



Reifentest im Realversuch – Anfahrtests
mit 32 Tonnen

Baureifen von Goodyear

Wettbewerb der Talente

Wie hätten Sie es gerne: hohe Laufleistung oder Stabilität, Bestwerte bei der Traktion oder beim Rollwiderstand? Vielleicht passt ja der Kompromisskandidat aus der Omnitrac-Baureihe für On- und Offroadbetrieb, der sich im Test gut schlägt.

Nur rund und schwarz sind sie schon lange nicht mehr. So gut wie jeder Fuhrpark kennt den Wert hochwertiger Reifen und nicht zuletzt die Rechnung, die das Umweltbundesamt aufmacht: Jede dritte Tankfüllung geht zu Lasten des Rollwiderstands, die richtige Bereifung ist ein wichtiger Schlüssel zu niedrigen Kraftstoffkosten. Für den Baubetrieb wird die Analyse noch diffiziler, hier müssen die Reifen bedeutend mehr Qualitäten beweisen.

Beispielsweise schiere Traktion oder die Haltbarkeit auf aggressivem Untergrund.

Fragt man Dirk Längen, den Geschäftsführer der Münchner Kies Union, so achtet der auch auf den Einschluss von Steinen, die auf der Straße zu ärgerlichen Schäden bei Verkehrsteilnehmern führen. Eine genaue Einsatzanalyse tut Not, falsche Bereifung geht ins Geld, erhöht die Kraftstoffrechnung und schmälert im Schadensfall die LKW-

Verfügbarkeit. Welche Wahl hat der Betreiber? Wir gehen den Fragen gemeinsam mit der Münchner Kies Union und Renault Trucks auf den Grund – als Reifenpartner stellt sich Goodyear mit seinem Bauprogramm dem Test.

Auch in der Baulogistik schreitet die Spezialisierung fort, sagt man bei Goodyear. Reifen fürs Grobe braucht der Kipper eines Kieswerks ebenso wie der für die Entsorgung von Aushub und Abbruch, nur eben anders – Fahrbetonmi-

ERGEBNISSE REIFENTEST BAUFahrZEUGE
Das Goodyear-Bauprogramm, getestet auf Renault Kerax 8x4

VA: Omnitrac MSS 385/65 R 22,5 HA: Omnitrac MSD 31/80 R 22,5	VA: Omnitrac MSS 315/80 R 22,5 HA: Omnitrac MSD 315/80 R 22,5	VA: Regional RHS2 315/80 R 22,5 HA: Omnitrac MSD 315/80 R 22,5	VA: Regional RHS2 315/80 R 22,5 HA: Regional RHD2 315/80 R 22,5	VA: Omnitrac MSS 13 R 22,5 HA: Offroad ORD 13R 22,5
Rollwiderstand in % (*Ausgangswert der Messung)				
100*	100*	95	89	105
Traktion leer 0-20 km/h in sec (loser Untergrund, 2% Steigung)				
7	7	7	13,2	7,4
Traktion beladen 0-20 km/h in sec (loser Untergrund, 2% Steigung)				
8,1	8,1	8,1	10,9	9,4
Kraftstoffverbrauch Normrunde in l/100 km				
44,99	44,36	44,12	42,52	46,12
Gewicht Bereifung in kg				
858	832	832	833	927
Lenkeigenschaften				
Lenkkräfte				
befriedigend	gut	gut	gut	gut
Rückstellkräfte				
befriedigend	gut	sehr gut	sehr gut	befriedigend
Spurrillenempfindlichkeit				
befriedigend	gut	gut	gut	befriedigend
Laufeigenschaften				
Reifenfederung				
sehr gut	befriedigend	gut	gut	ausreichend
Rundlauf				
befriedigend	befriedigend	ausreichend	sehr gut	ausreichend
Vibrationen				
ausreichend	ausreichend	befriedigend	gut	mäßig
Laufgeräusche				
ausreichend	ausreichend	ausreichend	gut	mäßig
Auswurf Steine (Selbstreinigung)				
befriedigend	befriedigend	ausreichend	mäßig	sehr gut

scher, Absetz- und Abrollkipper, auch Kommunalfahrzeuge reihen sich hier ein. Die beiden vierachsigen Kerax-Kipper von Renault schlüpfen stellvertretend für Betonfahrmischer in diese Rolle, absolvieren den Test auch auf bauartfremden Pneus. Ausgeladen auf exakt 32 Tonnen durchlaufen sie im Gelände und auf der

Straße ihr Testprogramm, beschleunigen, rollen, bremsen. Nach jedem Durchlauf greifen die Spezialisten von Reifen Widholzer zu Schlagschrauber und Drehmomentschlüssel – die nächste Umbereifung, der nächste Test. Schlussendlich an der Tankstelle wird abgerechnet, das Ergebnis verglichen.

