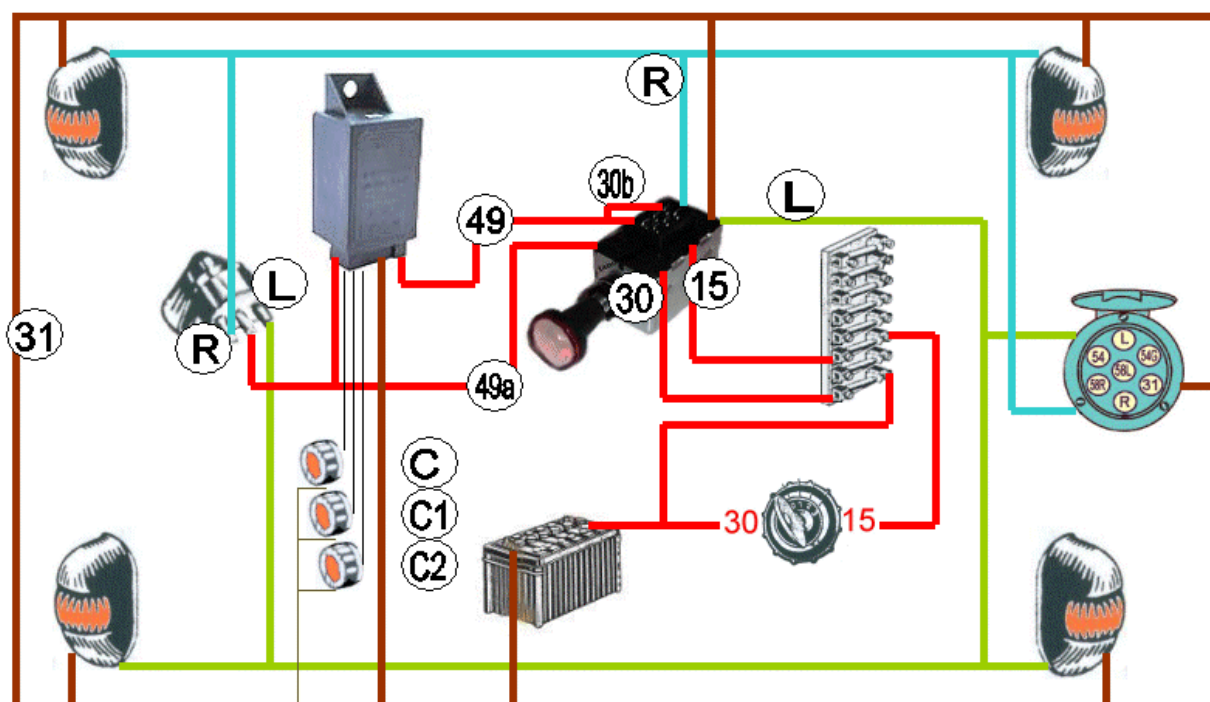


Blinklicht

1. normales Blinklicht (Einkreisanlage)
2. Blink-Bremslicht für Oldtimertrecker (Zweikreisanlage)

Wer seine Blinklichtanlage erneuern möchte und dazu neue Komponente anschaffen muss, sollte vorher entschieden haben, ob er die technisch überholte sehr aufwendige Zweikreis-Anlage mit blinkendem Bremslicht haben möchte oder die einfache Einkreis-Blinklichtanlage, wie sie jetzt überall eingebaut wird. Denn oft werden unnötig teure Blinkerschalter und Warnblinkgeber angeschafft, die für die Zweikreis-Anlage gedacht sind und hier gar nicht gebraucht werden. Der Blinkerschalter braucht hier nur die Anschlüsse L+R+49a. Die Klemme K wird mit Masse verbunden, damit das eingebaute Kontrolllämpchen funktioniert. Der Warnblinkschalter benötigt kein eigenes Elektronikteil. Wie beim Blinkerschalter benötigt er den Masseanschluss 31 auch nur zur Funktion der eingebauten und geforderten kräftigen Kontrolllampe. Im Ruhezustand verbindet er Klemme 15 vom Sicherungskasten mit Klemme 49 zum Blinkgeber. Im Warnblinkmodus verbindet er Klemme 30 vom Sicherungskasten mit Klemme 49 bzw.30b zum Blinkgeber (Klemme 30b ist kein Standart und wird bei Vorhandensein durch ein Kabel mit Klemme 49 verbunden) und versorgt dadurch auch bei abgezogenem Zündschlüssel die Warnblinkeinrichtung mit Strom. Zusätzlich verbindet der Warnblinkschalter die Klemmen L+R+49a miteinander und damit beide blinkenden Seiten mit dem Blinkgeberausgang. Als Blinkgeber sollte man keinen runden mit Hitzdraht Technik wählen sondern den nicht teureren elektronischen und weniger empfindlichen. Die Bezeichnung 2+1+1 bedeutet, dass Kontrollanschlüsse für die Zugmaschine mit 2 Blinkleuchten je Seite und 2 Anhänger mit je einer Blinkleuchte je Seite vorhanden sind. Diese Anschlüsse heißen C für die Kontrolllampe der Zugmaschine und C1 und C2 für die Kontrollen vom 1. und 2. Anhänger. Die Bezeichnung 21W bedeutet, dass 21W Blinklichtbirnen verwendet werden müssen. Andernfalls ist die Blinkfrequenz zu schnell. Umgekehrt kann ein 18W Blinkgeber ohne Nachteile mit 21W Blinklichtbirnen betrieben werden.

