

RALLYEMASTER HISTORIC

**BEDIENUNGSANLEITUNG
BERECHNUNGEN FÜR ZAHNRÄDER
EINBAUHINWEISE**

DER WÜRDIGE NACHFOLGER EINER LEGENDE

Der RallyeMaster Historic ist die konsequente und hochwertige Weiterentwicklung des legendären HALDA Twinmaster's. Es wurde vor allem darauf Wert gelegt, alle nützlichen Funktionen der HALDA-Produkte zu übernehmen und zu verbessern.

Ein kurzer Überblick der verbesserten technischen Merkmale:

- wesentlich robusteres, aus einem massivem Alublock gefrästes schwarz eloxiertes Gehäuse
- leichtgängige Zahlenrollen, dadurch geringere Belastung für die Tachowelle
- keine störenden, vorstehenden Knöpfe
- 7 mm große Zahlen
- schaltbare Beleuchtung mit LED's mit Stromversorgung über Stecker
- einfache Bedienung
- voll kompatibel mit den Kalibrierungs - Zahnradern von HALDA
- gleiche Antriebswelle wie bei den HALDA - Geräten
- integrierter Schlüssel für die Zahnrad - Einstellung
- Mit Adapter auch verwendbar für Fahrzeuge mit elektr. Tacho

BESCHREIBUNG

Technische Daten:

Abmessungen Gehäuse: BxHxT 131 x 114 x 51,5 mm
Gewicht 1250 g

Zählwerke:

Große, sehr gut ablesbare Ziffern (7 mm hoch). Der kontinuierliche Lauf der Zahlenrollen macht eine Ablesung von weniger als 10 m möglich.
Mit LED-Innenbeleuchtung.

Schnell-Nullstellung:

Im Stillstand oder während der Fahrt können die Zählwerke einzeln durch nach oben drücken der Aluminiumdrücker genullt werden. Die Zählwerke bleiben so lange auf Null, wie Sie den Hebel in der gedrückten Position halten. Nach loslassen wird das Zählwerk sofort wieder zugeschaltet.

Zählwerk-Nachstellung:

Mit dem Knopf auf der rechten Seite können die Zählwerke simultan nachgestellt werden.

Addierendes und subtrahierendes Getriebe:

Mit dem Umschalter wird die Laufrichtung der Zählwerke geändert. Die Minusstellung wird u.a. beim Zurückfahren nach Irrfahrten verwendet. Die Nullstellung setzt das Gerät außer Betrieb, wenn es nicht verwendet wird.

Wichtig!

Den RallyeMaster Historic so montieren, dass sich der Getriebedeckel links problemlos öffnen lässt. Rechts so viel Platz lassen, dass die Bedienelemente gut zu erreichen sind. Die Montage muss so erfolgen, dass im Falle eines Unfalles weder Beifahrer noch Fahrer gefährdet sind.

ZAHNRAD - BERECHNUNGEN

Rechnerische Methoden:

Grundregel für das X-Rad

RM-Historic zeigt zu wenig an >>> weniger Zähne erforderlich
RM-Historic zeigt zu viel an >>> mehr Zähne erforderlich

Neue X-Rad Berechnung auf Basis der eingebauten Übersetzung

$$\text{Neues X-Rad} = \frac{\text{RM-Historic - Anzeige}}{\text{tatsächliche Strecke}} \times \text{eingebautes X-Rad}$$

Neuberechnung Z-Rad, falls es das errechnete X-Rad nicht gibt

$$\text{Neues X-Rad} = \frac{\text{neues Z-Rad}}{\text{altes Z-Rad}} \times \text{erforderliches X-Rad}$$

Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit

$$\text{Schnitt} = \frac{\text{Streckenlänge} \times 60}{\text{Fahrzeit}}$$

Berechnung der Sollfahrzeit

$$\text{Fahrzeit} = \frac{\text{Streckenlänge} \times 60}{\text{Schnitt}}$$

Mit Berechnungs - Tool auf CD:

Zur einfachen Ermittlung des für Ihr Fahrzeug passenden Zahnradsatzes verwenden Sie bitte die Berechnungs-CD.

Das Gerät muss in Ihrem Fahrzeug eingebaut und angeschlossen sein. Fahren Sie eine abgemessene Strecke von ca. 5 km (nicht unter 1 km), Beim Ausgangspunkt schalten Sie beide Zählwerke auf Null und notieren sich bei Erreichen des Zielpunktes die vom RallyeMaster Historic angezeigte Kilometerzahl.

Geben Sie folgende Daten in das Berechnungsprogramm ein:

- 1.) Anzahl der Zähne des eingebauten X-Rades
- 2.) Anzahl der Zähne des eingebauten Z-Rades
- 3.) Länge der abgemessenen Strecke
- 4.) Anzeige der Kilometerzahl vom RallyeMaster Historic

Das X-Rad ist das meist größere Rad oben am Getriebedeckel. Das Z-Rad ist das Rad unter dem Kegelrad auf der Unterseite. Die Anzahl der Zähne ist in den Zahnrädern eingeschlagen.

