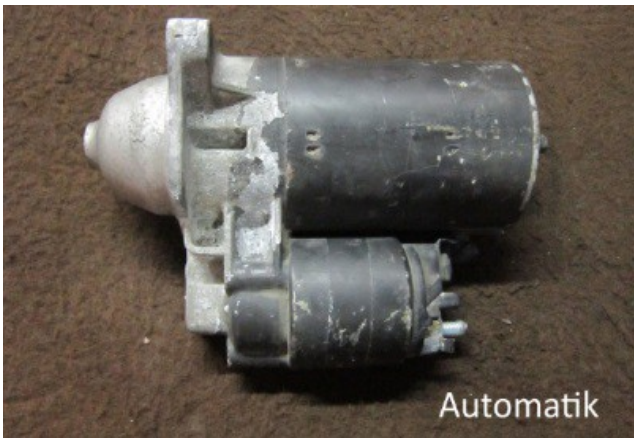
Überholung Anlasser Nissan Micra k11
Schaltwagen mit CG10DE Bj. 1995

Daten:
Bosch Nr: 0 001 112 018
Nissan Nr: 22300 99 B00

Hinweis: Unterschiede zwischen Schaltwagen- und Automatikfahrzeug
in der Länge des Kopfes mit Ritzel!



In welchem Fall die Überholung Sinn macht, ist natürlich jedem selber überlassen. Ich entschied mich aufgrund von Fehlkauf für das Zerlegen des kompletten Anlassers inkl. Reinigung, fetten, Lackierung und Testlauf an einer Batterie.

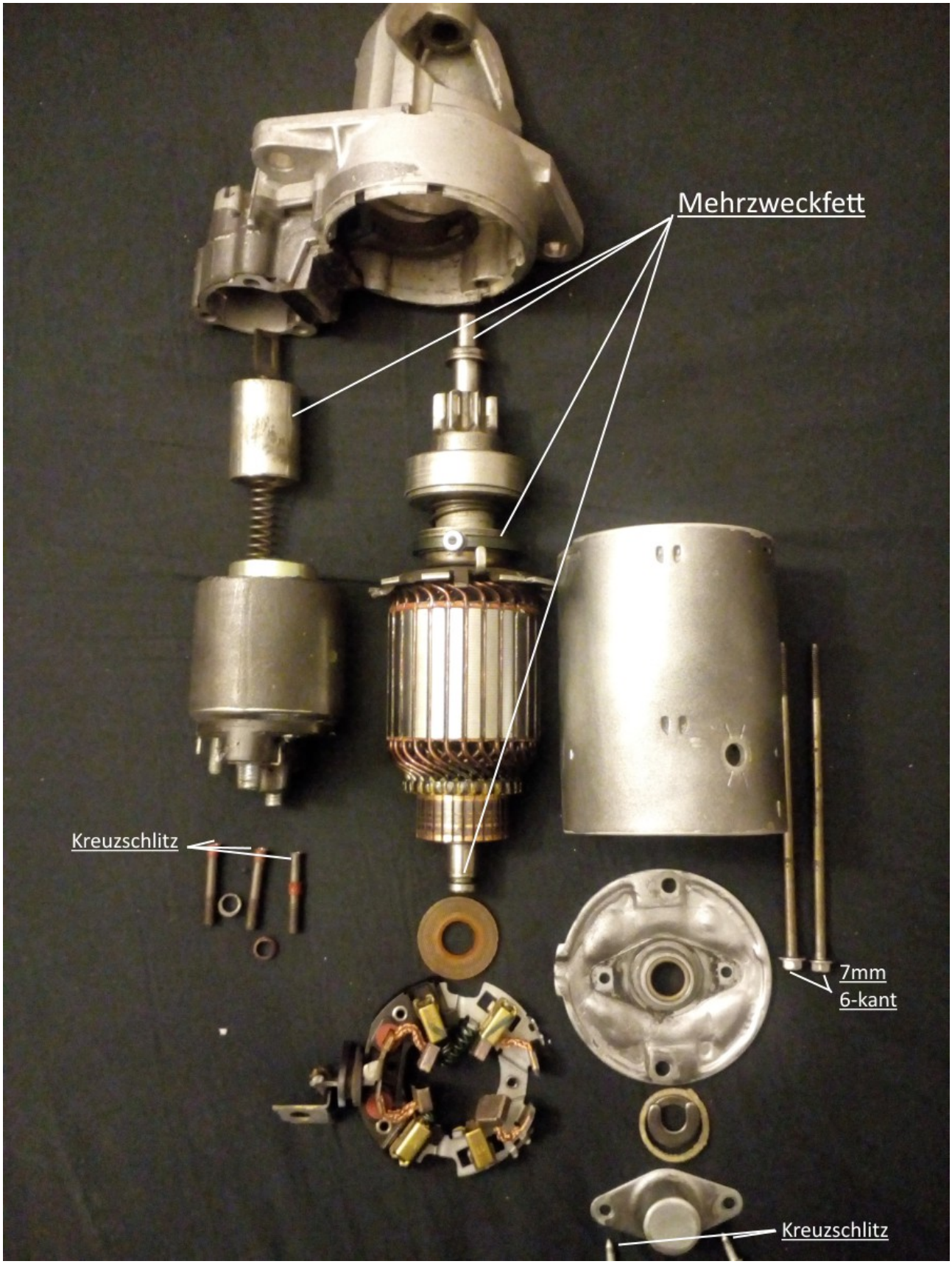
Natürlich ist aber nach über 20 Jahren definitiv kein Fett mehr in den Lagern. Allerdings gebe ich zu, dass ich hier in der Lautstärke, sowohl im Ansprechverhalten keinen Unterschied zwischen vorher und nachher feststellen konnte!

