



Ersatzteile für klassische britische Fahrzeuge

Einbauanleitung für Blinkerschalter

**Instructions de montage pour
commande de clignotant**

**Fitting instruction for
indicator switch**



Part no. 6336



Dieser pneumatische Blinkerschalter war einer der ersten selbstrückstellenden Blinkerschalter und wurde in hochwertigen britischen Klassikern installiert; eine geniale und einfache Lösung, um den Blinker nicht mehr manuell ausstellen zu müssen.

Der Schalter wird in einer Bohrung im Armaturenbrett oder in einer Halterung darunter befestigt. Der zur Befestigung vorgesehene Gewindestutzen auf dem Gehäuse ist an beiden Seiten abgeflacht und sichert den Schalter gegen Verdrehen. Auf diesen Stutzen wird der gerändelte Chromring zur Befestigung geschraubt, darunter eine innengezahnte Scheibe zur Sicherung.

Bedienung des Blinkerschalters

Wenn der Schalter richtig angeklemt wurde, wird eine Bewegung des Schalters nach rechts die rechten Blinker in Gang setzen, eine Bewegung nach links entsprechend die linken Blinker.

Vorsicht: das Schaltergehäuse ist genau wie sein historisches Vorbild aus duroplastischem Kunststoff hergestellt. Der Gewindestutzen kann brechen, wenn der Chromring zu stark angezogen wird. Verkanten Sie den Chromring nicht und ziehen Sie ihn nur handfest an, ohne ein Werkzeug zur Hilfe zu nehmen.

Arbeitsweise

Im Schaltergehäuse befindet sich ein Kolben, der in einer Luftkammer im hinteren Teil des Schalters läuft.

Die Luft kann zwar über die Dichtung leicht aus der Kammer entweichen, jedoch ist ihr Eintritt nur über das justierbare Ventil am Boden des Schalters möglich, vergleichbar mit einem Stoßdämpfer.

Eine Feder drückt den Kolben gegen einen Nocken im Schaltmechanismus und sichert so die „Aus“-Stellung des Schalters.

Eine Drehung des Blinkerhebels drückt jetzt den Kolben gegen die Federkraft und die Luft aus der Kammer. Wenn der Hebel losgelassen wird, kann die Luft nur langsam durch das regulierbare Bodenventil zurückströmen, dadurch wird die Zeitdauer bestimmt, die der Blinker eingeschaltet bleibt.

Die meisten Fahrer empfinden eine Zeitspanne von 15 bis 20 Sekunden als angemessen.

Bitte prüfen Sie die Schaltzeit vor dem Einbau des Schalters und justieren Sie die Ventilschraube falls nötig mit einem kleinen Schlitzschraubenzieher. Abhängig von Umgebungstemperatur und Schmierung der Mechanik kann sich die Schaltdauer ändern.

Verkabelung

Der Blinkerschalter hat 3 Messingklemmen mit Schlitzschrauben. Die Klemmenbezeichnungen entsprechen dem Original:

F = Spannungsversorgung, L und R bedeuten rechts und links, wobei allerdings die Einbaulage des Schalters zu beachten ist.

Wenn der Schalter „Kopfstand macht“, bedeutet die Klemme L die rechte Fahrzeugseite und R demgemäß die linke Seite. Am einfachsten übertragen Sie den Anschluß des bestehenden Blinkerschalters auf den neuen. Sollte dieses Verfahren nicht möglich sein, so nehmen Sie ein Ohm-Meter zur Hilfe.

Halten Sie den Schalter in Einbaulage und stellen Sie den Blinkerschalter auf „Aus“, also senkrecht nach oben oder unten. Dann schalten Sie den Blinker der einen Fahrzeugseite ein und prüfen, ob Sie Durchgang von F zu einer der beiden Klemmen L oder R haben.

Die betreffende Klemme ist für die entsprechende Fahrzeugseite zuständig.





The pneumatic turn signal switch assembly was fitted to a variety of classic British cars. It was an ingenious solution to the need for a simple self cancelling turn indicator. It was mounted on a bracket under the fascia, or through it. The threaded „nose“ of the switch has a flat on two sides which corresponds to the shape of the hole in the fascia for some applications. The flats orient the switch in a particular way so the handle will point straight up (or down) in the off position.

The knurled chrome ring (which has the distinctive cross-hatch pattern) on the threaded „nose“ secures the switch with a large internal toothed lock

The handle or lever

Transfer your original black or white plastic lever; it will fit over the end of the brass hexagonal shaft. The lever is secured with a small screw. When wired properly, moving the lever to the right activates the right hand turn signals, and vice versa. If you need a new lever, contact your distributor.

Caution: The housing is made from thermosetting resin like the genuine part. Please be carefull and don't cant the lock nut. Tighten only by hand, don't use tools: the threaded nose may break.

Operation

Inside the body of the switch there is a piston with a flexible seal around the outside edge. This creates an air chamber in the back of the switch housing. Air can be forced out of the Chamber past the seal, but the only way for air to enter this chamber is through an adjustable air bleed valve.

There is also a spring that presses against the back of the piston, holding it against the nose of the switch in the ,at rest' or ,off' position. Rotating the lever on the nose of the switch pushes the piston back against the spring, expelling air from the chamber. When the lever is released, the spring pushes on the back of the piston, but the piston can only move as air bleeds back into the chamber through a small adjustable air bleed valve in the back of the switch.

