

Heizgriffe Coolride Honda NC700X, How-to

Samstag, 27. April 2019 18:07

Moin,

Im Zuge der Erweiterung meiner Honda um Heizgriffe bin ich auf ein paar Sachen gestoßen die ich zusammen suchen musste. Daher dachte ich nehme ich einfach meine Erfahrungen und pack sie hier mal zusammen um anderen das Leben vielleicht etwas zu erleichtern.

Das war mein erster einbau von Heizgriffen und es gibt sicherlich Dinge die man besser machen kann. Einiges habe ich selbst bemerkt und im Text schon anders beschrieben als ich es gemacht habe. Wenn ihr noch Ideen habt schreibt sie einfach drunter.

Als zuerst einmal worum ging es:

Meine Honda NC700X sollte Heizgriffe verpasst bekommen, da ich recht gutes über die Coolride gelesen und mir die Idee gefallen hatte "nur" Patronen in den Lenker zu schieben anstatt die Griffe auszutauschen hab ich mir das ganze "Grundset" bestellt.

[Griffheizungssystem Standard 17 mm M6](#)

- **ArtikelNr.:** GSS-17 mm-M6
- **Hersteller:** Coolride
- Griffheizungssystem mit 2-Stufen-Schalter

Das ganze passt ohne Probleme in den Lenker der NC700X. Man könnte wohl auch auf den 18mm gehen dann muss aber eine kleine Kante im Lenker weggefeilt werden das konnte ich mir so ersparen.

Da ich nicht sicher war ob ich wirklich ein 5 Leistungsstufen benötige habe ich erst einmal zur einfachen Version gegriffen und muss bis jetzt sagen das es für mich ausreicht. Kann mir aber gut vorstellen das hier einige besser mit der 5 Stufen anstatt 2 Stufenlösung dran wären. Ich schalte ggf. einfach für eine gewisse Zeit das ganze an und wieder aus sollte es zu warm werden. Die 25% Leistungsstufe sind für den "Stadtverkehr" zu gebrauchen aber auf der Landstraße eigentlich nicht mehr ausreichen um die Finger zu wärmen.

Was wird benötigt:

1xGriffheizungssystem (Standard oder PCU-5) vom Leistungssteller mit Temperaturkompensation (PCU-5TC) wurde mir solarteufel abgeraten er hatte hier wohl einige Probleme es ans laufen zu bekommen.

1xKabel min. 0,75mm² für die Zuleitung

Empfehlenswert ist noch

1xCrimpzange (gibt es bei z.B. Louis für knapp 10€ mit einer Vielzahl an Japansteckern die etwas taugt im Gegensatz zu den billigen aus dem Baumarkt, macht das Ganze erheblich einfacher als ohne entsprechende Crimpzange)

1xZusatzkabel + Relais Kit von Honda (08A70-MJL-D30 und 08A70-MGS-D30) ca. 30€ Extrem Hilfreich um nicht irgendwann wegen leergesaugter Batterie zu stranden

1xSpiralband

1xSchrumpfschlauch

Vorbereitung:

Zu aller erst müssen die Lenkergewichte entfernt werden dazu müssen die Lenkerendgewichte ab und dann sitzt im Lenker noch ein Gewicht das mit 2 Gummiringen gelagert ist. Hier sitzen zwei Ringe um das Gewicht und diese halten es in Position. Ich bin hingegangen und habe in das Gewinde des Gewichts eine Schraube eingedreht mit mehreren Unterlegscheiben und einem Ringschlüssel. Danach habe ich diese runden Klemmen um das Gewicht zusammen gedrückt und dann mit dem Hammer gegen den Schlüssel geschlagen. Das Ganze ist etwas fummelig aber mit etwas WD40 und einigen Schlägen hat sich das Gewicht gelöst und ist rausgekommen.

In diesem Video könnt ihr sehen wie das ganze aufgebaut ist.
[Geheimnisse des Motorradlenkers \(Handlebar\)](#)



Danach heißt es erst einmal Lenker vom Öl befreien und reinigen und dann kommt der Part der mir erst einmal etwas schwer gefallen ist. Den Lenker anbohren.

Dazu folgendes von der Herstellerseite aus den FAQ

"F: Ist es nicht gefährlich, den **Lenker anzu bohren**?"

