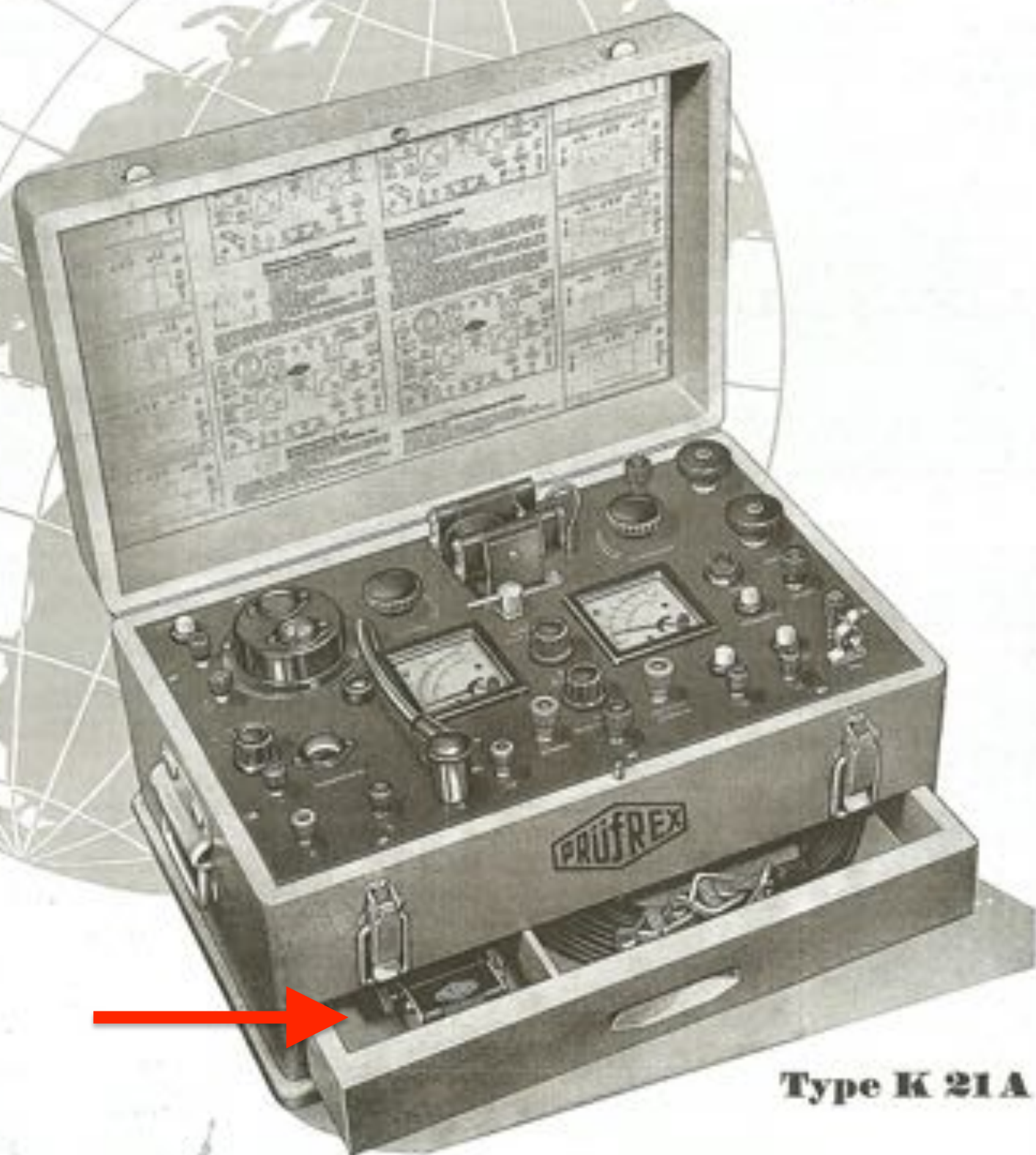


PRÜFR**EX**



Type K 21 A

Der kombinierte
Auto- und Motorradtester

mit Ankerprüfung und Neonkontrolle

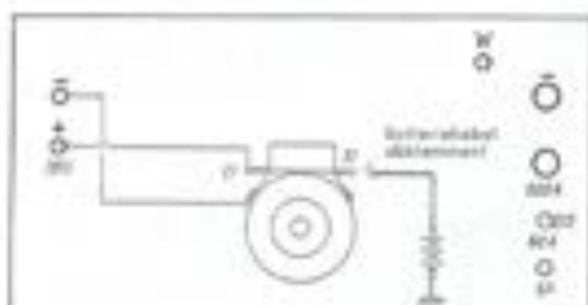


Abb. 1	Füllen der Lastschichtplanung bei Ausweitung auf geeigneter Variable hochgehaltene Spezialanforderungen
--------	---

