



## Montageanleitung für elektrisches Gebläse Best.-Nr. 501906

1. Die +V-Batterieklammer abklemmen und das Wassersystem entleeren. Entfernen Sie die Lüfterhaube, die Kühlerstreben und den Originallüfter. Montieren Sie die unteren Halterungen mit den M6-Muttern und Unterlegscheiben lose. Lösen Sie die unteren Kühlerbefestigungsschrauben, heben Sie den Kühler an und schieben Sie die untere Halterungsbaugruppe zwischen den Kühler und die Isoliergummis, und zwar so, dass die beiden unteren Befestigungsbolzen des Kühlers zwischen den Gabeln der Halterung sitzen.
2. Montieren Sie die obere Halterung und den Lüfter mit den Bolzen, M6-Muttern und Unterlegscheiben. Die Baugruppe vorsichtig zwischen dem Kühler und der ursprünglichen Lüfterhalterung absenken. Die obere Halterung sollte über die oberen Bolzen einhaken, so dass der Lüfter hängen bleibt.
3. Von der Unterseite des Fahrzeugs aus den kleineren Teil der unteren Halterung mit den Lüfterbolzen auf die Löcher im Lüfter ausrichten und mit den M6-Muttern und Unterlegscheiben befestigen.
4. Montieren Sie die oberen Kühlerstreben wieder über den oberen Lüfterhalterungen, ziehen Sie die oberen und unteren Kühlerbefestigungsschrauben und dann die 2 Einstellschrauben an den Lüfterhalterungen an.
5. Befolgen Sie die Anweisungen zur elektronischen Gebläsesteuerung für Informationen zur Verkabelung und Einrichtung. Die Gebläsesteuerung sollte in den oberen Kühler Schlauch in der Nähe des Kühlers eingesetzt werden.

## Einrichtung

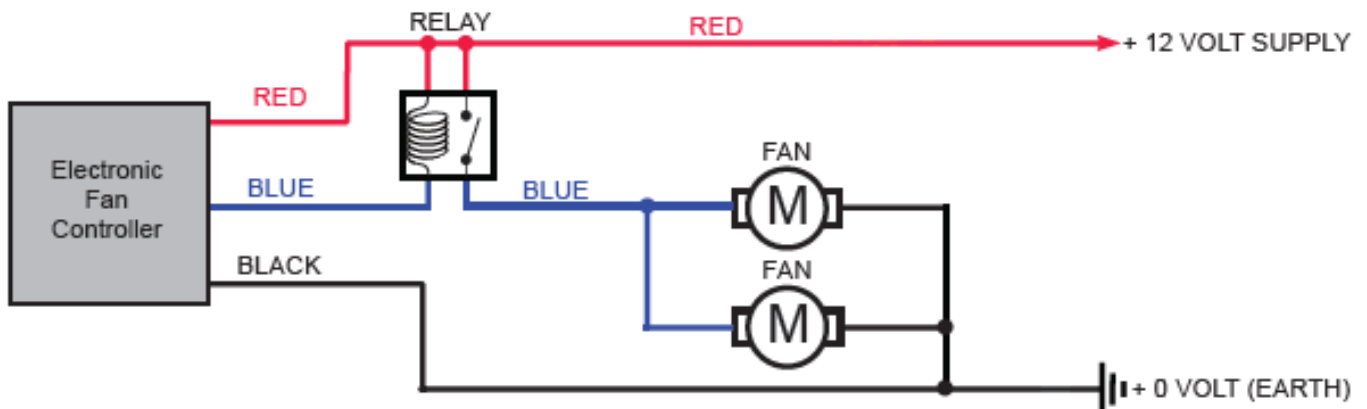
Bevor Sie Änderungen an Ihrem System vornehmen, vergewissern Sie sich, dass das Steuergerät die richtige Größe hat. Wählen Sie eine Position für das Steuergerät in einem geraden Abschnitt eines der Hauptkühlerschläuche und stellen Sie sicher, dass:

**A)** Genügend gerader Schlauch vorhanden ist, um die gesamte Länge des EFC zu erreichen, und die Einstellung zugänglich ist.

**B)** Die EFC ist in ständigem Kontakt mit dem Kühlmittel. Lassen Sie das Kühlsystem teilweise ab, damit Sie den Schlauch entfernen können. Eventuell muss ein 20-mm-Abschnitt des Schlauchs an der Stelle entfernt werden, an der Sie das Steuergerät anbringen möchten.

Befestigen Sie den Schlauch mit den mitgelieferten Schlauchschellen am Steuergerät.

Füllen Sie Kühlmittel nach und überprüfen Sie das Steuergerät auf Lecks. Die Temperatur, bei der die EFC den Lüfter einschaltet, ist zwischen 70°-120°C einstellbar und schaltet sich automatisch ab, wenn die Kühlmitteltemperatur um 3°C gesunken ist.



