

现代意义轮式装甲车迅猛发展时期



1935 年德国生产的 Sdkfz 231 重型侦察车

现代意义上的轮式装甲车的发展始于上世纪 60 年代，但在多国范围内的真正发展是在 70 年代以后。当时，西方国家普遍建成了现代化的公路交通网，创造了利用轮式装甲车实施快速机动作战的外部环境条件，同时现代汽车工业的飞速发展也为轮式装甲车的发展提供了成熟的技术基础。轮式装甲车在战术机动性和火力性能方面已逐渐达到几乎可与坦克平分秋色的水平，在世界主要国家军队中的装备规模日益增大，成为 20 世纪 70、80 年代各国轻型机械化部队的主要作战装备。20 世纪 90 年代初冷战结束以后，世界形成新的军事斗争格局，高技术条件下的局部战争成为现代战争的主流样式。面对新的军事需求，世界各军事强国更加重视新型轮式装甲车的发展。轮式装甲车已显现出在 21 世纪初实现全面更新换代的必然趋势。



苏联/俄罗斯是较早发展轮式装甲车的国家之一，且装备数量也最大。上世纪 50 年代末研制、60 年代初装备苏联摩步师的 BTR-60 装甲输送车至 1976 年停产，共生产了 25000 辆，出口到一些第三世界国家，是迄今世界上装备数量最多的轮式装甲输送车。20 世纪 70 至 80 年代初，苏联又相继在 BTR-60 的基础上研制出 BTR-70 和 BTR-80 装甲输送车，陆续装备部队。三种车型的动力装置均为后置配置，使车辆重心偏后，以满足对水上浮渡能力的要求。

1994 年，俄罗斯研制出 BTR-90 (8×8) 装甲输送车，但至今尚未正式生产。该车的装甲防护能力得到较大增强，车体正面可防 14.5 毫米枪弹，车体底甲板为 V 形结构，增强了对反坦克地雷的抵御能力。战斗全重增加到 17 吨，安装了 BMP-2 步兵战车的炮塔，武器系统除 30 毫米机关炮外，又增装了 2 具 AT-5 反坦克导弹发射器，增强了远距离对坦克作战的能力。

二战后，美国轮式装甲车的发展一度明显滞后于其它西方国家。20 世纪 60 年代初，美国凯迪拉克·凯奇公司研制出 V-100 “突击队员” (4×4) 轻型装甲车，并参加了越南战争。V-100 战斗全重为 7.37 吨，乘、载员 12 人。由于该车是利用 M44 军用卡车的车桥和 M113 履带式装甲输送车的发动机拼凑起来的，所以在设计上存在的问题比较多。后又改进研制出 V-200，战斗全重增加到 12.73 吨。该系列车辆后来正式命名为 LAV-150 (LAV 是“轻型突击车”的英文缩写)。20 世纪 70 年代末，美国在 LAV-150 (4×4) 装甲车的基础上研制出 LAV-300 (6×6) 装甲输送车，主要用于出口。该车战斗全重 15 吨，可安装各种口径的机枪和机关炮。

美军原来只有海军陆战队使用轮式装甲车，主要是加拿大生产的 LAV-25 (8×8) 装甲输送车，共装备了 758 辆，其中包括 96 辆“陶”式反坦克导弹发射车。LAV-25 装有 1 门 25 毫米机关炮，可搭载 6 名步兵，主要用于执行侦察任务。装备 LAV-25 的美国海军陆战队曾参加过 1991 年的海湾战争，在攻占科威特城的战斗中发挥了重要作用。



20 世纪末，美国陆军进一步提高了对轮式装甲车的重视程度。1999 年 10 月提出新型陆军过渡性改革计划的设想后，2000 年选定加拿大生产的 LAV III (8×8) 装甲输送车作为过渡型装甲车，购置总量达到 2131 辆。该车亦称为“斯特赖克”装甲车，基型车为步兵输送车，战斗全重 17.2 吨，装有 1 挺 12.7 毫米机枪或 1 具 40 毫米自动榴弹发射器，搭载步兵数量增加到 9 名，可由 C-130 运输机空运。目前，美国陆军已将“斯特赖克”装甲车列为正在组建的过渡型作战旅的主要装甲装备，并将对早期生产的“斯特赖克”装甲车进行改进。改进的主要目的是利用 C4I 技术增强信息化作战能力，增加了协同战术电台系统(JTRS)。2004 年，美军又为驻伊拉克部队的“斯特赖克”装甲车车长配备了新研制的头盔式显示器，可以显示 FBCB2 旅和旅以下作战指挥系统的战场态势信息。

另外，美军计划于 2005 年底开始生产“斯特赖克”装甲车的两种变型车，即机动火炮系统和三防侦察车。另外，为适应战后伊拉克安全形势的需要，美军计划 2005 年 9 月为驻伊美军装备“谢里夫”轮式装甲车。“谢里夫”装甲车是利用“斯特赖克”和 LAV 装甲车底盘新研制的一种装甲车，该车装有高能微波武器，主要用于在城市环境中与武装分子作战，减少平民伤亡。武器系统利用毫米波电磁能产生非致命杀伤作用，作用距离为 1000 米，人员在受到照射时会产生烧灼感，失去行为能力。

