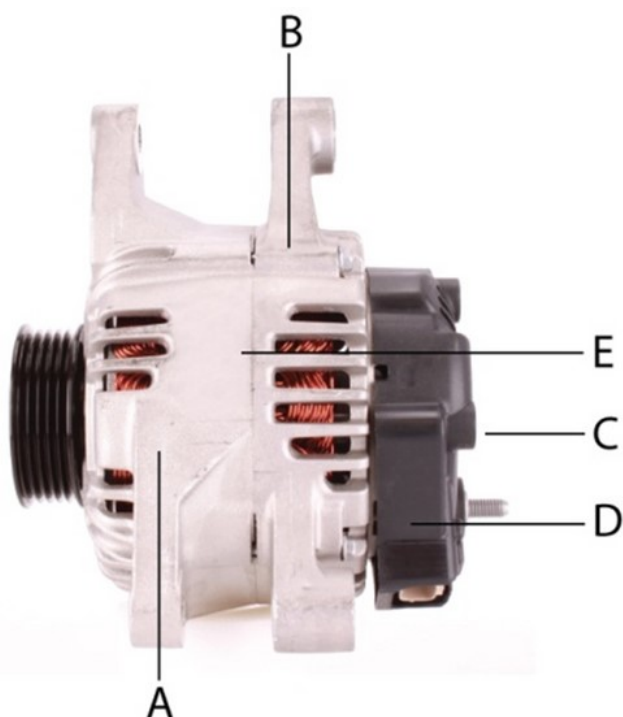




## Emplacement du numéro d'origine: Alternateurs

FABRICANT	POSITION	ORIGINAL No.
AC-Delco (Delco Remy)*	A	3472065
AC-Delco (Delco Remy)*	A	10497947
Bosch	B/E	120489122
Ducellier	B	7541/514016
Elmot	B	A115-43-14V43A
Femsa	C/D/E	ALD12N-40
Hitachi	A/E	LT135-35
Iskra	A/E	AAK1119
Lucas	B/C	23802
Marelli	B/C	63320058
Magneton-Pal	B	44311356021
Mitsubishi	E	A5T31671/AG2035T
Motorola	E	9AR2828G
Nikko	C/E	0-33000-2290
Nippon Denso	E	100211-2071
Paris Rhone	B/C	A13N95
SEV Marshal	B/C	70230302
Valeo	B/C	A13N38



Toujours relever, dans la mesure du possible, le numéro de pièce d'origine figurant sur l'ancienne unité, ce qui vous garantira le meilleur remplacement.



## Alternateurs: Connexions

### F/DF:

Sur les alternateurs Bosch avec ventilation interne, cette connexion donne l'information à l'ordinateur sur la performance actuelle. C'est une sortie variable 0-11V qui dépend de la performance actuelle.

### FR:

Sur les alternateurs japonais, cette connexion donne l'information à l'ordinateur. Sur les premières versions c'est une sortie variable 0-11V qui dépend de la performance actuelle.

### F1/F2:

Utilisé sur les alternateurs sans régulateur. Les deux connexions sont connectées à l'ECU, qui a la fonction régulateur interne. Si l'alternateur doit être testé, ces bornes demandent une connexion au positif et à la masse.

### C:

Le terminal est pour l'imput de l'ordinateur. Un circuit dérivé diminue la performance de l'alternateur.

### D:

Sur les alternateurs Mitsubishi (Mazda 626/323 1997-) cette connexion sert à gérer le champ en utilisant une tension DC pulsatoire. Le régulateur fait partie de l'unité de la commande du moteur.

Remarque! Ne confondez pas la connexion avec la fiche isolante. La forme de la prise est similaire à la L et S. Pour être sûr de la connexion que vous avez, mesurez avec un ohmmètre la résistance entre S/D et la masse. S'il y a moins de 1000 Ohm, il s'agit d'une connexion de données.

### COM:

La prise ressemble aux L/DFM pour les applications allemande, mais les connexions internes sont différentes. Il est nécessaire d'avoir un équipement spécial pour tester ce genre d'alternateurs. L'alternateur est connecté à l'ECU via le terminal COM et utilise un signal de données pour la communication. L'ECU donne l'information à propos du voltage nécessaire et l'alternateur répond avec un signal DFM.

### F1:

Pour les DELCO coréens et américains, il y a deux désignations pour la même connexion. Le plus souvent on emploie la fonction F, qui donne des renseignements à l'ordinateur concernant le rendement de l'alternateur. (Voir aussi section F/DF). Si le véhicule n'est pas muni d'un témoin de charge, il faut raccorder cette connexion à l'allumage.

### DFM/M:

Un terminal connecté à l'ECU. Son signal est une modulation pulsatoire large et peut être testé en mesurant entre DFM et B+. Les générations plus récentes de régulateurs exigent une résistance pull-up afin de tester le DFM. Aucune connexion de ce terminal n'est nécessaire pour tester la performance de l'alternateur.

### RC/SIG/RLO:

Un terminal connecté à l'ECU afin d'ajuster la consigne de voltage. Certains alternateurs peuvent être testés seuls, tandis que d'autres ont besoin de ce signal pour démarrer. Un équipement spécial est nécessaire pour un test complet de l'alternateur. RC et SIG se retrouvent généralement sur les modèles FORD, Land-Rover et Volvo. Toyota utilise le RLO.

	Batterie +	Masse	Champ.	Voyant	Allumage	Neutre (stator)	Compte-tours (phase)	Ordinateur (CPU/ECU) Moniteur	Ordinateur (CPU/ECU) Contrôle	Capteur de batterie	Fausse prise
Autolite	B+	-	F	+							
Bosch	B+/B1+/B2+	D-	DF	D+/61E/L	15		W	F/FR/DF/DFM	C/COM	S	
Butec	B+	-	F	D+							
Delco	B+/+	GRD	F	D+/L/1	VIG		P/R/W	F		M/S/2	D
Ducellier	B+	-/B-/D-	DF/EXC	D+/L			W			+	
Elmot	B+	31	67	15			W				
Femsa	B+	31	EXC	L/+			W				
Fiat	B+/30	31	67	15		C	W				
Ford	B+/BAT	D-/VE	FLD/DF/F	D+/IND/1			W/STA/S	F/FR/LI	RC/SIG	A/AS/BVS	
Hitachi	B/A	E	F	L	IG/R	N	P	FR/F	C	S	D
Iskra	B+	D-	DF	D+			W				
Lada	B+/30	31	67	15							
Lucas	B+	B-/	F	D+/IND			STA			S	
Mando	B/A	E	F	L/1	IG/R/G	N	P	F		S	D
Marelli	B+/30	31	67	15		C	W				
Mitsubishi	B/A	E	F/F1-F2	L/1	IG/R/G	N	P	FR/F	D/C	S	D
Motorola	B+/BAT	-/B-/D-	EXC/DF	+/D+			W				
Nippon-Denso	B/A	E-	F/F1-F2	L	IG/R/G	N	P	FR/M	C/RLO	S	D
Prestolite	+	-	EXC								
Paris-Rhone	B+	B-/	EXC	L/+			W/R				
SEV-Marchal	B+	-/B-/D-	DF	61/D+	+/EX		W				
SEV-Motorola	B+	-/B-	EXC	+			W				
Valeo	B+	-/B-	EXC	L/D+	+/EX		W	DF	COM		