## Elektrische Verbindungen

Klemmen Sie vor dem Start die Fahrzeugbatterie ab. Beim Herstellen von Anschlüssen ist äußerste Sorgfalt geboten, einschließlich der Verwendung korrekter Crimpwerkzeuge und der Sicherstellung einer guten Masseverbindung.

1. Montieren Sie das Relais an einer geeigneten, vor Witterungseinflüssen geschützten Stelle und achten Sie darauf, dass die Kabel nicht belastet werden.
2. Schließen Sie das SCHWARZE Kabel an einen guten Erdungspunkt an.
3. Schließen Sie das dicke ROTE Kabel an eine abgesicherte 12-V-Versorgung an. (Es wird empfohlen, eine zündungsgesteuerte Versorgung zu verwenden, damit das Steuergerät bei ausgeschaltetem Motor nicht arbeitet.)

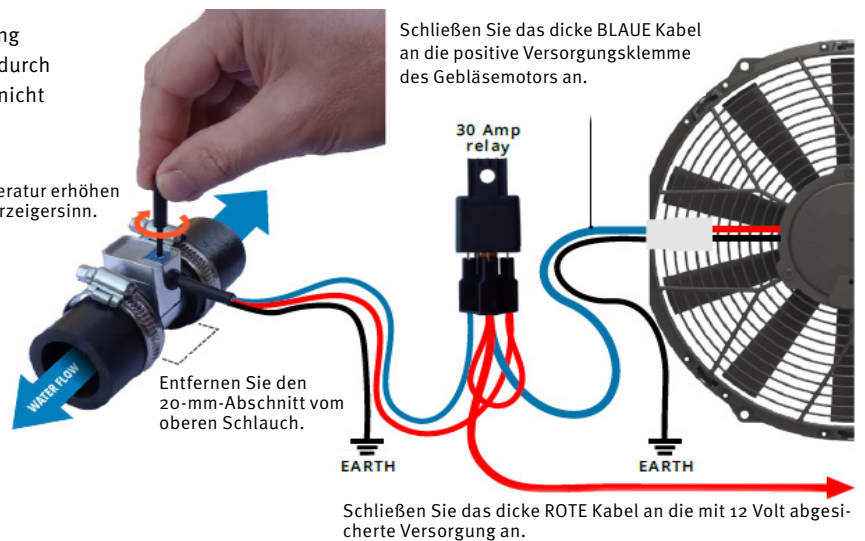
Wenn die Versorgung permanent unter Spannung steht, kann die EFC nach dem Abschalten des Motors arbeiten. Dies kann auch den Betrieb der Alarmanlage/Wegfahrsperrung beeinträchtigen oder die Batterie entladen).

4. Schließen Sie das dicke BLAUE Kabel an den Pluspol des Gebläsemotors an.
5. Das SCHWARZE Kabel des Gebläses an einen guten Massepunkt anschließen.
6. Sichern Sie alle Drähte und den Kabelbaum mit den mitgelieferten Kabelbindern und schließen Sie die Fahrzeugbatterie wieder an.

**Hinweis:** Die Richtung des Wasserflusses durch das Steuergerät ist nicht wichtig.

Temperatur erhöhen im Uhrzeigersinn.

Dieses Gerät ist nur für Fahrzeuge mit negativer Erdung geeignet. Es kann nicht in ein Fahrzeug mit positiver Masse eingebaut werden. Der Versuch einer umgekehrten Verdrahtung kann zu einer dauerhaften Beschädigung des EFC führen.



Schließen Sie das dicke BLAUE Kabel an die positive Versorgungsklemme des Gebläsemotors an.

Schließen Sie das dicke ROTE Kabel an die mit 12 Volt abgesicherte Versorgung an.

## Einrichten

Die Temperatur, bei der das Gebläse von der EFC eingeschaltet wird, wird durch Drehen des kleinen Reglers im Inneren des Gehäuses der EFC eingestellt. Der Einstellbereich beträgt nur eine  $\frac{3}{4}$ -Umdrehung ( $270^\circ$ ). Nicht mit Gewalt über den Anschlag hinaus drehen, da dies zu dauerhaften Schäden führt und die Garantie erlischt. Verwenden Sie zum Einstellen nur das mitgelieferte Einstellwerkzeug. Der Temperaturbereich beträgt  $70^\circ\text{C}$ - $120^\circ\text{C}$  ( $150^\circ\text{F}$ - $250^\circ\text{F}$ ).

