

Montage d'une pompe à essence Facet 40105 sur Honda XLV 750 R



La pompe à essence de ma fidèle XLV a encore rendu l'âme, ce sera la troisième en 26 ans. Utilisant ma moto tous les jours je décide de commander chez mon concessionnaire Honda une nouvelle pompe. Une semaine et la pompe est là. Mauvaise surprise c'est n'est pas la pompe d'origine mais une pompe de remplacement car l'originale n'est plus livrable. Valeur 350 SFR (270€). Cette pompe de remplacement a des tubes **droits** de 10 mm de diamètre à la place de tubes coudés à 90° de diamètre 7 mm pour l'entrée et la sortie de l'essence dans la pompe.

Cette pompe n'est pas adaptable sans des modifications importantes de la pompe.

S'il faut faire des modifications autant le faire avec une pompe Facet à 45€ que sur une pompe d'origine à 270€.

Donc, je refuse cette pompe et mon concessionnaire, après téléphone à Honda suisse est d'accord de la reprendre et je le remercie.

Après quelques recherches sur le Net, je trouve l'adresse suivante <http://www.bio-clic.com/> où ils vendent des pompes Facet adaptables sur motos.

Je prends contact par mail avec ceux-ci pour me renseigner sur la pompe et les accessoires, réponse dans l'heure suivante. Le soir, je commande la pompe Facet 40105 et divers accessoires. 3 jours ouvrables plus tard, j'ai mon matériel.

Montage

Je veux essayer ici de vous expliquer le montage de la pompe Facet 40105 sur le circuit électrique d'origine de ma Honda XLV 750 qui a toutes les durites en 6mm intérieur.

Je vous informe qu'il n'y a pas beaucoup de place pour la mettre, cela se joue à quelques mm et il faut prévoir, je pense de 4 à 5 heures de travail.

Matériel à commander chez <http://www.bio-clic.com/>

- 1 pompe Facet 40105
- 2 embouts 8 mm / coudés 90° 1/8 " NPT
- 1 m Durite 8 mm intérieur
- 8 colliers de serrage
- Eventuellement 10 ml Loctite 542

Matériel à trouver pour le montage

- 2 tubes réducteurs pour adapter les durites à carburant de 8 mm vers 6mm (pour info, je les ai tournés moi-même) 1 de 40 mm et l'autre de 30 mm de longueur.
- 12 cm de profilé (alu, fer ou acier) 20mm X 2 mm (magasin de bricolage)
- 4 boulons M6 X 25 mm + rondelles.
- 4 écrous Nylstop et 4 normaux.

- morceaux de caoutchouc ~ 3 X 2 X 1 cm (à récupérer sur support ancienne pompe)



Outillage particulier nécessaire (autre que les clés plates, tubes, cliquets, pinces, etc.)

- Une mini perceuse genre Proxon, Drehmel
- Une perceuse normale ou accu
- Une petite scie pour métaux
- Mèches à métaux (2, 4, 6, 8 mm)
- Fer à souder 1 étain ou cosses pour branchement électrique.
- Un étau

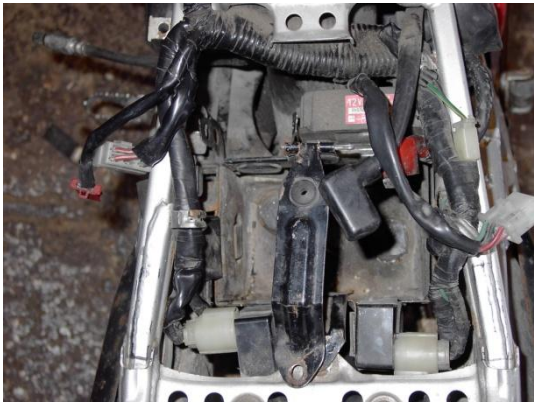


Première étape : démontage

Démonter le réservoir, la selle, les caches en plastique, la batterie, l'ancienne pompe à essence (préserver le support en caoutchouc et la prise électrique avec fils).



Débrancher le relais de la pompe, séparer les prises blanches, sortir le tuyau pour gonflage de l'amortisseur (vider l'air), desserrer légèrement le boulon de 8 sur l'amortisseur et tourner le tuyau à droite pour qu'il soit un peu plus haut que l'horizontal. Resserrer le boulon de 8 et passer le tuyau du côté droit vers la prise positive de la batterie.



Deuxième étape : préparation

Démonter le déflecteur de chaleur. Relever le support de fixation du petit boîtier noir afin d'avoir de la place pour dévisser le boulon qui maintient le déflecteur au support de batterie. Scier le support pour les prises blanches.



Scier sur le support de la batterie les 2 pattes de fixation de l'ancienne pompe. (photo)
Aplatir avec une pince multiprise la bavure du sciage.



Faire 2 pattes de fixation 60mm X 20 mm X 2 mm avec le profilé

Percer à 15mm à une extrémité de chaque patte un trou de 6 mm



Les deux pattes fabriquées viendront fixées sur le support de batterie. Une dans le trou qui relie le support de batterie au déflecteur de chaleur et l'autre à environ 66 mm(voir entre axe des trous de fixation de la pompe) du centre de ce trou à un perçage de 6 mm que vous allez faire le long du support de batterie. Pour faire ce deuxième perçage, il va falloir le pointer et faire un pré trou de guidage (vous allez percer en biais d'où l'utilité du pré trou). Il faut le pointer à 10 mm (perçage en biais d'où décalage du centre) du haut du support de batterie qui fait 30 mm puis à l'aide de la mini perceuse faire un trou de 2 mm. Faire un autre passage de 4 mm avec la grande perceuse et un autre de 6 mm. Agrandir un peu le trou en faisant quelques allers et venues et de gauche à droite jusqu'à ce que votre boulon de M6 passe facilement.



