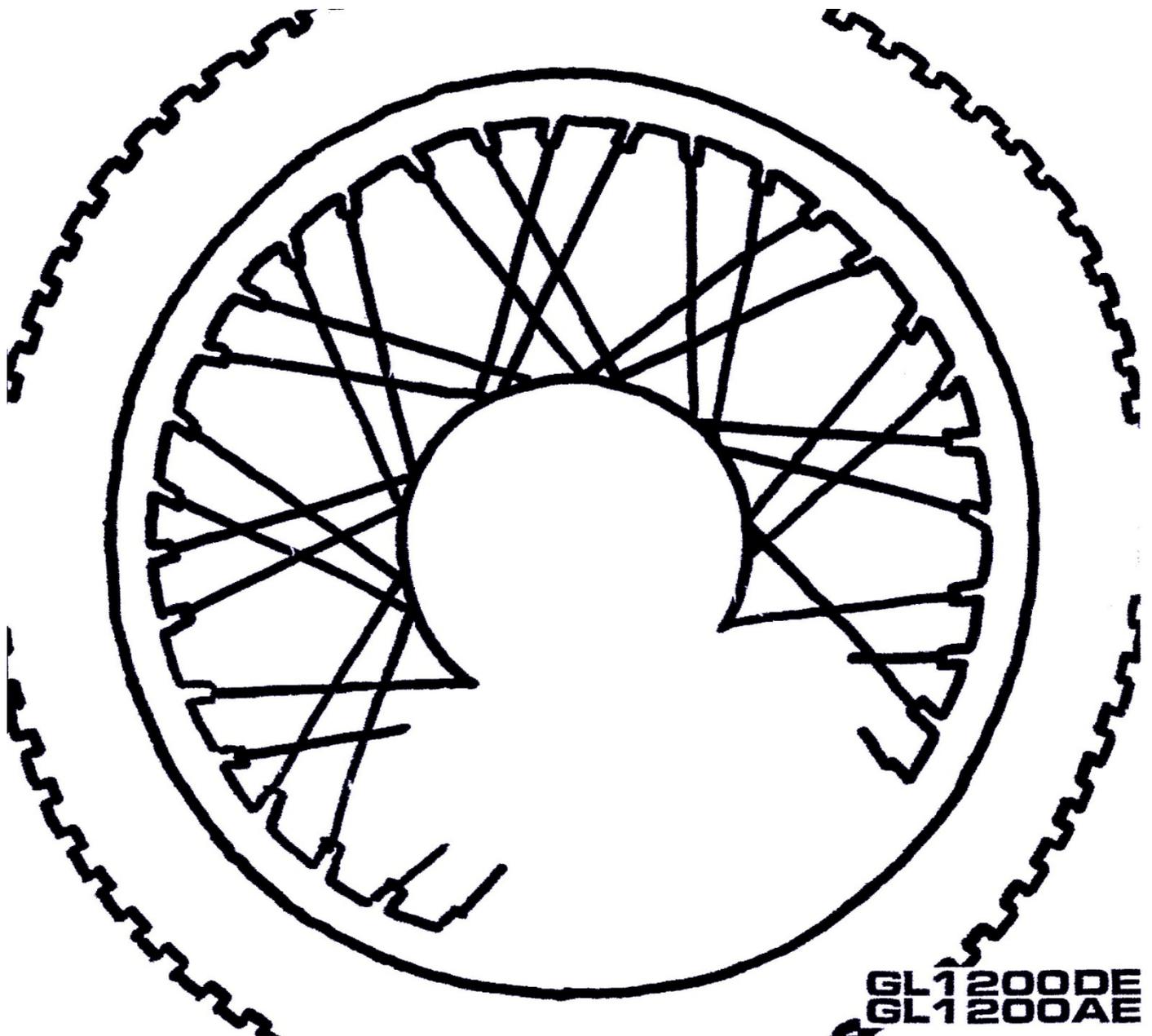


HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

MODE D'EMPLOI DE CE MANUEL

Ce manuel d'atelier décrit les caractéristiques et les procédures d'entretien concernant la GOLDWING (GL1200D) et la GOLDWING ASPENCADE (GL1200A).

Suivez les recommandations du programme d'entretien (chapitre 03) pour assurer à la machine le meilleur état de marche.

Tout au long de ce manuel, les abréviations suivantes seront utilisées pour identifier divers types en cas de différence.

CODE	ZONE (TYPE)
ED	Europe
E	R.U.
F	France
G	Allemagne
U	Australie
SA	Afrique du sud
ND	Europe du nord
SW	Suisse
SD	Suède

Il est très important d'effectuer les premières révisions prévues. Cela compense l'usure causée par la période du rodage.

Les chapitres 01 à 03 traitent de la moto tout entière alors que les chapitres 04 à 20 entreprennent la description des différents organes regroupés en fonction de leur implantation sur la machine.

Il suffit donc de trouver sur cette page le chapitre que l'on a besoin de consulter et de se reporter au sommaire de la page du dit chapitre.

La plupart des chapitres commence par une illustration d'ensemble ou de dispositif, des informations de travail et un guide de dépannage. Les pages suivantes donnent les détails des méthodes de travail à employer.

Si l'on ne connaît pas bien cette moto, il convient de commencer par lire les PARTICULARITES TECHNIQUES compilées au cours du chapitre 21.

Consulter le chapitre 22 traitant du DEPANNAGE si la cause en dérangement est inconnue.

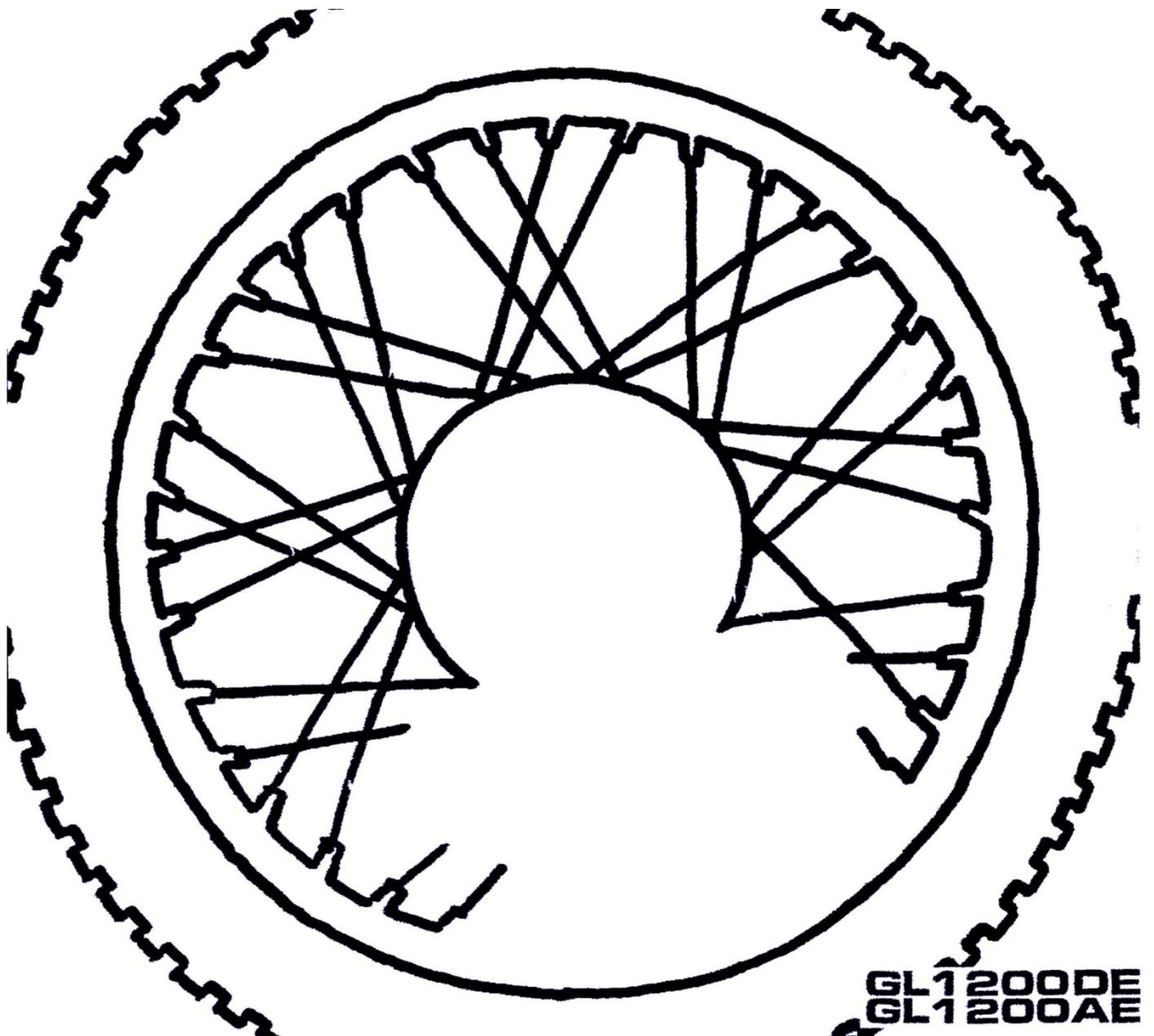
TABLE DES MATIERES

	INFORMATION GENERALES	01
	GRAISSAGE	02
	ENTRETIEN	03
MOTEUR	CIRCUIT D'ALIMENTAION	04
	DEPOSE & POSE DU MOTEUR	05
	CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	06
	CULASSE & SOUPAPES	07
	EMBRAYAGE	08
	ALTERNATEUR. ROUE LIBRE DE DEMARREUR TRAPPE POSTERIEURE DU CARTER INFERIEUR .	09
	BOITE DE VITESSE, TRINGLERIE DE SELECTEUR.	10
	VILEBREQUIN & PISTONS	11
	ROUES & DIRECTION	12
	SUSPENSION	13
PARTIE CYCLE	TRANSMISSION SECONDAIRE	14
	FREINS A DISQUE HYDRAULIQUE	15
CIRCUIT ELECTRIQUES	BATTERIE & CIRCUIT DE CHARGE	16
	CIRCUIT D'ALLUMAGE	17
	DEMARREUR	18
	ECLAIRAGES. COMMODOS & TABLEAU DE BORD.	19
	ACCESSOIRES	20
	PARTICULARITES TECHNIQUES	21
	DEPANNAGE	22

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

MESURES DE SÉCURITÉ	01-01	OUTILS	01-08
RÈGLES À OBSERVER POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN	01-01	DONNÉES D'ENTRETIEN	01-10
IDENTIFICATION DU MODÈLE	01-02	SCHÉMA DE CÂBLAGE	01-15
FICHE TECHNIQUE	01-04	CHEMINEMENT DES CÂBLES ET FAISCEAUX DE FILS	01-17
COUPLES DE SERRAGE	01-06		

MESURES DE SÉCURITÉ**ATTENTION**

Si pour certains travaux, il est nécessaire de faire tourner moteur, veiller à ce que le local soit bien aéré. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos; en effet, les fumées d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique

ATTENTION

L'essence est une substance inflammable qui peut exploser dans certains cas. Ne pas fumer ni laisser de flammes ou étincelles se produire alentour.

ATTENTION

L'électrolyte de la batterie contient de l'acide sulfurique. Se protéger les yeux, la peau et les vêtements. Si l'on a touché l'électrolyte, rincer à grande eau et appeler un médecin si les yeux ont été atteints.

ATTENTION

La batterie dégage un gaz extrêmement explosif : l'hydrogène. Ne pas laisser de flammes ni d'étincelles se produire près de la batterie particulièrement lors de sa charge

REGLES A OBSERVER POUR LES TRAVAUX D'ENTRETIEN

- 1 : Utiliser des pièces et lubrifiants d'origine HONDA ou recommandés par HONDA ou encore leur équivalent. Les pièces ne répondant pas aux normes spécifiques HONDA risquent de provoquer des dégâts.
- 2 : Se servir des outils spéciaux conçus pour ce produit.
- 3 : Pour cette moto, seuls les outils à cotes décimales sont valables. Les boulons, écrous et vis à côtes décimales ne sont pas interchangeables avec leurs contreparties à côtes anglaises. L'emploi d'outil et de dispositifs de fixation non-adaptés peut endommager la moto.
- 4 : Lors du remontage, toujours poser des joints toriques, goupilles fendues, plaques de verrouillage etc. neufs.
- 5 : Lors du serrage des boulons ou écrous, commencer par les boulons ou écrous de plus fort diamètre ou implanter à l'intérieur. Serrer au couple de serrage spécifié, ceci en diagonale 2 ou 3 passes à moins qu'un ordre de serrage particulier ne soit mentionné.
- 6 : Lors du démontage, il convient de nettoyer toutes les pièces dans du solvant à haut point d'éclair. Lubrifier toutes les pièces soumises à une friction avant de les remonter.
- 7 : Après le remontage, vérifier la mise en place et le fonctionnement de toutes les pièces et organes.
- 8 : A cheminer les fils électriques flexibles ou câbles comme cela est indiqué page 01-17 à page 01-23 « Cheminement des câbles et faisceaux de fils »

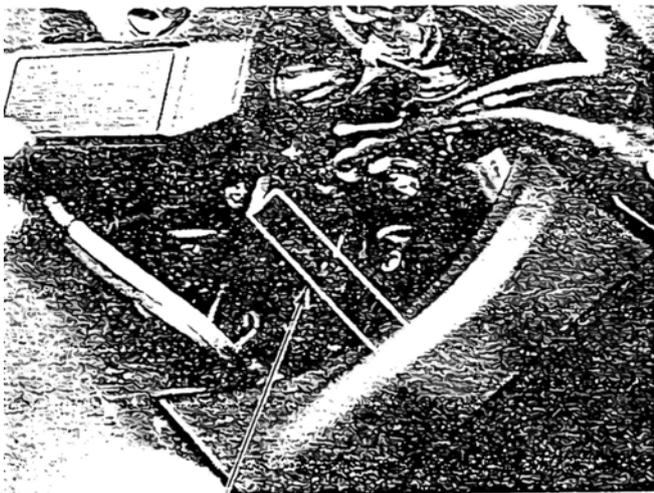
IDENTIFICATION DU MODÈLE



GOLDWING (GL12000)

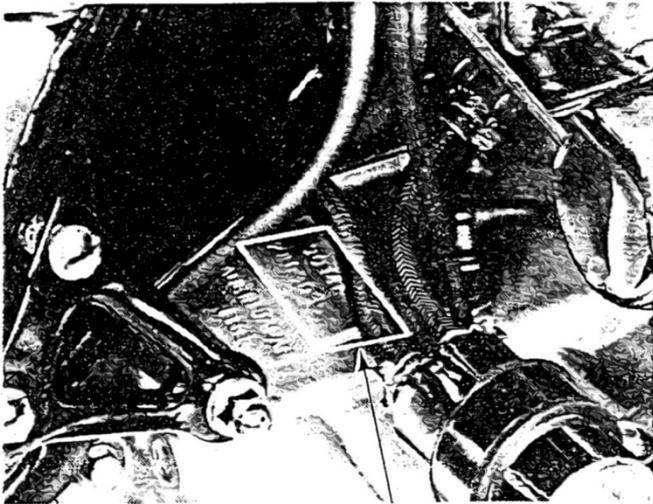


GOLD WING ASPENCADE (GL1200A)



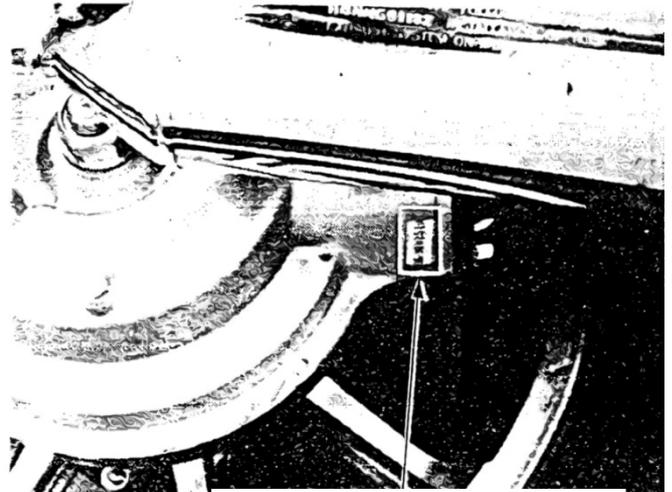
NUMÉRO DE SÉRIE DU CADRE

Le numéro de série du cadre est estampillé sur le côté droit de la tête de direction.



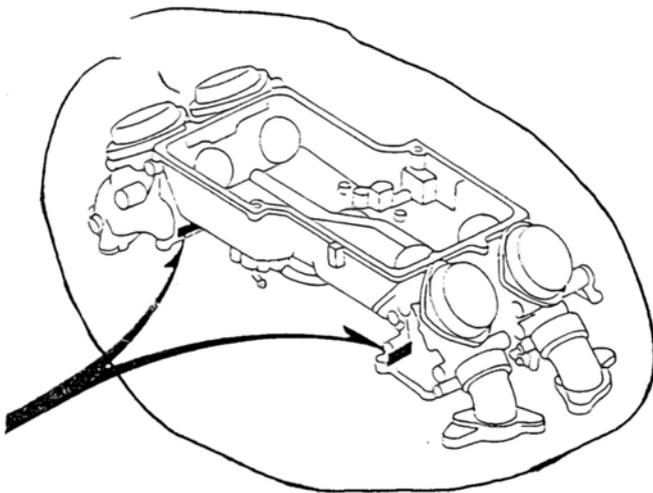
NUMÉRO DE SÉRIE DE MOTEUR

Le numéro de série de moteur est estampillé sur le côté droit supérieur de carter moteur.

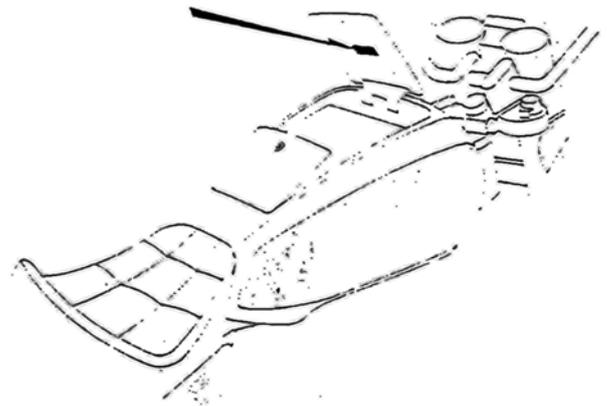


NUMÉRO DE SÉRIE DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE

Le numéro de série de la transmission secondaire se trouve sur le carrer de transmission secondaire près de la collerette de pignon comme indique.



Les numéros d'identification des carburateurs sont estampillés sur le corps de chacun des carburateurs.



L'étiquette de couleur est fixée à l'emplacement indique. En commandant une pièce à code de couleur, toujours spécifier sa couleur de désignation.

FICHE TECHNIQUE

ÉLÉMENT		GOLDWING (GL 1200D)	GOLDWING ASPECADE (GL 1200A)		
Dimensions	Longueur hors-tout	2 505 mm	—		
	Largeur hors-tout	970 mm	—		
	Hauteur hors-tout	1 510 mm	—		
	Empattement	1 610 mm	—		
	Hauteur de selle	780 mm	—		
	Garde au sol	140 mm	—		
	Poids à sec	318 kg	328 kg		
	Poids en ordre de marche	342 kg	353 kg		
Partie Cycle	Type de cadre		Berceau double	—	
	Suspension avant	D ébattement	Télescopiques, 140 mm	—	
		Pression d'air	0-0,4 kg/cm ²	—	
	Suspension arrière	Débattement	Bras oscillant, 105 mm	—	
		Pression d'air	2.0-4,0 kg/cm ²	—	
	Pneu avant	Taille	130/90-16 67H	—	
		Pression de gonflage	2,25 kg cm ²	—	
	Pneu arrière	Taille	350:90-15 74H	—	
		Pression de gonflage	2.25 kg/cm ²	—	
	Frein avant et surface de piste de freinage		Frein à disque double, 952 cm ²	—	
	Frein arrière et surface de piste de freinage		Frein à disque, 516 cm ²	—	
	Contenance en carburant		2 2 L	—	
	Angle de chasse		3 0 °	—	
Longueur de chasse		118	—		
Contenance en huile de fourche avant		345 cm ³ au démontage	—		
Moteur	Type		Refroidi par eau, 4 temps, soupapes en tête	—	
	Agencement des cylindres		Quatre à plat	—	
	Alésage et course		75.5 x 66,0 mm	—	
	Cylindrée		1 181 cm ³	—	
	Rapport volumétrique		9,0 : 1	—	
	Culbuterie		Arbre à cames en tête commandé par courroie	—	
	Contenance en huile	Au démontage		4,0 L	—
		Après vidange		3,2 L	—
	Circuit de lubrification		Forcée à carter humide	—	
	Contenance en refroidissant		2,7 L	—	
	Compression de cylindre		13,0 kg/cm ²	—	
	Poids du moteur		109 kg	—	
	Arbre à cames	Soupape d'admission	Ouverture	10° avant P.M.H. (avec 1 mm de levage)	—
			Fermeture	40° après P.M.B. (avec 1 mm de levage)	—
		Soupape d'échappement	Ouverture	10° après P.M.H. (avec 1 mm de levage)	—
Fermeture			40° avant P.M.B. (avec 1 mm de levage)	—	
Jeu aux soupapes Admission/Echappement		Système de réglage de soupape hydraulique	—		
Régime de ralenti		950 min ±2 (tr /min)	—		

ÉLÉMENT		GOLDWING (GL 1200D)	GOLDWING ASPECADE (GL 1200A)		
Alimentation	Type de carburateur, alésage de venturi	VD, 30 mm	—		
	Alésage de boisseau	32 mm	—		
	Numéro d'identification de carburateur	VD63A	—		
	Ouverture de vis de richesse	3-1/2	—		
	Hauteur de flotteur	7,5 mm	—		
Transmission	Type d'embrayage	Multi-disques en bain d'huile	—		
	Boîte de vitesses	5 rapports en prise constante	—		
	Rapport de démultiplication primaire	1,708 (41/24)	—		
	Rapport de démultiplication secondaire	0,897 (35/39)	—		
	Rapport de démultiplication de	1 ^{ère}	2,643 (37/14)	—	
		2 ^{ème}	1,667 (40/24)	—	
		3 ^{ème}	1,250 (35/28)	—	
		4 ^{ème}	1,000 (32/32)	—	
		5 ^{ème}	0,829 (29/35)	—	
Rapport de démultiplication finale	2,833 (34/12)	—			
Mode de passage des rapports	Système à rappel actionné au pied gauche: 1-PM-2-3-4-5	—			
Contenance en huile de pont	170 cm ³ (après remise)	—			
Circuit électrique	Allumage	Batterie, Allumage (Intégralement transistorisé)	—		
	Repère "F" de calage de l'allumage	10° avant PMH	—		
	Avance totale	45° avant PMH	—		
	Mise en marche	Démarrreur	—		
	Alternateur	Génératrice de courant alternatif	—		
	Capacité de batterie	360 W/5 000 min±1 (tr/min) 12 V-20 A	—		
	Bougies	Standard	NGK	DPR8EA-9	—
			ND	X24EPR-U9	—
		Pour climat froid (En-dessous de 5°C)	NGK	DPR7EA-9	—
			ND	X22EPR-U9	—
		Conduite prolongée à grande vitesse	NKG	DPR9EA-9	—
			ND	X27EPR-U9	—
	Écartement des électrodes	0.3-0,9 mm	—		
	Ordre d'allumage	1-3-2-4	—		
Fusible	7,5 A, 10 A, 15 A et 30 A (principal)	7,5 A, 10 A, 15 A, 20 A et 30 A (principal)			
Eclairages	Phare	12 V-60/55 W H4 ampoule	—		
	Feu stop / arrière	12 V-21/5 W	12 V-21/5 W 12 V-27/7 W <U>		
	Clignotants	12 V-21 W 12 V-23 W <SA>	12 V-21 W 12 V-23 W <U>		
	Feu de position	12 V-4 W	—		
	Éclairage compte-tours/compteur de vitesse	12 V-3,4 W	12 V-3 W		
	Témoin de point-mort	12 V-3,4 W	12 V-3 W		
	Témoin de clignotants	12 V-3,4 W	12 V-3 W		
	Témoin de feu de route	12 V-3,4 W	12 V-3 W		
	Éclairage de plaque d'immatriculation	12 V-5 W <sauf modèle G> 12 V-8 W <SA>	12 V-5 W 12 V-8 W <U>		

COUPLES DE SERRAGE

NOTES:

- (1) Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène (MoS₂) aux filetages et aux surfaces d'assise.
- (2) Appliquer un agent de blocage aux filetages.
- (3) Appliquer de l'huile moteur aux filetages et aux surfaces d'assise.
- (4) Appliquer un étanchéifiant aux filetages.
- (5) Appliquer un agent de blocage aux filetages et appliquer de l'huile moteur aux surfaces d'assise.

MOTEUR

Élément	Qté	Dia. Filetage (mm)	Couple de serrage		Remarque
			N-m	kg-m	
Boulon de culasse	12	10	53-57	5,3-5,7	NOTE (1)
Boulon de pignon menant de courroie de distribution	1	12	70-80	7,0-8,0	
Boulon de pignon mené de courroie de distribution	2	8	25-29	2,5-2,9	
Boulon de palier d'arbre à cames	8	10	18-22	1,8-2,2	
Boulon de goujon de palier d'arbre à cames	4	10	18-22	1,8-2,2	
Bouchon de ressort de culbuteur	8		23-27	2,3-2,7	
Boulon de ressort de culbuteur	8	6	10-14	1,0-1,4	
Boulon de tendeur de courroie de distribution	4	8	24-28	2,4-2,8	
Contre-écrou de noix d'embrayage	1	20	55-65	5,5-6,5	
Ecrou de rotor d'alternateur	1	22	80-90	8,0-9,0	NOTE (5)
Boulon de carter de moteur (10 mm)	6	10	33-37	3,3-3,7	NOTE (1)
(8 mm)	2	8	24-28	2,4-2,8	
(6 mm)	24	6	10-14	1,0-1,4	
Boulon à chape de roulement de vilebrequin (12 mm)	4	12	67-73	6,7-7,3	NOTE (1)
(10 mm)	2	10	48-52	4,8-5,2	NOTE (1)
Contre-écrou de bielle	8	9	30-34	3,0-3,4	NOTE (3)
Boulon de blocage de biellette de sélection	1	8	23-27	2,3-2,7	
Boulon de blocage de fourchette de sélection	1	7	14-18	1,4-1,8	
Boulon de filtre à huile	1	12	27-33	2,7-3,3	
Boulon de vidange d'huile	1	14	35-40	3,5-4,0	
Boulon de palier d'arbre de l'alternateur	5	6	10-14	1,0-1,4	
Contacteur de pression d'huile	1		10-14	1,0-1,4	NOTE (4)
Boulon torx de cloche de roue libre de démarreur	3	8	23-27	2,3-2,7	NOTE (2)
Détecteur de température de réfrigérant	1		21-25	2,1-2,5	NOTE (4)
Commutateur de moteur de ventilateur thermostatique	1		24-32	2,4-3,2	NOTE (4)
Boulon de tuyau à huile	3		12-16	1,2-1,6	
Bougie d'allumage	4	12	12-19	1,2-1,9	
Boulon de cache de courroie de distribution	4	6	10-14	1,0-1,4	
Boulon de couvercle de culasse	8	6	10-14	1,0-1,4	
Chapeau d'orifice de couvercle d'alternateur	1		10-14	1,0-1,4	
Vis à bande de collecteur d'admission de carburateur	4	5	4-6	0,4-0,6	

PARTIE CYCLE

Élément	Qté	Dia. Filetage (mm)	Couple de serrage		Remarque
			N-m	kg-m	
Écrou de colonne de direction	1	24	80-120	8,0-12	
Boulon de demi-palier de bridage supérieur	1	8	18-25	1,8-2,5	
Écrou de réglage de direction	1	26	14-16	1,4-1,6	Page 12-25
Boulon de palier de guidon	4	8	23-26	2,3-2,6	NOTE (3)
Boulon de Té de fourche avant (supérieur)	2	7	09-13	0,9-1,3	
(inférieur)	4	8	18-25	1,8-2,5	NOTE (3)
Boulon de chapeau de fourche	2	37	15-30	1,5-3,0	
Vis de richesse d'égaliseur d'air de fourche	2	6	08-12	0,8-1,2	
Valve d'air d'égaliseur d'air de fourche	1	8	04-07	0,4-0,7	
Raccord de flexible à air (10 mm)		10	15-20	1,5-2,0	
(8 mm)		8	04-07	0,4-0,7	

Élément	Qté	Dia. Filetage (mm)	Couple de serrage		Remarque
			N-m	kg-m	
Connecteur de flexible à air	2	8	08-12	0,8-1,2	GL 1200D uniquement
Détecteur de pression d'air	1		08-12	0,8-1,2	
Écrou d'axe de roue avant	1	12	55-65	5,5-6,5	
Écrou de palier d'axe de roue avant	4	8	20-30	2,0-3,0	
Boulon de disque de frein avant	5	8	27-33	2,7-3,3	
Boulon de montage de support d'étrier de frein avant (supérieur)	2	10	30-40	3,0-4,0	
(inférieur)	2	8	20-25	2,0-2,5	
Boulon de pivot d'étrier de frein	3	12	25-30	2,5-3,0	
Boulon d'étrier de frein	3	8	20-25	2,0-2,5	
Boulon à huile de durite de frein	4	10	25-35	2,5-3,5	
Écrou de raccord de conduite métallique de frein	6	10	16-18	1,6-1,8	
Boulon de support de maître-cylindre de frein avant	2	6	10-14	1,0-1,4	
Écrou de disque de frein arrière	5	8	27-33	2,7-3,3	
Boulon de maître-cylindre de frein arrière	2	8	24-29	2,4-2,9	
Contre-écrou de raccord de tige de frein arrière	1	8	15-20	1,5-2,0	
Écrou d'axe de roue arrière	1	18	85-105	8,5-10,5	
Écrou de montage d'amortisseur arrière (supérieur)	2	10	30-40	3,0-4,0	
Écrou de montage d'amortisseur arrière (droit)	1	8	20-25	2,0-2,5	
(gauche)	1	18	65-75	6,5-7,5	
Boulon de palier d'axe de roue arrière	1	8	24-29	2,4-2,9	
Boulon de pivot de bras oscillant (droit)	1	30	80-120	8,0-12	
(gauche)	1	30	18-20	1,8-2,0	
Contre-écrou de pivot de bras oscillant	1	30	80-120	8,0-12	
Écrou de carter de pont	4	8	24-30	2,4-3,0	
Capuchon de remplissage de carter de pont	1	30	10-14	1,0-1,4	
Bouchon de vidange de carter de pont	1	6	10-14	1,0-1,4	
Boulon de couvercle de carter de pont (8 mm)	6	8	23-28	2,3-2,8	
(10 mm)	2	10	45-50	4,5-5,0	
Écrou de raccord de pignon de transmission	1	16	100-120	10-12	
Boulon/écrou de suspension du moteur (12 mm)	3	12	55-65	5,5-6,5	
(10 mm)	3	10	30-40	3,0-4,0	
(8 mm)	6	8	18-25	1,8-2,5	
Écrou à chape de faux cadre	3	10	30-40	3,0-4,0	
Boulon/écrou de repose-pied	2	12	55-65	5,5-6,5	
Boulon de repose-pied passager	2	10	35-45	3,5-4,5	
Écrou de raccord de tuyau d'échappement	4	8	15-20	1,5-2,0	
Boulon de montage de silencieux	2	10	35-45	3,5-4,5	
Boulon de raccord de silencieux	4	8	20-24	2,0-2,4	
Boulon de bridage de pivot de béquille centrale	2	8	15-20	1,5-2,0	
Contre-écrou de pivot de béquille latérale	1	10	20-24	2,0-2,4	
Boulon de pédale de frein arrière	1	8	18-25	1,8-2,5	
Sélecteur de vitesse	1	6	08-12	0,8-1,2	
Boulon de montage de garde-boue arrière	1	8	12-16	1,2-1,6	
Boulon de montage de selle	2	8	18-25	1,8-2,5	
Écrou de borne de câble de moteur de démarreur	1	6	04-08	0,4-0,8	

Les couples de serrage communiqués ci-dessus correspondent aux points de serrage les plus importants.

Se conformer aux indications ci-dessous si un couple de serrage n'apparaît pas dans la liste.

COUPLES DE SERRAGE STANDARD

Élément	Couple de serrage		Élément	Couple de serrage	
	N-m	kg-m		N-m	kg-m
Boulon et écrou de 5 mm	04-06	0,4-0,6	Vis de 5 mm	03-05	0,3-0,5
Boulon et écrou de 5 mm	08-12	0,8-1,2	Vis de 6 mm et boulon à collerette de		
Boulon et écrou de 8 mm	18-25	1,8-2,5	6 mm avec tête de 8 mm	07-11	0,7-1,1
Boulon et écrou de 10 mm	30-40	3,0-4,0	Boulon et écrou à collerette de 6 mm	10-14	1,0-1,4
Boulon et écrou de 12 mm	50-60	5,0-6,0	Boulon et écrou à collerette de 8 mm	24-30	2,4-3,0
			Boulon et écrou à collerette de 10 mm	35-45	3,5-4,5

OUTILS

OUTILS SPÉCIAUX

*Outil nouvellement conçu

DESCRIPTION	NUMÉRO D'OUTIL	OUTIL DE REMPLACEMENT	CHAPITRE DE RÉF.
Clé d'unité d'essence	07920-SB20000		19
*Calibre de sélection de cale	07974-MG90000		7
Outil de maintien de poulie de calage	07925-3710200		7
Alésoir de guide de soupape	07984-5510000		7
Purgeur de poussoir hydraulique	07973-MJ00000	ou 07973-ME90000	7
Outil de maintien de cloche d'embrayage	07923-4610001	ou modifié 07923-4610000	8
Accessoire de chasoir de joint d'étanchéité Pincés à jonc	07965-MA10200		8
Clé pour contre-écrou de 17 x 27 mm	07914-3230001		8, 13, 15
Outil de maintien de rotor	07907-MC70000	07907-4150000	9
Compresseur de ressort d'amortissement	07925-3710000		9
Extracteur de roulement	07964-3710000		9, 10
Ensemble d'extraction de roulement de 20 mm	07931-4630000		10
	07936-3710001	Manche 07936-3710100 Extracteur de 20 mm 07936-3710600 Poids 07741-0010201	10 10 10 10
Chasoir	07949-3710001		10
Accessoire d'extracteur	07946-4690200		10
*Trousse d'outils de démontage/remontage d'axe de piston ou	07973-MG90000	NOTE: Voir page 11-03	11
*Trousse d'outils de démontage/remontage d'axe de piston	07973-MG-90100	Utilisé avec 07973-6570002	11
*Chasoir de guide	07973-MG90200		11
*Bague de guide	07973-MG90300		11
*Embase de piston	07973-MG90400		11
*Guide d'axe de piston	07973-MG90500		11
*Embase de piston	07958-M G90000		10
*Curseur de piston	07955-MG90000		10
Guide de remontage de carter-moteur	07973-3710000		10
Douille de colonne de direction	07916-3710100		12
Extracteur de cage de roulement	07953-4250002		12
Extracteur de cage de roulement	07946-3710500		12
Chasoir de colonne de direction	07946-MB00000		12
Accessoire	07949-3710701	07946-3710700	12
Accessoire de chasoir de joint de fourche	07947-KF00100		13
Chasoir de joint de fourche	07947-KA50100		13
Clé à six pans de 6 mm	07917-3230000	ou outil équivalent disponible dans le commerce	13
Chasoir de joint de fourche	07947-3710101		13
Clé pour contre-écrou de pivot	07908-4690001		13
Mèche pour clé à douille de 10 mm	07917-3710000		13
Extracteur de roulement	07936-8890101		13
Accessoire d'outil de maintien de raccord final	07924-9690100		14
Outil de maintien de raccord final	07924-ME40000		14
Clé pour anneau de retenue	07910-ME80000		14
Accessoire d'insertion de cage de roulement	07931-4630300		14
Accessoire d'extracteur de roulement	07934-MG70200		14
Embase d'outils de démontage/remontage	07965-3710300		14
Extracteur d'arbre	07931-ME40000		14
Bouchon d'inspection de calage	07999-3710001		17

OUTILS ORDINAIRES

DESCRIPTION	NUMÉRO D'OUTIL	OUTIL DE REMPLACEMENT	CHAPITRE DE RÉF.
Manomètre de pression d'huile	07510-3000000		3
Accessoire de manomètre de pression d'huile	07510-4220100		2
Ensemble de jauge à dépression	07404-0030000	Jauge 07404-0030100	3
		Adaptateur (A)	3
		07510-3000100	
		Adaptateur (B)	3
		07510-3000200	
Calibre de hauteur de flotteur	07410-0010000		4
Compresseur de ressort de soupape	07757-0010000		7
Extracteur de guide de soupape de 6,6 mm	07742-0010200		7
Clé pour contre-écrou de 26 x 30 mm	07716-0020303		8, 12
Mèche de tournevis torx (T40)	07703-0010100	ou outil équivalent	9
Accessoire, diamètre intérieur de 35 mm	07746-0030400		9
Chassoir	07746-0030100		9, 10, 14
Accessoire de 52 x 55 mm	07746-0010400		9, 10, 12, 14
Guide de 25 mm	07746-0040600		9
Accessoire de 32 x 35 mm	07746-0010100		9, 10, 14
Guide de 15 mm	07746-0040300		9, 12
Accessoire, diamètre intérieur de 25 mm	07746-0030200		10
Accessoire, diamètre intérieur de 20 mm	07746-0020400		10
Chassoir	07746-0020100		10
Accessoire de 42 x 47 mm	07746-0020300		10, 12, 14
Guide de 17 mm	07746-0040400		10
Guide de 20 mm	07746-0040500		10, 12, 14
Accessoire de 37 x 40 mm	07746-0010200		13
Accessoire, diamètre intérieur de 30 mm	07746-0030300		14
Chassoir	07749-0010000		9, 10, 12, 13, 14
Bague d'extracteur de roulement de 15 mm	07746-0050400		12
Bague d'extracteur de roulement de 20 mm	07746-0050600		12
Rallonge d'extracteur de roulement	07746-0050100		12
Extracteur de roulement	07631-0010000		14

FRAISES POUR SIÈGE DE SOUPAPE

DESCRIPTION	NUMÉRO D'OUTIL	REMARQUE	CHAPITRE DE RÉF.
Fraise à 32°	07780-0012400	Admission	7
Fraise à 32°	07780-0012300	Échappement	7
Fraise à 45°	07780-0010500	Admission	7
Fraise à 45°	07780-0010400	Échappement	7
Fraise à 60°	07780-0014100	Admission et Échappement	7
Outil de maintien de fraise de 6,6 mm	07781-0010201		7

DONNEES D'ENTRETIEN

Moteur

Unité: mm

ÉLÉMENT			LIMITE DE SERVICE	VALEUR STANDARD		
Poids du moteur (y compris les carburateurs)			109 kg	—		
Contenance en huile moteur	Après démontage		4,0 L	—		
	Après vidange d'huile et remplacement du filtre		3,2 L	—		
Contenance en réfrigérant du radiateur	Après démontage		2,15 L	—		
	Après vidange (y compris réservoir de réserve)		2,7 L	—		
	Réservoir de réserve		0,55 L	—		
CULASSE	Ovalisation de culasse		—	0,10		
	Diamètre extérieur de queue de soupape	ADM	6,580-6,590	6,54		
		ECH	6,550-6,560	6,54		
	Diamètre intérieur de guide de soupape		ADM, ECH	6,600-6,615	6,64	
	Jeu de queue de soupape à guide	ADM	0,010-0,035	0,08		
		ECH	0,040-0,065	0,10		
	Diamètre de tête de culasse	ADM	36,00	—		
		ECH	32,00	—		
	Largeur de siège de soupape		1.4	—		
	Longueur au repos de ressort de soupape	Intérieur	40,20	39,0		
		Extérieur	43,75	42,5		
	Longueur/ force posée de ressort de soupape	Intérieur	28,8 ± 2,0 kg/26 mm	—		
		Extérieur	51,5 ± 3,6 kg/28 mm	—		
	Diamètre intérieur de culbuteur		ADM, ECH	14,000-14,018	14,05	
	Diamètre extérieur d'axe de culbuteur		ADM, ECH	13,973-13,984	13,84	
	Longueur au repos de ressort de soutien		17,5	16,0		
	Course de compression de dispositif de réglage de poussoir hydraulique avec kérosène			0-0,30	0,3 max.	
	ARBRE A CAME	Hauteur de lobe de carne	ADM	35,8	35,6	
			ECH	35,8	35,6	
		Diamètre extérieur de tourillon	Centre	24,934-24,950	24,91	
Deux extrémités			26,954-26,970	26,91		
Diamètre intérieur de tourillon		Centre	25,000-25,021	25,05		
		Deux extrémités	27,000-27,021	27,05		
Espace d'huile de tourillon		Centre	0,050-0,087	0,14		
		Deux extrémités	0,030-0,067	0,14		
Calage de soupape (à un levage de 1 mm)		ADM	Ouverture	10° avant P.M.H	—	
			Fermeture	40° après P.M.B	—	
		ECH	Ouverture	40° avant P.M.B	—	
			Fermeture	10° après P.M.H	—	
CYLINDRE ET PISTON	Compression de cylindre		1 100-1 500 kPa (11-15 kg/cm ²)	1 000 kPa (10 kg/cm ²)		
	Cylindre	Diamètre intérieur		75,500-75,515	75,60	
		Ovalisation		—	0,15	
		Conicité		—	0,05	
		Ovalisation de dessus		—	0,10	
	Piston	Diamètre extérieur (au niveau de la jupe)		75,470-75,490	75,35	
		Jeu du piston dans le cylindre		0,010-0,045	0,15	
	Segment de piston	Écartement des coupes	Feu et étanchéité		0,10-0,30	0,6
			Rail latéral segment racleur d'huile		0,20-0,90	1,1
		Jeu de segment à segment		0,015-0,045	0,12	
	Axe de piston	Diamètre extérieur		18,994-19,000	18,98	
		Diamètre intérieur d'orifice d'axe		19,010-19,016	19,03	
Jeu de l'axe dans le piston		0,010-0,022	0,05			
Interférence entre axe et bielle		0,015-0,039	—			

ÉLÉMENT		LIMITE DE SERVICE	VALEUR STANDARD		
Vilebrequin	Espace d'huile de coussinet de tourillon principal		0,020-0,044	0,08	
	Espace d'huile de coussinet de maneton		0,020-0,044	0,08	
	Ovalisation de vilebrequin (au tourillon central)		—	0,05	
	Jeu latéral de bielle		0,15-0,30	0,40	
	Maneton et tourillon principal	Conicité	—	0,004	
Ovalisation		—	0,008		
Embrayage	Cylindre de débrayage	Diamètre intérieur de cylindre	33,600-33,662	33,68	
		Diamètre extérieur de piston	33,550-33,575	33,52	
	Embrayage	Voilage de disque lisse	—	0,30	
		Épaisseur de disque garni	3,45-3,55	3,2	
Hauteur libre de ressort d'embrayage		5,80	5,5		
Pompe à huile	Pompe à huile principale	Jeu d'embout	0,15	0,35	
		Jeu au corps de pompe	0,15-0,21	0,41	
		Jeu aux extrémités de pompe	0,02-0,07	0,12	
	Pompe de balayage	Jeu d'embout	0,15	0,35	
		Jeu au corps de pompe	0,15-0,21	0,41	
		Jeu aux extrémités de pompe	0,02-0,10	0,12	
	Clapet de décompression	Pression de décompression		500-580 (5,0-5,3 kg/cm ²)	—
		Longueur au repos de ressort de clapet de décompression		72,8	67,0
	Pression de l'huile	À froid (A 35°C)	Ralenti	450 kPa (4,5 kg/cm ²)	—
			5 000 min ⁻¹ (tr/min)	530 kPa (5,3 kg/cm ²)	—
À chaud (A 80°C)		Ralenti	100 kPa (1,0 kg/cm ²)	—	
		5 000 min ⁻¹ (tr/min)	520 kPa (5,2 kg/cm ²)	—	
Select vitesses	Diamètre extérieur d'arbre de fourchette de sélection		12,966-12,984	12,90	
	Diamètre intérieur de fourchette de sélection	L. C	13,000-13,013	13,04	
		R	13,000-13,027	13,05	
	Barillet de sélection	Diamètre mineur	11,966-11,984	11,95	
		Largeur de gorge	7,05-7,15	—	
Épaisseur de doigt de fourchette de sélection		6,4-6,5	6,1		
Boite à vitesses	Diamètre intérieur de pignon	C1	31,000-31,025	31,05	
		C2, C3	31,000-31,033	31,06	
		M4	25,020-25,041	25,06	
		M5	28,020-23,041	28,06	
	Diamètre extérieur de manchon de pignon	C1, C2, C3	30,950-30,975	30,90	
		M5	27,969-27,930	27,90	
	Jeu entre pignons et manchons	C1	0,025-0,075	0,15	
		C2, C3	0,025-0,083	0,16	
		M5	0,040-0,082	0,16	
	Jeu entre pignon et arbre	M4	0,040-0,082	0,15	
	Longueur assemblée de roulement d'arbre primaire		177,4	—	
Ressort d'arbre de sortie de boite	Longueur posé	84,5	—		
	Longueur libre	110,9	100		
Battement de pignon menant d'arbre d'alternateur		0,05	—		
Refroidissement	Pression de décompression de bouchon de radiateur		75-105 kPa (0,75-105 kg/cm ²)	—	
	Thermostat	Température au début de l'ouverture	80-84°C	—	
		Température d'ouverture complète	93-97°C	—	
		Levage de soupape (chauffée à 97°C/5 minutes)	8,0	7,0	

CARBURATEUR

Type de carburateur	Type VD
Alésage de boisseau	32
Alésage de venturi	30
Régime de ralenti	950 100 tr/mn
Hauteur de flotteur	7,5
Vis de richesse	3-1/2 tours vers l'extérieur
Gicleur principal	#108
Gicleur de ralenti	#35
Numéro d'identification de carburateur	VD63A
Régime de ralenti rapide (à la température de fonctionnement normale)	2 000 = 500 tr/mn
Course de soupape de démarreur	6-7
Garde au boisseau	2-6
Capacité d'écoulement de pompe à essence	Min. 500 cm ³ /minute
Différence de dépression de carburateur	Moins de 40 mmHg

PARTIE CYCLE

ÉLÉMENT			VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE	
SUSPENSION	Pression d'air de suspension avant		0-40 kPa (0-0,4 kg/cm ²)	—	
	Pression d'air de suspension arrière		200-400 kPa (2.0-4.0 kg/cm ²)	—	
	Longueur au repos de ressort de fourche avant	Ressort A	162,9	162,6	
		Ressort B	407,6	406,8	
	Contenance en huile de fourche avant	Après démontage	345 cm ³	—	
		Après vidange	323 cm ³	—	
	Huile de fourche avant		ATF	—	
	Ovalisation de tube de fourche		—	0,20	
Capacité de remplissage d'amortisseur arrière		259,5 cm ³	—		
Huile d'amortisseur arrière		ATF	—		
FREINS	Maître-cylindre de frein avant	Diamètre intérieur de cylindre	Modèle G	15,870-15,913	15,925
			Sauf modèle G	12,700-12,743	12,755
		Diamètre extérieur de piston	Modèle G	15,827-15,354	15,815
			Sauf modèle G	12,684-12,654	12,645
	Etrier de frein avant	Diamètre extérieur de cylindre d'étrier droit	Modèle G	32,030-32,080	32,090
			Sauf modèle G	25,400-25,490	25,460
		Diamètre intérieur de cylindre d'étrier gauche		32,030-32,080	32,090
		Diamètre extérieur de piston d'étrier droit	Modèle G	31,948-31,998	31,940
			Sauf modèle G	25,318-25,368	25,310
	Diamètre intérieur de piston d'étrier gauche		31,948-31,998	31,940	
	Disque de frein avant	Épaisseur	GL1200D	4,5-5,2	4,0
			GL1200A	9,9-10,1	9,0
		Ovalisation		—	0,3
Épaisseur de plaquette de frein avant		5,4-5,6	—		
Maître-cylindre de frein arrière	Diamètre intérieur de cylindre	Modèle G	14,000-14,043	14,055	
		Sauf modèle G	15,870-15,913	15,925	
	Diamètre extérieur de piston	Modèle G	13,957-13,984	13,940	
		Sauf modèle G	15,827-15,854	15,815	

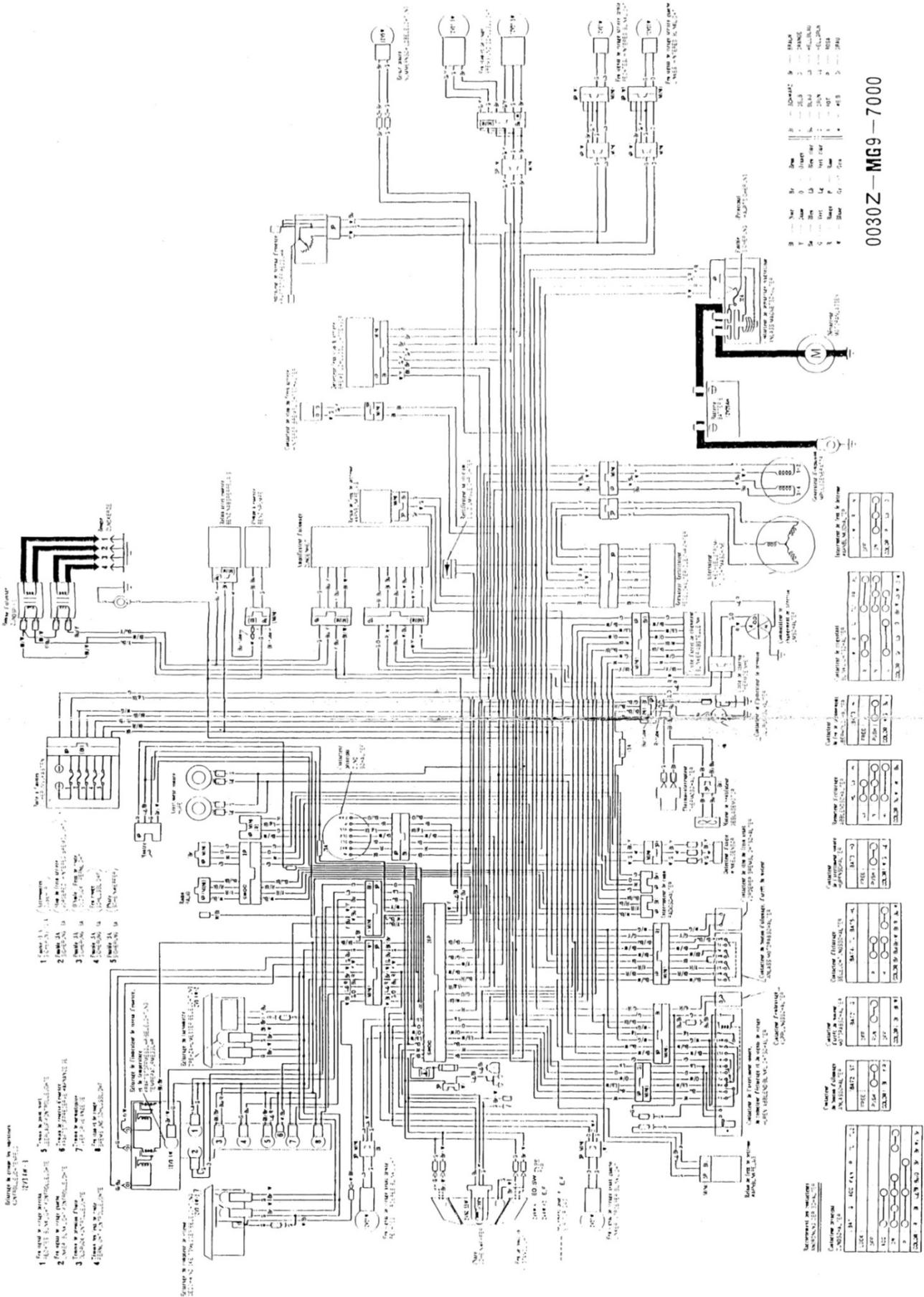
Unité : mm

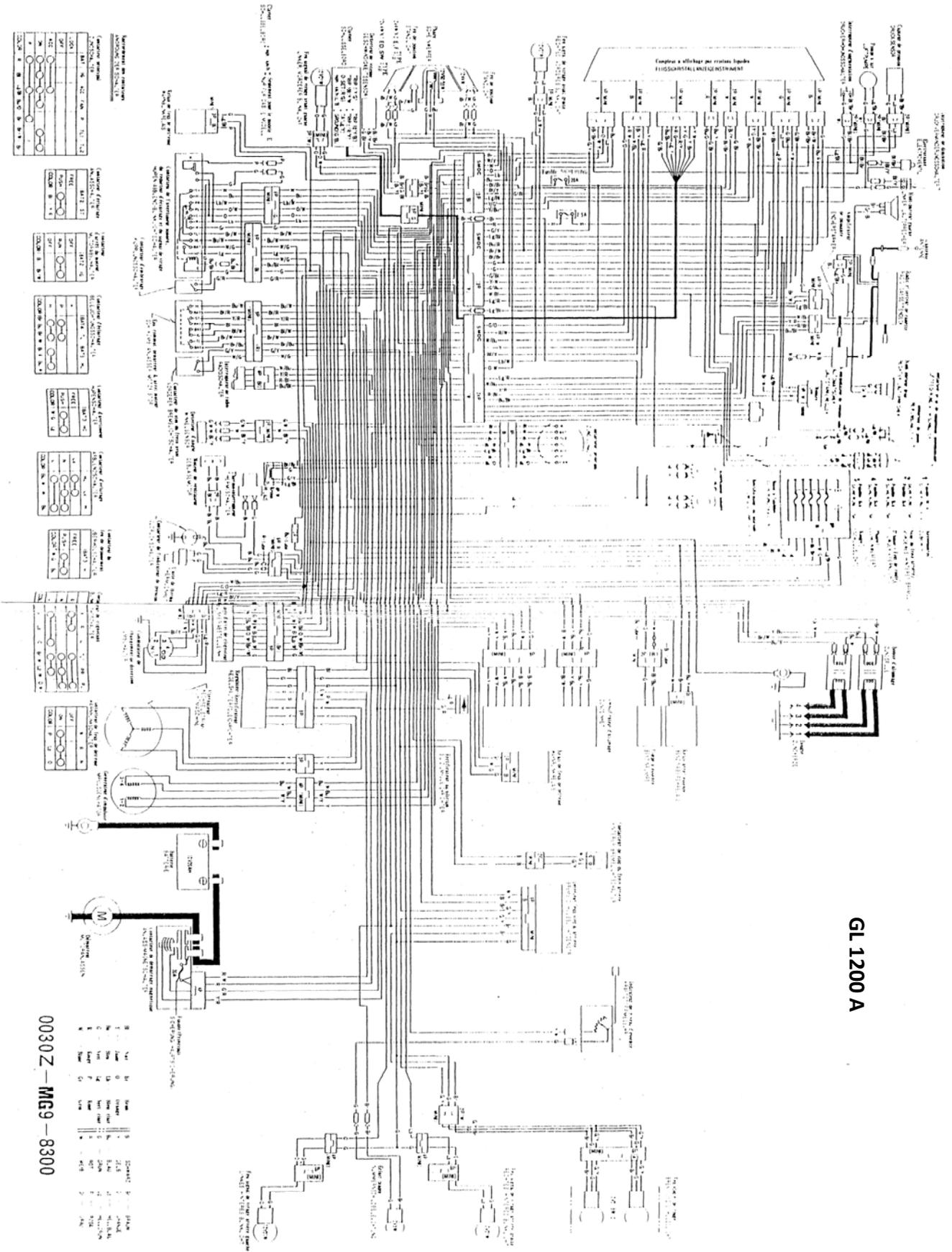
ÉLÉMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
FREINS	Étrier de frein arrière	Diamètre intérieur de cylindre	32,030-32,080
		Diamètre extérieur de piston	31,948-31,998
	Disque de frein arrière	Épaisseur	6,9-7,1
		Ovalisation	—
	Épaisseur de plaquette de frein arrière		6,4-6,6
Liquide de frein		DOT 4	
ROUES	Ovalisation d'axe de roue		—
	Voilage de la jante de roue	Axial	—
		Radial	—
	Profondeur de bande de roulement de pneu	Avant	—
Arrière		—	
Maître-cylindre d'embrayage	Diamètre intérieur de cylindre	15,870-15,913	
	Diamètre extérieur de piston	15,827-15,854	
TRANSMIS -SECONDAIRE	Huile de pont	Huile recommandée	
		Huile de pignon hypoïde SAE 80, API GL-5	
		Contenance	Après démontage
	Après vidange		130 cm ³
	Battement	0,08-0,18	
		Différence en trois points	
Tarage de l'ensemble de pont		0,2-0,4 Nm (2,0-4,0 kg-cm)	
Jeu de couronne à butée de cames		0,3-0,6	

DONNES ELECTRIQUES

Ordre d'allumage		1-3-2-4		
DONNEES ELECTRIQUES	Calage de l'allumage	Repère "F" de calage de l'allumage	10° avant P.M.H.	
		Avance totale	Sans avance de dépression	32° avant P.M.H.
			Avec avance de dépression	45° avant P.M.H.
	Bougie d'allumage	Standard	NGK	DPR8EA-9
			ND	X24EPR-U9
		Pour climat froid (En-dessous de 5°C)	NGK	DPR7EA-9
			ND	X22EPR-U9
		Pour conduite prolongée	NGK	DPR9EA-9
	ND	X27EPR-U9		
	Écartement des électrodes		0,8-0,9 mm	
	Espace d'air de générateur d'impulsions		0,40-0,10 mm	
	Résistance de bobine d'allumage	Bobine primaire		2,4-3,0 Ω
		Bobine secondaire	Avec écartement des électrodes	20,1-27,9 kΩ
			Sans écartement des électrodes	12,6-15,4 kΩ
Résistance de bobine de générateur d'impulsions (A 20°C)		1,1-1,3 kΩ		
Avance de dépression	Dépression au départ de l'avance		36-44 mmHg	
	Dépression à l'arrêt de l'avance		63-77 mmHg	
Avance électrique	Départ de l'avance		1 500-1 750 (tr/min)	
	Arrêt de l'avance		2 800-3 200 (tr/min)	

CHARGE	Capacité de batterie		12 V-20 A	—
	Gravité spécifique/tension de batterie (A 20°C)	Complètement chargée	1280/12-13 V	—
		Lecture normale	1 260/11-12 V	—
		Charge insuffisante	1 200/moins de 12 V	—
	Taux de charge de batterie		2 A max.	—
	Alternateur		14 V, 0,36 kW/ 5 000 min ⁻¹ (tr/min)	—
Régulateur/ redresseur	Type	Transistorisé	—	
	Tension réglée	14-15 V	—	
	Départ de charge	1 000-1 200 min ⁻¹ (tr/min)	—	
ELECTRICITE	Moteur de démarrage	Longueur de balai	12-13 mm	7,5 mm
		Tension de ressort de balai	560-680 g	440g
	Pression de continuité de contacteur de pression d'huile		0,2-0,4 kg/cm ²	—
	Contacteur de moteur de ventilateur	Température sans continuité	93-97°C	—
		Température de continuité	98-102°C	—
	Résistance de détecteur de température de liquide de refroidissement	À 60°C	104 Ω	—
		À 85°C	44 Ω	—
		À 110°C	20 Ω	—
		À 120°C	16 Ω	—
Résistance de détecteur de niveau d'indicateur de niveau d'essence	E	101-110 Ω	—	
	1/2	0-10 Ω	—	
	F	0-10 Ω	—	
Résistance de détecteur d'angle d'annulation de clignotant		10-19 kΩ	—	

SCHEMA DE CÂBLAGE GL 1200D




GL 1200 A

0030Z-MG9-8300

CHEMINEMENT DES CABLES ET FAISCEAUX DE FILS

Prendre note des points suivants, lors du cheminement des câbles et des harnais de fils.

- Un fil, un harnais ou un câble lâche peut être dangereux.
Après fixation s'assurer que chaque fil est bien serré.

- Ne pas fixer le fil contre l'ancrage et ne pas fixer sur le bord du collier quand un collier de soudure est utilisé.

- Fixer les fils et les harnais de fils au cadre à l'aide de leurs serre-fils respectifs, aux endroits indiqués. Serrer les serre-fils de telle manière que seules les surfaces isolées soient en contact avec les fils ou les harnais de fils.

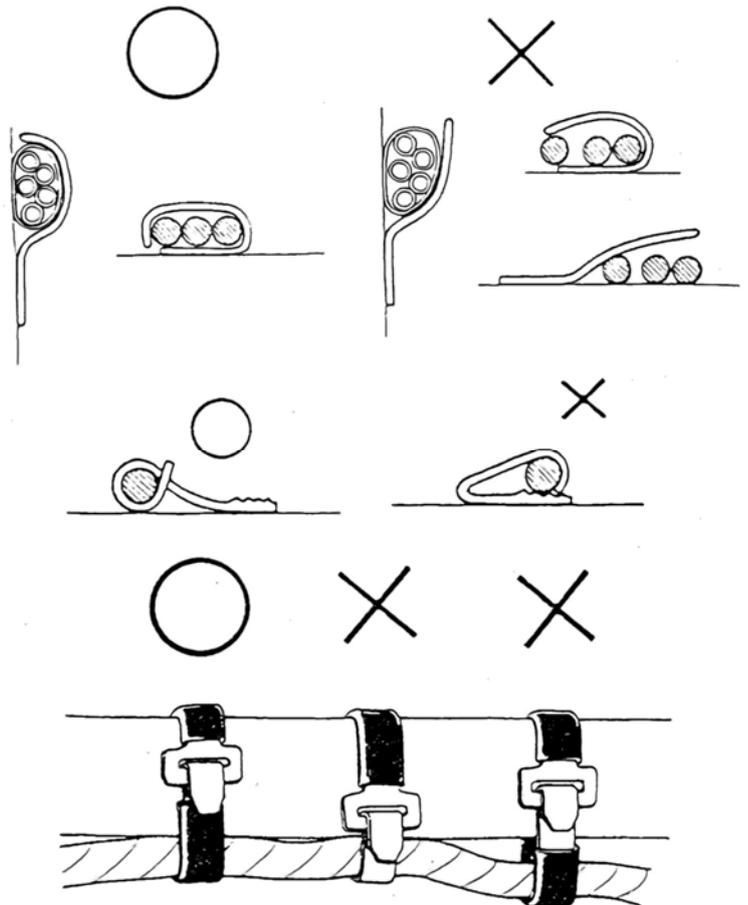
- Faire cheminer les harnais de telle manière qu'ils ne soient ni trop serrés ni trop lâches.

- Protéger les fils et les harnais avec du ruban adhésif ou des gaines s'ils sont en contact avec un bord coupant ou -un coin . Bien nettoyer la surface de fixation avant de mettre le ruban adhésif.

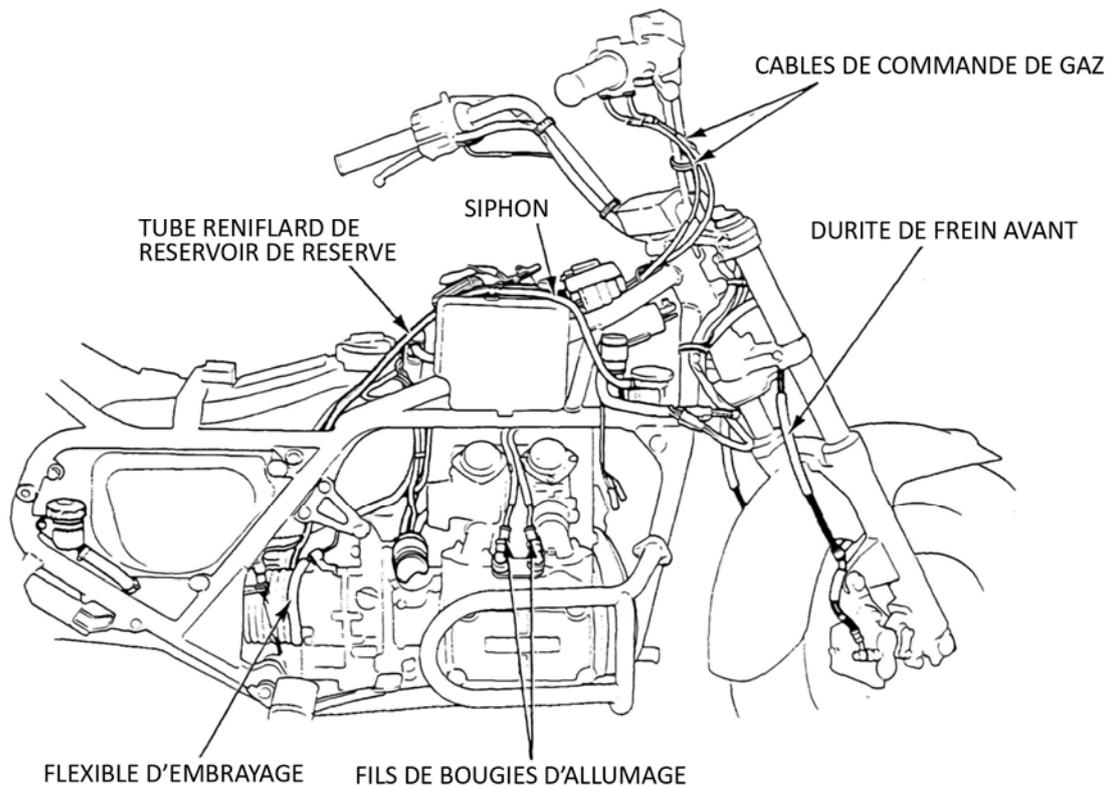
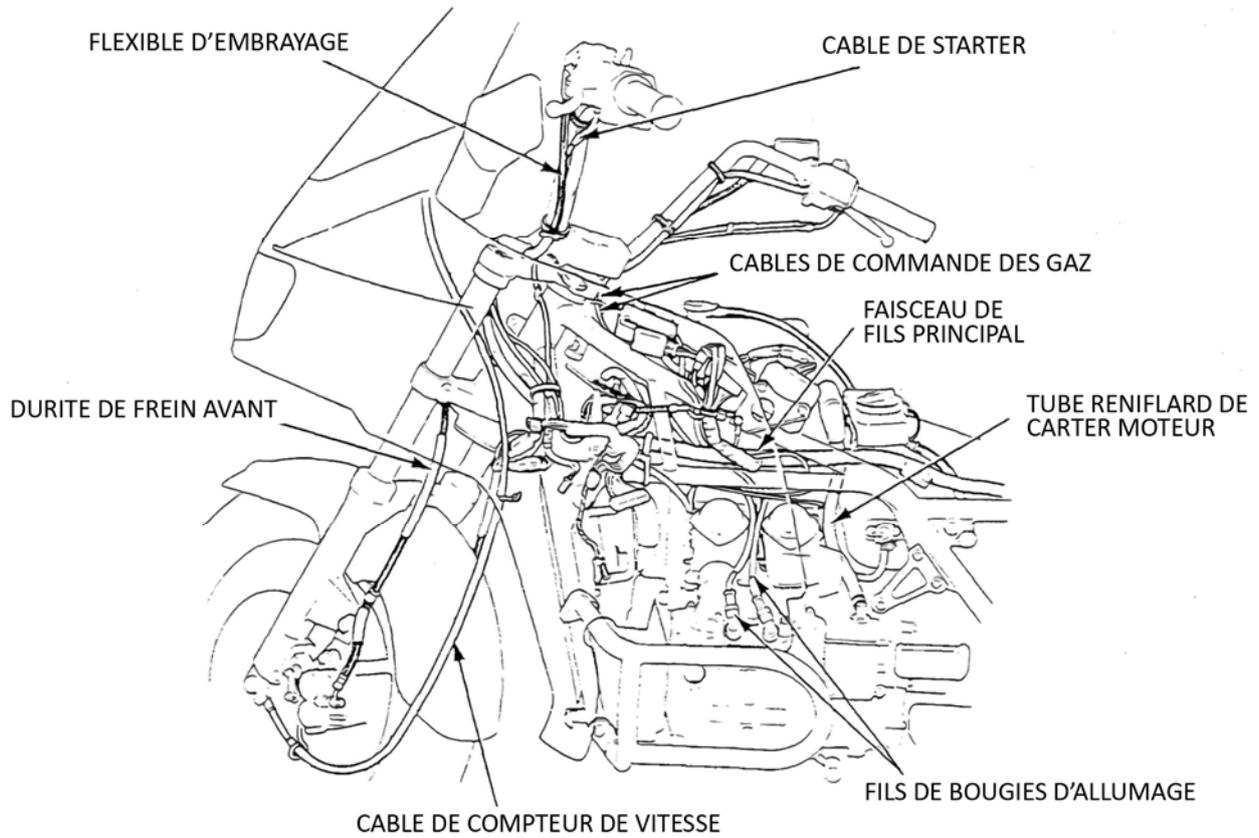
Ne pas utiliser de fils ou de harnais avec un isolant détérioré. Le réparer avec du ruban adhésif protecteur ou le remplacer.

- Pour le cheminement des harnais de fils éviter les bords coupants et les coins.
- Eviter également les extrémités des boulons et des vis qui font saillie.

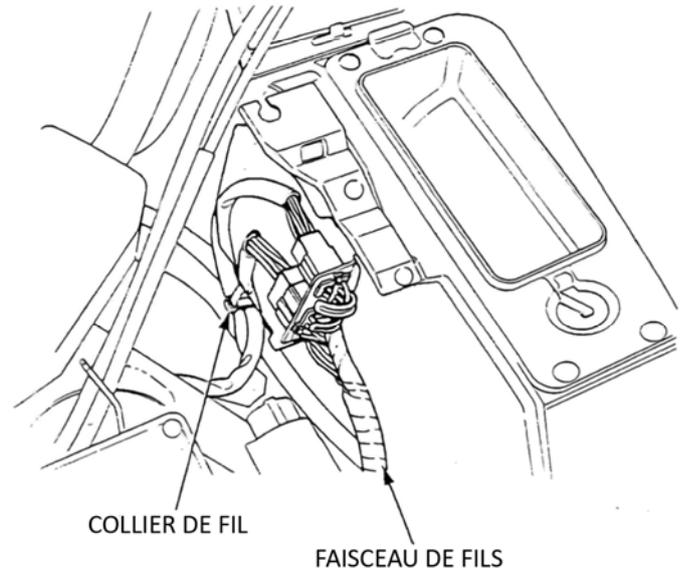
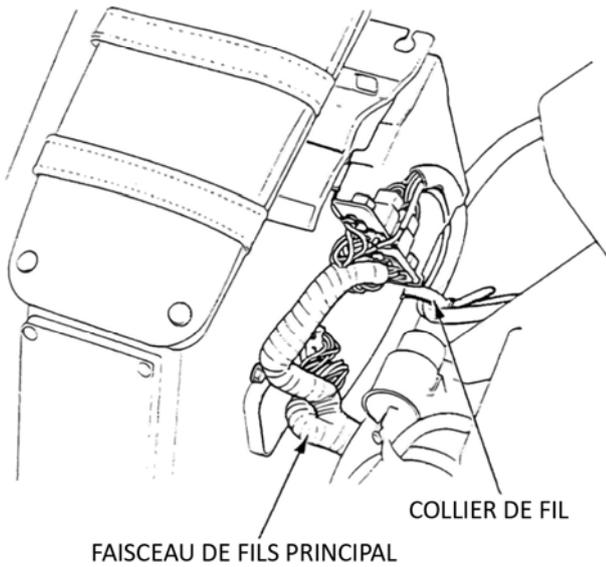
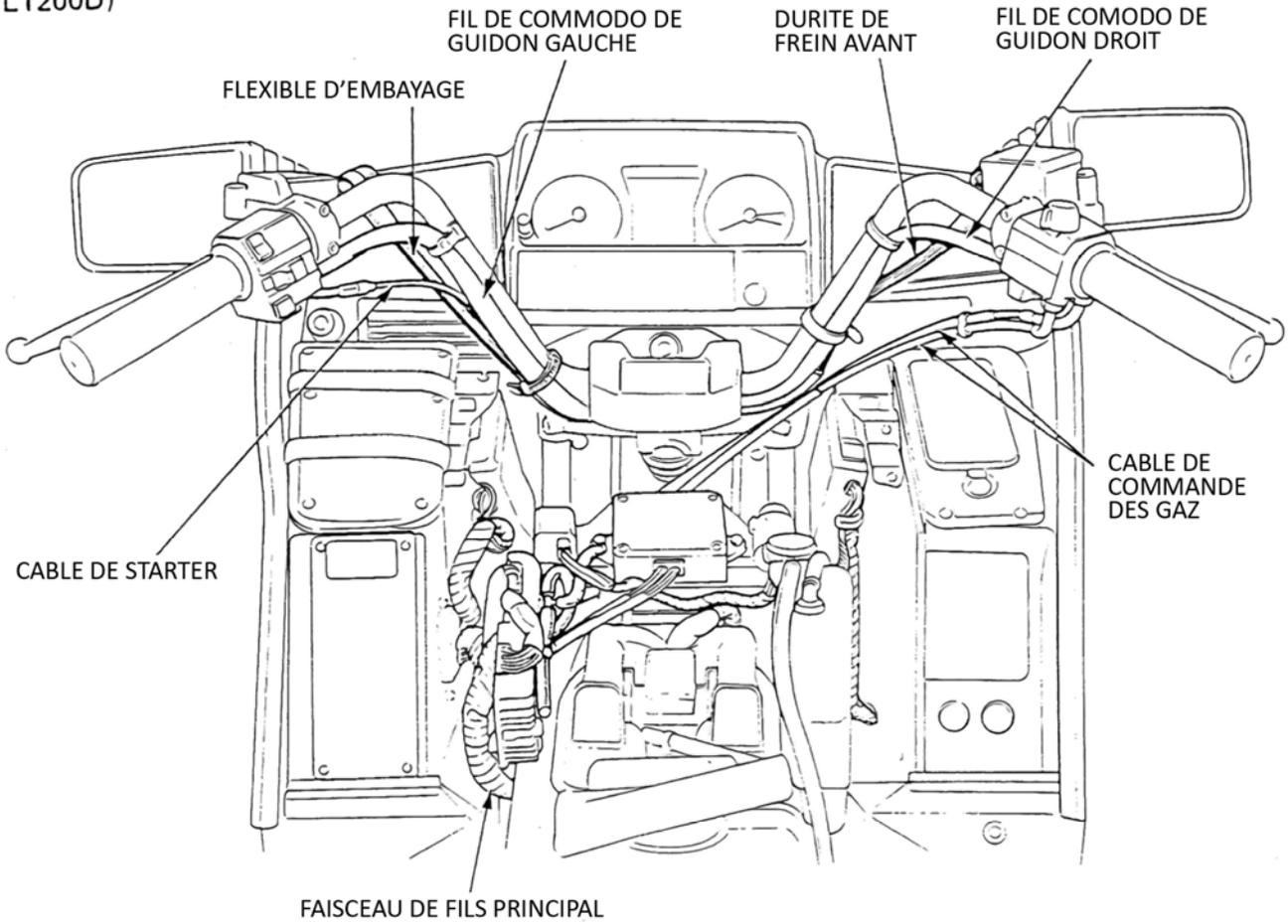
- Placer les harnais de fils loin des tuyaux d'échappement et de toutes les pièces chaudes.
- Bien s'assurer que les passe-fils sont bien assis dans leurs gorges.
- Après fixation s'assurer que chaque harnais n'entrave pas le mouvement de pièces mobiles ou coulissantes.. Les harnais de fils qui cheminent le long des guidons ne doivent pas être ni trop serrés, trop lâches ni pincés, ni interférer avec des pièces adjacentes ou voisines. et ce, dans toutes les positions du guidon.
- Après cheminement vérifier que les harnais ne sont ni tordus ni pliés.



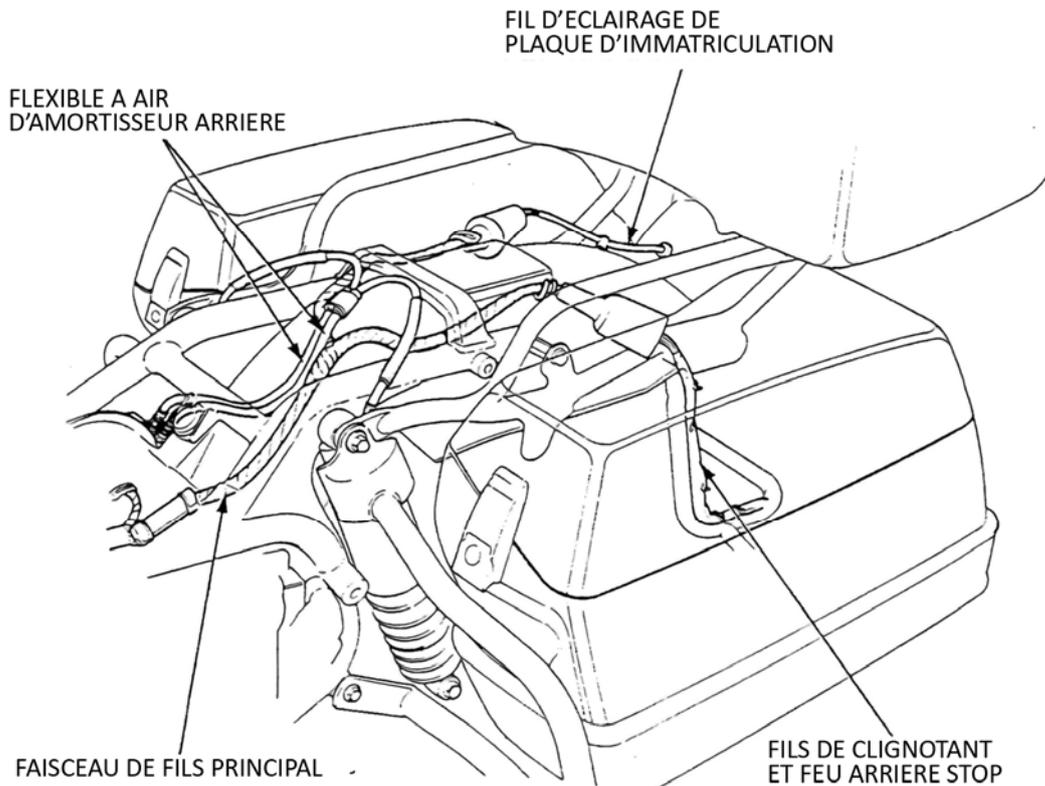
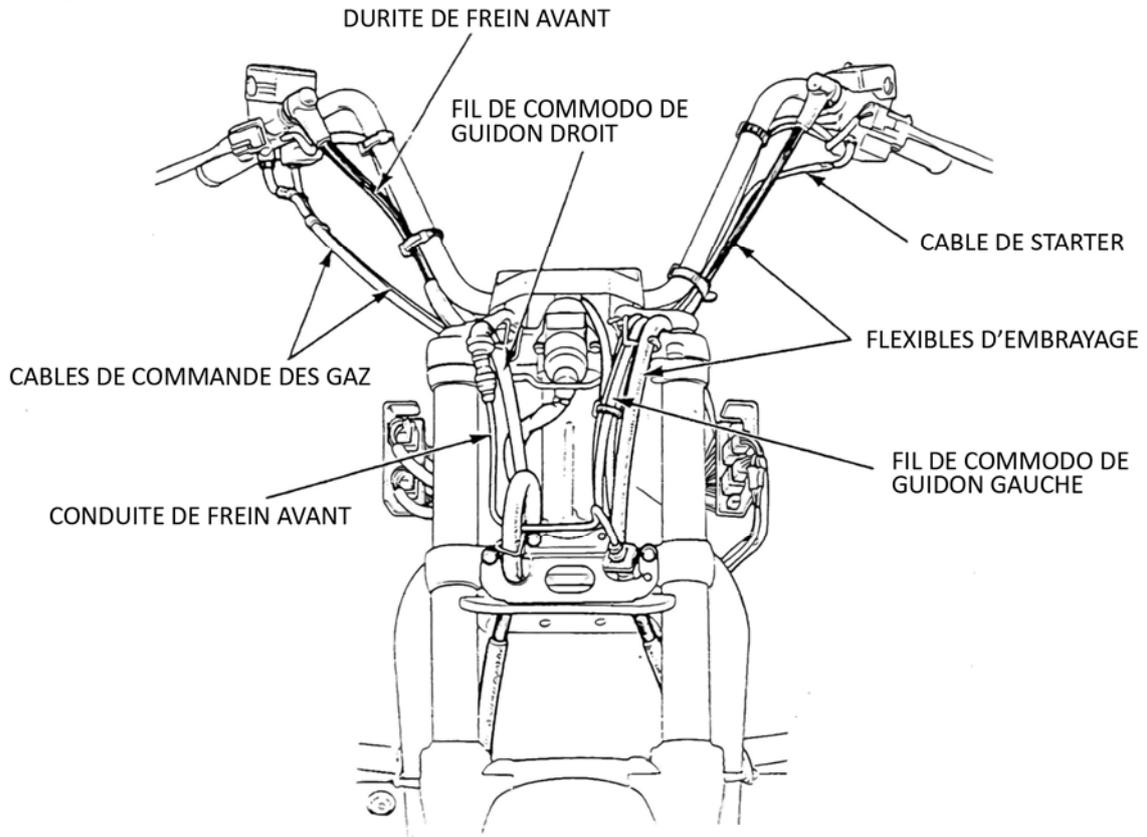
(GL1200D)



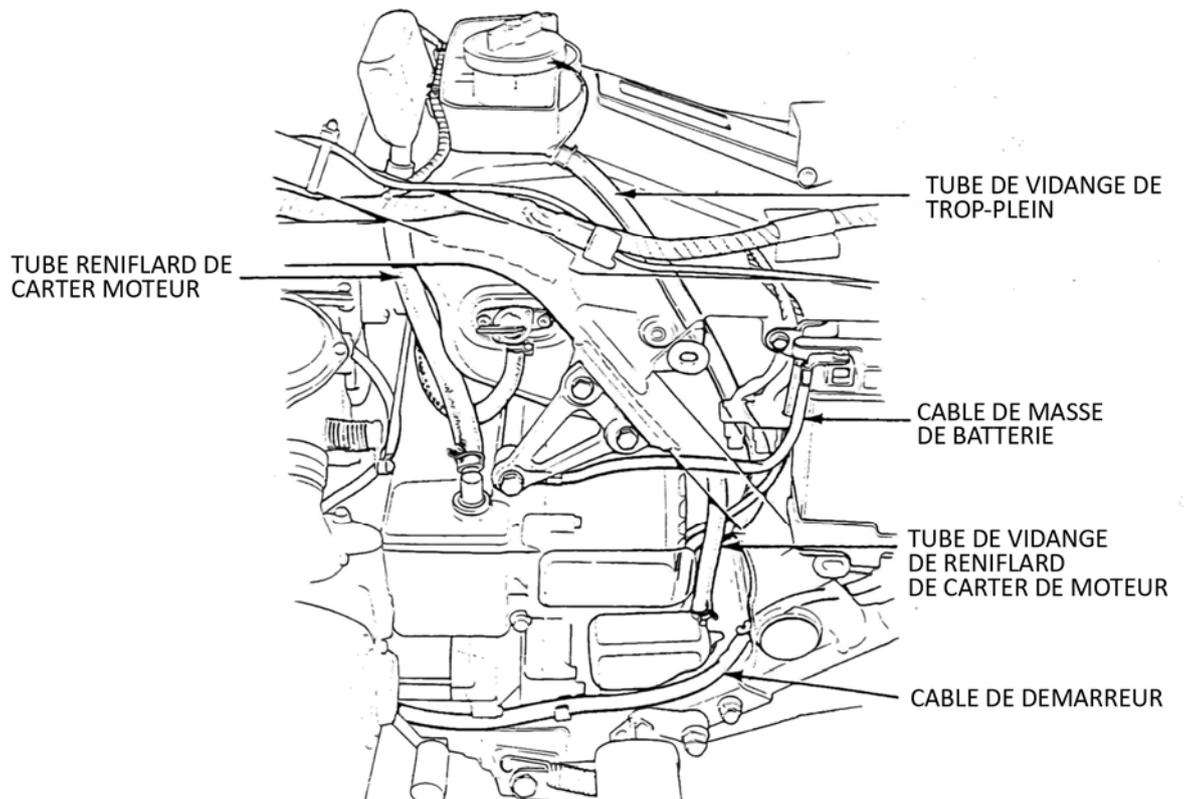
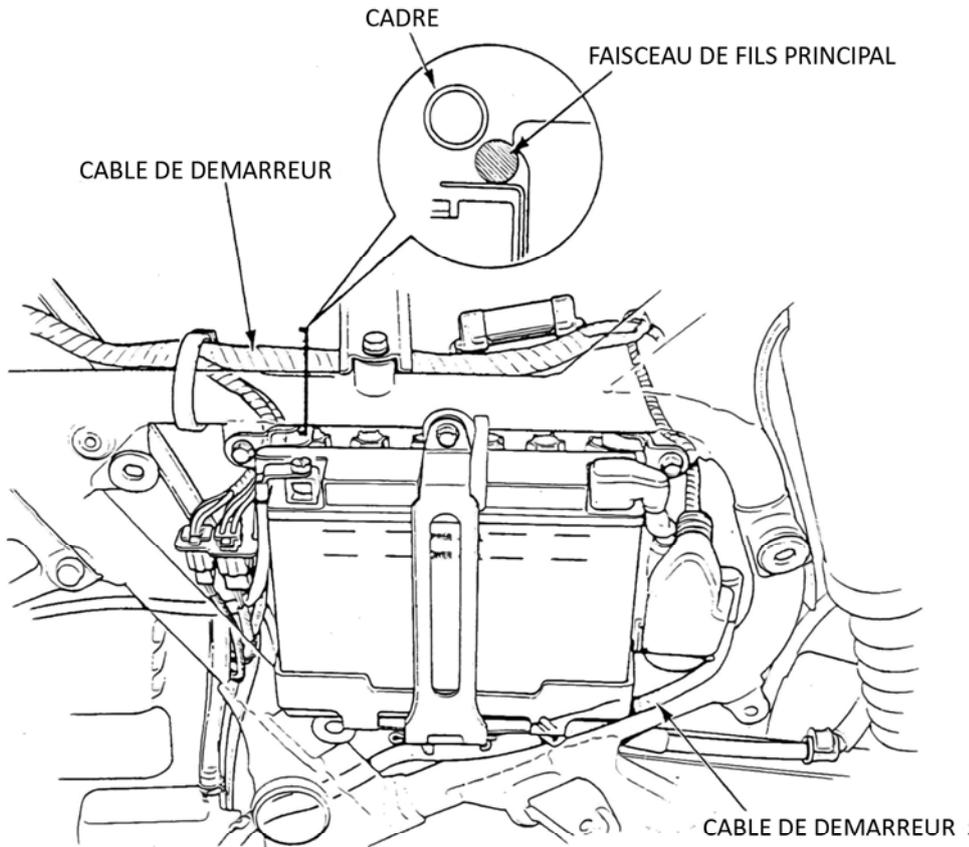
(GL1200D)



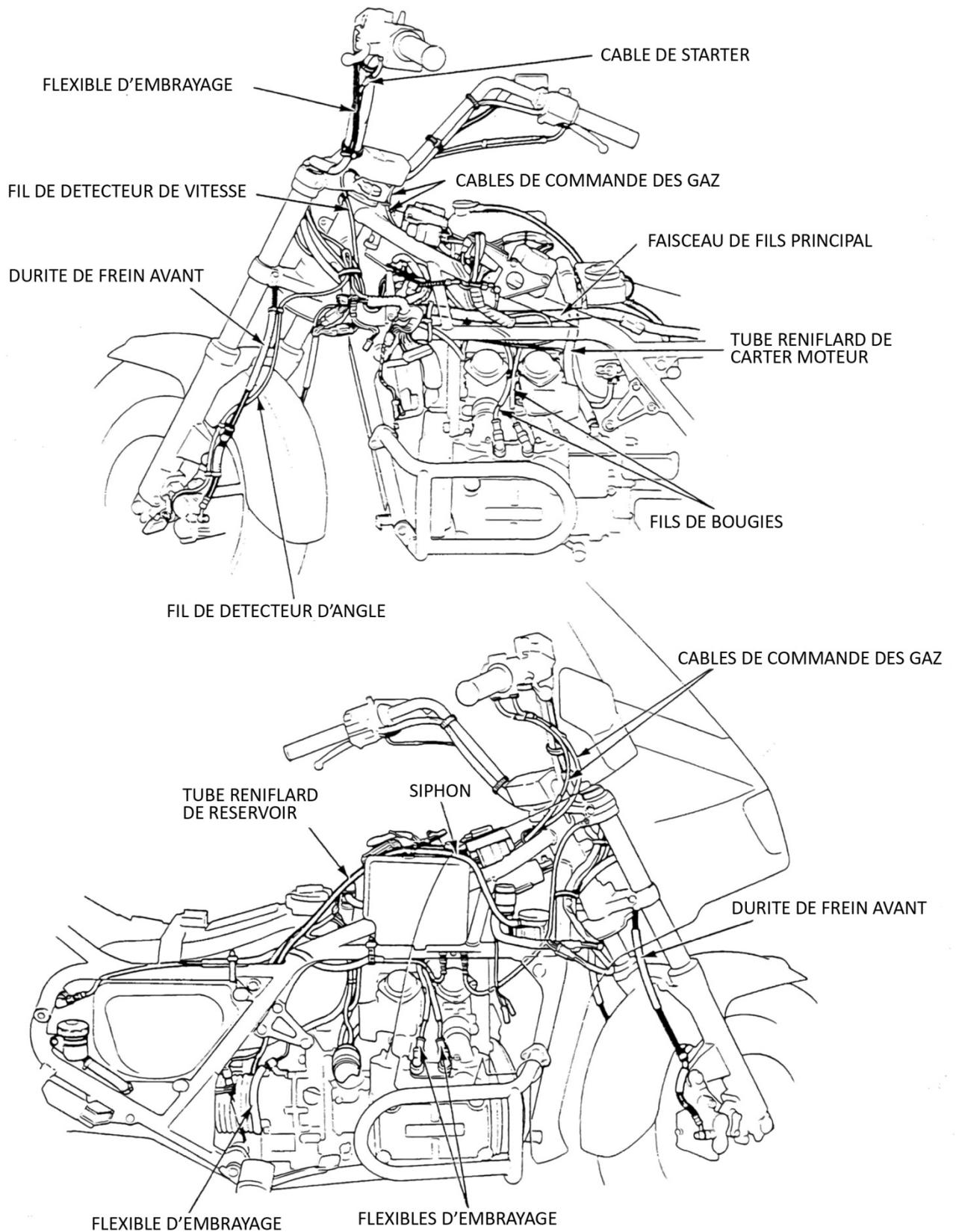
(GL1200D)



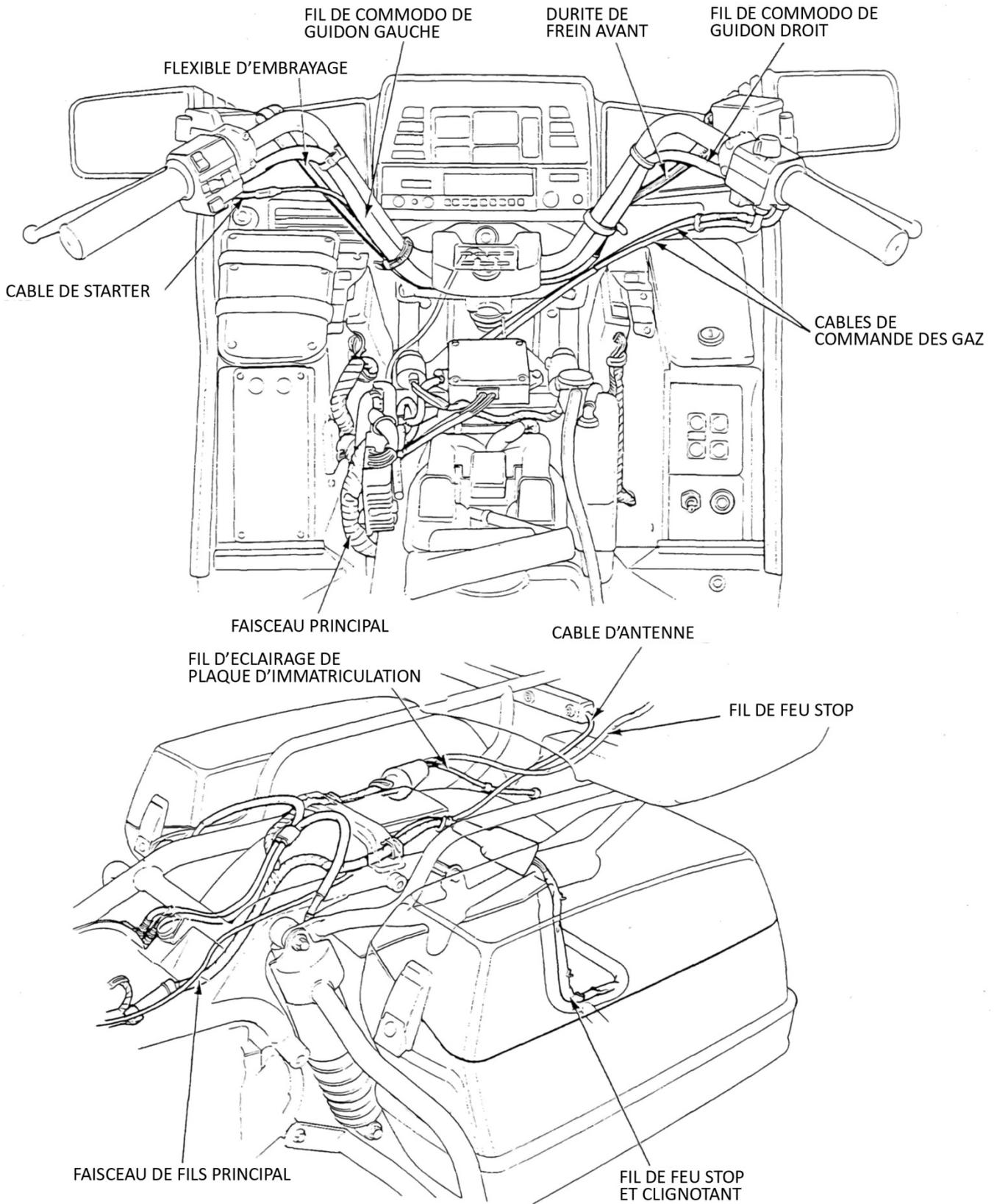
TOUS MODELES



(GL 1200A)



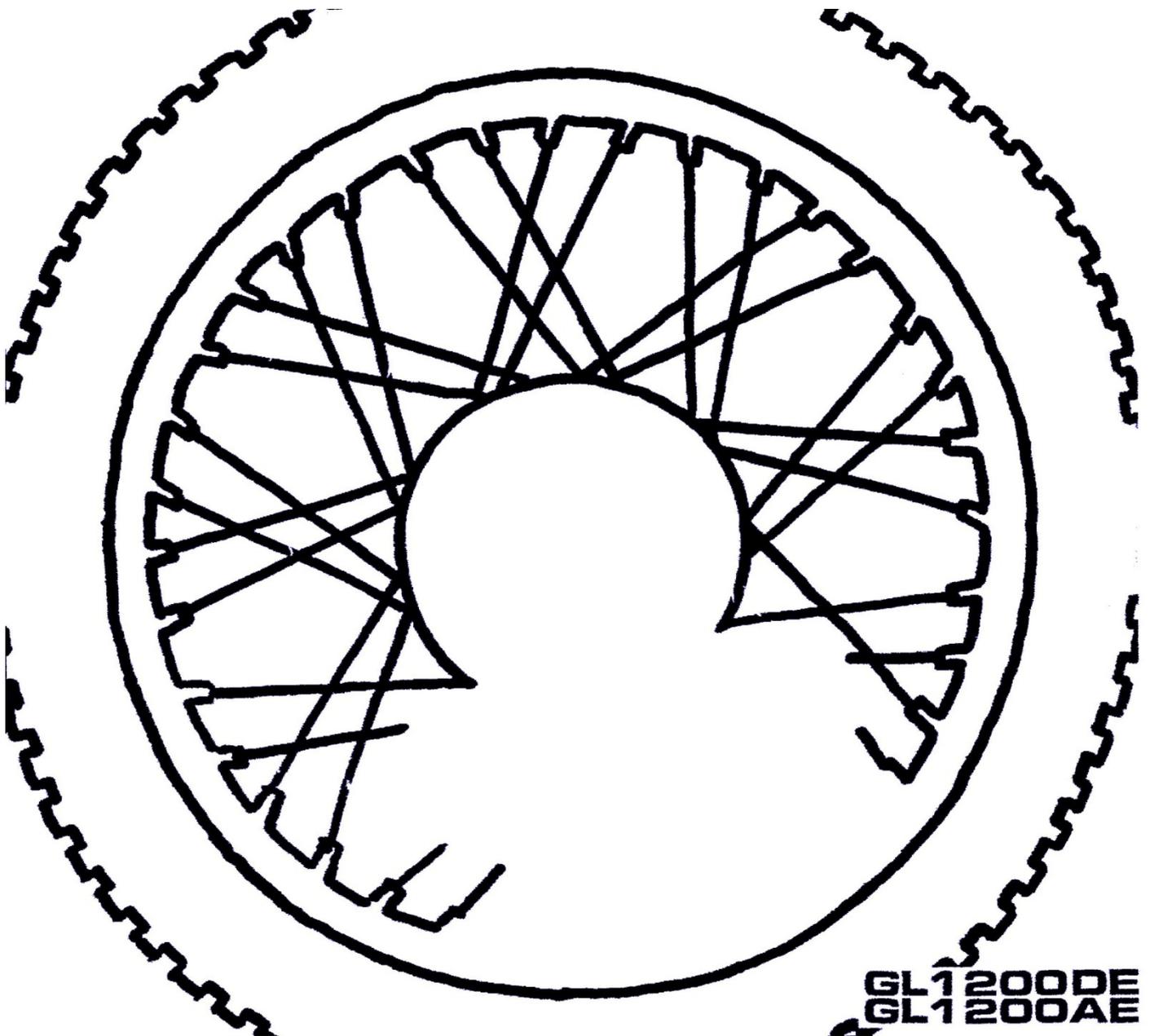
(GL 1200A)



HONDA

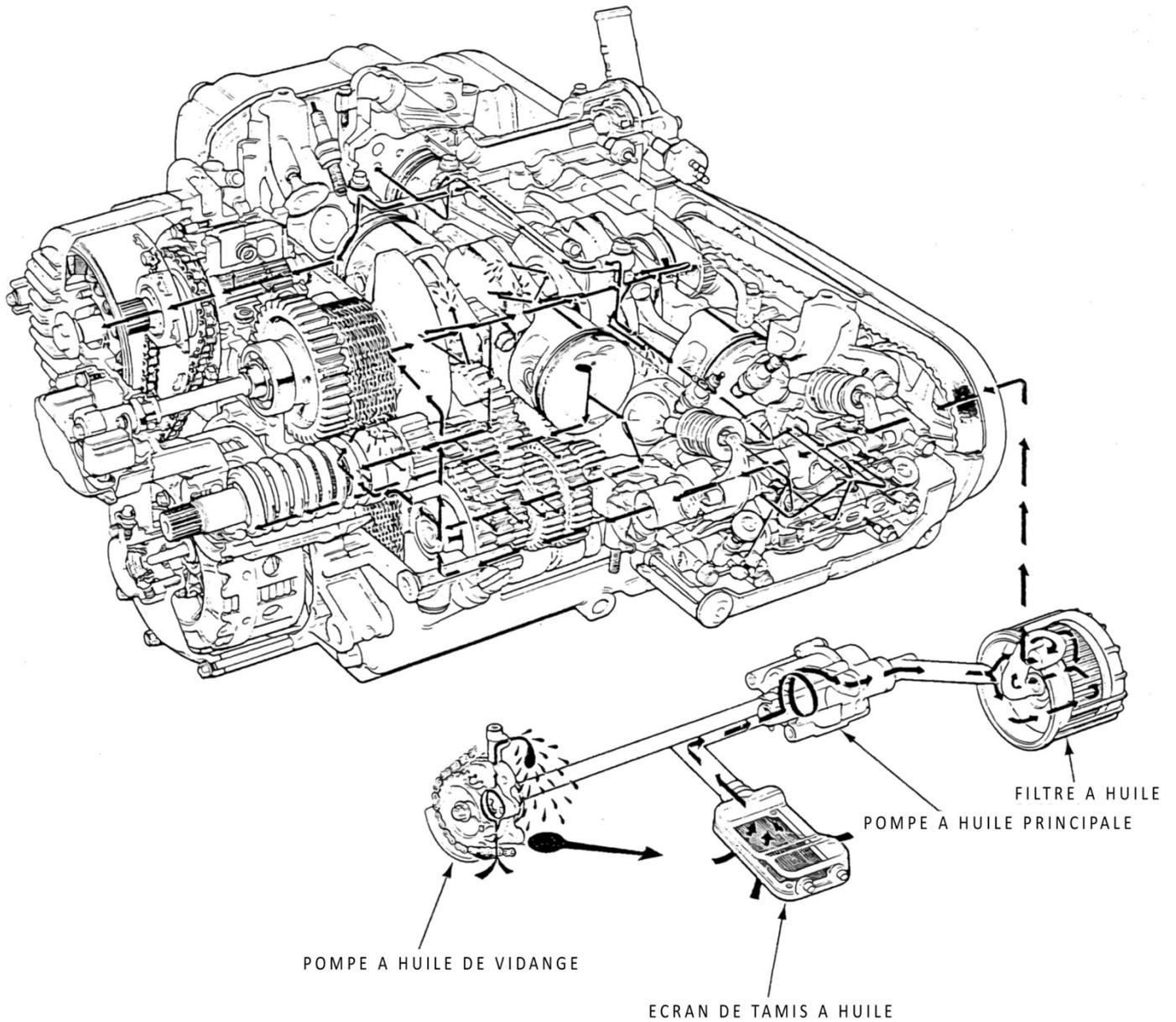
MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

SCHEMA DE GRAISSAGE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	02-01	DÉPOSE DE LA POMPE DE VIDANGE	02-06
DEPISTAGE DES PANNES	02-02	CONTRÔLE DE LA POMPE À HUILE	02-07
NIVEAU DE L'HUILE MOTEUR	02-03	POSE DE LA POMPE DE VIDANGE	02-08
CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE	02-03	POSE DE LA POMPE PRINCIPALE	02-09
CONTRÔLE DE LA PRESSION D'HUILE	02-04	POSE DU CACHE AVANT DE MOTEUR	02-10
DÉPOSE DU CACHE AVANT DE MOTEUR	02-04	NETTOYAGE DE L'ÉCRAN DE TAMIS	02-12
DÉPOSE DE LA POMPE A HUILE PRINCIPALE	02-05	POINTS DE GRAISSAGE	02-12

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

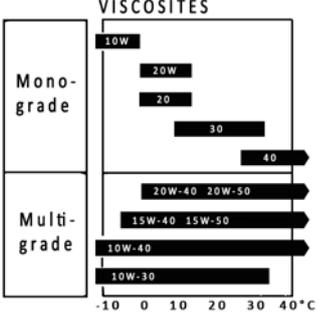
GÉNÉRALITÉS

• Le circuit de graissage utilise deux pompes: la pompe principale et la pompe de vidange. La pompe principale aspire l'huile à partir du carter moteur et la délivre sous pression aux roulements et autres parties importantes du moteur. Elle est équipée d'un clapet de décompression. La pompe de vidange attire l'huile du carter arrière et l'envoie à la chaîne primaire pour la graisser et la refroidir.

La pompe principale peut être entretenue sans sortir le moteur du cadre. Pour entretenir la pompe de vidange, il est nécessaire de déposer le moteur du cadre.

CARACTÉRISTIQUES

Unité : mm

ÉLÉMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE	
Contenance en huile moteur	Après démontage	4,0 litres	—	
	Après vidange	3,2 litres	—	
Huile moteur recommandée		Huile HONDA 4 temps ou équivalente. Classification d'entretien API SE ou SF. Les viscosités indiquées dans le tableau peut être utilisé si la température moyenne dans votre région d'utilisation correspond aux limites prescrites.	 <p>VISCOSITES</p> <p>Le diagramme illustre les plages de température (en °C) pour lesquelles différentes huiles sont recommandées. Les huiles mono-grade sont indiquées par des barres horizontales à l'intérieur d'une boîte 'Mono-grade'. Les huiles multi-grade sont indiquées par des barres horizontales à l'intérieur d'une boîte 'Multi-grade'. Les températures sont marquées sur l'axe horizontal à -10, 0, 10, 20, 30 et 40°C.</p>	
Pression d'huile (À 80°C)	Au ralenti	100 kPa (1,0 kg/ cm ²)	—	
	A 5 000 tr/mn	520 kPa (5,2 kg/cm ²)	—	
Pompe à huile	Jeu au sommet	Pompe principale	0,15	0,35
		Pompe de vidange	0,15	0,35
	Jeu au niveau du corps	Pompe principale	0,15-0,21	0,41
		Pompe de vidange	0,15-0,21	0,41
Jeu axial	Pompe principale	0,02-0,07	0,12	
	Pompe de vidange	0,02-0,10	0,12	
Longueur au repos du ressort de clapet de décompression		72,5	67,0	

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de montage de la pompe à huile	10-14 N-m (1,0-1,4 kg m)
Contacteur de pression d'huile	10-14 N-m (1,0-1,4 kg m)

OUTILS

Ordinaires	
Jauge de pression d'huile	07510-3000000
Attache de jauge de pression d'huile	07510-4220100

DÉPANNAGE**Niveau d'huile trop bas**

- Niveau d'huile pas assez fréquemment rétabli
- Fuites d'huile externes
- Remontées d'huile
 - Segments usés
 - Segments montés incorrectement
 - Cylindre usé
- Descentes d'huile
- Joint d'étanchéité de tige usé
- Guide de soupape usé

Niveau d'huile trop haut

- Clapet de dépression bloquée sur la position fermée
- Filtre à huile, conduit, ou orifice de mesure obstrué
- Utilisation d'une huile incorrecte
- Pression d'huile trop basse

Bas niveau d'huile

- Filtre ou écran d'huile bouché
- Clapet de décompression bloquée sur la position ouverte
- Pompe à huile défectueuse
- Fuite d'huile interne
- Utilisation d'huile incorrecte

Pollution de l'huile

- Huile ou filtre changée avec une fréquence trop faible
- Serments usés

Émulsification de l'huile

- Entrée de liquide de refroidissement en provenance du
 - radiateur
 - Joint de culasse éclaté
 - Fuite au bouchon de noyau
 - Fuite au passage de liquide de refroidissement
- Entrée d'eau

Pas de pression d'huile

- Niveau d'huile trop bas: pas d'huile
- Chaîne d'entraînement de pompe à huile brisée
- Arbre d'entraînement de pompe à huile brisé
- Fuites internes
- Pompe à huile défectueuse

NIVEAU DE L'HUILE MOTEUR

Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant 2-3 minutes. Arrêter le moteur et placer la motocyclette sur sa béquille centrale sur un sol plat.

Enlever la jauge/capuchon de remplissage d'huile, l'essuyer, et insérer la jauge sans la visser. Le niveau d'huile doit se trouver entre les marques supérieure et inférieure de la jauge. Si c'est nécessaire, ajouter de l'huile jusqu'à la marque de niveau supérieure.

Remettre la jauge/capuchon en place et vérifier qu'il n'y a pas de fuites d'huile.

CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR ET DU FILTRE

NOTE

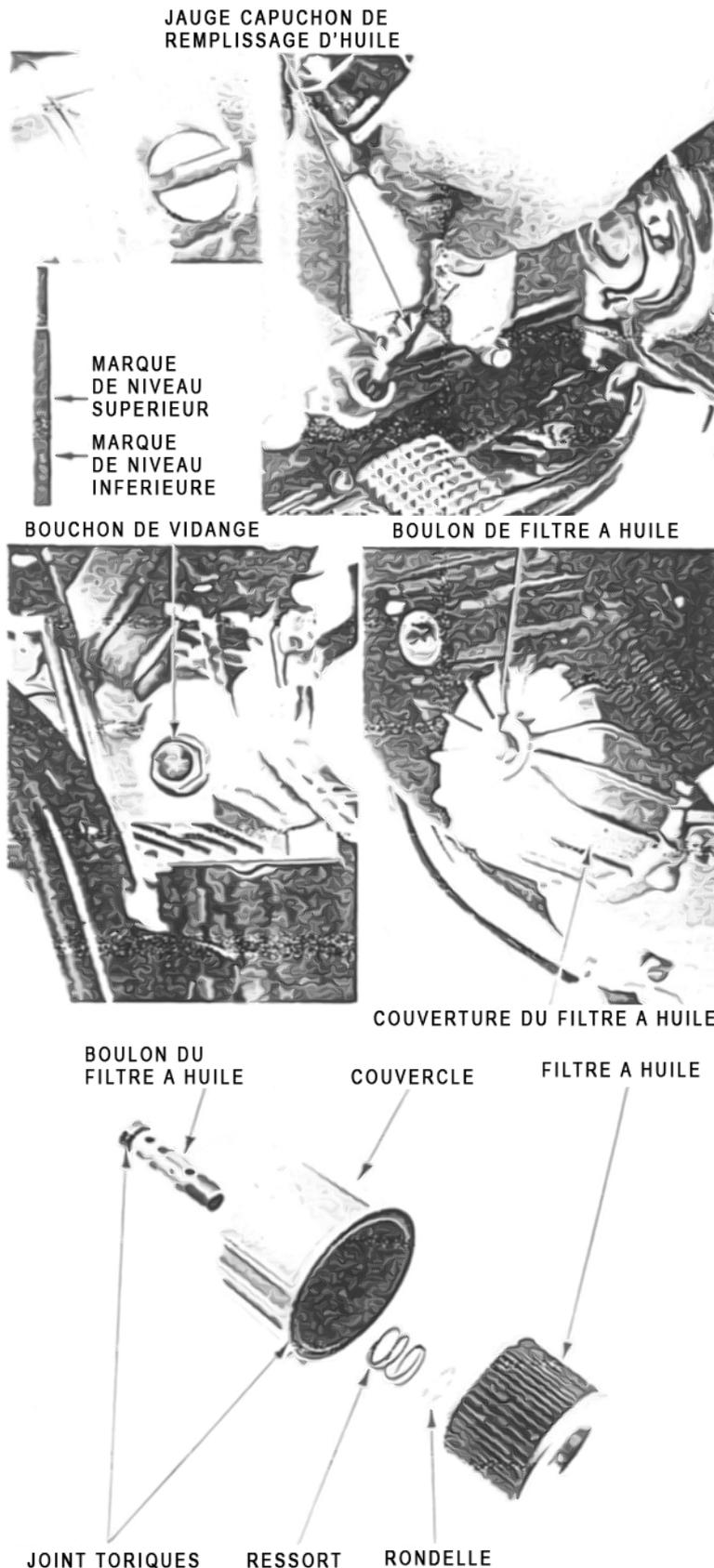
Changer l'huile moteur lorsque le moteur est chaud et la motocyclette sur sa béquille centrale pour permettre une vidange rapide et complète.

Arrêter le moteur

Retirer le capuchon de remplissage de vidange, le boulon du filtre à huile.

Après avoir complètement vidangé l'huile, vérifier que la rondelle d'étanchéité du bouchon de vidange est en bon état et mettre le bouchon en place.

Remettre le filtre à huile en place. Vérifier que le boulon du filtre à huile et les joints toriques du couvercle sont en bon état.



Mettre en place le couvercle du Filtre, avec la protubérance du couvercle de la pompe à eau alignée entre les deux ergots du couvercle.

Remplir le carter d'environ 3,2 litres d'huile du grade recommandé et installer le capuchon de remplissage

Huile recommandée:

Huile 4 temps HONDA ou équivalente Classification d'entretien API—SE ou SF

Les viscosités indiquées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne correspond à la gamme prescrite. (Voir page 02-01).

CONTRÔLE DE LA PRESSION D'HUILE

Faire chauffer le moteur jusqu'à sa températures normale de fonctionnement.

Arrêter le moteur et retirer le contacteur de pression d'huile Raccorder une jauge de pression d'huile à l'orifice du contacteur de pression au moyen d'un accessoire.

Démarrer le moteur et vérifier la pression d'huile

PRESSIION D'HUILE:

100 kPa (1.0 kg. cm²) au ralenti

520 kPa (5.2 kg. cm²) à 5 000 tr/mn)

Arrêter le moteur.

Appliquer un produit d'étanchéité sur le filetage du contacteur de pression et mettre en place.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N-m

(1,0-1.4 kg-m)

DÉPOSE DU CACHE AVANT DE MOTEUR

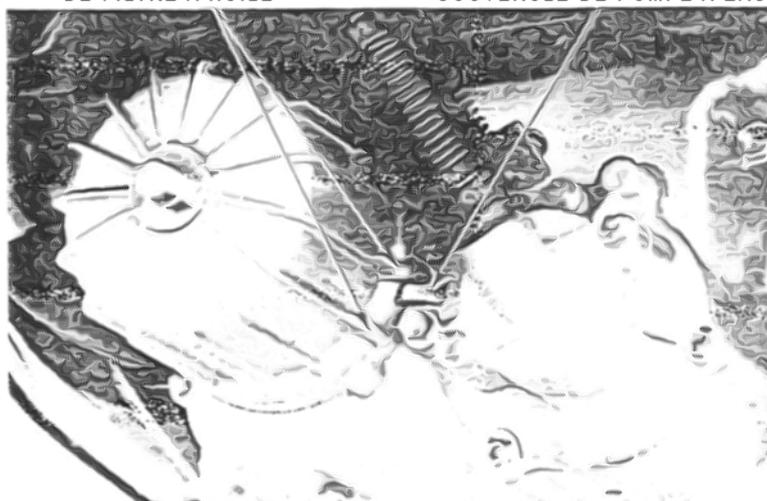
Vidanger l'huile moteur.

Vidanger le liquide de refroidissement du radiateur (Page 06-03).

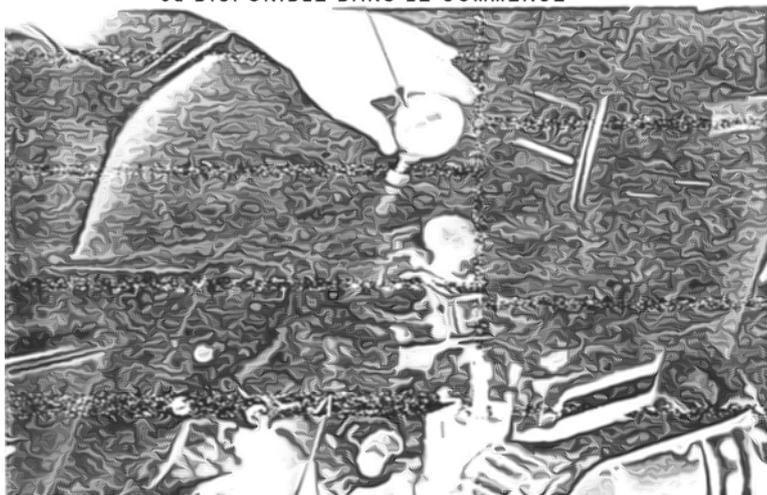
Déposer le radiateur et le couvercle de la pompe à eau (Page 06-04).

