

Typenkompass

Panzer der UdSSR und Russlands

seit 1945

Alexander Lüdeke

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-31304-0 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Martin Gollnick
Innengestaltung: Sven Rauert

Inhalt

Vorwort und Dank	4
------------------------	---

Einleitung	5
------------------	---

Leichte Kampfpanzer 8

PT-76.....	8
K-90	13
PT-76M	14
Objekt 906 (PT-85)	15
Objekt 911B.....	16
Objekt 934.....	18
Objekt 685.....	19
2S25 Sprut-SD	20

Mittlere und Standard-Kampfpanzer 22

T-44M.....	22
T-54-I und -II	24
T-54, T-54A und T-54B.....	26
T-55.....	30
T-55M und T-55AM	34
Objekt 416.....	37
Objekt 140.....	38
Objekt 142.....	39
T-62A / Objekt 165.....	40
T-62.....	41
T-62M.....	46
Objekt 430.....	48
T-64.....	50
T-64A.....	52
T-64B.....	54
Objekt 476.....	57
Objekt 167 und 167M	58
Objekt 172.....	60
T-72.....	62
T-72A und T-72M.....	65
T-72B und T-72S.....	68
T-80.....	72
Objekt 219A / T-80A	74
T-80B.....	75
T-80U.....	78

T-80UD und T-80UE-1	82
Objekt 292.....	84
T-90 und T-90A.....	85
T-90MS	89
Objekte 450 und 480	91
Objekte 477 und 490	93
Objekt 299.....	96
Objekt 187.....	97
Objekt 640.....	98
Objekt 195.....	99
T-14.....	100

Schwere Kampfpanzer 107

JS-3M	107
JS-4	109
JS-6 (Objekte 252 und 253)	111
JS-7 (Objekt 260)	112
T-10.....	114
T-10M.....	116
Objekt 277 und 278.....	118
Objekt 770.....	119
Objekt 279.....	120

Flammpanzer. 121

OT-54.....	121
OT-55.....	122
Objekt 483.....	123

Raketen-Kampfpanzer 124

Objekt 757.....	124
Objekt 775.....	125
Objekt 287.....	126
IT-1 (Objekt 150).....	127

Vorwort und Dank

Thema dieses Typenkompasses sind die Kampfpanzer der Sowjetunion und Russlands seit 1945. Aus Platzgründen konnte anderen gepanzerten Kampffahrzeugen wie Schützen- oder Jagdpanzern sowie der Panzerartillerie leider kein Raum gegeben werden. Ein solches Unterfangen hätte den Rahmen eines Typenkompass gesprengt. Obwohl ich mich bemüht habe, möglichst viele Prototypen und sogar einige interessante Entwürfe aufzunehmen, die niemals verwirklicht wurden, mussten doch einige Typen außen vor bleiben. Dennoch denke ich, dass auch Kenner der Materie noch das ein oder andere entdecken können. Dies gilt besonders für die Vorgeschichte der Entwicklung des T-14, der bereits in den 1980er Jahren einige Vorläufer aufweist.

Wie immer haben mich auch bei diesem Buch zahlreiche Personen unterstützt, ohne die dieser Typenkompass nicht möglich gewesen wäre. Bedanken möchte ich mich daher bei Massimo Foti, Lawrence Skuse, Paul Appleyard, Greg Goebel, Oleg Halin, Dimitry Derevyankin, Aleksey Kitaev, Alexandr Zayetc, Vincent Bourguignon, Oliver Missing, Radek Panchartek und KMDB (Kharkiv Morozov Machine Building Design Bureau), deren Fotografien bzw. Zeichnungen ich verwenden durfte. Besondere Erwähnung verdient Vitaly V. Kuzmin, der mir großzügigerweise zahlreiche seiner exzellenten Aufnahmen zur Verfügung gestellt hat. Auch meiner Frau Martina sowie unseren Kindern Thore und Ida gilt mein Dank.

