

**(Best.-Nr. 490526, 491266, 491267,
491268, 492202)**

Dieser Umbausatz ersetzt Lucas C40, C42 oder C45 Lichtmaschinen.



Umbausatz Drehstromlichtmaschine Alternator conversion Kit de transformation sur alternateur

**Nur für Plus an Masse (positive earth).
Falsche Polarität zerstört die Lichtmaschine sofort.
Solch ein Schaden ist nicht von der Garantie abgedeckt!**

Achtung: Wenn der Motor ohne Batterie läuft, wird die Lichtmaschine zerstört, deshalb darf die Batterie nicht bei laufendem Motor abgeklemmt werden. Auch der Batterie Hauptschalter darf bei laufendem Motor nicht ausgeschaltet werden.

Sicherheitsanweisungen:

Die Einbauanleitung ist nur als Handreichung für den Fachmann zu verstehen.

Alle Arbeiten an der elektrischen Anlage eines Fahrzeugs sollten nur von erfahrenen Fachleuten durchgeführt werden. Durch unsachgemäßes Vorgehen können Schäden am Fahrzeug entstehen und die Verkehrssicherheit kann gefährdet werden. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass der Zustand der gesamten Fahrzeugelektrik auf Kompatibilität mit dem Leistungszuwachs geprüft werden sollte. Möglicherweise müssen Kabel erneuert oder durch solche mit einem veränderten Querschnitt ersetzt werden. Eventuell müssen Instrumente wie Amperemeter mittels Parallelwiderständen angepasst oder ausgetauscht werden.

Auch bei vielen klassischen Fahrzeugen liegt der negative Batteriepol an Masse. Viele Fahrzeuge wurden in Ihrem „Vorleben“ auf negative Masse umgepolt. Kontrollieren Sie unbedingt ob bei Ihrem Fahrzeug der Pluspol der Batterie mit der Karosserie verbunden ist! Diese Drehstromlichtmaschine ist ausschließlich für Plus an Masse geeignet. Falsche Polarität führt zur völligen Zerstörung der Drehstromlichtmaschine!

Für Schäden die aus unsachgemäßer Anwendung resultieren übernehmen wir keinerlei Haftung.

Der alte Regler wird beibehalten um den Original-Look und Charakter Ihres Klassikers nicht zu beeinträchtigen.

Achtung bevor Sie mit der Arbeit beginnen müssen Sie unbedingt die Batterie Ihres Fahrzeuges abklemmen!

Bauen Sie die alte Lichtmaschine aus und demontieren Sie die Riemenscheibe mit allen Unterleg- und Sicherungsscheiben und montieren Sie diese auf der neuen Lichtmaschine.

LIMORA

Erhalten, was bewegt.

**Nur für Plus an Masse.
For positive earth cars only.
Uniquement pour positif à la masse.**

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

Beim Festziehen der Riemenscheibe auf gar keinen Fall Gegenstände in irgendeiner Art in das Gehäuse einführen um die Riemenscheibe zu kontern, sondern lediglich am Schaftende gegenhalten. Es kann auch die Riemenscheibe mit einem Ölfilterschlüssel gehalten werden. Gegebenenfalls kann die Riemenscheibe auch mit einem Schlagschrauber festgezogen werden.

Lichtmaschine wie gehabt montieren.

Der Anschluss ist unkompliziert und wie folgt vorzunehmen: Kabel der Feldwicklung (F) und das Kabel der Ladekontrolllampe (WL) vom Regler abklemmen und miteinander verbinden. Bei einigen Reglertypen mit Schraubklemmen ist kein separater Anschluss für die Ladekontrolllampe vorhanden, dort ist das Kabel für diese Kontrolllampe auf den Anschluss D (Ladestromkabel) gelegt. Im Regelfall kann das Kabel zur Kontrolllampe vom Ladestromkabel dadurch unterschieden werden, dass das Ladestromkabel deutlich dicker ist als das Kabel zur Kontrolllampe.