A: Nein, nicht wenn man die Montageanleitung beachtet. Es wird nur ein 8 mm Loch gebohrt. Dieses sitzt zwischen den beiden Lenkerklemmen, das heißt, dass der Lenker an dieser Stelle kaum belastet wird, da die auftretenden Biege- und Torsionskräfte von den Lenkerklemmen zum größten Teil aufgenommen werden. Wir selbst haben das System seit Jahren in eigenen Motorrädern im Einsatz, es sind noch keinerlei Probleme aufgetreten. Ganz davon abgesehen, wäre es auch gefährlich einen Lenker mit Kabelinnenführung zu fahren? Dort sind die Löcher wesentlich größer, bei gleicher Stärke des Rohrmaterials. Wesentlich gefährlicher ist es, wenn sich ein beheizter Gummigriff unbemerkt verdreht hat und man plötzlich kein Gas mehr geben kann, weil das Anschlusskabel straff gespannt ist!"

Aus <https://www.coolride.de/FAQ_1>

Ich habe zuerst den Lenker gelöst und ihn auf den Kopf gedreht. Dann habe ich mir die Stelle markiert an der ich Bohren wollte und mit einem 3er Bohrer das Loch vorgebohrt. Anschließend habe ich einen 7,5mm Bohrer (hatte keinen scharfen 8mm Bohrer mehr) das Loch vergrößert. Danach muss das Ganze noch entgratet werden um die Kabel nicht zu beschädigen. (Macht das auch wenn ihr das Loch mit einem Stopfen schützt, denn die Kabel müssen vorher durch das Loch ohne Stopfen gezogen werden.

Achtet darauf ich spreche aus Erfahrung, aber dazu später mehr)

Dann am besten einen Draht von der Mitte zu beiden Enden des Lenkers einführen die Kabel daran befestigen und durch den Lenker ziehen.

Sah bei mir so aus



Sind beide Kabel durch muss der Gummistopfen drauf und ins Loch gedrückt werden. Das ist wieder etwas fummelig sollte aber keine größere Herausforderung darstellen.

Dann können auch schon die Heizpatronen eingeklebt werden. Hierzu wird der beigelegte Kleber auf die Patrone aufgetragen verstrichen und dann die Patrone in den Lenker geschoben. Um die richtige Position zu finden und die Patrone auch dort zu halten bis der Kleber angetrocknet ist habe ich die Isolations/Distanzstücke auf die Patrone gelegt und das Lenkerendstück drauf geschraubt. Dann habe ich das Ganze in den Lenker geschoben (Kleberreste die dabei rausquirlen entfernen) und das Lenkerendstück mit Klebeband fixiert.



Dabei gibt es eine Wichtige Sache um im Nachhinein nicht wieder Mehrarbeit zu haben. Schaut das ihr euch den Gasgriff nicht am Lenkerendstück festklebt. Wenn Kleber rausquillt klebt das Ganze die Hülle des Gasgriffs am Lenker fest. Das Ganze ist mir leider passiert, es ist etwas ärgerlich aber kein Weltuntergang. Der Kleber wird sehr spröde wenn er ausgehärtet ist. Das Lenkerendgewicht etwas losdrehen und danach die Komplette Gaseinheit vom Lenker ziehen und die Kunststoffhülle etwas auskratzen und abschmirlen danach geht es wieder. Ansonsten ist mir der Gasgriff einfach hängen geblieben.

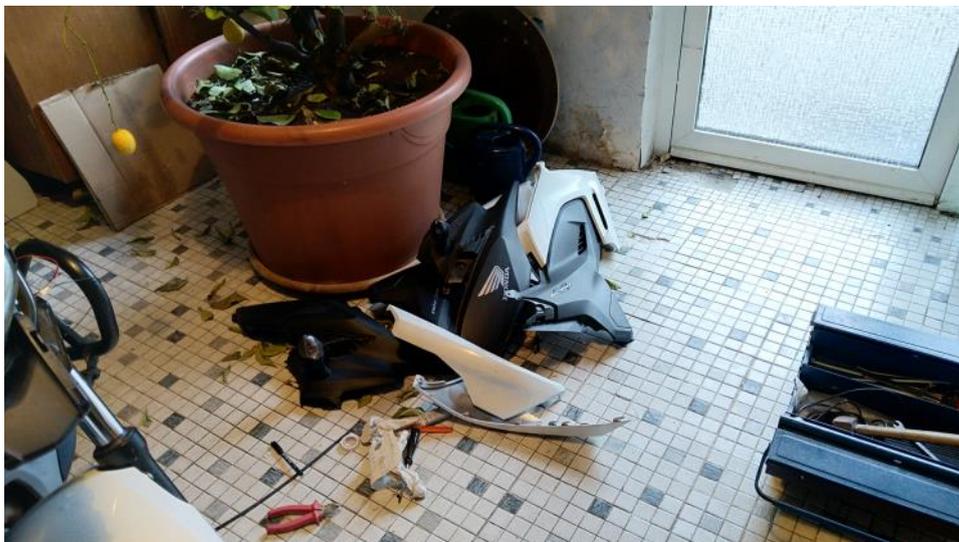
Ok soweit so gut, die Patronen sind im Lenker die Kabel schauen schon raus und nun geht es an den Stecker. Um diesen zu befestigen habe ich mir Inspiration bei Solarteufel geholt. Er hatte seinen Schalter unterhalb des Tachos befestigt, dort kommt man gut ran und er sitzt auch so dass er kaum auffällt bzw. es aussieht als würde er dazu gehören.

