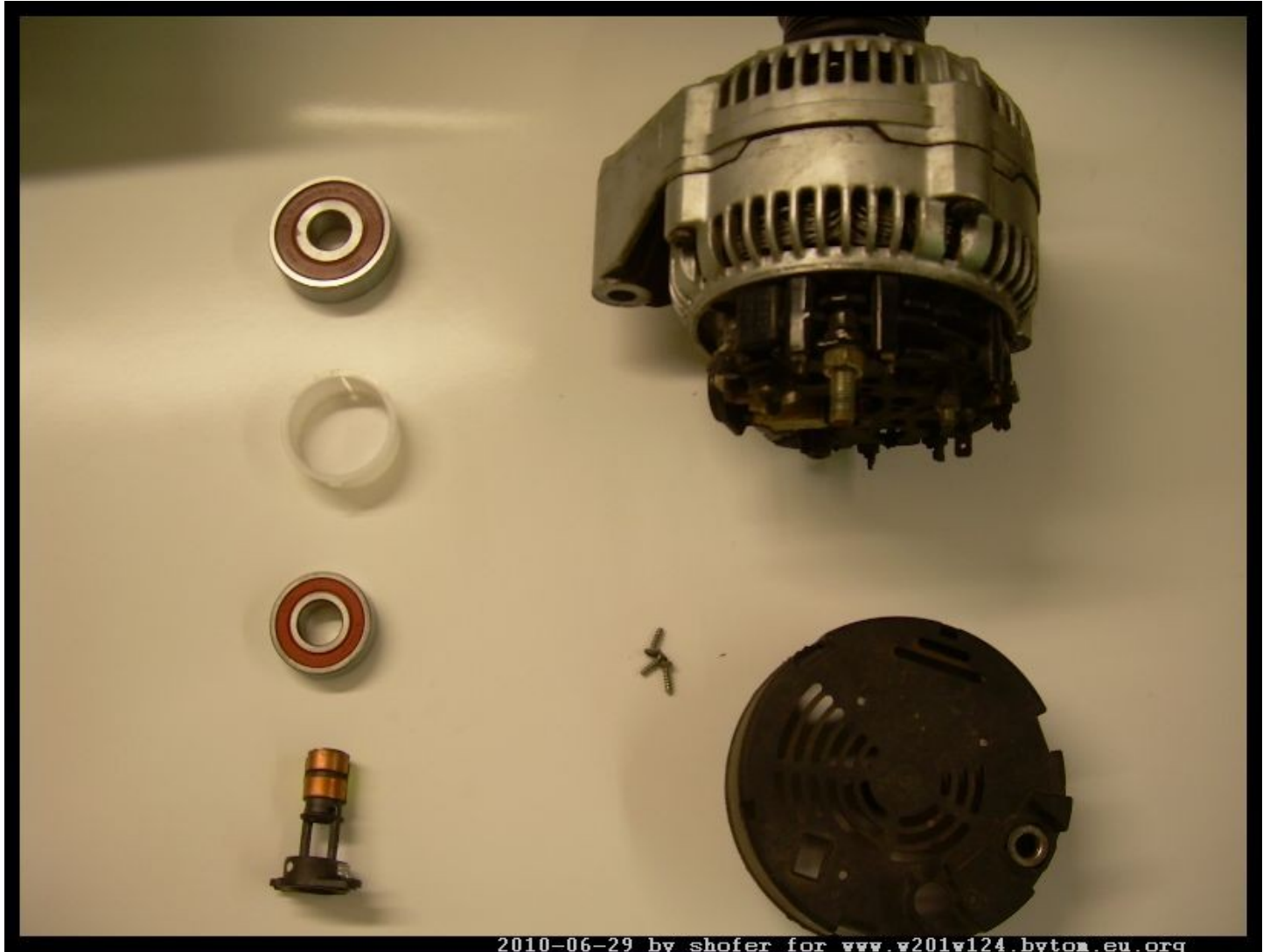


REGENERACJA ALTERNATORA by Shofer

UWAGA nie odpowiadam za wszelkie szkody wynikłe z korzystania z niniejszego dokumentu. Celowo pominąłem, etap demontażu alternatora, jeśli ten etap Cię przerośnie, to dalej i tak nie dotrzesz.

UWAGA w instrukcji brak etapu sprawdzenia diód prostowniczych.

Najpierw musimy zaopatrzyć się w części, potrzebne do wymiany, nie warto oszczędzać na łożyskach. Koszt części nie jest powalający, więc warto zainwestować w części dobrej jakości. Komplet łożysk, plus osadzenie plastikowe tylnego łożyska do tego pierścienie ślizgowe to koszt około 60 zł, sam regulator napięcia to koszt około 40 zł.

