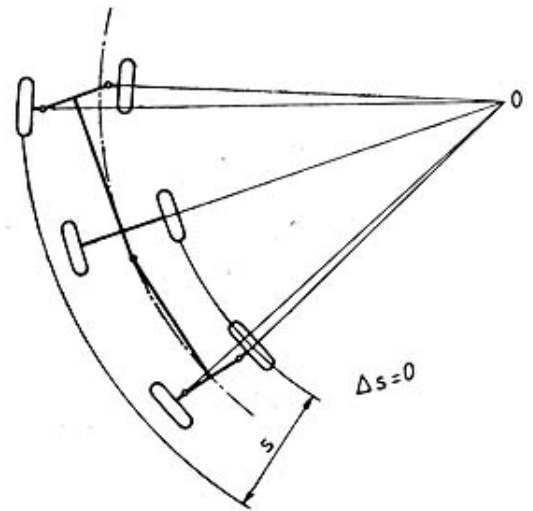


103. ábra

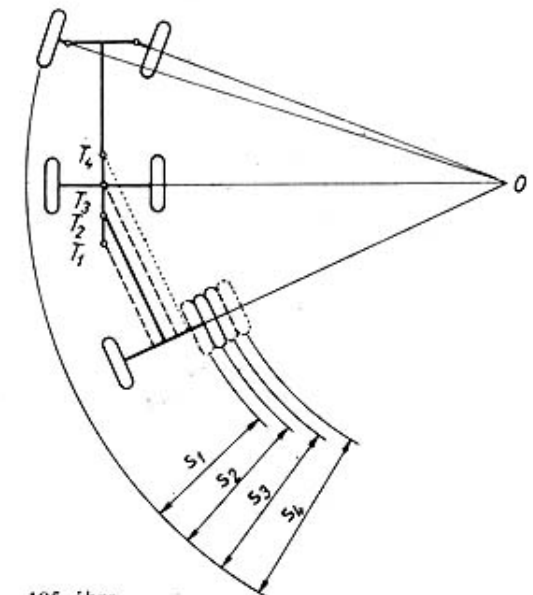


104. ábra

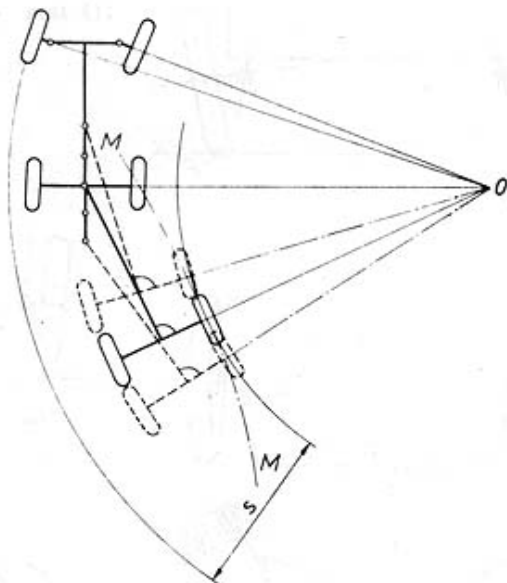
2. A kormányzott kerék

A kormányzott kerék állása általában eltér a nem kormányzott kerekekétől. Az iránytartás végett a kereket kissé megdöntjük kifelé, mert így a csapágyazás egyértelmű és állandó terhelést kap, ami a kotyogást kiküszöböli (110. ábra). Sportkocsikon néha ellenkező irányba döntik a kerekeket, hogy jobb legyen a stabilitás, de ez fokozott gumikopással jár. A kerékdőlés következtében azonban a kerekek körív mentén akarnak haladni, azaz egymástól, illetve a kocsitesttől el akarnak távolodni (111. ábra). Ezt elkerülendő, a kerekeket felülnézetben nem párhuzamosan, hanem összefutó szögbe állítjuk (112. ábra).

