

LIMORA

Erhalten, was bewegt.

Zündschloss

Ignition lock

Interrupteur allumage

Stuurslots voor onsteking contactslot

Blocchetto di accensione

Clausor





Zündschlösser, beziehungsweise Zündlenkschlösser bestehen im Wesentlichen aus zwei Baugruppen. Zum einen aus dem Schloss selbst und aus der dahinter angebrachten Kontaktplatte. Während die Kontaktplatten reiner Zündschlösser oft mit dem Schloss untrennbar vernietet sind, lassen sich die Kontaktplatten von Zündlenkschlössern in der Regel mit zwei Schrauben demonstrieren und einzeln austauschen.

Beide Teile eines Zündschlosses sind wartungsfrei. Der Schließzylinder darf nicht mit Öl geschmiert werden, weil das Öl aufgrund der Temperatur im Innenraum schnell verharzt. Auch die Verwendung von Graphit ist tabu. Zunächst schmiert Graphit sehr gut, wenn es jedoch verklumpt ist es für den Hauptteil des Verschleiß im Schloss verantwortlich. In früheren Zeiten war es ein probates Schmiermittel, heute sind technisch bessere Schmierstoffe auf dem Markt.

Wenn der Schließzylinder schwergängig wird, hilft ein kleiner (!) Spritzer Rostlöser auf Petroleumbasis, den Zylinder wieder gängig zu machen. Beachten Sie bitte, dass der Schlüssel nach Behandlung des Schlosses ölig schwarz ist. Mit entsprechenden Folgen für Tasche und Polster.

Sowohl Zündschlösser als auch Zündlenkschlösser sind dankbar für leichte Schlüsselbunde. Es sollten nicht mehr als zwei oder drei klassische PZ Schlüssel an dem Schlüsselbund hängen. Der sogenannte „Hausmeisterschlüsselbund“ belastet sowohl Schließzylinder als auch Kontaktplatte. Bei längeren Schließzylindern, wie von VW oder Triumph, kann der Schlüsselbund den Schließzylinder so weit bewegen, dass die Kontakte auf der Grundplatte keinen Gegenkontakt mehr finden und der Motor unvermittelt ausgeht. Generationen von Autoelektrikern kennen diesen Effekt.





Ignition locks or steering locks essentially consist of two subassemblies. One is the lock itself and the contact plate behind it. While the contact plates of pure ignition locks are often inseparably riveted to the lock, the contact plates of steering locks can usually be removed with two screws and replaced individually.

Both parts of an ignition lock are maintenance-free. The locking cylinder must not be lubricated with oil because the oil quickly resins due to the temperature in the interior. The use of graphite is also unwelcome. Graphite lubricates very well at first, but as soon as it clumps, it is responsible for most of the wear within the lock. In earlier times graphite was a proven lubricant, today technically better alternatives are available on the market.

If the locking cylinder becomes stiff, a small (!) spray of petroleum-based rust remover helps to make the cylinder moveable again. Please note that the key is oily black after treatment of the lock. With corresponding consequences for pocket and upholstery.

Both ignition locks and steering locks are grateful for lightweight keyrings. There should not be more than two or three keys attached to the key ring. The keyring

in caretaker-style burdens both the locking cylinder and the contact plate. With longer locking cylinders, such as from VW or Triumph, the key ring can move the locking cylinder so far that the contacts on the base plate no longer find a corresponding contact so that the engine suddenly stops. Generations of auto-electricians know this effect.





Les interrupteurs d'allumage ou les serrures de direction à allumage se composent essentiellement de deux ensembles.

L'une est la serrure elle-même et la plaque de contact derrière elle. Alors que les plaques de contact des serrures à allumage pur sont souvent rivetées de manière inséparable sur la serrure, les plaques de contact des serrures de direction à allumage peuvent généralement être retirées à l'aide de deux vis et remplacées individuellement.

