



*Alfred Staarman' en
Casper van Bruggen*

De Mercedes- Benz 290 GD softtop KCT

Nederlandse commando's hebben sinds 1995
de Mercedes-Benz 290 GD in gebruik.

De verschillende missies waaraan het korps in de
afgelopen jaren deelnam, hebben voor een
veelheid aan modificaties gezorgd. Het voertuig
werd steeds, deels improviserenderwijs,
aangepast aan specifieke wensen van de
bemanning. Zo is in Afghanistan snel in- en
uitstijgen gewenst om 'rondom van je af te
kunnen bijten'.

Alfred Staarman is conservator moderne
militaire geschiedenis in het Legermuseum
Casper van Bruggen is fotograaf in het
Legermuseum

De Mercedes-Benz 290 GD is als voertuig in vele verschillende gedaanten al sinds 1993 in gebruik binnen de Koninklijke Landmacht. De 5kN (korte wielbasis) Algemene Dienst en de 7,5 kN (lange wielbasis) Algemene Dienst zijn de meest gebruikte uitvoeringen, daarvan zijn er bij elkaar destijds zo'n 3000 ingevoerd. Het Korps Commandotroepen (KCT) heeft sinds 1995 van de 7,5 kN versie 72 exemplaren gekregen in de zogenaamde softtop uitvoering. Behalve het ontbreken van het vaste dak, onderscheidde deze wagen zich aanvankelijk van andere 7.5 kN uitvoeringen door een kolomaffuit voor de mitrailleur MAG en, iets later toegevoegd, een lier. Sindsdien is de KCT uitvoering van de Mercedes op vele punten aangepast. Daarover gaat deze bijdrage, met de kanttkening dat op verzoek van het KCT uit oogpunt van *Opsec* (operational security) een aantal zaken niet of summier worden aangestipt.



Afb. 1 De Mercedes Benz 290 GD 11 kN zoals de commando's hem de laatste jaren hebben gebruikt in Afghanistan en daarvoor in Irak, maar toen nog als 7,5 kN. Dit exemplaar is door het KCT tijdelijk onttrokken aan de voorraad om hem als topstuk te kunnen exposeren in de expositie Special Forces. Hij is in authentieke staat vervoerd. Het zand dat erop zit is Afghaans woestijnzand dat op de voertuigen gesmeerd wordt als camouflage. Om het verschil aan te geven is ernaast de groene MB geplaatst zoals hij begin jaren negentig in de KL instroomde: de Mercedes Benz 250 GD 7,5 kN prototype softtop.

De MB's die in 2005 naar Afghanistan zijn verscheept waren niet bepaald nieuw. Tien jaar inzet hebben de nodige uiterlijke veranderingen tot gevolg. De eerste aanpassingen aan de MB vonden al vrij snel plaats na invoering. Het gebruik van het voertuig veranderde mee met de veranderende taakstelling van het KCT. De MB's gingen in de jaren negentig mee naar Bosnië. De initiële taak van de commando's tijdens UNPROFOR was hoofdzakelijk het uitvoeren van voetpatrouilles. Later, tijdens IFOR en SFOR kwamen daar andere taken bij en



Afb. 2 *Commando's van Dutchbat II in Bosnië, in het kader van UNPROFOR in de winter van 1994-1995. De voertuigen zijn hier nog nieuw, in witte UN beschildering, zonder bagagerekken, met de MAG op kolomaffuit en de draadsnijder voorop. (Foto D. Brouwer)*

werd ook het voertuig steeds belangrijker. Er werden langere voertuigpatrouilles gereden en grotere afstanden afgelegd. Al snel werd de MB te klein. Bij meerdaagse patrouilles en opdrachten moest er veel meer bagage mee dan voorheen. De wens om een bagagerek achterop het voertuig te monteren was daarmee geboren, en de eerste van een reeks modificaties in gang gezet.² Toen de rekken eenmaal gemonteerd waren, konden de mannen die achterin zaten het voertuig alleen nog verlaten door eruit te springen. Er in klimmen met bepakking was ook niet eenvoudig. Om aan dit probleem tegemoet te komen werd een opstap gemonteerd.