1. Stellen Sie das Gerät auf Minimum (vollständig gegen den Uhrzeigersinn).
2. Starten Sie den Motor und lassen Sie ihn warmlaufen. Das Gebläse sollte sich einschalten, wenn die Kühlmitteltemperatur etwa  $70^\circ\text{C}$  ( $150^\circ\text{F}$ ) erreicht.
3. Erhöhen Sie die Einstellung weiter, bis das Gebläse bei normaler Betriebstemperatur des Motors ausgeschaltet bleibt. Das Gebläse schaltet sich dann ein, wenn die Motortemperatur den Normalwert überschreitet.
4. Wenn die Einstellungen abgeschlossen sind, die Staubkappe anbringen.

- D) Die EFC arbeitet mit einem Erdungs- oder Erdungsschaltkreis.
- E) Wenn die EFC an eine permanente Spannung angeschlossen wird, verbraucht sie ca. 1,0 Milliampere Strom, was ungefähr  $\frac{1}{10}$  des Stroms entspricht, der eine Uhr versorgt.
- F) In einigen Fällen kann die Montage des EFC in unmittelbarer Nähe von Hochspannungsleitungen den korrekten Betrieb beeinträchtigen. (siehe Fehlersuche für die Lösung)

## Trennen der 12-Volt-Einspeisung

Die EFC-Elektronik UND die Versorgung des Lüfters sind so miteinander verbunden, dass ein einziger Anschluss an eine 12-Volt-Versorgung beides versorgt.

In manchen Fällen kann es besser sein, die beiden Versorgungen zu trennen, wenn z.B. der Zündschalter nicht ausreichend dimensioniert ist, um den Lüfter zu betreiben.

Die Trennung der beiden Einspeisungen ist recht einfach. An der Unterseite des Relaisgehäuses befindet sich ein roter Verbindungsdraht, der die FAN- und die EFC-Versorgung miteinander verbindet. Schneiden Sie diesen einfach am Ende neben dem dicken roten Draht ab, so dass der Verbindungsdraht mit dem dünnen roten Draht verbunden bleibt. Schließen Sie nun das dünne rote Kabel an die 12-Volt-Versorgung der Zündung an. Das dicke rote Kabel kann dann an eine geeignete abgesicherte Versorgung angeschlossen werden.

## Wichtige Informationen

- A) Die EFC kann keine kühlungsbedingten Probleme kompensieren, die zu einer Überhitzung führen können. Wenn die Temperatur des Kühlmittels  $125^\circ\text{C}$  überschreitet, kann die EFC beschädigt werden.
- B) Jegliche Änderungen am Kabelbaum oder die Verwendung eines anderen Relais führen zum Erlöschen der Garantie.
- C) Da das Gehäuse der EFC aus Aluminium besteht, muss unbedingt ein geeignetes Korrosionsschutzmittel für das Kühlsystem verwendet werden.

## Leitfaden zur Fehlerbehebung

Symptom	Mögliche Ursache	Lösung
Die EFC funktioniert überhaupt nicht	Kompatibilität mit falscher Polarität	EFC und Fahrzeugspezifikation prüfen
	Fehlende 12-V-Versorgung	12v-Versorgung prüfen
	Unzuverlässige Erdverbindung	Erdungsanschluss prüfen
	Kein heißes Wasser im System oder Lufttasche	Prüfen Sie, ob die EFC mit heißem Wasser in Berührung kommt, z. B. über 70 °C Mindest-EFC-Einstellung
Lüfter ständig eingeschaltet	Falsche Verdrahtung	Verbindungen prüfen
	Störung durch Zündung	EFC zum unteren Schlauch bringen
		EFC-Drähte von den HT-Leitungen wegführen Änderung HT führt zu unterdrücktem Typ
Gebläse pulsiert/summt	Schlechte Verbindung in der 12-Volt-Versorgung	Überprüfen Sie alle Steckverbinder der 12-Volt-Versorgung, insbesondere alle Crimps.
	Die Versorgungsspannung fällt ab, wenn das Gebläse eingeschaltet wird (das Gebläse nimmt einen hohen Strom auf, wenn es sich einschaltet)	Lichtmaschine oder Dynamo prüfen Batteriespannung prüfen
Störung durch Zündung	EFC befindet sich in der Nähe der HT-Leitungen oder die Störung wird durch elektronische Hochleistungszündsysteme verursacht	Siehe oben



### Kühlerschläuche

Jaguar: E-Type 5.3 V12 Serie 3 (1971-74)

Kevlar-verstärkt. 21-teiliger Satz inklusive Heizungsschläuchen

Kevlar Kühlerschlauchsätze, komplett mit Heizungsschläuchen. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Kühler- und Heizungsschläuchen sind unsere Schlauchsätze mit einem integrierten Band aus hochwertigem Kevlar verstärkt und bieten somit hervorragende Haltbarkeit und Zuverlässigkeit. Sowohl für täglichen Gebrauch wie auch für den Competition Einsatz verwendbar.