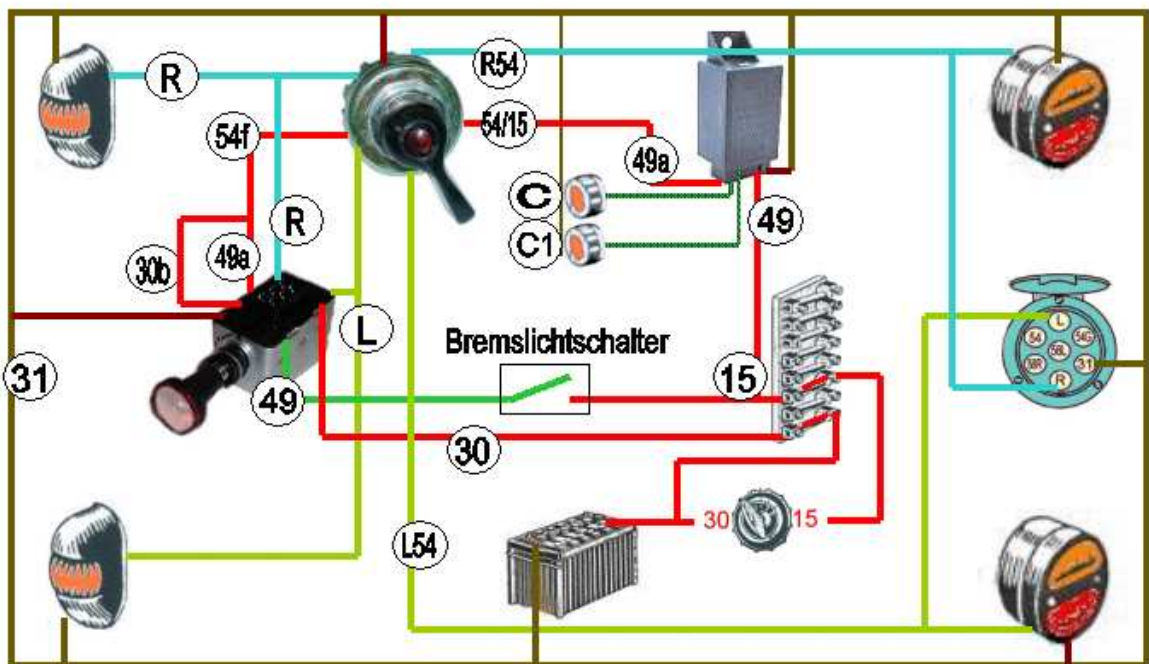
Wer meine Beschreibung aufmerksam durchgelesen und die Vorgänge in der Anlage verstanden hat, wird sich mit der notwendigen Verkabelung leichter anfreunden können.



Einkreis-Blinklichtanlage

Nach meiner Erinnerung wurden landwirtschaftliche Zugmaschinen bis ca 1963 ohne Blinklicht ausgeliefert. Danach erhielten wir für unsere Trecker als behördliche Auflage Umrüst-Bausätze mit Blinklicht. Sie enthielten einen kleinen runden Blinkgeber mit Gummihalterung, den Blinkerschalter mit 3 Kontrollleuchten, zwei neue Positionslampen vorne mit zusätzlichem Blinklicht, eine neue 7-polige Steckdose, vorbereitetes Kabelmaterial und eine Einbauanleitung. Mit diesem Paket fuhr man zu einer verabredeten Zeit in seine Werkstatt und ließ sich das Blinklicht einbauen. So entstand die Zweikreis-Blinklichtanlage mit blinkendem Bremslicht. Im Blinkerschalter werden das rechte und linke Bremslicht R54 und L54 in Ruhestellung des Schalterhebels mit dem Stromanschluss 54f verbunden. Wird der Blinker-Schalthebel umgelegt, trennt der Schalter die blinkende Seite vom Bremslicht und verbindet sie mit dem Blinkgeber an Klemme 54/15. Ca 2 Jahre später gab es noch mal eine behördliche Auflage zur Nachrüstung mit Warnblinklicht.

Der Warnblinkgeber kam als zusätzliche Ausrüstung in die Bremslichtleitung und verbindet sie in Ruhestellung durch die Anschlüsse 49 vom Bremslichtschalter und 49a zum Blinkerschalter 54f. Im Warnblinkmodus trennt er 49a vom Bremslichtanschluss 49 und verbindet L mit R und



Blinkbremslicht.

gleichzeitig Klemme 30 vom Sicherungskasten mit Klemme 49a bzw.30b zum Blinkerschalter 54f. Die Klemme 31 ist nur zur Funktion der eingebauten Kontrolllampe nötig.

Jahre später wurden die Schlepper ab Fabrik mit einfacheren und günstigeren Einkreis-Blinkanlagen ausgeliefert mit separaten hinteren Blinkleuchten, einfacherem Blinkerschalter und billigem Warnblinkschalter ohne eigene Blinkelektronik.

Erst durch die Oldtimerbewegung und einen gewissen Originalfimmel gewinnen die alten technisch überholten und teuren Zweikreis-Blinklichtanlagen wieder an Bedeutung. Dabei verlangt der TÜV bei den langsamen Fahrzeugen bis 25 km/h gar kein Bremslicht. Die hintere Standard Zweikammerleuchte kann also ohne Weiteres blinken und das Rücklicht besetzen.

Wer seinen Oldtimer mit der alten Anlage ausrüsten oder diese wieder in Stand setzen möchte, bekommt hier den notwendigen informatorischen Rückhalt. Und nun viel Spaß beim Strippen ziehen!