



Kiki

GoldWing 1800 ‘ noire et chrome ‘



Jean-Claude

GoldWing Club Alsace Lorraine

Jean-Claude et Kiki m'ont confié leur moto pour la pose de quelques accessoires et ... la dépose de deux pièces que tout l'monde à sur sa 1800, ou avait ... suspens... à lire plus loin ... et un contrôle général des accessoires déjà posés par le premier propriétaire

c'est avec plaisir que je m'y mets et vous fait partager la mise en œuvre.

Suivez bien, je parle ici de quelques petits trucs et astuces

Pour mon Club j'ai fait cette présentation avec beaucoup de plaisir, je sais, 39 pages c'est long à lire mais prenez votre temps pour aller jusqu'au bout, ce sera pour moi ma seule récompense



Marc... Gyver

membre du GoldWing Club Alsace Lorraine
et fier de l'être

avant tout, voici quelques images de la Belle
arrivée 'au bloc' posée sur la table d'opération, un coup d'œil vu de l'extérieur
pour voir si tout va bien, c'est une très belle 1800 bien préparée
nous sommes le 17 février 2014





Voici la liste du chantier

- concevoir et créer un faisceau électrique secondaire pour accessoires (indépendant du faisceau d'origine pour ne pas interférer et pour permettre un éventuel démontage ultérieur ou modification d'extension)
- poser une cocotte de trois interrupteurs sur le guidon à gauche pour commander les différents accessoires électriques à venir
- poser une prise 12v 'allume-cigare' dans la boîte à gant de gauche pour le branchement d'un iPod ou autre lecteur multimédia
- incruster deux lampes à éclat (stroboscope) dans les clignotants avant avec l'interface de commande sous la boîte à gant de droite
- contrôler les fils, cosses, fusibles, relais et accessoires déjà posés par l'ex-proprétaire, au besoin améliorer ou remplacer
- poser un ensemble de trompe à compression (deux tons pompier) sous les valises, le compresseur sera au fond de la valise de gauche
- déposer les cônes de bridage des échappements droite et gauche (permet un petit gain en puissance mais surtout un plus de souplesse moteur et un bruit plus grave, plus 'rond', un peu bateau)



voici six petites astuces pour travailler
dans les meilleures conditions de propreté,
de sécurité et d'organisation

1) Si je travaille sur l'électricité d'une moto, soude à l'étain ou autres interventions sur le faisceau, par précaution je débranche la batterie (sans oublier de couper le contact à la clé) en enlevant le moins, j'insiste bien ... le plot négatif (la masse) pour éviter tout retour et surtout pour protéger l'alternateur car si vous enlevez le plus avant de retirer le moins vous risquez de détériorer le régulateur de l'alternateur qui se prend un 'flash' !

2) pour ne pas me tromper au remontage, je repère chaque vis que je dépose en les marquant d'un ou plusieurs traits sur la tête des vis (au marqueur, au pointeau ou à l'écrit métal) également la pièce qui reçoit la vis.

3) dès que je n'utilise plus l'outil que j'ai en main, je le repose au tableau, ainsi je le retrouve rapidement, je gagne un temps fou, l'atelier n'est pas encombré, il est mieux organisé et plus sécurisé.



4) à la fin de chaque journée de travail, je nettoie mon plan de travail et le sol, cela a comme avantage de retrouver une vis tombée et de se rappeler de suite où elle va, et puis aussi le plaisir de retrouver un atelier propre le lendemain, ça donne le plaisir de bricoler sur sa mob



5) pour agrémenter mes journées dans l'atelier, j'allume la radio et j'ai toujours un petit café au chaud, une petite bière au cas où un pote me rendrait visite, et ma p'tite chienne pour me tenir compagnie



6) pendant les interventions, je branche mon chargeur moto sur la batterie pour l'entretenir. Attention ! Certaines personnes utilise un chargeur auto, je le déconseille vivement (sauf si vous ne l'utilisez que très rarement) en effet, l'ampérage délivré par un chargeur auto est beaucoup plus élevé et risque a long terme d'endommager votre batterie moto qui n'est pas prévue pour emmagasiner si vite le courant



Voilà, on peut commencer à bricoler ...



Ça y est, tout est prêt pour le début des interventions

je commence par déposer les enjoliveurs chromés de finition des cotés.