Ladestromkabel der Lichtmaschine (D) vom Regler abnehmen und an den Minuspol der Batterie anschließen. Nun müssen Sie noch das Kabel von der Ladekontrolllampe zum Zündschloss auftrennen und über das mitgelieferte Relais neu verkabeln. Das Relais wird am besten unter dem Armaturenbrett bzw. hinter der Instrumententafel versteckt eingebaut. Das Kabelende das zur Kontrolllampe führt am Kontaktanschluss (Anschluss 87) des mitgelieferten Relais anschließen. Das Kabelende das zum Zündschloss führt am Spulenanschluss (Anschluss 85) des mitgelieferten Relais anschließen. Der am Relais noch freie Spulenanschluss (Anschluss 86) und der ebenfalls noch freie Kontaktanschluss (Anschluss 30) mit einem Kabel (liegt bei) mit der Fahrzeugmasse verbinden. Auf gute Masseverbindung achten.

Wichtig: Diese Schaltung weicht von der üblichen Verkabelung einer Drehstromlichtmaschine ab, muss aber hier zwingend eingehalten werden. Andernfalls kann es zu einem Schaden an der Lichtmaschine führen.

Nachdem Sie alle Anschlüsse auf korrekten Sitz kontrolliert haben, können Sie nun die Batterie wieder anschließen.



For positive earth only.

Incorrect polarity will immediately destroy the alternator. Such damage is not covered by the warranty

Warning: If the engine runs without a battery, the alternator will be destroyed, so the battery must not be disconnected while the engine is running. The main battery switch must also not be turned off while the engine is running. We always recommend fitment by an experienced or qualified mechanic!

Safety Instructions:

Installation instructions are intended as a guideline for professionals only.

All work on a vehicle's electrical system should be performed exclusively by experienced professionals. Improper handling can cause damage to the vehicle and may compromise road safety. We explicitly emphasize that the condition of the entire vehicle's electrical system should be checked for compatibility with the increased performance. It may be necessary to replace cables or upgrade them with ones of a different cross-section. Instruments like ammeters might need to be adjusted or replaced using parallel resistors.

In many classic vehicles, the negative battery terminal is grounded. Many vehicles have been converted to negative ground during their „previous life.“ It is essential to verify whether the positive battery terminal in your vehicle is connected to the chassis! This alternator is designed exclusively for positive ground. Incorrect polarity will lead to the complete destruction of the alternator!

We accept no liability for damages resulting from improper use. The old regulator is retained to maintain the original look and character of your classic vehicle.

Warning: Before you begin work, you must disconnect the battery of your vehicle!

Remove the old alternator and disassemble the pulley along with all washers and locking plates. Install these components onto the new alternator. When tightening the pulley, under no circumstances should any objects be inserted into the housing to counterhold the pulley. Instead, counterhold only at the shaft end. The pulley can also be held in place with an oil filter wrench. If necessary, the pulley can also be tightened with an

impact wrench.

Mount the alternator as usual.

The connection process is straightforward and should be done as follows: Disconnect the field winding cable (F) and the charging indicator lamp cable (WL) from the regulator and connect them together. For some types of regulators with screw terminals, there is no separate connection for the charging indicator lamp; in this case, the cable for this indicator lamp is connected to terminal D (charging cable). Typically, the cable for the indicator lamp can be distinguished from the charging cable by the fact that the charging cable is significantly thicker than the indicator lamp cable.

Disconnect the alternator's charging cable (D) from the regulator and connect it to the negative terminal of the battery. Next, you need to cut the cable from the charging indicator lamp to the ignition switch and rewire it using the supplied relay. The relay is best hidden under the dashboard or behind the instrument panel. Connect the cable end leading to the indicator lamp to the contact terminal (terminal 87) of the supplied relay. Connect the cable end leading to the ignition switch to the coil terminal (terminal 85) of the supplied relay. The remaining free coil terminal (terminal 86) and the also free contact terminal (terminal 30) should be connected to the vehicle ground with the supplied cable. Ensure a good ground connection.