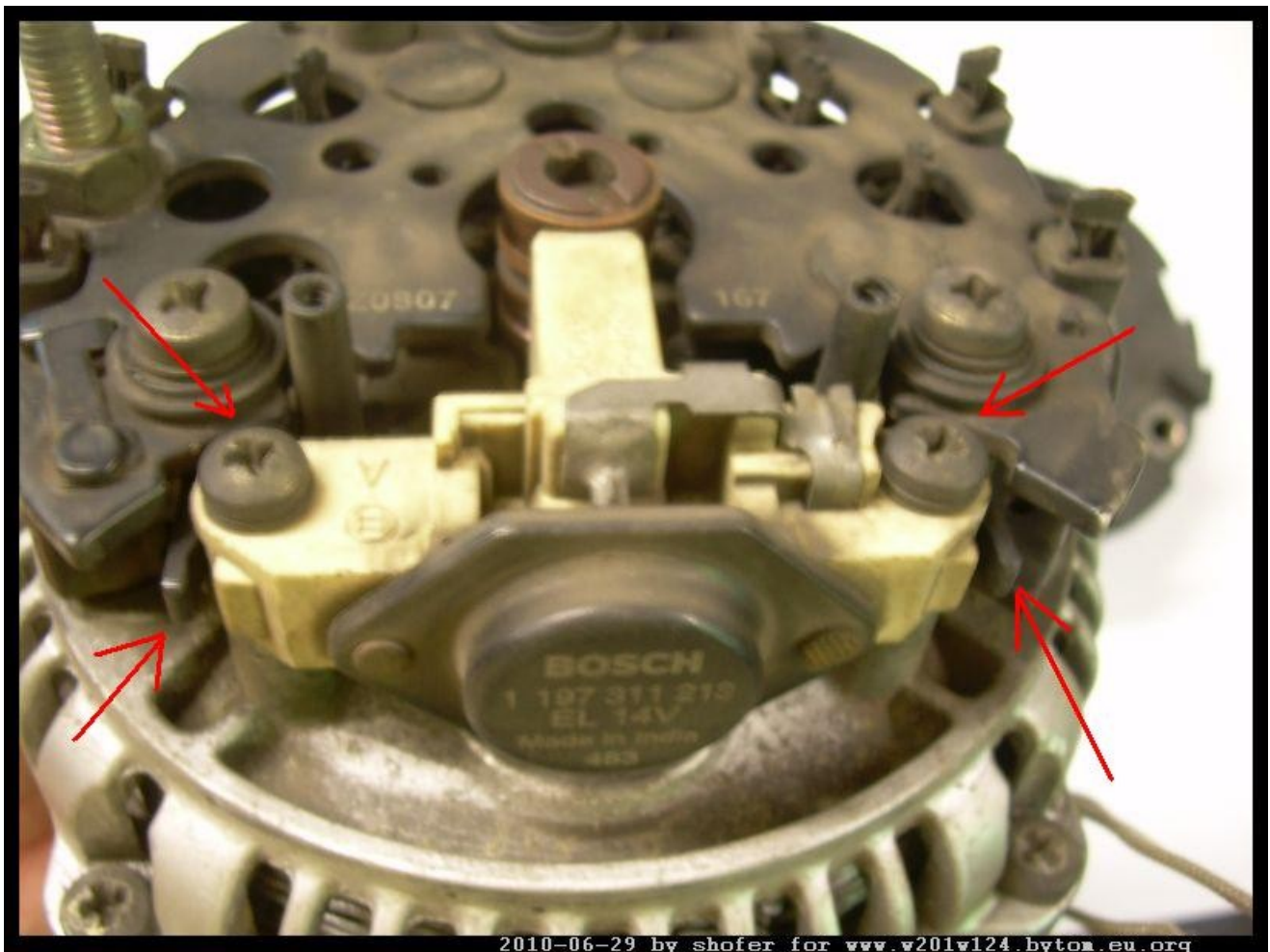


Łożysko małe, rozmiar : 6203 C3

Łożysko duże, rozmiar : 6304

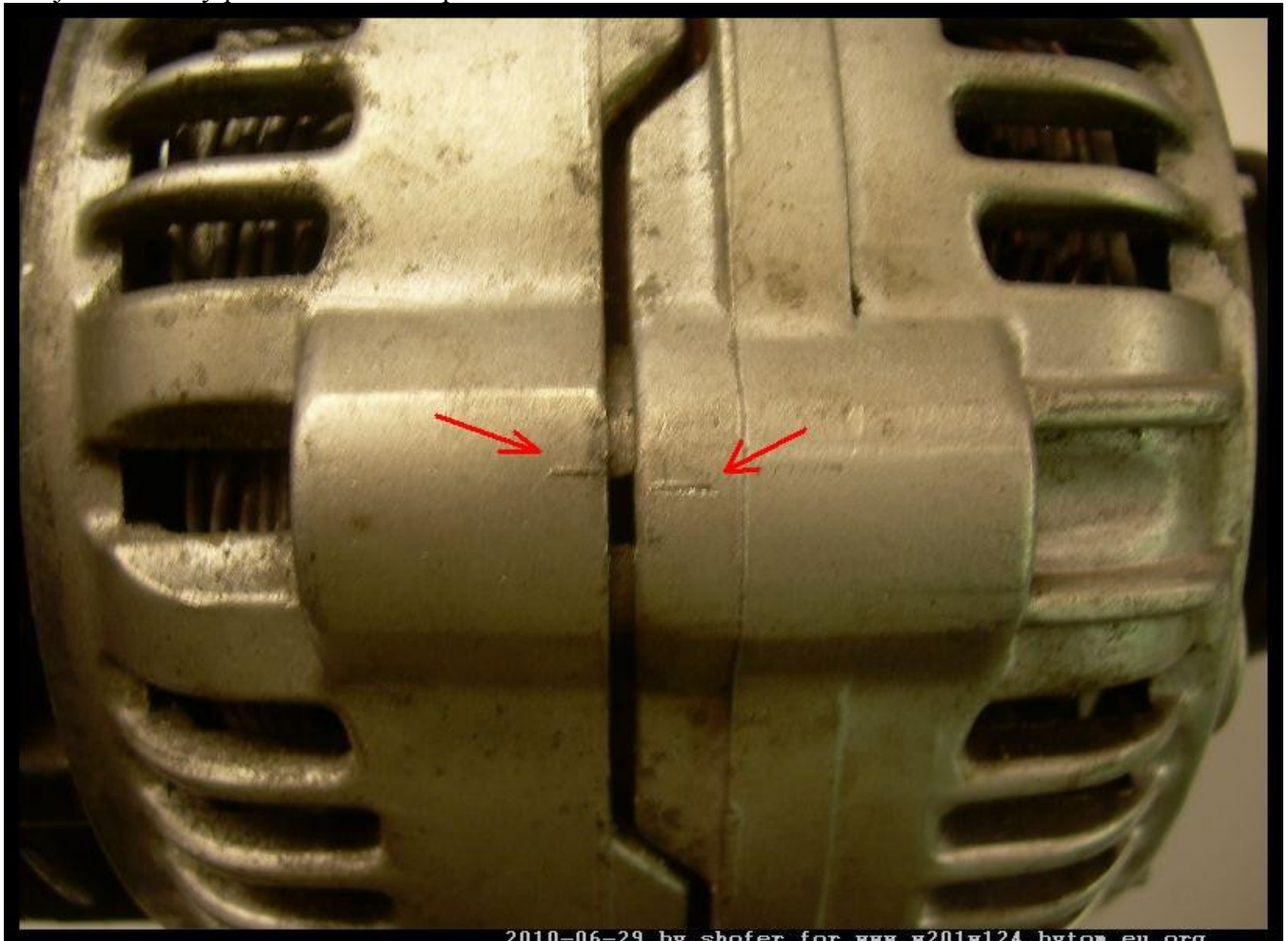
Zaczynamy od demontażu tylnej plastikowej obudowy, przytwierdzonej trzema małymi śrubami.

Następnie demontujemy regulator napięcia, jeśli nie planujemy wymiany to należy uważać na szczotki, są bardzo kruche i łatwo je połamać. Sam regulator przykręcony jest dwoma śrubami krzyżakowymi i dodatkowo trzyma się na dwóch małych zatrzaskach ułatwiających montaż i demontaż.



2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

Koniecznie musimy nacechować połowki obudowy, żeby poskładać alternator tak samo jak był. Dla alternatora nie ma to znaczenia i działacь bedzie tak samo, ale przewody nie beda pasować, jeśli obrócimy połowke alternatora. Najprośiej nabieć cechy przecinakiem lub punktakiem.



