

Einbauhinweis Schalter

Wir freuen uns, dass Sie sich für einen Limora -Artikel entschieden haben. Bei Beachtung einiger kleiner physikalischer Grundlagen werden Sie viel Freude mit ihrem Limora Schalter haben. Wichtig ist zunächst, dass Sie beim Anschließen des Schalters die vom Hersteller angegebenen maximalen Leistungen beachten und als technische Grenze akzeptieren. Dabei ist es egal, ob ein ähnlich aussehender Schalter ab Werk in Ihrem Fahrzeug verbaut worden ist, die Lastgrenze gilt immer für den aktuellen Schalter. Die Beleuchtung englischer Fahrzeuge ist in der Regel nicht durch Relais, sondern direkt durch den Schalter geschaltet, was diesen bei Überlastung stark thermisch belastet. Die Kontaktplatten der Schalter erwärmen sich durch den Übergangswiderstand und schmelzen die Schaltermechanik auf. Durch diese etwas sparsame Konstruktion ist die Fa. Lucas zu Unrecht zum "Master of Darkness" geschmäht worden, obwohl nicht der Schalter, sondern die Einbausituation für die Problematik verantwortlich war.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir durch Überlastung beschädigte Schalter nicht gutschreiben können.

Wird vom Hersteller ein Schaltstrom in Höhe von 10 Ampere bei 12V als Belastungsgrenze vorgegeben, dann können Sie Verbraucher mit maximal 120 Watt schalten. Nach der Menge der damals üblichen Verbraucher war eine solche Belastung unproblematisch: 2x 45/40 Watt Bilux, 2x 5 Watt Standlicht vorn, 2x 5 Watt Rücklicht, 2x 5 Watt Kennzeichenleuchte macht schon 110-120 Watt, Kontrollleuchten und höhere Spannung der Batterie nicht mitgerechnet. Wenn Sie jetzt noch einen Zusatzscheinwerfer mit anklammern oder die Bilux- Scheinwerfer durch H4 ersetzt haben, ist der Schalter definitiv überlastet.

Unser Tipp:
 Schalten Sie ihre Beleuchtung über ein Relais. Dabei übernimmt der Schalter nur den Schaltstrom des Relais und dankt es Ihnen mit langem Leben. Diese Vorgehensweise gilt insbesondere, wenn die Beleuchtung über kostspielige Lenkstockschalter geschaltet wird. Eine mögliche Schaltskizze finden Sie umseitig.

Instruction switch

We are pleased that you have chosen an Limora item. Observing some small physical principles you will enjoy using your new Limora switch. First of all it's important that you are connecting the switch by observe manufacturer's specified maximum performance and accept it as a technical limit. It does not matter whether a similar appearance factory switch has been installed in your vehicle, the maximum limit is always for the current switch. The light on English vehicles is usually not switched by relays, but directly through the switch, which when overloaded, affects these highly thermally. The contact plates of the switch extends through the heat transfer resistance, and melt on the switch mechanism. Due to this design Lucas was wrongly reviled as „Master of Darkness“, although not the switch, but the installation situation was responsible for the problem.

Please understand can not credit switches damaged by overload.

When the manufacturer specified the rating of the switch at 10 amps at 12V as load limit, then you can load with 120 Watts off. After the amount of the then customary consumer such a charge was not a problem: 2x 45/40 watt double filament, 2x 5 Watt auxiliary light, 2x 5 watt rear light, 2 x 5 watts no. plate light already makes 110-120 watt lights, higher voltage of the battery not included . If you have now replaced with a additional spotlamp, or convert Bilux headlamp with H4, the switch is definitely overloaded.

Our advice:
 Turn your lights on a relay. So the switch only switching the current of the relay and thank you with long life. This approach is especially true when the light is switched on costly steering column switch.
 A possible circuit diagram can be found overleaf.

Limora siège social

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

Instructions de montage d'un interrupteur

Votre décision d'acheter un produit Limora nous fait plaisir. Cet interrupteur vous satisfera pleinement si vous respectez certaines lois physiques. Il est d'abord important de respecter les puissances maximales indiquées par le fabricant et de les accepter comme étant les limites techniques. Même si l'aspect extérieur de l'interrupteur installé à l'origine était le même, la limite de charge concerne toujours l'interrupteur actuel. L'éclairage des voitures anglaises n'est pas commandé en général par le relais, il est commandé directement par l'interrupteur, ce qui le charge de façon intense et thermique en cas de surchauffe. Les plaques de contact de l'interrupteur sont réchauffées par la résistance progressive et elle scellent la mécanique de l'interrupteur. En raison de cette construction économe, l'entreprise Lucas a été critiquée à tort et nommée „Master of Darkness“ alors que ce n'était pas l'interrupteur qui était responsable des problèmes mais plutôt la situation de montage.

Nous vous prions de comprendre que nous ne pouvons pas créditer les interrupteurs endommagés à la suite d'une surcharge.

Si le fabricant fixe un courant de 10 Ampere pour une limite de charge de 12V, vous pouvez utiliser des consommateurs de m e l'époque, une telle surcharge n'est pas problématique : 2 x 45/40 Watt Bilux, 2 x 5 Watt feu de position, 2 x 5 Watt feu arrière, 2 x 5 Watt feu d'éclairage font un total de 110-120 Watt, sans compter le feu de contrôle et la haute tension de la batterie. Si vous branchez un phare additionnel ou remplacez un phare Bilux par un phare H4, alors l'interrupteur est surchargé définitivement.

Notre conseil:

Allumer l'éclairage avec un relais. L'interrupteur assume le courant commuté du relais. Cette démarche est valable en particulier si l'éclairage est commandé par des interrupteurs onéreux. Un schéma de circuit possible se trouve à droite.

D = Stromversorgung (Braun/Blau, 36)
F = Standlicht (2x Rot, 41)
A = Hauptscheinwerfer (Blau, 1)

