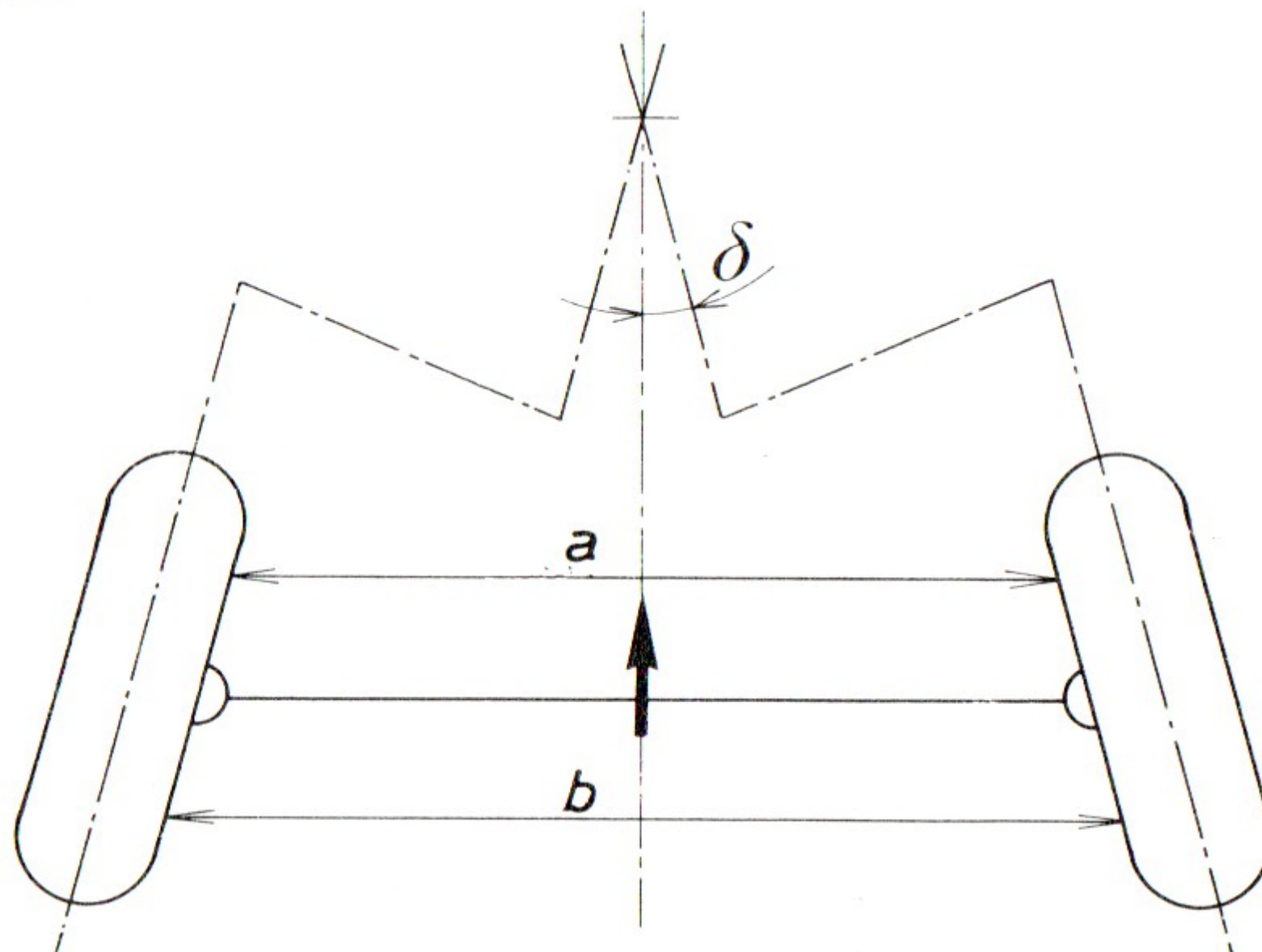


wielgeleidingen, wordt de *statische wielgeometrie* zodanig uitgevoerd, dat de wielen van bovenaf gezien onder een hoek worden geplaatst. Hierdoor zullen onder *dynamische omstandigheden* de wielen als gevolg van *terugstelmomenten* in de rechtuitstand gaan staan.



Afb. 2.67. De sporing per wiel  $\delta$  en de totale sporing  $s = b - a$

Deze schuinstelling wordt volgens DIN 70000 aangegeven door de scherpe hoek  $\delta$  tussen het wielmiddenvlak en een vlak, parallel aan het voertuigmiddenvlak (afb. 2.67). Volgens DIN 70020 en ISO 612 wordt deze wielstand ook in mm uitgedrukt en zij heeft dan betrekking op beide wielen. In het eerste geval spreekt men van de *sparing per wiel*, in het tweede geval van de *totale sporing s*. De totale sporing kan echter ook in hoekgraad worden uitgedrukt. Zij wordt dan weergegeven als  $S_t$  en stelt dan de som van de spoorhoek  $\delta_l$  van het linkerwiel en de spoorhoek  $\delta_r$  van het rechterwiel voor.  $s$  wordt bepaald door bij stilstaand en ledig voertuig het afstandsverschil tussen de velgvoorzijde (zie voor dit begrip hoofdstuk 3) aan de velgvoorzijde ( $a$ ) en aan de velgachterzijde ( $b$ ) te meten, op halve velghoogte:

$$s = b - a \quad [\text{mm}] \quad (2.128)$$

Is  $s$  positief, dan spreekt men van *toespoor*, bij negatieve  $s$  van *uitspoor*.

De sporing speelt een bijzondere rol in bochten; zie over dit *uitspoor in de bocht* hoofdstuk 4. Tabel 2.6 geeft ten slotte de gangbare waarden van de hier behandelde wiel- en fuseestanden.

Tabel 2.6 Gangbare waarden van de wiel- en fuseestanden (de waarden tussen haakjes gelden voor auto's met stuurbeheersing)

	auto's met achterwiel-aandrijving en motor voor	auto's met achterwiel-aandrijving en motor achter	auto's met voorwiel-aandrijving en motor voor
wielvlucht	-1 ... +2°	0 ... +2°	-1° ... +2°15'
fusedwarshelling	5 ... 9° (... 11°)	5 ... 13°	7 ... 13°
fuseelangshelling	1 ... 5° (... 10°)	3 ... 15°	-1 ... +5°
sparing	0° ... 30'	0° ... 30'	-30' ... +20'