2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

Następnie odkręcamy cztery śruby łączące połówki alternatora. Śruby te zawsze są zabezpieczone. Polewanie wszelkimi odrdzewiaczami nie pomaga. Najlepiej zaopatrzyć się w śrubokręt krzyżakowy ślusarski, przyłożyć śrubokręt do główki i kilka razy uderzyć młotkiem. Nie uderzamy w samą główkę śruby bo możemy ją uszkodzić. Sam alternator najlepiej przykręcić za jedną z łap do imadła, trzymając go w jednej ręce a śrubokręt w drugiej nie damy rady, potrzeba naprawdę sporo siły do odkręcenia i uwagi żeby nie „objechać” śruby.

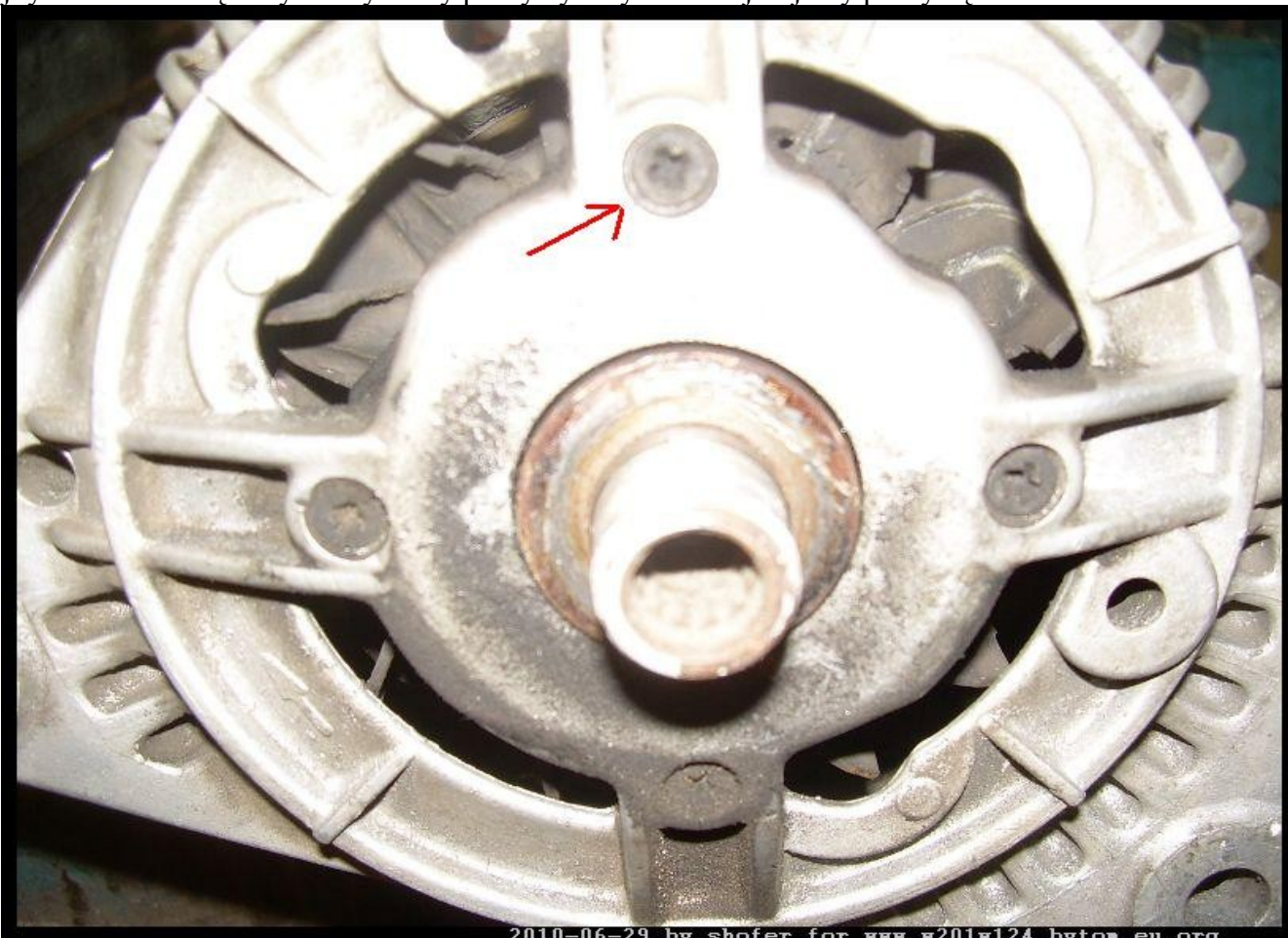
Po odkręceniu śrub, podważamy dwoma płaskimi śrubokrętami połówkę obudowy i rozpoławiamy go. Należy uważać na uzwojenie stojanu, aby nie uszkodzić izolacji.

W kolejnym kroku, odkręcamy koło paska wieloklinowego. Potrzebny klucz oczkowy łamany i klucz typu torx. Ewentualnie możemy sam wirnik przykręcić do imadła i odkręcać kluczem nasadowym, ale istnieje ryzyko uszkodzenia wirnika.



