

4x4 TEST by OFFROADCRACKS.com: MAXXIS Trepador M-8060 35x12.50 R17 nach 15.000km – ein Dauerläufer mit Nehmerqualitäten – Teil 2 / Part 2!

Mittlerweile durfte der **MAXXIS Trepador M-8060** in der Dimension **35x12.50 R17** auf unserem Redaktions-Fahrzeug Dodge RAM POWERWAGON diverse unterschiedliche Untergründe in Angriff nehmen und insgesamt **15.000 Testkilometer** abspulen.

Das der Trepador mehr kann als erwartet, konnte er bereits auf den ersten 5.000 Kilometer überzeugend unter Beweis stellen, wie wir bereits in Teil 1 dieses Langzeittests berichtet hatten.

„Langzeittest MAXXIS Trepador M-8060 35x12.50 R17: LINK TEIL 1“



Im Rahmen dieses Dauertests wurde Untergründe wie beispielsweise **sandiges Geläuf** während der legendäre Rallye-Breslau, **steiniges bis felsiges Terrain** in den Schweizer Hochalpen, **Schotterpassagen** im Herzen Deutschlands sowie klassische Teerstraßen im Sommer, sowie **nasse** bis hin zu **schneebedeckten Fahrbahnen** bei Minusgraden im Winter unter die Stollen genommen.



Und was konnten wir feststellen? **Der Trepador macht seine Sache verdammt gut.** Klar ist, dass das grobe Stollenprofil im klassischen Alltagsverkehr logischerweise eine höhere Geräuschkulisse erzeugt, was aber – ist man MT-Bereifung gewohnt – nicht störend ist. In seinem ursprünglichen Einsatzgebiet tritt dieser Umstand ohnehin in den Hintergrund, denn hier zählen wichtigere Eigenschaften wie Grip, Selbstreinigungsverhalten und Seitenführungskräfte. Natürlich ist auch das Thema Lebensdauer für diejenigen wichtig, die diese Bereifung auch nur aus primär optischen Gründen in ihr Beuteschema aufnehmen. Und auch diese Disziplin meistert der Trepador kritikfrei, wie wir sogleich näher erläutern werden.



Wie bereits schon in Teil 1 dieses Tests beschrieben, zieht der Trepador vor allem aus seiner äußerst stabilen und widerstandsfähigen Karkassenstruktur und die dazugehörige Gummimischung seine überzeugende Performance, so dass man im Vergleich mit der OEM-Bereifung bei unseren **über drei Tonnen schweren Test-Fahrzeug** den bisher verwendeten Luftdruck um **satte ein Bar** reduzieren konnte, ohne einen Nachteil in allen regulären Fahrzuständen zu erleiden. Möchte man maximalen Grip, dann verträgt der Trepador sogar eine Reduzierung auf 1.5 bar, ohne dabei an seine Belastungsgrenze zu kommen oder sich von der Felge winden zu wollen. Vorausgesetzt ist natürlich ein angepasstes Fahrverhalten auf dem jeweiligen Untergrund.



Aktuell weisen die montierten Trepador auf der Vorderachse nach gut 15.000 Kilometern Auflaufleistung **eine Restprofiliefe von zirka 12,3 Millimetern** (Neu: 16 Millimeter) auf, was einen überraschend guten Wert darstellt. Die ersten Anzeichen für ein sich langsam aufbauendes und übliches Sägezahnprofil an den Vorderrädern ist zu erkennen, doch bei weitem noch nicht existent, so dass sie bislang noch keine Vibrationen aufs Lenkrad übertragen. Dies ist jedoch ein erster optischer Hinweis die Räder von der Vorderachse mit denen auf der Hinterachse zu tauschen. Denn die hinteren Reifen weisen durchschnittlich ein Profil-Plus von einem Millimetern auf. Das mag jetzt etwas pedantisch klingen, macht aber durchaus Sinn. Denn dadurch kann die Nutzungsdauer des Reifensatzes deutlich verlängert werden, richtet man den Fokus nicht primär auf die absolute Offroad-Performance, denn dann heißt es ohnehin auf neues schwarzes Gold setzen.



Durch die Maßnahmen des Reifentausches wird die Sägezahnprofil-Entwicklung an der Vorderachse nicht weiter begünstigt. Zudem wird das bessere Profil-Niveau der an der Hinterachse gerade laufenden und dadurch gleichmäßig über die gesamte Lauffläche beanspruchten Reifen an die wichtigere gelenkte Vorderachse verlegt.