Von links: RDH2, Omnitrac MSD, Offroad ORD



Konsequent Kraftstoff sparen. Wer Kies oder Beton nur auf Straßen und befestigtem Grund fährt, fährt wohl am besten mit Regionalbereifung. Und zwar rundum: Kompromisslos nutzt er die Vorzüge eines modernen Straßenreifens, dessen RHD-2-Profil an der Antriebsachse mit M&S-Kennung gekennzeichnet ist. Die Fahreigenschaften stehen reinen Straßenfahrzeugen kaum nach, der Kerax fährt straßenfein ohne Vibrationen und lenkt super präzise. Nicht zu vernachlässigen sind die Nässeigenschaften und die Fahrsicherheit auf rutschigen, verschneiten Straßen, sonst eher ein Schwachpunkt von Baureifen – als Ganzjahresreifen verdienen sich die Regionalreifen RHS 2 und RHD 2 die erste Empfehlung.

Ganz gewiss sind sie die Nummer 1 beim Kraftstoffverbrauch auf der Straße, gemessen ist gemessen: Der LKW rollt ohne Umstände ganze fünf Prozent spar-



Beide Vierachser mit Meiller-Kipper
– der weiße Kipper schon mit dem neuen Aufbau.

Unsere Testfahrzeuge

Zwei vierachsige Renault Kerax-Kipper absolvierten das Reifentest-Programm. Bekannt bewährt im groben Einsatz der sandgelbe Kerax mit dem 450 PS starken 11-Liter-Sechszylinder – der weiße Renault wird vom neuen 13-Liter-Konzerndiesel befeuert. Beide arbeiten einem automatisierten Optidriver+-Getriebe zu. Besonders faustdick hat es der weiße Kerax unter der Kabine: Der großvolumige Sechszylinder zeigt sich mit 460 PS enorm anfahrstark und kann, anders als sein Kollege, fast immer auf hohe Drehzahlen verzichten, seine Motorbremse verzögert enorm. Das Zusammenwirken mit Optidriver+ ist eine Klasse für sich. Unser Tipp: unbedingt Probe fahren.

Testaufgabe mit Gewicht

Ergebnis der langen Vorbereitung: Gewaltige Reifenstapel warten auf ihren Einsatz, die an zwei hektischen Tagen montiert (Servicemobil plus hochkompetentes Team), gefahren, gerollt und wieder montiert werden. Die Testmannschaft ermittelt die Messwerte nicht akademisch im Labor und auf der Rolle, sondern real auf der Straße und im Gelände. Die Fahrleistungen werden mit modernem GPS-Equipment ermittelt und aufgezeichnet – so genau, wie man es von den Fahrzeugherstellern kennt. Ausrollversuche, die Traktionsmessung als Beschleunigung

leer wie beladen, der Kraftstoffverbrauch mit zwei Stellen hinter dem Komma. Zwei LKW rollen für den Test – ein Messfahrzeug und ein begleitender Referenz-LKW, weil nur so die Umwelt- und Verkehrseinflüsse neutralisiert werden können.

Ein Reifentest für LKW ist mit hohem Aufwand verbunden, letztlich auch nur mit starker Unterstützung zu bewältigen. Die Redaktion des KFZ-Anzeiger und das Testteam bedanken sich für die freundliche Unterstützung von Renault Trucks, der Münchner Kies Union, Reifenwidholzer und dem Reifenhersteller Goodyear.



Lkw-Reifen testen
heißt Tonnen bewegen

samer. Kein Wunder, der Rollwiderstand senkt sich um bemerkenswerte 16 Prozent. Die Rechnung geht auf, schon bei rund 50.000 Kilometern und einem branchenüblichen Verbrauch – die Ersparnis pro Fahrzeug beträgt mehr als 1.000 Euro jährlich. Im Gelände spielt der regional-bereifte Kerax freilich nur die zweite Geige. Flanken und Lauffläche sind widerstandsfähig genug gegen Verletzungen, das enge Lamellenprofil sammelt aber gerne Steine. Auf befestigtem Fahrweg und einfacher Topografie reicht die Traktion – die unbeladene Rückfahrt von der Deponie kann schon zur Herausforderung werden.

Da und dort lohnt ein Kompromiss. Regionalreifen nur an der Vorderachse senken Rollwiderstand und Kraftstoffverbrauch – behauptet der Hersteller. Beim Kauf verlangt er für seine Längs-

ritzen-Vorderreifen etwa 3,5 Prozent mehr (im Vergleich zu Omnitrac MSS 315/80R22,5). Das Einsatzprofil heißt: mehr Straße als Gelände, ein Kompromiss, wenn es mehr auf die Traktion ankommt.

Für die sorgen Omnitrac-MSD-Pneus an den Hinterachsen, die RHS-2-Bereifung vorn soll mit mehr Laufleistung und weniger Kraftstoffverbrauch die Wirtschaftlichkeit verbessern. Dazu die Produktbeschreibung: Die abriebfeste Laufflächenmischung paart niedrigen Rollwiderstand mit guten Nässeigenschaften, variable Lamellen verbessern die Bremsseigenschaften. Ins Testprotokoll notiert: auch hier präzise Fahr- und Lenkeigenschaften und guter Komfort. Der Rollwiderstand reduziert sich, wir messen einen um zwei Prozent geringeren Kraftstoffverbrauch.