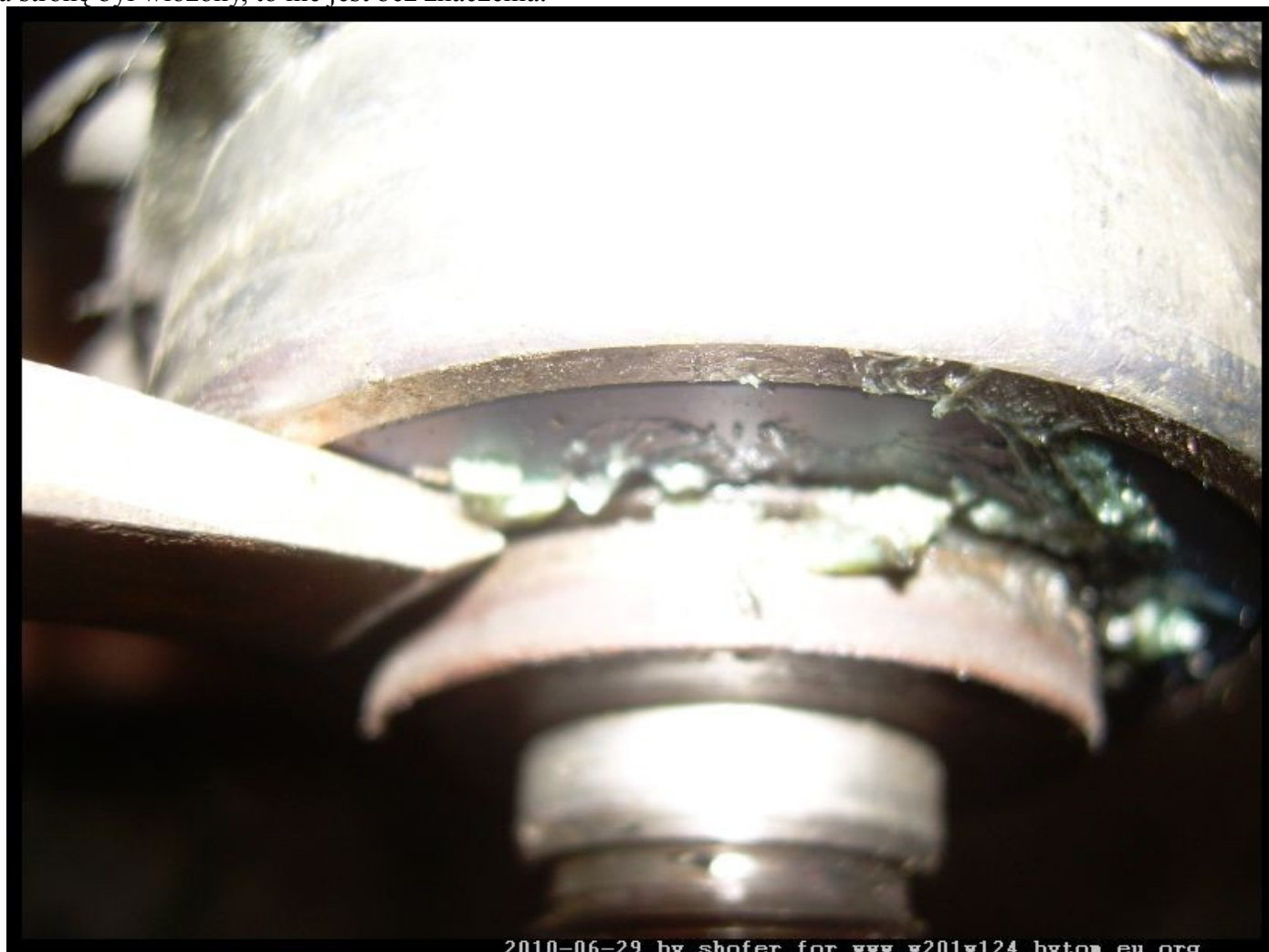
2010-06-29 by shofer for www.w201w124.bytom.eu.org

W kolejnym kroku odkręcamy cztery śruby pokrywy łożyska i zdejmujemy pokrywę.



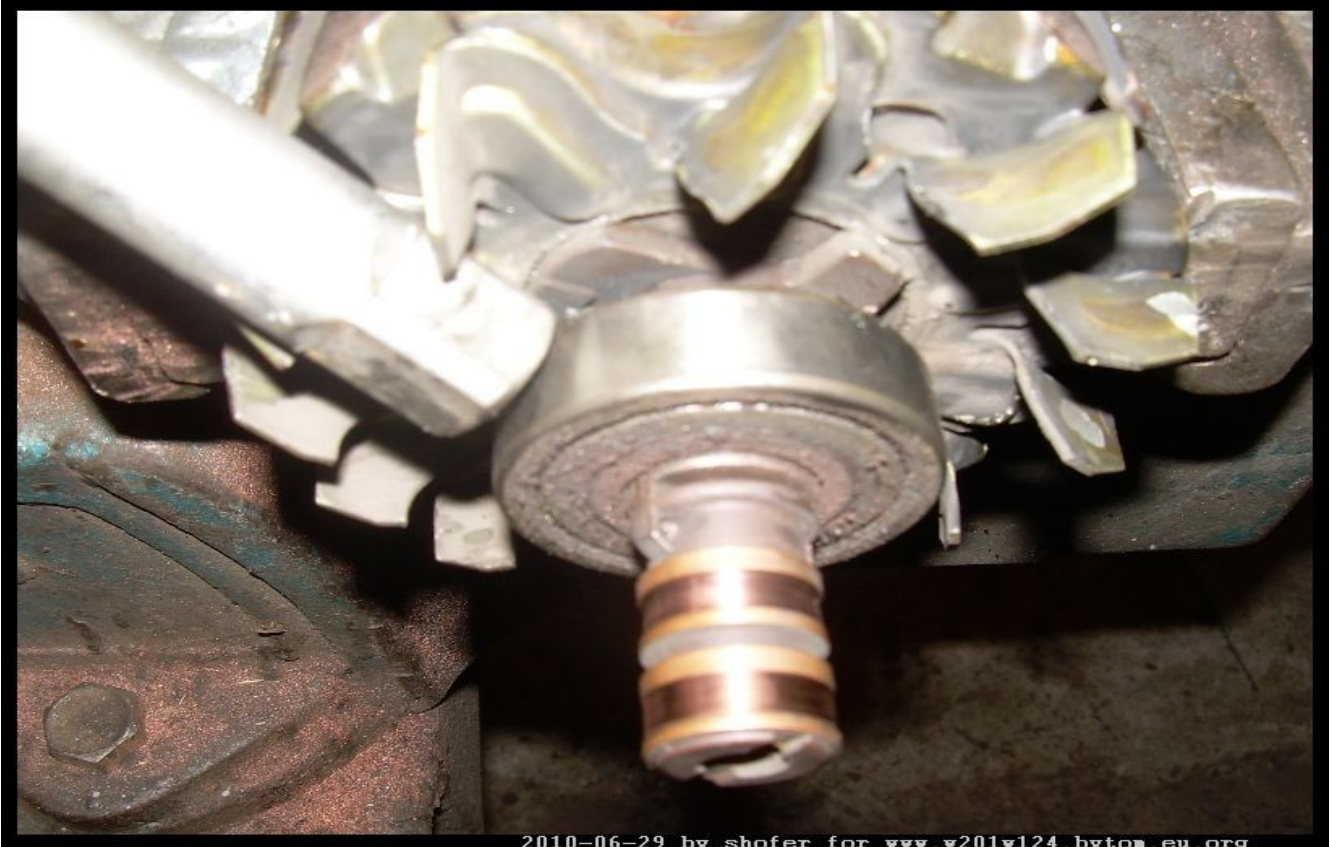
2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

Pierścień dystansowy najlepiej zdjąć, wbijając delikatnie pomiędzy łożysko a pierścień, przecinak. Pamiętajmy w którą stronę był włożony, to nie jest bez znaczenia.



