

INSTRUMENTER NOS MOTOS EN TEMPERATURE D'EAU.

Pour une utilisation optimale de nos motos ou le confort d'utilisation, une information sur la température d'eau est bien utile. Une opération pas très compliquée peut être réalisée à moindre coût (#60€) et un peu d'habileté (2H). Sur la culasse du cylindre arrière, on trouve un bouchon dont le trou débouche directement dans le passage d'eau de celle-ci (idem sur cylindre avant sur lequel il y a la sonde de t° pour la gestion de l'injection moteur).

Attention : ne vous hasardez pas à récupérer l'information de la sonde du cylindre avant car elle est réservée au fonctionnement du calculateur - l'ECU (ça risque de le perturber, en plus les signaux sont sous 4 à 6 v pour l'ECU et 12v pour l'instrumentation).

Le but est donc de trouver un thermomètre (par exemple en diamètre standard de 2 pouces # 51mm) ainsi qu'une sonde de température dont le diamètre est de 12mm au pas de 150 à implanter sur le cylindre arrière.

* On peut par exemple s'adresser dans tous les magasins de tuning auto / moto où VDO commercialise de très beaux cadrans de température prévus pour des sondes monofiches (travaillent en modifiant un signal négatif puisé à la masse moteur). Toutefois une modification est obligatoire car nous n'avons pas trouvé de sonde en diamètre 12 au pas de 150. Il faut prendre une diamètre 14x150 et faire appel à un tourneur pour réduire au diamètre 12x150 (opération simple si on connaît un tourneur sinon ...).

* Autre possibilité : montage direct d'une sonde 12x150. On a essayé d'abord avec une 2^e sonde d'origine Voxan placée à AR : l'indication donnée par le thermomètre est moitié de la vérité (il doit y avoir une résistance différente pour travailler sous 4 à 6v). Finalement on a trouvé chez les grossistes automobiles des références fournissant Renault ou Alfa Roméo (exemple : ref 1.830.114 de Francelec) mais ces sondes sont bifiches (donc totalement isolées de la masse, elles travaillent en modifiant un signal quelconque et c'est le fonctionnement interne du thermomètre qui dictera s'il faut alimenter en + ou en -). Comme celle d'origine Voxan, elles sont prévues pour un connecteur étanche (non détaillé) que l'on pourra remplacer par des fils qu'on retrouve dans les clignos italiens (scooter, Ducat, Voxan, ...) car les 2 microfiches plates vont pile-poil sur celles de la sonde De la gaine thermo pour isoler et hops.

* On peut aussi « chiner » dans des bourses autos ou motos anciennes pour y trouver des cadrans de température et les sondes qui leurs sont associées (à prendre ensemble pour éviter les surprises).

Quelques remarques : Veillez à ce que la partie plongeante de la sonde ne soit pas trop longue (sinon on obstrue trop la passage d'eau, # 10mm sont acceptables). Veillez aussi à ce que le ou les contacts sur la sonde ne soient pas trop proéminents car juste au dessus se trouve le palonnier du starter. C'est pour ça qu'on ne pourra monter un ensemble thermomètre / sonde par ombilical (fluide calorigène dans un fil assez épais et serti aux 2 extrémités) car pas la place coté moteur.

Pour la fixation du cadran avec un peu d'imagination, on peut aisément le loger dans un entourage aluminium fait soi-même ou taillé dans la masse pour les puristes (il y a aussi des cuvelages plastiques tout-faits). La fixation se fera facilement (cf : Canon Ball ou d'autres motos que l'on peut croiser lors de manifestations du VCF) et on peut toujours utiliser les vis du cache Neiman pour ce faire, l'instrument étant alors entre le Té supérieur et les compteurs.

Dans le prochain V72, on instrumentera la température d'huile avec lecture sur le même cadran et un interrupteur qui donnera soit la température de l'eau soit celle de l'huile.

Les personnes qui rencontrent des difficultés par rapport à cette opération peuvent également contacter la commission technique par courrier ou à l'adresse e-mail suivante : comtechvcf@yahoogroupes.fr

Christophe & Zen