Best.-Nr. 318015



**Limora central warehouse**  
 Industriepark Nord 21  
 D - 53567 Buchholz  
 Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0  
 E-Mail: Limora@Limora.com  
 Internet: www.Limora.com

**Fitting instructions for electric fan Part no. 501906**

1. Disconnect +ve battery terminal and drain watersystem . Remove the fan shroud, the radiator stays and original fan. Assemble the lower brackets loosely using the M6 nuts and washers. Loosen the lower radiator mounting bolts, lift the radiator and slide the lower bracket assembly between the radiator and the isolation rubbers orientated so that both the radiator lower mounting studs sit between the forks of the bracket.
2. Assemble the top bracket and fan using the studs, M6 nuts and washers. Carefully lower the assembly into place between the radiator and the original fan mount. The top mount should hook over the top studs leaving the fan hanging.
3. From underneath the car align the smaller part of the lower bracket fan studs with the holes in the fan and fasten using the M6 nuts and washers.
4. Reassemble the upper radiator stays over the upper fan brackets, torque the upper and lowers radiator mounting bolts then the 2 adjustment bolts on the fan brackets.
5. Follow Electronic Fan Controller instructions for information on wiring and setup. Fan controller should be placed in the top near side radiator hose.

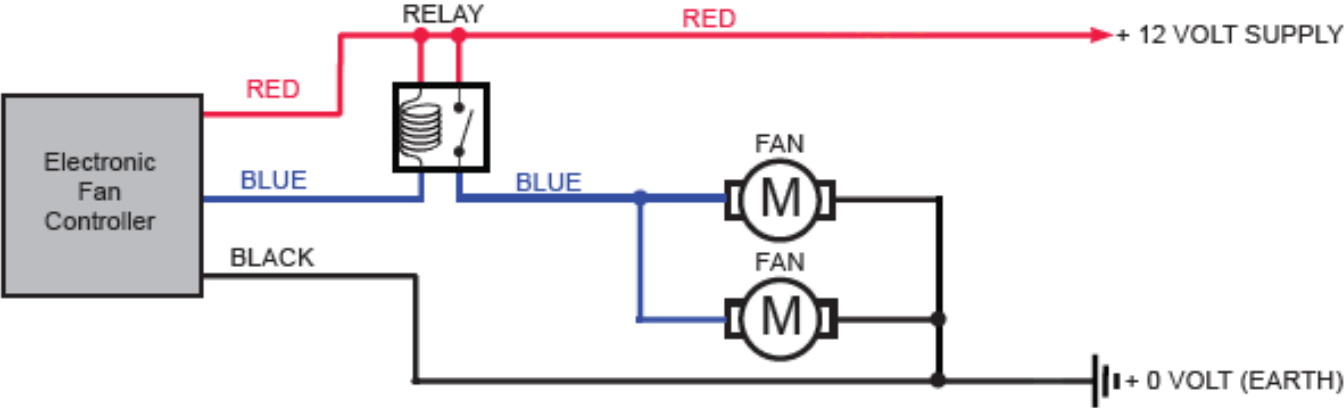
**Installation**

Before making any alterations to your system ensure that the controller is the correct size. Choose a position for the controller in a straight section of one of the main radiator hoses, ensuring that:

- A)** There is sufficient straight hose to fit the full length of the EFC and the adjustment is accessible.
- B)** The EFC will be in constant contact with the coolant. Partially drain the cooling system to allow you to remove the hose. It may be necessary to remove a 20mm section from the hose at the position that you want the controller.

Clamp the hose to the controller using the hose clips provided. Top up the coolant and check for leaks.

The temperature at which the EFC switches on the fan is adjustable between 70°-120°C and will automatically switch off when the coolant temperature has reduced by 3°C.

