

21.12.2016 Beschleunigung: Der Kampf um Zehntelsekunden

"Das Beschleunigungsvermögen eines Fahrzeugs wird in Sekunden gemessen. Es beschreibt die Zeit, die vergeht, bis eine definierte Geschwindigkeit erreicht ist."

Dieser Satz ist nicht ganz richtig, denn er impliziert, dass die Messung bei der Geschwindigkeit "Null km/h" beginnt. Und genau hier liegen die Probleme. Denn die gebräuchliche Angabe "von 0 auf 100 km/h in xx Sekunden" ist in den meisten Fällen weder interessant noch aussagekräftig.

Dabei müssen wir zwei unterschiedliche Fälle betrachten:

Alltagsfahrzeuge mit relativ niedriger bis mittlerer Leistung.

Für den Kunden eines Alltagsfahrzeugs ist die Beschleunigung wichtiger als die Höchstgeschwindigkeit. Aber interessanter als die Zeit bis 100 km/h ist die Frage: "Wer hat beim Beschleunigen an der Ampel die Nase vorn?" Angenommen, wir stellen zwei unterschiedliche Fahrzeuge an den Start: Einen gut motorisierten Kleinwagen und einen fülligen Mittelklasse-SUV mit hoher Leistung. Klar, der SUV gewinnt das Rennen um die 100 km/h-Marke. Aber hat er bei 50 km/h auch die Nase vorn? Um das festzustellen, braucht es eine andere Art von Messmethode. Gemessen werden müsste die Strecke, die nach vier oder fünf Sekunden erreicht ist. Denn in geschlossenen Ortschaften spielt die absolute Leistung keine Rolle mehr, sondern hier kommt das einzig und allein das Leistungsgewicht zum Tragen. Klar, von 50 bis 100 km/h holt das Riesenschiff mit der Power von x Turboladern die verlorene Zeit spielend herein. Der "Kleine" hat da schon längst das Gas weggenommen und lacht sich ins Fäustchen. Willkommener Nebeneffekt einer derartigen Messmethode: Fahrzeuge werden anders ausgelegt.

Sportfahrzeuge mit extrem hoher Leistung.

Hier geht es wirklich ans Eingemachte. Denn ob ein Supersportwagen nur sportliche 2,9 Sekunden auf 100 km/h benötigt oder doch lahme 3,0 Sekunden, das gibt in diesen Kreisen den Ausschlag über Hopp oder Topp. Und weil bei diesen Fahrzeugen mehr als genug Leistung zur Verfügung steht, um die Reifen qualmen zu lassen, brauchen sie dringend Allradantrieb. Das Mehrgewicht des Allradantriebs wird durch hemmungsloses Drehen am Ladedruck egalisiert. Daran ändert auch die Messung der Beschleunigung bis 200 km/h nichts. Denn was ein Modell mit Hinterradantrieb gegenüber dem Allradler aus dem Stand verliert, schleppt er als Defizit bis 200 km/h mit.

Allradantrieb allein reicht aber nicht. Es müssen auch die Reifen mitspielen. Denn ein Beschleunigungstest aus dem Stand hat weniger mit der Performance des Wagens zu tun, als mit dem Haftvermögen der Reifen. So kommt es, dass für die Tests ausschließlich die besten zum jeweiligen Zeitpunkt verfügbaren Reifen aufgezogen werden. Am liebsten wären den Herstel-

lern natürlich Slicks in Qualifying-Ausführung. Mit profilmäßig optimierten, eingelaufenen und vorgeheizten Semislicks kommt man aber dem Ideal aber schon verdächtig nahe.

Der Vorschlag an dieser Stelle wäre, die Beschleunigungszeit von Null bis 100 km/h zu ersetzen durch die Zeit von 100 bis 200 km/h.

Irgendwo zwischen den beiden genannten Fahrzeug-Kategorien existieren noch die sportlich aufgepeppten Serienfahrzeuge. Auch sie haben ein Problem mit der Traktion aus dem Stand mit Einachs Antrieb. Deshalb greift die Unsitte der Verallradung auch bei diesen Modellen immer mehr um sich. Wegen einer oder zwei Zehntelsekunden.

Gut dass es noch einen (!) Hersteller gibt der sich traut, gegen den Trend anzutreten - Lotus!
Jüngstes Produkt: **Lotus Exige Sport 380. Seine Daten: 380 PS/1100 kg.**

Jacob Jacobson