

Vermessung und Einstellung der Vorderachse zur Optimierung der Lenkung

Zu einem optimalen Fahr- und Lenkverhalten ist die Einstellung der Vorderachse und der drei Spurstangen essentiell wichtig.

Das Auto wird vorne angehoben, so dass die Vorderräder frei beweglich sind. Durch Drehungen am Lenkrad wird die Mittelstellung der Lenkung (in der Lenkbox!) genau ermittelt: Anschlag links zu Anschlag rechts sind x Umdrehungen, Mittelstellung ist also bei x/2.

Wie stehen jetzt die Räder? Durch justieren der Spurstangen sind diese auf Geradeausfahrt zu stellen. Dabei müssen die seitlichen Spurstangen jeweils die gleiche Länge aufweisen. Die Länge von Spurstangenkopf zu Kopf sollte 380 – 390 mm betragen. Dies ist mehr als in den alten FACEL Unterlagen ausgewiesen. Die Stellung der Räder zueinander wird jetzt nur noch durch die mittlere Spurstange eingestellt. Diese muss hierzu in der Regel um 30 – 40 mm gekürzt werden. Am besten nur eine Seite kürzen, das Gewinde nachschneiden, das Rohr schlitzen und die Schelle zur Arretierung anbringen. Durch die verlängerte Einstellung der seitlichen Spurstangen beschreibt das innere Rad in der Kurvenfahrt jetzt einen kleineren Radius als das äußere Rad, wie es sein sollte!

In der Mittelstellung zeigt der Umlenkhebel auf der Beifahrerseite durch die Verlängerung der seitlichen Spurstange jetzt etwas zur Mitte, dies sollte der bei Mittelstellung der Lenkbox auch bei diesem Lenkhebel der Fall sein, um das Lenkverhalten möglichst symmetrisch zu gestalten!

Jetzt kann das Fahrzeug optisch vermessen werden, um die Einstellungen optimal zu gestalten und das Fahrverhalten zu optimieren. Nicht vergessen vorher den Luftdruck der Reifen einzustellen! Ein Facel Vega fährt geradeaus wie andere Autos auch. Leider sind die Einstellungen der Lenkung und der Vorderachse bei vielen Fahrzeugen über die Jahrzehnte vernachlässigt worden!

Vorspur - toe in – pincement

Werksangabe: soll zwischen 0 und 3 mm liegen: nach heutigem Wissen auf 1 - 1,5 mm einstellen

Sturz – camber – carrossage

Werksangabe: + 45' (+ - 15') : nach heutigem Wissen auf + 15' bis + 20' einstellen

Nachlauf – caster – chasse

Werksangabe: 15' (0' bis 30') : nach heutigem Wissen auf 4 ° einstellen (Servolenkung auf 6°) einstellen, je nach konstruktiver Möglichkeit auch 2° mehr.

Spreizung – _____ – inclinisation de pivots: ist konstruktiv mit dem Sturz verbunden) Werksangabe: + 5' , keine Toleranz

VI. – TRAIN AVANT

Train avant à roues indépendantes avec deux bras triangulaires en acier.
Pincement : 0 à 3 mm.
Chasse : 0 à 1°.
Carrossage : 0 à 45'.
Inclinaison des pivots : 5°.

REGLAGE DU PARALLELISME

Réglage classique par les barres latérales et la barre centrale d'accouplement. Pour un bon centrage de l'ensemble, prendre soin de régler les deux barres latérales sensiblement de la même longueur.

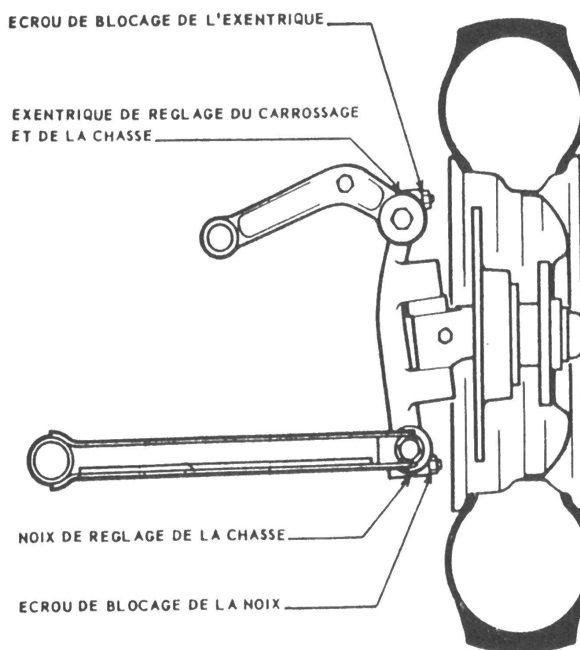
REGLAGE DU CARROSSAGE

- Retirer la goupille de l'écrou de blocage de la fente sur la tête du support de fusée.
- Desserrer l'écrou.
- Faire tourner l'excentrique de manière à obtenir le réglage convenable (le situer plus près de 45' que de 0°).
- Rebloquer et regoupiller.

REGLAGE DE LA CHASSE

- Serrer l'écrou de blocage de la fente de tête de support de fusée à la partie inférieure.
- Avec une clef, faire tourner la noix centrale fileté dans le sens convenable pour avancer ou reculer le support de fusée par rapport au bras d'articulation.

NOTA. — Ce réglage se fait sur la tête inférieure et également sur la tête supérieure. Pour cette dernière, faire attention de combiner ce réglage avec celui de la chasse.



Eléments de réglage du train avant