ERGOTS DU COUVERCLE
DE FILTRE A HUILE

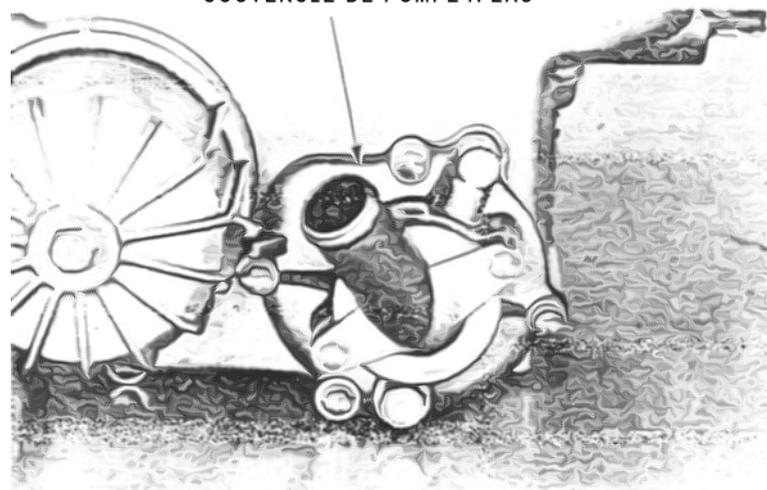
PROTUBERANCE DU
COUVERCLE DE POMPE A EAU



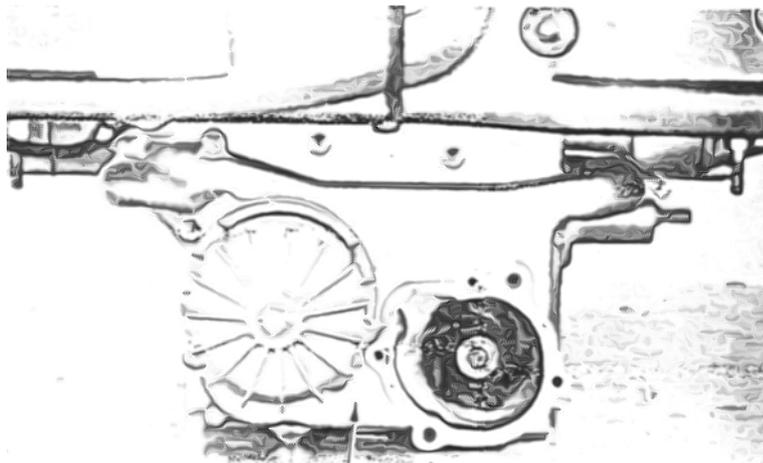
JAUGE DE PRESSION D'HUILE
ou DISPONIBLE DANS LE COMMERCE



COUVERCLE DE POMPE A EAU



Dévisser les boulons de cache et déposer le cache avant de moteur.

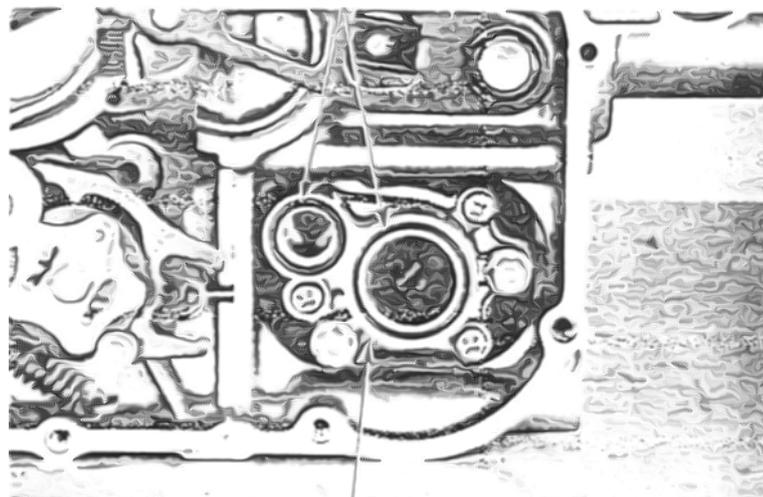


CACHE AVANT DE MOTEUR

DÉPOSE DE LA POMPE À HUILE PRINCIPALE

Enlever les joints toriques et les colliers du couvercle de la pompe.

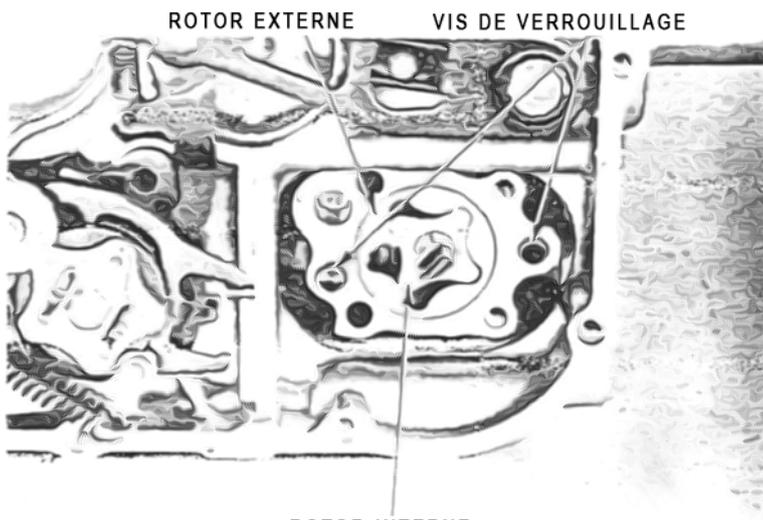
Déposer le couvercle de pompe à partir de la pompe en enlevant les trois vis et les deux boulons.



JOINT TORIQUE

COUVERCLE DE POMPE A HUILE

Déposer les rotors interne et externe du corps de pompe. Déposer les vis de verrouillage du corps de pompe.

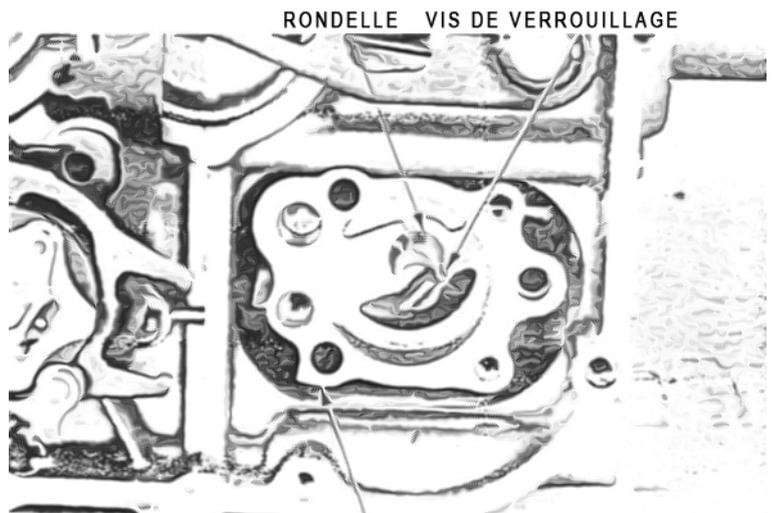


ROTOR EXTERNE

VIS DE VERROUILLAGE

ROTOR INTERNE

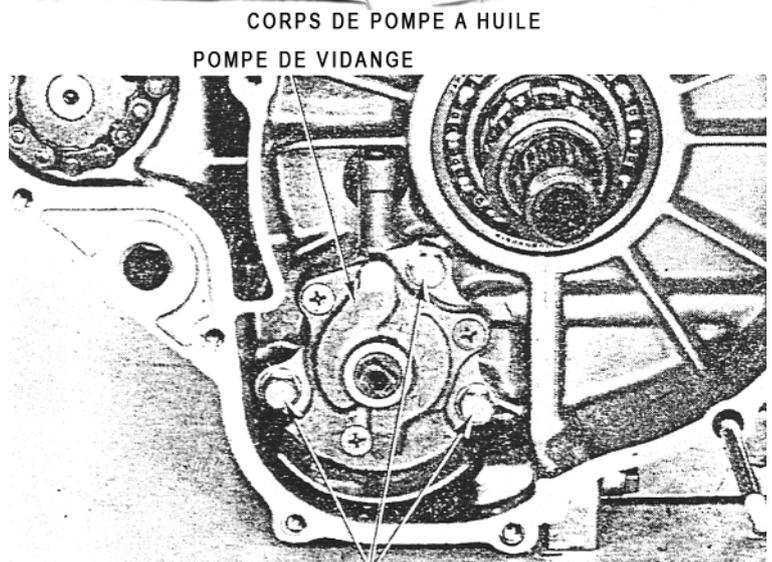
Déposer la vis de verrouillage et la rondelle de l'arbre d'entraînement de la pompe.
Déposer le corps de pompe.



RONDELLE VIS DE VERROUILLAGE

DÉPOSE DE LA POMPE DE VIDANGE

Déposer le carter arrière de moteur.
Déposer la cloche de l'embrayage. (Page 08-12)
Déposer la pompe de vidange en enlevant les trois boulons de montage.

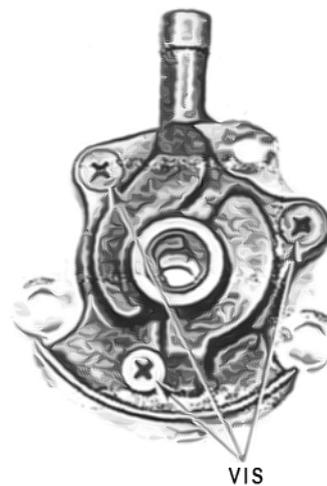


CORPS DE POMPE A HUILE

POMPE DE VIDANGE

BOULONS DE MONTAGE

Déposer le couvercle de pompe en enlevant les trois vis.



VIS

CONTRÔLE DE LA POMPE À HUILE

NOTE:

Les pompes principales et de vidange sont pratiquement identiques en termes de construction et peuvent être entretenues de la même façon.

JEU AU SOMMET

Mesurer le jeu au niveau du sommet de pompe.

LIMITE DE SERVICE:

PRINCIPALE/DE VIDANGE: 0,35 mm

JEU AU CORPS

Mesurer le jeu au niveau du corps de pompe.

LIMITE DE SERVICE:

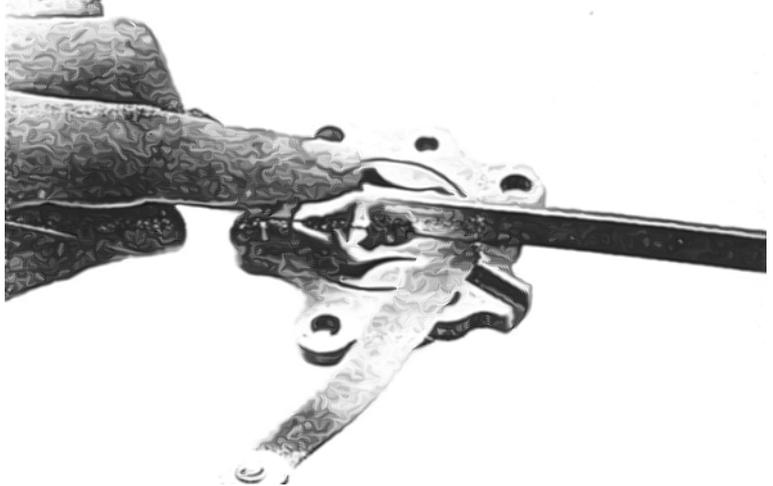
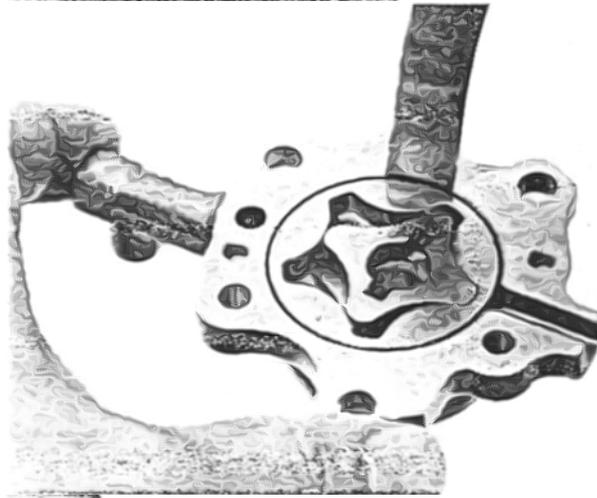
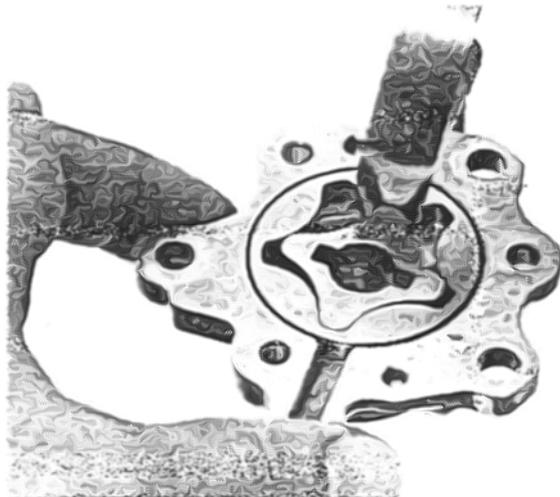
PRINCIPALE/DE VIDANGE: 0,41 mm

JEU AXIAL

Mesurer le jeu axial en utilisant une règle de précision et un calibre d'épaisseur de la façon indiquée.

LIMITE DE SERVICE:

PRINCIPALE/DE VIDANGE: 0,12 mm



CONTRÔLE DU CLAPET DE DECOMPRESSION

Retirer la goupille fendue, le siège de ressort, le ressort: clapet.

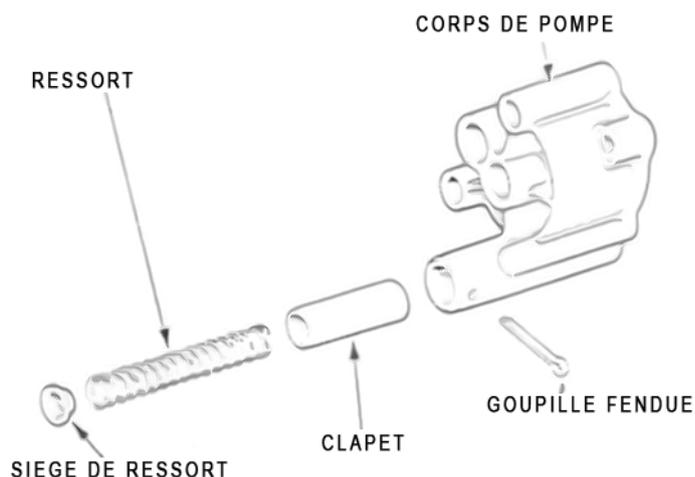
Contrôler la liberté de mouvement du clapet à l'intérieur du corps de pompe.
Mesurer la longueur au repos du ressort de clapet.

LIMITE DE SERVICE: 67,0 mm

NOTE:

Changer la goupille fendue lorsqu'elle a été démontée.

Contrôler le fonctionnement du clapet de décompression après le montage.



POSE DE LA POMPE DE VIDANGE

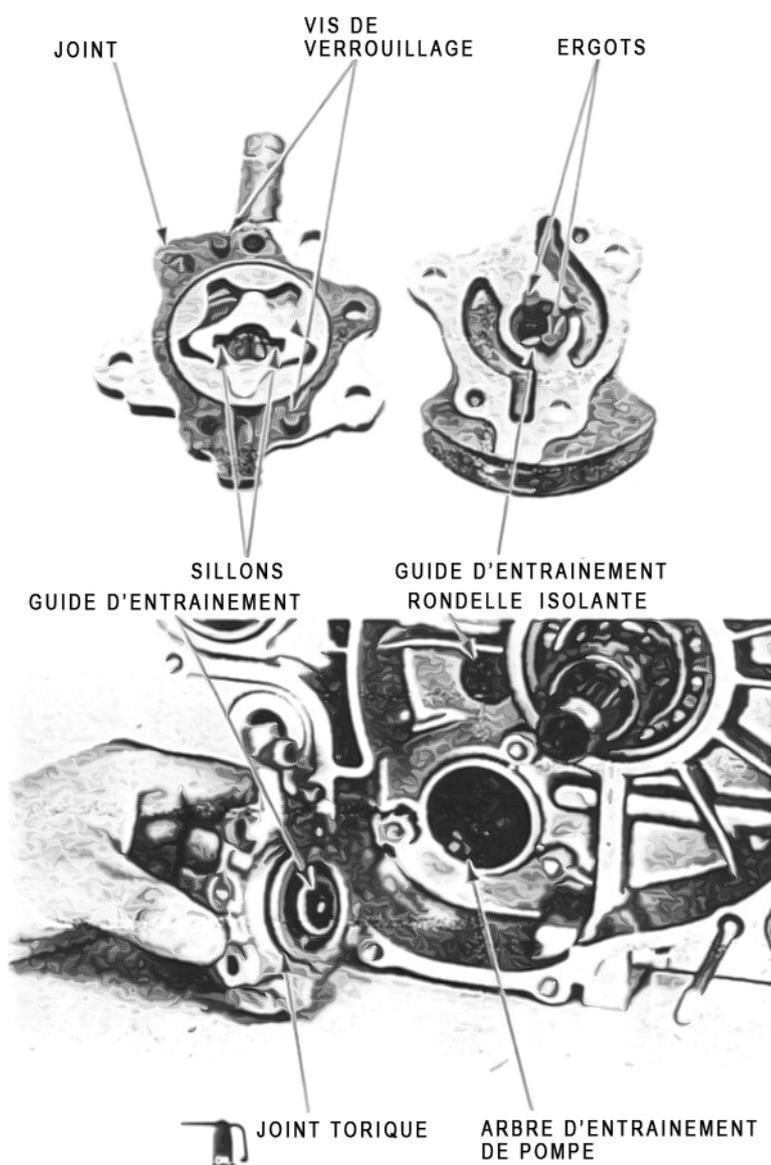
Nettoyer complètement toutes les pièces démontées et es tremper dans de l'huile moteur propre avant de les remonter. Mettre les vis de verrouillage et le joint en place sur le corps de pompe.

Mettre en place le couvercle sur le corps de pompe en alignant les ergots sur le guide d'entraînement avec les sillons du rotor interne.

Mettre en place et serrer les trois vis du couvercle.

Recouvrir le joint torique et l'anneau de carter moteur avec de l'huile moteur propre.

Mettre la pompe en place sur le carter moteur en alignant méplat de l'arbre d'entraînement de la pompe avec le méplat du guide d'entraînement.



Mettre en place et serrer les trois boulons de montage.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N·m
(1,0-1,4 kg·m)

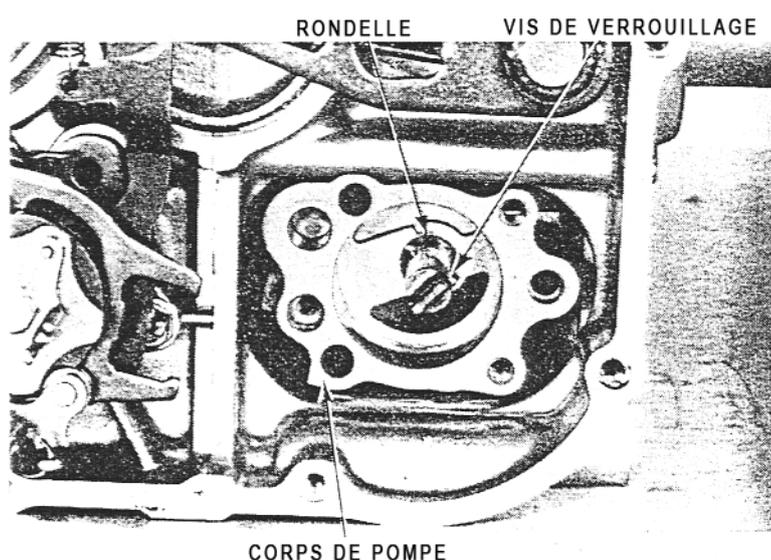
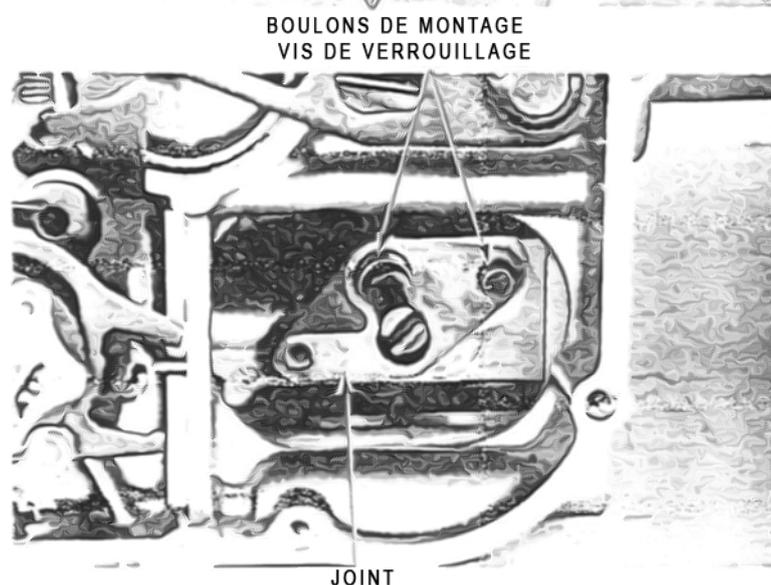
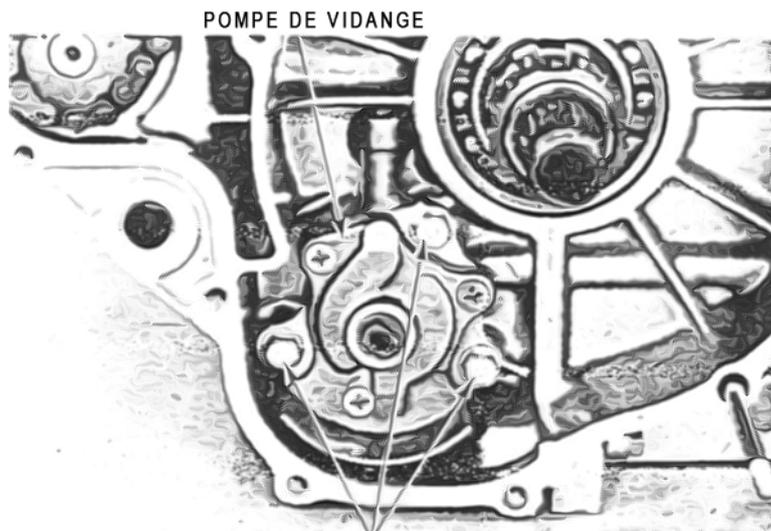
POSE DE LA POMPE PRINCIPALE

Nettoyer et tremper toutes les pièces démontées dans de l'huile moteur propre avant de les remonter.

Mettre les vis de verrouillage et le joint sur le carter

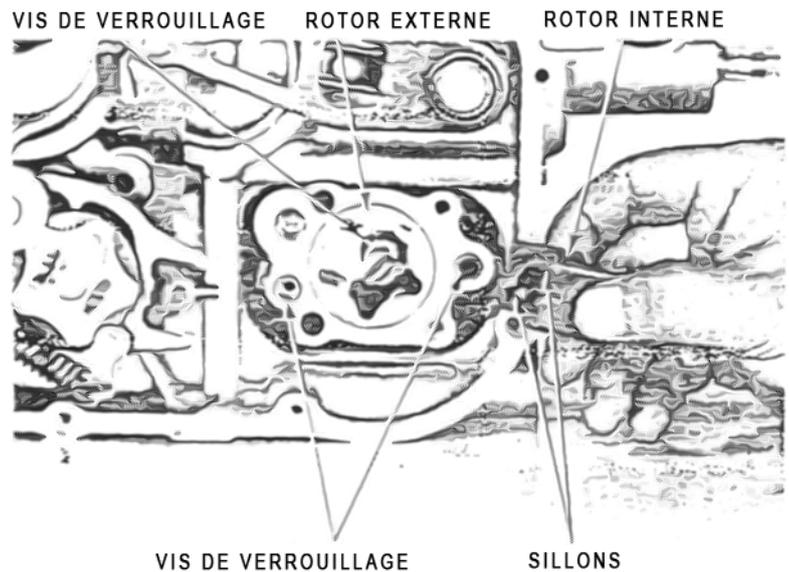
Mettre le corps de pompe en place sur le carter moteur.

Insérer la rondelle et la vis de verrouillage sur l'arbre d'entraînement de pompe.



Mettre en place les vis de verrouillage sur le corps de pompe. Mettre le rotor externe en place dans le corps avec la marque poinçonnée faisant face à l'extérieur.

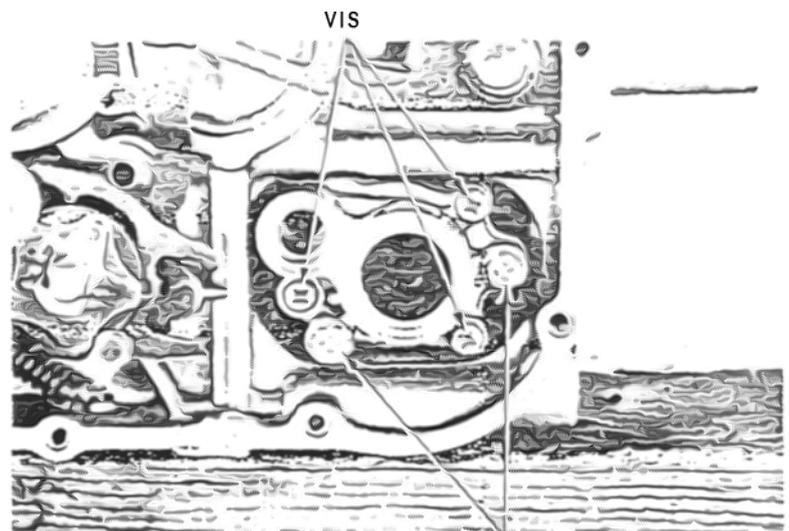
Aligner les sillons du rotor interne avec la vis de verrouillage, et insérer le rotor interne dans le rotor externe.



VIS DE VERROUILLAGE SILLONS

Mettre en place le couvercle de pompe à huile et serrer les vis et boulons du couvercle.

COUPLE DE SERRAGE: 10-12 N·m
(1.0-1.2 kg·m)

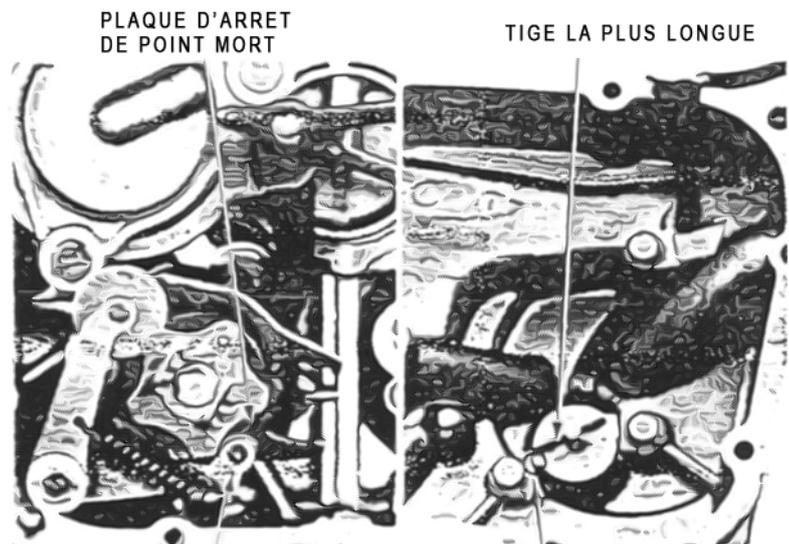


BOULONS

POSE DU CACHE AVANT DE MOTEUR

Vérifier que le bras d'arrêt de point mort est aligné correctement avec la plaque d'arrêt.

Vérifier que la tige la plus longue du capteur de position de sélecteur de vitesse est alignée avec le découpage de point mort sur la marque d'index sur le corps du capteur.

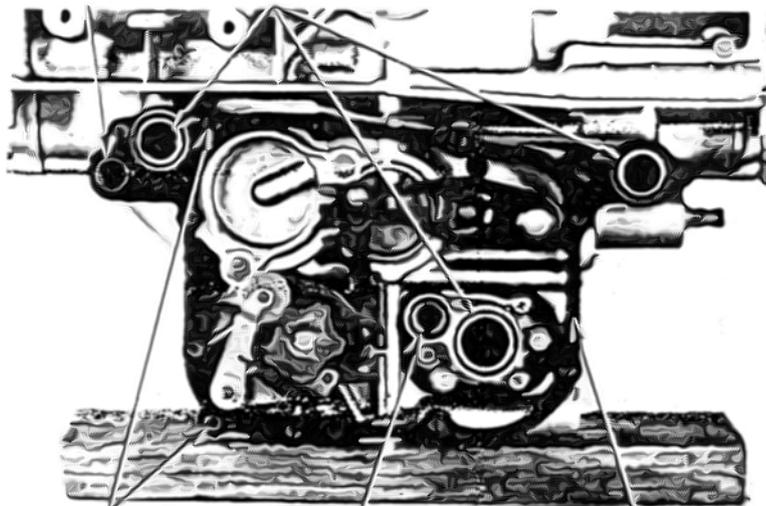


BRAS D'ARRET DE POINT MORT

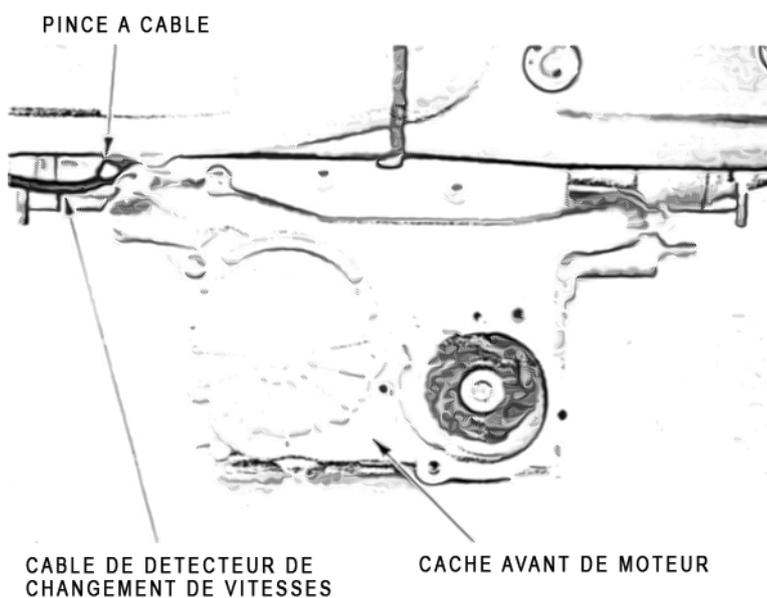
MARQUE D'INDEX

Mettre en place des joints toriques et des colliers neufs.

Mettre en place les vis de verrouillage et un joint neuf sur le carter moteur.



Mettre en place le cache avant de moteur et serrer les boulons en quinconce en 2 ou 3 temps.



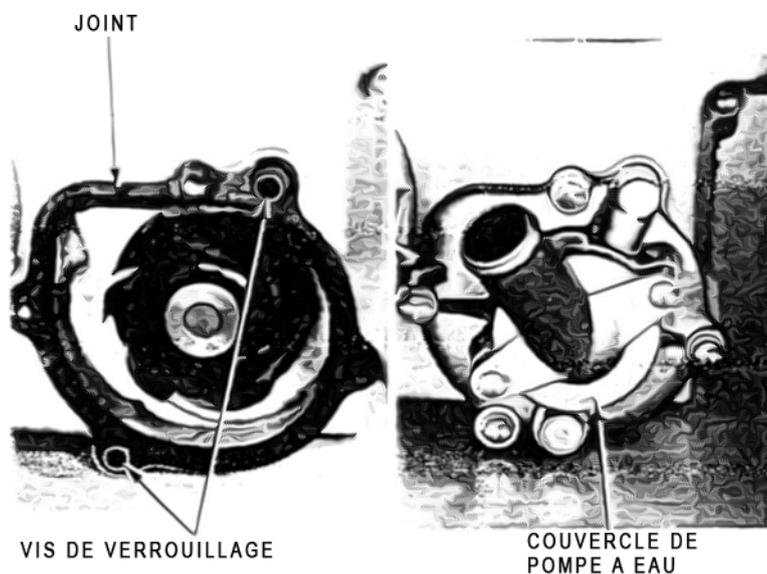
Mettre en place les vis de verrouillage et un joint neuf.

Mettre en place le radiateur, le couvercle de pompe a eau et serrer les boulons du couvercle.

COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N-m
(0,8-1,2 kg-m)

Remplir le moteur avec de l'huile recommandée jusqu'au niveau correct (Page 02-03).

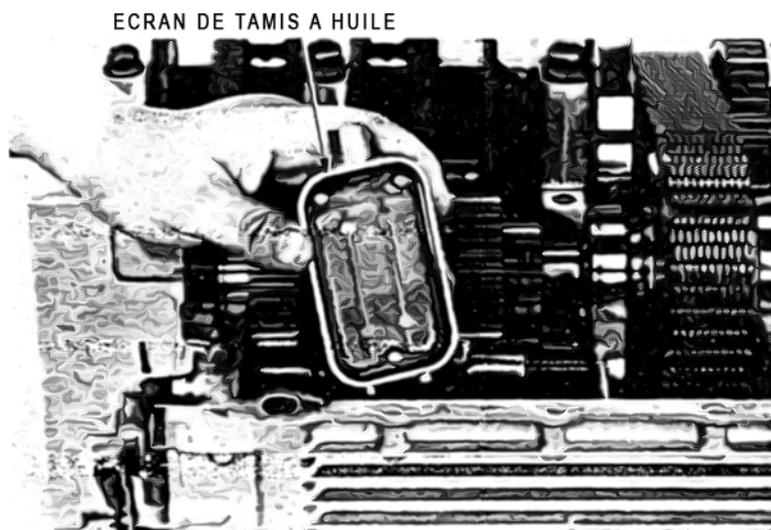
Remplir le circuit de liquide réfrigérant et purger l'air du radiateur (Page 06-03).



NETTOYAGE DE L'ÉCRAN DE TAMIS

Séparer les carters moteur (Page 10-09).
 Nettoyer complètement l'écran de ramis.
 Enlever les accumulations de sédiments du carter moteur.

Mettre l'écran de tamis en place et assembler les carters moteur (Page 10-24).

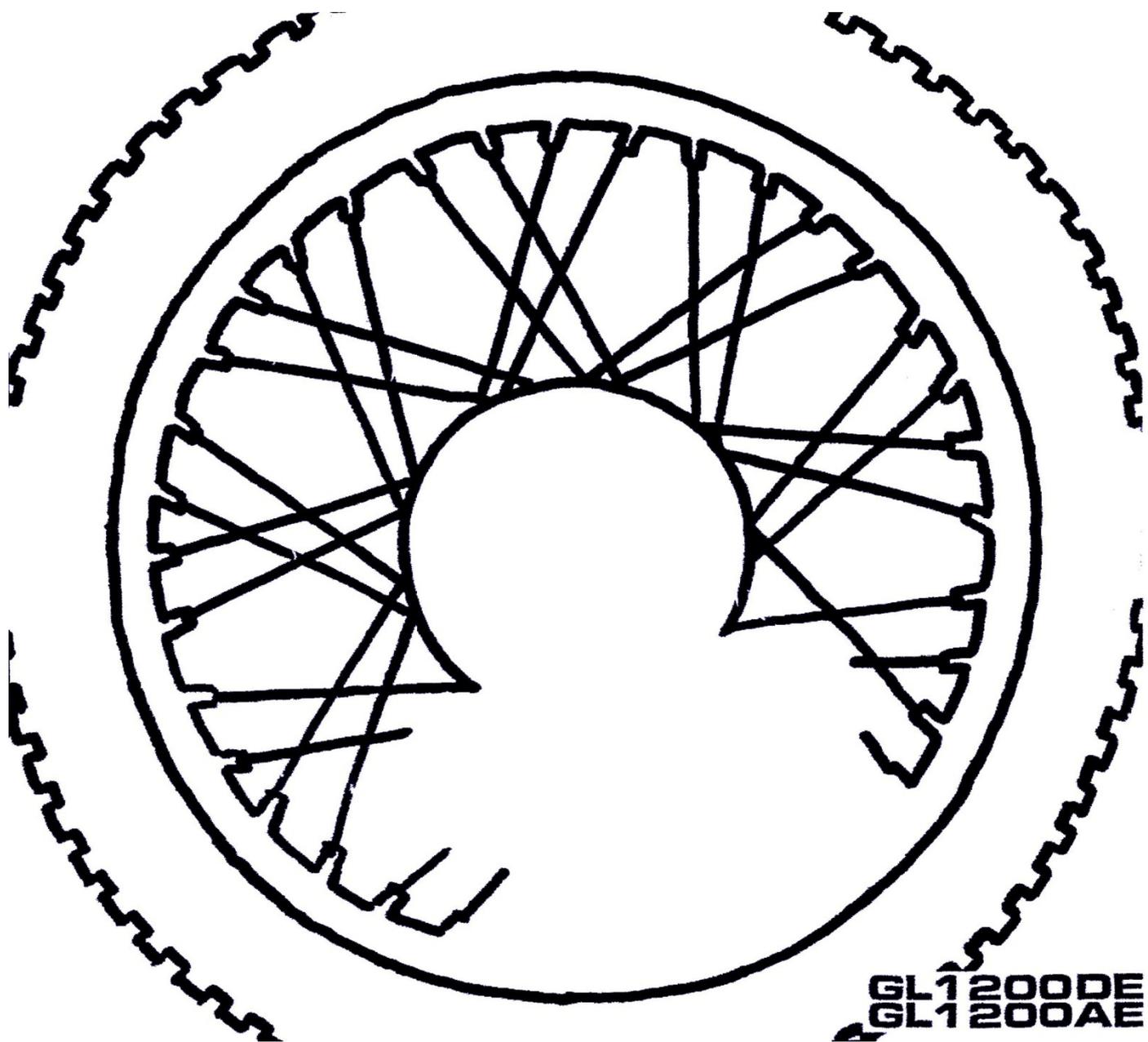

POINTS DE GRAISSAGE

POINT DE GRAISSAGE	LUBRIFIANT RECOMMANDE	REMARQUES
Moteur	HUILE 4 TEMPS HONDA OU EQUIVALENTE Classification d'entretien API: SE ou SF	3.2 l après vidange
Pignons de transmission secondaire	Huile pour engrenage hypoïde SAE 80. API GL-5	130 cm ³ après vidange
Fourche avant	ATF. Liquide de transmission boîte de vitesses automatique.	323 cm ³ après vidange.
Roulements de haut de fourche Joint anti-poussière de roulement de haut de fourche Joints toriques de flexibles d'air de suspension. Pivot de levier de frein Pivot de levier d'embrayage Boîtier d'engrenage de compteur de vitesse Roulements et joints anti-poussière de pivot de bras oscillant Boulons de couronne arrière menée (filetages) Roulements de roues avant et arrière Lèvres de joints anti-poussière de roulements de roues arrière Surface de glissement de poignée des gaz Pivot de béquille centrale Pivot de béquille latérale Pivot de pédale de frein Pivot de réglage de la selle Surfaces de glissement de la selle Pivot de repose-pied	Graisse à usages multiples polyvalente	
Arbre de transmission, cannelures de joint universel Cannelures de joint de pignon d'arbre de transmission et joint d'huile Cannelures de couronne menée secondaire Lèvre de joint d'huile d'arbre mené secondaire Joint torique de retenue de pignon Lèvres de joint anti-poussière de roulement de roue avant	Graisse au bisulfure de molybdène <ul style="list-style-type: none"> • MOLYKOTE BR2-PLUS fabriquée par Dow Corning, E.U. • MULTIPURPOSE M-2 fabriquée par Mitsubishi Oil, Japon • Autres lubrifiants de qualité équivalente 	
Surface de glissement des boulons de pivot de flasque de frein Colliers latéraux de flasque de frein	Graisse au silicium pour hautes températures	
Pivot de cache de compartiment supérieur Câble de compteur de vitesse Câbles des gaz et de starter	Huile légère.	

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D** **GL1200A**



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	03-01	JOINT D'ARBRE DE TRANSMISSION	03-12
DÉPISTAGE DES PANNES	03-03	HUILE DE TRANSMISSION SECONDAIRE	03-12
PROGRAMME D'ENTRETIEN	03-04	BATTERIE	03-13
CONDUITS D'ESSENCE	03-05	LIQUIDE DE FREIN	03-14
FILTRE À ESSENCE	03-05	USURE DES PLAQUETTES DE FREINS	03-14
FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE DES GAZ	03-06	CIRCUIT DE FREINAGE	03-15
STARTER DE CARBURATEUR	03-06	CONTACTEUR DE FEU	03-16
FILTRE À AIR	03-07	ORIENTATION DU PHARE	03-16
RENIFLARD DE CARTER MOTEUR	03-08	LIQUIDE D'EMBRAYAGE	03-17
BOUGIES D'ALLUMAGE	03-09	CIRCUIT D'EMBRAYAGE	03-17
SYNCHRONISATION DES CARBURATEURS	03-09	BÉQUILLE LATÉRALE	03-18
RALENTI DU CARBURATEUR	03-10	SUSPENSION	03-18
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR	03-11	ÉLÉMENT DE POMPE À AIR	03-20
SERPENTINS DE RADIATEUR	03-11	DESSICCATEUR D'AIR	03-20
FLEXIBLES ET CONNEXIONS DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT	03-12	ÉCROUS, BOULONS, FIXATIONS	03-21
		ROUES	03-22
		ROULEMENTS DE TÊTE DE FOURCHE	03-22

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

ATTENTION

- Placer La motocyclette sur la béquille centrale sur une surface plane avant de commencer tout travail.
- Si le moteur doit tourner pour effectuer un travail, s'assurer que la zone est bien ventilée. Ne jamais faire tourner le moteur un lieu clos. L'échappement contient du monoxyde de carbone, gaz toxique.

CARACTÉRISTIQUES

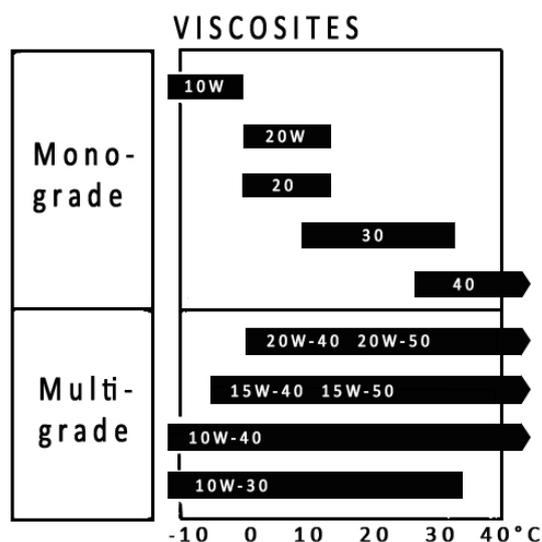
Cadre

Garde de la poignée des gaz	2-6 mm
Huile de pignonneerie secondaire 130 cm ³ après vidange	Huile de pignon hypoïde SAE 80, API GL-5
Liquide de frein	Liquide de frein DOT 4
Liquide d'embrayage	Liquide de frein DOT 4
Pression d'air de fourche avant	0-40 kPa (0-0.4 kg/cm ²)
Pression d'air de suspension arrière	200-400 kPa (2.0-4.0 kg cm ²)
Pression des pneus	Avant 225 kPa (2.25 kg. cm ²)
	Arrière 225 kPa (2.25 kg cm ²) Pilote seul
	230 kPa (2.30 kg cm ²) Pilote et un passager
Profondeur des sculptures de pneu	Avant 1,5 mm
	Arrière 2,0 mm

MOTEUR

Course de soupape de starter	: 6-7 mm
Bougies recommandées	
Standard	: DPR 8EA-9 (NGK) ou X24EPR-U9 (ND)
Pour climat froid (Moins de 5°C)	: DPR 7EA-9 (NGK) ou X22EPR-U9 (ND)
Pour utilisation soutenue à grande vitesse	: DPR 9EA-9 (NGK) ou X27EPR-U9 (ND)
Écartement des Electrodes	: 0,8-0.9 mm
Régime de ralenti	: 950±100 tr/mn
Huile moteur Huile recommandée	: Huile 4 temps HONDA ou équivalente Classification d'entretien API SE ou SF

Les viscosités indiquées dans le tableau peuvent être utilisées lorsque la température moyenne dans votre zone d'utilisation est dans la plage indiquée.



Contenance en huile moteur	: 3,2 l après vidange
	: 4,0 l après démontage
Différence de pression au carburateur	: Moins de 40 mmHg

OUTILS

Jauge de dépression	: 07404-0030100 ou jauge équivalente disponible dans le commerce
Adaptateur de jauge de dépression (A)	: 07510-3000100
Adaptateur de jauge de dépression (B)	: 07510-3000200

DÉPISTAGE DES PANNES

Le moteur refuse de tourner

- Batterie ou circuit de charge défectueux
- Démarreur ou circuit de démarreur défectueux
- Moteur grippé
- Interrupteurs ou accessoires défectueux

Le moteur tourne mais refuse de démarrer

- Panne d'essence ou mauvais choix d'essence
- Interrupteur d'arrêt de moteur
- Circuit d'allumage défectueux
- Filtre à essence bouché
- Bouchon de ventilation d'essence bouché

Le moteur tourne mais ne démarre pas par temps froid

- Batterie affaiblie par la basse température
- Réglage incorrect du câble de starter
- Glace dans tes conduits d'essence, carburateurs, réservoir
- d'essence, ou filtre d'essence
- Mauvais choix d'huile moteur
- Pompe à eau gelée (Taux incorrect du mélange d'antigel)

Le moteur tourne mais ne démarre pas (moteur chaud)

- Débit d'essence arrête par ébullition (vapor lock) dans les conduits, le carburateur, ou pompe à essence
- Procédure de démarrage incorrecte

auto-allumage (continue à allumer une fois le contact coupé)

- Accumulation excessive de carbone dans le moteur
- Prise d'air à l'admission
- Essence trop vieille ou incorrecte

Manque de puissance ou de performances à haut régime

- Tension de l'alternateur faible ou batterie
- Circuit d'allumage défectueux
- Prises d'air à l'admission
- Niveau d'essence insuffisant
- Ressorts de soupapes faibles ou
- Joint de culasse éclaté

Étincelle irrégulière au ralenti

- Espacement incorrect des électrodes
- Capuchons de bougies défectueux
- Câbles d'allumage détériorés
- Problèmes de carburation (starter, gicleurs bouchés, niveau de flotteur élevé, etc.)

Performances faibles à moyen régime

- Plage incorrecte de chaleur de bougies
- Bougies d'allumage défectueuses
- Circuit d'allumage défectueux
- Compression moteur faible
- Pression de pompe à essence faible
- Tringlerie des gaz incorrectement réglée

Post-allumage, explosions dans le silencieux

- Circuit d'allumage défectueux
- Trop de retard à l'allumage
- Calage défectueux des soupapes
- Mélange pauvre (du fréquemment à de la poussière ou de l'eau dans l'essence, ou à une prise d'air à l'admission)
- Valve d'air lent défectueuse
- Soupape d'admission fuyant ou collant ou bien ressort de soupape d'admission faible ou brisé
- Poussoir hydraulique défectueux
- Ressort(s) de soupape d'échappement faible(s) ou brisé(s)
- Soupape(s) d'échappement brûlée(s)

Pré-allumage (Le mélange s'allume avant que la bougie ne produise son étincelle)

- Point chaud dans la chambre de combustion (particule de carbone)
- Surchauffe d'une soupape (collée au guide)
- Surchauffe du moteur

PROGRAMME DE RÉVISION

Procéder à la VÉRIFICATION AVANT LA CONDUITE décrite au cour du manuel de conduite lors de chaque révision.

I: VÉRIFIER ET NETTOYER, RÉGLER, LUBRIFIER OU REMPLACER SI BESOIN EST.

C: NETTOYER R: REMPLACER L: LUBRIFIER

ELEMENT	FREQUENCE	CELUI DE CES CAS SE PRÉSENTANT LE PREMIER	INDICATION DU COMPTEUR KILOMETRIQUE (NOTE 3)						VOIR LA PAGE	
			1 000 km	6 400 km	12 800 km	19 200 km	25 600 km	32 000 km		38 400 km
		TOUS LES								
•	CONDUITES DE CARBURANT				I				I	03-05
•	CRÉPINE À CARBURANT								R	03-05
•	FONCTIONNEMENT DE LA POIGNEE DES GAZ		I		I		I		I	03-06
•	STARTER DE CARBURATEUR				I		I		I	03-06
	FILTRE À AIR	NOTE (1)			R		R		R	03-07
	RENIFLARD DU CARTER INFERIEUR	NOTE (2)		C	C	C	C	C	C	03-08
	BOUGIES D'ALLUMAGE			I	R	I	R	I	R	03-09
	HUILE MOTEUR	ANS: R	R		R		R		R	02-03
	FILTRE À HUILE MOTEUR	ANS: R	R		R		R		R	02-03
•	SYNCHRONISATION DES CARBURATEURS		I		I		I		I	03-09
•	RÉGIME DE RALENTI DES CARBURATEURS		I	I	I	I	I	I	I	03-10
	LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT				I		I		*R	03-11
•	FAISCEAU DE RADIATEUR				I		I		I	03-11
•	TUYAUX ET RACCORDS DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT		I		I		I		I	03-12
••	JOINT D'ARBRE DE TRANSMISSION						L			03-12
	HUILE DE PONT				I		I		R	03-12
	BATTERIE	MOIS: 1	I	I	I	I	I	I	I	03-13
	LIQUIDE DE FREINS	MOIS: 1 2 ANS: *R	I	I	I	*R	I	I	*R	03-14
	USURE DES PLAQUETTES DE FREIN			I	I	I	I	I	I	03-14
	CIRCUIT DE FREINAGE		I		I		I		I	03-15
•	CONTACTEURS DE FEU STOP		I		I		I		I	03-16
•	ORIENTATION DE FAISCEAU DE PROJECTEUR		I		I		I		I	03-16
	LIQUIDE D'EMBRAYAGE	MOIS: 1 2 ANS: *R	I	I	I	*R	I	I	*R	03-17
	CIRCUIT D'EMBRAYAGE		I		I		I		I	03-17
	BÉQUILLE LATÉRALE				I		I		I	03-18
•	SUSPENSION		I		I		I		I	03-18
•	ELEMENT DE POMPE À AIR	NOTE (4)				C			C	03-20
•	DESSICCATEUR D'AIR	NOTE (4)	I		I		I		I	03-20
•	ÉCROUS, BOULONS ET DISPOSITIFS DE FIXATION		I		I		I		I	03-21
••	ROUES		I		I		I		I	03-2 2
••	ROULEMENT DE TETE DE FOURCHE		I		I		I		I	03 -22

• TRAVAIL À CONFIER À UN CONCESSIONNAIRE OFFICIEL HONDA, À NIOINS QUE L'UTILISATEUR NE DISPOSE DES OUTILS ET DES PARAMÈTRES D'ENTRETIEN NÉCESSAIRES ET NE SOIT MÉCANIQUEMENT QUALIFIÉ.

•• À DES FINS DE SÉCURITÉ, CES TRAVAUX DOIVENT ABSOLUMENT ÊTRE CONFISÉS À UN CONCESSIONNAIRE OFFICIEL HONDA.

NOTES:

(1) ENTRETIEN PLUS FRÉQUEMMENT SI L'ON CONDUIT DANS DES ENDROITS POUSSIÉREUX.

(2) ENTRETIEN PLUS FRÉQUEMMENT SI L'ON ROULE SOUS LA PLUIE OU À GRANDE VITESSE.

(3) POUR LES INDICATIONS KILOMÉTRIQUES PLUS ÉLEVÉES, ENTRETIEN AUX INTERVALLES COMMUNIQUÉS ICI

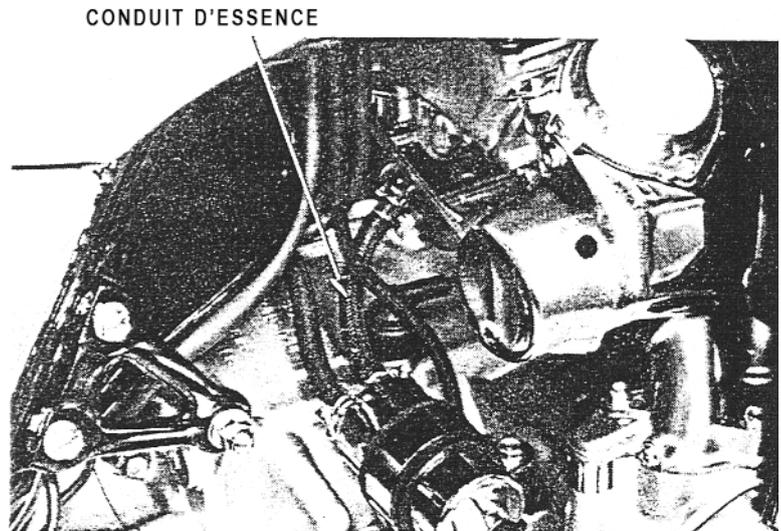
(4) LE MODÈLE GOLD WING ASPENCADE (GL1200A) SEULEMENT.

CONDUITS D'ESSENCE

Contrôler détérioration, endommagement ou fuite sur les conduits d'essence.

Changer si nécessaire après avoir placé la valve d'essence sur OFF (Fermé).

Serrer les pinces de flexibles comme requis.



FILTRE À ESSENCE

Fermer la valve d'essence et l'interrupteur d'allumage.

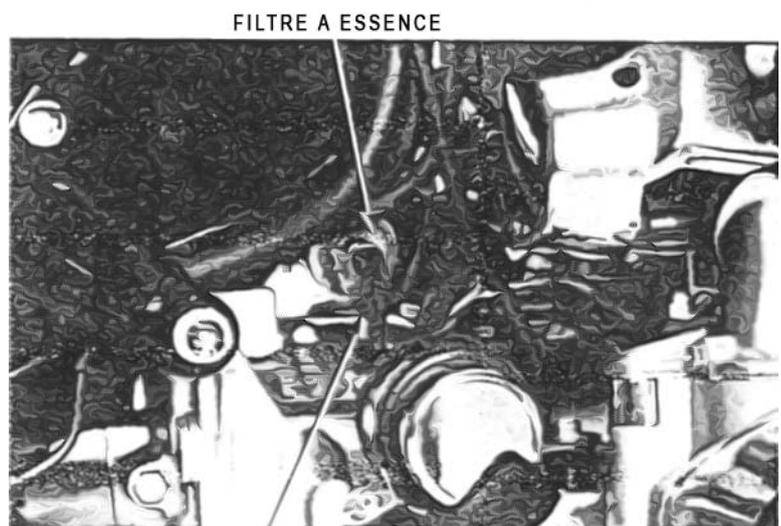
Desserrer la pince de flexible et sortir le d'admission hors de la pompe à essence.

Déposer l'écrou maintenant le support de filtre à essence sur le réservoir d'essence.

Sortir le conduit d'admission et le filtre par le côté gauche.

ATTENTION

L'essence est inflammable et explosive dans certaines conditions. Ne pas fumer ou autoriser des flammes ou des étincelles dans la zone de travail.



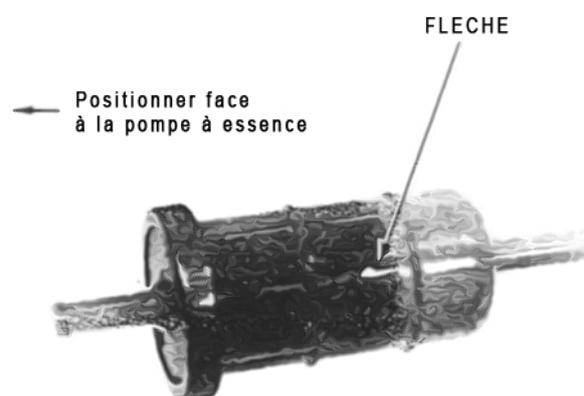
Déposer le support de filtre à essence et desserrer les pinces de flexibles à chaque extrémité du filtre.

Sortir les conduits d'essence du filtre e: mettre un filtre neuf en place avec la flèche sur le corps pointée vers la pompe à essence.

Mettre le support de filtre à essence en place sur le filtre et serrer solidement.

Acheminer le conduit d'essence sous le réservoir d'essence et le raccorder à la pompe à essence.

Positionner le support de filtre sur le réservoir d'essence et mettre l'écrou en place, puis serrer la pince de flexible à la pompe à essence.



FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE DES GAZ

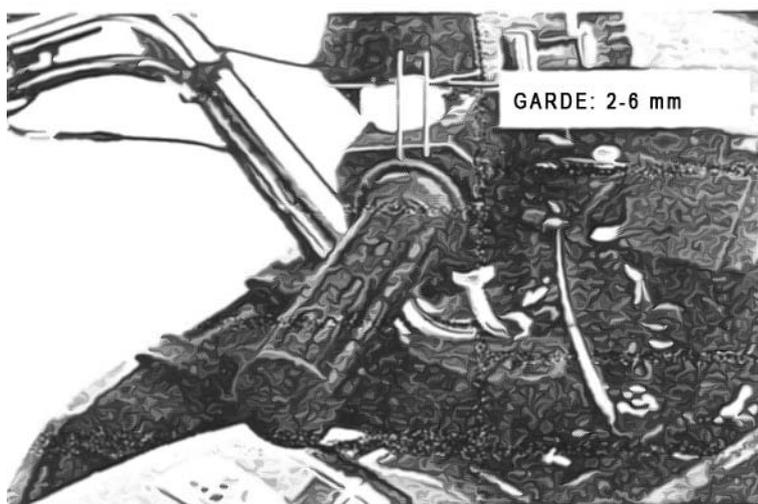
Contrôler que la poignée des gaz s'ouvre en grand et se referme automatiquement dans toutes les positions du guidon.

S'assurer qu'il n'y a ni détérioration, ni endommagement, pliure dans les câbles de gaz. Changer toute pièce endommagée.

Graisser les câbles de gaz, si la poignée ne tourne pas doucement.

Mesurer la garde de la poignée des gaz à la collerette de poignée des gaz.

GARDE: 2-6 mm

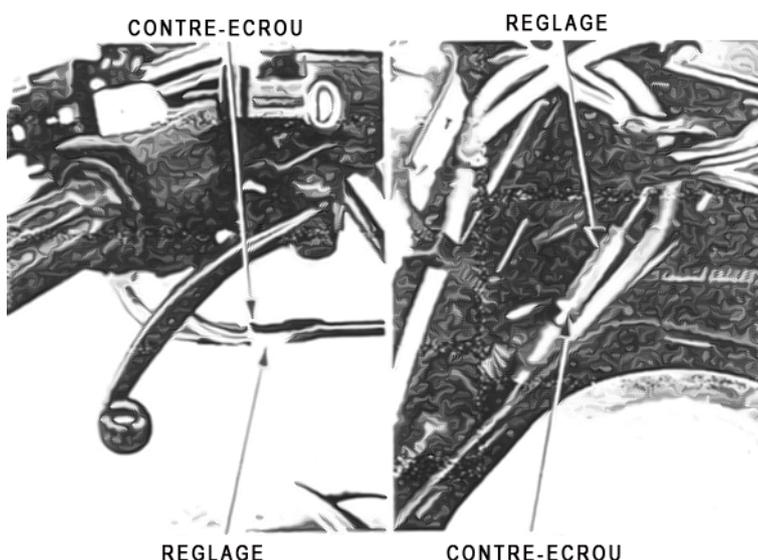


Effectuer les réglages mineurs au moyen du réglage à la poignée des gaz.

Effectuer les réglages importants au moyen du réglage de câble intermédiaire après avoir déposé le cache de filtre à air.

Pour effectuer des réglages avec l'un ou l'autre des réglages. Desserrer le contre-écrou, tourner le réglage comme il est nécessaire et serrer le contre-écrou

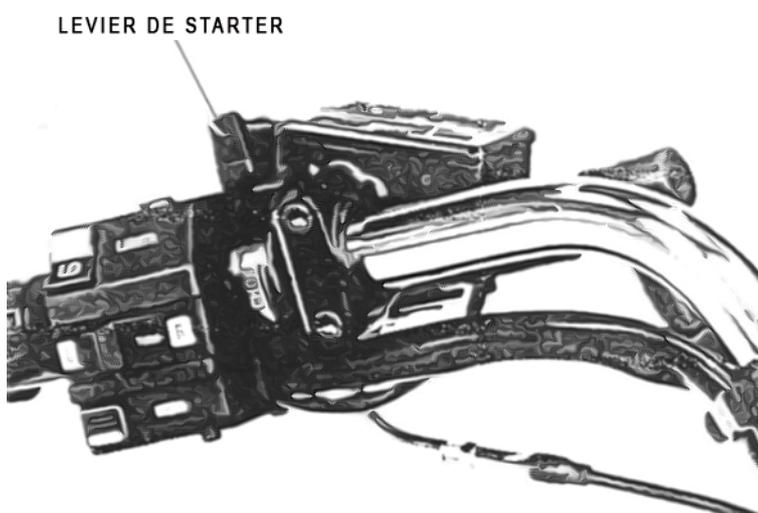
Contrôler de nouveau le fonctionnement: des gaz et remettre en place toutes les pièces démontées



STARTER DE CARBURATEUR

Le circuit de starter de la GOLD WING utilise un circuit d'enrichissement de l'essence commandé par un clapet de dérivation autour du démarreur. Le clapet ouvre le circuit d'enrichissement au moyen d'un câble lorsque le levier de starter au guidon est abaissé.

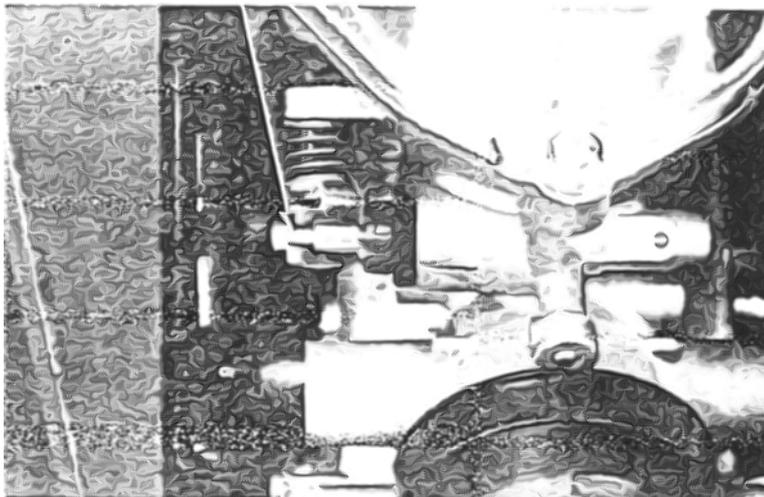
Contrôler le fonctionnement du levier supérieur du starter. Graisser le câble de starter si le fonctionnement n'est pas souple.



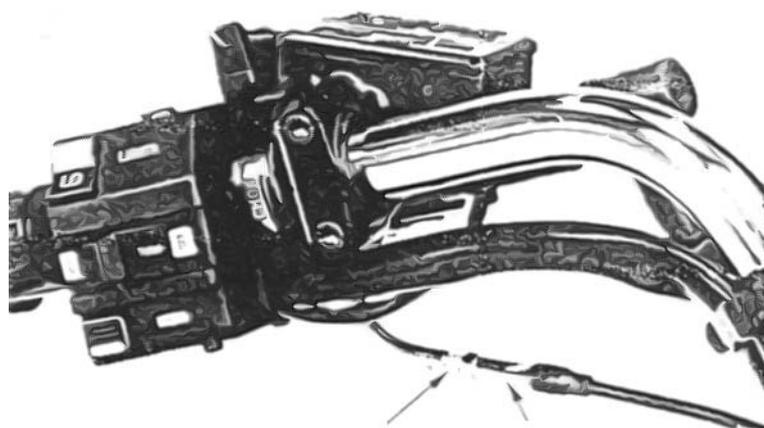
Déposer les caches de protection du carburateur.
Pousser le levier de starter au guidon complètement vers l'arrière jusqu'à la position grand-ouverte et mesurer la course de la valve de démarreur pour chaque carburateur entre les positions fermées et ouvertes.

COURSE DE LA VALVE: 6-7 mm

VALVE DE DEMARREUR



Pour régler, desserrer le contre-écrou et tourner le réglage comme requis. Serrer le contre-écrou.



CONTRE-ECROU REGLAGE

FILTRE À AIR

Ouvrir le cache de compartiment supérieur plateau a outils.

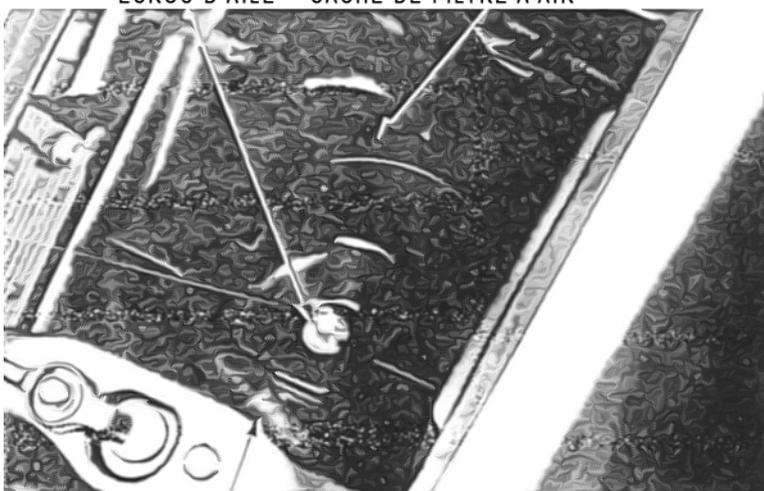
Déposer le boîtier de Fusibles de son support.

Déconnecter le tuyau de reniflard du logement de filtre à air.

Déposer l'écrou d'aile et le cache du filtre à air.

Retirer l'élément de Filtre à air et le jeter.

ECROU D'AILE CACHE DE FILTRE A AIR



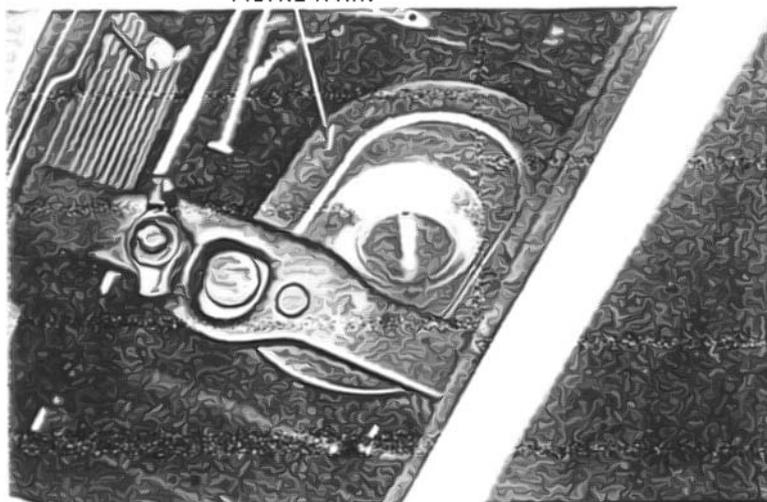
TUYAU DE RENIFLARD

Mettre un élément de filtre à air neuf en place.
Mettre en place le cache de filtre à air et l'écrou d'aile.

Raccorder le tuyau de reniflard et mettre en place le boîtier de fusibles.

Mettre en place le plateau à outils et fermer le cache de compartiment supérieur.

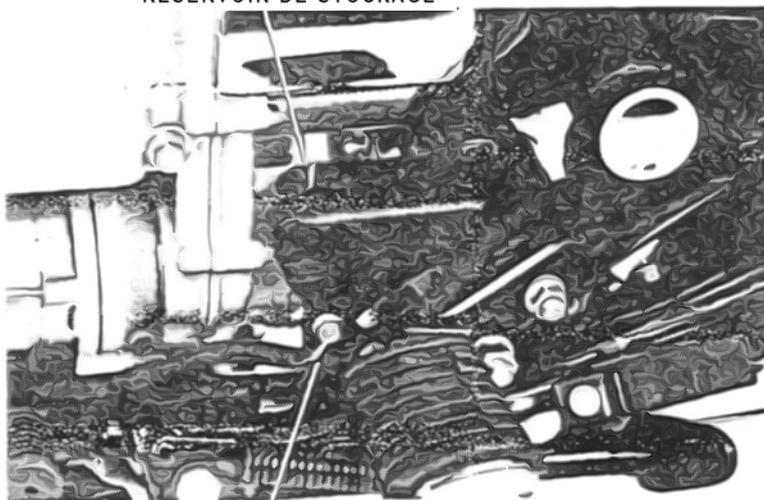
FILTRE A AIR



RENIFLARD DE CARTER MOTEUR

Desserrer la pince inférieure du tuyau.
Déposer boulon de montage du réservoir de stockage
et déposer le réservoir de stockage.

RESERVOIR DE STOCKAGE

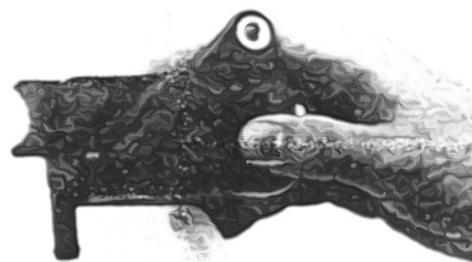


BOULON DE MONTAGE

Vider tous les dépôts éventuels du réservoir et reposer le réservoir de stockage.

NOTE

Entretien plus fréquemment en cas d'utilisation sous la pluie ou à pleins gaz.



BOUGIES D'ALLUMAGE

Dépose le cache de capuchon de bougies.
 Déconnecter les capuchons de bougies et nettoyer toute saleté des bases de bougies.

Déposer les bougies.

BOUGIES RECOMMANDÉES:

	NGK	ND
Standard	DPR8EA-9	X24EPR-U9
Pour climat froid (- de 5°C)	DPR7EA-9	X22EPR-U9
Pour utilisation soutenue à grande vitesse	DPR9EA-9	X27EPR-U9

Contrôler l'usure des électrodes de bougies à l'œil nu. L'électrode du centre doit avoir des rebords carrés et l'électrode latérale doit avoir une épaisseur constante. Jeter la bougie si elle est visiblement usée ou si l'isolant est craqué ou éraflé. Si les dépôts de la bougie peuvent être éliminés par jet de sable, il est possible de réutiliser la bougie. Mesurer l'écartement des électrodes au moyen d'une jauge épaisseur à fil métallique.

ECARTEMENT DES ÉLECTRODES: 0,8-0,9 mm

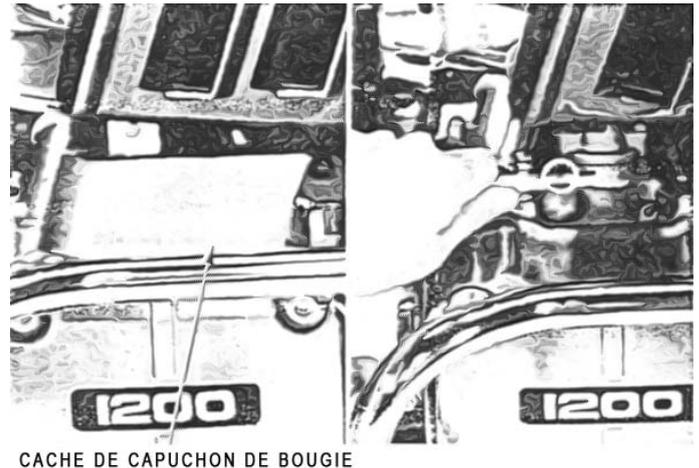
Régler en pliant soigneusement l'électrode latérale. Avec la rondelle de bougie en place, visser chaque bougie à la main pour éviter de foirer le pas. Continuer de serrer à la main jusqu'à rencontrer une résistance. Serrer alors la bougie d'½ tour additionnel avec une clé à bougie pour comprimer la rondelle de bougie. Connecter les capuchons de bougies. Mettre en place le cache de capuchon de boucle.

SYNCHRONISATION DES CARBURATEURS

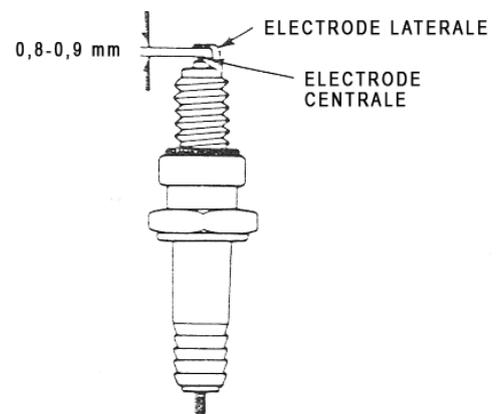
NOTE

Effectuer cet entretien avec le moteur à sa température normale de fonctionnement, la transmission au point mort, et la motocyclette sur sa béquille centrale.

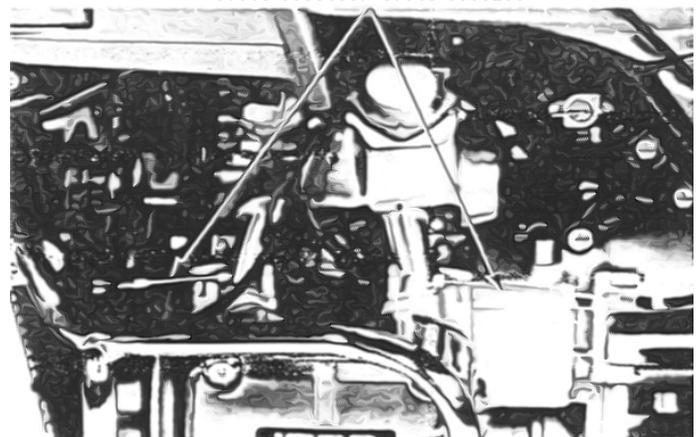
Déposer les bougies des tubes d'admission du carburateur et mettre en place les adaptateurs de jauge de dépression. Raccorder les jauges de dépression. Déposer les caches inférieurs de carénage de droite et de gauche et les caches internes (Chapitre 20)



CACHE DE CAPUCHON DE BOUGIE



ADAPTATEUR DE JAUGE DE DÉPRESSION
 07510-3000100. 07510-3000200



Démarrer le moteur et régler le ralenti au moyen de la vis d'arrêt de ralenti.

RALENTI: 950 ± 100 tr/mn

Contrôler que la différence dans les résultats de dépression est de 40 mmHg ou moins.

Si un réglage est nécessaire, tourner les vis de réglage jusqu'à ce que les résultats de la jauge de dépression soient dans la plage spécifiée.

NOTE

Le carburateur No .4 ne peut pas être réglé est la base.

Démarrer le moteur et le faire monter régime.
Contrôler de nouveau la synchronisation et le ralenti

Mettre en place les pièces démontées

RALENTI DU CARBURATEUR

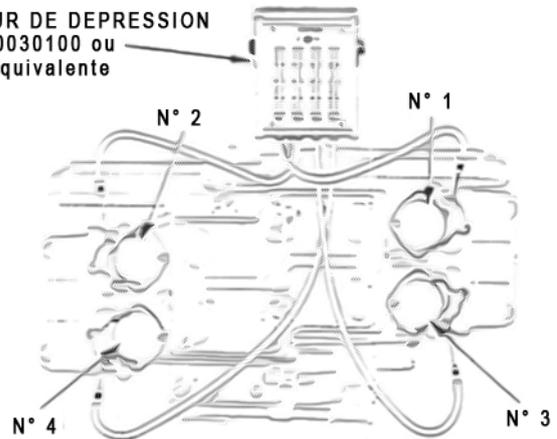
NOTE:

Contrôler et régler le ralenti après que tous les autres réglages moteurs soient corrects.
Le moteur doit être chaud pour un réglage précis.
Dix minutes d'utilisation avec des arrêts intermittents suffiront.

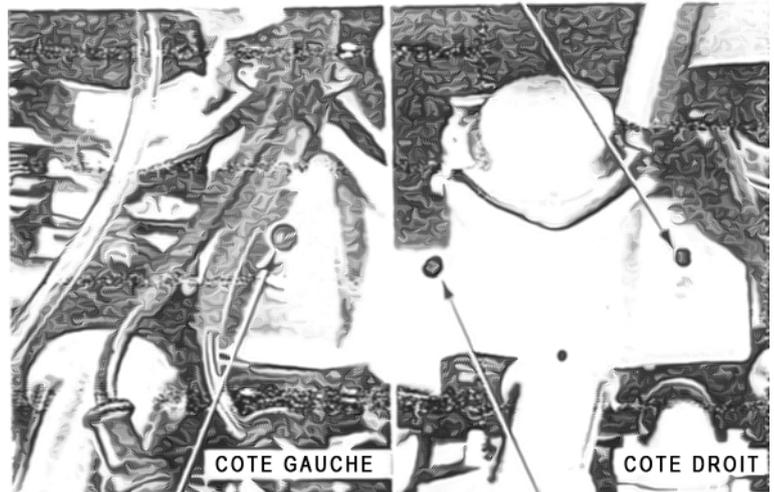
Faire chauffer le moteur, passer au POINT MORT, et placer la motocyclette sur sa béquille centrale.
Tourner la vis d'arrêt des gaz comme il est nécessaire pour obtenir le ralenti spécifié.

RÉGIME DE RALENTI: 950 ± 100 tr/mn

TESTEUR DE DEPRESSION
07404-0030100 ou
jauge équivalente



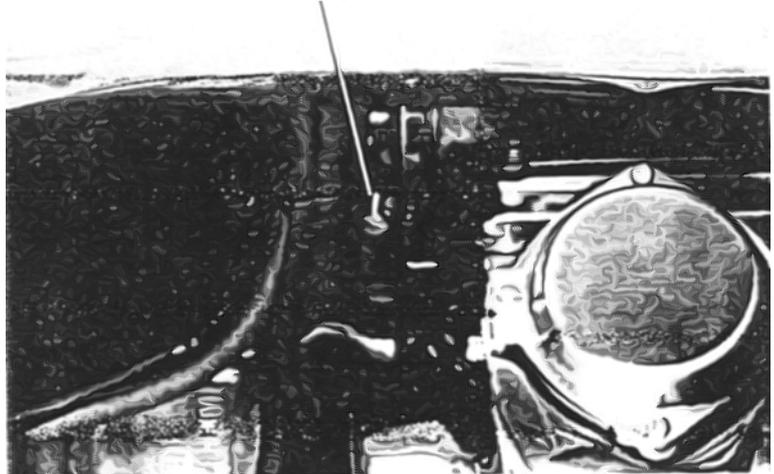
VIS DE REGLAGE DU CARBURATEUR N° 1



VIS DE REGLAGE DU CARBURATEUR N° 2

VIS DE REGLAGE DU CARBURATEUR N° 3

VIS D'ARRET DES GAZ



LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR

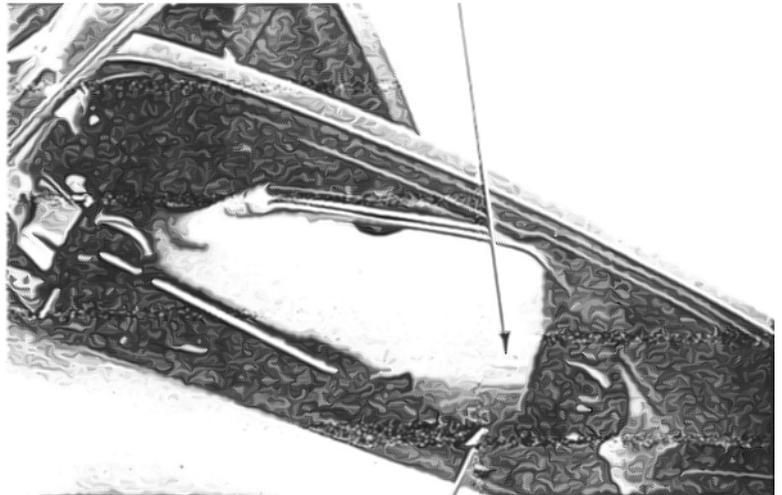
Placer la motocyclette sur sa béquille centrale sur un sol plat.

Ouvrir le cache de compartiment supérieur et sortir le plateau à outils.

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement du réservoir de réserve avec le moteur tournant à sa température normale de fonctionnement. Le niveau doit être entre les lignes de niveau "UPPER" (supérieur) et "LOWER" (inférieur).

Si c'est nécessaire, enlever le capuchon de réservoir de réserve et le remplir jusqu'au niveau "UPPER" avec un mélange 50/50 d'eau distillée et d'antigel.

LIGNE DE NIVEAU SUPERIEUR



LIGNE DE NIVEAU INFERIEUR

PRÉCAUTION

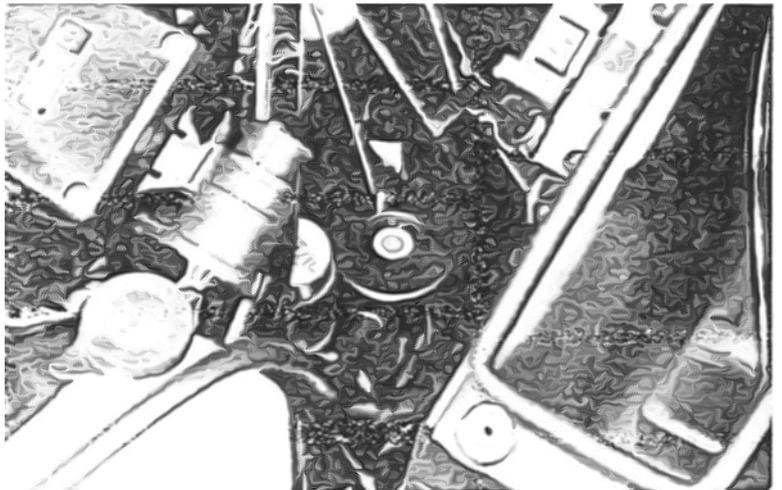
Lorsqu'on ajoute du liquide de refroidissement dans le réservoir de réserve, placer le boîtier de fusibles hors d'atteinte.

ATTENTION

Évitez les brûlures: ne jamais déposer le bouchon de radiateur lorsque le moteur est chaud. Le liquide de refroidissement est sous pression.

Si le réservoir de réserve est vide, déposer le compartiment supérieur et le bouchon de radiateur. Faire tourner le moteur pendant 2-3 minutes pour permettre à l'air de s'échapper. Remplir le réservoir de liquide de refroidissement et mettre le bouchon en place. Remplir le réservoir de réserve jusqu'à la ligne de niveau "UPPER" et mettre le bouchon en place. Mettre en place le cache de compartiment supérieur.

BOUCHON DE RADIATEUR



SERPENTINS DE RADIATEUR

Déposer l'écran du radiateur.
Contrôler les conduits d'air, au cas où ils soient bouchés ou endommagés.
Rectifier les ailettes pliées ou les tubes de serpentin écrasés. Enlever les insectes, la boue ou autres obstructions avec de l'air comprimé ou de l'eau à basse pression.
Changer le radiateur si le débit d'air est réduit sur plus de 20% de la surface radiante.



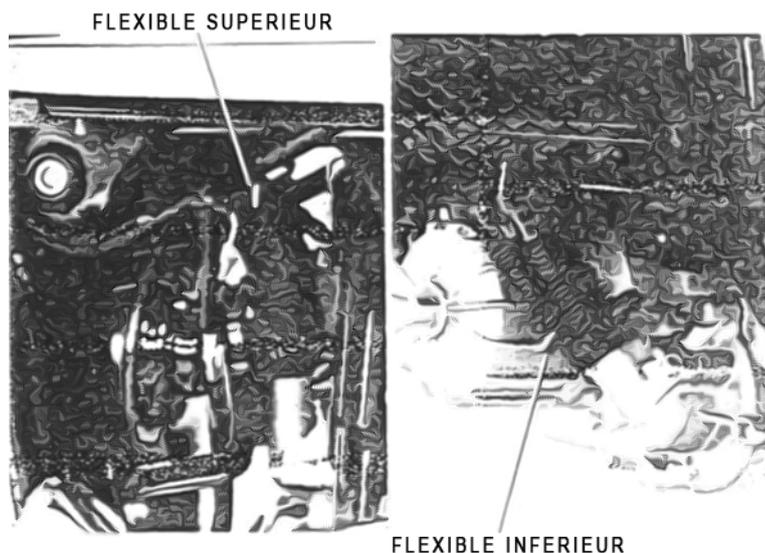
FLEXIBLES ET CONNEXIONS DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

Placer le connecteur d'alimentation sur OFF (arrêt).
Déposer le cache inférieur du carénage.

ATTENTION

Ne pas approcher mains ou vêtements du ventilateur de refroidissement, qui démarre automatiquement.

Contrôler les craquements et détérioration éventuels. Changer, si c'est nécessaire. Contrôler le bon serrage des pinces de flexibles et des écrous de montage du radiateur.

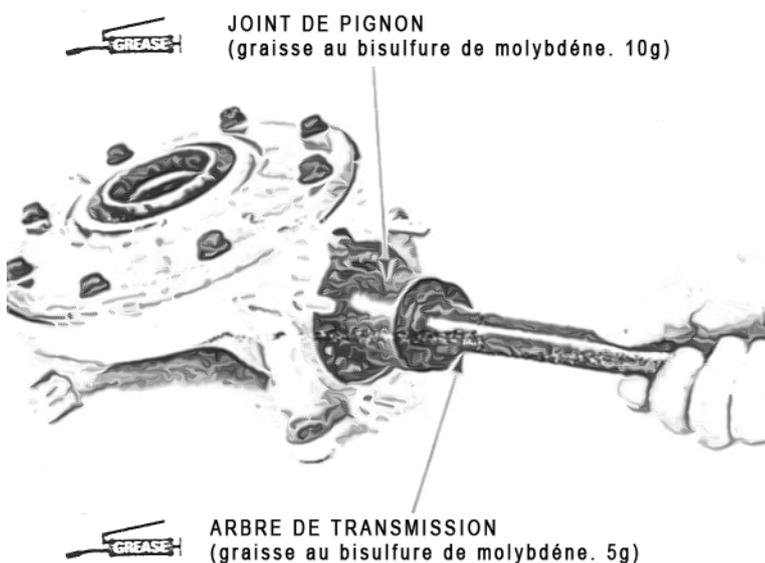


JOINT D'ARBRE DE TRANSMISSION

Déposer le logement de pignon secondaire et l'arbre de transmission à partir du joint de pignon (Chapitre 14).

Graisser les cannelures de l'arbre de transmission et du joint de pignon avec de la graisse au bisulfure de molybdène.

Reposer l'arbre de transmission et le logement de pignon secondaire (Chapitre 14).



HUILE DE TRANSMISSION SECONDAIRE

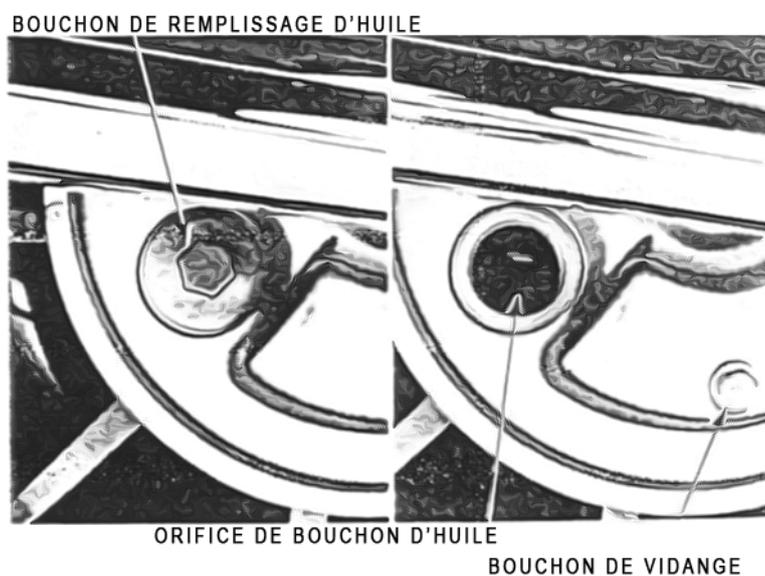
CONTRÔLE

Placer la motocyclette sur la béquille centrale sur un soi plat. Enlever le bouchon de remplissage d'huile. Vérifier que le niveau d'huile est légèrement inférieur au rebord inférieur de l'orifice du bouchon de remplissage d'huile.

Contrôler s'il y a des fuites, en cas de bas niveau. Verser de l'huile recommandée propre par l'orifice de remplissage d'huile jusqu'à atteindre le rebord inférieur.

VIDANGE

Avec la motocyclette sur la béquille centrale, placer un récipient sous la transmission secondaire. Enlever le bouchon de remplissage et le bouchon de vidange. Faire tourner la roue à la main pour vidanger toute huile résiduelle.



S'assurer que la rondelle. d'étanchéité est en bon état et poser le bouchon de vidange.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m

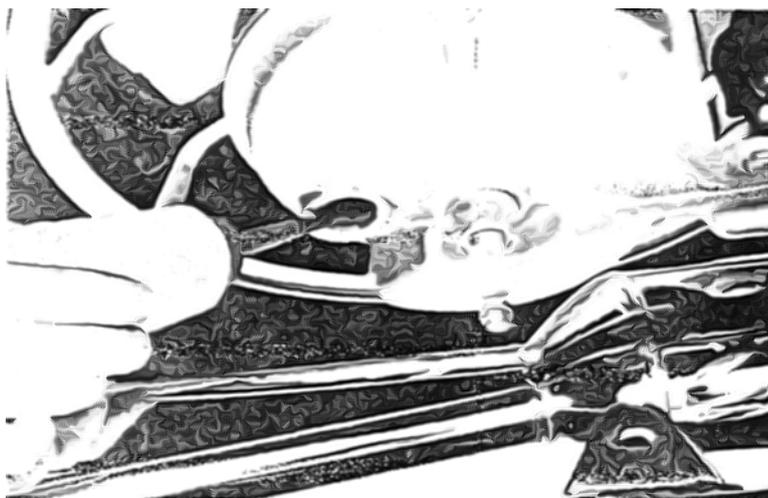
(1.0-1,4 kg-m)

Remplir le logement de pignon avec l'huile de pignon recommandée. Laisser l'huile se répandre autour des dents de pignon et des roulements 2-3 minutes et contrôler le niveau. Placer le bouchon de remplissage.

CONTENANCE D'HUILE: 130 cm³

HUILE RECOMMANDÉE:

Huile pour pignons hypoides SAE 30, API GL-5



MARQUE DE NIVEAU SUPERIEUR

BATTERIE

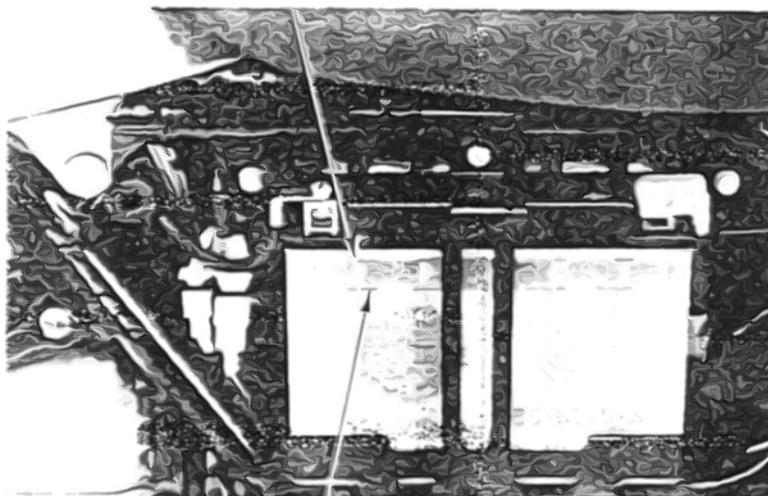
Placer la motocyclette sur la béquille centrale sur un sol plat.

Déposer le cache de gauche.

Contrôler le niveau de liquide de batterie dans chaque compartiment.

Lorsque le niveau de liquide est proche du niveau inférieur.

remplir d'eau distillée jusqu'au niveau supérieur.



MARQUE DE NIVEAU INFERIEUR

NOTE

N'ajouter que de l'eau distillée. L'eau du robinet raccourcirait la durée de vie de la batterie.

Changer la batterie en cas de formation de sulfures ou si des sédiments s'accumulent sur le fond.

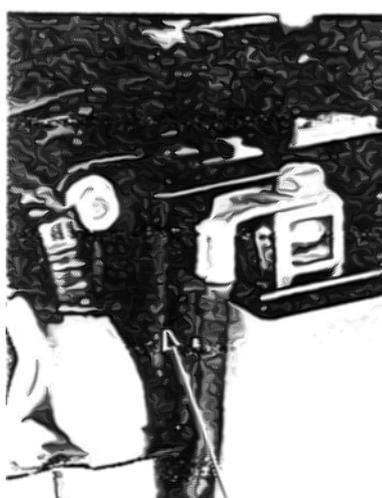
S'assurer que le tube de reniflard de batterie est acheminé comme l'indique l'illustration sur l'étiquette de précautions de la batterie.

NOTE

Placer une fine épaisseur de graisse sur les bornes de batterie en mettant la batterie en place.

ATTENTION

L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique. Protéger vos yeux, votre peau, et vos vêtements. Si électrolyte atteint vos yeux, les laver copieusement à l'eau et voir un médecin immédiatement.



TUBE DE RENIFLARD

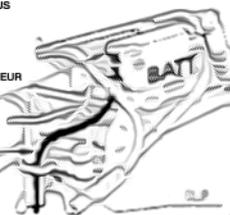
ETIQUETTE DE PRECAUTION DE LA BATTERIE

ATTENTION

POSITIONNER LES TUBES COMME CI-DESSOUS

COUDE DE BATTERIE D'ACCUMULATEUR

TUBE DE BATTERIE



INTRODUIRE SOLIDEMENT LE TUBE DE BATTERIE

LIQUIDE DE FREIN

Contrôler le niveau des réservoirs de liquide de frein avant et arrière. Si le niveau est proche du niveau inférieur, déposer le couvercle et le diaphragme. Remplir le réservoir de liquide de DOT 4 jusqu'à la marque de niveau supérieur.

NOTE

La marque de niveau supérieur du réservoir de liquide de frein avant se trouve à l'intérieur du réservoir.

Contrôler la présence éventuelle de fuites sur la totalité du circuit en cas de bas niveau.

PRECAUTION

- Ne pas enlever le couvercle tant que le guidon n'a pas été tourné de façon à ce que le réservoir soit horizontal.
- Ne pas mélanger différentes sortes de liquides, car ils ne sont pas compatibles.
- Eviter de renverser du liquide sur les surfaces peintes et le pare-brise. Placer un chiffon sur les surfaces peintes et le pare-brise à chaque entretien du circuit.

Se reporter au chapitre 15 pour la procédure de purge des freins.

USURE DES PLAQUETTES DE FREINS

CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT

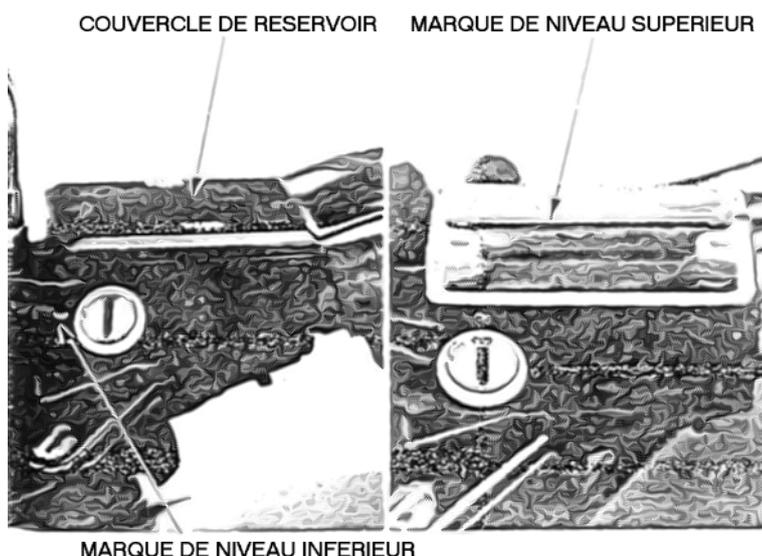
Contrôler les plaquettes à l'œil nu à partir du sens de la flèche.

Changer les plaquettes de freins si le sillon d'usure sur les plaquettes atteint le bord du disque de frein.

PRÉCAUTION

- Toujours remplacer les plaquettes par paire pour obtenir une pression équilibrée sur le disque.

Se reporter au chapitre 15 pour le changement de plaquettes de freins.



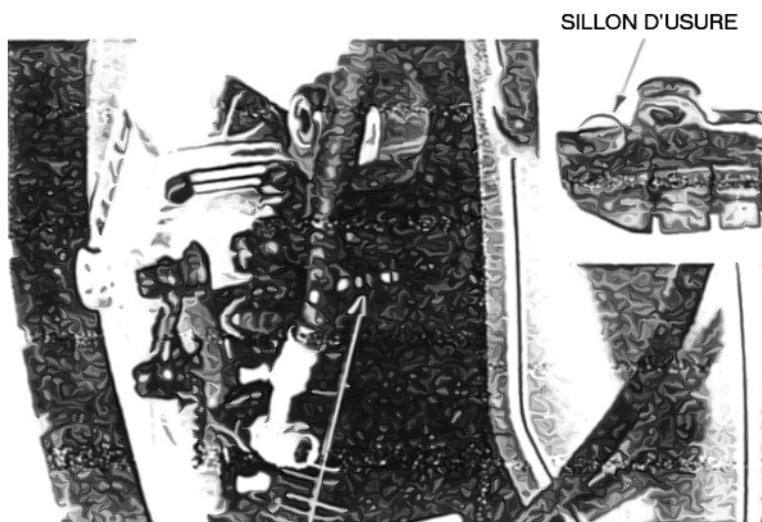
COUVERCLE DE RESERVOIR MARQUE DE NIVEAU SUPERIEUR

MARQUE DE NIVEAU INFÉRIEUR



MARQUE DE NIVEAU SUPERIEUR

MARQUE DE NIVEAU INFÉRIEUR



SILLON D'USURE

FLECHE

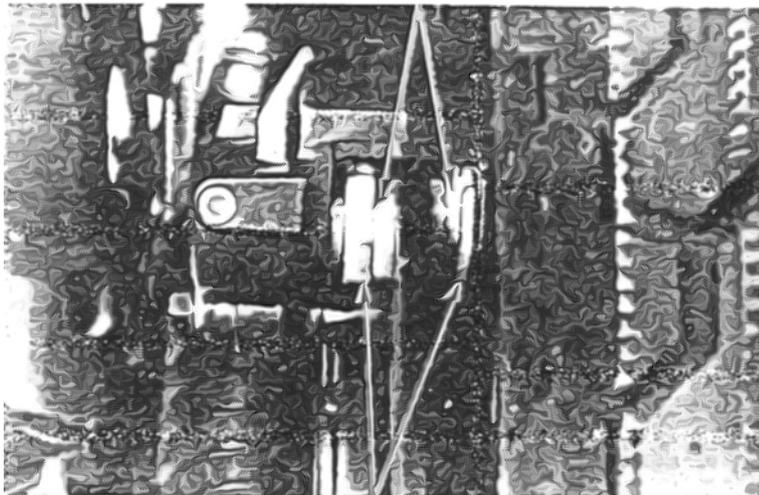
CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIERE

Déposer le sac de selle gauche.
Contrôler les plaquettes à l'œil nu de l'arrière de l'étrier.
Changer les plaquettes si le sillon d'usure sur les plaquettes atteint le bord du disque de frein.

PRÉCAUTION

- *Toujours remplacer les plaquettes par paire pour obtenir une pression équilibrée sur le disque.*

SILLON D'USURE



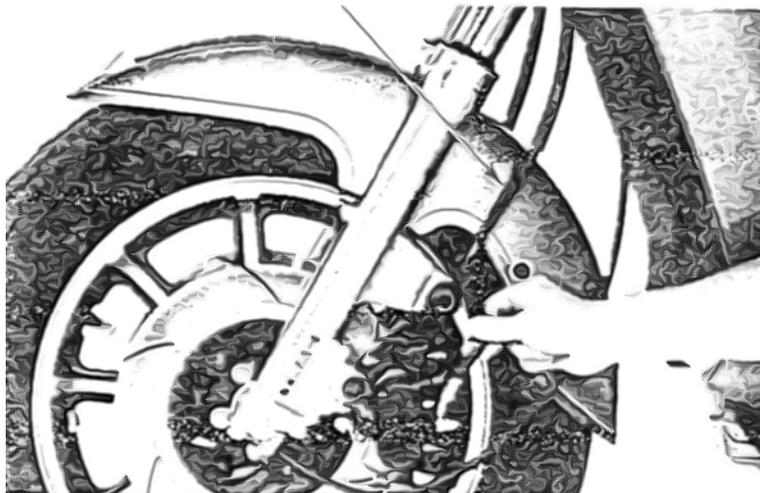
PLAQUETTES DE FREIN

CIRCUIT DE FREINAGE

Contrôler les conduits métalliques des flexibles de freins et les fixations aux cas éventuels de détérioration, craquements, signes de fuites. Resserrer toute fixation desserrées.

Changer les conduits métalliques de flexibles et les fixations comme nécessaire.

FLEXIBLE DE FREIN

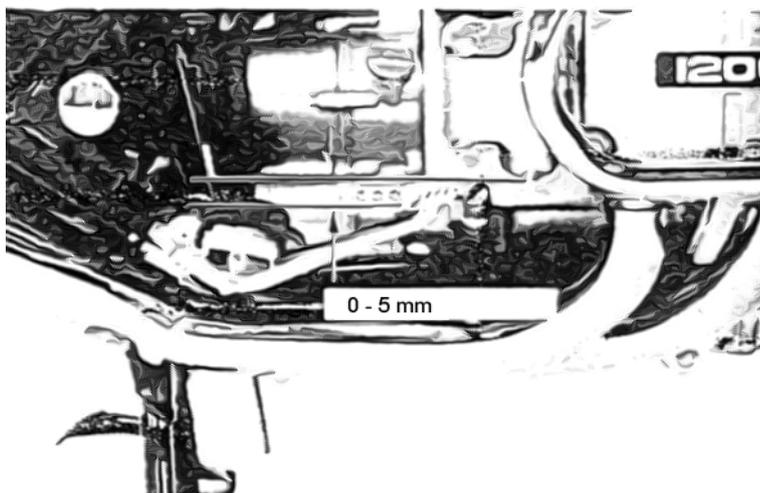


HAUTEUR DE LA PEDALE DE FREIN

Régler la hauteur de la pédale de frein pour que la pédale soit à 0-5 mm au dessus de la surface supérieure du repose-pied.

PRÉCAUTION

- *Une hauteur incorrecte de la pédale de frein peut faire frotter les freins.*



Pour régler la hauteur, desserrer le contre-écrou et tourner la tige de poussée du maître cylindre. Serrer le contre-écrou.

NOTE

Régler l'interrupteur de stop (en dessous) après avoir réglé la hauteur de la pédale.

CONTACTEUR DE FEU STOP

Régler l'interrupteur de stop de telle façon que la lumière s'allume lorsqu'on presse la pédale de frein et que le freinage commence.

Régler en maintenant le corps de l'interrupteur et en tournant l'écrou de réglage. Ne pas tourner le corps d'interrupteur.

NOTE

L'interrupteur de stop du frein avant ne nécessite pas de réglage.

ORIENTATION DU PHARE

NOTE

Régler le faisceau de phare conformément aux lois et réglementations locales.

ATTENTION

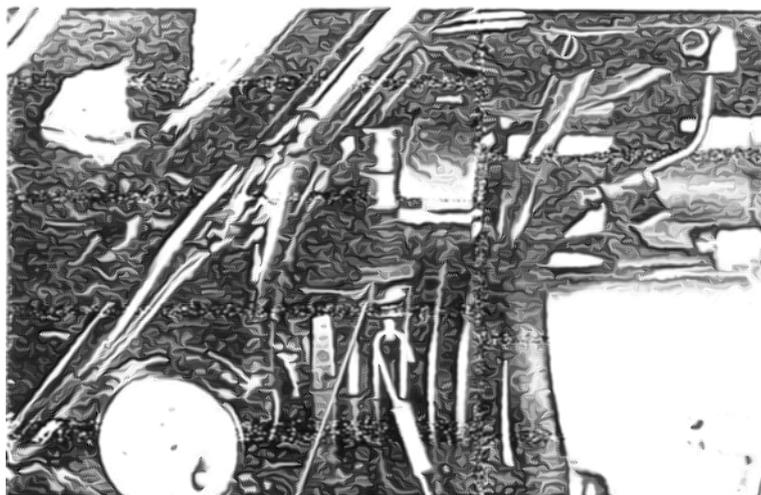
Un phare incorrectement réglé peut aveugler les conducteurs en sens opposé, et peut ne pas éclairer suffisamment la route pour la sécurité.

Pour régler le phare verticalement, tourner la molette de réglage du phare.

TIGE DE POUSSEE

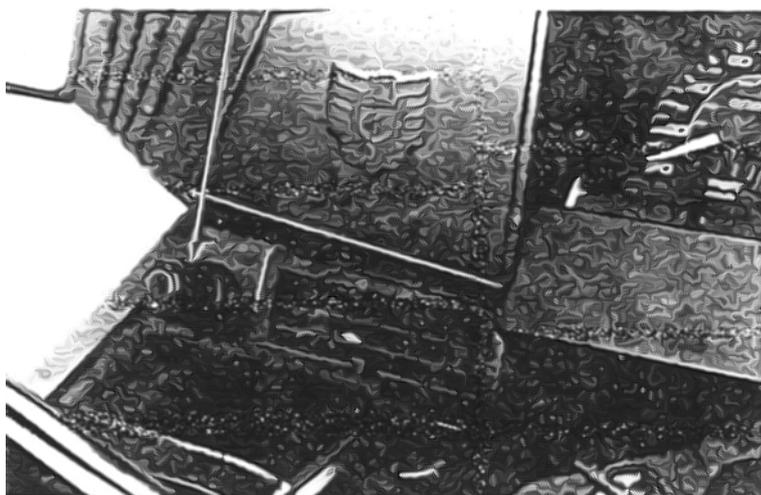


CONTRE-ECROU



ECROU DE REGLAGE

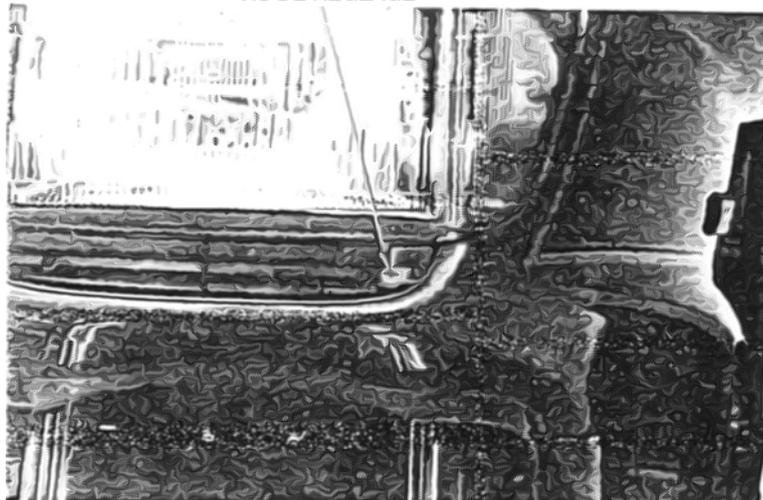
MOLETTE DE REGLAGE DU PHARE



Pour régler le phare horizontalement, tourner la vis de réglage.

S'assurer que toutes les lumières fonctionnent correctement.

VIS DE REGLAGE



LIQUIDE D'EMBRAYAGE

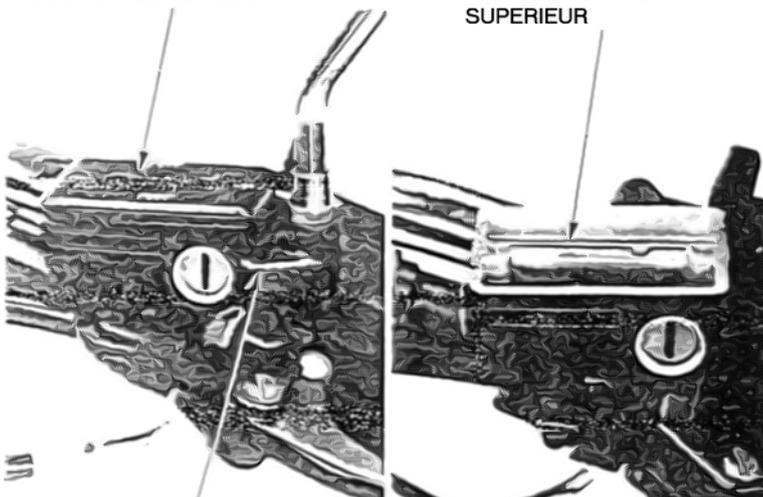
Contrôler le niveau de liquide d'embrayage. Si le niveau est inférieur à la marque de niveau inférieur, contrôler la présence éventuelle de fuites dans le circuit. Déposer les vis du bouchon de réservoir et le bouchon. Remplir le réservoir de LIQUIDE DE FREIN DOT 4 jusqu'à la marque de niveau supérieur.

PRECAUTION

- *Ne pas déposer le couvercle tant que le guidon n'a pas été tourné pour amener le réservoir d'horizontale.*
- *Ne pas mélanger différents types de liquides, car ils ne sont pas compatibles.*
- *Éviter de renverser du liquide sur les surfaces peintes et le pare-brise. Placer un chiffon sur les surfaces peintes et le pare-brise à chaque entretien du circuit.*

COUVERCLE DE RESERVOIR

MARQUE DE NIVEAU SUPERIEUR



MARQUE DE NIVEAU INFERIEUR

CIRCUIT D'EMBRAYAGE

Contrôler le flexible, le conduit métallique et les fixations d'embrayage aux cas éventuels de détérioration, craquements et signes de fuites. Serrer toutes les fixations desserrées. Changer les flexibles, le conduit métallique et les fixations comme nécessaire.



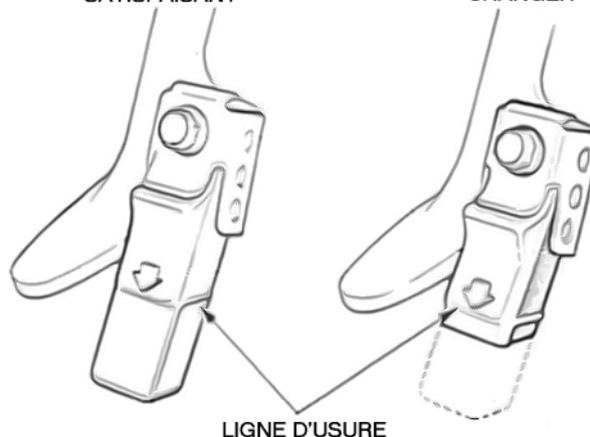
FLEXIBLE D'EMBRAYAGE

BÉQUILLE LATÉRALE

Contrôler l'usure ou la détérioration des patins en caoutchouc. Si l'usure atteint la ligne d'usure, changer pour un patin marqué "Plus de 125 kg seulement".

SATISFAISANT

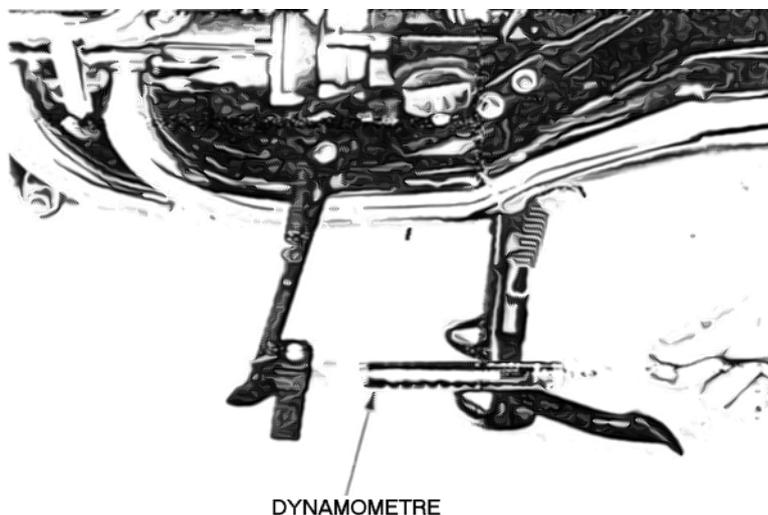
CHANGER



Contrôler l'endommagement et la perte de tension éventuels du ressort de béquille latérale.
Contrôler l'endommagement éventuel et la liberté de mouvement de la béquille latérale.

S'assurer que la force nécessaire à la fermeture de la béquille latérale est comprise entre 2.0 et 3.0 kg, en tirant avec un dynamomètre de la façon indiquée.

Graisser le pivot de béquille latérale.



SUSPENSION

ATTENTION

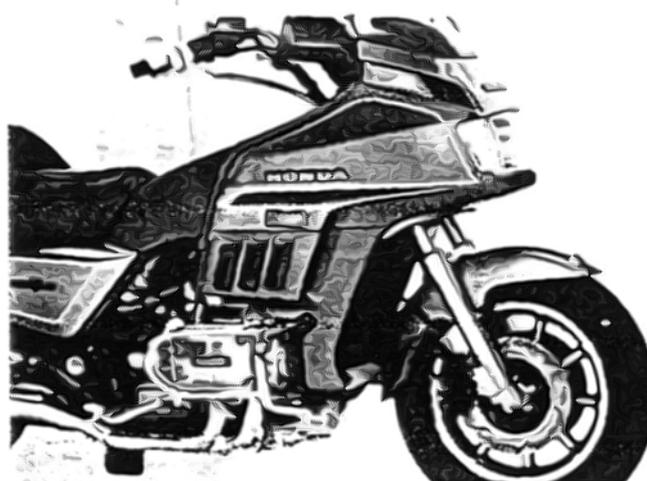
Ne pas utiliser un véhicule avec une suspension défectueuse. Des pièces de suspension desserrées, usées ou endommagées gênent la stabilité du véhicule et le contrôle du pilote sur lui.

AVANT

Contrôler le fonctionnement des fourches avant en les comprimant plusieurs fois.

Contrôler endommagements ou fuites éventuels sur toute la fourche. Changer les composants endommagés qui ne peuvent pas être réparés.

Serrer tous les écrous et boulons.



Contrôler la pression de la fourche avant lorsque la fourche est froide.

Placer la motocyclette sur la béquille centrale.

Enlever tous les capuchons de valves d'air et mesurer la pression d'air.

Contrôler la pression d'air au moyen de la jauge du tableau de bord (GL1200A).

PRESSION D'AIR: 0-40 kPa (0-0,4 kg/cm²)

NOTE

Un peu de pression sera perdue pendant la vérification (sauf GL1200A).

Déterminer la quantité et compenser de façon adéquate.

ARRIERE

Placer la motocyclette sur la béquille centrale.

Contrôler tout endommagement éventuel du bras oscillant. Secouer la roue arrière avec force latéralement pour contrôler l'usure des roulements de bras oscillants. Changer les roulements s'il y a du jeu.

Contrôler la présence éventuelle de fuite ou d'endommagement des amortisseurs.

Contrôler la détérioration et les craquements éventuels sur les flexibles d'air.

Changer les pièces comme d est nécessaire.

Serrer tous les écrous et boulons.

Enlever le capuchon de valve d'air et contrôler la pression d'air.

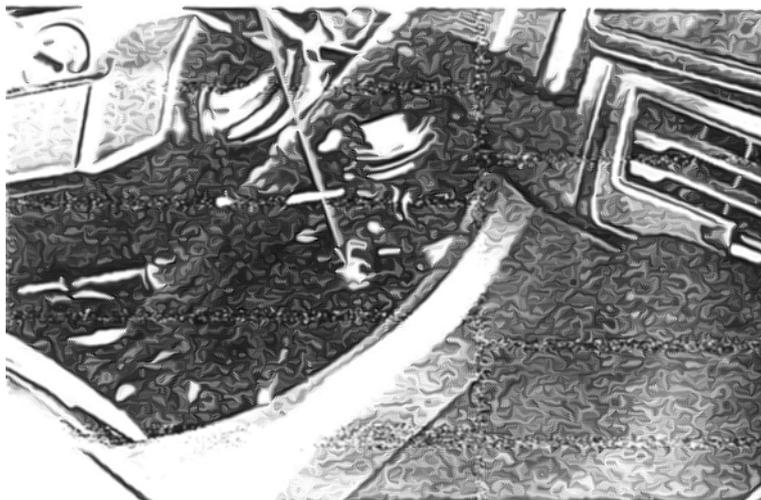
Contrôler la pression d'air au moyen de la jauge du tableau de bord (GL1200A).

