



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

Anleitung für Batterietrennschalter (Best.-Nr. 14412)

Dieser Batterie Hauptschalter hat gegenüber einem Herkömmlichen Batterietrennschalter zwei entscheidende Vorteile.

- 1) Trennt man bei laufendem Motor nur die Batterie ab, kann der Motor durch die von der Lichtmaschine erzeugte Spannung weiterlaufen. Dieser Trennschalter verhindert dies, indem er zusätzlich die Verbindung zur Zündspule unterbricht. Dadurch kann dieser Schalter auch zum Abstellen des Motors verwendet werden. Dies ist vor allem im Rennsport ein wichtiger Sicherheitsaspekt.
- 2) Wenn bei einem Fahrzeug mit Drehstromlichtmaschine die Verbindung zur Batterie bei laufendem Motor unterbrochen wird, entstehen hohe Spannungsspitzen, die elektronische Verbraucher und die Lichtmaschine zerstören können. Selbst wenn der Motor nur eine Sekunde nachdreht (durch Schwung bzw. Massenträgheit) können schon Schäden an Lichtmaschine und Bordelektrik entstehen. Dieser Trennschalter verhindert dies, indem er die Bordelektrik über einen 3-Ohm-Widerstand auf Masse schaltet.

Um diese Vorteile auszunutzen, muss der Schalter entsprechend angeschlossen werden. Siehe hierzu folgende Zeichnung.

Funktionsbeschreibung:

Der Schlüssel kann nur in der "Aus"-Position abgezogen werden. Der Schalter hat drei voneinander elektrisch getrennte Kontaktpaare.

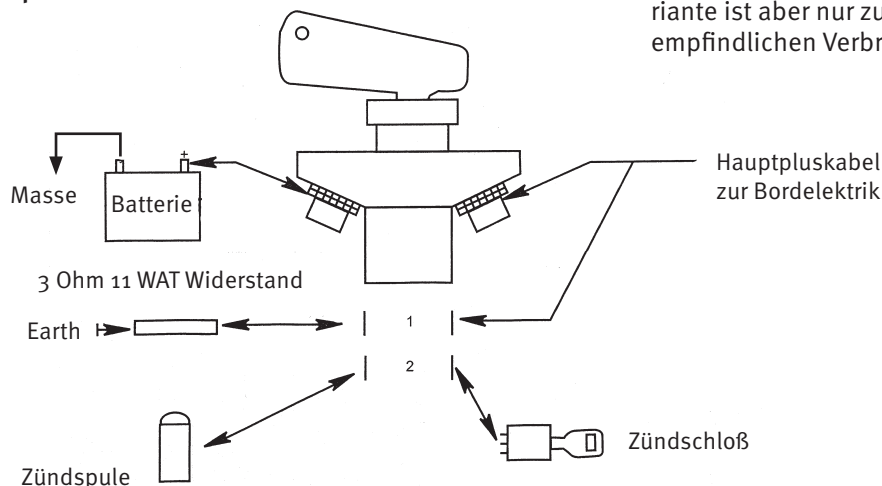
In der „Aus“ Position sind die beiden Schraubklemmen und das Kontaktpaar 2 offen. Das Kontaktpaar 1 ist geschlossen.

In „An“ Position sind die beiden Schraubklemmen und das Kontaktpaar 2 geschlossen und das Kontaktpaar 1 geöffnet.

Über die beiden Schraubklemmen wird die Hauptlast geschaltet, wobei einer der beiden Anschlüsse direkt mit dem Pluspol der Batterie verbunden werden muss (bei Fahrzeugen mit „Plus an Masse“ mit dem Minuspol). Das Steckkontaktpaar 1 kann in die Versorgungsleitung zur Zündspule oder Zündanlage eingeschleift werden. Dadurch wird beim Abstellen des Hauptschalters die Zündung unterbrochen. Zum Schutz der Bordelektrik kann von der Schraubklemme zur Fahrzeugelektrik (keinesfalls die batterie-seitige Klemme) eine Brücke zu einem der beiden mit 1 gekennzeichneten Steckkontakte gelegt werden. Dann muss der andere der beiden „1-Kontakte“ über den mitgelieferten Widerstand auf Masse gelegt werden.

Ist ihr Fahrzeug mit einer Gleichstromlichtmaschine und einer klassischen Kontaktzündanlage ausgestattet, kann das Kontaktpaar 1 auch parallel zum Unterbrecherkontakt angeschlossen werden. Dann wird beim Abschalten des Trennschalters der Unterbrecherkontakt kurzgeschlossen und somit die Zündung unterbrochen. Diese Anschlussvariante ist aber nur zu empfehlen, wenn im Fahrzeug keine empfindlichen Verbraucher installiert sind.