Einleitung

Als der 2. Weltkrieg endete, verfügte die UdSSR mit weit über 40.000 Kampfpanzern und gepanzerten Fahrzeugen ohne Zweifel über die zahlenmäßig stärkste und wohl auch schlagkräftigste Panzertruppe weltweit. Gepanzerte Fahrzeuge und insbesondere Kampfpanzer hatten sich zum zentralen Bestandteil der Bodentruppen der Roten Armee entwickelt.

Doch war der wichtigste Kampfpanzer der Roten Armee, der T-34/85, bei Kriegsende bereits veraltet. Weder seine Panzerung noch seine Bewaffnung mit einer 85-mm-BK oder das archaische Christie-Laufwerk mit Schraubenfedern entsprachen den Anforderungen an einen modernen Panzer. Der Nachfolgetyp T-44 wies zwar eine moderne Drehstabfederung und eine verbesserte Panzerung auf, konnte jedoch keine schwerere Waffe als die altbekannte 85-mm-BK aufnehmen. Der bei Kriegsende eingeführte JS-3 schien eine mächtiger schwere Panzer zu sein und beeindruckte die westlichen Militärs, war jedoch von zahlreichen Problemen geplagt, sodass seine Fertigung bereits nach rund einem Jahr wieder eingestellt wurde.

Der nur wenig später beginnende »Kalte Krieg« sorgte dafür, dass in den folgenden Jahrzehnten Zehntausende weitere Kampfpanzer produziert und rascher Folge immer wieder neue Typen entwickelt wurden. Die zwischen Ende 1945 und 1991 in der UdSSR gebauten Kampfpanzer dienten nicht nur zur Ausrüstung der eigenen Truppe, sondern wurden auch an die Verbündeten des Warschauer Paktes sowie an Staaten auf der ganzen Welt geliefert.

In den Hochzeiten des Kalten Krieges Anfang der 1980 Jahre verfügten die weitgehend mit sowjetischem Material ausgerüsteten Verbände des Warschauer Paktes in Bezug auf gepanzerte Fahrzeuge über eine rund dreifache (in manchen Bereichen noch höhere) Überlegenheit über die NATO.

Erst das Ende der Sowjetunion 1991 führte dazu, dass die Fertigung vom Kampfpanzern erheblich zurückgefahren und die Entwicklung gänzlich neuer Modelle praktisch eingestellt wurde. Rus-

sland als Nachfolgestaat der untergegangenen UdSSR verfügt erst in jüngster Zeit wieder über die Mittel, die Entwicklung und den Bau von Kampfpanzern voranzutreiben.

Die Konstruktion und Fertigung von Kampfpanzern in der Sowjetunion erfolgte unter erheblicher Geheimhaltung, sodass während des Kalten Krieges selbst westliche Geheimdienste nur bruchstückhaft über die Anzahl, die Qualität und die Fähigkeiten östlicher Kampfpanzer informiert waren. Diese mangelnden Kenntnisse sowie die von der Masse an Fahrzeugen ausgehende Bedrohung führte zu einer Mythenbildung bezüglich des Panzerbaus in der UdSSR, die bis heute anhält. War im Westen während des Kalten Krieges der Eindruck einer unauffaltsamen östlichen »Dampfwalze« weit verbreitet, entstand nach den Kämpfen des Irakkrieges 1991 ein völlig anderes Bild. Im Rahmen der Operation Desert Storm waren erstmals britische und amerikanische Panzereinheiten auf einen Gegner gestoßen, dessen Ausrüstung weitgehend aus sowjetischen Kampfpanzern (oder deren chinesischen Kopien) bestand, und sie hatten die irakischen Verbände deklassiert. Selbst moderne T-72 schienen keine Gegner für die britischen Challenger I und amerikanischen M1-Abrams-Kampfpanzer zu sein. Ein ähnliches Bild hatte sich, wenn auch nicht ganz so deutlich, bereits während der israelisch-arabischen Kriege gezeigt, als die mit westlichem Material ausgestatteten Israelis deutliche Siege über die vor allem mit sowjetischen Waffen versehenen arabischen Armeen erringen konnten. Doch der so entstandene Eindruck, die in der UdSSR entworfenen Kampfpanzer seien minderwertig und den westlichen Modellen in keinsten Weise ebenbürtig, traf so nicht zu. Zum einen wurden die ägyptischen, syrischen und irakischen Einheiten nicht gut geführt und erwies sich der Ausbildungsstand sowie die Motivation der Panzerbesatzungen als erheblich schlechter als bei ihren israelischen, britischen oder amerikanischen Gegnern, zum anderen verfügten zumindest die Iraker 1991 nur über »abgespeckte« Exportmodelle und veraltete Munition. In

