

46.4 Lenkrad Signaling und Kontaktplatte für 170V, D, S und Nachfolgemodelle

Der Signaling hat 2 Funktionen:

Durch drücken Betätigung Horn und durch drehen bedienen des Fahrtrichtungsanzeigers.

Es gibt 2 verschiedene Signalinge und Kontaktplatten, die nicht austauschbar sind. Sie unterscheiden sich nicht in ihrer Funktion, nur in der Ausführung.

Der neuere Signaling hat an Stelle des Kontaktpilzes für den Fahrtrichtungsanzeiger einen Dorn, der in das Schiebestück der Kontaktplatte eingreift.

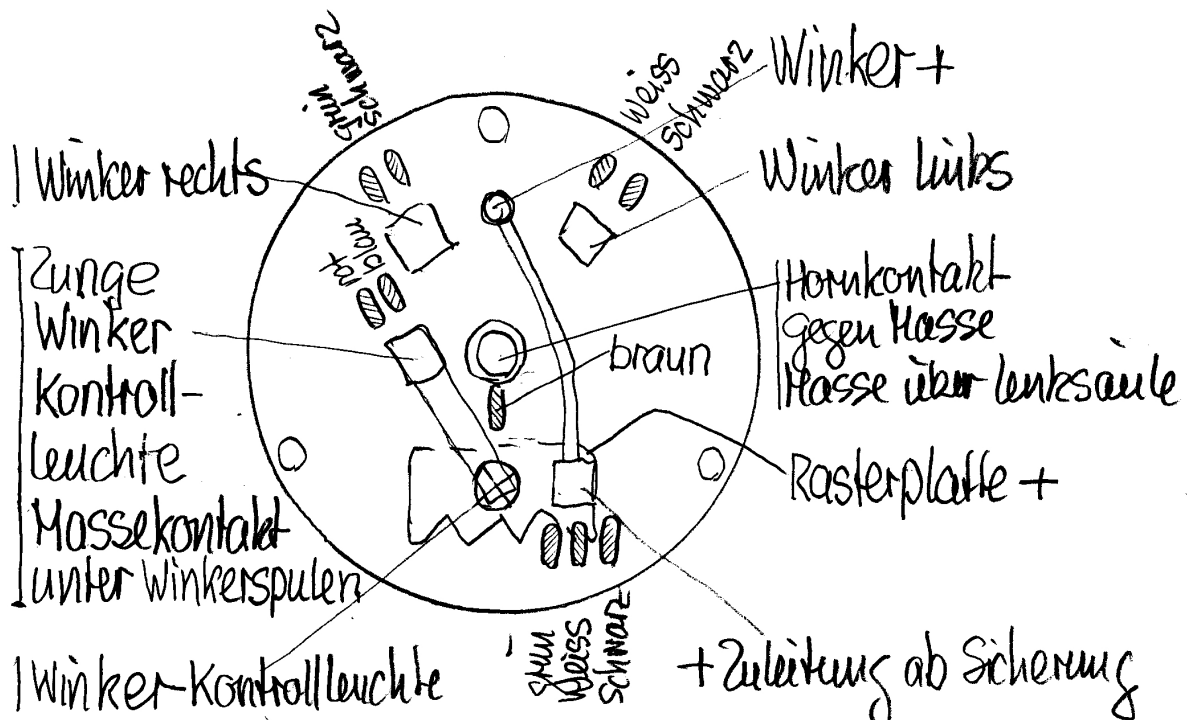
Die Kontakte für den Fahrtrichtungs-Anzeiger sind in der 2. Ausführung mit Schiebestück durch Federzungen mit Silberkontakten in der Führung des Schiebestückes ersetzt.

Demontage der Kontaktplatte

Mit einem Dorn wird das Firmenzeichen herausgedrückt, damit wird die zentrale Einstellmutter zugänglich und kann nach herausnehmen des Sicherungssplintes gelöst und der Signaling abgebaut werden.

