

GUIA PARA EL DIAGNOSTICO DE FALLAS EN EL SISTEMA DE CARGA

ACUMULADOR CON BAJO ESTADO DE CARGA	<p>inspección de la resistencia del circuito externo. Después de verificar las unidades del regulador efectúe su reemplazo o ajuste según sea necesario. Si el regulador se encuentra en condiciones, compruebe la resistencia del circuito.</p> <p>PRUEBA DE RESISTENCIA DEL CIRCUITO</p> <p>Si la resistencia es excesiva, reemplace la parte afectada o</p>	<p>corrija el estado de las conexiones. Si la resistencia es normal el bajo estado de carga del acumulador puede deberse a:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1º Uso excesivo de los accesorios. 2º Recorridos muy espaciados y/o cortos. 3º Descarga accidental del acumulador. 4º Calibración incorrecta del regulador.
TENSION DE CARGA MUY ALTA	<p>Los síntomas de esta falla generalmente son:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1º Quemado frecuente de las lámparas. 2º El acumulador requiere una reposición de agua muy frecuente. 3º Se queman los contactos del distribuidor. 4º Las luces aumentan excesivamente su intensidad al ace- 	<p>lerar el motor.</p> <p>Para determinar la causa de esta falla verifique lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 – Estado de todas las conexiones incluso masa del regulador. 2 – Ajuste del regulador de carga. Si los contactos están dañados reemplace el regulador. En caso contrario, calíbrelo a los valores especificados.

PRUEBAS DEL ALTERNADOR Y REGULADOR DE CARGA

Para las pruebas indicadas a continuación, es imprescindible el empleo de un amperímetro para corriente continua —escala 0 - 80 Amperios—, un voltímetro para corriente continua con escala 0 - 20 voltios, un tacómetro para motor, herramienta especial T63A-10503-BAS (grifa para ajuste de regulador), herramienta especial E69F-14305-BAS (Ficha rápida y accesorios), herramienta especial T63L-8620-BAS (tensiómetro correa de mando) y un reóstato de carbón.

PRUEBA DE RENDIMIENTO DEL ALTERNADOR

Nota: Todas las pruebas se efectuarán con la tapa del regulador colocada y el motor a temperatura normal. Para ello hágalo funcionar 30 minutos a 1.200 RPM con el capó cerrado.

1º Verifique la tensión de la correa de mando. Ajústela en caso necesario.

2º Desconecte el cable aplicado al borne negativo del acumulador.

3º Desconecte, del borne intermediario ubicado sobre el pasarueda derecho, el cable de salida del alternador.

4º Intercale el amperímetro aplicando el terminal positivo al borne positivo o de salida y el negativo al borne intermediario (ver figura 1). Conecte el voltímetro.

5º Aplique el reóstato de carbón sobre los bornes del acumulador cuidando que se encuentre en la posición de máxima resistencia. (Fig. 1).

6º Desconecte del regulador la ficha de conexionado y aplique sobre ella la herramienta especial E69F-14305-BAS (ver Figura 1).

7º Ponga el motor en funcionamiento y conecte entre sí los cables identificados con BAT (amarillo) y CAM (naranja), en la herramienta E69F-14305-BAS.

8º Acelere gradualmente el motor hasta alcanzar el régimen indicado en la tabla número 1 y en

forma simultánea actúe sobre el mando del reóstato de forma tal que la tensión se encuentre siempre dentro del orden de los 14 a 14,7 voltios.

En esta condición la lectura del amperímetro debe ser igual o mayor de lo especificado como rendimiento normal para el alternador que se está verificando.

Nota: Sólo en los alternadores de 55 Amperios puede tolerarse un rendimiento inferior. En este caso el mínimo aceptable es de 51 Amperios.

Si el alternador alcanza o supera su rendimiento normal y a pesar de ello el sistema con su conexión original no carga, la falla radica en el regulador.

Por el contrario si el alternador no alcanza su rendimiento normal, efectúe una prueba de continuidad y resistencia del arrollamiento inductor antes de desmontarlo del vehículo.

Para ello, conecte un ohmetro entre la entrada de la bobina móvil (CAM) y masa. La lectura debe