einer Konfrontation mit Truppen des Warschauer Paktes hätte sich aller Wahrscheinlichkeit nach ein anderes Bild geboten.

Allerdings zeigten diese Begegnungen, dass in der UdSSR eine völlig andere Designphilosophie als im Westen verfolgt worden war. Die Entwürfe der sowjetischen Panzerbauer beruhten auf den Erfahrungen des 2. Weltkriegs und deren wissenschaftlicher Auswertung, außerdem hatten sie stets die Grenzen der Infrastruktur in der UdSSR zu berücksichtigen. Neben einer guten ballistischen Formgebung legten die sowjetischen Konstrukteure stets Wert auf ein Fahrzeug mit möglichst geringen Abmessungen, um zum einen die Zielfläche zu verringern und zum anderen innerhalb einer vorgegebenen Gewichtsgrenze eine möglichst starke Panzerung realisieren zu können. Dies führte dazu, dass die ergonomischen Verhältnisse keine Priorität genossen und der Besatzung nur wenig Raum zur Verfügung stand. Dieser Faktor wurde jedoch von den sowjetischen Konstrukteuren bewusst in Kauf genommen und von den Streitkräften zum Teil dadurch kompensiert, dass es für Kampfpanzerbesatzungen eine entsprechende Größenvorgabe gab. Im Gegensatz zu amerikanischen und britischen Ingenieuren, die noch bis in die 1960er Jahre Otto-Motoren die Treue hielten, bevorzugten ihre sowjetischen Gegenstücke bereits seit Ende der 1930er Jahre Dieselmotoren, da diese öko-

nomischer und weniger feuergefährlich waren sowie ein besseres Drehmoment aufwiesen. Allerdings stagnierte die Motorenentwicklung in der UdSSR, sodass die Triebwerke der T-54/55/62 und selbst des T-72 noch Abkömmlinge des alten W-2-Aggregats aus dem T-34 waren. Auch die Lebensdauer sowjetischer Triebwerke ließ zu wünschen übrig, so mussten die Motoren des T-54/55 laut Hersteller bereits nach nur 350 Laufstunden generalüberholt werden. Dies war aber auch eine Frage der Herstellungskosten eines Motors, denn aufgrund ihrer Erfahrungen im 2. Weltkrieg legten die sowjetischen Streitkräfte weniger Wert auf eine lange Lebensdauer als vielmehr auf einen günstigen Anschaffungspreis eines Kampfpanzers. Im Ernstfall, so rechnete man, würde die durchschnittliche Überlebenszeit eines Fahrzeugs ohnehin nur Tage, bestenfalls einige Wochen betragen. Kampfpanzer waren, wie auch ihre Besatzungen, in den Planungen der sowjetischen Militärs schlicht massenhaft zur Verfügung stehendes Verbrauchsmaterial. Warum also auf langlebige, in der Anschaffung teure Komponenten setzen? Stattdessen bevorzugte man einfache, kostengünstige Lösungen, die auch während eines Krieges rasch und in großen Stückzahlen zu fertigen waren. Überhaupt setzte die UdSSR in der Regel auf möglichst einfache Militärtechnik, deren Wartung und Bedienung auch von einfachen Wehrpflichtigen rasch erlernt