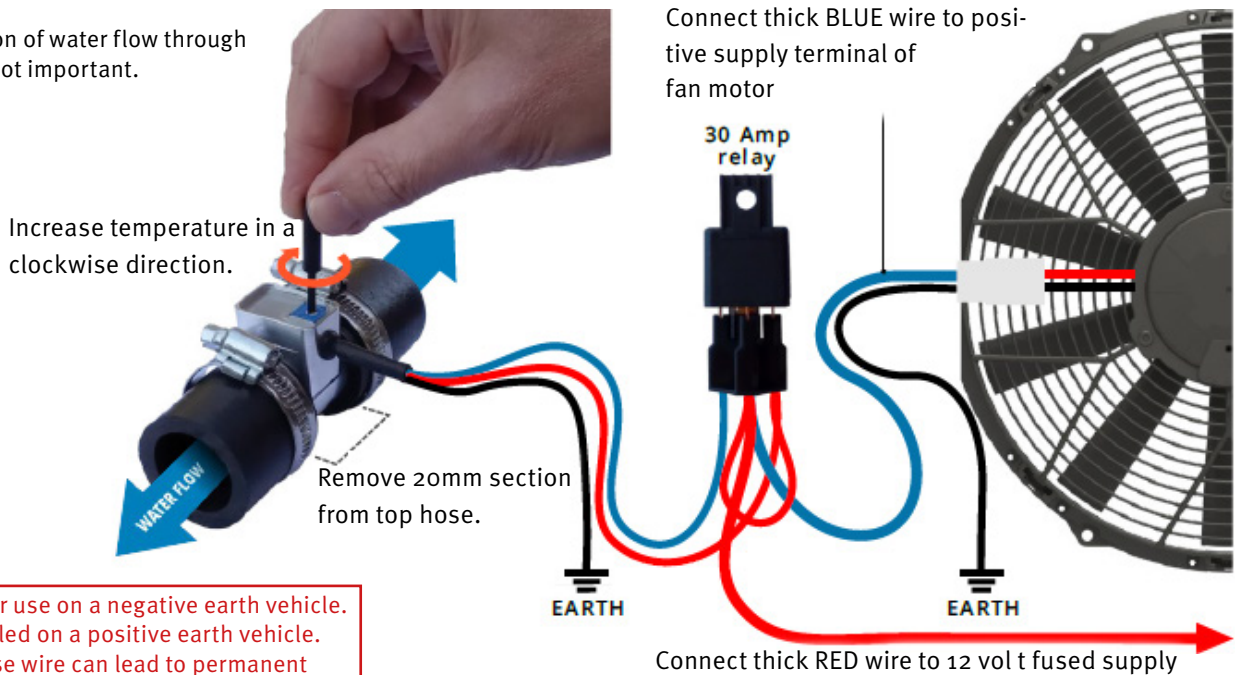


## Electrical Connections

Before starting, disconnect the vehicle battery. Extreme care must be taken whilst making any connections including using correct crimping tools and ensuring good earth connections.

1. Mount the relay in a suitable position protected from the elements and ensuring there will be no strain on any wiring.
2. Connect the BLACK wire to a good earth point.
3. Connect the thick RED wire to a fused 12v supply. (It is recommended that the feed is from an ignition controlled supply such that the controller will not operate when the engine is switched off. If the supply is a permanent live the EFC may operate after the engine is switched off. This may also affect alarm/immobilizer operation or drain the battery).
4. Connect the thick BLUE wire to the positive supply of the fan motor.
5. Connect the BLACK wire of the fan to a good earth point.
6. Secure all wires and loom with the ties provided and reconnect vehicle battery.

**Note:** The direction of water flow through the controller is not important.



This unit is only for use on a negative earth vehicle. It cannot be installed on a positive earth vehicle. Attempts to reverse wire can lead to permanent damage of the EFC.

## Set up

The temperature at which the fan is switched on by the EFC is set by turning the small control inside the body of the EFC. The adjustment range is only  $\frac{3}{4}$  of a turn ( $270^\circ$ ) total rotation. Do not force past the stop or permanent damage will be done and all warranty is void. Only adjust using the adjustment tool supplied. The temperature range is  $70^\circ\text{C}$ - $120^\circ\text{C}$  ( $150^\circ\text{F}$ - $250^\circ\text{F}$ ).

1. Set the unit to its minimum (fully anti clockwise).
2. Start the engine and allow the engine to get warm, The fan should operate when the coolant temperature reaches approximately  $70^\circ\text{C}$  ( $150^\circ\text{F}$ ).
3. Continue to increase the setting until the fan remains off when the engine is at normal running temperature. The fan will then operate if the engine temperature exceeds normal.
4. When adjustments are finished fit the dust cap.

## Important Information

- A) The EFC cannot compensate for cooling related problems that may lead to overheating. If the temperature of the coolant exceeds  $125^\circ\text{C}$  damage to the EFC may occur.
- B) Any modifications to the loom or use of different relay will invalidate warranty.
- C) The EFC body is aluminium it is imperative that a suitable corrosion inhibitor is used in the cooling system.

- D) The EFC utilizes a ground or earth switching circuit.
- E) If connected to a permanent live the EFC will consume approximately 1.0 milliamp of power equivalent to approximately  $\frac{1}{10}$ , the power feeding a clock.
- F) In some cases mounting the EFC in close proximity to HT leads can affect correct operation. (see trouble shooting for solution)

## Separating The 12 Volt Feeds

The EFC electronics AND the supply for the fan are connected together such that a single connection to a 12volt supply will power both.

In some cases it may be preferable to separate the two feeds, if for instance the ignition switch is not of sufficient rating to operate the fan.