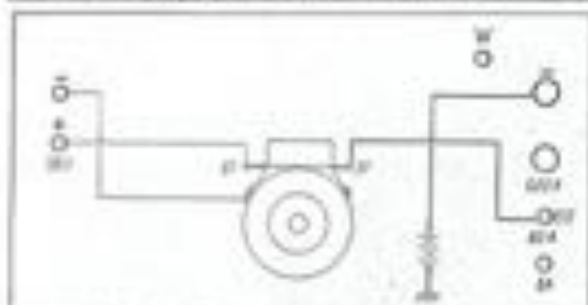
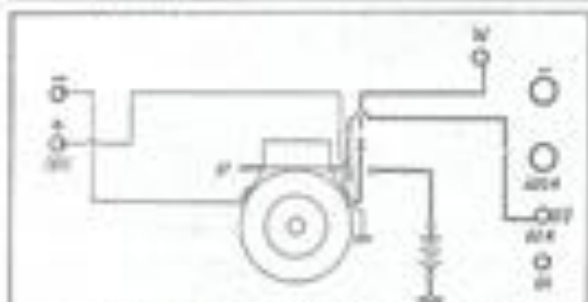


Abb. 2	Verlauf der Temperaturkurve der Lithiumion bei der Elektrolyse bei verschiedenen Temperaturen.
--------	--



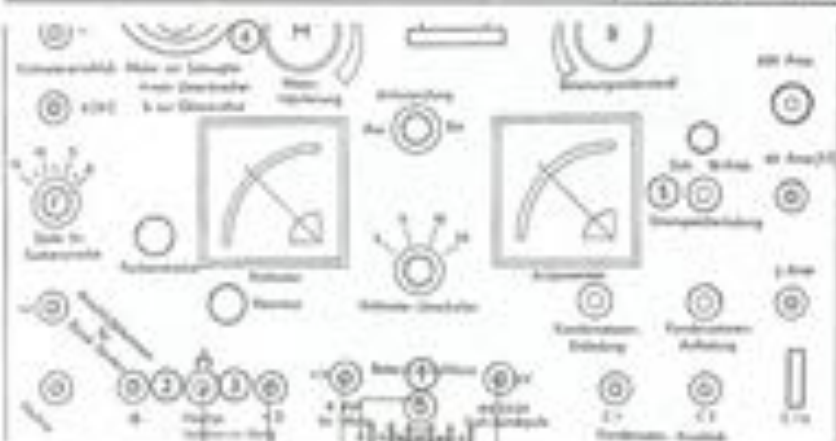
die 1	Wird die Leistung bei Nachbesserung an sich durch die Masse der „Begründung“ bei Nachbesserung?
-------	---



Zündspulen-Schwungrad- und Magnetanker-Prüfung

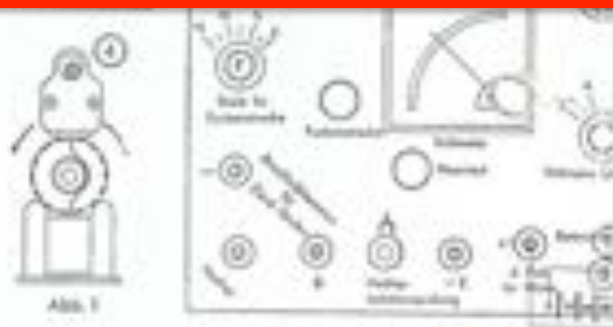
Manuel der Batterie an Anschließ. „...“
Anschließ 4 Volt für Gleichstrombatterie, an Batterie 4 Volt (1) abgelesen, Anschließ 4 Volt für den Liniennetz 4,3 Volt abgelesen, nach 100 an Batterie 4,3 Volt abgelesen, 4 Volt wird gemessen für den Generator und Liniennetz-Liniennetz, den Liniennetz gilt auch für die Batterie-Festklemmen.

