

FOTO: PICTURE ALLIANCE / ARNE DEDERT / DPA

Wenn der Bundespräsident vorfährt, tut er dies selbstverständlich in einer schwer gepanzerten Limousine.

BOMBENSICHER AUTO FAHREN

Für die meisten Menschen liegt die Gefahr des Autofahrens darin, irgendwann in einen Unfall verwickelt zu sein. Eine wachsende Anzahl von Menschen sieht die Gefahr allerdings darin, dass andere sie überfallen oder angreifen. Die **Firma Trasco aus Bremen** hilft der zweiten Gruppe.

*Von **Michael G. Schmidt***

Nein, Trasco bietet keine Therapien gegen Phobien, sondern gepanzerte Autos an. An einem sonnigen Dienstag suche ich in einem Industriegebiet in Bremen Mahndorf die Firma Trasco auf. Sie ist leicht zu finden – ein eingeschossiger Backsteinbau, der unauffällig an einer Durchgangsstraße liegt. Im Hintergrund eine große Halle. Nichts lässt erkennen, was Trasco herstellt. Die Firma arbeitet diskret und ist dennoch weltbekannt: als einer der renommiertesten Hersteller ziviler Sonderschutzfahrzeuge.

Seit 1983 baut Trasco gepanzerte Fahrzeuge. Als ich mich auf diesen Besuch vorbereite, lese ich davon, dass Trasco Autos „entwickelt". Da denke ich noch, dass das vermutlich reine Werbung sei, denn die Autos, die sie verkaufen, sehen fast genauso aus wie die, die jeder kennt. Mercedes S-Klasse etwa, gepanzert und bis zu 120 Zentimeter verlängert. Stretchlimousinen gibt es viele. BMW der 7er Klasse, auch gepanzert. Toyota Land Cruiser, die völlig normal aussehen. Also gut, gepanzert, aber „Autos entwickeln" erscheint mir übertrieben – bis ich selbst da bin und erfahre, was Trasco macht.

Trasco entwickelt Panzerungen, neue Fahrwerke und Bremsen, Elektrik, Innenraum mit neuen Optionen und produziert Autos! Es ist nicht damit getan, dass Türen dicke Wände bekommen und Fenster dicker werden. Wenn ein Fahrzeug zu Trasco in die Werkhalle kommt, beginnt ein aufwendiger Prozess. Zunächst skelettieren die Mitarbeiter das Fahrzeug komplett, bis nur noch das Stahlgerippe übrig ist. Fast alles andere ersetzt Trasco gegen Bauteile, die zwar wie Originalteile aussehen, aber keine sind. Hier ist die ganze Zeit von „Fahrzeugen" die Rede, weil Trasco sogar Busse panzert. Die Prozedur beginnt damit, dass Mitarbeiter Spezialstahl für die Innenseiten der Türen zuschneiden, denn die müssen später in der Lage sein, Kugeln aus Schusswaffen und dem Angriff mit Handgranaten oder selbst gebauten Sprengsätzen standzuhalten. Je nach Panzerungsklasse, die der Kunde wünscht. Im Jahr 2001 war Trasco der erste Hersteller, der Zivilfahrzeuge nach der militärischen „STANAG II"-Norm panzerte. Gängig sind heute Panzerungen nach den Normen B4 bis B7, das entspricht nach aktuellsten Standards den Schutzleveln sieben bis neun.

Mit den geschützten Türen ist es nicht getan, denn die Scheiben eines Serienautos halten vielleicht einem kleinen Steinschlag stand, aber ganz sicher keinem Beschuss mit Waffen. Daher muss Trasco auch die Fenster austauschen. Dass es

keine gepanzerten, passenden Scheiben für Serienfahrzeuge gibt, versteht sich von selbst. Deshalb muss der Hersteller diese Scheiben selbst entwickeln und von qualifizierten Zulieferern bauen lassen. Ein Fenster der höchsten Sicherheitsstufe ist dann leicht sieben bis zehn Zentimeter dick – und sehr schwer.