Also habe ich zuerst den Stecker so verdrahtet wie in der beigefügten Anleitung gezeigt und die Stecker schon einmal vorbereitet.

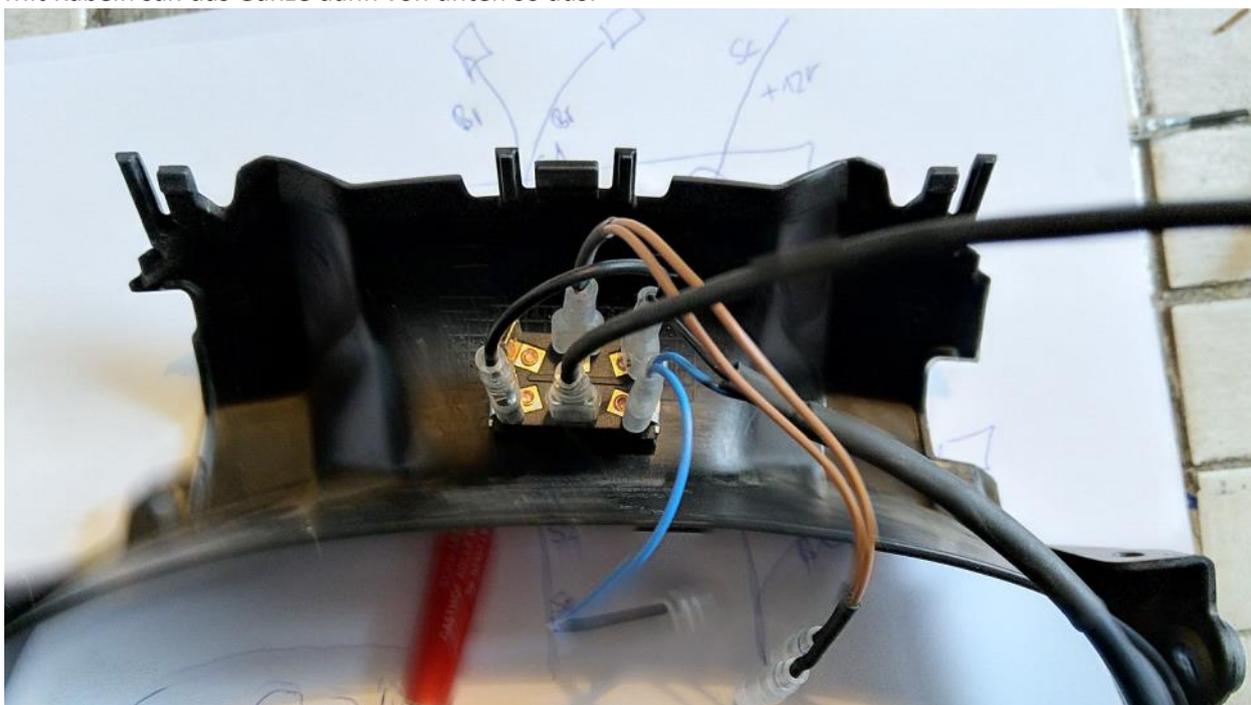
Danach ging es dran die Verkleidung zu entfernen um das Kunststoffstück unterhalb des Tachos . Hierfür muss leider einiges an Verkleidung entfernt werden um dieses Stück raus zu bekommen.