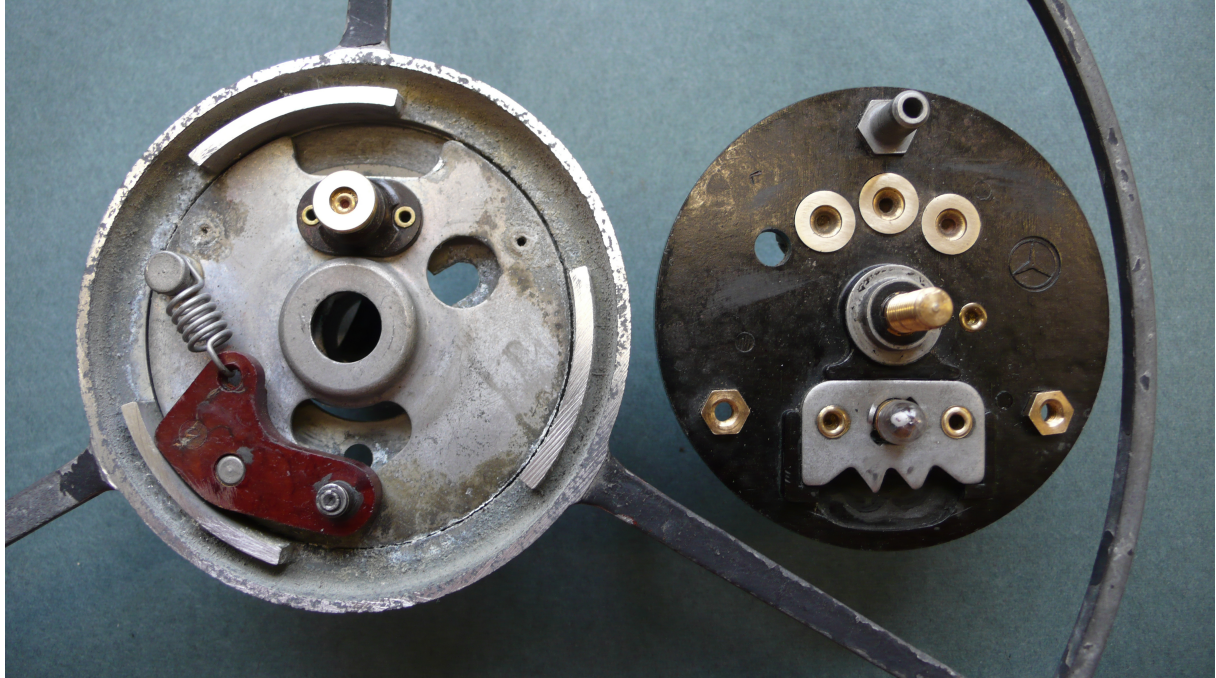
Wurde bei einer früheren Reparatur die Kontaktplatte verdreht eingebaut können mit einem kurzen Schraubenzieher die 3 Schlitzschrauben unten in der Lenkradnabe gelöst werden, und dann der Signaling zusammen mit der Kontaktplatte nach oben herausgezogen werden.

EI-Anschlüsse der Kontaktplatte mit Farbcode



46.4 Lenkrad Signalring und Kontaktplatte für 170V, D, S und Nachfolgemodelle

Bild der älteren Ausführung
gefederter Kontaktpilz im Signalring



Signalring:

Der runde, gefederte und bewegliche Kontaktpilz ist mit Poliertuch gereinigt. Der Rand der Signalring-Nabe ist mit einer feinen Feile überarbeitet. Es zeigen sich viele erodierte Poren. Unten der Rastenhebel mit Zugfeder.