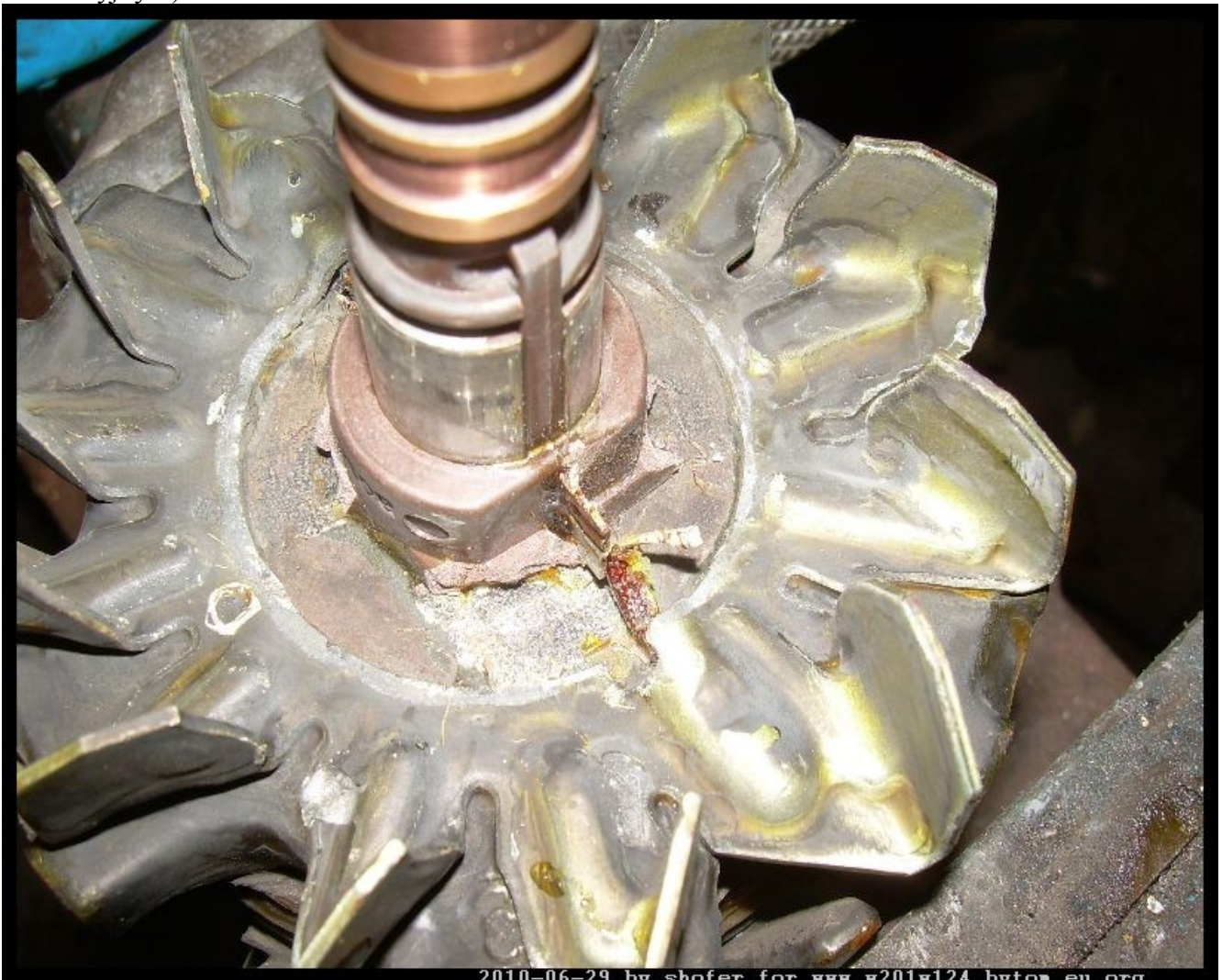
2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

Duże łożysko zdejmujemy odpowiednim ściągaczem do łożysk, natomiast w przypadku małego łożyska, zastosowanie ściągacza uniemożliwiają pierścienie, dlatego trzeba zastosować młotek i tępą pręt stalowy.



2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

Przewody łączące uzwojenie wirnika z pierścieniami ślizgowymi, fabrycznie jest połączone metodą zgrzewania, trzeba delikatnie oderwać te przewody, ale tak aby ich nie uszkodzić, bo później mogą być za krótkie. Następnie delikatnie odłamujemy kawałki podstawy (uwaga na oczy) pierścieni, żeby uwolnić przewody i odkleić (zalane lakierem izolacyjnym).



2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

Ośkę na której są pierścienie, dokładnie czyszcimy z resztek lakieru.



