



Derselbe Wagen, bei derselben Gleichgewichtsprüfung, bei einer seitlichen Neigung von 50°  
Diese Stabilität ist wichtig bei Kurven und Unebenheiten der Straße

Komplizierter liegen die Verhältnisse beim Kippen eines Wagens nach vorn, wie sie in der Fahrt eintreten können. Einmal ist für diesen Fall nicht der auf der Fahrbahn ruhende Radreifen der Kippunkt, sondern der Drehpunkt der Räder, d. h. die Vorderachsschenkel. Dieser Drehpunkt ist sogar nicht genau zu bestimmen, wenn z. B. bei Spurstangenbrüchen vor dem Überschlagen die Vorderräder sich ein- oder auswärts gegeneinander stellen. Zum anderen spielt nunmehr als Kippkraft auch die Massenkraft des Wagens, die mit dem Quadrat der Fahrgeschwindigkeit wächst, eine ausschlaggebende Rolle.

Jedenfalls ist das Kippen von Wagen und deren gutes Liegen auf der Straße und in den Kurven eine Sache der Rad- und Achsstände, des Eigengewichts und der Schwerpunktlage, sowie deren möglichst günstige Beziehung zueinander, um das Kraftfahrzeug auch in der Hand des Laien ein sicheres Gefährt sein zu lassen.