



Stolz: Henry Johnson (r.), Goodyear-LKW-Reifen-Chef Europa, bei der Präsentation der jetzt kompletten Zweier-Serie

Familie zwei ist komplett

Mit dem Trailerreifen LHT II komplettiert Goodyear seine Fuel-Max-Reihe und will damit die sparsamste Bereifung eines LKW-Zuges anbieten.

Nach Conti und Michelin komplettiert jetzt auch Goodyear seine Reifenpalette um einen Langstrecken-trailerreifen der sparsamen Art. Marathon LHT II heißt die Wunderwaffe, mit der man die Konkurrenz schlagen möchte. Einig sind sich die Goodyear-Leute mit den Männern von Conti, die den Anteil des Trailers am Rollwiderstand mit mehr als 50 Prozent des gesamten Zuges bewerten. Das kann laut Goodyear bei einem 40-Tonnen-Standardzug schnell einen Liter Diesel auf hundert Kilometern ausmachen. Erreicht wird das durch das klassische Drehen an den Einflussgrößen Pro-

fil und Gummimischung: In der Tat fällt das fast slickartig glatte Profil auf, das auch den Michelin XDA 2+ Energy und Contis neuen HTL 2 auszeichnet. Ein hoher Silicaanteil und eine optimierte Karkasstruktur, die auch für niedrigere Temperaturen sorgen soll, sind weitere Bausteine, um den Rollwiderstand zu drücken. Damit erreicht man einen Rollwiderstandskoeffizienten von 3,27 gegenüber 4,42 beim Vorgänger LHT+.

Der soll auch zur Reifenkennzeichnung herangezogen werden und den Goodyear-Rundling so zum „A“-Reifen machen, für den ein Wert kleiner als 4,0 kg/t gilt.

Neue Materialien sparen Gewicht
Durch gezieltes Wegnehmen von Material im Wulstbereich, das man mit verbesserten Rohstoffen kompensierte, konnte man den Neuen 7,5 Kilo leichter bauen als seinen Vorgänger. Macht beim Dreiaxser rund 45



Nassbremsversuch:
Der Goodyear-Zug (l.) steht rund fünf Meter früher

Kilo Gewicht. Außerdem konstruierte man im Bereich der Schulterrippen einmal mehr in Richtung breiter und stabiler. Die hochwertigeren Materialien haben natürlich auch ihren Preis: „Für den LHT II werden wir rund zehn Prozent mehr verlangen als für den Vorgänger“, kalkuliert Rupert Kohaupt, General Sales und Marketing Manager in Deutschland, der die Kunden so auch gleich auf höhere Reifenpreise einschwören will oder muss: „Der Preis für Rohkautschuk ist schon wieder auf dem Höchstniveau von 2008“, erklärt er, der auch verändertes Kaufverhalten bei den Kunden festgestellt hat. „Wir spüren eine verstärkte Nachfrage im Premium-Segment und ein Anziehen der Nachfrage im mittleren Preisbereich“, beobachtet Kohaupt, wohingegen Billig- und Chinareifen „kein Thema“ mehr seien. Durch den erheblich besseren Spritverbrauch soll sich der Aufpreis der Neulinge allerdings binnen weniger Monate amortisiert haben, in Jahresfrist wären die Reifen dann quasi gratis, rechnet Truck-Tire-Managing-Direktor Henry Johnson optimistisch vor. Der Grundaussage tun solche vielleicht manchmal etwas optimistischen Rechen-spiele allerdings keinen Abbruch: Im Fernverkehr lohnt sich ein komplett „energiesparbereifter“ Zug, zumal man bei der Laufleistung keine Abstriche hinnehmen muss. Da sind sich alle Pneuhersteller einig. Gestartet wird der Neue ab September in den Größen 385/55 und 385/65 R 22,5 und als 435/50 R 19,5.