Panzerwerke in der UdSSR und Russland

Werks-Nr.	Ort	Name	Objekt-Nr.	Serienfertigung
Nr. 183	Nischni Tagil	Ural-Wagon-Werk bzw. Uralwagonsawod	1XX	T-44, T-54/55, T-62, T-72, T-90, T-14
	Leningrad (später umbenannt in St. Petersburg)	Kirow-Werk	2XX	T-10M, T-80, T-80B
Nr. 75	Charkow (heute Ukraine)	Malyschew-Werk	4XX	T-54, T-64, T-80UD (T-84)
Nr. 174	Omsk	Uralmasch	6XX*	T-55, T-80UM
	Tscheljabinsk	Kirow-Werk	7XX	JS-3, JS-4, T-10, T-10M
	Stalingrad, später umbenannt in Wolgograd	Traktorenwerk Stalingrad bzw. Wolgograd	9XX	

* Mit der Ziffer »6« beginnende Nummern wurden auch dem Kurganer Maschinenbauwerk und dem Werk in Omsk zugeordnet

werden konnte. Nicht zuletzt dieser Ansatz führte dazu, dass sowjetische Rüstungsgüter sich in der 3. Welt einer hohen Beliebtheit erfreuten und noch immer erfreuen.

Der Rüstungswettlauf des Kalten Krieges brachte es mit sich, dass das Militär immer wieder nach neuen, verbesserten Kampfpanzern verlangte, um den Gegner zu übertrumpfen oder zumindest mit ihm Schritt zu halten. In den Konstruktionsbüros der sowjetischen Panzerwerke wurde daher oftmals parallel an mehreren Entwürfen zugleich gearbeitet, wobei sich die einzelnen Projekte jedoch über unterschiedlich lange Zeiträume erstrecken konnten. Die während ihrer Entwicklungszeit als »Objekt« (Объект) bezeichneten Projekte erhielten jeweils eine eigene dreistellige Nummer, deren erste Ziffer typischerweise einem bestimmten Konstruktionsbüro zugeordnet wurde. Allerdings wurden diese Nummern nicht immer chronologisch vergeben, sodass sich daraus nicht sicher auf eine zeitliche Abfolge schließen lässt.

Obwohl die Konstruktionsbüros der Panzerwerke in der Regel nach den Vorgaben und auf Geheiß des Verteidigungsministeriums tätig wurden, verfügten insbesondere die Chefkonstruktoren der beiden wichtigsten Büros für die Entwicklung von mittleren und Standardkampfpanzern in Charkow und Nischni Tagil, Alexander Morozow und Leonid Karzew, über genügend Einfluss und Kontakte in Militär und Politik, um eigene Ideen durchzusetzen.

Verfolgte Morozow in Charkow den Ansatz, das technologisch Machbare auszureizen, setzte Karzew eher auf schrittweise Entwicklungen, um technische Risiken zu minimieren. Der in Charkow entwickelte T-64 war ein für seine Zeit revolutionäres Fahrzeug, das die Feuerkraft und den Schutz eines schweren Panzers mit dem Gewicht und der Beweglichkeit eines mittleren Typs verband. Der T-64 war aber auch ein anspruchsvoller Panzer, der die Grenzen des in der UdSSR technisch Machbaren zu jener Zeit teils überschritt und daher zunächst erhebliche Probleme bereitete.