Sah dann so aus:

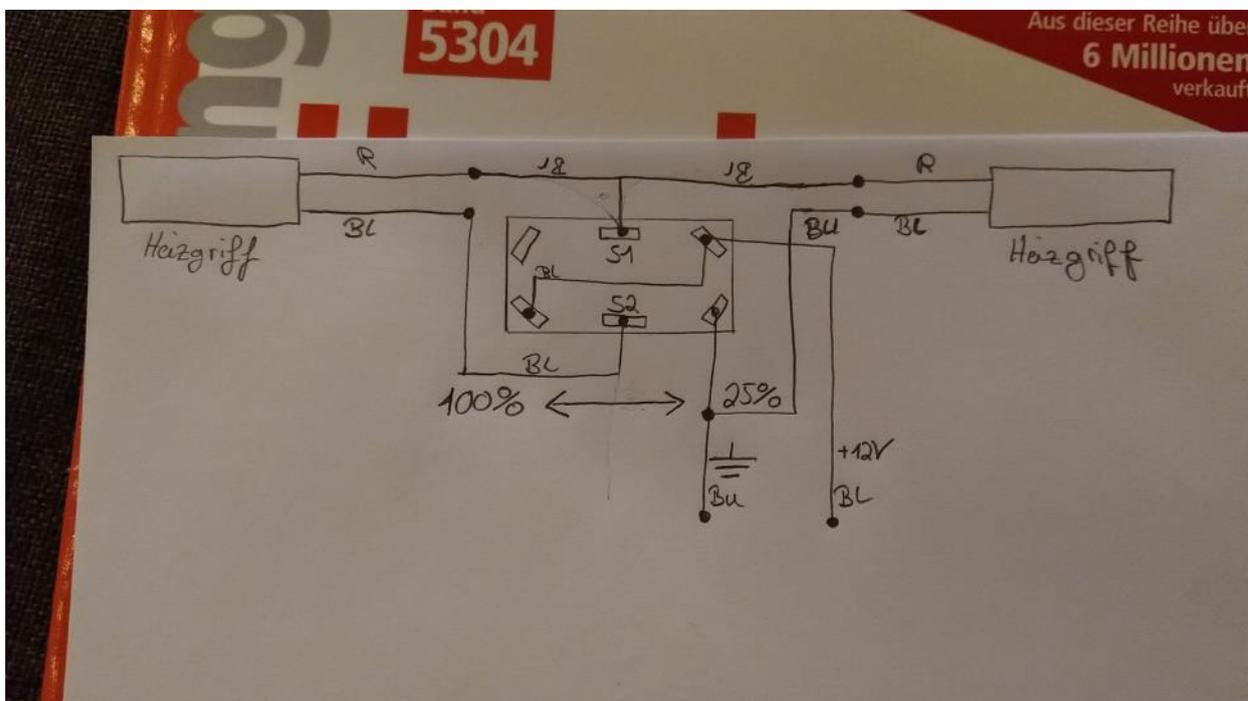




Zuerst müssen die "Luftkanäle" an den Seiten runter, diese sind mit einer Schraube (unter dem Helmloch) und einem Schnellverbinder befestigt. Danach geht es an die Seitenverkleidungen (soweit ich noch weiß 2 Schrauben und einige dieser Schnellverschlüsse, hierzu muss aus die Sitzbank runter) und dann auch die Verkleidungen auf denen die Blinkersitzen weg. Ich empfehle dafür die Reparaturanleitung hier sind alle Schrauben und Schnellverschlüsse zu finden. Als das besagte Kunststoffteil dann endlich draußen war habe ich mittig ein Loch, so groß wie der Schalter, reingebohrt und den Schalter reingesetzt und verschraubt. Mit Kabeln sah das Ganze dann von unten so aus:



Ich weiß die Farben der Kabel waren nicht gerade sinnvoll gewählt, hier macht es mehr Sinn sich an die Farben der Anleitung zu halten. Aber ich hatte keine passenden Farben und wie es so ist ich wollte unbedingt weiter basteln. Hier ein Tipp, zeichnet euch auf welche Farbe genau wo sitzt dann ist das ganze eigentlich auch kein Problem.

