

A la suite d'ennuis avec mon circuit de charge 🤔🤔🤔, qui ne date pas d'hier (ceux qui ont roulé avec moi ont vu que je ne roulais pas avec mes feux) , j'ai décidé d'upgrader celui-ci 🙌🙌🙌

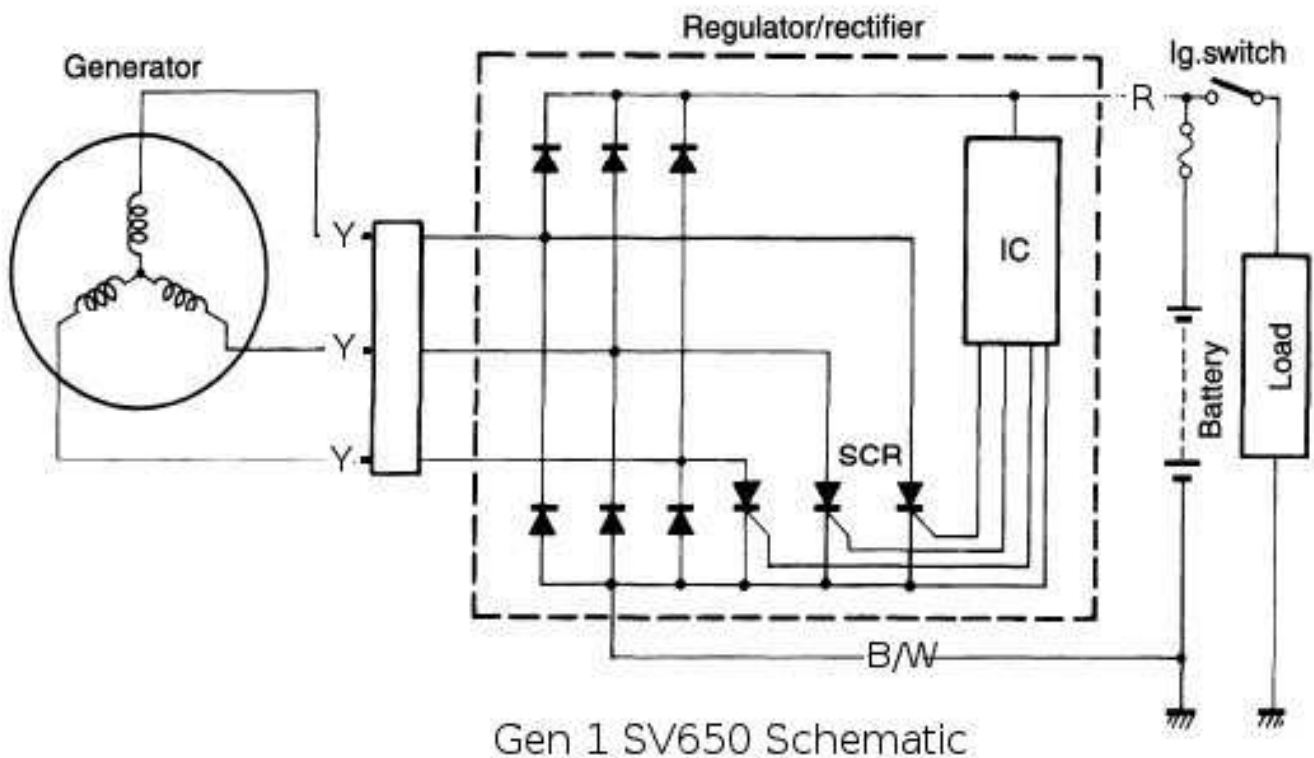
Dans un premier temps , j'ai cherché sur le net le même régulateur/redresseur R/R de marque SHINDENGEN de ref : SH 579 A qui équipe les TLR et TLS , j'en ai trouvé à vendre dans les 70 € mais 🤔🤔🤔.....

