

Von Runde zu Runde

Test: Nach fast 45 Jahren hat die lastauto omnibus-Rundstrecke einen würdigen Nachfolger gefunden. Alle Tests mit schweren Lkw finden jetzt im Südwesten Deutschlands statt.

Nichts ist launischer als der Verbrauch eines Lastzugs. Er hängt vom Fahrer ab, von der Topografie, vom Aufbau, von der Beladung, von der Triebstrangauslegung und auch vom Wetter. Selbst bei gleichem Gesamtgewicht und gleichem Aufbau reicht die Spanne eines 40-Tonnners von knapp 30 l/100 km bis an die 50 l/100 km. Der wichtigste Parameter ist in diesem Zusammenhang das Streckenprofil.

Auch das ist ein Grund, warum die Lkw-Hersteller anders als die Pkw-Hersteller grundsätzlich mit keinerlei Verbrauchsangaben dienen können. Einzig eine gemeinsam abgestimmte Fahrzeugspezifikation aller Hersteller und vergleichbare Messungen jedes Einzelnen könnten auch vergleichbare und für die Käufer brauchbare Ergebnisse liefern.

Doch die Praxis zeigt, dass alle Lkw-Hersteller in ihren Hochglanzprospekten zwar von sparsamen Motoren und großer Wirtschaftlichkeit reden, allein belegen können sie es nicht. Auch das Thema Nutzlast beispielsweise gehört zu diesen gut gehüteten Geheimnissen. Im Hochglanzprospekt hat fast jeder Lkw oder jede Sattelzugmaschine Bestwerte in dieser Disziplin.

Allerdings fehlen die Zahlen und die Belege. Auch hier bleibt nur der Weg, die Fahrzeuge mit in etwa gleicher Spezifikation auf die Waage zu stellen und dann unterschiedliche Ausrüstungen – etwa Kapazität der Batterien, Art der Sattelkupplung, Größe des Adblue-Tanks – gleichzustellen.

Es ist und bleibt also die Aufgabe von Fachmagazinen wie lastauto omnibus, Verbräuche, Fahrleistungen und viele andere Dinge zu messen und zu bewerten. Speziell bei Vergleichstests gipfelt dies in einer Akkuratess, die weltweit ihresgleichen sucht und die weltweit keine andere Lkw-Zeitschrift erreicht.

Dieser hohe Anspruch ist auch der Grund für eine neue Teststrecke. Schon vor fünf Jahren hat die Redaktion entschieden, Verbrauchs- und Fahrleistungsmessungen bei Vergleichstests auf einer anderen Strecke als der lastauto omnibus-Runde zu absolvieren. Diese traditionelle Strecke ist zu lang, um die bei Vergleichstests nötige Anzahl von Runden zu fahren, und sie ist teilweise so anspruchsvoll, dass selbst gewiefte Fahrer ihre

Richtung Lüttich

Nördlicher Wendepunkt: Prüm.

60



Fotos: Thomas Küppers, Grafik: Oswin Zebrowski

Probleme damit haben, Fahrereinflüsse zuverlässig auszuschließen. Denn die Messwerte sollen ausschließlich vom Lkw, von dessen Motor und Triebstrang und nicht von der Streckenkenntnis des Fahrers abhängen.

Bei Einzeltests spielt dies keine Rolle, da in diesem Fall der immer gleiche Fahrer am Steuer sitzt, der binnen gut 25 Jahren rund eine halbe Million Kilometer auf dieser Strecke abgespult hat – alles dokumentiert auf gut 1.000 Tachoscheiben und mehr als 5.000 Blatt Testprotokoll.

Jetzt allerdings hat die im Jahr 1966 eingeführte und traditionelle Strecke endgültig ausgedient. Immer mehr Lkw-Überholverbote auf der Autobahn und Sperrungen von

In all den Jahren mit Vergleichstests auf diesen Autobahnen im Südwesten Deutschlands hat sich die Strecke als wahres Messparadies bewährt. Wenig Verkehr, keinerlei Überholverbote und eine recht schwere Topografie, auf der sich auch kleine Unterschiede im Triebstrang bestens finden und messen lassen.

Die schwere Topografie erklärt auch die relativ hohen Verbräuche auf dieser Strecke. Nördlicher Wendepunkt der Autobahnstrecke ist die Ausfahrt Prüm auf der A 60 kurz vor der



Am Kreuz Wittlich geht es von der A 1 auf die A 62 und von da an in Richtung belgische Grenze.

belgischen Grenze, südlicher Wendepunkt ist die Ausfahrt Kusel etwas nordwestlich von Kaiserslautern. In der Nähe von Kaiserslautern, genau in Sembach, finden auf einem stillgelegten Flughafen weitere Messungen statt. Hier – und zwar vor allen



Am Moseldreieck Richtung Kaiserslautern.



Start- und Endpunkt ist die Raststätte Hochwald-Ost 30 Kilometer südöstlich von Trier.



Lkw-Überholverbote gibt es auf der Strecke nicht. Im Foto: ein Anstieg auf der A 62.

Bundesstraßen für Lkw sowie der dazugehörige Papierkrieg, um dennoch dort zu fahren, sind die wichtigsten Gründe.

Die neue Strecke ist größtenteils eine der Redaktion gut bekannte Strecke. Sie dient seit Jahren als Plattform für Vergleichstests und liegt im Grenzgebiet zu Luxemburg und Belgien. Es sind die Autobahnen A 62, A 60 sowie A 1 für Verbrauchs- und Fahrleistungsmessungen. Und es sind einige kleine Land- und anspruchsvolle Bundesstraßen im Raum Trier zur Bewertung von Fahrkomfort, Fahrverhalten, Automatikgetriebe und Innengeräuschen.

Umkehrpunkt: die Ausfahrt Kusel der A 62 nordwestlich von Kaiserslautern.



St. Wendel

Messfahrten – entstehen dann auch die meisten Fotos und manchmal auch ganze Filme, um die akribische Arbeit der Redaktion auch optisch darstellen zu können. ◀ Frank Zeiten ▶

In Sembach bei Kaiserslautern finden die Foto-produktionen statt.

Richtung Landstuhl/ Kaiserslautern