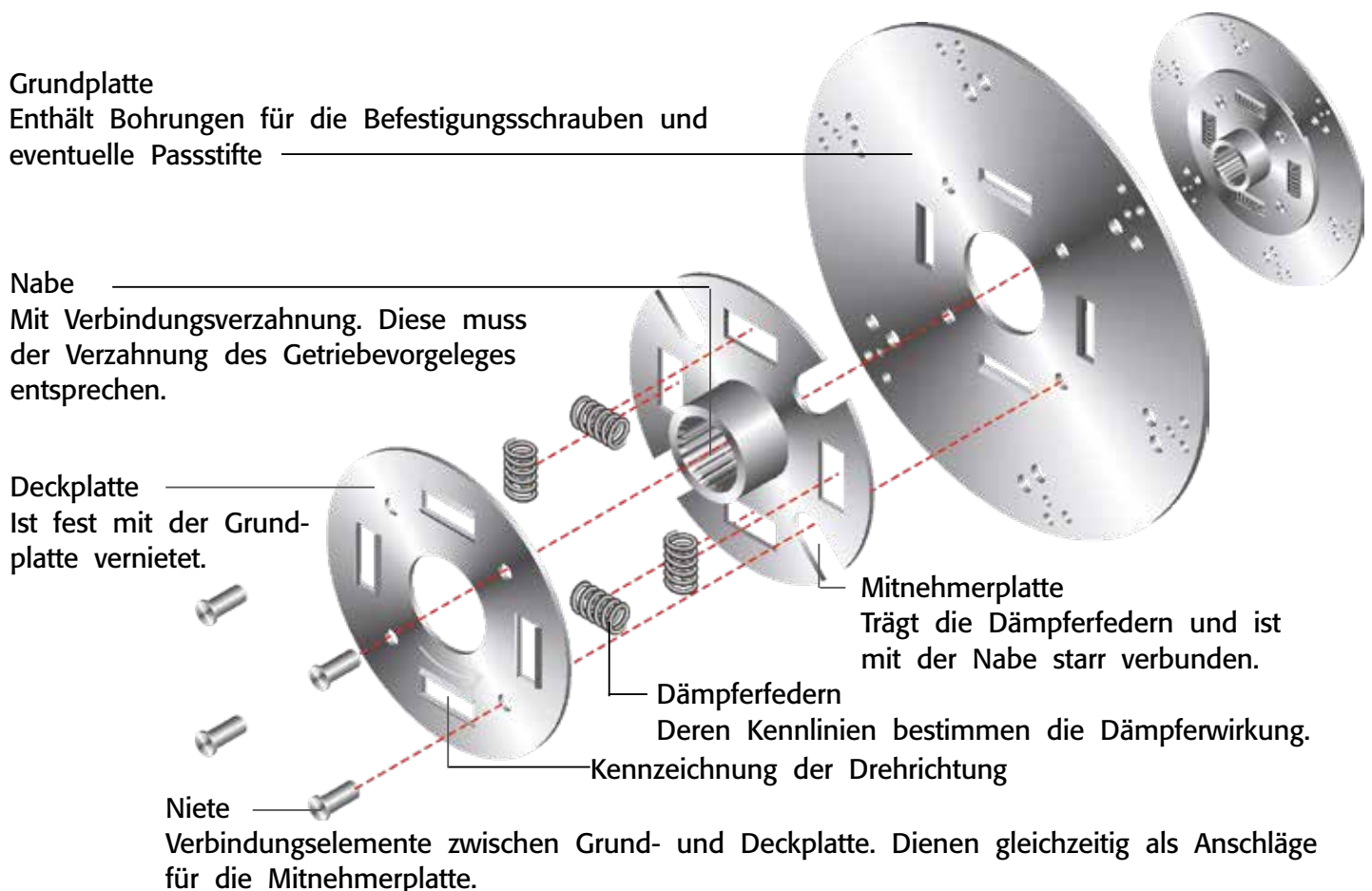


Getriebeanschluß

einerseits eine ausreichend lange Lebensdauer der Scheibe erreicht wird, also der Verschleiß möglichst niedrig gehalten wird. Andererseits darf die Nabenverzahnung auf keinen Fall härter sein als die Verzahnung auf der Eingangswelle des Getriebes. Dann besteht nämlich die Gefahr, dass die Verzahnung auf der Getriebewelle angegriffen wird - letztere kann etwa das Zehnfache der kompletten Dämpferplatte kosten. Auch hier empfiehlt es sich daher, auf „Markenartikel“ namhafter Hersteller zurückzugreifen.

Die Preise für sogenannte OEM-Dämpferplatten mit Stahlfedern liegen für einen mittleren Motor, Leistung die 30 bis 60 Kilowatt, bei rund 100 Euro. Entscheidet man sich für eine Original-Dämpferplatte des Motorherstellers, kann man mit 50 bis 100 Prozent Aufschlag auf diesen Preis rechnen.

Dämpferplattenbauarten: Mit Stahlfedern