Der T-64 stellte die berühmte Ausnahme von der Regel dar, dass die Sowjetarmee auf einfache Technik setzte. Die bis daher geltende Devise, dass auch einfache Wehrpflichtige rasch den Umgang mit einer Waffe erlernen könnten sollten, galt für den T-64 nicht mehr. Insbesondere der nach dem Gegenkolben-Prinzip arbeitende Diesel konnte lange Zeit nicht zuverlässig gemacht werden. So groß waren die Zweifel am Antrieb des T-64, dass die eigentlich ab 1968 geplante schrittweise Umstellung aller Panzerwerke auf die Produktion dieses Typs nicht durchgeführt, sondern stattdessen die Entwicklung einer Variante des T-64 mit einem alternativen Antrieb in Auftrag gegeben wurde. Eine Entscheidung, die schließlich zum T-72 aus Nischni Tagil und einige Jahre später dem T-80 aus Leningrad führte – Kampffahrzeuge, die vom T-64 nur noch die Grundausrüstung (3-Mann-Besatzung, Ladeautomat, 125-mm-Glattrohr-BK, Antrieb im Heck) übernahmen. Diese Grundausrüstung war damit jedoch prägend für den Panzerbau bis zum Ende der Sowjetunion 1991.

Obwohl bereits in den 1980er Jahren Arbeiten an der Nachfolgeneration des T-64/72/80 begonnen hatten, kamen diese Projekte mit dem Zerfall der UdSSR beinahe zum Erliegen. Hinzu kam, dass Charkow nun in der Ukraine lag und das dortige Panzerwerk sowie das angeschlossene Konstruktionsbüro eigene Wege gingen bzw. gehen mussten. Die während der 1990er und frühen 2000er Jahre vorgestellten Objekte 640 und 195 gingen nicht in Serie, wohl auch aus Mangel an Finanzmitteln. Dennoch ruhte das letzte verbliebene russische Werk für die Produktion von Kampfpanzern in Nischni Tagil nicht und entwickelte mit der Plattform Armata eine ganz neue Familie schwerer Kampffahrzeuge, zu denen auch der eindrucksvolle Kampfpanzer T-14 zählt, der im Mai 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und sicher zu den modernsten seiner Art zählt. Die russische Industrie ist damit wieder dort angelangt, wo sie seit Ende der 1930er Jahre zu finden war: an der Spitze der internationalen Entwicklung im Panzerbau.

PT-76

Aufgrund der im 2. Weltkrieg gemachten Erfahrungen wurden in der UdSSR ab 1947 eine Reihe schwimmfähiger Panzer konzipiert, die u. a. zur Aufklärung und der Errichtung von Brückenköpfen bei Gewässerüberquerungen dienen sollten. Von den so entwickelten Projekten erreichte aber nur eines das Prototypenstadium. Das im Mai 1949 vorgestellte Versuchsfahrzeug P-39 (Objekt 101) enttäuschte jedoch auf ganzer Linie. Es besaß schlechte Schwimmigenschaften, lag achtern zu tief im Wasser und erreichte die vorgegebenen Leistungsdaten nicht. Im August 1949 beauftragte der Ministerrat der UdSSR das Konstruktionsbüro (OKB) des Tscheljabinsker Kirow-Werks mit der Entwicklung eines Amphibienpanzers, der zunächst als Objekt 740 bezeichnet wurde und schließlich als PT-76 (Plawajuschtschij

Tank – Schwimmpanzer, 76 für das Kaliber der BK) in die Bewaffnung übernommen wurde. Chefkonstrukteur war N. W. Schaschmurin. Zugleich wurde unter der Bezeichnung Objekt 750 ein schwimmfähiger Schützenpanzer entworfen, der spätere BTR-50.

Nachdem im Frühjahr 1950 ein erster Prototyp des Objekts 740 fertiggestellt worden war, begann im Juni jenes Jahres die staatliche Erprobung. Da diese erfolgreich verlief und sich der Typ gegen den Konkurrenzentwurf K-90 (s. S. 13) durchsetzen konnte, beschloss der Ministerrat der UdSSR im August 1951 die Einführung des nun offiziell als PT-76 bezeichneten Modells. Die Serienfertigung lief kurz darauf im Traktorenwerk Stalingrad an. Im Jahr darauf erreichten die ersten PT-76 die Rote Armee. Der PT-76 war vor allem als Aufklärungs-

Zwei frühe PT-76 (Modell 2, zu erkennen an der Schlitzmündungsbremse) verlassen im August 1979 im Rahmen eines Manövers ein Gewässer.