Die Kunden, die diese Autos bestellen, haben in der Regel besondere Vorstellungen davon, wie ihr künftiges Fahrzeug aussehen soll. Viele Fahrzeuge sind Chauffeurlimousinen, denn ein großer Teil derer, die bei Trasco einkaufen, sind Staatsoberhäupter. Ein deutsches Staatsoberhaupt gehörte auch zu den Bestellern neuer Dienstfahrzeuge – der ehemalige Bundeskanzler Gerhard Schröder. Auch Schröder hatte eine besondere Anforderung. Er brauchte extra große Aschenbecher, damit er die Asche seiner Zigarren abklopfen konnte, ohne den Innenraum zu verschmutzen. So entwickelte und baute Trasco „Zigarrenaschenbecher“ für das Audi Programm.

Aber nicht nur Schröder ist Kunde von Trasco, auch die Queen, Nelson Mandela und andere Staatsoberhäupter, Konzernchefs und Industriemagnaten kauften hier ein. Für diese Menschen ist Zeit bekanntlich Geld. Sie lassen sich chauffieren und nutzen die Zeit im Auto, um zu arbeiten. Damit der Fahrer nicht alles mitbekommt, was im hinteren Teil des Autos geschieht, gibt es die Möglichkeit, eine Trennwand zwischen den Sitzreihen einzubauen. Dafür muss Trasco das Auto verlängern, denn solch eine Wand verbirgt selten nur eine Scheibe, die die hinteren Passagiere hochfahren können, sondern auch Fernseher, iMacs, also Computer oder andere Dinge, die sich die Auftraggeber wünschen. Ist eine Trennscheibe hochgefahren, entscheidet der Chauffierte, ob sie durchsichtig oder blickdicht sein soll – per Knopfdruck. Aller erdenklicher Luxus ist in diesen Limousinen möglich – ganz nach Wunsch der Auftraggeber.



Rein äußerlich ist eine von Trasco gepanzerte Limousine kaum von einem Serienauto zu unterscheiden.


Ein Fahrzeug wird zunächst bis auf den Rahmen skelettiert und dann komplett neu aufgebaut.

Aber nicht nur Einzelpersonen bestellen diese Fahrzeuge, sondern auch Hersteller „normaler“ Autos, deren Kunden Bedarf an gepanzerten Fahrzeugen haben. Wenn die Stückzahl der nachgefragten Sonderschutzfahrzeuge zu gering ist, lohnt sich für die Autohersteller eine Serienproduktion nicht. Dann kommt oftmals Trasco zum Einsatz und entwickelt für die großen sogenannten OEM-Hersteller gepanzerte Kleinstserien.

Viele Kunden findet Trasco im mittleren Osten. Hier ist es oft üblich, dass die Herrschaften hoch aufragende Kopfbedeckungen tragen. Ein Umstand, der es schwer macht, in ein Auto mit handelsüblicher Dachhöhe einzusteigen. Da es für Menschen dieses Kulturkreises ein Ehrverlust darstellen könnte, sich zu bücken, erhöht Trasco die Dachlinie bis zu zehn Zentimetern. Das ermöglicht einen aufrechten Einstieg. Trotz der verlängerten Karosserien und der erhöhten Dächer sehen die Autos fast genauso aus wie ihre „normalen“ Geschwister. Darin liegt auch die Kunst, diese Fahrzeuge zu „entwickeln“ und nicht nur einfach ein Auto „von der Stange“ umzubauen. Fenster und Türen sind ein wichtiger Bestandteil einer Panzerung, aber nicht alles. Das Dach gehört auch dazu. Anders als bei den meisten Stretchlimousinen üblich, ist das Dach bei Trasco durchgängig gefertigt und als eine Einheit gepresst. Aus Stahl. Die Bestandteile der Panzerung überlappen sich, damit Geschosse keine Chance haben, an Stellen, wo eine Tür auf einen Holm trifft, durchzudringen.

FOTOS: PICTURE ALLIANCE / DPA — MICHAEL G. SCHMIDT (4)

Die Türen sind mit verstärkten Scharnieren und Halterungen ausgestattet. Zusätzlich haben sie vielfache Verriegelungspunkte am Rahmen, damit sie in ihrer Position stabil bleiben. Die Türen der Limousinen haben zusätzlich Motoren, die sie bewegen. Als ich das höre, nehme ich es zur Kenntnis, ohne mir Gedanken darüber zu machen. Erst als ich in einem „Arbeitsfahrzeug“, einem Toyota Land Cruiser, Platz nehmen darf, erfahre ich am eigenen Leib, warum die Türen der Limousinen eigene Antriebe haben. Ich greife zum Türgriff und ziehe an der Tür, um einzusteigen. Nichts tut sich, obwohl ich weder schmächtig noch schwächlich bin. Erst als ich die zweite Hand und großen Kraftaufwand anbringe, kann ich die Tür öffnen. So eine gepanzerte Tür wiegt schnell mal ein paar hundert Kilogramm. Sie zu bewegen ist nicht ganz einfach, wenn einem keine zusätzlich eingebaute Hydraulik dabei hilft.