En fouillant sur les forums dédiés aux motards , j'ai vu qu'il y avait beaucoup mieux à faire
Déjà , le 579 est un vieux modèle (comme nos bécanes) les modèles 6xx étant plus performant , j'ai en cherché un qui pourrait facilement se connecter et puis je suis tombé sur ce post de chez Triumph qui m'a décidé à franchir le pas 🙌🙌
🙌

<http://www.triumphrat.net/speed-triple-...grade.html>

un peu de technique

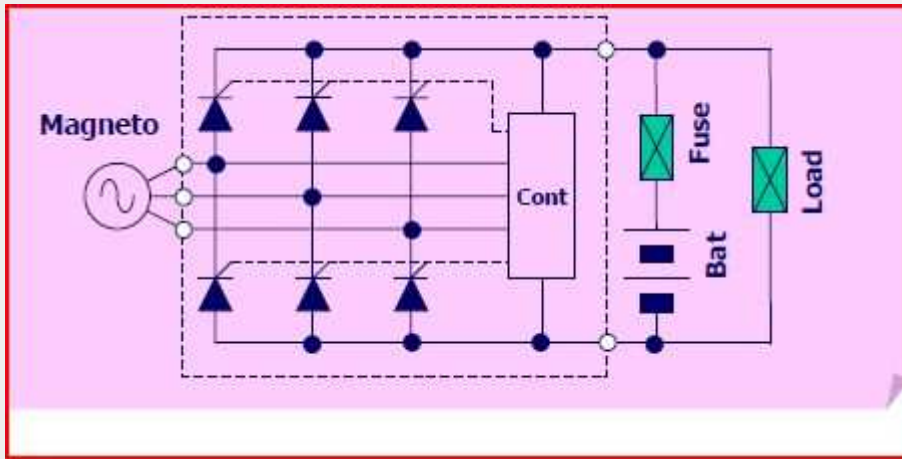
le SHINDENGEN SH 579 fait parti des R/R ' SHUNT ' , c'est à dire que le courant redressé par le pont de diode va soit dans la batterie (très fort courant car non regulé (vu jusqu'à 15 A sur mon ex VFS 750 après démarrage) soit mis à la masse par les thyristors , ce qui occasionne un fort dégagement de chaleur , technologie qui existe depuis 30 ans et dont 80 % des motos en sont encore équipées 🤔🤔🤔🤔🤔🤔



exemple du 572 identique

<http://www.shindengen.com/resources/con...20Data.pdf>

le SHINDENGEN SH 575 lui est du type ' série ' , là le pont redresseur est à thyristor , il y a régulation du courant et surtout , plus de mise à la masse de celui-ci , ça chauffe nettement moins , mais le régulation est du à un découpage du courant sinusoïdal à simple thyristor pas si précise que ça 🤔🤔



serie.JPG [28.73 Kio | Vu 422 fois]

[http://www.shindengen.com/resources/con ... 20Data.pdf](http://www.shindengen.com/resources/con...20Data.pdf)

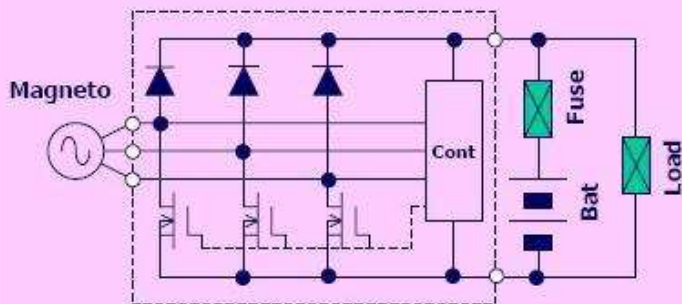
le SHINDENGEN FH 012 lui est du type ' transistor Mosfeet + diode en serie , la diode redresse le courant , le transistor lui régule celui-ci ,très précisément et le tout sans dégagement exagéré de chaleur , de plus ses performances sont plus accrues , tension plus constante et 50 A de courant 😄😄😄😄