Der PT-76 setzte Anfang der 1950er Jahre Maßstäbe, da er Gewässer ohne Vorbereitung zu durchqueren vermochte. Dieser PT-76 befindet sich im Evergreen Air Museum, McMinnville, Oregon. (Foto: Greg Goebel, 2007)

fahrzeug gedacht und sollte rasch und ohne große Vorbereitung Gewässer überwinden können. Diese Forderung diktierte zahlreiche Eigenschaften des Panzers. So war die Wanne bootsförmig gestaltet und relativ groß, um den notwendigen Auftrieb zu erzeugen. Zugleich war die Panzerung so leicht (Wanne 5–14 mm, Turm 6–20 mm), dass sie an vielen Stellen bereits von 12,7-mm-Geschossen problemlos durchschlagen werden konnte. Der Fahrer saß vorn, mittig war ein Drehturm mit einer 76,2-mm-BK aufgesetzt, der Antrieb befand sich im Heck. Der PT-76 verfügte über ein Fahrwerk mit sechs Laufrollen an Drehstäben, jedoch ohne Stützrollen. Trotz der schmalen Ketten war der Bodendruck durch das geringe Gewicht so niedrig, dass der PT-76 auch mit schwierigem Gelände gut zurechtkam. Das 6-Zylinder-Dieselftriebwerk vom Typ W-6 war ein halbiertes W-54-Motor, wie er im T-54 zum Einbau kam.

Im Wasser übernahmen anstelle konventioneller Schiffsschrauben zwei am Heck befindliche Wasserstrahldüsen den Vortrieb – 1950 ein innovatives Konzept. Vor der Einfahrt ins

Wasser wurden am Bug ein Schallschild aufgerichtet und Lenzpumpen in Betrieb genommen.

Obwohl gegen leicht gepanzerte Aufklärungs- oder Schützenpanzer wirksam, war der Wert der 76,2-mm-BK gegen Kampfpanzer bereits in den 1950er Jahren fragwürdig. War der Prototyp noch mit einer 76,2-mm-BK des Typs LB-70G ausgerüstet, erhielten frühe Serienexemplare (sowjetische Bezeichnung PT-76 Modell 1) eine unstabilisierte BK D-56T ohne Mündungsbremse. Kurz darauf wurde jedoch eine Schlitzmündungsbremse eingeführt (PT-76 Modell 2). Ab 1957 kam dann die D-56TM mit Rauchabsauger und kürzerer Zweikammernmündungsbremse zum Einbau (PT-76 Modell 3). Zudem wurden die Wanne um rund 13 cm erhöht und neue Funkgeräte, neue Optiken sowie IR-Fahrscheinwerfer installiert. Der Kommandant musste sich bei Nachteinsätzen jedoch mit einem von Hand gerichteten Weißlichtscheinwerfer am Turm behelfen.

Ab 1959 wurde die Version PT-76B gefertigt (Modell 4), die (neben weiteren Detailänderungen) eine in zwei Achsen stabilisierte BK



Ein sehr früher PT-76, wie er 1951 in Kubinka und Sewastopol erprobt wurde. Man beachte die Schlitzmündungsbremse der 76-mm-BK des Typs LB-70G sowie die nicht der Serienfertigung entsprechenden Laufträder. (Zeichnung: Radek Panchartek)

