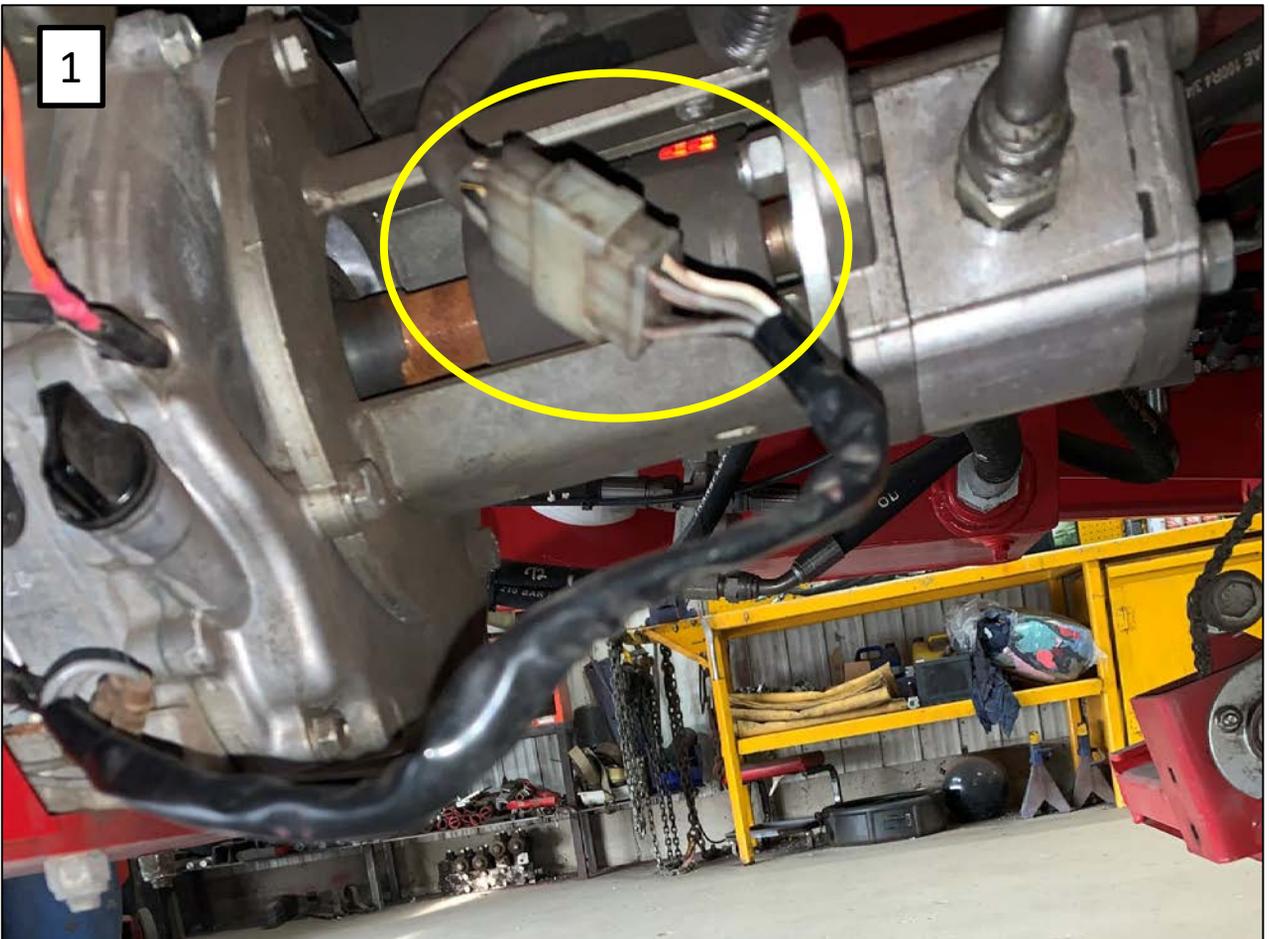


VÉRIFICATION DU RÉGULATEUR DE VOLTAGE

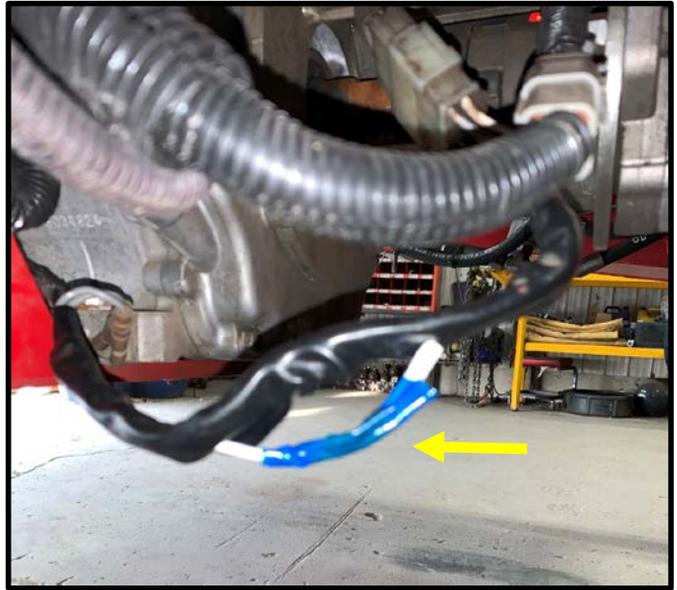
Si le voltage de la batterie n'augmente pas ou pas suffisamment lorsque le moteur Honda est en marche la charge de la batterie ne sera pas suffisante et entrainera des problèmes au niveau des fonctions électriques de l'enrobeuse. Le régulateur de voltage pourrait être défectueux, mais avant de le remplacer voici quelques vérifications à faire au préalable.

