

Komfortblinker für smart for2
Ein Produkt von MDC
Einbau/Bedienungsanleitung

Bevor Sie mit der Montage beginnen, klemmen Sie die Batterie ab und lesen diese Anleitung VOLLSTÄNDIG durch !!!

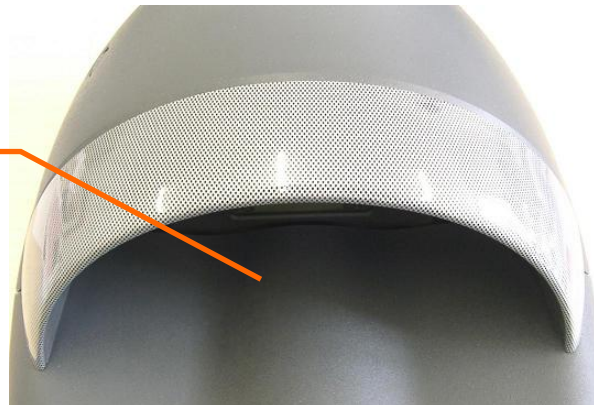
Benötigtes Werkzeug :
Torx 10 ca. 70mm lang - Kombizange

Demontage des Tachometergehäuses



Lösen der 4 Torxschrauben von unten (Torx 10 mit einer Länge von ca. 70mm)

Das gesamte Tachogehäuse nach oben abnehmen und beiseite legen.

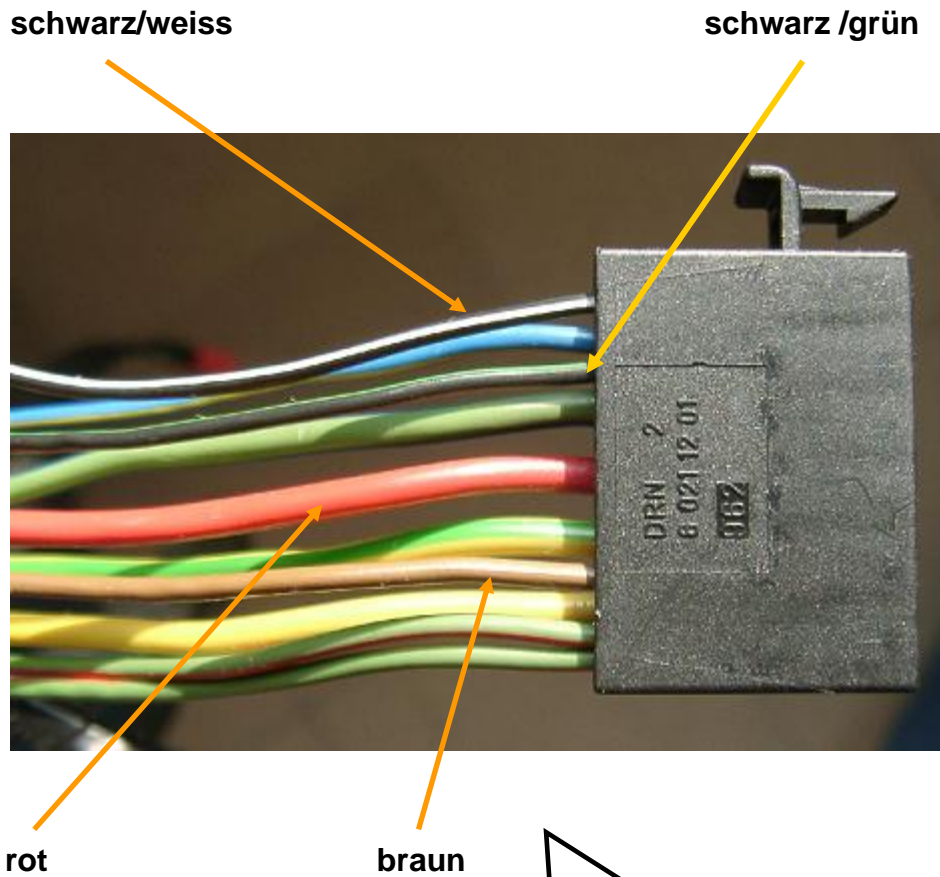


Die schwarze Isolierung des Blinkhebels auf ca. 10cm entfernen

Komfortblinker für smart for2

Ein Produkt von MDC

Einbau/Bedienungsanleitung



Das Komfortmodul wird mittels den mitgelieferten Quetschverbindern an den Kabeln des Blinker/Lichthebels angeschlossen:

Kabelfarben-Komfortmodul			Blinkerhebel	
schwarz		an	grün/weis	Blinker links
schwarz		an	schwarz/weis	Blinker rechts
rot	plus+	an	rot	
braun	masse	an	braun	