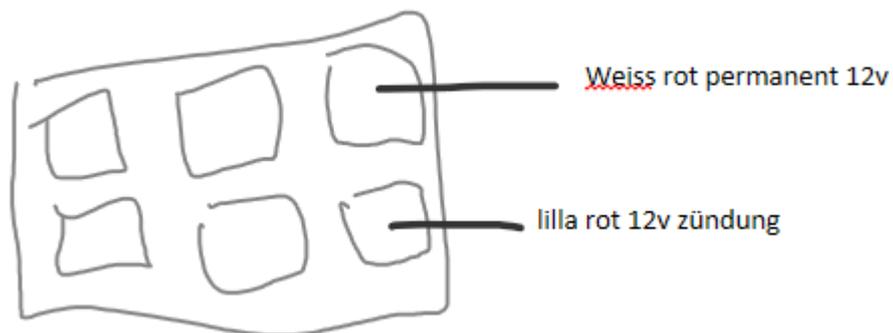
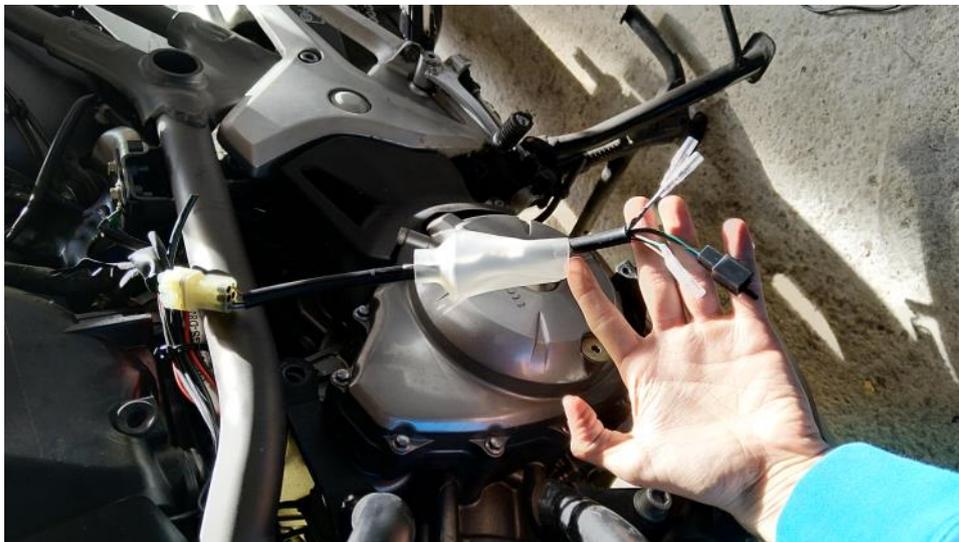


Nun baut ihr das Teil unter dem Tacho wieder an und könnt auch die Rechte Seitenverkleidung wieder anbringen (ACHTUNG DIE LINKE NOCH NICHT)

Auf der Linkenseite müssen wir mit der Verkleidung noch etwas warten denn hier sitzt ein sehr hilfreiches kleines Gadget von Honda, der Zusatzstecker. Dieser Stecker befindet sich Seitlich am Helmloch und ermöglicht es uns mithilfe des Zusatzkabels und des Relaiskits den Anschluss von Zusatzverbrauchern abgesichert und über die Zündung geschaltet ohne hier an ein Kabel eines anderen Verbrauchers wie Licht, Hupe, etc. zu müssen.



Alles klar also Stecker aus der Halterung da dran dann das Kabel von Honda und schon hat man die Möglichkeit an dieser Stelle 3 Verbraucher anzuschließen. Ich hab dann die Stecker des erneuten Verteilers abgepeppt und durch Japanstecker ersetzt. An einen habe ich die Heizgriffe angeschlossen und an einen zweiten meine 24V Boardsteckdose die ich am Lenker habe.



Belegung dieses Zusatzsteckers, ihr wollt natürlich an das lila/rote Kabel sonst hättet ihr euch den Aufwand sparen können und direkt an die Batterie gehen und nur eine Sicherung dazwischen schalten. Welche Farbe er nun nach dem Kabel hatte weiß ich nicht mehr ganz genau soweit ich weiß ist grün die +12v Zündung und braun - aber das könnt ihr ja selbst nachschauen wenn ihr den Stecker draufsteckt.

Kabel dann nach vorne gezogen und mit einem Spiralband umhüllt um das Kabel zu schützen und mit Kabelbindern an geeigneter Stelle am Rahmen befestigt.

Nun alle Kabel richtig verbinden und an der ein oder anderen Stelle vielleicht noch Spiralband oder einen Schrumpfschlauch um die Kabel legen damit diese auch bei Bewegung sich nicht abreiben und beschädigt werden.