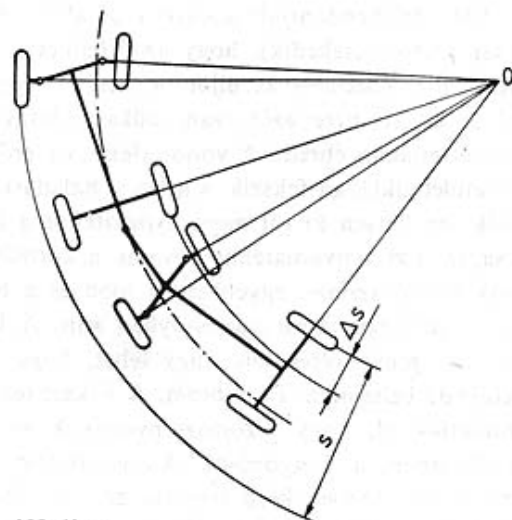
A csap iránya sem egyszerűen függőleges, ami körül a tengelycsonkot elfordítjuk.



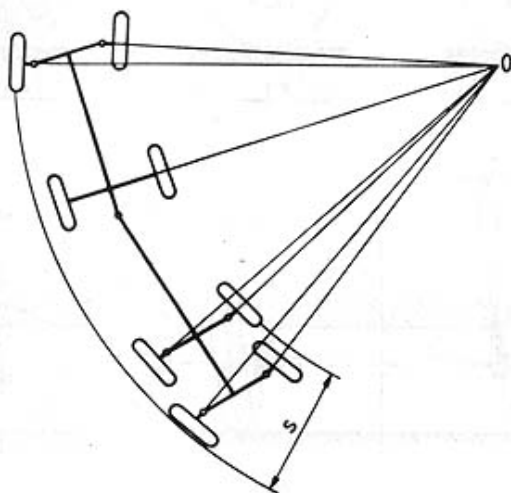
105. ábra



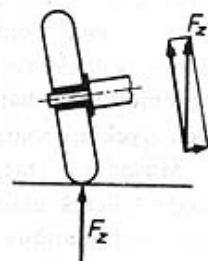
106. ábra



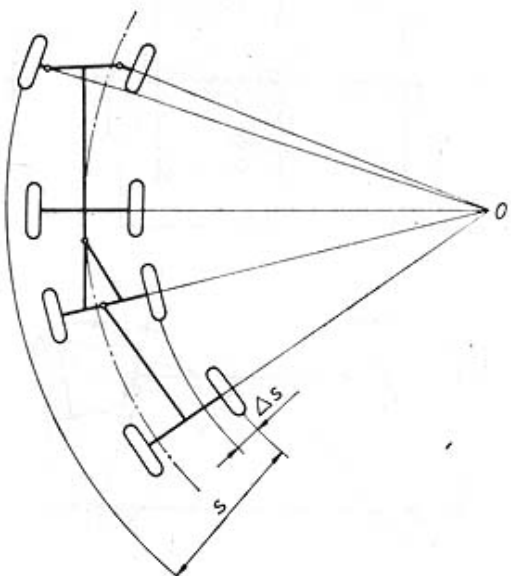
109. ábra



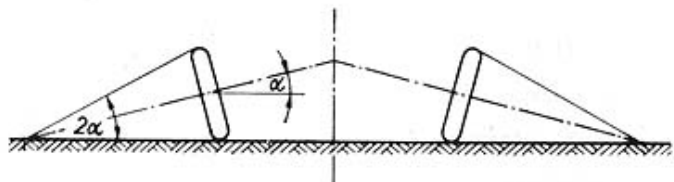
107. ábra



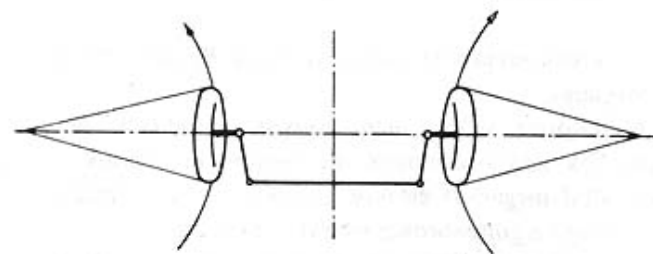
110. ábra



108. ábra



111. ábra



112. ábra

Először megdöntjük a csapot oldalirányba (a két csap szétterpeszkedik), hogy az útfelülettel való dőléspontja közelebb kerüljön a kerék talppontjához (113. ábra). Erre azért van szükség, hogy a kerék talppontjában ébredő F vonó- (fékező-) erő, ami az útfelület síkjában fekszik, s a kocsi haladási irányába esik, ne fejtsen ki túl nagy nyomatékot a kormánycsapra. Ezt a nyomatékot ugyanis a kormánytrapéz-nak kell felvennie; egyébként a jobb és a bal oldali nyomaték egymással egyensúlyban van. A kormánytrapéz igénybevétele oly nagy lehet, hogy az összekötőrúd behajolhat és eltörhet. A k kart teljesen nem tüntetjük el, hogy bizonyos nyomaték maradjon a rudazatban a kotyogások kiküszöbölése céljából. Az utóbbi időben kezd terjedni az ún. túlterpesztés, azaz a csapnak oly mértékű megdöntése, hogy a k kar a másik oldalra (a keréken kívülre) kerül (114. ábra). Ennek azt tartják legfőbb előnyének, hogy egyenlőtlen fékhatás esetén a jármű jobban egyenesben igyekszik maradni.