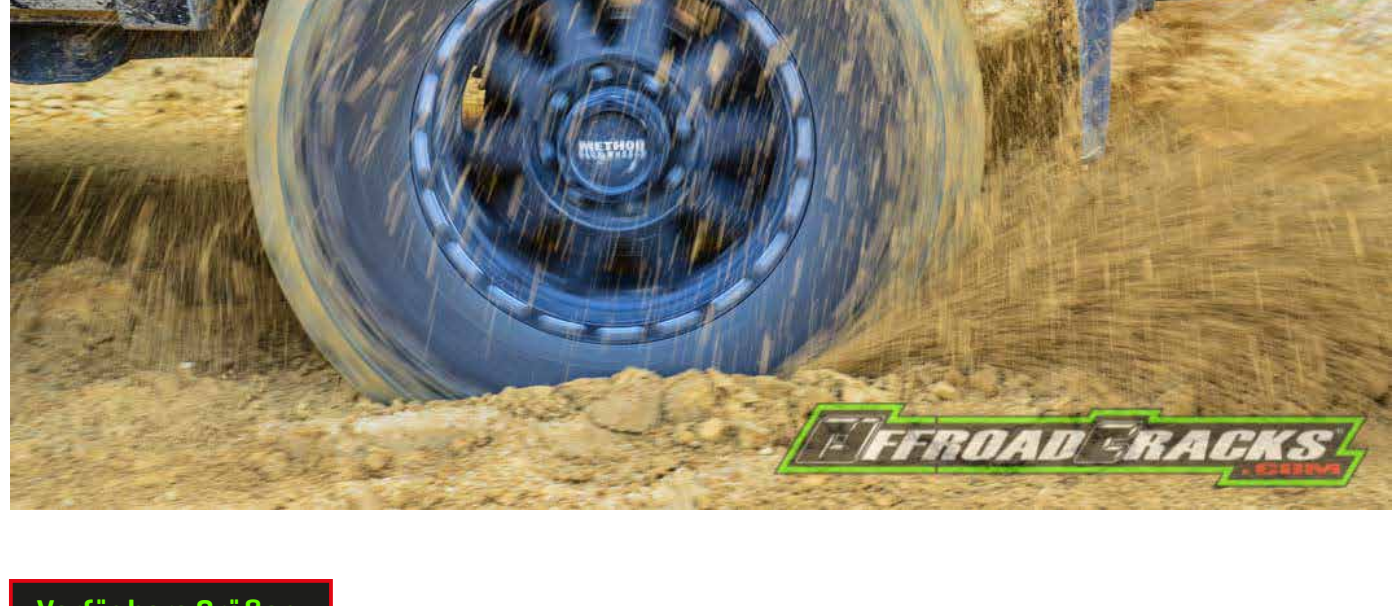
Auf nasser Fahrbahn und im Schnee rechneten wir wegen des mächtigen Blockprofils mit seinen großen Zwischenräumen mit sehr geringer Haftung und schlechtem Bremsverhalten. Auch hier konnte uns der Trepador erneut überraschen und zeigt sich von seiner besten Seite. Einen Bremsweg-Vergleich haben wir bewusst nicht angestrebt, da ein Offroader (Fahrer) von derartigen Fahrzeugen ein Gefühl dafür hat, wann sein Reifen die Haftung verliert. Zumal hier heutzutage diverse elektronische Hilfsysteme mit unterstützenden eingreifen und nicht immer vollständig deaktiviert werden können, um einen realistischen Vergleich zuzulassen. Wir deaktivierten für diesen Test lediglich das ABS und führten ein entsprechendes Bremsmanöver auf einem abgesperrten Offroad-Gelände durch. Dabei ließ sich im Vergleich zum montierten OEM-Reifen und auch einem vergleichsweise kostengünstigen MT-Produkt aus Fernost eine deutlich verbesserte Verzögerung auf nassem Untergrund feststellen. Wir sprechen hier immerhin von fast 18 Prozent besseren Verzögerungswerten gegenüber dem Original.



Besonders auffällig ist **die überdurchschnittliche Selbstreinigung** des Profils, so dass stets die notwendige Traktion gewährleistet wird. Das heißt also, dass das Zusetzen des Reifenprofils nur unter wirklich heftigsten Bedingungen bei Schlamm und schweren Böden auftritt. Dann hilft bei stockender Fahrt wenn überhaupt nur noch das komplette Sperren-Programm an den Achsen beziehungsweise als allerletztes Mittel bei vorhandenen Ankerpunkt der Einsatz der Seilwinde. Doch bevor man auf diese Notlösungen zurückgreift, sollte man sich mit dem Luftdruck an seinem Offroad-Gefährt auseinandersetzen. Denn damit erreicht man Erstaunliches und kann zugleich Hindernisse unter widrigsten Bedingungen auf Grund des gesteigerten Grip-Niveaus bewältigen. Damit einher geht auch die Begünstigung des Selbstreinigungsprozesse durch eine äußerst flexible und anpassungsfähige Reifenkarkasse.