PRESSION D'AIR: 200-400 kPa (2,0-4,0 kg/cm²)

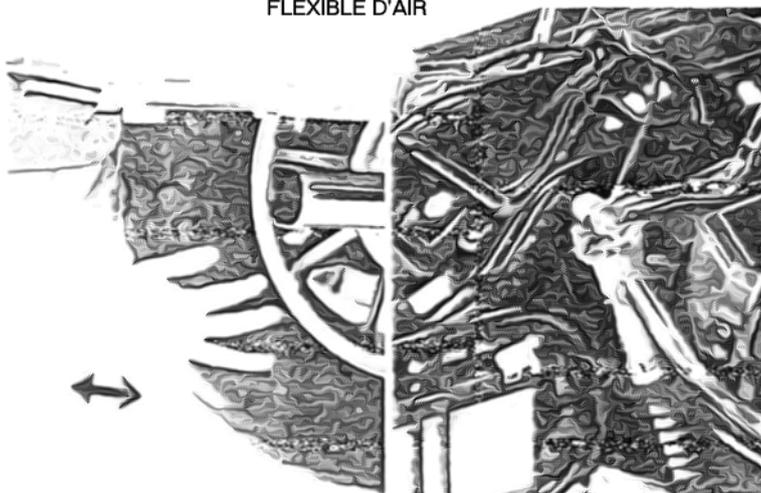
NOTE

Un peu de pression sera perdue pendant la vérification (sauf GL1200A). Déterminer la quantité et compenser de la façon adéquate.

CAPUCHON DE VALVE D'AIR



FLEXIBLE D'AIR

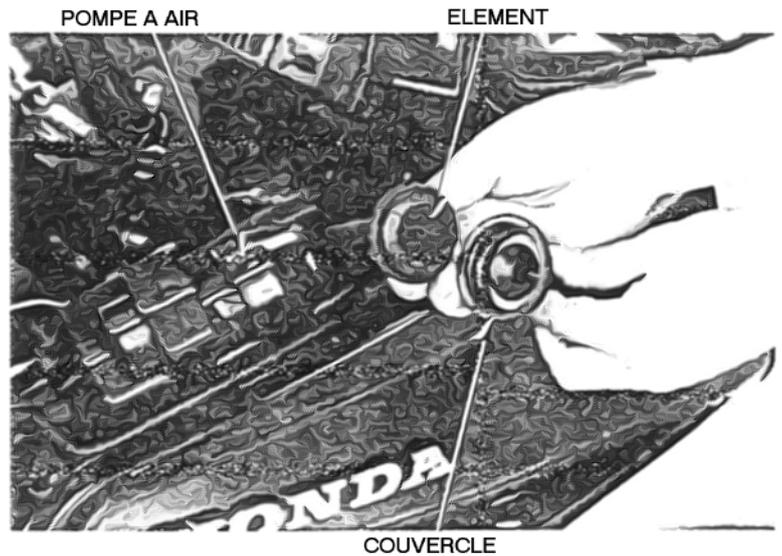


CAPUCHON DE VALVE D'AIR



ELEMENT DE POMPE A AIR (GL1200A)

Enlever la poche de droite et déposer le filtre de pompe a air. Séparer le logement de filtre et déposer l'élément.



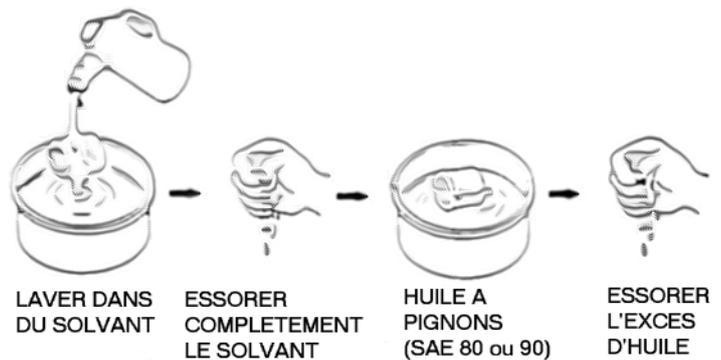
Laver l'élément dans du solvant non-inflammable propre et le laisser sécher complètement.

ATTENTION

Ne jamais utiliser d'essence ou de solvants à faible point d'éclair pour nettoyer l'élément. Un incendie ou une explosion pourrait en résulter.

Faire tremper l'élément dans de l'huile à pignons propre (SAE 80 ou 90) et essorer l'excès.

Remettre en place l'élément dans son logement et pousser le capuchon sur l'élément jusqu'à ce qu'il se referme avec un déclic.

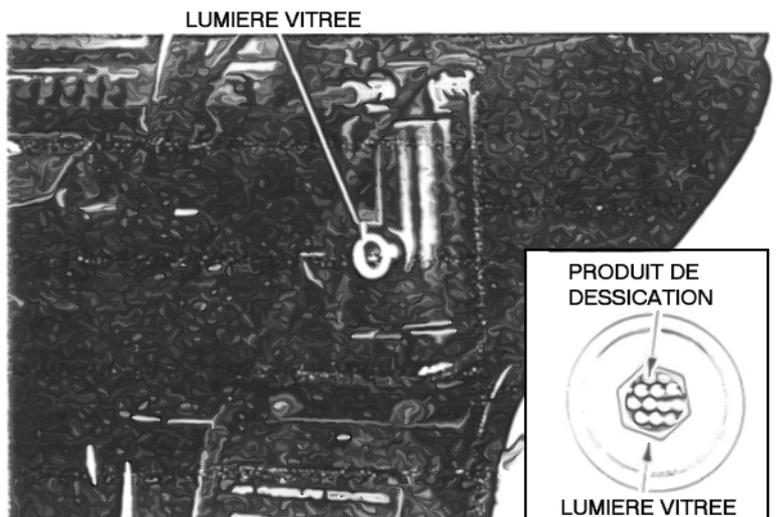


DESSICATEUR D'AIR (GL1200A)

Déposer la poche de droite du carénage et sortir le couvercle du dessiccateur.

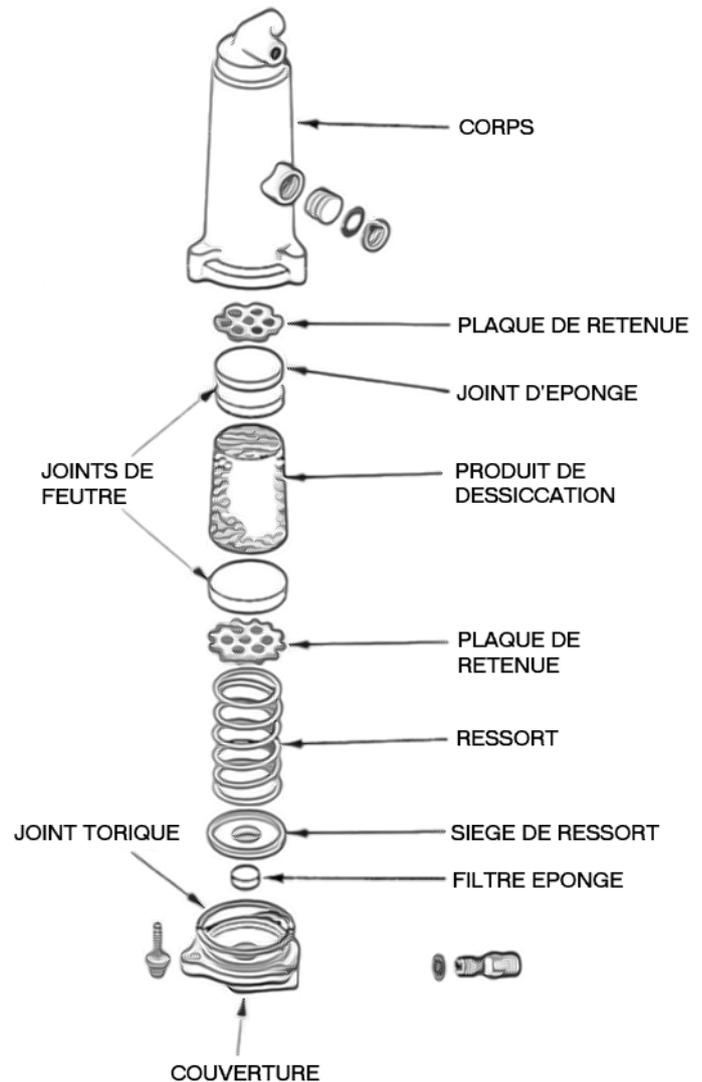
Contrôler la couleur du produit de dessiccation par la lumière vitrée. Le produit de dessiccation doit être bleu.

Si le produit de dessiccation est incolore, débrancher les flexibles d'air et déposer le dessiccateur.



Déposer les trois vis et déposer le couvercle du dessiccateur.
 Déposer le ressort et le siège de ressort.
 Déposer la plaque de retenue et le joint de feutre.
 Mettre au rebut le produit de dessiccation.
 Déposer les joints de feutre et le joint d'éponge, et la plaque de retenue.
 Nettoyer l'intérieur du corps du dessiccateur avec un tissu propre.

Mettre en place la plaque de retenue et le joint.
 Remplir un produit de dessiccation neuf et mettre le joint de feutre en place.
 Mettre en place la plaque de retenue, le ressort et le siège de ressort.
 Nettoyer et sécher le filtre éponge.
 Mettre en place le filtre éponge dans le couvercle au dessiccateur.
 Mettre en place le couvercle du dessiccateur et serrer les vis solidement
 Mettre en place le dessiccateur et la poche droite du carénage.



ECROUS, BOULONS, FIXATIONS

Vérifier que tous les boulons et écrous du cadre sont serrés au bon couple (Page 01-06) et aux intervalles indiqués par le calendrier d'entretien (Page 03-04).
 Contrôler toutes les goupilles fendues, les joncs de sécurité, les pinces de flexibles, et les fixations de câbles.

ROUES

NOTE

La pression des pneus doit être contrôlée lorsque les pneus sont FROIDS.

Rechercher coupures, clous enfoncés ou autres objets dans les pneus.

PNEUS ET PRESSIONS RECOMMANDÉS: kg/cm²

		Avant	Arrière
Taille du pneu		130/90-16 67H	50/90-15 74H
Pression a froid	Seul	2,25	2,25
	Avec passager	2,25	2,80
Marque	MICHELIN	A48	M48
	DUNLOP	F11	K627

Contrôler l'usure de la jante sur les roues avant et arrière (Chapitre 12).

Mesurer la profondeur des sculptures au centre des pneus.

Changer les pneus si la profondeur des sculptures atteint ces limites:

Profondeur minimale des sculptures:

Avant: 1.5 mm

Arrière: 2.0 mm

ROULEMENTS DE TÊTE DE FOURCHE

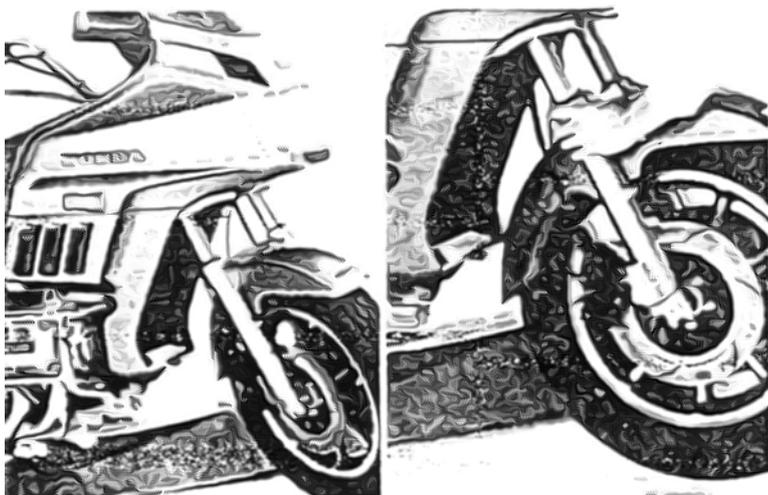
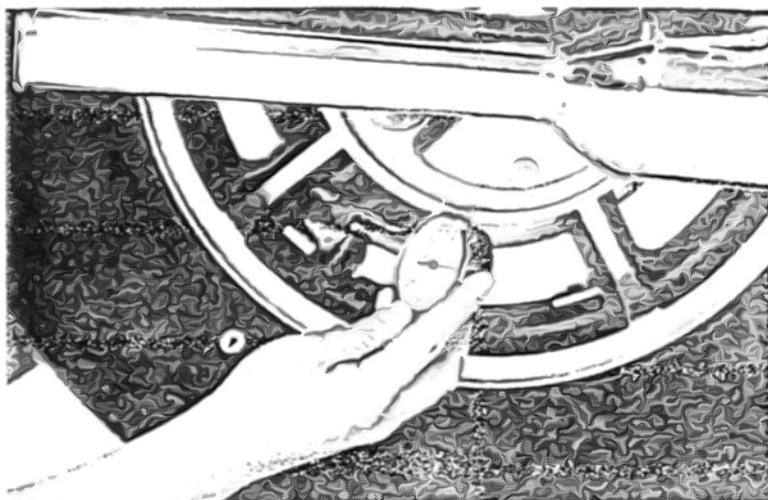
Lever la roue avant en plaçant un cric sous le moteur.

Tout en maintenant les glissières de fourche, vérifier que la roue avant tourne régulièrement et sans obstructions de l'extrême gauche à l'extrême droite. Pousser et tirer sur les glissières pour s'assurer qu'il n'y a ni jeu excessif ni desserrage.

Si les roulements de tête de fourche ne satisfont pas à ces essais, contrôler l'endommagement éventuel et régler.

NOTE

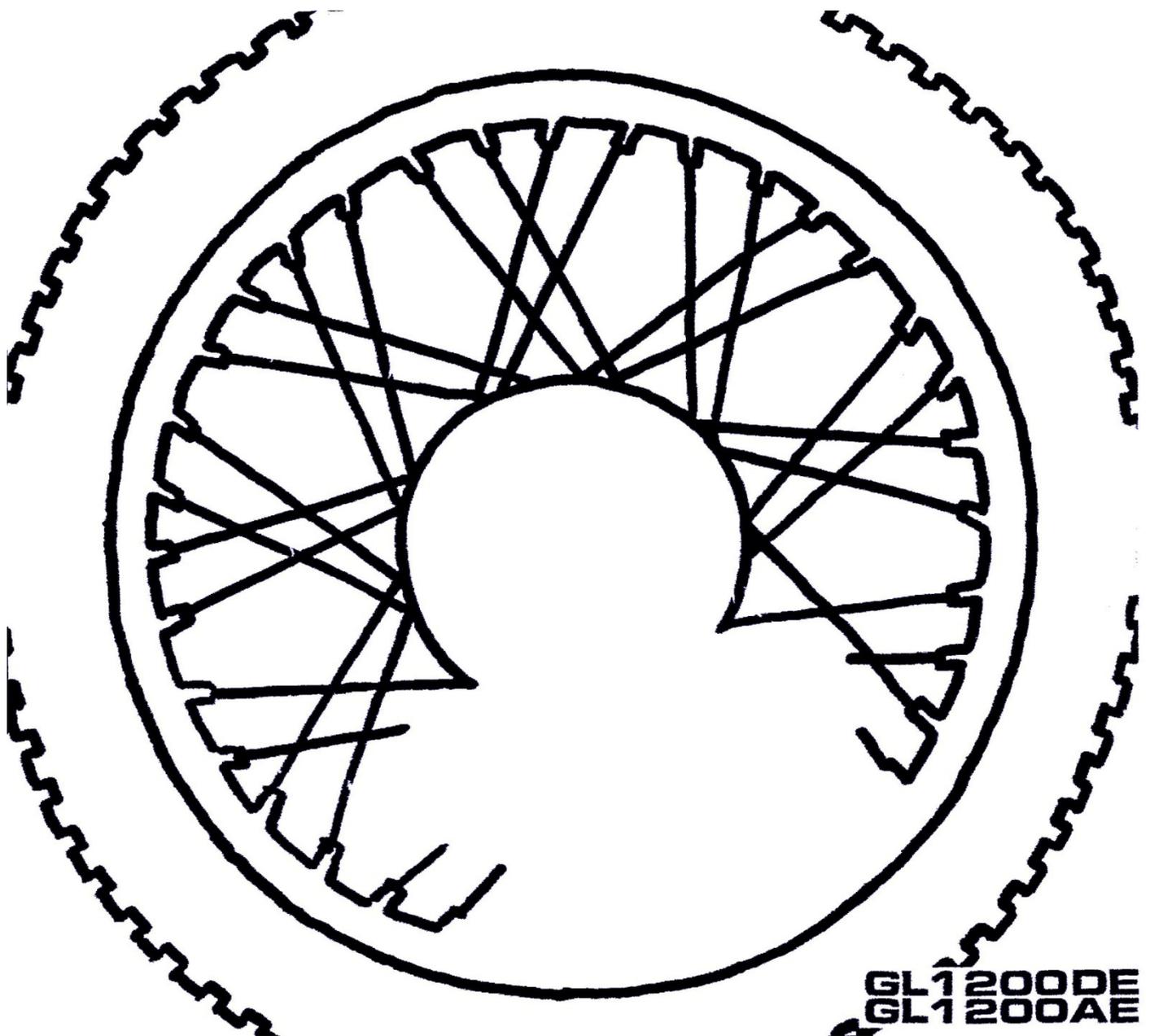
Vérifier que les câbles de commande sont correctement acheminés et qu'ils n'interfèrent pas avec la direction.



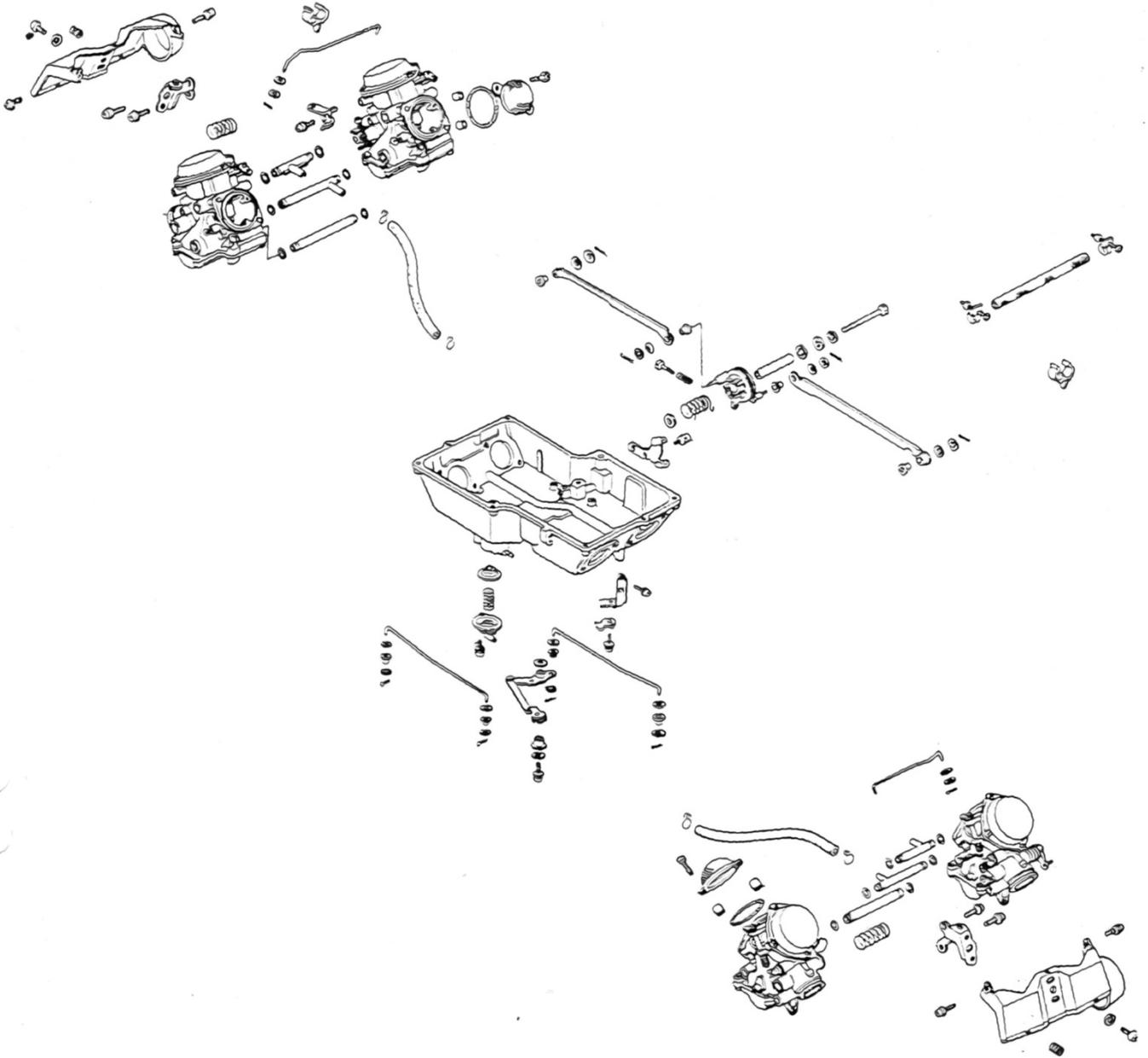
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D** **GL1200A**



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	04-01	MONTAGE DU CARBURATEUR	04-12
DÉPISTAGE DES PANNES	04-02	MISE EN PLACE DU CARBURATEUR	04-14
DÉPOSE DU CARBURATEUR	04-03	RÉGLAGE DE VIS PILOTE	04-16
SÉPARATION DU CARBURATEUR	04-05	RÉSERVOIR D'ESSENCE	04-16
DÉMONTAGE DU CARBURATEUR	04-07	POMPE À ESSENCE	04-18
TRINGLERIE DES GAZ	04-11	SOUPAPE DE COUPURE D'AIR LENT	04-19

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GÉNÉRALITÉS

ATTENTION

L'essence est extrêmement inflammable et même explosive dans certaines conditions. Travailler dans un local bien ventilé. Ne pas fumer ni ne permettre des flammes ou des étincelles dans la zone de travail.

- Se reporter au chapitre 03 pour le réglage des câbles des gaz et de starter.
- Les chambres de dépression peuvent être déposées sans déposer l'assemblage de carburateur.
- Les chambres de flotteur ont des bouchons de vidange. Vidanger l'essence des chambres avant de déposer les carburateurs.
- Il est possible de déposer les chambres de flotteur sans séparer les carburateurs.
- Il est possible de déposer et de démonter les carburateurs sans déranger les vis de réglage de la fixation.
- Toujours remplacer les joints toriques et les goupilles par des neufs.

CARACTERISTIQUES

Type de carburateur	Type VD
Alésage de valve des gaz	32 mm
Alésage des venturi	30 mm
Régime de ralenti	950±100 tr/mn
Niveau de flotteur	7, 5 mm
Gicleur principal	N° 108
Gicleur de ralenti	N° 35
Numéro d'identification de moteur	VD63A
Débit de la pompe à essence	500 cm ³
Ralenti rapide	1 500-2500 tr/mn à la température normale de fonctionnement

COUPLES DE SERRAGE

Vis de bande de collecteur d'admission au carburateur	4-6 N.m (0,4-0,6 kg-m)
Boulon de montage de pompe à essence	8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)
Boulon de fixation de carburateur	8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)
Boulon de centre d'attache des gaz	4-6 N.m (0,4-0,6 kg-m)

OUTIL

Jauge de niveau de flotteur

07410-0010000

DÉPISTAGE DES PANNES**Le moteur tourne mais refuse de démarrer**

- Pas d'essence dans le réservoir
- Pas d'essence dans le carburateur
- Moteur noyé par l'essence
- Pas d'étincelle à la bougie (circuit d'allumage défectueux)
- Filtre à air bouché
- Prise d'air à l'admission
- Mauvais fonctionnement du starter
- Mauvais fonctionnement des gaz
- Garde incorrecte du câble de starter
- Aération de réservoir d'essence bouchée

Après une brûlure pendant la décélération

- Circuit d'allumage défectueux
- Soupape de coupure d'air lent défectueuse
- Mélange pauvre

Faible allumage à l'accélération

- Mauvais allumage
- Mélange pauvre

Retour d'allumage

- Mauvais allumage
- Mauvais fonctionnement du carburateur
- Mélange pauvre

Mélange pauvre

- Gicleurs d'essence bouchés
- Piston colle
- Valve de flotteur défectueuse
- Niveau de flotteur trop bas
- Aération de bouchon de réservoir
- Écran de tamis d'essence bouché
- Tuyau d'essence bouché
- Prise d'air à l'admission
- Pompe à essence bouchée ou défectueuse

Le moteur à un ralenti inégal, cale ou tourne mal

- Filtre à air bouché
- Panne d'allumage
- Carburateurs non synchronisés
- Essence polluée
- Prise d'air à l'admission
- Régime de ralenti incorrect
- Mélanose riche
- Mélange pauvre
- Faible compression
- Réglage incorrect de la vis pilote
- Soupape de coupure d'air lent défectueuse
- Valve de démarreur bloquée à la position ouverte

Faibles performances (conduite) et consommation d'essence élevée

- Circuit d'essence bouché
- Filtre à air bouché
- Panne d'allumage

Régime rapide de ralenti incorrect

- Garde de câble de starter incorrecte
- Valve de démarreur collée ou endommagée
- Conduit d'air de démarreur bouché
- Valve de démarreur non synchronisée

Mélange riche

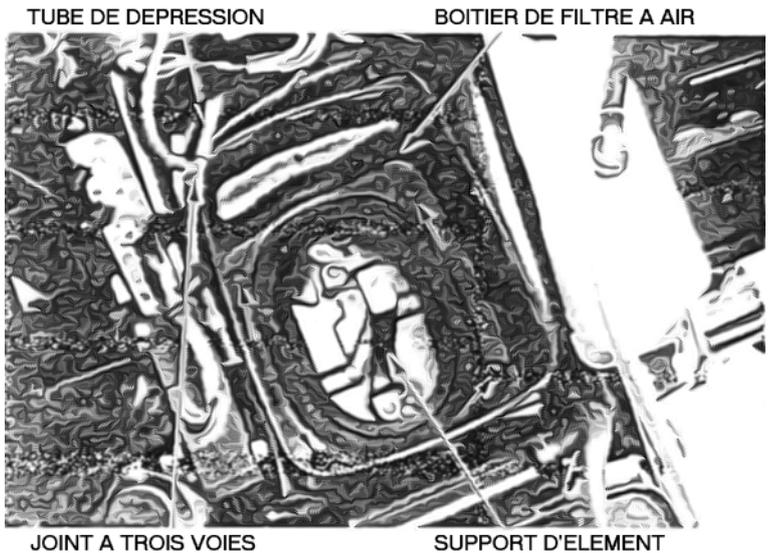
- Gicleurs d'air bouchés
- Valve de flotteur défectueuse
- Niveau de flotteur trop haut
- Valve de démarreur bloquée en position ouverte ou endommagée
- Filtre à air sale
- Aiguille et siège défectueux ou usés

DÉPOSE DU CARBURATEUR

Déposer les caches inférieurs du carénage, les caches internes le compartiment supérieur.
Déposer l'élément de Filtre à air.

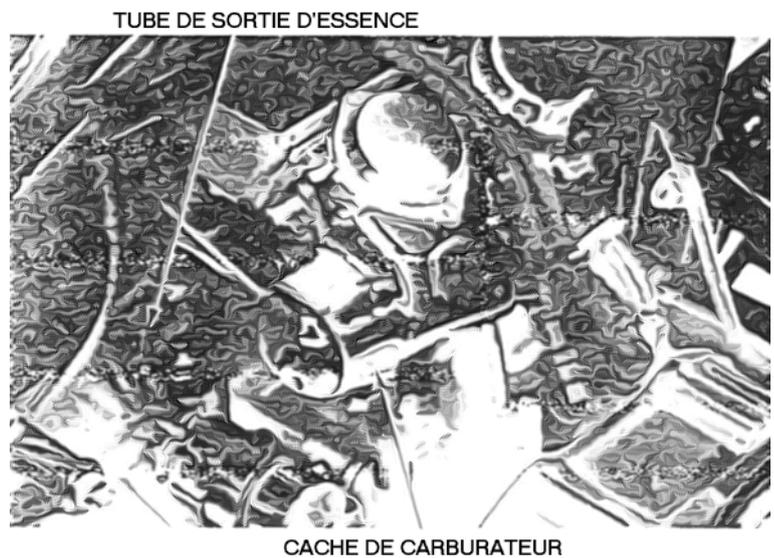
Déposer le boîtier de filtre à air en enlevant les quatre vis.

Déposer le support d'élément de la chambre d'air.
Déconnecter le tube de dépression du joint à trois voies.



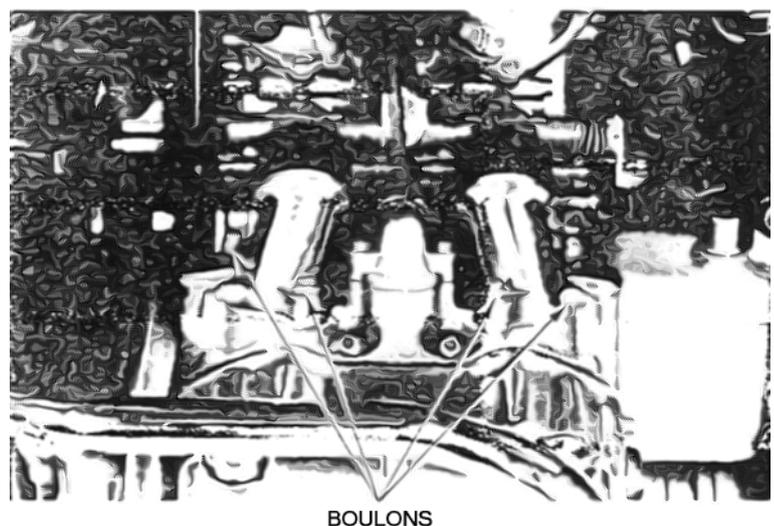
Déposer les caches de droite et de gauche du carburateur

Déconnecter le tube de sortie de la pompe à essence à la pompe.



Déconnecter les capuchons de bougies et les pinces de câbles électriques.

Déposer les huit boulons reliant les tubes d'admission à la culasse.



Desserrer les vis de bande et déposer les collecteurs d'admission du côté droit des carburateurs.

Déposer les quatre caoutchoucs d'étanchéité du collecteur d'admission.

Contrôler si les caoutchoucs d'étanchéité sont endommagés ou détériorés.

NOTE

Couvrir les lumières d'admission de la culasse d'un ruban ou d'un tissu propre afin d'empêcher de la poussière et des débris d'entrer dans les lumières d'admission.

Placer une serviette d'atelier par dessus la culasse de gauche pour éviter d'endommager le cache de culasse. Déplacer les carburateurs et la chambre d'air d'un seul tenant vers la gauche et déconnecter les câbles des gaz.

Desserrer la vis de pince de câble de starter et déconnecter le câble de starter de la tringlerie de starter.

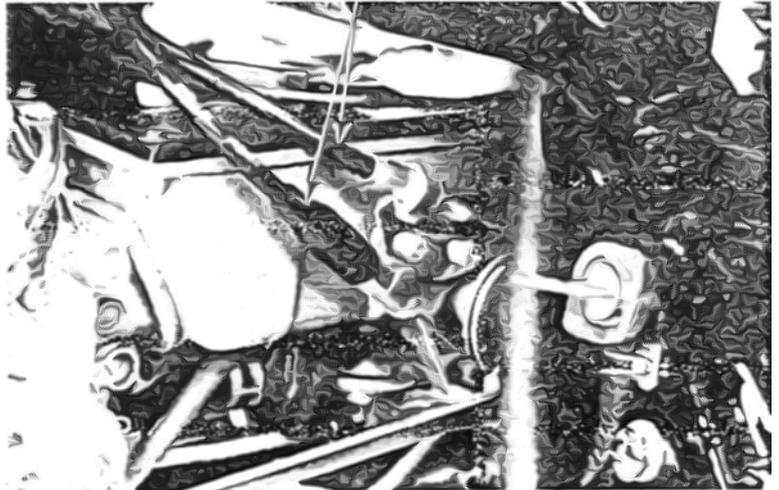
VIS DE BANDE

CAOUTCHOUC D'ETANCHEITE

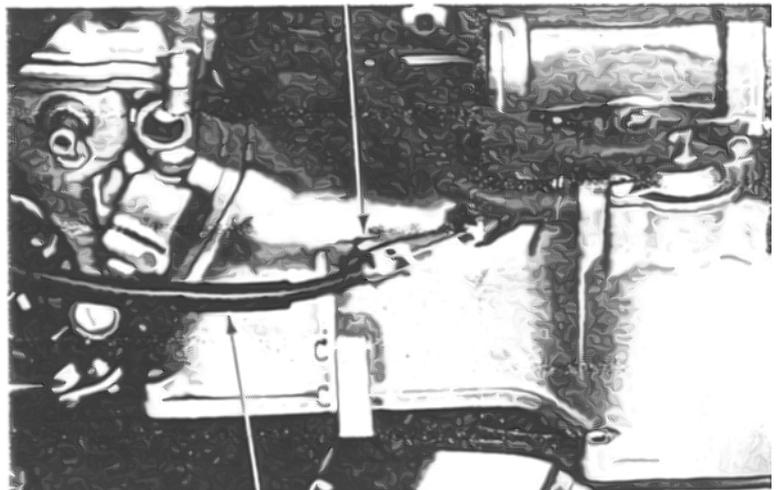


COLLECTEUR D'ADMISSION

CABLES DE GAZ



VIS



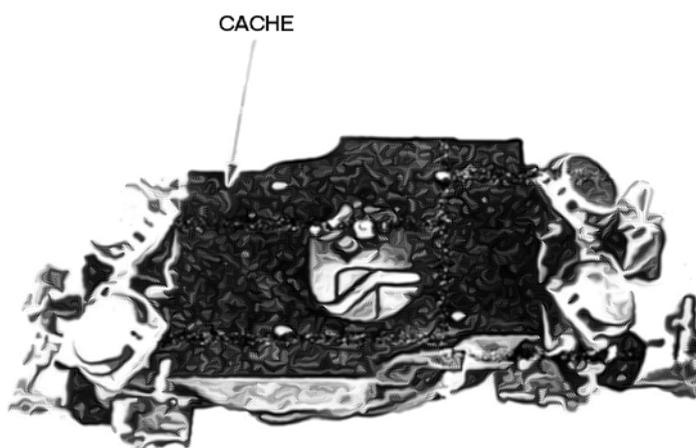
CABLE DE STARTER

Déposer le cache de la chambre d'air.

Desserrer les pinces de flexible et retirer les tubes d'admission et les accouplements de caoutchouc des carburateurs.

PRECAUTION

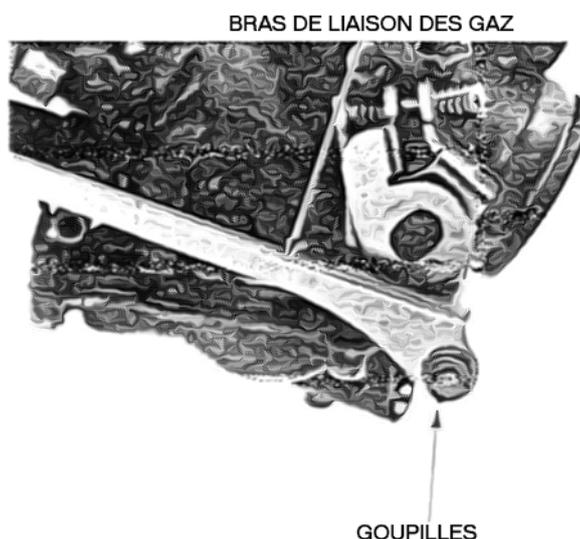
Ne pas tenter de séparer les accouplements de caoutchouc des tubes d'admission. Ils sont collés en place pour un alignement précis.



SEPARATION DU CARBURATEUR

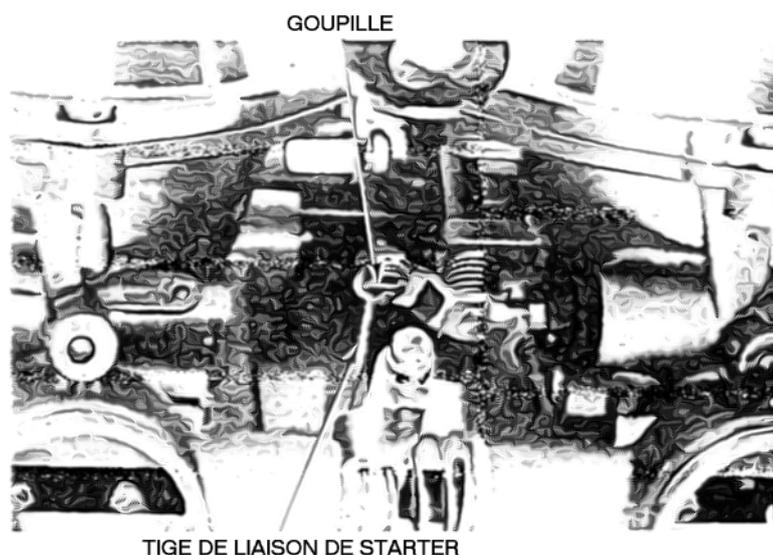
Déposer la goupille, les rondelles et le collier plastique au carburateur N° 3 ou 4.

Déconnecter le bras de liaison des gaz du carburateur



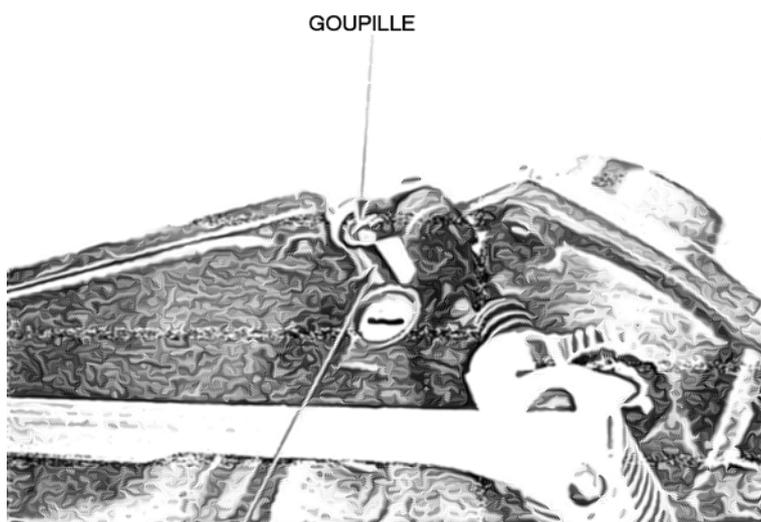
Déposer la vis de verrouillage les rondelles et les colliers plastiques de la tige de liaison de starter au niveau du bras de valve de démarreur au carburateur N° 1 ou 4.

Déconnecter la tige de liaison de starter du bras de valve de starter



Déposer la vis de goupilles et les rondelles de la tige secondaire de liaison de starter au carburateur N° 2 ou 3.

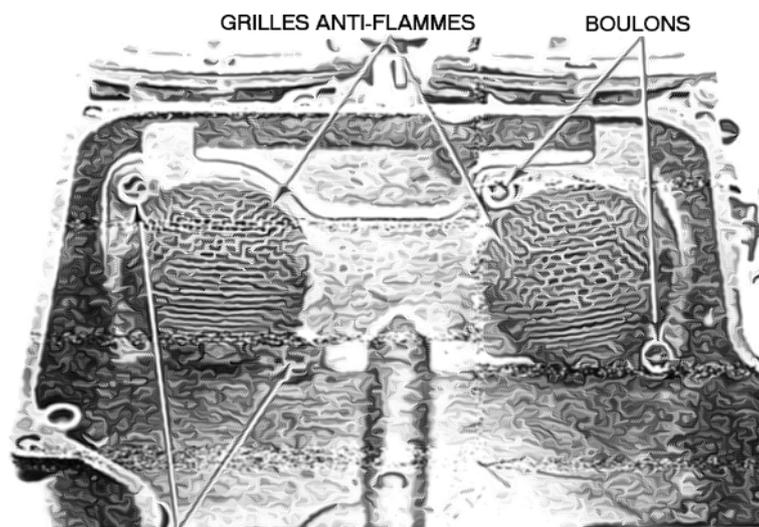
Déconnecter la tige secondaire de liaison de starter du bras de valve de démarreur.



TIGE SECONDAIRE DE LIAISON DE STARTER

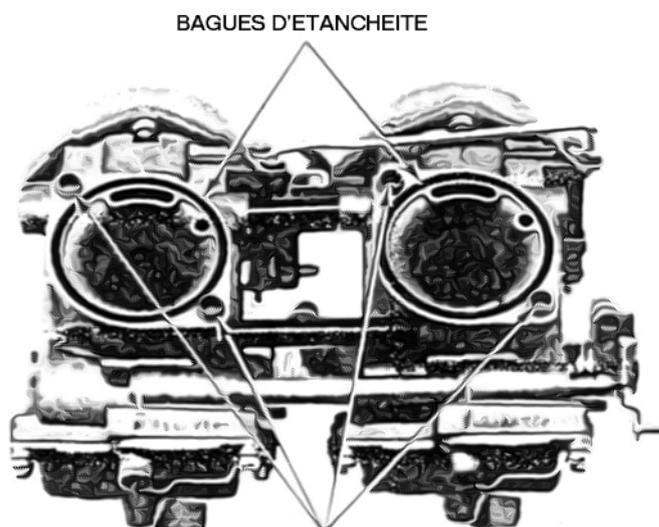
Déposer les quatre boulons fixant chaque carburateur à la chambre d'air.

Déposer les carburateurs à partir de la chambre d'air.



BOULONS

Déposer les bagues d'étanchéité et les vis de verrouillage de chaque carburateur.



VIS DE VERROUILLAGE

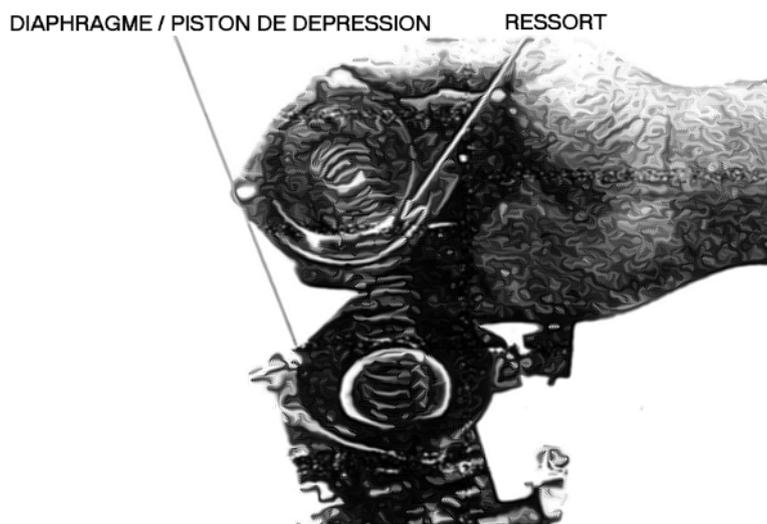
Séparer soigneusement les carburateurs un à un.

PRÉCAUTION

Les alésages de carburateurs doivent rester parallèles durant la séparation. Si les carburateurs sont tordus, les conduits d'essence ou d'air peuvent se tordre, provoquant une fuite d'essence ou d'air.

NOTE

Ne pas desserrer la vis de réglage de synchronisation du carburateur.

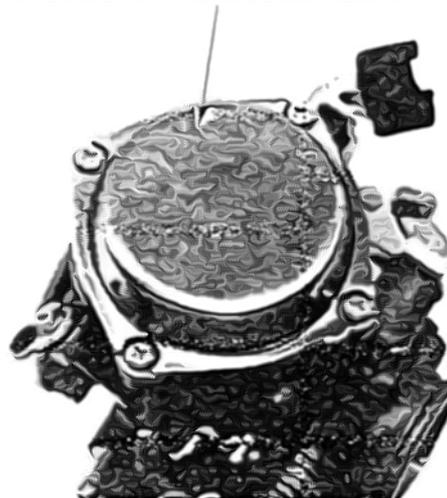


DEMONTAGE DU CARBURATEUR

DÉPOSE DE LA CHAMBRE DE DÉPRESSION

Déposer les quatre vis de cache de la chambre de dépression puis le cache.

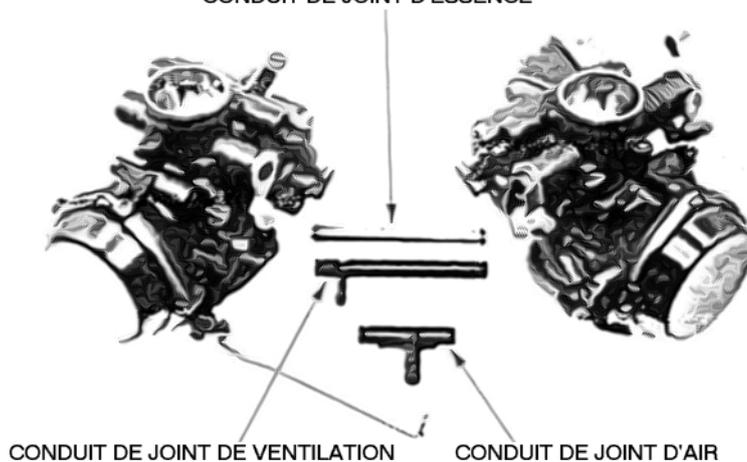
CACHE DE LA CHAMBRE DE DÉPRESSION



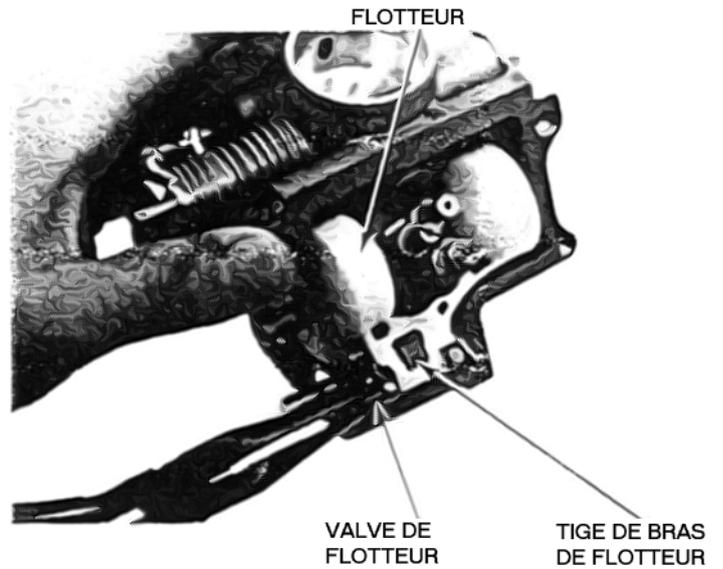
Déposer le segment de compression, le diaphragme et le piston de dépression.

Contrôler le piston de dépression pour usure, chocs, éraflures ou autres endommagements. Contrôler la présence éventuelle de détérioration et déchirures sur le diaphragme. S'assurer que le piston monte et descend librement dans le carburateur.

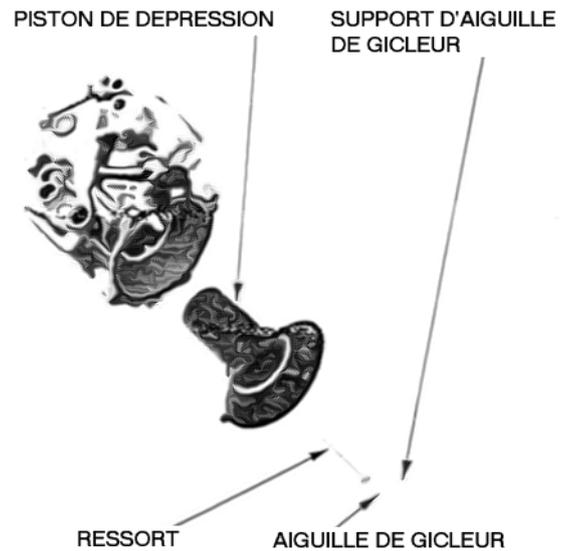
CONDUIT DE JOINT D'ESSENCE



Pousser le support d'aiguille de gicleur vers l'intérieur et le tourner de 60 degrés avec un tournevis. Retirer ensuite le support d'aiguille de gicleur, le ressort et l'aiguille de gicleur du piston.



Vérifier si l'aiguille de gicleur n'est pas trop usée à l'extrémité, tordue ou endommagée.

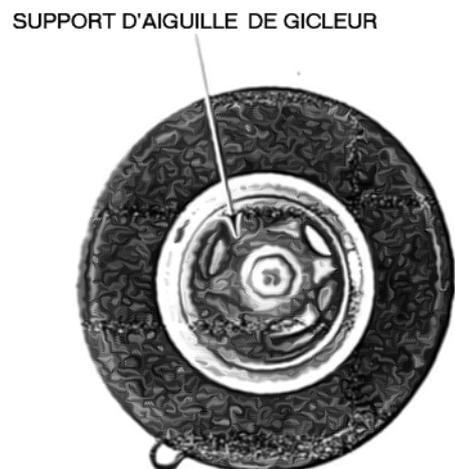


DÉPOSE DE LA CHAMBRE DE FLOTTEUR

Déposer le corps de chambre de flotteur.

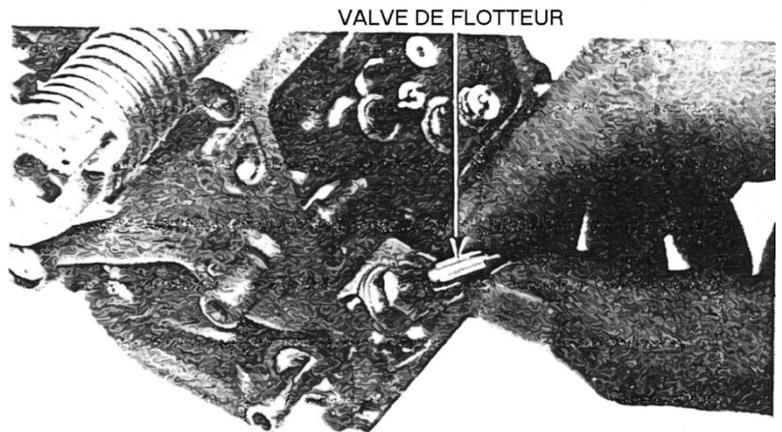
Retirer la tige de bras de flotteur avec une paire de pinces.

Déposer le flotteur et la valve de flotteur.



Vérifier la présence éventuelle de sillons et heurts sur la valve flotteur.

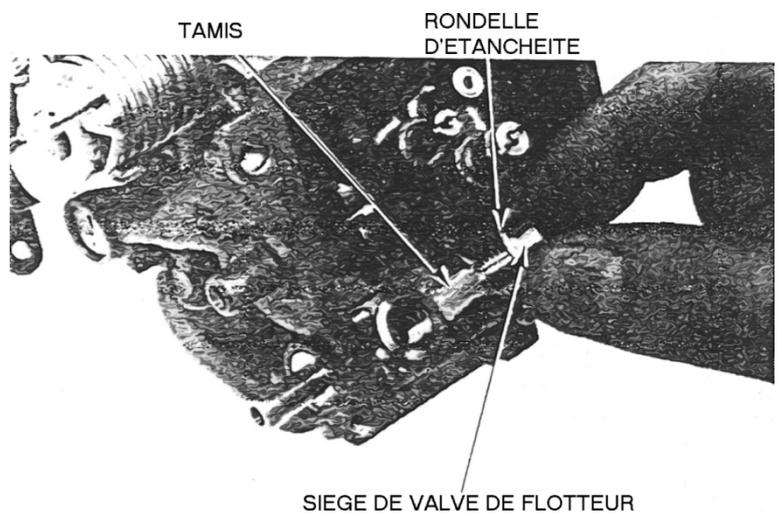
Contrôler la marche de la valve de flotteur.



Déposer le siège de valve de flotteur du corps de carburateur.

Nettoyer le tamis avec du solvant propre.

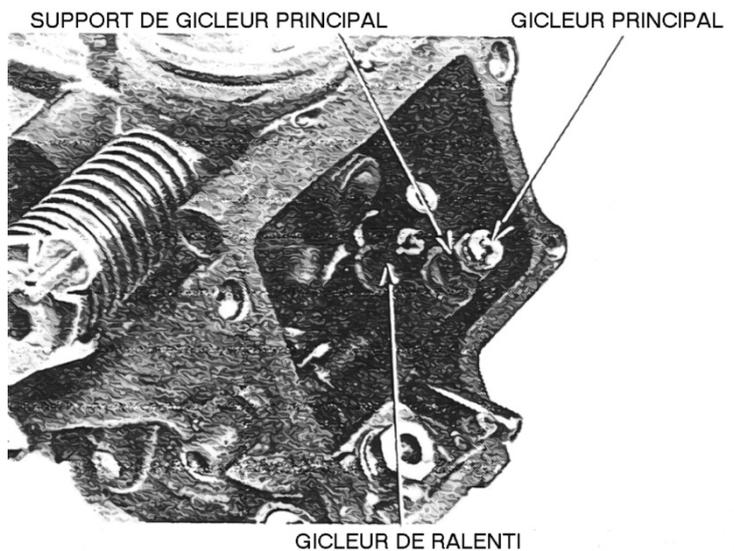
S'assurer que la rondelle d'étanchéité est en bon état.



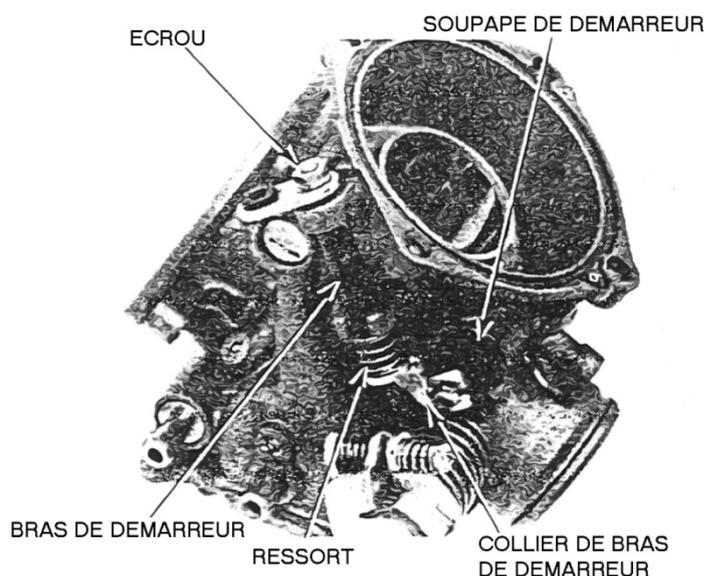
Déposer le gicleur principal, le support de gicleur principal et le gicleur de ralenti à partir du corps de carburateur.

PRÉCAUTION

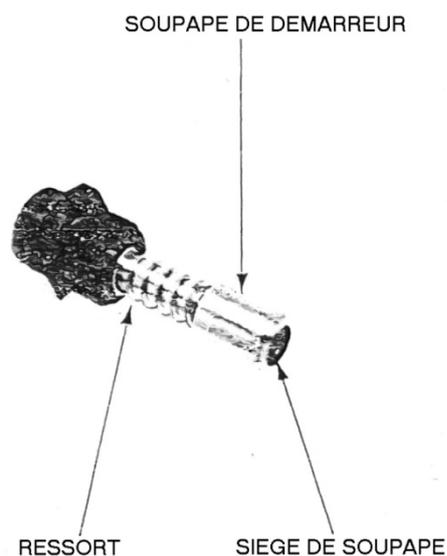
Ne pas tenter d'enlever le gicleur à aiguille du corps de carburateur. Le gicleur à aiguille est fixé par pression au corps de carburateur.



Déposer le collier du bras de démarreur et déposer le bras de démarreur et le ressort en enlevant l'écrou.
Déposer la soupape de démarreur.



Contrôler usure ou endommagement éventuels sur la soupape de démarreur et le siège de soupape.
Contrôler usure ou endommagement éventuel sur le ressort de soupape.

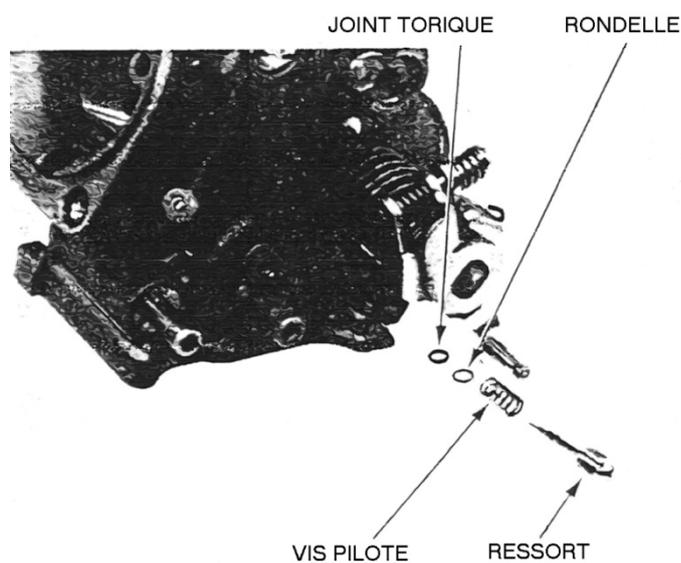


Tourner chaque vis pilote vers l'intérieur et compter soigneusement le nombre de tours avant de sentir une légère résistance.
Noter ceci comme référence pour le remontage des vis pilotes.

PRECAUTION

Le siège de vis pilote sera endommagé si l'on serre la vis pilote contre le siège.

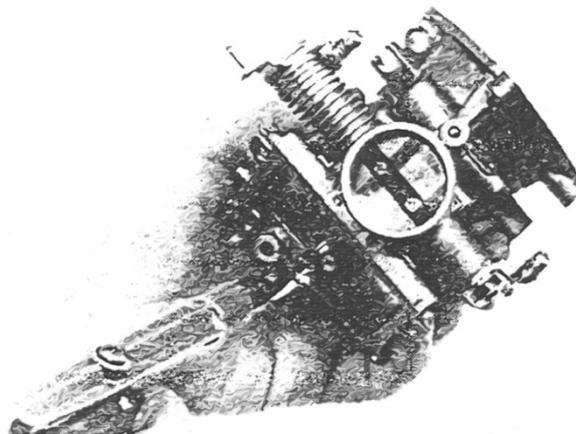
Déposer les vis pilotes et les contrôler. Les changer si elles sont usées ou endommagées.



Utiliser un jet d'air comprimé pour nettoyer les gicleurs et passages des carburateur.

PRÉCAUTION

Ne jamais utiliser de fil de fer ou de mèche pour nettoyer les gicleurs de carburateurs. Les gicleurs agrandis ou rayés pourraient modifier le taux correct du mélange.



TRINGLERIE DES GAZ

DÉPOSE

Déposer la goupille et la rondelle à partir du tambour des gaz et déposer la tringlerie des gaz à partir du tambour des gaz.

Déposer la tringlerie des gaz en déposant le boulon central de tringlerie.

Déposer la tringlerie d'un seul tenant à partir de la chambre d'air.

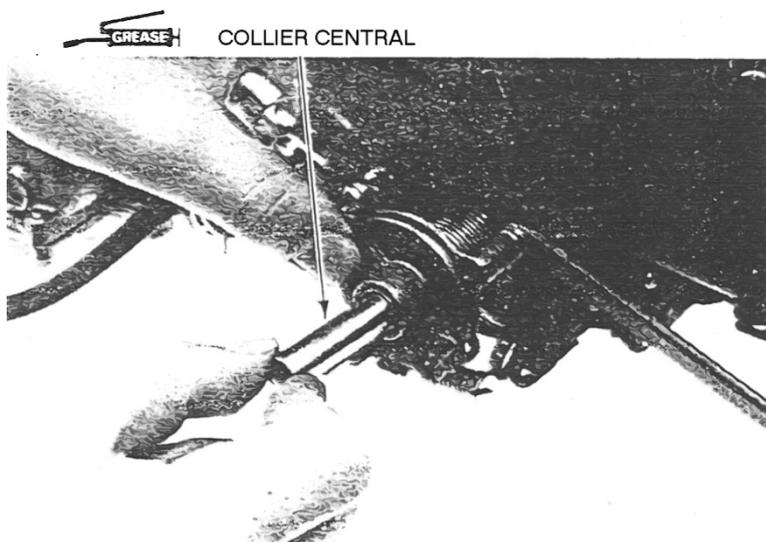
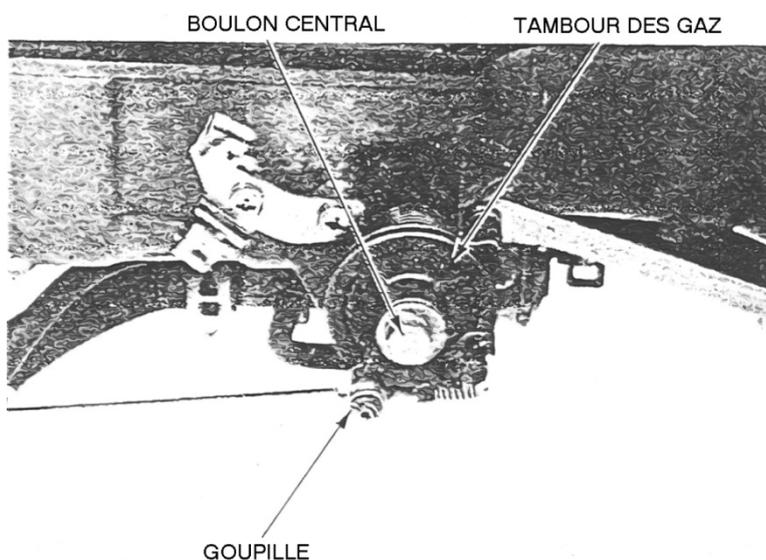
PRÉCAUTION

Le ressort de rappel principal de la commande des gaz va se relâcher lorsque la tringlerie est déposée. Noter son emplacement pour remonter correctement.

MISE EN PLACE

Appliquer de la graisse sur le collier central.

Mettre la tringlerie en place dans l'ordre inverse de la dépose.

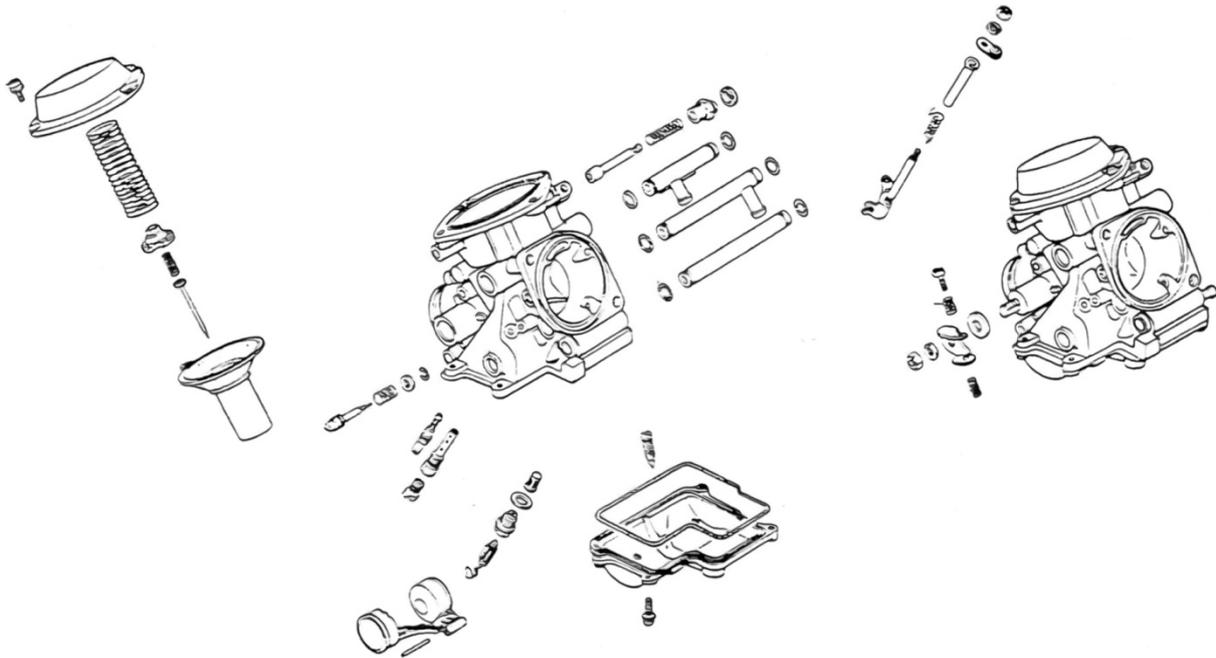


MONTAGE DU CARBURATEUR

L'ordre de remontage est essentiellement l'inverse du démontage.

NOTE

Ne pas serrer excessivement le support de gicleur principal et le siège de valve de flotteur.



MISE EN PLACE DE LA VIS PILOTE

Mettre en place les vis pilotes et les replacer dans leur position d'origine notée pendant la dépose.

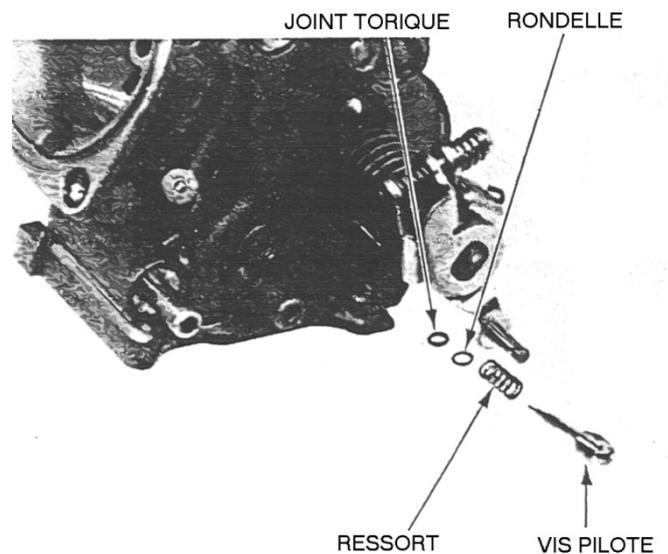
PRECAUTION

Le siège de vis pilote sera endommagé si l'on serre la vis pilote contre le siège.

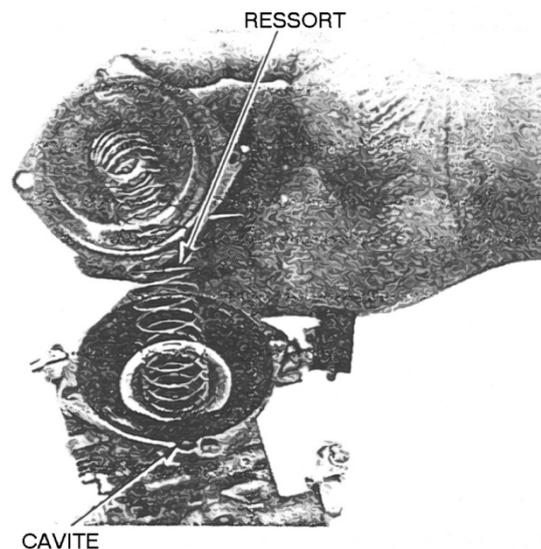
Régler les vis pilotes si l'on en installe des neuves (Page 4-16).

NOTE

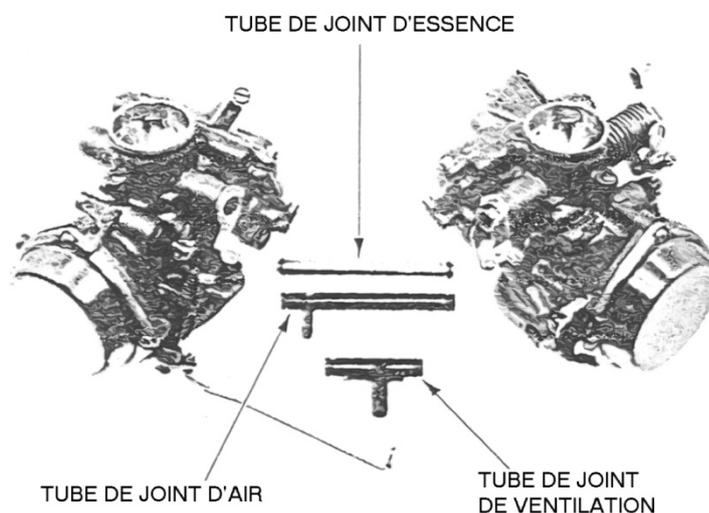
Si l'on remplace la vis pilote dans un carburateur, il est nécessaire de remplacer les vis pilotes dans tous les carburateurs pour un réglage convenable de vis pilote.



Installer le cache de chambre de telle façon que sa cavité s'aligne avec l'orifice du diaphragme.

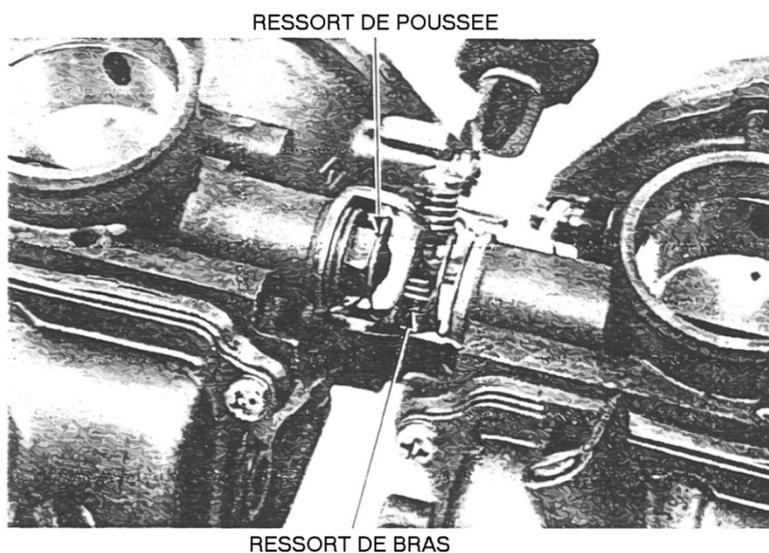


Lubrifier les nouveaux joints toriques du joint avec de l'huile et assembler les carburateurs par paires (N°. 1,3 et 2,4).



Poser le bras des gaz du carburateur N°. 1 ou N°. entre la vis de réglage de la synchronisation et le ressort du bras. Mettre en place le ressort de poussée entre le pivot du bras des gaz de chaque carburateur.

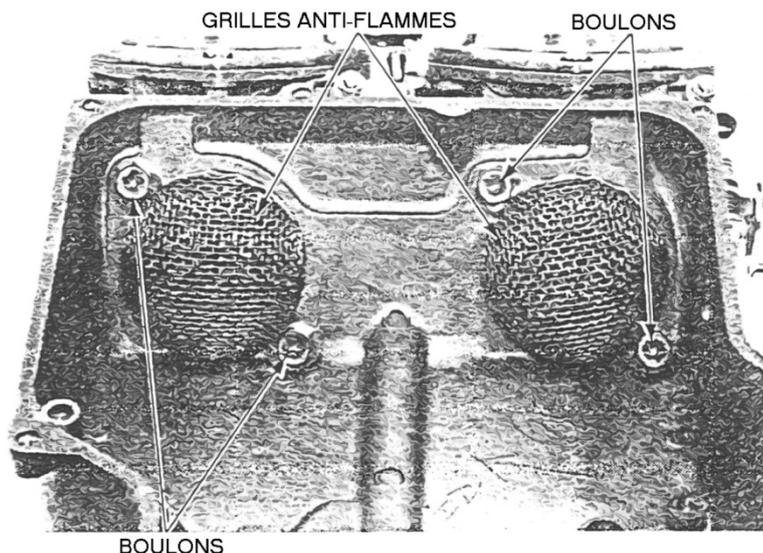
S'assurer que les conduits de joint d'essence et de joint d'air sont solidement mis en place.



Mettre en place les vis de verrouillage et des bagues d'étanchéité neuves sur les surfaces d'accouplements de carburateur.

Mettre en place les carburateurs et les grilles anti-flammes sur la chambre d'air.

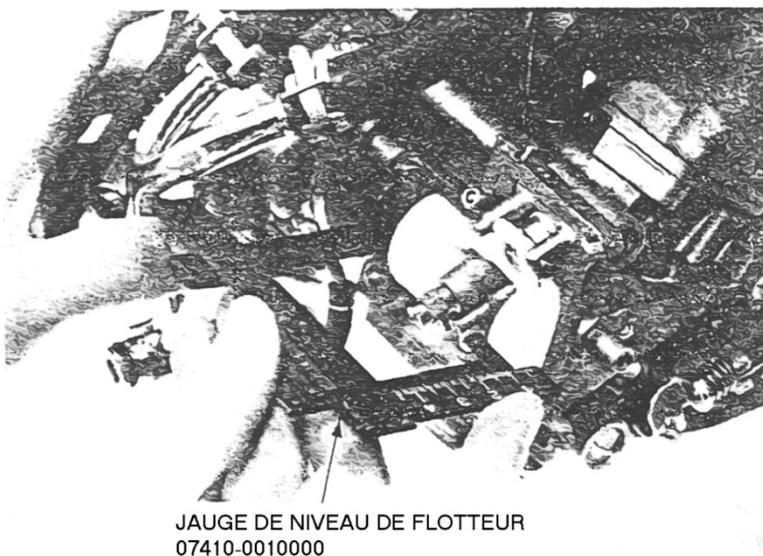
Raccorder les tringleries de starter et de gaz.



CONTRÔLE DU NIVEAU DE FLOTTEUR

Une fois la valve de flotteur posée et le bras de flotteur touchant légèrement la valve, mesurer la valve de flotteur avec la jauge de niveau de flotteur. Régler si nécessaire en pliant soigneusement le bras de flotteur.

NIVEAU DU FLOTTEUR: 7.5 mm



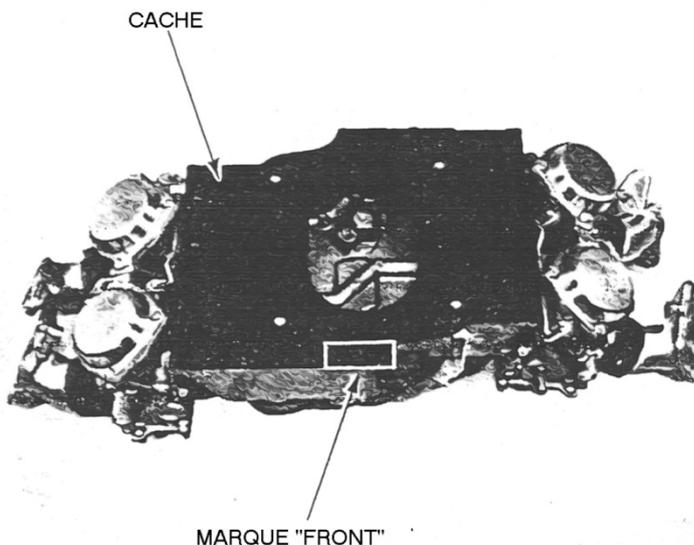
MISE EN PLACE DU CARBURATEUR

Mettre en place les tubes d'admission sur les carburateurs mais ne pas serrer les pinces de flexibles avant complète mise en place du circuit sur le moteur.

Mettre en place le cache de la chambre d'air.

NOTE

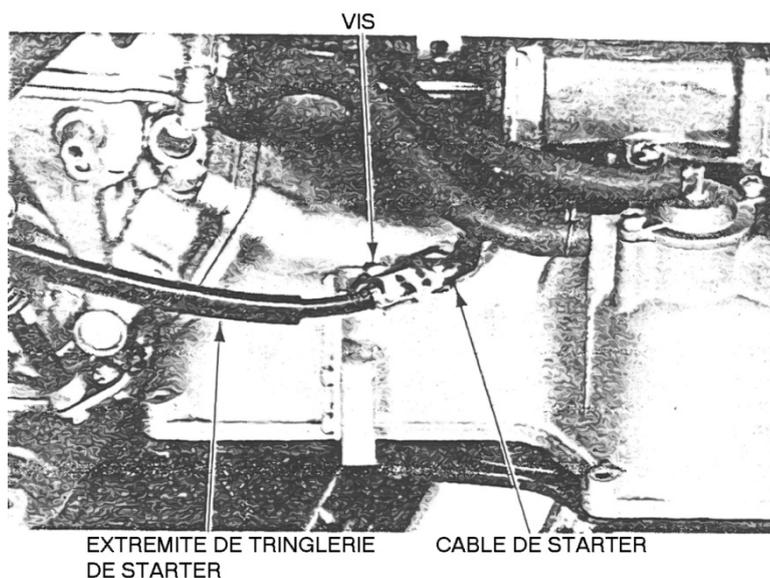
Mettre en place le cache avec "FRONT" faisant face à l'avant.



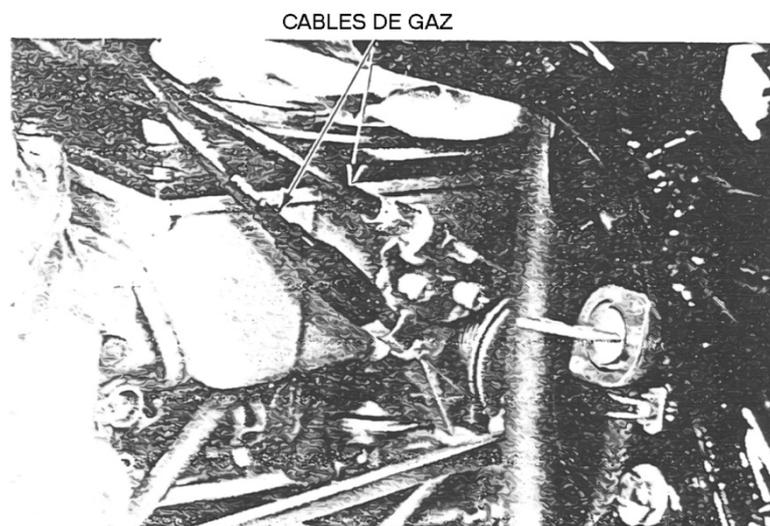
Raccorder le câble de starter à la tringlerie de starter.
Aligner l'extrémité externe du câble avec le rebord du support de câble.

Serrer solidement la vis de support de câble.

S'assurer que l'extrémité de tringlerie de starter n'entre pas en contact avec l'extrémité externe du câble lorsqu'on tourne le levier de starter sur la position complètement ouverte.



Mettre en place le système carburateur chambre d'air sur le moteur à partir du côté gauche. Raccorder de nouveau les câbles de gaz pendant que la tringlerie est accessible avant d'effectuer le positionnement final.



Contrôler la mise en place du système carburateur/ chambre d'air dans l'ordre inverse de la dépose.

Contrôler et régler les carburateurs après la mise en place.

- Synchronisation des carburateurs.
- Fonctionnement du starter.
- Fonctionnement des gaz.
- Acheminement des câbles, conduits et faisceaux.

REGLAGE DE VIS PILOTE

PROCEDURE DE BAISSSE DU RALENTI

NOTE

Utiliser un tachymètre avec des graduations de 50 tr/mn ou moins qui indiquera avec précision une variation de 50 tr/mn.

1. Tourner chaque vis pilote dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à rencontrer une légère résistance et la faire revenir à la spécification fournie. Ceci est un réglage initial avant le réglage final de vis pilote.

OUVERTURE INITIALE: 3 1/2 tours vers l'extérieur

PRECAUTION

Le siège de vis pilote sera endommagé si l'on serre la vis pilote contre le siège.

2. Faire chauffer le moteur jusqu'à sa température de fonctionnement. Conduire avec des arrêts pendant 10 minutes suffit.

3. Fixer un tachymètre conformément aux instructions du constructeur.

4. Régler le ralenti au moyen de la vis d'arrêt des gaz.

5. Tourner chaque vis pilote d'1/2 tour à partir du réglage initial.

6. Si le régime moteur s'accroît de 50 tr/mn ou plus, tourner chaque vis pilote continuellement d'1/2 tour à la fois jusqu'à ce que le régime moteur chute de 50 tr/mn ou moins.

7. Régler le régime de ralenti au moyen de la vis d'arrêt des gaz.

8. Tourner la vis pilote du carburateur N° 1 jusqu'à ce que le régime moteur chute de 50 tr/mn.

9. Tourner la vis pilote du carburateur N° 1 d'un tour vers l'extérieur à partir de la position obtenue au point 8.

10. Régler le ralenti au moyen de la vis d'arrêt des gaz.

11. Effectuer les opérations 8, 9, et 10 sur les vis pilotes des carburateurs N°. 2, 3, et 4.

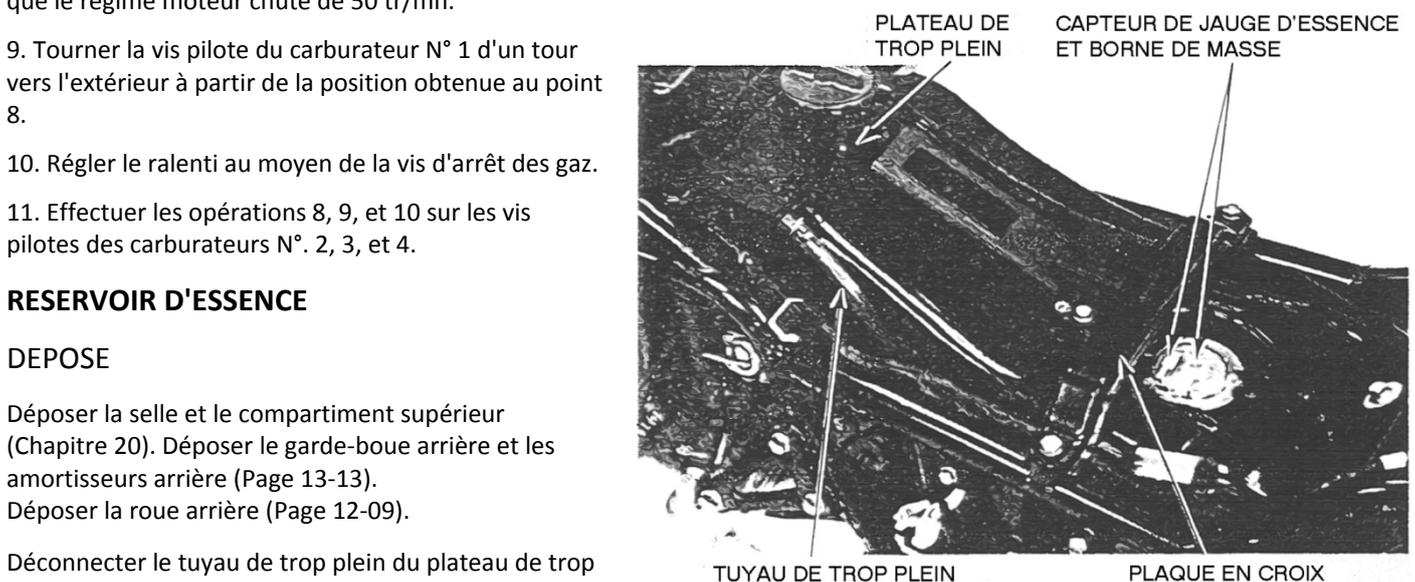
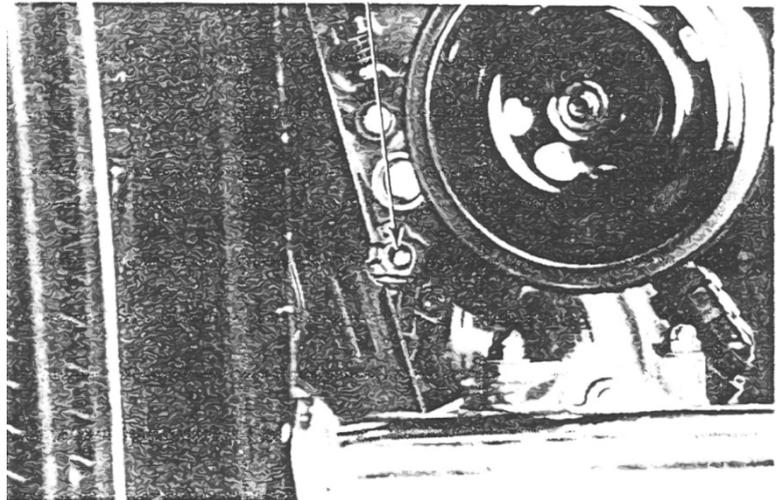
RESERVOIR D'ESSENCE

DEPOSE

Déposer la selle et le compartiment supérieur (Chapitre 20). Déposer le garde-boue arrière et les amortisseurs arrière (Page 13-13). Déposer la roue arrière (Page 12-09).

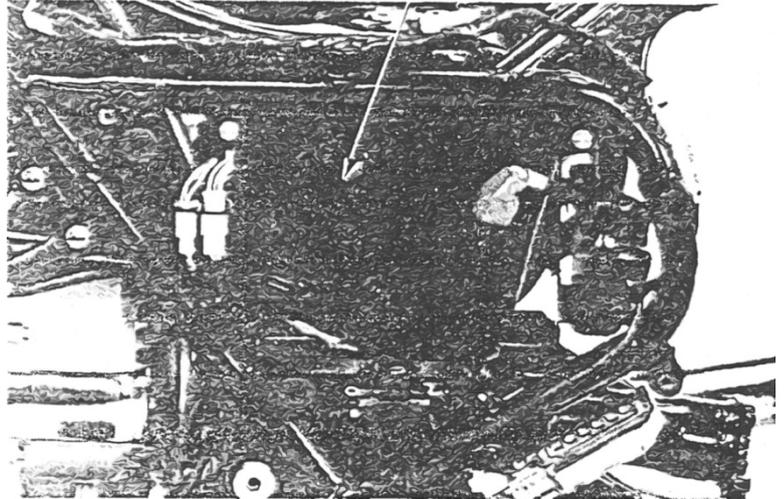
Déconnecter le tuyau de trop plein du plateau de trop plein. Déposer la plaque en croix du cadre. Déconnecter le capteur de jauge d'essence et les bornes de masse du capteur.

VIS DE PILOTE



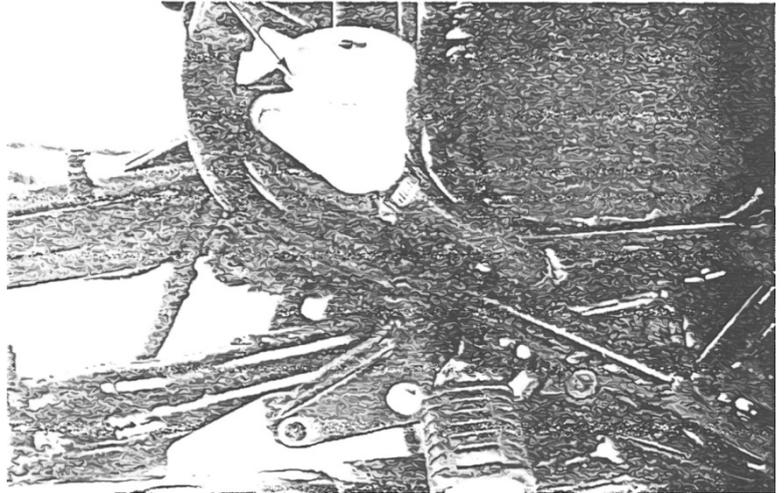
Déposer la batterie et le porte-batterie à partir du cadre.

PORTE BATTERIE



Déposer le réservoir de frein arrière à partir du cadre.

RESERVOIR DE FREIN ARRIERE



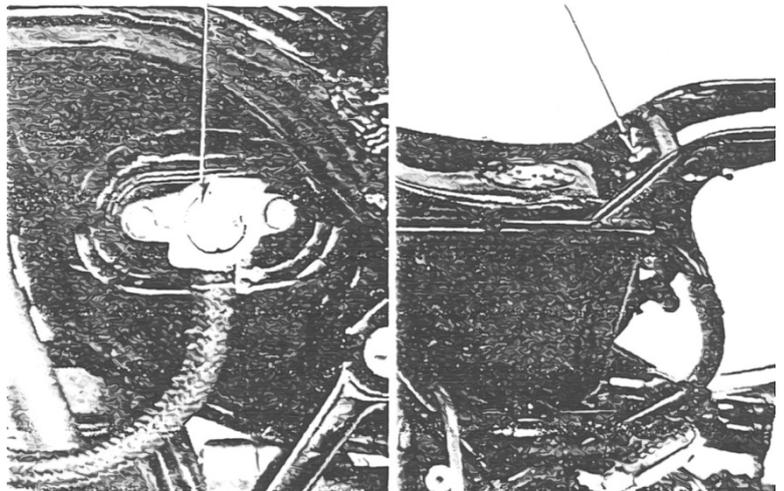
Déposer le boulon fixant le support de filtre à essence sur le réservoir d'essence.

Fermer la valve d'essence et déposer la valve d'essence du réservoir d'essence.

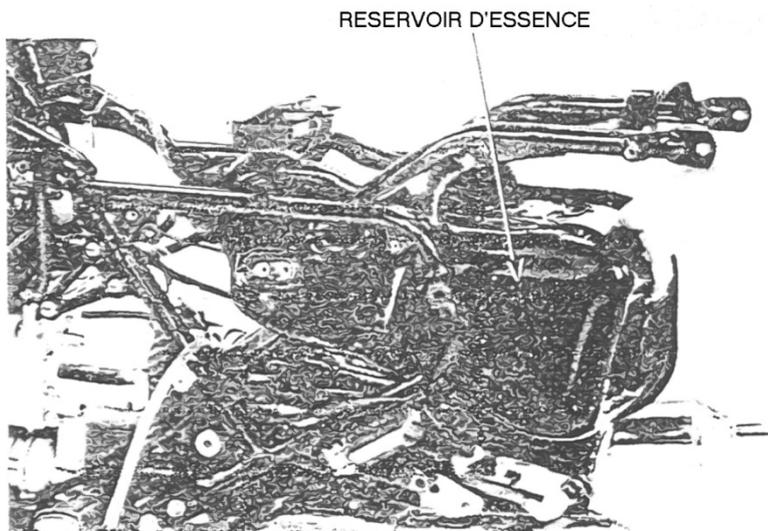
Retirer le boulon de montage du réservoir d'essence.

VALVE D'ESSENCE

BOULON DE MONTAGE



Déplacer le réservoir d'essence vers l'arrière de la motocyclette et hors du cadre.

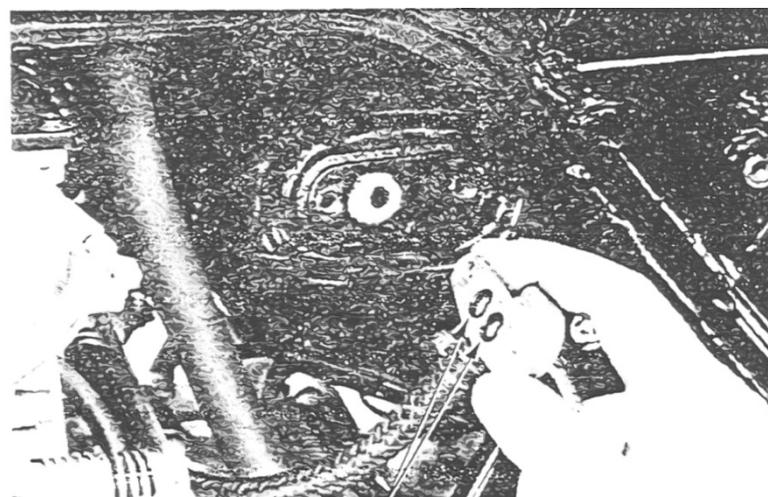


POSE

Pour remettre en place le réservoir d'essence, effectuer la procédure précédente dans le sens inverse.

NOTE

- Mettre en place les nouveaux joints toriques dans la valve d'essence.
- S'assurer de l'acheminement des câbles et des faisceaux après la mise en place.



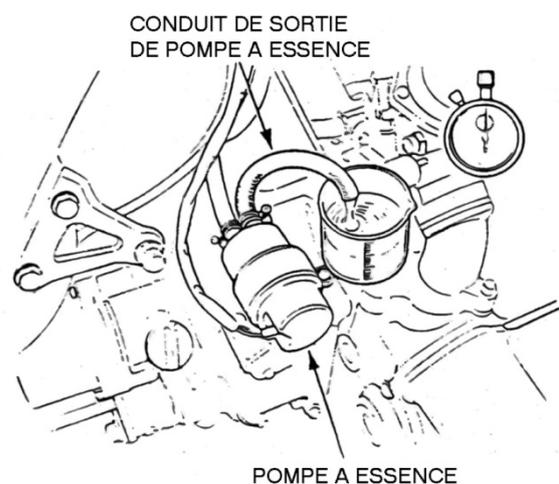
POMPE A ESSENCE

ATTENTION

Ne pas approcher de flammes ou d'étincelles de l'essence.

Fermer l'interrupteur d'allumage. Déconnecter le relais de pompe à essence de l'accouplement. Court-circuiter les bornes de câble noir et blanc à l'accouplement du relais de pompe à essence avec un fil baladeur. Déconnecter le conduit de sortie de pompe à essence au joint à trois voies et maintenir un bêcher gradué sous le tube. Ouvrir l'interrupteur d'allumage et laisser l'essence couler dans le bêcher pendant 5 secondes, puis fermer l'interrupteur d'allumage. Multiplier la quantité se trouvant dans le bêcher par 12 pour déterminer le débit par minute de la pompe à essence.

DÉBIT DE LA POMPE À ESSENCE:
500 cm³/minute minimum



SOUPAPE DE COUPURE D'AIR LENT

CONTROLE

Déposer l'ensemble de carburateur (Page 04-03).
Déconnecter [es conduits de sortie d'air à partir des tubes de joint d'air.

Déconnecter le tube de dépression de la valve de coupure d'air lent.

Raccorder la jauge de dépression à la valve.
Pincer l'extrémité du conduit de sortie d'air et souffler de l'air dans l'autre extrémité pour vérifier que l'air passe par le tube de sortie dans la chambre d'air.

Avec la dépression correcte appliquée au diaphragme, vérifier que l'air ne passe pas par le conduit de sortie.

DEPRESSION SPECIFIEE:

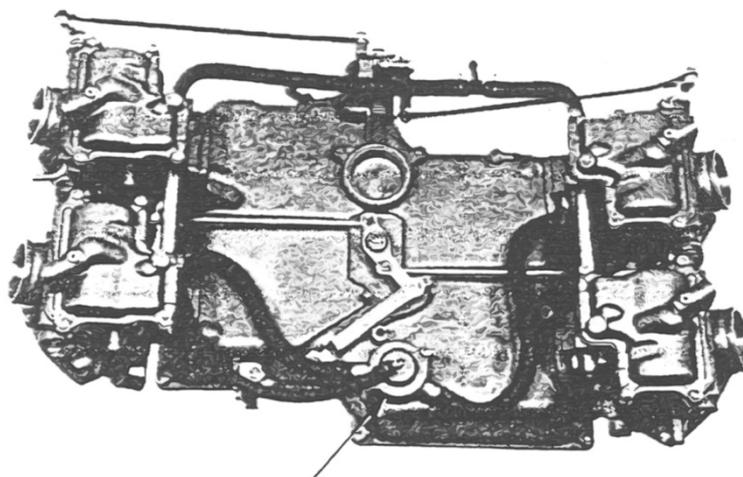
420-480 mm Hg

Effectuer la même procédure sur l'autre conduit de sortie.

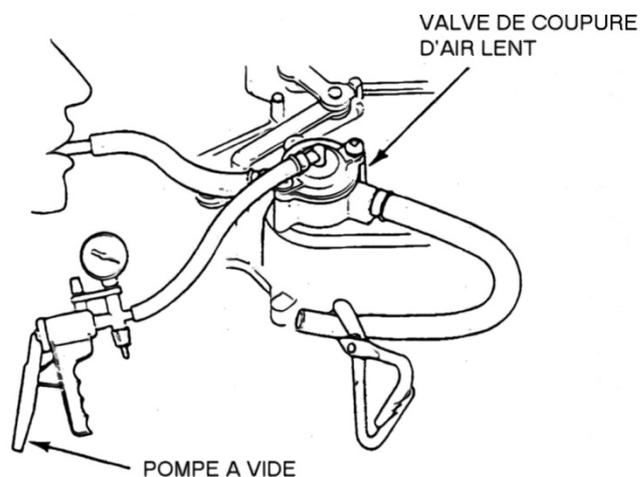
EMPLACEMENT

Déposer le cache, le ressort et le diaphragme.
Nettoyer le conduit d'air en soufflant de l'air comprimé.

Mettre en place la valve de coupure d'air lent dans l'ordre inverse de la dépose.

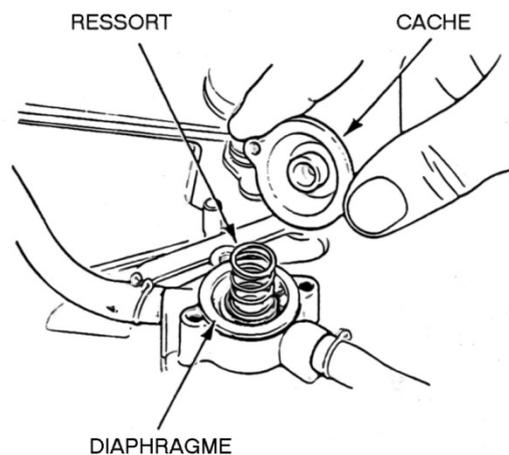


VALVE DE COUPURE D'AIR LENT



VALVE DE COUPURE D'AIR LENT

POMPE A VIDE



RESSORT

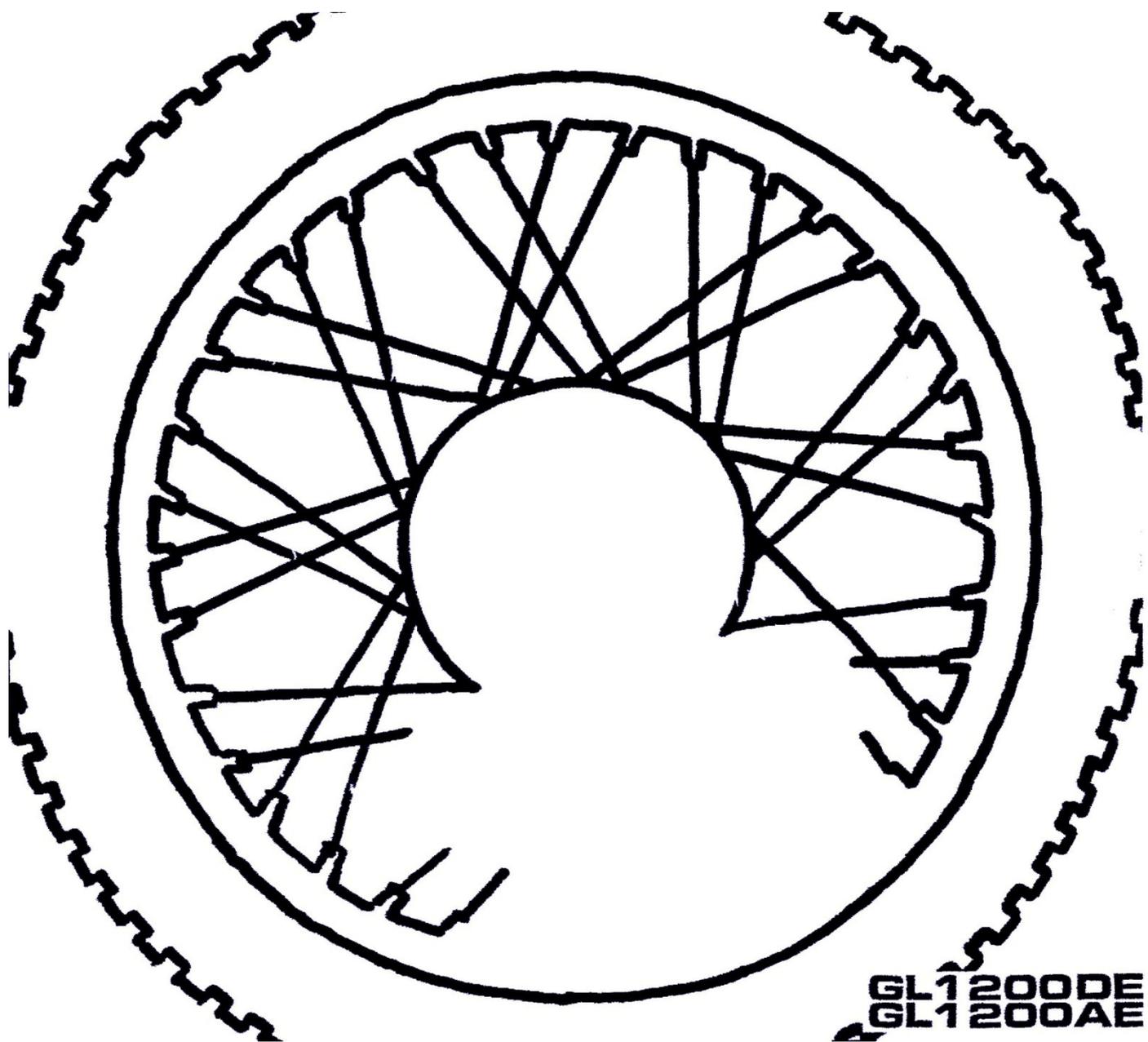
CACHE

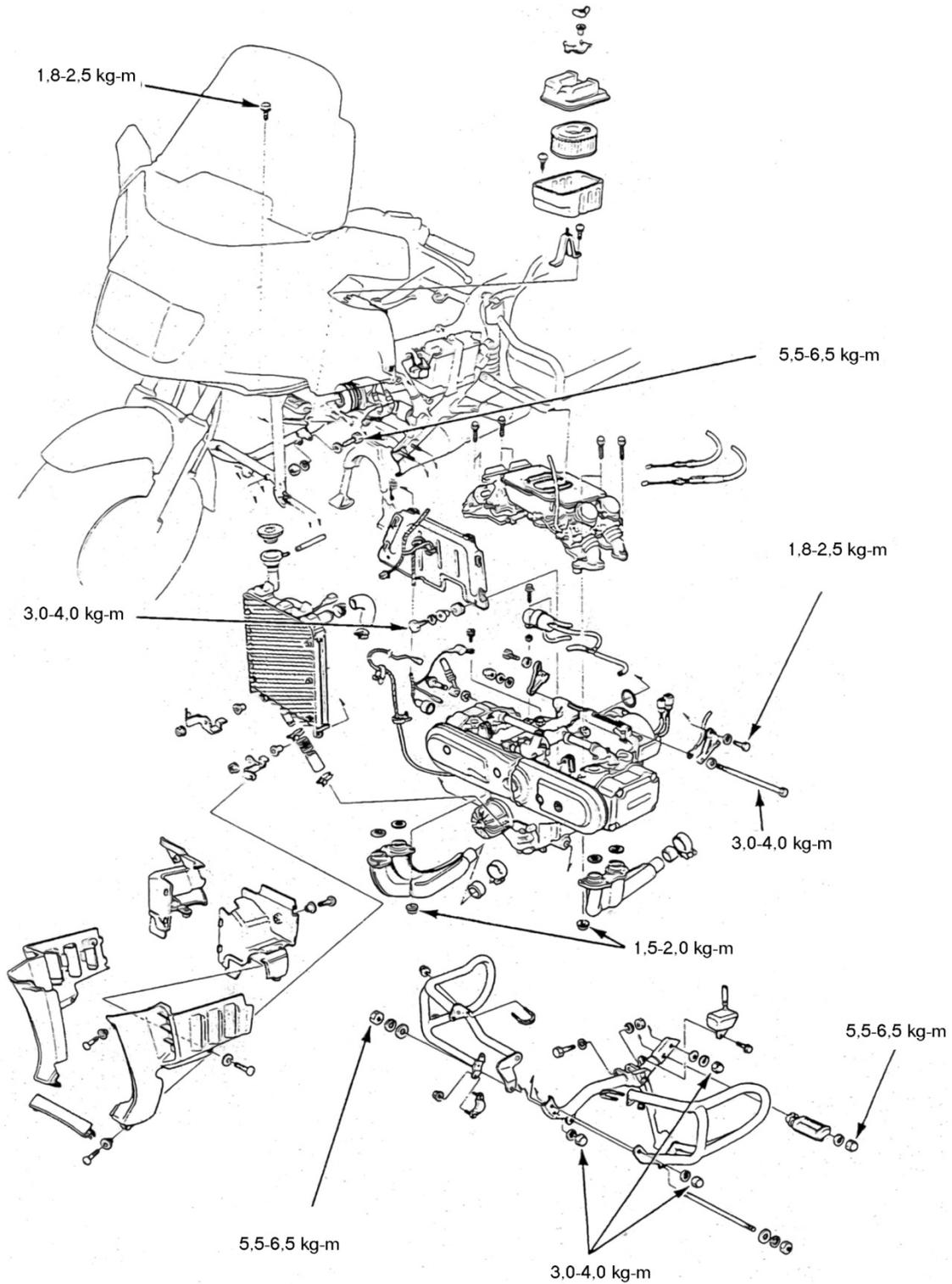
DIAPHRAGME

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D**
GL1200A





INFORMATIONS D'ENTRETIEN	5-1
DÉPOSE DU MOTEUR	5-1
POSE DU MOTEUR	5-7

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GÉNÉRALITÉS

- Pièces nécessitant la dépose du moteur pour leur entretien:
 - Vilebrequin et pistons
 - Bielles
 - Cloche d'embrayage et pompe à huile de vidange
 - Alternateur et arbre d'entraînement de l'alternateur
 - Tige de sélection des vitesses
 - Transmission
 - Moteur du démarreur et embrayage de démarreur
- Déposer et poser le moteur avec un cric hydraulique pour supporter son poids.
- Vidanger l'huile moteur avant de déposer le moteur s'il est nécessaire d'ouvrir le carter avant ou arrière.
- Pour la dépose et la pose du circuit de refroidissement, voir chapitre 06, circuit de refroidissement.
- Il est possible de déposer le tube de cadre inférieur gauche (cadre secondaire) pour faciliter la dépose du moteur.

CARACTERISTIQUES

Contenance d'huile moteur	4,0 l après démontage
Huile moteur recommandée	Voir page 02-01
Contenance de liquide de refroidissement (radiateur et moteur)	2,15 l après démontage
Poids du moteur	109 kg

COUPLES DE SERRAGE

Boulon /écrou de montage du moteur (12 mm)	5,5-6,5 kg-m
(10 mm)	3,0-4,0 kg-m
(8 mm)	1,8-2,5 kg-m
Écrou de capuchon de cadre secondaire	3,0-4,0 kg-m
Écrou de capuchon de repose-pied gauche	5,5-6,5 kg-m
Écrou de joint de tube d'échappement	1,5-2,0 kg-m
Boulon de joint de silencieux	2,0-2,4 kg-m
Bouchon de vidange de liquide de refroidissement	3,5-4,0 kg-m
Bouchon de vidange d'huile moteur	3,5-4,0 kg-m

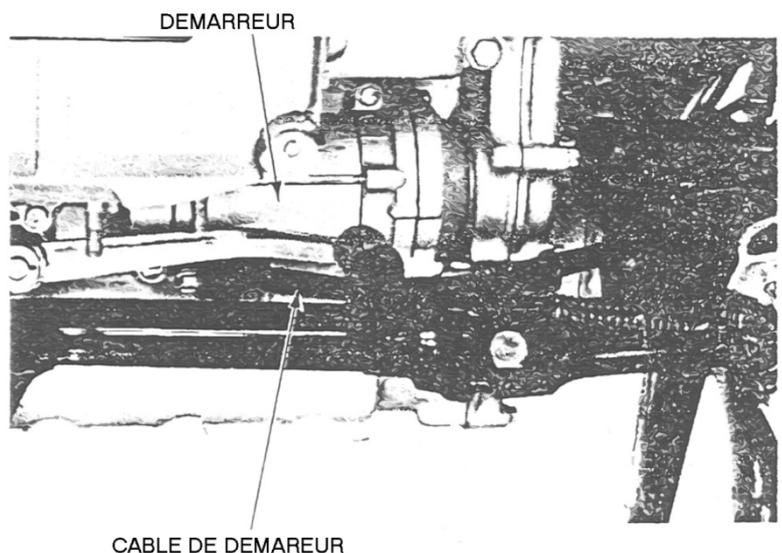
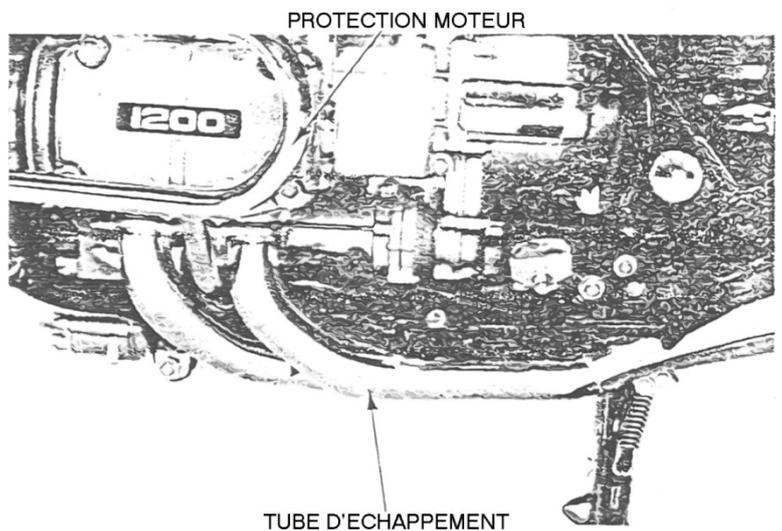
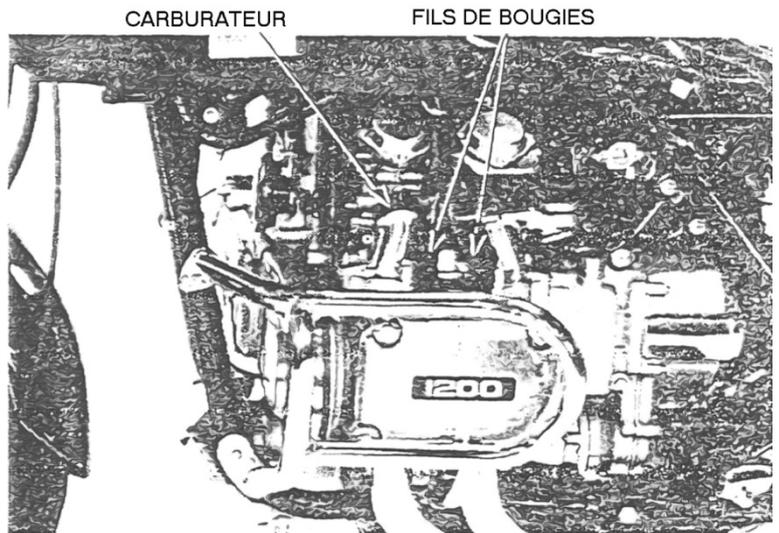
DEPOSE DU MOTEUR

Déconnecter le câble de masse de la batterie.

Déposer le radiateur (Chapitre 06).
Déconnecter les fils de bougies des bougies.
Déposer le carburateur (Chapitre 04).

Déposer les tubes d'échappement et la protection du moteur.

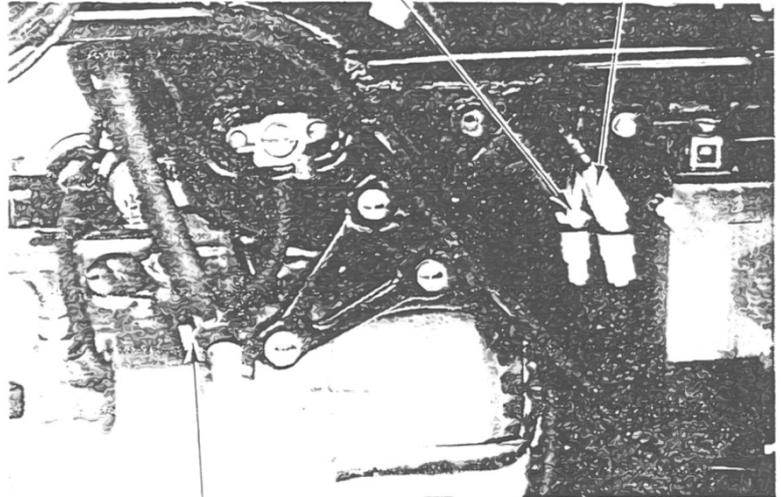
Déconnecter le câble de démarreur du moteur du démarreur.



Déposer le réservoir de reniflard de carter inférieur.
Déconnecte, les raccords d'alternateur et de
générateur d'impulsions.

RACCORD DE GENERATEUR
D'IMPULSIONS

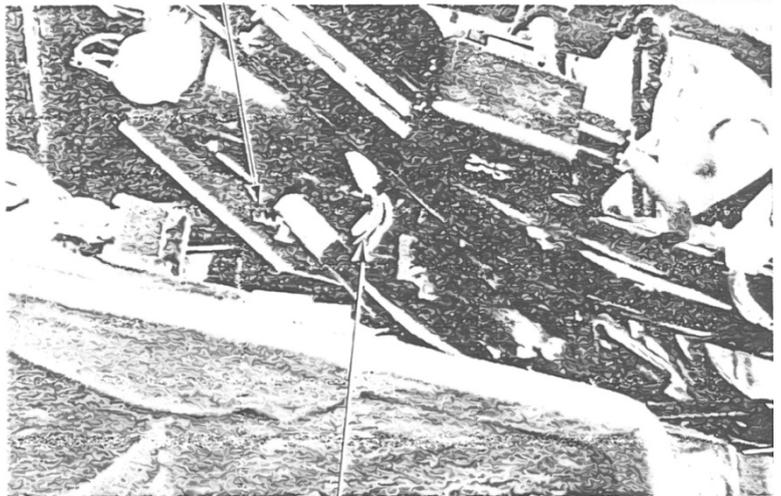
RACCORD
D'ALTERNATEUR



TUYAU DE RENIFLARD
DE CARTER INFERIEUR

Déconnecter les raccords de capteur de sélecteur et
de capteur/ moteur de ventilateur.

RACCORD DE CAPTEUR DE SELECTEUR

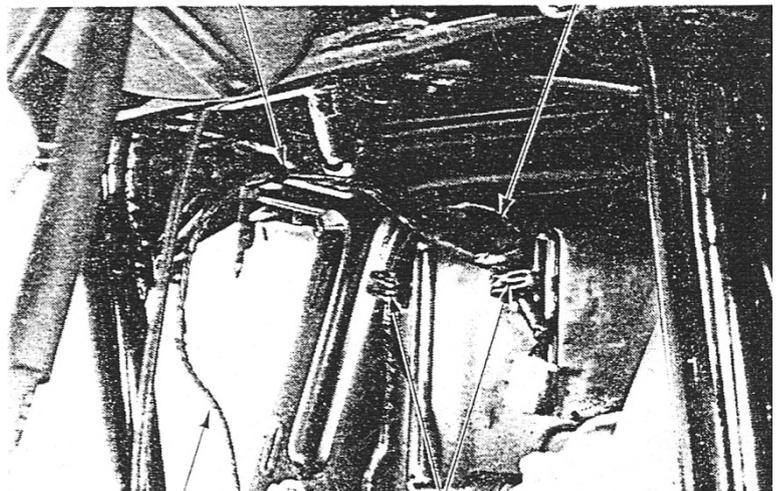


RACCORD DE CAPTEUR / MOTEUR DE VENTILATEUR

Libérer le fil de capteur de sélecteur et le faisceau
secondaire du moteur de ventilateur de la bande et de
la pince de fil.