DT-56S, eine ABC-Schutzanlage, ein automatisches Feuerlöschsystem, einen modifizierten Motor, eine etwas längere Wanne sowie größere interne Treibstofftanks aufwies. Durch Einspritzen von Diesel in die Auspuffanlage (zuvor waren Nebeltonnen verwendet worden) war der PT-76B zudem fähig, sich einzunebeln. Befehlsfahrzeuge auf Basis des PT-76 mit zusätzlicher Funkausrüstung wurden mit dem Suffix »K« und ABC-Spürpanzer mit »RKh« gekennzeichnet. Einige PT-76 wurden zudem mit 12,7-mm-Fla-MG Modell DschK 1938/46 auf dem Turm ausgerüstet. Neben den Serienversionen des PT-76 entstanden auch eine Reihe von Versuchsfahrzeugen, z. B. PT-76B mit Startbehältern für PzAbwLRak 9M14 Malyutka (NATO-Bezeichnung AT-3 Sagger), Fahrzeuge mit 85-mm-BK oder 130-mm-Raketenwerfern. Der PT-76 diente zudem dem chinesischen Typ 63 sowie dem nordkoreanischen PT-85 als Vorbild (s. dazu Typenkompass »Leichte Panzer und Jagdpanzer«). Die Produktion endete 1967. Wie viele PT-76 insgesamt gebaut wurden, ist jedoch nicht vollständig klar. Neueren russischen Angaben zufolge wurden 3039 PT-76 produziert, andere russische Quellen geben zirka 5000 Exem-

Typ	Leichter Panzer PT-76 Modell 1 und 2
Hersteller	Traktorenwerk Stalingrad (Entwicklung durch Kirow-Werk Tscheljabinsk)
Gefechtsgewicht (kg)	14.000
Länge (mm)	Wanne 6910, mit Rohr 7625
Breite (mm)	3140
Höhe (mm)	2195
Motor	6-Zyl.-Diesel W-6
Leistung (kW/PS)	177/240
Leistungsgewicht (PS/t)	17,14
Vmax (km/h)	Straße 45, Wasser 10
Kraftstoffvorrat (l)	250 (extern 2 x 90-l-Zusatztanks am Heck möglich)
Fahrbereich (km)	Straße 260 (400 mit Zusatztanks), Gelände 180, Wasser 60–70
Besatzung	3
Bewaffnung	1 x 76,2-mm-BK D-56T L/43; 1 x 7,62-mm-MG SGMТ koaxial
Kampfsatz	40 x 76,2 mm, 1000 x 7,62 mm
Panzerung	Panzerstahl, 5–20 mm
Furttiefe	Schwimmfähig



Mit Schnorcheln ausgerüstete PT-76B der sowjetischen Marineinfanterie während eines Manövers Anfang der 1970er Jahre.

plare an. Westliche Veröffentlichungen sprechen jedoch von 7000 oder gar bis zu 12.000 Panzern dieses Typs. Es ist aber möglich, dass in diese Zahlen Fahrzeuge eingeflossen sind, die auf dem Fahrgestell des PT-76 basieren, so z. B. der SPz BTR-50, der Flak-Panzer ZSU-23/4, das FlaRak-System 2K12 KUB (Nato-Bezeichnung SA-6), die Raketenwerfer der Luna-Serie, der Jagdpanzer ASU-85 sowie das ungepanzerter Amphibienfahrzeug GSP.

Russischen Angaben zufolge wurden rund 2000 PT-76, darunter auch Gebrauchtfahrzeuge, in über 30 Staaten exportiert. Neben den Mitgliedern des Warschauer Paktes und Kuba wurden vor allem arabische, afrikanische und asiatische Entwicklungsländer beliefert. Dementsprechend fand der Typ auch in zahlreichen Konflikten Verwendung. Dazu zählten u. a. der Vietnamkrieg (einem nordvietnamesischen PT-76 wurde am 9. Mai 1972 die zweifelhafte Ehre zuteil, der Erste von einer TOW-PzAbwLRak zerstörte Panzer zu sein), der indisch-pakistanische Krieg 1971, die arabisch-israelischen Kriege 1967 und 1973, der angolansische Bürgerkrieg (sowie der Konflikt mit Südafrika) 1975 bis 2002, die Golfkriege 1980 bis 1988, 1990/91 und 2003 sowie die Konflikte, die dem Zerfall Jugoslawi-

