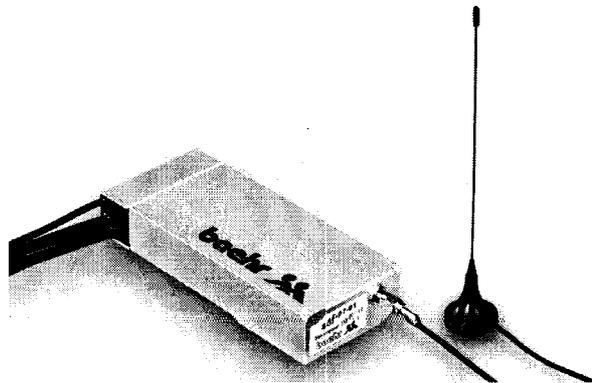


PMR-Funkanlage

baehr CAPO

Bedienungsanleitung



Mehr Sicherheit,

denn die Augen bleiben auf der Straße, volle Konzentration beim Fahren

Mehr Verständigung

mit anderen Fahrern durch hohe Leistungsreserven der baehr CAPO bis ca. 150 km/h (Abhängig vom Helm, Motorrad / Verkleidung, Fahrerkörpergröße etc...)

Mehr Spaß beim Fahren,

denn die gewonnenen Eindrücke können Sie jetzt direkt während der Fahrt austauschen!

Mehr Komfort,

denn an die Lautstärke lässt sich vom Lenker per up/down Taste fernbedienen.

Weniger Streß und mehr Zeit zum Fahren,

denn unnötiges Anhalten wird vermieden. Entscheidungen über Fahrziele, Pausen, Umwege für z.B. Besichtigungen usw. können von der Gruppe beim Fahren besprochen werden.

Mehr Unterhaltung,

denn durch den intelligenten Audioeingang kann fast alles angeschlossen werden, was Musik macht!

Optimale Verständigung auch beim Radio hören,

denn die Audio-Funkautomatik schaltet die Musik, während eines eingehenden Funkspruches, in den Hintergrund!

Bedienung der Funkanlage

Die Bedienung gestaltet sich denkbar einfach:

Nach dem einschalten der Zündung mit dem Fahrzeugschlüssel ist das Gerät automatisch auf Empfang (mittlere Lautstärke !) und wartet stummgeschaltet bis ein empfangswürdiges (starkes) Signal auf dem PMR-Funkkanal 7 hereinkommt.

Wenn Sie mit einem anderen Fahrzeug sprechen möchten, drücken Sie auf die gelbe Taste (Sendetaste) und halten diese gedrückt solange Sie sprechen.

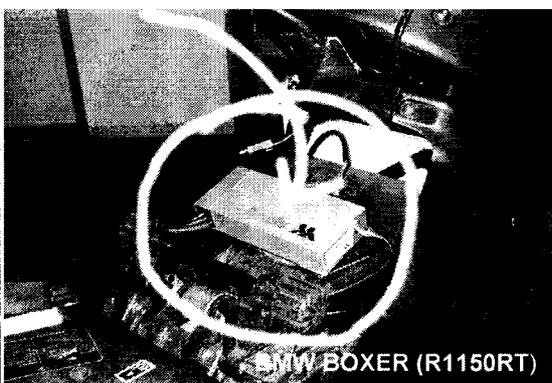
Die Lautstärke können Sie mit dem kleinen, sehr leichtgängigen Lebeltaster schrittweise einstellen. Ein kurzer Druck nach oben (up) erhöht die Lautstärke um eine Stufe. Ein kurzer Druck nach unten (down) verringert die Lautstärke um eine Stufe. Jede Stufe wird durch einen kurzen Piep-Ton im Helm quittiert.



Der Kanal 7 ist die Werkseinstellung und der von Motorradfahrern meist benutzte Kanal. Sie können diesen Kanal von außen nicht verändern. Intern stehen alle 8 PMR-Kanäle (446,006250 MHz bis 446,09375 MHz) zur Verfügung. Eine Änderung des Kanals ist in der Regel nicht notwendig und kann nur von uns im baehr-Werk durchgeführt werden !!!

