

Sonderbauart eines Gurtband-Stoßdämpfers: Weikra-Stoßdämpfer aus einem alten Fordwagen. Hier wird ein Bündel Stahlfedern in das längliche Gehäuse gepreßt (VI)

Stoßdämpfer an den Hinterfedern recht schwierig ist. Viel verwendet wird heute der Gurtband-Stoßdämpfer (Bild V). Der Gurtband-Stoßdämpfer besitzt ein Gehäuse, in dem sich meist eine Spiralfeder befindet, die das Gurtband aufzurollen bestrebt ist. Beim Abrollen wird die Reibung der aufgerollten Lagen des Gurtbandes

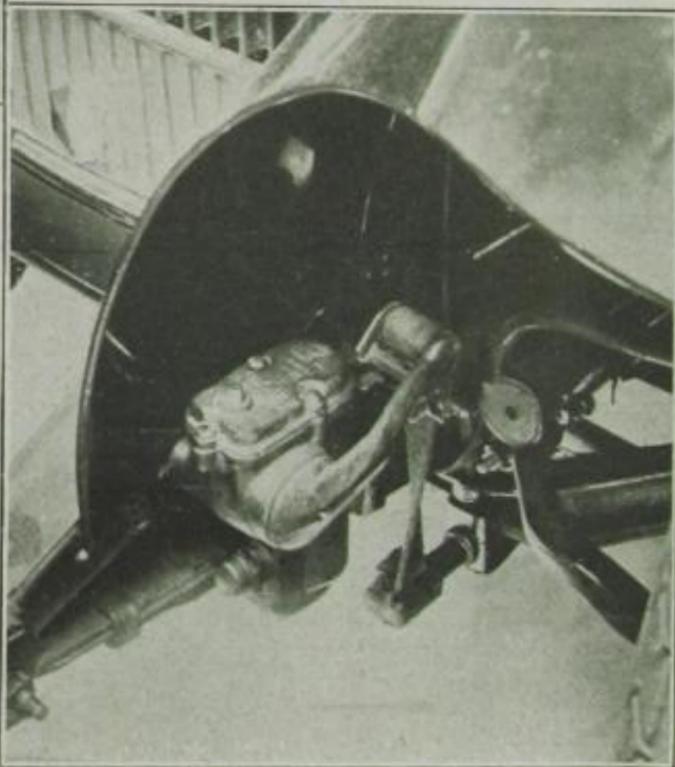


Der hydraulische Stoßdämpfer „Hydreß“ an einer Hinterfeder (VII)

Photos: Ragotzi

durch besondere Hilfsmittel erhöht, und der Abwärtsbewegung der Feder wird ein erhöhter Widerstand entgegengesetzt. Ein besonderer Vorteil aller Gurtband-Stoßdämpfer ist die leichte Befestigung an der Achse. Eine Einstellung ist meist nur notwendig, ehe der Stoßdämpfer in Betrieb gestellt wird.

Die hydraulischen Stoßdämpfer (Bild VII) gelangen heute immer mehr und mehr zur Bedeutung. Sie können sowohl einseitig wirken, wie die Gurtband-



Ein hydraulischer Stoßdämpfer am Wagen (Monroe-Stoßdämpfer) (VIII)

Stoßdämpfer, und auch nach beiden Seiten, ähnlich den Reibungs-Stoßdämpfern. Das Prinzip ist etwa, mit mehr oder weniger großen Abweichungen bei einzelnen Bauarten: Die Bremsflüssigkeit, meist Rizinusöl oder Glycerin, muß vor einer Kammer durch kleine Öffnungen in eine andere eintreten. Durch den Widerstand wird die Bewegung eines Flügels oder eines Kolbens gehemmt. Diese Stoßdämpfer-Bauart ist relativ teurer als die oben beschriebenen. Trotzdem finden wir sie wegen ihrer guten Wirkungsweise auch z.T. an recht billigen Wagen.