Das Gefühl, in solch einem Auto zu sitzen, ist eigenartig, denn im Inneren ist es ganz ruhig. Man nimmt kaum noch Geräusche von außen wahr. Zudem ist es zur Tür hin erstaunlich eng, obwohl der Land Cruiser ein großes Auto ist. Die Windschutzscheibe hat ein sichtbar eingeschränktes Blickfeld. Das alles ist nachvollziehbar, wenn man sich Gedanken darüber macht, dass so eine Panzerung viel Platz in Anspruch nimmt. Sämtliche Panzerung findet nach innen statt, sodass die Fahrzeuge nach außen hin möglichst „normal“ aussehen.

HOHE SICHERHEIT HAT IHREN PREIS

Ein weiterer Punkt, an den Otto-Normal-Autofahrer gar nicht denkt, ist ein Notausstieg. Wenn so ein Auto „angesprengt“ wurde und auf der Seite liegt, braucht es einen Notausstieg, denn durch die Fenster kommt niemand raus aus dem geschützten „Käfig“. Eine Tür von mehreren Hundert Kilogramm Gewicht öffnet nach einem Angriff dieser Art auch der stärkste Mann nicht mehr. Den Notausstieg baut Trasco in Form von Hecktüren, die von innen zu öffnen sind, oder in Form von Schiebe- oder Sonnendächern ein. „Ein Sonnendach einzubauen ist kein Problem, auch unter Beibehaltung einer hohen Schutzklasse“, sagt der Geschäftsführer von Trasco, Sergej Lizun. „Schwieriger ist es das so zu machen, dass auch Regenwasser nicht eindringt.“ Was für trivial anmutende Probleme im Hinblick darauf, dass diese Dächer Angriffen mit Waffen standhalten. Aber nicht nur wegen des Notausstiegs schätzen die Kunden Sonnendächer, sondern auch, weil sie den Innenraum angenehm erhellen.

Mit all diesen Dingen ist es noch immer nicht getan. Die Motoren muss Trasco anpassen, sie müssen zusätzliche Batterien einbauen, um die ganzen extra Helferlein mit Strom zu versorgen. Diese müssen auch kugelsicher sein, genauso wie die Motorsteuerung. Hier baut Trasco inzwischen auch Gel-Batterien ein, denen es nichts ausmacht, wenn sie durchlöchert werden. Sich selbst verschließende Treibstofftanks sind ebenfalls dabei.

Wenn man all diese Dinge berücksichtigt, ist nachvollziehbar, dass ein normaler Mercedes der S-Klasse von rund 2,2 Tonnen auf gut 5,5 Tonnen als Trasco-Variante zunimmt. Das braucht natürlich neue Stoßdämpfer, ein anderes Fahrwerk, neue Bremsen und vieles mehr. Dinge, die Trasco entwickelt und damit eigene Autos baut. Daher sind sie auch offiziell als Fahrzeughersteller anerkannt.

Günstig ist ein Trasco nicht. „Arbeitsfahrzeuge“ fangen bei rund 200.000 Euro an. Geht es um Limousinen, liegen die Preise über einer Million Euro und erreichen auch schnell den doppelten Wert. Bedenkt man, was man dafür bekommt, dass es zwischen drei Monaten und einem Jahr dauert, bis ein Auto fertiggestellt ist, dann sind auch diese Summen nachvollziehbar.

Trasco ist einer der wenigen Hersteller, die gepanzerte Fahrzeuge vorrätig haben, also sofort liefern können. Wer sofortige Lieferung möchte, muss jedoch auch tiefer in die Tasche greifen. Geht nicht, gibt es bei Trasco nicht. Was es nicht gibt, entwickelt die Firma eben selbst. ●


Links: Limousine mit der höchsten Panzerungsstufe B7. Mitte: Gelbatterien, die Schüsse „schlucken“.




Eine Verglasung der höchsten Kategorie B7 hat mit einer herkömmlichen Scheibe nichts mehr zu tun.