BANDE DE FIL

FAISCEAU SECONDAIRE DE
MOTEUR DE VENTILATEUR

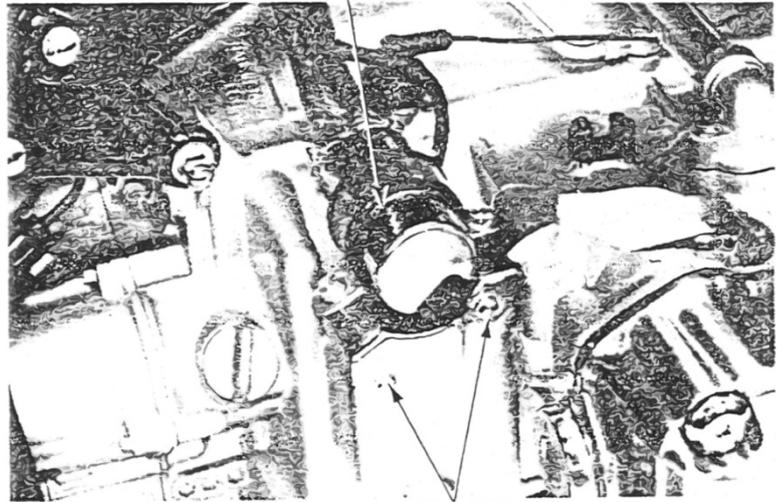


FIL DE CAPTEUR
DE SELECTEUR

PINCES

Déposer la pompe à essence du moteur en enlevant les deux boulons.

POMPE A ESSENCE

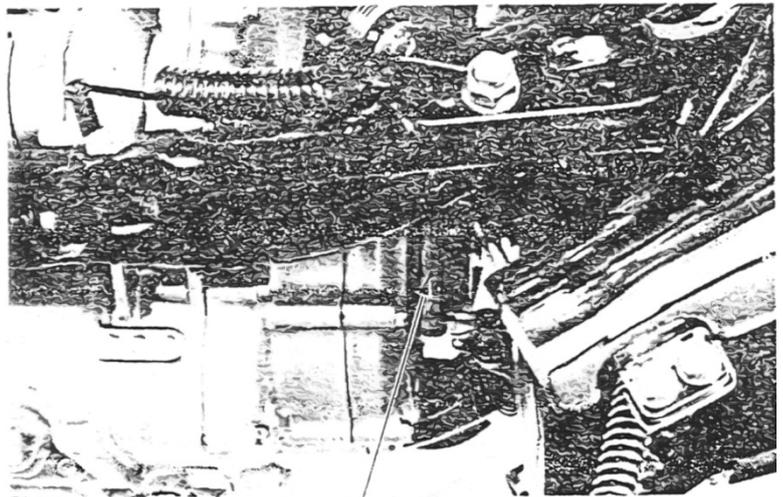


BOULONS

Déposer le cylindre asservi d'embrayage du moteur.

NOTE

Serrer le levier d'embrayage et le maintenir serré en l'attachant à la poignée de guidon pour empêcher le débordement du piston de cylindre asservi du fait de la pesanteur du liquide.



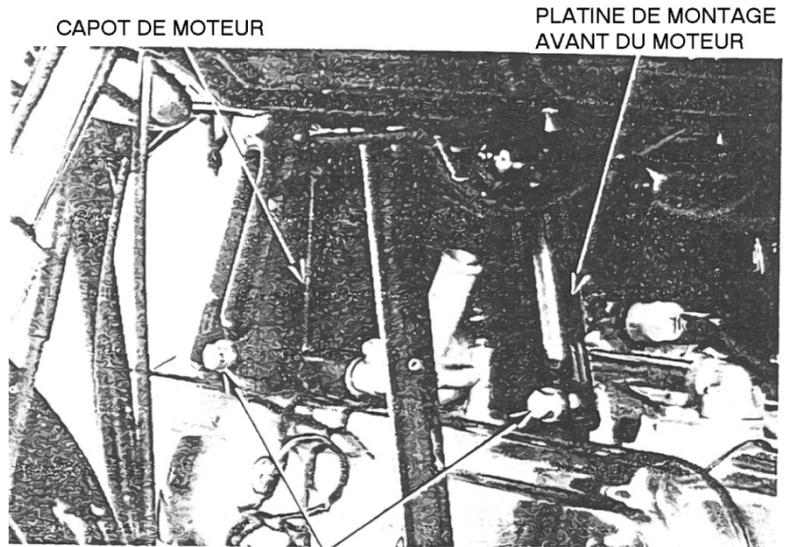
CYLINDRE ASSERVI D'EMBRAYAGE

Déposer les deux boulons de platine avant de montage du moteur.

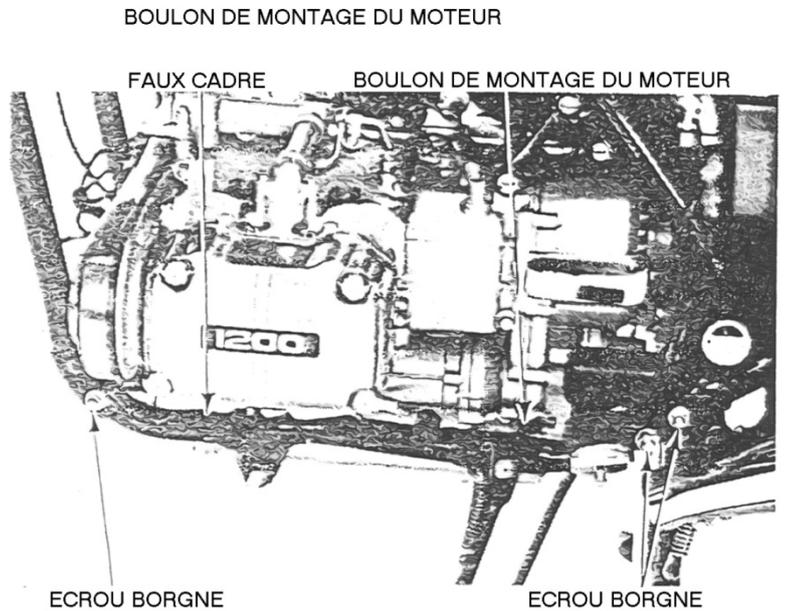
BOULONS



Déposer les deux boulons de montage du moteur.
Déposer le capot de ventilateur et la platine avant de montage du moteur.



Déposer le cadre secondaire en déposant le boulon de montage et les écrous borgnes du moteur.

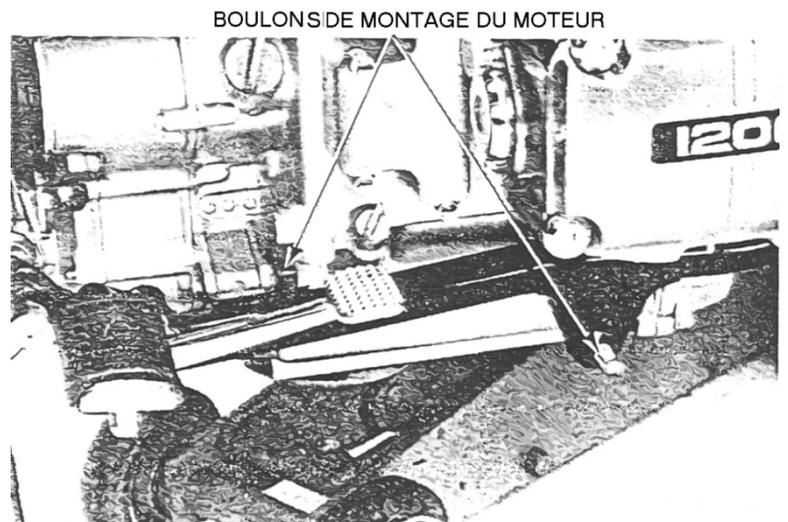


Placer un cric ou un autre support réglable sous le moteur.

NOTE

La hauteur du cric doit être constamment réglée pour déposer les boulons de montage et ainsi relâcher la pression sur les autres boulons jusqu'à ce qu'ils soient déposés.

Déposer les boulons de montage du moteur.



Déposer la platine de montage du moteur de chaque côté.

Libérer le flexible d'embrayage de la pince de flexible.

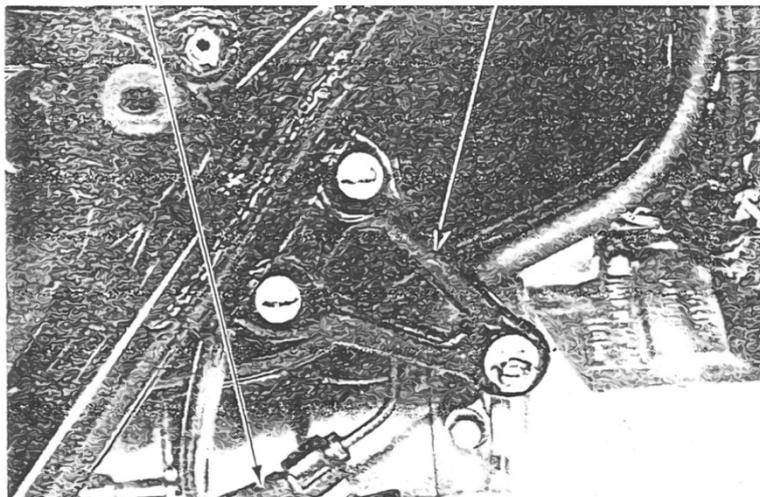
Régler le cric et déplacer le moteur vers l'avant ou le cadre vers l'arrière pour dégager l'arbre de sortie du joint en universel.

Sortir le moteur du cadre.

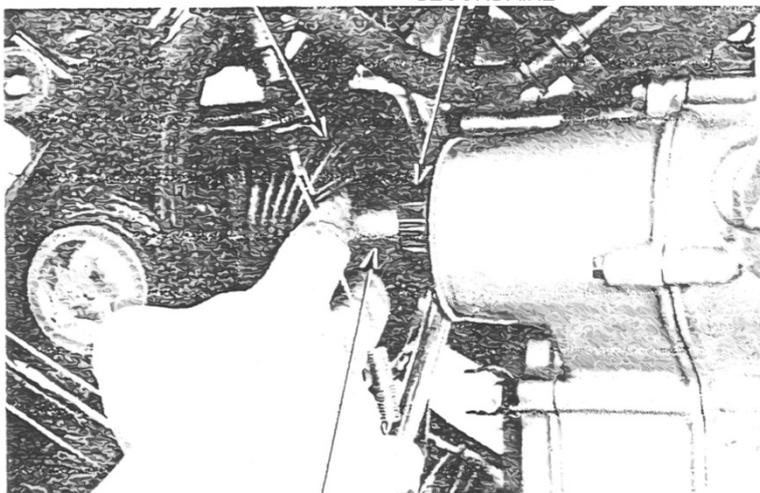
PRÉCAUTION

Prendre soin de ne pas endommager les conduits de liquide de frein pendant la dépose.

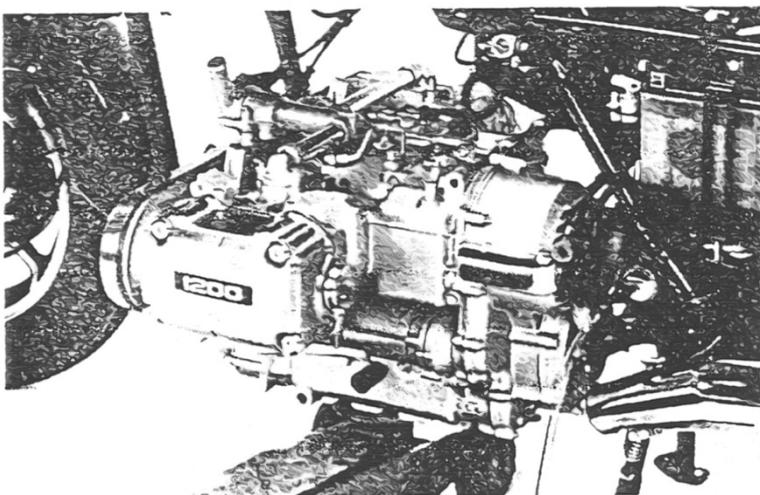
FLEXIBLE D'EMBRAYAGE PLATINE LATÉRALE DE MONTAGE DU MOTEUR



FOURREAU ARBRE DE TRANSMISSION SECONDAIRE



JOINT UNIVERSEL



POSE DU MOTEUR

L'ordre de mise en place est essentiellement en ordre inverse la dépose.

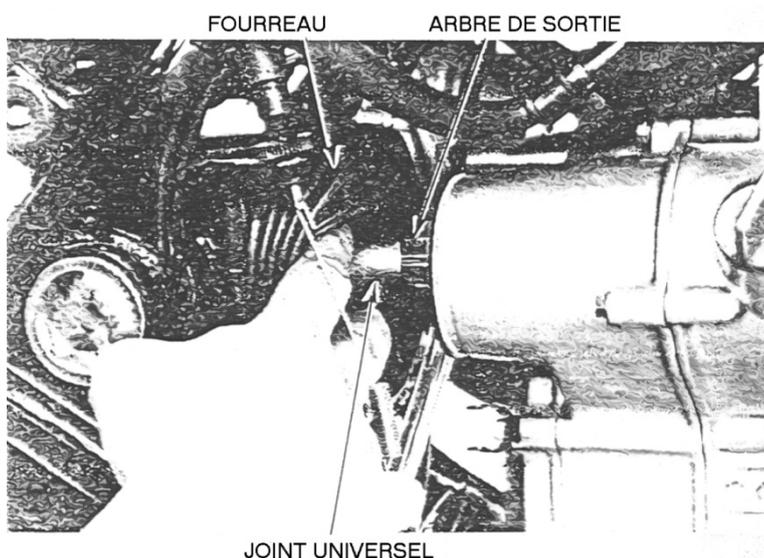
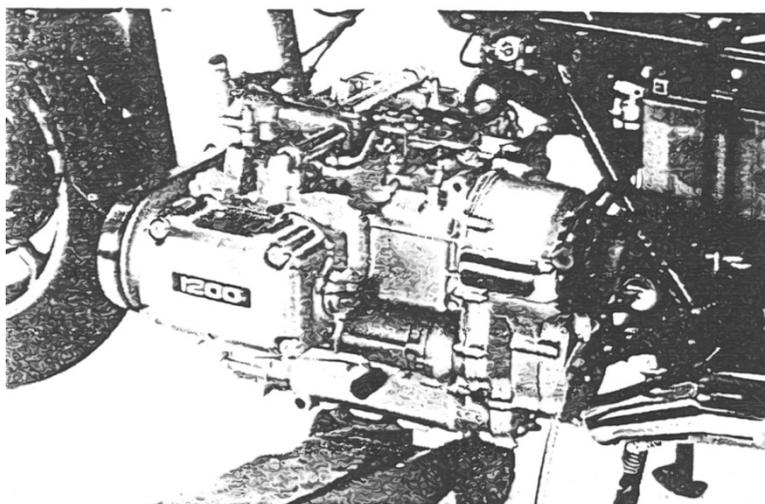
Lubrifier les cannelures d'arbre de transmission secondaire avec de la graisse au bisulfure de molybdène avant la pose.

Manipuler le moteur avec soin pour l'entrer dans le cadre tout en travaillant à aligner et engager l'arbre de sortie et le joint en universel.

PRÉCAUTION

Prendre soin de ne pas endommager les conduits de liquide de frein pendant la pose.

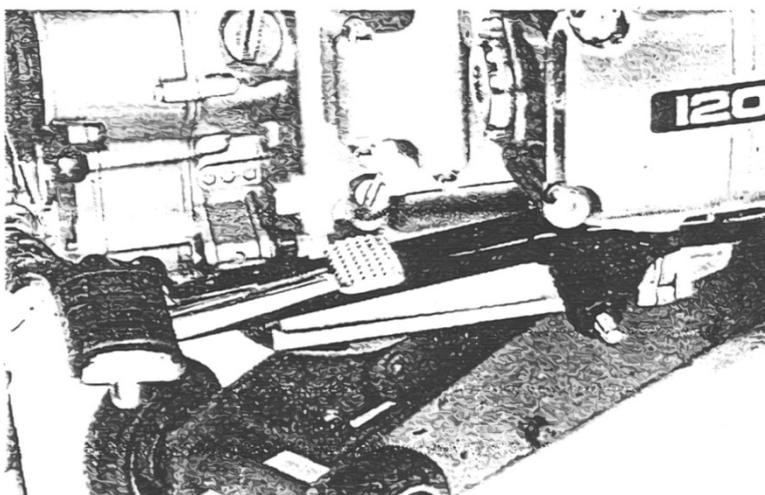
Faire glisser l'arbre secondaire dans le joint universel en déplaçant le moteur vers l'arrière.



PRÉCAUTION

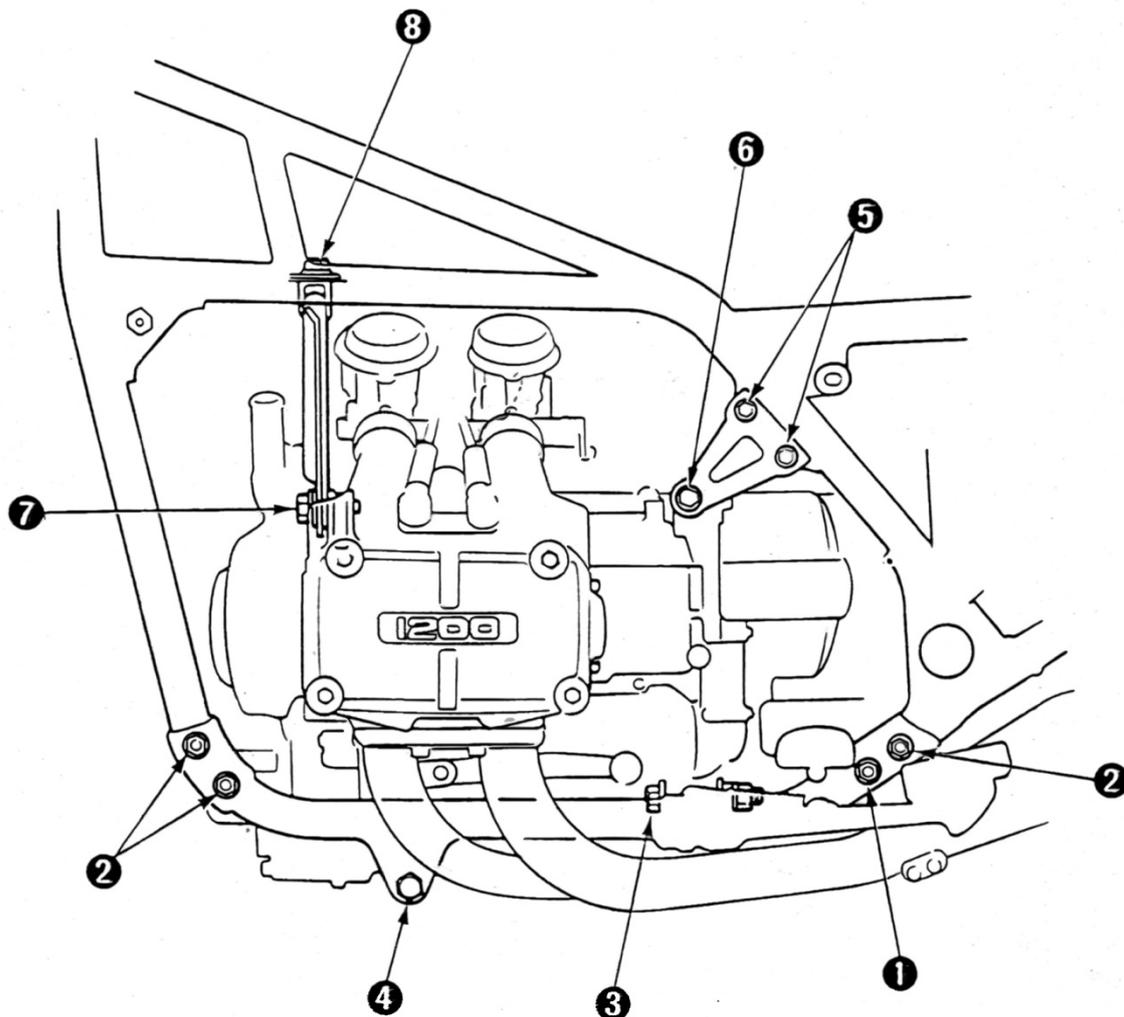
Aligner soigneusement les points de montage avec le cric pour éviter d'endommager le filetage des boulons, les faisceaux de câbles électriques et les câbles.

1. Serrer à la main les boulons et les écrous de montage (et mettre en place les pièces notées) dans cet ordre.
Les boulons de montage arrière de gauche puis de droite.
2. Le cadre secondaire, le repose-pied et les boulons de cadre secondaire.
3. Le boulon de montage avant.
4. Les platines de montage des côtés droit et gauche et les boulons supérieurs de montage du moteur, y compris la masse de batterie avec le montage du côté gauche.
5. Les boulons de platine de montage avant supérieurs et inférieur.



Enlever le cric et serrer les boulons de montage au couple requis dans l'ordre indiqué:

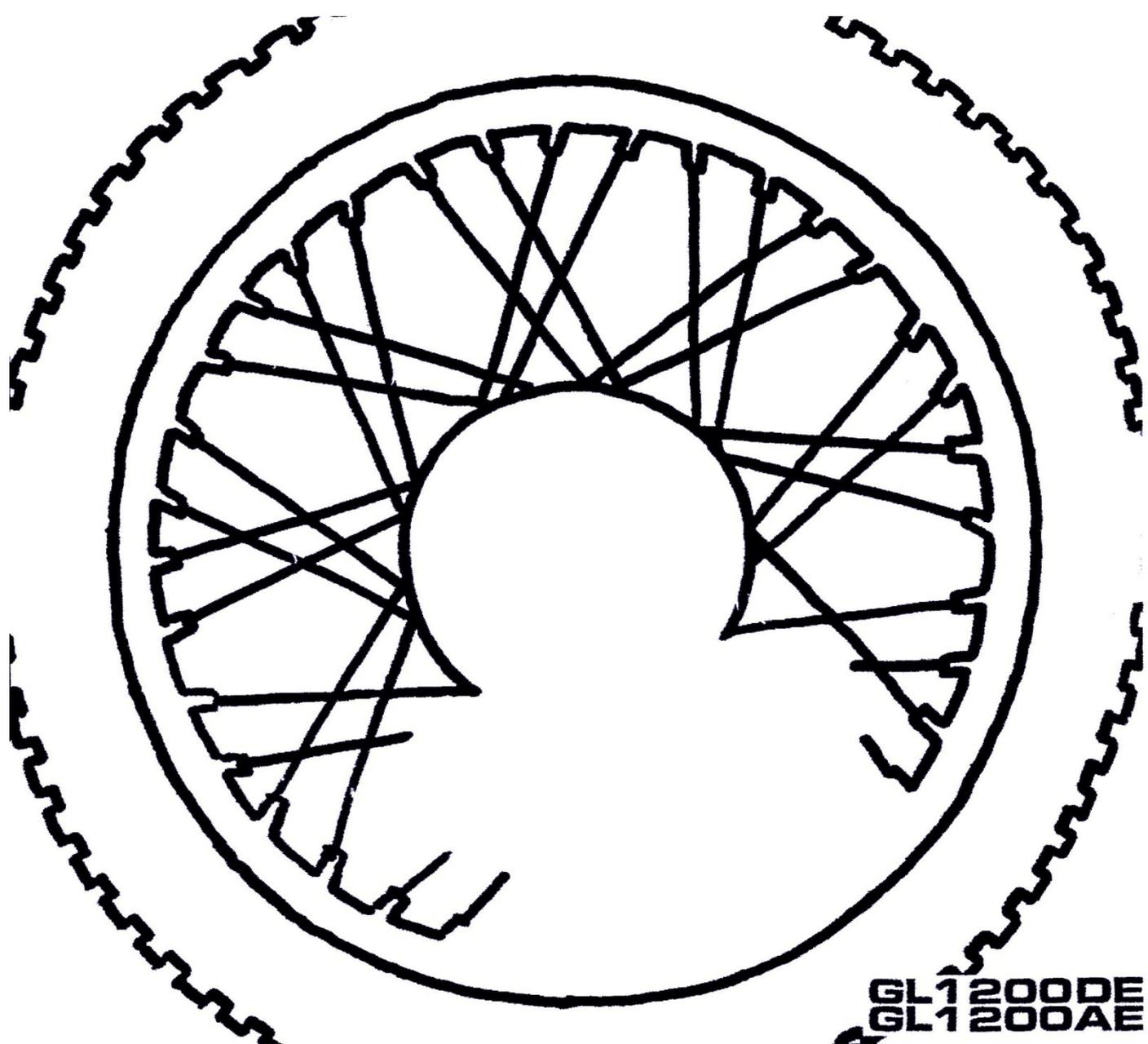
1. 55-65 N-m (5,5-6,5 kg-m) Côté gauche seulement
2. 30-40 N-m (3,0-4,0 kg-m) Côté gauche seulement
3. 55-65 N-m (5,5-6,5 kg-m)
4. 55-65 N-m (5,5-6,5 kg-m)
5. 18-25 N-m (1,8-2,5 kg-m)
6. 30-40 N-m (3,0-4,0 kg-m)
7. 30-40 N-m (3,0-4,0 kg-m)
8. 18-25 N-m (1,8-2,5 kg-m)



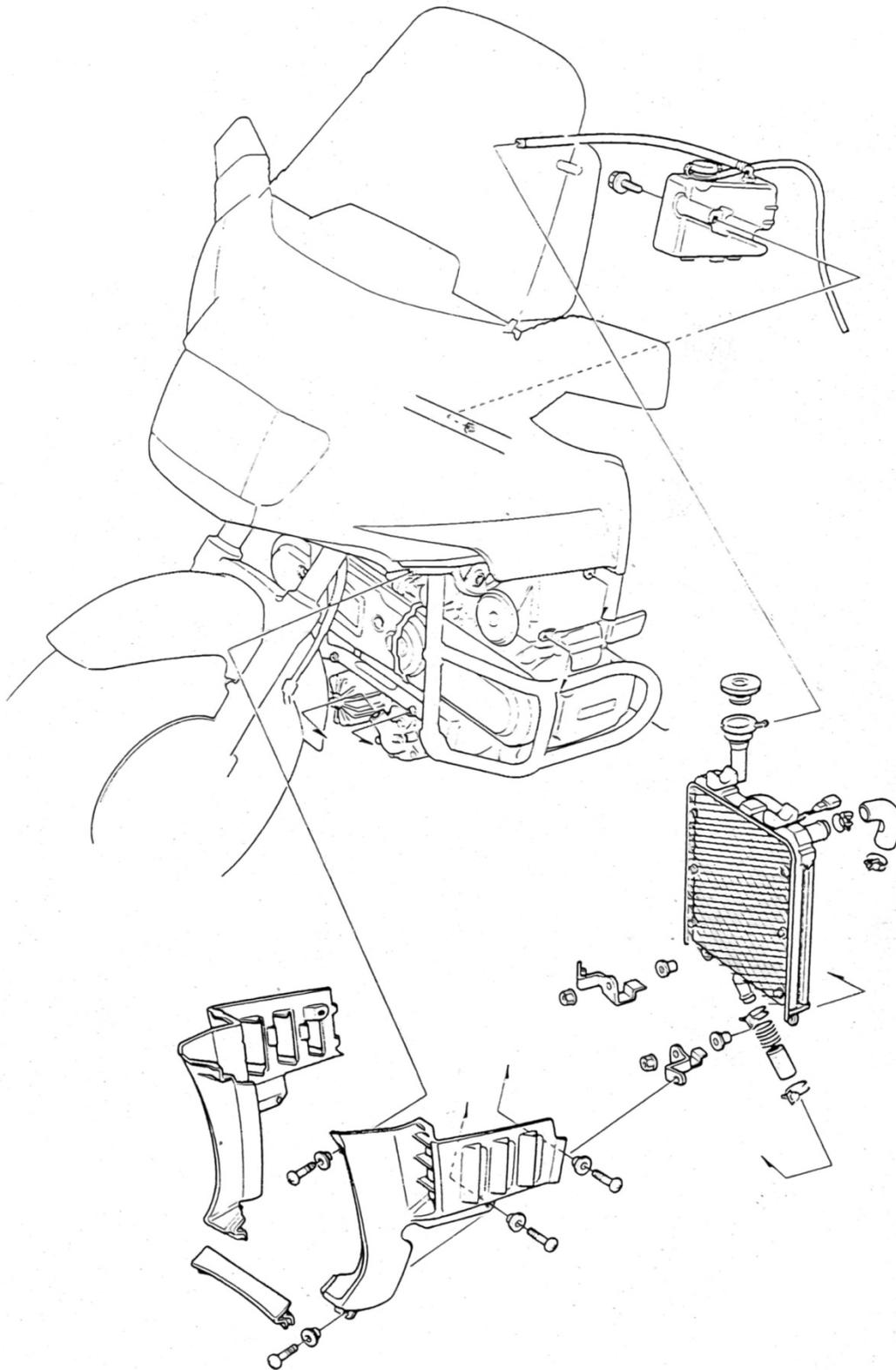
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	06-01
DÉPISTAGE DES PANNES	06-01
CONTRÔLE	06-02
CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT	06-03
RADIATEUR	06-04
THERMOSTAT ET CONDUITES D'EAU	06-07
POMPE À EAU	06-09

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GÉNÉRALITÉS

- Utiliser des joints et joints toriques neufs en remontant ou changeant les pièces du circuit de refroidissement.
- Utiliser uniquement de l'eau distillée et du glycol éthylène dans le circuit de refroidissement. Un mélange 50-50 est recommandé pour obtenir une protection maximale contre la corrosion. Ne pas utiliser d'antigel à base d'alcool.
- Ajouter le liquide de refroidissement dans le réservoir de réserve. Ne pas enlever le bouchon du radiateur si ce n'est pour remplir ou vidanger le circuit.
- Ne pas enlever le bouchon de radiateur si le moteur est chaud. Le liquide de refroidissement est sous pression et des brûlures sérieuses pourraient en résulter. Le moteur doit être froid avant de commencer l'entretien du circuit de refroidissement.
- Éviter de renverser du liquide de refroidissement sur les surfaces peintes.
- Après avoir effectué l'entretien du circuit, contrôler la présence éventuelle de fuites avec un testeur de circuit de refroidissement.

CARACTÉRISTIQUES

Pression de sécurité du bouchon de radiateur	75-105 kPa (0,75-1,05 kg/cm ²)
Point de gel (Essai à l'hydromètre):	55% eau distillée + 45% glycol éthylène: - 32°C 50% eau distillée 50% glycol éthylène: - 37°C 45% eau distillée 55% glycol éthylène: - 44,5°C
Contenance de liquide de refroidissement:	
Après démontage	2,15 litres
Réservoir de réserve	0.55 litre
Après vidange (y compris la réserve)	2,7 litres
Thermostat	Commence à s'ouvrir: 80° à 84°C Grand ouvert: 93° à 97°C Levage de la soupape: Minimum de 8 mm à 95°C
Point d'ébullition (mélange 50-50)	Hors pression: 107,7°C Avec le bouchon, sous pression: 125,6°C

COUPLES DE SERRAGE

Bouchon de vidange de liquide de refroidissement:	35-40 N-m (3,5-4,0 kg-m)
Capteur de température de liquide de refroidissement:	21-25 N-m (2,1-2,5 kg-m)
Interrupteur de moteur de ventilateur thermostatique:	24-32 N-m (2,4-3,2 kg-m)

DÉPANNAGE

La température du moteur est trop élevée

- Jauge de température ou capteur de jauge défectueux.
- Thermostat bloqué en position fermée.
- Bouchon de radiateur défectueux.
- Liquide de refroidissement insuffisant.
- Conduits bloqués dans le radiateur, les flexibles, ou la chemise d'eau.
- Pales de ventilateur pliées.
- Moteur de ventilateur défectueux.
- Bouchon de radiateur ne supportant pas la pression.
 - Contacteur thermostatique défectueux.
 - Moteur de ventilateur défectueux.
- Pompe à eau ne tournant pas.
- Turbine de pompe à eau endommagée.
- Proportion d'eau incorrecte -dans le liquide de refroidissement eau incorrecte.

La température du moteur est trop faible

- Jauge de température ou capteur de jauge défectueux.
- Thermostat bloqué en position ouverte.

Fuites de liquide de refroidissement

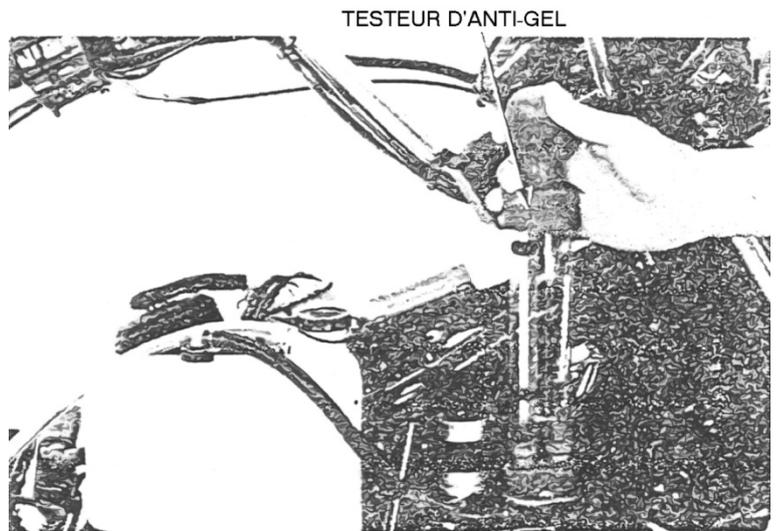
- Joint d'huile de pompe défectueux.
- Joints toriques détériorés.
- Durite de radiateur endommagée.
- Pincettes de durites desserrées ou excessivement serrées.

CONTRÔLE

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Tester le mélange refroidissant au moyen d'un testeur d'antigel.

Pour une protection maximale contre la corrosion, une solution 50-50% de glycol éthyène et d'eau distillée est recommandée.



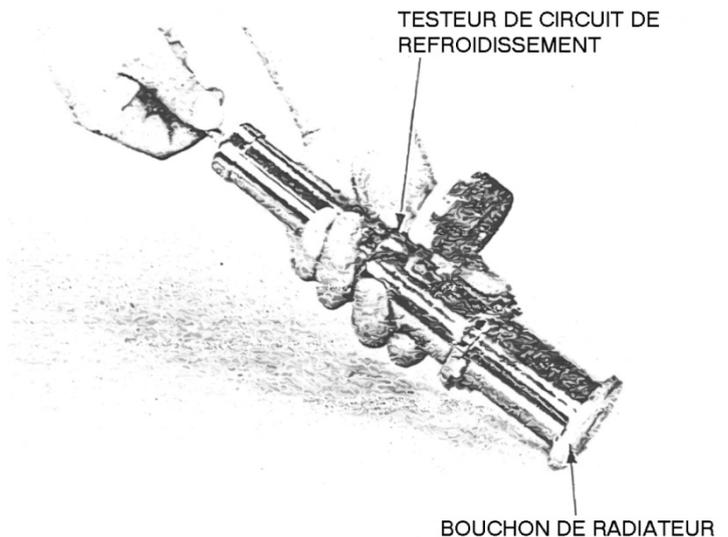
BOUCHON DE RADIATEUR

Tester la pression sur le bouchon de radiateur. Changer le bouchon de radiateur s'il ne supporte pas la pression, ou si la pression de sécurité est trop faible ou trop élevée. Il doit supporter la pression spécifiée pendant au moins six secondes.

NOTE

Avant de poser le bouchon sur le testeur, humidifier les surfaces d'étanchéité.

PRESSIION DE SÉCURITÉ DU BOUCHON DE RADIATEUR:
75-105 kPa (0.75-1.05 kg/cm²)



BOUCHON DE RADIATEUR

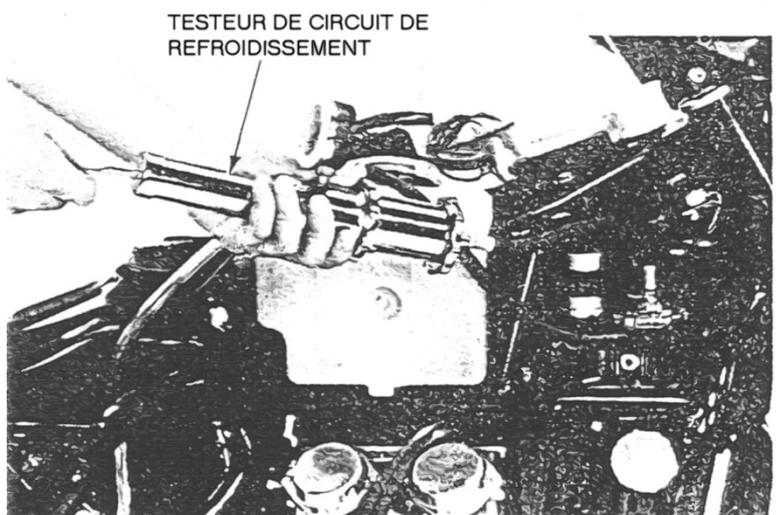
ESSAI DE FUITE DE RADIATEUR

Mettre sous pression le radiateur, le moteur et les flexibles et contrôler s'il y a des fuites.

PRÉCAUTION

*Une pression excessive peut endommager le radiateur.
Ne pas excéder 105 kPa (1,05 kg/cm²).*

Réparer ou remplacer les composants si le circuit ne supporte pas la pression spécifiée pendant au moins six secondes.



CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

ATTENTION

Le moteur doit avoir refroidi avant d'entamer l'entretien du circuit de refroidissement, ou des brûlures sévères pourraient en résulter.

Déposer la selle et le compartiment supérieur.
Déposer le bouchon de radiateur.

Remplacer le bouchon de vidange.

Déposer le bouchon de vidange, et vidanger le liquide de refroidissement

COUPLE DE SERRAGE: 35-45 N.m (3,5-4,5 kg-m)

Remplir le circuit d'un mélange 50-50 d'eau distillée et de glycol éthylène.

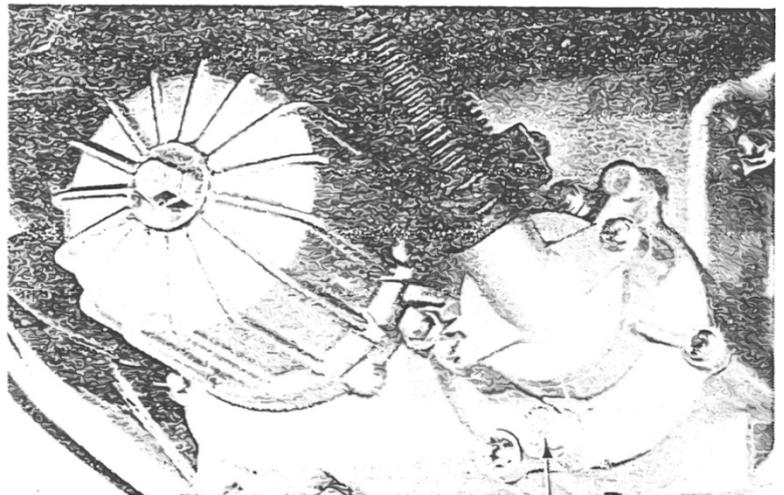
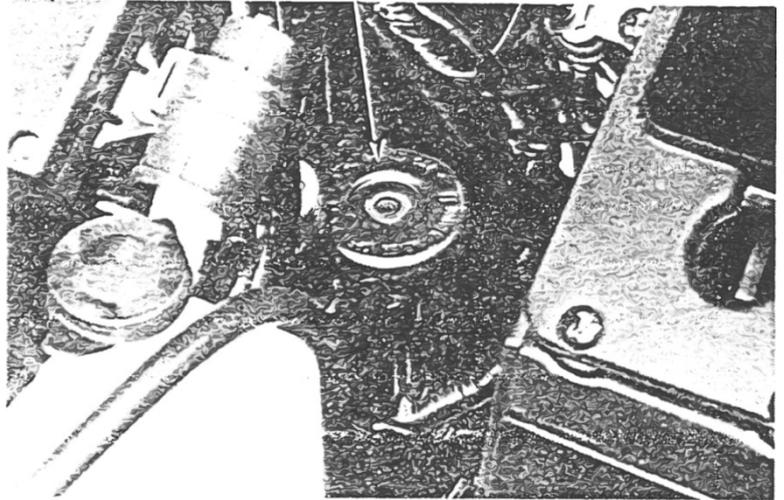
Démarrer le moteur avec le bouchon de radiateur enlevé et le faire tourner jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air dans le liquide de refroidissement et que le niveau du liquide de refroidissement ne soit stabilisé.

Arrêter le moteur et ajouter du liquide de refroidissement jusqu'au niveau correct, si c'est nécessaire.

Remettre le bouchon de radiateur en place.

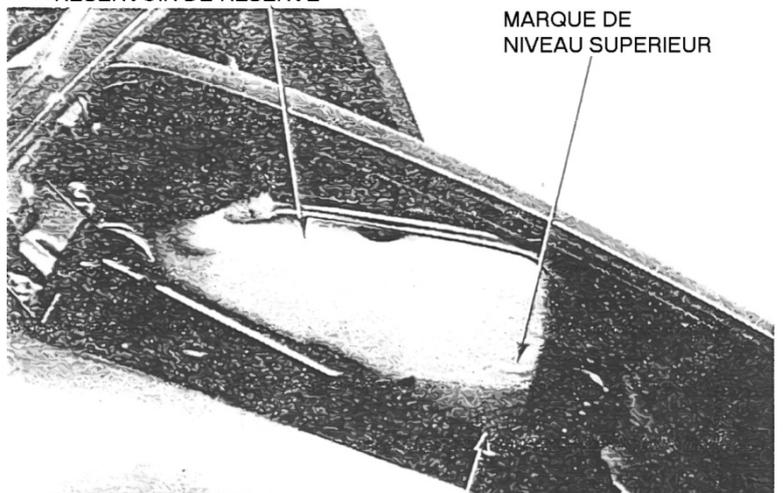
Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans la réserve et la remplir jusqu'au niveau correct si le niveau est bas. après que le moteur ait refroidi.

BOUCHON DE RADIATEUR



BOUCHON DE VIDANGE

RESERVOIR DE RESERVE



MARQUE DE NIVEAU INFERIEUR

RADIATEUR

DEPOSE

Déposer la selle et le compartiment supérieur.
Déposer les caches inférieurs du carénage.
Vidanger le liquide de refroidissement du moteur.

Desserrer les pinces de durites supérieures et inférieures.

Enlever le bouchon de radiateur du radiateur.

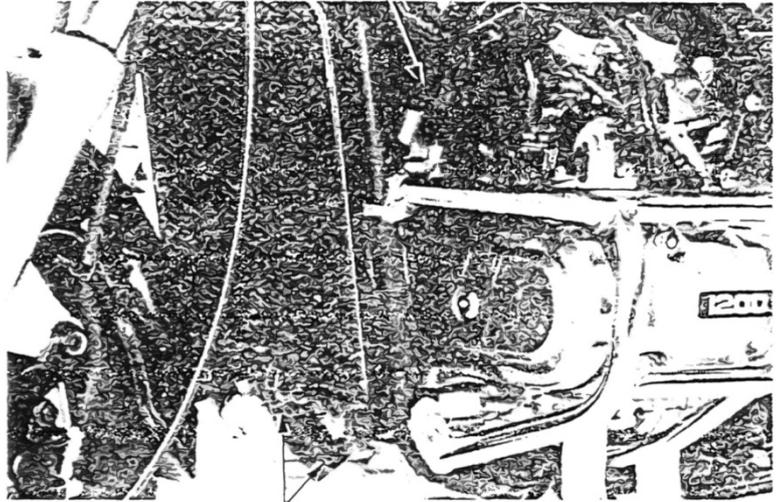
Déconnecter le tuyau de siphon du radiateur.

Déposer le cache de pompe à eau à partir du carter moteur avant.

Sortir le cache de pompe à eau de la durite inférieure.

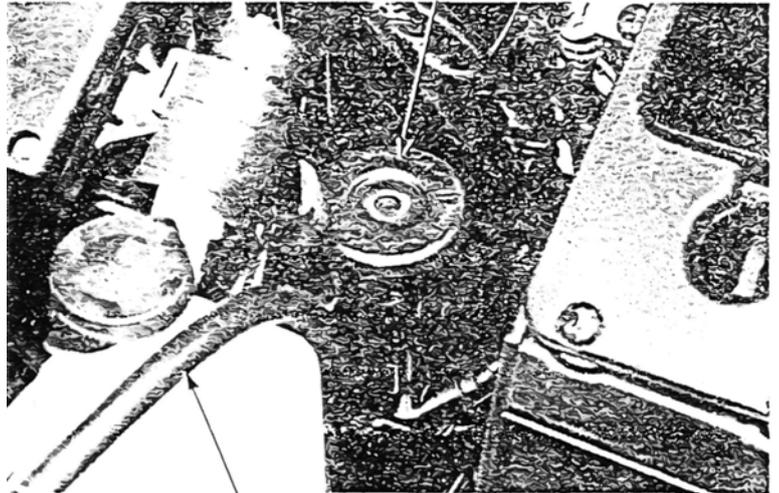
Déposer les deux écrous de montage du radiateur et les pattes de carénage.

PINCE DE FLEXIBLE



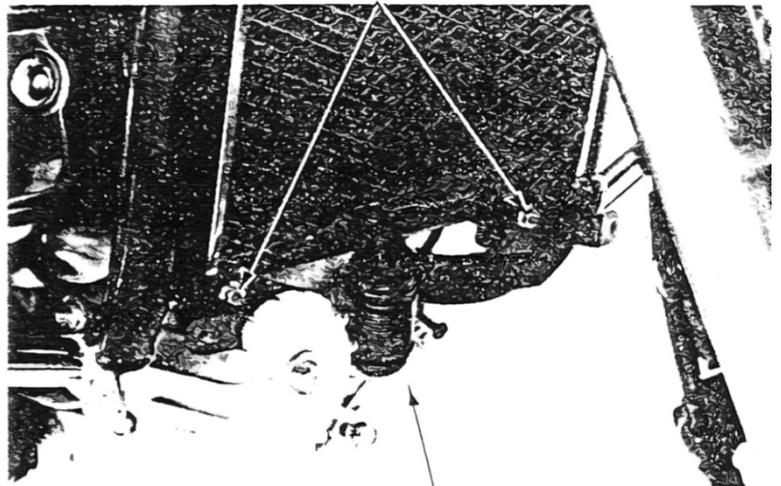
PINCE DE DURITES

BOUCHON DE RADIATEUR



TUYAU DE SIPHON

ECROU DE MONTAGE DU RADIATEUR

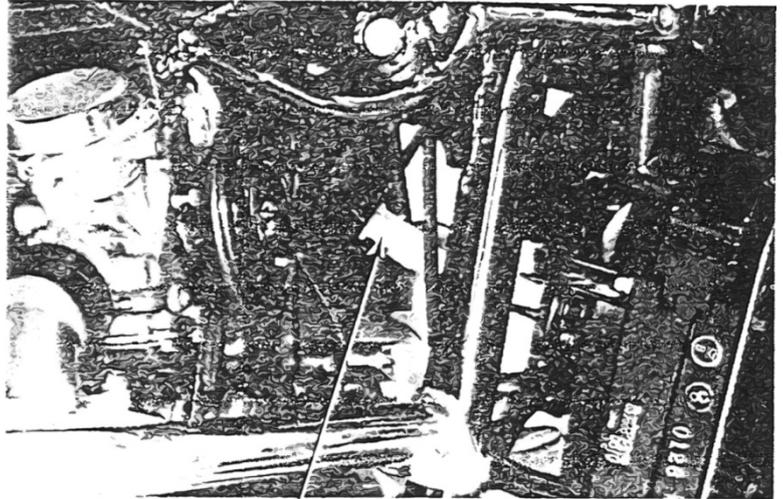


CACHE DE POMPE A EAU

Déconnecter la durite supérieure du logement de thermostat et sortir le radiateur.
Déconnecter l'accouplement du moteur de ventilateur et déposer le radiateur.

PRECAUTION

Prendre soin de ne pas endommager les ailettes du radiateur avec les goujons de montage du radiateur.

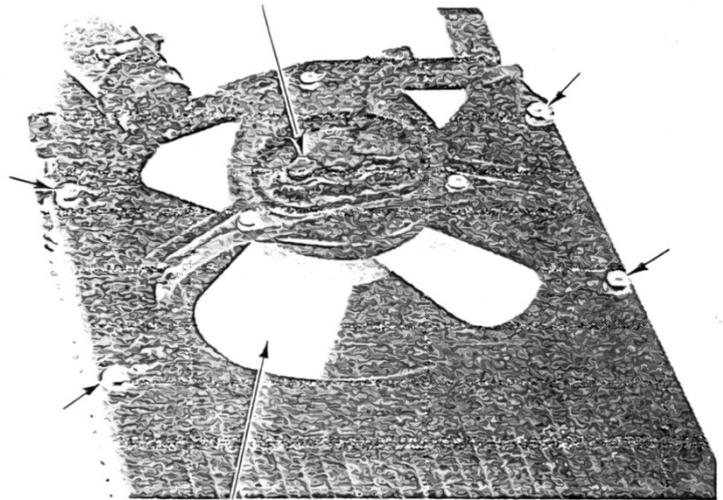


ACCOUPEMENT DU MOTEUR DE VENTILATEUR

DEMONTAGE

Déposer les quatre boulons de support, de la monture du moteur du ventilateur et le ventilateur et le moteur.

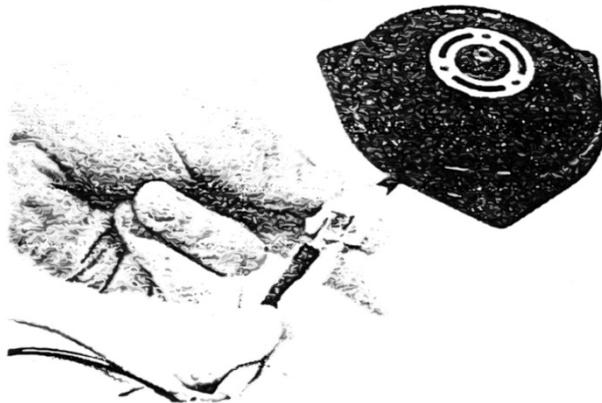
MOTEUR DE VENTILATEUR



VENTILATEUR

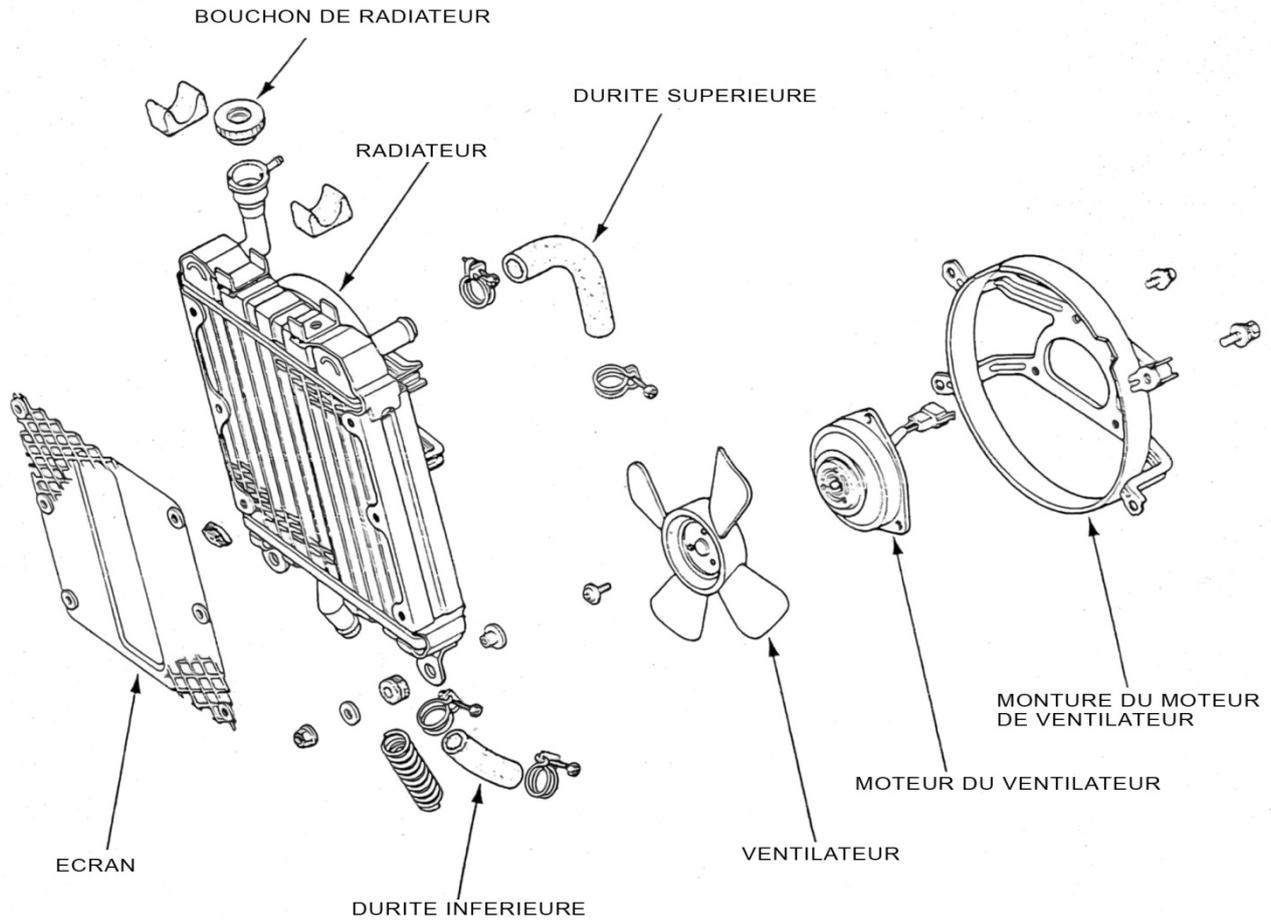
CONTROLE DU MOTEUR DE VENTILATEUR

Démonter le moteur de ventilateur du ventilateur.
Utiliser une batterie de 12 volts pour passer de l'énergie au moteur et contrôler son fonctionnement.
Le moteur doit tourner librement.



MONTAGE

Monter le radiateur dans l'ordre inverse du démontage.



MISE EN PLACE

L'ordre de mise en place est essentiellement dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

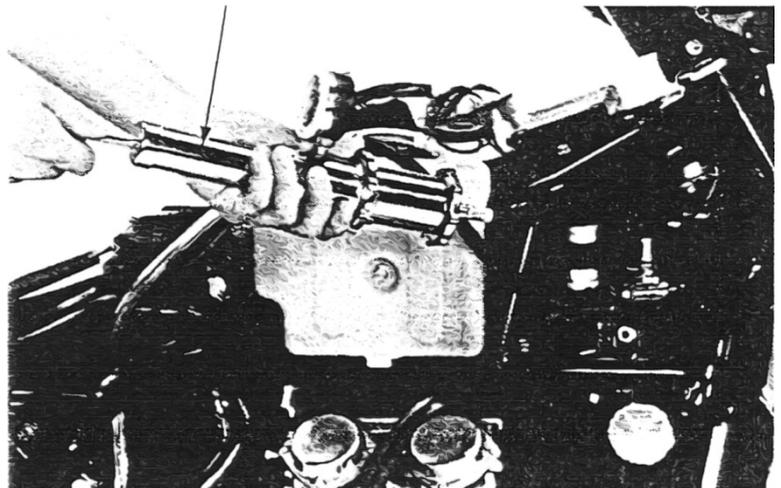
Renouveler le joint du cache de la pompe à eau.

Contrôler le radiateur pour des fuites éventuelles après la mise en place (Page 06-02).

Remplir le circuit de liquide de refroidissement et purger l'air du radiateur (page 06-03).

Mettre en place les pièces démontées.

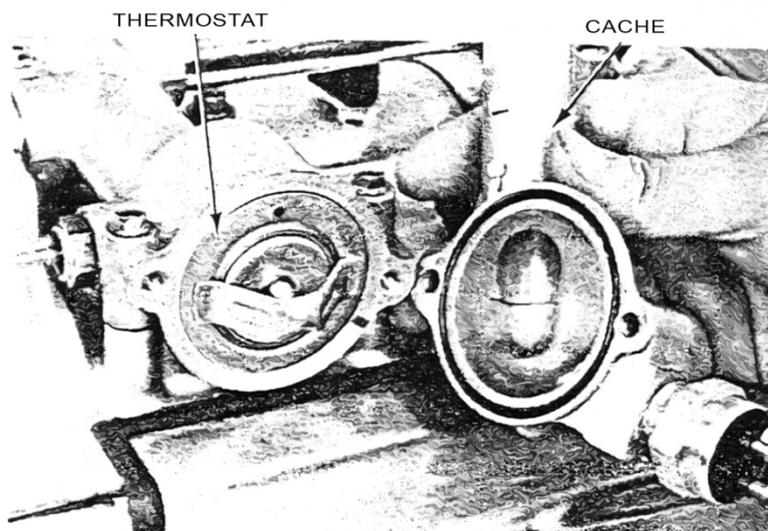
TESTEUR DE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT



THERMOSTAT ET CONDUITES D'EAU

DEPOSE DU THERMOSTAT

Déposer le radiateur (Page 06-04).
Déposer le cache de thermostat.
Sortir le thermostat de son logement



CONTROLE

Contrôler visuellement le thermostat pour tout endommagement éventuel.
Suspendre le thermostat dans de l'eau chaude pour contrôler son fonctionnement.
Ne pas laisser le thermostat ou le thermomètre toucher la paroi du récipient pour éviter des résultats erronés.

Données techniques:

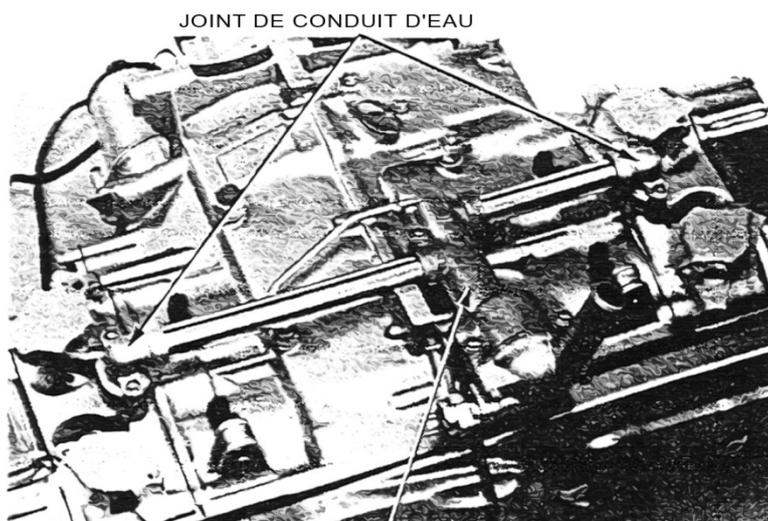
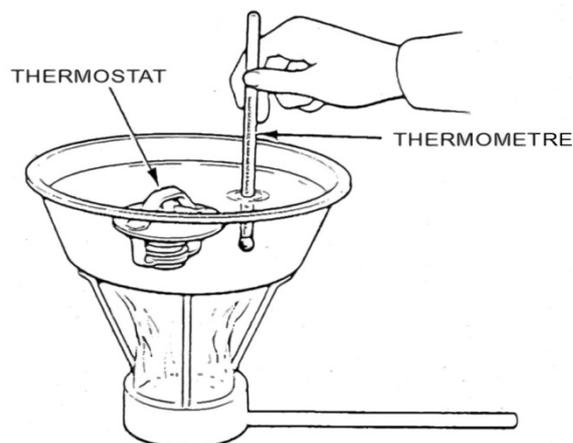
Commence à s'ouvrir	80° à 84°C
Grand ouvert	93° à 97°C
Levage de la soupape	8 mm minimum

NOTE

- Changer le thermostat: si la soupape reste ouverte a la température ambiante, ou s'il montre une réaction à des températures autres que celles spécifiées.
- Le levage de la soupape doit être contrôlé en le soumettant à la chaleur pendant cinq minutes.

MONTAGE DE CONDUITE D'EAU

Déposer le radiateur et le carburateur.
Déposer les joints de conduites d'eau à partir des culasses.
Déposer le logement de thermostat à partir du moteur.



LOGEMENT DE THERMOSTAT

MISE EN PLACE

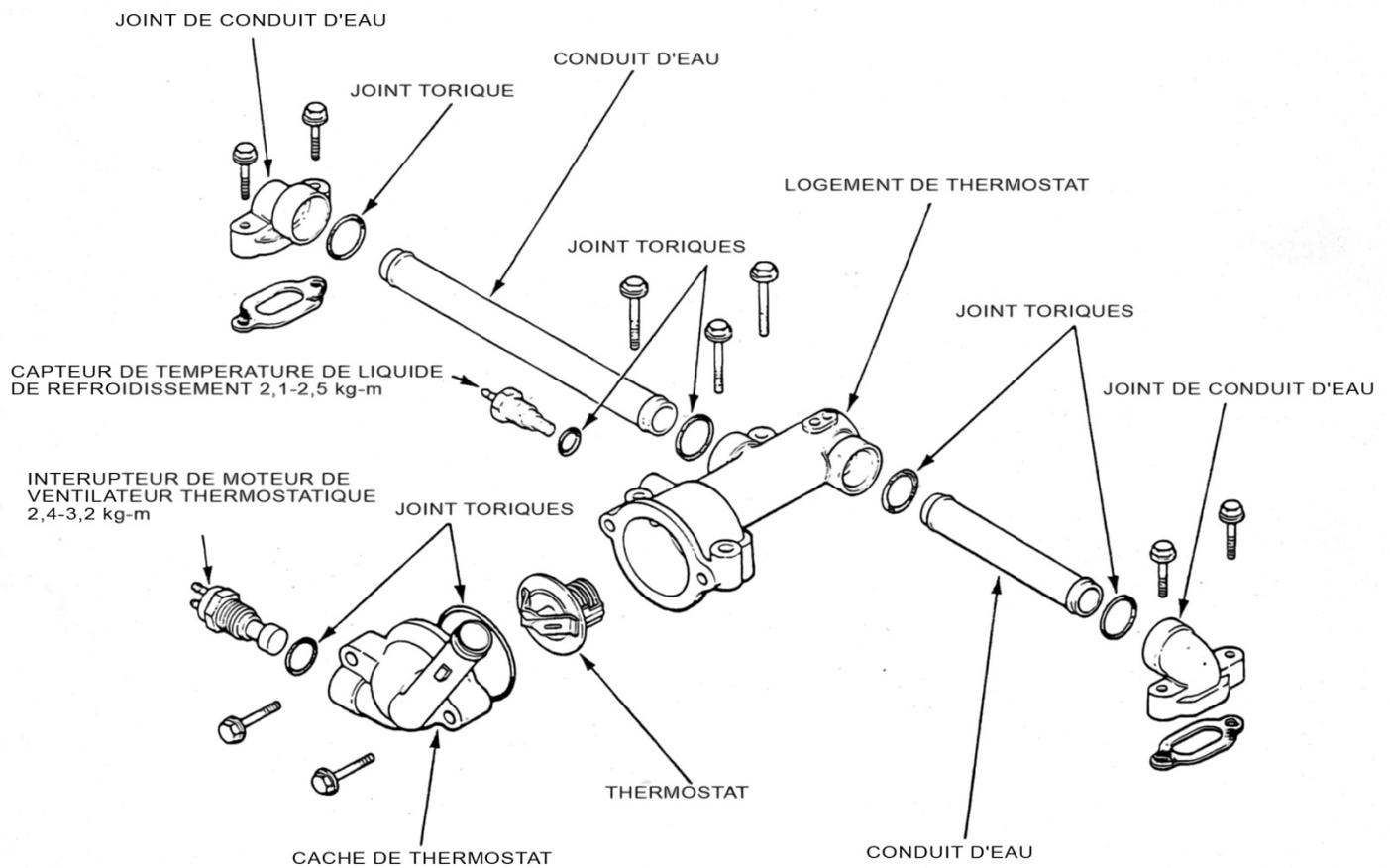
L'ordre de reposes est essentiellement l'ordre inverse de la dépose

NOTE

Changer tous les joints toriques et joints pour des neufs.

Appliquer un produit d'étanchéité au filetage du capteur de température du liquide de refroidissement et au contacteur du moteur de ventilateur avant la mise en place.

Ne pas endommager les joints toriques pendant la mise en place.



POMPE A EAU

Vidanger l'huile et le liquide de refroidissement.
Déposer le radiateur et le cache de pompe à eau.
Déposer le cache avant moteur (Page 02-04).

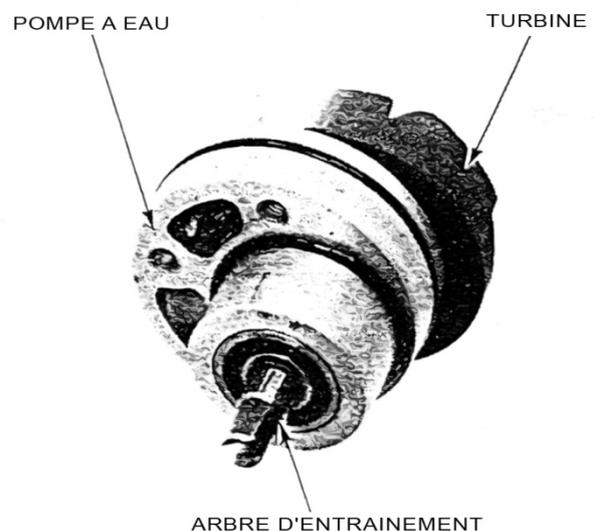
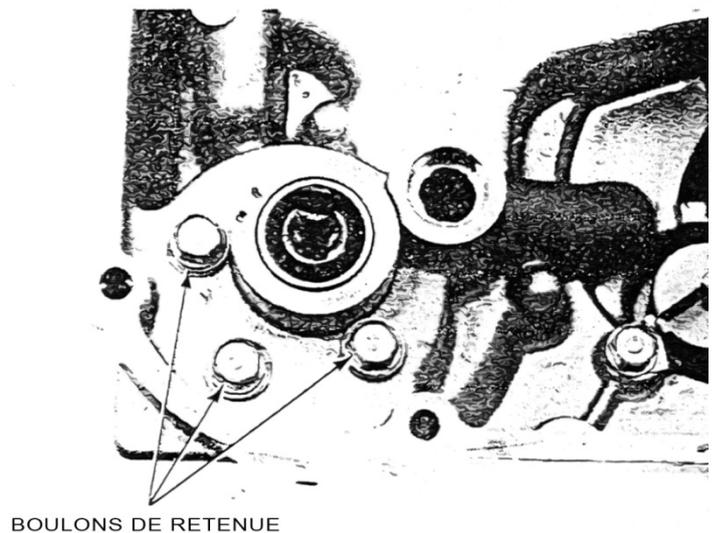
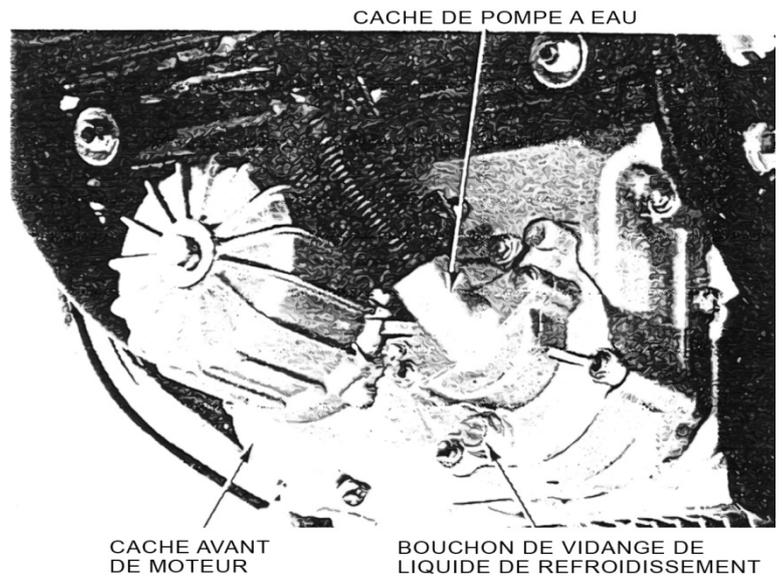
Déposer les trois boulons de retenue de la pompe à eau,
puis la pompe à eau.

NOTE

Utiliser de nouvelles rondelles d'étanchéité au
montage de la pompe à eau.

Déposer la pompe pour s'assurer que les roulements
ne sont pas usés, l'arbre n'a pas de jeu, et la turbine
n'est pas endommagée.

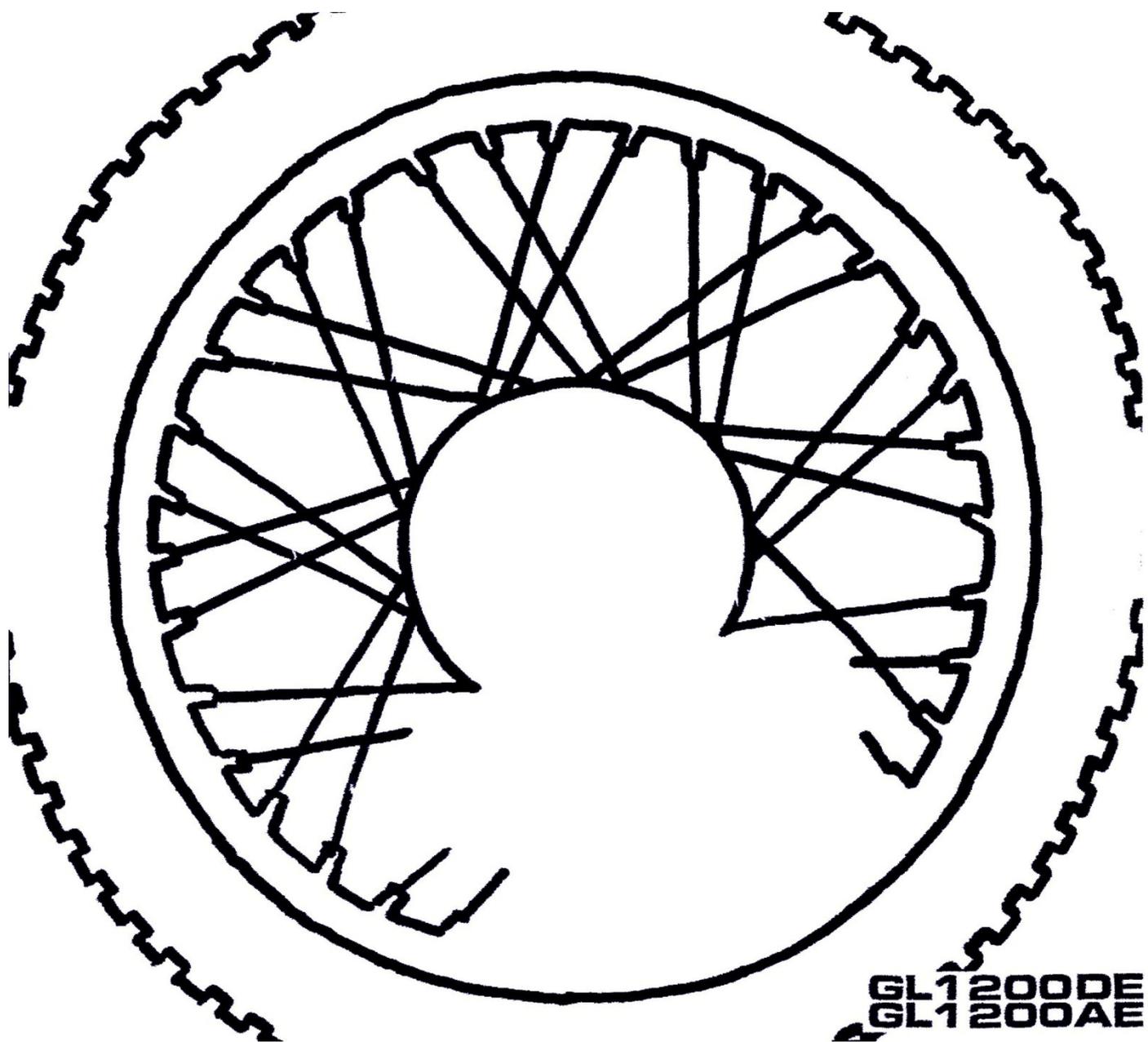
Ne pas tenter de réparer la pompe à eau.
Si elle est usée ou endommagée, la changer.

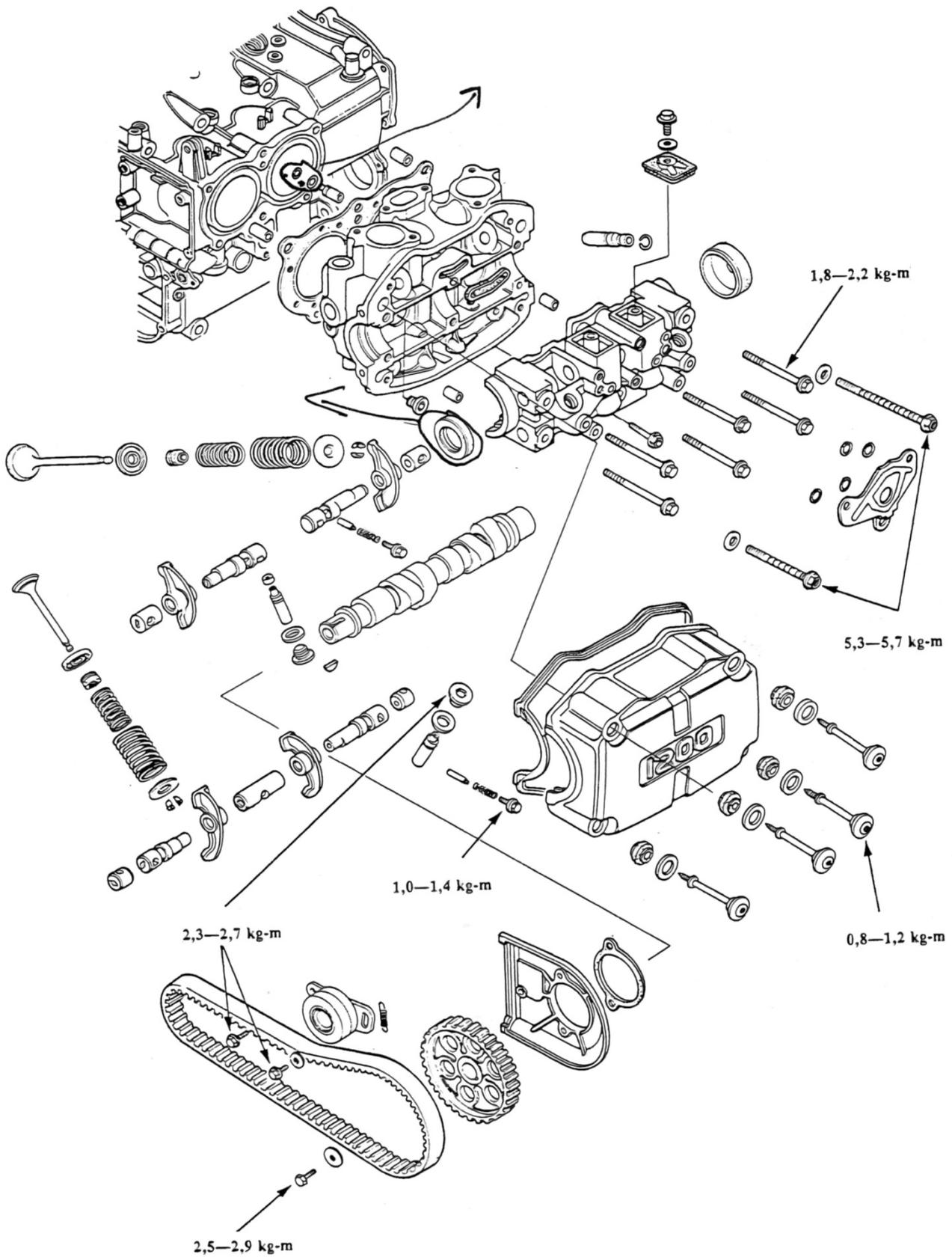


HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D**
GL1200A





INFORMATIONS D'ENTRETIEN	07-01	CONTRÔLE/RECTIFICATION DES SIÈGES	
DÉPISTAGE DES PANNES	07-02	DE SOUPAPES	07-17
DÉPOSE DE LA COURROIE DE CALAGE	07-03	MONTAGE DE LA CULASSE	07-20
DÉPOSE DE L'ARBRE À CAMES	07-04	MONTAGE/POSE DES PALIERS D'ARBRE À	
DÉMONTAGE DES PALIERS D'ARBRE À CAMES	07-08	CAMES	07-22
DÉPOSE DE LA CULASSE	07-12	SÉLECTION DES CALES DE RÉGLAGE DU	
DÉMONTAGE DE LA CULASSE	07-13	POUSSOIR HYDRAULIQUE	07-29

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GÉNÉRALITÉS

- Contrôler et régler la tension de la courroie de calage lorsque le moteur est froid.
- L'entretien et le contrôle de la culasse peuvent être effectués en laissant le moteur dans le cadre.
- L'huile de lubrification d'arbre à cames est amenée dans chaque culasse par un orifice de commande d'huile situé dans le carter moteur.
S'assurer que ces orifices ne sont pas bouchés et que les joints toriques et les vis de blocage sont en place avant de poser les culasses.
- Il est nécessaire de prendre soin de ne pas polluer les courroies d'entraînement d'arbre à cames avec de l'huile, ce qui causerait la dilatation du caoutchouc et perturberait le calage de l'arbre à cames. Ne pas tordre les courroies, ou les plier à un rayon inférieur à 25 mm, pour éviter une fracture possible du matériau (fibre de verre).
- Lorsqu'on dépose les paliers d'arbre à cames, s'assurer que l'on remplit les chambres de déémulsification d'huile moteur propre au remontage, ce qui autrement autoriserait l'entrée de l'air dans les réglages de poussoirs hydrauliques.
- L'air dans les réglages de poussoirs hydrauliques cause des bruits excessifs de poussoirs. Déposer le réglage et purger l'air s'il y en a dans un des réglages.
- Utiliser une sonde ou un stéthoscope pour localiser le problème, si l'extrémité supérieure est bruyante:
- Régler le support de réglage hydraulique avec une cale, au cas où l'une des pièces suivantes est changée:
 - Culasse/paliers d'arbre à cames
 - Soupape/siècle de soupape (rectification)
 - Arbre à cames
 - Culbuteur/arbre de culbuteur

CARACTÉRISTIQUES

ÉLÉMENT			VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Compression			11-15 kg/cm ²	10 kg/cm ²
Soupape, guide de soupape	D.E. de la tige	ADM	6,580-6,590	6,54
		ÉCH	6,550-6,560	6,54
	D.I. du guide	(ADM, ÉCH)	6,600-6,615	6,64
	Jeu entre tige de soupape et guide	ADM	0,010-0,035	0,08
		ÉCH	0,040-0,065	0,10
Largeur du siège			1,4	
Ressort de soupape	Longueur libre	INTERNE	40,20	39,0
		EXTERNE	43,75	42,5
	Tarage/longueur	INTERNE	26,8-30,8 kg/26 mm	
		EXTERNE	47,9-55,1 kg/28 mm	
D.I. de culbuteur de soupape			14,000-14,018	14,05
D.E. d'arbre de culbuteur			13,937-13,984	13,84
Longueur libre du ressort d'assistance			17,5	16,0
Course de compression de réglage de poussoir hydraulique avec kérosène			0-0,03	0,30

ÉLÉMENT		NORME	LIMITE DE SERVICE	
Arbre à cames	Hauteur du lobe de came	ADM	35,8	
		ÉCH	35,8	
	Voilage (au tourillon central)		—	0,10
	D.E. du tourillon	Centre	24,934-24,950	24,91
		Aux deux extrémités	26,954-24,970	26,91
	D.I. de support de tourillon	Centre	25,000-25,021	25,05
		Aux deux extrémités	27,000-27,021	27,05
	Jeu d'huile du tourillon	Centre	0,050-0,087	0,14
Aux deux extrémités		0,030-0,067	0,14	
Voilage de la culasse		—	0,10	

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de culasse (Boulon 10 mm)	5,3-5,7 kg-m
Boulon de poulie menée de courroie de calage	2,5-2,9 kg-m
Bouchon d'arrêt de réglage de poussoir hydraulique	2,3-2,7 kg-m
Boulon de support d'arbre à cames	1,8-2,2 kg-m
Boulon d'assistance de culbuteur	1,0-1,4 kg-m
Boulon de bouclier thermique	0,8-1,2 kg-m
Boulon de cache de courroie de calage	1,0-1,4 kg-m
Boulon de cache de culasse	1,0-1,4 kg-m
Boulon de tendeur de courroie de calage	2,4-2,8 kg-m

OUTILS

Spéciaux

Poulie de calage	07925-3710200
Extracteur de poussoir hydraulique	07973-M300000 ou 07973-ME90000
Fraise de guide de soupape, 6,6 mm	07984-5510000
Jauge de sélection de cales	07974-M090000

Normaux

Compresseur de ressort de soupape	07757-0010000
Extracteur de guide de soupape, 6,6 mm	07742-0010200

DÉPISTAGE DES PANNES

Les problèmes de haut-moteur peuvent être diagnostiqués par un essai de compression, ou en localisant les bruits avec une sonde ou un stéthoscope.

Compression basse ou inégale

- Soupapes
 - Réglage de poussoir hydraulique collé
 - Cale de réglage hydraulique incorrecte
 - Jeu de soupapes incorrect
 - Soupapes grillées ou tordues
 - Calage des soupapes incorrect
 - Soupape collée
 - Ressort de soupape brisé
- Culasse
 - Joint de culasse endommagé ou fuite
 - Culasse voilée ou fendue
- Arbre à cames
 - Courroie de calage usée ou endommagée
 - Poulie ou clavette d'entraînement desserrée
 - Poulie de tendeur de courroie usée ou endommagée
- Problèmes de bas-moteur (Voir chapitre 11)

Compression trop élevée

- Accumulation excessive de carbone sur la tête de piston ou la chambre de combustion

Bruit excessif

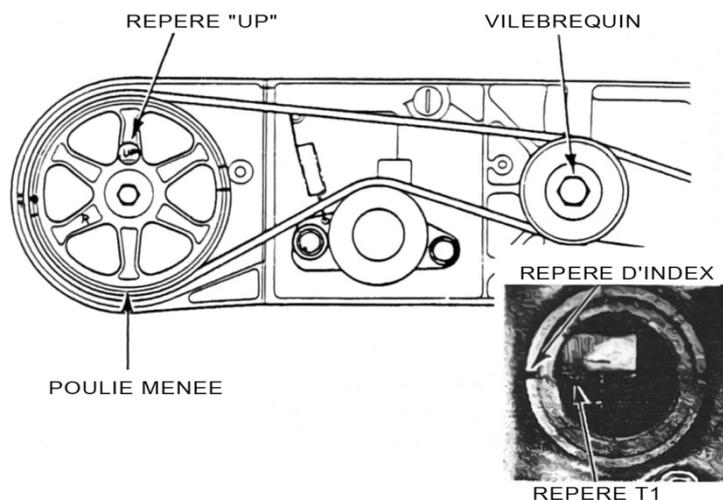
- Réglage de poussoir hydraulique
 - Air dans le réglage de poussoir hydraulique ou montage erroné
 - Réglage usé ou collé
 - Orifices ou conduits d'huile de culasse bouchés
 - Ressort d'assistance brisé ou fatigué
 - Arbre d'assistance collé ou endommagé
 - Utilisation d'une cale incorrecte
- Tige de soupape usée
- Soupape collée ou ressort de soupape brisé
- Culbuteur ou arbre à cames endommagé
- Courroie d'entraînement de l'arbre à cames desserrée ou endommagée
- Tendeurs de courroie d'entraînement ou poulies d'entraînement desserrés ou endommagés

Huile moteur ou liquide de refroidissement pollué

- Fuite ou rupture du joint de culasse
- Fuite au bouchon de bloc
- Culasse endommagée ou voilée

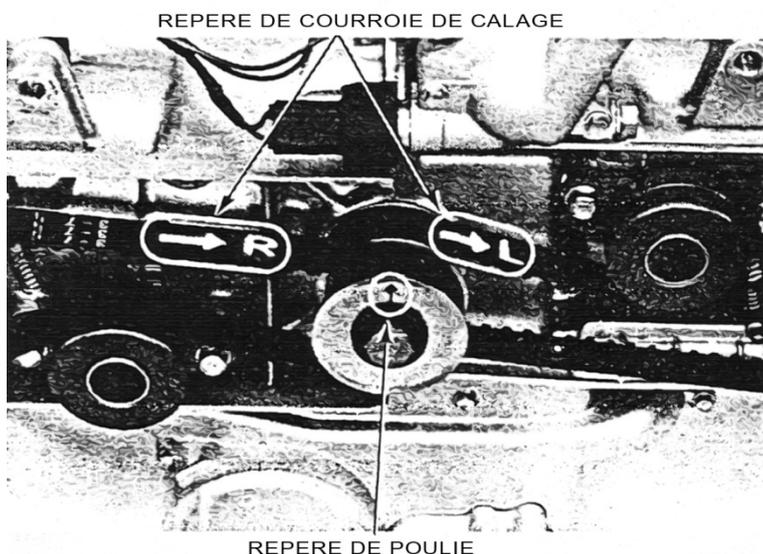
DÉPOSE DE LA COURROIE DE CALAGE

Déposer le radiateur (Page 06-04).
 Déposer les caches de courroie de calage.
 Déposer le capuchon d'orifice de repère de calage.
 Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le repère T-1 sur le volant soit aligné avec le repère d'index sur le carter moteur.
 Les repères "UP" (haut) sur les poulies menées doivent être tournés vers le haut de la façon indiquée.



Identifier chaque courroie comme droite ou gauche et marquer également le sens de rotation.

Marquer la poulie de vilebrequin avec une bande ou un crayon feutre pour indiquer le P.M.H. du cylindre N°1.

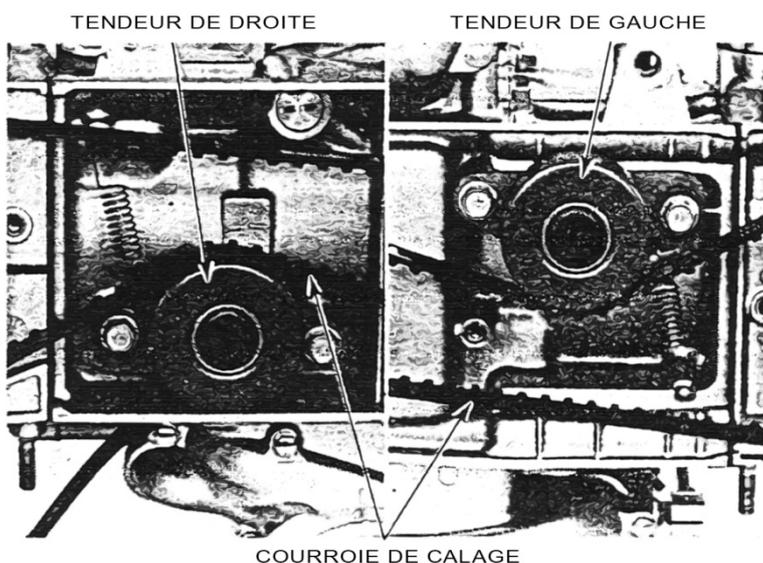


Desserrer les boulons de tendeur, puis faire glisser les courroies droite et gauche, dans cet ordre, vers l'extérieur.

PRÉCAUTION:

Pour éviter d'endommager les courroies, ne pas utiliser d'outils pointus, comme un tournevis, pour extraire les courroies.

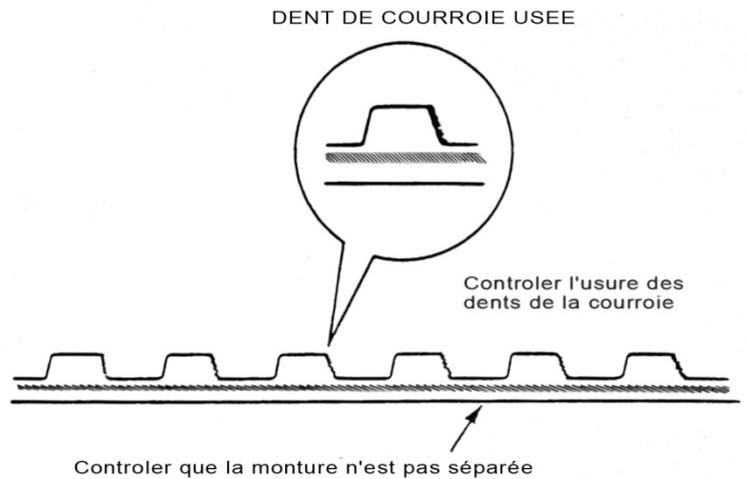
Ne pas tourner l'arbre à cames après avoir déposé les courroies de calage, sachant qu'il est possible de plier les soupapes.



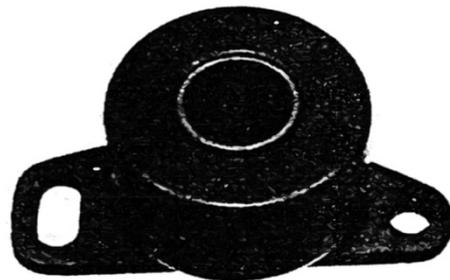
CONTRÔLE DES COURROIES

Contrôler que les courroies ne sont pas dilatées par suite de pollution par l'huile.

Changer les courroies si le matériau est craquelé, si les dents sont usées, ou si la dilatation est évidente.

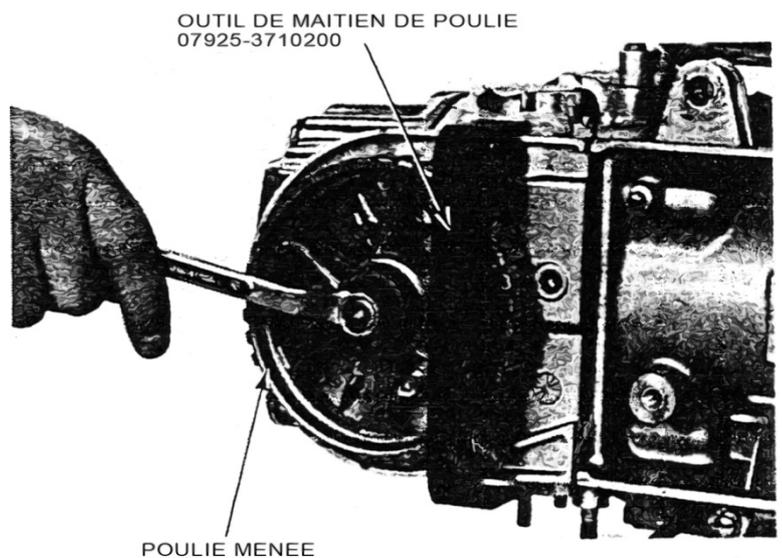


Contrôler la liberté de mouvement des tendeurs et la souplesse des roulements dans les rouleaux.



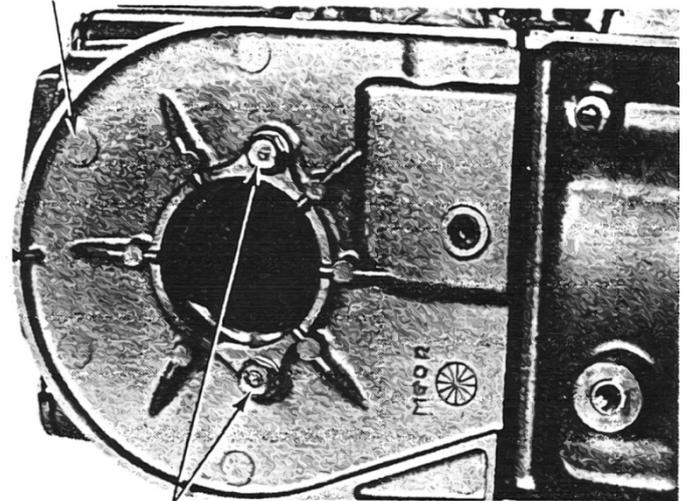
DÉPOSE DE L'ARBRE À CAMES

Mettre en place l'outil de maintien de la poulie, puis dévisser le boulon de poulie d'arbre à cames et déposer la poulie menée.



Déposer les boucliers thermiques de la culasse et les joints.

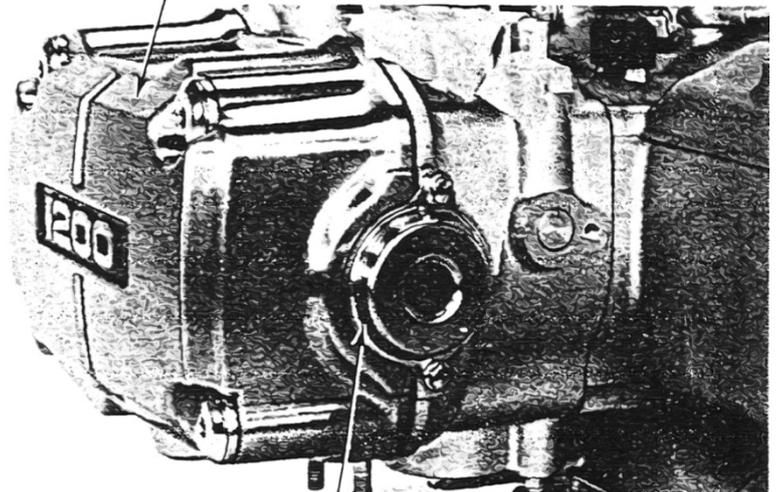
BOUCLIER THERMIQUE



BOULONS DE 6 mm

Déposer les caches d'extrémités de l'arbre à cames de l'arrière des culasses.

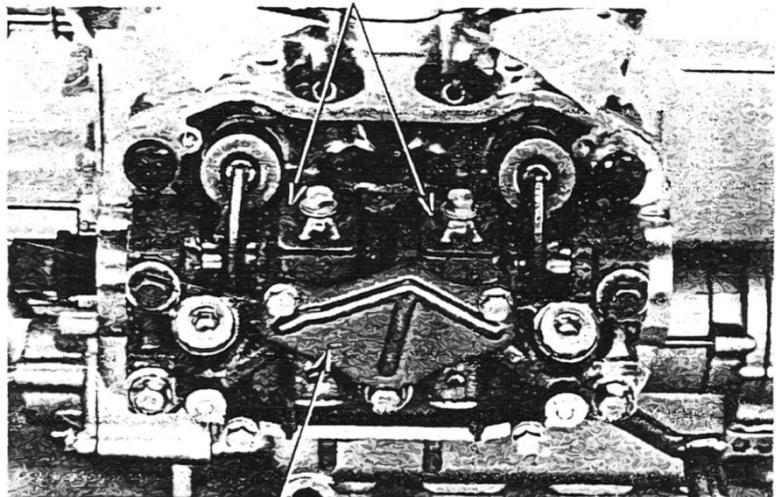
CACHE DE CULASSE



CACHE D'EXTREMITÉ D'ARBRE A CAMES

Déposer les caches de chambres de déémulsification, les plaques de distribution d'huile et les joints toriques des supports de culbuteurs.

CACHES DE CHAMBRE DE DEEMULSIFICATION



PLAQUE DE DISTRIBUTION D'HUILE

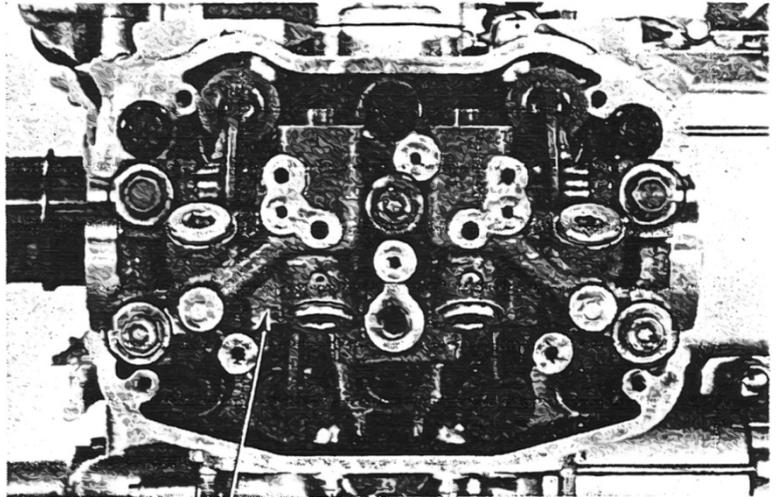
Déposer les cinq boulons de support de culbuteurs, puis déposer la culbuterie et l'arbre à cames. Marquer chaque support pour identifier son côté.

NOTE

Pour éviter de déformer l'ensemble de palier d'arbre à cames, dévisser les boulons du support d'arbre à cames en quinconce, deux tours à la fois.

PRÉCAUTION

Ne pas laisser tomber l'arbre à cames hors de la culasse.

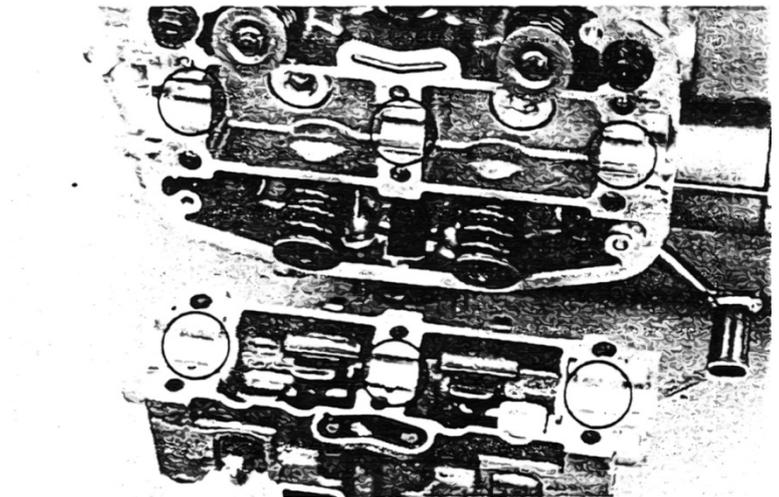


PALIER D'ARBRE A CAMES

CONTRÔLE DE L'ARBRE À CAMES

Contrôler la présence éventuelle de heurts ou de rayures sur les surfaces de roulement des cames, ou d'endommagement causé par une lubrification insuffisante.

Contrôler si les passages d'huile sont dégagés.



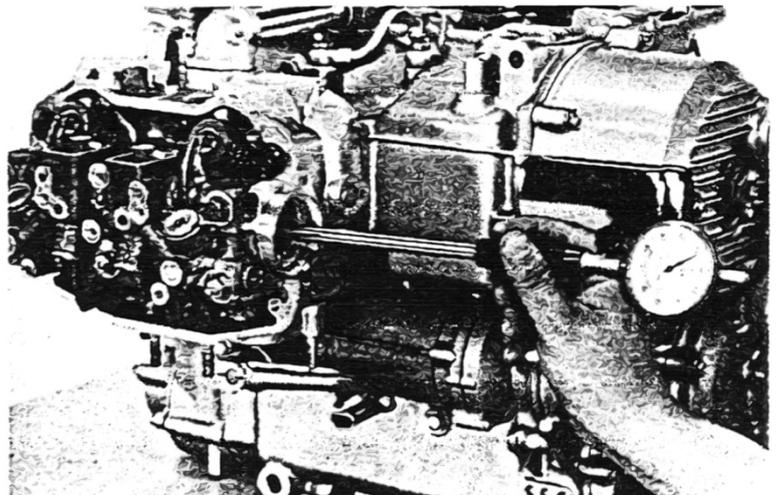
Boulonner le palier d'arbre à cames dans son emplacement et serrer les boulons au couple indiqué.

COUPLE DE SERRAGE: 1,8-2,2 kg-m

Mesurer et noter le D.I. de chaque roulement. Si l'usure du roulement est supérieure à la limite de service, changer ensemble la culasse et les paliers d'arbre à cames.

LIMITES DE SERVICE:

Centre: 25,05 mm
Aux deux extrémités: 27,05 mm



Mesurer et noter le D.E. de chaque tourillon de roulement d'arbre à cames.

Changer l'arbre à cames pour un neuf si la limite de service est excédée.

LIMITES DE SERVICE:

Centre: 24,91 mm
Aux deux extrémités: 26,91 mm

Déterminer le jeu aux extrémités et au centre.

LIMITE DE SERVICE: 0,14 mm

NOTE

La différence entre le D.E. d'un tourillon d'arbre à cames et le D.I. de son roulement de came (le support et la culasse) est le jeu.

Le jeu peut également être contrôlé au moyen d'une plastijauge.

Contrôler la hauteur de chaque lobe de came au moyen d'un micromètre.

Changer l'arbre à cames si la hauteur est inférieure à la limite de service.

LIMITES DE SERVICE:

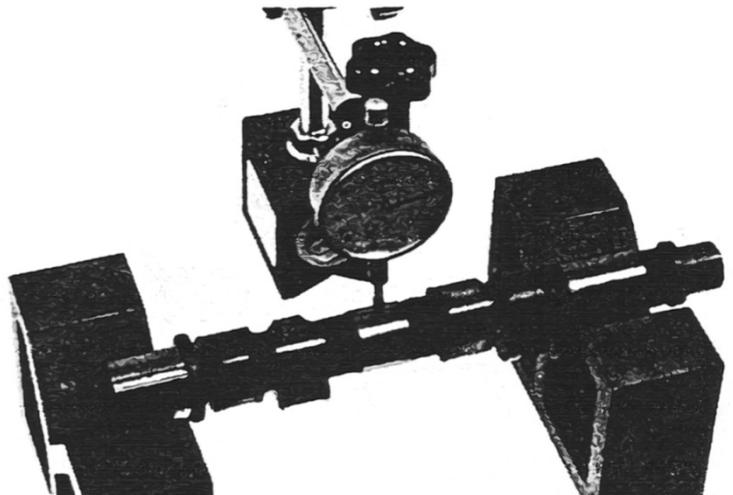
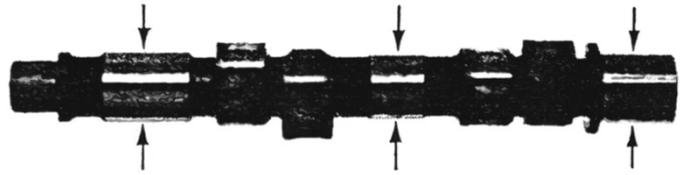
ADM: 35,6 mm
ÉCH: 35,6 mm

Placer chaque arbre à cames sur un stand ou des blocs en V.

Placer un indicateur à cadran sur le tourillon de roulement central.

Faire tourner l'arbre à cames de deux tours et lire le voilage.

LIMITE DE SERVICE: 0,10 mm



DÉMONTAGE DES PALIERS D'ARBRE A CAMES

Déposer les bouchons d'arrêt et les cales des paliers d'arbre à cames (sur certains bouchons d'arrêt, les cales ne sont pas utilisées).

NOTE

- Un réglage des cales est nécessaire si les pièces listées en page 07-01 sont changées. Si les pièces sont réutilisées, marquer les cales avec un crayon feutre pour pouvoir les remonter à leur emplacement d'origine.
- Ne pas remettre les cales en place peut causer des bruits de poussoir ou faire coller les soupapes.
- Marquer les composants du support d'arbre à cames pendant le démontage pour pouvoir les remonter à leur emplacement d'origine.

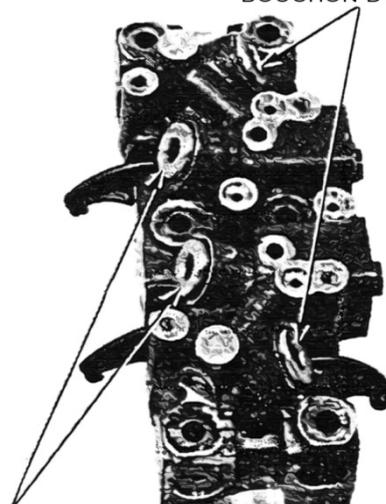
Enlever le réglage de poussoir du support d'arbre à cames.

Sortir le capuchon du réglage de son orifice sur le côté admission.

NOTE

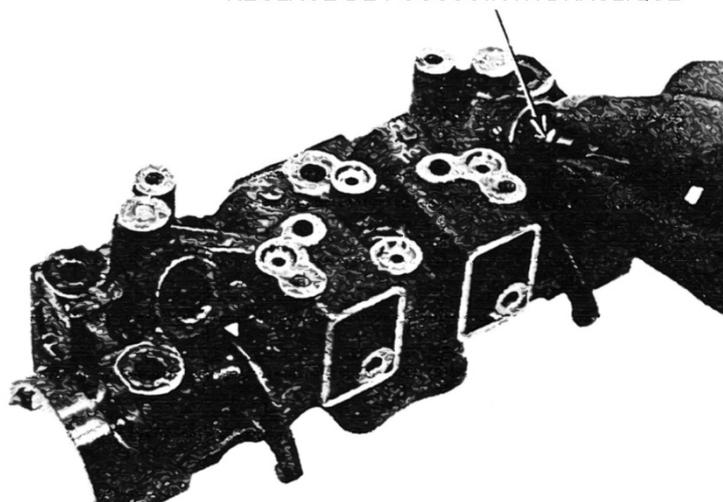
Seuls les réglages de soupapes hydrauliques commandant les arbres de culbuteurs de soupapes d'admission possèdent des capuchons.

BOUCHON D'ARRET ET CALES

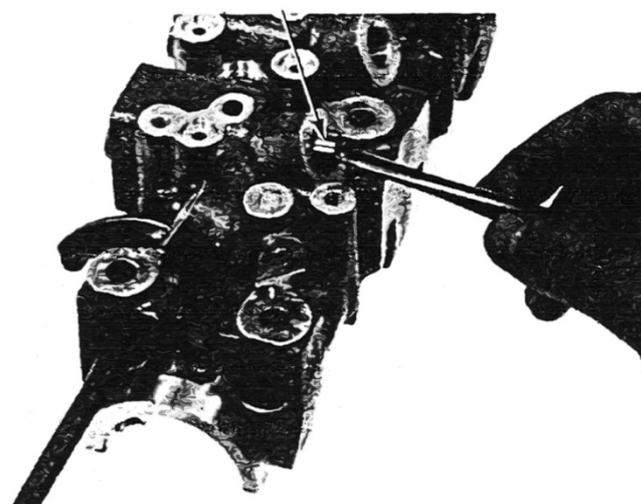


BOUCHON D'ARRET ET CALES

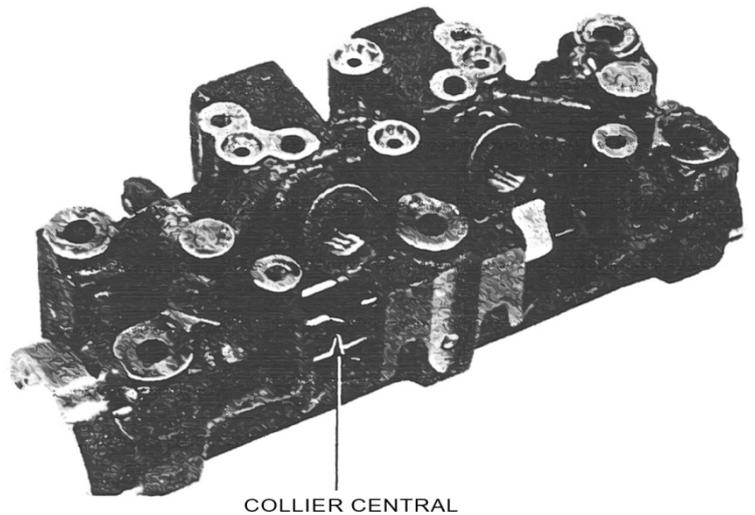
REGLAGE DE POUSSOIR HYDRAULIQUE



CAPUCHON

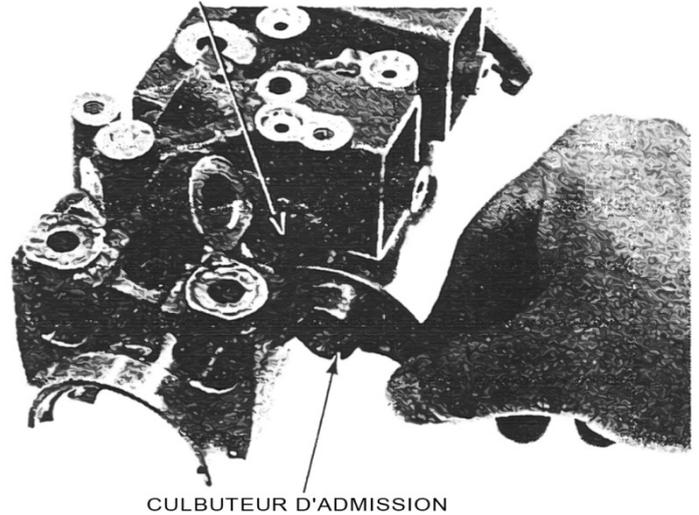


Déposer les colliers d'arbre du côté échappement.
Déposer l'arbre de culbuteurs et déposer les culbuteurs d'échappement.
Déposer le collier central d'entre les culbuteurs de droite et de gauche.



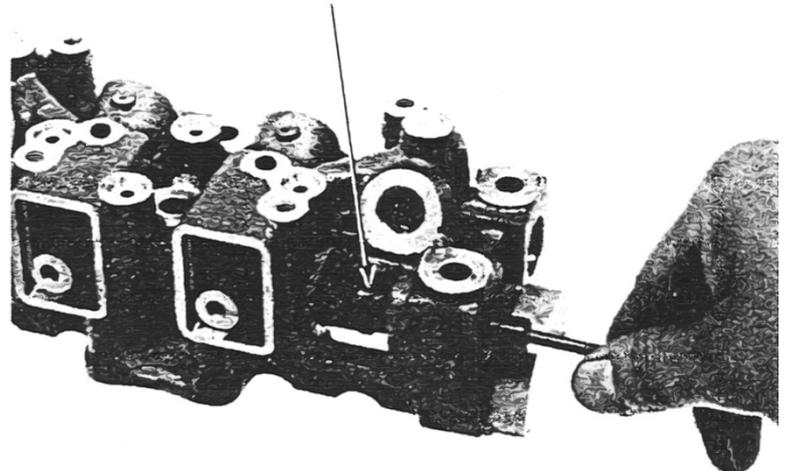
Déposer les colliers d'arbre du côté admission.
Déposer les culbuteurs d'admission en pressant l'arbre de culbuteurs vers l'intérieur.

ARBRE DE CULBUTEURS



Déposer l'arbre de culbuteurs d'admission en vissant un boulon de force de 5 mm.

ARBRE DE CULBUTEUR D'ADMISSION

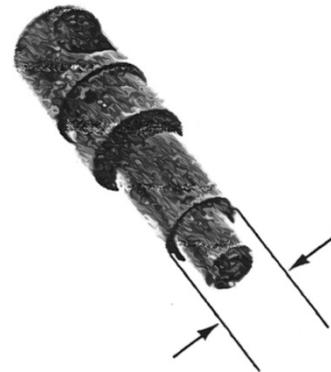


CONTRÔLE DE L'ARBRE DE CULBUTEURS

Contrôler l'usure ou l'endommagement sur toutes les surfaces de frottement des arbres de culbuteurs.
Mesurer le D.E. de chaque arbre de culbuteurs.

LIMITE DE SERVICE:

(ADM/ÉCH): 13,84 mm

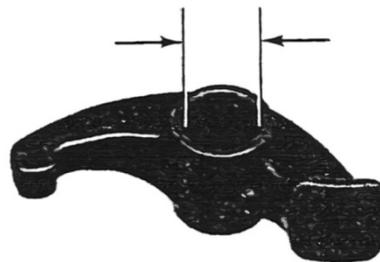


CONTRÔLE DU CULBUTEUR

Contrôler l'usure ou l'endommagement sur le patin et les faces de contact avec la tige.
Mesurer le D.I. de chaque culbuteur.

LIMITE DE SERVICE:

(ADM/ÉCH): 14,05 mm

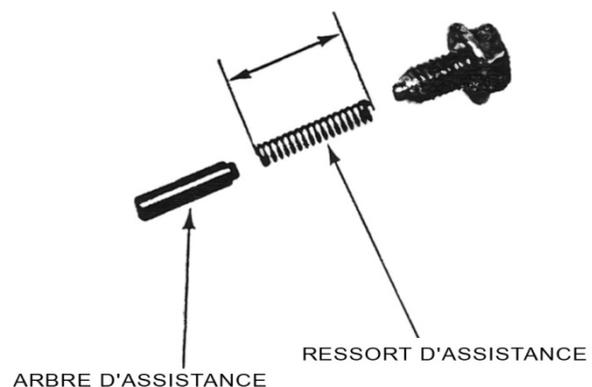


CONTRÔLE DU RESSORT/ARBRE D'ASSISTANCE

Contrôler l'usure ou l'endommagement sur chaque arbre et ressort d'assistance.
Mesurer la longueur libre de chaque ressort d'assistance.

LIMITE DE SERVICE:

16,0 mm



CONTRÔLE DU RÉGLAGE DE POUSSOIR HYDRAULIQUE

Contrôler l'usure ou l'endommagement du réglage de poussoir hydraulique et l'éventualité d'un orifice d'huile obstrué.

Mesurer la course de compression de chaque réglage de poussoir hydraulique de la façon suivante: Raccorder le purgeur de poussoir hydraulique au poussoir hydraulique et comprimer et relâcher doucement le réglage dans un récipient rempli de kérosène.

NOTE

Maintenir le réglage à la verticale tout en comprimant et relâchant le réglage.

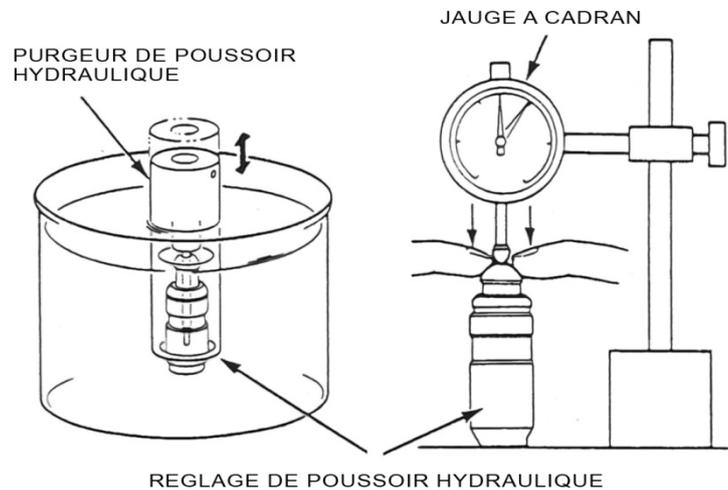
Continuer à faire fonctionner le réglage jusqu'à la disparition des bulles d'air en provenance du réglage et la cessation de son fonctionnement. Déposer le réglage et tenter de comprimer rapidement le réglage à la main. Mesurer la course de compression avec la jauge à cadran sur l'endroit plat.

COURSE DE COMPRESSION: 0-0,3 mm

NOTE

Maintenir le réglage sous la surface du kérosène en amorçant le réglage.

REGLAGE DE POUSSOIR HYDRAULIQUE



DÉPOSE DE LA CULASSE

PRÉCAUTION

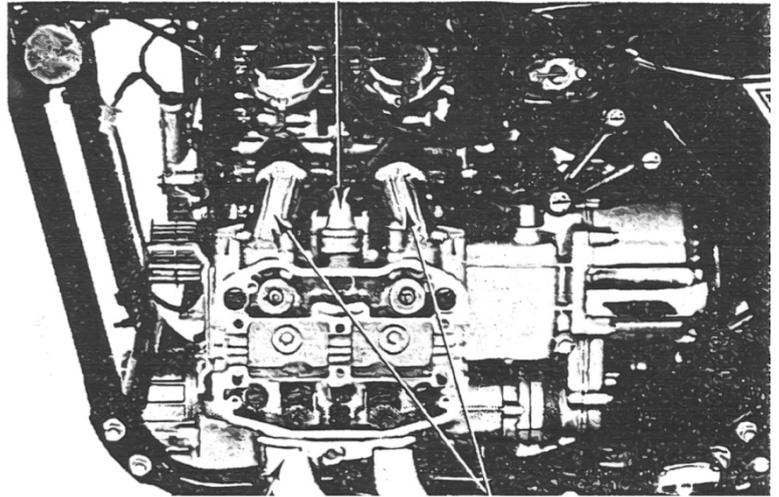
Avant de déposer les culasses, vidanger le liquide de refroidissement (page 06-03).

Déposer les boulons de tubulures d'admission, les écrous de tube d'échappement et les boulons de tube de joint de liquide de refroidissement. Déconnecter les fils de bougies et déposer les bougies.