Um das Ganze dann noch funktionsbereit zu bekommen muss das Relais sowie die Sicherung im Sicherungskasten angebracht werden. Dazu das Helmfach öffnen vorne die zwei Schrauben raus und dann sieht man schon die Batterie. Neben der Batterie ist noch eine kleine Abdeckung wenn man diese Entfernt hat man Sicht auf die Sicherungen. In dieser Abdeckung des Sicherungskasten ist aufgezeigt wo der Platz für das Zusatzrelais und auch die Sicherung ist. Relais einstecken dann die Sicherung und nun kann man das ganze Testen. (Denkt dran die Zündung muss an sein sonst fließt kein Strom, das ist aber auch der riesen Vorteil. Ihr könnt nie vergessen die Heizgriffe auszuschalten und zieht euch die Batterie leer)

Nach erfolgreichem Test die Verkleidung wieder anbringen und los kann es gehen. Das Endprodukt sieht bei mir so aus:



Im Grunde ist nicht viel zu sehen, ein Kabel kommt aus dem Lenker das kann man so führen das man es eigentlich nicht sieht, der Schalter fällt kaum auf und könnte von Haus aus an der Stelle sein und meine Kabel vom Schalter zu den Verbindern waren etwas kurz da ist es sehr fummelig die Zusammenzustecken aber sie sind noch so in Reichweite das man rankommt. Könnte man bestimmt etwas schöner verstecken aber für mich ist es so ausreichend.

Ausbauen und Troubleshooting

Da mein Zusatzkabel und Relais einfach zulange gedauert hatten bis sie da waren wollte ich aber schon wieder eine Runde drehen. Also habe ich mein Motorrad zusammen gebaut und morgens ging es los zur Arbeit. Kalter feuchter Boden, knapp über 0 Grad, ein etwas zu beherztes Eingreifen am Gashahn mit dicken Winterhandschuhen hat dann dazu geführt das ich mich auf die Schnauze gelegt habe. Nichts schlimmes aber mein Lenker war hin. Also durfte ich die Heizpatronen schon vor dem ersten Gebrauch auch schon wieder aus dem Lenker entfernen. Deshalb auch gleich hier noch eine kurze Beschreibung



Hier das Endprodukt des Sturzes bei ca. 15km/h beim Abbiegen.

Dafür muss dann der Lenker komplett von allen Anbauten befreit werden und ihr solltet einen Heißluftföhn zur Verfügung haben.

Zuerst musste der Griff entfernt werden, dazu mit einem Schraubenzieher und etwas Öl zwischen den Griff und den Lenker und durch Drehbewegungen den Griff lösen. Dazu gibt es dutzende Videos auf Youtube. Hier ein Beispiel [HOW TO: Lenkergriffe wechseln](#)



Danach habe ich, wie auch schon zum Ausbau der Lenkergewichte mit Unterlegscheiben, einer Schraube und einem Ringschlüssel gearbeitet. Lenker einfach in einen Schraubstock eingespannt, den Lenker erhitzt und dann mit leichten Schlägen gegen den Schlüssel die Patronen aus dem Lenker geholt. Das Ganze geht ohne große Gewalt wenn der Kleber warm ist.

Die Patronen dann etwas vom Kleber freigekratzt und in den neuen Lenker eingebaut. Immerhin wisst ihr dann schon wie es geht und das Ganze geht schneller...

Ich rate davon ab es zweimal am gleichen Motorrad zu machen also seid einfach nicht so blöd wie ich =)

Sicherung brennt immer durch:

Ja durch meinen zweiten Einbau habe ich es auch noch geschafft das rote Kabel der linken Patrone anzuritzen und einen Kurzschluss auszulösen. Hat mich 3 Sicherungen gekostet um sicher zu identifizieren wo das Problem liegt. Das gute, der Kurzschluss war vom Kabel auf den Lenker da dieser ja als Masse dient. Gut die Patronen haben einmal rot für + und ein schwarzes Kabel für Masse. Einfachster weg um das Ganze zu beheben war es einfach schwarz und rot zu vertauschen. Dadurch hab ich Masse über das Kabel und wenn das Kabel den Lenker berührt eben direkt über den Lenker. Das stört nicht, ich musste die Patrone nicht noch einmal ausbauen und es funktioniert.

Deshalb rate ich euch aber schaut dass der Lenker nach dem Bohren ausreichend entgratet ist dann erspart ihr euch auch diesen Ärger.

Ich hoffe ich konnte mit meinem How-To dem ein oder anderen Helfen und möchte mich auch nochmal bei Solarteufel bedanken der mir mehrfach mit Rat zur Verfügung stand.