FH012 Standard Model

Outline



Connecting Diagram



[http://www.shindengen.com/resources/con ... 20Data.pdf](http://www.shindengen.com/resources/con...20Data.pdf)

ce dernier équipe les motos dernièrement sorties , par exemple aspirobroyeur , FZ1 , FJR de chez yam ou le FH 001 , FH 008 chez honda (600 et 1000 RR)

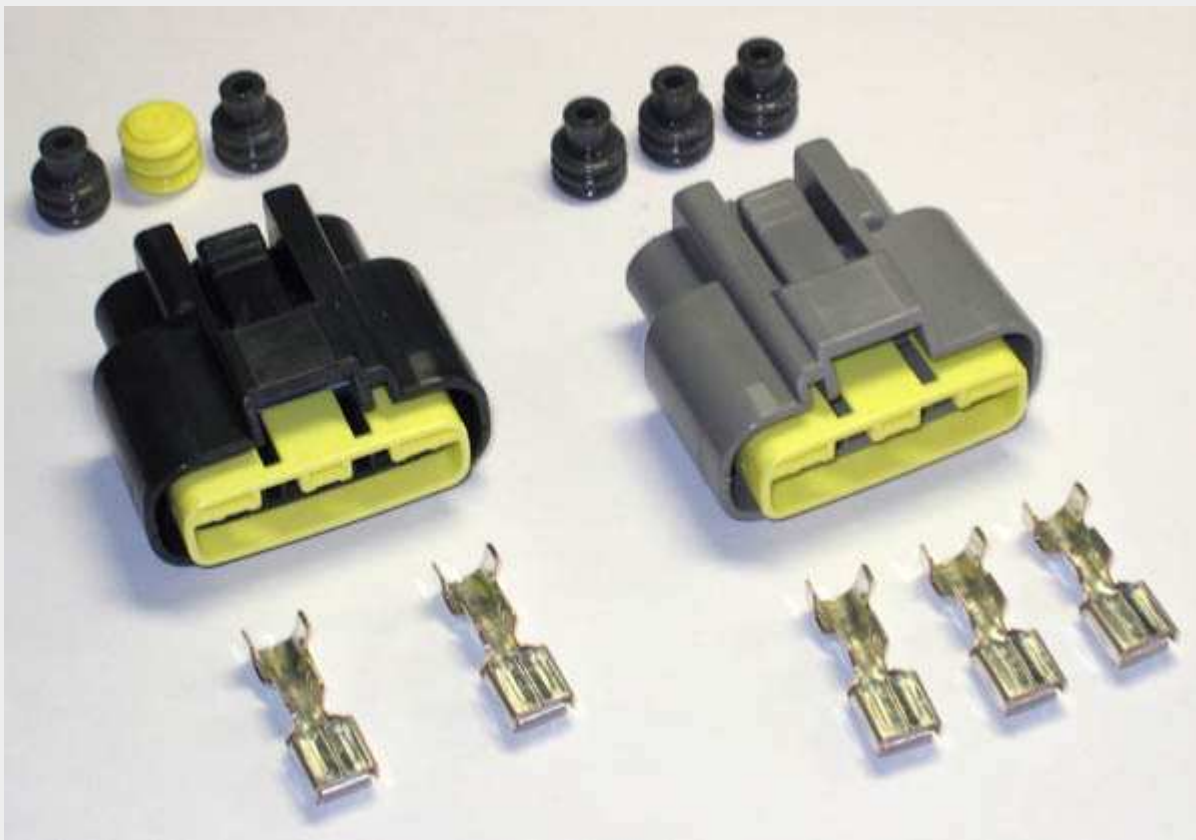
achat des divers éléments

