

## REEMPLACEMENT DE LA POMPE A ESSENCE PAR UNE POMPE GENERIQUE

La pompe à essence de ma Deauville a expirée à 20 000 Kms. A 40 000 Kms, ma deuxième pompe donne des signes inquiétants (démarrage difficile) de fin proche annoncée. Honda me facturerait 238 € une troisième pompe. Ces airs là sont connus...

Cela suffit, il faut que je trouve une solution. Via internet, je découvre que les pompes à essence (de marque Mitsubishi, par ailleurs) utilisées sur les Deauville le sont également sur les Varadéro, CBR 600 et autres Transalp... avec les mêmes problèmes. Certains ont retenu la solution de la pompe générique : je la tente sur ma Deauville (est-ce une première ?).

Je commande donc, pour moins de 70 € livré, à Bio-dic.com, (*Bio-clic N° Siret 509 809 828 00015 - Frédéric Boisier, 206 Route du Châble, 74930 Pers-Jussy, France - [contact@bio-clic.com](mailto:contact@bio-clic.com) / [www.bio-clic.com](http://www.bio-clic.com) Téléphone: 0033 6 31 94 30 47- je n'ai pas d'action dans la marque, mais on les a immédiatement au téléphone, ils sont sympa, c'est le meilleur rapport qualité/prix que j'ai trouvé sur le net, leur expédition / emballage / délais sont impeccables*) une pompe FACET 40 105 (référence impérative) et deux raccords coudés (tout aussi impératifs). Cette pompe a un débit un peu plus important que celle d'origine (sans que cela ne semble provoquer a priori des détériorations), elle est autorégulée (ceci expliquant peut-être cela) et surtout transistorisée (donc plus d'arc, plus d'usure de vis platinées, plus de mise à l'air). Elle est vendue pour être hyper plus résistante que celle d'origine (on le croit sans peine).

Et voici la recette :

Durée : une heure.

Difficulté : à la portée de tout bricoleur, même ceux ayant deux mains gauches.

Matériel : Une pompe Facet 40 105 et ses deux raccords coudés /clef à Halen de 5 mm / Clef plate de 13mm / perceuse et foret de 4mm / pince si possible à bec long / deux boulons de 2, 3, ou 4mm et 3 cm de long + 4 rondelles assorties + écrous et contre écrous adaptés ou frein filet / Clef et contre clef adaptées aux écrous /1 bande de mousse dense de 2cm x 5 cm épaisseur 1 cm / 1 bande de mousse dense de 6 x 9 cm épaisseur 1 cm / 2 colliers Rilsan de 8 cm / 2 x 3cm de gaine thermo rétractable / fer à souder et soudure : ficelle de 1 mètre, chiffon.

Modalités :

Avant toute chose, monter les deux raccords coudés sur la pompe Facet (clef de 13). Comme ils sont coniques, les amener en forçant légèrement en position vers l'avant (11H00 c'est bien par rapport à l'axe de la moto) en fonction de sa position décrite au §7.

1 – fermer le robinet d'essence.

2 – Enlever la selle et le cache latéral gauche (1 vis Halen de 5mm).

3 – Débrancher la batterie et l'ôter de son logement.

4 – Désolidariser la pompe et son silentbloc de leur support métallique.

5 – Rabattre l'ensemble pompe/ durites vers l'avant sans rien débrancher et le maintenir dans cette position à l'aide de la ficelle.

6 – A l'aide des deux colliers Rilsan, positionner et fixer la bande de mousse dense de 2 x 5 cm sur le cadre (le raccord bas de la pompe Facet sera en contact avec la mousse)

7 – Pré positionner la pompe Facet contre le logement plastique de la batterie (arrivée réservoir raccord du haut, départ vers carburateurs raccord du bas, le sens du flux est gravé sur la pompe) avec la bande de mousse dense de 6 x 9 cm glissée en guise de silentbloc entre le logement batterie et le corps de la pompe.

8 - Repérer les endroits de perçage avec le foret de 4 mm (pattes de la pompe, mousse, logement batterie).

9 – Effectuer le perçage

10 – Engager les deux boulons (tête et rondelle dans le logement batterie) qui traversent respectivement le plastique du logement batterie, la mousse, les pattes de la pompe, deuxième rondelle, écrou / contre écrou –ou frein filet). Visser, la pompe est fixée.

11– Eteindre sa cigarette.

12 – Débrancher les circlips (pince a becs longs) et les deux durites d'essence de la pompe origine (le chiffon en dessous pour éponger les inévitables débordements).

- 13– Remonter les durites d'essence et les circlips sur la pompe Facet (comme prévu au § 7).
- 14 – Sectionner les deux fils électriques alimentant la vieille pompe près de cette dernière.
- 15 – Evacuer la vieille pompe et sa durite de mise à l'air.
- 16 – Passer les gaines thermo rétractables sur les fils électriques ainsi libérés.
- 17 – Dénuder les deux extrémités de ces derniers et les deux extrémités de ceux de la pompe Facet.
- 18 – Etamer les quatre fils.
- 19 – Souder le fil vert Honda sur le noir Facet, le Bleu/noir Honda sur le rouge Facet.
- 20 – Mettre en place et thermo rétracter les gaines isolantes.
- 21– Remonter et rebrancher la batterie.
- 22 – Reprendre l'heure au tableau de bord.
- 23- Ouvrir le robinet d'essence.
- 24 – Remonter cache et selle.
- 25 – Rallumer sa cigarette.
- 26 - Procéder aux essais. Nota : des claquements très suspect de la pompe sont normaux ; Ils doivent disparaître dans les trois premiers kilomètres des essais.

#### Mes conclusions :

Sans que je ne puisse expliquer mécaniquement pourquoi, j'ai trouvé une nette amélioration du couple et de la montée en régime (je vous rassure, on ne va pas pour autant s'inscrire dans une course de dragsters) qui à eux seuls valent le changement (peut être que l'usure progressive des performances de la vieille pompe m'avait habitué à une dégradation lente ???).

Après cinq cent bornes effectuées hier à bonne allure, aucune incidence sur la consommation.

Seul (tout petit) problème observé (Super sans plomb 95) : Avec la vieille pompe, je démarrais au quart de tour. Maintenant, il semble falloir un demi-tour. Peut être le gavage de carburateurs, ou le rodage de la pompe ou... ???).

#### Ma demande :

Renvoyez moi l'ascenseur, faites moi part de vos observations, expériences, avis et autres réflexions sur ce sujet, ne serait-ce que par curiosité. Merci.

[jeanlucchazottes@free.fr](mailto:jeanlucchazottes@free.fr) le 19.08.2009.

#### Les photos :