Anschlußplan





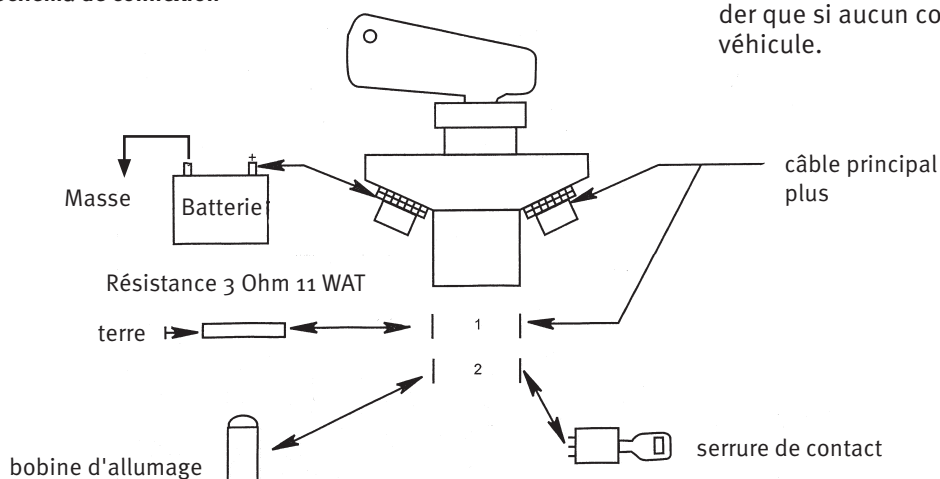
Instructions de montage pour disjoncteur de batterie (ref. no. 14412)

Ce disjoncteur de batterie a deux avantages décisifs par rapport au disjoncteur de batterie ordinaire.

- 1) En débranchant la batterie lorsque le moteur tourne, celui-ci continue de fonctionner grâce à la tension émise par la dynamo. Le disjoncteur peut empêcher cela en interrompant la liaison avec la bobine et ce commutateur peut être donc utilisé également pour couper le moteur. C'est aussi un point important de sécurité dans la course automobile.
- 2) Si sur un véhicule avec dynamo la liaison avec la batterie est coupée lorsque le moteur tourne alors il peut y avoir de fortes pointes de tension. Elles peuvent détruire la consommation électronique et la dynamo. Même si le moteur continue de tourner et même si ce n'est que pendant une seconde (en raison de l'inertie de la masse), la dynamo et l'électrique à bord peuvent être endommagés. Ce disjoncteur l'empêche en branchant l'électrique à bord avec une résistance de 3 Ohm.

Afin de profiter de ces avantages, il faut brancher le commutateur conformément. Il suffit de suivre le croquis suivant.

Schéma de connexion



Description de la fonction :

On ne peut sortir la clé que si elle est sur la position „Aus“ (éteinte). Le commutateur a trois paires de fiches de contact électrique indépendantes l'une de l'autre.

Sur la position „Aus“ (éteinte) les deux bornes à vis et la paire de fiche de contacts „2“ est ouverte. La paire de fiche de contact „1“ est ouverte.

La charge principale est allumée par l'intermédiaire des deux bornes, et l'un des deux raccords doit être relié directement avec le pôle plus de la batterie (sur les véhicules avec „plus à la masse“ avec le pôle moins. La paire de fiches de contacts „1“ peut être glissée dans le câble d'alimentation de la bobine d'allumage ou du système d'allumage. En éteignant le commutateur général, l'allumage est de cette façon interrompu. Afin de protéger l'électrique à bord, il faut poser un pont devant la borne à vis de l'électrique sur l'une des deux fiches de contact „1“. Ensuite il faut poser l'un des deux autres contacts „1-contact“ sur la masse par l'intermédiaire de la résistance livrée.

Si votre véhicule est équipé d'une dynamo et d'un système d'allumage classique, la paire de fiches de contact „1“ peut être branchée parallèlement aux fiches de contacts du rupteur. En éteignant le disjoncteur les fiches de contacts du rupteur sont court-circuitées et par conséquent l'allumage est coupé. Cette variante de démarrage n'est à recommander que si aucun consommable fragile n'est installé dans le véhicule.

Limora Paris

Tél: +33 (0) 139 - 57 05 99
E-Mail: Paris@Limora.com

Limora Aix la chapelle

Le magasin rétro passion
Feldstraße 41
D - 52070 Aachen
E-Mail: Aachen@Limora.com

Nous parlons français

Limora siège social
Industriepark Nord 21
D - 53567 Buchholz
Tél: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
E-Mail: Limora@Limora.com

Internet: Limora.com