

## Ford auf dem „Boulevard der gebrochenen Stoßdämpfer“

**Schlaglöcher gehören mittlerweile auf Deutschlands Straßen zum gewohnten Bild. Und auch in anderen Ländern sieht es nicht anders aus. Schätzungen zu Folge sind im vergangenen Jahr europaweit rund 20 000 neue Schlaglöcher entstanden. Diesem Umstand trägt Ford auf seiner Teststrecke im belgischen Lommel mit einem besonderen Abschnitt Rechnung - dem so genannten „Boulevard der gebrochenen Stoßdämpfer“.**

Dort werden auf 1,9 Kilometern der insgesamt 80 Kilometer langen Teststrecke belgische Granitstein-Straßenprofile, Pariser Kopfsteinpflaster, brasilianische Bodenschwellen, deutsche Schlaglochkrater nach Frostschäden, afrikanische Buckelpisten und viele andere Straßenoberflächen aus 25 Ländern der Erde simuliert, um robuste Fahrwerke und leistungsfähige Dämpfer-Systeme zu entwickeln. Mitunter fahren die Ingenieure sogar mit Geschwindigkeiten von bis zu 70 km/h wiederholt durch tiefe Schlaglöcher. Die daraus resultierenden Belastungen am Fahrzeug werden im Rahmen der Tests von speziellen Sensoren erfasst und anschließend ausgewertet.

So flossen beispielsweise die Erkenntnisse und Messergebnisse aus Lommel in die „Continuous Control“-Dämpfung mit Schlagloch-Abschwächung ein, die in den Baureihen Mondeo, S-Max und Galaxy eingeführt wird. Das System erkennt, wenn ein Rad durch ein Schlagloch fährt und passt die Dämpfung blitzschnell an, um das Fahrwerk vor Beschädigungen zu schützen.

Bei ihren Recherchen nach landestypischen Straßenprofilen und Straßenschäden für den „Boulevard der gebrochenen Stoßdämpfer“ waren Ford-Ingenieure unter anderem nach Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Österreich, Russland, in die Schweiz und nach Spanien sowie nach Asien, Australien, Nordamerika und Südamerika gereist. Außerdem wird kontinuierlich an neuen Abschnitten für die Schlaglochpiste gearbeitet. Dabei verwendet Ford eine ähnliche Ausrüstung wie Seismologen beim Studium von Erdbeben.

Alle europäischen Ford-Baureihen werden in Lommel getestet, wo Ingenieure und

Testfahrer jedes Jahr mehr als sechs Millionen Kilometer zurücklegen. Um beispielsweise die Qualität und Zuverlässigkeit des Transit zu testen, wurde eine Nutzungsdauer von mindestens zehn Jahren in einem halben Jahr simuliert. Die Prototypen wurden nicht nur in Lommel, sondern auch in Romeo im US-Bundestaat Michigan, über eine Hochgeschwindigkeitsstrecke und durch Salz- und Schlammfelder geschleucht. Außerdem fanden Korrosionsprüfungen in Hochfeuchtekkammern statt. Das alles geschah bei Temperaturen zwischen minus 40 Grad Celsius und plus 40 Grad. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



Ford-Teststrecke in Lommel.

---