Renforcer le circuit de charge

But éviter la détérioration du circuit électrique

Modèles concernés 2001 et 2002

Coût approximatif de 5 à 10 €

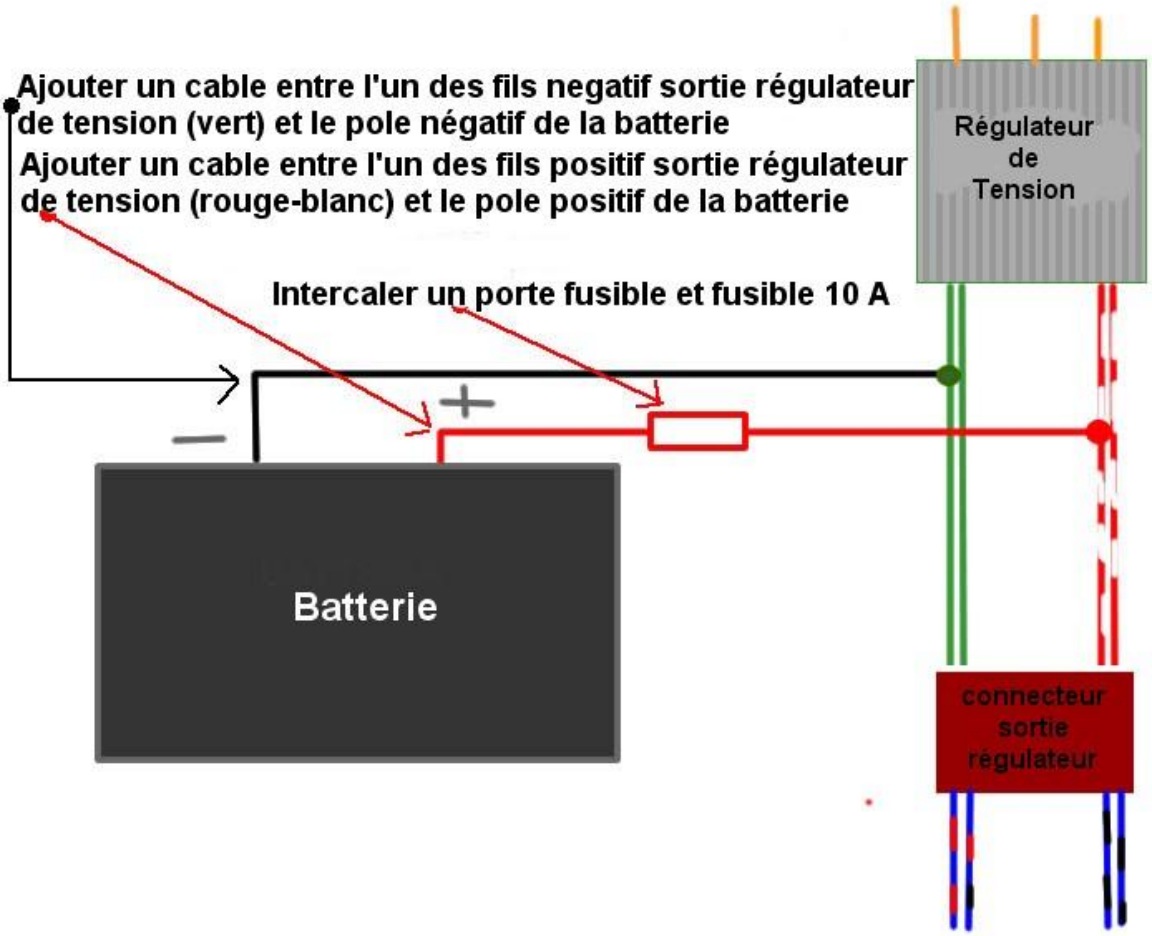
Niveau de difficulté facile (si connaissance électrique)

Matériel nécessaire voltmètre

Pour la modif, se munir : d'un porte fusible + 1 fusible de 10 A
Du fil électrique de section courante (1,5 mm²)

Contrôlez le connecteur situé entre l'alternateur et le régulateur de tension placé sous le réservoir. S'il est ou commence à être brûlé, effectuez également la modif décrite.

Voici une modif à faire sur les Caponord modèles 2001 et 2002 et sur les RST tout millésime pour renforcer le circuit de charge.



Modalités de contrôle du circuit de charge.

À l'aide d'un voltmètre (échelle courant continu) mesurer la tension entre les pôles de la batterie

1 - au ralenti
2 - à 4000 tours minute
3 - à 4000 tours minute feux de croisement allumés

Dans les trois cas la tension doit être comprise entre 13 et 15 volts.

On s'est aperçu bien souvent que la tension mesurée était d'environ 12,6 volts aux pôles de la batterie, alors que les même mesures effectuées directement à la sortie du régulateur [câbles vert et rouge-blanc], donnaient des valeurs de l'ordre de 13,9 Volts (théoriquement les valeurs devraient êtres les mêmes).

La différence de plus de 1 volt est énorme car dans un cas la batterie va se recharger en roulant, dans l'autre non ou très faiblement.

En étudiant le schéma électrique on s'est longtemps demandé ou ce volt se perdait.

Je me suis aperçu que les fils négatif en sortie de régulateur situé après le connecteur (bleus-rouge) étaient complètement oxydés avec le temps. Le cuivre conducteur étant devenu tout noir et ne présentait plus la conductibilité suffisante. (Pourquoi seulement ceux là et pas les autres ?_Mystère...)

La résistance de ces fils étant passablement augmentée du fait de l'oxydation, expliquait aisément la perte du fameux volt qui fait la différence entre le régulateur et la batterie.

La modification consiste donc simplement à connecter directement deux fils entre la sortie du régulateur de tension et les pôles de la batterie afin de faire en sorte que la tension en sortie de régulateur soit intégralement transmise à la batterie. Il faut donc juste deux bouts de fils, un porte fusible et un fusible.

On pourrait remplacer le deux fils bleus-rouge par des neuf, mais il faudrait démonter toute la moto car ils vont du régulateur au tableau de bord avant de revenir en arrière.

Cette modif a été approuvé et recommandée par
Fiore. Je l'ai effectué, ainsi qu'une dizaine d'AOTRISTE depuis plusieurs mois.

Perso, je peux vous dire que depuis la modif, ma batterie se recharge comme jamais, si vous remarquez vous aussi une différence entre les mesures décrites plus haut faites à la batterie, et celles faites directement en sortie de régulateur, faites cette petite modif, refaites les mesures ensuite et vous verrez la différence.

Pour vérifier l'alternateur

Mesurer successivement les valeurs entre les 3 fils jaunes entre eux en démarrant la moto et déconnectant la broche en entrée du régulateur de tension.

Dans les trois cas la valeur mesurée ne doit pas être inférieure à 60 volts.

(Attention à votre voltmètre, il s'agit cette fois de courant alternatif, alors pensez à choisir la bonne position sur votre appareil.)

Si l'une ou plusieurs de ces valeurs son inférieures à 60 Volts, jetez un coup d'oeil sur la broche situés sous le réservoir (voir les premières photos sur cette fiche technique.

A CE JOUR, AUCUN ALTERNATEUR N'A ENCORE RENDU L'AME....

En revanche quelques régulateurs de tension ont du être changés, et certains ont été changés alors qu'ils n'avaient rien, il aurait suffit de faire la modification décrite ci-dessus pour régler le problème du circuit de charge.