

[Warnstreik im Hamburger Hafen - Containerterminals betroffen 07.06.2024, 09:18 Uhr](#)

[Bundestag beschließt Grenzwert für Cannabis am Steuer 07.06.2024, 08:32 Uhr](#)

[Sinkender Lkw-Maut-Fahrleistun 07.06.2024, 08:28 Uhr](#)

[Home](#) > [Test & Technik](#) > 200.000 Kilometer beim Goodyear-Reifentest

200.000 Kilometer beim Goodyear-Reifentest

14.03.2013 08:00 Uhr



Reifen im Praxistest: Spritsparen ist möglich

© Foto: Gregor Soller

Nach eineinhalb Jahren und rund 200.000 Kilometern wissen die Teilnehmer des Goodyear-Marathon-Tests, ob Laufleistung und Verbrauch stimmen.

von Gregor Soller

[Teilen](#)

Folgen auf: 

Das hätte auch schief gehen können: Um zu beweisen, wie gut die neuen Fernverkehrsreifen der "Marathon II"-Serie sind, lobte Goodyear drei komplette Reifensätze aus, um die sich TRUCKER-Leser bewerben konnten. Ausgelost wurden drei Unternehmen, deren Einsatzprofile sehr unterschiedlich ausfielen: Während der Merck-interne Tankzug auf mehreren unterschiedlichen, aber vergleichbaren Destinationen rollt, fährt Universal-Transport Schmitz aus Staufenberg-Mainzlar ausschließlich Linie zwischen Kassel und Wörth. Die Schwerlastspezialisten von Abele kombinieren Zugmaschine und Trailer dagegen immer wieder neu. So verschieden wie die Fracht sind auch die Routen.

DIE VORGÄNGERREIFEN LEGTEN STARK VOR

Trotzdem kamen alle drei Probanden zu ähnlichen Ergebnissen. Bei Universal-Transport Schmitz betreut Werkstattmeister Michael Stoianek die Reifen. Die liefen mittlerweile gut 200.000 Kilometer, wobei Stoianek am Sattel keine Reifenwechsel durchführte, um zu sehen, wie lange die Pneu an den einzelnen Positionen laufen: Das hintere Duo an Achse drei musste nach 127.160 Kilometer neuen Reifen weichen, alle übrigen Pneu sind noch die Ersten mit

rund sieben Millimetern Restprofil. Die LHD 2 an der Antriebsachse wurden nach 199.829 Kilometern nachgeschnitten. Damit schaffen sie laut Stoianek nochmal mindestens 30.000 Kilometer und kämen so an die 238.290 Kilometer des Vorgängersatzes (komplett von Michelin) heran, der hier den Maßstab setzte.

Um zu prüfen, ob die neuen Pneu auch Sprit sparen, ruft Joachim Hess in der Buchhaltung die Verbräuche auf, die seit der Montage der Pneu tatsächlich sanken. Gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ergibt sich eine Differenz von gut einem Liter: 2010 brauchte der Zug 32,80 Liter, im Wechseljahr 2011 drehten die Ziffern hinterm Komma auf 32,08 Liter um 2012 bis November 2012 auf 31,66 Liter zu sinken. Fuhrparkleiter Rüdiger Winterkorn wollte schließlich die letzte Fahrer-Aussage bezüglich mangelnder Traktion nochmal prüfen und setzte sich deshalb selbst hinter Steuer. Er fuhr beladen, unbeladen und sattelte dann sogar noch ab. "Die Traktion stimmt, sogar solo ist das Auto schön zu fahren", korrigiert Winterkorn die einstigen Aussagen des damaligen Fahrers.

BIS ZU 30.000 KM MEHR LAUFLEISTUNG BEI MERCK

Für Merck zieht Fuhrparkleiter Trinkaus Bilanz. Mittlerweile hat der Tankzug im Werksverkehr 150.000 Kilometer zurückgelegt, wobei tankerbedingt einer Last immer eine Leerfahrt folgte. Bis auf einen reparablen Schaden durch einen Fremdkörper in einem Trailerreifen gab es keine Probleme: Im Vergleich zu den Vorgängern (LKW auf Conti, Trailer auf Dunlop) schaffen die Marathon-Pneu bis zu 30.000 Kilometer mehr Laufleistung. "Entscheidender ist der Verbrauch der zwischen einem und 1,5 Litern geringer ausfiel", freut sich Trinkaus. "Auf dem LKW reicht das Profil locker für weitere 50.000 Kilometer, der wird samt der Reifen verkauft werden!" Im Testzeitraum wurden alle Reifen einmal auf der Felge "gedreht", um für ein saubereres Ablaufbild zu sorgen.

Exakte Aussagen zum Fahrverhalten trifft auch die Spedition Abele, wo man vorher Conti fuhr und auf der LKW-Antriebsachse ein Michelin-Remix lief. Beim Ortstermin in Sinsheim resümiert Abele Senior: "Das Ablaufbild gefällt mir sehr gut. Zwischenzeitlich haben wir alle Reifen gedreht, damit das auch so bleibt". Außerdem fielen ihm die gute Traktion und Seitenstabilität sowie das relativ leise Geräuschbild auf: "Wenn man unsere schweren Vier- oder Fünffachser an die Zugmaschine hängt, spürt man, dass die Trailer den LKW nicht so stark schieben", erklärt er die Nuancen.

Auch bei Abele läuft überall noch der erste Satz. Nach 156.800 Kilometern schnitt sein Werkstattprofi Martin Lihs die LHD 2 der Antriebsachse nach. Die Lenkachspneu wiesen noch zwischen neun und zehn Millimeter Profiltiefe auf. "Das sollte noch für gut 50.000 Kilometer reichen", erwartet Abele. Auch die Trailerreifen haben noch sechs bis sieben Millimeter Restprofil, womit alle "Marathon-Läufer" die bisher gesetzten Maßstäbe erreicht hätten, die im Schwertransport naturgemäß etwas niedriger liegen als im Standardverkehr. Da Einheiten, Ladungen und Strecken oft wechseln, hält sich Abele beim gemessenen Verbrauchsvorteil zurück, bewertet den aber als "spürbar", zumal er mittlerweile rund 30 Goodyear-Marathon im Fuhrpark hat, dessen Verbrauch 2012 generell sank. "Daran sind die Reifen sicher nicht unbeteiligt, die je nach Einsatz und Strecke zwischen einem halben und einem ganzen Liter holen können", errechnet Abele.

Womit auch die Hauptfrage beantwortet ist, die am Ende des Dauerlaufes steht: "Würden sie die Reifen wieder kaufen?"

Bei Abele hat ein kompetenter Goodyear-Berater schon für Folgebestellungen gesorgt. Auch Trinkaus wird den nächsten Merck-Zug wieder auf Goodyears stellen. Stoianek von Universal-Transport Schmitz ist vor allem vom Goodyear-Service und dessen Runderneuerungsmöglichkeiten angetan. Er zieht die Marke

beim nächsten Kauf wieder in Betracht, lässt aber auch andere Marken anbieten, die ihrerseits Neuentwicklungen brachten.

Trotzdem legte die LH-II-Serie einen perfekten Lauf hin, dessen Ausgang zu Beginn des Marathons so nicht abzusehen war. Und: Spritsparreifen der aktuellen Generation machen ihrem Namen auch in der Praxis alle Ehre!

 [Teilen](#)

[#Goodyear](#) **[#Reifen](#)**



© 2024 TECVIA