Die Montage am Motorrad:

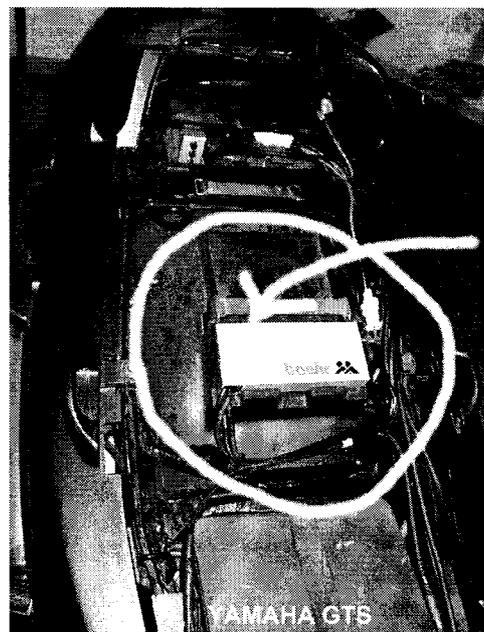
Das Steuergerät sollte an einem möglichst geschütztem Ort, z.B. unter der Verkleidung, unterm Sitz oder im Heckbürzel, mit dem mitgeliefertem technischen Klettband befestigt werden. Für alle Klebearbeiten gilt selbstverständlich:



Die Klebeflächen müssen sauber und fettfrei sein !!!

Bei sogenannten

"Motorrädern mit Charakter" wie Einzylindern, alten Boxern, Harley's, DUKATI's etc... muß das Steuergerät, aufgrund der teilweise erheblichen Vibrationen, in Gummi oder einem weichen Schaumstoff gelagert werden. Um Störungen im Funkgerät, aus dem Motorrad kommend, zu vermeiden, darf das ALU-Gehäuse des Steuergerätes keinen elektrischen Kontakt zum Motorradrahmen bzw. anderen



Metall-Teilen der Maschine bekommen ! Da, wie schon erwähnt, Motorräder mehr oder weniger vibrieren, sollten eventuelle kritische Scheuerstellen vermieden, bzw. mit etwas Gummi, Schaumstoff etc. entschärft werden.

Übrigens: Wasserschäden im Steuergerät sind in unserer 2-jährigen Garantie **nicht** enthalten.

Das **Lenkerbedienelement** (Sendetaste mit up/down Lautstärke-Hebeltaster) sollte so



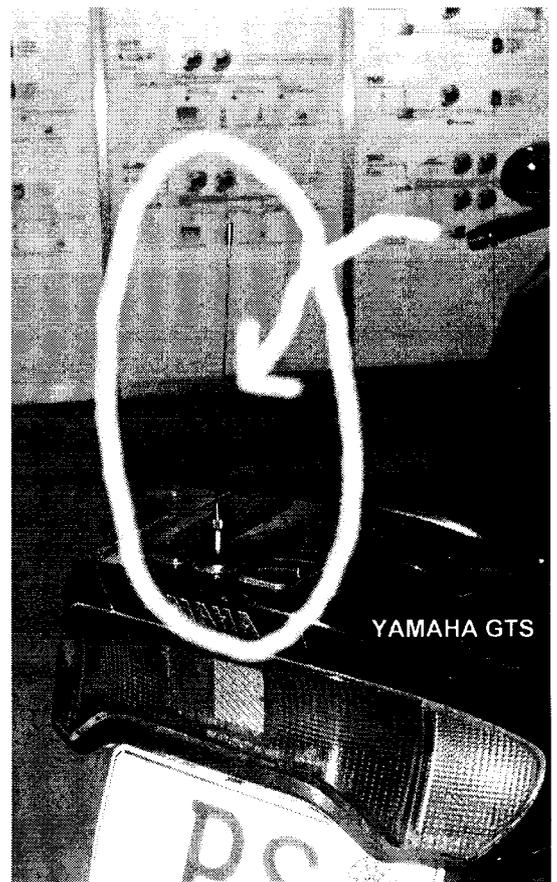
montiert werden, daß die linke Hand beim Senden nicht vom Lenker genommen werden muß. Der gelbe Knopf (P.T.T. = Sprechtaaste) sollte



entweder für den Daumen, oder bei etwas entfernterer Anordnung, für den nahezu ausgestreckten Zeigefinger gut und bequem erreichbar sein.

Die **Antenne** muß an einer möglichst hohen Stelle weit entfernt von typischen Störquellen, wie Zündspulen, ABS-Steuergeräten, Motronic-Boxen, etc. angebracht werden !!!