Attention, car la dépose de ses pièces doit se faire délicatement pour éviter de plier et casser les ergots de maintien très fragiles et encore plus lorsque les pièces sont chromées comme ici.



pour bien faire,
démontez les plastiques lorsque
le moteur a tourné et que toute
la moto est bien chaude,
les plastiques sont alors plus
souples et moins
cassants



Sinon, chauffer doucement en prenant votre temps avec un décapeur thermique ou un sèche-cheveux, pas trop fort, vous devez supporter la température de l'air sur le dos de votre main.

ensuite, comme sur les images, dégagez les ergots les uns après les autres en exerçant un mouvement de droite à gauche, en vrillant légèrement la pièce et en faisant doucement levier avec vos doigts, sans tirer brusquement . . . nos Gold sont comme nos femmes, il faut s'y prendre en douceur pour en tirer ce qu'on attend d'elles, qu'elles restent belles longtemps.



avec Jean-Claude, on s'est aperçu qu'il y avait 3 ergots abîmés dont un cassé et 2 pliés.

ce n'est pas très grave car, si l'on a la technique pour bien réparer, cela revient évidemment nettement moins chère que de remplacer la pièce.

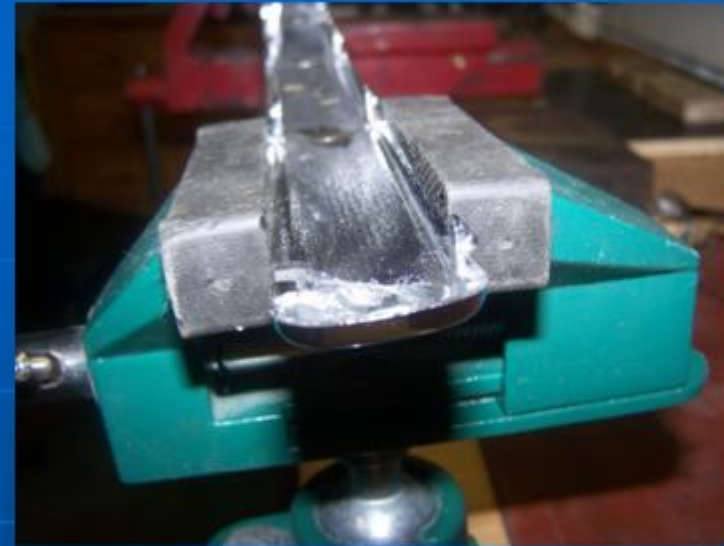
ergot cassé !



ergots pliés



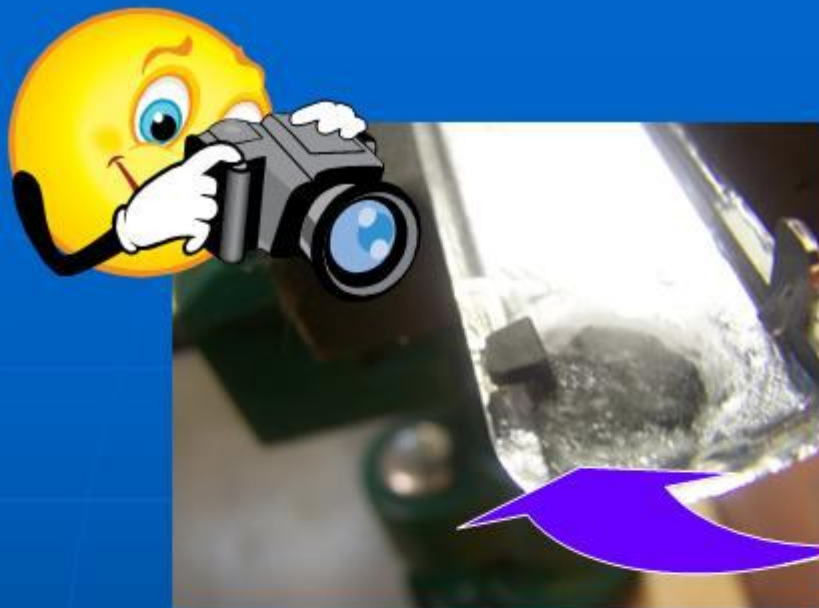
Sans vous dévoiler tous mes p'tits trucs,  il s'agit ici de soudure sur plastique et collage par microbilles, incassable par la suite



Mais vous pouvez aussi coller simplement, c'est moins durable mais provisoirement ça tient ...

... jusqu'à ce que vous me confiez votre pièce cassée





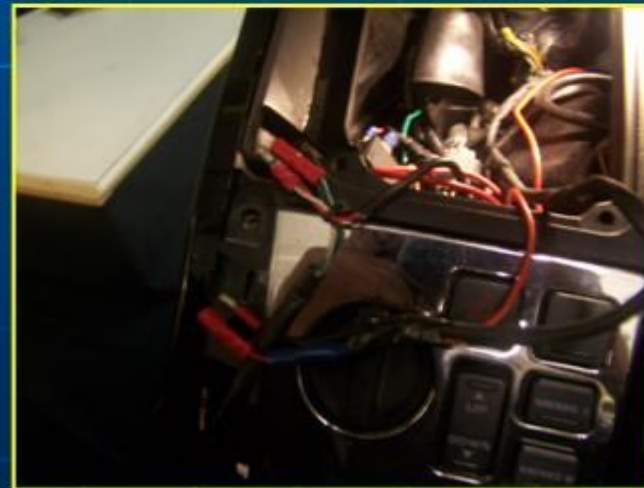
Soudure plastique avec un ergot
confectionné dans un morceau
d'ABS et microbilles de verre

et puisque c'est au dos de
la pièce, une petite
retouche de finition à la
peinture de ferronnier
finira bien la réparation.

et Voilà, ça c'est fait . . .