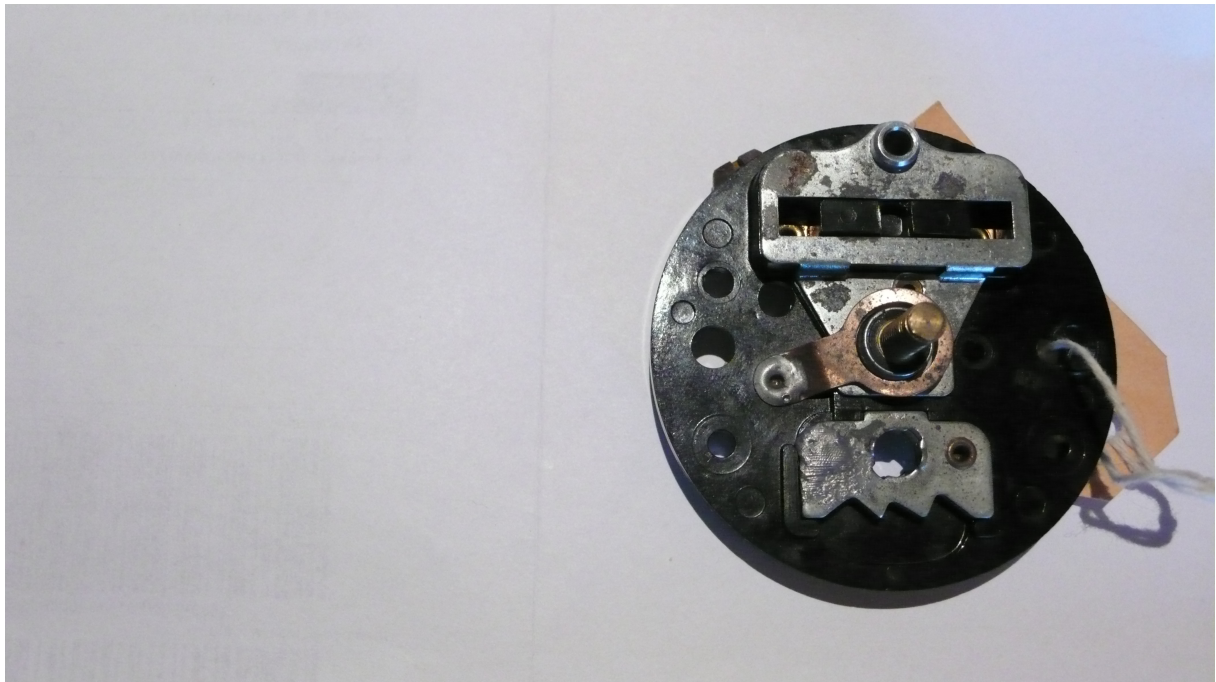
Kontaktplatte:

Der Zapfen oben ist der Drehanschlag. Die 3 runden Winker-Kontakte sind mit Poliertuch blank poliert. Links neben den 3 runden Kontakten das Loch für den Ausbau des Firmenzeichens. Unten die Rastenplatte für den Rastenhebel mit eingebauter Leuchte für die Winker-Kontrolle

Für eine gute Funktion im 6 Volt System sind perfekte Kontakte wichtig.

46.4 Lenkrad Signalring und Kontaktplatte für 170V, D, S und Nachfolgemodelle

Bild der neueren Ausführung mit Schiebedorn im Signalring



Signalring:

Unten der Rastenhebel mit Zugfeder.

Kontaktplatte:

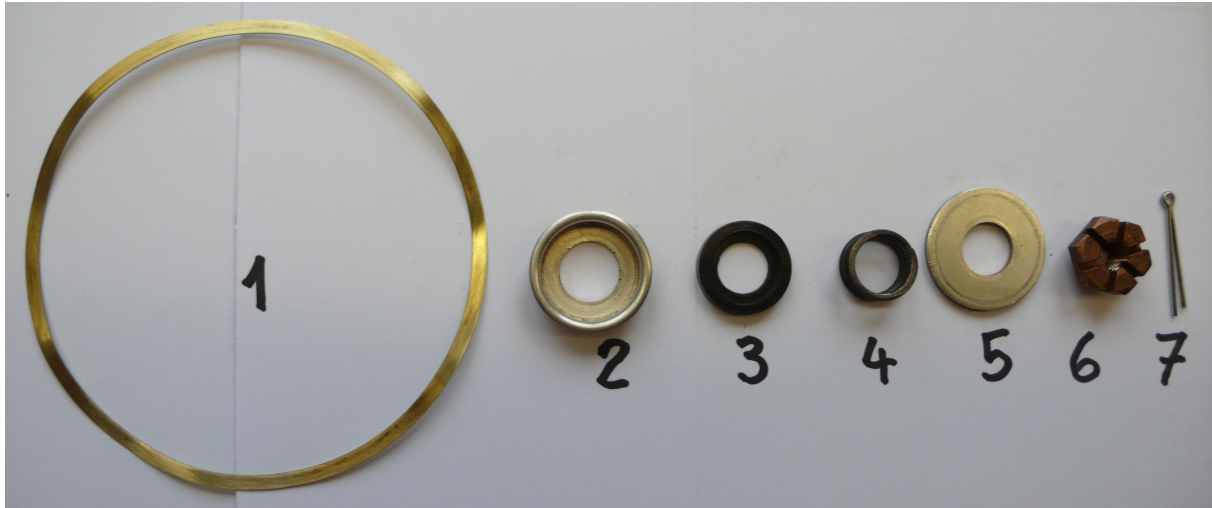
Der Zapfen oben ist der Drehanschlag. Darunter der Schiebeschalter mit den beiden Silberkontaktpaaren.