- 4 Einleitung der Fortkettung
Nachschweißstrichdicke Typen 10 mm
Ford Einzelstrichdicke 12 mm
Universalschweißdicke 12 mm
Kanten- und Mauerstrich
Vordübeln & Dübel 10 mm
GKW Leichteisenstrichdicke 7,5 mm
Magnet- und Schweregussanker 4 mm
Alle Werte im Zweifelsfall gerundet.
- 4 Teilener „M“ regelt die Umtriebsgeschwindigkeit. Alle Prüfungen bei mittleren Temperaturen bis 30 Minuten durchzuführen. Nur dann ist die Prüfungsgeometrie einflusslos. Kurzzeitige Prüflinge, die jeweils die Probe heraus aus der Probe herausgezogen werden.



Isolationsprüfung mit
Zündspannung für Verteiler etc.

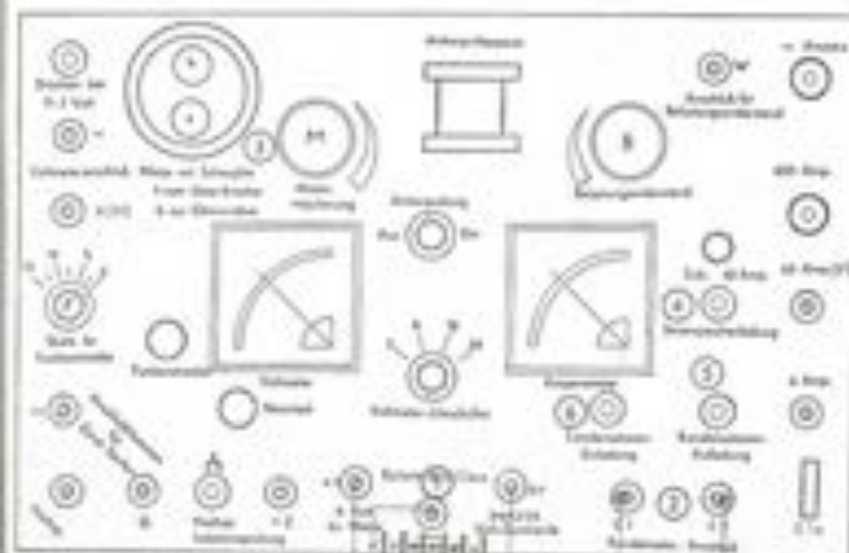
- 1 a) Volt Spannungsquelle (Zu)
2 Aufschlüsselung vom Licht nehmen und Einzelteil (aus dem
Faserkabel) mit Lichtwellenleiter in die Aufwicklungsrolle stecken. Das andere Ende des Licht-
kabels mit Isolierband verbinden (a. E. bei Verdrillungen in die Mitte stecken).
3 Minuskabel (aus dem Faserkabel) in Klemme „a“
4 Lichtschaltensystem durch Schalter 16 auf mittlere Gasdruckeinstellung einstellen.
5 Druckkopf „Druckverstellung“ drücken und zugleich mit dem Minuskabel das Isoli-
erband abheben. Jeder Strichzug oder Durchziehen wird von der Gasstation sofort angezeigt.



444

Die leuchtende Licht- und

1. Batteriesymbol & Volt (V).
2. Schalter & einbaufähige (Maße) Zelle.
3. Anker auf Ankerprüfspannung legen.
4. Leuchtmittel am Durchgang des Ankers aufliegen (siehe Abb. 1). Der Anker wird bei der Prüfung langsam gedreht. Es ist zu beachten, daß bei jeder Prüfung die benutzten Leuchten nicht ausgetauscht werden (siehe Pfeilrichtung Abb. 1). Bei einer unbedingten Wahrung leuchtet in jedem Fall die Glühlampe des Leuchtmittels auf. Kippschalter wird ebenfalls durch Aufklopfen betätigt, hier hilft Anheben und sanftes Ausrücken der Kathodenlampe, bis kein Licht mehr erscheint. Durchschauen oder Unterbrechung am Anker wird festgestellt, indem man den Anker erst ganz und dann erst ausgedreht. Drauf am Kathoden unterseht, ob dies nicht der Fall, denn wird der ganze Kathoden Ionen ausströmen und der Anker wird