Es ist aber wohl dann die Beruhigung, dass er weiterhin viele Jahre vor sich hat und die Länge der Kohlebürsten noch lange reicht.

Da man beim Zerlegen eigentlich nichts falsch machen kann, habe ich nun auch keine Reihenfolge festgelegt. Den Magnetschalter kann man zuerst, aber auch als letztes demontieren.
Ich habe zuerst den kleinen Deckel (ganz unten) mit den Kreuzschlitz gelöst und darunter die Sicherungsscheibe herausgezogen.
Dann den Deckel mit dem beiden langen 6-kant und den großen Zylinder vom Anker gezogen.

Der Anker kann mit einem Schlitz-Schraubendreher prima aus der Kunststoffgabel des Magnetschalters herausgehebelt werden. Genauso drücken wir ihn später dort wieder herein.

Nach Zerlegung und Reinigung sieht das ganze dann so aus:

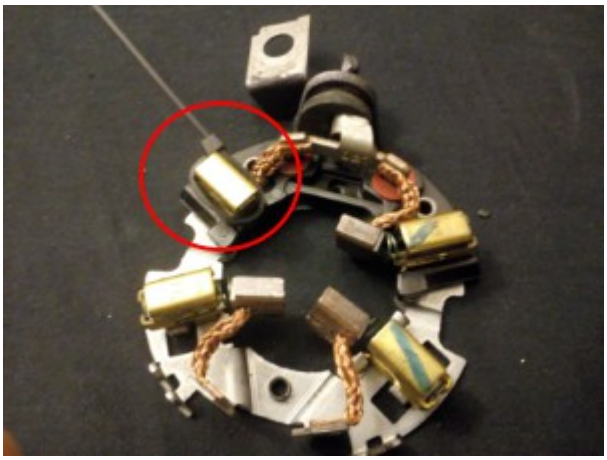


Mit einer CSD Reinigungsscheibe, auch Schokokeks, bekommt man den Rost und die abblätternde Beschichtung wunderbar ab.
Auf dem Bild ist der Anlasser bereits vorgrundiert und hat seinen ersten Hauch Felgenlack Silber hinter sich.

Anker und Magnetschalter mit dem Lappen, den Rest mit Scheuermilch reinigen. Dazu hat sich die alte Zahnbürste bewährt.
Mehrzweckfett auf Lithiumbasis fettet die markierten Stellen auf dem Bild und alles läuft wieder geschmeidig.