Na Bosnië volgde de eerste korte inzet in Afghanistan, daarna in Irak, in het kader van de missie SFIR. De andere omstandigheden maakten wederom aanpassingen noodzakelijk. De schootsvelden in de woestijn zijn groter dan elders. Waar de commando's in Bosnië al de wens hadden uitgesproken om de MAG te vervangen door de mitrailleur .50, werd nu de noodzaak van een zwaarder wapen evident. Er was eenvoudigweg behoefte aan meer vuurkracht en een grotere dracht. Waar eerst de MAG het hoofdwapen was en de Minimi op de affuit van de voertuigcommandant/bijrijder was geplaatst, verhuisde met de intrede van de mitrailleur .50 de MAG naar de bijrijder en werd de Minimi voortaan achterin het voertuig meegevoerd. Om de bijrijder zijn wapen goed te kunnen laten bedienen was al eerder een stoelverhoger geplaatst. De bijrijder



Afb. 3 Nederlandse Commando's in Irak tijdens de missie SFIR, 2004. De voertuigen zijn nog uitgevoerd met de MAG op kolomaffuit en de oude rolbeugel. Dit type rijplaten is inmiddels vervangen, en de neergeklapte voorruitent geheel verdwenen. De commando's dragen hier Britse jassen (smocks).

zit nu iets hoger dan de chauffeur en kan in ieder geval zijn positie ten opzichte van het wapen goed afstellen. Met de komst van de mitrailleur .50 werd ook de noodzaak van een ringaffuit voelbaar want deze mitrailleur is te zwaar voor een kolomaffuit. Bovendien is een schutter die met het wapen om de affuit heen moet draaien door een volgepakt en rijdend voertuig, verre van ideaal gebleken. De ringaffuit geeft de schutter een stabielere positie waarbij het wapen om de schutter draait in plaats van andersom. Behalve dat de schutter een veel betere en veiligere werkplek heeft gekregen, kan nu de ruimte in het voertuig beter benut worden. Om aan de operationele eis te blijven voldoen om een MB intern in een CH47 te kunnen vervoeren, is de ringaffuit opklapbaar gemaakt. In tegenstelling tot vele andere ringaffuiten, kan op deze affuit het wapen bij het inklappen compleet gemonteerd blijven en dus tot het laatste moment worden ingezet. Inmiddels was de MB naar alle kanten aan het uitdijen. Hij was niet alleen langer geworden door de rekken achterop en breder door reservewielen aan beide zijden te plaatsen, maar door de ringaffuit nu ook hoger.

In Irak bleek de MB een voertuig te zijn dat voortdurend aan modificaties onderhevig zou blijven. Deze hadden eerst het karakter van improvisaties op het niveau van de gebruikende eenheid; het KCT. Later werd dat gestructureerd

middels een overleg tussen het KCT, de materieelorganisatie van Defensie (DMO) en een constructiebedrijf dat snel kon leveren. Inmiddels vinden de modificaties, met de verzamelnaam *mobility pakket* hun weg ook elders binnen de landmacht.

De ringaffuit bracht behalve een oplossing ook een nieuwe uitdaging. Door het meergewicht van de ringaffuit nam het effectief laadvermogen (payload) onaanvaardbaar af. Om minimaal op dezelfde payload te blijven is het meergewicht van de affuit verdisconteerd in het verhogen van het laadvermogen van 7,5 kN naar 11 kN. Daarvoor is de achteras verzwaard, een stabilisator geplaatst en zijn de remmen en de vering aangepast aan de nieuwe configuratie. Officieel is daarmee nu de MB290 GD 7,5 kN softtop van het KCT opgewaardeerd naar 11kN. Omdat de ringaffuit aan de rolbeugel is bevestigd en naar voren is geïntegreerd met een nieuwe draadsnijder, is de rolconstructie als geheel nu sterker. Het naar achteren verplaatsen van de draadsnijder was een begrijpelijke wens van de MAG schutters. Het zwaartepunt van de MB kwam door de nieuwe constructie met de ringaffuit wel hoger te liggen en het totaalgewicht nam door het wapen en de affuit belangrijk toe.

143

Afb. 4 *Passen en meten met een MB in een Chinook helikopter in Irak. Deze heeft nog een oud type draadsnijder en de oorspronkelijke rolbeugel. De ringaffuit is hier nog niet op gemonteerd. Let op de Britse smockjassen, deze verstrekten het KCT aan de ploegen die naar Irak gingen (zie ook afb. 3).* (Foto Korps Commandotroepen)

De ringaffuit op de MB die het Legermuseum tentoonstelt is nog van een vroeg type waarbij het wapen handmatig over de ring gedraaid wordt en de schutter nog geen zitje heeft. Inmiddels is er alweer een verbeterde versie van de affuit met zitje en draaimechanisme. Aan het draaimechanisme is vooral in Afghanistan behoefte gebleken door de geaccidenteerdheid van het terrein daar.

