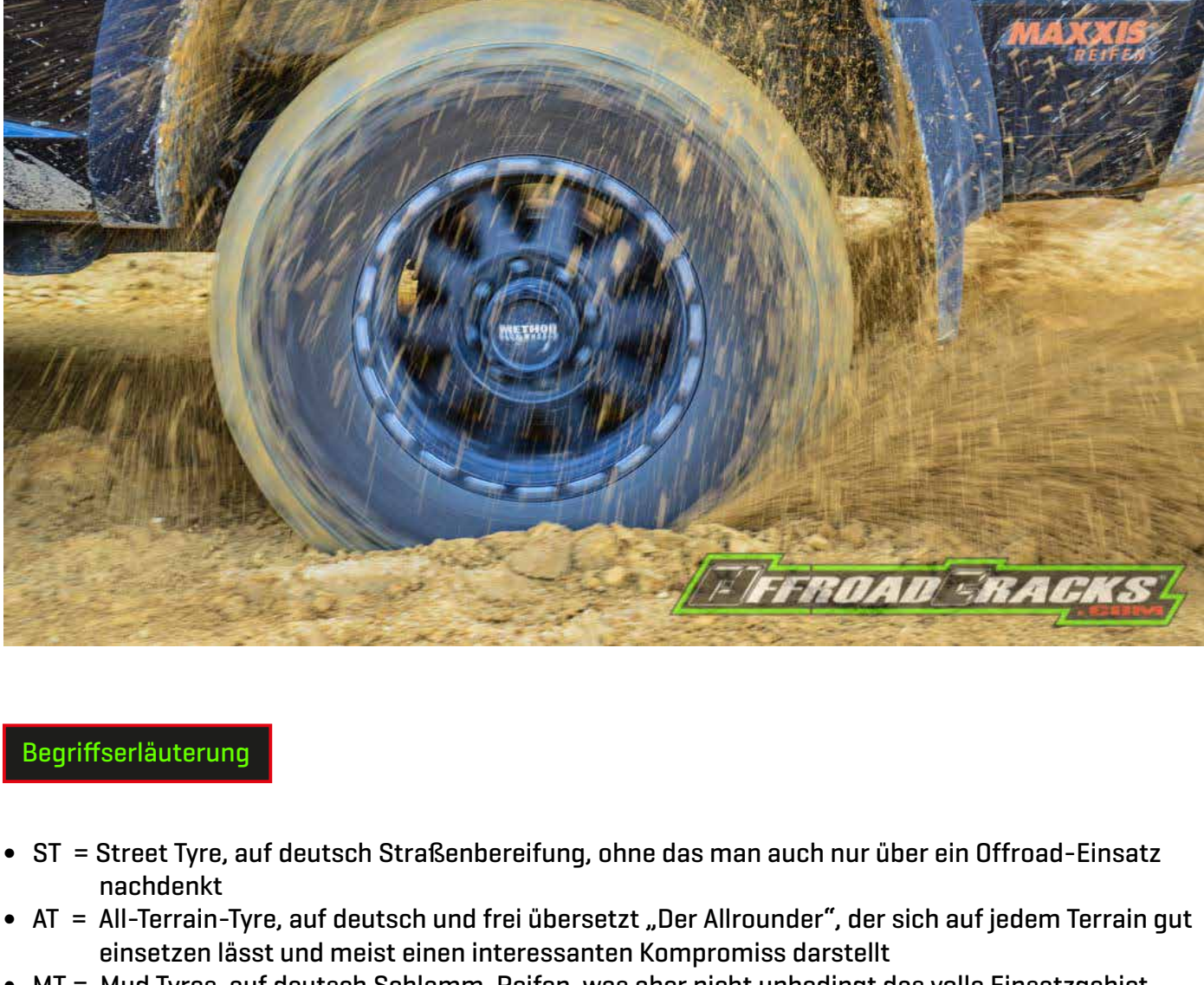


4x4: MAXXIS REIFENTEST Trepador M-8060 in der Langzeitbetrachtung – der Hardcore-Pneu – Part 1!

Die richtige Reifenwahl für den Offroad-Einsatz stellt so manchen vor eine schier unlösbare Aufgabe, denn die Vielfalt am Markt ist groß und nicht immer auf Anhieb zu durchschauen. Das wohl wichtigste Kriterium ist zunächst einmal die Unterscheidung zwischen **ST, AT und MT Profilen**. Damit kann man schon auf Anhieb eine große Vorsortierung vornehmen.



Begriffserläuterung

- **ST** = Street Tyre, auf deutsch Straßenbereifung, ohne das man auch nur über ein Offroad-Einsatz nachdenkt
- **AT** = All-Terrain-Tyre, auf deutsch und frei übersetzt „Der Allrounder“, der sich auf jedem Terrain gut einsetzen lässt und meist einen interessanten Kompromiss darstellt
- **MT** = Mud Tyres, auf deutsch Schlamm-Reifen, was aber nicht unbedingt das volle Einsatzgebiet wiedergibt, da man auf Grund der grobstolligen Reifenstruktur und dem Karkassen-Aufbau sowohl im Schlamm, über Steinen, auf losem Geröll oder sandigem Untergrund bestens bedient ist

Wir haben uns das Modell **Trepador M-8060 von Maxxis** geschnappt, um es bei einer Langzeitbetrachtung näher unter die Lupe zu nehmen. Schon wegen der optischen Erscheinung ist sofort klar, dass es sich weder um einen ST- oder AT-Reifen handelt, sondern das wir uns mit dem Trepador ganz klar in der MT-Kategorie für die **harte Offroad-Gangart** bewegen. Nach dem Motto „Geht nicht, gibt's nicht“ erweckt der Trepador mit seinem martialischen Blockprofil das Gefühl, für jede Situation im Offroad-Gelände bestens gewappnet zu sein. Man darf schon vorab verraten, dass die Performance des Trepadors alle Erwartung übertroffen hat – dazu aber später mehr in unserem mehrteiligen Langzeittest!