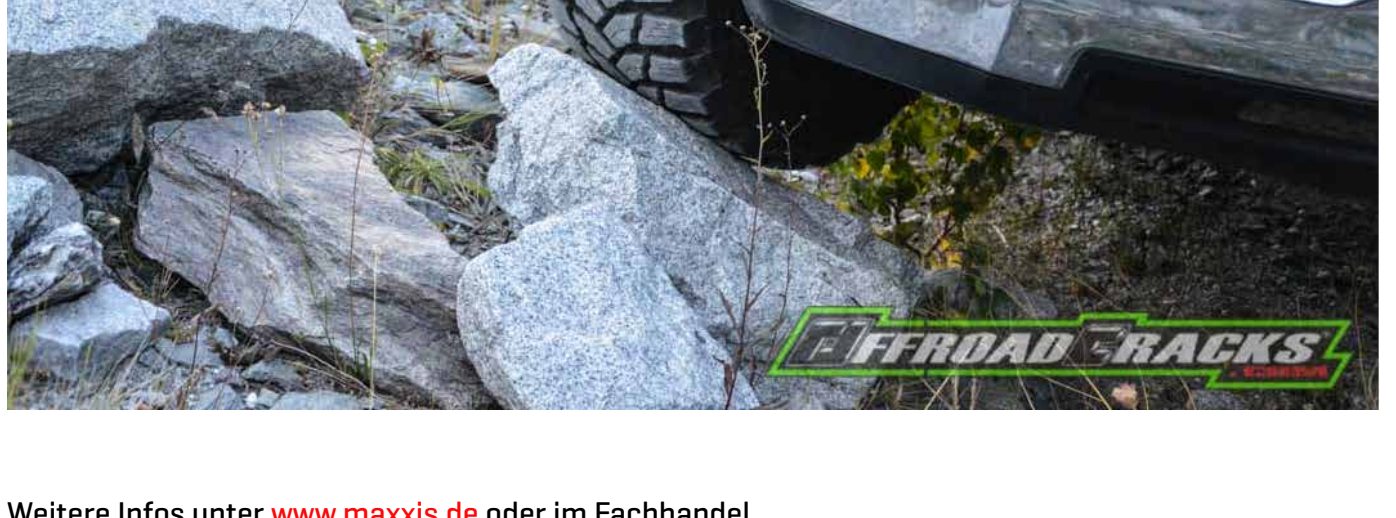


Bestes Beispiel hierfür ist der Untergrund "Sand", auf dem der Reifen-Luftdruck gerne maximal reduziert wird, wodurch auch gleichzeitig der Fahrkomfort enorm gesteigert werden kann und **Achsen, Rahmen** sowie **Chassis** vor harten Schlägen geschützt werden. Mit nur zwei Bar Luftdruck in den polnischen Wäldern (Rallye Breslau) auf sandigen Boden und zahlreichen lauffpassagen durften wir jede erdenkliche Fahrwerkseinstellung am eigenen Leib erspüren und konnte genau feststellen was nicht passt und wo die beste Kombination aus Luftdruck und Fahrwerk-Einstellung liegt.



Verfügbare Größen

Der Maxxis Trepador gehört wohl zu den bisher besten von uns getesteten **MT-Reifen** am Markt und besticht durch seine Nehmerqualitäten sowie vielseitigen Einsatzmöglichkeiten, ohne dabei wirkliche Schwächen in den einzelnen Disziplinen akzeptieren zu müssen. Wer also eine stabile und traktionsstarke Reifenlösung sucht und die logische MT-Reifen Geräuscentwicklung samt MT-Performance auch im Alltag nicht scheut, ist mit dem **MAXXIS TREPADOR** bestens bedient. Auch wenn es sich laut Maxxis Marketing um einen professionellen lauffpassagen gebundenen Wettbewerbsreifen handelt. Uns hat er auf alle Fälle in allen Belangen überzeugt und daher gibt es einen Daumen hoch, was mit einer **uneingeschränkten Kaufempfehlung** gleichzusetzen ist.



Weitere Infos unter www.maxxis.de oder im Fachhandel