Scier les 2 parties les plus épaisses de l'ancien support en caoutchouc de la pompe pour récupérer de quoi faire deux silentblocs et les percer bien centré avec une mèche de 8 mm.



Troisième partie : préparation de la pompe

Enlever les deux capuchons noirs de l'entrée et la sortie de la pompe. De l'huile va couler, c'est normal, bien essuyer cette huile avec un chiffon propre.

La pompe sera fixée côté admission en bas (voir sens sur la pompe) et pattes de fixation côté support batterie et fil d'alimentations en haut.

Visser provisoirement les deux embouts coudés de 1/8 les deux sorties côté moteur.

Remonter provisoirement le déflecteur de chaleur.

Monter provisoirement avec des écrous normaux les 2 pattes sur le support de la batterie. La première côté trou pour le boulon de fixation du déflecteur et la deuxième à l'extérieur du support de batterie. Elles ne seront pas parfaitement en ligne.

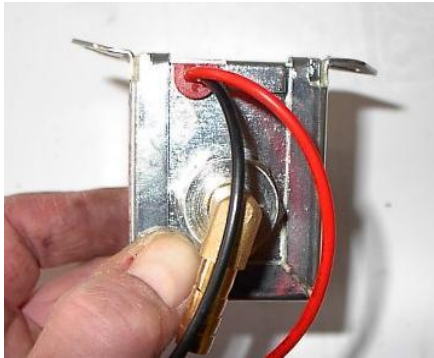
Présenter la pompe sur les pattes pour tracer les 2 trous de 6 mm qui vont être percés aux extrémités des pattes.

Laisser un espace d'environ 6- 8 mm entre le déflecteur et l'embout coudé de l'admission de la pompe.

Tracer la hauteur pour les trous de 6 mm sur les pattes. Démontez celles-ci et les percer.

Remonter les pattes.

Pour compenser le désalignement des pattes plier légèrement à l'étau les pattes de la pompe.



Quatrième partie: préparation pour montage des durites

Remonter avec toujours des écrous normaux les pattes sur le support de batterie puis la pompe avec ses embouts et cette fois avec les silentblochs entre les pattes de fixation et celles de la pompe.

Placer l'embout de l'admission dans l'axe du filtre à essence et celui de la sortie dans l'espace qu'il y a entre le cadre et le boulon de fixation du tuyau de gonflage de l'amortisseur.



Marquer ces deux axes sur le corps de la pompe à l'aide d'un feutre indélébile. Vous remarquerez qu'il n'y pas beaucoup de place donc bien définir ses axes car après une fois fixés les embouts ne pourront plus être tournés.

Il sera nécessaire de coupé l'embout d'admission pour gagner de la souplesse dans la durite de 8 mm et l'embout de réduction 8-6 mm car la distance avec la sortie du filtre à essence est très courte.

Mesurer la longueur de durite nécessaire pour le montage final.

Pour moi:

Sortie de pompe jusqu'au tube réducteur 18 cm de durite 8 mm puis 6 cm de 6 mm.

Entrée pompe jusqu'au tube réducteur 3 cm de 8 mm puis 3 cm jusqu'au filtre à essence

Cinquième partie : préparation finale de la pompe

Scier 1 cm sur un embout côté durite et enlever la bavure.

Bien **nettoyer et dégraisser** les embouts et le taraudage de la pompe.

Enduire le filetage 2/3 des embouts de Loctite 542 et visser les embouts dans les axes définis. (si vous n'avez pas de Loctite vous pouvez les coller à la colle époxy rapide pour info l'époxy se décolle par chauffage à 150°). Laissez sécher.

Couper puis souder ou mettre des cosses sur les fils d'alimentation de la Facet et de la prise de l'ancienne pompe

Fil noir de la Facet avec le fil vert de la prise et fil rouge avec le noir. Isoler le tout avec de la toile isolante.

Pré-montage des durites et tubes réducteurs et des colliers de serrage.



Sixième partie : montage final

-Fixer la pompe (avec la partie admission montée) sur les pattes montées sur le support de batterie, ne pas oublier les silentblocs, montage final avec écrous Nilstop.

-Brancher la durite admission au filtre à essence.

-Brancher celle de sortie aux carburateurs. Pour ce faire mettre la durite sur le raccord coudé de sortie puis mettre le collier de serrage démonté car il n'y a pas la place puis serrez celui-ci

-Brancher la prise d'alimentation électrique.

-Remonter la batterie et rebrancher toutes les prises.

-Maintenant vous pouvez faire un essai de fonctionnement de la pompe en aspirant 1 dl d'essence dans un verre. Cela nettoiera la pompe et vous verrez si tout fonctionne.

-Si tout fonctionne brancher aux carburateurs

- Replacer le tuyau de gonflage de l'amortisseur.

-Arranger les prises et remonter réservoir, caches, selle etc.....



J'ai retrouvé une meilleure puissance avec cette pompe. A ce jour j'ai fait 300 km et tout fonctionne. Je vous souhaite un bon montage.

Christian