Les deux parties d'une serrure d'allumage ne nécessitent aucun entretien. Le cylindre de fermeture ne doit pas être lubrifié avec de l'huile car l'huile résiste rapidement en raison de la température à l'intérieur. L'utilisation du graphite est également tabou. Le graphite lubrifie très bien au début, mais s'il s'agglutine, il est responsable de la plus grande partie de l'usure de la serrure. Auparavant, il s'agissait d'un lubrifiant éprouvé, aujourd'hui, des lubrifiants techniquement meilleurs sont sur le marché.

Si le cylindre de fermeture devient rigide, une petite (!) éclaboussure de dérouillant à base de pétrole aide à rendre le cylindre à nouveau mobile. Veuillez noter que la clé est noire huileuse après le traitement de

la serrure. Avec les conséquences correspondantes pour le sac et le rembourrage.

Les serrures d'allumage et les serrures de direction à allumage sont reconnaissantes pour les faisceaux de clés légers. Il ne doit pas y avoir plus de deux ou trois clés PZ classiques attachées au porte-clés. Le „trousseau de clés du concierge“ charge à la fois le cylindre de fermeture et la plaque de contact. Avec des cylindres de fermeture plus longs, comme ceux de VW ou Triumph, le porte-clés peut déplacer le cylindre de fermeture jusqu'à ce que les contacts de la plaque de base ne trouvent plus de contact et que le moteur s'arrête brusquement. Des générations d'électriciens automobiles connaissent cet effet.



 Contactsloten bestaan in wezen uit twee delen. De ene is het slot zelf en de contactplaat erachter. Terwijl de contactplaten van zuivere contactsloten vaak onlosmakelijk met het slot zijn vastgeklonken, kunnen de contactplaten van de contactsloten in de regel met twee schroeven worden verwijderd en afzonderlijk worden vervangen.

Beide delen van een contactslot zijn onderhoudsvrij. De sluitcilinder mag niet met olie worden gesmeerd, omdat de olie door de temperatuur in het interieur snel verharsen. Ook het gebruik van grafiet is taboe. Grafiet smeert eerst heel goed, maar als het klontert, is het verantwoordelijk voor het grootste deel van de slijtage in het slot. Vroeger was het een beproefd smeermiddel, tegenwoordig zijn er technisch betere smeermiddelen op de markt.

Als de sluitcilinder vast gaat zitten, helpt een kleine (!) spat roestverwijderaar op petroleumbasis om de cilinder weer beweeglijk te maken. Let erop dat de sleutel na behandeling van het slot olieachtig zwart is. Met alle gevolgen van dien voor de tas en de bekleding.

Zowel ontstekingssloten als stuursloten zijn dankbaar voor lichtbundels met sleutels. Er mogen niet

meer dan twee of drie klassieke PZ toetsen aan de sleutelhanger bevestigd zijn. De zogenaamde „Hausmeisterschlüsselbund“ belast zowel de sluitcilinder als de contactplaat. Bij langere vergrendelcilinders, zoals die van VW of Triumph, kan de sleutelhanger de vergrendelcilinder zo ver bewegen dat de contacten op de bodemplaat geen tegenligger meer vinden en de motor plotseling stopt. Generaties van auto-elektriciens kennen dit effect.





I bloccasterzo o il blocchetto accensione sono costituiti essenzialmente da due gruppi: la serratura stessa e la piastra di contatto dietro di essa. Mentre le piastre di contatto delle serrature ad accensione sono spesso rivettate in modo inseparabile, le piastre di contatto delle serrature dello sterzo possono di solito essere rimosse con due viti e sostituite singolarmente.

Entrambe le parti di un dispositivo di blocco dell'accensione non richiedono manutenzione. Il cilindro di chiusura non deve essere lubrificato con olio, poiché l'olio resiste rapidamente a causa della temperatura interna. Anche l'uso della grafite è tabù. La grafite lubrifica molto bene in un primo momento, ma se si solidifica, è responsabile della maggior parte dell'usura nella serratura. In passato era un lubrificante collaudato, oggi sono disponibili sul mercato lubrificanti tecnicamente migliori.

