

# Vorbeugende Maßnahmen Sägezahnbildung bei Luftfahrwerk

Beitrag von „SOA“ vom 19. Juli 2020 um 11:29

[Zitat von christT](#)

Wie handhabt ihr nach dem Reifenwechsel das Einstellen von Spur und Sturz? Ich dachte, wenn das Fahrwerk auf Sport eingestellt ist, ist die Höhenveränderung, wenn es auf die Bahn geht, am geringsten. Trotzdem fahre ich schon wieder auf der Innenseite der Reifen nur noch auf jedem zweiten bis dritten Profilstollen. Sowie ein leichtes Vibrieren im Lenkrad am 60km/h. Reifendruck i.O.

[Todi](#) hat schon wichtige Hinweise gegeben. Die Einstellwerte für das Fahrwerk setzen immer eine bestimmte Konditionierung des Fahrzeugs voraus. Genau für diese Konditionierung sind die Achseinstellwerte ausgelegt.

Wenn ich die Standhöhe beim Einstellen anders einstelle, dann brauche ich auch andere Vorgabewerte, da es ansonsten nicht mehr passt, weil sich durch die Elastokinematik die Einstellwerte bei verschiedenen Standhöhen ändern.

In dem Kontext wäre es wichtig zu verstehen, um welche Achse es genau geht, bzw. ob es um beide Achsen geht.

Kurzer Hintergrund, wie verhalten sich die Achsen beim Absenken?

- generell steigt der Sturz an beiden Achsen
- die Vorderachse geht beim Absenken in Richtung Nachspur, d.h. die Vorspur verringert sich, was gut für den Verschleiß ist
- die Hinterachse geht in Richtung Vorspur, d.h. die Vorspur nimmt zu

Wenn Du jetzt die Vorderachse im Sportniveau mit den normalen Vorgaben einstellst, fährst Du vorne mehr Spur, als wenn Du die Achse im Normalniveau einstellst. D.h. damit verschlechterst Du den Verschleiß zusätzlich.

Da der Allradantriebe generell keine großen Durchmesserunterschiede an Vorder- und Hinterachse verträgt, ist es auch zur Verminderung von Verschleißerscheinungen immer eine gute Idee, die Reifen regelmäßig und eher häufiger umzustecken und vorne und hinten zu tauschen. Damit generiert man ein deutlich gleichmäßigeres Verschleißbild an allen vier Rädern.