De commando's zouden de commando's niet zijn als ze niet na de ringaffuit snel met iets nieuws op het toneel zouden verschijnen: de automatische granaatwerper. Om de vuurkracht nog wat op te voeren is de H&K automatische 40mm granaatwerper als spreidingswapen een welkome aanvulling op de al aanwezige bewapening. Hiervoor was het wel weer noodzakelijk om de ringaffuit aan te passen. Er zijn van de automatische granaatwerper enkele stuks in gebruik; de mitrailleur .50 blijft het hoofdwapen.

144

In Afghanistan, nog sterker dan in Irak, worden de voertuigen gebruikt waarvoor ze initieel niet zijn bedoeld. Het huidige *mobility concept* voorziet in veelzijdig en langdurige inzet in zwaar terrein. Waar bij aankoop van de MB rekening was gehouden met een inzet van 70% op de weg en 30% in het terrein - waarbij men bij het terrein nog de noord-Duitse laagvlakte in gedachten had - is het tegenwoordig omgekeerd. Als het even kan mijden de commando's in Afghanistan de weg of wat daarvoor doorgaat vanwege de risico's van IED's ('bermbommen'). De bestaande banden bleken in het terrein niet te voldoen omdat ze bij een iets lagere bandenspanning, benodigd om beter door het terrein te kunnen rijden, snel lek reden. De wangen van de banden waren kwetsbaar voor het scherpe gesteente. Inmiddels zijn betere banden in gebruik genomen. Daarnaast zijn zogenaamde *runflat* banden in het pakket opgenomen. Als banden lek raken door een gevechtsactie, kan daarmee korte tijd doorgereden worden omdat om de velling een massief rubberen wiel is geplaatst. De banden zelf moeten daarna wel vervangen worden, vandaar dat nog altijd twee reservewielen worden meegenomen.

Een andere ervaring uit Irak was dat de ouderwetse rijplaten niet voldeden. Ze waren zwaar en bogen door waardoor ze moeilijk terug te plaatsen waren en tevens gevaarlijke uitsteeksels vormden wanneer ze aan de zijkant van het voertuig meegevoerd werden. Ze zijn inmiddels vervangen door sets van drie opklapbare delen aluminium rijplaten, waarvan er twee per voertuig meegevoerd worden.

Om aan de behoefte aan meer opbergruimte tegemoet te komen werd langzamerhand het hele voertuig benut, ook die delen die daar niet voor bestemd zijn. De motorkap van de MB werd voorzien van een geïmproviseerd rek dat werd gesneden uit Hesco's³, die op compounds in uitzendgebieden altijd wel voorhanden zijn.



145

Afb. 5 MB in Afghanistan, 2006. Op het Hescorek op de motorkap liggen een Diemaco C8 en 40mm granaten. Het Hesco-materiaal is bij deze MB ook gebruikt voor een rekje achter de chauffeur waar granaten aan hangen en voor een constructie, op hoofdhoogte tussen de chauffeur en de bijrijder, dat meestal fungeert als houder voor de Diemaco C8.

(Foto Vik Franke)

Het rek op de motorkap dient in eerste instantie voor een aantal zaken die direkt onder handbereik moeten liggen. Dat kan een eerstelijns *grabbag* zijn met uitrusting die de commando nodig heeft om te kunnen overleven wanneer hij onverhoeds zijn voertuig moet verlaten, maar ook een wapen als de AT4 wordt regelmatig aan de Hesco bevestigd. De verleiding om er meer op te bevestigen dan goed is, is ook hier aanwezig met het gevolg dat Hesco's de neiging hebben om door te zakken en de motorkap naar beneden te drukken. Het gevolg daarvan was weer dat er een beschadiging ontstond op de plaats waar de motorkap het kleppendeksel van de motor raakte. De geïmproviseerde Hesco-rekken worden nu vervangen door een speciaal geconstrueerd bagagerek voor op de motorkap dat geen doorbuiging van de motorkap meer veroorzaakt.

