund ums Auto vor sich geht. Denn

wegen der Panzerung dringen praktisch keine Geräusche ins Innere.

Unter der Motorhaube sitzt der gleiche 612-PS-Motor wie im Maybach-Modell der S-Klasse. Mit seinem 12-Zylindermotor ist der S 680 also noch konventionell angetrieben. Wer dagegen hohen Schutz mit einem E-Antrieb verbinden will, wird bei BMW fündig. Der 7er Protection ist das bisher einzige Elektroauto mit Widerstandsklasse VR9. Schon 2021 zeigte BMW mit dem Concept iX5 Hydrogen Protection VR6 das weltweit erste zertifizierte Sonderschutzfahrzeug mit Brennstoffzellen-Antrieb.

Beim 7er Protection besteht die gesamte Trägerstruktur der Karosserie aus Panzerstahl. Wie Mercedes kombinieren auch die Ingenieure von BMW eine selbsttragende Schutzzelle mit geschützten Türen, einer Unterbodenpanzerung sowie einer Sicherheitsverglasung. Das soll die Insassen sogar vor Drohnenangriffen sowie den Splittern von Handgranaten schützen. Entsprechend hoch sind die

Kosten. Der Mercedes S 680 Guard dürfte in Komplettausstattung die Millionen-Grenze knacken.

Über den Flottenverkauf

In Deutschland ordern die meisten Kunden Autos mit einer mittleren Schutzstufe VR6, berichtet Sergiy Lizun, Geschäftsführer von Trasco. Mit rund 200.000 bis 300.000 Euro müsse man für eine solche Panzerung rechnen. „Es ist ja nicht einfach damit getan, ein paar Platten in die Türen zu bauen.“ Jedes Auto werde fast komplett zerlegt, Scharniere verstärkt, das Fahrwerk ans Gewicht adaptiert und das Interieur dezent angepasst.

Trasco entwickelt seit 40 Jahren Schutzfahrzeuge und arbeitet wie eine kleine Autofabrik, mit eigenen Fahrwerksingenieuren und einer Sattlerei. Bei jedem neuen Modell müssen Fahrwerk und Innenraum an Panzerung und Fahrzeuggewicht angepasst werden – das kostet Entwick-



Sehr bekannt und sehr speziell gepanzert – das Papa-Mobil.

lungszeit. Fertige Fahrzeuge werden sowohl für eigene Kunden, als auch im Auftrag von Volvo, Audi und Land Rover gebaut. Für die Briten beispielsweise produziert Trasco gepanzerte Versionen des Defender, die sowohl über die Flottenabteilung von Land Rover als auch über Trasco direkt vertrieben werden.

Günstig, aber ohne Zertifikat

Ein Aufwand, den sich viele kleinere Unternehmen nicht leisten können und die deshalb ihre Autos ohne VR-Zertifikat verkaufen. In Südamerika beispielsweise gibt es jede Menge Werkstätten, die einen einfachen Schutz bereits ab 20.000 Euro anbie-

ten. Dort werden meist unauffällige Modelle wie VW Golf und Tiguan oder Mercedes C-Klasse mit minimalem Aufwand aufgerüstet. Statt mit Stahlplatten werden die Türen mit hochfesten Aramid-Verbundwerkstoffen verstärkt. Und fest installierte Panzer-glasscheiben ersetzen die sonst versenk-baren Fenster. Selbst als Ge-brauchtwagen sind Schutzfahrzeuge zu bekommen. Auf Plattformen wie mobile.de finden sich gepanzerte Modelle der deutschen Premiumhersteller, aber auch Exoten wie Mitsubishi Pajero, Nissan Patrol und Lancia Thema. Billig sind sie nicht. Für einen knapp 20 Jahre alten Mercedes E320 mit B4-Schutz und 245.000 Kilometern Laufleistung werden da schon Mal 30.000 Euro aufgerufen.

Sogar ein sechs Jahre alter, gepanz-erter Smart Fortwo Brabus mit ledig-lich 412 Kilometern auf der Uhr und ein neuer Abarth 500 findet sich im Portal. Kostenpunkt: 39.900 Euro bzw. 73.000 Euro. Die kleinen Panzer-Flit-zer werden von Armoured German Cars in Ritterhude beispielsweise für Botschaftsangehörige oder französi-sche Ordnungsämter gebaut. Schein-bar leben Strafzettel-Verteiler in man-chen Regionen unserer Nachbarländer gefährlich.

Hanno Boblenz

Anzeige

Tanken und Laden mit der DKV Card +Charge

Sparen Sie Zeit und Geld mit dem größten energieunabhängigen Akzeptanznetzwerk in Europa mit rund 69.000 Tankstellen. Neben der bargeldlosen unterwegsversorgung mit Kraftstoffen und dem Zugang zu zahlreichen intelligenten Services von DKV Mobility stehen Ihnen mit der DKV Card +Charge auch rund 893.000 öffentlich zugängliche Ladestationen europaweit zum Laden Ihrer Elektroautos zur Verfügung.

dkv-mobility.com



YOU DRIVE, WE CARE.