Se il cilindro di chiusura si irrigidisce, un piccolo (!) spruzzo di detergente antiruggine a base di petrolio contribuisce a renderlo nuovamente mobile. Si prega di notare che la chiave è nera e oleosa dopo il trattamento della serratura. Attenzione a non sporcare la tappezzeria!

Inoltre non ci dovrebbero essere più di due o tre chiavi in un unico portachiavi. Mazze di chiavi pesanti sovraccaricano sia il cilindro di chiusura che la piastra di contatto. In caso di cilindri di chiusura più lunghi, ad es. VW o Triumph, l'anello portachiavi può spostare il cilindro di chiusura fino al punto di danneggiare i contatti provocando un arresto del motore improvviso. Generazioni di elettricisti e automobilisti conoscono questo imprevisto.





El clausor y bloqueo de dirección son esencialmente dos piezas. Una es la cerradura misma y la otra la placa de contacto tras ella. Mientras que las placas de contacto de las cerraduras a menudo están remachadas de forma solidaria a la cerradura, se pueden quitar con dos tornillos y reemplazarse individualmente.

Ambas partes de una cerradura de encendido no necesitan mantenimiento. El cilindro de bloqueo no debe lubricarse con aceite porque el aceite resiste rápidamente debido a la temperatura en el interior. El uso de grafito tampoco es aconsejable. El grafito lubrica muy bien al principio, pero tan pronto como se agolpa, es responsable de la mayor parte del desgaste dentro de la cerradura. En tiempos anteriores, el grafito era un lubricante por excelencia, hoy en día existen mejores alternativas técnicamente disponibles en el mercado.

Si el clausor se vuelve rígido, un pequeño rociador de óxido a base de petróleo ayuda a que el cilindro se mueva de nuevo. Tenga en cuenta que esta solución deja un color negro aceitoso después del tratamiento de la cerradura. Con las consecuencias correspondientes para el bolsillo y la tapicería.

Las cerraduras agradecen los llaveros livianos. No debe haber más de dos o tres llaves asociadas al llavero. Un llavero lleno o pesado carga el clausor. Con clausores largos, como VW o Triumph, el llavero puede mover el cilindro de bloqueo tanto que se muevan los contactos para el arranque, de modo que el motor se detenga repentinamente. Generaciones de electricistas conocen este efecto.



Schlossöl/Lock Oil/Huile a cylindre de fermeture/ Slotolie/Olio per serratura/Aceite para cerraduras

- löst Eis in zugefrorenen Schlössern schnell und zuverlässig wieder auf, verhindert weiteres Einfrieren und schmiert das Schloss dauerhaft
- quickly and reliably dissolves ice in frozen locks, prevents further freezing and lubricates the lock permanently
- dissout rapidement et de façon fiable la glace dans les écluses gelées, prévient le gel et lubrifie l'écluse de façon permanente
- lost snel en betrouwbaar ijs op in bevroren sluizen, voorkomt verder bevriezen en smeert de sluis permanent
- scioglie il ghiaccio in modo rapido e affidabile, impedisce un ulteriore congelamento e lubrifica permanentemente la serratura
- disuelve hielo de manera rápida y segura en cerraduras congeladas, previene la congelación adicional y lubrica la cerradura permanentemente

ml	ID
50	531560

Universalöl/Technical oil/Huile universelle/Universele olie/Olio universale/Aceite técnico

ml	ID
50	480221

Multifunktionsöl/Multi purpose oil/Huile universelle/Multifunctionele olie/Olio multifunzionale/Aceite de multiuso

- hochwirksame Multi-7-Feinpflege
- highly effective Multi-7 fine care
- très efficace Multi-7 fine care
- zeer effectieve Multi-7 fijn verzorging
- Multi-7 altamente efficace
- entretien multiple en 7 étapes

ml	ID
400	294716





Limora Zentrallager

Industriepark Nord 21

D - 53567 Buchholz

Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0

E-Mail: Limora@Limora.com

Internet: www.Limora.com



531631

LC15052023