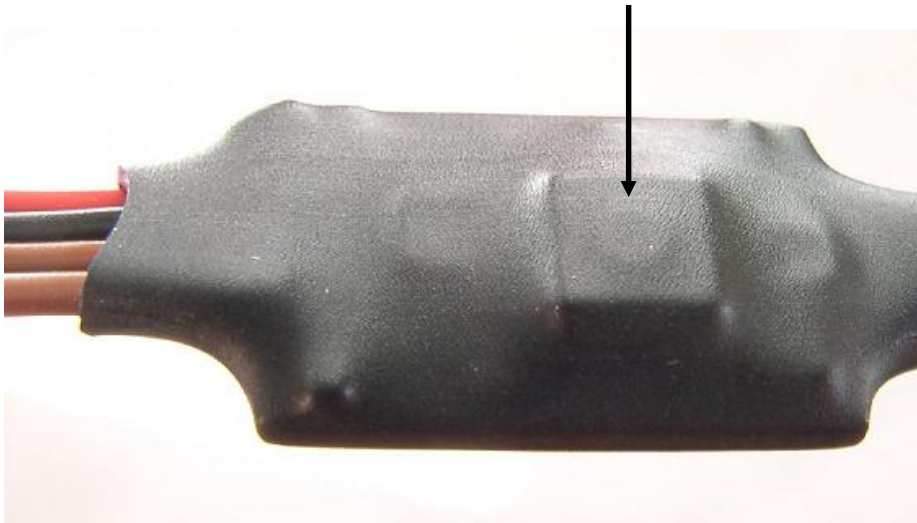
Komfortblinker für smart for2
Ein Produkt von MDC
Einbau/Bedienungsanleitung

Bedienung

Die Blinkfrequenz kann frei programmiert werden

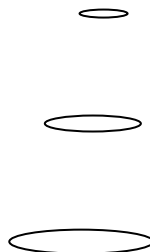
Werkseitig sind 3 Blinkzeichen eingestellt.

Mit einem Kugelschreiber oder Fingernagel den internen Taster drücken und halten.



Den Blinker solange blinken lassen wie gewünscht (z.B. 3 X), dann abschalten,
Taster auf Komfortmodul loslassen.

Zur Überprüfung den Blinkhebel kurz antippen.
Die Blinkfrequenz kann jederzeit neu programmiert werden



Viel Spass mit dem Komfortblinker

Komfortblinker für smart for2
Ein Produkt von MDC
Einbau/Bedienungsanleitung

Achtung , wichtiger Hinweis

Für alle Kraftfahrzeuge, die nach dem 01.10.2002 erstmalig zugelassen wurden gilt die nachfolgende EU-Verordnung

EMV (Elektromechanische Verträglichkeitsprüfung) in Kraftfahrzeugen

Die e-Kennzeichnung jetzt Pflicht

Mit dem 01.10.2002 wurde die e-Kennzeichnung für Geräte oder Baugruppen, die am Bordnetz von Kraftfahrzeugen während der Fahrt betrieben werden können, verpflichtend.

Die Anforderungen an eine e-Kennzeichnung sind in der Richtlinie 72/245/EWG in der Fassung der Richtlinie 95/65/EG vom 31.10.1995 geregelt. In dieser Richtlinie sind, im Gegensatz zur EMV-Richtlinie, die auf Normen verweist, auch der Prüfaufbau und die Grenzwerte für Störaussendung beschrieben und festgelegt.

Geprüft wird die Störaussendung und die Störfestigkeit der Baugruppen und Geräte. Der Prüfaufbau und die Grenzwerte unterscheiden sich stark von den in der EMV üblichen Prüfbaubauten (Freifeld mit 10 m Messabstand). Eine Übernahme der Prüfergebnisse, die bei den üblichen EMV-Prüfungen nach der EMV-Richtlinie 89/336/EG erhalten wurden, ist aus diesem Grund nicht möglich. Geräte, die bereits ein VDE-EMV-Zeichen oder eine CE-Kennzeichnung tragen, halten nicht automatisch die Grenzwerte der Richtlinie 95/54/EG ein.

Mögliche Auswirkungen nicht typgeprüfter Geräte und Baugruppen

Betreibt man eine Baugruppe oder ein Gerät ohne e-Kennzeichnung am Bordnetz eines Kraftfahrzeuges, das eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 95/54/EG hat, **kann** die Betriebserlaubnis des Kraftfahrzeuges erlöschen.

Damit besteht die Gefahr, dass der für das Fahrzeug abgeschlossene Versicherungsschutz durch die nicht mehr bestehende Betriebserlaubnis gefährdet ist.

Typgenehmigung

Die e-Kennzeichnung ist eine Typgenehmigung und basiert nicht auf einer Herstellerklärung, sondern wird vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) auf Antrag zusammen mit einer Typgenehmigungsnummer erteilt.

Am Anfang steht eine erfolgreiche Prüfung in einem vom KBA akkreditierten Prüflabor (z. B. VDE-Institut) oder einem vom KBA anerkannten Technischen Dienst. Danach stellt der Hersteller beim KBA einen Antrag auf Typgenehmigung. Bei positiven Prüfergebnissen und einer erfolgreichen Anfangsbewertung des beim Hersteller vorhandenen QM-Systems (so genannte Anfangsbewertung des KBA) wird dem Hersteller dann die Typgenehmigung zusammen mit der Typgenehmigungsnummer erteilt.

Für unser Produkt liegt derzeit keine EMV vor.