



HONDA GOLDWING NATION

TECH TIP 01

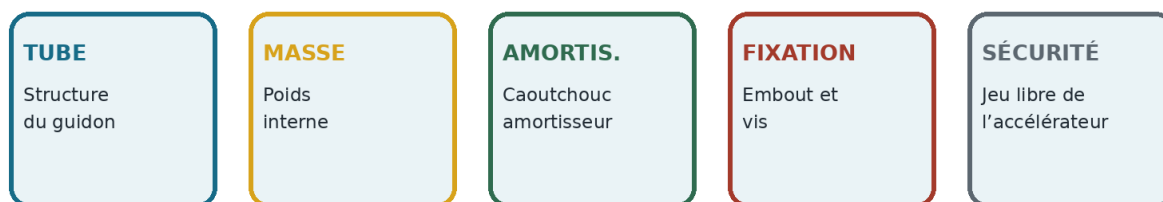
Le poids au bout de la route

Ce petit poids au guidon en fait beaucoup plus qu'on pourrait le croire

MODÈLES ET ANNÉES VISÉS Génération Honda Gold Wing GL1800 2018-2025, y compris les versions Gold Wing et Gold Wing Tour, à boîte manuelle ou DCT, ainsi que les versions Airbag lorsqu'elles sont offertes. L'article porte sur les poids d'extrémité et l'ensemble amortisseur interne d'origine; la compatibilité d'un accessoire doit toujours être confirmée pour la moto et l'installation précises.

MODÈLES Famille Gold Wing 2018-2025	LECTURE Environ 7 minutes	SUJET Système d'embout d'origine
POURQUOI Confort et maîtrise	ACHAT Plus que taille et couleur	VÉRIFICATION Retour libre de l'accélérateur

L'EMBOUT DE GUIDON EST UN SYSTÈME



LA SURPRISE Ce qui ressemble à un simple capuchon métallique est la partie visible d'un système d'atténuation des vibrations caché dans le guidon. Un remplacement peut donc se visser parfaitement tout en étant mauvais pour la fonction.

Une petite pièce faite pour les longues distances

Après une heure d'autoroute, un léger bourdonnement dans les poignées passe presque inaperçu. Après trois heures, il peut devenir des picotements, une main fatiguée ou l'envie de changer constamment sa prise. On accuse facilement la route ou les pneus. Pourtant, l'histoire peut commencer tout au bout du guidon.

Sur la Gold Wing 2018-2025, l'embout visible n'est que la fin d'un assemblage. Les vues de pièces Honda montrent des masses internes et des amortisseurs de caoutchouc. Le métal

ajoute de la masse; le caoutchouc absorbe et maîtrise le mouvement. Ensemble, ils modifient la vibration avant qu'elle atteigne les mains.

NOTE DE LA NATION La plus grande partie du système est invisible. Choisir seulement selon la forme de l'embout revient un peu à choisir un amortisseur selon la couleur de son ressort.

Pourquoi ajouter du poids?

Un guidon peut vibrer comme un diapason. En changeant sa masse ou son amortissement, on change ce que le motocycliste ressent. Le système d'origine vise surtout à calmer certaines vibrations de haute fréquence sans isoler le pilote de la moto.

Cela ne veut pas dire que le poids le plus lourd est automatiquement le meilleur. Masse, caoutchouc, fixation et dégagement ont été pensés comme un ensemble. À droite, le dégagement est critique: une pièce mal espacée peut toucher le tube de l'accélérateur.

Quand la petite pièce se fait remarquer

Un nouveau bourdonnement, un cliquetis, un embout qui se desserre ou une différence entre les deux poignées peuvent révéler un problème. Un ancien propriétaire peut aussi avoir remplacé la masse par un bouchon décoratif léger: la moto paraît complète, mais son comportement vibratoire a changé.

TEST DANS LE STATIONNEMENT Moteur arrêté, braquez complètement à gauche, au centre, puis à droite. À chaque position, ouvrez et relâchez plusieurs fois l'accélérateur. Il doit revenir immédiatement et librement.

Que devrait-on remettre au bout du guidon?

Retour à l'origine: la référence sûre

Si des éléments sont absents, endommagés ou inconnus, reconstruire l'assemblage d'origine est le point de départ le plus clair. Les catalogues 2018 et 2025 consultés montrent les mêmes principaux éléments:

- 53104-MCA-A60 - Weight B, Handle
- 53105-MK4-620 - Weight, Handlebar
- 53106-MJ0-000 et 53107-MJ0-000 - amortisseurs de poids en caoutchouc

Ces numéros sont des pistes, pas une invitation à commander à l'aveugle. Apportez le NIV et consultez la fiche guidon/pont supérieur afin de confirmer chaque pièce, fixation et numéro remplacé.