MONTAGEANLEITUNG

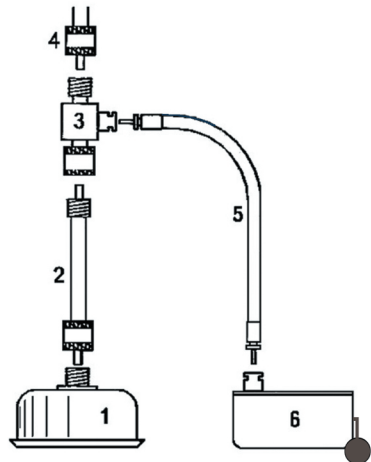
Der RallyeMaster Historic wird vor oder unter dem Instrumentenbrett des Fahrzeuges montiert. Auf der Rückseite sind 4 Gewindebohrungen und ein silberner gefräster Montagebügel zur Befestigung vorgesehen (M4).

Da es sich um Sacklöcher handelt, bitte auf die Länge der verwendeten Schrauben achten. Achten Sie dabei auch auf die Ausgänge für den Wellenanschluss und den Stromstecker. Der RallyeMaster Historic wird an den Tachometer (1) angeschlossen. Die Tachowelle (4) wird vom Tachometer abgeschraubt und statt dessen am T-Getriebe (3) befestigt.

Dieses wiederum wird direkt am Tachometer angeschraubt. In besonderen Fällen (Platzmangel) muss zwischen Tachometer und T-Getriebe eine Zwischenwelle (2) angebracht werden. Die Antriebswelle (5) verbindet das T-Getriebe mit dem RallyeMaster Historic und wird an beiden Seiten von Omega-Klammern fixiert. Antriebswellen können in der notwendigen Länge (je nach Montageort des RallyeMaster Historic) bestellt werden.

Der RallyeMaster Historic arbeitet rein mechanisch, nahezu geräuschlos und vollkommen sicher bis zu Geschwindigkeiten jenseits von 200 km/h.

- 1 = Tachometer
- 2 = Zwischenwelle (wenn nötig)
- 3 = T-Getriebe (Übersetzung (8:1))
- 4 = Antriebswelle RallyeMaster Historic
- 5 = RallyeMaster Historic



WICHTIGER HINWEIS

Versuchen Sie nicht, beim RallyeMaster Historic andere Schrauben als die Rändelschrauben für den Zahnradwechsel zu öffnen. Der RallyeMaster Historic kann ohne Spezialkenntnisse und Spezial-Montagehilfen von Ihnen nicht mehr zusammengebaut werden. Bei unsachgemäßer Hantierung verfällt der Garantieanspruch ! Das Gerät ist wartungsfrei. Bitte unterlassen Sie gut gemeinte Ölungen.

ZAHNRADWECHSEL

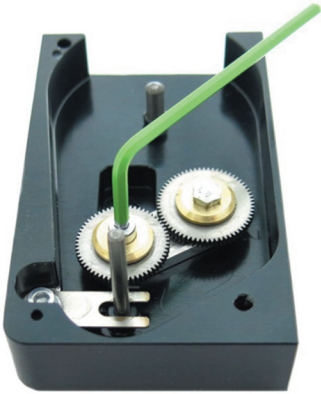
Der RallyeMaster Historic arbeitet mit den gleichen Zahnrädern wie die HALDA- oder BELMOG Geräte, wobei er die komplette Bandbreite beider Geräte abdeckt. (X-Räder von 87-150, Z-Räder von 16-70 Zähnen). Um den Zahnradwechsel zu vereinfachen, wurde die komplette Antriebseinheit im linken Seitendeckel eingebaut. Lösen Sie die Rändelschrauben und ziehen Sie den Deckel gerade nach links heraus. Die Schrauben sind gegen Herausfallen gesichert und können nicht verloren werden.



Die komplette Getriebeeinheit liegt nun vor Ihnen. Zum Tauschen der Zahnräder ziehen Sie das X-Rad, das Kegelrad und das unter dem Kegelrad befindliche Z-Rad ab



ZAHNRADWECHSEL



Lockern Sie NUR die Inbusschraube auf dem linken Zwischenrad. Setzen Sie die errechneten Zahnräder (X-Rad und Z-Rad) ein. Die beiden Zwischenräder lassen sich so verschieben, dass Sie den Zahneingriff im X-Rad und im Z-Rad richtig einstellen können.

Ziehen Sie die Inbusschraube wieder fest, kontrollieren Sie den Zahneingriff und überprüfen Sie die Leichtgängigkeit des Getriebes durch Drehen am X-Rad.



PRESTEL+GEMMER
Zahnrad-Berechnungs-CD

**PRESTEL
GEMMER** 
RALLYEMETRIE

PRESTEL+GEMMER bietet Ihnen noch viele weitere Produkte zur historischen Rallye- und Racing-Zeitmessung sowie Beifahrerboards und Accessoires. Mehr erfahren Sie auf www.prestel-gemmer.de.



LOOPTIMER



WRISTHOLDER



RALLYEBOARD



RALLYE METRIE

PRESTEL+GEMMER GbR

Jakob-Hornung-Straße 13
D-71296 Heimsheim

Tel. +49 (0) 70 33/30 97-70
Fax +49 (0) 70 33/30 97-30

info@prestel-gemmer.de
www.prestel-gemmer.de