2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org



2010-06-29 by shofer for www.v201w124.bytom.eu.org

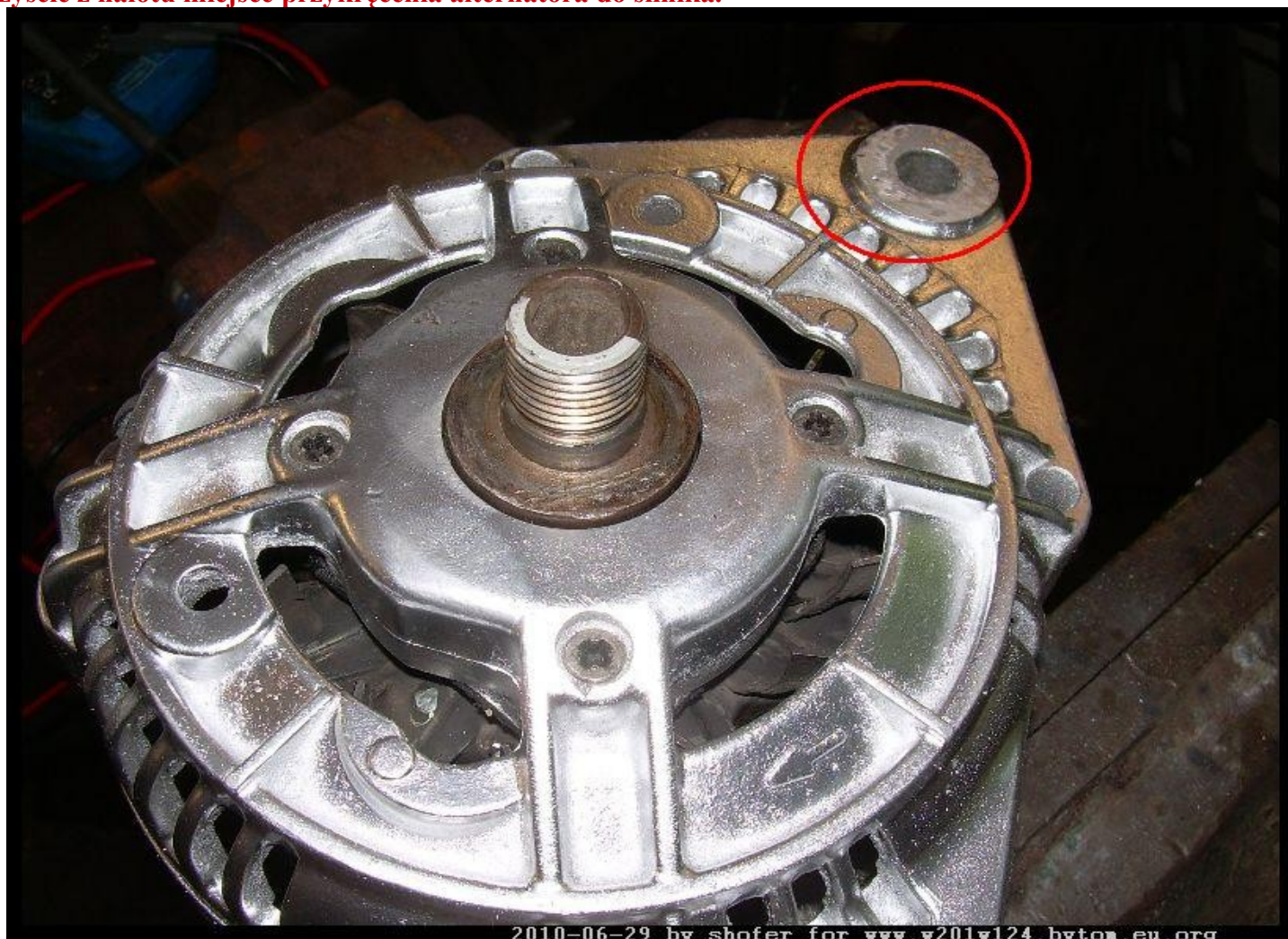
Nowe pierścienie wbijamy bardzo delikatnie, wykonane są z tworzywa i mogą pęknąć. Cały czas kontrolujemy czy nie przycinamy gdzieś przewodów. Na koniec przewody lutujemy do styków i całą podstawę lakierujemy, powinien być lakier izolacyjny, ale jeśli nie mamy to lakierujemy jakimkolwiek, byle odpornym na wysokie temperatury.

W kolejnym kroku wbijamy łożyska.



2010-06-29 by shofer for www.w201w124.bytom.eu.org

Następnie zakładamy przednią pokrywę i dokręcamy cztery śruby pokrywki łożyska. Warto też zadbać o wygląd alternatora ;) **UWAGA** jeśli malowaliśmy obudowę, to koniecznie po malowaniu musimy oczyścić pilnikiem lub papierem ściernym łapy alternatora, w miejscach pokazanych na zdjęciach. Biegun minusowy alternatora, łączy się z resztą instalacji właśnie przez obudowę, dlatego musimy zapewnić dobre połączenie. Należy też oczyścić z nalotu miejsce przykręcenia alternatora do silnika.



2010-06-29 by shofer for www.w201w124.bytom.eu.org

Następnie zakładamy podkładkę dystansową i przykręcamy koło pasowe. **UWAGA gwint nakrętki koła pasowego musi być posmarowany klejem do gwintów.**