Plus de masse: une vraie option de remplacement

HVMP propose notamment un ensemble GL1800 pour les années 2018-2025 et publie une masse de 18,4 oz par poids, avec construction en acier inoxydable. C'est plus crédible qu'un bouchon anonyme dit « universel », mais il faut encore vérifier quelles pièces Honda demeurent, ce que l'ensemble remplace et comment le dégagement de l'accélérateur est assuré. Honda Goldwing Nation n'a ni essayé ni approuvé ce produit.

L'option brillante mais mystérieuse

Les embouts CNC en aluminium sont nombreux. Si l'annonce ne précise ni la masse, ni la fixation, ni les pièces d'origine conservées, ni le dégagement côté accélérateur, nous savons seulement que la pièce pourrait entrer dans le trou. Nous ne savons pas si elle remplit la même fonction.

LA BONNE QUESTION Ne demandez pas seulement « Est-ce que ça se monte? ». Demandez plutôt: « Quelle partie du système d'origine est remplacée et quelle fonction est conservée? »

Ce qu'un bon remplacement doit respecter

Il doit correspondre au modèle et à la version exacts, utiliser le bon filetage et la bonne fixation, se serrer sans arriver en butée et expliquer ce qui arrive aux masses, retenues et amortisseurs Honda. Sa masse devrait être publiée et les deux côtés devraient former une paire cohérente.

Surtout, le côté droit doit laisser la poignée chauffante et le tube d'accélérateur entièrement libres. Une rondelle improvisée, une vis trop longue ou un épaulement mal conçu peut créer un danger malgré une installation d'apparence impeccable.

À retenir dans la Nation

Voilà exactement le genre de petite pièce qui mérite d'être connue. Presque invisible et facile à sous-estimer, elle contribue pourtant au confort kilomètre après kilomètre. Pour la plupart des motocyclistes, l'ensemble OEM complet demeure la référence. Une solution documentée et propre au modèle peut être valable; la couleur et la finition devraient venir après la fonction.

UNE CHOSE À RETENIR Un embout qui se visse n'est pas nécessairement un embout qui fait le même travail.

Sept réponses à retenir pour le garage

Pièce d'origine	Assemblage Honda à plusieurs éléments: masses et amortisseurs de caoutchouc.
Fonction	Maîtriser les vibrations aux poignées sans compromettre les commandes.
Fait méconnu	La majorité du système est cachée dans le guidon.
Si incorrect	Plus de vibrations, pièces desserrées ou accélérateur qui coince.
Remplacements	OEM complet ou solution documentée propre au modèle.
À préserver	Fixation, amortissement, masse connue, cohérence et dégagement.
Précaution	L'accélérateur doit revenir librement dans toutes les positions du guidon.

Votre conversation au comptoir des pièces

- Notez année, version et NIV.
- Utilisez la vue éclatée du guidon/pont supérieur.
- Demandez quelles masses, retenues et pièces de caoutchouc restent en place.
- Demandez la masse de chaque remplacement et la quincaillerie exacte.
- Confirmez le dégagement de la poignée chauffante et de l'accélérateur.

AVANT LE PREMIER DÉPART Refaites le test de retour de l'accélérateur à gauche, au centre et à droite. Vérifiez le serrage des deux embouts, puis inspectez-les après une courte première sortie.

Sources et notes de vérification

Les principaux numéros ont été recoupés dans des fiches 2018 et 2025. Une vérification par NIV demeure nécessaire; les spécifications et disponibilités peuvent changer.

- [Fiche OEM du guidon/pont supérieur - Gold Wing 2018 \(Partzilla\)](#)
- [Fiche OEM du guidon/pont supérieur - Gold Wing DCT 2025 \(RevZilla\)](#)
- [Poids d'embouts GL1800 HVMP - fabricant](#)
- [Manuel du propriétaire Gold Wing 2024 - Honda](#)

IMPORTANT Honda Goldwing Nation est une communauté indépendante de motocyclistes et n'est pas affiliée à Honda Motor Co. Ce guide éducatif ne remplace ni le manuel du propriétaire, ni le manuel d'atelier, ni une inspection professionnelle.