

CONTROLE DE LA CHARGE

Lorsque tout est normal, l'alternateur doit compenser les consommateurs en service.

Pour le contrôler :

Brancher un voltmètre sur la batterie avec le moteur en marche à 1000 tours.


La tension doit être à 14 V (+ou - 0.5 V)

Mettre les phares en fonction, la lunette arrière, la soufflerie de chauffage et monter doucement le régime : La tension initiale doit s'obtenir à partir 2000 tours et être régulière en montant le régime.

ALERTE


Le voyant rouge de charge reste allumé.

Laisser les clés de 17,13 et 11 à leur place pour l'instant et faites quelques tests avec la lampe témoin.
Sur l'alternateur :


Débrancher la cosse EX et D+ (marquage  sur Ducellier).

Brancher la lampe témoin entre le + batterie et EX.

La lampe doit s'allumer sinon les balais sont usés ou le bobinage du rotor est coupé.

Brancher la lampe témoin entre + batterie et D+ (marquage  sur Ducellier). La lampe doit rester éteinte.

Continuer par le test suivant :

Brancher la lampe témoin entre EX et D+ (marquage  sur Ducellier).

Mettre le moteur en marche, monter doucement le régime, la lampe doit s'allumer à partir du point d'amorçage (environ 2000 tours moteur).

L'alternateur semble bon, rebrancher les 2 fils.

Débrancher les fils du régulateur et brancher la lampe témoin sur ces fils.

Faire tourner le moteur, la lampe doit s'allumer de la même façon que le test précédent.

Le régulateur peut être en cause, mais les cosses sont à vérifier, oxydation ou sertissage défectueux.

Vérifier également le condensateur sur le régulateur :

Débrancher le fil du condensateur et brancher la lampe témoin entre ce fil et le + batterie.

Si la lampe s'allume le condensateur est en court-circuit.