Der Antennenstrahler (der dünne Stab der Antenne), sollte senkrecht nach oben zeigen. Es dürfen sich keine metallischen Teile in der Nähe des Strahlers (minimum 15 cm Abstand, je mehr Abstand, je besser) befinden. Kann die Antenne nicht optimal montiert werden, so kann sich die Funk-Reichweite zum anderen Fahrzeug **erheblich** verringern !



Der Anschluß ans 12V Bordnetz:

Schließen Sie den + Pol der Stromversorgung ihrer Funkanlage (+ Pol = rotes Kabel, - Pol = schwarzes Kabel) nie direkt an die 12V Batterie an. Die Anlage benötigt zwar relativ wenig Energie, diese aber immer (Stichwort: Ruhestrom!). Ihre Motorradbatterie wäre nach einigen Tagen, an denen Sie nicht gefahren sind , leer.

Das rote Kabel (+ Pol) der Funkanlage sollte **immer** an eine Leitung nach der Zündung angeschlossen werden. Schauen Sie in Ihr Handbuch vom Fahrzeug, überprüfen Sie die

entsprechenden Kabel z.B. mit einer Prüflampe oder überlassen Sie den Einbau einem Fachmann bzw. Fachbetrieb.

Oft bietet sich auch ein Anschluß an die Lichtanlage, z.B. ans Rücklicht des Fahrzeuges an.

Das hat mehrere Vorteile: Oft sind die Kabel gut zu erreichen, Sie fahren nie wieder ohne Licht, da die Funkanlage dann ja nicht funktioniert, und Sie können sicher sein, dass Ihre Batterie nicht entladen wird, da ja das Licht mit ausgeht, wenn Ihre Zündung aus ist.

Aber Achtung ! es gibt seit neuestem Ausnahmen für diese Empfehlung.

Bei neuen **BMW** Modellen mit Integral-ABS Bremssystem, wie beispielsweise der BMW K1150RT oder der K1200LT, wird der Glühfaden der Rücklicht-Glühlampe von der ABS-Steuerbox elektronisch angesteuert und überwacht.

Um Fehlfunktionen zu vermeiden, zapfen Sie den Strom ausnahmsweise bitte **nicht** vom Rücklicht (Standlicht Glühlampe) ab.

Ihr oberster Grundsatz bei der Montage sollte lauten: „**Hände weg vom ABS**“.

Wenn Sie sich nicht sicher sind dann schauen Sie ins Handbuch Ihres Fahrzeuges, fragen Ihren Motorrad-Händler, oder überlassen den Einbau einem Profi.

Masse-Anschluß !

Das schwarze Kabel (- Pol) sollte an eine elektrisch gut leitende, blanke Stelle (vorher Farbe abkratzen) am Rahmen, z.B. Masseschraube oder mit dem Minus-Pol der 12V Motorrad-Batterie verbunden werden.

Wird die Funkanlage in **Kombination** mit einer **baehr Gegensprechanlage**, wie beispielsweise einer VERSO XL (Anschluß an einer der Universalschnittstellen) betrieben, so müssen **beide schwarze Kabel am gleichen Massepunkt**, vorzugsweise **- Pol der Batterie**, angeschlossen werden.

Wird dieser wichtige Punkt nicht beachtet, treten je nach Motorrad schwache bis heftige Störungen aus dem Motorrad-Bordnetz auf, wie z.B. ein drehzahlabhängiges Heulen der Lichtmaschine, ein Knackgeräusch beim Bremsen oder Blinken, ein Tickern von der Zündanlage usw. usw....

Unser eigentlich sehr wirksamer Entstörfilter für Störungen aus dem 12V Bordnetz, der SF-03-00, ist wirkungslos bei auseinander liegenden Masseanschlüssen !