1- Vérifier que le connecteur mâle du moteur Honda est bien connecter au connecteur femelle du régulateur de voltage et que les fils sont bien serti dans les connecteurs.



VÉRIFICATION DU RÉGULATEUR DE VOLTAGE

2- Une fois la vérification des connecteurs effectuer ouvrir la gaine scellé pour accéder au filage et enlever le ruban bleu pour accéder à la jonction.



3- Une fois le ruban bleu enlever assurer vous que les fils blancs sont bien serti.



VÉRIFICATION DU RÉGULATEUR DE VOLTAGE

Si la vérification ci-haut ne résout pas le problème, voici les 5 étapes recommandées par Honda:

HONDA

DÉPANNAGE DU SYSTÈME DE CHARGE

Identifier le système à tester.

Bobine de charge – Utilisé pour charger la batterie de façon à opérer le démarreur and autres charges DC.

Le système de charge contient:

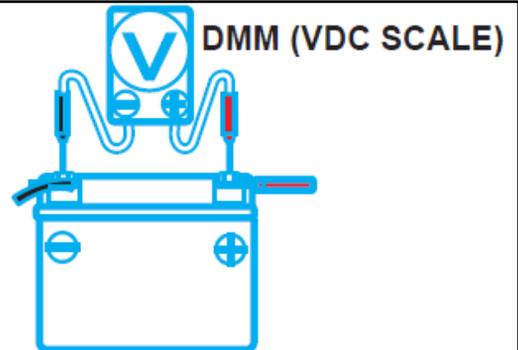
- Batterie
- Interrupteur
- Fusible ou circuit de protection
- Bobine de charge
- Régulateur
- Charge(s)

Spécifications bobine de charge

Système	Résistance	Volts AC à la sortie (3600 RPM)
3 Amp	0.20 - 0.93	24 – 28 (QAE2)
10 Amp	0.16 - 0.24	24 – 28 (QNR6)
18 Amp	0.12 - 0.16	24 – 28 (QNR2)

#1 TEST DE LA BATTERIE

Débuter à l'aide d'une batterie complètement chargée. Brancher un MMD (Multimètre Digital) tel qu'illustré. À l'aide de cet instrument, enregistrer le voltage de la batterie.



VÉRIFICATION DU RÉGULATEUR DE VOLTAGE

#2 INSPECTION VISUELLE

Toujours vérifier les choses facile en premier. Vérifier les problèmes autant sur le moteur que sur le produit alimenté par celui-ci.

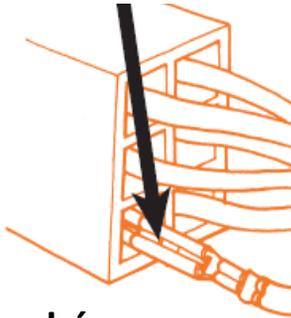
- Vérifier les terminaux, brisés, crochés ou mal serrés.
- Vérifier les fils, connecteurs ou terminaux corrodés.
- Vérifier le filage pincé, coupé ou défectueux.
- Vérifier si le fusible est grillé (toujours remplacer avec l'ampérage approprié).

Si le fusible grille après son remplacement, investiguez pour un court-circuit dans le système.

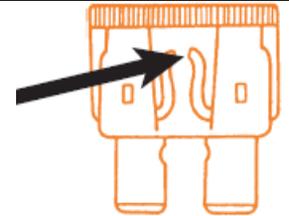
**Terminal
corrodé**



Terminal mal serré



Terminal courbé

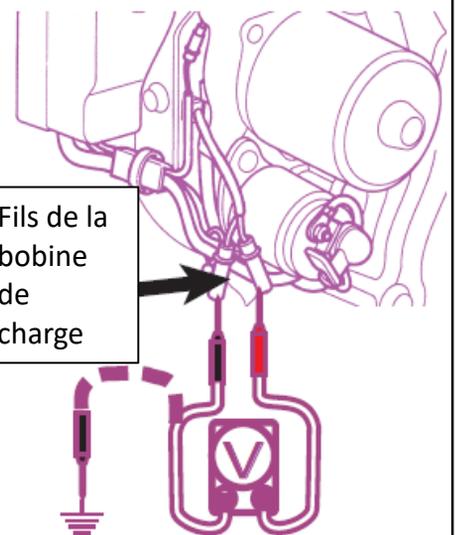


**Fusible
grillé**

#3 INSPECTION DE LA BOBINE DE CHARGE

Les illustrations démontre l'inspection de la bobine de charge.

