Berichtigung

zu meinen Aufsätzen „Die Lenkstabilität des luftbereiften Kraftwagens gegenüber kleinen Störungen“ in Band 27, S. 88, und „Der Einfluß der Kraftwagenfederung auf die Lenkstabilität“ in Band 29, S. 100 des Ingenieur-Archivs.

Von **G. Mitterlehner**

Zur erstgenannten Arbeit ist zu ergänzen, daß bei Berücksichtigung der Trägheitskopplung zwischen Lenk- und Gierschwingung in der Gleichung (1c), in der dritten Gleichung (14) und in der dritten Gleichung (25) $\ddot{\varphi}$ durch $(\ddot{\varphi} - \ddot{\psi})$ zu ersetzen ist. Dadurch werden die Ergebnisse der Abschnitte 7 bis 9 nur bei hohen Frequenzen der Lenkschwingung brauchbar. In Abb. 7 fällt der ganze erste Quadrant der (n, v) -Ebene in den stabilen Bereich, und in Abb. 8 wird die Stabilitätsgrenze eine Gerade $v = \text{konst.}$

In der zweiten Arbeit verändert der durch die dritte Gleichung (4) eingeführte Fehler je nach Fahrzustand und Konstruktion die Koeffizienten der charakteristischen Gleichung nur geringfügig, da in diesen Beziehungen die von den Kreiselmomenten der Räder stammenden Glieder überwiegen.

(Eingegangen am 21. Dezember 1960.)

Anschrift des Verfassers: Dr. G. Mitterlehner, Wien II, Halmgasse 1/20.