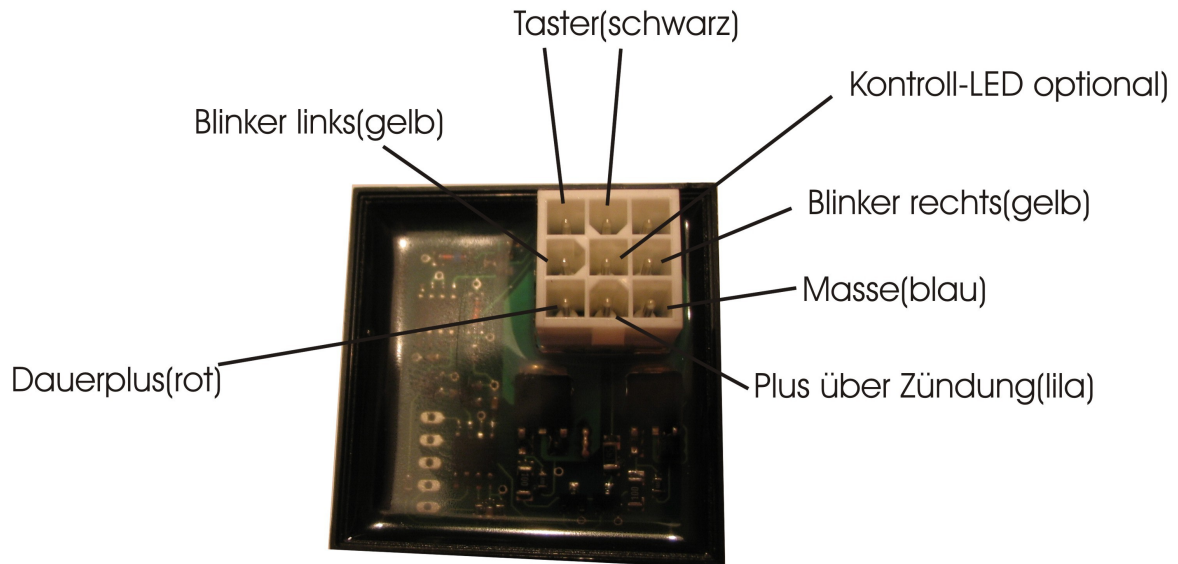


# Warnlinker

## Anschlußbelegung und Montageanleitung

**Achtung: Beim Einbau des Warnblinkmoduls darauf achten, dass die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt wird.**



Das vergossene Warnblinkmodul mit Hilfe eines Kabelbinders oder selbstklebenden Klett-Pads (gibt's im Baumarkt) an geeigneter Stelle am Motorrad befestigen. Bei Naked-Bikes am besten unter dem Tank oder unter der Sitzbank, bei Tourern oder Sportlern vorne unter der Verkleidung.

Für den Taster eine geeignete Stelle suchen. Bei einigen Kawasaki-Modellen paßt er genau in die linke Schalter-Armatur, wie auf dem Foto zu sehen.



Bevor man ein Loch bohrt, lieber mehrmals nachmessen, weil man sonst schnell eine Schalter-Armatur ruiniert hat. Baut man den Taster in die Verkleidung ein, hat man natürlich weniger Probleme mit dem Platz. Am schwierigsten hat man es natürlich bei einem Naked-Bike, da ist schon etwas Phantasie gefordert. Auf jeden Fall müssen an den Taster noch zwei Kabel

angelötet werden, mit ausreichender Länge. Der Querschnitt braucht nicht größer als 0,5mm<sup>2</sup> zu sein und wer keine weißen Kabel bekommt, der kann jede andere Farbe verwenden. Achtung! Beim Anlöten der Kabel und beim Einbau des Tasters darauf achten, daß nirgendwo eine Verbindung mit Masse besteht, also wenn nötig isolieren!

## Anschluß des Moduls:

1. **Dauerplus**      **rotes Kabel** (dicker Querschnitt). Wird an Dauerplus (Batterie) angeschlossen und **muß** mit einer zwischengeschalteten Sicherung von 16A abgesichert werden.
2. **Zündung**      **lila Kabel** (dünner Querschnitt). Schließt man an eine Leitung an, die bei eingeschalteter Zündung an Plus liegt. Hier wird kaum Strom entnommen, deshalb ist keine eigene Sicherung notwendig.
3. **Masse**      **blaues Kabel**. Wie der Name schon sagt! Irgendwo am Rahmen oder an der Batterie direkt anschließen, für guten Kontakt sorgen.
4. **Blinker rechts**      **gelbes Kabel**. An die **Plusleitung** des rechten Blinkers anschließen, egal ob vorne oder hinten, je nachdem welche Kabelverbindung kürzer ist.  
***Achtung!!! Bitte mehrmals nachschauen, bzw nachmessen, ob man die Plusleitung des Blinkers erwischt hat. Schließt man die gelbe Leitung an den Masseanschluß des Blinkers an, so führt dies unweigerlich zur Zerstörung des Warnblinkmoduls!!!!***
5. **Blinker links**      **gelbes Kabel**. Wie bei Blinker rechts.
- 6 + 7. **Taster**      2 schwarze Kabel. Hier wird der Taster angeschlossen.

**Achtung!!!** Wer sich bei Punkt 4 und 5 nicht ganz sicher ist, der sollte einen Kumpel fragen, der sich mit Elektrik auskennt, oder bei seiner Werkstatt nachfragen. Wie schon gesagt, **ein** falscher Anschlußversuch wird sofort mit Rauch und Blitz belohnt!!

Für den Anschluß nur geeignete Schneidklemm-Verbinder benutzen oder die Kabel anlöten. Auf saubere Isolierung achten (Schrumpfschlauch!) Absolut verboten sind Lüsterklemmen oder ähnliches, weil sich Schraubverbindungen mit der Zeit lockern. Immerhin fließen hier durch das dicke rote und die beiden gelben Kabel Ströme von bis zu 8 Ampere.

**Bedienung:** Einschalten läßt sich der Warnblinker nur mit eingeschalteter Zündung. Danach kann man die Zündung abschalten. Der Blinker bleibt eingeschaltet, bis entweder der Taster wieder gedrückt wird, oder die Batteriespannung zu weit absinkt. Nach längerer Standzeit des Motorrads (Winterpause) kann es passieren, daß beim Abschalten der Zündung der Blinker sofort ausgeht. Dann muß die Batterie nachgeladen werden.

So und nun hoffen wir, das wir den Warnblinker nur brauchen werden um unsere Kumpels zu beeindrucken ;-)