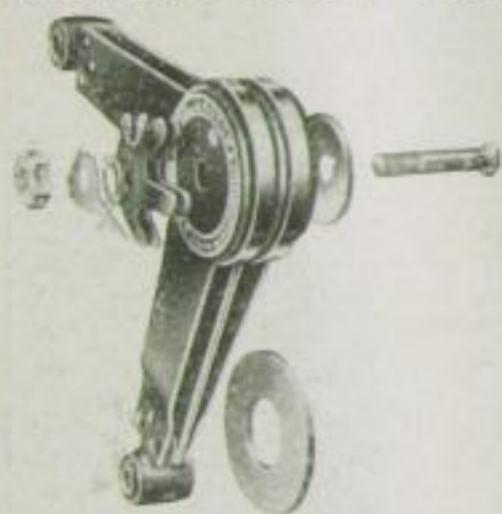


Reibungs-Stoßdämpfer (Bauart Bosch) an einem Wagen (I)

Das Wesentliche sind die zwischen den Scheren befindlichen Reibscheiben aus hartem Holz. Vor den Scheren befinden sich, links sichtbar, zwei



Bauteile eines Reibungs-Stoßdämpfers (Bauart Bosch). Zu beachten ist die Reibscheibe „Arguto“, ein amerikanisches Hartholz (II)

Krallenfedern. Diese Stoßdämpfer haben den Nachteil, daß sie nach bestimmter Betriebsdauer, etwa alle 2000 Kilometer, nachgespannt werden



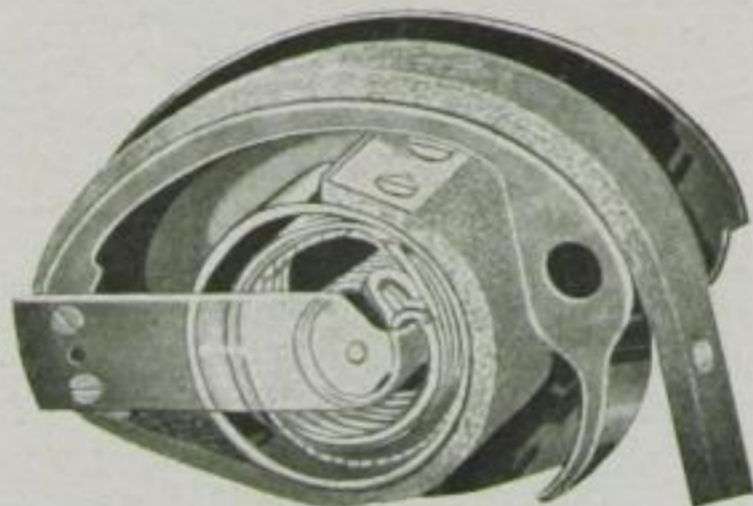
So wird der Reibungs-Stoßdämpfer richtig eingestellt (Deutsche Stoßdämpfer A.-G.) (III)

müssen, um die richtige Federdämpfung zu erzielen. Beim Nachspannen ist die Mutter in der Mitte etwas nachzuziehen. Der Stoßdämpfer darf dann jedoch nicht zu hart und nicht zu weich gehen. Ein zu festes Anziehen ist ein größerer Fehler als ein zu geringes, da die Feder blockiert wird und sich nicht bewegen kann. Unser Bild III zeigt genau, wie das Nachspannen des Stoßdämpfers vorzunehmen ist. Ein Mann hat sich auf das Tritt-



Der Gurtband-Stoßdämpfer „Cord“ (Deutsche Stoßdämpfer A.-G.) (IV)

brett des Wagens zu stellen und versucht, ihn ins Wippen zu bringen. Die Mutter ist so anzuziehen, daß trotz erheblicher Anstrengungen die Wagenfeder nur noch sanfte Schwingungen ausführt. Im allgemeinen sollten Reibungs-Stoßdämpfer nur für Vorderfedern angewendet werden, da die Nachstellung der



Innenansicht eines Gurtband-Stoßdämpfers (Lincoln). Bremswirkung durch Reibung des Gurtbandes auf einer ovalen Bremsbacke (V)