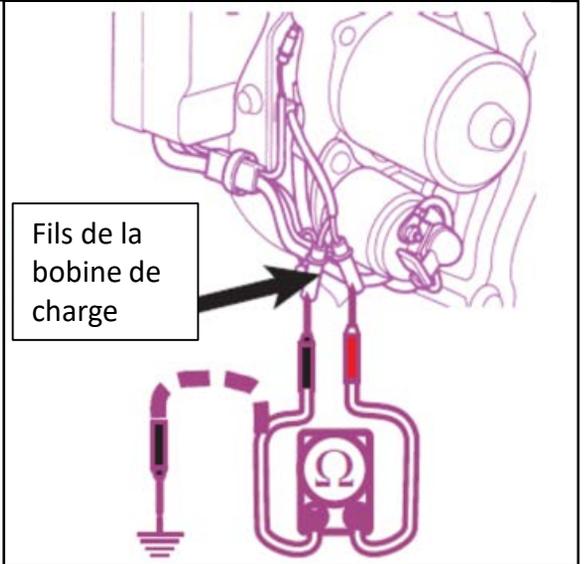
- Localiser et déconnecter les fils de la bobine de charge.
- Brancher un multimètre (placé à AC Volts) du fil de la bobine de charge à la mise à la terre du moteur.
- Démarrer le moteur et lentement augmenter le régime du moteur jusqu'au maximum en opération en observant le voltage.
 - Le voltage sortant devrait être bas à bas régime puis augmenter puis plafonner à plein régime (voir le tableau de la page précédente, dans la colonne du centre). Si cela est le cas, la bobine fonctionne bien. Reconnecter les fils et procéder à l'étape #4.
 - Si la mesure sortante est basse (ou à zéro) et n'augmente pas à plein régime, passer à l'étape « d ».



VÉRIFICATION DU RÉGULATEUR DE VOLTAGE

d. Arrêter le moteur. À l'aide du multimètre placé à ohms), vérifier la résistance de la bobine (voir le tableau de la page précédente, dans la colonne du centre).

- Si la résistance est bonne mais que le voltage sortant est bas, inspecter le volant moteur. S'il est OK, remplacer la bobine de charge, rebrancher les fils puis procéder à l'étape #4.
- Si la résistance est anormal et que le voltage sortant est bas ou à zéro, remplacer la bobine de charge, rebrancher les fils puis procéder à l'étape #4.

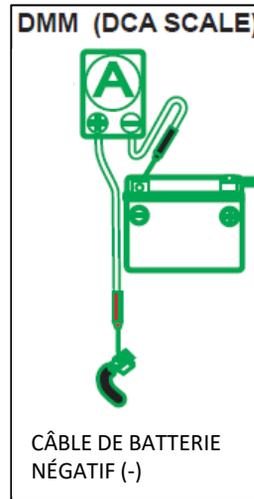


#4 TEST DE SORTIE

- Brancher un multimètre (placé à DC Volts) entre les terminaux de la batterie tel qu'illustré à l'étape #1.
 - Démarrer le moteur à plein régime en observant le voltage DC.
 - Pendant que le moteur est en marche, débrancher le multimètre. Placer le multimètre en position DC Amps et brancher le multimètre tel qu'illustré en haut de la page suivante.
 - Conserver le régime du moteur au maximum en observant l'ampérage DC de la sortie du multimètre.
 - S'assurer que le voltage de la batterie et le courant de charge rencontrent ces spécification:
 - Le voltage de la batterie devrait partir bas, puis rapidement grimper à environ 14.5 VDC.
 - Le courant de charge devrait partir élevé, puis commencer à baisser lorsque le voltage s'approche à 14.5 VDC.
- Si les résultats ci-haut sont obtenus, le système de charge est OK et le problème est la batterie. Remplacer la batterie et exécuter l'étape #4 de nouveau.
 - Si les résultats ci-haut ne sont pas obtenus, continuer à l'étape #5.

VÉRIFICATION DU RÉGULATEUR DE VOLTAGE

#4 TEST DE SORTIE (SUITE)

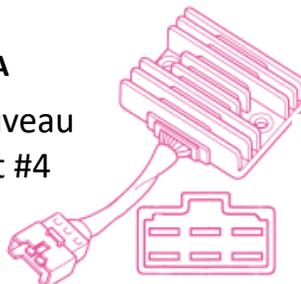


#5 TEST DU RÉGULATEUR

- Le régulateur a des tests de résistance appropriés dans le manuel d'entretien. Ces tests sont peu concluants à cause du mécanisme de régulation électronique. Si tous les autres tests et inspections n'ont pas rencontrés de problème, remplacer le régulateur puis refaire le test de l'étape #4.

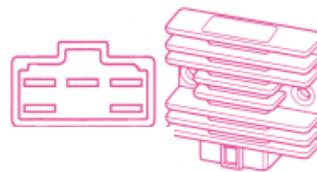
18 A

Installer un nouveau et refaire le test #4



10 A

Installer un nouveau et refaire le test #4



3 A

Tester en effectuant un test de continuité

