

"Mischbereifung" VA - HA

Beitrag von „Dieselross“ vom 15. März 2011 um 20:20

Hallo,

...ja - ich habe die SuFu benutzt ...aber es können sich ja mittlerweile neue kenntnisreiche Mitglieder und /oder neue Erkenntnisse ergeben haben, deshalb die Frage:

Der Wechsel von Winter - auf Sommerreifen steht an - und da stehe ich vor folgender Entscheidung :

IST - Zustand (eingelagert) :

VA (Vorderachse) : knapp 4mm Profil (Pirelli)

HA : 7-8 mm Profil (waren 2010 neu / LL 12.000 km) (Bridgestone)

... es geht um 275/45 R19 108 Y ...

Will auf der VA gerne auf Neureifen ...der Bridgestone ist bei meinem Freundlichen aber derzeit nicht lieferbar ...aber ein Dunlop ...

Das heisst , ich würde vorne nen neuen Dunlop und hinten den 7-8mm Bridgestone fahren
Mal unter uns Pastorentöchtern - kann man die "alten Einlassungen zu dem Thema" denn wirklich so aufrecht erhalten ...?

Soll ich nen 7-8 mm-Reifen , der neu 250 Euro kostet , wirklich in die Tonne hauen , nur weil Mr. Touareg diesbezüglich empfindlich ist ?

IST er wirklich empfindlich (Stichwort Verteilergetriebe ...) ?

Wenn JA dann wäre das doch ein Armutszeugnis hinsichtlich seiner Einstufung als robuster Geländewagen ...dann würden wir uns doch hier mit nem aufgeblasenem Milchbubi abgeben ...oder seh ich das verkehrt ?

... ein bischen Butter bei den Fisch würde mich freuen ...
und Danke dafür !

Dietmar

Beitrag von „Sittingbull“ vom 15. März 2011 um 20:27

Hallo Dietmar,

bzgl. der Technik des Dicken sollte das überhaupt kein Problem sein, so gross sind die Unterschiede der einzelnen Hersteller nicht. Zum Thema Fahrverhalten wirst du allerdings gewisse Kompromisse eingehen müssen, wie auch immer die aussehen werden 🤖

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „Franks“ vom 15. März 2011 um 22:58

Sehe ich wie Stephan.

Grundsätzlich soll man ja den besseren Reifen hinten fahren, da die Hinterräder für Spurtreue und Stabilität sorgen. Wie genau aber definiert man bei einer Mischbereifung ‚besser‘? Muss ja nicht unbedingt der Reifen mit mehr Profil sein.

Gruß

Frank

Beitrag von „SOA“ vom 16. März 2011 um 07:22

Hallo Dietmar,

das Verteilergetriebe reagiert ja, wenn überhaupt, empfindlich auf Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse.

Die Drehzahlunterschiede sind im Moment durch die unterschiedliche Profiltiefe schon gegeben, so empfindlich isser also gar nicht...

Mischbereifung funktioniert, ist zugelassen und wird auch im normalen Alltagsbetrieb kein Problem sein, aber...

- Reifen dürfen recht grobe Toleranzen insbesondere im Durchmesser haben. D.h. der eine Reifen von Hersteller a) ist eventuell wesentlich größer im Durchmesser als der andere von Hersteller b). Wenn in so einer Konstellation dann auch noch die Achse mit Reifen b) eine viel geringere Profiltiefe als die andere hat, kann es schon schwierig werden.

- Das zweite Thema ist die Fahrsicherheit, womit ich in erster Linie wirklich kritische Situationen wie z.B. ein Ausweichmanöver bei 160 km/h auf nasser Autobahn meine. VW betreibt relativ viel Aufwand, um mit Fahrwerk und Allradsteuerung ein neutrales und fahrsicheres Fahrverhalten zu erreichen. Wenn Du nun verschiedene Reifen auf Vorder- und Hinterachse fährst, die zudem auch noch unterschiedlich alt sind, hast Du automatisch ein unterschiedliches Gripniveau zwischen vorne und hinten. Was passiert? Mit dem schlechteren Reifen vorne fängt das Auto an zu untersteuern, d.h. es schiebt über die Vorderachse und ist nicht mehr lenkbar. Mit dem schlechteren Reifen auf der Hinterachse bekommst Du übersteuern und das Heck bricht aus. Klar hat man noch das ESP, aber im Zweifel unterscheiden diese Unterschiede, ob ein Ausweichmanöver oder eine Bremsung gerade noch klappt oder schief geht.

Um solche Probleme generell zu vermeiden, kann man die Reifen regelmäßig (am Besten alle 15 Tkm oder spätestens bei jeder Inspektion) von vorne nach hinten und umgekehrt tauschen. Das führt zwar zu leicht erhöhten Laufgeräuschen und etwas mehr Verschleiß aber dafür, ist dann der ganze Satz gleichmäßig abgefahren und ich kann vier neue Reifen aufziehen.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „cybister“ vom 16. März 2011 um 08:22

Hi Sven,
könntest Du noch mal erklären, warum der *Verschleiss* beim Tausch zwischen Vorder- und Hinterachse höher sein soll? Das erschliesst sich mir nicht...

TIA,
Michael

Beitrag von „SOA“ vom 16. März 2011 um 12:53

Hallo Michael,

das liegt daran, dass sich die Reifen gewissermassen auf eine Achse einlaufen. D.h. das Verschleißbild passt sich an die vorhandenen Sturz- und Spureinstellungen an. Da diese zwischen Vorder- und Hinterachse unterschiedlich sind, muß sich der Reifen direkt nach dem Wechsel wieder an die andere Geometrie anpassen. Dabei kommt es kurzzeitig zu einem leicht

erhöhten Verschleiß, der sich dann aber schnell wieder stabilisiert und danach wieder im normalen Rahmen liegt.

Das darf man absolut nicht überbewerten, aber ich wollte es wenigstens erwähnen. Aus den gleichen Gründen kann es auch zu leicht erhöhtem Laufgeräusch kommen.

Diese Effekte sind natürlich umso schlimmer, je länger man ohne umstecken fährt.

Viele Grüße
Sven

Beitrag von „Sittingbull“ vom 16. März 2011 um 12:56

Hallo Michael,

das Profil muss sich erst wieder "einlaufen", Stichwort Sägezahn und so kann es zu Geräuschen und erhöhtem Widerstand/Verschleiss kommen 😬

Grüße von Stephan 🤖

Beitrag von „V6-Driver“ vom 16. März 2011 um 13:08

[Zitat von Dieselross](#)

...

Will auf der VA gerne auf Neureifen ...der Bridgestone ist bei meinem Freundlichen aber derzeit nicht lieferbar ...aber ein Dunlop ...

...

Hallo,

Du musst die Reifen ja nicht unbedingt beim 😊 kaufen 😊
Der Reifenhändler vor Ort sollte dir die selben Reifen doch sicherlich auch beschaffen können

Beitrag von „Arndt“ vom 16. März 2011 um 13:45

Guck doch einfach mal bei <http://www.reifen-vor-ort.de>