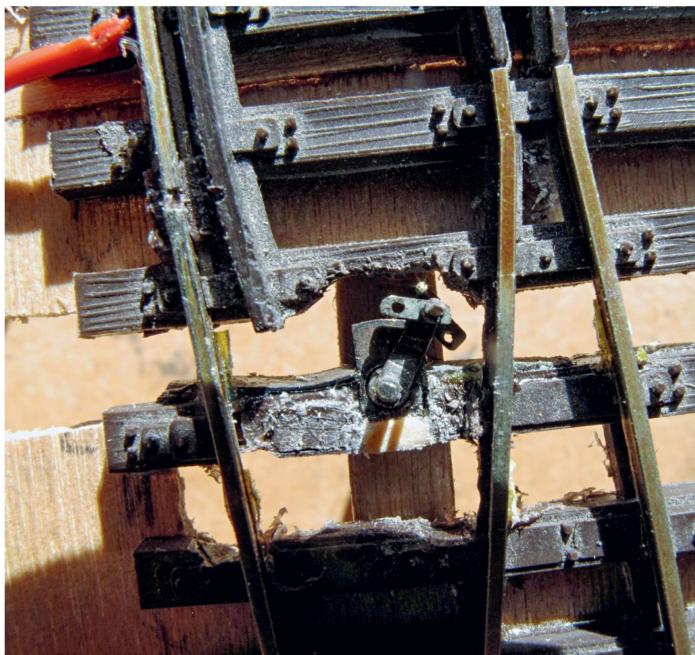


Skizze mit sämtlichen Massen aller Bauteile für den Gelenkspitzenverschluss sowie der Deckel und der Stell- und Koppelstangen.



Erster Probeeinbau vom unteren Verschlussteil, von der Schwinge und von den Gelenkstücken.

Hebel (Lochabstand 5 mm) aus 0,2-mm-Messingblech sowie passende Röhren als Anschläge so aufgelötet sind, dass das Röhren 1 mm über den Kastendeckel ragt. In das Röhren wird ein rechtwinklig gebogener Haken aus 0,3-mm-Bronzedraht eingesteckt, dessen kurzer Arm (2,5 mm) in das Antriebsloch der entsprechenden Blende eingefädelt ist. Mit einem Tropfen Sekundenkleber wird nun dieser Draht im Röhren so fixiert, dass man durch Bewegen des Messinghebels die Blenden sauber zwischen der senkrechten und der 45°-Position bewegen kann.

Gelenkspitzenverschluss

Bezüglich des Baus der Gelenkspitzenverschlüsse beziehe ich mich auf den Artikel in der LOKI 10 | 2014. Aus den dort genannten Gründen wurde auch hier die Schwinge um 20% verlängert sowie die Gelenkstücke um 33% vergrößert.

Alle im Folgenden beschriebenen Teile werden vor dem endgültigen Einbau galvanisch geschwärzt.

Bei einer DKW müssen die beiden Gelenkstücke auf verschiedenen Ebenen liegen, wobei das Gelenkstück für die unmittelbar neben dem Verschluss liegende Zunge (bei mir Nr. 4 und 8) oberhalb der Schwinge