Kondensatorenprüfung mit Gleichstrombelastung

1. Betriebsanschluß 4 Volt (Zu).
2. Kondensator an C1/K bei $\approx 0,2$ anschließen.
3. Schalter „M“ auf mittlere Geschwindigkeit.
4. Druckknopf 4 kurz drücken (ca. 1 Sek.). Dadurch wird der Strompulsator gefüllt.
5. Ladungsfl. 3 drücken, damit wird der Kondensator aufgeladen. Die Glühlampe muß kurz aufleuchten und sofort erlöschen. Leuchtet die Elektrode der Glühlampe dauernd, es hat der Kondensator Schluß. Leuchtet die Glühlampe nicht, hat der Kondensator Kontaktfehler.
6. Der aufgeladene Kondensator muß die Ladungspannung mindestens 30 Sek. halten. Nach dieser Zeit wird der Druckknopf 2 (Kondensator Entladung) gedrückt und man sieht sich durch das Aufleuchten der Lampe, ob der Kondensator die Spannung gehalten hat. Diese Prüfung ist auszuwählen.

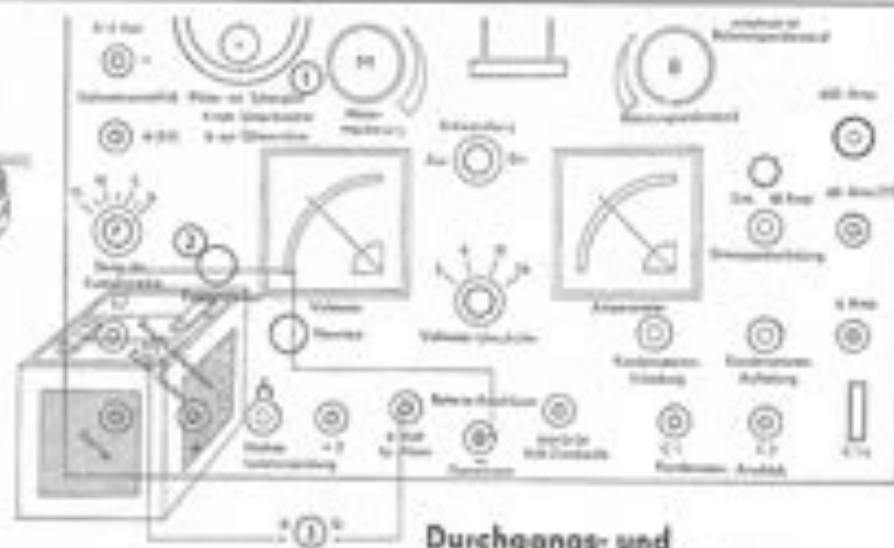
Es kann der Fall eintreten, daß der angegebene Kondensator bei der Prüfung immer ist und bei der Arbeit in Weges versagt. Hier tritt eine häufig beobachtete Erscheinung ein, daß der Kondensator beim Anschrauben im Fahrzeug nicht verspannt wird, so daß sich zwischen den beiden Metallblechen im Innern ein Schuß bildet. Es wird deshalb empfohlen, die Prüfung möglichst in eingebauten Zustand vorzunehmen.



Abb. 2

Anlasserankerprüfung

Wie vorher abgelesen. Der Anker muß nun auf seinen ganzen Umfang aufgewichen. In besonderen Fällen kann es notwendig sein, mit einer Rollschleife die Lamellen einzeln nacheinander zu schließen. Ist das Aufweichen abgeschlossen, so liegt eine Unterbrechung im Anker vor. Ein Schaltungsfehler würde sich ähnlich dem Kapillarmessgerät äußern. Beim Dynamometer wird der Ankerprüfer 3 durch Lösen der Halbschraube abgelesen und durch eine Klemmung verriegelt. Es muß unbedingt beachtet werden, daß bei dieser Prüfung in die freie Buchse am Ankerprüfer ein zweites Kabel gesteckt wird. Dieses Messetabell wird mit dem anderen Ende in die Buchse 1 für Zweipolmesserschluß gefügt. Das Gerät wird, wie oben beschrieben, in Betrieb genommen und der Dynamometer mit dem Ankerprüfer und dem Zuehnapf an der ganzen Ummantlung abgelesen (siehe Abb. 2). Die Prüfungen sind damit genau, daß keine Fehlbeschlüsse zu kommen können.



