Всех приветствую! Поведаю Вам о своём опыте войны с генычем — аккумуляторычем!

 Главное в данном народном творчестве (суть басни) — удалось снять и поставить генератор не откручивая трубки кондиционера (только открутили компрессор и сдвинули в сторону) и не откручивая трубки системы охлаждения, всё открутили и вынули гену через низ на подъёмнике. Соответственно Вы не попадаете на заправку кондея и замену антифриза!

 … Началось всё, как и обычно всё происходит с нашим любимым зверем семейства кошачьих — внезапно. После "непродолжительной" стоянки на парковке у супермаркета, в ненастную погоду под проливным дождём, в ожидании жены с добычей после охоты по непролазным дебрям вышеозначенного объекта, на приборной панели загорелась индикация dsc sistem fault и ошибка ABS. Нужно добавить, что во время вынужденного ожидания у меня кот был не заведён, а ключ зажигания был в положении II "On" (заряжались планшет и телефон). Завёл авто, индикация ошибок не пропала, заглушил и завёл ещё пару раз (ну вы знаете про что я… у нашего зверя обычно всё само может появиться и пройти) — ситуация с ошибками не изменилась. Загрузил жену с добычей и мы потихоньку направились к пещере. Индикация ошибок предательски горела, но при этом кот двигался нормально. На полпути к дому, на приборной панели загорелись все лампочки об ошибках, которые были на приборной панели (масло, аккумулятор, стояночный тормоз и т.д.), я естественно занервничал ещё больше, заглушил авто, завёл — ничего не пропало, потихоньку поехал, крадучись домой. На последнем светофоре вылезла ещё и ошибка Gearbox fault, индикация на коробке не горела. я выключил двигатель и перевёл селектор в положение P. После попытки снова завести кота, получил в ответ уставшее подёргивание стрелок, тишину и предательски прижимающиеся (складывающиеся) кошачьи уши … "вот и пришёл конец батарейке!" — подумал я о знакомой ситуации. Самодиагностика показала бортовое напряжение 8,2В. Выйдя в 11 часов вечера, под уже еле моросящий, обдающий "приятной" прохладой и свежестью, дождичек, я медленно и неохотно побрёл открывать капот и доставать провода из багажника. На удивление, помощь подоспела быстро, мы дали прикурить и пожурили, нагадившего котёнка. Все ошибки пропали, но естественно через несколько метров движения всё вылезло вновь, я "на аккумуляторе", без фар доехал до дома. Снял и зарядил дома аккумулятор, но учитывая, что он был уже староват, я морально приготовился к его замене на новый.

 На следующее утро, поставив заряженный аккумулятор, я повернул ключ "на старт!". Кот довольно мурлыкнул и как ни в чём не бывало побежал по асфальту. Ничего не напоминало о вчерашних его проказах. К середине дня, к моему величайшему разочарованию, индикация об ошибках на приборной панели и горящая лампочка аккумулятора появились вновь. Не дожидаясь страшной надписи "Gearbox fault", я быстренько поехал к ближайшему БиБи за новой батарейкой. Поставил новый аккумулятор. Всё работало исправно, но как я потом пожалел, что на тот момент, у меня с собой в машине не было тестера…

 Кот был доволен и исправен ровно сутки, и потом, как в страшном сне, я вновь увидел грозную череду ошибок, повторяющуюся с завидной, стабильной последовательностью. Экспериментировать дальше с последующей заменой запчастей у меня уже не было ни какого желания и я поехал в ближайший знакомый сервис на диагностику.

 Приговор был не утешительный — недозаряд (в принципе я это и сам знал, т.к. если бы заряд не шёл вообще, то я на новом аккумуляторе сутки бы не проездил).

 Начали выявлять причины по порядку:

1. проверили аккумулятор — он был полностью исправен.

2. перекрутили и почистили все массы (аккумуляторную и генераторную).

3. нужно было прозвонить провода, которые идут к генератору.

 … и вот тут в нашей истории начались самые интересные приключения. Фишка генератора стоит с обратной стороны от ремня, и что бы её прозвонить — нужно как то туда подлезть. Конструктивные особенности установки навесного оборудования, и в частности генератора, нас не точно бы расстроили, но немножко не порадовали… Мы, на пару с мастером, изучив все статьи нашего любимого форума-летописи по поиску "генератор", пришли к неутешительному выводу — победить змея-геныча будет ОООООЧЕНЬ не просто!

 Но делать то нечего — ремонтировать всё равно придётся. Был уже вечер и мы подумали, что утро вечера мудренее!

 На следующее утро, с новыми силами, два добрых молодца принялись за работу. С помощью средней, короткой трещотки ослабили натяжитель и сняли ремень генератора. Подняли кота на подъёмник, снизу открутили компрессор кондиционера и не снимая шлангов (хорошо, что об этом уже писали на нашем форуме) отодвинули в сторону. В просвете замаячил, так нам нужный, разъём генератора. Рукой, на ощупь, сняли фишку и проверили проводку генератора на обрыв и замыкание. Контакты блока управления для проверки указаны на схеме:

оранжево-зелёный — контакт 8;

голубой — контакт 35;

красно-зелёный — контакт 43;

 Всё было замечательно и хорошо. От сердца отлегнуло, так как ремонт и замена цифровых шин вообще не входило в мои планы. Вывод один — снимаем генератор на проверку и приговор.

 Шарнирной, длинной головкой открутили генератор. и далее мы упёрлись, выбирая меньшее из зол…, а именно что будем снимать, что бы вытащить генератор: морду, верх или низ. Учитывая, что кот уже был подвешен за я… на подъёмнике мы остановились на подрамнике.

Открутив 4 болта подрамника, с помощью бабы Яги, Лешего, Кощея Бессмертного, а так же всех остальных сказочных жителей, их матерей и всей родни, мы всё-таки победили геныча и выпустили его на свободу.

 С завода стоял Denso на 140А.

По схеме и в живую на генераторе регулятора напряжения нет! Стоит только диодный мост и щётки. Напряжение заряда, по схеме, регулирует непосредственно блок управления.

К нашему счастью (хоть в чём-то должно было повезти) сей агрегат оказался очень даже ремонтнопригоден!

 Причина неисправности оказалась в жутко окислившемся и не подлежащим восстановлению, диодном мосте генератора.

Естественно за одно прикупили и щётки, благо оптовый склад автозапчастей был в пешей доступности. Заменив щётки и диодный мост всё поставили в обратной последовательности. Так же, за одно, поменяли и ремень генератора. Все ролики и подшипники после ревизии оказались в отличном состоянии и замене не подлежали.

 Всё работает. При запуске двигателя, напряжение 15,6В.