



Bremsentest mit TCH-DAF (Foto l.); lange Leitung(en): vorn die Regelanlage (dicke Schläuche), dahinter ISO 1185, 3731 und die Bremsleitungen, die weiße nach oben ist die für die Zylinderdruckanzeige auf dem Manometer in der Kabine. (Foto r.)

## Bremsentest

# Neuanfang

Der erste Bremsentest 2002 fand ein großes Echo. Jetzt ging eine Neuauflage an den Start, mit vielen veränderten Rahmenbedingungen.

**N**ach vier Jahren Bedenkzeit organisierte der KFZ-Anzeiger im Mai wieder einen Trailer-Bremsentest. Überraschungen blieben nicht aus, schließlich hat sich in diesem Zeitraum Einiges entwickelt. Unseren ersten Test hatten wir 2002 in Ulm auf dem Prüfgelände von Iveco durchgeführt. Selber fahren durften wir damals aus Sicherheits-

gründen nicht, das machten zwei Kollegen aus dem Fahrversuch.

Als Auflieger hatten wir drei Exemplare aus dem Vorführ-Fuhrpark von Kögel zur Verfügung, und zwar mit Achsen von BPW (Einpresstiefe 120 und 370er Bremsscheibe), SAF (ET 120/370) und Daimler-Chrysler (ET 120/430). Hinzu kam ein Auflieger, den BPW selbst mit-

gebracht hatte: den mit Scheibenbremse 430 mm und Einpresstiefe „null“. Alle wichtigen Vorbereitungen von Beladung, Entladung und Verwiegung bis zur Bremsenprüfung hatten wir komplett auf dem damaligen Werksgelände von Kögel in Ulm durchgeführt.

**Vorbereitungen.** Gegenüber dem ersten Test hatte sich die Testmannschaft verändert, genauer gesagt wurde sie durch Pensionierung dezimiert. Übrig geblieben sind Robert Otto und der Schreiber dieser Zeilen. Da das Testteam außerdem auf die früheren Einrichtungen von Kögel nicht mehr zurückgreifen konnte, haben wir uns erst einmal darum gekümmert, der Veranstaltung eine neue und vor allem dauerhafte Basis zu schaffen.

Wir wollen in Zukunft „unsere“ Teststrecke haben, „unsere“ Zugmaschinen und „unsere“ Auflieger. Was die Teststre-



cke betrifft, wurden wir bei FTL-Germany in Aldenhoven, im Raum Aachen, fündig. FTL heißt Film- und Testlocation, und diese besteht gegenwärtig aus einer 2.300 m langen zweispurigen Asphaltstrecke (in

Qualität einer Bundesstraße) in Form eines Bumerangs mit zwei Kehren. Bisher wird das Gelände für Filmaufnahmen unter anderem von Actionconcept aus Hürth genutzt, die die Fernsehzuschauer

dann später in Beiträgen wie „Cobra 11“ auf SAT 1 zu sehen bekommen. Später sollen hier auf dem Gelände des früheren Bergwerks Emil Mayrisch noch eine PKW-Teststrecke und ein Off-Road-Testgelände entstehen – uns genügt die Bundesstraße.

Bei der ersten Besichtigung zusammen mit FTL-Geschäftsführer Volkmar Balensiefer hatten wir keinen Testlastzug dabei und können nicht abschätzen, wie schnell wir die Kehren mit einem Sattelzug fahren können. Vorsichtshalber legen wir die Testgeschwindigkeit auf 30 km/h fest – also 10 km/h weniger als in Ulm – in der Hoffnung, dass wir erstens auf der wenige Monate alten Strecke nicht un-

**Überraschungen blieben bei unserem Test nicht aus, es hat sich seit 2002 ja Einiges entwickelt.**

freiwillig abladen müssen und zweitens den noch frischen Asphalt mit den starren Trioaggregaten nicht fräsen. Das Testteam ist zwar gegen solche Schäden siebenstellig versichert, man muss diese aber nicht unbedingt riskieren wollen.

Der wichtigste Punkt sind jetzt unsere Fahrzeuge. Die Testmannschaft gewinnt einen Hauptsponsor: Michael Hauser. Truck Center Hauser spendiert den Sattelschlepper, stellt vier – potenzielle – Testtrailer mit Achsen von BPW, DC, SAF und Schmitz zur Verfügung und dazu eine Ballastladung.