Je dépose la selle et le dossier, le cache de batterie, la protection de la borne + la boîte à gant de gauche, le tableau de bord, le faux réservoir, je peux maintenant accéder au câblage fait par l'ex-propiétaire, prévoir le nouveau faisceau, poser la prise 12v, la cocotte 3 inters etc.



Attention Jean-Claude !

Cet accessoire chromé est joli mais il se peut qu'un jour il te donne quelques soucis.

Dans certains cas, il a interféré sur le système de reconnaissance de la clé de contact.

Donc si un jour tu rencontres un problème de contact, il se pourrait que cela vienne de là,
tu auras alors une indication au tableau de bord,
il te suffira de décoller le chrome

pour en savoir plus, voir le forum de la fédé ...



Les chaussettes pour nos p'tits pieds c'est important, on les mets pour se sentir bien, pour avoir chaud, éviter la poussière et surtout l'humidité.

Hé bien pour notre Gold c'est pareil. . .

. . . ici, sous la selle, les connecteurs ne sont pas protégés par les chaussettes, je passe un coup de soufflette et recouvre avec les chaussettes, c'est qui qui va être contente ? . . . la belle 1800



je pose la cocotte de 3 inters sur le guidon gauche



la cocotte sans son couvercle, vu par le dessus



je décale le support du GPS et regroupe les câbles sous le guidon dans la goulotte passe-fil prévus à cet effet



un petit truc:

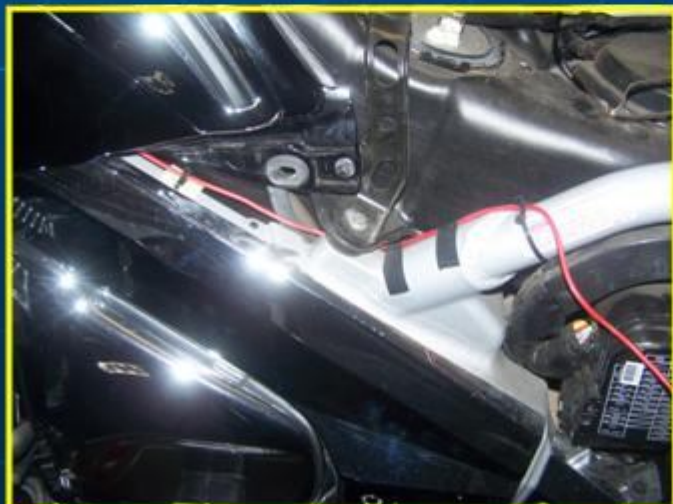
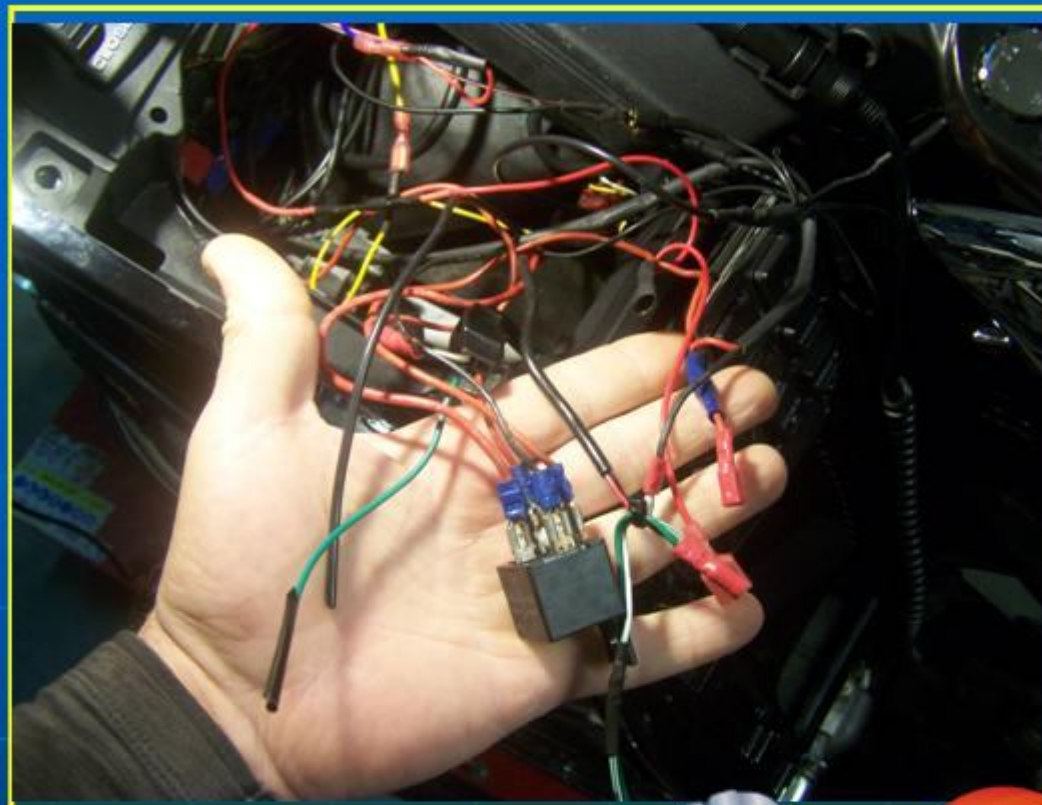
à la mise en œuvre des fils et des câbles, je garde toujours une marge de quelques cm en plus, de sorte que l'on puisse bien accéder au branchement de tous les articles.

