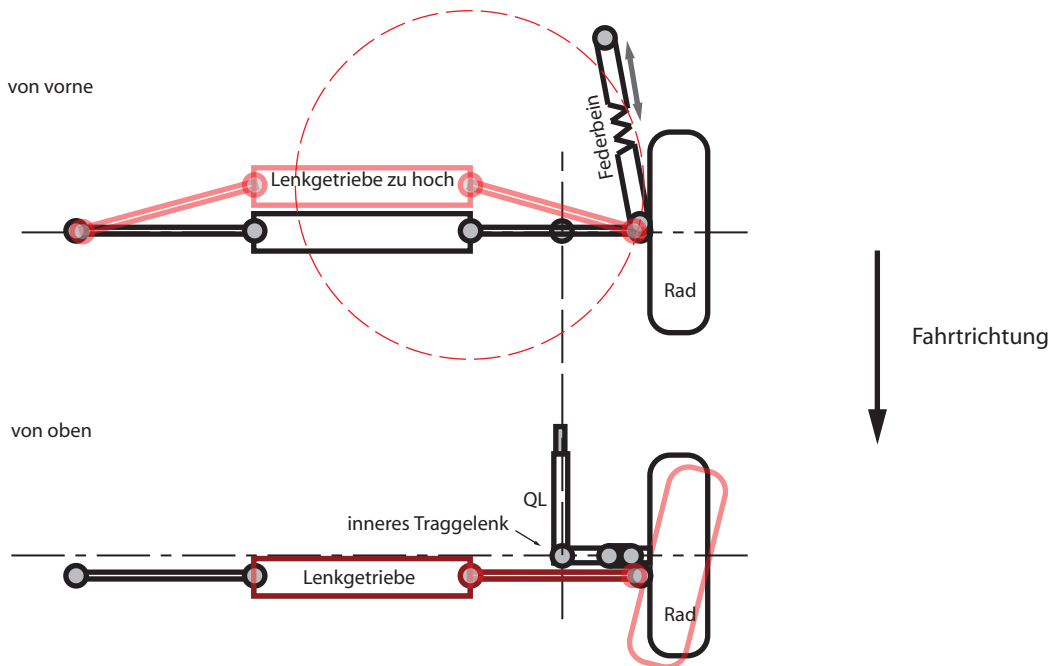


Aspekte der Lenktriebeposition

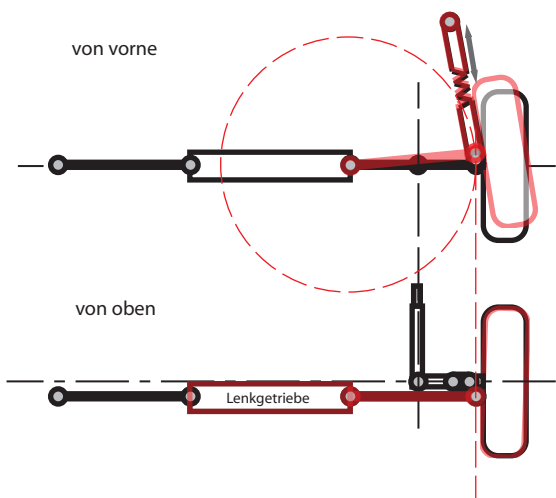


Ein zu hoch montiertes Lenktriebe ergibt effektiv eine Verkürzung der Spurstange. Eine Spureinstellung korrigiert dieses Problem. Das gleiche gilt für ein ein zu tief montiertes Lenktriebe.

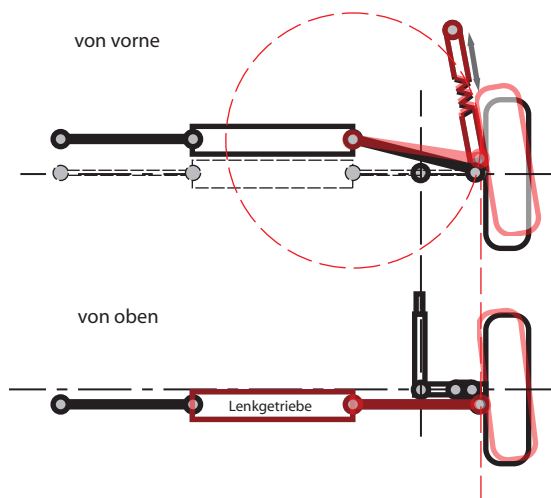
Beim Einfedern bewegt sich die Spurstange auf oben gezeichnet gezeichneter Kreisbahn, d.h. die effektive Länge der Spurstange (und somit der Lenkeinschlag) ist immer abhängig vom Federweg. Das Rad selbst bewegt sich vertikal auf einer Kreisbahn um das innere Traggelenk des Querlenkers (QL).

Wie nachfolgend dargestellt ergeben sich prinzipiell 3 mögliche Szenarien:

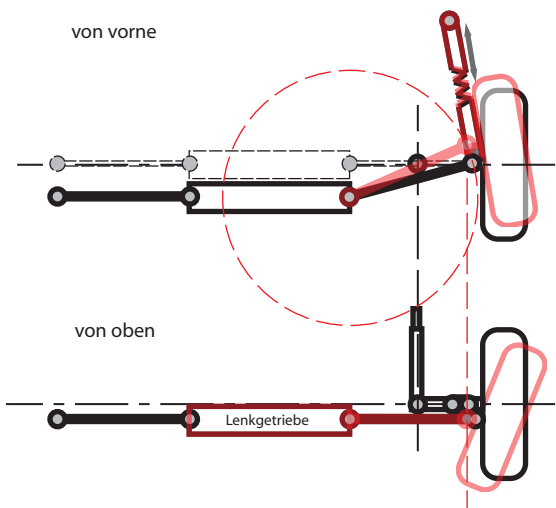
I. Lenktriebe korrekt



II. Lenktriebe zu hoch



III. Lenktriebe zu tief



- I. korrekt montiert ergibt sich eine minimale Änderung in der effektiven Länge der Spurstange beim Einfedern und damit kaum eine Änderung des Lenkwinkels (hier leichte Vorspur). Auslegung häufig hin zu leichter Nachspur.
- II. zu hoch montiert ergibt sich eine **Verlängerung** der effektiven Länge der Spurstange beim Einfedern und damit eine Änderung des Lenkwinkels (Nachspur).
- III. zu tief montiert ergibt sich eine **Verkürzung** der effektiven Länge der Spurstange beim Einfedern und damit eine Änderung des Lenkwinkels (Vorspur).

Beachte: In dieser Betrachtung ist die Spurstange in Fahrtrichtung vor der Radmitte am Rad befestigt. Lenkausschlag nur qualitativ.