

HÄGGLUNDS BV206

Ahoj ministranti, zima je na krku, a tak je potřeba se na ni pořádně připravit. Někdo přezuje na autě pneumatiky za zimní (což se tedy musí udělat už v listopadu) a někdo si prostě koupí... třeba Hägglunds BV206. V tu chvíli mu nedělá problém nejen sníh, ale ani mokro, bahno, dokonce ani řeka nebo rybník.

Myšlenka tohoto typu pásového vozidla se zrodila již v padesátých letech ve Švédsku v koncernu Volvo. Zadání bylo jasné – vytvořit něco, co si poradí s tuhými severskými zimami. A tak po mnoha zkouškách a prototypch (prý jich vzniklo na 50 verzí) se v roce 1964 rozjela sériová výroba typu BV202 (označení BV – Band Vagn – švédsky rolna). Projekt se poté dostal do strojírenské firmy AB Hägglunds & Söner, která od roku 1974 pokračovala ve vývoji a v roce 1980 došlo k sériové výrobě verze BV206. Hägglunds se rozpadl v roce 1988 a jeho volné pokračování dnes můžeme najít u britské společnosti BAE Systems.

Ale zpět k naší BV206. Celý koncept těchto pásových vozidel je velmi unikátní. Souprava se skládá vždy minimálně ze dvou částí – jedna řidičí s motorem a druhá zadní, která má také poháněné pásy (díky převodu z první části) a na kterou lze umístit skoro jakoukoli nástavbu. Unikátnost spočívá v tom, že vozidlo zatáčí ne díky změně rychlosti levého a pravého pásu, jako u většiny podobných pásových vozítek, ale právě díky natáčení obou kabin. Ty jsou spojeny hydraulickými písty, které zajišťují zatáčení. Možné je připojit i další vleč, pak má souprava části tři. Další zajímavostí je, že se BV206 řídí volantem a má automatickou převodovku, takže ho dokáže řídit skoro každý.

Slovo „skoro“ je trochu zavádějící. Při překonávání různých překážek – sněhu, bahna, mokřin – není řízení vždy snadné. Mrkněte na youtube, najdete spoustu videí, která jsou někdy až neuvěřitelná, co vše to

hle vozítko zvládne. Tu a tam i někde uvázne a věřte, že vyprošťování pak stojí za to! S tím si poradili například hasiči libereckého kraje, kteří BV206 vlastní. Vpředu mají navigiák, který by případně uvíznutí mohl pomoci vyřešit.

Další zajímavostí je, že měrný tlak na pásích je dvakrát nižší než tlak lidské nohy v botě, což napomáhá při přesunu na měkkém povrchu. Ve vodě se BV206 pohybuje díky pohybu pásů rychlostí cca 3–5 km/h, na silnici nebo rovném terénu rychlostí až 55 km/h. Spotřebu má cca 15–35 l/100 km (podle toho, kdo řídí a kudy jede) a dokáže nastartovat při teplotě až –52°C. Cena záleží na provedení a stavu, ale na E-bay se před třemi roky prodal jeden kousek za cca 350 000 Kč.



Technické údaje:

- Motor (jedna z možností): Mercedes-Benz OM 603
- Objem válců: 2 996 ccm
- Výkon: 100 kW (136 k) při 4 600 ot/min
- Délka vozidla: 6 810 mm
- Výška (v základu): 2 300 mm
- Šířka: 2 000 mm
- Světlá výška: 350 mm
- Stoupavost na pevném podkladu 45°, na sněhu 17°
- Celková hmotnost: 4 330 kg
- Nosnost: 2 170 kg
- Uveze až 17 pasažérů



P.S.: Zdravím ministranty ze Stodu a Krucemburku, jejichž službu u oltáře jsem mohl sledovat z pohledu Božího lidu .

Foto: Bundeswehr-Fotos, Christfi, Ein Dahmer, Sonaz, US 5055th Range Squadron - wikipedia.org