

Remplacement charbons et contrôle bobinage.

Un nettoyage préventif ne peut pas faire de mal et le simple fait d'ouvrir permet de voir l'état des charbons. Il y a un repère gravé sur les charbons (ligne) qui ne doit pas dépasser du support.

Légers à coups du moteur, compte tours qui chute malgré la vitesse, les voyants et l'éclairage bloc compteurs qui s'éteignent, puis l'éclairage qui s'éteint...bien sur plus de démarreur...poussette

Quand la batterie ne se charge plus correctement, il faut penser à changer les charbons d'alternateur (si la batterie est saine, le circuit en état). Après contrôle du régulateur, mesures ok selon la revue technique, mais que moteur chaud, les valeurs changent et que la batterie s'aplatit toujours.....visitez vos charbons de l'alternateur



Tout d'abord, il faut faire de la place...
Donc, on démonte le démarreur



On débranche les deux connecteurs de l'alternateur:
un deux contact (rotor) avec un fil rouge et un fil vert
et un trois contact (stator) avec trois fil blanc

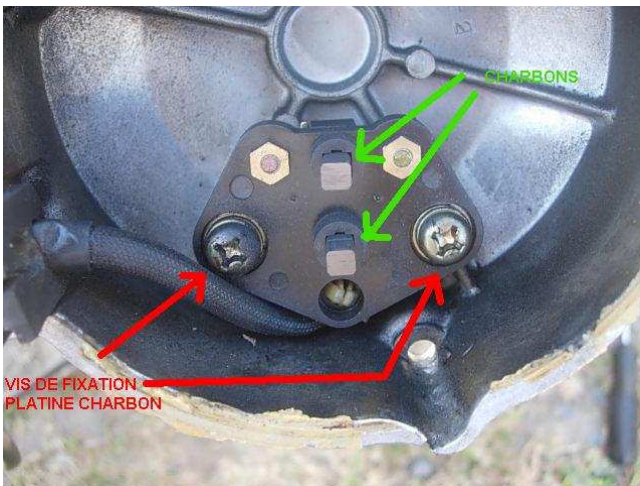


Tu ôtes les vis, un petit coup de maillet pour décoller et tu tires...

Et on ôte le carter d'alternateur. Attention, les trois fils blanc du stator restent sur la moto, les fils rouge et vert viennent avec le carter

Par contre, remplacement du joint qui va se déchirer au démontage...

Moi, perso, j'ai mis de la pate à joint... Je sais que certains n'aiment pas ça mais moi, ça fait longtemps que j'utilise ça sur auto et moto et je n'ai jamais eu de problème...
Faut pas en mettre dix tonnes, c'est tout.



Dans le carter:

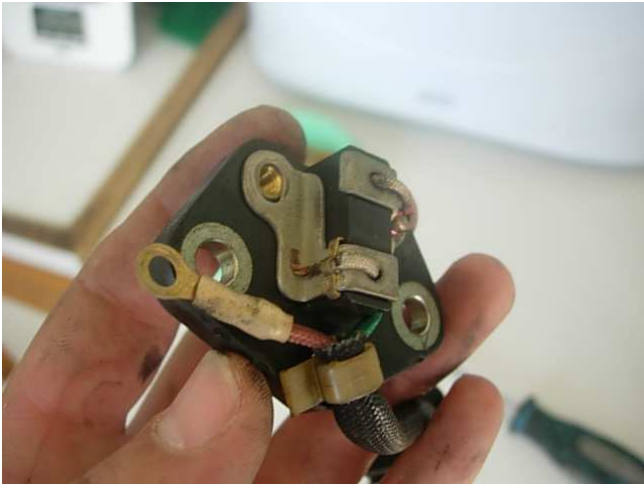
On enlève les deux vis de fixation de la platine...



Et voici cette platine recto-verso:



On ôte les vis et on remplace les charbons.



Une image d'un charbon neuf monté avec l'autre charbon pas encore remplacé:



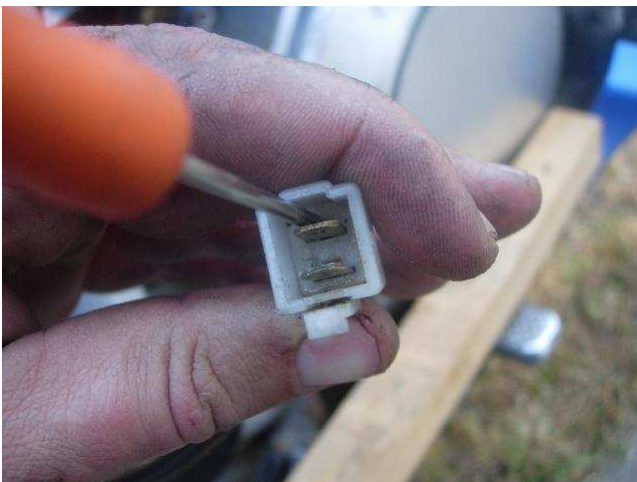
Nettoyage des pistes en cuivre du rotor. Moi, j'ai utilisé du WD40 et une petite brosse en laiton montée sur mini perceuse.



Avant de tout remonter, j'ai testé les bobinages.
Le rotor tout d'abord que j'ai mesuré directement sur les pistes en cuivre. La RMT dit qu'il faut entre 3,6 et 4,4 ohms



Puis les bobinages du stator qu'il faut mesurer entre les fils blanc sur le connecteur. Donc trois mesures qui doivent se situer entre 0,4 et 0,5 ohms.



Au remontage, je me suis rendu compte que les cosses du connecteur du rotor étaient bien crade.
Donc extraction des cosses, nettoyage à la brosse laiton sur mini perceuse puis remontage.



Et voilà un alternateur impeccable, tout est remonté.

A contrôler le bon isolement entre les fils du stator (blanc) et la masse