Onkel Turi gibt Auskunft!

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (1993)**

Heft 16

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

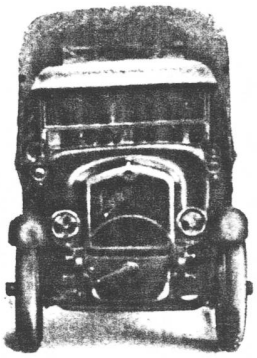
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Onkel Turi gibt Auskunft!



Sehr geehrte Leser

Das Echo auf den ersten Beitrag vom Onkel Turi war nicht gerade überwältigend, trotzdem kamen ein paar zögernde Anfragen!

So zum Beispiel fragte Herr B. aus Zürich:

Wie funktionierte die patentierte, automatische Saurer-Bremse für Anhänger?

Es gab ja anfänglich keine Druckluft-Bremsanlagen auf den Lastwagen!

Dazu der Bericht:

Die automatische Saurer Bremsvorrichtung für Anhänger stellt die denkbar einfachste Vorrichtung dar, um Anhängewagen gleichmäßig und kräftig zu bremsen.

Dank dieser Vorrichtung wurden die Mitfahrer (Bremser) überflüssig!

Da die Bremsvorrichtung mit dem Anhängehaken am Zugwagen eingehängt wurde, konnten alle Anhänger ohne anbringen von zusätzlichen Organen automatisch gebremst werden.

Man verwendete für die Bremsung des Anhängers die Stosskraft, die derselbe gegen den Motorwagen ausübte sobald die Geschwindigkeit des Zugwagens kleiner wurde als diejenige des Anhängers, wodurch die Bremsvorrichtung automatisch, sicher und ausschließlich beim Bremsen des Zugwagens wirkte.

Da die Bremsvorrichtung keine Pumpe, keinen Kompressor, keine Ventile und keine Bremsleitungen besass, waren auch alle Störungsmöglichkeiten beseitigt.

Die automatische Saurer Bremse wirkte gleichzeitig auf eine beliebige Anzahl Anhänger, sie war kräftig und gleichmäßig und wirkte ohne Stösse ebensogut in den Kurven als auch auf geraden Strecken.

Bemerkung des Verfassers:

Die Anzahl der Anhänger stand anfänglich in keinem Gesetz, sie war gegeben, ausgehend von der Zugkraft des Zugwagens!

Beschreibung:

Die Abbildung 4 zeigt die automatische Bremsvorrichtung.

Beim Bremsen des Zugwagens stösst die Verbindungsstange in (K) gegen den Anhängehaken mit einer Kraft, die der Bremskraft des Zugwagens proportional ist.
Das vorhergesehene Spiel (L) erlaubt eine Verschiebung der Hakenachse; der Hebel (M) bewegt sich mit.

Da er sich in (N) stützt und um (O) drehen kann, verschiebt sich der Punkt (O) auf die Hakenachse gegen (O). Bei dieser Bewegung durchläuft der Punkt (P) die Strecke (PP), nach links das Kabel (B) mitführend, das die Bremse des Anhängers anzieht. Die grösstmöglichsten Strecke (PP) entspricht die maximale Bremsung.

Das Kabel (B) ist einfach an einem geeigneten Hebel des Bremssystems des Anhängers befestigt, wie Abbildung 5 zeigt.

Man hat dieser Vorrichtung den Vorwurf gemacht, dass beim Bremsen auf einer Steigung zwecks Anhalten, der Anhängewagen ungebremst ist. Trotzdem die Erfahrung gezeigt hatte, dass die Bremsen des Zugwagens in allen normalen Betriebsfällen vollkommen ausreichte, um jegliches zurückrollen des Wagenzuges zu vermeiden, und dass es immer möglich war, kurz nach dem Anhalten die Handbremse des Anhängers anzuziehen, wurde auf Verlangen eine patentierte Bremseinrichtung, die durch Drahtseil und Gestänge die Bremsung vom Führersitz aus ermöglichte.

Abbildung 4 zeigt, wie das Kabel (H) die automatische Bremsvorrichtung mit dem Handrad beim Führersitz verbindet. Bei einer Bremsung vom Führersitz aus wirkt das Kabel (H) auf das Kabel (B) das die Bremsen des Anhängers anzieht. Der Hebel (M) dreht sich um den Punkt (O) und verlässt den Anschlag (N).

Abbildung 5 zeigt das gesamte Bremsschema. Das Kabel (B) der automatischen Bremsvorrichtung wirkt auf den Hebel (C) des Bremsgestänges. Dieses kann unabhängig durch den Handhebel und mittels des Kabels (H) durch die Vorrichtung beim Führersitz betätigt werden.