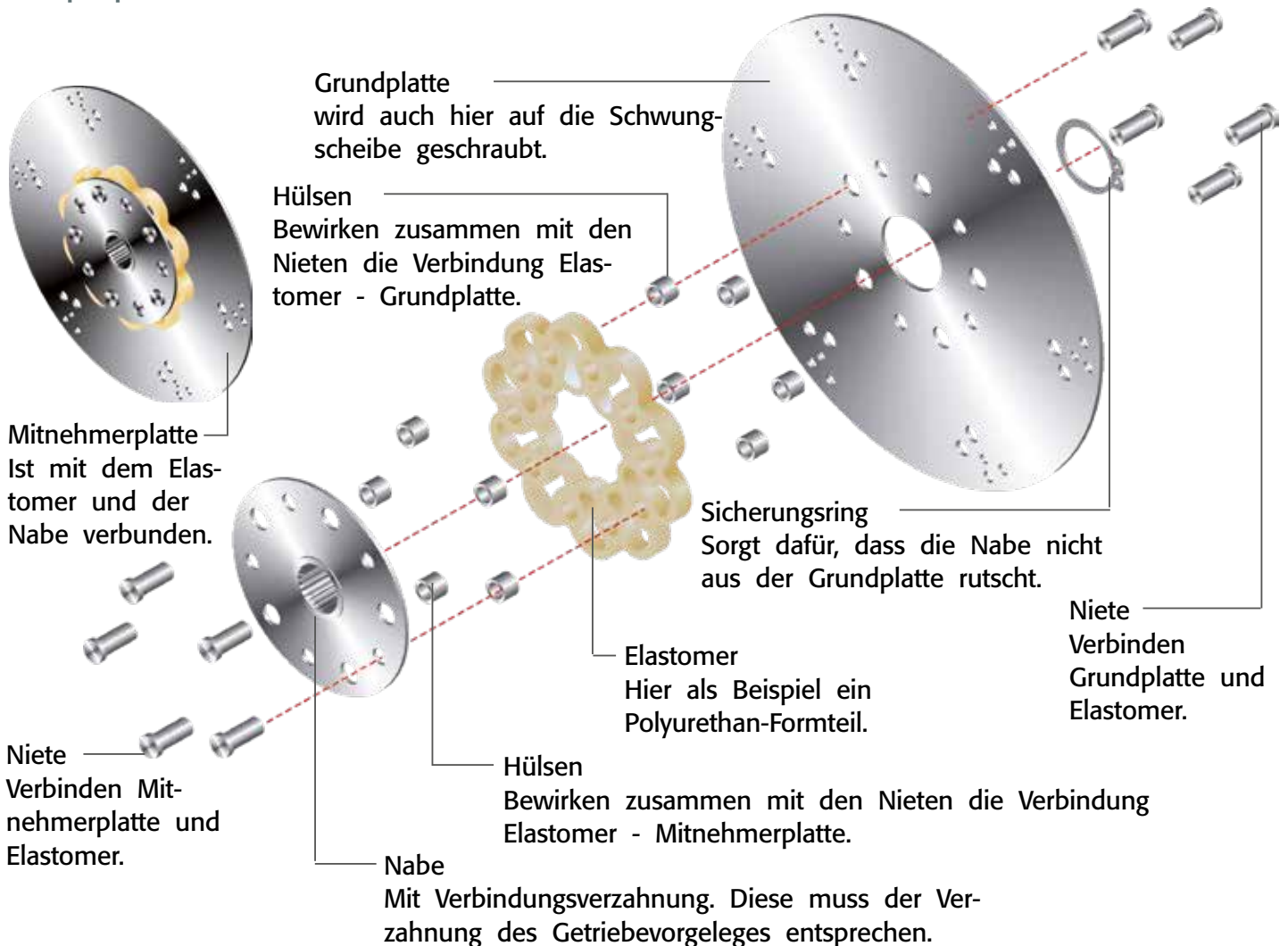
Diese Bauart von Dämpferplatten entstand in Anlehnung an die Kupplungsautomaten in Kraftfahrzeugen. Aus Grund- und Deckplatte, die mit Nieten verbunden sind, wird eine Art Gehäuse gebildet. In diesem werden die Federn gehalten, die gleichzeitig in Aussparungen der Mitnehmerplatte liegen. Dabei sind die Teile so ausgeformt und angeordnet, dass die Federn im Ruhezustand entspannt sind. Die Niete bilden dabei den Anschlag für die Mitnehmerplatte und begrenzen somit deren Verdrehung. Dämpferplatten mit Stahlfedern arbeiten meist drehrichtungsunabhängig. Platten, die nur in einer Drehrichtung betrieben werden sollen, sind mit einem entsprechendem Pfeil auf der Deckplatte gekennzeichnet. Oft findet man auf der Rückseite der Grundplatte zudem das Wort „Engine“ als Hinweis auf die Einbauorientierung – dies kennzeichnet die dem Schwungrad zugewandte Seite.