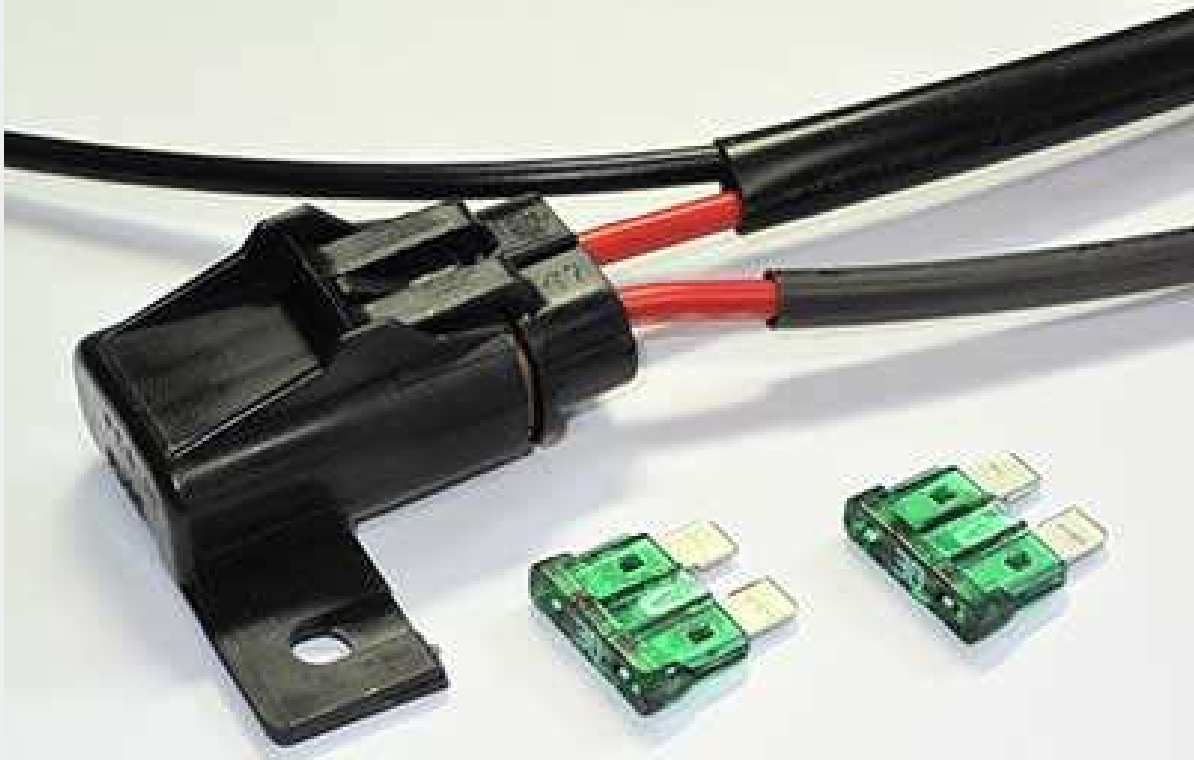
j'ai trouvé un FH 012 A sur le boncoin à 30 € , la fourchette étant de 50 à 120 € , yes 🙌🙌🙌🤔🤔🤔

j'ai acheté sur le net les connecteurs : 32 € en tout

http://easternbeaver.com/Main/Elec_Pro...ctors.html

j'ai pris le connecteur noir , le cordon alternateur/regulateur , le porte fusible , le connecteur pour remplacer celui sorti alternateur (source de probs sur mes VF)