tant que l'installation complète n'est pas terminée, je ne fixe pas les câbles ni les accessoires.

lorsque tout sera branché et testé, je protégerai l'excédent de fil dans des chaussettes de gaine souple avec, au besoin, des colliers.



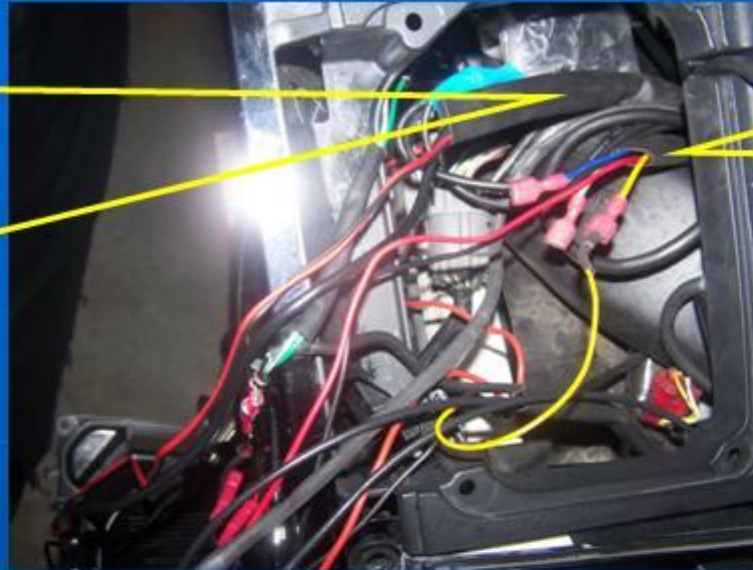
posés par l'ex-propiétaire,
ces fils volants ne sont
pas protégés ! . . .



. . . je vais mettre
de l'ordre
dans tout ça et mettre
les fils sous gaine



je fais passer une gaine de la boîte à gant de gauche vers la boîte de droite en passant sous le guidon et j'y fais courir les fils d'alimentation de l'interface des 'flash' et le retour du stroboscope de gauche et ...



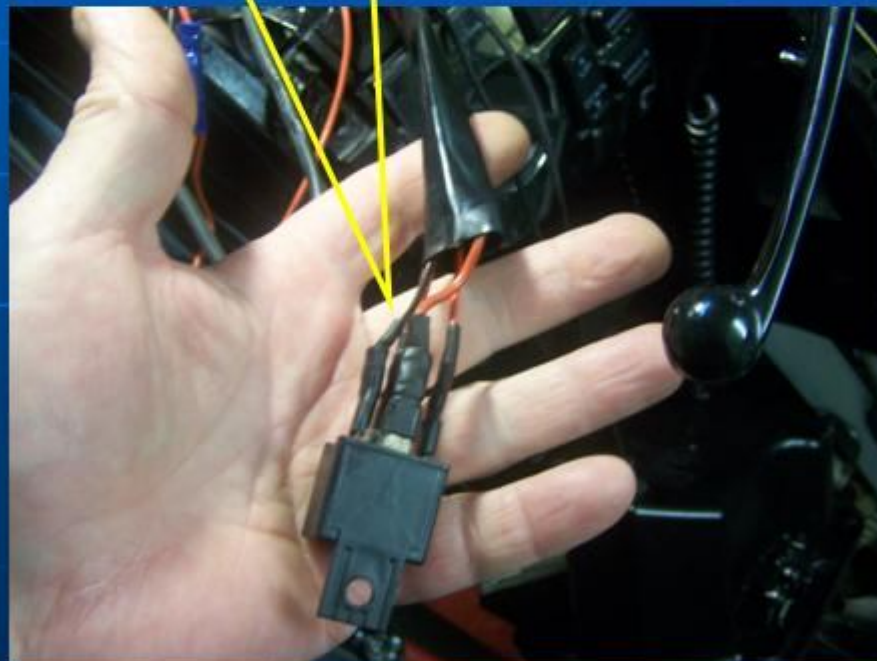
la gaine de la cocotte au guidon arrive ici

... le câble arrive ici, sous la boîte à gant de droite, un fil c'est l'alimentation de l'interface, l'autre c'est le stroboscope de gauche



la gaine passant sous le guidon

Voilà ce que cela donne maintenant,
j'ai repris tous ces câblages . . .
. . . recouverts les cosses par
de la gaine rétractable . . .