Die kleine Kette (T) genügte, um das Anziehen der Bremse im Falle eines Bruches der Anhängervorrichtung zu sichern.

Die beschriebenen Vorrichtungen ergänzten sich derart, dass eine absolute Sicherheit geboten wurde. Die im Betrieb gesammelten Erfahrungen bewiesen das einwandfreie Funktionieren der automatischen Bremsvorrichtung, Patent Saurer, für Anhänger.

viele Grüsse

Onkel Turi

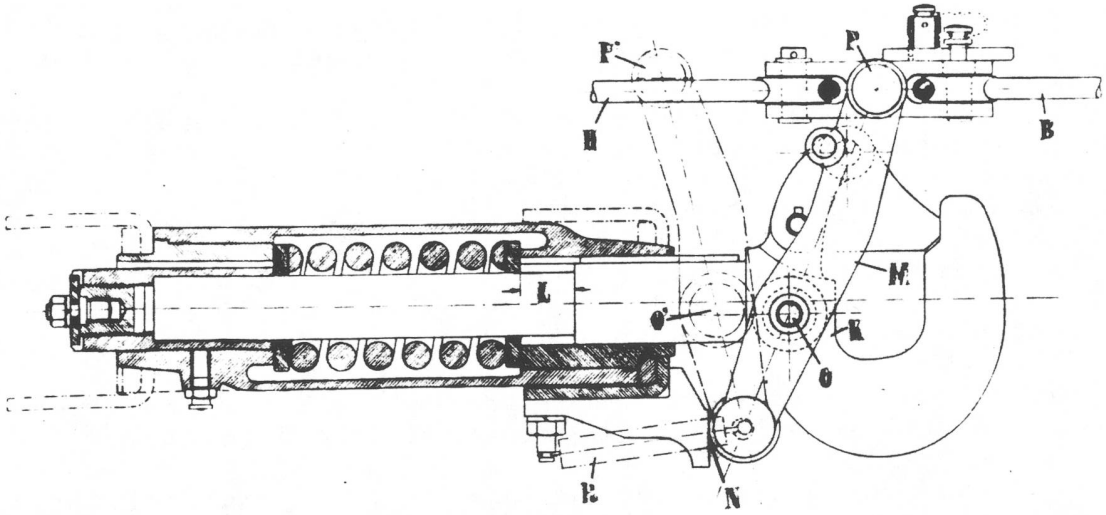


Abb. 4. Der Anhängehaken und die automatische Bremse.

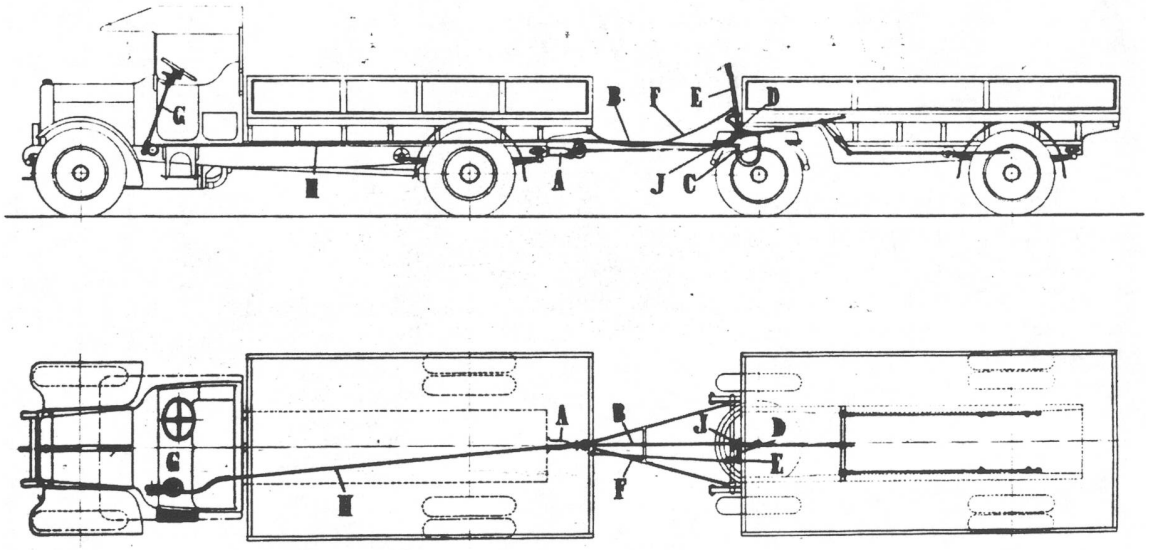


Abb. 5. Bremsschema.

SOCIÉTÉ ANONYME ADOLPHE SAURER ARBON/SUISS