A small set screw in the valve can be adjusted to control the rate at which air bleeds back into the chamber, which in turn determines how long the turn signals stay on before they cancel.

Most people find 15-20 seconds to be a useable time interval. Test the operation of the switch before installation; a small flat-bladed screw driver may be used to adjust the bleed screw if you wish to adjust the delay.

Wiring

The switch has three brass terminals with slotted set screws. The back of the switch has the same three letters found on original examples.

The ,F' terminal is always the source of power. The ,L' and ,R' logically mean left and right, but that is only true for some applications. Ideally, you will simply duplicate the connections on your existing switch by transferring one wire at a time. If the switch was removed and the wires disconnected long ago, you can determine how the wires should be connected with an ohm meter. Hold the switch exactly as it will be when installed, using the flats on the nose of the switch to help position the switch. With the lever in the off position (pointing straight up in some applications, straight down in others), connect the leads of an ohm meter to the ,F' and ,L' terminals. Move the lever to the left, as if you were signaling a left turn. If the meter shows continuity, ,L' means Left in your application. If there is no continuity, move the lead on the ,L' terminal to the ,R' terminal and move the lever to the left again. If there is continuity now, the ,L' means right and ,R' means left as far as the wiring is concerned.





Ce commutateur clignotant pneumatique a été l'un des premiers à être équipé d'un rappel automatique, il a été monté sur les voitures britanniques de grande valeur; c'est une solution géniale et simple en même temps pour ne plus devoir l'arrêter manuellement.

Ce commutateur est fixé sur l'alésage dans le tableau de bord ou fixé sur un support en dessous. Le filetage des tubulures prévu pour la fixation est plat sur les deux côtés afin d'éviter que le commutateur tourne. L'anneau en chrome moleté se visse sur ces tubulures avec une rondelle à denture intérieure pour le bloquer en dessous.

Utilisation du commutateur clignotant

Il faut monter la manette du clignotant sur les six pans en laiton du commutateur et le bloquer avec la vis correspondante.

Attention : le boîtier du commutateur est fabriqué avec le même matériel que celui de son modèle historique à savoir en plastique thermodurcissable. La tubulure de filetage peut se casser si l'anneau en chrome est trop serré. Il est très important de positionner correctement l'écrou, il faut le serrer à la main et ne pas utiliser d'outil.

Mode de fonctionnement

Dans le boîtier du commutateur il y a un piston qui passe dans une chambre à air à l'arrière du commutateur.

L'air peut sortir facilement de la chambre à air par le joint mais l'arrivée d'air n'est possible que par la soupape réglable située au bas du commutateur.

Un ressort appuie le piston contre une came dans le mécanisme et bloque ainsi la position de fermeture. En tournant la manette du clignotant le piston est appuyé contre la force du ressort et l'air est chassé de la chambre.

Si la manette est lâchée, alors l'air revient lentement par la soupape réglable, ce qui correspond à la durée d'action du clignotant.

La plupart des conducteurs estime qu'une durée de 15 à 20 secondes est suffisante. Il faut vérifier cet intervalle avant le montage et régler la vis de soupape si nécessaire avec un petit tournevis à fentes.

La durée peut varier selon la construction et dans certaines conditions atmosphériques.

Connexion

Le commutateur clignotant a trois pinces en laiton avec des vis en fentes. La désignation des pinces est la même que l'originale :

F = alimentation en tension, L et R signifie gauche et droite, mais il faut tout de même tenir compte du montage c'est à dire de la position des pinces L R : si elles sont en bas : L = clignotant droit, R = clignotant gauche.

Le plus simple c'est de reprendre la connexion du clignotant actuel pour le nouveau clignotant. Si ce processus n'est pas possible alors il faut utiliser un mètre Ohm.

Tenir le commutateur en position de montage et mettre le clignotant sur „Aus“ (éteint) c'est à dire verticalement vers le haut ou vers le bas.

Actionner le clignotant d'un côté de véhicule et vérifier s'il y a un passage entre F et les deux pinces L et R. La pince concernée est res-ponsable pour le côté du véhicule correspodant.



Warnblinkanlage

Zum Nachrüsten, für positiv- sowie negativ geerdete Fahrzeuge, inklusive detaillierter Einbauanleitung

12V mit Trennrelais Best.-Nr. 492957

12V ohne Trennrelais Best.-Nr. 287383

6V für negativ geerdete Fahrzeuge Best.-Nr. 490588

Hazard warning kit

For positive and negative earthed cars without cut-off relay, complete with fitting instructions

12V with cut-off relay part no. 492957

12V without cut-off relay part no. 287383

6V negative earth part no. 490588

Feux de détresse

Pour les véhicules d'origine non équipés. Positif ou négatif à la masse sans relais de séparation. Une notice de montage est jointe

12V avec relais de séparation réf. no. 492957

12V sans relais de séparation réf. no. 287383

6V véhicules négative à la masse réf. no. 490588





Limora Zentrallager

Industriepark Nord 21


D - 53567 Buchholz

Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0

E-Mail: Limora@Limora.com

Internet: www.Limora.com

Filialen:

- Aachen • Berlin • Bielefeld
 - Düsseldorf • Hamburg
 - Köln • Stuttgart
- 

492044

LC15022019