Typ	Leichter Kampfpanzer PT-76B
Hersteller	Traktorenwerk Stalingrad (1961 umbenannt in Traktorenwerk Wolgograd)
Gefechtsgewicht (kg)	14.600
Länge (mm)	Wanne 7220, mit Rohr 7660
Breite (mm)	3170
Höhe (mm)	2255
Motor	6-Zyl.-Diesel W-6B
Leistung (kW/PS)	195/265
Leistungsgewicht (PS/t)	18,15
Vmax (km/h)	Straße 45, Wasser 10
Kraftstoffvorrat (l)	400 (extern 2 x 90-l-Zusatztanks am Heck möglich)
Fahrbereich (km)	Straße 450 (600 mit Zusatztanks), Wasser 120
Besatzung	3
Bewaffnung	1 x 76,2-mm-BK D-56S L/43; 1 x 7,62-mm-MG SGM-T koaxial
Kampfsatz	40 x 76,2 mm, 1000 x 7,62 mm
Panzerung	Panzerstahl, 5–20 mm
Furtiefe	Schwimmfähig

ens in den 1990er Jahren folgten. Sowjetische Truppe nutzten den Typ 1956 beim Einmarsch in Ungarn und 1968 bei der Niederschlagung des Prager Frühlings. Russische PT-76B sind 1995 und 1999/2000 vereinzelt auch noch in Tschetschenien gesichtet worden.

Obwohl der PT-76 spätestens seit den 1970er Jahren veraltet ist, steht er auch 2016 noch bei zahlreichen Streitkräften (vor allem ärmerer Länder), aber auch der russischen Marineinfanterie in Dienst und wird dort aller Voraussicht nach auch noch lange zu finden sein. Um die Nutzungsdauer zu verlängern, offerieren diverse Firmen Modernisierungen für den PT-76. So bietet die israelische Firma NIMDA ein umfassendes Paket an, das u. a. eine 90-mm-Cockerill-BK, einen Detroit-Diesel-Motor und eine neue FL-Anlage (inkl. Laser-EM und Nachtsichtgeräten) beinhaltet. Einziger Kunde für dieses Upgrade sind bisher die indonesischen Marines, die

diese Fahrzeuge unter der Bezeichnung PT-76(M) bzw. PT-2000 betreiben. Seit den frühen 2000er Jahren bietet Rosoboronexport, ein staatliches russisches Unternehmen, ein KWS-Paket für den PT-76B an, das einen neuen Zwei-Mann-Turm mit vollstabilisierter 57-mm-MK, den 300-PS-Diesel und das Getriebe des BMP-1 (wodurch sich die Geschwindigkeit auf 60 km/h erhöht), neue Ketten, neue Optiken und ein modernes FL-System beinhaltet. Der als AU-220M bezeichnete Turm ist mit der Zugrohrwaffe BM-57 ausgerüstet, die auf der altbekannten 57-mm-Flak S-60 (z. B. im ZSU-57-2 zu finden) basiert. Der Turm ist modular konzipiert, sodass er je nach Ausstattung zwischen 2,5 und 4 t wiegt und auf unterschiedlichste Plattformen gesetzt werden kann, z. B. BTR-80, BMP-1 und -2, M-113, PT-76B oder 2S25 Sprut. Kunden blieben jedoch offenbar bisher aus

*Dieser PT-76B der NVA steht heute im Panzermuseum Munster. Die NVA erhielt zwischen 1956 und 1964 131 PT-76 und ab 1965 noch einmal 54 PT-76B.
(Foto: Massimo Foti, 23. Oktober 2013)*