Separating the two feeds is quite straightforward. At the bottom of the relay housing there is a red link wire that links the FAN and EFC supply, simply cut this at the end next to the thick red wire, leaving the link connected to the thin red. Now connect the thin red to the ignition 12 volt supply. The thick red can then be connected to a suitable fused supply.



## Troubleshooting Guide

Symptom	Possible Cause	Solution
EFC does not operate at all	Incorrect polarity compatibility	Check EFC & vehicle specification
	Lack of 12v supply	Check 12v supply
	Unreliable earth connection	Check earth connection
	No hot water in system or air pocket	Check EFC is in contact with hot water eg above 70°C minimum EFC setting
Fan on constantly	Incorrect wiring	Check connections
	Interference from ignition	Move EFC to bottom hose
		Move EFC wires away from HT Leads
Change HT leads to suppressed type		
Fan pulsing/buzzing	Poor connection in 12 volt supply	Check all connectors in the 12 volt supply, especially any crimps
	Supply voltage drops when fan energises (fan takes a high current when it switches on)	Check alternator or dynamo
		Check battery voltage
Interference from ignition	EFC is close to the HT leads or interference is due to high power electronic ignition systems	See above



### Radiator hose kit

Jaguar: E-Type 5.3 V12 Series 3 (1971-74)

Kevlar reinforced. Set with 21 lines incl. heater hoses

Kevlar hose kits for radiator and heater. Reinforced with an integral band of Kevlar these hoses offer durability and reliability for competition use. Their superior quality reduces the risk of component failure and enables higher temperatures and pressures to be maintained with complete confidence. Kits includes heater hoses.

Part no. 318015



**Limora siège social**  
Industriepark Nord 21  
D - 53567 Buchholz  
France  
+33 (0) 139 - 57 05 99  
International  
+49 (0) 26 83 - 97 99 0  
E-Mail : Limora@Limora.com  
Internet : www.Limora.com

**Instructions de montage pour la soufflerie électrique Réf. 501906**

1. Débranchez la borne +V de la batterie et videz le système d'eau. Retirez le capot du ventilateur, les entretoises du radiateur et le ventilateur d'origine. Montez sans serrer les supports inférieurs avec les écrous M6 et les rondelles. Des-serrez les vis de fixation inférieures du radiateur, soulevez le radiateur et glissez l'ensemble de support inférieur entre le radiateur et les caoutchoucs isolants, en veillant à ce que les deux boulons de fixation inférieurs du radiateur se trouvent entre les fourches du support.
2. Monter le support supérieur et le ventilateur avec les boulons, les écrous M6 et les rondelles. Abaissez soigneusement l'ensemble entre le radiateur et le support de ventilateur d'origine. Le support supérieur doit s'accrocher sur les boulons supérieurs de manière à ce que le ventilateur reste suspendu.
- 3) Depuis le bas du véhicule, aligner la plus petite partie du support inférieur avec les boulons du ventilateur sur les trous du ventilateur et la fixer avec les écrous M6 et les rondelles.
4. Remontez les entretoises supérieures du radiateur au-dessus des supports supérieurs du ventilateur, serrez les vis de fixation supérieures et inférieures du radiateur, puis les 2 vis de réglage sur les supports du ventilateur.
5. Suivez les instructions relatives à la commande électronique du ventilateur pour obtenir des informations sur le câblage et l'installation. La commande du ventilateur doit être insérée dans le tuyau supérieur du radiateur, près du radiateur.

**Installation**

Avant d'apporter des modifications à votre système, assurez-vous que le calculateur est de la bonne taille. Choisissez une position pour le contrôleur dans une section droite de l'un des tuyaux de refroidissement principal et assurez-vous que:

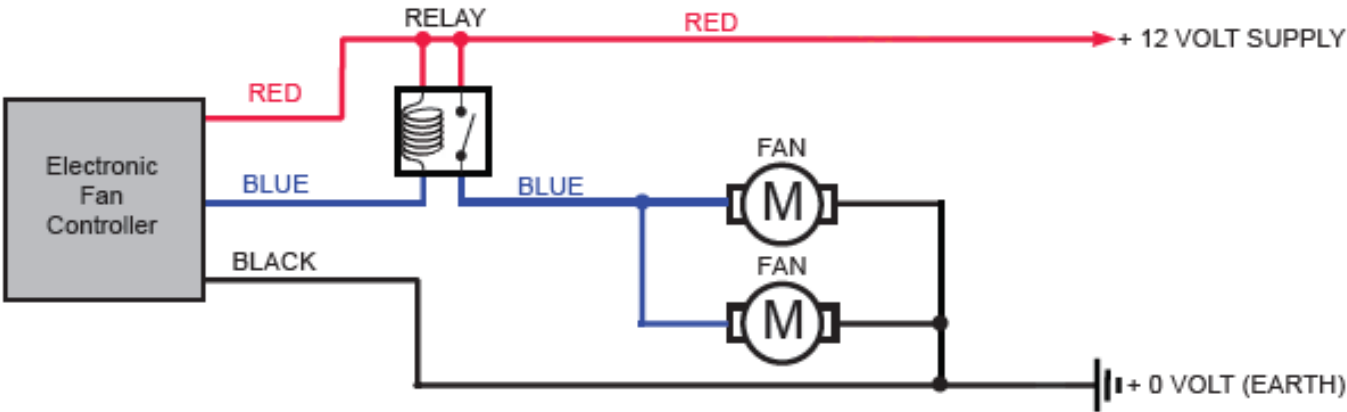
- A)** Il y a suffisamment de tuyau droit pour atteindre toute la longueur de l'EFC et que le réglage est accessible.
- B)** L'EFC est en contact permanent avec le liquide de refroidissement. Vidanger partiellement le système de refroidissement pour pouvoir retirer le tuyau. Il peut être nécessaire de retirer une section de 20 mm du tuyau à l'endroit où vous souhaitez installer le contrôleur.