### Laden in Dieburg: unser TCH-Testzug

Es gibt da nur ein Problem: Vor vier Jahren hatten wir noch Trailer mit pneumatisch geregelten Bremsanlagen. Da konnten wir einfach das ABS-Kabel ziehen und mit unserer Feinregelanlage den Bremsdruck einsteuern. Aber was machen die EBS-Module, wenn wir so vorgehen? Bei denen wird der eingesteuerte Bremsdruck „abgeschaltet“, sobald der Kanal 6 des EBS-Verbindungskabels funktioniert. Zu diesem Thema hilft uns

**Bei der Zugmaschine von TCH in Dieburg fiel die Wahl auf einen DAF XF-430 mit manuellem ZF-Getriebe.**

Wabco. Tobias Lange und Werner Rempel erklären sich bereit, die Abteilung elektronische Regelung und Diagnose zu übernehmen. Außerdem können die beiden Experten in zehn Kilometer Entfernung vom Testgelände einen Rollenprüfstand für uns organisieren, den der Spedition Adam Offergeld in Würselen-Broichweiden. Damit haben wir ein logistisches Problem gelöst, dass uns an-

dernfalls – bei größeren Entfernungen – wahrscheinlich ziemlich viel Zeit gekostet hätte. An den Testtagen organisiert Offergelds Werkstattleiter Günther Moll die hauseigenen Prüfabläufe so um, dass wir an zwei Tagen ungestört und stundenlang die Anlage für unsere Zwecke nutzen dürfen.

**Einladung.** Ursprünglich wollte das Testteam ganz ohne Beteiligung von Trailern aus den Fuhrparks der Achsenhersteller fahren. Wir konnten aber vorweg einen Punkt nicht klären, nämlich wo und wie wir unsere eine TCH-Ballastladung vor Ort umladen können, bei Stückgewichten bis zu 2,4 Tonnen. So kamen wir auf die Idee, die vier Achsenhersteller mit ihren eigenen Trailern und eigenen Ballastladungen einzuladen, deren Achsen auch in der TCH-Flotte rollen. Auf diese Weise könnten wir – dachten wir – erst mal vier Trailer eben schnell ziehen und dann mit unserer Mietflotte weitermachen.

Die zwei weiteren in Europa aktiven Anbieter, Gigant und ROR, sind deswegen nicht vergessen. Da das Testteam jetzt in Sachen Strecke und Maschinenpark ver-

sorgt ist, wollen wir in Zukunft sowieso viel häufiger derartige Tests durchführen. Jedenfalls erhielten die Hersteller BPW, DC, SAF und SCB alle Ende März eine Einladung: „Wir hätten gern am 22. Mai von Ihnen einen 13,6-m-Sattelanhänger mit Scheibenbremsen in 430 mm und ET 120, mit etwa 20 Tonnen Ballast, gut verzurrt und zwei 6-kg-Feuerlöscher am Fahrzeug (in Ulm hatten wir schließlich zwei leichte Brände im Bereich der Achsaggregate).“

Alle vier sagten zu, BPW mit der Ankündigung, auch einen ET-0-Auflieger mitbringen zu wollen. Das war vor vier Jahren in Ulm auch schon so. Das Testteam hat den Zusatzauftrag akzeptiert, zumal es im vergangenen Jahr zwischen zwei Herstellern eine kleine Meinungsverschiedenheit gab zum Thema Abkühlung zwischen des einen ET-0 und des anderen ET-120. Was es damit auf sich hatte, wollten wir unter anderem auch herausfinden.

Also gingen wir am Freitag vor Testbeginn daran, unsere Ausrüstung zusammenzustellen. Bei der Zugmaschine von TCH fiel in Dieburg die Wahl auf ei-

nen DAF XF-430 mit handgeschaltetem ZF-Getriebe. Wir hätten auch jeden Zweipedal-Automaten haben können. Weil ich aber nicht einschätzen konnte, wie die elektronisch geregelten Getriebe unter Last auf einen bremsenden Trailer reagieren, wo ja heute in jedem ordentlichen LKW alle Bauteile über CAN-Bus miteinander kommunizieren, wollte ich mir das Experiment ersparen. Als Ballasttrailer hatten wir von TCH einen S.CS von Schmitz mit Schmitz-Achsen. Den haben wir mit sechs Betonklötzen beladen, ungefähr 50 Meter Anti-Rutsch-Matten unter und über den Paletten ausgelegt und alle Teile mittels Bucht- und Kopflasching gesichert. Bei dieser Art Direktzurrung rechnet man mit der zulässigen Zugkraft des Gurtes, allerdings in unserem Fall, weil wir teilweise beide Gurtenden in ei-



**Luftbild vom FTL-Gelände (Quelle: Actionconcept)**

nem DIN-Zurring unterbringen mussten, nur mit dessen 2.000 daN. Die schönen Lochleisten im Außenrahmen kann man übrigens bei dieser Zurrart nicht verwenden, weil die Haken der Gurte wegen der flachen Zurrwinkel aufgezogen werden könnten.

Die Feinregel-Prüfanlage haben uns die Experten in Dieburg schnell noch umgerüstet: Der Kupplungsträger am S.CS steht so weit vor, dass die Anschlüsse mit der Kabine kollidiert wären.

**Ob und was uns alles von den Aufliegern gefallen ist, was alles sonst noch schief ging oder funktionierte, und was wir alles dazugelernt haben, ist in der folgenden Ausgabe zu lesen.**

**FOLKER BRAUN**