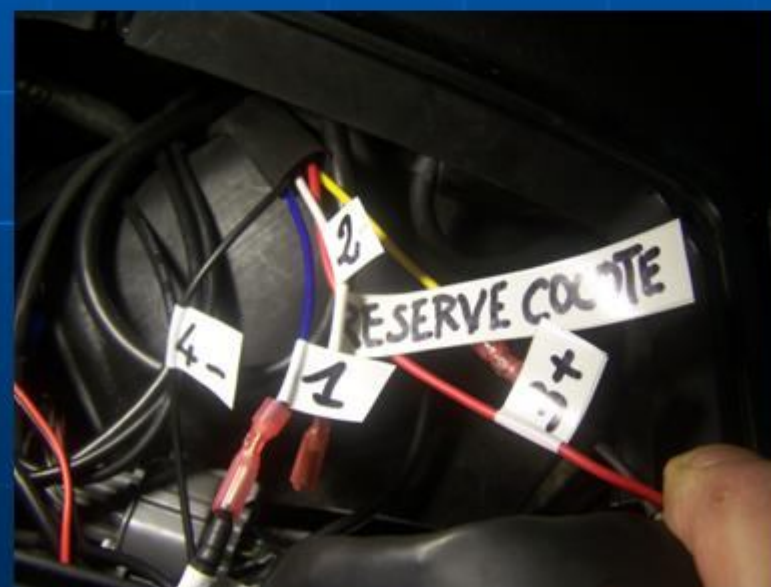


. . . mis les fils sous gaines souples . . .
. . . protégé le relais existant . . .



... posé des gaines rétractables ...

... et repéré les conducteurs ...



des petits trucs :

lorsque vous posez plusieurs accessoires électrique, les fils positifs peuvent provenir de plusieurs sources:
(+ permanent) (+ après contact) (+ en sortie de relais)
(+ provenant d'un fusible 5A, 10A, 15A, 20A etc.)
Par conséquent, tout ces + sont indépendants et la section des fils ainsi que de la protection fusible dépendront seulement de la consommation de l'accessoire en question.

Par contre, vous avez tout avantage à regrouper les masses par secteur, avant/arrière - droite/gauche mais attention, chaque collecteur de masse aura la charge de faire circuler tous les retours des accessoires accumulés sur chaque secteur, veillez donc à sur-dimensionner le câble collecteur de masse comme ici,

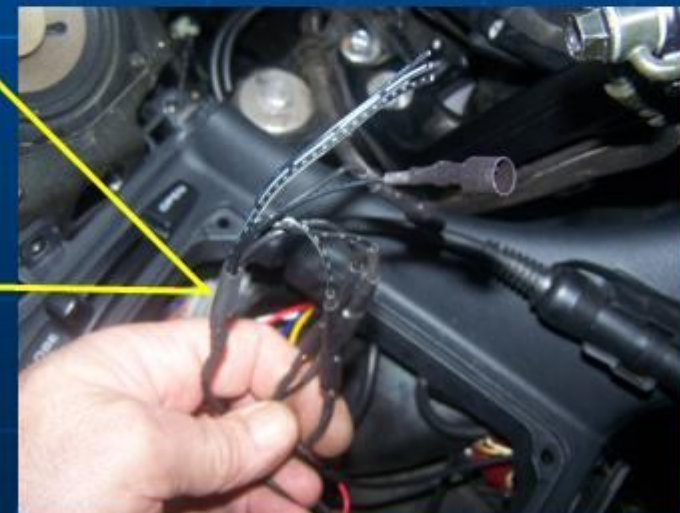
1 fil de masse de bonne dimension au bout duquel je fais une sortie en étoile pour alimenter chaque accessoire indépendamment avec du fil plus fin.

Ceci a pour avantage de diminuer les pertes, d'éviter la surchauffe mais également de pouvoir déposer un article sans avoir besoin d'annuler les autres retours de masse.

À retenir :

- un fil + et un fil - pour chaque accessoire.
- 1 fusible peut protéger plusieurs petits accessoires
- 1 fusible par accessoire 'gourmand' en énergie

Pour l'alimentation des articles à l'avant de la moto, je prends la masse ici sur le bloc moteur coté gauche avec un fil conséquent, facile à débrancher, pas de perte et bonne conduction



ensuite je pose
la prise 12v que tu m'as fourni
pour alimenter ton iPod ...



