

TEST: Maxxis BigHorn 3.0 - 4x4 Reifentest in 24h über 1000km

Wie bereits bekannt haben wir beim 24 Stunden Rennen der GERMAN OFFROAD MASTERS im polnischen Olszyna mit einem Yamaha YXZ1000R Side-by-Side teilgenommen (LINK). Diese Chance nutzten wir sogleich, um den neuen UTV-/Side-by-Side-Reifen aus dem Hause Maxxis mit der Bezeichnung BIGHORN 3.0 unter realistischen Bedingungen auf den Zahn zu fühlen.



An der Vorderachse kam der Bighorn 3.0 in der Größe 29x9.00 R14 und hinten in 29x11.00 R14 zum Einsatz. Bei dem neuen Reifenmodell handelt es sich um einen 6 PR Reifen. PR bedeutet Ply Rating und beschreibt aus der Historie heraus die Anzahl der Baumwoll-Cordlagen im Reifen, was einen erheblichen Einfluss auf die Tragfähigkeit und Belastung hat. Natürlich werden heutzutage keine Baumwoll-Cordlagen mehr eingesetzt, sondern meist schon andere Werkstoffen wie Nylon und Co.

Was gibt es also besseres als einen Offroad-Reifen auf seine Haltbarkeit und Performance im Rennmodus über 24 Stunden mit einer Gesamtlauflistung von etwas mehr als 1000 Kilometer zu testen.



Nur Vollgas war Programm bei gut 29 Grad Lufttemperatur, einem kurzen Regenschauer, einer Nachtetappe sowie massiver Staubeentwicklung

Normalerweise kommt das aktuelle Yamaha Side-by-Side YXZ 1000R serienmäßig mit 27 Zoll-Bereifung. Vorteil der von uns eingesetzten Reifengröße ist die Tatsache, dass das überhandliche Yamaha Side-by-Side dadurch etwas von seiner Nervosität beim Drift in engen Kehren verliert und eine verbesserte Seitenführung erhält, was nicht nur Sicherheit sondern auch Tempo mit sich bringt.



29x11.00R14 Hinterradreifen nach der Einführungsrunde

Der Nachteil daran ist, dass die auftretenden Kräfte an Nabe und Radaufhängung (A-Arms) damit deutlich zunehmen und die Aufnahmepunkte durch höhere Belastungsspitzen auf längere Sicht schneller verschleiben. Im Fahrbetrieb und vor allem im Wettbewerbsstress tritt der ohnehin einzukalkulierende Umstand des Verschleißes in den Hintergrund. Natürlich immer bis zum Erreichen der Material-Belastungsgrenze, denn dann ist schnell ein Ausfall vorprogrammiert. Hier ist also etwas fahrerisches Gefühl gefragt.



Da man bei einem 24-Stunden-Rennen immer gewisse Sicherheiten einplanen und dadurch Kompromisse eingehen muss, haben wir uns für einen Reifenluftdruck von sattem zwei Bar entschieden, um unnötige Plattfüße und den damit verbundenen Zeitverlust durch Bergung und einer Reifenmontage zu vermeiden. Die Traction des Bighorn 3.0 war sowohl auf sandigem als auch hartem bis hin zu weichem und feuchtem Untergrund als tadellos zu bezeichnen. Die Mischung aus quer und teils schräg angeordneten Stollen am Hinterrad erwies sich bei unseren Bedingungen nicht nur als idealer Kompromiss, sondern auch als absolut gut kalkulierbar.



Das Driftverhalten des ohnehin vergleichsweise überhandlichen Yamaha's YXZ 1000R war entschieden, um unnötige Plattfüße und den damit verbundenen Zeitverlust durch Bergung ein und man vollführte eine ungewollte Pirouette. Mit der 29-Zoll Bereifung ließ sich das YXZ äußerst gut dirigieren und der Grenzbereich kündigte sich dabei stets frühzeitig an, ohne davon überrascht zu werden.



Egal ob im engen Geläuf durch den Wald mit zahlreichen Auf- und Abfahrten auf hartem teilweise mit Sand und Bodenwellen übersäten Untergrund oder mit 70 km/h über einen knackige Wellenpassage bis hin zu knapp über 100km/h Top-Speed auf einem abgeernteten Feld. Der Bighorn 3.0 beherrschte alle Disziplinen kritikfrei.



Auch die verschärfte Kompressionsphase bei der Landung konnte der Bighorn-Karkasse nichts anhaben

Der Vorderreifen in der Größe 29x9.00R14 machte seinen Job ebenfalls gut und zeigt keine Neigung zum Untersteuern. Dabei stellte er stets sicher, die angepeilte Linie auch zu halten – und das ganze 24 Stunden bei vier unterschiedlichen Fahrern.



Bighorn 3.0 an der Vorderachse nach 24 Stunden Dauerbelastung

Sicherlich wäre jetzt noch das Walkverhalten und die Seitenstabilität bei niedrigerem Luftdruck zum Testen interessant gewesen, was aber unter Wettbewerbsbedingungen einfach nicht mehr möglich war. Betrachtet man den Verschleiß, so kann man feststellen, dass sich der Bighorn 3.0 von Maxxis von seiner besten Seiten gezeigt hat und keinerlei Fragen offen lässt. Nach mehr als 1000 Kilometern feinstem Offroad-Einsatz unter Ausnutzung der maximalen Motorleistung des Yamaha YXZ 1000R kann diese neue Reifengeneration Bighorn 3.0 von Maxxis als absolut empfehlenswert bezeichnet werden



Bighorn 3.0: Nach über 1000 km noch immer ein überzeugendes Profil- und Kantenbild

Reifengrößen / Tire Sizes: Maxxis BIG HORN 3.0 (M301 / M302)

- 26x9.00R12, Lastindex 48, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 27x9.00-14, Lastindex 47, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 29x9.00R14, Lastindex 49, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 29x9.00R14, Lastindex 55, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 26x11.00R12, Lastindex 55, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 26x11.00-12, Lastindex 54, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 27x11.00-14, Lastindex 56, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung
- 29.11.00R14, Lastindex 60, Geschwindigkeitsindex M, 6 PR, E4-Kennung

Den Test findet Ihr unter: <https://offroadcracks.com/test-maxxis-big-horn-3-0-4x4-reifen-test-in-24h-ueber-1000km-4x4-tire-test-in-24h-over-1000km-only-offroad/>