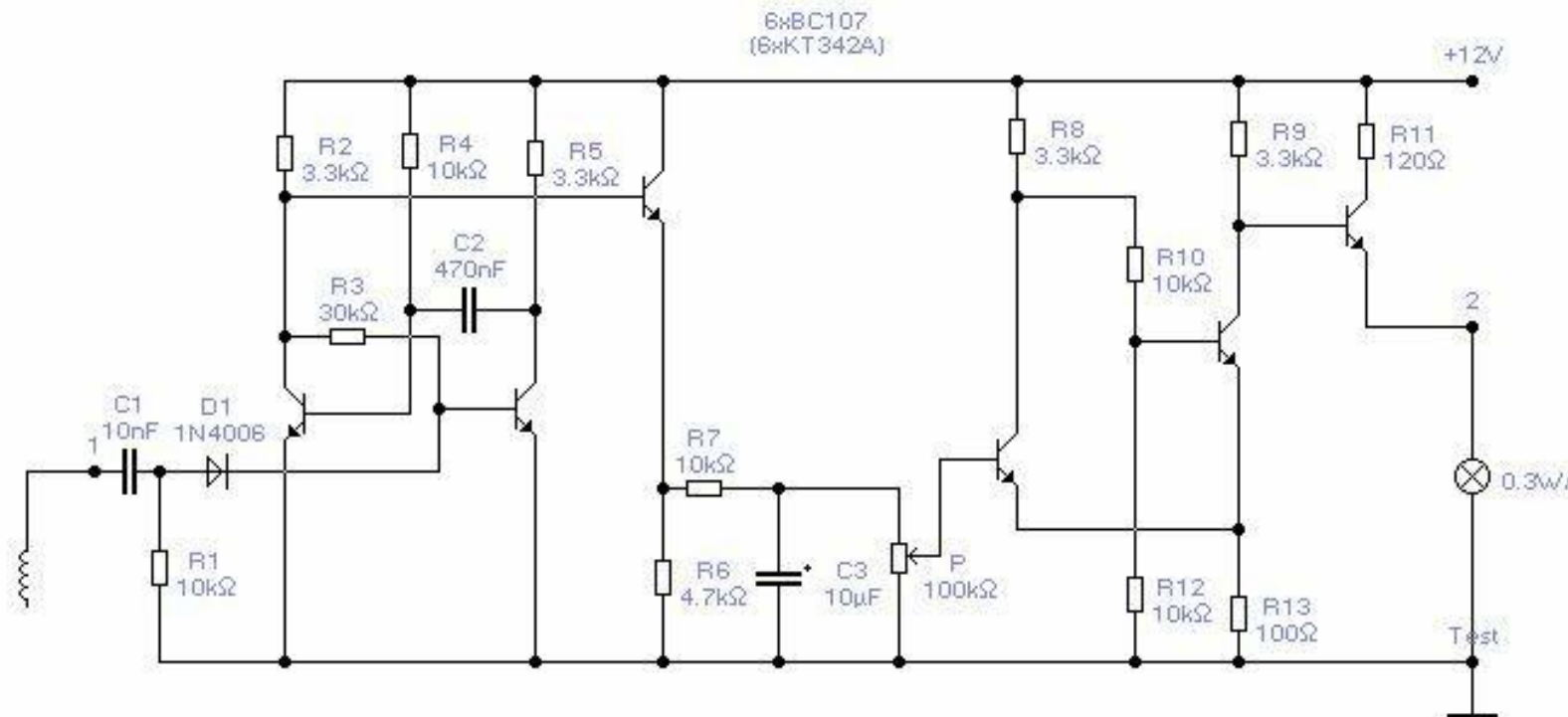




A kapcsolás a maximálisan megengedett motorfordulatszám túllépésekor ad jelzést. A kritikus fordulatszámot a műszerfalán jól látható helyen elhelyezett izzólámpa jelzi, amely az áramkör 2-es számú kivezetése és a test (v. az akkumulátor negatív pólusa) közé van bekötve. A motor fordulatszámával arányos változó frekvenciájú impulzussorozatot a gyújtókábel szigetelésén át kapacitív úton csatoljuk ki. Szigetelt (tömör) vezetékből 6-10 menet feltekercselésével megfelelő jelszintet kapunk a kapcsolás működtetéséhez

Működés:

A bemeneti pozitív impulzusok a D1 diódán keresztül billentik a T1 és T2 tranzisztorokból álló astabil multivibrátort. Az átbillenés idején a T3 tranzisztor kinyit és emitterárama tölti a C3 integráló kondenzátort. így a kondenzátor a motor fordulatszámával arányos feszültségszintre töltődik, és kapcsain a feszültség közel a tápfeszültség értékéig növekedhet. A kondenzátor feszültségét a P potenciométerrel osztjuk le a kívánt szintre. A leosztott jelet a T4 és T5 tranzisztorokkal felépített Schmitt-trigger bemenetére juttatjuk, amely kb. 5V feszültségnél billen, és a T6 tranzisztor kinyitásával a fordulatszám határértékjelző izzó feszültség alá kerül. A jelzés a P potenciométer csúszkájának állásától függően különböző kondenzátor feszültség, ill. fordulatszámnál következik be.

A megépített kapcsolás hitelesítését hanggenerátorral végezzük. A kapcsolási rajzon megadott alkatrészekkel 500...10000 f/min tartományban a motor maximálisan megengedett fordulatszámértékére állíthatjuk be a jelzőlámpa "kigyulladását". A besabályozást követően a potenciométer tengelyét az elmozdulás ellen rögzítsük lakk v. festék cseppel

A D1 Dióda BAY90-es típusú is lehet.

Fontos!!!!

Nem mindegy hogy a hanggenerátorral való hitelesítés után hova (melyik gyújtókábelre) helyezzük a tekercset, mert a trafó és az elosztó közötti kábel 4x-es frekvenciájú az egyes hengerek gyújtókábeleikhez képest!

A hitelesítés úgy is megoldható, ha van egy viszonylag pontos fordulatszám-mérő az autóban, hogy a pótméter csúszkáját középre állítjuk, ekkor kb. 4500.... 5000-es fordulatszám esetén jelez a lámpa. Majd egy kis forgalmú viszonylag egyenes úton a pótmétert állítva (álló helyzetben) majd elindulva megfigyeljük, hogy mekkora fordulatszám-nál érkezik a jelzés. Majd megállunk pótméter állítás a kívánt fordulatszám irányába, elindulunk megfigyeljük, hogy mekkora fordulatszám-nál..... és így tovább, amíg a kívánt fordulatszám-nál érkezik a jelzés.

Az álló helyzetben (terhelés nélkül) a motor fel-felpörgetésével hitelesítést nem ajánlom!!! Egyrészt a fordulatszám-mérő csillapításától függően kisebb-nagyobb pontatlanság adódik. Másrészt ha terhelés nélkül kiforgatja a motort 5000...6000-es fordulatszám-ra v. fölé az véleményem szerint nem használ a motornak! (pláne egy széria motornak)

A kapcsolást mindenki saját felelősségére építi meg, szereli be, alkalmazza. Valamint saját felelősségére pörgeti szét a motort! Semmilyen felelősséget nem vállalok!!

A Határértékjelző nem helyettesítheti a **fordulatszám-mérőt**!

A Határértékjelzőben ész nélkül vakon (süketen) megbízni nem szabad!

A gondosan elkészített, beépített, beállított készülék pontosabb, megbízhatóbb!

Ennyit tudok hozzáfűzni, kérdésekre nem válaszolok, mert nem az enyém és hülye vagyok az elektronikához