... et je rajoute une gaine souple
sur les fils



Un petit truc

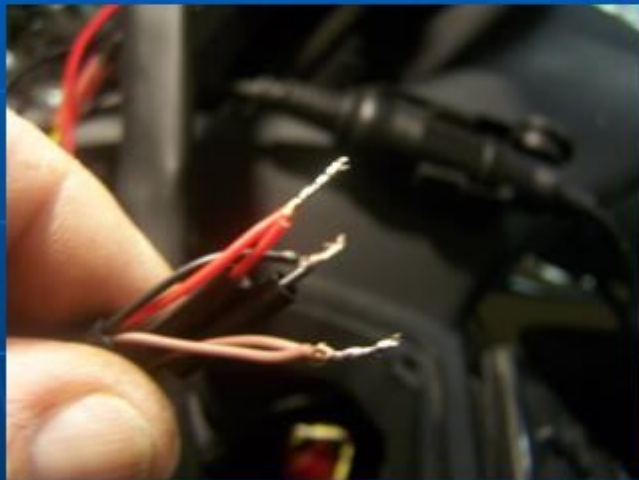
par précaution je
soude toujours les
cosses mais pas
trop fort sinon on
recuit le fil qui
devient cassant.

Pour une bonne
isolation et
obtenir un câblage
propre j'isole avec
de la gaine
rétractable



et puis je passe à la boîte de droite
pour préparer le faisceau
de l'interface des Flashes

voyez les épissures soudées et ...



... isolées avec de la gaine rétractable



Je vais commencer à poser les lampes à éclat des stroboscopes dans les clignotants avant, je dépose les glaces des rétros et les clignotants



au pied à coulisse, je mesure le diamètre de la douille de la lampe à éclat . . .



. . . je choisis une mèche de 18 mm, je trace . . .



. . . je perce le cabochon du clignotant . . .



. . . à la mini-perceuse je finis le perçage



... j'aspire les copeaux qui sont à l'intérieur ...



... je pose la lampe à éclat et recouvre avec le capuchon en caoutchouc ...



... coté lentille on distingue la lampe ...
ici



... je repose le cabochon,
je place le fil et le micro-connecteur

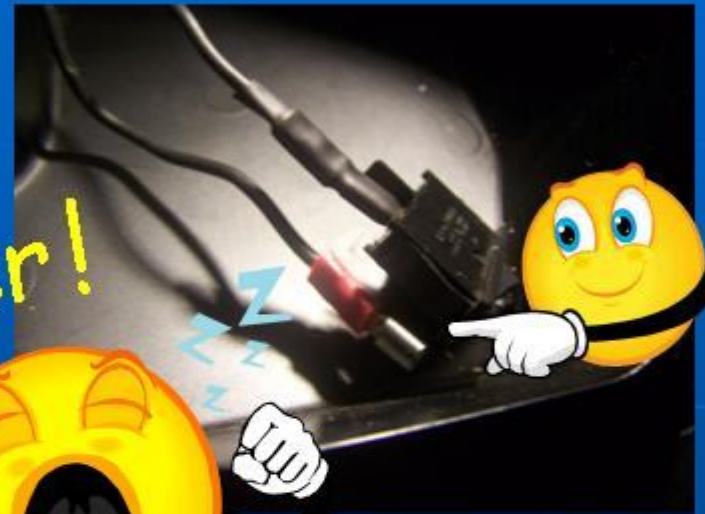


... je branche les micros-connecteurs à l'interface ...



... dans la boîte, l'ex-proprrio a posé un inter pour une série de leds à l'avant de la moto, mais les cosses ne sont pas isolées ...

il faut isoler!



J'ai juste la place pour loger l'interface ici, sans la fixer et en laissant une marge de 30cm à la longueur du fil pour pouvoir l'extraire facilement et conserver l'accès à l'ampoule du phare de droite.

L'interface ne nécessite pas d'entretien, elle est refroidi par un petit ventilateur et c'est un avantage par rapport à d'autres produits non ventilé car la self chauffe beaucoup en usage intensif comme durant les parades par exemple.
C'est un produit de chez G..d - R...r, le même que j'ai posé sur la machine à Eric