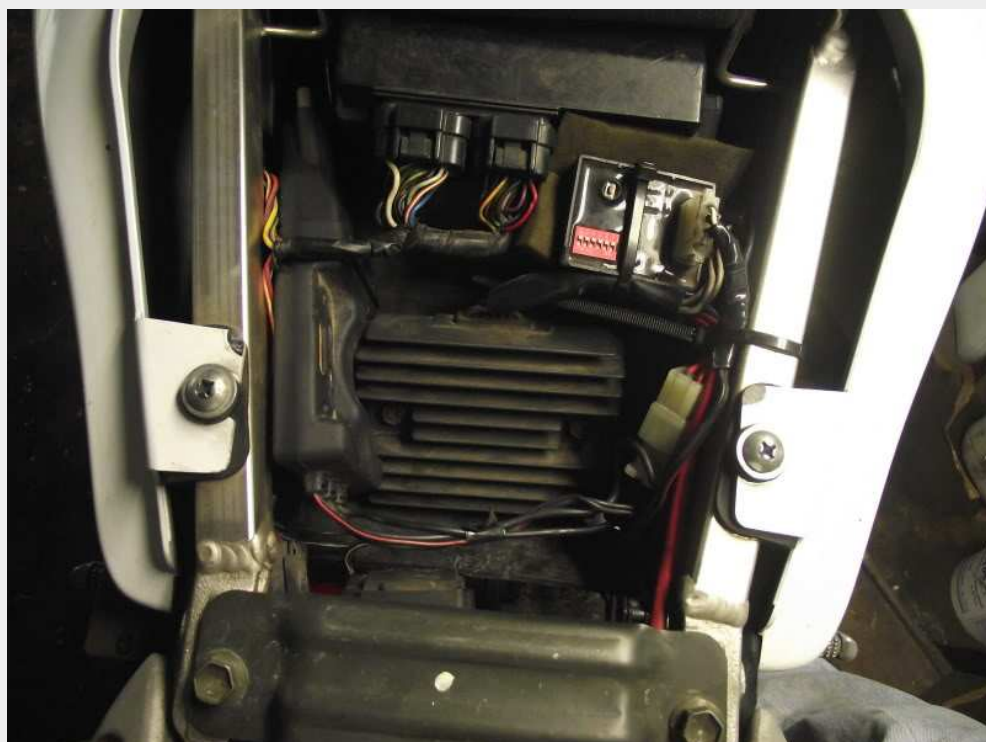
modifications et montage

voilà diverses photos du changement de R/R

le R/R équipé de sa connectique



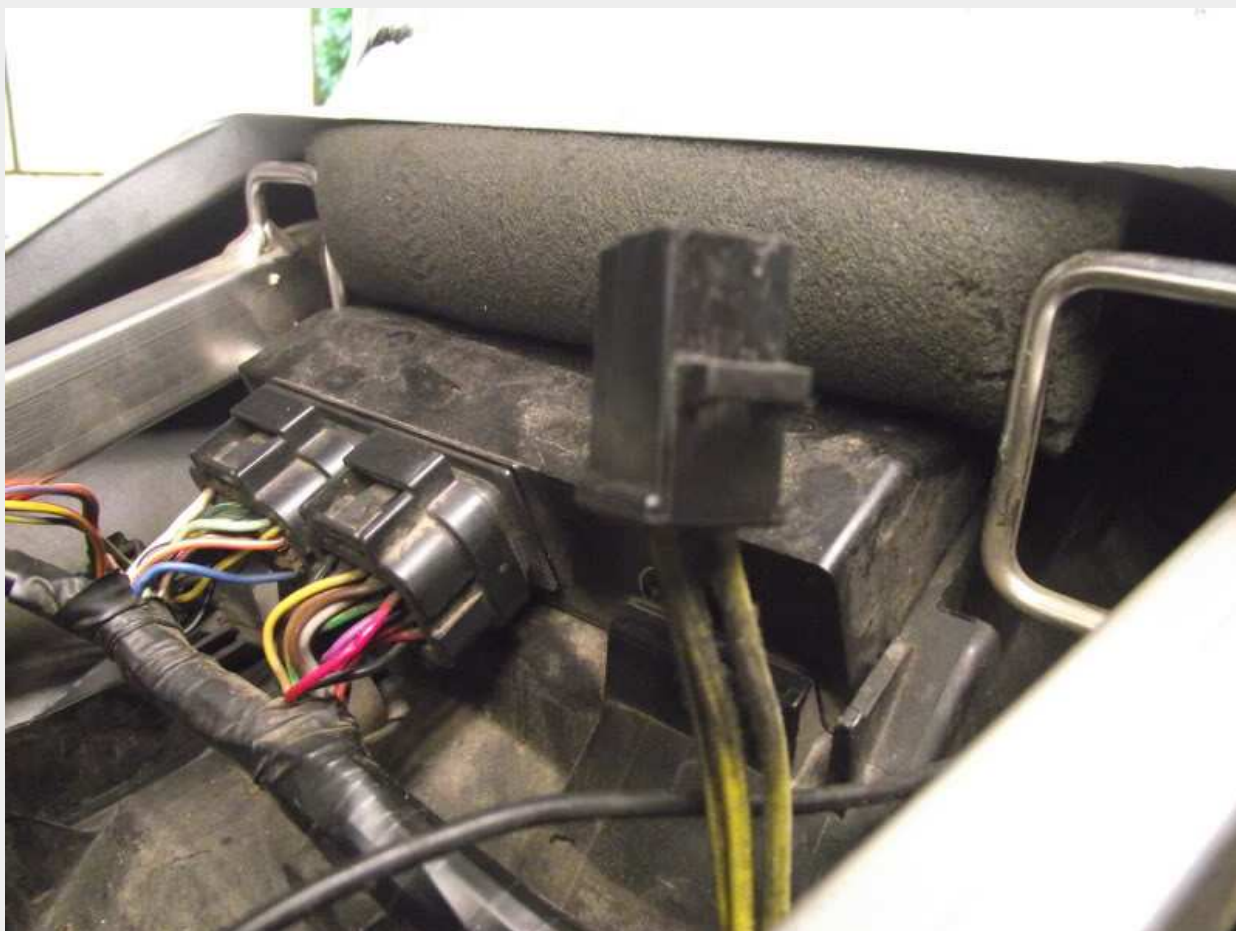
l'état antérieur , on voit mon inforad et mon speedohaeler qui occupent un peu de place 😞😞