Goodyear-Goodies: Susi und Duraseal
Aber auch auf dem Bau und bei den Sondergrößen bleibt man weiter auf dem Gas: Dort sollen es die auf der Bauma präsentierten Omnictrac MSS II und MSD II richten. Dabei legte man in erster Linie auf Haltbarkeit und Laufleistung Wert. Letztere soll beim MSD II um 17 Prozent besser als beim Vorgänger ausfallen. Eine massive Mittelrippe soll den Abrieb redu-



Rollwiderstandsversuch:
Der Goodyear-Zug (vorn) rollt erwartungsgemäß weiter

DER LHT II IN DER PRAXIS

Thomas Peer, Fuhrparkleiter Zeller Transporte

1,24 Liter Sprit gespart

Generell gebieten Praxisergebnisse der Hersteller selbst immer eine gewisse Vorsicht – andererseits hat man damit einen Anhaltspunkt, was eine neue Reifengeneration unter Alltagsbedingungen schaffen kann. Auf diese Weise steht auch ein Orientierungswert im Raum, den man dem Hersteller respektive Reifenhändler unter die Nase halten kann, wenn die eigenen Ergebnisse zu weit davon abweichen sollten. Die zugegebenenmaßen

Goodyear-freundliche Firma Zeller Transporte in Linz verglich die LHT II mit dem LHT+ auf zwei Langstrecken-Linienverkehren nach Deutschland und in die Slowakei. Zum Einsatz kamen identisch konfigurierte MAN TGX mit Schwarzmüller-Aufliegern. Beide hatten feste Fahrer und fuhren im Zweischichtbetrieb Sammelgut, oft bis zur Volllast von 40 Tonnen. Um den Fahrstil nicht zu beeinflussen, sagte man den Chauffeuren, dass es bei den neuen Reifen um einen Versuch in Sachen Laufleistung ging. Die Daten maß Fuhrparkleiter Thomas Peer mit einem Ecosens-Fueldata-Gerät, das immer den Füllstand im Tank als Maßstab nahm und auch Rücklaufmengen und Temperatur ausglich. Je drei Monate fuhr man die Reifen über 73.000 Kilometer gegeneinander. Den Verbrauch drückten die neuen Pneu von 33,41 auf 32,17 Liter. Die Laufleistung wurde laut Peer ebenfalls gesteigert: von 280.000 Kilometer des LHT+ auf errechnete 360.000 Kilometer beim LHT II. gs



Am Mischer sparen die 495/45er-Susis dreistellig



Fühlbar glatter: Das neue LHT-II-Profil

zieren. Die Schulterrippen machen nach außen immer weiter auf, wodurch Steine und Dreckstücke noch leichter ausgeworfen werden sollen. Auch hier verbreiterte man die Laufflächen und führt die Schultern noch massiver aus. Goodyear-Goodies sind dabei die selbstdichtende Duraseal-Option, die ein Loch der Lauffläche per Gel selbstständig stopft und die Susi-Formate 385/55 R 22,5 und 495/45 R 22,5 für Mischerfahrgerüste. Beim 495er lassen sich so bis zu 180 Kilo pro Achse sparen (wozu rund 20 Kilogramm Alu- statt Stahlfelgen beitragen). Interessant ist hier auch die Option Regional- statt Baustellenreifen, falls man aufs Gewicht zielt. Das scheint aber nicht für alle Mischerbetreiber zuzutreffen, denn gerade dort wird laut Kohaupt gern die 1,8 bis 2,3 Kilo schwerere Duraseal-Option gezogen, die 15 Prozent Aufpreis kostet. Weitere Kunden stammen aus dem Abfall- und Schrottransport. „Wie bei den Betonlieferanten spielt hier der Faktor Zeit eine große Rolle“, begründet Kohaupt die anfangs so nicht erwarteten Zielgruppen, die sich keine Reifenpanne leisten können und wollen. Entsprechend stockt man das Duraseal-Angebot um die Formate 315/80 R 22,5 und 13 R auf, nächstes Jahr folgt dann noch 385/65 R 22,5. Außerdem hat man mit Tiptop einen Duraseal-Reparaturvertrag abgeschlossen. Denn auch bei den Reifen zählt neben Preis und Produktqualität vermehrt der Service. ■■■

Gregor Soller