Enkele andere recente ontwikkelingen, die overigens niet allemaal op het museumexemplaar zijn aangebracht, zijn de volgende. Bij meerdaagse patrouilles neemt de mee te nemen hoeveelheid brandstof en drinkwater navenant toe. Het drinkprotocol in Afghanistan voorziet in consumptie van 8 liter water per man per dag. Die hoeveelheid wordt uit kleine halve liter-flesjes

genuttigd waarvan er dus veel meegenomen moeten worden. Het voordeel van de kleine flesjes is dat je bij kunt houden hoeveel je drinkt, en nog te gaan hebt. Bovendien wordt water uit de oude standaard 20 liter watercans snel vies. Om rondslingerende waterflessen te voorkomen is een houten vlonder ontwikkeld die in de bak van het voertuig als tweede vloer dient. Onder die vlonder kunnen dan een groot aantal waterflessen ordentelijk opgeborgen worden. Om voldoende jerrycans met diesel mee te kunnen nemen is een aantal voorzieningen getroffen. Aanvankelijk konden ze liggend worden opgeborgen onder in het bagagerek, maar omdat veel cans lekken vervoert men ze nu liever rechtop. Daarnaast worden jerrycanhouders gebruikt die in het verleden al ontworpen waren en die aan weerszijden van het voertuig ruimte bieden aan 2 cans. Om de MB aan het zicht te kunnen onttrekken zouden rookgranaatwerpers wenselijk zijn. Nu is de bijrijder, doorgaans de commandant, die de radio en de MAG bedient en leiding geeft, kortom zijn handen letterlijk vol heeft, ook nog de aangewezen persoon om een rookhandgranaat te werpen indien nodig. Op dit moment loopt de verwerving van een rookbuslanceersysteem (RBLI) dat zowel aan de voor- als achterzijde gemonteerd wordt. Op het gebied van communicatiemiddelen is er ook het nodige gebeurd. Belangrijke plaats nemen de radio's in. Met de satellietradio kan indien nodig vanuit het voertuig luchtsteun aangevraagd worden. Met dit verbindingsmiddel neemt de oproepbare vuurkracht onvoorstelbaar toe, getuige de dagelijkse praktijk in Afghanistan. De radiosystemen zijn daarmee uiterst belangrijk geworden in het huidige optreden. Een aantal typen radio's zijn echter onderhevig aan Amerikaanse gebruiksrestricties wat betekent dat ze niet aan derden ter beschikking gesteld kunnen worden en dus niet getoond kunnen worden. Dit geldt ook voor de antennes waaronder de zogenaamde X wing antenne, een antenne in de vorm van de letter X. Voertuigen die nu voor onderhoud terugkomen worden ook uitgerust met verbeterde scherfwerende dekens. Deze worden onderin het voertuig gelegd en bieden enigszins bescherming tegen de uitwerking van anti-personeelmijnen.

Een ander punt is de verlichting. Om 's nachts te kunnen opereren is alleen restlichtapparatuur vaak niet afdoende. Er is in de woestijn domweg te weinig restlicht. IR-lampen bieden dan uitkomst. Hiervoor zijn oude Amerikaanse legervoertuigen in het uitzendgebied als donor gebruikt. Hiermee zijn de belangrijkste modificaties aan de MB genoemd, hoewel de lijst lang niet compleet is.

Ten slotte

De Mercedes Benz is voor de Koninklijke Landmacht een kwalitatief prima voertuig dat binnen de gegeven omstandigheden goed presteert. Voor de commando's, die onder andere omstandigheden opereren en het voertuig extreem belasten, gelden echter andere normen. In het zware terrein van

Afghanistan komt de MB zoals het KCT hem gebruikt drie dingen overduidelijk tekort: motorvermogen, bodemvrijheid en laadvermogen. Alle modificaties ten spijt, je lost er deze fundamentele tekortkomingen niet mee op. De vraag is dan: is er een voertuig dat wel voldoet aan de gestelde eisen? Dan is het zaak de gestelde eisen wat nader te bekijken. Het ideale SF voertuig biedt voldoende *payload* voor langdurige inzet (laadvermogen en laadruimte - minimaal 20kN), heeft voldoende terreinwaardigheid en kan voldoende bewapening aan boord hebben. Daarnaast moet het voertuig maximaal zicht rondom bieden en moet zonder belemmering naar alle zijden geschoten kunnen worden. In tegenstelling tot de reguliere infanterie gaan SF dus niet onder pantser. Dat is niet verenigbaar met de eis van *situational awareness*: het waarnemen en beoordelen van de toestand buiten het voertuig. Dit is ook een vorm van bescherming.

