

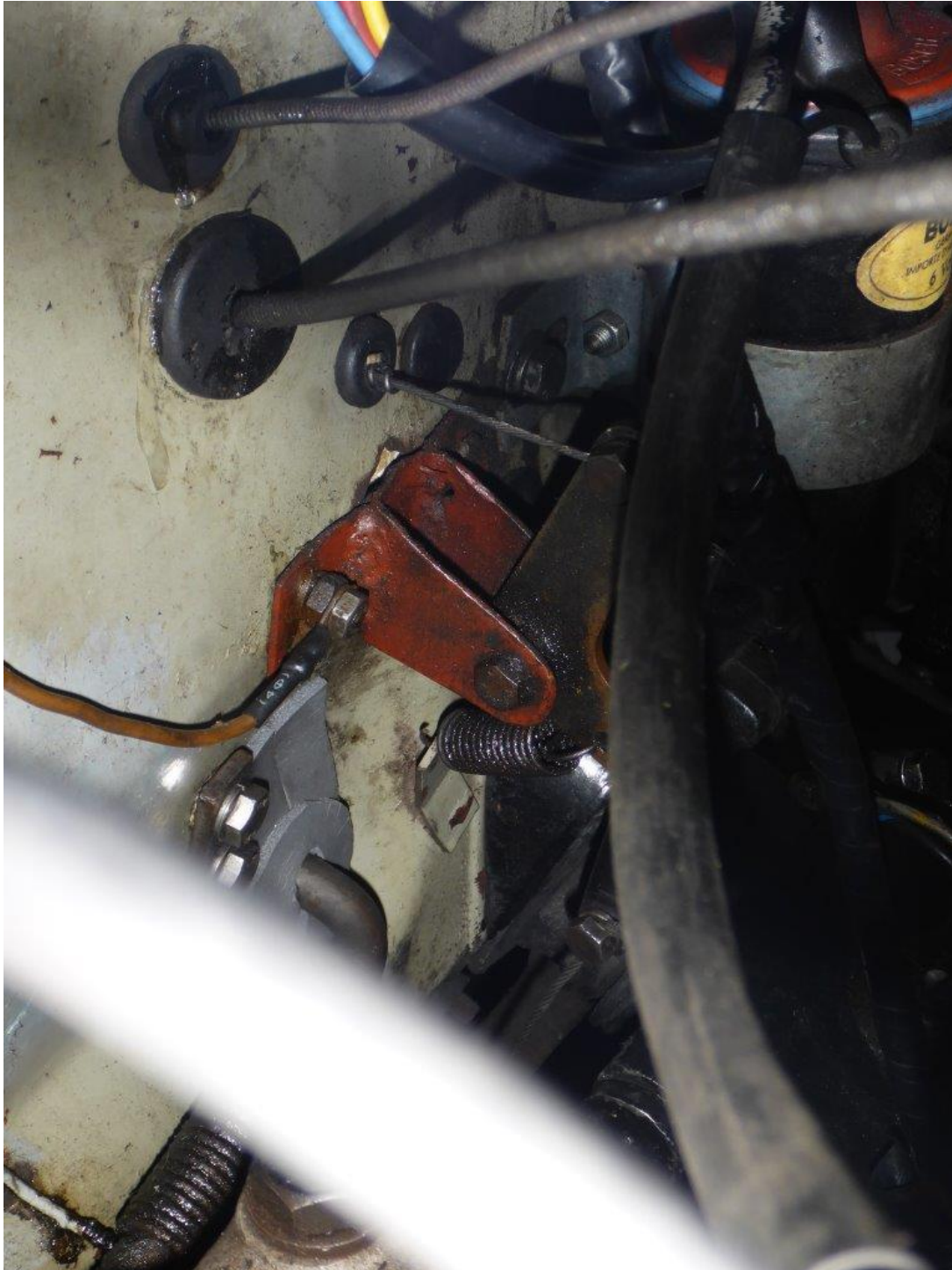
Nochmal Genaueres zum S-V Anlasser.

Er unterscheidet sich lediglich durch die Ausrückgabe vom Tretanlasser des S. Diese Gabeln können untereinander getauscht werden und somit kann ein S- Tretanlasser für einen S-V umgebaut werden. Und auch umgekehrt. Von der Gabel des S-V führt ein kurzer Bowdenzug nach oben zu einem Umlenkhebel an der Spritzwand.



Im Bild links die Gabel des S Tretanlassers im Vergleich zu sehen.

Rechts: Gabel des S-V Anlassers.



Umlenkhebel an der Spritzwand des S-V

(Hier nicht ganz original: ursprünglich war der Bock an der Spritzwand angeschweißt und in Wagenfarbe lackiert. Dieser Bock ist bei meinem S-V auf einer Finnlandreise abgerissen und wurde dort improvisiert repariert: eine Grundplatte wurde unter den Bock geschweißt und dann angeschraubt.)

Von diesem Umlenkhebel führt dann ein weiterer Bowdenzug durch die Spritzwand ins Wageninnere unter das Armaturenbrett zu einem Zug-Griff.



Dieser Griff ähnelt dem Griff für den Haubenzug, ist aber braun lackiert (Armaturenbrettfarbe). Der Griff für den Haubenzug ist dagegen blank.



Man sieht, eine umständliche „S-V Neukonstruktion“, deren Sinn zweifelhaft ist. Dadurch, dass der Sb-Anlasser mit Magnetschalter nicht verwendet wurde, wurde auch ein gesonderter Kabelbaum nötig. Außerdem natürlich die Änderung an der Spritzwand und die Neugestaltung einiger Teile:

- Ausrückgabel mit diversen Kleinteilen
- unterer Seilzug
- Umlenkhebel mit diversen Kleinteilen
- Zugfeder
- oberer Seilzug
- Haltebock unter dem Armaturenbrett
- Zug-Griff

Man kann sich kaum vorstellen, dass diese Neukonstruktionen dazu beigetragen haben, den S-V billiger zu bauen. Meiner Meinung nach wäre die Verwendung des Anlassers mit Magnetschalter die billigste Lösung gewesen. Die zweitbilligste Lösung wäre vielleicht die Verwendung des S-Tretanlassers gewesen. Dabei hätte dann lediglich eine Änderung an der Getriebeabdeckung vorgenommen werden müssen, damit man den Tretschalter des S ansetzen kann.