

Wagens dagegen ganz oder teilweise erst im Übergangsbogen, so sind größere Übergangsbogenlängen nötig, wenn  $p' = 0,4$  nicht überschritten werden soll. Sie ergeben sich nach den Gln. 86 und 87 im Abschnitt D2.

Tafel 1

Übergangsbogenlängen im Hinblick auf den Ruck  $p' = 0,4 \text{ m/s}^3$

1 H in m	Übergangsbogenlängen in m für Ausbaugeschwindigkeiten V in km/h						
	2 60	3 70	4 80	5 90	6 100	7 110	8 130
700	(8)	(13)	(19)	(27)	(37)	(49)	(66)
650	(9)	(14)	(20)	(29)	(39)	(53)	88
600	(9)	(15)	(22)	(31)	(43)	(59)	88
550	(10)	(16)	(24)	(34)	(47)	69	102
500	(11)	(18)	(26)	(37)	(51)	82	119
450	(12)	(20)	(29)	(41)	64	98	117
400	(14)	(22)	(33)	(48)	79	110	110
350	(16)	(25)	(37)	62	98	103	103
300	(19)	(29)	47	81	95	95	95
280	(20)	(31)	54	90	92	92	92
260	(21)	(34)	61	89	89	89	89
240	(23)	39	70	85	85	85	85
220	(25)	45	82	82	82	82	82
200	(28)	54	78	78	78	78	78
180	(31)	64	74	74	74	74	74
160	40	70	70	70	70	70	70
140	50	65	65	65	65	65	65
120	60	60	60	60	60	60	60
100	55	55	55	55	55	55	55
90	52	52	52	52	52	52	52
80	49	49	49	49	49	49	49
70	46	46	46	46	46	46	46
60	43	43	43	43	43	43	43
50	39	30	39	39	39	39	39

Die Übergangsbogenlängen nach den Gln. 18—20 (Tafel 1) genügen in fahrdynamischer Hinsicht. Steuerungstechnisch ergeben sich jedoch noch günstigere Verhältnisse, wenn wir entsprechend der obigen Forderung b die Übergangsbogen so bemessen, daß das Steuerrad bei der Bogenein- und -ausfahrt stets mit derselben Geschwindigkeit gedreht werden kann. In diesem Falle muß sein:

$$l = c \cdot \frac{V}{H} \quad (21)$$

Hierin ist V die Ausbaugeschwindigkeit (bei kleineren Halbmessern die ermäßigte Geschwindigkeit nach Gl. 11) und c ein Festwert, der für eine gegebene Straße einen bestimmten Wert haben muß. Er kann jedoch für Straßen mit verschiedenen Ausbaugeschwindigkeiten verschieden groß