Important: This wiring differs from the standard wiring of an alternator, but it must be strictly followed in this case. Failure to do so may result in damage to the alternator.

After you have checked that all connections are securely in place, you can reconnect the battery.

Uniquement pour un pôle positif à la masse.
Une polarité incorrecte détruira immédiatement l'alternateur.
Ce type de dommage n'est pas couvert par la garantie !

Attention : Si le moteur tourne sans batterie, l'alternateur sera détruit. Par conséquent, la batterie ne doit pas être déconnectée lorsque le moteur est en marche. De même, l'interrupteur principal de la batterie ne doit pas être coupé lorsque le moteur est en marche.

Consignes de sécurité:

Instructions de sécurité : Le guide d'installation est uniquement destiné à titre de référence pour les professionnels. Tous les travaux sur le système électrique d'un véhicule doivent être effectués uniquement par des professionnels expérimentés. Une manipulation incorrecte peut entraîner des dommages au véhicule et compromettre la sécurité routière. Nous soulignons expressément qu'il est nécessaire de vérifier la compatibilité de l'ensemble de l'installation électrique du véhicule avec l'augmentation de performance. Il peut être nécessaire de renouveler ou de remplacer les câbles par des câbles avec une section différente. Il se peut également que des instruments tels que les ampèremètres doivent être ajustés ou remplacés à l'aide de résistances en parallèle.

Dans de nombreux véhicules classiques, le pôle négatif de la batterie est à la masse. De nombreux véhicules ont été convertis à la masse négative au cours de leur „précédente vie“. Vérifiez impérativement si le pôle positif de la batterie est connecté à la carrosserie de votre véhicule ! Cet alternateur à courant alternatif est exclusivement destiné à une masse positive. Une polarité incorrecte entraînera la destruction complète de l'alternateur !

Nous n'acceptons aucune responsabilité pour les dommages résultant d'une utilisation incorrecte.

Le régulateur ancien est conservé afin de ne pas altérer l'apparence et le caractère original de votre classique.

Attention : Avant de commencer le travail, vous devez absolument déconnecter la batterie de votre véhicule !

Retirez l'alternateur ancien et démontez la poulie ainsi que toutes les rondelles et les rondelles de sécurité, puis montez-les sur le nouvel alternateur. Lors du serrage de la poulie, ne placez aucun objet dans le boîtier pour contrer la poulie, mais maintenez-la uniquement par l'extrémité de l'arbre. Vous pouvez également maintenir la poulie avec une clé à filtre à huile. Si nécessaire, la poulie peut également être serrée avec une clé à chocs.

Montez l'alternateur comme auparavant.

Le raccordement est simple et doit être effectué comme suit: Déconnectez le câble de l'enroulement du champ (F) et le câble de la lampe de contrôle de charge (WL) du régulateur et connectez-les ensemble.