la comparaison de taille des deux R/R



le connecteur d'alternateur que j'ai changé



dénudage et étamage des conducteurs



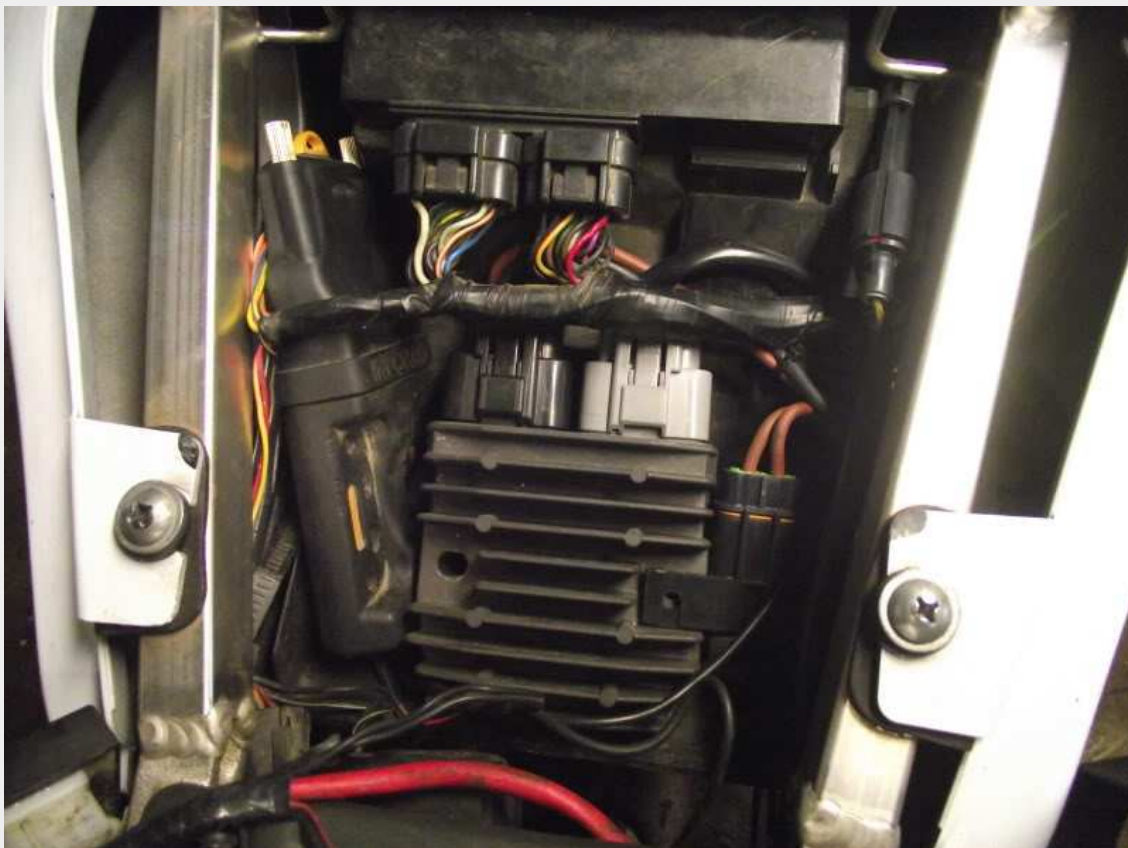
soudure des cosses du nouveau connecteur