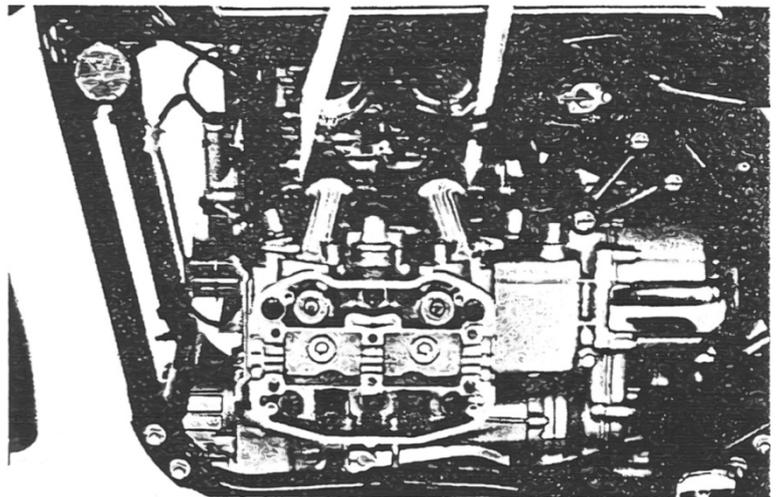
Déposer les boulons de montage arrière du silencieux et déposer le système d'échappement.

Maintenir les tubulures d'admission avec des sandows.

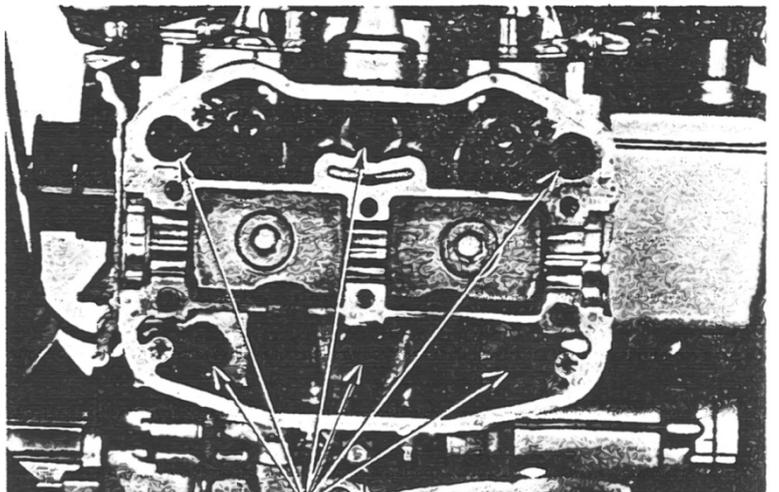
TUBE DE JOINT DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT



TUBE D'ÉCHAPPEMENT TUBULURES D'ADMISSION

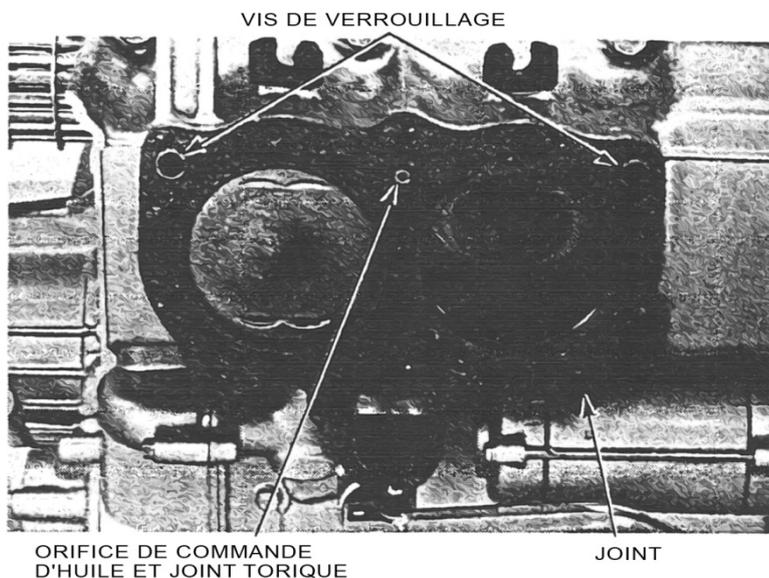


Déposer les boulons de culasse, puis déposer la culasse.



BOULONS DE CULASSE

Déposer le joint de culasse, vis de verrouillage, le joint torique et l'orifice d'huile de la culasse.



DÉMONTAGE DE LA CULASSE

Au moyen d'un compresseur de ressort de soupape, comprimer les ressorts et déposer les pièces de maintien. Déposer les retenues, les ressorts et les soupapes.

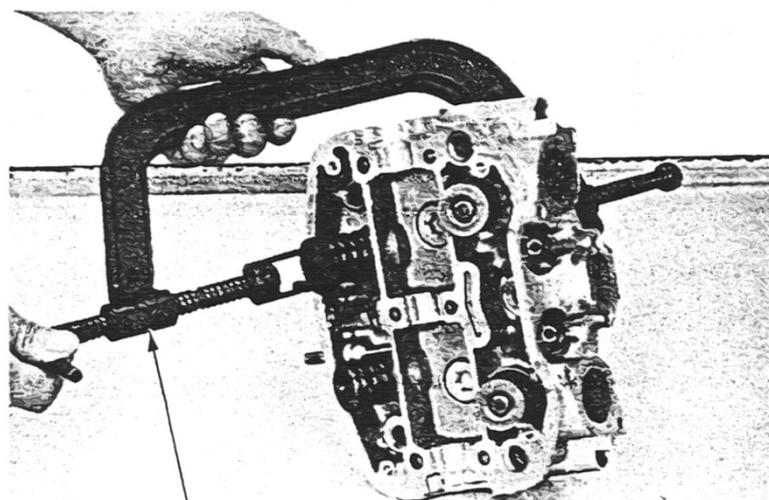
NOTE

Maintenir les soupapes et pièces inhérentes en ordre.

Nettoyer le matériau de joint sur la culasse.

NOTE

Les joints se détacheront plus facilement si baignés dans du solvant ou aspergés de produit de détachage de joint.



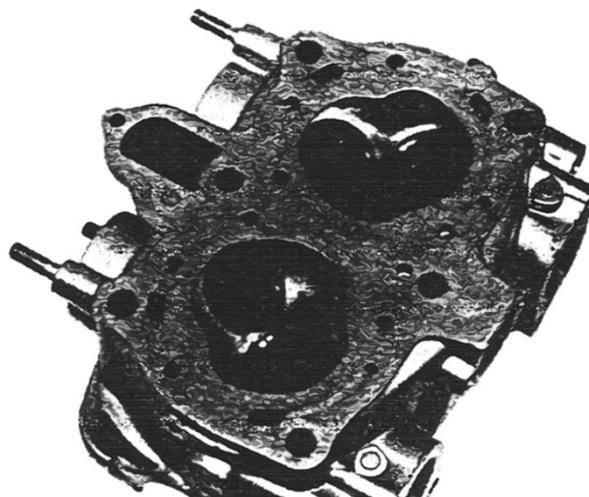
COMPRESSEUR DE RESSORT DE SOUPE

CONTROLE DE LA CULASSE

Nettoyer les dépôts de carbone sur la chambre de combustion et les lumières d'échappement, puis contrôler les craquelures éventuelles dans les orifices de bougies et la zone des soupapes.

NOTE

Ne pas endommager les sièges de soupapes.

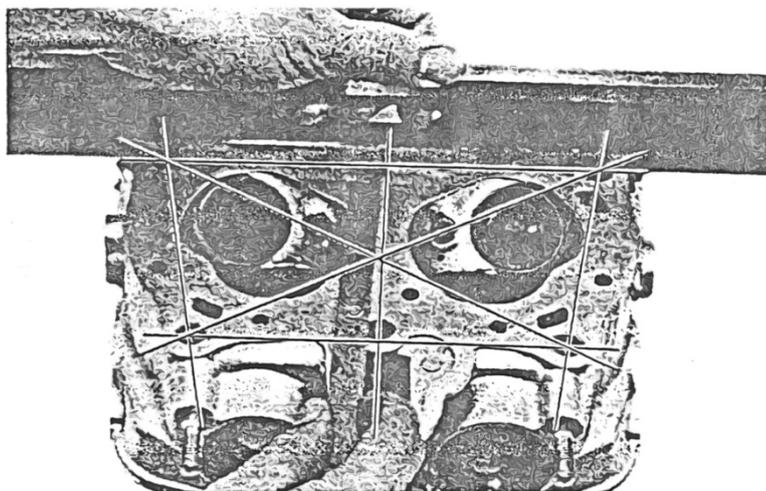


Contrôler le voilage de la culasse au moyen d'une règle et d'une jauge d'épaisseur.

LIMITE DE SERVICE: 0,10 mm

NOTE

Vérifier le voilage en diagonales de coin à coin.

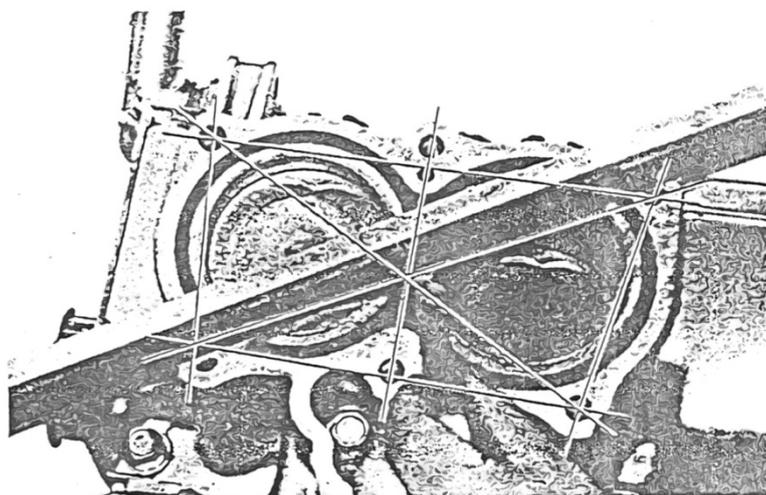


Contrôler l'ovalisation des cylindres le long de la surface de joint de culasse au moyen d'une règle et d'une jauge d'épaisseur.

LIMITE DE SERVICE: 0,10 mm

NOTE

Vérifier l'ovalisation en diagonales de coin à coin.



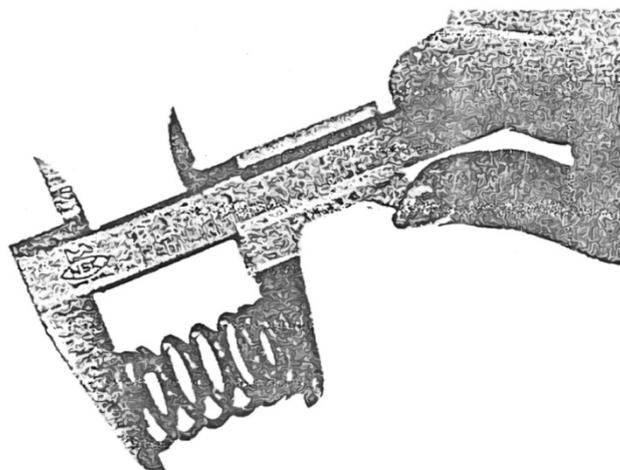
CONTRÔLE DES RESSORTS DE SOUPAPES

Mesurer la longueur libre du ressort de soupape.

LIMITES DE SERVICE:

RESSORT INTERNE: 39,0 mm

RESSORT EXTERNE: 42,5 mm



CONTRÔLE DES SOUPAPES, GUIDES DE SOUPAPES

Nettoyer complètement toutes les soupapes d'admission et d'échappement pour éliminer les dépôts de carbone.

Contrôler sur chaque soupape si elle présente des signes de torsion, rayures ou d'usure anormale de la tige.

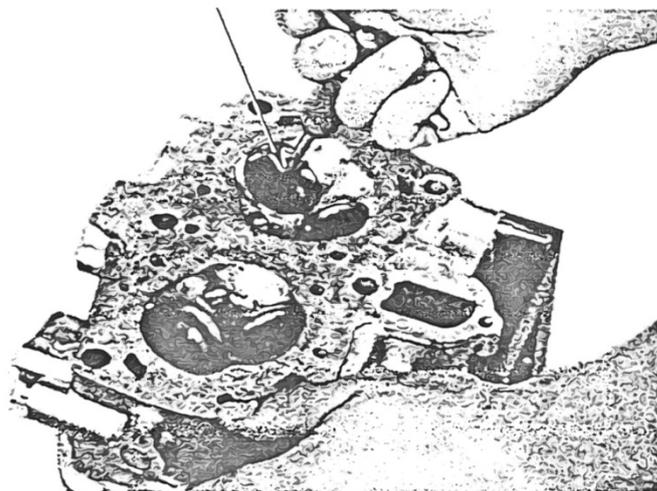
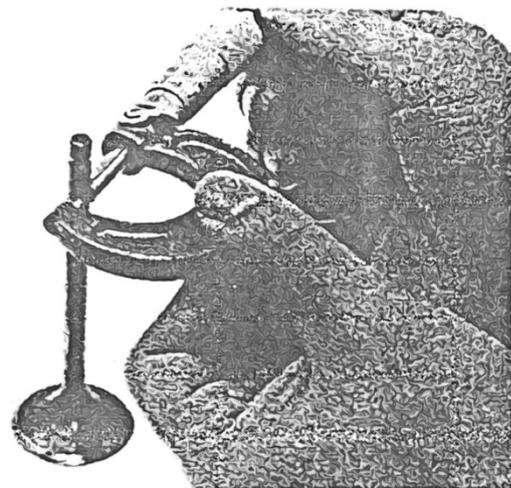
Mesurer e noter le D.E. de chaque tige de soupape.

LIMITE DE SERVICE:

ADM/ÉCH: 6,54 mm

Passer la fraise correspondante par les guides pour éliminer les dépôts de carbone.

FRAISE DE GUIDE DE SOUPE 6,6 mm



Mesurer et noter le D.I. de chaque guide de soupape. Calculer le jeu entre tige et guide.

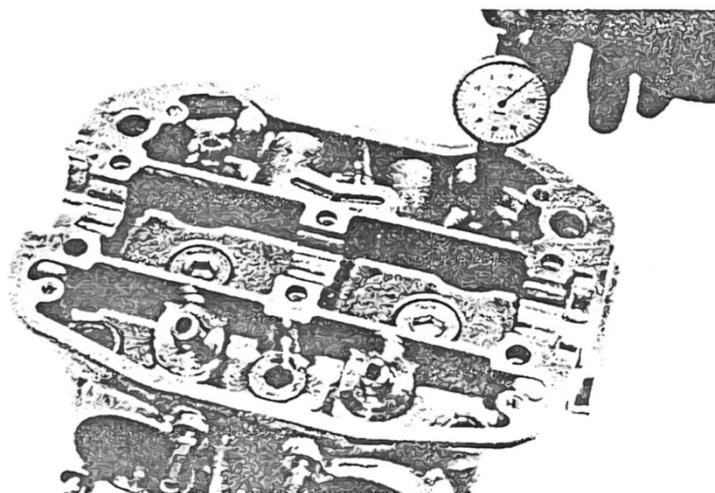
LIMITES DE SERVICE:

Admission: 0,08 mm

Échappement: 0,10 mm

Si le jeu entre guide et tige excède les limites de service, déterminer si un guide neuf peut ramener le jeu dans des limites tolérables. Dans ce cas, changer autant de guides qu'il est nécessaire et fraiser au format.

Si le jeu est toujours au delà de la limite de service, changer les soupapes.



CHANGEMENT DES GUIDES DE SOUPAPES

NOTE

Rectifier les sièges de soupapes à chaque changement des guides.

Faire chauffer la culasse jusqu'à 100°C.

PRÉCAUTION

Ne pas utiliser de chalumeau pour chauffer le cylindre, ce qui pourrait créer une ovalisation.

ATTENTION

Pour éviter les brûlures, porter des gants épais pour manipuler la culasse chauffée.

Chasser les guides anciens par le côté chambre de combustion de la culasse.

Introduire des guides neufs par le côté culbuteurs de la culasse.

NOTE

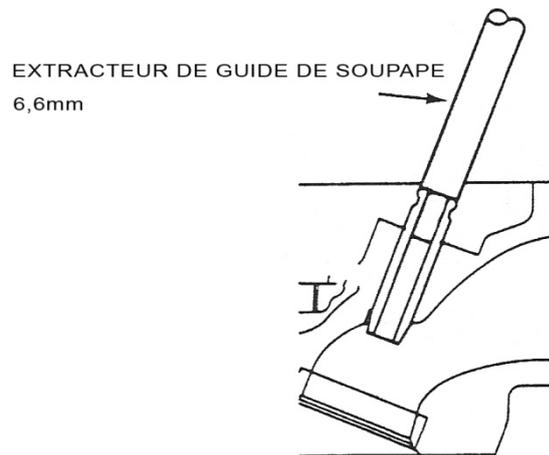
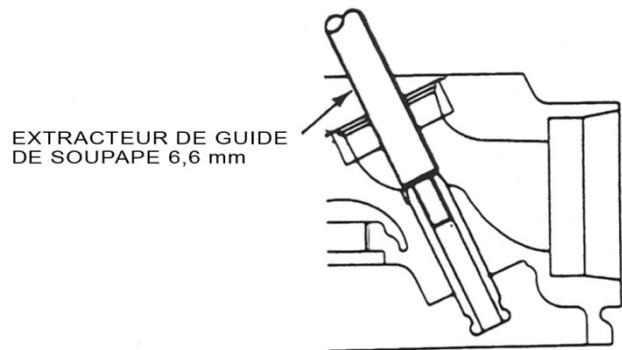
La culasse doit toujours être à 100°C pour la pose des guides neufs.

Fraiser les guides neufs au format final au moyen d'une fraise.

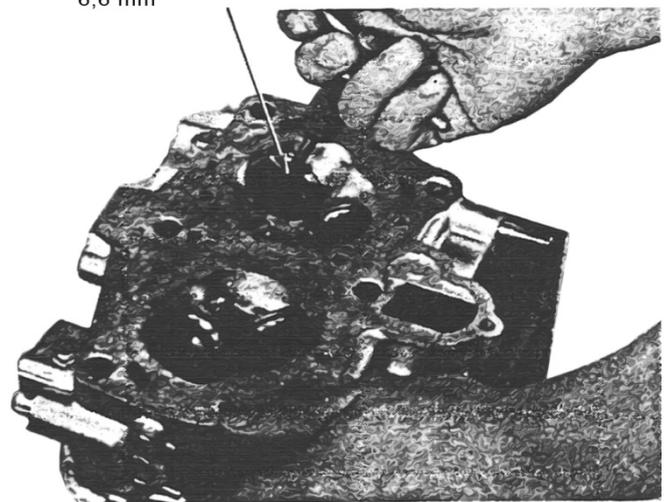
NOTE

- Utiliser de l'huile de découpage sur la fraise pendant cette procédure.
- Il est important de toujours mouvoir la fraise dans le sens de la coupe lorsqu'on l'insère ou la retire.

Enlever tout résidu de découpage des guides de soupapes.



FRAISE DE GUIDE DE SOUPE
6,6 mm



CONTRÔLE/RECTIFICATION DU SIÈGE DE SOUPAPE

NOTE

Régler le réglage de poussoir hydraulique au moyen d'une cale chaque fois que les sièges de soupapes sont rectifiés (Page 07-29).

Nettoyer toutes les soupapes d'admission et d'échappement complètement pour enlever les dépôts de carbone.

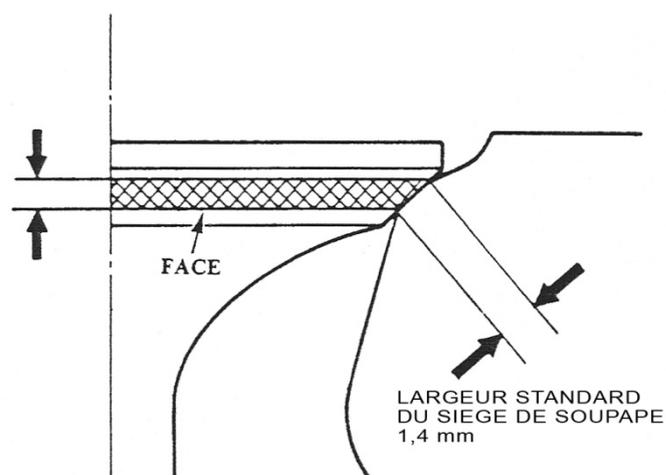
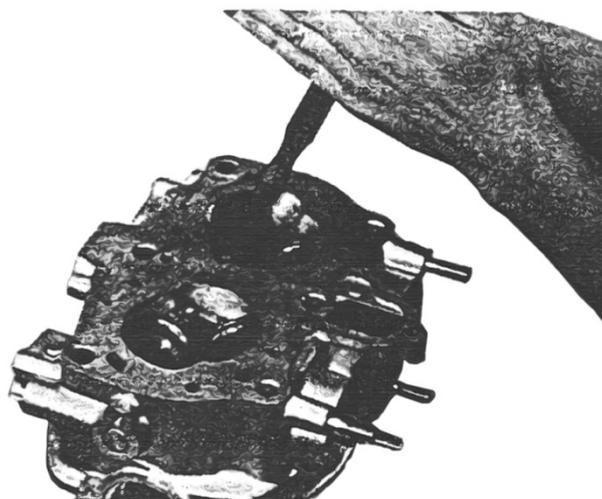
Appliquer une mince couche de bleu de Prusse sur chaque face de soupape. Roder chaque soupape et son siège en utilisant un tuyau de caoutchouc ou tout autre outil manuel approprié.

Déposer la soupape et contrôler sa face.

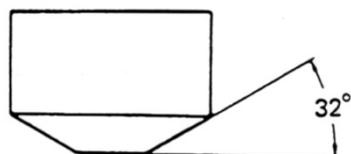
PRÉCAUTION

Les soupapes ne peuvent pas être meulées. Si la face de la soupape est irrégulière, ou si elle entre en contact incorrectement avec le siège, il est nécessaire de changer la soupape.

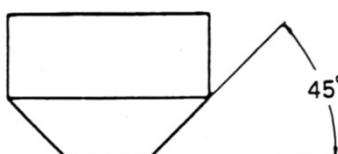
Si le siège est trop large, trop irrégulier, ou possède des points bas, il est nécessaire de le meuler.



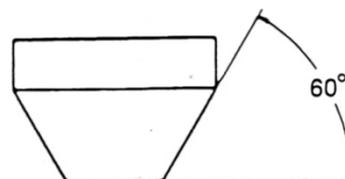
FRAISES DE SIÈGE DE SOUPAPE



OUTIL N°
ADM: 07780-0012400
ECHA: 07780-0012300



ADM: 07780-0010500
ECH: 07780-0010500



ADM/ECH: 07780-0014100

Se conformer aux instructions du mode d'emploi du dispositif employé.
Éliminer toutes les bavures et irrégularités des sièges de soupape à l'aide d'une fraise à 45°.

NOTE

Rectifier les sièges à l'aide d'une fraise à 45° lorsque l'on remplace les guides de soupape.

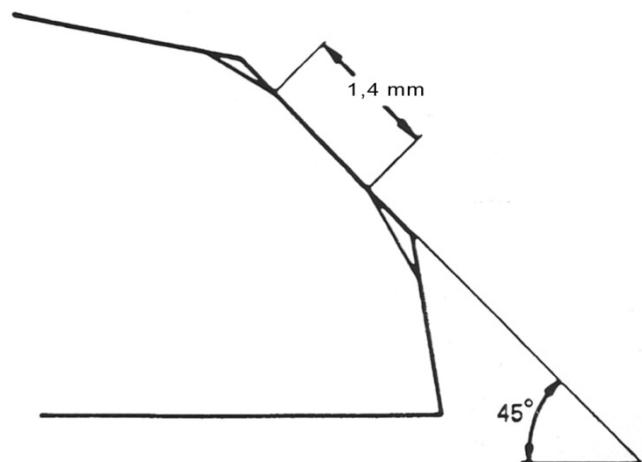
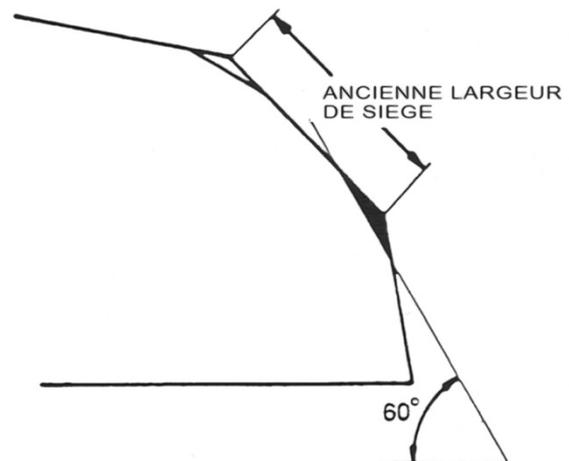
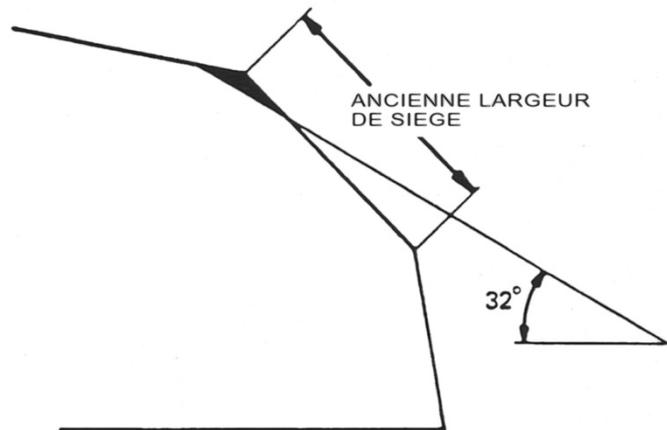
Pour éliminer le 1/4 de la partie supérieure des sièges de soupape, se servir d'une fraise à 32 degrés.

Éliminer le 1/4 inférieur des sièges de soupape usagés à l'aide d'une fraise à 60 degrés.

Retirer la fraise et vérifier chaque zone que l'on vient ainsi d'éliminer.

Mettre une fraise de finition à 45 degrés en place et finir chaque siège à la bonne largeur.

LARGEUR DE SIÈGE DE SOUPAPE: 1,4 mm



Appliquer une fine couche de bleu de Prusse, au siège de soupape.

Presser la soupape par le guide de soupape et sur le siège pour obtenir une position claire.

NOTE

La position du siège de soupape par rapport à la face de la soupape est très importante pour une bonne fermeture.

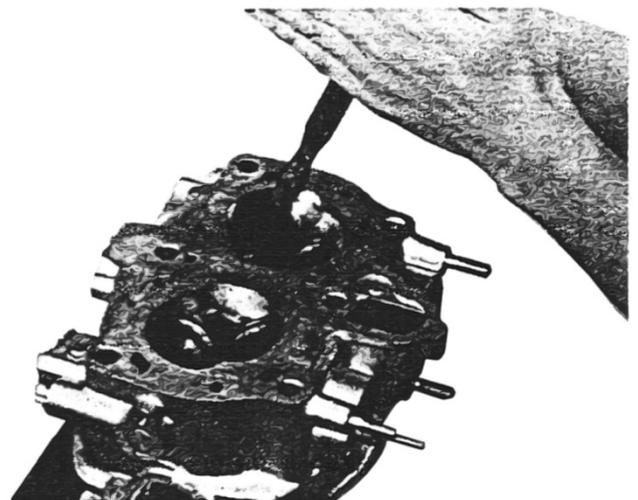
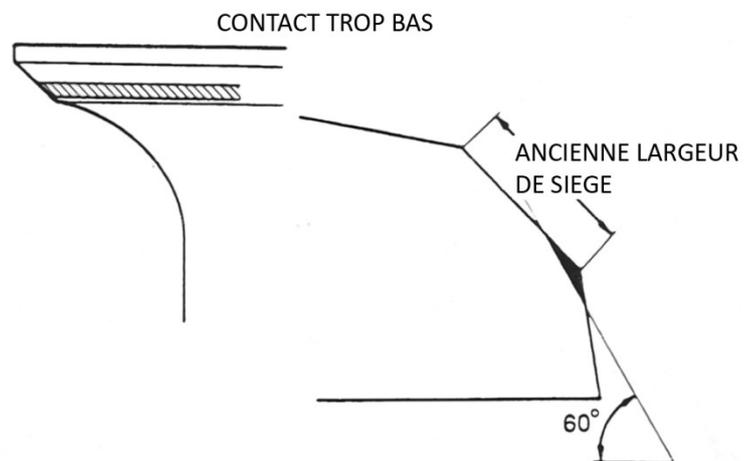
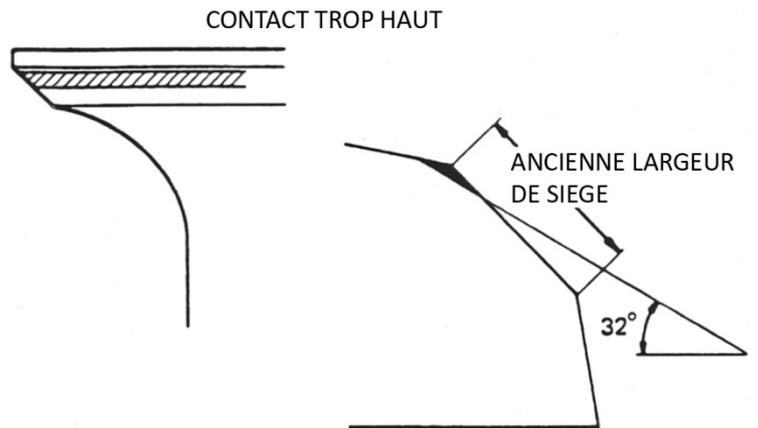
Si la zone de contact est trop haute sur la soupape, le siège doit être abaissé au moyen d'une fraise plate à 32 degrés.

Si la zone de contact est trop basse sur la soupape, le siège doit être élevé au moyen d'une fraise interne de 60 degrés.

Faire la finition du siège conformément aux spécifications, en utilisant une fraise de finition à 45 degrés.

Après avoir fraisé le siège, appliquer un mélange de rodage sur la face de soupape, et roder la soupape en utilisant une faible pression.

Après le rodage, laver tout le mélange résiduel de la culasse et de la soupape.



MONTAGE DE LA CULASSE

Mettre les sièges de ressorts en place.
Placer un nouveau joint d'étanchéité de tige de soupape sur chaque guide de soupape.
Lubrifier chaque tige de soupape avec une solution d'une part de graisse au bisulfure de molybdène et de deux parts d'huile moteur.

Mettre les soupapes en place, puis faire glisser les ressorts internes et externes par dessus les tiges de soupapes et mettre en place les retenues et pièces de maintien des ressorts de soupapes.

Les spirales serrées des ressorts doivent faire face à l'intérieur de la culasse.

PRECAUTION

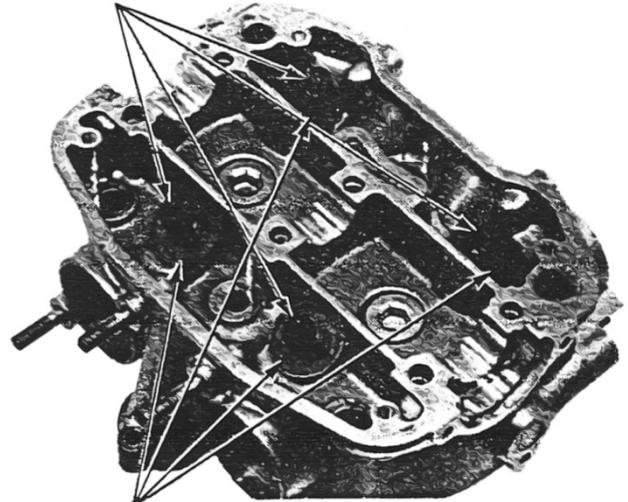
Pour éviter une perte de tension, ne pas compresser les ressorts de soupapes plus que nécessaire.

Frapper doucement le sommet de chaque soupape avec un marteau en plastique pour asservir les pièces de maintien.

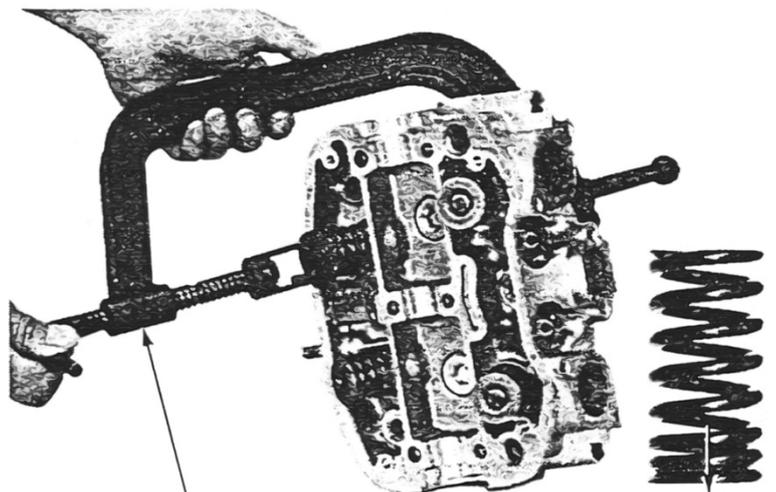
NOTE

Pour éviter de plier les soupapes, placer la culasse sur son extrémité lorsqu'on frappe les dites soupapes.

JOINTS D'ETANCHEITE DE SOUPAPEE

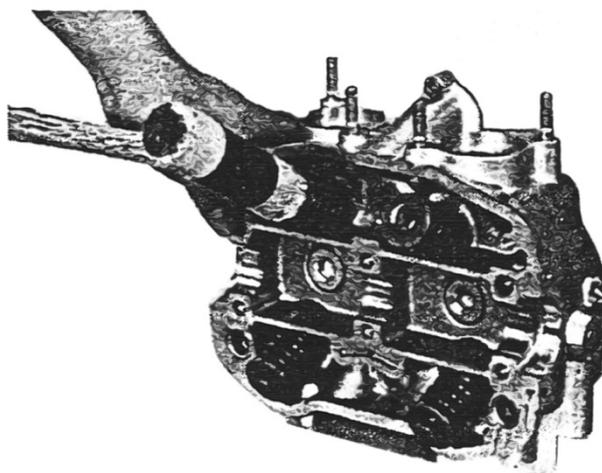


SIEGES DES RESSORTS



COMPRESSEUR DE RESSORT DE SOUPAPE

EXTREMITÉ VERS LA CULASSE

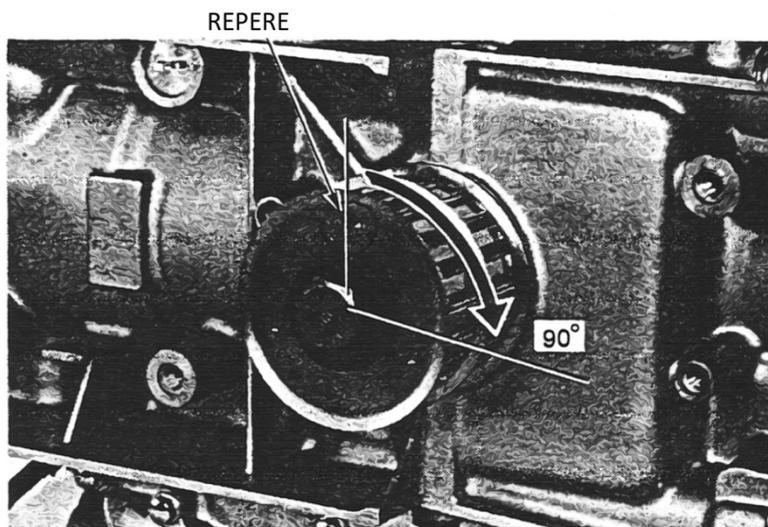


Vérifier que le repère de calage est sur le P.M.H. du cylindre N°.1 (Page 07-03).

Marquer la poulie de vilebrequin (Page 07-03), puis faire tourner le vilebrequin de 90 degrés dans le sens des aiguilles d'une montre.

NOTE

Cela réduira la possibilité de tordre les soupapes en assemblant le moteur.



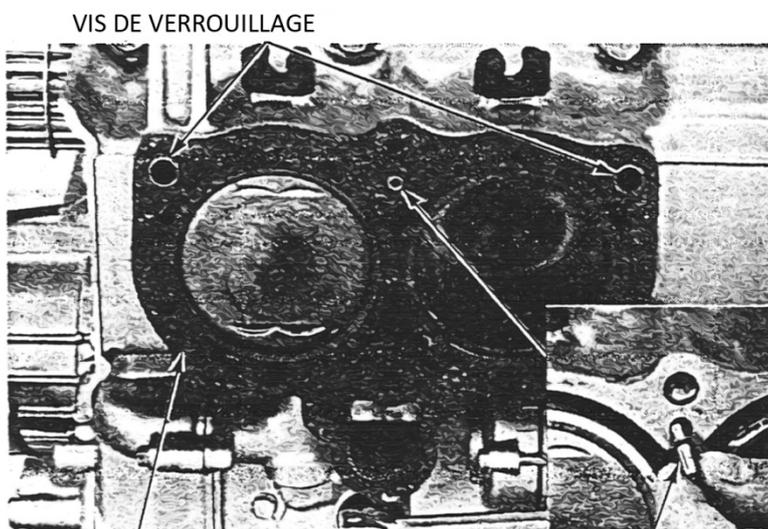
Nettoyer tous les résidus de joint de culasse du bloc moteur et contrôler qu'aucun des passages d'huile ou d'eau n'est obstrués.

Placer un joint torique neuf sur l'orifice de commande d'huile, puis placer l'orifice sur le cylindre.

NOTE

Placer l'orifice avec l'extrémité de petit diamètre tournée vers l'intérieur.

Placer les vis de verrouillage et un joint de culasse neuf.



NOTE

Le joint de culasse est revêtu de graphite et ne nécessite pas d'agent d'étanchéité.

Mettre en place la culasse et les boulons de culasse.

NOTE

Recouvrir le filetage et le dessous des têtes de boulons de graisse au bisulfure de molybdène.

Serrer au couple les six boulons de 10 mm en premier lieu, puis serrer au couple le boulon unique de 6 mm.

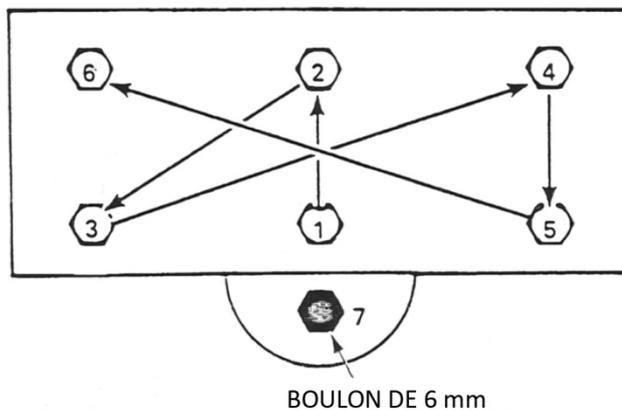
COUPLES DE SERRAGE:

Boulons de 10 mm: 53-57 N.m (5,3-5,7 kg-m)

Boulon de 6 mm: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

NOTE

Serrer les boulons de 10 mm en 2-3 étapes et en quinconce.



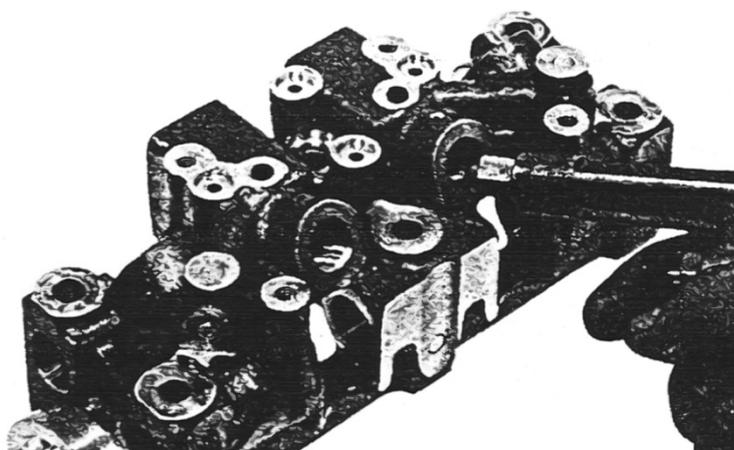
MONTAGE/POSE DES PALIERS D'ARBRE À CAMES

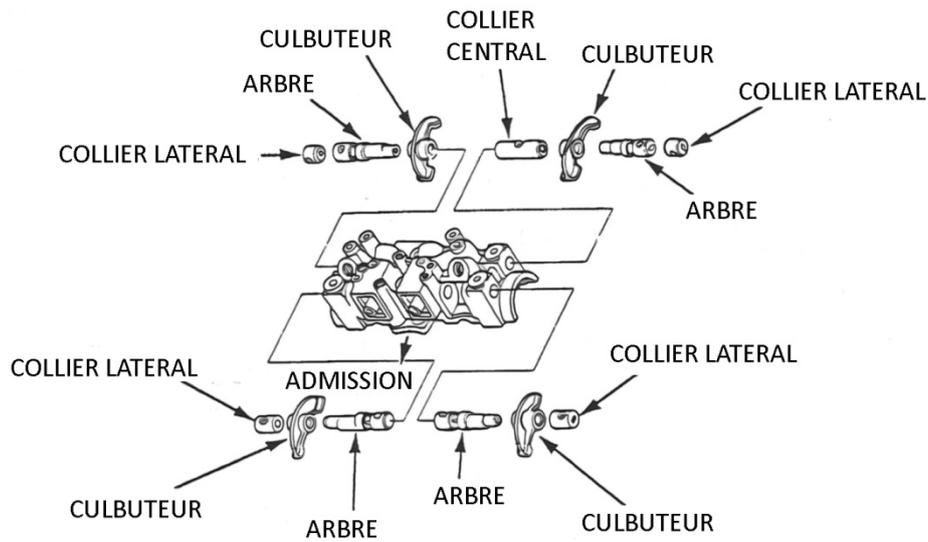
Monter les arbres de culbuteurs, les culbuteurs et les colliers d'arbres à leurs emplacements en se reportant aux repères d'identification portés pendant le démontage.



Nettoyer complètement le support d'arbre à cames et souffler de l'air comprimé pour dégazer tous les orifices et passages.

Recouvrir toutes les surfaces de glissement de graisse au bisulfure de molybdène.

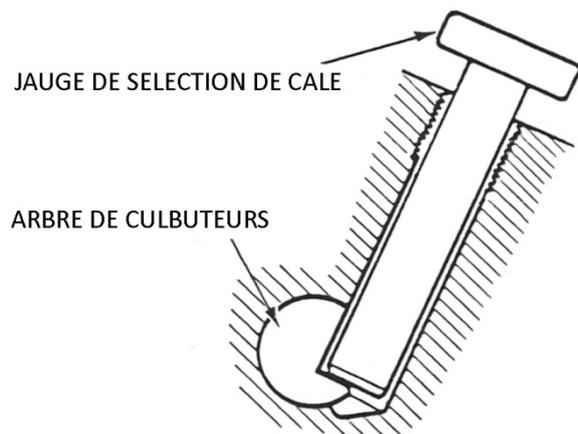




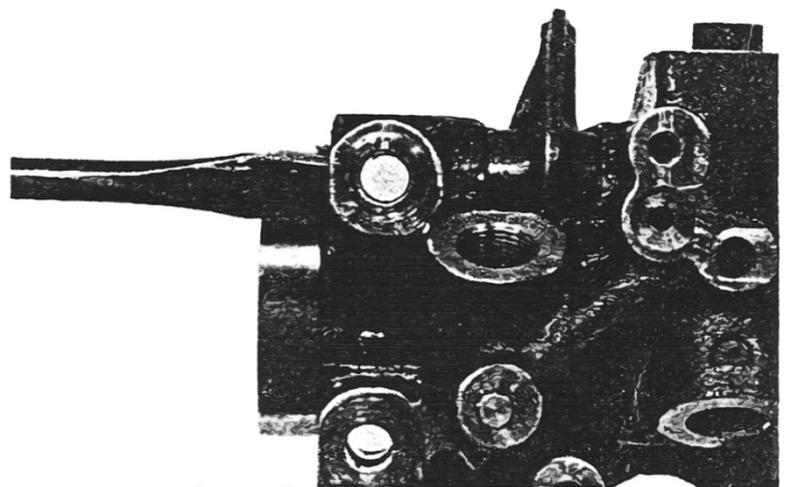
Mettre en place les culbuteurs, les arbres de culbuteurs et les colliers dans les paliers d'arbre à cames.

NOTE

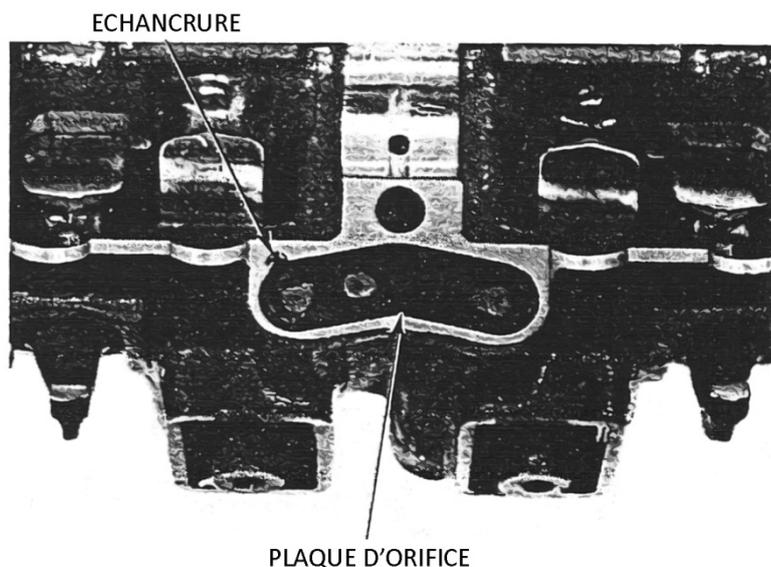
Aligner l'échancrure de l'arbre de culbuteurs avec l'ouverture de montage du réglage de poussoir.



Mettre en place les colliers centraux et latéraux avec les échancrures alignées avec les orifices de boulons sur les paliers d'arbre à cames.

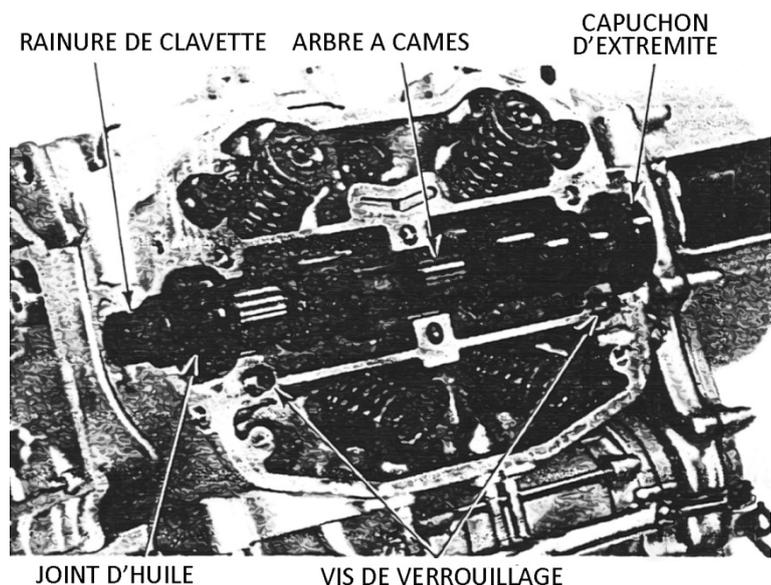


Mettre en place la plaque d'orifice en alignant la protubérance sur la plaque avec l'échancrure des paliers d'arbre à cames.



Revêtir les tourillons d'arbre à cames et les lobes de cames de graisse au bisulfure de molybdène.

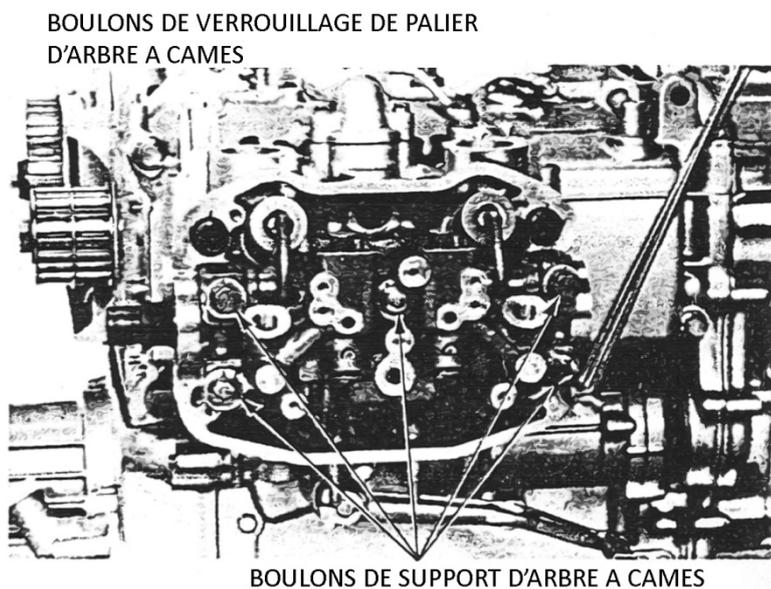
Mettre en place le joint d'huile et le capuchon sur l'extrémité de l'arbre à cames.
Recouvrir les périphéries externes du joint d'huile et du capuchon d'extrémité de liquide d'étanchéité, et mettre en place l'arbre à cames dans la culasse.



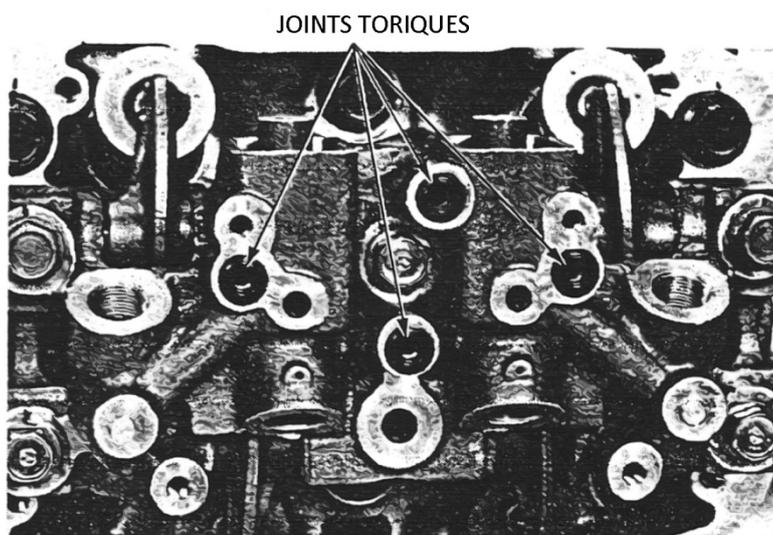
Aligner la rainure de clavette sur l'arbre à cames avec la surface de contact supérieure de la culasse.

Mettre en place les paliers d'arbre à cames et serrer les cinq boulons indiqués en quinconce en 2-3 étapes.

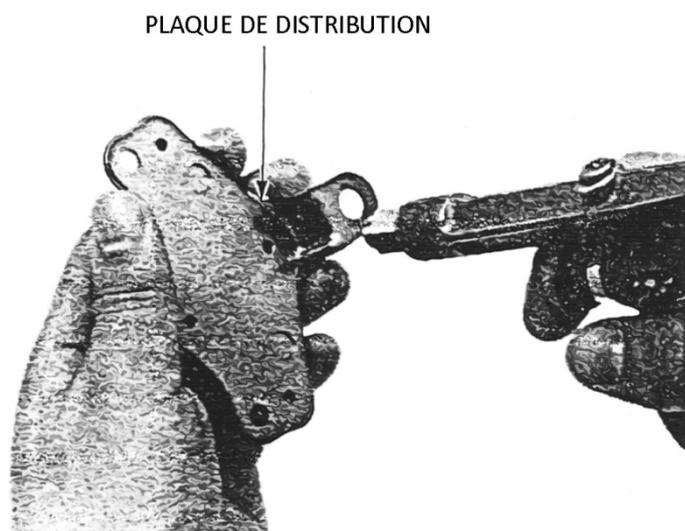
COUPLE DE SERRAGE: 18-22 N.m (1,8-2,2 kg-m)



Mettre en place les joints toriques neufs dans les passages d'huile.



Souffler de l'air comprimé dans les orifices d'huile de la plaque de distribution d'huile pour les dégager.



Mettre en place la plaque de distribution d'huile et serrer le boulon de 8 mm du support d'arbre à cames et les boulons de l'arbre/ressort d'assistance.

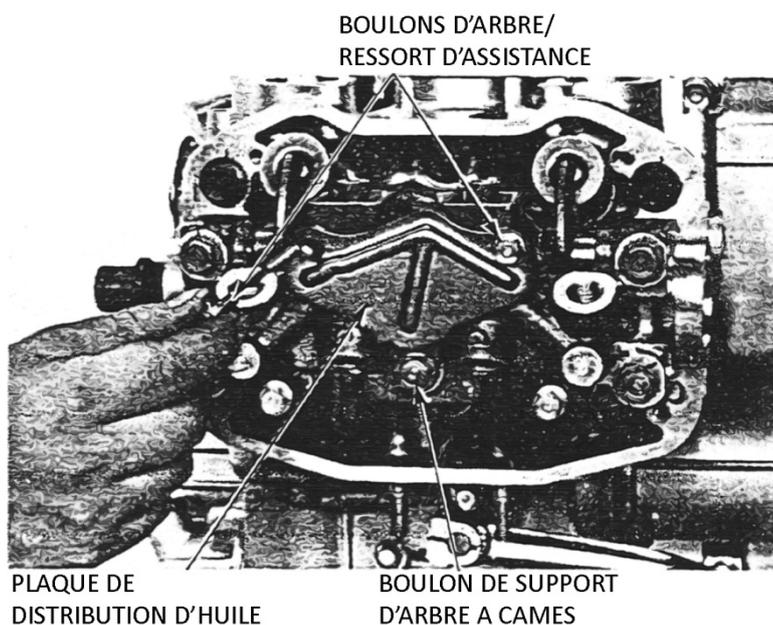
COUPLE DE SERRAGE:

Boulon de support d'arbre à cames:

18-22 N.m (1,8-2,2 kg-m)

Boulon de l'arbre/ressort d'assistance:

8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

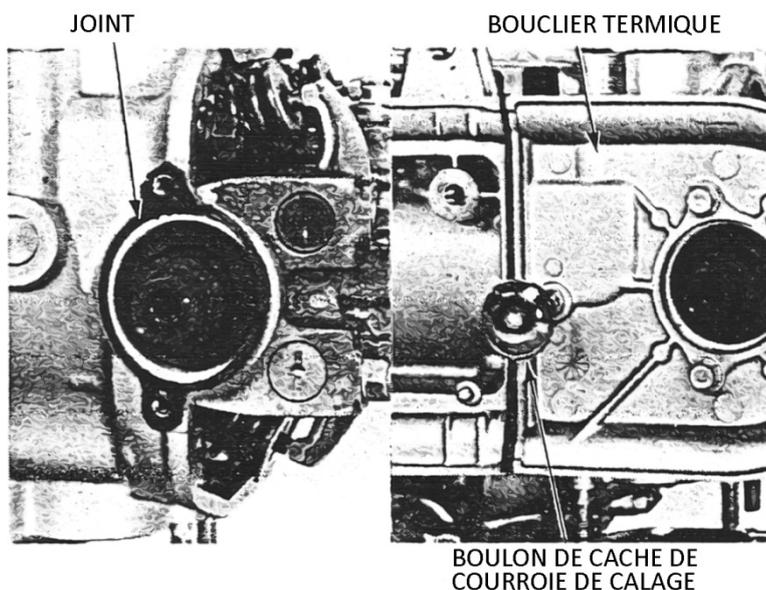


Placer le joint neuf sur la culasse.

Contrôler que le fil de contacteur de point mort est acheminé correctement, puis mettre en place les deux boucliers thermiques.

NOTE

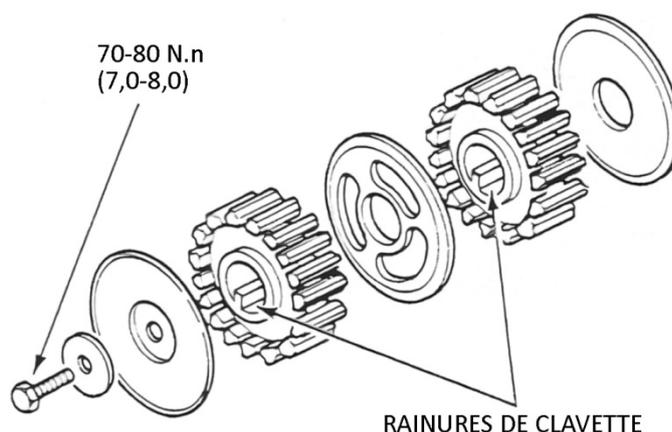
Pour assurer un alignement convenable, visser un boulon de cache dans l'orifice du bouclier thermique avant de serrer les deux boulons du bouclier thermique au couple.



Contrôler que les deux poulies d'entraînement de courroie de calage sont serrées.

NOTE

Si le boulon est correctement serré à son couple, et une ou les deux poulies est (sont) desserrée(s), démonter et contrôler l'usure des rainures de clavettes.



Mettre en place la clavette woodruff dans la rainure de clavette de l'arbre à cames.

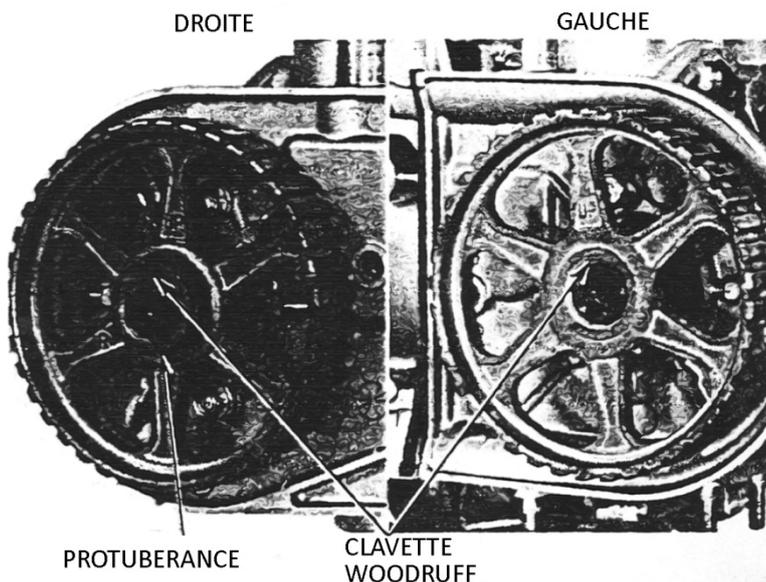
Mettre en place la poulie menée sur l'arbre à cames avec la clavette sur l'arbre à cames alignée avec la rainure de clavette de la poulie menée.

NOTE

La poulie de droite doit être mise en place de telle façon que sa protubérance soit face à l'extérieur, et que la poulie de gauche ait sa protubérance face à l'intérieur.

PRÉCAUTION

Ne pas tourner l'arbre à cames lorsque les courroies de calage sont déposées. Vous pourriez endommager les soupapes et les dômes de pistons.



Maintenir la poulie au moyen de l'outil de maintien et serrer le boulon.

COUPLE DE SERRAGE: 25-29 N.m (2,5-2,9 kg-m)

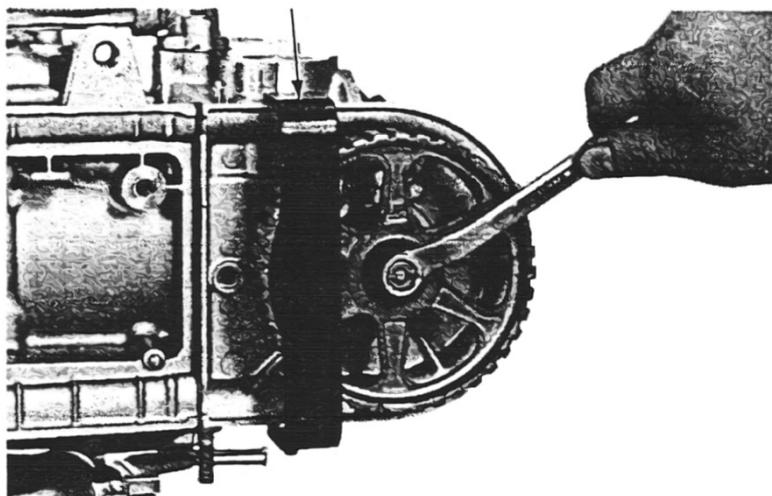
Effectuer les procédés suivants avant de reposer la courroie de calage, si une sélection de cales de réglage du poussoir hydraulique n'est pas nécessaire (voir page 07-29).

Purge d'air du réglage de poussoir hydraulique (page 07-30).

Mise en place du réglage de poussoir hydraulique (page 07-30).

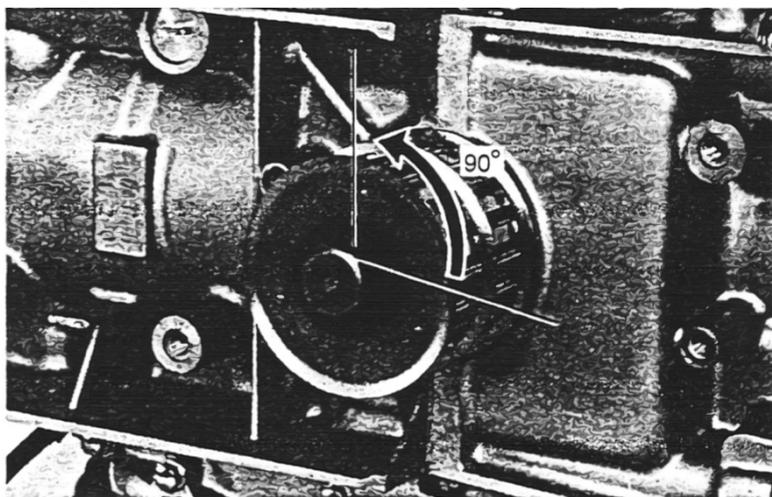
Mise en place des cales et du bouchon d'arrêt (page 07-30).

OUTIL DE MAINTIEN DE POULIE



Tourner le vilebrequin de 90 degrés dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour amener le repère sur la poulie d'entraînement à la position d'origine.

Le repère "T-1" sur le volant doit être aligné avec le repère d'index du carter moteur.



Mettre en place les tendeurs de droite et de gauche de la courroie de calage sur le carter moteur, et serrer le boulon juste suffisamment pour permettre un mouvement en souplesse du tendeur.

NOTE

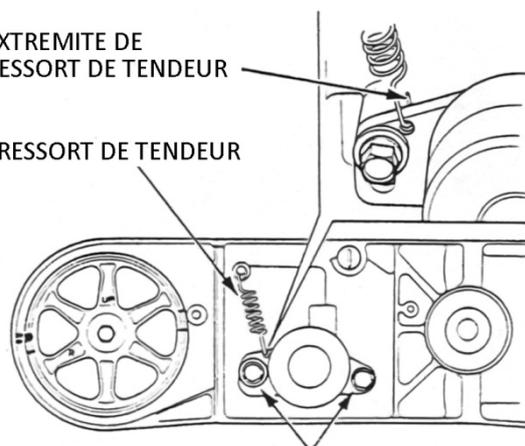
Pour protéger les courroies de calage, mettre en place les ressorts de tendeurs avec leurs extrémités faisant face au carter moteur de la façon indiquée.

PRÉCAUTION

Ne pas lubrifier les tendeurs de courroie car l'huile endommagerait les courroies de calage. Pour protéger les roulements étanches de tendeur, ne pas utiliser de solvants ou autres produits de nettoyage à l'intérieur du cache de calage avant.

EXTREMITE DE RESSORT DE TENDEUR

RESSORT DE TENDEUR

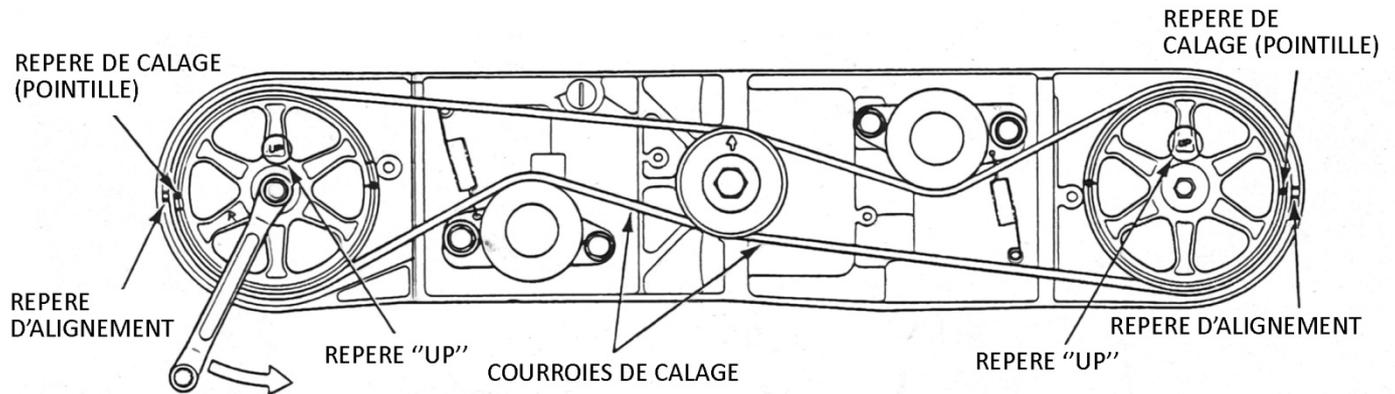


BOULONS DE TENDEUR

Aligner les repères de calage (pointillés) sur les poulies menées avec les repères d'alignement du bouclier thermique, en s'assurant que les repères "UP" sur les poulies menées fassent face au haut et mettre en place les courroies de calage.

NOTE

Les repères de la poulie de droite vont glisser si vous relâchez votre main à cause de la réaction créée par les cames du cylindre N°. 3, soulevant les soupapes. Mettre la courroie de droite en place en maintenant l'alignement des repères.

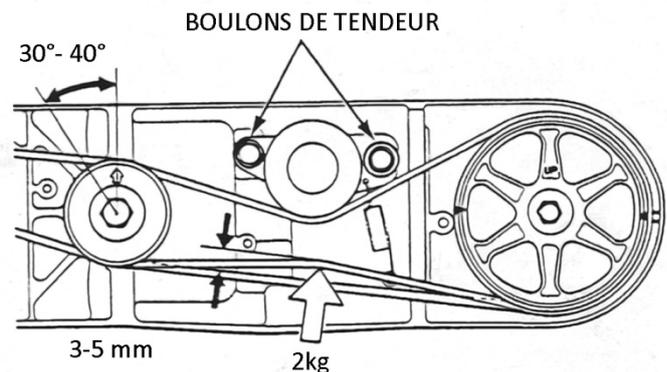


Faire tourner le vilebrequin de 30 à 40 degrés dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis de 30 à 40 degrés dans le sens des aiguilles d'une montre pour l'amener à la position d'origine, et aligner le repère T-1 sur le volant avec le repère d'index sur le carter moteur.

Serrer les boulons du tendeur de gauche.

COUPLE DE SERRAGE: 24-28 N.m (2,4-2,8 kg-m)

Pousser la partie inférieure de la courroie à mi-chemin entre les poulies avec une force de 2 kg et s'assurer que le mou de la courroie est de 3-5 mm.

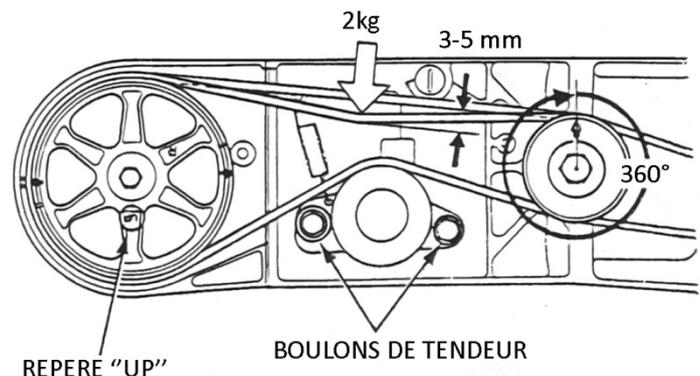


Faire tourner le vilebrequin de 360 degrés dans le sens des aiguilles d'une montre et réaligner le repère T-1 avec le repère d'index sur le carter moteur. S'assurer que le repère "UP" des poulies est face au bas.

Serrer les boulons du tendeur de droite.

COUPLE DE SERRAGE: 24-28 N-m (2,4-2,8 kg-m)

Pousser la partie inférieure de la poulie à mi-chemin entre les poulies avec une force de 2 kg et s'assurer que le mou de la poulie est de 3-5 mm.



SÉLECTION DES CALES DE RÉGLAGE DU POUSSOIR HYDRAULIQUE

Régler les réglages de poussoirs hydrauliques lorsque les pièces suivantes sont changées:

- Culasse/support d'arbre à cames
- Arbre à cames
- Soupape/siège de soupape (rectifié)
- Culbuteur/arbre de culbuteur

Si aucune des pièces ci-dessus n'est changée, remettre les anciennes cales dans leurs positions d'origine.

Mettre en place le boulon d'arbre/ressort d'assistance. Avec le repère "T-1" sur le volant aligné avec le repère d'index sur le carter bas-moteur, et le cylindre N°. 1 au point mort haut sur le temps de compression, déterminer le nombre de cales à utiliser pour les soupapes indiquées ci-dessous:

Cylindre N°. 1: ADM, ECH

Cylindre N°. 3: ECH

Cylindre N°. 4: ADM

Mesurer la distance entre l'extrémité supérieure de la jauge de sélection de cales et la surface de cale du support de came en insérant la jauge dans l'orifice de montage du réglage de poussoir.

NOTE

- Contrôler qu'il n'y a pas de jeu entre le culbuteur et le lobe de came, et le culbuteur et la tige de soupape.
- Afin d'éviter une sélection de cales incorrecte causée par un soulèvement de la soupape, s'assurer que le culbuteur ne montre pas un jeu axial lors de la mesure.

ADMISSION	ECHAPPEMENT	NOMBRE DE CALES
8,5-9,5 mm	10,5-11,5 mm	0
9,5-10,5 mm	11,5-12,5 mm	1
10,5-11,5 mm	12,5-13,5 mm	2

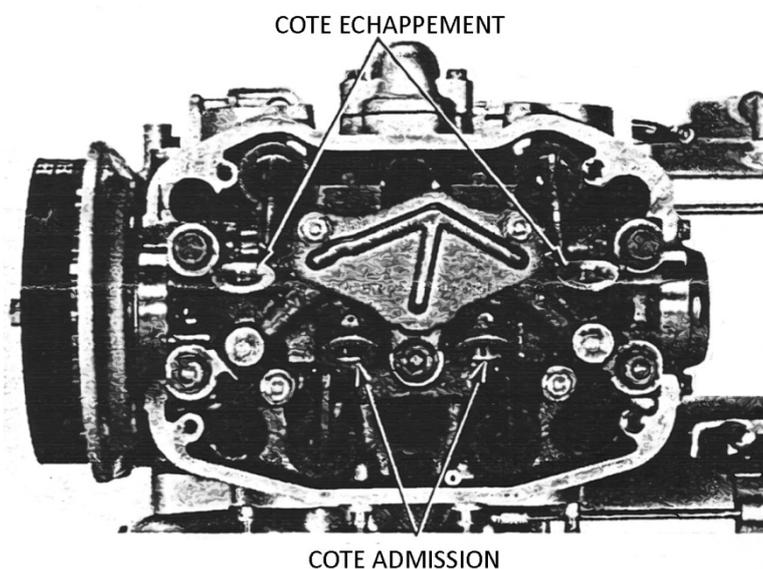
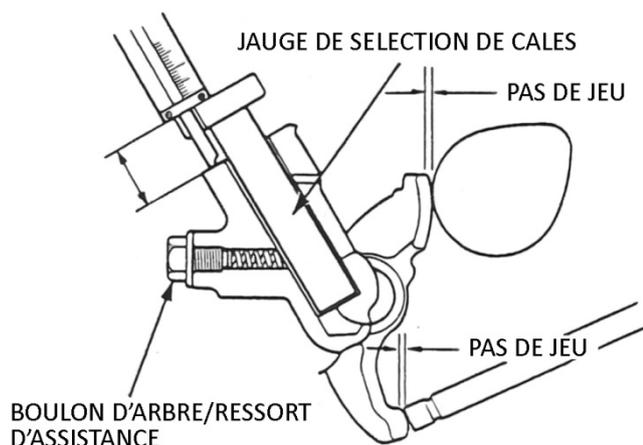
Tourner le vilebrequin d'un tour complet (360°) dans le sens des aiguilles d'une montre et aligner le repère "T-1" sur le volant avec le repère d'index sur le carter bas-moteur.

Déterminer le nombre de cales à utiliser pour les soupapes indiquées ci-dessous:

Cylindre N°. 2: ADM, ECH

Cylindre N°. 4: ECH

Cylindre N°. 3: ADM



Contrôler la présence d'air dans le réglage de poussoir hydraulique en le comprimant avec les doigts.

Purger l'air du réglage s'il est comprimé de plus de 0,30 mm (Page 07-11).

PRÉCAUTION

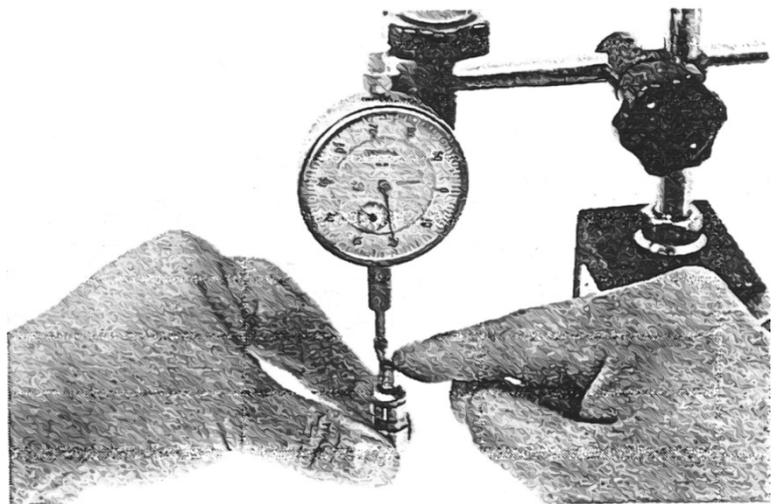
Pour empêcher l'entrée d'air, ne pas faire basculer les réglages une fois qu'ils sont remplis d'huile ou de kérosène.

Faire glisser les réglages de poussoir de la soupape d'échappement dans le support d'arbre à cames avec les orifices d'huile faisant face au haut.

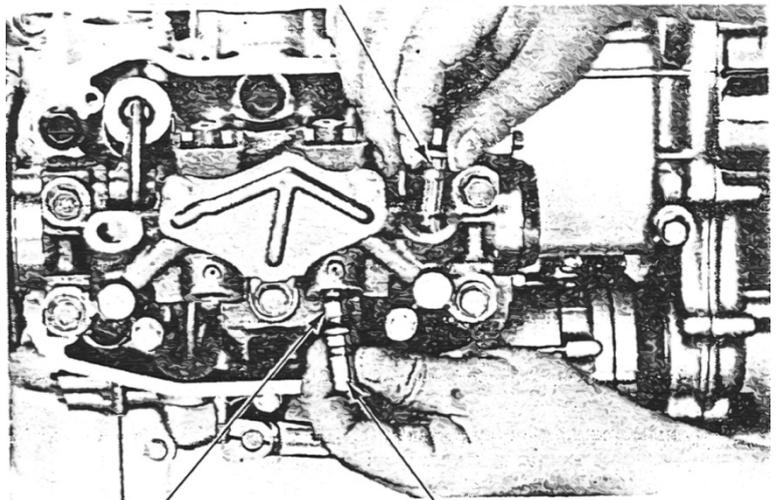
Mettre en place le capuchon sur chaque réglage de soupape d'admission, et le faire glisser en position dans le support d'arbre à cames avec le capuchon tourné vers le haut.

Mettre en place les cales et les bouchons d'arrêt.

COUPLE DE SERRAGE: 23-27 N-m (2,3-2,7 kg-m)

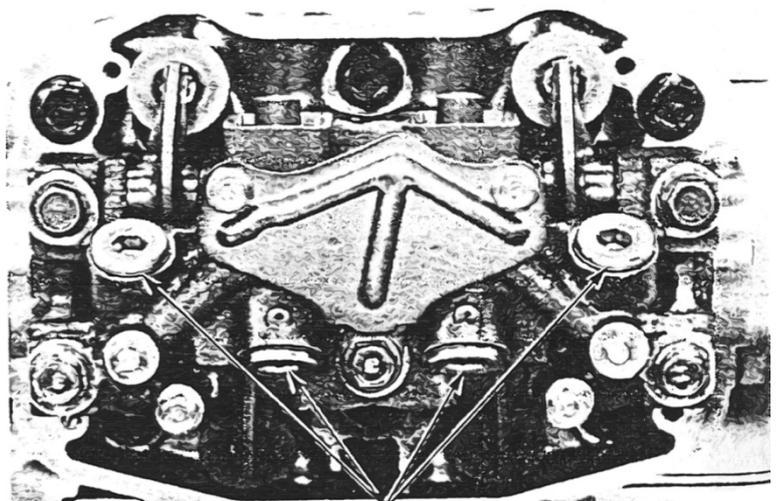


REGLAGE DU POUSSOIR D'ÉCHAPPEMENT



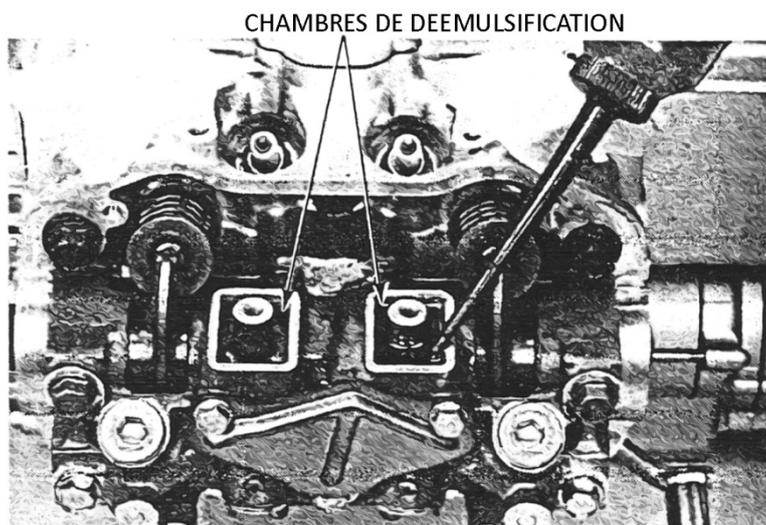
CAPUCHON

REGLAGE DU POUSSOIR D'ADMISSION



BOUCHON DE CALE ARRET

Remplir les chambres de déémulsification d'huile moteur propre.
Mettre le couvercle des chambres en place.



Appliquer un produit d'étanchéité aux surfaces de contact du cache de culasse et au cache d'étanchéité.

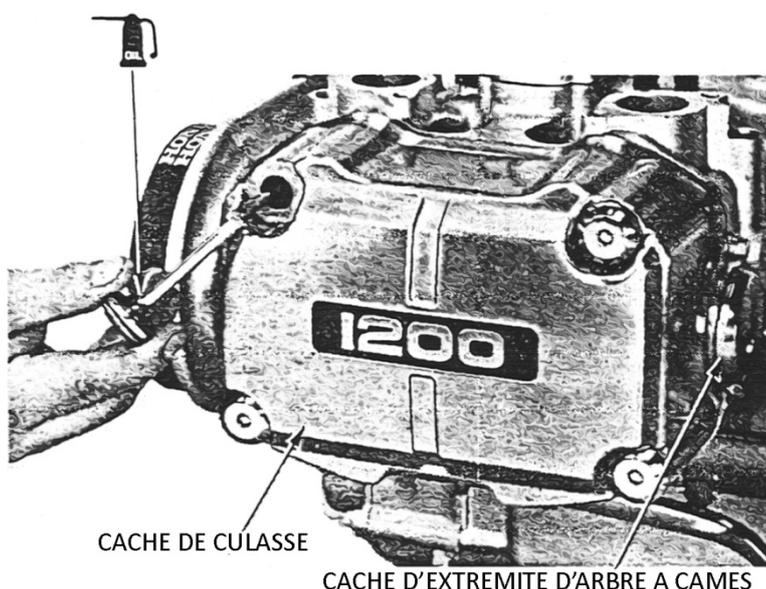
Appliquer un produit d'étanchéité aux périphéries du joint d'huile et au capuchon d'extrémité des extrémités de l'arbre à cames.

Mettre en place le cache de culasse.

Enduire d'huile les zones en caoutchouc des boulons de cache et serrer les boulons au couple.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

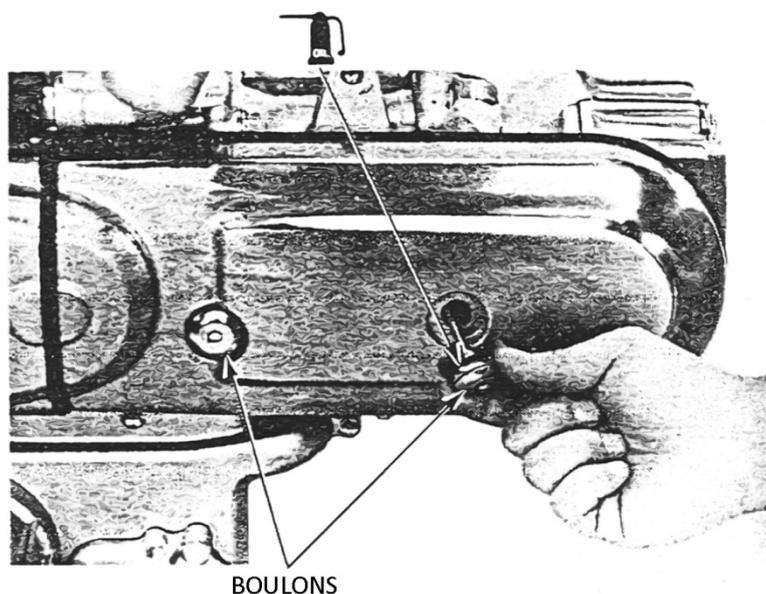
Mettre en place le cache d'extrémité d'arbre à cames.



Mettre en place le cache de courroie de calage.

Recouvrir huile les zones de caoutchouc des boulons du cache et serrer les boulons.

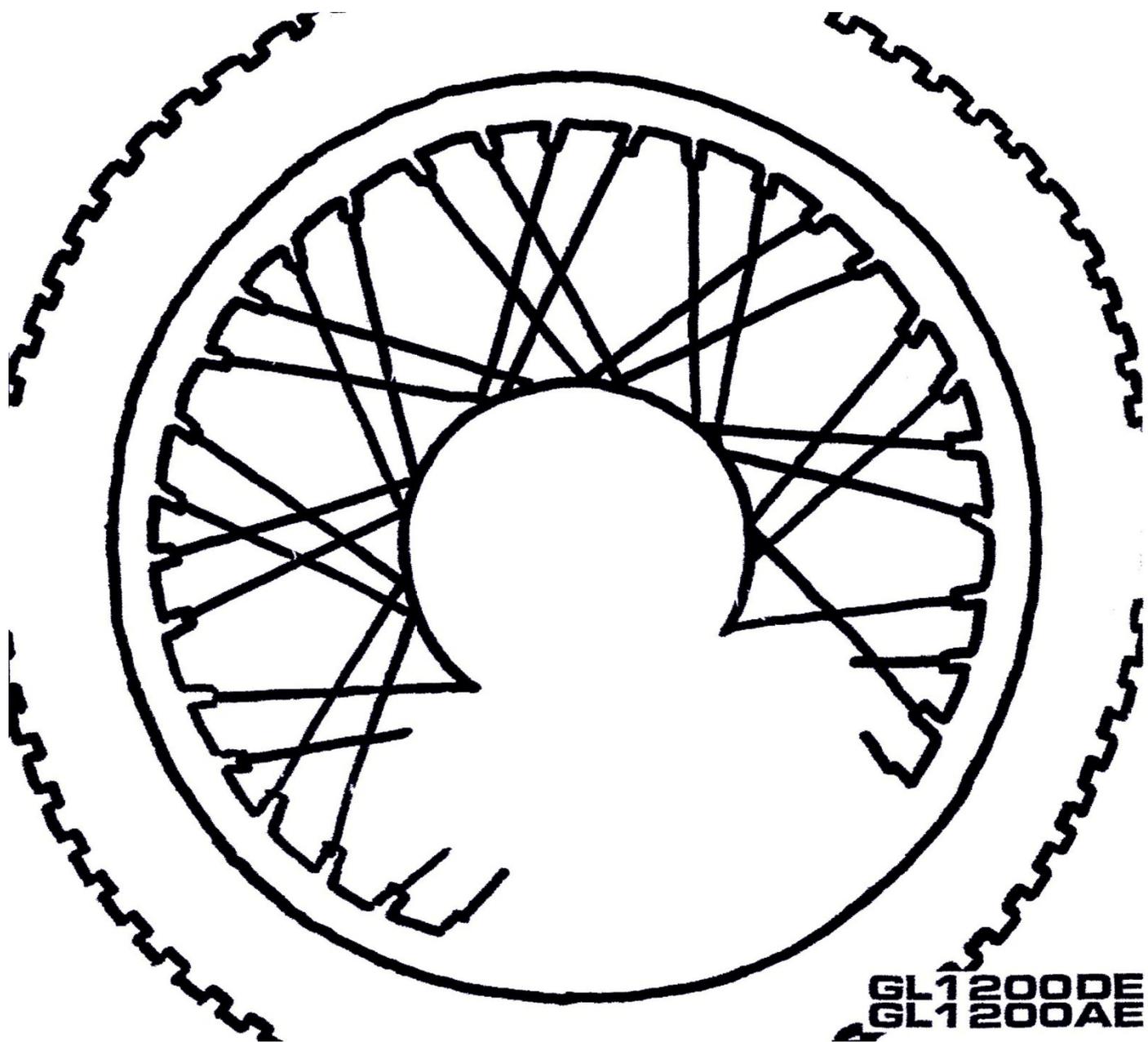
COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)



HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D**
GL1200A



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	08-01	CYLINDRE ASSERVI D'EMBRAYAGE	08-07
DÉPISTAGE DES PANNES	08-02	DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE	08-09
PURGE D'AIR/CHANGEMENT DU LIQUIDE D'EMBRAYAGE	08-03	CLOCHE D'EMBRAYAGE	08-12
MAÎTRE CYLINDRE D'EMBRAYAGE	08-04	MONTAGE DE L'EMBRAYAGE	08-13

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Ce chapitre couvre la dépose et la pose du circuit hydraulique d'embrayage, de l'embrayage, et de l'embrayage de démarreur.
- Le liquide de frein DOT 4 est utilisé pour l'embrayage hydraulique et appelé liquide d'embrayage dans ce chapitre.
- Ne pas utiliser d'autres types de liquide car ils ne sont pas compatibles.

CARACTERISTIQUES

Unité: mm

ÉLÉMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Maître cylindre d'embrayage	D.I. du cylindre	15,870-15,913	15,93
	D.E. du piston	15,827-15,854	15,82
Cylindre asservi de l'embrayage	D.I. du cylindre	33,600-33,662	33,68
	D.E. du piston	33,550-33,575	33,52
Embrayage	Hauteur au repos du ressort	5,80	5,5
	Épaisseur du disque	3,45-3,55	3,2
	Voilage de la plaque	—	0,3
Liquide d'embrayage		DOT 4	—

COUPLES DE SERRAGE

Contre-écrou de noix d'embrayage	5,5-6,5 kg-m
Boulon de flexible d'embrayage	2,5-3,5 kg-m
Boulon de support de maître cylindre	0,8-1,2 kg-m
Boulon de couronne menée de pompe à huile	0,7-1,1 kg-m
Boulon de plaque de levage d'embrayage	1,0-1,4 kg-m

OUTILS

Spéciaux

Pincés à jonc d'arrêt	07914-3230001
Outil de maintien de noix d'embrayage	07923-4610001 ou 07923-4610000 (outil modifié)
Accessoire d'extracteur de joint d'huile	07965-MA10200

Normaux

Clé à contre-écrous, 26 x 30 mm	07716-0020303
---------------------------------	---------------

DEPISTAGE DES PANNES

Levier d'embrayage mou ou spongieux

- Bulles d'air dans le circuit hydraulique
- Bas niveau de liquide
- Fuite dans le circuit hydraulique

Levier d'embrayage trop dur

- Piston(s) collé(s)
- Circuit hydraulique bouché

L'embrayage patine

- Circuit hydraulique bloqué
- Disques usés
- Ressort faible

L'embrayage refuse de débrayer

- Bulles d'air dans le circuit hydraulique
- Bas niveau de liquide
- Fuite dans le circuit hydraulique
- Circuit hydraulique bloqué
- Plaques voilées

La motocyclette se traîne avec l'embrayage débrayé

- Bulles d'air dans le circuit hydraulique
- Bas niveau de liquide
- Fuite dans le circuit hydraulique
- Circuit hydraulique bloqué
- Plaques voilées

Pression excessive sur le levier

- Circuit hydraulique bloqué
- Mécanisme de levage endommagé

Le fonctionnement de l'embrayage est saccadé

- Fentes de la cloche irrégulières
- Piston(s) collé(s)

PURGE D'AIR/CHANGEMENT DU LIQUIDE D'EMBRAYAGE

Contrôler le niveau de liquide avec le réservoir de liquide parallèle au sol

PRECAUTION

Mettre le diaphragme en place sur le réservoir en opérant le levier d'embrayage. Éviter de répandre du liquide sur les surfaces peintes et le pare-brise. Placer un chiffon sur les surfaces peintes et le pare-brise lors de l'entretien du circuit.

VIDANGE DU LIQUIDE D'EMBRAYAGE

Raccorder un flexible de vidange à la valve de vidange. Desserrer la valve de vidange du cylindre asservi et pomper sur le levier d'embrayage. Arrêter de pomper lorsque le liquide cesse de couler de la valve de vidange.

REMPLEISSAGE DE LIQUIDE D'EMBRAYAGE

NOTE

Ne pas mélanger des types de liquides différents car ils ne sont pas compatibles.

Raccorder le purgeur de frein à la valve de vidange. Pomper sur le purgeur de frein et desserrer la valve de vidange. Ajouter du liquide lorsque le niveau d'huile dans le réservoir de maître cylindre est bas. Répéter les procédures ci-dessus jusqu'à ce que les bulles d'air n'apparaissent plus dans le tuyau de purge.

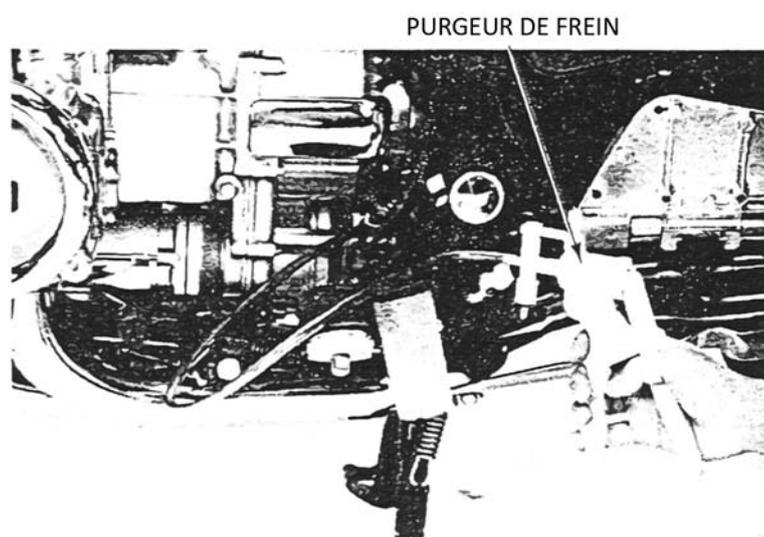
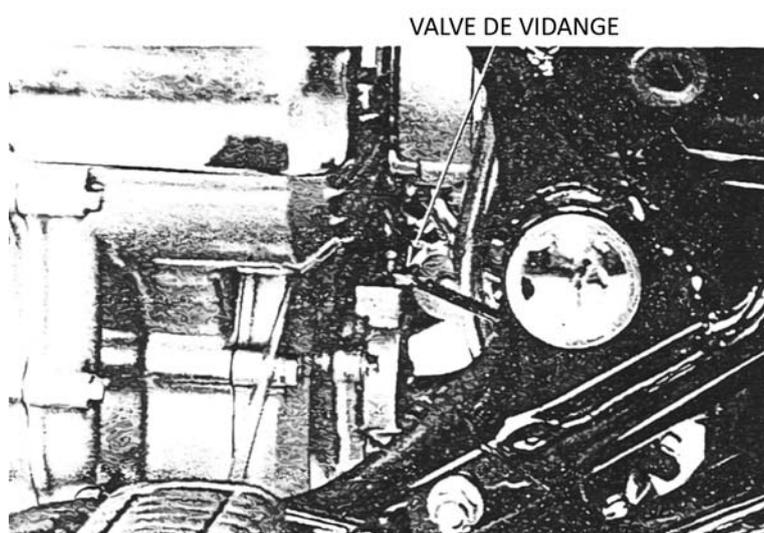
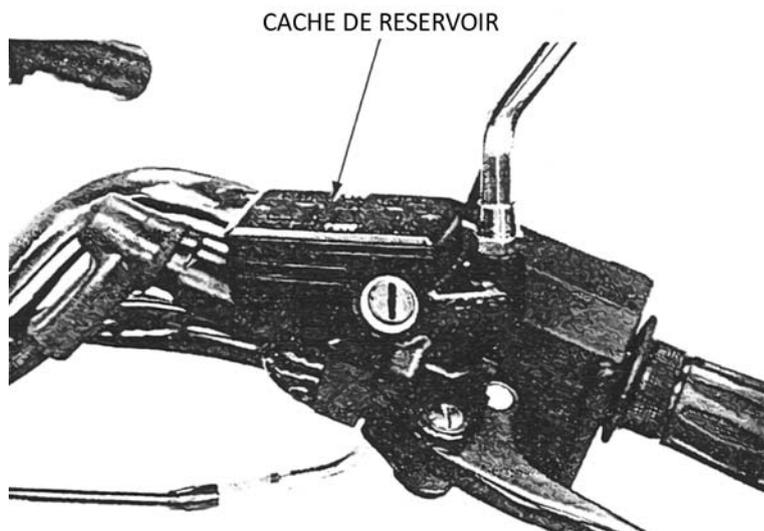
NOTE

Si de l'air pénètre dans le purgeur par le filetage de la valve de vidange, sceller le filetage au moyen d'une bande au téflon.

Si un purgeur n'est pas disponible remplir le circuit de la façon suivante:

Fermer la valve de vidange, remplir le réservoir, et mettre le diaphragme en place.

Pomper sur le levier pour monter la pression dans le circuit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles dans le liquide sortant du petit orifice de réservoir et que l'on sente une légère résistance sur le levier. Purger ensuite le circuit.



PURGE D'AIR

NOTE

Vérifier fréquemment le niveau de liquide pendant la purge de l'embrayage pour empêcher l'aspiration d'air dans le circuit.

1, Presser le levier d'embrayage, ouvrir la valve de vidange d'1/2 tour puis la fermer.

NOTE

Ne pas relâcher le levier d'embrayage avant de refermer la valve de vidange.

2, Relâcher doucement le levier d'embrayage et attendre plusieurs secondes après qu'il ait atteint la fin de sa course.

Répéter les étapes ci-dessus jusqu'à ce que les bulles cessent paraître dans le liquide à l'extrémité du flexible.

Serrer la valve de vidange.

COUPLE DE SERRAGE: 4-7 N.m (0,4-0,7 kg-m)

Remplir le réservoir de liquide jusqu'au niveau supérieur.

MAÎTRE CYLINDRE D'EMBAYAGE DÉMONTAGE

Vidanger le liquide d'embrayage du circuit hydraulique. Déposer le rétroviseur et le levier d'embrayage.

Déconnecter les câbles d'interrupteur d'embrayage et déposer le flexible d'embrayage.

PRECAUTION

Éviter de renverser du liquide d'embrayage sur les faces peintes et le pare-brise. Placer un chiffon par dessus les surfaces peintes et le pare-brise lors de l'entretien du circuit d'embrayage.

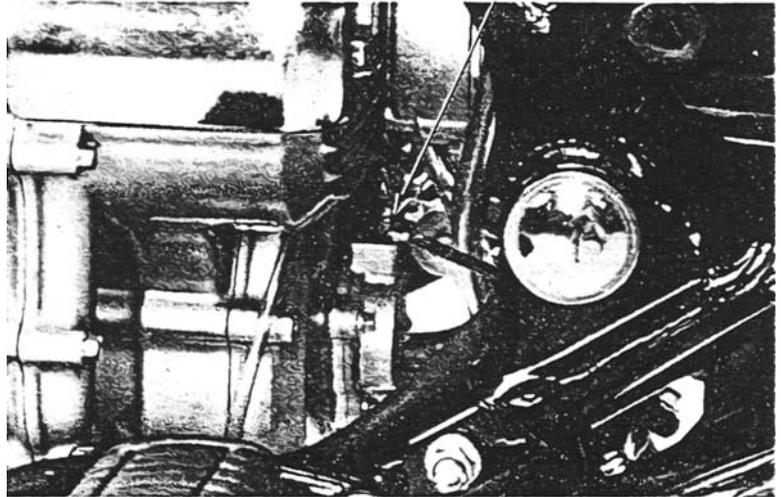
NOTE

En retirant le boulon d'huile, couvrir l'extrémité du flexible pour empêcher la pollution et préserver le flexible.

Déposer le maître cylindre.

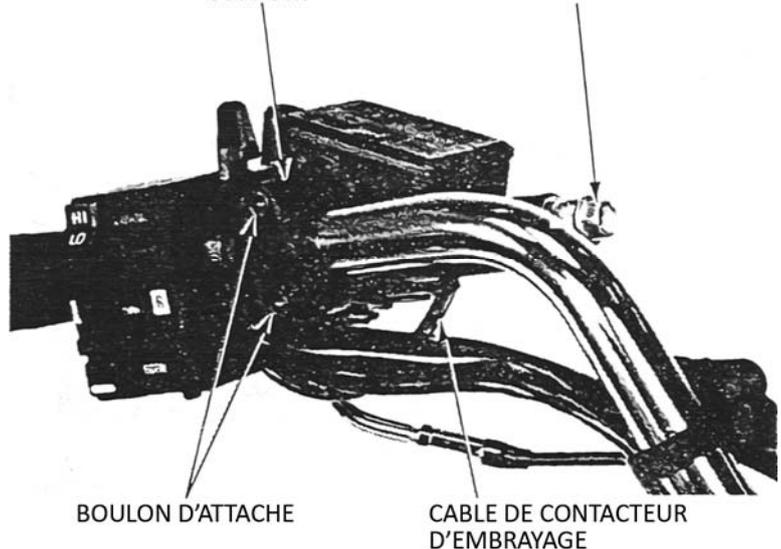
Déposer le fourreau de la tige de poussée et le jonc du corps de maître cylindre.

VALVE DE VIDANGE



SUPPORT

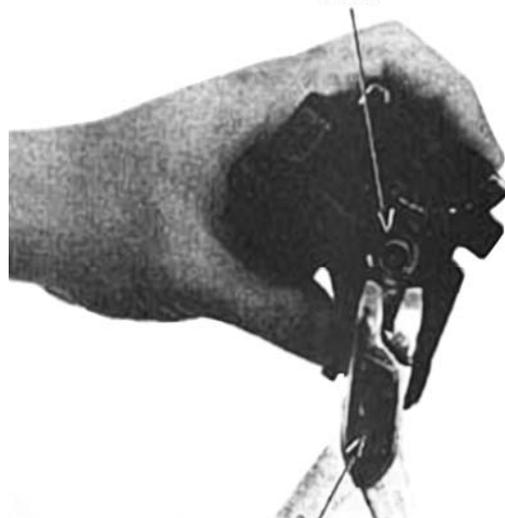
BOULON D'HUILE



BOULON D'ATTACHE

CABLE DE CONTACTEUR D'EMBAYAGE

JONC



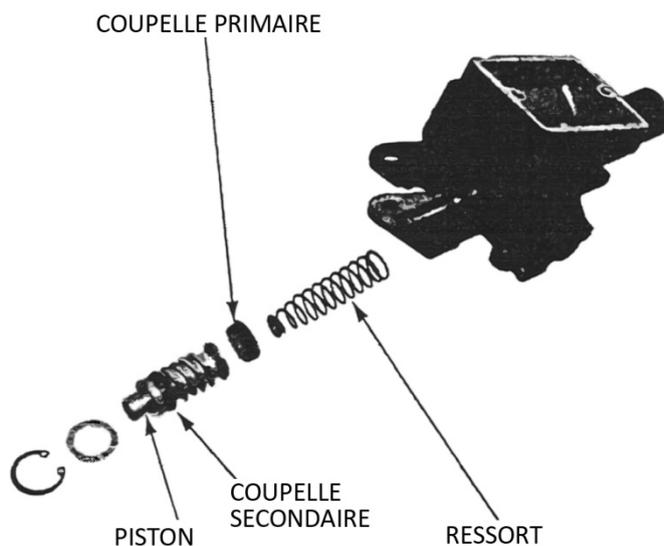
PINCES A CIRCLIP

Sortir le piston du maître cylindre.

Déposer les éléments suivants:

- piston et coupelle secondaire.
- coupelle primaire et ressort.
- interrupteur d'embrayage, si nécessaire.

Contrôler les coupelles primaire et secondaire au cas éventuel d'endommagement ou détérioration.

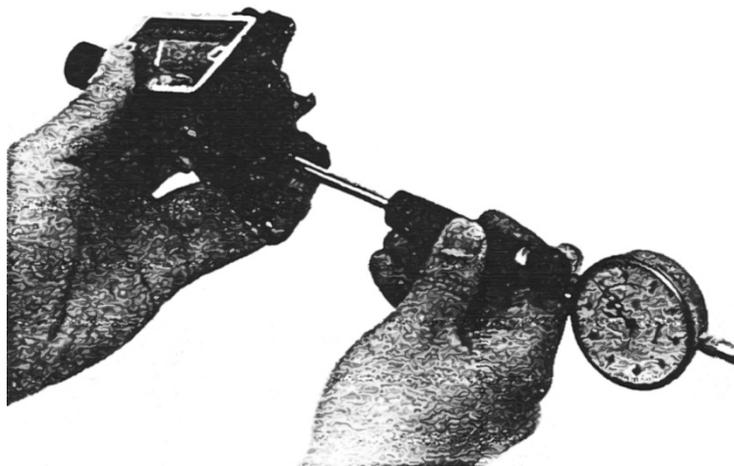


CONTROLE DU D.I. DU MAITRE CYLINDRE

Mesurer le D.I. du maître cylindre.

Contrôler le maître cylindre à la recherche de chocs, rayures ou heurts éventuels.

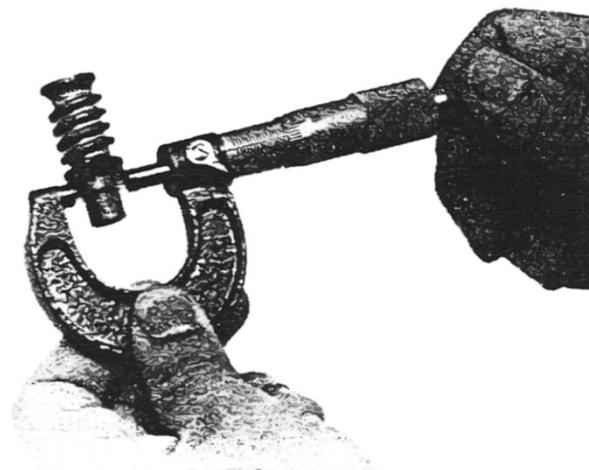
LIMITE DE SERVICE: 15,93 mm



CONTROLE DU D.E. DE MAITRE PISTON

Mesurer le D.E. du maître piston.

LIMITE DE SERVICE: 15,82 mm



MONTAGE

PRÉCAUTION

Traiter comme un tout le maître piston, le ressort, la coupelle primaire et la coupelle secondaire.

Recouvrir les coupelles primaire et secondaire de liquide de frein propre avant le montage.

Mettre en place le ressort, la coupelle primaire et le piston.

PRÉCAUTION

En mettant les coupelles en place, ne pas laisser les lèvres se retourner.

Mettre le jonc en place en s'assurant qu'il est fermement dans le sillon.

Mettre ensuite le fourreau et la tige de poussée en place.

Mettre en place l'interrupteur d'embrayage s'il avait été retiré.

Placer le maître cylindre sur le guidon.

Mettre en place le support et les deux boulons de montage.

Aligner la fente entre le maître cylindre et le support avec la marque poinçonnée sur le guidon. Serrer le boulon supérieur en premier lieu, puis le boulon inférieur en second.

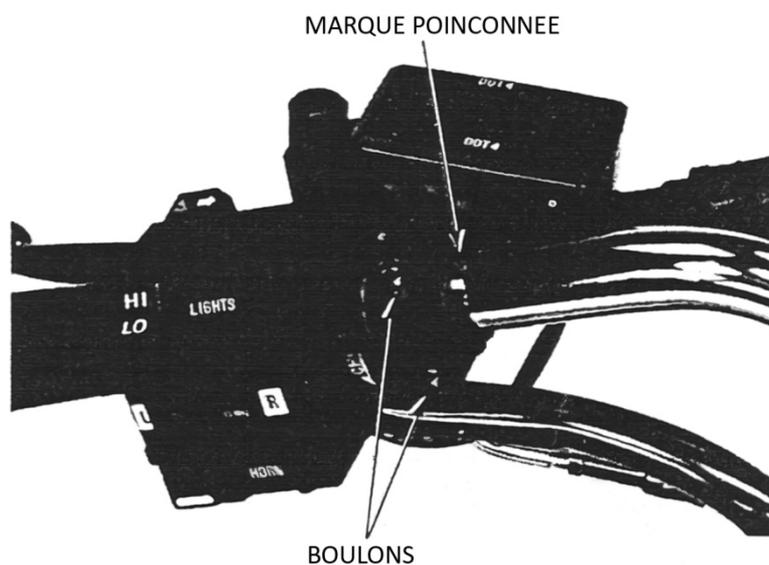
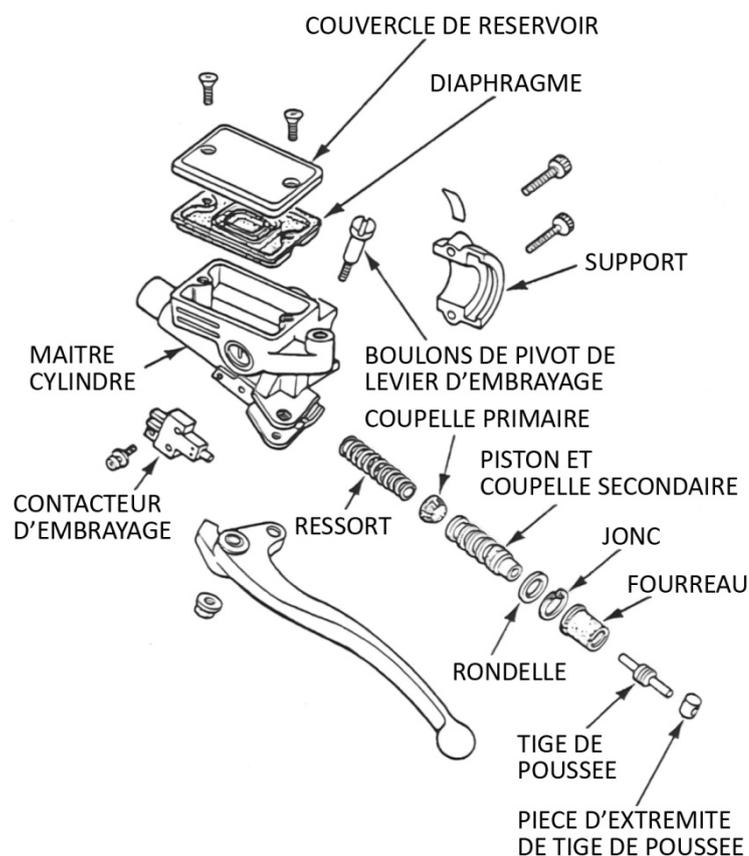
Mettre le flexible d'huile en place au moyen du boulon et de ses deux rondelles d'étanchéité.

COUPLE DE SERRAGE: 25-35 N .m (2,5-3,5 kg-m)

Mettre en place la pièce d'extrémité de tige de poussée dans l'orifice du levier d'embrayage, puis mettre le levier d'embrayage en place.

Raccorder les câbles d'interrupteur d'embrayage aux bornes de l'interrupteur.

Remplir le réservoir et purger le circuit d'embrayage.



CYLINDRE ASSERVI D'EMBRAYAGE

DEMONTAGE

Placer un récipient sous le cylindre asservi, déposer le boulon d'huile et déconnecter le flexible d'embrayage.

PRECAUTION

Éviter de renverser du liquide d'embrayage sur les surfaces peintes.

Déposer le cylindre asservi.

Sortir le piston du cylindre.

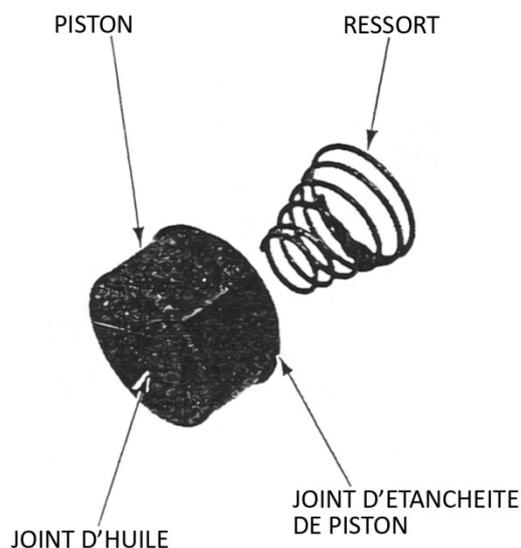
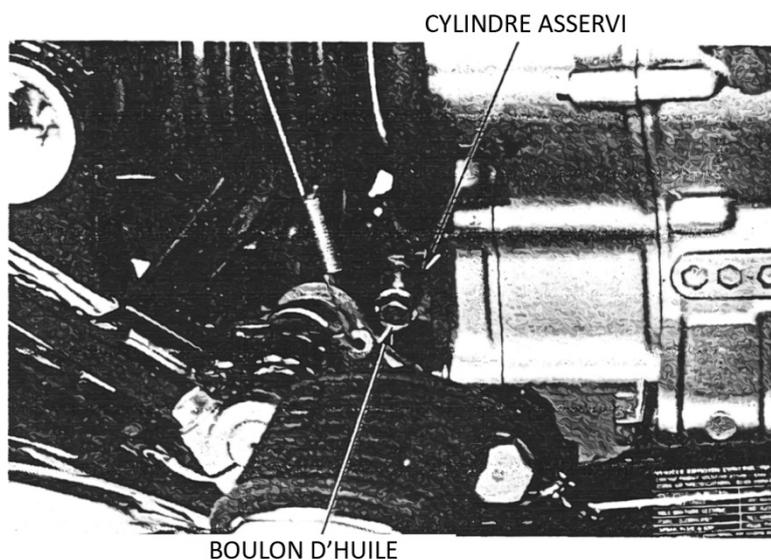
Si l'extraction du piston est dure, placer une serviette d'atelier par dessus le piston pour amortir l'arrivée du piston lorsqu'il est expulsé, et positionner le cylindre avec le piston vers le bas.

Passer de l'air comprimé sur l'entrée de liquide pour sortir le piston.

Envoyer l'air en courtes giclées.

Sortir le ressort du cylindre asservi.

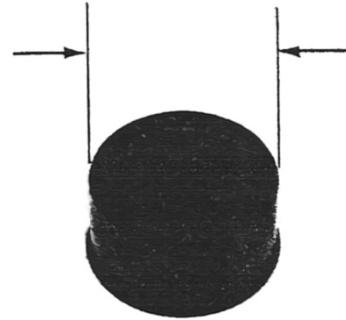
Déposer les joints d'étanchéité d'huile et de piston. Nettoyer le sillon du piston avec du liquide d'embrayage. Contrôler si le ressort de piston n'est ni faible ni endommagé.



CONTROLE DU D.E. DE PISTON

Contrôler que le piston n'a ni chocs ni rayures.
Mesurer le diamètre externe du piston au moyen d'un micromètre.

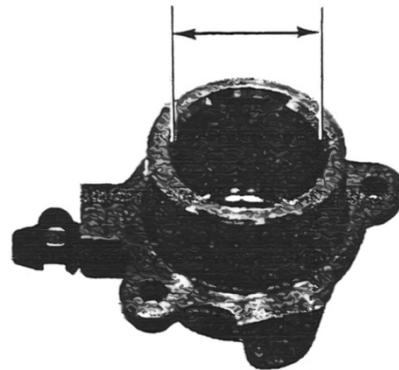
LIMITE DE SERVICE: 33,52 mm



CONTROLE DU D.I. DE CYLINDRE

Contrôler que le cylindre asservi n'a ni chocs ni rayures.
Mesurer le diamètre interne de l'alésage du cylindre.

LIMITE DE SERVICE: 33,68 mm

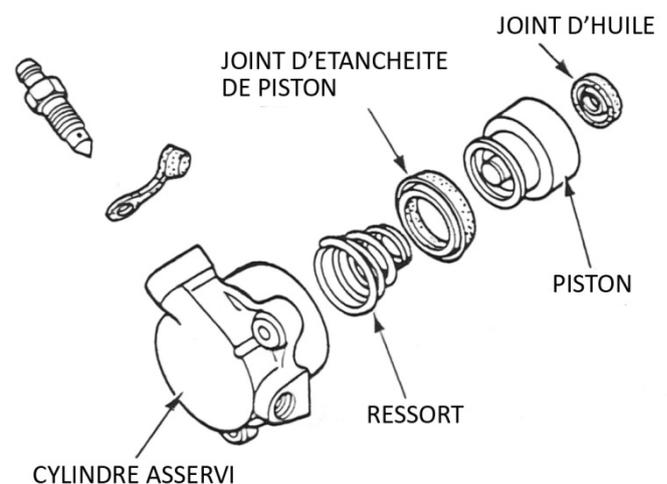


MONTAGE

Monter le cylindre asservi dans l'ordre inverse du démontage.

NOTE

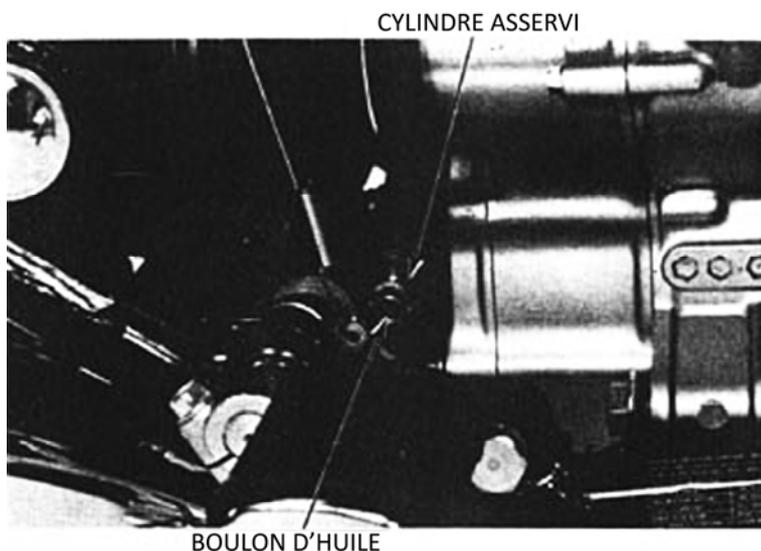
- Les joints d'étanchéité d'huile et de piston doivent être changés pour des neufs dès qu'ils ont été démontés.
- Passer du liquide de frein sur le piston et le joint d'étanchéité de piston.
- S'assurer que le joint d'étanchéité du piston est placé dans le sillon du piston. Placer le piston dans le cylindre avec l'extrémité de joint d'huile faisant face à l'extérieur.