Fixez le tuyau au calculateur à l'aide des colliers de serrage fournis.

Faites l'appoint de liquide de refroidissement et vérifiez que le calculateur ne fuit pas. La température à laquelle l'EFC met en marche le ventilateur est réglable. réglable entre 70°-120°C et s'arrête automatiquement lorsque la température du réfrigérant a baissé de 3°C.

**Connexions électriques**

Débranchez la batterie du véhicule avant de démarrer. Un soin extrême doit être apporté à la réalisation des connexions, y compris l'utilisation d'outils de sertissage corrects et la garantie d'une

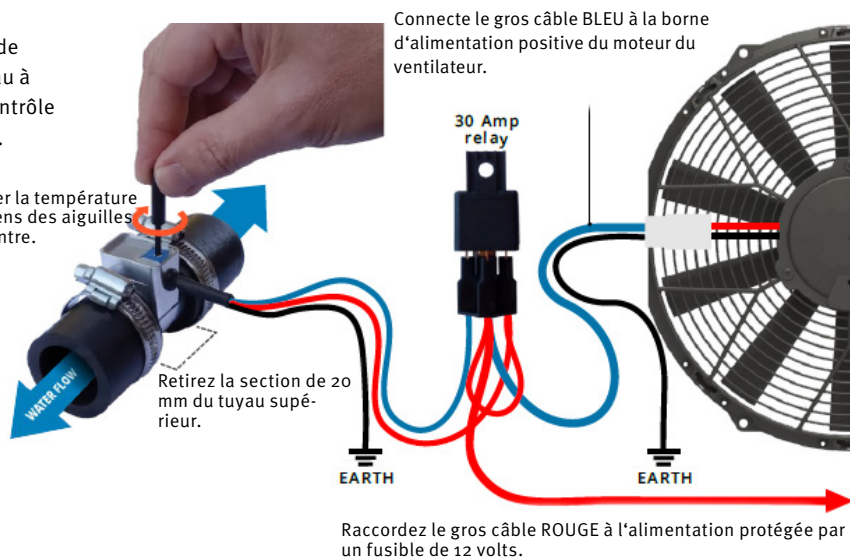


bonne connexion à la masse.

1. Installez le relais dans un endroit approprié, à l'abri des intempéries, en veillant à ne pas exercer de contrainte sur les câbles.
2. Connectez le câble NOIR à un bon point de mise à la terre.
3. Branchez le gros câble ROUGE à une alimentation 12 V protégée par un fusible. (Il est recommandé d'utiliser une alimentation commandée par l'allumage afin que le calculateur ne fonctionne pas lorsque le moteur est éteint. Si l'alimentation est sous tension en permanence, l'EFC peut fonctionner après l'arrêt du moteur. Cela peut également affecter le fonctionnement du système d'alarme/antidémarrage ou décharger la batterie).
4. Connecter le gros câble BLEU à la borne positive du moteur du ventilateur.
5. Connectez le câble NOIR du ventilateur à un bon point de masse.
6. Sécuriser tous les fils et le faisceau de câbles avec les colliers de serrage fournis et reconnecter la batterie du véhicule.

**Remarque :** le sens de l'écoulement de l'eau à travers l'unité de contrôle n'est pas important.

Augmenter la température dans le sens des aiguilles d'une montre.



Cet appareil ne peut être utilisé que dans des véhicules avec une masse négative. Il ne peut pas être installé dans un véhicule avec une masse positive. Toute tentative de câblage inversé risque d'endommager définitivement l'EFC.