Die 3 roten Schrauben des Magnetschalters habe ich bisher bei keinem Micra Anlasser ab bekommen (man bemerke den roten Ring).
Es gibt zwar auch Handschlagschrauber, aber dieser war noch nicht geliefert, daher entschied ich mich für ausbohren. :)
Man bemerke die ausbohrten Köpfe, die daneben liegen, welche nun Unterlegscheiben sind.
Neue Schrauben wären dann 8x35 senk. Diesmal aber in Torx oder Innensechskant.

Ist alles gereinigt und gefettet, dann wird zusammengebaut. Beim Kohlebürstenhalter kann folgender Trick angewendet werden.



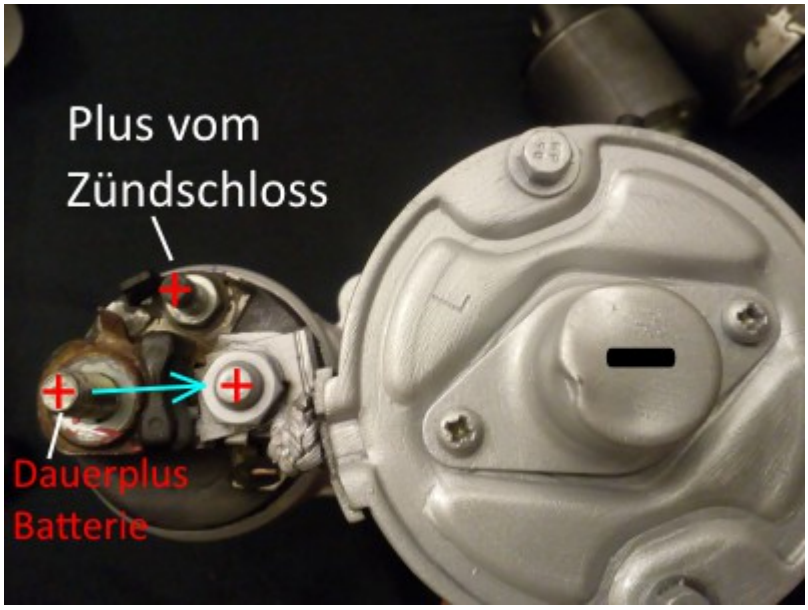
Einfach die Kohle in die Messinghalterung drücken und mittig mit einem Kabelbinder fixieren. Die Montage des Kohlehalters ist einer der letzten Schritte, sobald die Bürsten am Kollektor (Schleifring) sitzen, können die Kabelbinder mit einer Klinge zerschnitten und mit einer Feinmechanik-Zange oder Spitzzange herausgeholt werden.

Lackierung

Bitte nur im zusammengebautem Zustand, da vor allem das zylindrische Gehäuseteil (mitte rechts) unbedingt Kontakt mit dem anderen Teilen haben muss. Sonst kann es sein, dass die Kohlen oder der Magnetschalter nicht mit Masse verbunden ist.

An einer Kette mit S-Haken aufgehängt, lässt sich das gute Stück mit Felgenlack Silber prima versiegeln. Dupli Color natürlich.
Lt. einem Arbeitskollegen (ehem. KFZ Mecha.) wird der Anlasser nicht besonders heiß, wodurch ich mich für den Felgenlack entschied. (Hoffe der blättert nicht ab ^^)
Auspufflack bis 300°C sollte daher wohl in jedem Fall auch funktionieren.

Funktionsprüfung



Da der Anlasser am Motor befestigt ist, ist er über das Motorgehäuse mit Masse verbunden.

Kommt nun Plus vom Zündschloss, verbindet der kleine Magnetschalter beide Pluspole (blauer Pfeil) miteinander und der Anlasser dreht.
Hier ist wegen des anfangs starken Funkenflugs Mut gefragt.
Es handelt sich hier nicht um einen Kurzschluss, sondern um den Funkenflug aufgrund der hohen Stromaufnahme.

Simulieren lässt sich dies wie folgt:

Wie immer, alle Angaben ohne Gewähr.
Jeder haftet für das, was er mit seinem Auto tut.
Wenn der Weihnachtsmann seinen Schlitten modifiziert, bekommt er ja auch keinen Tüv mehr!