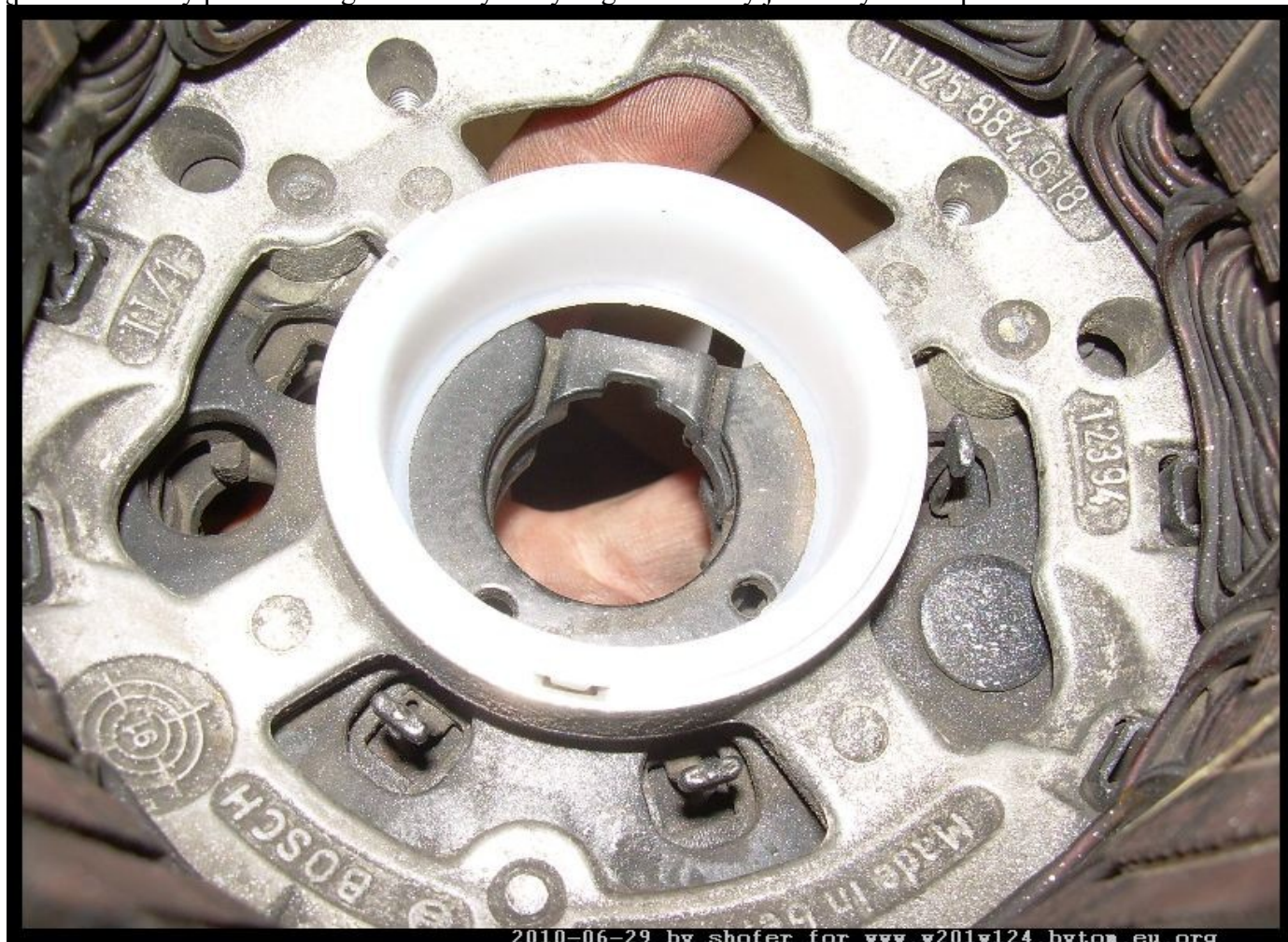


2010-06-29 by shofer for www.w201w124.bytom.eu.org



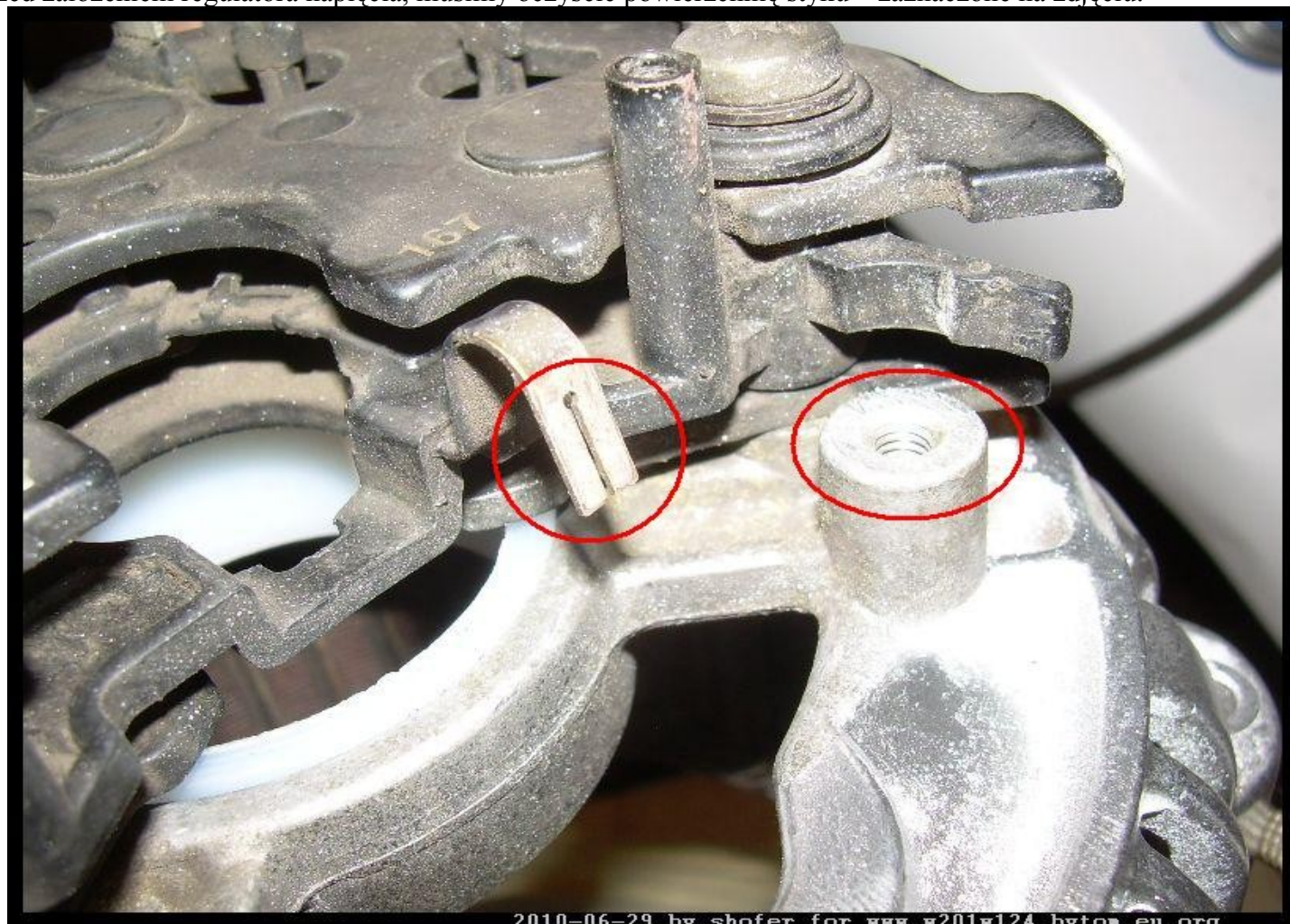
2010-06-29 by shofer for www.w201w124.bytom.eu.org

Następnie wkładamy plastikowe gniazdo łożyska tylnego i możemy już złożyć dwie połówki alternatora.