Links unter der Blechabdeckung des Schiebers das Loch für den Ausbau des Firmenzeichens-

Unten die Rastenplatte für den Rastenhebel mit Leuchtmittel-Fassung für die Winker-Kontrolle

46.4 Lenkrad Signaling und Kontaktplatte für 170V, D, S und Nachfolgemodelle

Folgende Teile müssen gut erhalten und für die Montage vorhanden sein:



- 1 Messingwellring mit Poliertuch gereinigt, er ist für die Übertragung der Masse von der Lenkradnabe zum Signaling verantwortlich, fehlt dieser, muss beim Niederdrücken des Signaling erst Masse durch Kontakt von Signaling und Lenkradnabe erreicht werden, was zu sichtbaren Funken führt, welche Löcher in den Rand des Signaling erodieren.
Die Wellenform ist wichtig, damit am Signaling immer Masse vorhanden ist.
2. Der Kontaktteller aus einseitig versilbertem Messing ist der untere Pol des Kontakts, sorgfältig etwas polieren, Versilberung nicht durchschleifen, Achtung: Auch das schwarze Silberoxyd ist elektrisch leitend.
3. Abgesetzte Isolierplatte als Träger für die Druckfeder.
4. Druckfeder
5. Einseitig versilberte Kontaktscheibe als oberer Hupenkontakt.
Die versilberte Fläche ist sorgfältig etwas zu polieren, Versilberung nicht durchschleifen. Es ist selbstverständlich, dass die versilberte Fläche nach unten zum Kontaktteller eingebaut wird.
6. Abgesetzte Kronenmutter für Zentrierung Signaling, damit wird der Kontakt-abstand eingestellt, sie darf nicht fest angezogen sein.
7. Splint als Sicherungselement der Einstell-Kronenmutter.

Silber wird für Kontakte verwendet weil auch sein Oxydationsprodukt, das schwarze Silberoxyd stromleitend ist. Das beste Material wäre Platin, dieses wurde früher von Bosch auch für Zündkontakte verwendet.

46.4 Lenkrad Signalring und Kontaktplatte für 170V, D, S und Nachfolgemodelle

Kontrolle der Kontaktplatte

Es lohnt sich die vernieteten Kontakte auszumessen, die zum Teil oxidierten Vernietungen lassen sich mit einem Punkt Weichlot retten, bei der abgebildeten neueren Kontaktplatte war zusätzlich die Kontaktbrücke gerissen, diese wurde mit einem Stück aufgelötetem Kupferdraht repariert, dazu ist die Kontaktzunge für die Kontrollleuchte mit der quadratischen Anschlussklemme nicht eingenetet.

Achtung:

Bei der Montage der Kontaktplatte ist darauf zu achten, dass das Loch für den Demontage-Dorn für das Filmenzeichen über dem dafür in der Lenkradnabe vorhandenen Loch liegt.

Masse an der Lenksäule

Der Masseanschluss an der Lenkungskupplung (Hardy-Scheibe) über dem Lenkgetriebe muss gut leitend montiert sein.

Kontrolle:

Sind sämtliche Arbeiten abgeschlossen, muss kontrolliert werden ob die Sicherungsschraube unterhalb des Diebstahlschlosses eingesetzt ist.

An einer Ausfahrt hat ein 170V Roadster-Fahrer beim starten des Motors etwas stark am Lenkrad gezogen, die schon etwas gealterte Hardyscheibe über dem Lenkstock ist gerissen, das Fahrzeug war nicht mehr lenkbar.

Wäre die Hardyscheibe einige Minuten später in voller Fahrt bei einem starken Bremsmanöver gerissen