Dämpferplatten mit Elastomeren

In den 80er Jahren setzte sich langsam die Erkenntnis durch, dass leichtere Motoren weniger Kraftstoff verbrauchen. Im Zuge des Abspeckens wurde auch vor den Schwungscheiben nicht halt gemacht. Während noch Ende der 70er die Schwungscheibe eines 1,8-Liter-Diesels 25 Kilogramm auf die Waage brachte, kam man 20 Jahre später mit der Hälfte dieses Gewichts aus. Dies wurde hauptsächlich durch eine verbesserte Verbrennung möglich, was auch den Abgaswerten zu Gute kam.

Allerdings wurden die Motoren außerhalb der Fahrzeuge, in die sie hinein konstruiert wur-

Dämpferplattenbauarten: Mit Elastomeren



Dämpferplatten mit Elastomer-Dämpfern gibt es seit gut 30 Jahren und haben in einigen Bereichen die Feder-Dämpferplatten verdrängt. Durch die Form und Ausführung der Elastomere kann das Dämpfungsverhalten in einem sehr weiten Bereich beeinflusst werden. So sind Dämpferplatten erhältlich, mit denen abgestufte Verdrehwinkel von bis zu 30 Grad möglich sind. Zudem sind sie verschleißarm – das bei Federplatten übliche „Einarbeiten“ der Federn in die Platten kann hier nicht auftreten. Die Kennzeichnung der Dreh- und Einbaurichtung wird bei Bedarf auch bei diesen Dämpferplatten vorgenommen. Dies muss besonders bei Gummi-Dämpferplatte beachtet werden, da diese bereits nach kurzem Betrieb in der falschen Drehrichtung zerstört werden können.