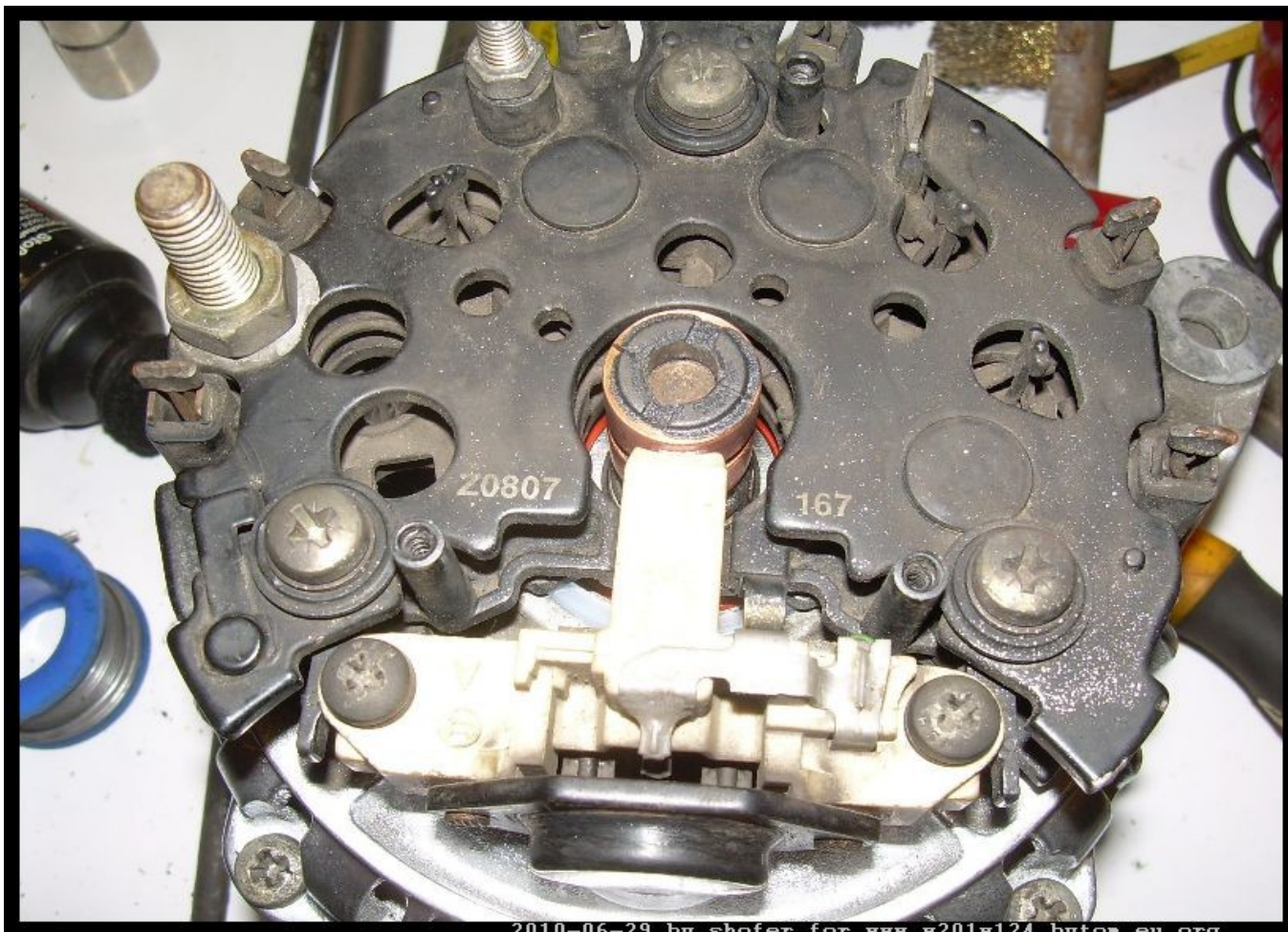


2010-06-29 by shofer for www.v201v124.bytom.eu.org

Przed założeniem regulatora napięcia, musimy oczyścić powierzchnię styku – zaznaczone na zdjęciu.

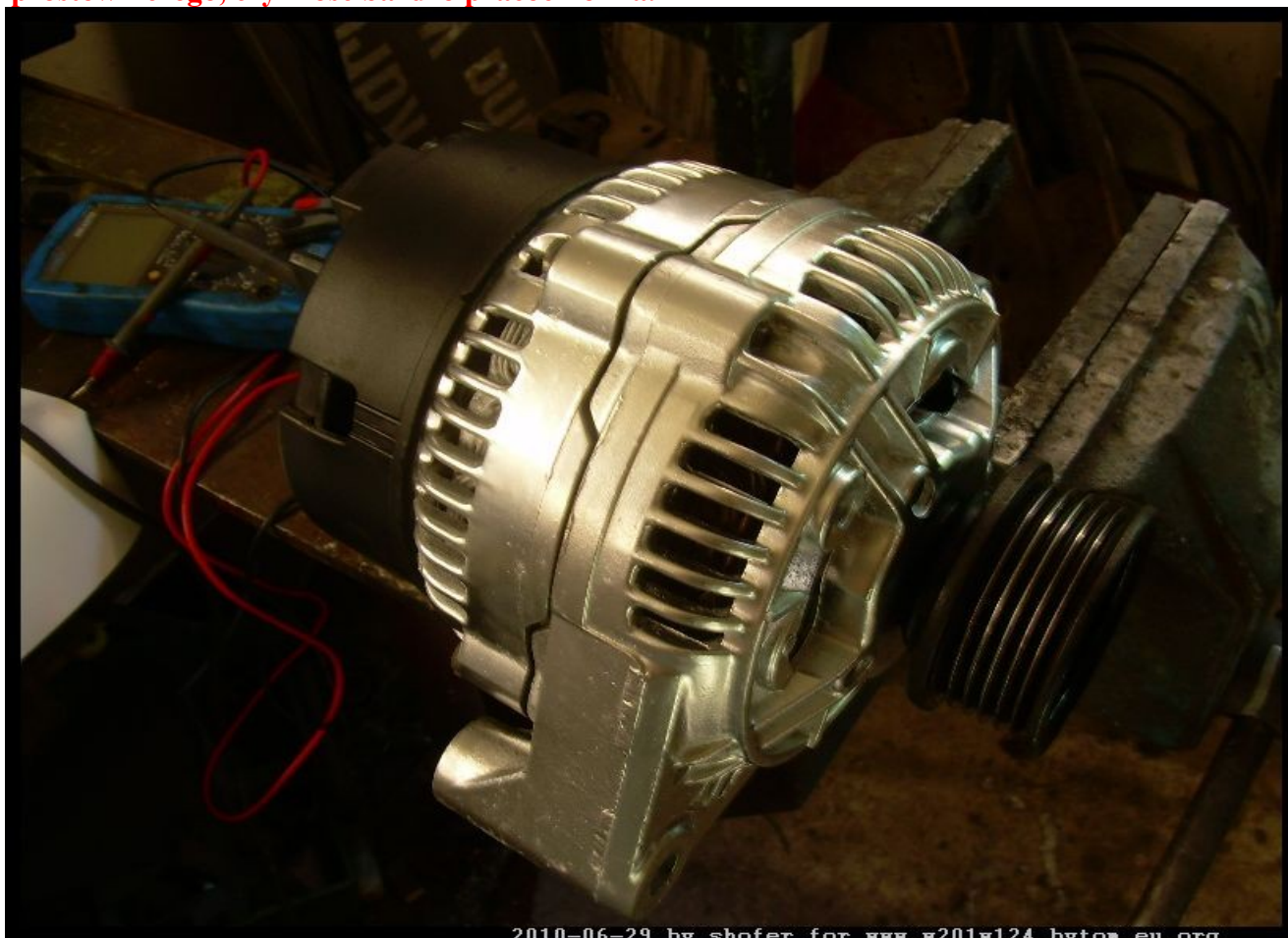


2010-06-29 by shofer for www.v201v124.bytom.eu.org



2010-06-29 by shofer for www.v201v124.bytom.eu.org

W ostatnim etapie, montujemy tylną plastikową obudowę. Pamiętajmy aby przed montażem alternatora, oczyścić wszystkie końce przewodów z nalotu. Po montażu koniecznie sprawdzamy napięcie ładowania, przy włączonych możliwie wszystkich odbiornikach. **W opisie pominąłem etap sprawdzania diód, w przypadku wadliwej pracy alternatora należy sprawdzić również układ prostowniczy. Do celów samego remontu nie warto demontować układu prostowniczego, czynność bardzo pracochłonna.**



2010-06-29 by shofer for www.v201v124.bytom.eu.org