Másodszor megdöntjük a csapot hosszirányba, hogy a kerék utánfutó legyen (115. ábra). Ez a kerekek automatikus egyenesbe állítását hivatott biztosítani. (Elsőkerék-hajtásnál ez elmaradhat).

Végeredményben a kormányzott kerekekkel kapcsolatban a következő szögállásokról beszélünk (116. ábra):

- kerékdőlés,
- csapterpesztés,
- kerékösszetartás,
- utánfutás.

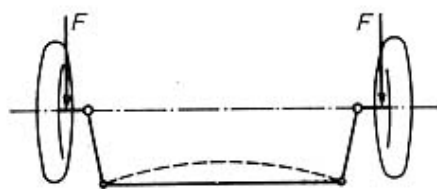
A kerékösszetartást szokás a B_1 és B_2 távolsággal is megadni.

A felsorolt szögek nem nagyok, mindössze néhány fok nagyságrendűek, de pontos beállításuk a gyár által megadott értékre nagyon fontos a menetbiztonság s a gumiabroncs élettartama végett.

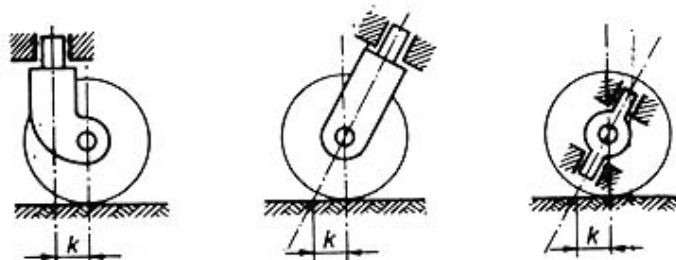
A kerékszögek következtében egyébként a kormányzás a kocsitest magassági helyzetét is változtatja. A 117. ábrán látható vázlat mutatja a kerék talppontjának a vándorlását, miközben a tengelycsonkokat elforgatjuk. Az ábrán hátulról látszanak a kormányzott kerekek, s a nyilak balra való kanyarodást jeleznek. Ha a tengelycsonkokat a nyilak irányában elforgatjuk, a kocsitest bal oldala megemelkedik, a jobb oldala lesüllyed, tehát a centrifugális erőnek amúgy is kitett kocsitestet maga a kormányzás is előnytelenül megbillenti. (Mi a helyzet „túlterpesztés” esetén?)



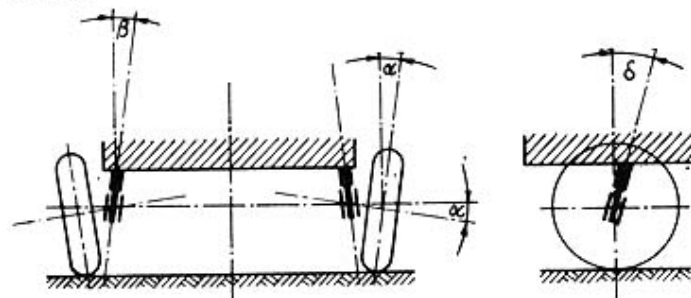
113. ábra



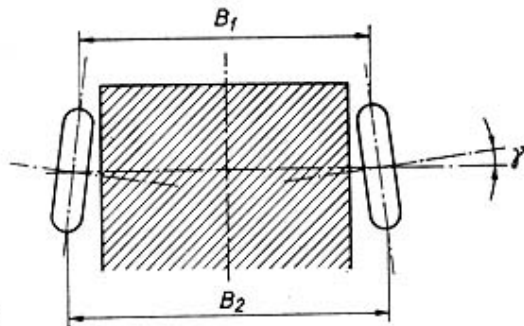
114. ábra



115. ábra



116. ábra



117. ábra