nouveau connecteur



mise en place du R/R à la place de l'autre , je vais fixer celui-ci sur une plaque d'alu de 2 mm puis sur la patte de l'ancien modele (entraxe 70 mm au lieu de 80 mm) cela augmentera légèrement le refroidissement , sur la tof , ce n'est pas encore fait



raccordement sur la batterie directement du R/R sans passer par le faisceau d'origine , ça améliore la charge (conducteurs de 2,5 mm 2) 😊😊😊



pour améliorer encore plus mon circuit de charge

j'ai changé de batterie pour une YTZ 14 S nettement plus performante 11,2 Ah au lieu de 10 Ah , et surtout capable de 230 A au démarrage au lieu de 175 A de la YT12A-BS d'origine 😊😊😊

voir ceci

viewtopic.php?f=15&t=17849&hilit=chargeur+batterie&start=15





pour 5 mm de plus en hauteur , ce qui ne pose pas de probs , car elle se loge très facilement à la place de celle d'origine , couvercle compris 😊😊



mesures des tensions suivant charge

batterie neuve chargée : 12,95 V

au ralenti à 1200 trs/min : 14,13 V

à 5000 trs/min : 14,37 V

code (xenon 35 w) allumé : ralenti : 14,05 V 5000 trs/min : 14,2 V

code (xenon) allumé + phare (halogène 55 W) : ralenti : 13,96 V 5000 trs/min : 14,03 V

code (xenon) allumé + phare (halogène 55 W) + ventilateur : ralenti : 13,13 V 5000 trs/min : 13,81 V

pas mal , n'est ce pas 🤔🤔🤔🤔🤔🤔 , de plus après 5 min de fonctionnement , le R/R est tout juste tiède 🥵🥵

voilà d'autres liens montrant le chgt de R/R

[http://www.shindengen.com/content.cfm/r ... recitifers](http://www.shindengen.com/content.cfm/r...recitifers)

<http://www.vstrom.info/Smf/index.php?topic=12507.0> pour le DL de Lolow

[http://webpages.charter.net/jrandall/vr ... pgrade.htm](http://webpages.charter.net/jrandall/vr...pgrade.htm) sur SV 650

<http://forum.svrider.com/showthread.php?t=91050>

[http://www.apriliaforum.com/forums/show ... p?t=202735](http://www.apriliaforum.com/forums/show...p?t=202735) pour RSV

pour la batterie

http://www.batteriesdemoto.fr/battery_information