147



Afb. 6 Drie tekortkomingen: motorvermogen, bodemvrijheid en laadvermogen. (Foto B. Peterse)

Om snelheid en terreinwaardigheid te verkrijgen is een beperkt gepantserd wielvoertuig met een sterke motor het uitgangspunt. Het gebrek aan bescherming door het ontbreken van pantsring moet worden gecompenseerd met de mogelijkheid om snel in en uit te kunnen stijgen en zoals een officier van het KCT het verwoordde 'rondom van je af te kunnen bijten' met verschillende wapensystemen. Het ideale SF-voertuig is meer dan een voertuig: het is een wapenplatform met een *payload* van het dubbele van de huidige MB. Voor de aanschaf van een voertuig dat deze eigenschappen in zich verenigt, wordt momenteel de internationale markt verkend. De behoeftestelling is door het KCT geformuleerd, waarbij ook is gekeken naar wat partners binnen de NAVO doen. Het wordt tijd voor vervanging want de MB is door het extreme

gebruik bezig zijn levensduur in rap tempo te verkorten. Over een paar jaar zal dus wellicht het nieuwe SF-voertuig zijn opwachting maken: een mobiel wapenplatform waarin, als het aan het KCT ligt, zoveel mogelijk de *lessons learned* van de afgelopen jaren zijn toegepast.



Afb. 7 Uit het huidige MB bestand is een MB ziekenauto gemodificeerd voor het KCT. De ziekenbak is eraf gehaald en er is een nieuwe lage bak op geplaatst. Er is wel meer ruimte ontstaan, onder andere voor een extra MAG achterop, maar de terreinvaardigheid is niet optimaal door de lange overstekende bak. Het motorvermogen is nog steeds hetzelfde en dus onvoldoende.

Bij de uitklaplaat

Mercedes-Benz 11kN softtop zoals door het Korps Commandotroepen gebruikt in Afghanistan tot 2006. Het voertuig zoals hier getoond is geen standaard configuratie. Iedere ploeg richt hem naar eigen goeddunken in. Een bemanning bestaat doorgaans uit vier of drie man. Er is getracht het voertuig terug te brengen in de staat zoals de laatste bemanning die hem in Afghanistan heeft gebruikt, hem heeft afgeleverd voor transport naar Nederland. Dat is met de hulp van de voertuigcommandant, inmiddels ook terug in Nederland, grotendeels gelukt. Een paar details ontbreken zoals een paar verbindingsmiddelen en antennes die voor hergebruik in Afghanistan zijn achtergebleven. Op verzoek van het KCT is tevens een aantal onderdelen niet of summier beschreven.

Het voertuig wordt van voor naar achter beschreven. Links en rechts is gezien vanuit het voertuig naar voren.

Centraal aan de voorzijde van het voertuig is de lier met liertas bevestigd. Links en rechts op de hoeken zijn extra brandstofcans bevestigd. Tussen de liertas en linker reservecan is een kleine ronde infrarood lamp bevestigd. Achter de lamp is het blad van een schop te zien. De ronde schotel rechts naast de liertas is een antenne voor de satcom radio. Het ronde taps toelopende apparaatje boven wielkast van het linkervoorwiel is een onderdeel van de satellietcommunicatie.

Op de motorkap is een rek bevestigd gemaakt van Hescomateriaal. De buis links in de lengterichting van het voertuig is een LAW antitank wapen. Aan de voorzijde van het rek is de steel van een pikhouweel bevestigd; het blad bevindt zich niet zichtbaar ook op het rek. Voor op het rek, dwars op de lengterichting van het voertuig zijn twee AT 4 antitankwapens bevestigd. Midden op het rek een BDR (Battle Damage Repair) tas, daarachter een chestrig met munitie en rechts een *grabbag*. Op de *grabbag* ligt een standaard KL veldkijker onder handbereik van de voertuigcommandant. Behalve deze zijn nog andere waarnemingsmiddelen aan boord, zoals de Leica Vector kijker met afstandsmeter, en nachtzichtapparatuur. Voor de positie van de bijrijder/voertuigcommandant is de mitrailleur MAG met *aimpoint* geplaatst op affuit.