Durchgangs- und Kontaktprüfung mit Motor

1. Schalter „M“ einschalten.
2. Negativer Pol von 4 Volt Batterie an Minusklemme anschließen.
3. Ein Kabel vom Pluspol der Batterie (+) und ein Kabel an Klemme 4 (V) (Zu).
4. Mit diesen 2 Kabeln werden die betreffenden Stellen abgefahren. Der Motor wirkt als Summe und behält zugleich die Kontaktrichtung.

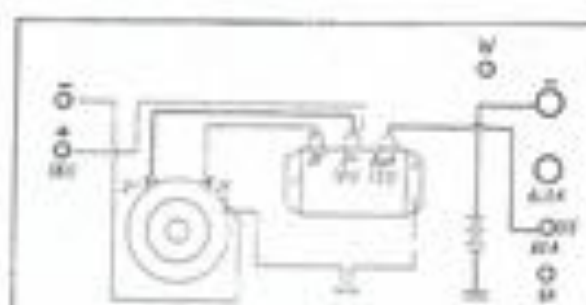


Abb. 3 Prüfen der Kontaktpressung des Kontaktrahmens und des Rückstroms bei Spannungserregung mit geladener Batterie.

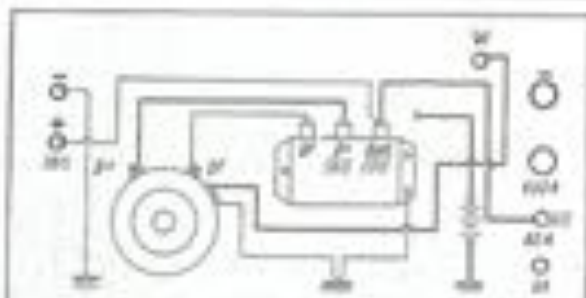


Abb. 4 Prüfen des Stromwägers (Stromwägen) bei Spannungserregung mit geladener Batterie.

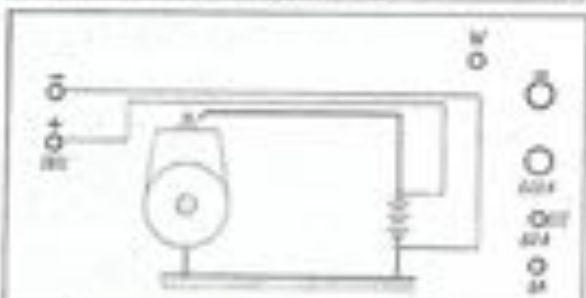


Abb. 5 Prüfen des Spannungsfallens in der Batterie während des Anfahrens.



Type K 21 A

Untenstehende Aufstellung gibt einen Überblick über die einzelnen Prüfmöglichkeiten.



Der Zündungsteil des Fahrzeuges umfasst folgende Prüfungen.

1. Zündspulen mit regelbarer Motorunterbrechung und Funkenstrecke.
2. Kondensatoren mit Gleichstrombelastung und Öltemperaturkontrolle.
3. Verteilerdeckel und sämtliche Isolierteile mit Hochspannung.
4. Leitungen und Kontaktstellen mit Schwachstrom.
5. Licht- und Anlasseranker mit Neonkontrolle.

1. Das Prüfen von Lichtmaschinen mit geneigter Ladekurvenlinie.

- a) Prüfen der Selbsterregung und der Leerlaufregelspannung.
- b) Prüfen des Rückstromschalters.
- c) Prüfen der Lichtmaschinen-Leistung durch Messen der Regelspannung bei Nennstrom.

2. Das Prüfen von Lichtmaschinen mit gekrümmter Ladekurvenlinie (3-Systemregler)

- a) Prüfen der Selbsterregung und der Regelspannung.
- b) Prüfen des Rückstromschalters.
- c) Prüfen der Lichtmaschinen-Leistung durch Messung des Höchststromes.

Das Prüfen von Anlasser-Anlagen.

1. Prüfen der Leerlauf-Stromaufnahme.
2. Prüfen der Kurzschluß-Stromaufnahme und des Spannungsabfalles.
3. Messen des Spannungsabfalles.
 - a) Prüfen des Spannungsabfalles in der Batterie während d. Anlassens.
 - b) Prüfen des Spannungsabfalles zwischen der Masse des Anlassers und der Masse des Fahrzeuges.
 - c) Prüfen des Spannungsabfalles in der Zuleitung zum Anlasser.
 - d) Prüfen des Spannungsabfalles zwischen Minus der Batterie und der Masse des Fahrzeuges.