Einer für alles. Als Kompromiss für Straße und Gelände gleichermaßen empfiehlt der Hersteller Goodyear seine Universalbereifung Omnitrac. Von „Mixed Service“ sprechen die Insider, das Profil für die Lenkachse heißt MSS (S = Steer) und für die Antriebsachse MSD (D = Drive). Breite stabile Laufflächen sollen Abriebfestigkeit, Traktion und Bremsleistung erhöhen. An den Vorderachsen werden massive Profilrippen mit versetzten Blöcken eingesetzt, an den Hinterachsen ein tiefes Profil mit selbst reinigenden Rillen – dazu verdauen stoßfeste Seitenwände auch einen seitlichen Schlag. Steinabweiser im Profilgrund schützen die Haltbarkeit der Karkasse, gefangene Steine haften nicht dauerhaft im Profil.

Die Traktionsmessung auf kiesigem Untergrund, leer wie beladen, wird mit Bravour absolviert, der Rollwiderstand



Fahrfertig exakt 32 Tonnen – penible Beladung mit hydraulischer Schaufelwaage



Auch bergab ist Traktion gefragt – mit Regionalbereifung verlieren die Hinterachsen Halt.

und damit der Kraftstoffverbrauch liegen für Reifen dieser Bauart vergleichsweise niedrig. Wer häufig Deponien frequen- tiert, fährt mit der aufpreispflichtigen Duraseal-Reifentechnik besser. Die Dicht- schicht unter der Lauffläche, die es nur für das Omnitrac-Programm gibt, repa- riert Löcher bis zu sechs Millimeter selbsttätig und kann bis zur finalen In- standsetzung weiter benutzt werden.

Wie schlägt sich das breite 385er-For- mat auf der Vorderachse im Vergleich zur 315er-Standardware? Auch hier liefert der Test Antworten. Am Kaufpreis muss die optisch attraktive Bereifung nicht scheitern, der Blick in die Liste verrät beinahe Gleichstand. Bei der Laufleistung liegt er mit mehr Aufstandsfläche und Gummi vorn und kann runderneuert auf die Trai- lerachse wandern. Beim Gewicht, relevant allerdings nur beim Betonmischer, muss er dem schmaleren Kollegen den Vortritt lassen. Sonst aber verdient er sich durch- wegs gute Noten, ohne zu patzen: ordent- liche Lenkeigenschaften, ein erstklassiger Abrollkomfort, der mit geringem Boden- druck einher geht – bei Sand oder we- ichem Untergrund kann der Breitreifen mit weit abgesenktem Druck betrieben werden. Und mit Druck gemäß Handbuch

reicht seine Tragkraft für sogar neun Tonnen Achslast.

Für den Ritt durchs Gelände. Wer ohne Umwege durchs Gelände pflügt, greift bei Goodyear ganz oder teilweise auf die ker- nige Bereifung Marke Offroad zurück, die

bination mit Omnitrac-MSS-Reifen, für allradgetriebene Geländegänger rundum ORD-Bereifung. Konsequenz raten sie al- lerdings zur 100-Prozent-Bereifung im 13-Zoll-Format, das zusätzliche 21 Milli- meter zusätzliche Bodenfreiheit mitbringt. Die Dimension kostet extra, im Vergleich zur gängigen 315er-Omnitrac-Bereifung legt der Kunde 4,5 Prozent drauf. Der Vorzug dieser Kombination kosten auch einen Schluck mehr aus dem Tank.

Damit bereift kommt der Kerax im Ge- lände weit, seine großen harten Profilblö- cke verzahnen sich schnell mit dem Unter- grund. Seine Flanken vertragen harte Schläge, der ORD ist einer für die harte Tour. Auf Sand und losem Untergrund al- lerdings stößt er an seine Grenzen – wer hier nicht aufpasst, gräbt sich schnell ein. Seine tiefen selbstreinigenden Schulterril- len werfen die Steine auf den ersten Me- tern wieder aus, noch bevor es auf die Straße geht. Dort zeigt er vergleichsweise ruppige Manieren – er lenkt und fährt zwar befriedigend, seine Vibrationen und Laufgeräusche verraten aber stets seine Profession. Doch wo man ihn braucht, ist sein zupackendes Wesen gefragt – für komfortables Surfen auf der Straße gibt es andere.

WOLFGANG TSCHAKERT

Anzeige

Machen Sie schon Plus oder rechnen Sie noch?

Finanzierungen mit Branchen Know-how maßgeschneidert.

Tel: +49(0)2558 81-5555
www.cargobull.com

das Kürzel ORD (D = Drive) tragen und sämtliche Nato-Standards erfüllen. An nicht angetriebenen Vorderachsen emp- fehlen die Experten aus Hanau eine Kom-

DAS ORIGINAL

NEUAUSGABE 2010 LIEGT VOR!

DER EUROPÄISCHE EINKAUFSFÜHRER FÜR ANHÄNGER, AUFLIEGER, AUFBAUTEN UND ZUBEHÖR

www.trailer-journal.com