149

De gehoekte buis die van voor schuin naar achter tussen de chauffeur en de voertuig commandant aan de rolbeugel is bevestigd, is een draadsnijder. Aan de buis is beneden een kwast bevestigd, om de MAG mee van stof en zand te ontdoen. Aan de draadsnijder zijn boven de hoofden van de chauffeur en de bijrijder twee Diemaco's C8 bevestigd. Bij de achterste is nog net zichtbaar de zwarte buis van de 40 mm granaatwerper, als *underslung* onder de C8 bevestigd. De voorste C8 is voorzien van een *aimpoint* en een geluiddemper. Onder de greep van de voorste C8 is, nog net zichtbaar, de handset van de FM 9000 radio te herkennen. Hiermee communiceren de voertuigen onderling. Achter de stoelen is een rek van Hescomateriaal zichtbaar met daarop onder handbereik bevestigd een aantal rookgranaten. Tevens aan boord maar niet zichtbaar zijn handgranaten en fosforgranaten. De rolbeugel is voorzien van een doek die tijdens rust gebruikt kan worden tegen de zon.

Boven de rolbeugel torent het hoofdwapen uit: de mitrailleur .50. Deze is bevestigd aan een ringaffuit. De ringaffuit zelf is inklapbaar omdat het voertuig anders niet in een Chinook past. Links naast de munitiekist is een busje wapenolie zichtbaar. Links naast de affuit in een munitiekist is nog net zichtbaar een geopende plastic zak van een MRE (Meal Ready to Eat). Daarachter één van de vele flessen water. De voorraad wordt weggestouwd in een grote kist (niet zichtbaar) in de bak vlak achter de stoelen. Aan de achterzijde van de ringaffuit is nog een C8 met geluiddemper geplaatst. Onder de ringaffuit links is de

achterkant van de FM 9000 radioset zichtbaar, één van de verbindingsmiddelen waarover de voertuigbemanning beschikt. De linkerantenne wijst in deze transportstand naar voren, vlak onder de antennekop is een IR *breaklight* bevestigd. De rechterantenne wijst naar achteren.

Boven het linkerachterwiel is een reservewiel bevestigd, aan de rechterzijde van het voertuig is er nog één. Tezamen wegen deze reservewielen bijna 100 kilo, reden waarom sommige voertuigcommandanten ervoor kiezen om ze verder naar voren, tot voor de achteras, te plaatsen. De achteras van deze MB is verzwaaard, hiervoor is de as van een MB ziekenauto gebruikt. Hiermee is de payload van het voertuig toegenomen van 7,5 kN tot 11 kN, maar ook die wordt regelmatig overschreden. Achter het linkerreservewiel is nog net een stoel voor een vierde man aan boord te zien. Daar omheen zijn munitiekisten gegroepeerd.

Achter op het voertuig is het grote bagagerek te zien waar alle benodigdheden voor een meerdaagse patrouille worden beladen. De aluminium buizen zijn de poten van stretchers, verder zijn te er rugzakken met slaapzakken en warme kleding en dergelijke. Onder het rek is nog een liggende reserve brandstofcan te zien. Door problemen met lekkage worden deze overigens doorgaans rechtrop vervoerd.

Noten

- 1 De auteur is kapitein P.M. de Rooij, stafofficier verbonden aan het Kenniscentrum KCT, Engelbrecht van Nassaukazerne, Roosendaal, sgt D. Brouwer, 108 Commandotroepencompagnie, de heer B. Klijn, medewerker Defensie Materieel Organisatie, Den Haag, en de voertuigcommandant van de MB KCT uit Afghanistan, erkentelijk voor hun medewerking aan de totstandkoming van dit artikel. De inhoud is en blijft echter geheel ter verantwoording van de auteur.
- 2 In de nadagen van UNPROFOR werden de voertuigen overigens al voorzien van ter plaatse gemaakte rekken. Deze moesten er later weer af omdat ze in strijd waren met de Nederlandse wegenverkeerswet.
- 3 Hesco is een merknaam en wordt gebruikt als aanduiding voor de metalen korven die, volgestort met puin of zand, ruim een kubieke meter ondoordringbaar bouw materiaal opleveren. Door ze te stapelen kan een compound afgeschermd en beveiligd worden.

DE MERCEDES-BENZ 290 GD SOFTTOP KCT