Mettre en place le cylindre asservi.
Connecter le flexible d'embrayage avec le boulon d'huile et les deux rondelles d'étanchéité.

COUPLE DE SERRAGE: 25-35 N.m (2,5-3,5 kg-m)

Remplir le réservoir de liquide d'embrayage et purger le circuit d'embrayage.



DEMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

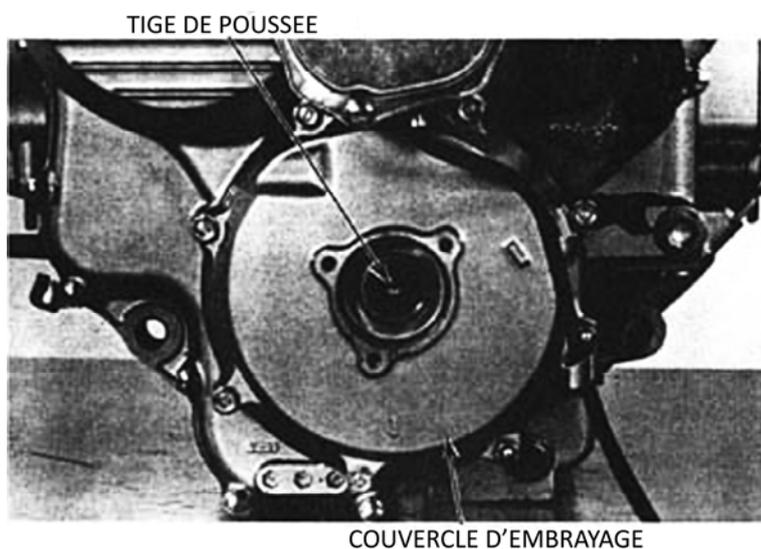
Déposer le cylindre asservi du couvercle d'embrayage, et déposer la tige de poussée.

NOTE

Presser le levier d'embrayage une fois et le maintenir dans cette position en l'attachant à la poignée au guidon pour empêcher le piston de cylindre asservi de sortir à cause du poids du liquide.

Déposer le couvercle d'embrayage.
Déposer le joint et les vis de verrouillage.

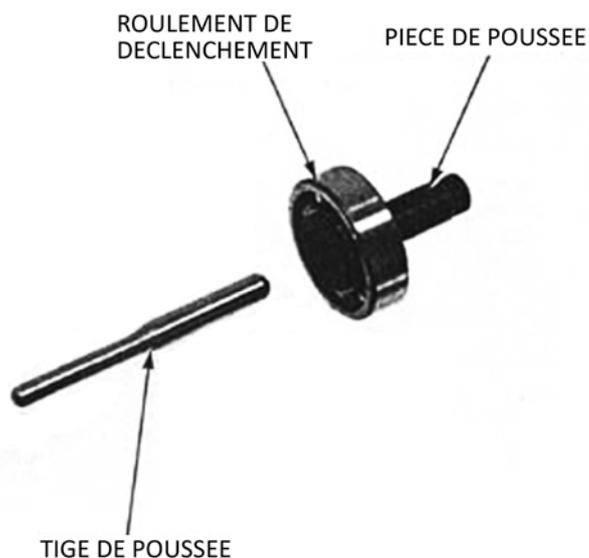
Déposer la plaque de poussée en enlevant les six boulons.



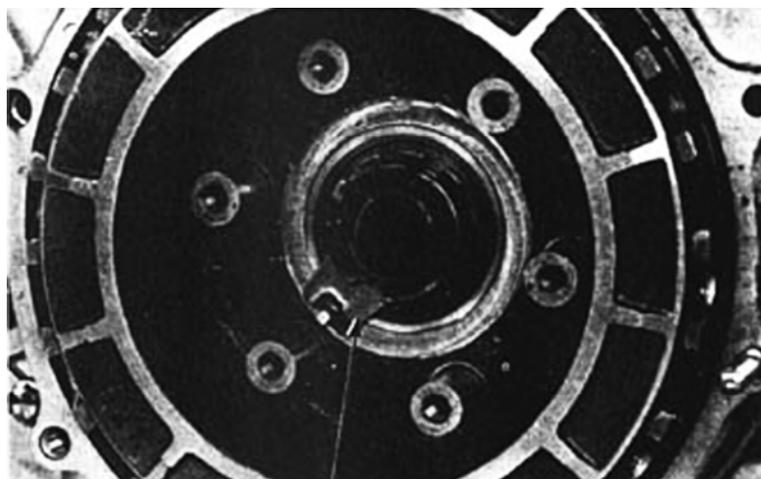
Contrôler le roulement de déclenchement au cas éventuel de jeu excessif.

Contrôler la pièce de poussée au cas éventuel d'usure ou d'endommagement.

Contrôler la tige de poussée en cas éventuel d'usure, d'endommagement ou de torsion.



Remettre droite la languette de la rondelle-frein.



RONDELLE-FREIN A LANGUETTE

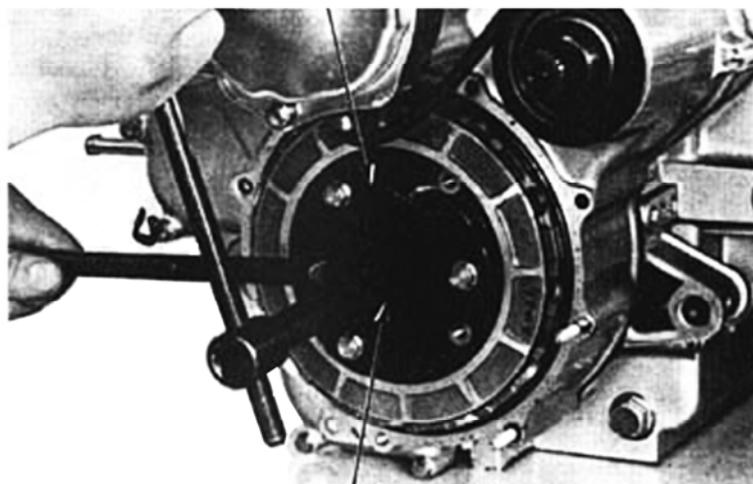
Déposer l'écrou de noix d'embrayage, puis déposer les rondelles-freins.

NOTE

En cas d'utilisation de l'outil 07923-4610000, élargir l'orifice central à 39 mm pour procurer l'espace nécessaire pour la clé à douille de contre-écrou.

Retirer l'ensemble de noix d'embrayage de la cloche d'embrayage.

OUTIL DE MAINTIEN DE NOIX D'EMBRAYAGE



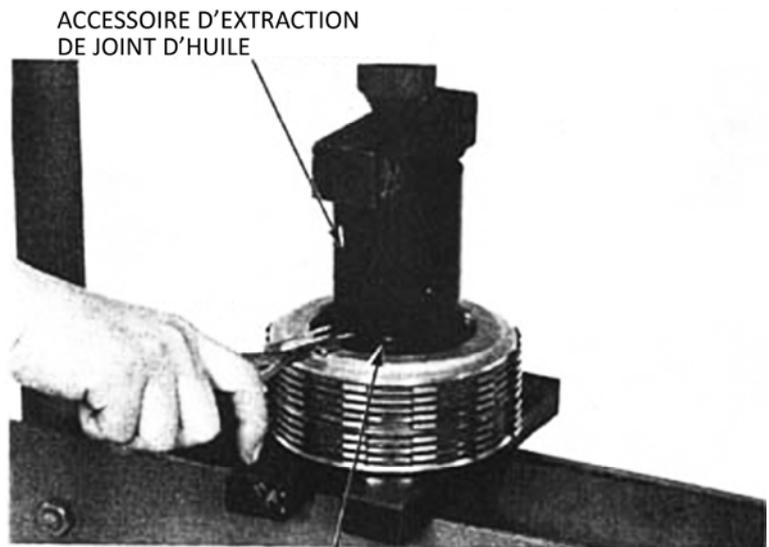
CLE A DOUILLE DE CONTRE-ECROU

Comprimer le ressort de diaphragme dans une presse juste suffisamment pour enlever la bague d'arrêt; enlever la bague d'arrêt.

PRECAUTION

Pour éviter une perte de tension, ne pas comprimer le ressort de diaphragme plus qu'il n'est nécessaire pour enlever la bague d'arrêt.

Retirer les plateaux et les cliques d'embrayage, la plaque d'amortissement d'embrayage le plateau de pression de la noix d'embrayage.



BAGUE D'ARRÊT

Mesurer la hauteur du ressort d'embrayage.

LIMITE DE SERVICE: 5,5 mm



Mesurer l'épaisseur de chaque disque d'embrayage.

LIMITE DE SERVICE: 3,20 mm

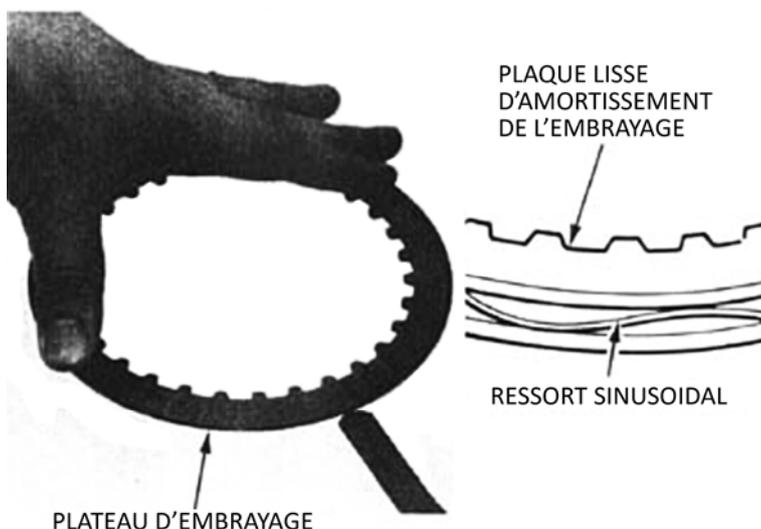
Changer tous les disques qui sont endommagés, décolorés ou plus minces que la limite de service.



Vérifier le voilage éventuel des plateaux d'embrayage sur une plaque de surfacage, au moyen d'une jauge d'épaisseur.

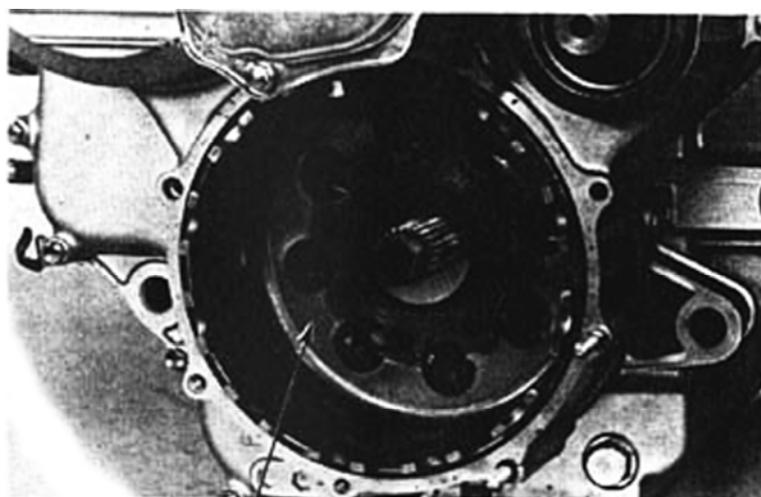
LIMITE DE SERVICE: 0,30 mm

Vérifier tout endommagement éventuel du ressort sinusoïdal de plaque d'amortissement de l'embrayage.



Contrôler l'usure ou l'endommagement éventuel du plateau de pression et de la cloche d'embrayage.

Vérifier les fentes de la cloche d'embrayage à la recherche d'éventuels chocs, coupures ou indentations causés par les disques de friction. Si les surfaces sont irrégulières ou qu'il y a évidence d'autre endommagement, changer la cloche d'embrayage.



CLOCHE D'EMBRAYAGE

CLOCHE D'EMBRAYAGE

NOTE

La cloche d'embrayage ne peut pas être enlevée avec le moteur dans le cadre.

Se reporter au chapitre 05 sur la dépose du moteur.

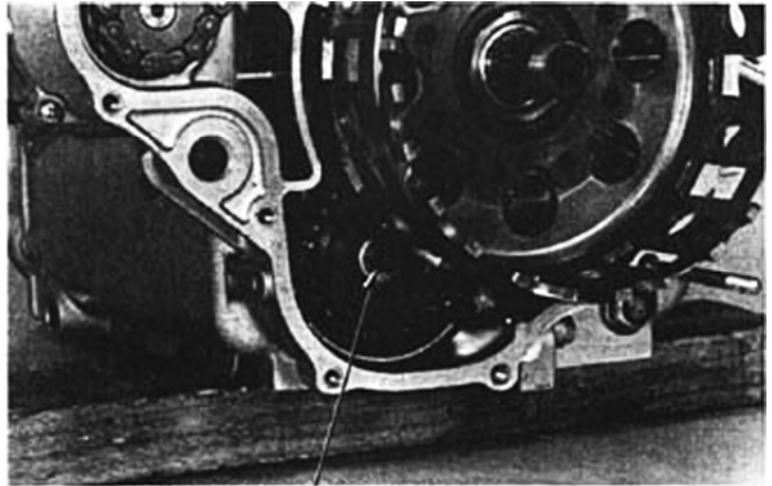
Déposer le carter moteur arrière (Page 09-03).
Déposer la rondelle cannelée de la cloche d'embrayage.
Sortir la bague d'arrêt de l'arbre principal.



RONDELLE CANNELLEE

Déposer le boulon de couronne menée de pompe à huile.

Déposer la cloche d'embrayage et la chaîne/couronne d'entraînement de la pompe à huile d'un seul tenant.

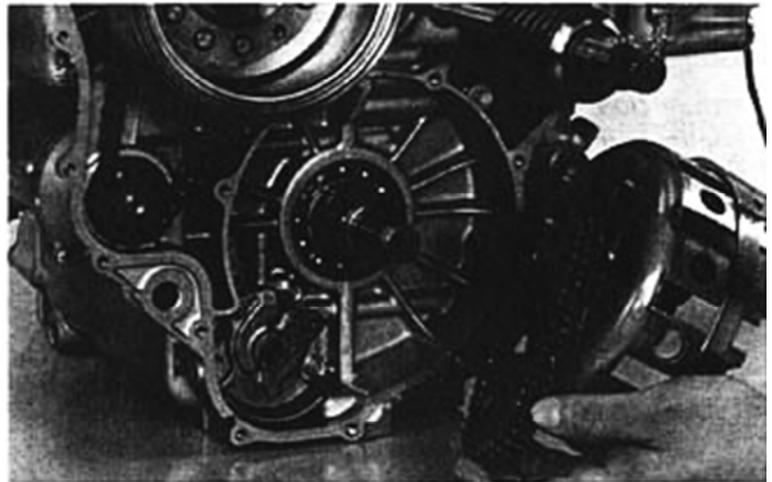


BOULON DE COURONNE MENEÉ DE POMPE A HUILE

Reposer la cloche d'embrayage dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

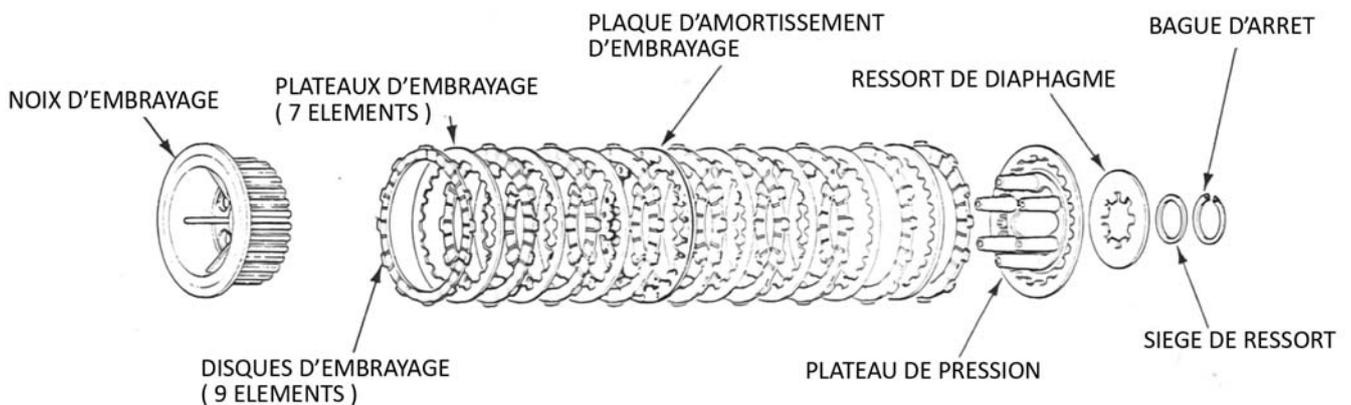
- Mettre en place le jonc avec son côté aigu faisant face à l'extérieur.
- Serrer le boulon de couronne menée de pompe à huile à un couple de 7-11 N.m (0,7-1,1 kg-m).



MONTAGE DE L'EMBRAYAGE

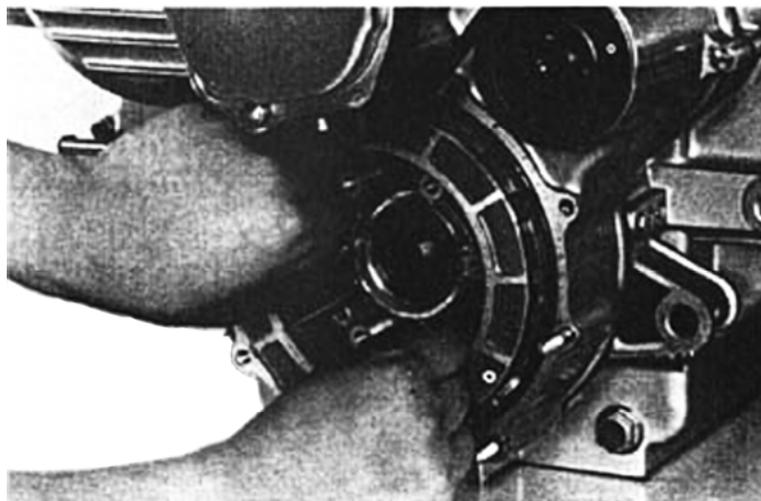
Enduire les disques et les plateaux d'huile moteur propre.

Mettre en place les disques, les plateaux et la noix d'embrayage, et le plateau de pression de la façon indiquée.



Faire glisser l'ensemble de noix d'embrayage dans la cloche d'embrayage pour aligner les disques et les plateaux.

Déposer l'ensemble de noix d'embrayage à partir de la cloche d'embrayage sans troubler l'alignement.

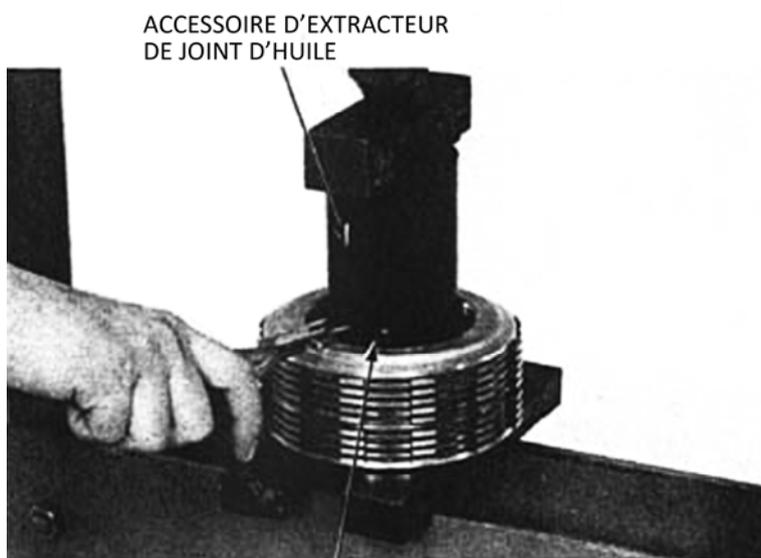


Placer le ressort de diaphragme sur la noix d'embrayage et comprimer le ressort dans une presse juste suffisamment pour mettre la bague d'arrêt en place.

PRÉCAUTION

Pour empêcher une perte de tension, ne pas comprimer le ressort plus qu'il n'est nécessaire pour mettre en place la bague d'arrêt.

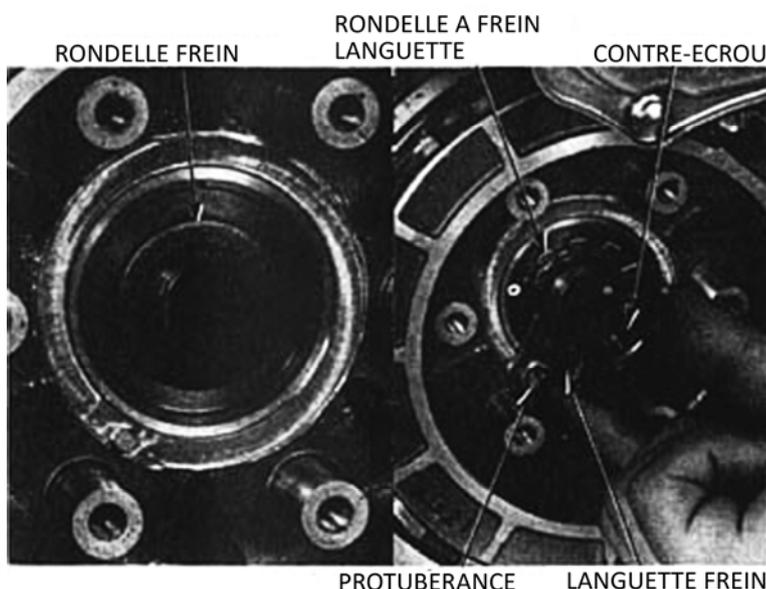
Placer la bague d'arrêt dans le sillon de bague situé dans la protubérance de la noix d'embrayage avec l'extrémité aigüe tournée vers le haut.



Mettre en place l'ensemble de noix d'embrayage dans la cloche d'embrayage.

Mettre la rondelle de verrouillage en place avec la marque "OUTSIDE" (extérieur) tournée vers l'extérieur.

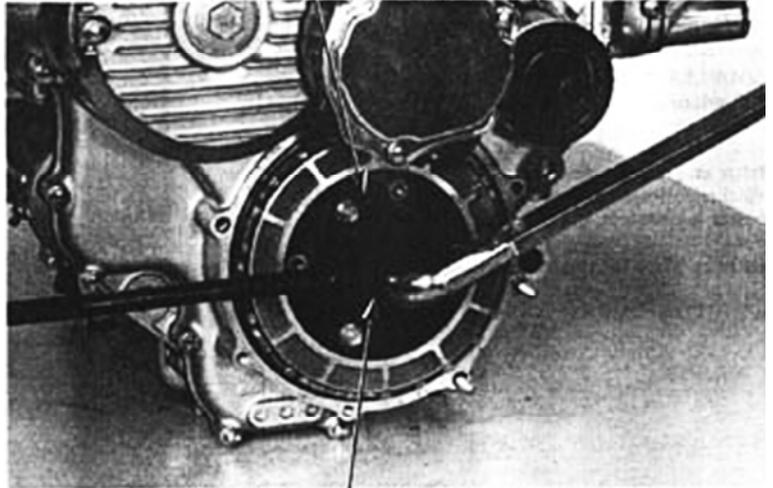
Mettre en place la rondelle frein avec la languette frein alignée avec la protubérance de la noix d'embrayage. Mettre en place le contre-écrou de noix avec l'extrémité conique tournée vers l'intérieur.



Serrer le contre-écrou.

COUPLE DE SERRAGE: 55-65 N.m (5,5-6,5 kg-m)

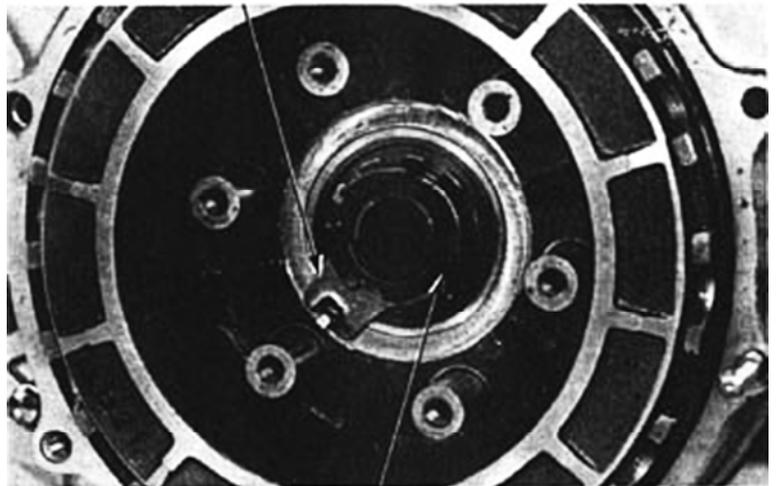
OUTIL DE MAINTIEN DE
NOIX D'EMBRAYAGE



CLE A DOUILLE DE CONTRE-ECROU

Plier la languette de la rondelle-frein vers le haut dans le sillon du contre-écrou.

RONDELLE-FREIN A LANGUETTE



LANGUETTE FREIN

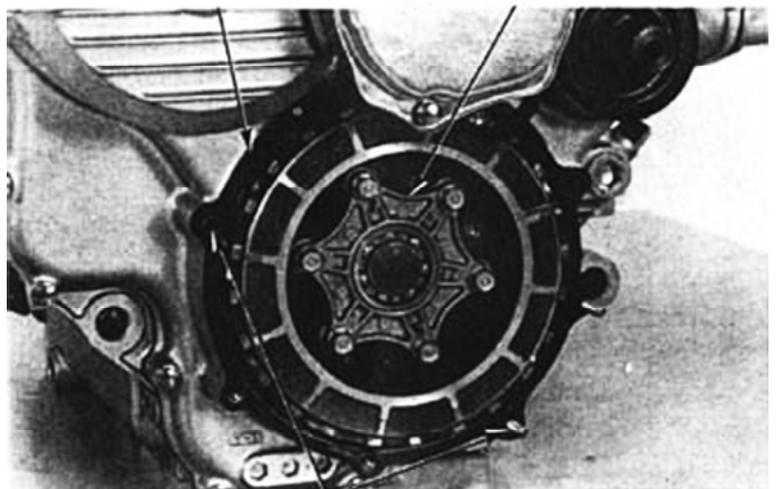
Mettre en place la plaque de poussée et serrer les six boulons en quinconce en 2-3 étapes.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

Mettre en place les vis de verrouillage et un joint neuf.

JOINT

PLAQUE DE POUSSEE



VIS DE VERROUILLAGE

Mettre en place le couvercle d'embrayage avec la flèche orientée vers le bas.
Serrer les écrous et les boulons du couvercle.

COUPLES DE SERRAGE:

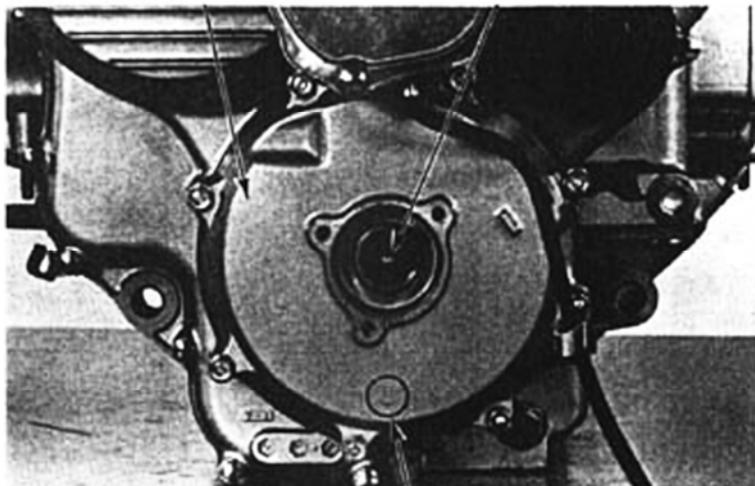
Boulons: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

Écrous: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

Mettre en place la tige de poussée.
Relâcher le levier d'embrayage de la poignée au guidon et pousser le piston du cylindre asservi vers l'intérieur jusqu'au bout.
Mettre en place le cylindre asservi d'embrayage.

COUVERCLE D'EMBRAYAGE

TIGE DE POUSSEE

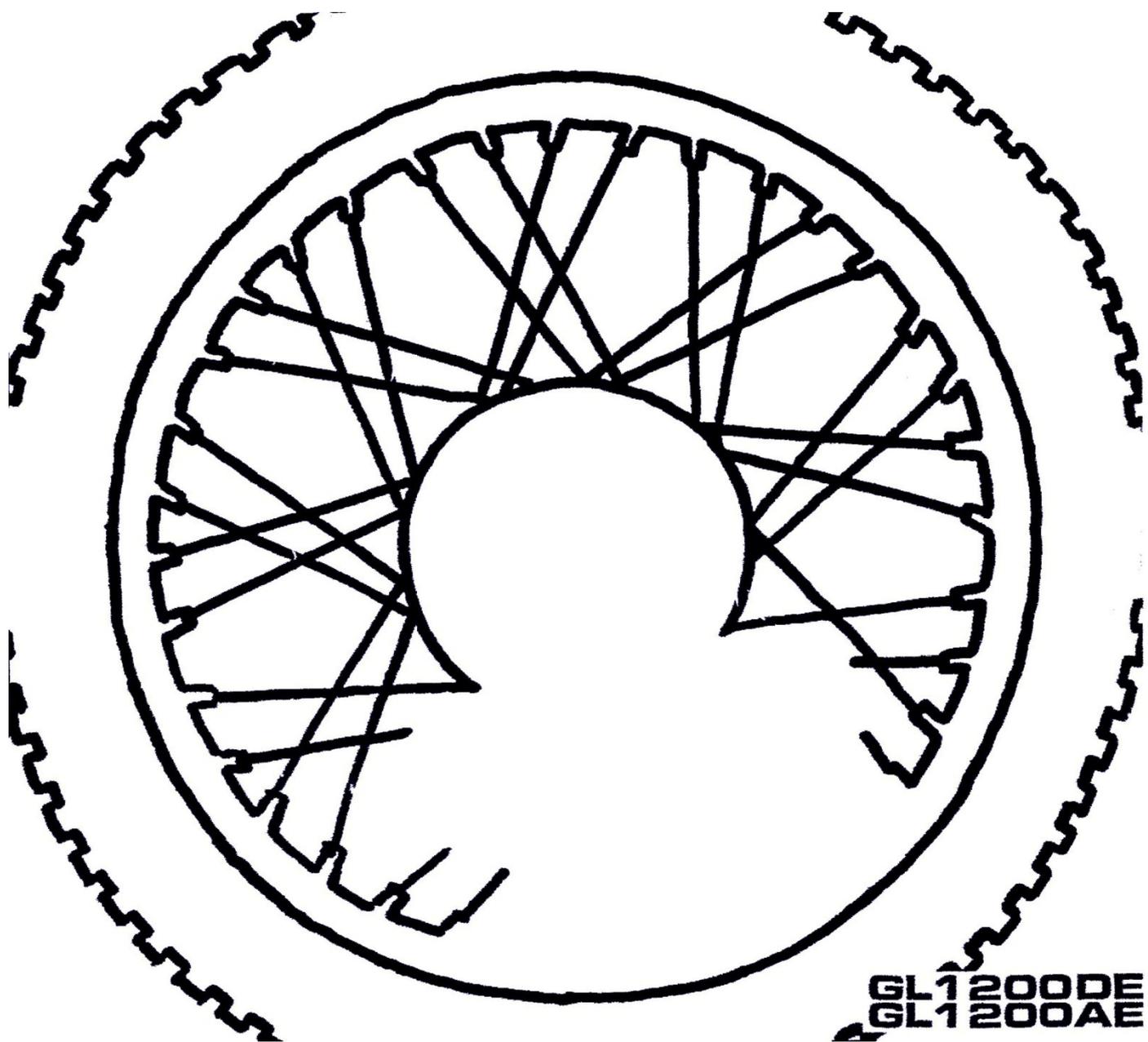


REPERE FLECHE

HONDA

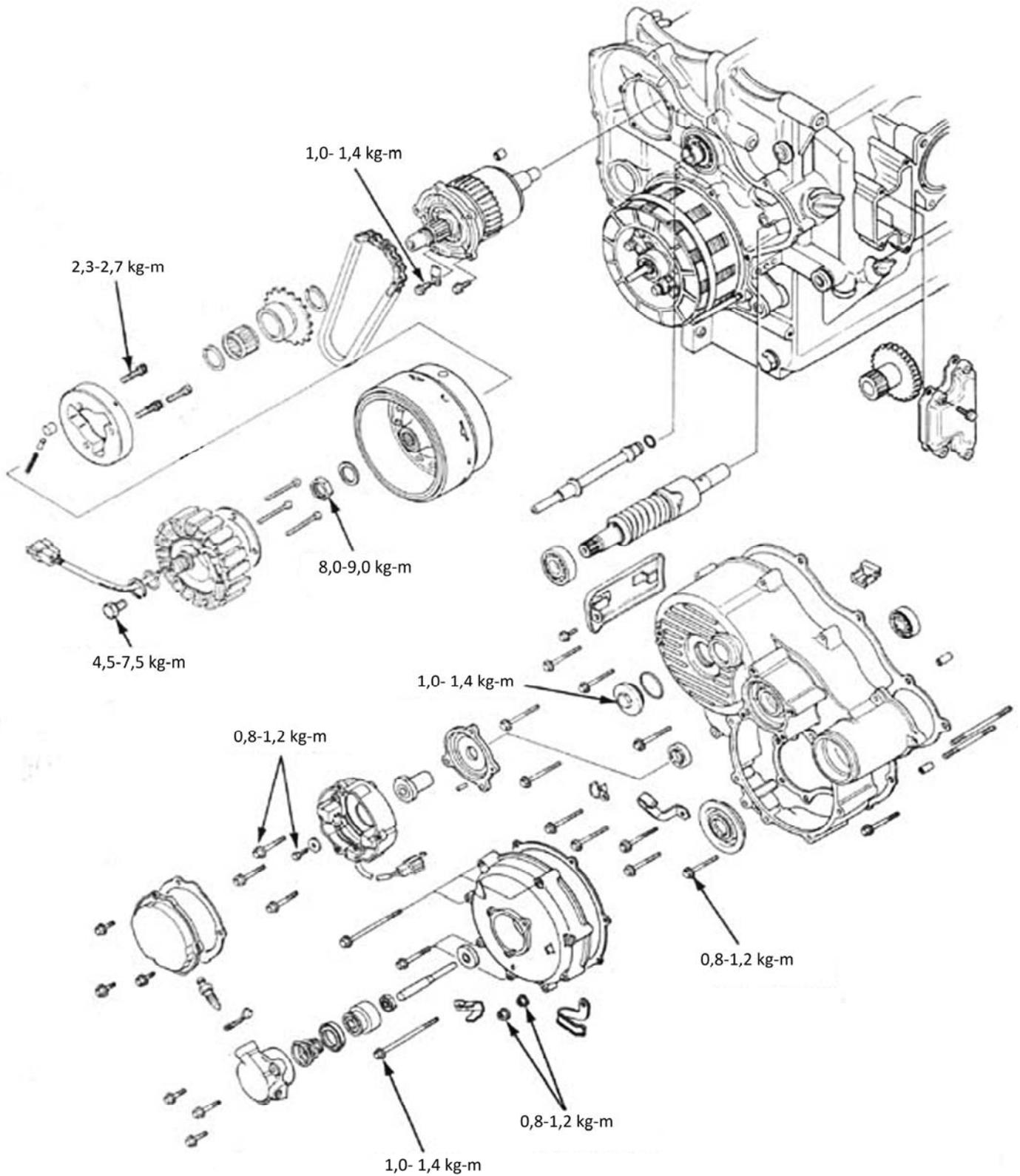
MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR



INFORMATION D'ENTRETIEN	09-01	DEPOSE/DEMONTAGE DE L'ARBRE	
DEPISTAGE DES PANNES	09-02	D'ENTRETIEN DE L'ALTERNATEUR	09-08
DEPOSE DU CARTER MOTEUR ARRIERE	09-03	POSE DE L'ARBRE D'ENTRAINEMENT	
DEMONTAGE DU CARTER MOTEUR ARRIERE	09-04	DE L'ALTERNATEUR	09-13
ROTOR D'ALTERNATEUR/EMBRAYAGE		POSE DU CARTER MOTEUR ARRIERE	09-16
DE DEMARREUR	09-06		

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

Tous les services d'entretien et les réparations décrits dans ce chapitre doivent être effectués une fois le moteur sorti du cadre. Il est nécessaire de régler le jeu de denture du pignon d'entraînement chaque fois que l'arbre d'entraînement est déposé. Un jeu incorrect peut causer des bruits moteur anormaux et nécessite la dépose du moteur pour être réglé.

CARACTERISTIQUES

ELEMENT	Unité :mm	
	VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Espace d'air du rotor de générateur d'impulsions	0,40-1,10	—
Jeu de denture de l'arbre d'entraînement de l'alternateur (au rotor d'alternateur)	0,05	—

COUPLES DE SERRAGE

Contre-écrou du rotor d'alternateur	8,0-90 kg-m
Boulon de fixation de l'arbre d'entraînement d'alternateur	1,0-1,4 kg-m
Boulon de couple de l'embrayage de démarreur	2,3-2,7 kg-m
Capuchon de l'orifice de l'arbre d'entraînement de l'alternateur	1,0-1,4 kg-m
Boulon de l'arbre d'entraînement de l'alternateur (10 mm)	4,5-7,5 kg-m
Vis de montage du stator	0,8-1,2 kg-m
Boulons de rotor du générateur d'impulsion	0,8-1,2 kg-m
Boulon de logement du générateur d'impulsion	0,8-12 kg-m

OUTILS

Spéciaux

Clé de contre-écrou, 17 x 27 mm	7907-MC70000 ou 07907-4150000
Outil de maintien de rotor	7925-3710000
Compresseur de ressort d'amortisseur	7964-3710000

Normaux

Accessoire, 52 x 55 mm	7746-0010400
Accessoire, 32 x 35 mm	7746-0010100
Guide, 25 mm	7746-0040600
Guide, 15 mm	7746-0040300
Chassoir	7749-0010000
Pièce d'extracteur de couple (T40)	7703-0010100 ou outil équivalent
Accessoire, D.I. de 35 mm	7746-0030400
chassoir	7746-0030100

DEPISTAGE DES PANNES

Bruit anormal de moteur (bruit d'engrenage)

- Jeu incorrect de denture de pignonnerie d'alternateur
- Pignon d'entraînement d'alternateur usé ou endommagé

Bruit anormal de moteur d bas régime

- Ressort de diaphragme d'arbre d'entraînement d'alternateur faible
- Logement de frottement de l'arbre d'entraînement d'alternateur entravé

Le démarreur tourne, mais le moteur ne démarre pas

- Embrayage de démarreur défectueux
- Chaîne d'entraînement de démarreur brisée

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

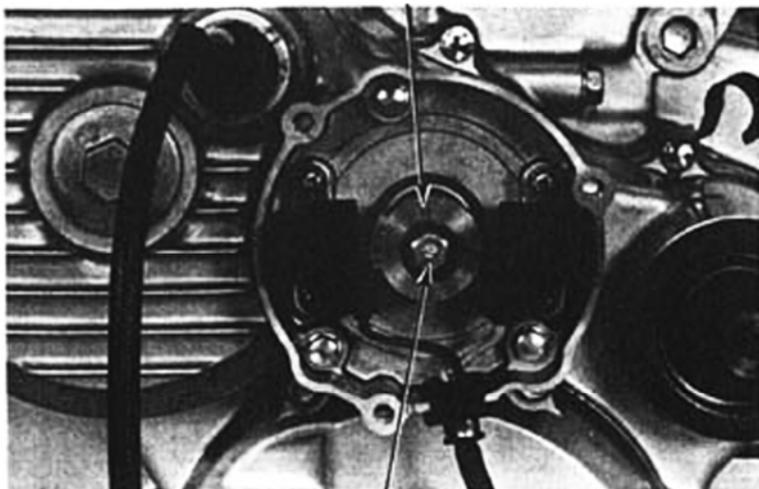
DÉPOSE DU CARTER MOTEUR ARRIERE

Déposer le couvercle du générateur d'impulsions.
Déposer le boulon et le rotor du générateur d'impulsion.
Déposer le couvercle de l'embrayage.

NOTE

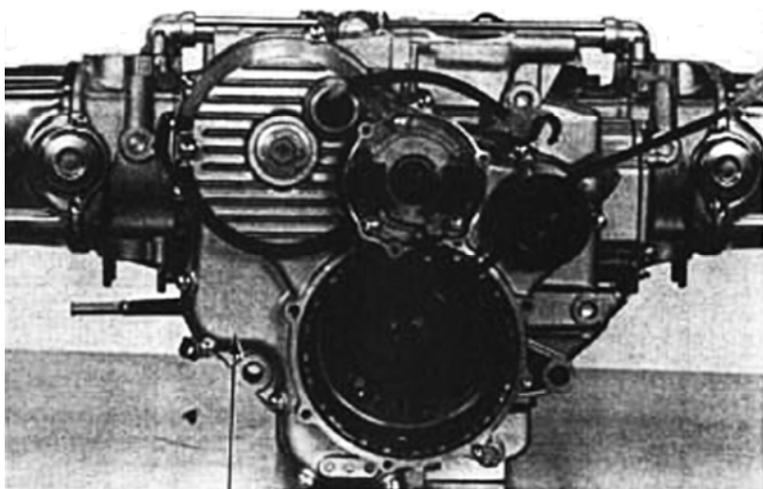
Il est possible de déposer le carter moteur sans déposer les disques et les plateaux d'embrayage lisses et garnis.

ROTOR DU GENERATEUR D'IMPULSIONS



BOULON

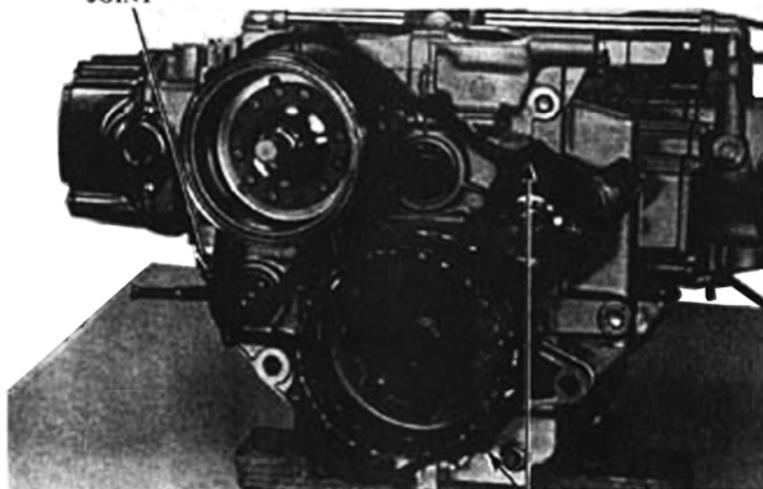
Déposer les boulons et le carter moteur arrière.



CARTER MOTEUR ARRIERE

Déposer le joint et les vis de verrouillage.

JOINT

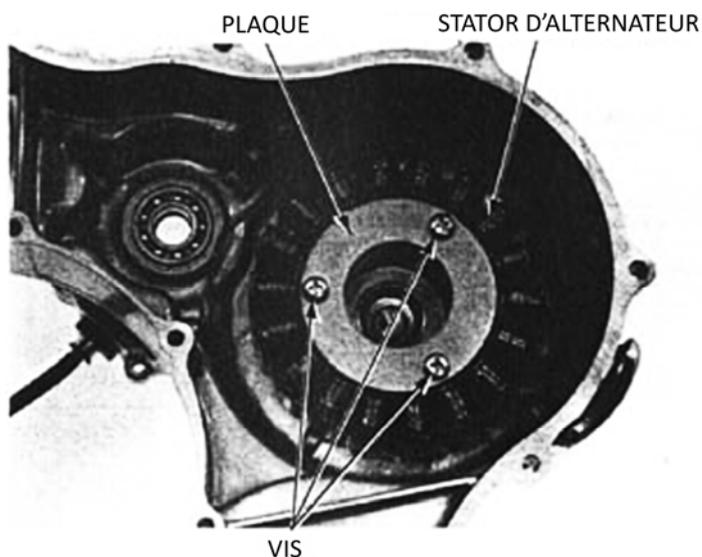


VIS DE VERROUILLAGE

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

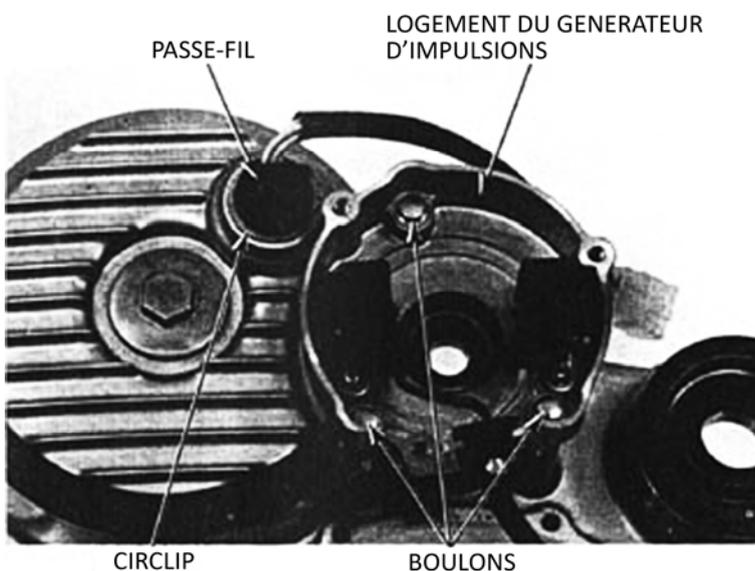
DEMONTAGE DU CARTER MOTEUR ARRIERE

Dévisser les trois vis maintenant le stator et déposer la plaque.



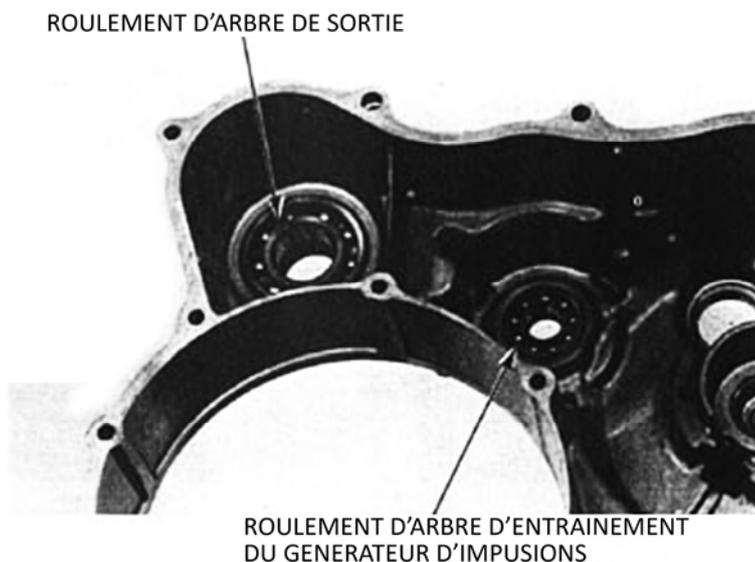
Enlever le circlip maintenant le fil de l'alternateur, et déposer le stator.

Déposer les trois boulons puis déposer le logement de générateur et la cale d'épaisseur.



Contrôler les joints d'huile et les roulements destinés à l'arbre de sortie et à l'arbre d'entraînement du générateur d'impulsions.

Déposer les joints d'huile et les roulements du logement et les changer pour des neufs si c'est nécessaire.



MONTAGE DU CARTER MOTEUR ARRIERE

Introduire l'arbre de sortie et les roulements de l'arbre d'entraînement du générateur d'impulsions dans le logement.

Roulement de l'arbre de sortie :

- CHASSOIR 07749-0010000
- ACCESSOIRE 07746-0010400
- GUIDE, 25 mm 07746-0040600

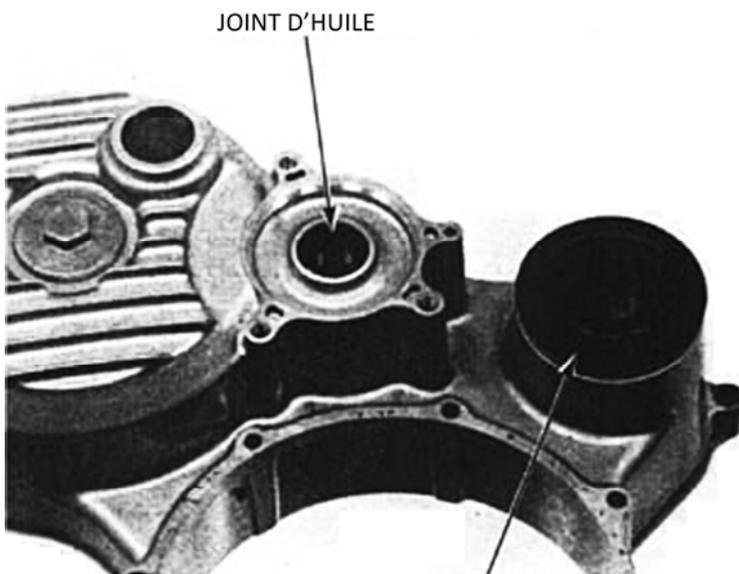
Roulement d'arbre d'entraînement du générateur d'impulsions :

- CHASSOIR 07749-0010000
- ACCESSOIRE 32 x 35 mm 07746-0010100
- GUIDE, 15 mm 07746-0040300



ACCESSOIRE ET GUIDE

Introduire les joints d'huile neufs

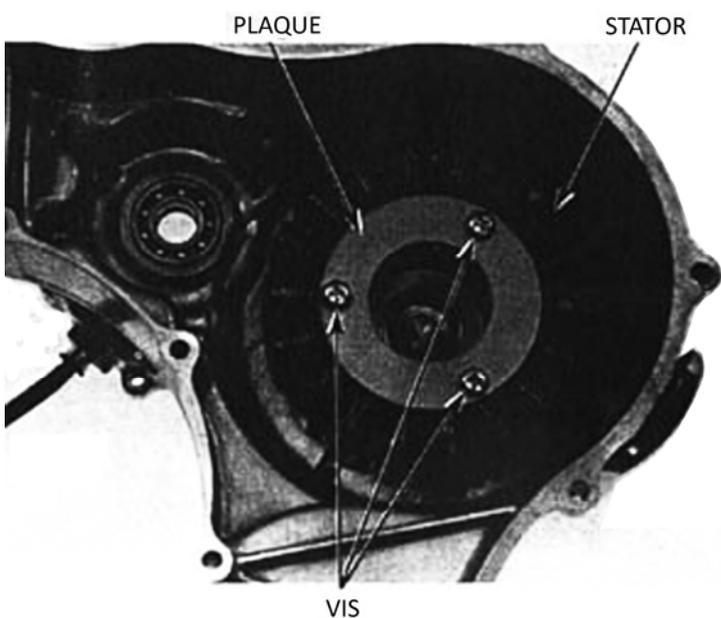


JOINT D'HUILE

Acheminer les fils du stator par l'orifice situé dans le carter moteur arrière ; mettre le passe-fil en place de telle sorte que le sillon soit par-dessus le bord de l'orifice du logement de moteur.

Enduire le filetage de la vis de montage de stator avec un agent d'étanchéité et serrer le stator et la plaque ensemble

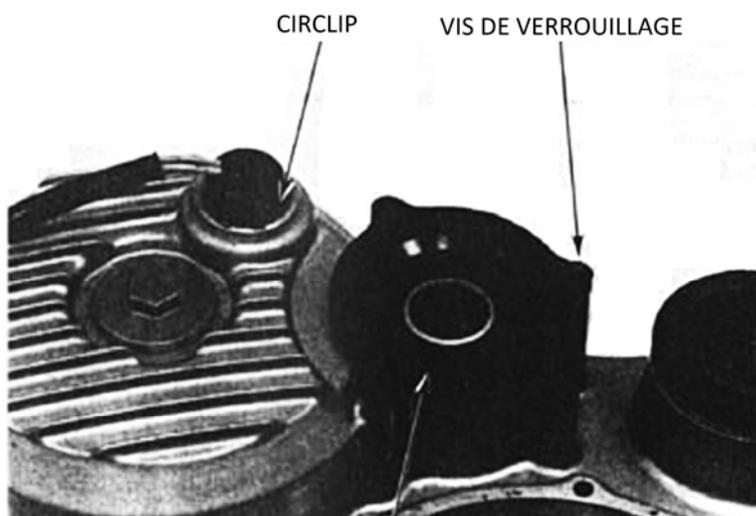
COUPLE DE SERRAGE : 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)



VIS

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Placer le circlip dans le sillon du passe-fil avec le bord arrondi faisant face au logement de moteur.
Mettre la cale d'épaisseur et les vis de verrouillage en place sur la face d'accouplement du logement.



Placer le logement du générateur d'impulsions sur la cale d'épaisseur.
Mettre en place et serrer les boulons du logement du générateur d'impulsions.

NOTE

Ne pas serrer les boulons au delà de 12 N.m (1,2 kg-m) pour protéger le logement contre la distorsion.

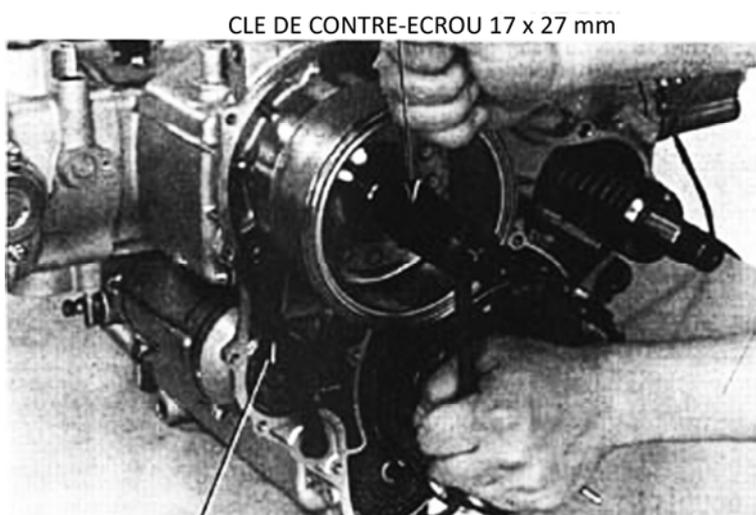


ROTOR D'ALTERNATEUR/EMBAYAGE DE DEMARREUR

Maintenir le rotor d'alternateur au moyen de l'outil de maintien de rotor, et déposer le contre-écrou de rotor, la rondelle simple et le rotor.

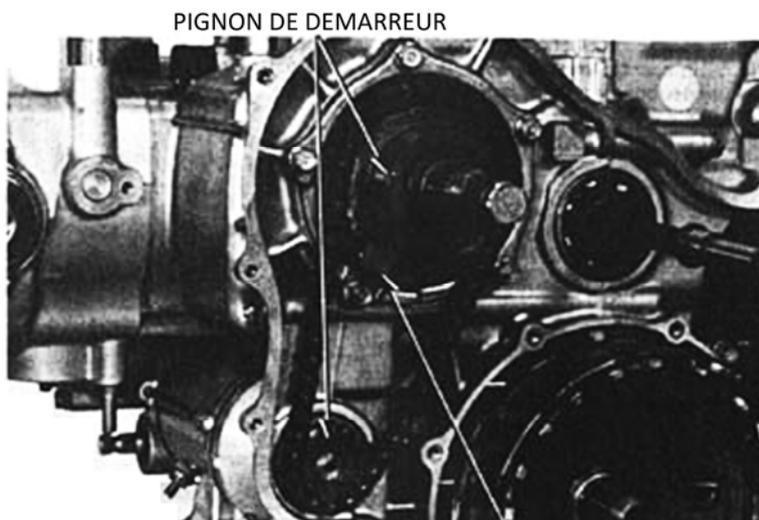
NOTE

Il n'est pas nécessaire de déposer le boulon situé à l'extrémité de l'arbre. Ce boulon est utilisé pour faire tourner le vilebrequin lorsque le moteur est installé dans le cadre.



Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Déposer l'arrêt de pignon et déposer les pignons d'entraînement et les pignons menés de démarreur, puis la chaîne d'entraînement.



Déposer les rouleaux d'embrayage de démarreur, les ressorts et les pistons de la cloche d'embrayage de démarreur.

Dévisser les trois boulons Torx et déposer la cloche d'embrayage de démarreur.

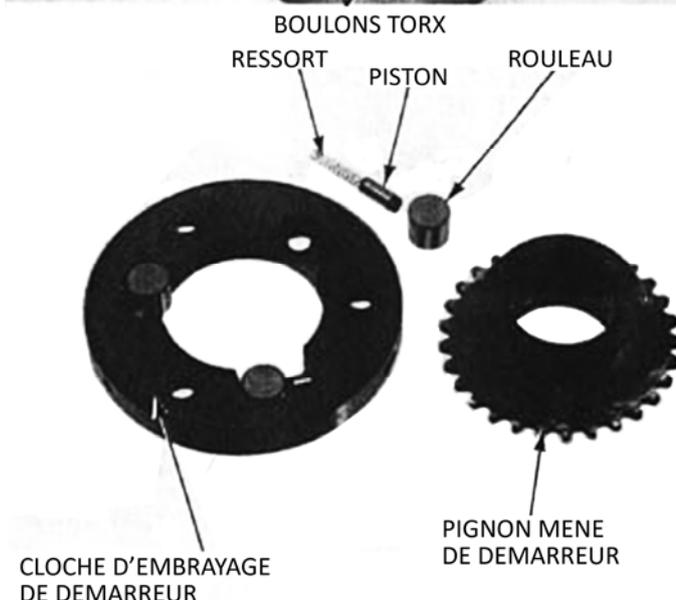


Contrôler la liberté de mouvement des rouleaux dans la cloche d'embrayage.
Contrôler l'usure et endommagement éventuel des rouleaux.

Contrôler la cloche d'embrayage au cas éventuel d'usure ou endommagement sur les surfaces de contact des rouleaux.
Contrôler l'usure des pistons et la perte de tension des ressorts.

Contrôler l'usure et endommagement éventuel du roulement à aiguilles du pignon mené de démarreur.
Si c'est nécessaire, déposer le roulement en enlevant le circlip.

Contrôler le pignon mené du démarreur au cas éventuel d'usure ou d'endommagement des surfaces de contact des rouleaux.



Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Mettre en place la cloche d'embrayage sur le rotor.
Placer un agent d'étanchéité sur le filetage et la partie inférieure des boulons Torx, puis mettre en place.

COUPLE DE SERRAGE : 23-27 N.m (2,3-2,7 kg-m)

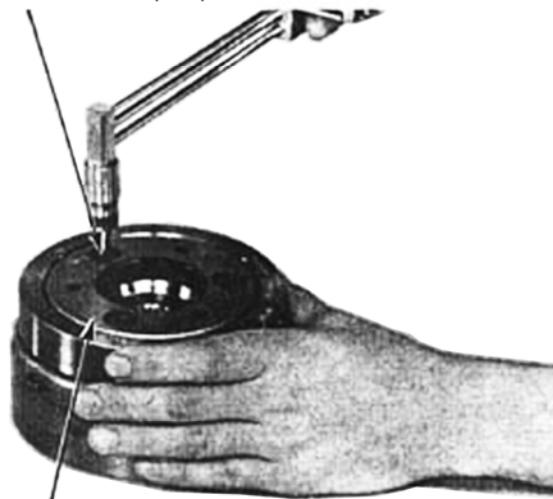
Assembler les ressorts sur les pistons ; insérer les ensembles dans la cloche d'embrayage.

Mettre les rouleaux en place sur la cloche d'embrayage tout en comprimant les pistons.

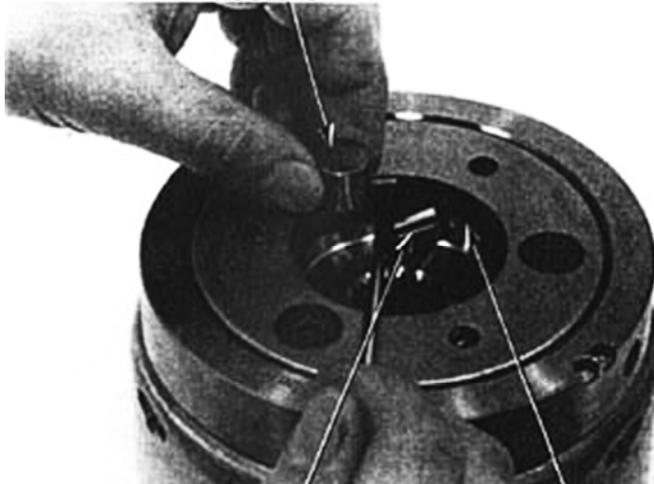
DEPOSER/DEMONTAGE DE L'ARBRE D'ENTRAINEMENT DE L'ALTERNATEUR.

Dévisser les quatre boulons et déposer l'ensemble d'arbre d'entraînement de l'alternateur.

PIECE D'EXTRACTEUR TORX (T40)

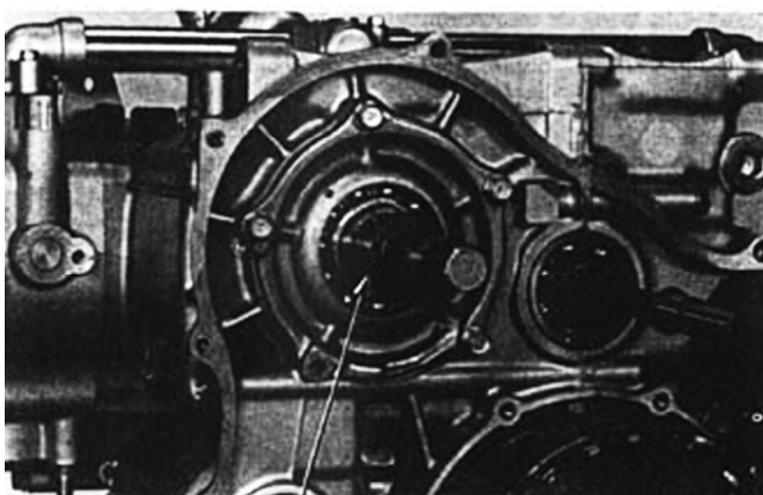


CLOCHE D'EMBRAYAGE DE DEMARREUR
ROULEAU



PISTON

RESSORT



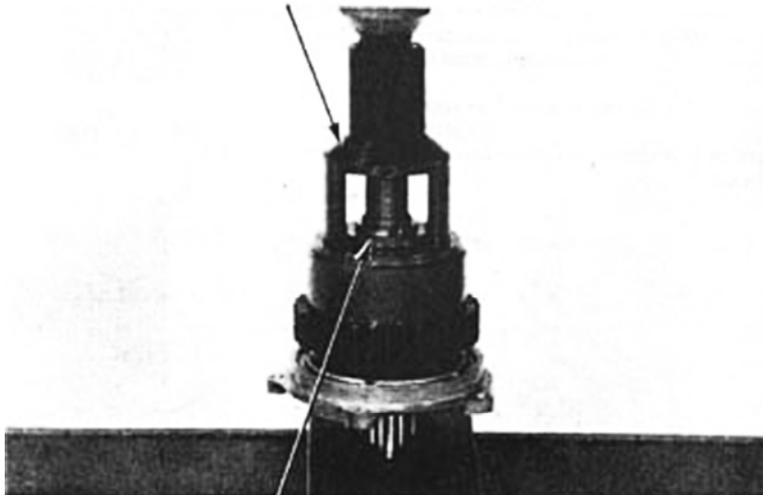
ENSEMBLE DE L'ARBRE
D'ENTRAINEMENT DE L'ALTERNATEUR

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Comprimer les ressorts du diaphragme avec une presse juste suffisamment pour enlever les clavettes.

Déposer les clavettes, le siège de ressort et les trois ressorts de diaphragme.

ACCESSOIRE DE COMPRESSEUR DE
RESSORT D'AMORTISSEUR



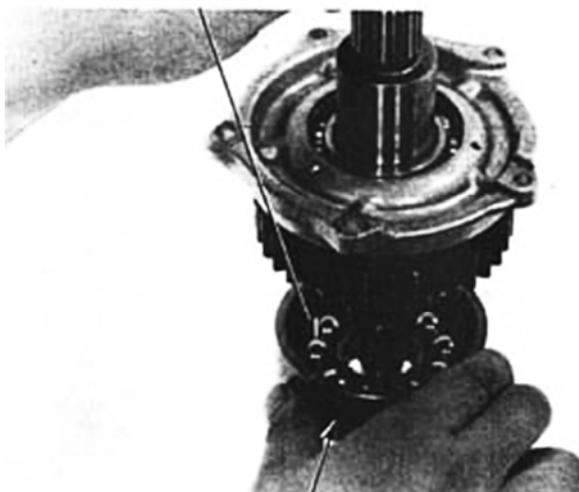
Déposer le logement des billes d'acier et les dix billes d'acier.

NOTE

Ne pas laisser les billes d'acier tomber du logement de billes pendant la dépose.

Contrôler les billes d'acier et l'intérieur du logement des billes au cas éventuel d'évidence d'usure anormale ou excessive.

CLAVETTES
BILLE D'ACIER

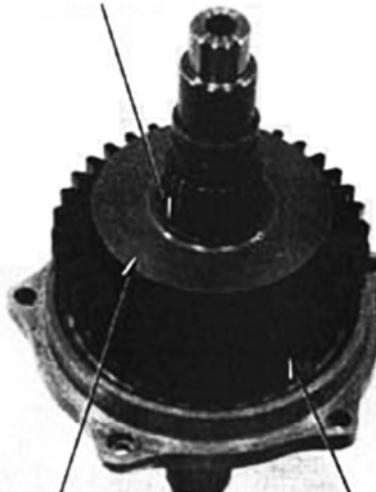


LOGEMENT DES BILLES D'ACIER

Sortir le circlip et déposer l'arrêt de pignon et le pignon mené.

Contrôler si l'arrêt de pignon est usé anormalement ou excessivement sur les protubérances et les surfaces de contact des billes.

CIRCLIP



ARRET DE PIGNON

PIGNON MENE

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Contrôler le D.I. du pignon mené et la surface de frottement du logement de ressort d'amortisseur au cas éventuel d'usure excessive ou endommagement.

Faire tourner l'arbre à la main et contrôler le jeu du roulement.

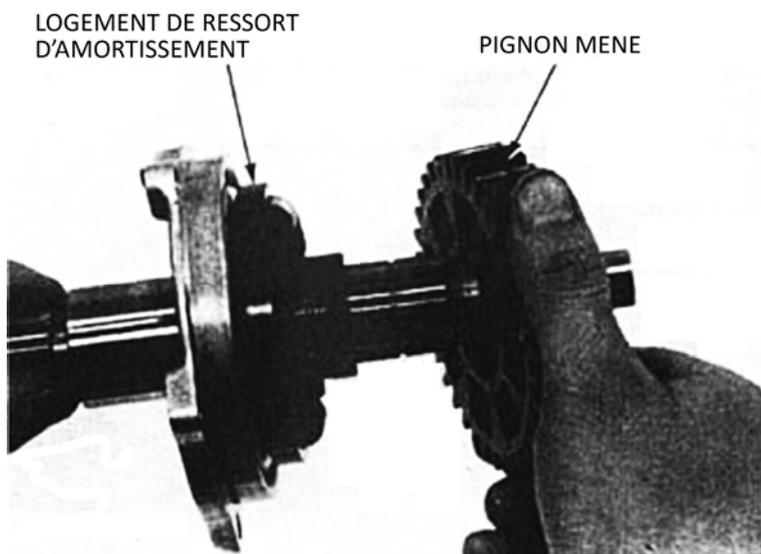
Changer le roulement pour un neuf s'il est bruyant ou a un jeu excessif.

Comprimer l'arbre au moyen d'une presse hydraulique jusqu'à ce que l'arbre et le logement du ressort d'amortissement soient libérés du support d'arbre.

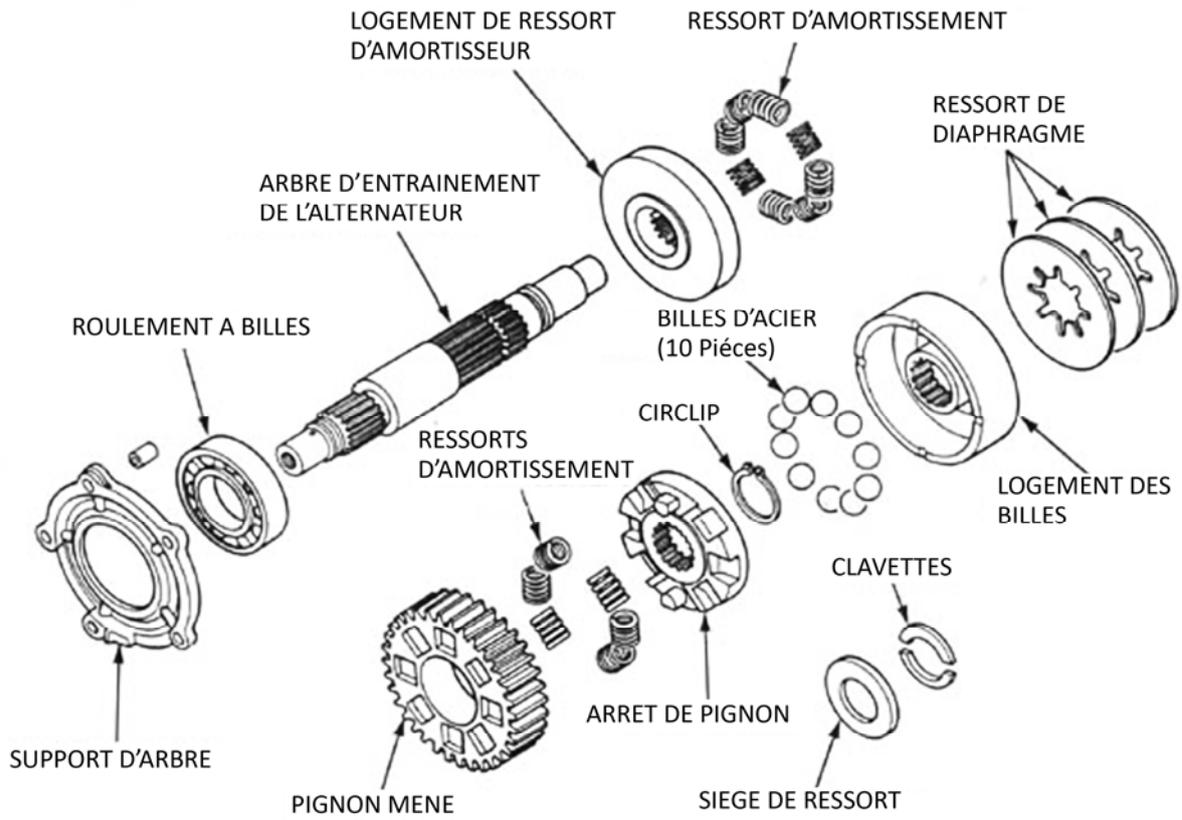
NOTE

Le roulement à bille de l'arbre doit être changé chaque fois que l'arbre est déposé du logement.

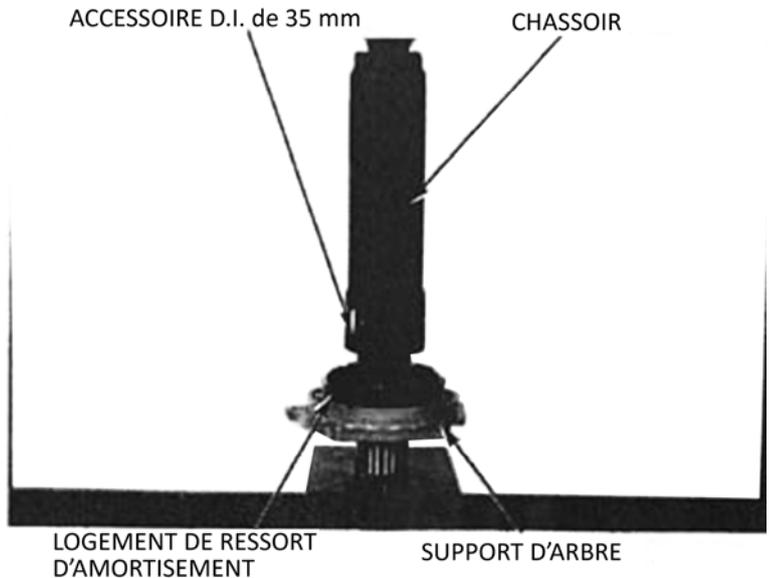
Changer le roulement pour un neuf.



Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR



Tout en maintenant l'arbre avec le support, comprimer le logement de ressort d'amortisseur sur l'arbre.



Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Mettre les ressorts d'amortissement en place dans le logement de ressort.

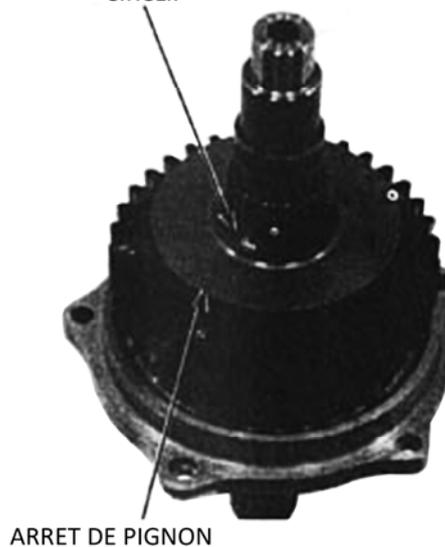
NOTE

Il existe deux ressorts de 15,5 mm (peinture jaune) et six ressorts de 15,1 mm. Mettre les ressorts les plus longs en place dans les fentes proches des marques d'index sur le logement de ressort d'amortissement.

Mettre en place le pignon mené avec l'orifice ovale du pignon aligné avec la marque d'index sur le logement de ressort.

Mettre en place les ressorts d'amortissement sur le pignon mené.

Mettre en place l'arrêt de pignon et le circlip.



Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Mettre les dix billes d'acier en place dans leur logement puis mettre le logement en place sur l'arbre.

Placer les trois ressorts de diaphragme et le siège de ressort sur le logement des billes d'acier puis comprimer les ressorts au moyen d'une presse hydraulique.

Placer les clavettes de ressorts dans le sillon de l'arbre avec leurs extrémités arrondies faisant face au pignon mené.

Enlever l'ensemble de la presse et vérifier que les clavettes de ressorts sont solidement en place dans le sillon de l'arbre.

POSE DE L'ARBRE D'ENTRAINEMENT DE L'ALTERNATEUR

Faire glisser la vis de verrouillage dans l'orifice du logement de moteur ; mettre en place l'ensemble d'arbre d'entraînement de l'alternateur dans le logement du moteur.

Mettre en place les quatre boulons de maintien de l'arbre et les serrer au couple temporaire.

Couple de serrage temporaire : 1 N.m (0,1 kg-m)

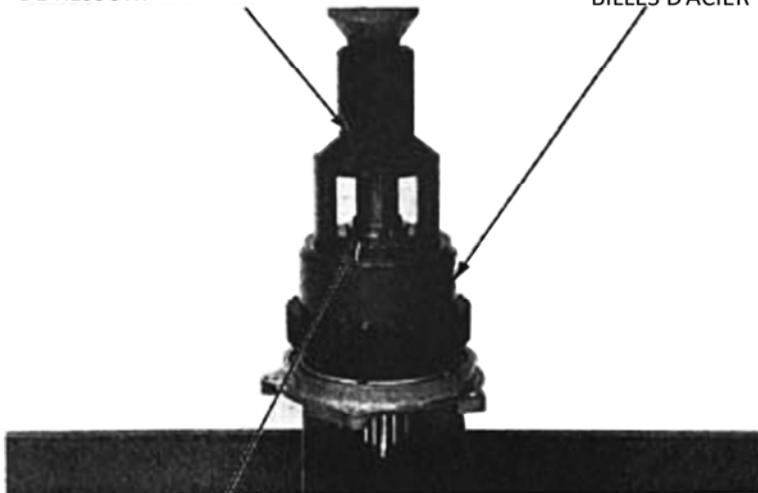
NOTE

Ne pas serrer excessivement les boulons. Les boulons doivent permettre au maintien d'arbre de bouger lorsque l'arbre est tapé légèrement.

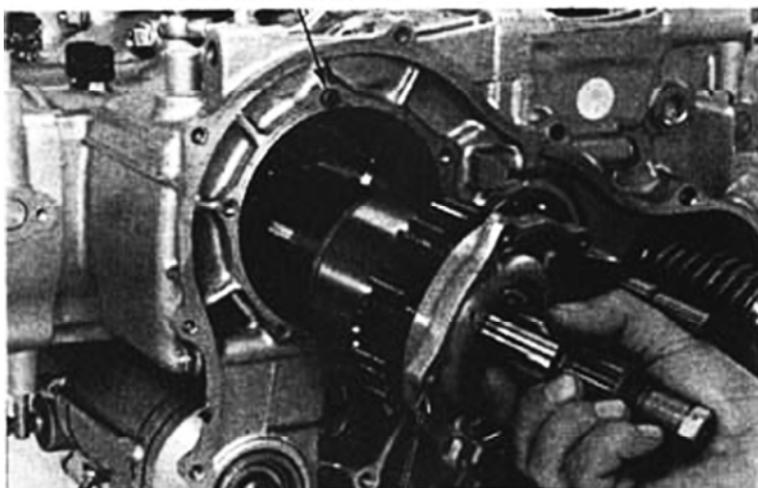
Mettre en place l'arrêt de pignon et serrer le boulon à la main

ACCESSOIRE DE COMPRESSEUR
DE RESSORT

LOGEMENT DE
BILLES D'ACIER

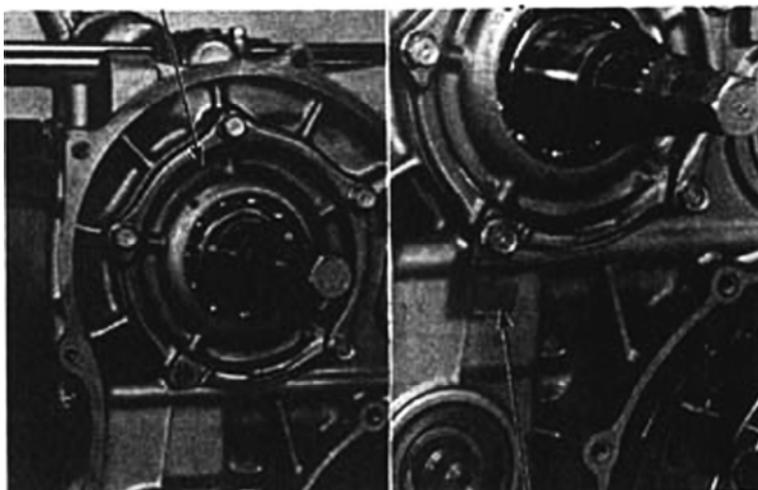


CLAVETTES
VIS DE VERROUILLAGE



ENSEMBLE D'ARBRE
D'ENTRAINEMENT DE L'ALTERNATEUR

MAINTIEN D'ARBRE



ARRET DE PIGNON

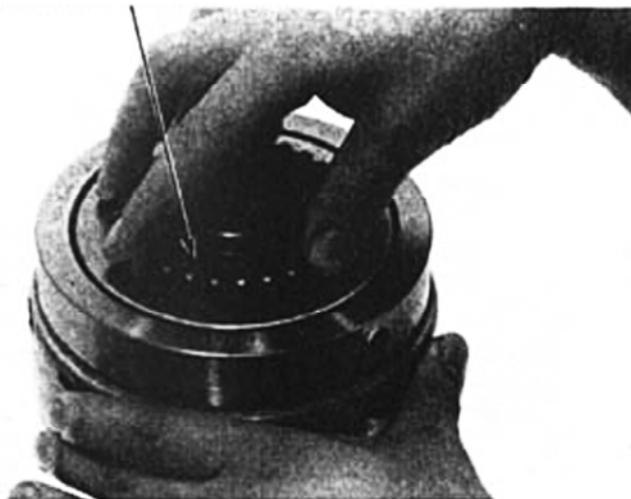
Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le roulement à aiguilles du pignon mené de démarreur et aux deux rouleaux d'embrayage de démarreur.

Mettre en place le pignon mené du démarreur sur le rotor en le tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

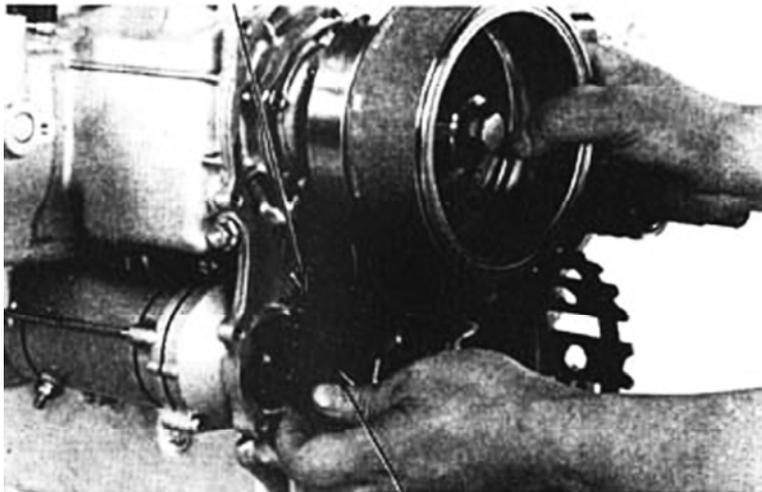
Vérifier la marche de l'embrayage sans retour.

PIGNON MENE DE DEMARREUR



Placer la chaîne d'entraînement sur les pignons d'entraînement et mené, puis mettre en place le pignon et le rotor sur les arbres.

CHAINE



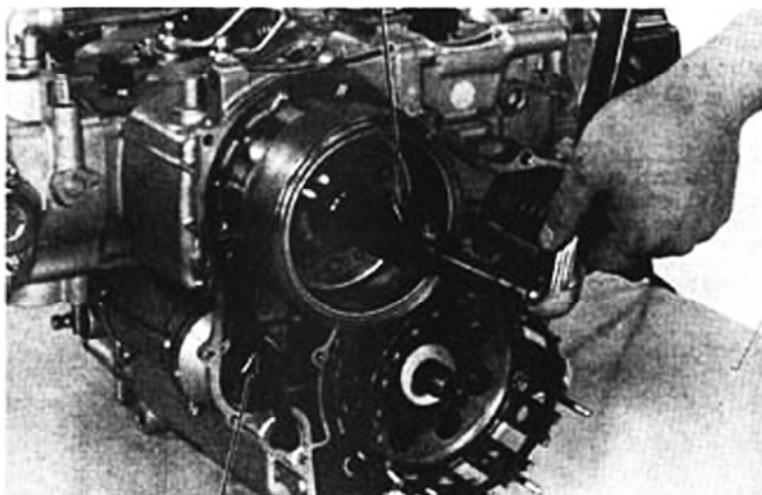
PIGNON D'ENTRAINEMENT
DU DEMARREUR

Mettre en place la rondelle simple sur l'arbre. Appliquer un agent d'étanchéité sur le filetage d'arbre. Placer de l'huile moteur sur le côté inférieur du contre-écrou.

Serrer le contre-écrou au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE : 80-90 N.m (8,0-9,0 kg-m)

CLE DE CONTRE-ECROU 17 x 27 mm



OUTIL DE MAINTIEN DE ROTOR

Alternateur-Embrayage de déma. Carter moteur AR

Mettre le jeu de denture du pignon d'entraînement d'alternateur au moyen d'un indicateur à cadran de la façon indiquée.

NORME DU JEU DE DENTURE : 0,05mm

Régler le jeu de denture si c'est nécessaire, en tapant doucement sur le rotor avec un marteau plastique jusqu'à réduire le jeu de denture à 0,05 mm.

Mesurer le jeu de denture avec le rotor d'alternateur en trois positions différentes, espacées de 120°.

Toutes les mesures de jeu de denture doivent être effectuées avec une précision de l'ordre de 0,010-0,100 mm

NOTE

Le pignon d'entraînement d'alternateur sera bruyant si le jeu de denture est zéro.

Serrer les boulons de maintien au couple spécifié.

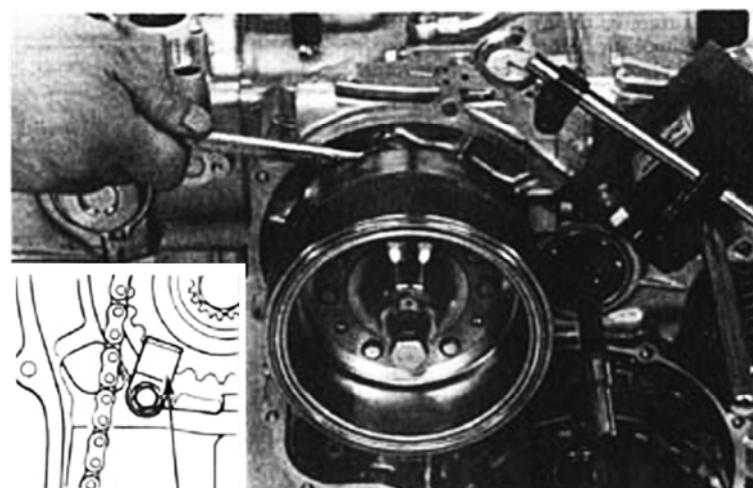
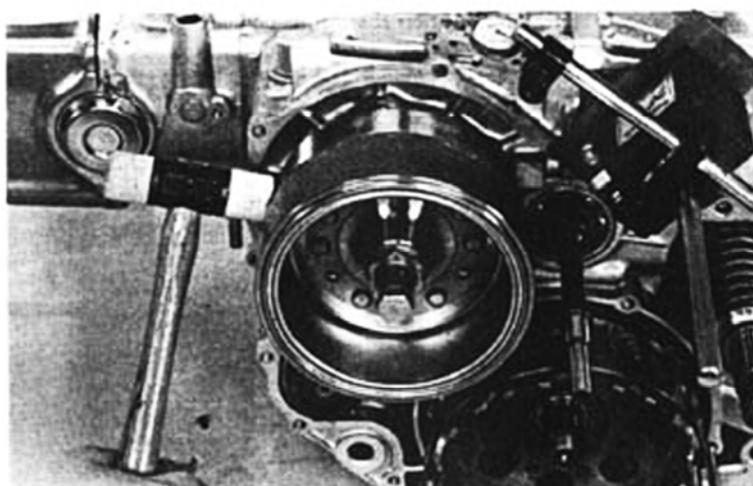
COUPLE DE SERRAGE : 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

NOTE

Faire tourner l'arrêt de pignon jusqu'à être en place sur le pignon mené et serrer le boulon.

Vérifier le jeu de denture en un point quelconque après avoir serré les boulons de maintien.

INDICATEUR A CADRAN



ARRÊT DE PIGNON

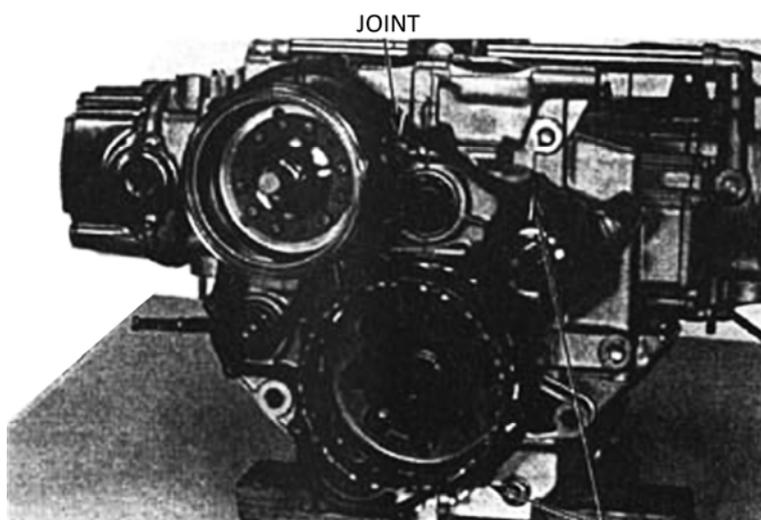
POSE DU CARTER MOTEUR ARRIERE

Vérifier qu'il n'y a ni boulons, ni écrous ni aucun autre corps étranger dans le rotor.

Mettre en place les goupilles et un joint neuf.

NOTE

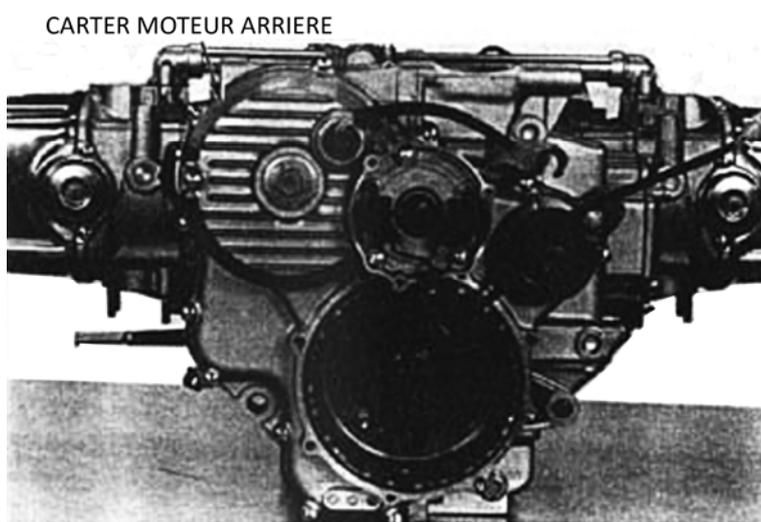
Appliquer un agent d'étanchéité aux zones de surfaces d'accouplement des logements de moteur de gauche et de droite sur les surfaces de joints.



GOUPILLE

Mettre en place le carter moteur arrière et serrer les boulons en quinconce en 2-3 étapes.

COUPLE DE SERRAGE : 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)



CARTER MOTEUR ARRIERE

Mettre le rotor en place avec son échancrure alignée avec la goupille située sur l'arbre de rotor.

Mettre en place et serrer le boulon de rotor.

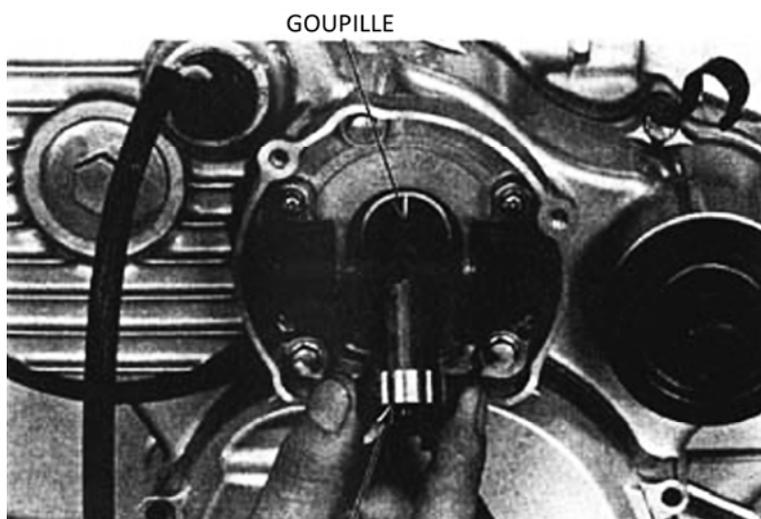
COUPLE DE SERRAGE : 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

Contrôler l'espace d'air entre le rotor de générateur d'impulsions et la prise.

ESPACE D'AIR : 0,40-1,10 mm

Mettre en place le couvercle du générateur d'impulsions.

Mettre en place l'ensemble d'embrayage et le couvercle d'embrayage (Page 08-13).

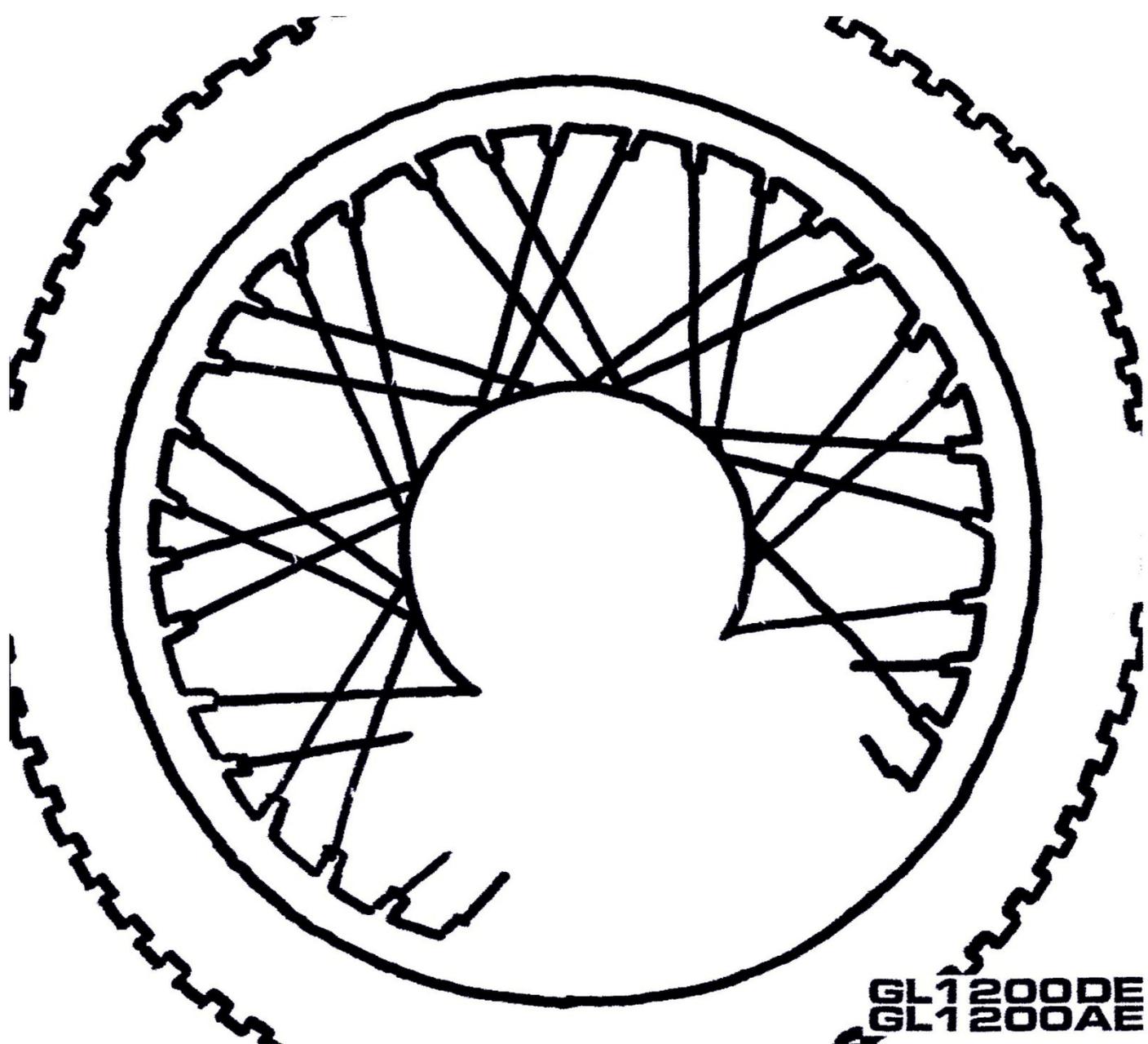


ROTOR DE GENERATEUR D'IMPULSIONS

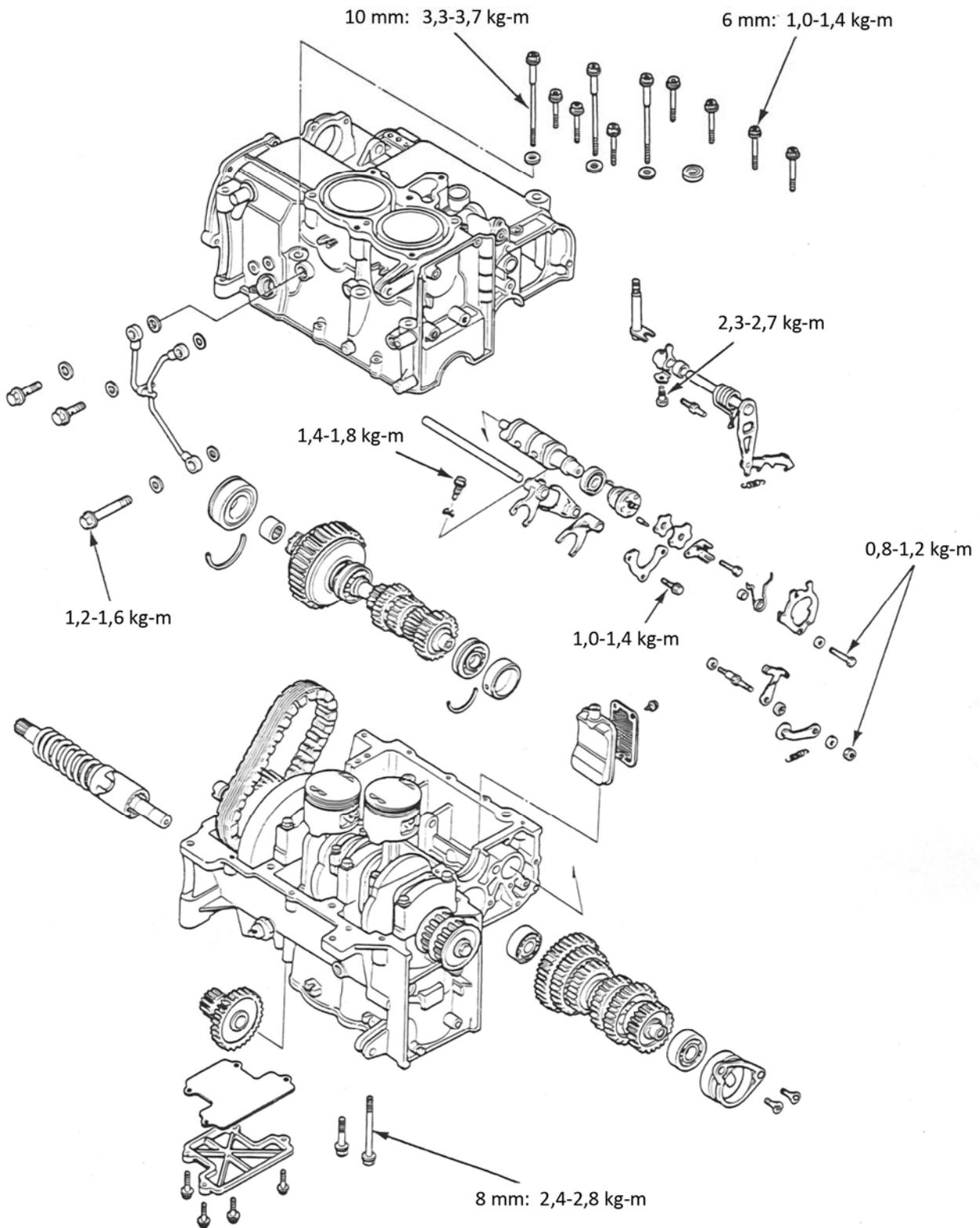
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D**
GL1200A



Transmission et Tringlerie de sélecteur



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	10-01	DÉPOSE DE LA TRANSMISSION	10-12
DÉPISTAGE DES PANNES	10-02	CONTRÔLE DE LA TRANSMISSION	10-14
DÉMONTAGE DE TRINGLERIE DE SÉLECTEUR DE VITESSE	10-03	PIGNON PRIMAIRE MENÉ	10-16
MONTAGE DE TRINGLERIE DE SÉLECTEUR	10-04	MONTAGE DE TRANSMISSION	10-18
ARBRE DE SORTIE	10-06	POSE DE LA TRANSMISSION	10-19
SÉPARATION DU LOGEMENT MOTEUR	10-09	TENDEUR/GUIDE DE CHAÎNE PRIMAIRE	10-22
FOURCHETTE DE SÉLECTEUR/ TAMBOUR DE SÉLECTEUR	10-11	MONTAGE DU LOGEMENT DE MOTEUR	10-24

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GÉNÉRALITÉS

- La tringlerie de transmission peut être entretenue en laissant le moteur dans le cadre à l'exception de la broche de sélecteur et des bras de sélecteur.
- Pour contrôler l'arbre de sortie, il est nécessaire de déposer le moteur et le carter moteur arrière.
- Il est nécessaire de séparer les carters de bas-moteur pour contrôler les pignons de transmission.
- Éviter d'endommager les pistons avec les pignons de transmission ou le logement de moteur en séparant les deux moitiés du carter bas-moteur car elles vont tomber lorsque les carters sont détachées d'elles.
- Avant d'assembler les moitiés du carter, appliquer un produit d'étanchéité sur leurs surfaces d'accouplement. Essuyer complètement le produit d'étanchéité en excès.

CARACTÉRISTIQUES

Unité: mm

ÉLÉMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
D.I. de pignons de transmission	C1	31,000-31,025	31,05
	C2	31,000-31,033	31,06
	C3	31,000-31,033	31,06
	M4	25,020-25,041	25,06
	M5	28,020-28,041	28,06
D E. de manchon de pignon de transmission	C1	30,950-30,975	30,90
	C2	30,950-30,975	30,90
	C3	30,950-30,975	30,90
	M5	27,959-27,980	27,90
Jeu entre pignon et manchon	C1	0,025-0,075	0,15
	C2	0,025-0,083	0,16
	C3	0,025-0,083	0,16
	M5	0,040-0,082	0,16
D.I. de fourche de sélecteur	G	13,000-13,018	13,04
	C	13,000-13,018	13,04
	D	13,000-13,027	13,05
Tambour de sélecteur	Diamètre mineur	11,966-11,984	11,95
	Largeur de sillon	7,05-7,15	—
Ressort d'arbre de sortie	Longueur installée	84,5	—
	Longueur au repos	110,9	100
Épaisseur de fourchette de sélecteur		6,4-6,5	6,1
D.E. d'arbre de fourchette de sélecteur		12,966-12,984	12,90

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de logement (6 mm)	10-14 kg-m
(8 mm)	24-28 kg-m
(10 mm)	33-37 kg-m
Boulon de conduit d'huile	12-16 kg-m
Boulon de verrouillage de bras de sélecteur de vitesse	23-27 kg-m
Boulon de verrouillage de fourchette de sélecteur	14-18 kg-m
Boulon de plaque fixe de tambour de sélecteur	10-14 kg-m
Boulon de pivot d'arrêt positif	08-12 kg-m
Ecrou fixe de bras d'arrêt	08-12 kg-m
Boulon de guide de chaîne primaire	10-14 kg-m

OUTILS

Spéciaux

Compresseur de ressort d'amortisseur	07964-3710000		
Extracteur de roulement	07931-4630000		
		I—Extracteur, 20 mm	07936-3710600
Jeu d'extracteur de roulement, 20 mm	07936-3710001	I—Poignée	07936-3710100
		I—Poids	07936-3710200
Chassoir	07949-3710001		
Accessoire d'extracteur	07946-4690200		
Glissière de piston	07955-MG90000		
Base de piston	07958-MG90000		
Guide de montage de logement moteur	07973-3710000		

Ordinaires

Accessoire, 52x55 mm	07746-0010400
Accessoire, 42x47 mm	07746-0010300
Accessoire, 32x35 mm	07746-0010100
Guide, 20 mm	07746-0040500
Guide 17 mm	07746-0040400
Chassoir	07746-0010000
Chassoir	07746-0030100
Chassoir	07746-0020100
Accessoire, D.I. de 20 mm	07746-0020400
Accessoire, D.I. de 25 mm	07746-0030200

DEPISTAGE DES PANNES

- Rapports difficile à passer
 - Réglage d'embrayage incorrect
- TROP de garde
- Fourchettes de sélection pliées
- Arbre de sélection plié
- Mâchoire de sélection plié
- Boulon de broche de sélecteur desserré
- Arrêt de tambour de sélecteur plié
- Sillons de came de tambour de sélecteur endommagés

Les rapports sautent

- Crabots de vitesse usés
- Arbre de sélection plié
- Arbre de tambour de sélection brisé
- Fourchettes de sélection pliées

DÉMONTAGE DE TRINGLERIE DE SÉLECTEUR DE VITESSE

TRINGLERIE DE TAMBOUR DE SÉLECTEUR

Déposer le carter moteur avant (Page 02-04).

Dévisser l'écrou de 6 mm et déposer le bras d'arrêt, le bras d'arrêt de point mort et le ressort.

Contrôler la perte de tension éventuelle du ressort.
Contrôler usure ou endommagement anormaux ou excessifs sur le bras d'arrêt.

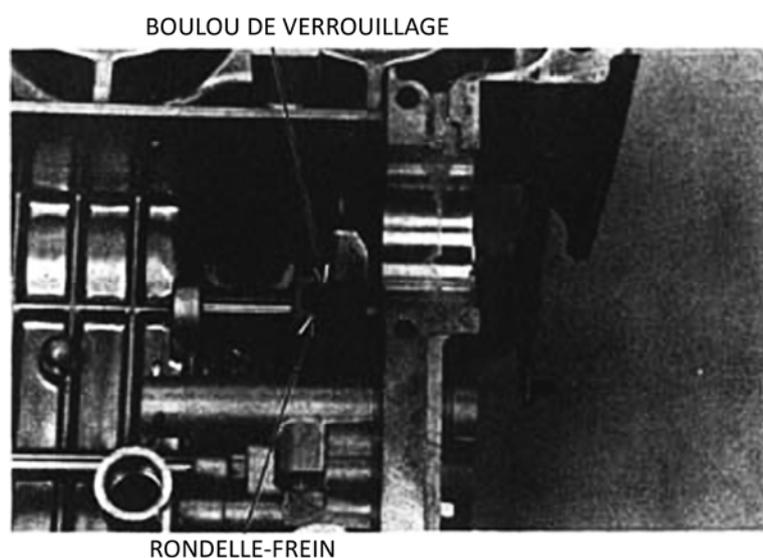
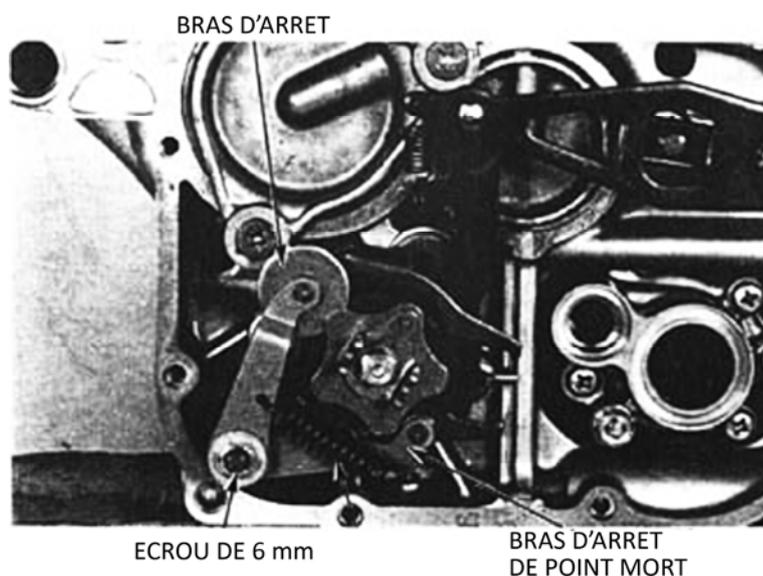
Déposer les deux boulons de 6 mm et démonter l'arrêt de tambour de sélecteur.

Contrôler la présence éventuelle d'usure ou endommagement excessifs ou anormaux sur la plaque d'arrêt.

BRAS/BROCHE DE SÉLECTEUR

Séparer les logements de moteur (Page 10-09).
Déposer la pédale de sélecteur.

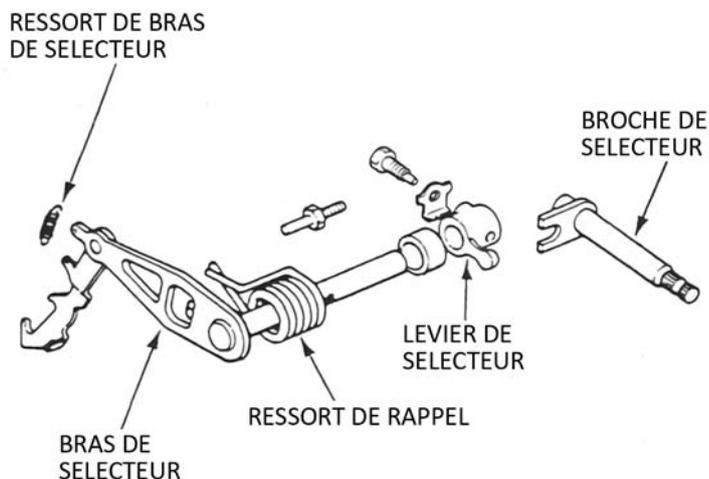
Remettre droite la languette de la rondelle-frein et sortir le bras et la broche de sélecteur du logement gauche de moteur en enlevant le boulon de verrouillage.



Contrôler la présence éventuelle d'usure, endommagement ou torsion sur le bras et la broche de sélecteur.

Contrôler faiblesse et endommagement éventuels sur le ressort et le ressort de rappel du bras de sélecteur.

Changer le bras ou la broche de sélecteur en cas de déplacement excessif du levier de sélecteur avant que l'arbre ne commence à tourner.



MONTAGE DE TRINGLERIE DE SÉLECTEUR

BRAS/BROCHE DE SÉLECTEUR

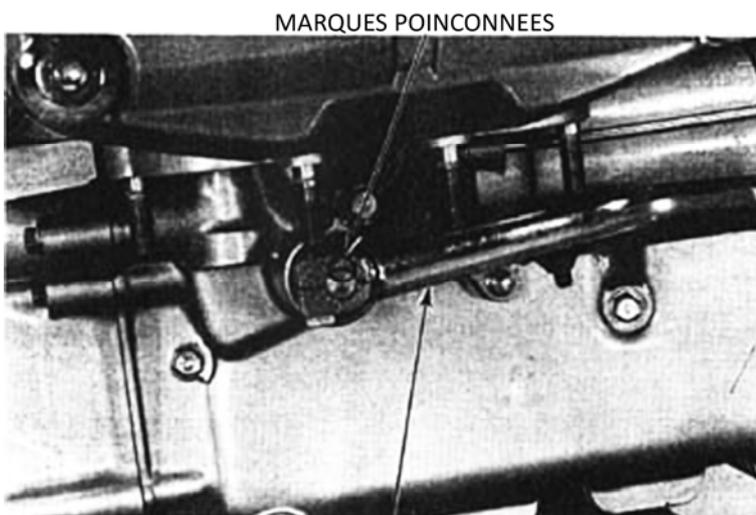
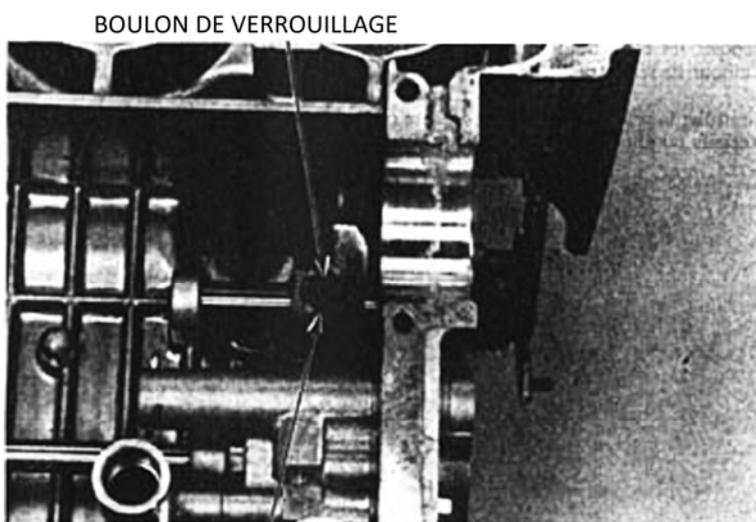
Remettre en place le bras et la broche de sélecteur dans l'ordre inverse de leur dépose. Serrer le boulon de verrouillage au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 23-27 N.m (2,3-2,7 kg-m)

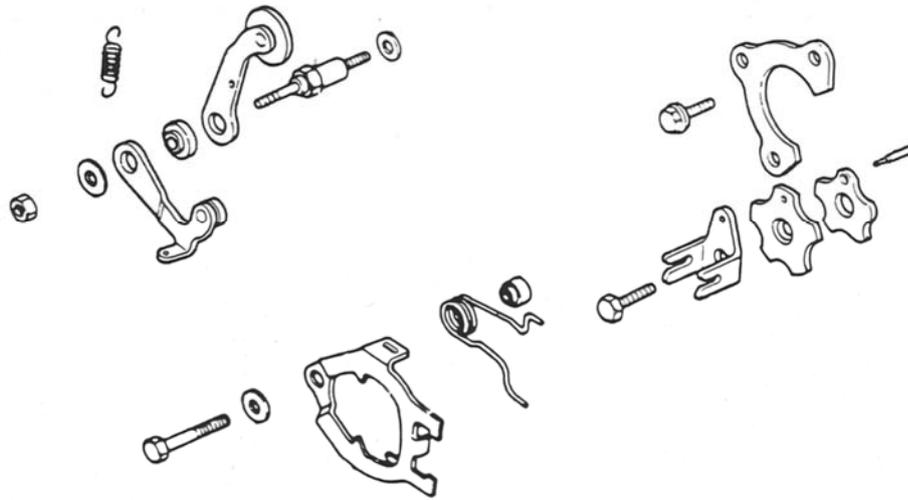
Plier la languette de la rondelle-frein vers le haut contre le côté du boulon de verrouillage.

Mettre en place la pédale de sélecteur en alignant les marques poinçonnées.

Contrôler le fonctionnement du bras de sélecteur.



TRINGLERIE DE TAMBOUR DE SELECTEUR

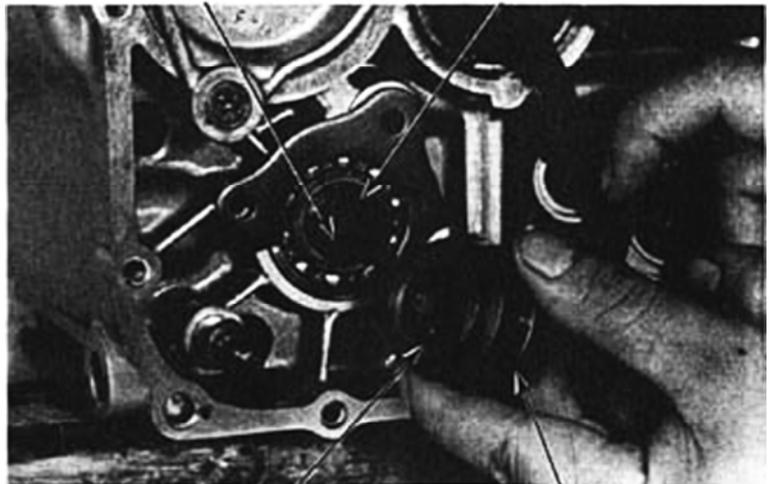


Mettre la vis de verrouillage en place dans le tambour de sélecteur.

Insérer le centre fixe du tambour dans le tambour de sélecteur en alignant la vis de verrouillage avec l'orifice de verrouillage situé sur le centre fixe.

