

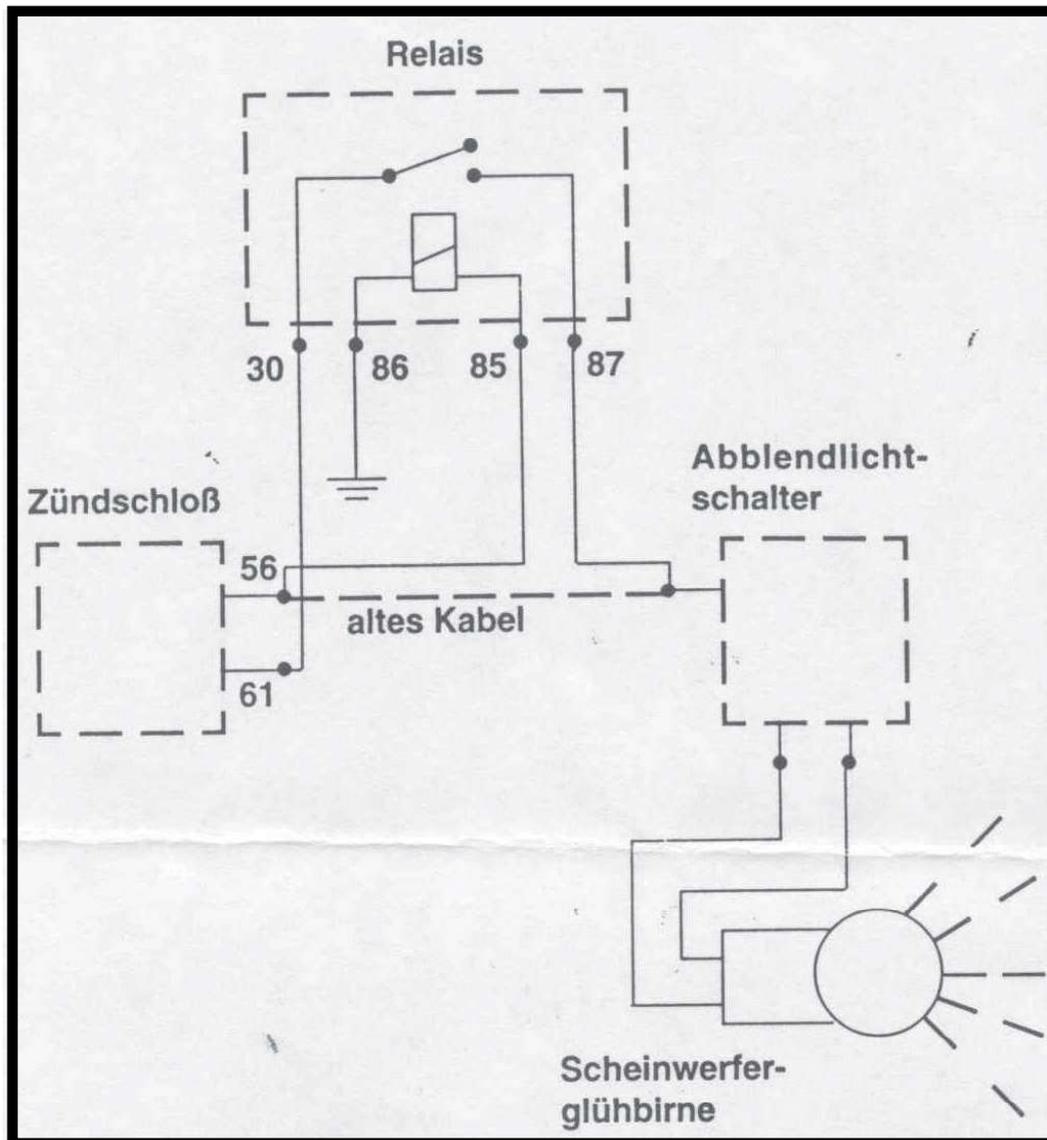
Aus Bad Schwartau schickt uns Harald Bierschwall diesen Vorschlag:

Ein Licht geht auf

Der Gesetzgeber schreibt vor, daß Motorräder auch tagsüber mit Abblendlicht zu fahren sind. Für die Sicherheit des Fahrers bringt das eine ganze Menge, wird er doch besser von den anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Zwei Tricks, wie man das »Defizit in der Energiebilanz« ausgleichen kann:

Funktionsweise:

Das Motorrad wird mit normaler Zündschalterstellung (Zündung) angelassen. Bevor man losfährt, stellt man den Zündschalter auf Lichtstellung. Das Rück- und das Standlicht gehen an. Über Klemme 56 erhält das Relais Strom und schließt. Bei Leerlaufdrehzahl (Ampelstop usw.) gibt die Lichtmaschine über Klemme 61/Relais 30 nicht genug Strom für den Hauptscheinwerfer ab, das Licht ist aus. Steigt die Drehzahl, erhält die Bilux-Birne Strom über 61/30 -87/ Abblendlichtschalter und brennt. Der Strom wird nicht über die Batterie, sondern direkt von der Lichtmaschine entnommen. Andere Schaltungen, z.B. über Leerlaufkontakt usw., sind möglich.



1. Methode

Die Batterieleitung an Klemme 51 in der Lichtmaschine lösen, bei angeworfenem Motor (mittlere Drehzahl) mit einem Voltmeter (Plusanschluß an Klemme 61 in Lichtmaschine, Minusanschluß an Masse legen) die Spannung messen, und mit einem Maulschlüssel (Schlüsselweite . 5 oder 6 mm) dreht man an der Reglernutter im Regler (10) bei laufendem Motor, bis die Spannung im Bereich von 8,1 V +/- 0,2 V liegt. Jetzt muß man mit Licht fahren, da sonst durch den hohen Ladestrom die Batterie zerstört wird.

2. Methode

Man zieht das Kabel Zündschloß (Klemme 56) -Abblendlichtschalter ab. Ein neues kurzes Kabel wird von Klemme 56 an die Spule (Klemme 85) eines Relais (z.B. Hella 4RA003510-241, ca. 12,-DM) gelegt. Das Relais wird im Scheinwerfergehäuse untergebracht. Klemme 86 des Relais wird mit Masse verbunden. Das Abblendlichtschalterkabel kommt an das Relais (Klemme 87). Ein neues Kabel verbindet Klemme 61 am Zündschloß mit Klemme 30 am Relais.