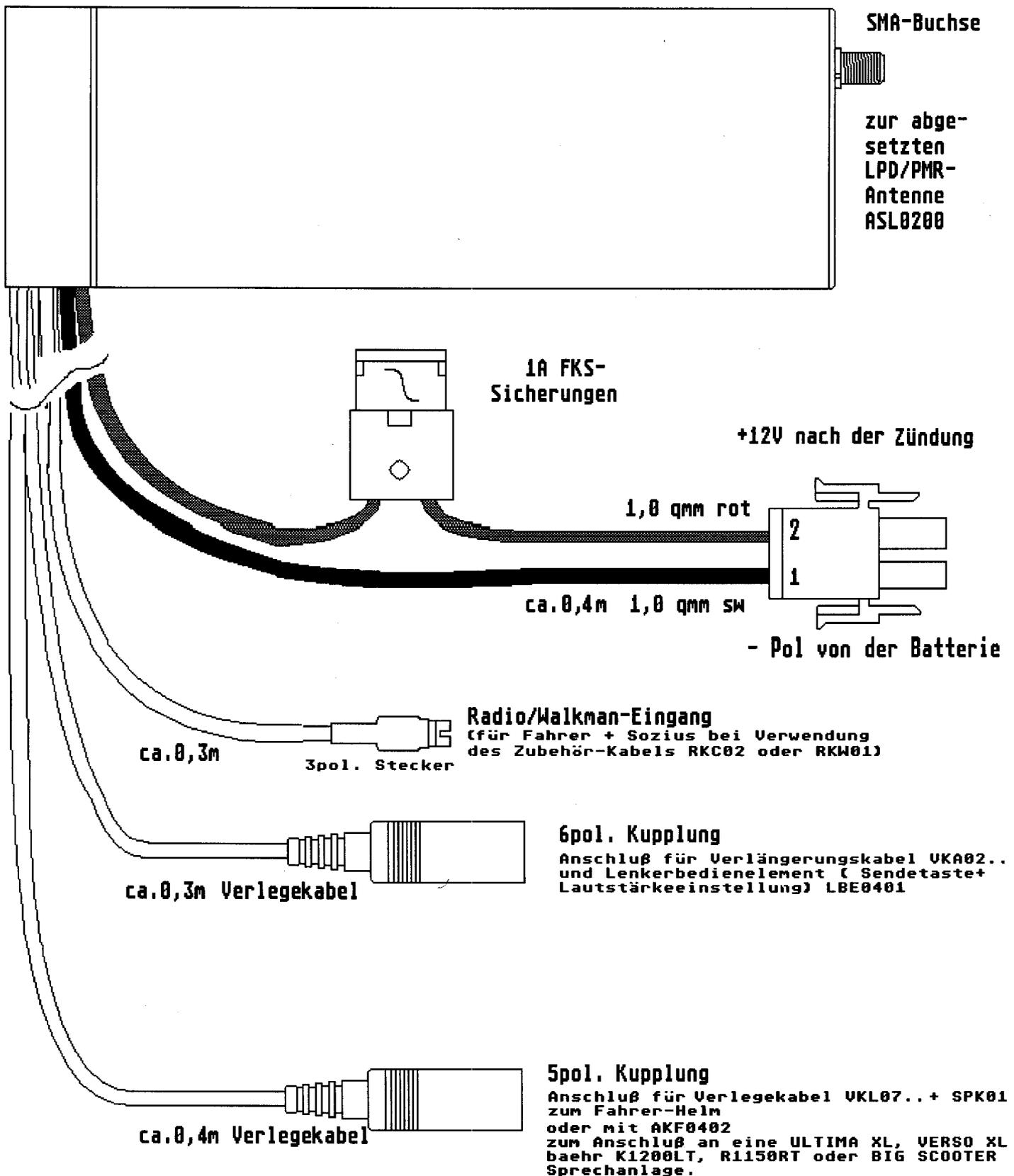
Warum ist das so ? , Masse ist doch gleich Masse, oder etwa nicht ?

Motorrad-Entwickler (und Verkäufer), egal welcher Nation, sind in der Regel sparsame Menschen. Zu den meisten elektrischen Verbrauchern wird die Zuleitung (+ Pol) über Kabel und die Rückleitung (- Pol) kostengünstig über den Motorrad-Rahmen geführt. Das spart 50% der Kabellänge und damit Geld und minimal auch Gewicht.

Motorrad-Rahmen sind in der Regel aus Stahl (manchmal kombiniert mit Aluminium) gebaut. Stahl ist nun im Vergleich zu Kupferkabeln ein eher mittelmäßiger elektrischer Leiter mit höherem elektrischem Widerstand. Durch die Spar-Wut der Motorrad-Hersteller fließen eine Vielzahl von Stömen kreuz und quer durch den Rahmen und erzeugen entsprechende Spannungsabfälle (sprich Störungen). Da Spannungsunterschiede nur an verschiedenen (auseinanderliegenden) Punkten auftreten, können Störungen unterdrückt werden, wenn die schwarzen Stromanschlußleitungen nur an **einem einzigen zentralen Massepunkt** angeschlossen werden.

Anschlußplan SGF-07-01

(Steuergerät der Funkanlage baehr PMR-Funk)



baehr-TZI-SGF0701