L'interface des 'flash' avec ses boutons de réglage



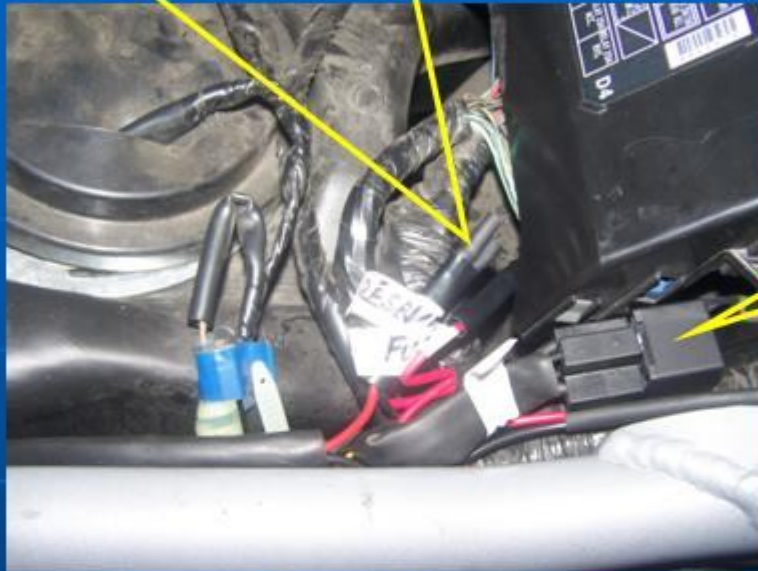
En glissant l'interface en dessous de cette manière, on garde libre accès au bouchon du radiateur et on conserve l'usage totale de la boîte à gant qui sera remplacée plus tard après réglage de l'interface



Rappelez-vous, au début ce fil rouge passait le long du châssis sans protection, maintenant il passe sous gaine avec les autres fils du nouveau faisceau



Ici, sous la selle, je fais une réserve de deux conducteurs + et masse reliés à un fusible, de cette manière si un jour J.Claude décide de poser d'autres accessoires électriques, la ligne sera déjà tirée et repérée.



Ici une partie du nouveau faisceau avec le relais de 40 ampères sur son support pour le compresseur deux tons et le repérage des conducteurs



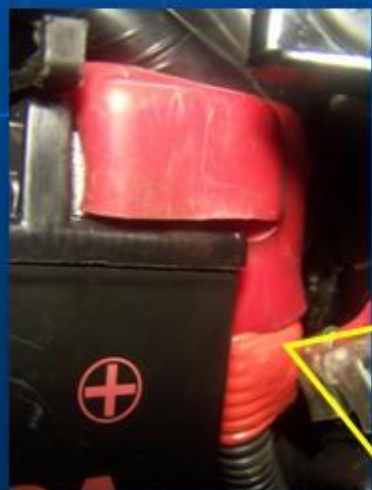
Là je reprends la borne « accessoire » dans la boîte à fusible, avec ce fil rouge, qui va servir de commande aux relais de puissance



Je pose une boîte à fusible « accessoires » + après contact.
Pour les fournitures je me ravitaille en Grande Bretagne, pas en Chine



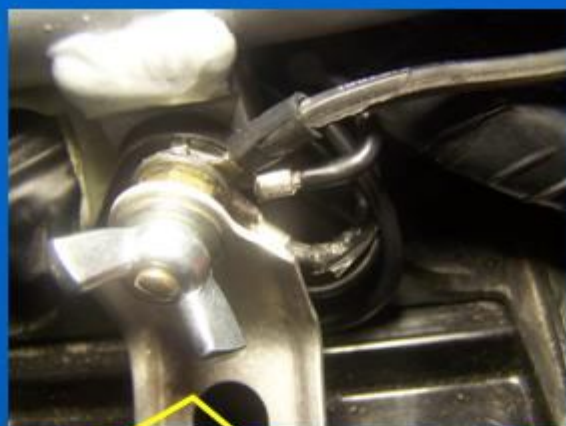
Si un fusible est grillé, la led correspondante s'allume



A l'intérieur de ce gros câble général, je reprends le + permanent sur la cosse batterie (j'enlève l'isolant, je soude un gros conducteur qui supportera 50 ampères sans chauffer, soit la totalité des consommations des accessoires, je repose un isolant)
L'avantage c'est qu'on a aucun fils avec des cosses qui viennent se greffer sur les cosses de batterie

Avant !
3 cosses sur le +





Je remplace la vis de la barre de maintien de batterie par une tige et un écrou en laiton, ainsi je crée un point collecteur de masse en « étoile » sur le châssis

Avant !
2 cosses sur le - avec un fil volant !



Je déplace le câble de charge batterie qui était en place sur les cosses de la batterie, je le branche dans la boîte à fusible