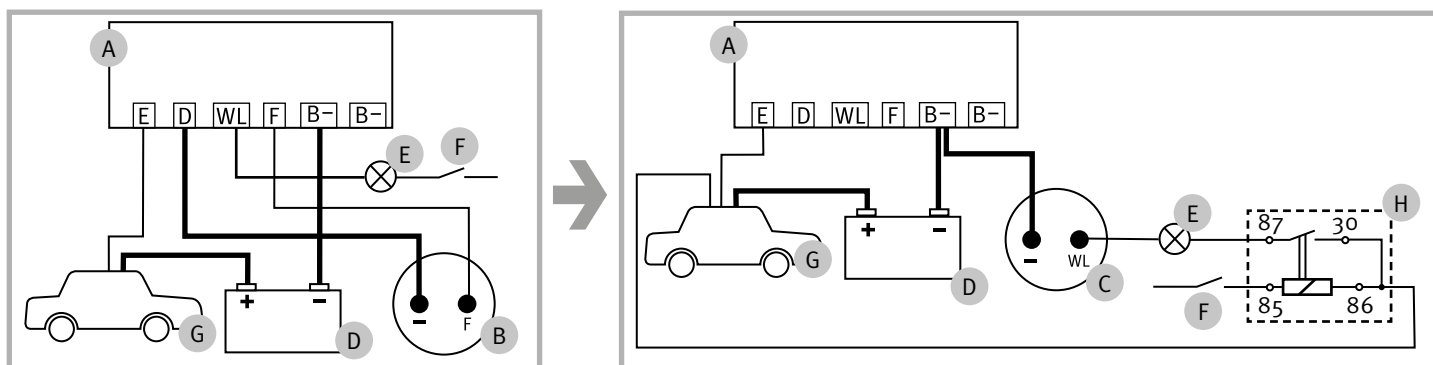
Pour certains types de régulateurs avec bornes à vis, il n'y a pas de connexion séparée pour la lampe de contrôle de charge ; dans ce cas, le câble pour cette lampe de contrôle est connecté au terminal D (câble de charge). En règle générale, le câble de la lampe de contrôle peut être distingué du câble de charge par le fait que le câble de charge est nettement plus épais que le câble de la lampe de contrôle.

Déconnectez le câble de charge de l'alternateur (D) du régulateur et connectez-le au pôle négatif de la batterie. Vous devez maintenant couper le câble de la lampe de contrôle de charge au contact du commutateur d'allumage et le re-câbler à l'aide du relais fourni. Le relais est de préférence installé caché sous le tableau de bord ou derrière le panneau d'instruments. Connectez l'extrémité du câble menant à la lampe de contrôle au terminal de contact (terminal 87) du relais fourni. Connectez l'extrémité du câble menant au commutateur d'allumage au terminal de la bobine (terminal 85) du relais fourni. Le terminal de bobine libre (terminal 86) et le terminal de contact également libre (terminal 30) du relais doivent être connectés à la masse du véhicule à l'aide du câble fourni. Assurez-vous d'une bonne connexion à la masse.

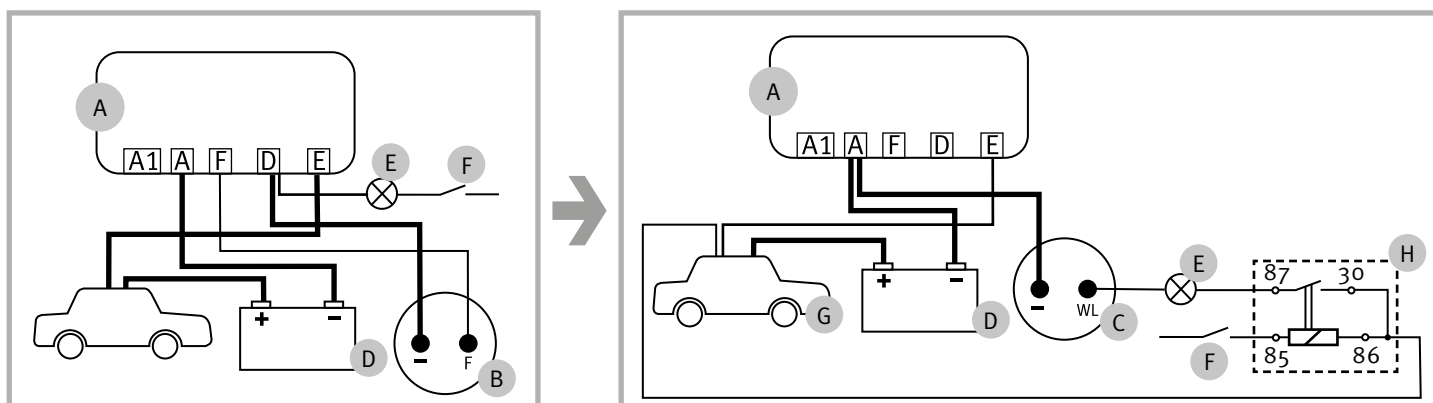
Important : Ce circuit diffère du câblage habituel d'un alternateur triphasé, mais il doit impérativement être respecté dans ce cas. Sinon, cela pourrait entraîner des dommages à l'alternateur.