## Mettre en place

La température à laquelle la soufflerie est activée par l'EFC est réglée en tournant le petit bouton de réglage situé à l'intérieur du boîtier de l'EFC. La plage de réglage est de seulement un tour  $\frac{3}{4}$  (270°). Ne pas forcer en tournant au-delà de la butée, car cela entraînerait des dommages permanents et annulerait la garantie. N'utiliser que l'outil de réglage fourni pour le réglage. La plage de température est de 70°C-120°C (150°F-250°F).

1. Réglez l'appareil au minimum (complètement dans le sens inverse des aiguilles d'une montre).
2. Démarrez le moteur et laissez-le chauffer. Le ventilateur doit se mettre en marche lorsque la température du liquide de refroidissement atteint environ 70°C (150°F).
3. Continuez à augmenter le réglage jusqu'à ce que le ventilateur reste éteint à la température de fonctionnement normale du moteur. Le ventilateur se met ensuite en marche lorsque la température du moteur dépasse la valeur normale.
- 4) Lorsque les réglages sont terminés, placer le cache-poussière.

## Informations importantes

- A) L'EFC ne peut pas compenser les problèmes liés au refroidissement qui peuvent entraîner une surchauffe. Si la température du liquide de refroidissement dépasse 125°C, l'EFC peut être endommagée.
- B) Toute modification du faisceau de câbles ou l'utilisation d'un autre relais entraîne l'annulation de la garantie.
- C) Le boîtier de l'EFC étant en aluminium, il est impératif d'utiliser un produit anticorrosion approprié pour le système de refroidissement.

- D) L'EFC fonctionne avec un circuit de mise à la terre ou de mise à la masse.
- E) Lorsque l'EFC est connectée à une tension permanente, elle consomme environ 1,0 milliampère de courant, ce qui correspond à environ 1/10 du courant qui alimente une horloge.
- F) Dans certains cas, le montage de l'EFC à proximité immédiate de lignes à haute tension peut nuire à son bon fonctionnement. (voir Dépannage pour la solution)

## Déconnexion de l'alimentation 12 volts

L'électronique EFC ET l'alimentation du ventilateur sont reliées de telle sorte qu'une seule connexion à une alimentation de 12 volts alimente les deux.

Dans certains cas, il peut être préférable de séparer les deux alimentations, par exemple si l'interrupteur d'allumage n'est pas suffisamment dimensionné pour faire fonctionner le ventilateur.

La séparation des deux alimentations est assez simple. Sur la partie inférieure du boîtier du relais se trouve un fil de connexion rouge qui relie l'alimentation FAN et l'alimentation EFC. Coupez-le simplement à son extrémité, à côté du fil rouge épais, de sorte que le fil de connexion reste relié au fil rouge fin. Connectez maintenant le fil rouge fin à l'alimentation 12 volts de l'allumage. Le fil rouge épais peut ensuite être raccordé à une alimentation à fusible appropriée.



## Guide de dépannage

Symptôme	Cause possible	Solution
L'EFC ne fonctionne pas du tout	Compatibilité avec la mauvaise polarité	Vérifier l'EFC et les spécifications du véhicule
	Absence d'alimentation 12 V	vérifier l'alimentation 12v
	Connexion à la terre peu fiable	Vérifier la connexion à la terre
	Pas d'eau chaude dans le système ou la poche d'air	Vérifier si l'EFC est en contact avec de l'eau chaude, par exemple à plus de 70 °C Réglage minimal de l'EFC
Ventilateur allumé en permanence	Câblage incorrect	Vérifier les connexions
	Défaut d'allumage	Amener EFC au tuyau inférieur
		Éloigner les fils EFC des lignes HT Le changement HT entraîne le type supprimé
La soufflerie pulse/bourdonne	Mauvaise connexion dans l'alimentation 12 volts	Vérifiez tous les connecteurs de l'alimentation 12 volts, en particulier les sertissages.
	la tension d'alimentation chute lorsque le ventilateur est mis en marche (le ventilateur consomme un courant élevé lorsqu'il se met en marche)	Vérifier l'alternateur ou la dynamo Vérifier la tension de la batterie
Défaut d'allumage	L'EFC se trouve à proximité des lignes HT ou la perturbation est causée par des systèmes d'allumage électroniques à haut rendement.	Voir ci-dessus



### Flexibles de radiateur

Jaguar: Type ,E' 5,3 V12 série 3 (1971-74)

renforcés au kevlar. Kit de 21 pièces avec flexibles de chauffage

Flexibles de radiateur Kevlar, complets avec flexibles de chauffage. Contrairement aux durites de radiateurs et de chauffage ordinaires, nos kits de flexibles sont renforcés avec une bande en kevlar et offrent ainsi une qualité et une fiabilité exceptionnelles. Ils peuvent être utilisés aussi bien pour la compétition que pour le besoin quotidien.

Réf. no. 318015