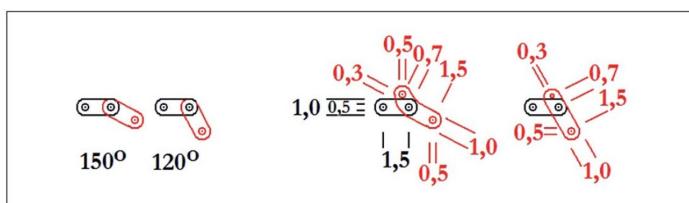




Das Verschlussstück ist bei dieser Abbildung noch in der zu langen Form.



Erster Probeeinbau mit dem oberen Verschlussstück und der Stellstange.



Optimierung der Form der Gelenkstücke, die linke Variante wurde realisiert, aber nachträglich auf 120° verändert. Die rechte Variante wäre allerdings die optimale Bauform.

liegt, während dasjenige für die andere Zunge (bei mir Nr. 2 und 6) unterhalb der Schwinge liegen muss, da der Stempel unter einer Schiene durchgeführt wird. Das sieht man sehr schön auf dem Foto der Original-DKW. Unterhalb dieses zweiten

Gelenkstücks greift dann noch die Stellstange vom Weichenhebel heran.

Damit die Gelenkstücke beim Umstellen der Zungen nicht nach aussen, vom Verschlussstück weg, umklappen können, sondern um das Verschlussstück «herum-

schleichen», hat das untere Gelenkstück ein senkrecht eingebautes Drähtchen erhalten, das die Bewegung des oberen Gelenkstücks einschränkt. Das entspricht in der Funktion dem Original, doch wurde das dort etwas anders realisiert.

Ich bin davon ausgegangen, dass ein maximaler Winkel zwischen den beiden Gelenkstücken von 150° einen sicheren Betrieb ermöglichen sollte. Dafür habe ich dann auch die Länge des Verschlussstücks konzipiert und beim unteren Gelenkstück das Drähtchen um 0,3 mm aus der Längsachse verschoben. Es stellte sich aber heraus, dass mit diesem Ansatz die Gelenkstücke nicht um die Ecke des Verschlussstücks herumgleiten, sondern den Antrieb blockieren. Ich habe deshalb nachträglich das Verschlussstück auf die Grösse wie damals



Fertige Zungengarnitur einer Seite, probehalber mit Stempeln und Lager.



Fertige Zungengarnitur und oberes Verschlussstück auf dem Foto drapiert.