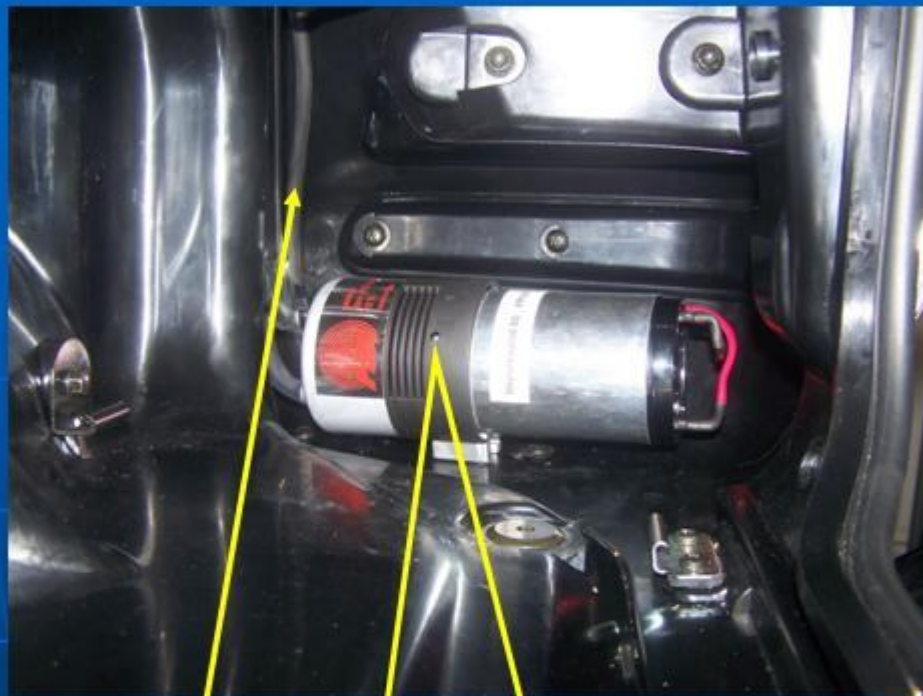


L'avantage c'est que je peux toujours enlever l'écrou papillon pour libérer la barre de maintien de la batterie sans déconnecter les fils de masses



Je pose le compresseur du klaxon « deux tons » au fond de la valise gauche

la valise ... hi
hi hi !



Ici c'est le trou qui permet de mettre quelques gouttes d'huile de machine à coudre une fois par an

Passage du câble d'alimentation du compresseur





Passage des tubes silicones, ils véhiculent la pression d'air pour alimenter les cornets sous les valises droite et gauche



Pose des cornets sous les valises droite et gauche avec tiges et boulonnerie en inox

Cornet de pop-corn ... hi hi hi !



Les ingénieurs Honda ont jugé bon de brider l'échappement de la 1800.
Le principe castrateur imaginé par ces messieurs techniciens se situe juste à l'emmanchement des silencieux avec le collecteur 3 en 1 et consiste en l'adjonction de manchons réducteurs qui ramène à cet endroit le diamètre de 40 à 30 mm. En quelque sorte on étouffe le moteur quoi !
On a longtemps cru que ce bridage était aux normes européennes antibruit et antipollution mais même les américaines en sont équipés.
Pourtant, ce bridage nuit à la bonne santé du moteur puisqu'on l'étrangle à sa sortie, justement là où on devrait le libérer. De très longs débats sur le sujet sont à lire dans le forum de la fédé.
En d'autres termes, je dirais que si on vous met un bouchon dans l'cul, il y aura forcément un moment où vous aurez du mal à péter . . . Cherchez l'erreur !



Dépose facile des échappements silencieux :
2 vis BTR de bridage juste à desserrer et une vis à enlever pour chaque silencieux



On voit l'axe à dévisser ici



Je vous présente ici un « truc » pour rendre sa belle un poil plus véloce.
Ok ce n'est pas un bouleversement majeur et cela ne vous donnera pas 30 cv de plus, mais bon, c'est un petit plus !
Les propriétaires des 1800 sur lesquelles j'ai fait cette « ablation » en sont ravis !



Les 2 vis BTR sont là, dessous le silencieux

Attention de bien remettre les 2 ergots en place au remontage

Maintenant je vais extraire les cônes de bridage qui sont fixés par trois points de soudure à la sortie du collecteur d'échappement. Avec le tournevis je montre les trois points de soudure électrique à faire « sauter »



J'utilise une mini perceuse et une pierre pour abraser les soudures



Avec une tige, un écrou, une rondelle et une plaque d'acier, je confectionne un outil « a frapper » que j'engage à l'intérieur du collecteur



En frappant des coups secs, je finis par extraire le cône



L'avantage avec cette « bidouille »
c'est que si un jour vous changez d'avis
c'est simple comme bonjour de reposer
les bridages, alors conservez les bien.
Moi je les exposes dans l'atelier hi hi hi



Et voilà, quelques chevaux de gagnés, une souplesse moteur en plus et un p'tit bruit de bateau assez sympathique à entendre pour une moto de cette envergure

Voilà, nous sommes le 26 février 2014, si vous en êtes à lire ce dernier mot c'est que cela vous a intéressé, dans ce cas j'en suis ravi, alors félicitation et merci pour m'avoir lu jusqu'au bout.
Aller . . . Santé à vous !





Salut J.Claude ... ça y est, ta
mob est prête, tu peux v'nir la
chercher ... sinon je la revends,
j'ai des amateurs ... hi hi hi