VIS DE
VERROUILLAGE

TAMBOUR DE
SELECTEUR



CENTRE FIXE
DU TAMBOUR

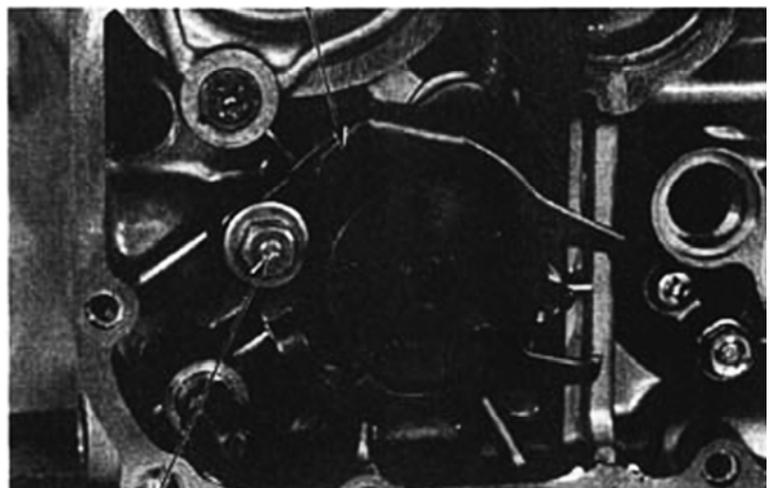
ORIFICE

Mettre en place l'arrêt positif, le ressort et le collier, puis serrer le boulon de 6 mm.

COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

Contrôler le fonctionnement de l'arrêt positif.

ARRÊT POSITIF



BOULON DE 6 mm

Mettre en place la plaque de came d'arrêt de tambour de sélecteur et la vis de verrouillage sur le centre fixe du tambour.

NOTE

La marque poinçonnée sur la plaque de came doit faire face à l'extérieur.

Mettre en place l'arrêt de rouleau et le joint de tambour de sélecteur en alignant les orifices de verrouillage avec la vis de verrouillage.

Appliquer un agent d'étanchéité sur le filetage et serrer le boulon de 6 mm au couple prescrit.

Mettre en place le bras d'arrêt et le bras d'arrêt de point mort sur leur boulon de pivot.

Vérifier que le bras d'arrêt est engagé dans la plaque de came d'arrêt, et que le bras d'arrêt de point mort est engagé dans le centre fixe du tambour.

Mettre en place l'écrou de 6 mm et serrer.

COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N.m (0.8-1,2 kg-m)

Mettre le ressort en place.

Vérifier le fonctionnement de la tringlerie de sélecteur de vitesse; placer le tambour de sélecteur au point mort.

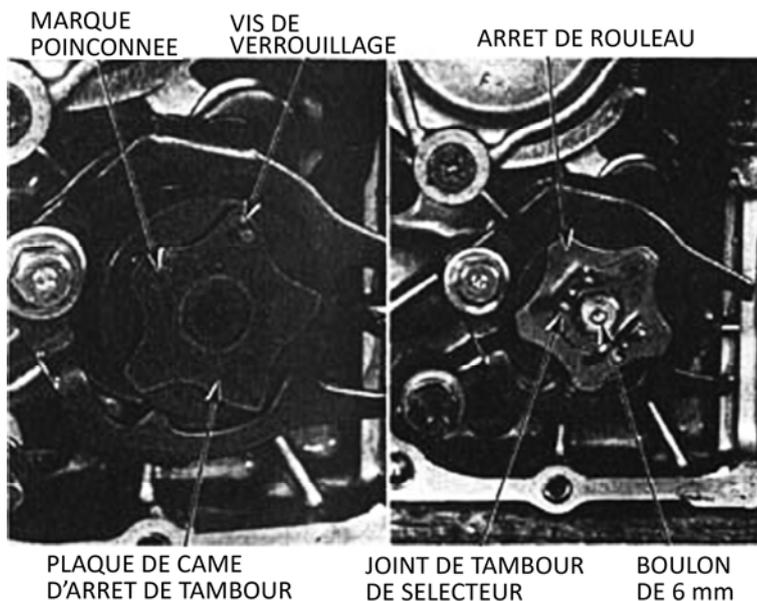
Remettre en place le carter moteur avant (Page 02-10).

ARBRE DE SORTIE

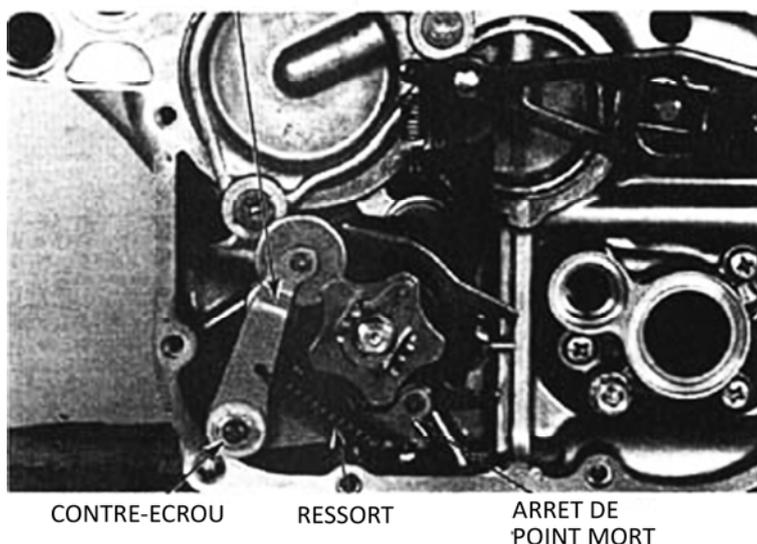
DÉPOSE

Déposer le moteur du cadre; déposer le carter moteur arrière (Page 09-03).

Déposer la plaque d'accès.



BRAS D'ARRET



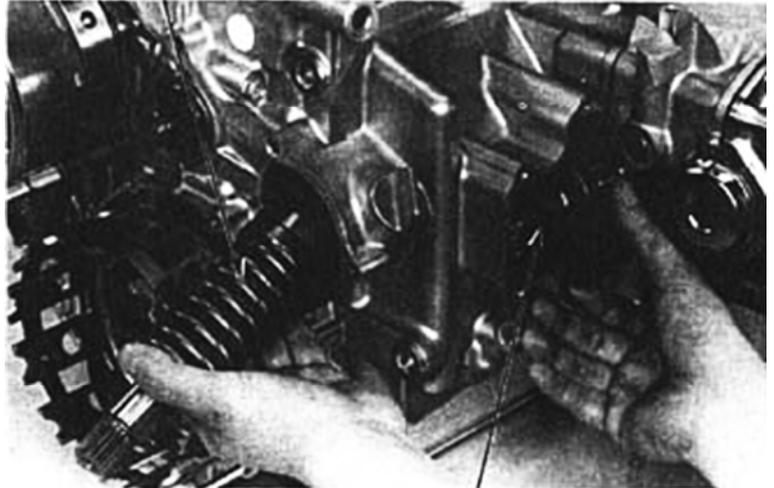
PLAQUE D'ACCES



Maintenir le pignon d'arbre de sortie et retirer l'arbre du logement.

Déposer le pignon par l'orifice d'accès.

ARBRE DE SORTIE

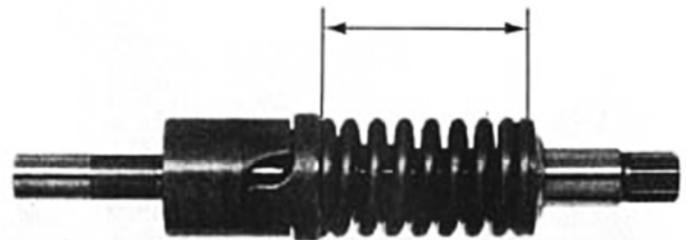


PIGNON D'ARBRE DE SORTIE

Mesurer la longueur assemblée du ressort.

LONGUEUR ASSEMBLÉE: 84,5 mm

Vérifier si l'usure du poussoir d'amortissement est anormale, spécialement si la longueur assemblée du ressort est supérieure à la spécification.
Vérifier la présence éventuelle d'endommagement sur les cannelures de l'arbre.

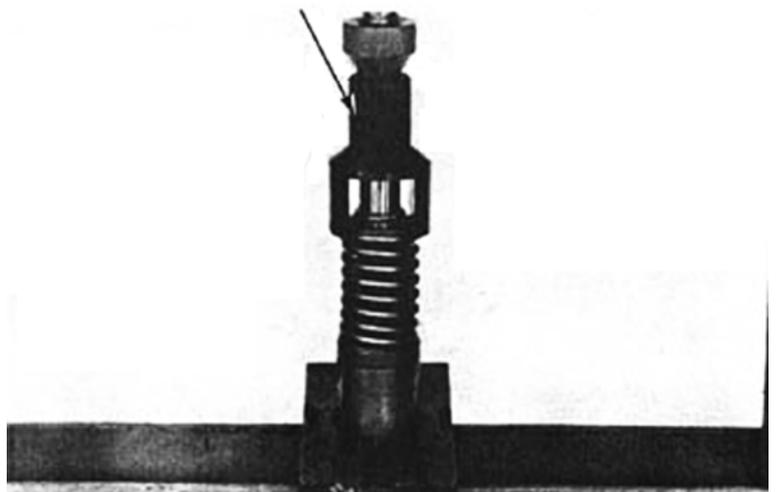


Pour démonter l'arbre de sortie, comprimer le ressort suffisamment pour déposer les clavettes.

NOTE

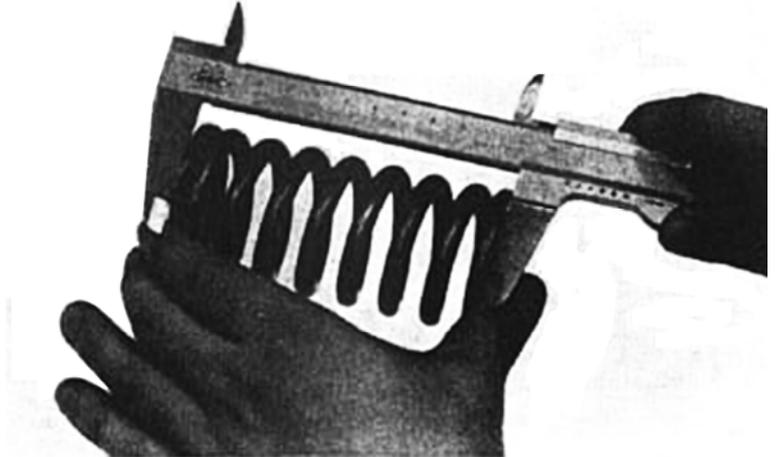
L'accessoire compresseur de ressort peut être utilisé sans presse hydraulique.

ACCESSOIRE DE COMPRESSEUR DE
RESSORT D'AMORTISSEUR



Mesurer la longueur au repos du ressort.

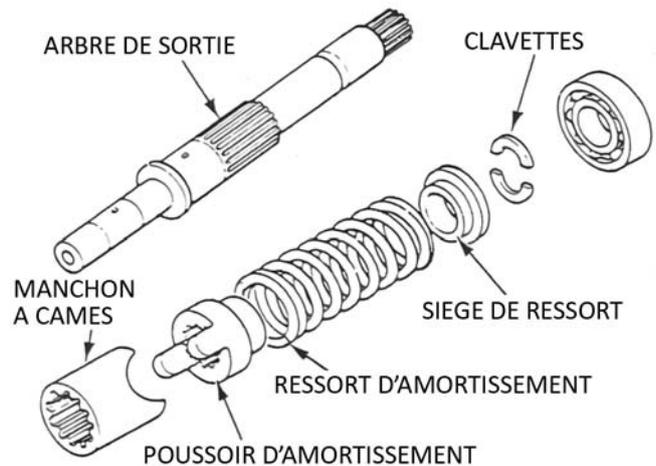
LIMITE DE SERVICE: 100 mm



Remonter l'arbre.

NOTE

Reposer les clavettes avec l'extrémité arrondie faisant face au ressort.



Mettre en place le pignon de l'arbre de sortie dans le logement de moteur. Mettre en place l'arbre de sortie à partir de l'arrière du moteur et l'introduire à travers le pignon. S'assurer que les cannelures du pignon sont engagées dans les cannelures du poussoir d'amortissement.

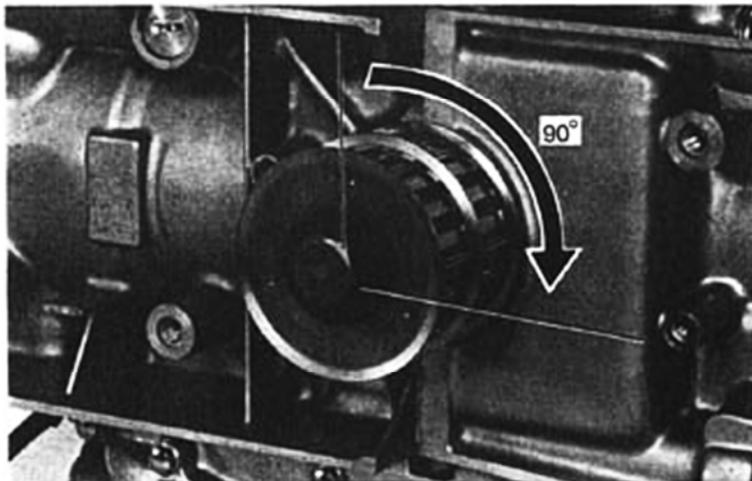
Reposer le carter moteur arrière (Page 09-16).
Repose le moteur (Chapitre 05).



PIGNON D'ARBRE DE SORTIE

SÉPARATION DU LOGEMENT DE MOTEUR

Sortir le moteur du cadre (Chapitre 05).
Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre pour amener le piston No.1 au P.M.H. sur le temps de compression.
Déposer la courroie de calage (Page 07-03).
Tourner le vilebrequin de 90° supplémentaires par rapport à la position ci-dessus.



Déposer le démarreur.

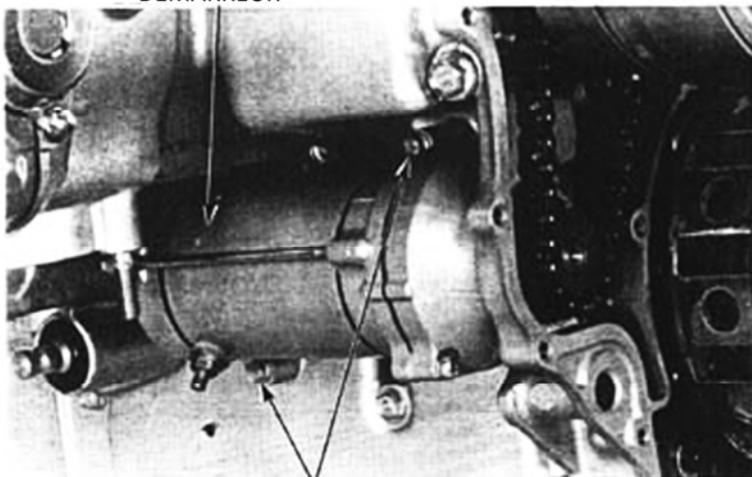
Déposer les pièces suivantes:

- Culasses droite et gauche.
- Logement de thermostat.
- Carter moteur avant.
- Cloche d'embrayage.
- Arbre de sortie.
- Arbre d'entraînement de générateur d'impulsions.

NOTE

Les moitiés de logement moteur peuvent être séparées sans déposer l'arbre d'entraînement de l'alternateur.

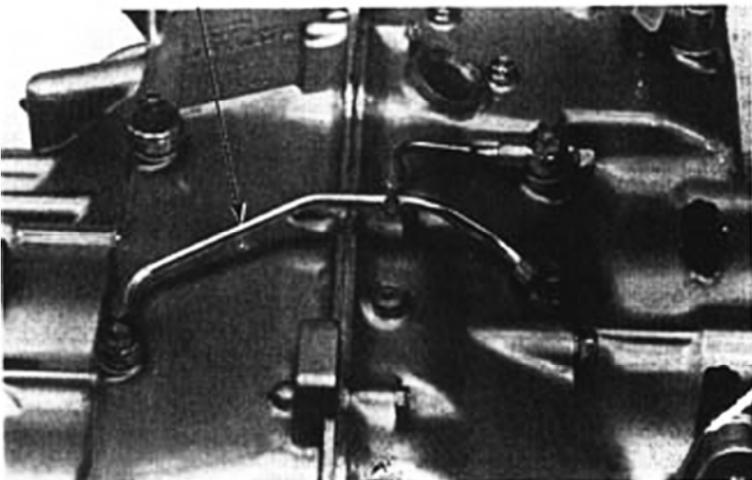
DEMARREUR



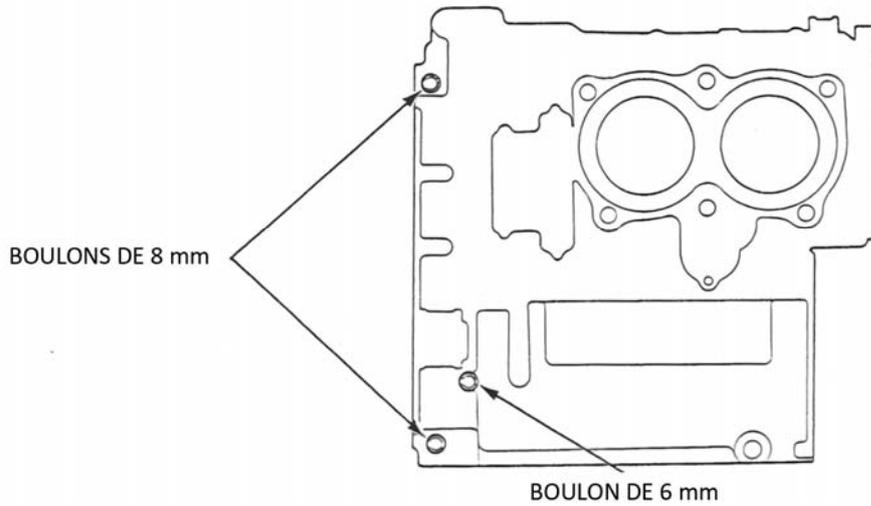
BOULONS DE MONTAGE

Déposer le conduit d'huile à partir des logements de moteur.

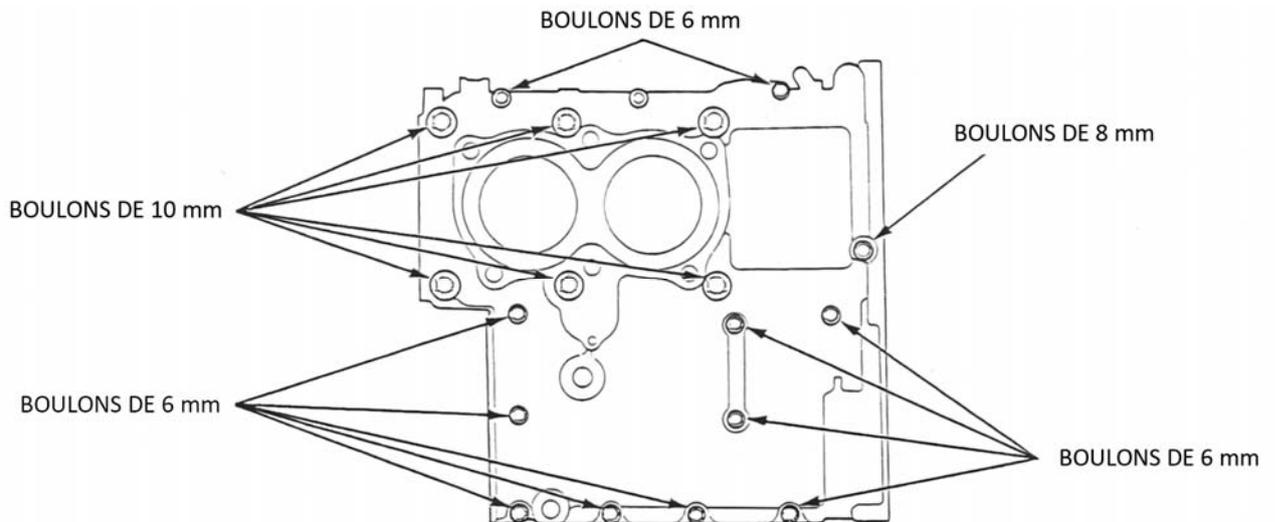
CONDUIT D'HUILE



Déposer les trois boulons du logement de moteur de droite.



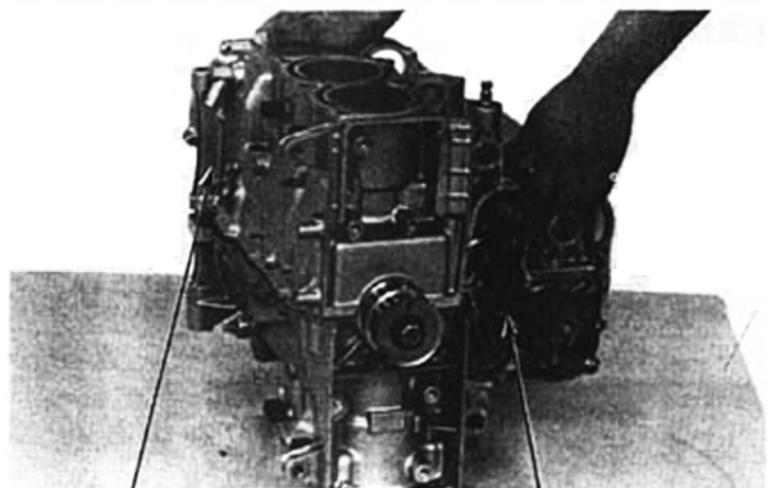
Déposer les 18 boulons du logement de moteur de gauche.



Placer le moteur avec le logement de moteur de droite vers le bas.

Sortir le bras de sélecteur du tambour de sélecteur.
Séparer partiellement les moitiés de logement et mettre en place des supports de logement.
Placer des serviettes d'atelier sous les pistons pour les empêcher de tomber sur la transmission lorsque le logement de gauche est déposé.

Sortir le logement de moteur de gauche vers le haut.



LOGEMENT DE MOTEUR DE GAUCHE

BRAS DE SELECTEUR

FOURCHETTE DE SELECTEUR/ TAMBOUR DE SÉLECTEUR

DEPOSE

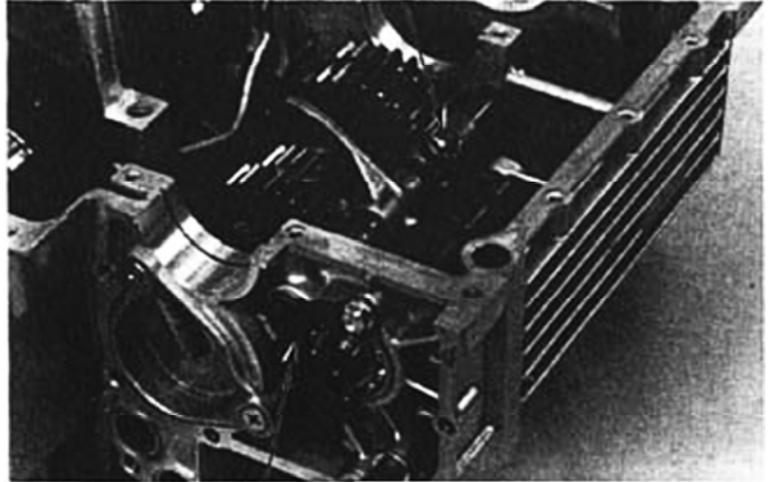
Séparer les moitiés de logement de moteur.
Déposer la tringlerie de sélecteur (Page 10-03).
Déposer d'arbre principal (Page 10-12).
Déposer la plaque fixe de tambour de sélecteur.

Déposer le boulon de verrouillage de la fourchette de sélecteur et da rondelle-frein.

Sortir l'arbre de fourchette de sélecteur hors du logement de moteur en sortant les fourchettes de sélecteur.

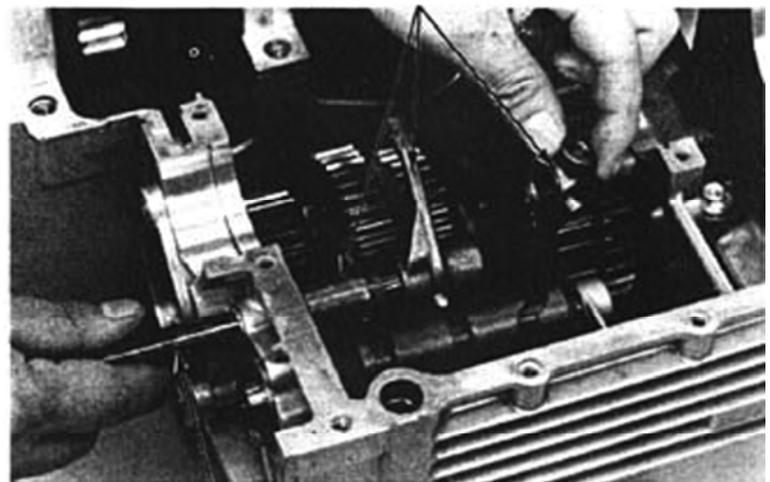
Déposer le tambour de sélecteur.

BOULON DE VERROUILLAGE DE
LA FOURCHETTE DE SELECTEUR



PLAQUE FIXE DE TAMBOUR
DE SELECTEUR

FOURCHETTES DE SELECTEUR



ARBRE DE FOURCHETTE DE SELECTEUR

CONTRÔLE

Contrôler l'usure ou l'endommagement éventuel des goupilles de guidage des fourchettes de sélecteur.

Mesurer l'épaisseur de la mâchoire de fourchette de sélecteur.

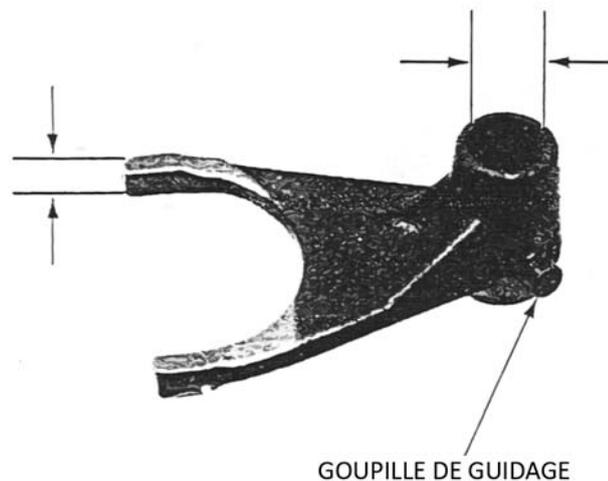
LIMITE DE SERVICE: 6,1 mm

Mesurer le D.I. de la fourchette.

LIMITES DE SERVICE:

Fourchettes "G" et "C": 13,04 mm

Fourchette "D": 13,05 mm



GOUPILE DE GUIDAGE

Mesurer le D.E. de l'arbre de fourchette de sélecteur sur les surfaces de fourchette de sélecteur.

LIMITE DE SERVICE: 12,90 mm



Contrôler le roulement de tambour de sélecteur pour s'assurer de sa bonne rotation.

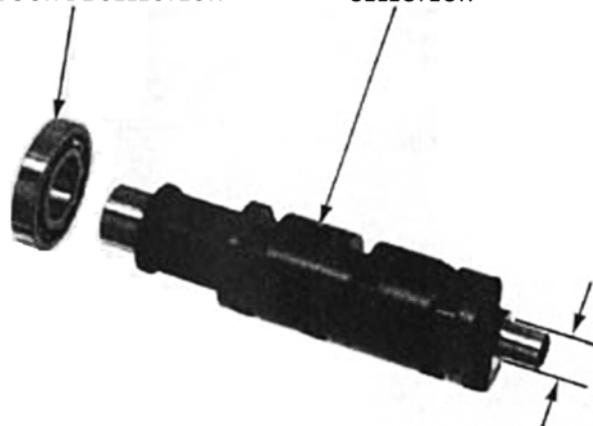
Contrôler les sillons du tambour de sélecteur. Ils doivent être lisses et exempts d'éclatements et d'écrasements.

Mesurer le D.E. du tambour de sélecteur à son extrémité.

LIMITE DE SERVICE: 11,95 mm

ROULEMENT DE
TAMBOUR DE SELECTEUR

TAMBOUR DE
SELECTEUR



DEPOSE DE LA TRANSMISSION

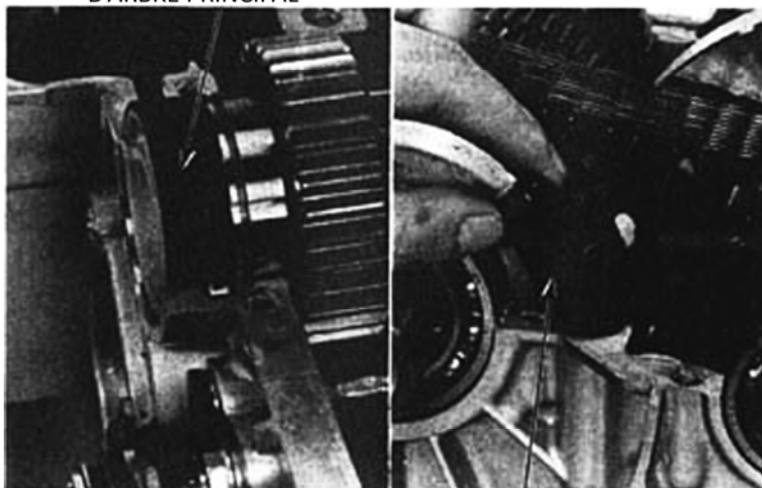
ARBRE PRINCIPAL

NOTE

Il est possible de déposer l'arbre principal sans déposer la tringlerie de sélection de vitesse.

Déposer le capuchon d'extrémité de l'arbre principal.
Déposer le graisseur de chaîne primaire.

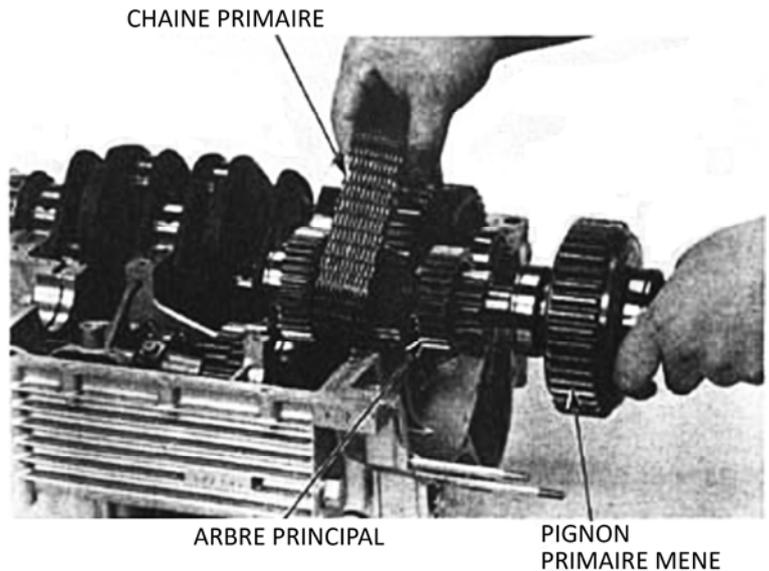
CAPUCHON D'EXTREMITE
D'ARBRE PRINCIPAL



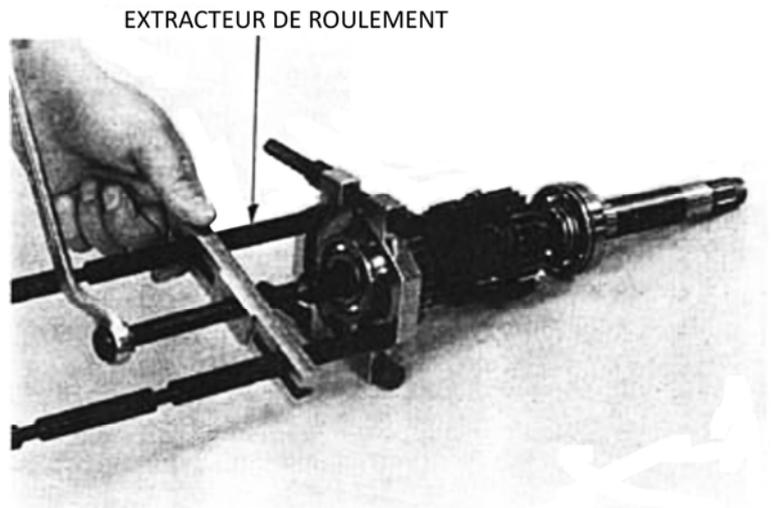
GRAISSEUR DE
CHAINE PRIMAIRE

Transmission et Tringlerie de sélecteur

Maintenir la chaîne primaire et sortir l'arbre principal et le pignon primaire mené hors du logement.
Extraire le pignon primaire mené de l'arbre principal.



Sortir le roulement à billes de l'arbre principal et démonter l'arbre principal.

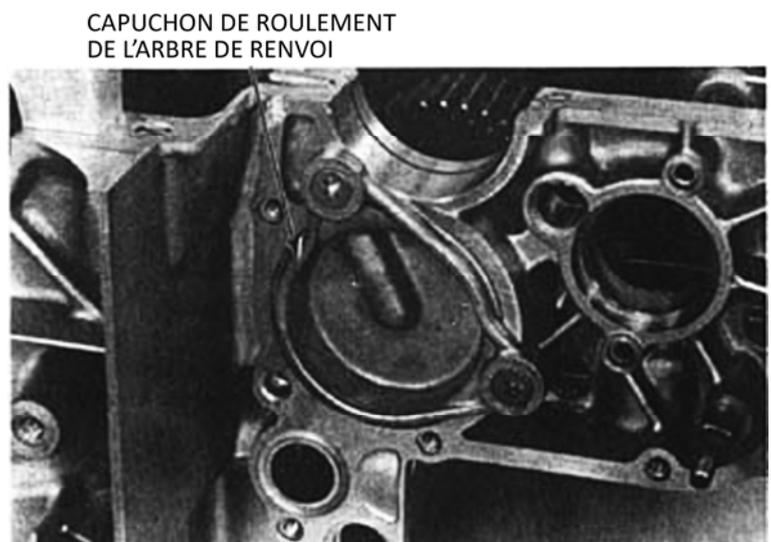


ARBRE DE RENVOI

Déposer le tambour de sélecteur, l'arbre de fourchette de sélecteur et les fourchettes de sélecteur (Page 10-11).

Déposer les deux vis et le capuchon de roulement de l'arbre de renvoi.

Soulever l'arbre et les pignons hors du logement.



CONTROLE DE LA TRANSMISSION

Contrôler les crabots de boîte, les orifices de crabots et les dents aux cas éventuels d'usure excessive ou anormale, ou de lubrification insuffisante. Mesurer le D.I. de chaque pignon.

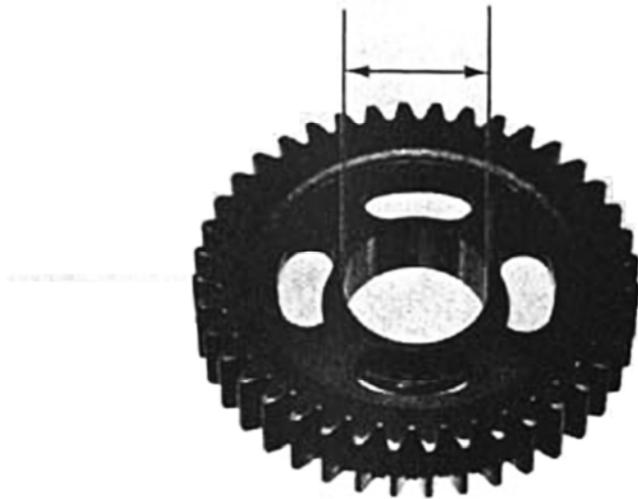
LIMITES DE SERVICE:

C1: 31,05 mm

C2, C3: 31.06 mm

M4 : 25,06 mm

M5 : 28,06 mm



Contrôler les manchons de pignons aux cas éventuels d'usure excessive ou anormale, ou de lubrification insuffisante. Mesurer les D.E. des manchons de pignons.

LIMITES DE SERVICE:

C1, C2, C3: 30,90 mm

M5: 27,90 mm

Calculer la garde entre les pignons et le manchon de pignon.

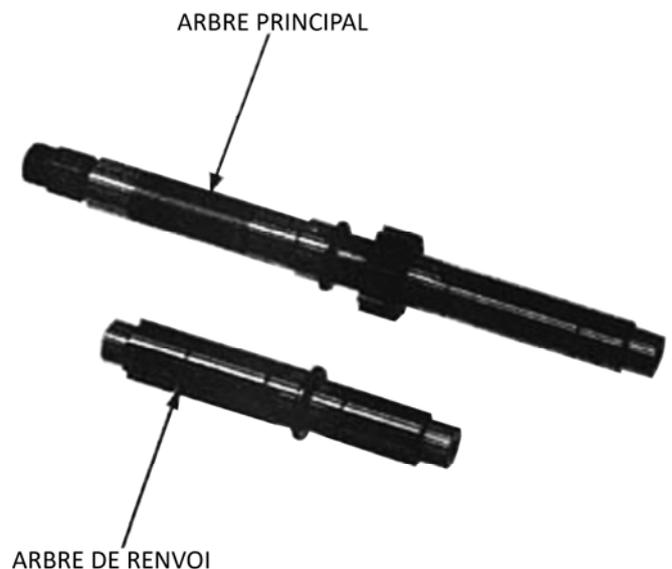
LIMITES DE SERVICE:

C1: 0,15 mm

C2, C3, M5: 0,16 mm



Contrôler la présence éventuelle d'usure excessive ou anormale sur l'arbre principal et l'arbre de renvoi.

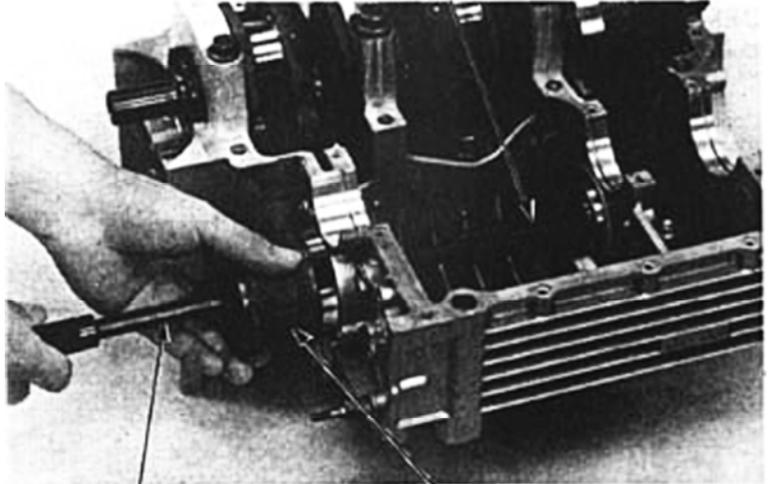


Transmission et Tringlerie de sélecteur

Contrôler le roulement d'arbre de renvoi.
Le changer au cas où il est bruyant ou a un jeu excessif.

Sortir le roulement du logement du moteur.

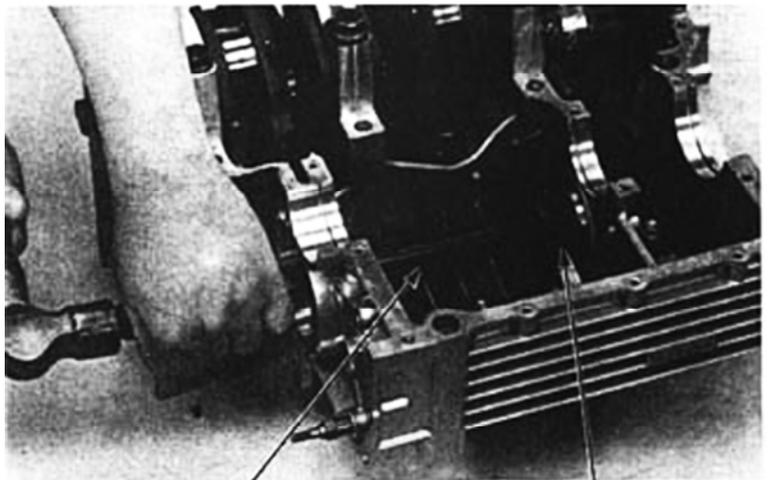
EXTRACTEUR DE ROULEMENT, 20 mm



POIGNEE D'EXTRACTEUR

POIDS D'EXTRACTEUR

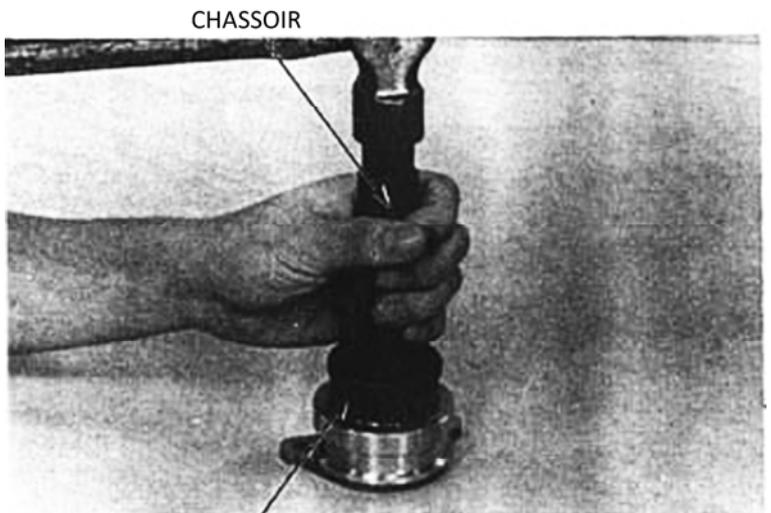
Introduire un nouveau roulement dans le logement du
moteur.



CHASSOIR

ACCESSOIRE, 52 x 55 mm ET GUIDE

Introduire le roulement dans un nouveau capuchon de
roulement



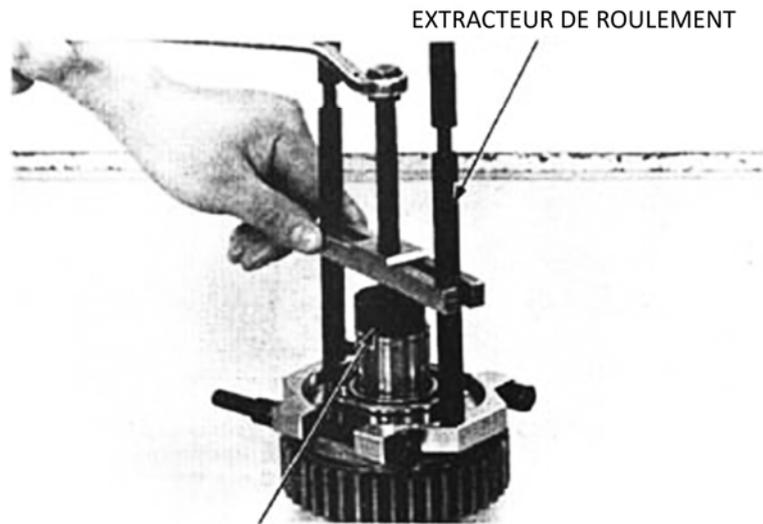
CHASSOIR

ACCESSOIRE, 42 x 47 mm ET GUIDE 17 mm

PIGNON PRIMAIRE MENE

DEMONTAGE

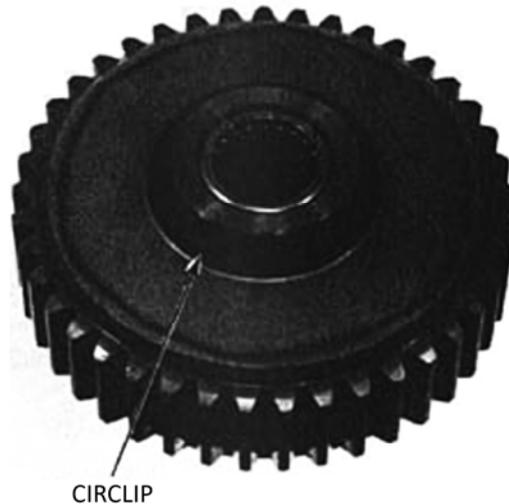
Contrôler le roulement à billes.
Changer le roulement pour un neuf s'il est
bruyant ou a un jeu excessif.
Contrôler d'usure éventuelle excessive ou
anormale des roulements à aiguilles de
l'arbre, et les changer pour des neufs si
c'est nécessaire.



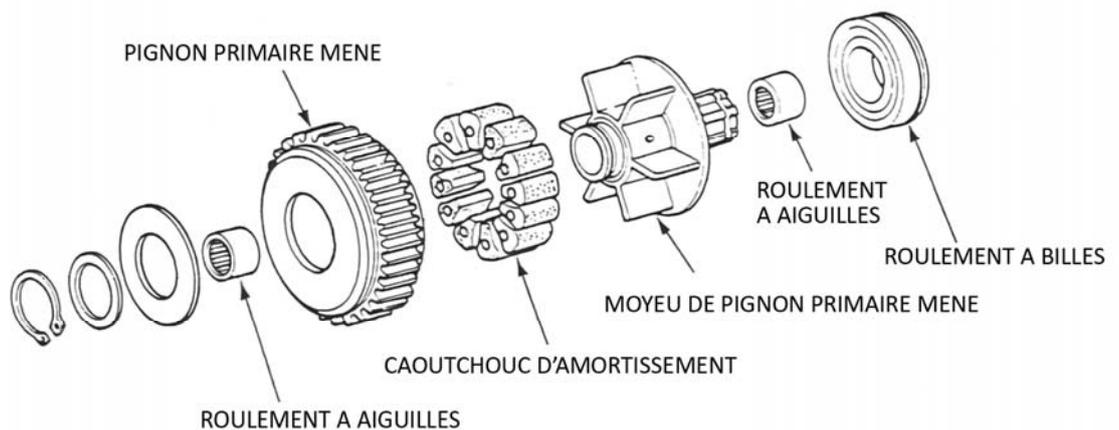
ACCESSOIRE D'EXTRACTEUR

Extraire le circlip et démonter le pignon
primaire mené.

Contrôler si les caoutchoucs
d'amortissement présentent des évidences
de détérioration ou d'autres défauts.



MONTAGE



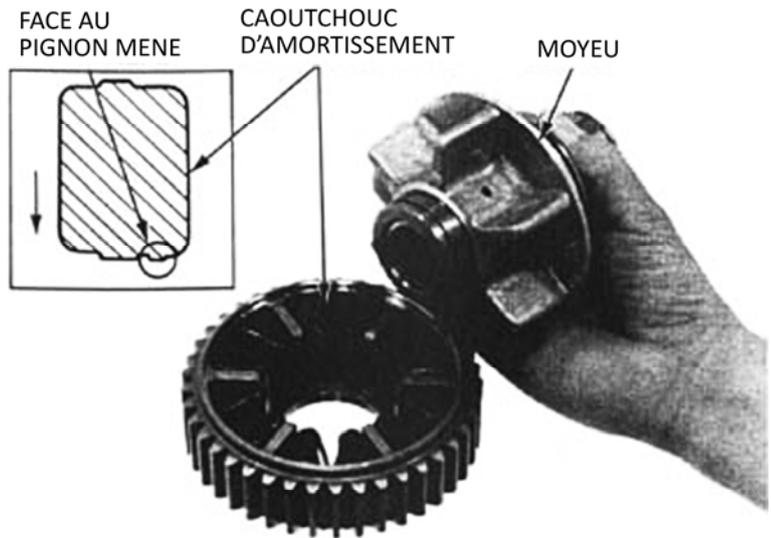
Transmission et Tringlerie de sélecteur

Recouvrir les caoutchoucs d'amortissement d'huile moteur propre, et les introduire dans le pignon mené.

NOTE

Mettre les caoutchoucs d'amortissement en place avec l'extrémité élevée face à l'intérieur.

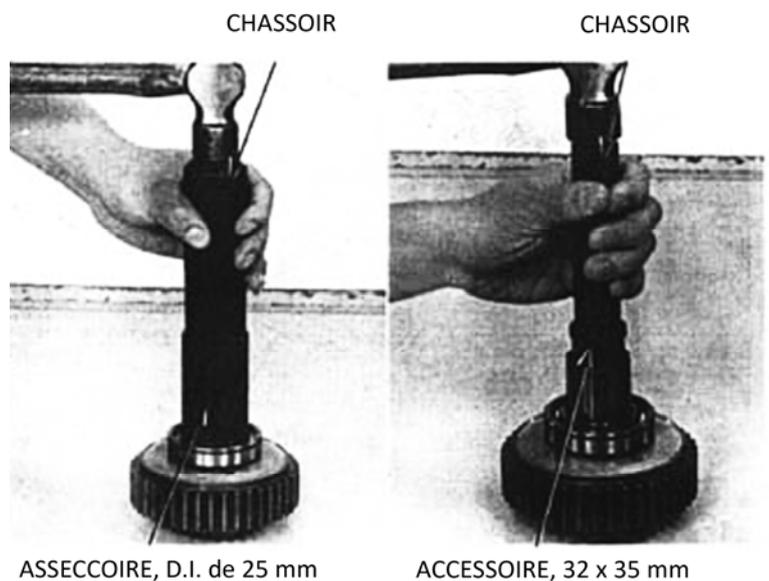
Mettre en place le moyeu sur le pignon mené.



Placer le circlip dans le sillon du moyeu de pignon avec le bord aigu face à l'extérieur.



Mettre en place des roulements à billes et à aiguilles neufs dans le moyeu s'ils ont été déposés.

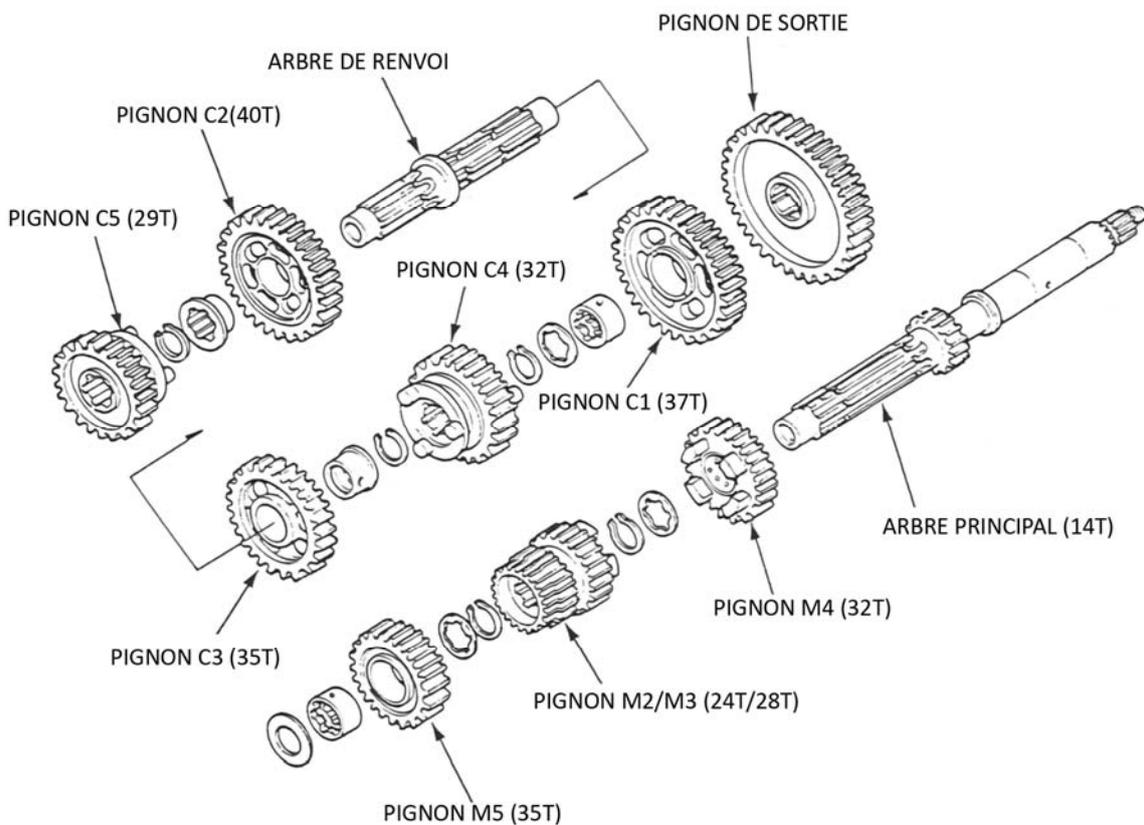
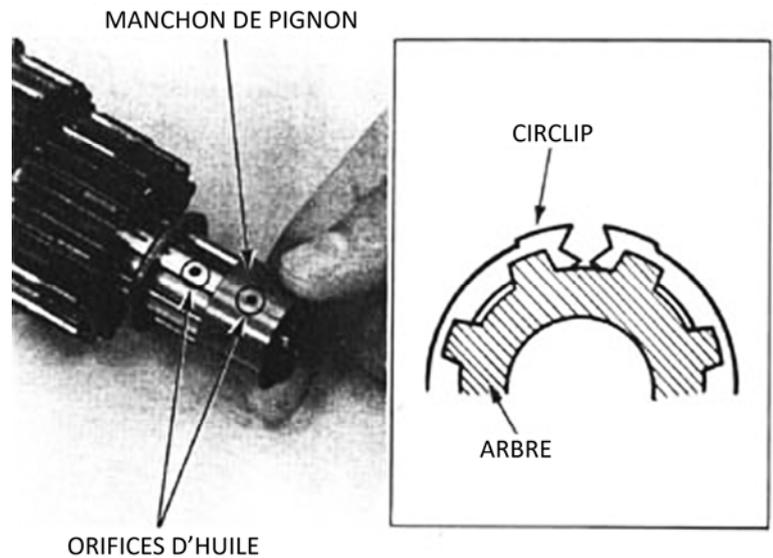


MONTAGE DE LA TRANSMISSION

Nettoyer toutes les pièces démontées dans du solvant et les tremper dans de l'huile moteur propre avant de pouvoir les remonter.

NOTE

- Aligner les orifices d'huile des manchons de pignons avec les orifices d'huile des arbres.
- Mettre les circlips en place avec l'interstice de l'extrémité aligné sur la cannelure d'arbre de la façon indiquée. Noter le sens de mise en place.



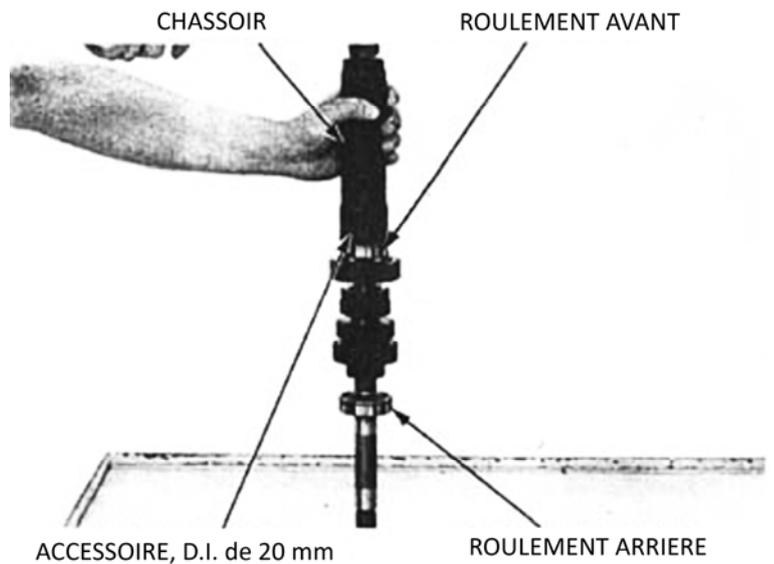
Placer un roulement neuf sur l'arbre principal à l'aide du chassoir et de l'accessoire, de la façon suivante:

Roulement avant:

- Chassoir 07746-0020100
- Accessoire, D.I. de 20 mm 07746-0020400

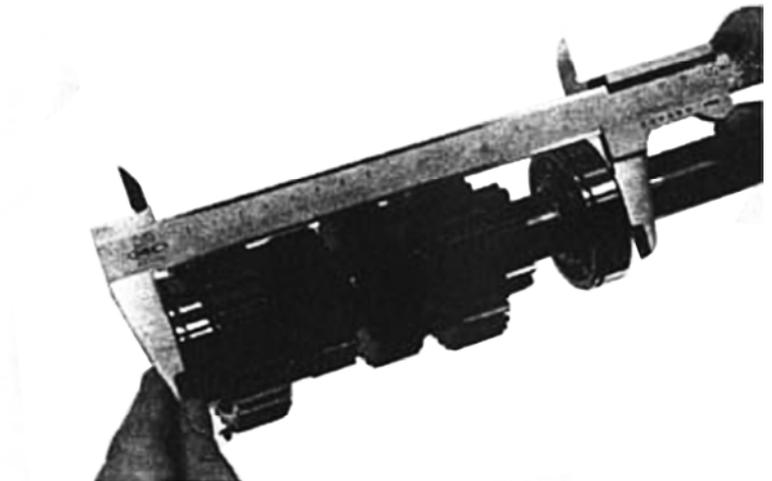
Roulement arrière:

- Chassoir 07746-0030100
- Accessoire, D.I. de 25 mm 07746-0030200



Après avoir remonté l'arbre principal, mesurer la longueur assemblée pour assurer un alignement correct avec les bagues fixes du roulement de logement.

LONGUEUR DE L'ENSEMBLE: 177,4 mm



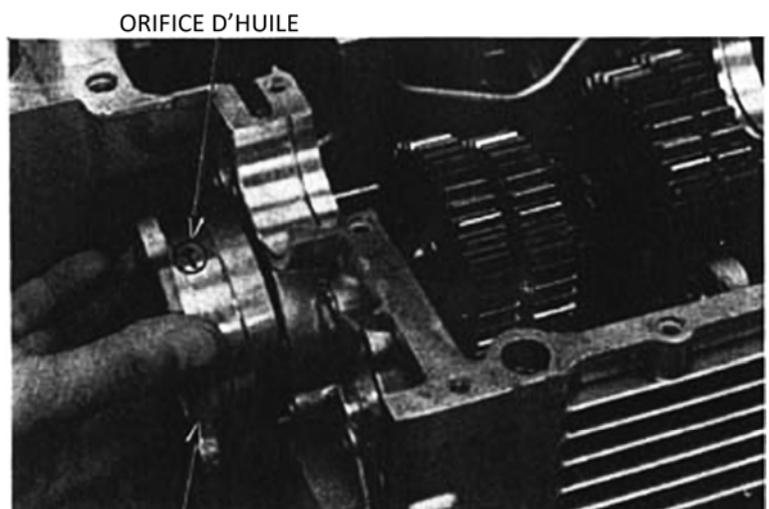
POSE DE LA TRANSMISSION

ARBRE DE RENVOI

Mettre en place l'arbre de renvoi et les pignons dans le logement de moteur.

S'assurer que le passage d'huile dans le capuchon de roulement est propre et le mettre en position à la main. Serrer solidement les vis.

COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N-m (0,8-1,2 kg-m)



CAPUCHON DE ROULEMENT
D'ARBRE DE RENVOI

Mettre en place le tambour de sélecteur dans le logement de moteur.

Contrôler les marques sur les fourchettes de sélecteur:
Fourchette de gauche: Placer la marque "L" (gauche) face à l'arrière du moteur. Engager la mâchoire dans le pignon C5, et le guide dans le sillon de tambour de sélecteur.

Fourchette du centre: Placer la marque "C" face à l'arrière du moteur avec le guide engagé dans le sillon du tambour de sélecteur.

Enduire généreusement d'huile moteur l'arbre de fourchette de sélecteur.

Faire glisser l'arbre de fourchette de sélecteur dans le logement de moteur et pousser au travers des fourchettes de gauche et du centre avec l'extrémité courte (mesurée à partir de l'orifice du boulon de verrouillage) faisant face à l'intérieur.

- Fourchette de droite: Placer la marque "R" (droite) face à l'avant du moteur. Engager la mâchoire dans le pignon C4, et le guide dans le sillon du tambour de sélecteur.

Engager la fourchette de sélecteur de droite dans le pignon C4 et le tambour de la façon décrite ci-dessus. pousser la fourchette de sélecteur au travers de la fourchette droite en alignant l'orifice du boulon de l'arbre avec l'orifice du boulon de verrouillage situé dans la fourchette.

Mettre en place la rondelle-frein et le boulon de verrouillage sur la fourchette de sélecteur de droite et serrer.

COUPLE DE SERRAGE: 14-18 N.m (1,4-1.8 kg-m)

Plier la languette de la rondelle-frein vers le haut contre le boulon de verrouillage.

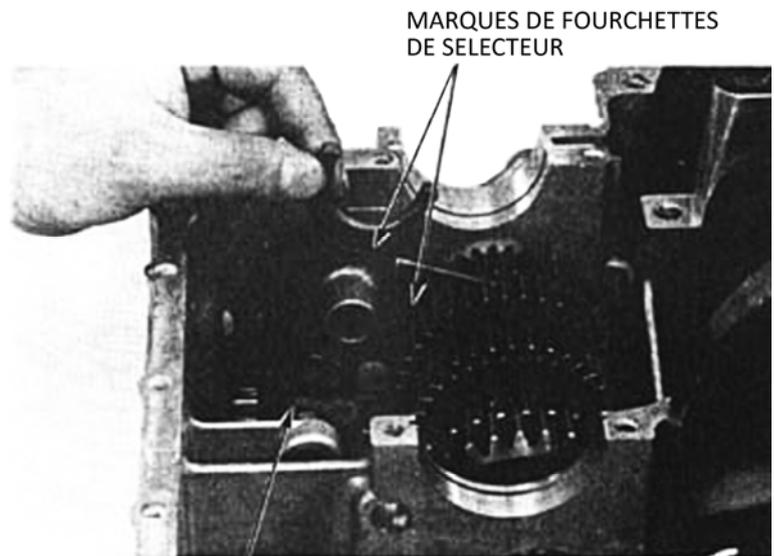
Mettre en place la plaque fixe de tambour de sélecteur sur l'extrémité de l'arbre de fourchette de sélecteur et serrer le boulon.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1.4 kg-m)

NOTE

Insérer un boulon de 6 mm dans un des orifices de boulon de la plaque fixe pour aligner les orifices de boulons.

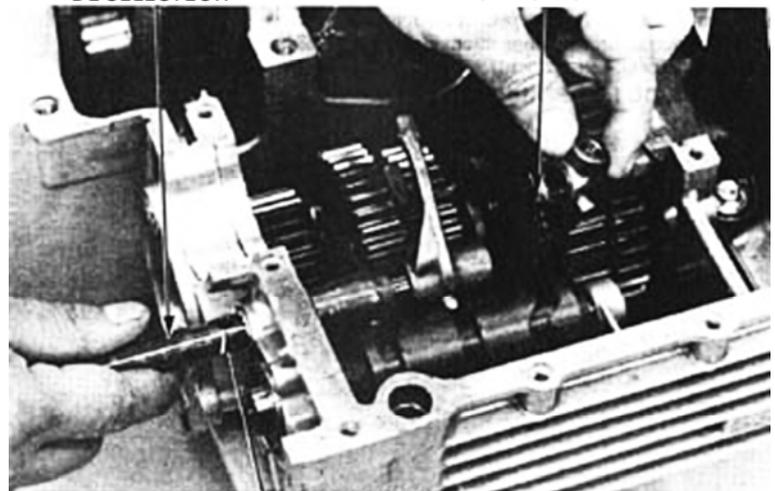
Remonter la tringlerie de tambour de sélecteur (Page 10-05).



TAMBOUR DE SELECTEUR

ARBRE DE FOURCHETTE DE SELECTEUR

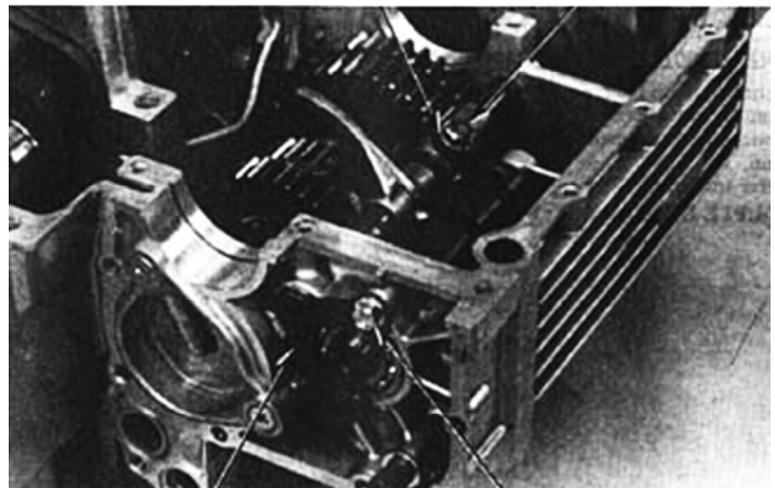
MARQUE DE FOURCHETTE DE SELECTEUR



ORIFICE DE VERROUILLAGE

LANGUETTE-FREIN

BOULON DE VERROUILLAGE



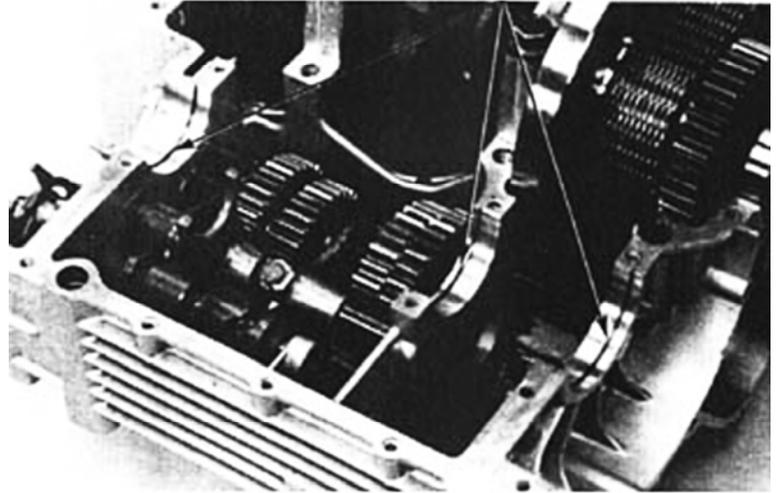
PLAQUE FIXE

BOULON DE 6 mm

ARBRE PRINCIPAL

Mettre en place les bagues fixes de roulement dans les sillons du logement de moteur de droite.

BAGUES FIXES DE ROULEMENT



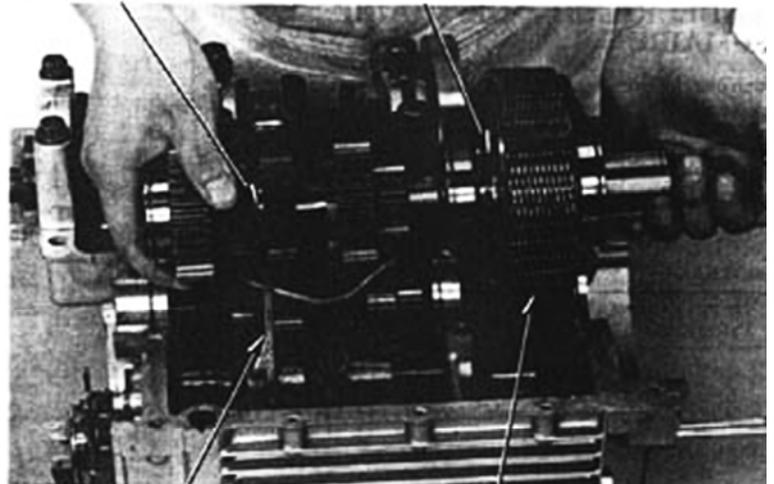
Mettre en place le pignon primaire mené sur l'arbre principal.

Reposer la chaîne primaire sur le pignon primaire mené en passant l'arbre principal à travers la chaîne.

Engager le guide d'arbre de fourchette centrale dans le sillon de tambour de sélecteur avec la mâchoire engagée dans le pignon M2/M3; mettre en place l'arbre principal dans le logement de moteur de droite.

PIGNON M2/M3

PIGNON PRIMAIRE MENE



FOURCHETTE DE
SELECTEUR "C"

CHAINE PRIMAIRE

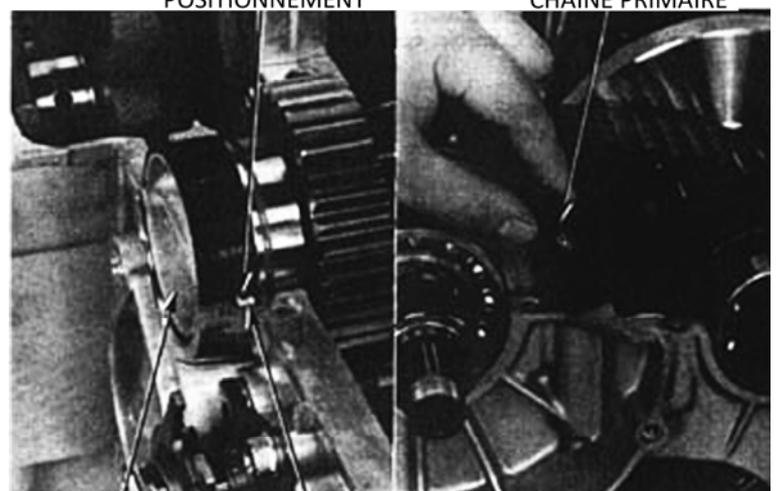
LANGUETTE DE
POSITIONNEMENT

GRAISSEUR DE
CHAINE PRIMAIRE

Aligner la languette de positionnement du capuchon d'extrémité de d'arbre principal avec le sillon du logement, et remettre le capuchon d'extrémité en place.

Contrôler la mise en place solide des bagues fixes de roulement dans les sillons de roulement.

Mettre en place le graisseur de chaîne primaire.

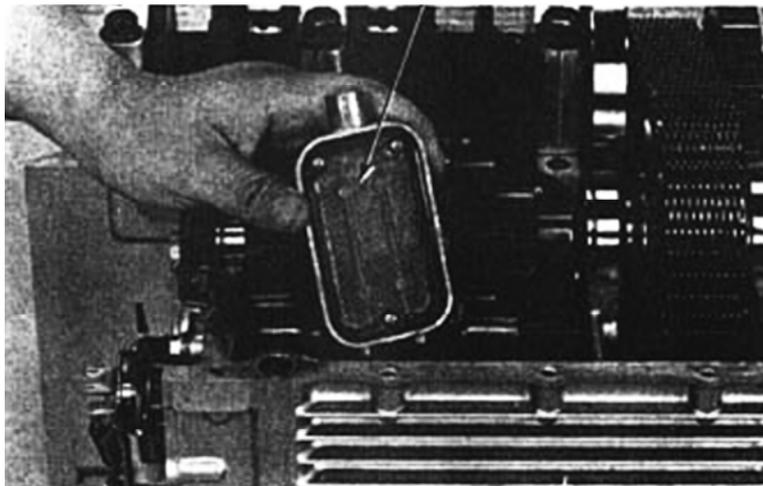


CAPUCHON D'EXTREMITÉ
D'ARBRE PRINCIPAL

SILLON

Nettoyer et remettre en place l'écran de tamis d'huile à son emplacement d'origine.

ECRAN DE TAMIS D'HUILE



TENDEUR/GUIDE DE CHÂÎNE PRIMAIRE

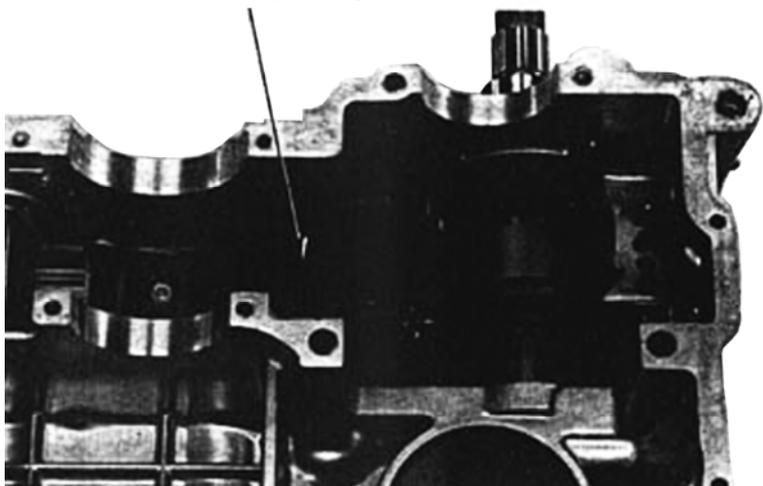
Contrôler la présence éventuelle d'usure anormale ou excessive sur le galet de tendeur de chaîne primaire.
Contrôler le fonctionnement du tendeur et le changer si le ressort est faible ou brisé.

Pour déposer le tendeur, reculer les deux boulons de montage du tendeur.

NOTE

Ne pas déposer l'ensemble d'arbre d'entraînement de l'alternateur.

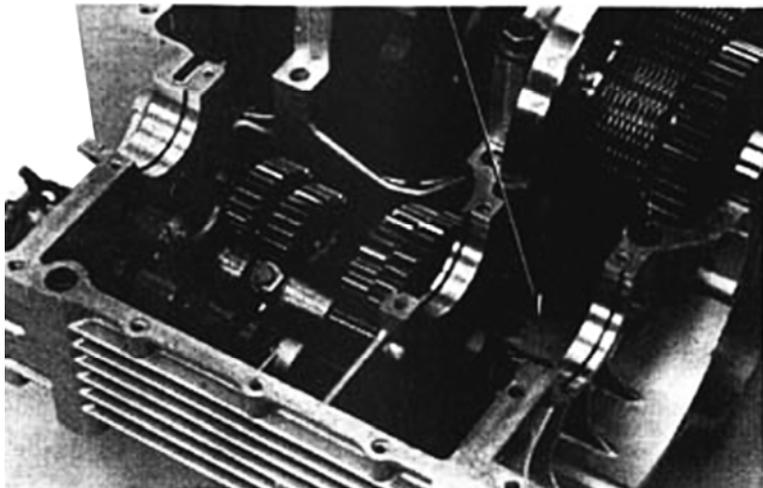
TENDEUR DE CHAÎNE PRIMAIRE



Contrôler la présence éventuelle d'usure excessive ou anormale sur le guide de chaîne.
Contrôler également s'il est endommagé.

Pour déposer le guide de chaîne, déposer le vilebrequin et les deux boulons de montage de 6 mm.

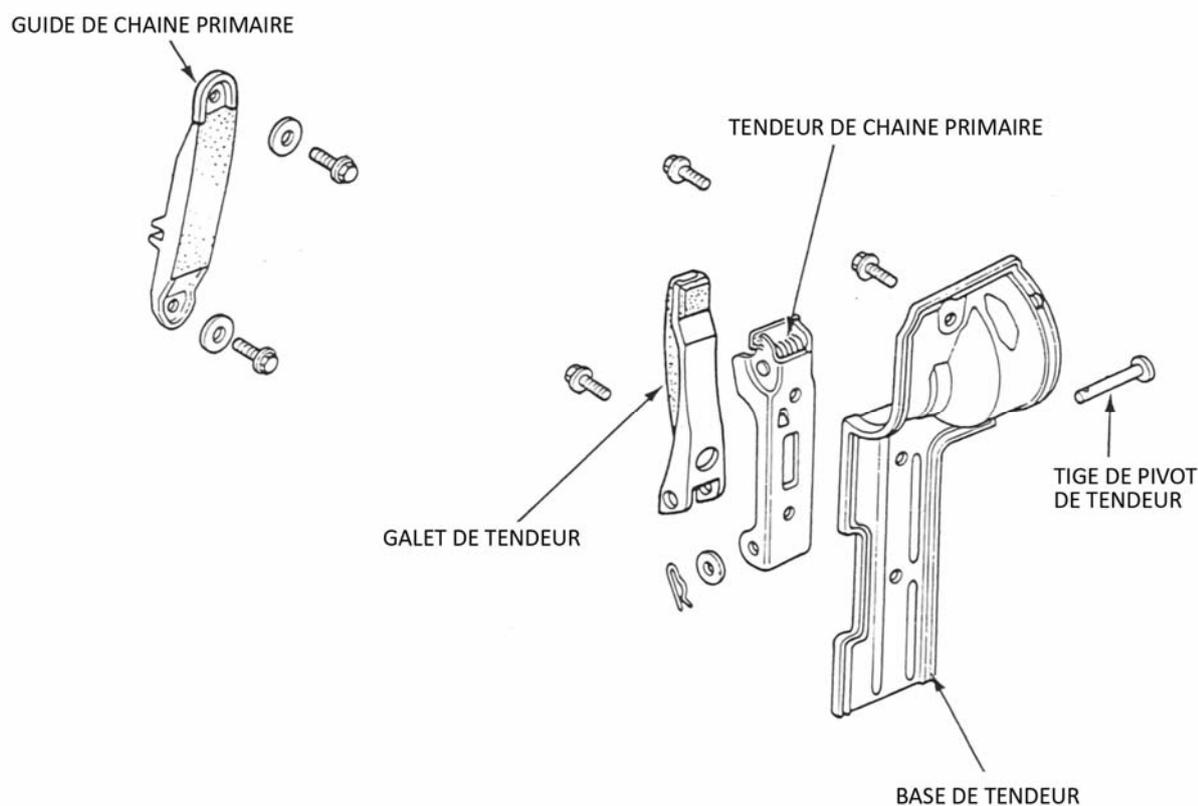
GUIDE DE CHAÎNE PRIMAIRE



L'ordre de montage est essentiellement l'inverse de l'ordre de démontage.

NOTE

- Noter le sens de la tige de pivot du tendeur.
- Engager le sillon de guide dans la butée de logement.



MONTAGE DU LOGEMENT DE MOTEUR

S'assurer que les espacements d'extrémités de segment sont décalés de la façon illustrée en page (11-15).

Comprimer les segments au moyen des glissières de pistons.

Aligner le haut des pistons N°.2 et N°.4 et mettre en place les bases de pistons entre les pistons et les toiles de vilebrequin.

Placer les guides de montage de logement de moteur sur le logement de moteur de la façon indiquée.

Enduire les cylindres, les pistons, et les segments/sillons d'huile. Abaisser le logement jusqu'à ce qu'il repose sur les guides.

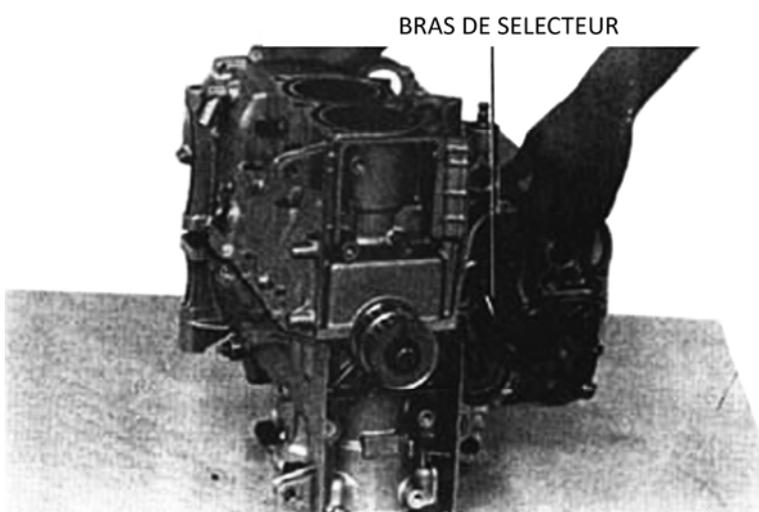
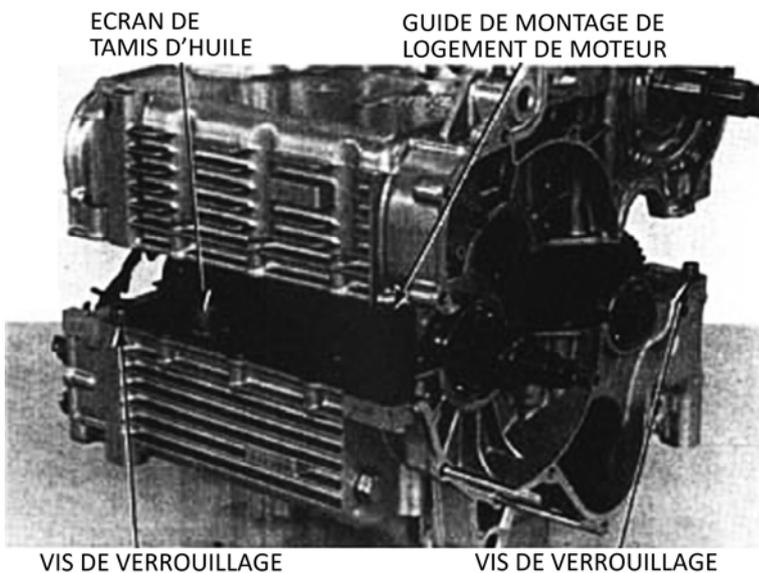
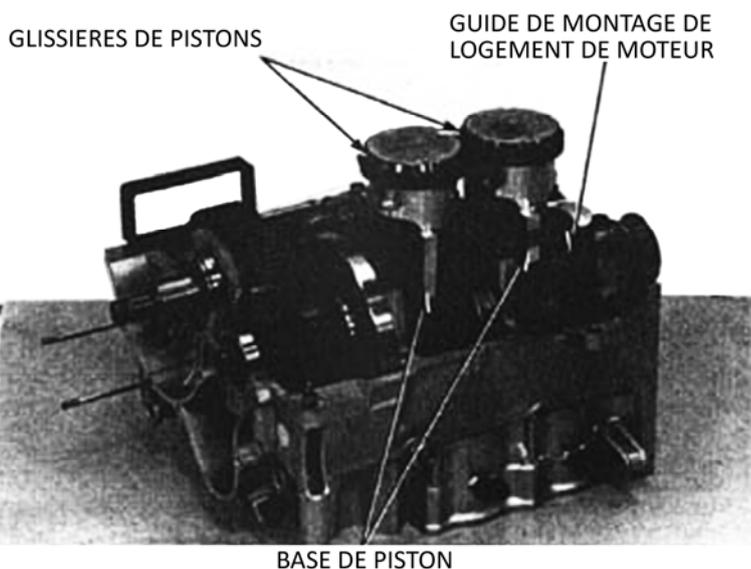
Déposer les bases de piston et les guides.
Appliquer un agent d'étanchéité sur les surfaces d'accouplement du logement.

NOTE

S'assurer d'appliquer l'agent d'étanchéité aux points d'accouplement.

Mettre les vis de verrouillage en place.
S'assurer que l'écran de tamis d'huile est correctement en position.

Engager le bras de sélecteur sur le tambour de sélecteur et poser les logements.



Transmission et Tringlerie de sélecteur

Revêtir tous les boulons de 10 mm du logement (filetages et dessous de tête) de graisse au bisulfure de molybdène.

Serrer les boulons de 10 mm du logement.

COUPLE DE SERRAGE: 33-37 N.m (3,3-3,7 kg-m)

Serrer les boulons de 8 mm du logement.

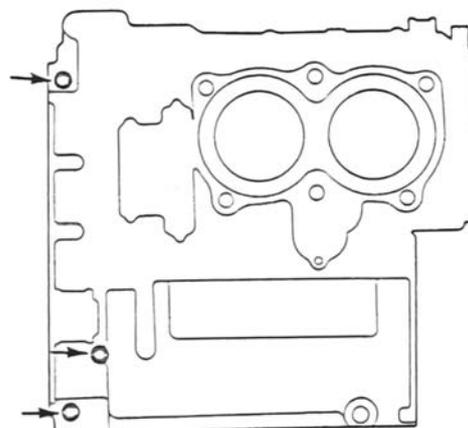
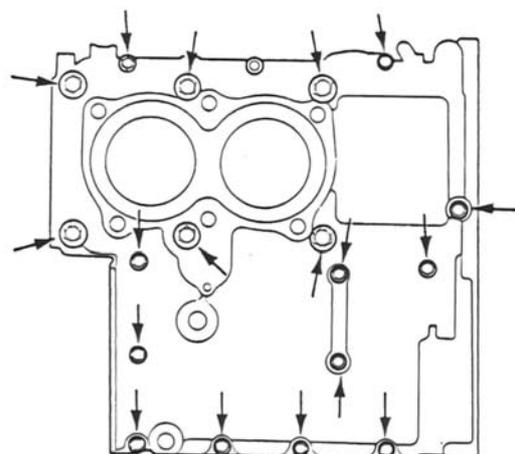
COUPLE DE SERRAGE: 24-28 N.m (2,4-2,8 kg-m)

Serrer les boulons de 6 mm du logement.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

NOTE

- Serrer tous les boulons du logement en quinconce en 2-3 étapes.
- Commencer par les boulons de plus grand diamètre.



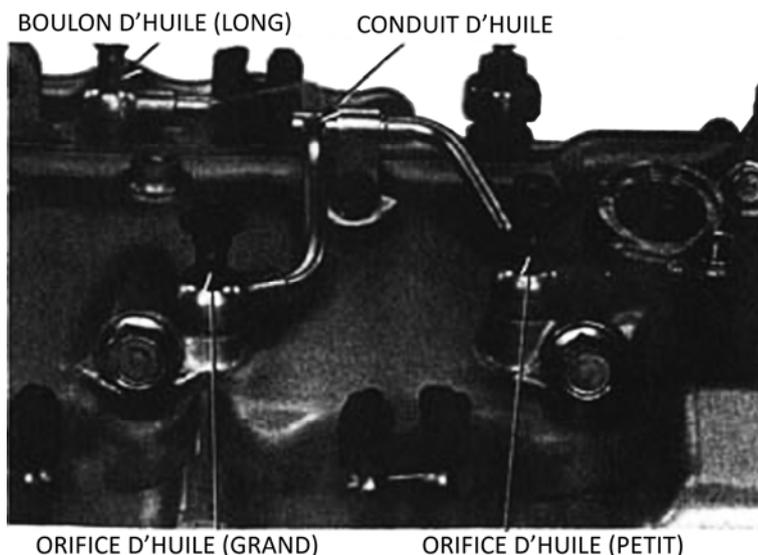
Mettre en place les conduits d'huile et serrer les trois boulons de conduit d'huile avec les rondelles d'étanchéité.

NOTE

Mettre le boulon le plus long sur le logement de moteur de droite. Utiliser le boulon avec un plus grand orifice sur l'avant du logement de moteur de gauche, et le boulon avec le petit orifice sur l'arrière.

Serrer les boulons d'huile.

COUPLE DE SERRAGE: 12-16 N.m (1,2-1,6 kg-m)

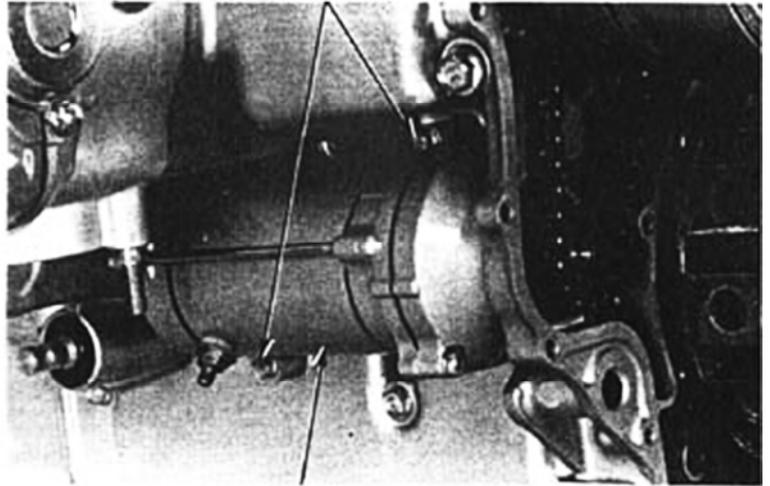


Transmission et Tringlerie de sélecteur

Remettre en place les pièces suivantes:

- Démarreur
- Arbre d'entraînement de générateur d'impulsions
- Arbre de sortie
- Cloche d'embrayage
- Carter moteur avant
- Logement de thermostat
- Culasses/courroies de calage de droite et de gauche

BOULONS DE MONTAGE

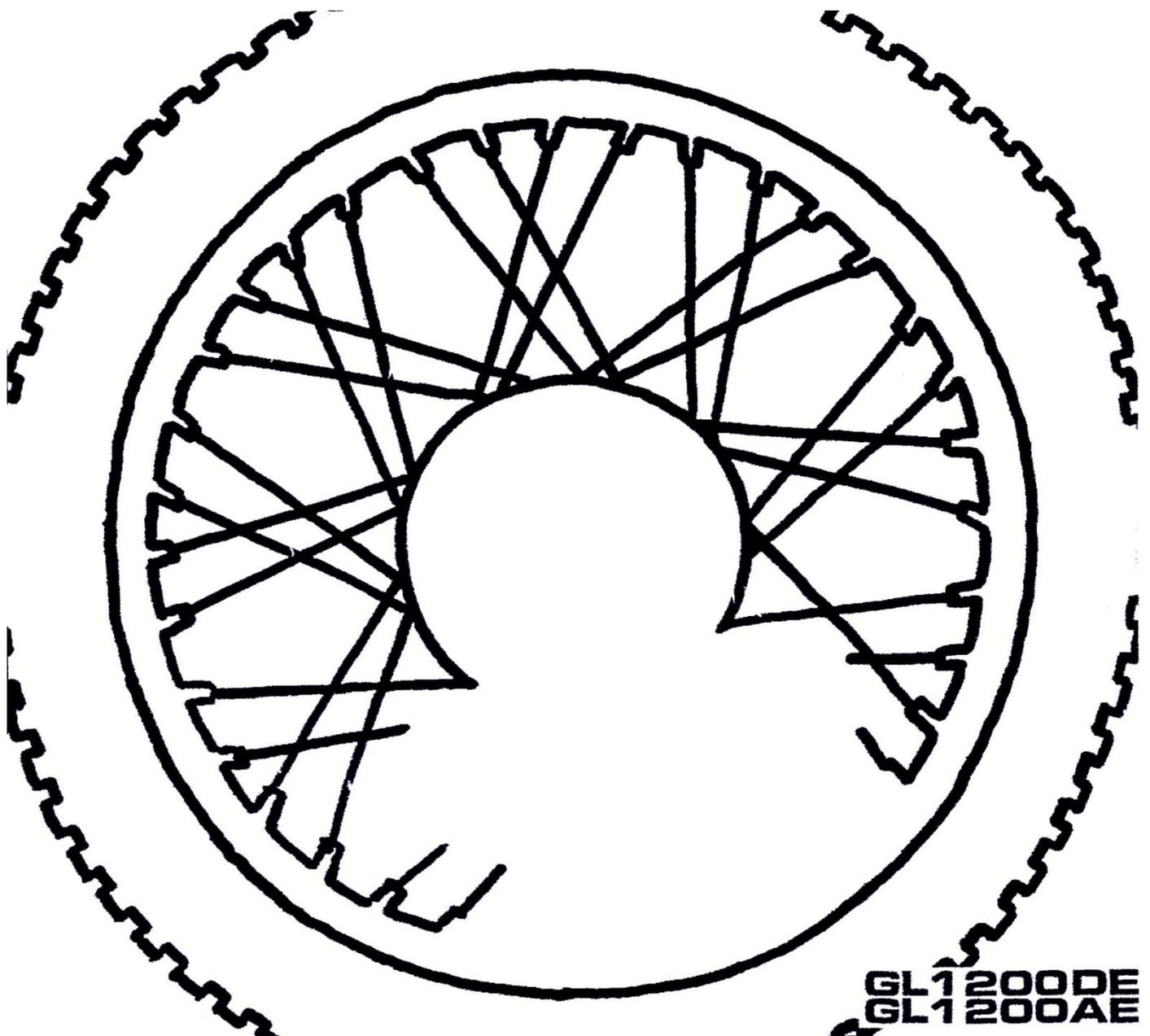


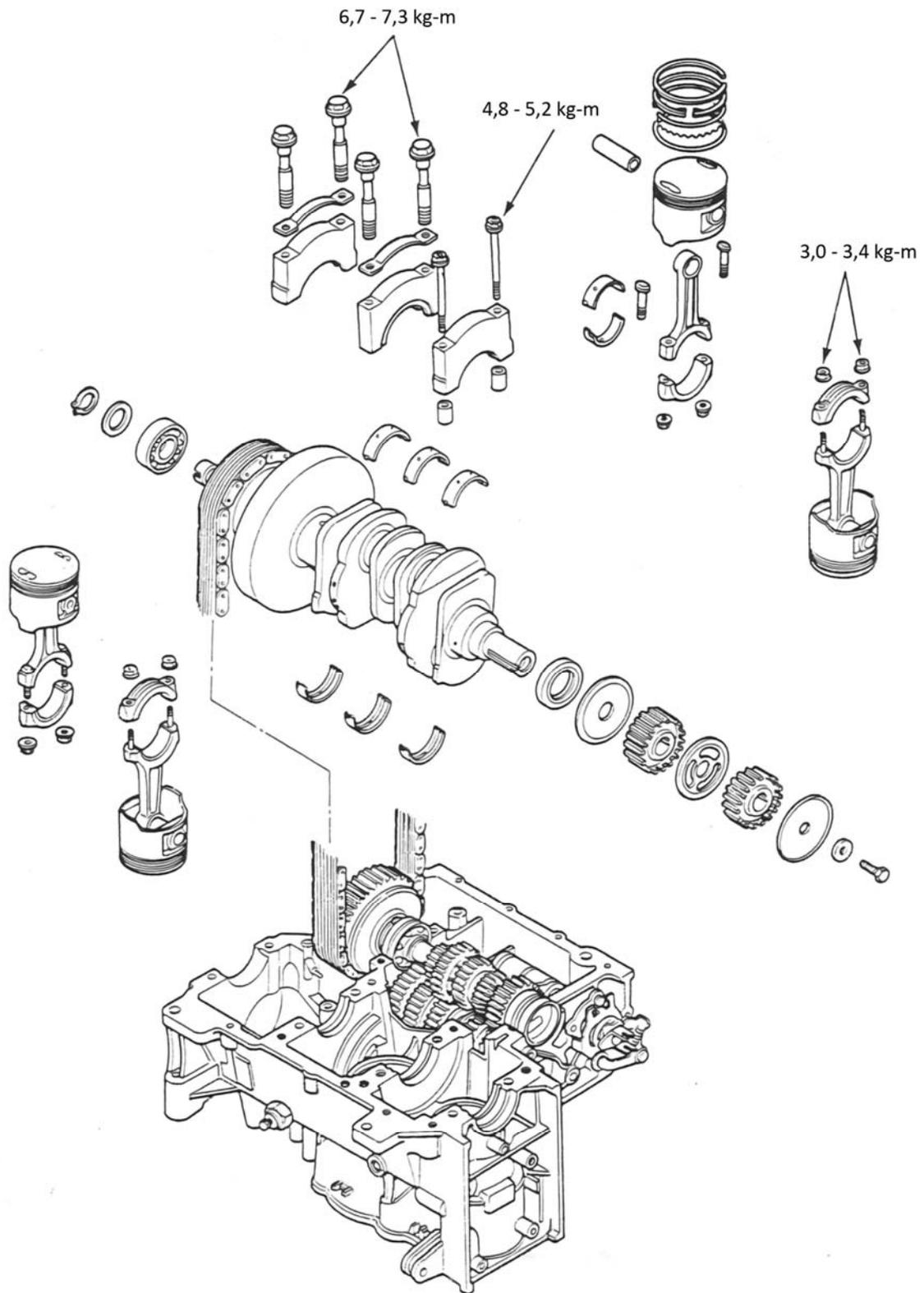
DEMARREUR

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A





INFORMATIONS D'ENTRETIEN	11-01	COUSSINET DE VILEBREQUIN	11-08
DÉPISTAGE DES PANNES	11-02	REPOSE DU VILEBREQUIN	11-12
DÉPOSE DE PISTON/BIELLE	11-03	REPOSE DES PISTONS ET BIELLES	11-13
DÉPOSE DU VILEBREQUIN	11-06	COMPRESSION DES CYLINDRES	11-17

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Pour séparer les carters de moteur, voir le chapitre 10 intitulé TRANSMISSION/TRINGLERIE DE SÉLECTION.
- Pour déposer le vilebrequin et les pistons, il est nécessaire de déposer le moteur et de séparer le carter de vilebrequin en deux. Pour déposer le moteur, se référer au chapitre 05.
- Si les pistons de droite ne sont pas déposés (cylindres N°. 1 et 3), il n'est pas nécessaire de démonter la culasse de droite. Veiller à ne pas endommager la soupape en procédant à la séparation des carters de moteur quand la culasse de droite n'est pas déposée en premier.
- Dès que le carter est démonté, retirer tous les éléments de joints des passages d'huile et des chemises d'eau.
- Éviter de réutiliser les axes de piston usagés.
- Les axes de pistons sont serrés avec force contre les pieds de bielle. Pour pouvoir déposer et mettre en place les axes de piston, il faut utiliser un outil spécifique.

CARACTERISTIQUES

Unité: mm

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE	
Pression de compression de cylindre		11-15 kg/cm ²	10 kg/cm ²	
Cylindre	Diamètre intérieur de cylindre	75,500-75,515	75,60	
	Ovalisation	—	0,15	
	Conicité	—	0,05	
Piston	Diamètre extérieur de piston (Pourtour)	75,470-75,490	75,35	
	Diamètre intérieur du trou d'axe de piston	19,010-19,016	19,03	
	Jeu entre le piston et le cylindre	0,010-0,045	0,15	
Axe de piston	Diamètre extérieur de l'axe (au niveau des surfaces de glissement)	18,994-19,000	18,98	
	Jeu entre l'axe et le piston	0,010-0,022	0,05	
	Interférence entre l'axe et la bielle	0,015-0,039	—	
Segment de piston	Jeu entre segment et gorge	Feu et étanchéité	0,10-0,30	0,60
		Racleur d'huile, rail latéral	0,20-0,90	1,10
	Jeu de cordon entre segments	0,015-0,045	0,12	
Vilebrequin, bielle	D'épînage (au niveau du tourillon central)		—	0,05
	Jeu latéral de bielle		0,15-0,30	0,40
	Jeu de lubrification des coussinets de manetons		0,020-0,044	0,08
	Jeu de lubrification de coussin et de vilebrequin		0,020-0,044	0,08
	Tourillon et maneton	Conicité	—	0,004
Ovalisation		—	0,008	

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de chapeau de coussinet de vilebrequin (Chapeau avant)	4,8-5,2 kg-m
(Chapeaux central et arrière)	6,7-7,3 kg-m
Écrou de chapeau de bielle	3,0-3,4 kg-m

OUTILS

Jeu d'outils de démontage/remontage des axes de piston 07973-M090000

DEPISTAGE DES PANNES

Excès de bruit

- Vilebrequin
 - Coussinet(s) de vilebrequin usé(s)
 - Coussinet(s) de bielle usé(s)
- Piston et bielle
 - Piston ou cylindre usé(s)
 - Axe de piston ou alésage(s) d'axe usé(s)
 - Pied(s) de bielle usé(s)

Compression trop faible ou non uniforme

- Cylindre(s) ou segment(s) de piston usé(s)

Compression trop élevée

- Calottes de piston ou de chambres de combustion trop encalaminées

Trop de fumée d'échappement

- Cylindre, piston ou segments de piston usé(s)
- Segments de piston mal mis en place
- Piston ou cylindre endommagé

Surchauffe

- Calotte de piston trop encalaminée
- Écoulement de refroidissement partiellement ou totalement obstrué
- Collage du thermostat

Cognements ou autres bruits anormaux

- Pistons ou cylindres usés
- Calotte de piston trop encalaminée

DEPOSE DE PISTON/BIELLE

CONTRÔLE DU JEU LATERAL

Séparer les demi-carters (Page 10-09).
 Vérifier le jeu latéral de bielle.

LIMITE DE SERVICE: 0,40 mm

Si le jeu dépasse la limite de service, remplacer la bielle. Revérifier le jeu et s'il dépasse encore la limite de service, remplacer le vilebrequin.
 S'assurer qu'il n'y a ni points rugueux ni dommage sur le vilebrequin.

Déposer les bielles et les pistons de gauche. Les marquer pour indiquer le cylindre correct (N°. 2 et 4) et les placer sur les tourillons.

Déposer les bielles et les pistons de droite. Les marquer pour indiquer le cylindre correct (N°. 1 et 3) et les placer sur les tourillons.

PRÉCAUTION

Sur les moteurs avec un kilométrage important, vérifier si les cylindres ne présentent pas un épaulement juste au niveau du point le plus haut de la course de segment. Tout épaulement doit être éliminé à l'aide d'un alésoir d'épaulement de type pour automobile, ceci avant la dépose des pistons du côté droit, pour permettre aux pistons et au segment de passer à travers le cylindre.

S'assurer que les parois de frottement des pistons ne sont ni anormalement usées ni endommagées.
 Déposer l'axe de piston à l'aide de l'ensemble d'outils de démontage/remontage d'axe de piston.

PRÉCAUTION

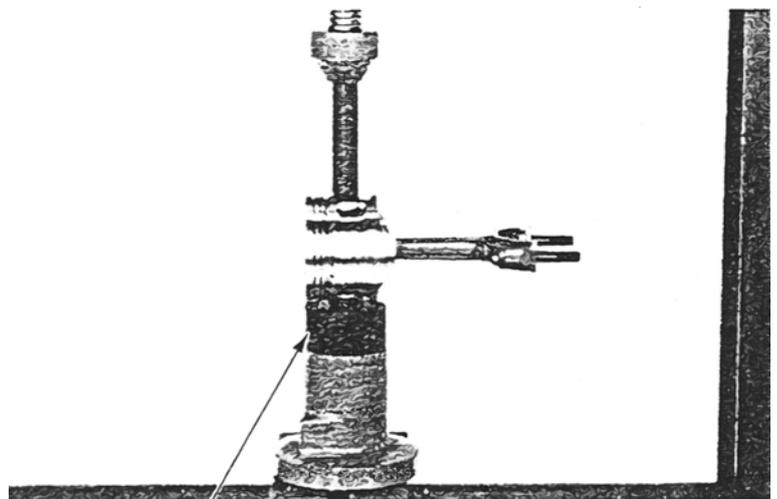
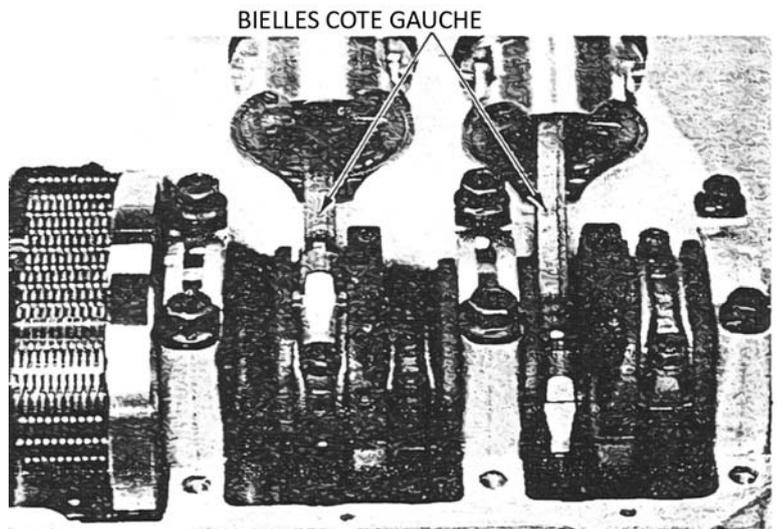
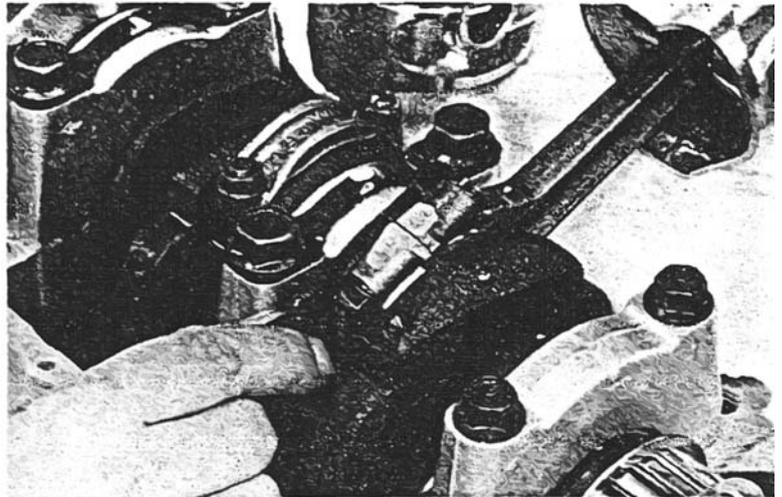
*Ne pas oublier d'aligner correctement le piston car cela risque de l'endommager.
 Ne jamais réutiliser un axe de piston qui a été démonté.*

NOTE

Si vous disposez de l'ensemble d'outils de démontage/remontage d'axe de piston (07973-6570002) pour les motocyclettes modèle GL1000 et GL1100, remplacer les pièces par l'ensemble d'outils de démontage/remontage d'axe de piston (07973-MG90100) pour le modèle GL1200.

L'ensemble d'outils de démontage/remontage d'axe de piston comprend les pièces suivantes :

- Chassis de guide 07973-MG90200
- Bague de guide 07973-MG90300
- Socle pour piston 07973-M 090400
- Guide d'axe de piston 07973-MG90500

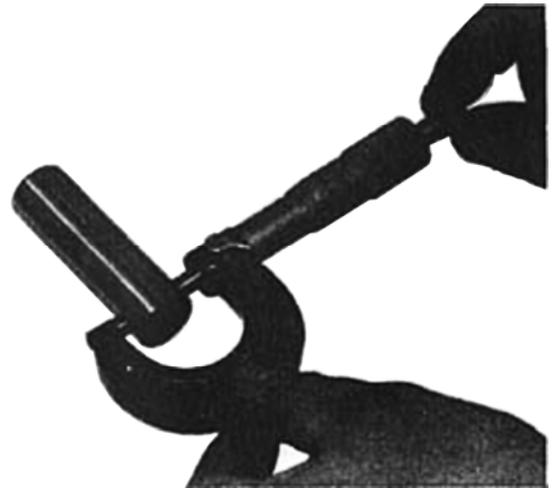


ENSEMBLE D'OUTILS DE DEMONTAGE
 REMONTAGE D'AXE DE PISTON

VERIFICATION DES PISTONS/SEGMENTS/BIELLES

Mesurer le diamètre extérieur d'un segment de piston neuf au niveau des deux coupes.

LIMITE DE SERVICE: 18,98 mm



Mesurer l'alésage d'axe de piston.

LIMITE DE SERVICE: 19.03 mm

Calculer le jeu de segment de piston à piston.
Remplacer le piston par un neuf si la limite de service est dépassée.

LIMITE DE SERVICE: 0.05 mm



Nettoyer les gorges de dessus de piston et de segment.
S'assurer qu'il n'y a aucun signe de piqure ou de détérioration.

PRÉCAUTION

Ne pas utiliser une brosse métallique pour nettoyer les cordons et les gorges de segment; cela risque d'endommager ces zones.

S'assurer que les cordons de segment ne sont pas anormalement usés et que les faces de butée de piston ne sont pas éraflées.

S'assurer que les pistons ne sont ni craquelés ni endommagés.

Vérifier le jeu entre les segments de piston et les cordons de segment à l'aide de segments de piston neufs.

LIMITE DE SERVICE: 0,12 mm



A l'aide d'un piston, enfoncer le segment perpendiculairement dans le cylindre et en mesurer la coupe.

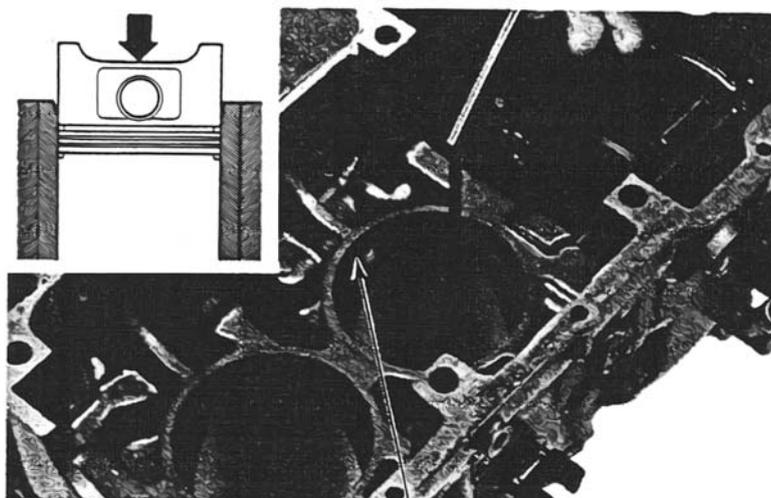
LIMITES DE SERVICE:

Feu/étanchéité: 0,60 mm

Racleur d'huile: 1,10 mm

Si la coupe dépasse la limite de service, mesurer le diamètre intérieur du cylindre.

Remplacer le segment de piston si le diamètre intérieur du cylindre correspond à la spécification.



SEGMENT DE PISTON

Mesurer le diamètre extérieur du piston à un point situé à 10 mm de la jupe, perpendiculairement à l'alésage de l'axe de piston.

LIMITE DE SERVICE: 75,35 mm



VERIFICATION DE CYLINDRE

Vérifier si les parois de cylindre ne sont pas éraflées ou usées.

Mesurer le diamètre intérieur de cylindre à trois niveaux, selon les axes X et Y. Prendre l'indication maximum pour déterminer le degré d'usure du cylindre.

LIMITE DE SERVICE: 75,60 mm

Mesurer le diamètre extérieur de chaque piston à trois niveaux, selon l'axe X. Calculer le jeu du piston dans le cylindre. Prendre l'indication maximum pour déterminer ce jeu.

LIMITE DE SERVICE: 0,15 mm

Mesurer la conicité du cylindre selon les axes X et Y.

LIMITE DE SERVICE: 0,05 mm

Mesurer l'ovalisation du cylindre à trois niveaux, selon les axes X. Prendre l'indication maximum pour déterminer l'ovalisation.

LIMITE DE SERVICE: 0,15 mm

Il est nécessaire de réaléser le cylindre et de poser un piston à cote de réparation supérieure si les limites de service sont dépassées.

les pistons à cote de réparation supérieure suivants sont disponibles:

0,25 mm, 0,50 mm, 0,75 mm, 1,00 mm

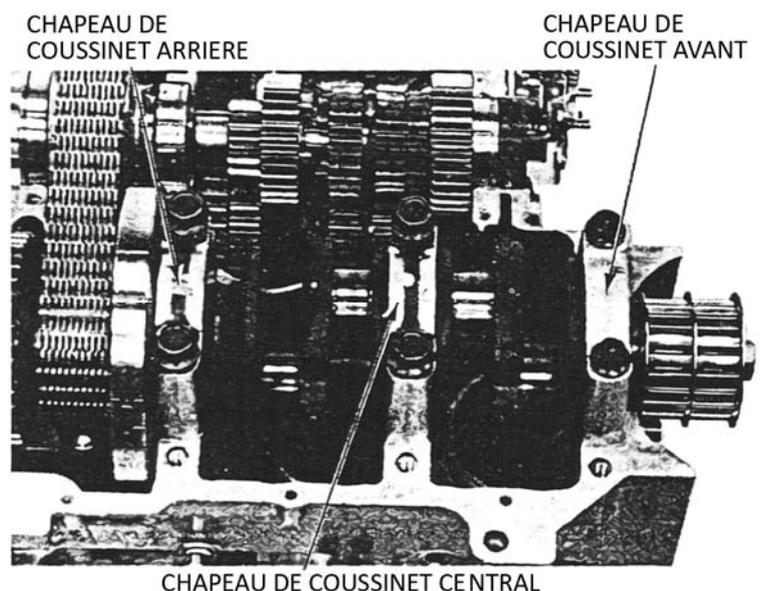
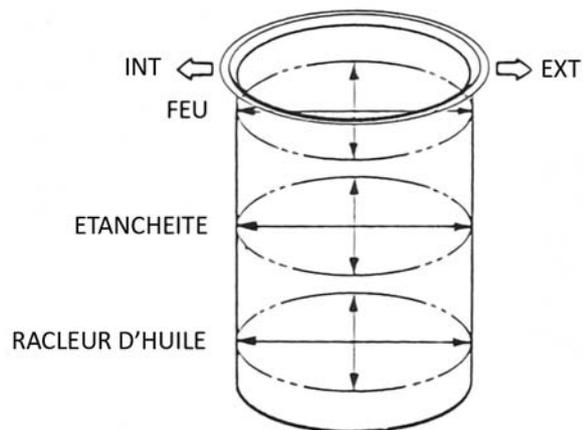
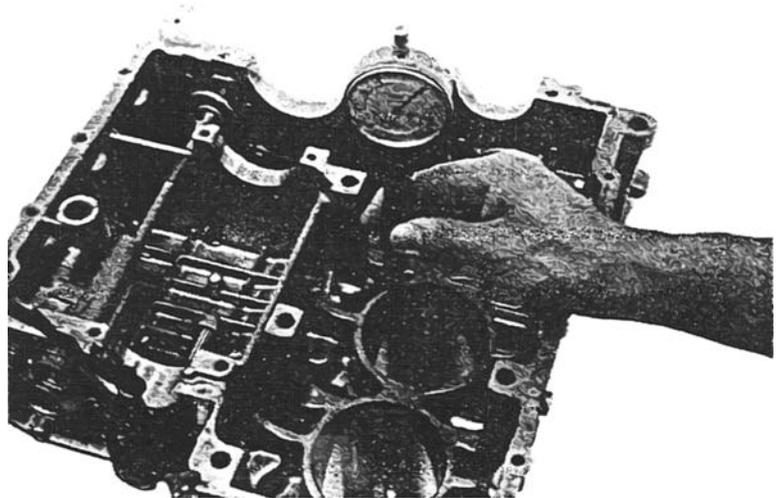
Réaléser le cylindre de manière à obtenir un jeu de 0,010 à 0,045 mm avec un piston à cote de réparation supérieure.

DEPOSE DU VILEBREQUIN

Déposer l'arbre primaire du carter moteur. Déposer les trois chapeaux de coussinet de vilebrequin et soulever le vilebrequin du carter avec la chaîne de distribution.

NOTE

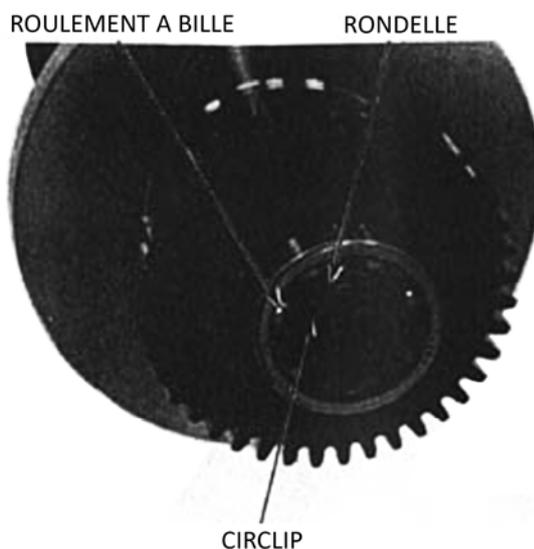
Avant la dépose, marquer les chapeaux de coussinet de manière à les reposer à leur emplacement d'origine.



Soulever le circlip et déposer le roulement à billes et la rondelle du vilebrequin.

Vérifier l'état du roulement à billes en le faisant tourner à la main.

Remplacer le roulement par un neuf s'il est bruyant ou présente un jeu excessif.

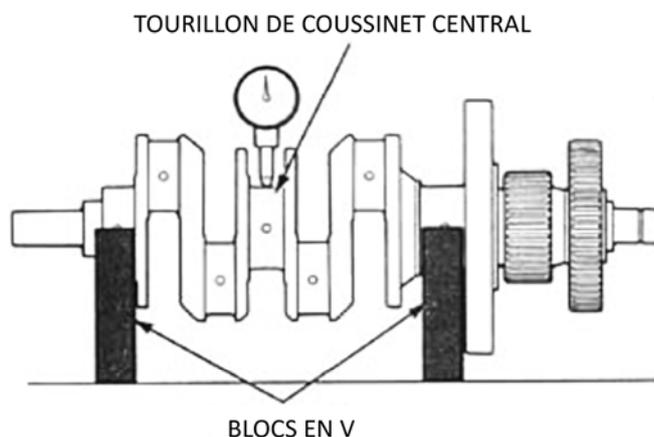


CONTROLE DU VILEBREQUIN

Placer le vilebrequin sur un support ou sur des blocs en V.