Après avoir vérifié que toutes les connexions sont correctement en place, vous pouvez reconnecter la batterie.

Regler mit Klemme „WL“ für Ladekontrolle
 Control box with terminal „WL“ for warning light
 Régulateur avec borne de connexion „WL“ pour voyant témoin




Regler mit Klemme „D“ für Ladekontrolle
 Control box with terminal „D“ for warning light
 Régulateur avec borne de connexion „D“ pour voyant témoin




A	Regler	Control box	Régulateur
B	Gleichstromlichtmaschine	Dynamo	Dynamo
C	Drehstromlichtmaschine	Alternator	Alternateur
D	Batterie	Battery	Batterie
E	Ladekontrolle	Warning light	Voyant témoin
F	Zündschloß	Ignition switch	serrure de contact
G	Karosserie (Masse)	Body (earth)	Carrosserie (masse)
H	Relais	Relay	Relais

Beim Einbau darf keine Spannung in axialer Richtung entstehen. Das Aluminiumgehäuse könnte sich verformen und dadurch können ernste Schäden an der Lichtmaschine entstehen.

Das Gehäuse ist versiegelt. Um den Garantieanspruch nicht zu verlieren, darf das Gehäuse nur von einer von Limora autorisierten Fachwerkstatt geöffnet werden.

 Please make sure that there is no tension along the axle after fitting the alternator. The aluminium housing may deform and damage the rotor.

The housing is sealed and may be opened by Limora only.

 Lors du montage il ne faut surtout pas exercer de tension dans le sens axial. Le carter en aluminium pourrait se déformer et provoquer de sérieux dégâts sur la dynamo.

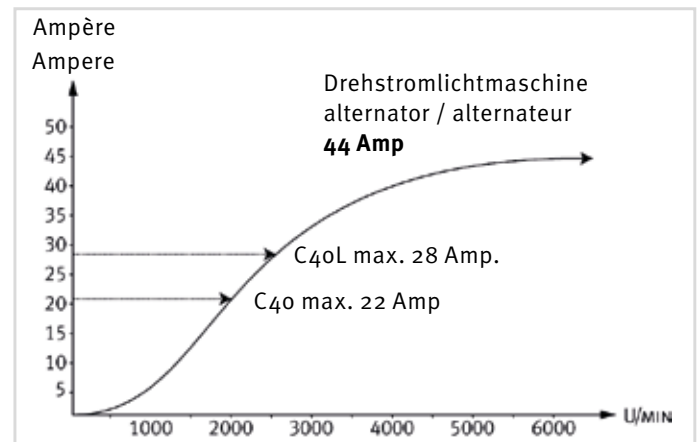
Le carter est scellé. Afin de ne pas perdre le droit de garantie, seul un atelier spécialisé agrément par Limora a l'autorisation d'ouvrir le carter.



Maximale Leistungsabgabe: 584 Watt
Spannung: 14,89 Volt, Strom 44 Ampere.
Zum Vergleich:
eine C40 in gutem Zustand liefert max. ca. 22 Ampere,
eine C40L etwa 28 Ampere.

Maximum power output: 584 Watt 14,89 Volt, 44 Ampere
Compare with C40: max. approx. 22 Ampere,
C40L approx. 28 Ampere
Half the weight, double the power!

Puissance maximale : 584 Watt 14,89 Volt, 44 Ampère
Tension: Volt, courant: 44 Ampères.
Comparaison : une dynamo C40 en bon état fournit max. 22
Ampères, une dynamo C40L fournit environ 28 Ampères.



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

492096 LC12082024