Schon bei der Montage fällt der **robuste Karkassen-Aufbau** im Vergleich zur Original-Bereifung auf, was jedoch keinerlei Schwierigkeiten bereitet. Auch überrascht die hervorragende Balance und somit Fertigungsqualität des Trepadors. Warum? Spätestens **auf der Wuchtmaschine** zeigt sich wie „gut“ ein Reifen gefertigt wurde. Und hier hat der Maxxis Trepador mit nur im Schnitt 55-Gramm Ausgleichsgewichten je Reifen klar die Nase vorn – beachtlich bei dieser Reifen-Dimension.

Überhaupt scheint der Maxxis-Trepador aus einem anderen Holz als die Konkurrenz geschnitzt zu sein. Denn auf den ersten Kilometern begeistert er nicht nur durch seine enorme Balance, sondern vor allem durch das völlig **neue Fahrverhalten** unseres Redaktions-Testfahrzeugs in Form des Dodge Ram POWERWAGON. Das bedeutet im Klartext, dass die bisherige serienmäßige Goodyear-Bereifung „Wrangler“ in der Dimension 285/70 R17 eine deutlich straffere Fahrwerksabstimmung gefordert hat, da der Karkassenaufbau spürbar weicher ausfiel. Folge? Das 2-Zoll-Fox-Fahrwerk musste einiges davon abfangen, um die Walkneigung des Reifens und die damit indirekt verbundene Wankneigung des Offroaders in den Griff zu bekommen.



Im Gegensatz dazu agiert der Trepador auf einem ganz anderen Level, so dass wir die Druckdämpfung* an den Fox-Dämpfern im Vergleich zum Serien-Pneu deutlich reduzieren konnten. Das bedeutet bei vorhandenem Fahrwerks-Setup mehr Reserven für die harte Gangart oder Zuladung. Zudem ist die Absenkung des Luftdrucks um fast 0,8 bar möglich, ohne dabei ein wirklich schlechteres Fahrergebnis als mit dem Serien-Pneu zu erreichen.

* **Druckdämpfung (Compression)**: Diese reduziert die Einfederungsgeschwindigkeit des Federbeins, dagegen minimiert die Zugdämpfung (Rebound) die Ausfederungsgeschwindigkeit.



In den gezeigten Bildern ist zum einen **der Größenunterschied** als auch der Profilaufbau von Serien-Pneu zu Maxxis Trepador deutlich erkennbar. Zudem steht unserem Redaktions-Offroadler die 35-Zoll-Größe in den großen Radhäusern deutlich besser, betrachtet man nur das optische Erscheinungsbild. Auch die Fahrsicherheit hat sich verbessert, da sich die Lenkung direkter anfühlt und die Wankneigungen des Offroaders spürbar geringer ausfällt, egal ob Offroad oder Onroad.



Für die **realen Maße dieses Reifentyps** alle wir den Trepador exakt vermessen und festgestellt, so dass bei Interesse für die gleiche Reifengröße alle notwendigen Daten zur Prüfung von Lenkenschlag, Platz in den Radhäusern und sonstigen Anforderungen vorliegen.

Technische Eigenschaften Maxxis Trepador M-8060 35x12.50 R17**

- Reifenbreite: 303mm
- Profilbreite: 267mm
- Flankenhöhe: 217mm
- Radumfang: 2737mm
- Reifendurchmesser unbelastet: 1750mm
- Reifischer Halbmesser unbelastet: 875mm
- Profiltiefe: 16mm
- Flankenprofil-Höhe: 65mm
- Flankenprofil-Tiefe: 3mm [maximal]
- Reifengewicht: 30,8kg

**gemessen/gewogen



Für den ersten richtigen Test ging es mit dem Trepador ins natürliche Habitat und was soll man sagen? Der kann was und der WDW-Effekt ist definitiv garantiert. Zu mehr dazu aber im nächsten Teil unserer Langzeitbetrachtung, die im Mittelpunkt „4x4 TESTS“ zu finden sein wird. Ihr dürft gespannt sein, was hier noch alles zu Tage gefördert wird, denn immerhin haben wir bereits 5000 Kilometer damit zurückgelegt.



Verfügbare Größen

15 Zoll

- 205/70 R15C 104/102R 6PR bis 6,5-Zoll Felge einsetzbar
- LT235/75 R15 104/101Q 6PR bis 6,5-Zoll Felge einsetzbar
- 30x 9.50 R15LT 104Q 6PR bis ,5-Zoll Felge einsetzbar
- 31x10.50 R15LT 109Q 6PR bis 8,5-Zoll Felge einsetzbar
- 35x12.50 R15LT 113Q 6PR bis 10-Zoll Felge einsetzbar

16 Zoll

- 205R16C 110/108Q 8PR bis 6-Zoll Felge einsetzbar
- 35x12.50 R16LT 121Q 8PR bis 10-Zoll Felge einsetzbar

17 Zoll

- 35x12.50 R17LT 119Q 8PR bis 10-Zoll Felge einsetzbar
- 37x12.50 R17LT 124Q 8PR bis 10-Zoll Felge einsetzbar
- 40x13.50 R17LT 121Q 6PR bis 11-Zoll Felge einsetzbar

18 Zoll

- 40x13.50 R18 LT 129Q 8PR bis 11-Zoll Felge einsetzbar



Durchschnittliche Preisgestaltung [35x12.50 R17LT

• Online von **291 bis 335 Euro** pro Stück

Weitere Infos unter www.maxxis.de oder im Fachhandel