Placer un indicateur à cadran sur le tourillon de coussinet central. Faire tourner deux fois le vilebrequin et lire l'indication d'ovalisation.

LIMITE DE SERVICE: 0,05 mm



Mesurer les tourillons de coussinet de vilebrequin ainsi que les manetons à l'aide d'un micromètre afin de déterminer leur ovalisation et leur conicité.

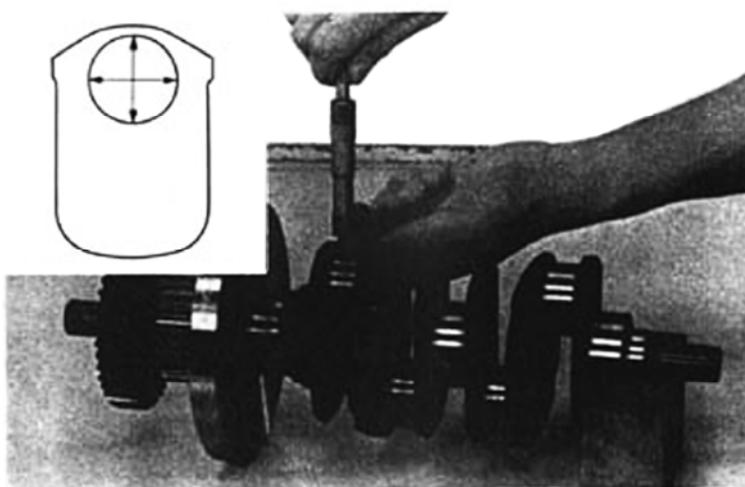
LIMITE DE SERVICE:

Conicité: 0,004 mm

Ovalisation: 0,008 mm

NOTE

Il n'est pas possible de réparer le vilebrequin. Le remplacer si les tourillons ou les manetons sont brûlés, craquelés ou dépassent la tolérance de service. Le remplacer également si l'ovalisation dépasse la limite de service.



COUSSINET DE VILEBREQUIN

Vérifier l'état général et la séparation éventuelle des demi-coussinets et manetons.

VERIFICATION DE L'ESPACE DE LUBRIFICATION

Placer un morceau de plastigauge sur chaque maneton ou tourillon de coussinet.

NOTE

Ne pas placer de plastigauge sur les orifices de lubrification.

Sur les coussinets de tourillon, poser les coussinets et les chapeaux de coussinet sur les tourillons appropriés.

NOTE

Les flèches sur les chapeaux doivent être dirigées sur le haut du carter.

Ne pas faire tourner le vilebrequin pendant la vérification.

Serrer les boulons de chapeau en quinconce et en 2 ou 3 passes.

COUPLES DE SERRAGE:

Boulon de chapeau avant:

48-52 N.m (4,8-5,2 kg-m)

Boulons de chapeau central et arrière:

67-73 N.m (6,7-7,3 kg-m)

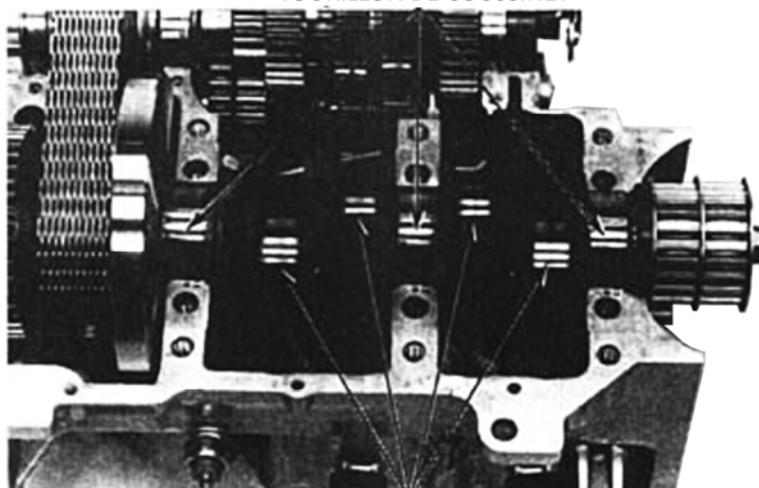
Sur les coussinets de maneton, poser les chapeaux de coussinet et les bielles sur les manetons appropriés, puis les serrer de manière uniforme.

COUPLE DE SERRAGE: 30-40 N.m (3,0-4,0 kg-m)

NOTE

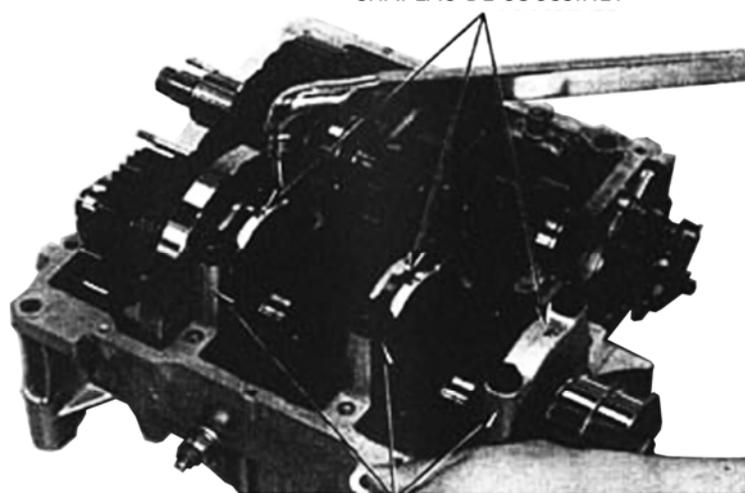
Ne pas faire tourner la bielle pendant la vérification.

TOURILLON DE COUSSINET



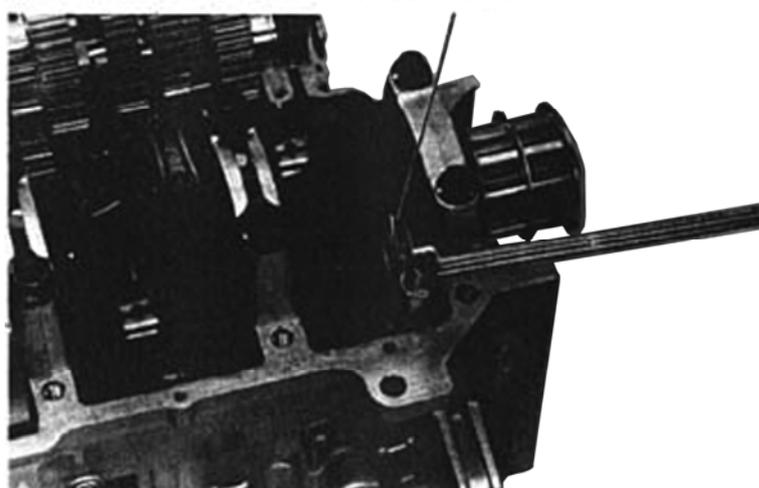
TOURILLON DE MANETON

CHAPEAU DE COUSSINET



FLECHES

CHAPEAU DE BIELLE



Déposer les chapeaux et mesurer le plastigauge comprimé sur chaque maneton ou tourillon.

Si le jeu de coussinet dépasse la limite de service, choisir des coussinets de remplacement appropriés.

LIMITES DE SERVICE:

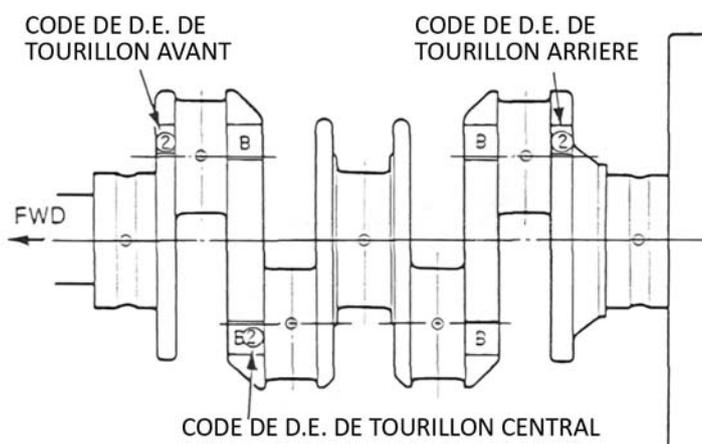
Coussinet: 0,08 mm

Coussinet de maneton: 0,08 mm



SELECTION DE COUSSINET

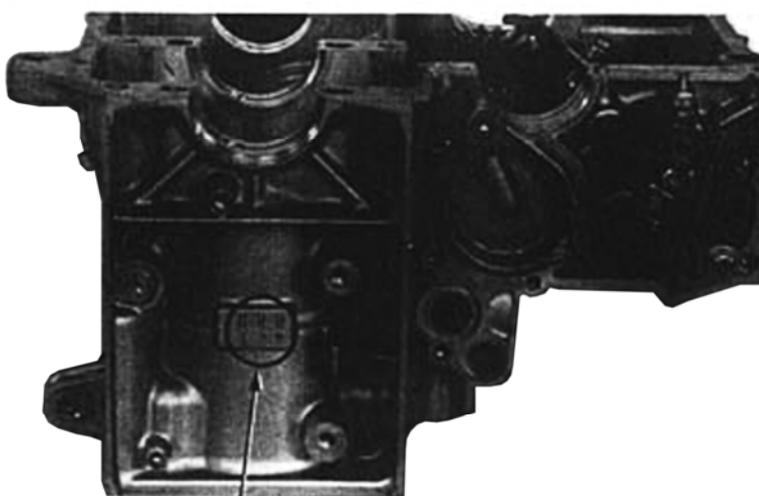
Noter le numéro de code de diamètre extérieur de coussinet de vilebrequin correspondant. Les codes peuvent être 1, 2 ou 3.



Noter les codes de diamètre intérieur de palier de carter moteur qui se trouvent sur le tampon du demi-carter du côté droit. Les codes sont I, II ou III.

NOTE

Les lettres 1, 2 et 3 correspondent respectivement à AVANT, CENTRE et ARRIÈRE.



CODE DE DIAMETRE INTERIEUR DE PALIER

Comparer les codes de palier et de tourillon de coussinet afin de déterminer la couleur du coussinet de remplacement correcte.

Tableau de sélection de coussinet

Codes de diamètre intérieur de palier de vilebrequin	III	Brun	Noir	Bleu
	II	Vert	Brun	Noir
	I	Jaune	Vert	Brun
		1	2	3
Codes de diamètre extérieur de coussinet de vilebrequin				

Épaisseur de demi-coussinet, mm:

Bleu 2,010-2,014

Noir 2,006-2,010

Brun 2,002-2,006

Vert 1,998-2,002

Jaune 1,994-1,998

PRECAUTION

Après la sélection des coussinets neufs, revérifier le jeu à l'aide de plastigauge. Un jeu incorrect peut être la cause de sérieux dommages du moteur.

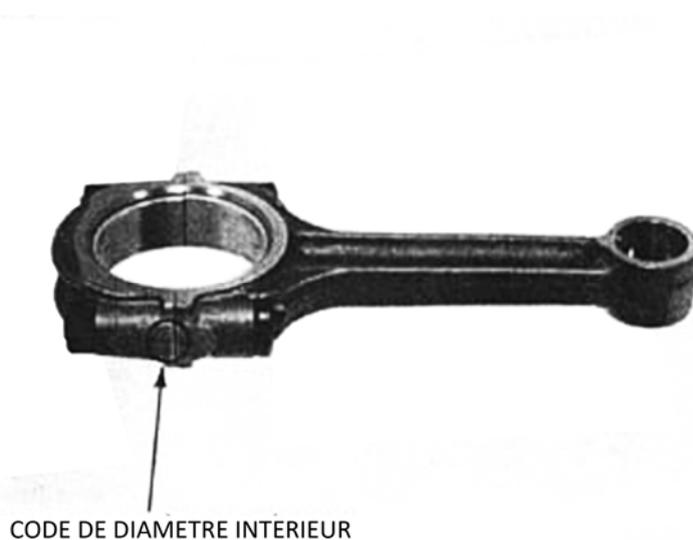
CODE DE COULEUR



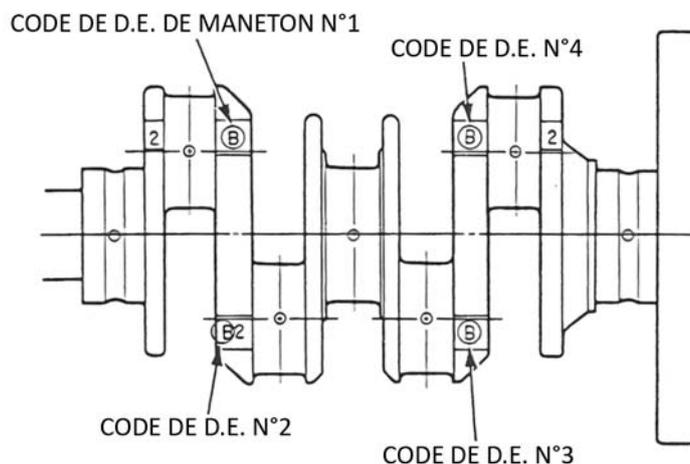
SELECTION DE COUSSINET DE MANETON

Relever le numéro de code de diamètre intérieur de chaque bielle.

Les codes sont 1, 2 ou 3.



Relever la lettre de code de diamètre extérieur de maneton correspondant.
 Les codes sont A, B ou C.



Comparer les codes de diamètre intérieur de bielle et de diamètre extérieur de maneton afin de déterminer la couleur du coussinet de remplacement correcte.

Tableau de sélection de coussinet de bielle

Codes de diamètre intérieur de bielle	3	Brun	Noir	Bleu
	2	Vert	Brun	Noir
	1	Jaune	Vert	Brun
		A	B	C
		Codes de diamètre extérieur de maneton		

Épaisseur de demi-coussinet mm:

Bleu	1,507-1,511
Noir	1,503-1,507
Brun	1,499-1,503
Vert	1,495-1,499
Jaune	1,491-1,495

PRÉCAUTION

Après la sélection des coussinets neufs, revérifier le jeu à l'aide de plastigauge. Un jeu incorrect peut être la cause de sérieux dommages du moteur.



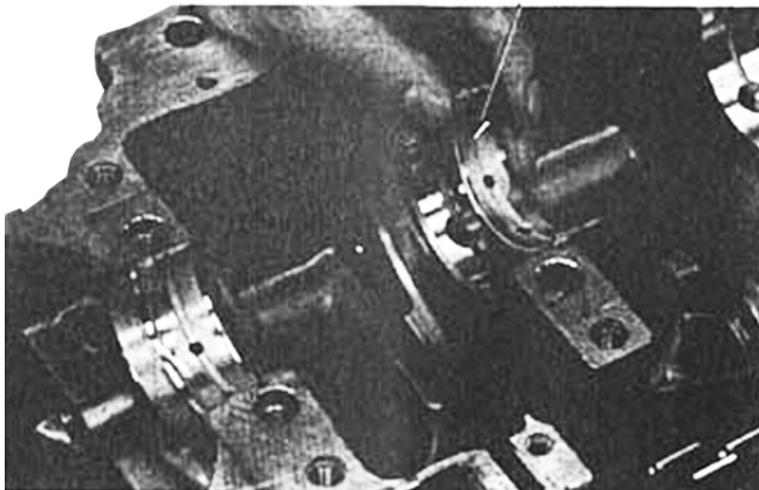
REPOSE DES COUSSINETS

Reposer les coussinets dans le demi-carter droit et les chapeaux de coussinet.

PRECAUTION

Il est nécessaire d'aligner les onglets des coussinets avec les gorges dans le demi-carter et les chapeaux.

COUSSINET

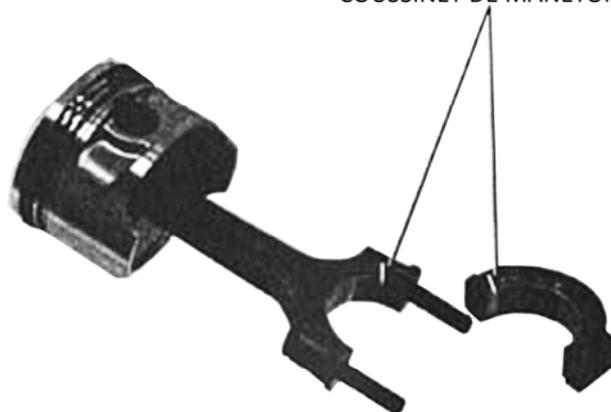


Reposer les coussinets de maneton dans les bielles et les chapeaux de coussinet.

PRECAUTION

Il est nécessaire d'aligner les onglets des coussinets avec les gorges dans le demi-carter et les chapeaux.

COUSSINET DE MANETON



REPOSE DU VILEBREQUIN

Reposer le roulement à billes et la rondelle sur l'embout du vilebrequin et les fixer à l'aide du circlip.

NOTE

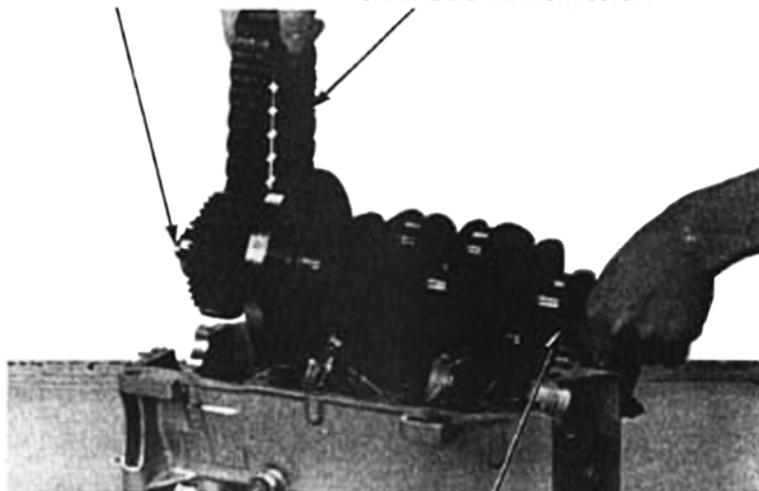
Asseoir le circlip dans la gorge du vilebrequin avec l'embout effilé dirigé vers l'arrière du vilebrequin.

Reposer le joint d'étanchéité sur le vilebrequin. Appliquer un agent d'étanchéité sur le joint d'étanchéité et sur les faces d'accouplement du demi-carter droit.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le vilebrequin et sur les faces internes des coussinets.

Abaisser le vilebrequin et la chaîne de transmission afin de les mettre en place dans le demi-carter droit.

ROULEMENT A BILLES CHAÎNE DE TRANSMISSION



JOINT D'ÉTANCHEITE

Reposer les chapeaux de coussinet et les demi-coussinets à leur emplacement d'origine; les flèches sur les chapeaux de coussinet doivent être dirigées vers le haut du moteur.

PRECAUTION

Les chapeaux de coussinet doivent être posés à leur emplacement d'origine faute de quoi le jeu de coussinet risque d'être anormal ce qui endommagera sérieusement le moteur.

Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur le filetage et sur les surfaces d'assise des boulons de chapeau de coussinet.

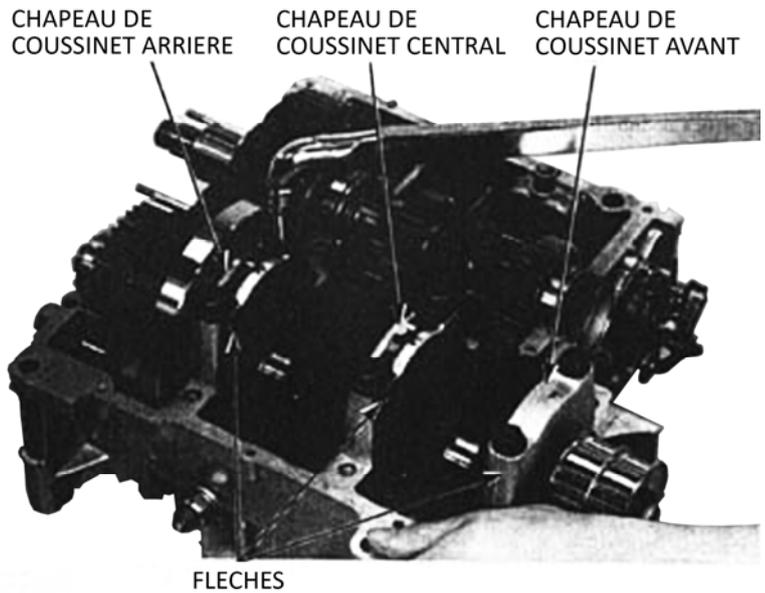
Serrer les boulons en quinconce et en 2 ou 3 passes.

Boulon de chapeau avant:

48-52 N.m (4,8-5,2 kg-m)

Boulon de chapeau central et arrière:

67-73 N.m (6,7-7,3 kg-m)

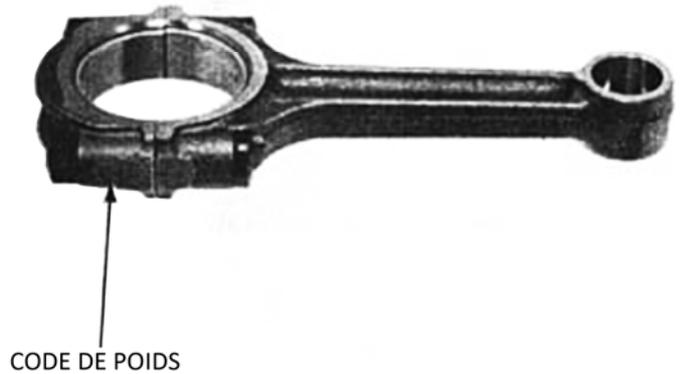
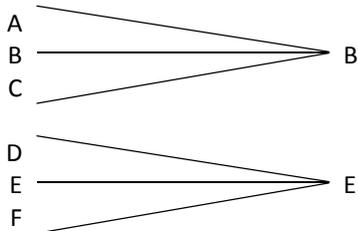


REPOSE DES PISTONS ET BIELLES

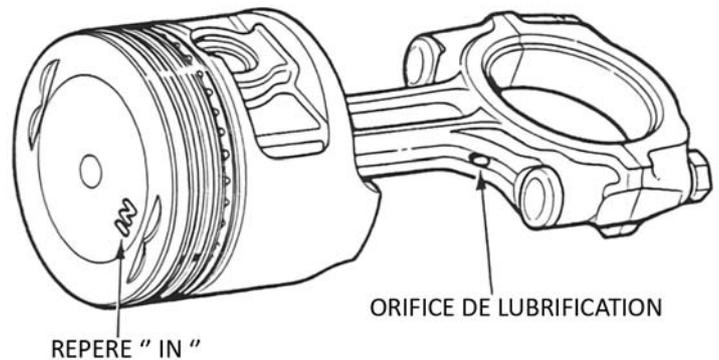
Lors du remplacement d'une bielle, toujours choisir la nouvelle bielle en fonction du tableau indiqué ci-dessous.

Codes de poids des bielles à remplacer

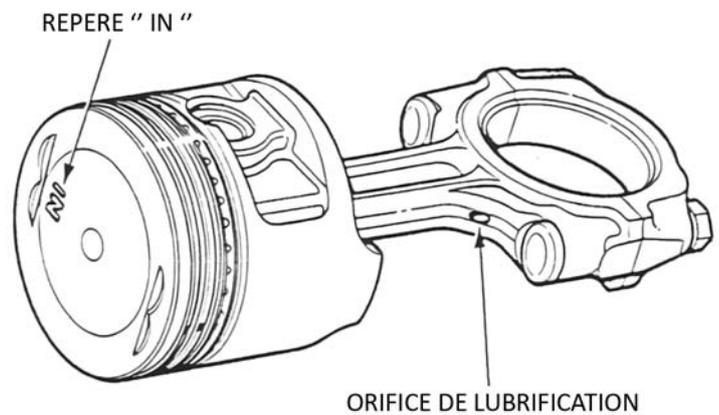
Codes de poids sur les nouvelles bielles



Remonter la bielle et le piston N°.2 ou N°.4 en faisant attention à ce que le repère "IN" soit dirigé dans le même sens que l'orifice de lubrification de la bielle.



Remonter la bielle et le piston N°.1 ou N°.3 en faisant attention à ce que le repère "IN" soit dirigé dans le sens opposé à l'orifice de lubrification de la bielle.

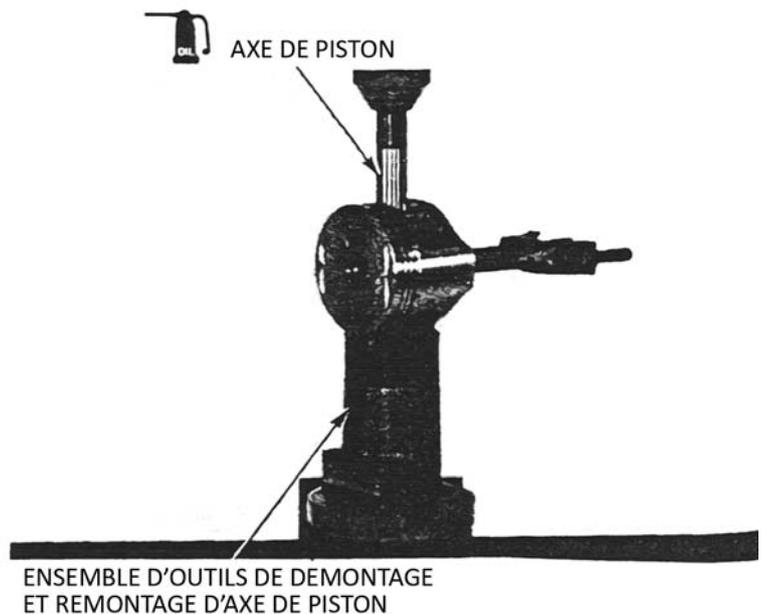


Enduire l'axe de piston d'huile moteur propre.
Enfoncer l'axe de piston neuf dans la bielle.

PRECAUTION

Toujours aligner correctement le piston sous peine de l'endommager.

S'assurer que l'axe de piston est bien en place.



Avant de reposer les pistons, passer une couche d'huile sur les gorges de segment, les alésages de cylindre et les coussinets de bielle.

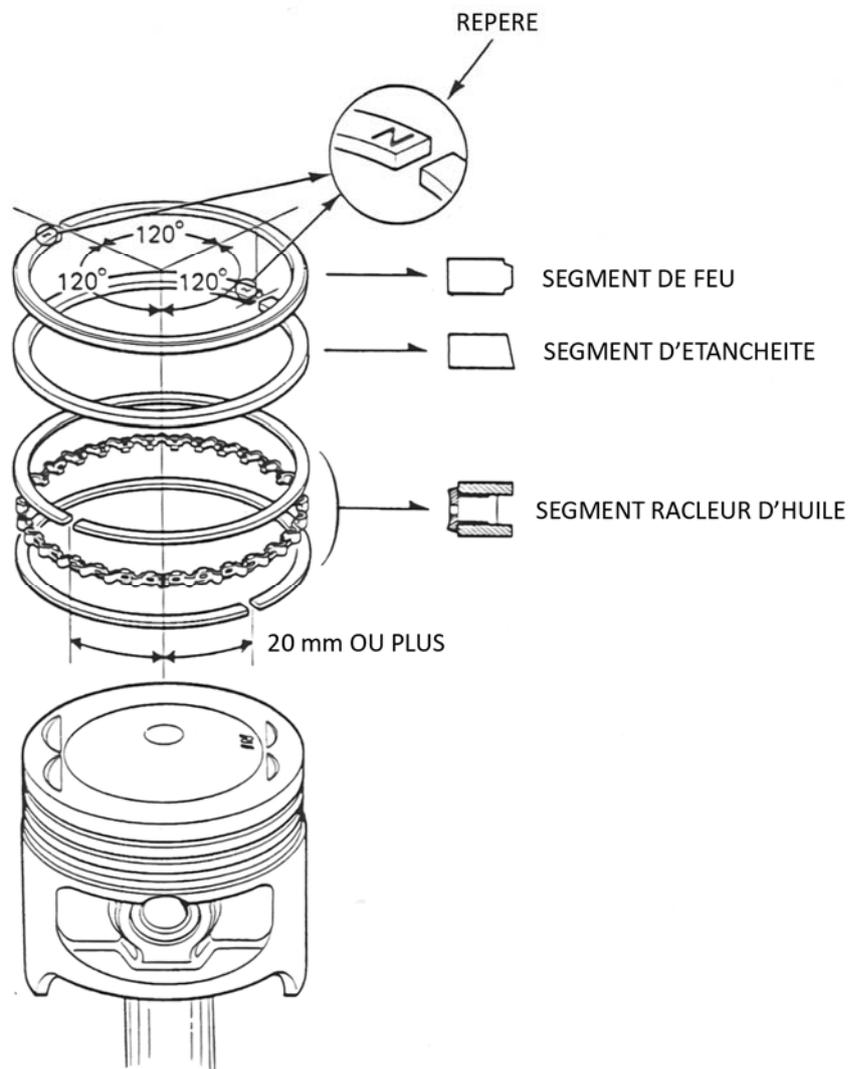
Reposer les segments de piston avec soin sur les pistons.

NOTE

Reposer tous les segments de piston avec les repères dirigés vers le haut du piston. Après la repose, ils doivent pouvoir tourner librement dans leurs gorges.

Décaler les coupes de segment de piston de 120° les uns par rapport aux autres.

Décaler les coupes de segment racleur d'huile et de rail latéral de la manière indiquée.

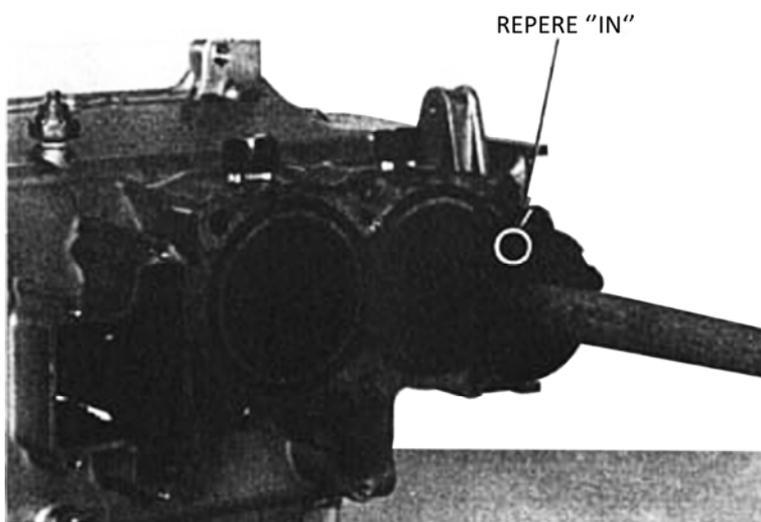


Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les coussinets de maneton.

Reposer les ensembles de bielle du côté droit dans les cylindres N°.1 et 3, à leur emplacement d'origine de la manière notée avant la dépose.

NOTE

- Pour éviter d'endommager le vilebrequin, glisser de petits morceaux de flexible en caoutchouc sur les boulons de bielle avant la repose.
- Reposer les pistons de manière à ce que le repère "IN" situé sur le dessus du piston soit dirigé vers le haut du moteur.



Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les coussinets de chapeau de bielle.

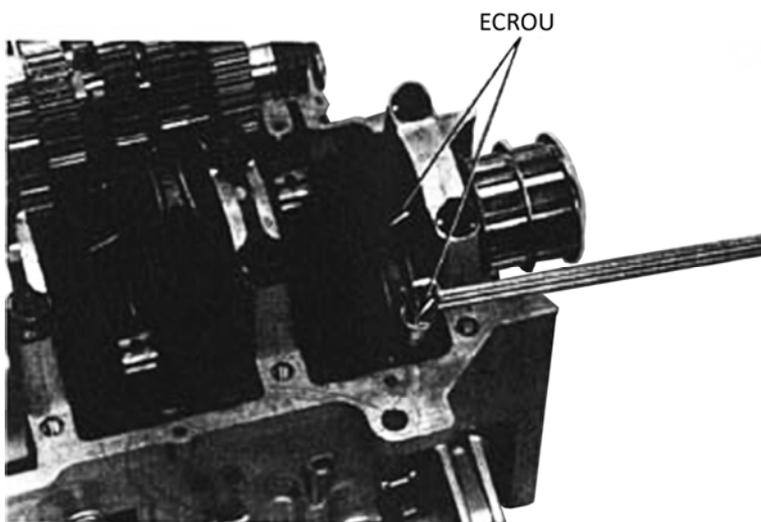
Reposer les chapeaux de coussinet de bielle No.1 et N°.3 sur les manetons correspondants.

PRECAUTION

Il est important de reposer les chapeaux de coussinet à leur emplacement d'origine sinon l'espace de lubrification de coussinet risque d'être incorrect ce qui endommagera le moteur.

Serrer les écrous en quinconce et en 2 ou 3 passes.

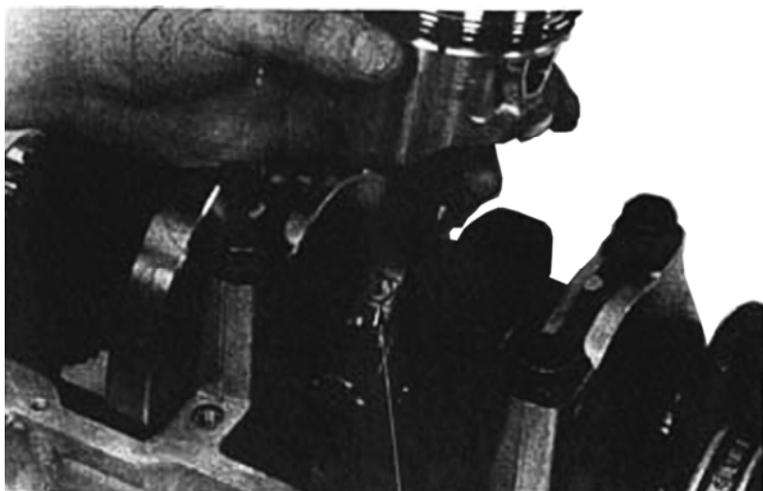
COUPLE DE SERRAGE: 30-34 N.m (3,0-3,4 kg-m)



Reposer les ensembles de bielle du côté gauche dans les cylindres N°.2 et 4, à leur emplacement d'origine de la manière notée auparavant.

NOTE

Reposer les ensembles de piston et de bielle de manière à ce que les repères d'admission "IN" situés sur les pistons et les orifices de lubrification soient dirigés vers le haut du moteur.



Appliquer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les coussinets de chapeau de bielle.

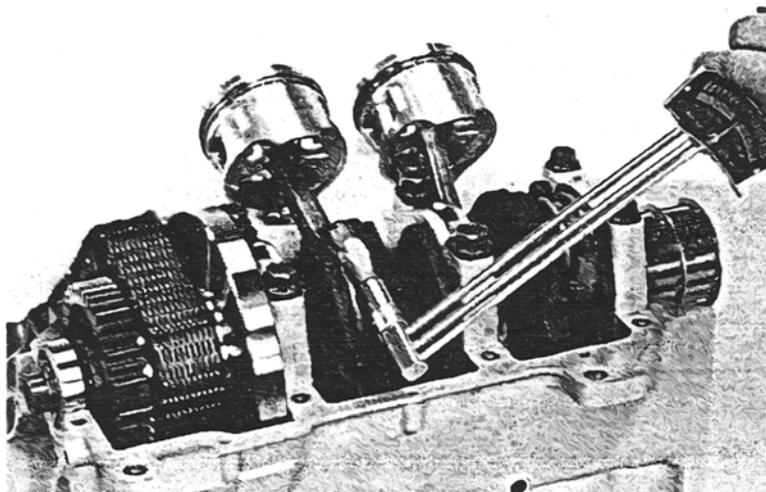
Reposer les chapeaux sur les manetons correspondants en se référant au repère sur le côté de la bielle.

Serrer les écrous de chapeau en quinconce et en 2 ou 3 passes.

COUPLE DE SERRAGE: 30-34 N.m (3,0-3,4 kg-m)

Reposer l'arbre principal dans le demi-carter de droite (Page 10-21).

Remonter les deux demi-carters (Page 10-24).



COMPRESSION DE CYLINDRES

Chauffer le moteur.

Arrêter le moteur, puis débrancher les capuchons de bougie d'allumage et déposer les bougies d'allumage. Introduire un manomètre.

Ouvrir complètement les gaz et lancer le moteur avec le démarreur.

NOTE

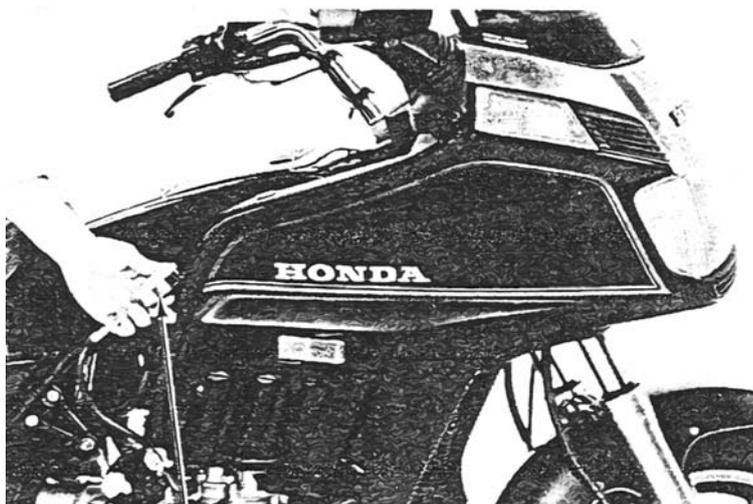
Lancer le moteur jusqu'à l'aiguille du manomètre cesse de monter. L'indication maximum est généralement atteinte en 4 à 7 secondes.

PRESSION DE COMPRESSION:
1 100-1 500 kPa (11-15 kg/cm²)

Si la compression est trop faible, vérifier les points suivants:

- Jeu des soupapes incorrect
- Fuite au niveau des soupapes
- Fuite au niveau du joint de culasse
- Cylindre/segment/piston usé(s)

Une compression trop élevée indique qu'il y a des dépôts de calamine excessifs sur le piston et/ou dans la chambre de combustion.

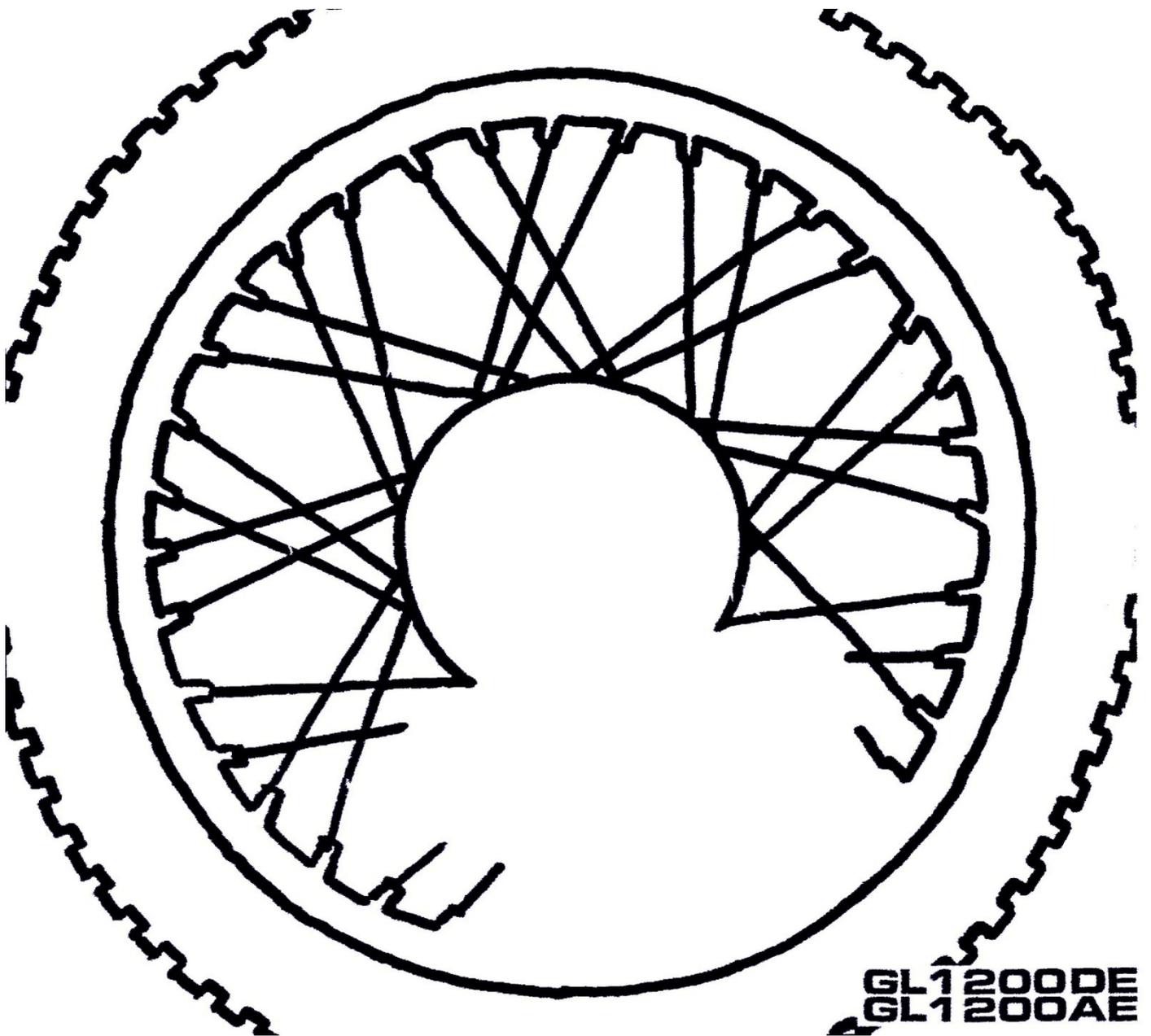


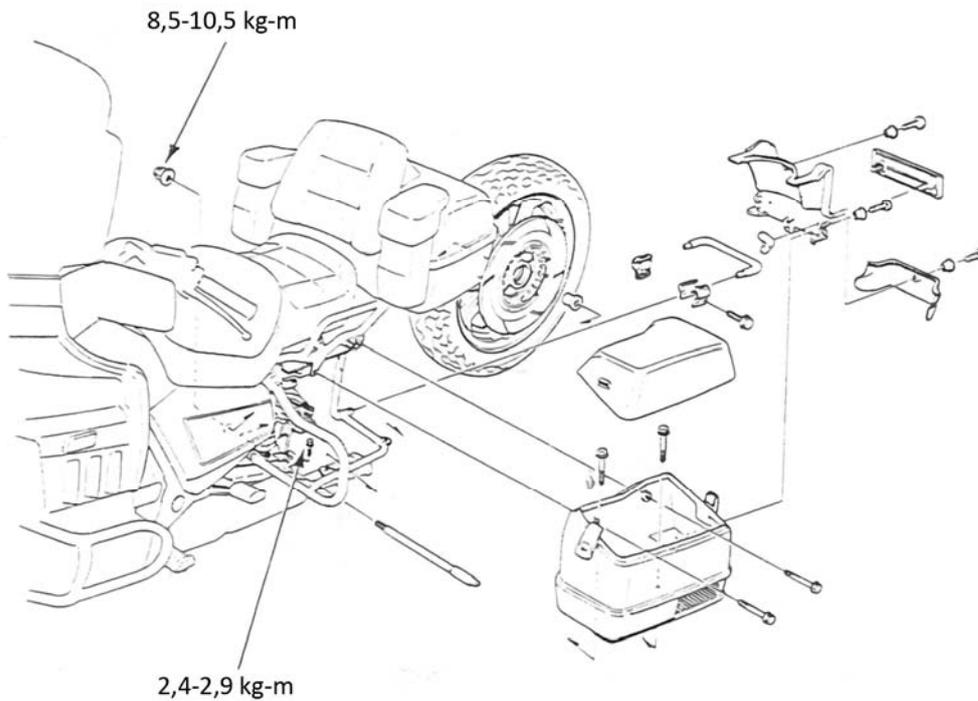
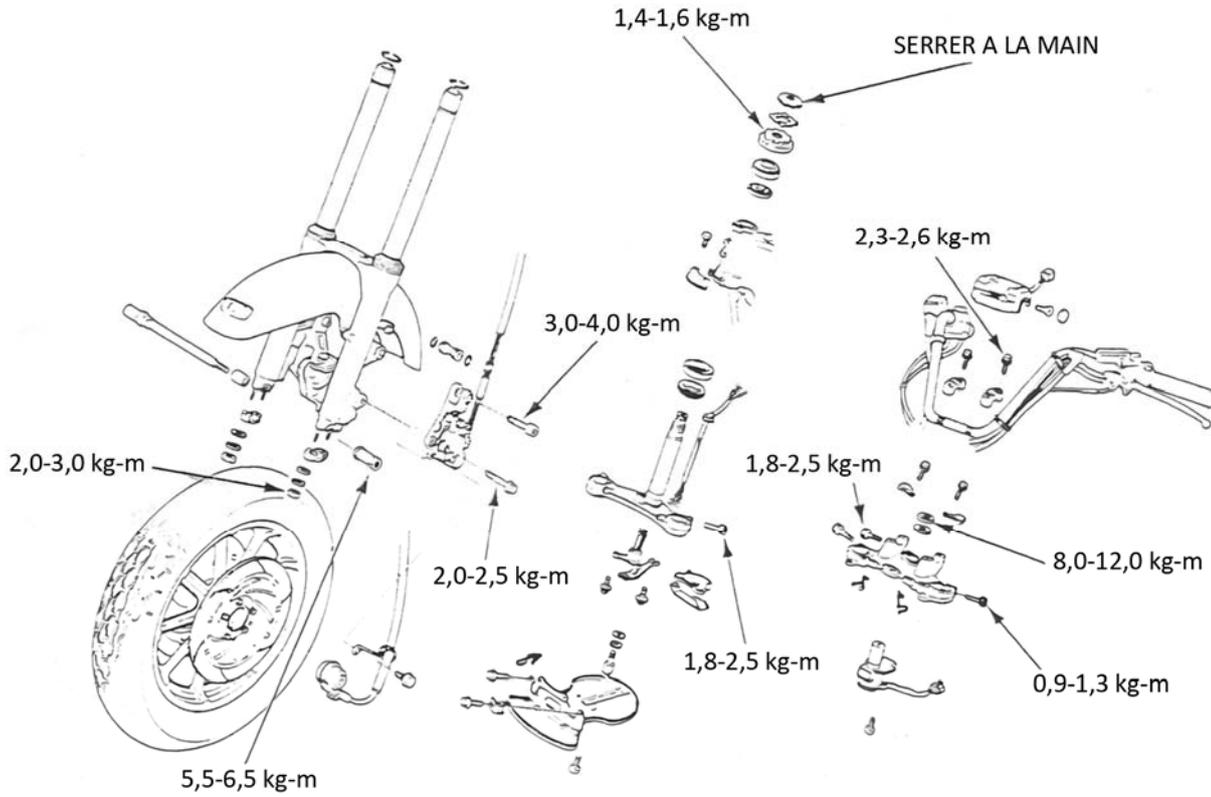
MANOMETRE

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLDWING **GL1200D**
GL1200A





INFORMATIONS D'ENTRETIEN	12-01
DEPISTAGE DES PANNES	12-02
ROUE AVANT	12-03
ROUE ARRIERE	12-09
EQUILIBRAGE DES ROUES	12-15
GUIDON	12-16
COLONNE DE DIRECTION	12-19

INFORMATION D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Un cric ou autre support est nécessaire pour supporter la motocyclette.
- Ne pas réutiliser les roulements de roue après leur dépose. Toujours utiliser des roulements neufs.
- Les procédures de dépose, réparation et repose des pneus tubeless sont décrites dans le Manuel pour Pneu Tubeless.

CARACTERISTIQUES

Unité: mm

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Ovalisation d'axe		—	0,2
Ovalisation de jante de roue	Radial	—	2,0
	Axiale	—	2,0

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou d'axe de roue avant	55-65 N.m	(5,5-6,5 kg-m)
Ecrou de support d'axe de roue avant	20-30 N.m	(2,0-3,0 kg-m)
Boulon de support d'étrier de frein avant (supérieur)	30-40 N.m	(3,0-4,0 kg-m)
(inférieur)	20-25 N.m	(2,0-2,5 kg-m)
Boulon d'étrier de frein avant	20-25 N.m	(2,0-2,5 kg-m)
Ecrou/boulon de disque de frein	27-33 N.m	(2,7-3,3 kg-m)
Ecrou d'axe de roue arrière	85-105 N.m	(8,5-10,5 kg-m)
Boulon de bridage d'axe de roue arrière	24-29 N.m	(2,4-2,9 kg-m)
Boulon de montage inférieur d'amortisseur (droit)	20-25 N.m	(2,0-2,5 kg-m)
Boulon de montage inférieur d'amortisseur (gauche)	65-5 N.m	(6,5-7,5 kg-m)
Boulon de support de guidon	23-26 N.m	(2,3-2,6 kg-m)
Ecrou de colonne de direction	80-120 N.m	(8,0-12,0 kg-m)
Boulon de Té de fourche supérieur	13-25 N.m	(1,3-2,5 kg-m)
Ecrou de réglage de colonne de direction	14-16 N.m	(1,4-1,6 kg-m)
Vis de réglage d'égaliseur d'air de fourche	3-12 N.m	(0,3-1,2 kg-m)
Valve d'air d'égaliseur de fourche	4-7 N.m	(0,4-0,7 kg-m)
Boulon de Té de fourche avant (supérieur)	9-13 N.m	(0,9-1,3 kg-m)
(inférieur)	13-25 N.m	(1,3-2,5 kg-m)

OUTILS

Outils spéciaux

Douille de colonne de direction	07916-3710100
Extracteur de case de roulement	07953-4250002
Extracteur de case de roulement	07946-3710500
Chassoir de colonne de direction	07946-MB00000
Accessoire	07946-3710701 ou 07946-3710700
Outils ordinaires	07746-0010300
Accessoire de 42 x 47 mm	
Guide de 15 mm	07746-0040300
Chassoir	07749-0010000
Baloue d'extracteur de roulement de 15 mm	07746-0050400
Rallonge d'extracteur de roulement	07746-0050100
Bague d'extracteur de roulement de 20 mm	07746-0050600
Accessoire de 52 x 55 mm	07746-0010400
Guide de 20 mm	07746-0040500
Clé pour contre-écrou de 26x 30 mm	07716-0020203

DEPISTAGE DES PANNES**Direction dure**

- Écrou de réglage de direction trop serré
- Roulements de colonne de direction défectueux
- Roulements de colonne de direction endommagés
- Pression de gonflage des pneus insuffisante

La motocyclette tire d'un côté ou ne roule pas droit

- Fourche tordue
- Cadre tordu
- Fourche mal mise en place
- Axe de roue mal mis en place
- Bras oscillant tordu
- Roue mal mise en place

Dandinement ou vibration de roue avant

- Axe de roue (avant ou arrière) mal serré
- Roulements de roue desserrés
- Roulements ou écrou de colonne de direction desserrés
- Boulon de pivot de bras oscillant ou contre-écrous desserrés
- Roue et pneu mal équilibrés
- Roue tordue
- Ovalisation latérale de roue excessive
- Fourche tordue
- Bras oscillant tordu
- Cadre fissuré ou tordu
- Montures du moteur desserrées

ROUE AVANT

DEPOSE

Placer la motocyclette sur sa béquille centrale.

Décoller la roue avant du sol en disposant une cale ou une chandelle d'atelier sous le moteur.

GL 1200 D:

Débrancher le câble du compteur de vitesse du boîtier de pignon de compteur de vitesse.

GL1200A:

Déposer le détecteur de vitesse du boîtier de pignon de compteur de vitesse.

Déposer les ensembles d'étrier droit et gauche en retirant les boulons de montage de support d'étrier.

PRECAUTION

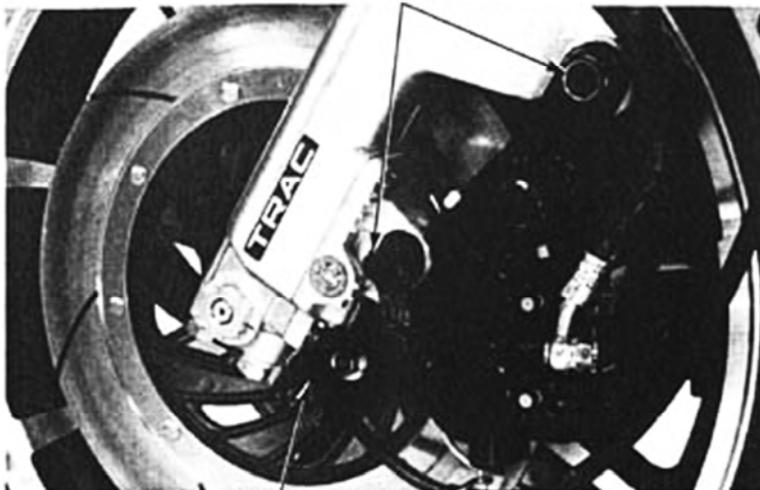
Supporter l'ensemble d'étrier de manière à ce qu'il ne pende pas de la durite de frein. Ne pas torsader la durite de frein.

Déposer les supports d'axe et la roue avant.

NOTE

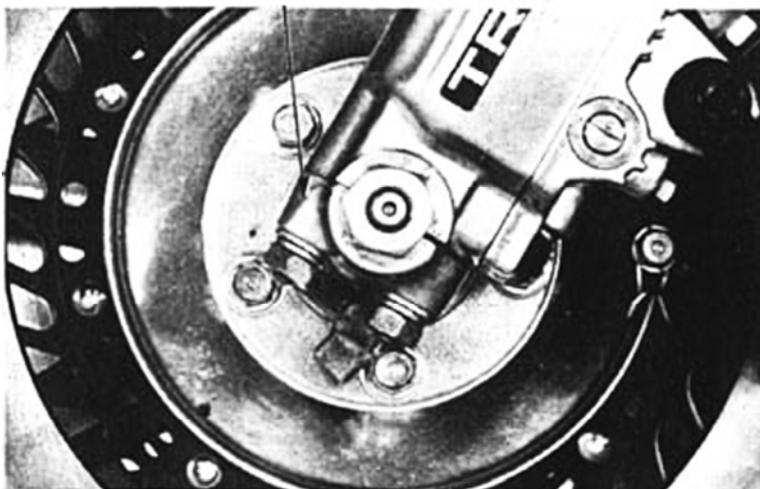
Ne pas actionner le levier ou la pédale de frein lorsque la roue a été déposée de la motocyclette car il sera alors difficile de reposer le disque de frein entre les plaquettes de frein.

BOULONS DE MONTAGE
DE SUPPORT D'ETRIER



CABLE DE COMPTEUR DE VITESSE

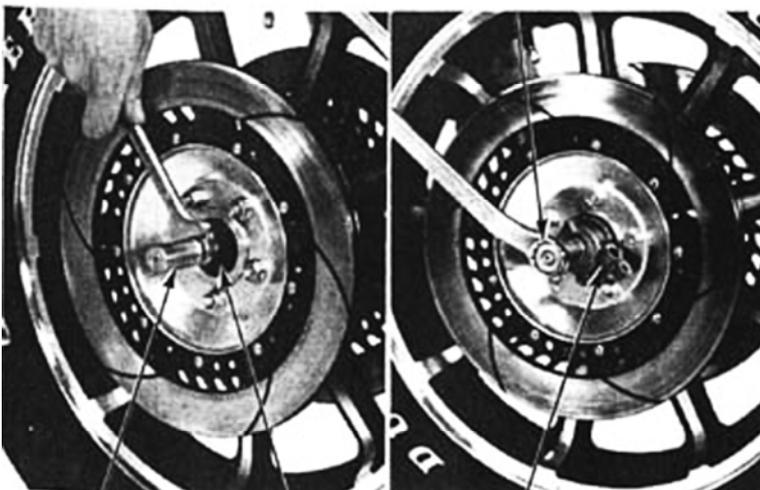
SUPPORT D'AXE



DEMONTAGE

Déposer l'écrou d'axe, le boîtier de pignon de compteur de vitesse, l'axe et la bague.

ECROU D'AXE



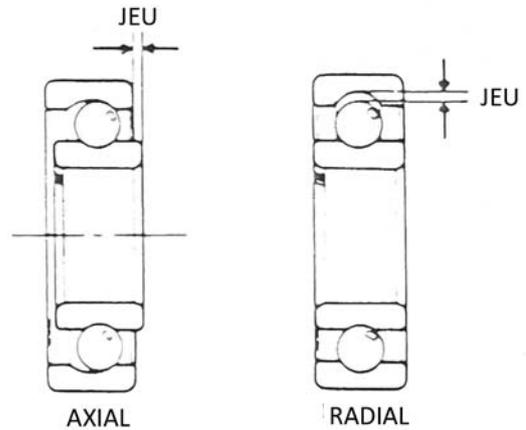
AXE

BAGUE D'AXE

BOITIER DE PIGNON
DE COMPTEUR DE VITESSE

VERIFICATION DE ROULEMENT DE ROUE

Vérifier le jeu des roulements de roue en plaçant la roue sur un banc d'équilibrage et en la faisant tourner à la main. Remplacer les roulements s'ils sont bruyants ou si leur jeu est excessif.



VERIFICATION DU VOILE DE JANTE DE ROUE

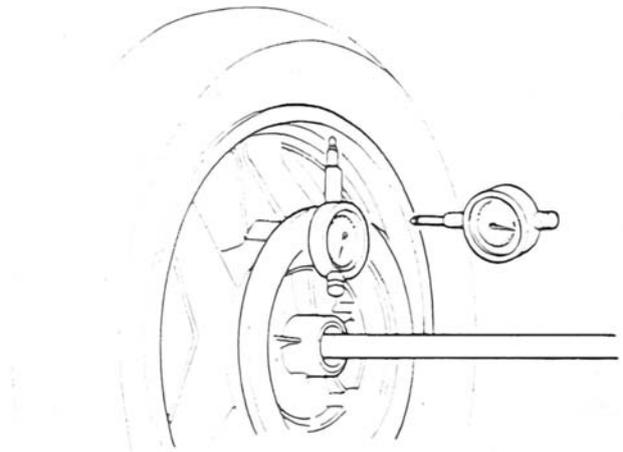
Placer la roue sur un banc d'équilibrage. La faire tourner lentement et évaluer le voile à l'aide d'un comparateur à cadran.

LIMITES DE SERVICE:

VOILE RADIAL: 2,0 mm

VOILE AXIAL: 2.0 mm

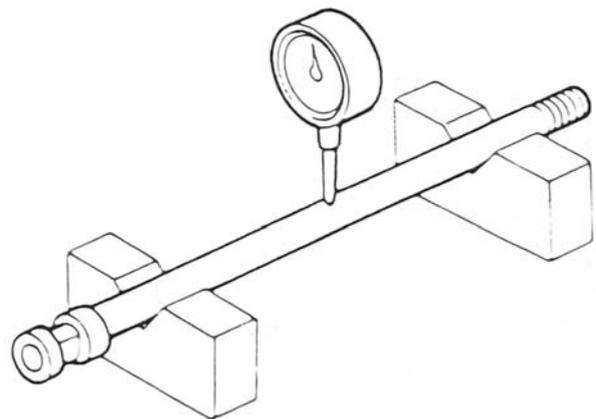
Remplacer la roue si les indications de voile dépassent les limites de service.



VERIFICATION DE L'AXE

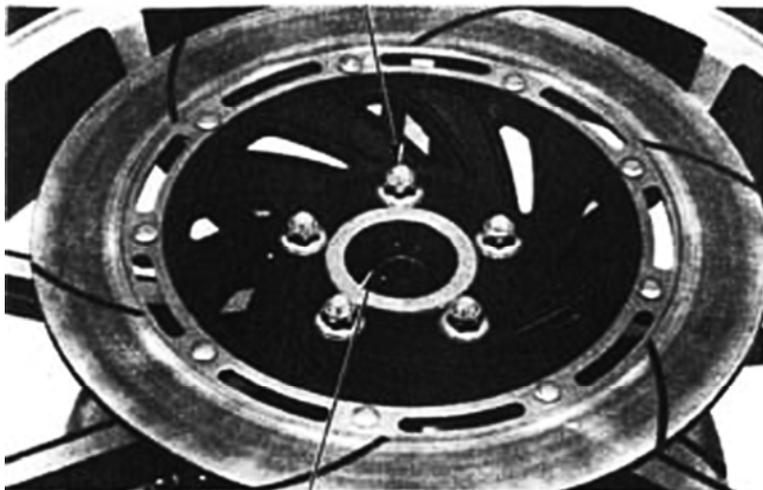
Poser l'axe sur des Vés et évaluer le cintrage éventuel. Le cintrage effectif est égal à la moitié de l'indication du comparateur à cadran.

LIMITE DE SERVICE: 0,2 mm



Déposer les boulons de disque, les disques et les cache-poussière.

BOULONS DE DISQUE



CACHE-POUSSIÈRE

Déposer le cache-poussière et l'anneau de retenue de pignon de compteur de vitesse.

CACHE-POUSSIÈRE



ANNEAU DE RETENUE

Déposer les roulements et l'entretoise du moyeu.

RALLONGE D'EXTRACTEUR
DE ROULEMENT

NOTE

Si les roulements sont déposés, les remplacer par des roulements neufs lors de la repose.

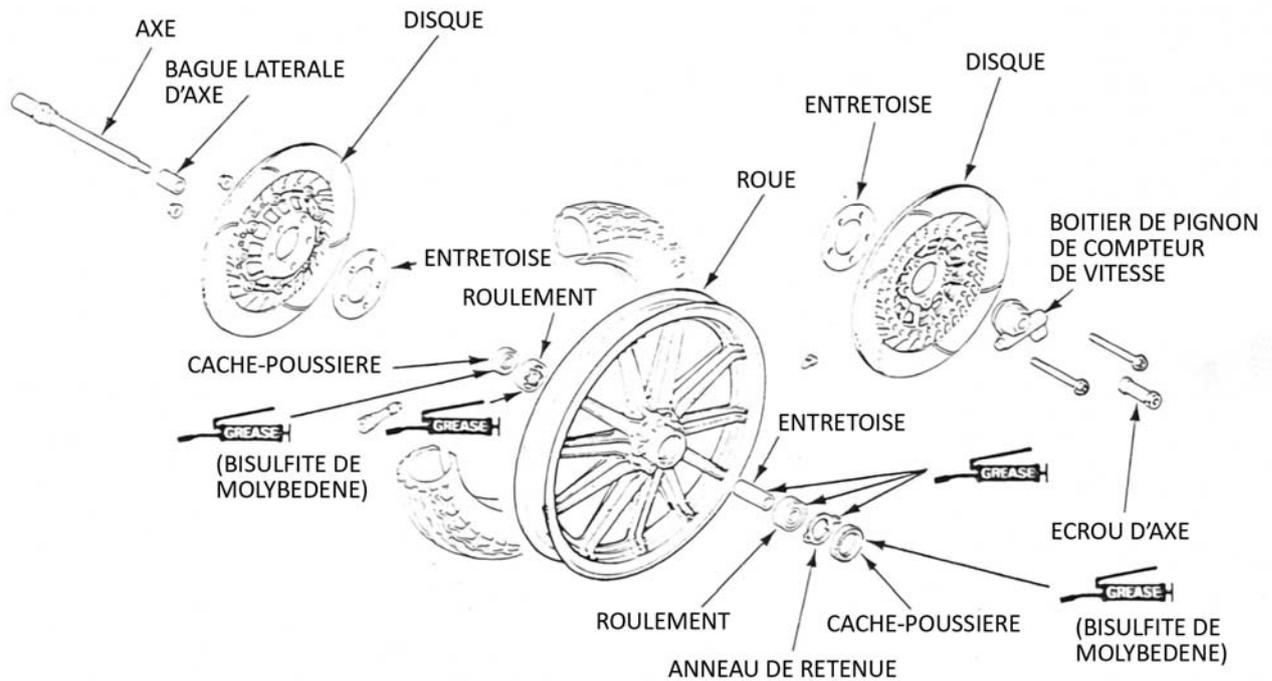


BAGUE D'EXTRACTEUR
DE ROULEMENT

REMONTAGE

ATTENTION

Ne pas graisser les disques de frein car la puissance de freinage sera réduite.

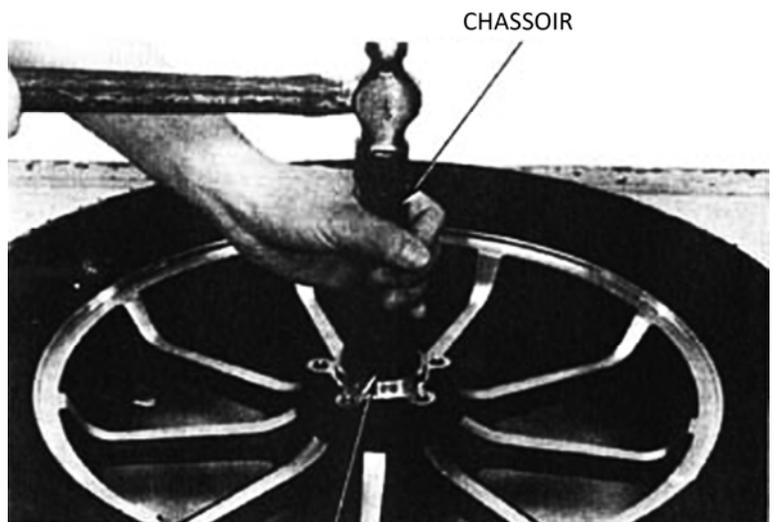


Bourrer de graisse toutes les cavités de roulement si des roulements neufs sont mis en place. Commencer par introduire le roulement droit et introduire l'entretoise en la poussant.

NOTE

Reposer les roulements avec les extrémités étanches dirigées vers l'extérieur. S'assurer de leur bonne mise en place.

Reposer l'entretoise, puis introduire le roulement gauche.



ACCESSOIRE ET GUIDE

Lubrifier l'anneau de retenue avec de la graisse.
Reposer l'anneau de retenue de pignon de compteur de vitesse dans le moyeu.

NOTE

Faire coïncider les languettes de l'anneau de retenue avec les gorges du moyeu.

Reposer le cache-poussière dans le moyeu.

Passer de la graisse au bisulfure de molybdène sur la lèvre du cache-poussière.
Mettre le cache-poussière ainsi que la bague en place dans le moyeu.

PRECAUTION

Éliminer toute graisse éventuellement présente autour de la paroi extérieure du cache-poussière.

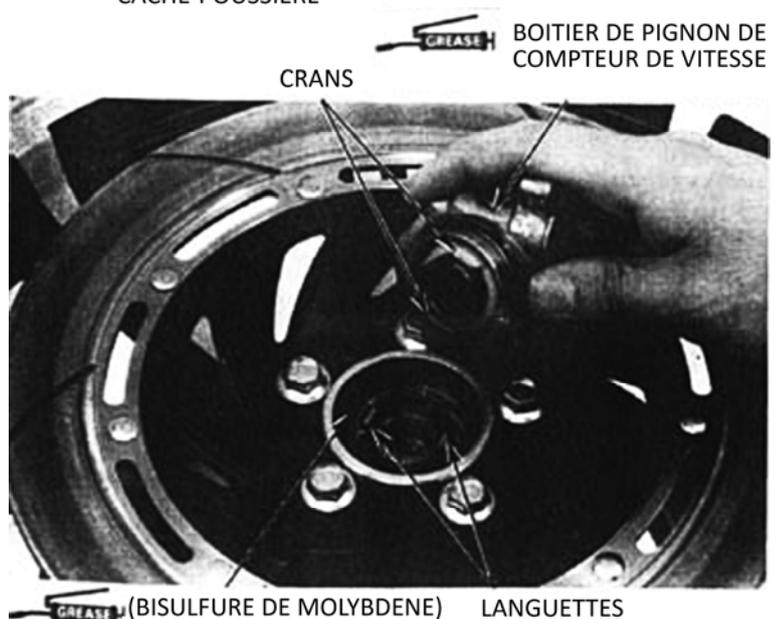
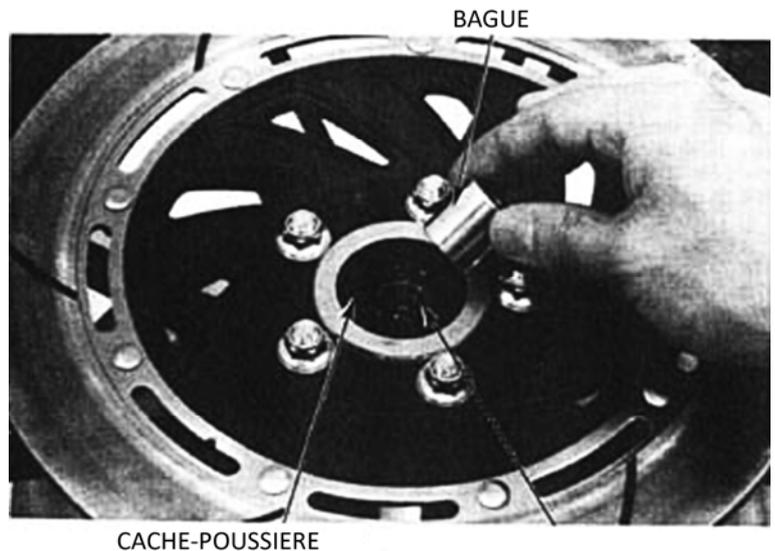
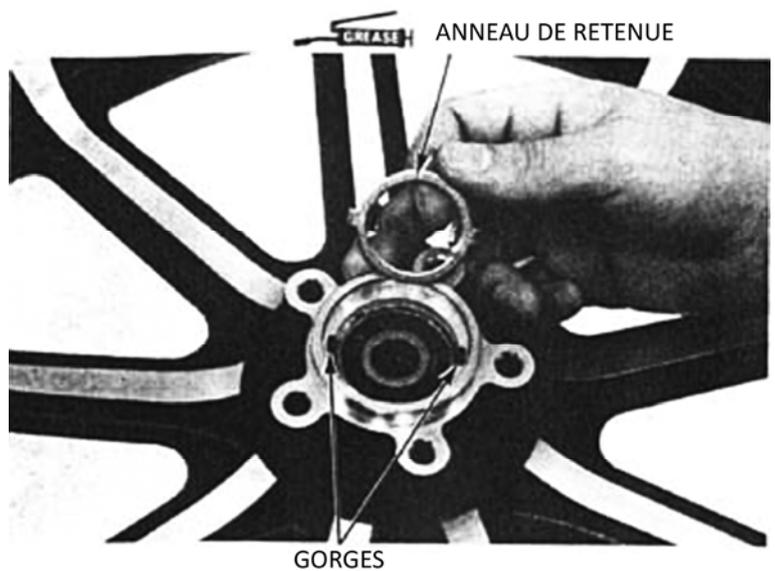
Reposer les disques, les boulons de disque et les écrous.

COUPLE DE SERRAGE: 27-33 N.m (2,7-3,3 kg-m)

Vérifier la lèvre du cache-poussière avec de la graisse au disulfure de molybdène.
Lubrifier le pignon de compteur de vitesse avec de la graisse. Mettre le boîtier de pignon de compteur de vitesse en place dans le moyeu de roue en faisant coïncider ses crans avec les languettes de l'anneau de retenue.

PRECAUTION

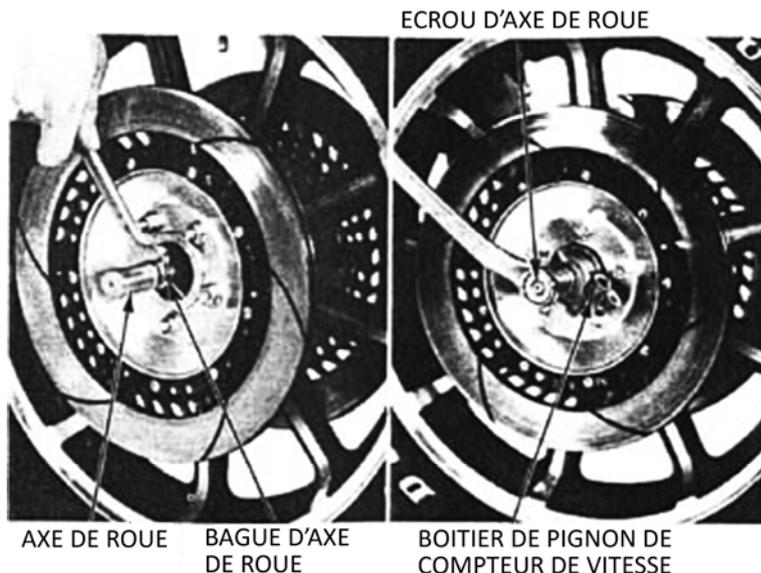
Éliminer toute graisse éventuellement présente autour de la paroi extérieure du joint d'étanchéité.



Reposer l'axe par le côté de la bague de l'axe.
Mettre l'écrou d'axe de roue en place et serrer l'écrou d'axe de roue.

COUPLE DE SERRAGE: 55-65 N.m (5,5-6,5 kg-m)

Nettoyer les disques de frein avec un produit de dégraissage de première qualité.



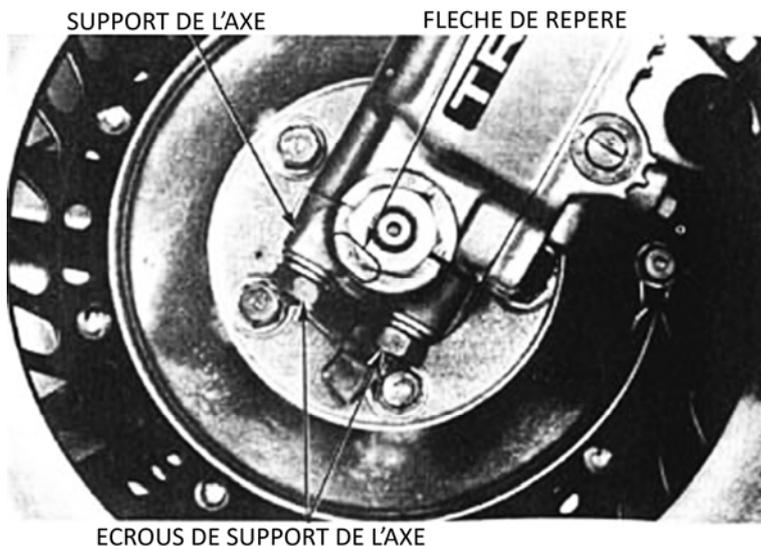
REPOSE

Mettre la roue avant en position entre les pattes de fourche et abaisser la fourche avant sur l'axe de roue. Mettre le boîtier de pignon de compteur de vitesse en position de manière à ce que la languette du boîtier de pignon se trouve contre l'arrière de la languette de l'anneau de retenue sur la patte de fourche gauche.



Mettre les supports de l'axe en place avec la flèche de repère dirigée vers l'avant.

Serrer légèrement les écrous de support de l'axe.



Reposer les ensembles d'étrier droit et gauche sur les pattes de fourche.
Serrer les boulons de montage de support d'étrier.

COUPLE DE SERRAGE:

Boulon supérieur: 30-40 N.m (3,0-4,0 kg-m)

Boulon inférieur: 20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)

Commencer par serrer les écrous antérieurs de support d'axe au couple de serrage spécifié, puis serrer les écrous postérieurs au même couple de serrage.

COUPLE DE SERRAGE: 20-30 N.m (1,8-2,5 kg-m)

Brancher le câble de compteur de vitesse ou le détecteur de vitesse sur le boîtier de pignon de compteur de vitesse.

Mesurer le jeu entre chaque surface de freinage du disque de frein droit et le support de l'étrier droit à l'aide d'un calibre d'épaisseur de 0,70 mm.
S'il est difficile d'introduire le calibre d'épaisseur, desserrer les écrous de support d'axe droit et déplacer la patte de fourche droite vers l'extérieur jusqu'à ce que le calibre d'épaisseur puisse passer.
Resserrer ensuite les écrous de support d'axe droit.

PRECAUTION

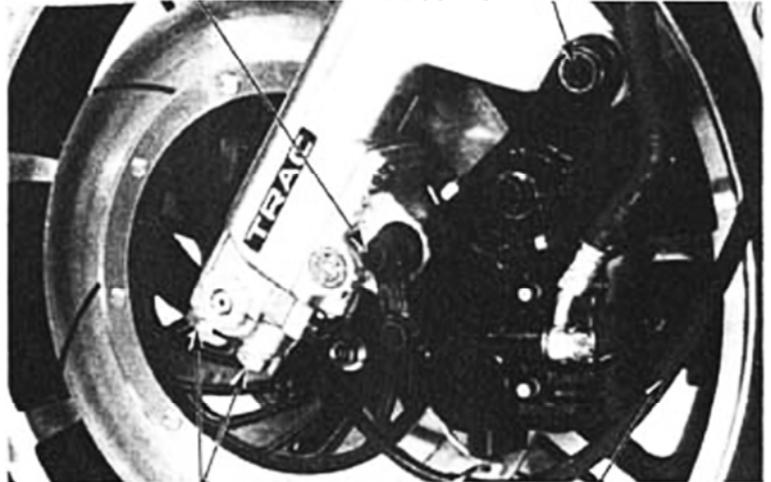
*Serrer le frein avant plusieurs fois et vérifier le jeu d'étrier de chaque côté après avoir remis la roue en place.
En effet, les disques subiraient des dégâts et la puissance de freinage serait réduite s'il n'y avait pas de jeu.*

ROUE ARRIERE

DEPOSE

Placer la machine sur sa béquille centrale.
Déposer les quatre boulons de montage de sac de selle gauche et les deux écrous.

BOULON DE MONTAGE INFERIEUR DE SUPPORT D'ETRIER BOULON DE MONTAGE SUPERIEUR DE SUPPORT D'ETRIER

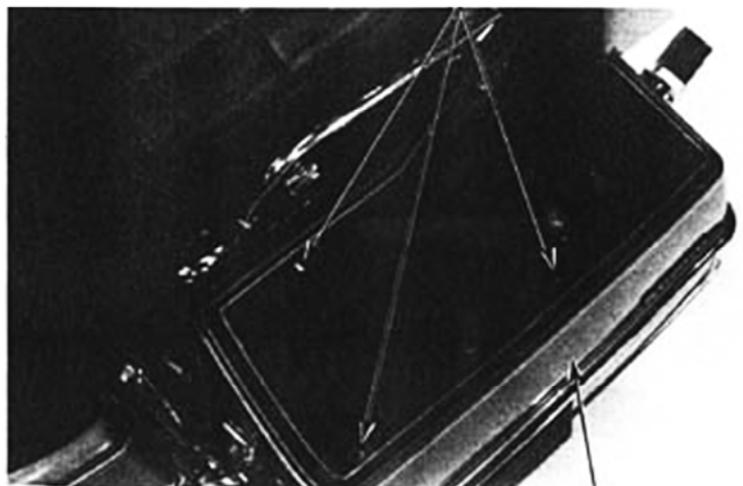


ECROUS DE SUPPORT D'AXE CABLE DE COMPTEUR DE VITESSE



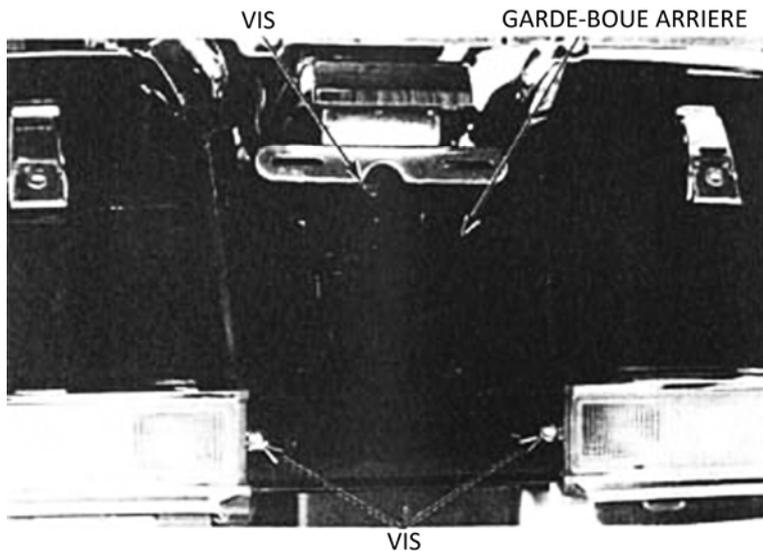
CALIBRE D'ÉPAISSEUR

BOULONS DE MONTAGE

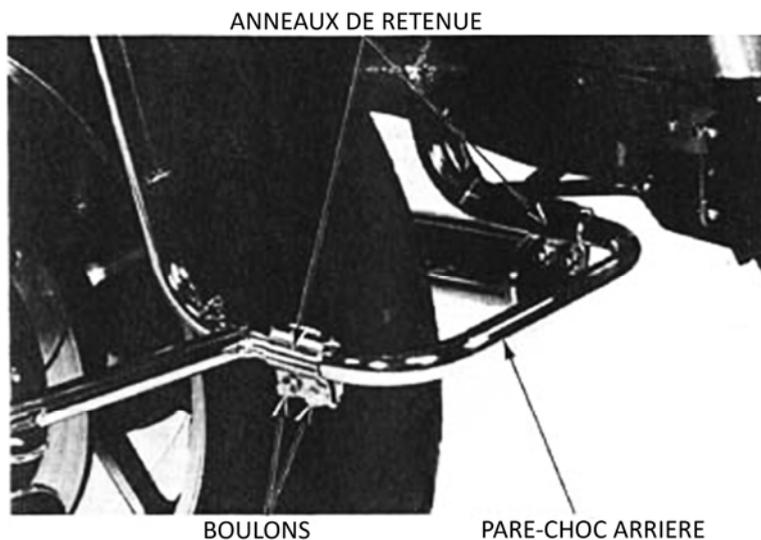


SAC DE SELLE

Déposer le catadioptré du garde-boue arrière.
Déposer les deux vis ainsi que la vis de fixation du
garde-boue arrière.
Déposer le sac de selle gauche ainsi que le garde-boue
arrière



Déposer le pare-choc arrière en retirant les quatre
boulons et les anneaux de retenue.



Déposer l'écrou d'axe arrière et le boulon de montage
inférieur de l'amortisseur droit.



Déposer le boulon de montage inférieur de l'amortisseur gauche.
Déposer le boulon de bridage de l'axe.

Décoller la roue arrière à l'aide d'un bloc suffisamment grand pour que l'axe dépasse le silencieux.

Déposer l'axe et déplacer l'ensemble d'étrier vers l'extérieur pour permettre la dépose de la roue arrière.
Déposer la roue arrière.

NOTE

Ne pas actionner la pédale de frein lorsque la roue ne se trouve pas sur la motocyclette car il serait difficile de reposer l'étrier de frein.

VERIFICATION

Vérifier la roue arrière de la manière décrite dans la section pour la roue avant.

- Vérification de l'axe de roue (Page 12-04).
- Vérification de roulement de roue (Page 12-04).
- Vérification de voile de jante de roue (Page 12-04).

DEMONTAGE

Déposer le disque de frein et le cache-poussière du moyeu de roue.

Déposer la flasque mené du moyeu de roue.

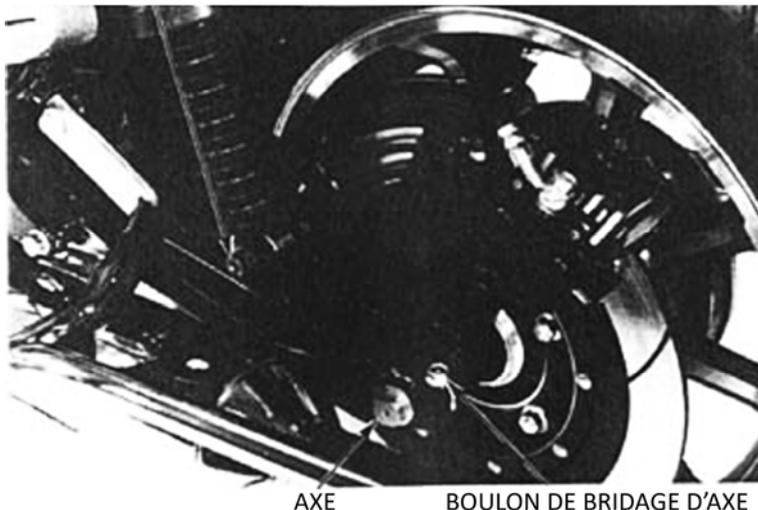
PRECAUTION

Faire attention à ne pas endommager le moyeu de roue.

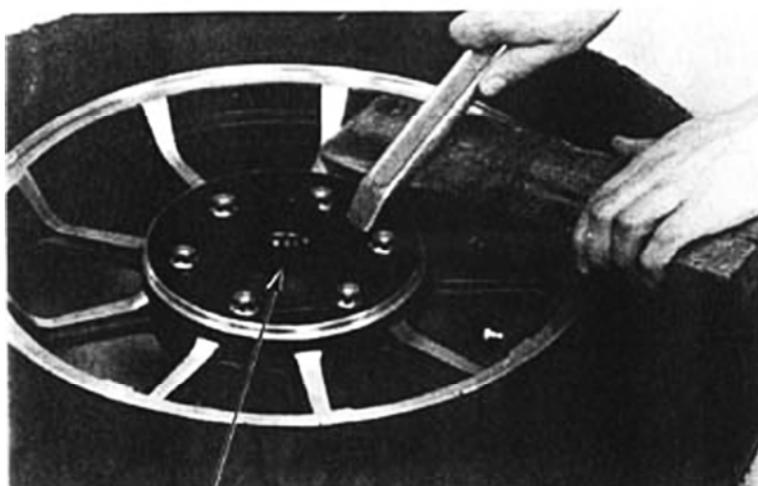
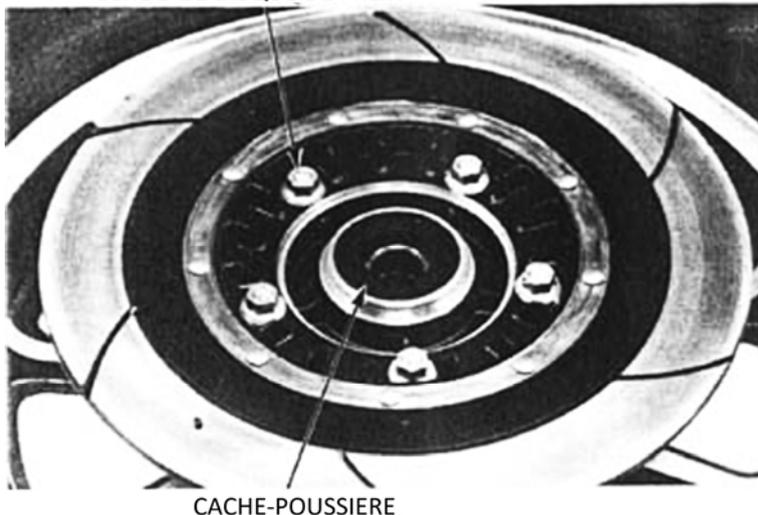
NOTE

Il n'est pas possible de déposer les goupilles et les écrous.

BOULON DE MONTAGE
INFÉRIEUR D'AMORTISSEUR



ECROU DE DISQUE DE FREIN

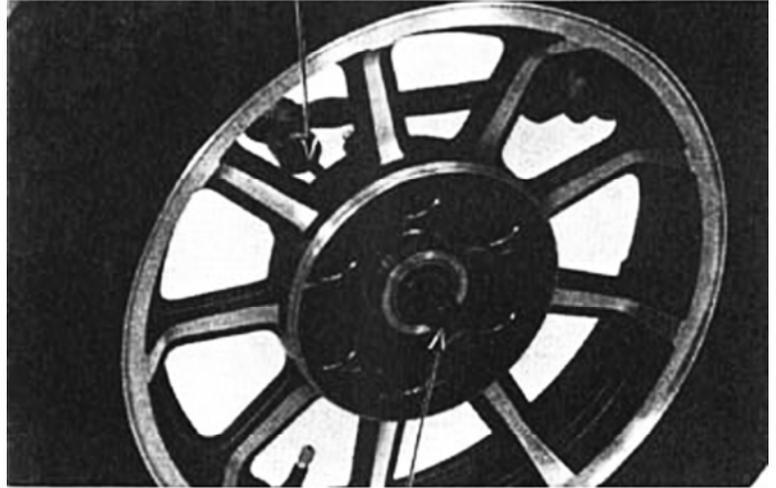


Déposer les roulements et l'entretoise du moyeu de roue arrière.

NOTE

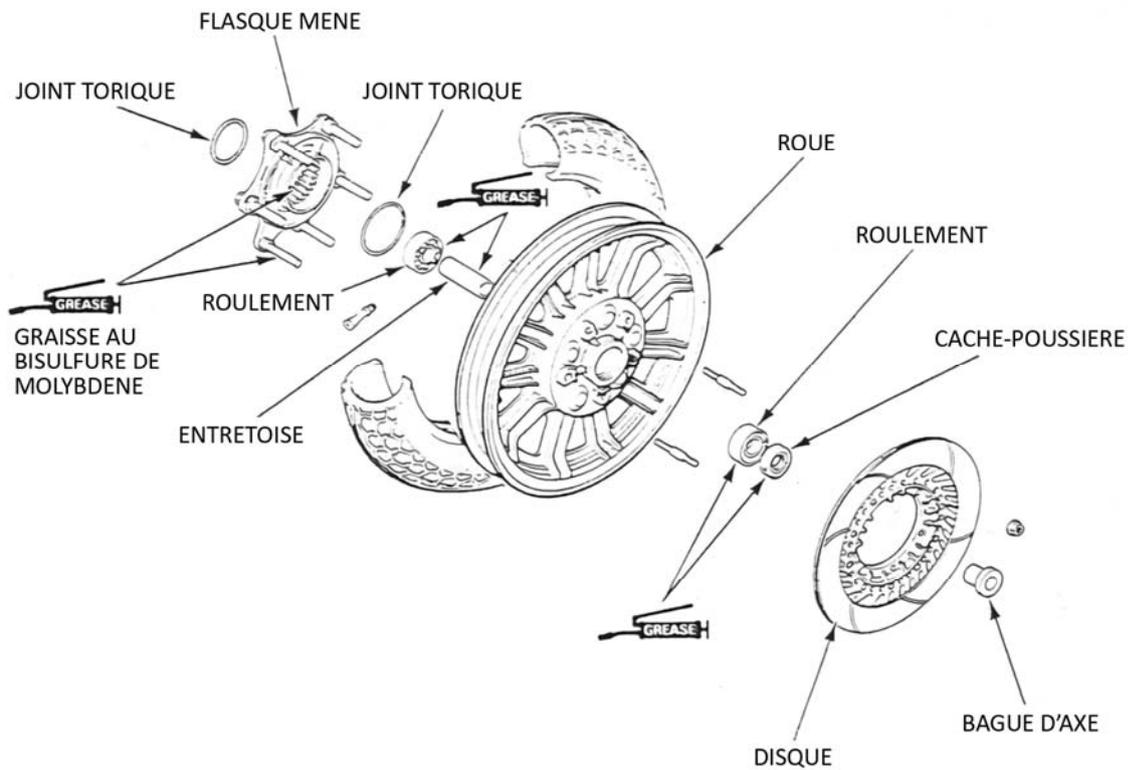
Si les roulements sont déposés, les remplacer par des roulements neufs lors du remontage.

RALLONGE D'EXTRACTEUR DE ROULEMENT



BAGUE D'EXTRACTEUR DE ROULEMENT

REMONTAGE

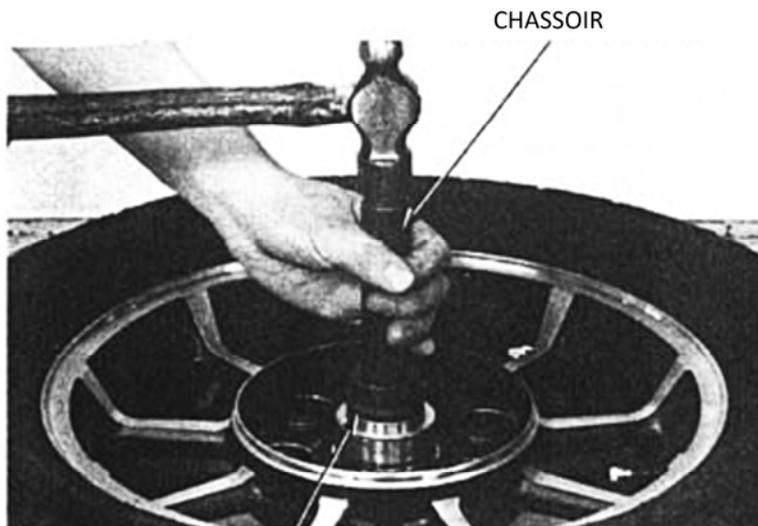


Bourrer de graisse les cavités des roulements neufs et enfoncer roulement gauche à l'aide d'un chassoir de roulement.

NOTE

Enfoncer les roulements perpendiculairement en tournant leurs plans fermés vers l'extérieur.
Veiller à ce qu'ils s'assoient parfaitement.

Reposer l'entretoise puis enfoncer le roulement droit.



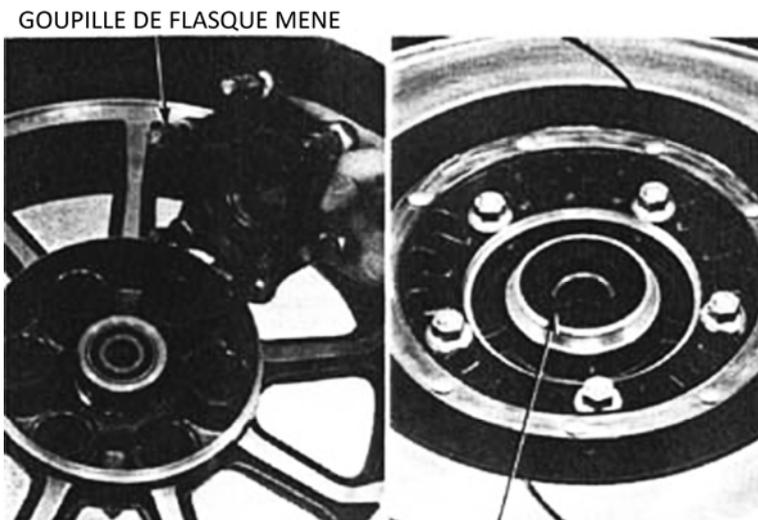
ACCESSOIRE ET GUIDE

Lubrifier la goupille de flasque mené avec de la graisse au bisulfure de molybdène.
Mettre le flasque mené en place sur le moyeu de roue.

Lubrifier la lèvre du cache-poussière avec de la graisse et repose le cache-poussière sur le moyeu de roue.

Mettre le disque de frein en place et serrer les boulons.

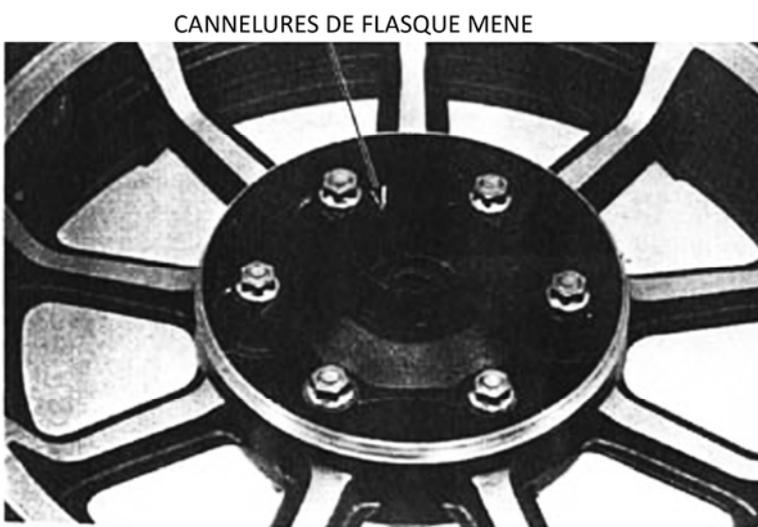
COUPLE DE SERRAGE: 27-33 N.m (2,7-34,3 kg-m)



CACHE-POUSSIÈRE

REPOSE DE LA ROUE ARRIERE

Passer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les cannelures du flasque mène.



CANNELURES DE FLASQUE MENE

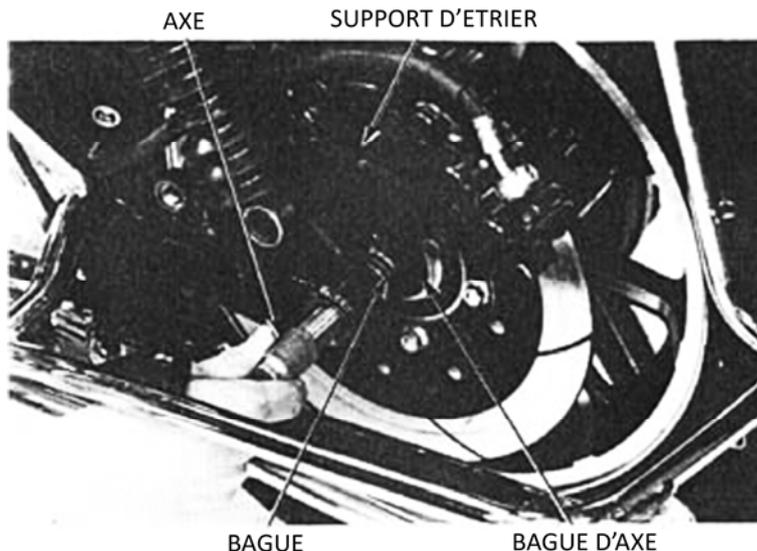
Reposer la bague de l'axe sur le cache-poussière.

Reposer la roue arrière sur le carter de pont, en faisant coïncider leurs cannelures.

Soulever la roue arrière de manière à ce que l'axe dépasse le silencieux.

Mettre le support d'étrier et la bague en position entre la bague de l'axe et le bras oscillant de la manière indiquée.

Passer l'axe de roue arrière à travers le bras oscillant, la rondelle, le support d'étrier, la bague et la roue arrière.



Reposer et serrer l'écrou d'axe de roue tout en immobilisant l'extrémité gauche de l'axe de roue.

COUPLE DE SERRAGE: 85-105 N.m (8,5-10,5 kg-m)

Reposer et serrer le boulon de montage inférieur de l'amortisseur droit.

COUPLE DE SERRAGE: 20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)



Reposer et serrer le boulon inférieur de l'amortisseur gauche.

COUPLE DE SERRAGE: 65-75 N.m (6,5-7,5 kg-m)

Serrer le boulon de bridage de l'axe.

COUPLE DE SERRAGE: 24-29 N.m (2,4-2,9 kg-m)

Reposer le pare-choc arrière, le garde-boue arrière, le sac de selle gauche et le catadioptré dans l'ordre inverse de la dépose.



EQUILIBRAGE DES ROUES

PRECAUTION

L'équilibre des roues affecte directement la stabilité, la maniabilité et la sécurité générale de la motocyclette. Toujours vérifier l'équilibre lorsque le pneu a été déposé de la jante.

NOTE

Pour un équilibre optimum, le repère d'équilibre de pneu (un point peint sur la paroi latérale) doit se trouver à côté de la queue de la valve.
Remonter le pneu si nécessaire.

Monter la roue, le pneu et l'ensemble de disque de frein sur un banc d'inspection. (Si un banc d'inspection n'est pas disponible, monter la roue sur son axe et immobiliser l'axe dans un étau).

Faire tourner la roue et la laisser s'arrêter.
Faire une marque sur la partie de la roue située en bas (partie la plus lourde) avec de la craie.
Faire de même deux ou trois fois pour vérifier la zone la plus lourde.
Si la roue est équilibrée elle ne s'arrêtera pas à la même position.

Pour équilibrer la roue, poser des masselottes de roue sur la partie la plus haute de la jante, du côté opposé aux marques faites à la craie.
Ajouter juste le poids nécessaire pour que la roue ne s'arrête plus à la même position lorsqu'on la fait tourner. Ne pas ajouter plus de 60 grammes.

REPERE D'EQUILIBRE DE PNEU



BANC D'INSPECTION

MASSELOTTE DE ROUE



GUIDON

DEPOSE

Débrancher les fils du contacteur de feu stop avant et déposer le maître-cylindre.

NOTE

Ne desserrer la durite de frein qu'en cas de nécessité absolue.

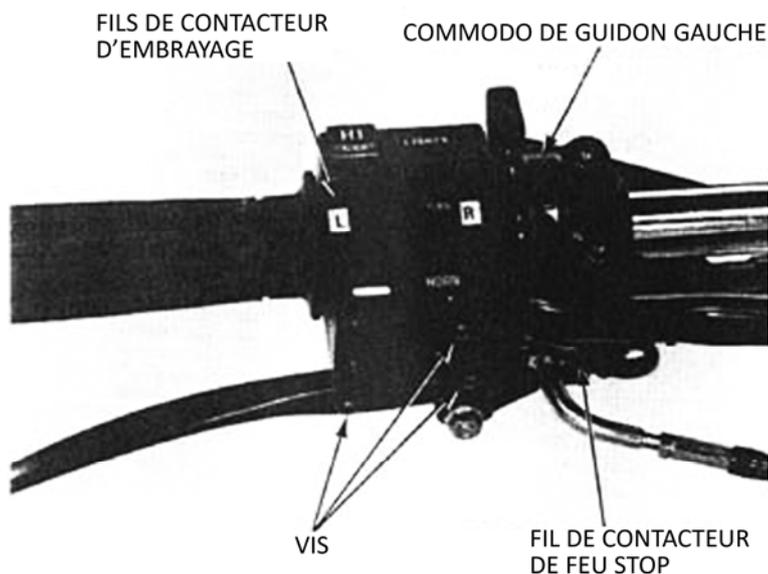
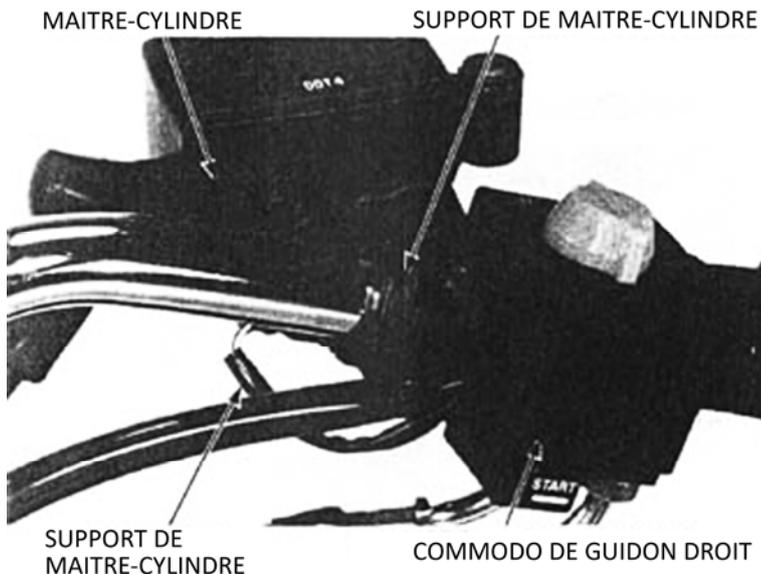
ATTENTION

- Ranger le maître-cylindre à plat après l'avoir déposé. Ne pas l'incliner ni le disposer à l'envers pour éviter que de l'air n'entre dans la durite de frein.
- Ne pas laisser le maître-cylindre pendre au bout de la durite de frein.

Déposer les vis de fixation de commodo de guidon caliche.

Déposer le support du maître-cylindre d'embrayage. Débrancher le câble de starter du levier de starter. Débrancher les fils de contacteur d'embrayage. Déposer le commodo de guidon gauche en retirant les trois vis.

Déposer le cache de support de guidon.
Déposer le collier de fil du guidon.



Déposer le support du guidon en retirant les quatre boulons à six pans.
Faire glisser la poignée des gaz du guidon.

REPOSE

Enduire de colle Honda Bond A, ou d'une colle équivalente, la surface interne des poignées et nettoyer la surface du guidon gauche et le tuyau des gaz.
Attendre 3 à 5 minutes pour remettre les poignées en place. Faire tourner les poignées pour que l'adhésif se répartisse bien uniformément.

NOTE

Laisser la colle sécher pendant une heure avant d'utiliser la machine.

Lors de la repose d'un guidon neuf, passer de la graisse sur l'extrémité du guidon droit et faire glisser la poignée des gaz. S'assurer que les câbles des gaz ne sont pas torsadés.

Mettre le guidon en position sur les supports inférieurs avec les fixations alignées avec les supports et les repères poinçonnés alignés avec le dessus des supports.
Mettre les supports supérieurs de guidon en position sur le guidon avec les repères poinçonnés sur les supports vers l'avant. Passer de l'huile sur les filetages des boulons à six pans. Poser les quatre boulons à six pans sans les serrer.

Serrer les boulons avant au couple de serrage spécifié en premier, puis serrer les boulons arrière au même couple de serrage.

COUPLE DE SERRAGE: 23-26 N.m (2,3-2,6 kg-m)

Reposer le cache de support de guidon.

Mettre le maître-cylindre en position sur le guidon.

Poser le support à l'aide de deux boulons, sans les serrer, avec le repère "UP" dirigé vers le haut.

Faire coïncider la languette du support avec le repère poinçonné du guidon.

Serrer tout d'abord le boulon supérieur, puis serrer le boulon inférieur.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

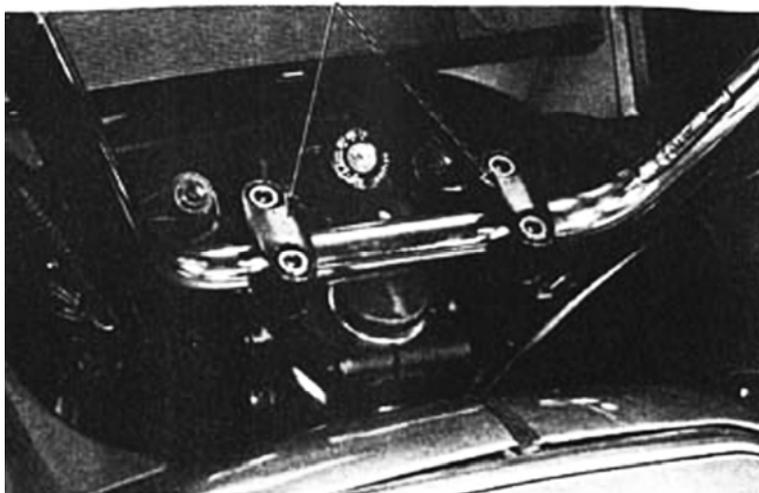
Reposer la goupille sur la moitié inférieure de

l'ensemble de commodo dans l'orifice du guidon.

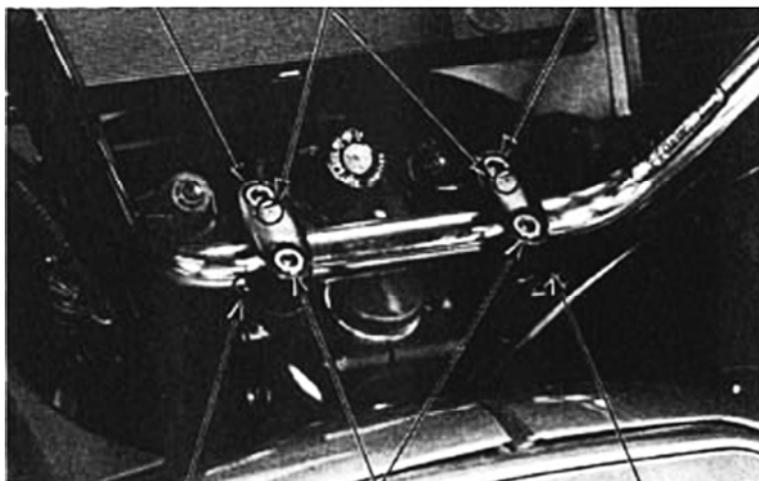
Serrer tout d'abord les vis avant, puis serrer les vis arrière au même couple de serrage.

Brancher les fils de contacteur de feu stop.

SUPPORTS DE GUIDON

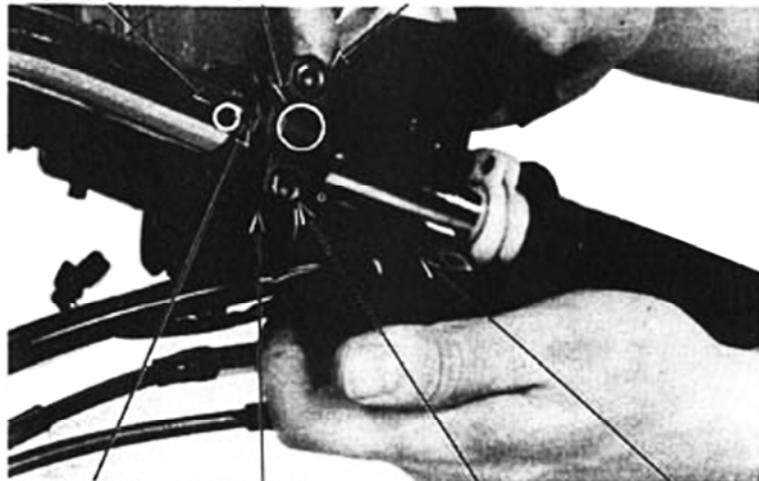


BOULON AVANT REPERES POINÇONNES BOULON AVANT



REPERE POINÇONNE BOULONS ARRIERE REPERE POINÇONNE

REPERE POINÇONNE REPERE "UP" BOULON SUPERIEUR



LANGUETTE SUPPORT DE MAITRE-CYLINDRE BOULON INFERIEUR GOUPILLE

Appliquer un mastic de contact sur la poignée du guidon gauche et la glisser en place.
Appliquer de la graisse sur les surfaces de glissement du levier de starter.
Introduire l'extrémité du câble de starter dans l'orifice du levier de starter.

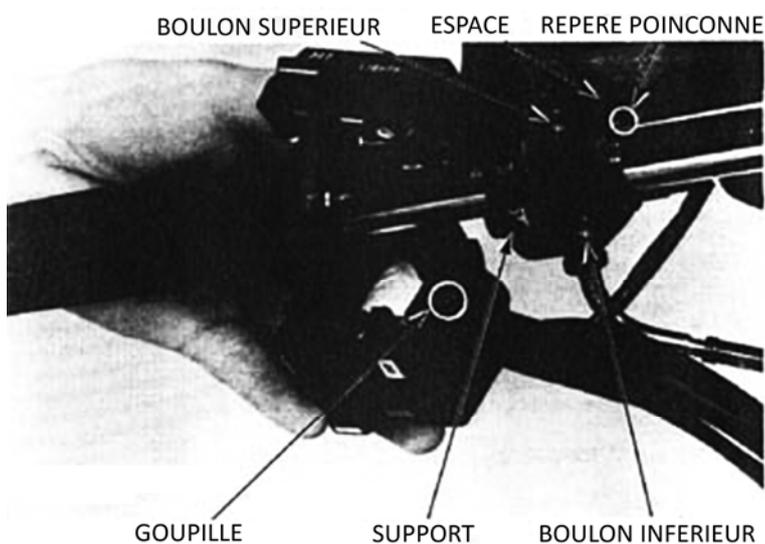
Reposer le maître-cylindre d'embrayage et les boulons sans les serrer.



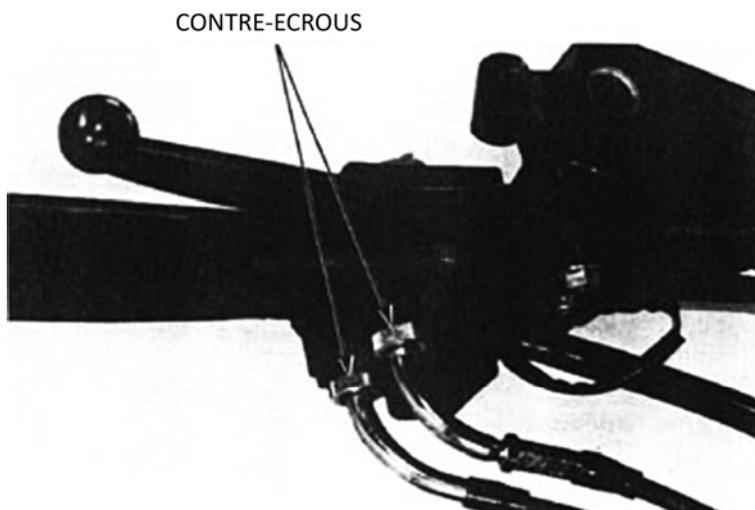
Faire coïncider l'espace entre le support et le maître-cylindre avec le repère poinçonné sur le guidon.
Serrer tout d'abord le boulon supérieur, puis serrer le boulon inférieur.

Introduire la goupille de la moitié inférieure de l'ensemble de commodo dans l'orifice du guidon.
Serrer tout d'abord les vis avant, puis serrer la vis arrière.

Brancher les fils de contacteur d'embrayage.



Serrer les contre-écrous de câble des gaz.



COLONNE DE DIRECTION

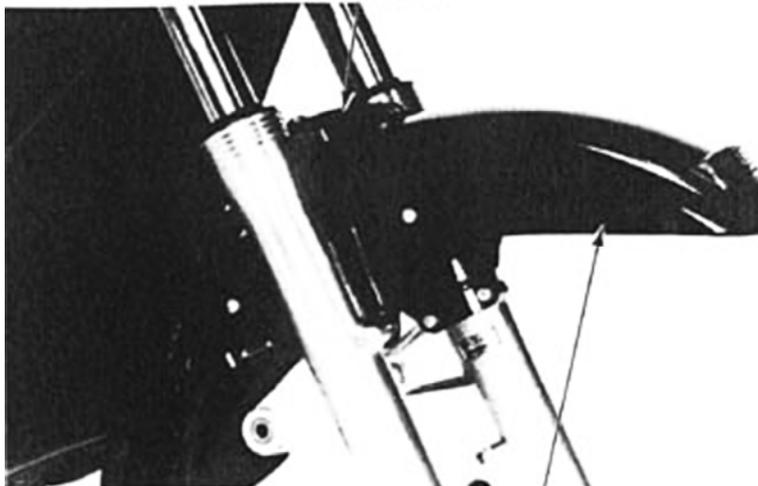
DÉPOSE

Déposer la roue avant (Page 12-03).
Déposer le guidon du Te de fourche supérieur.
Déposer le garde-boue avant ainsi que l'armature de fourche.

Déposer la visière du tableau de bord en retirant les haut-parleurs (GL 1200A) ou les vis de fixation.

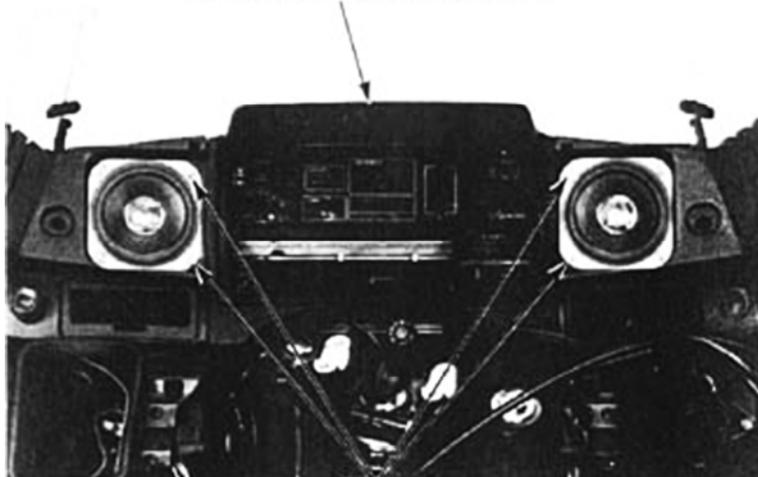
Déposer le cache inférieur de la colonne en retirant les deux vis et boulons.

ARMATURE DE FOURCHE



GARDE-BOUE AVANT

VISIÈRE DE TABLEAU DE BORD



VIS

CACHE INFÉRIEUR DE COLONNE

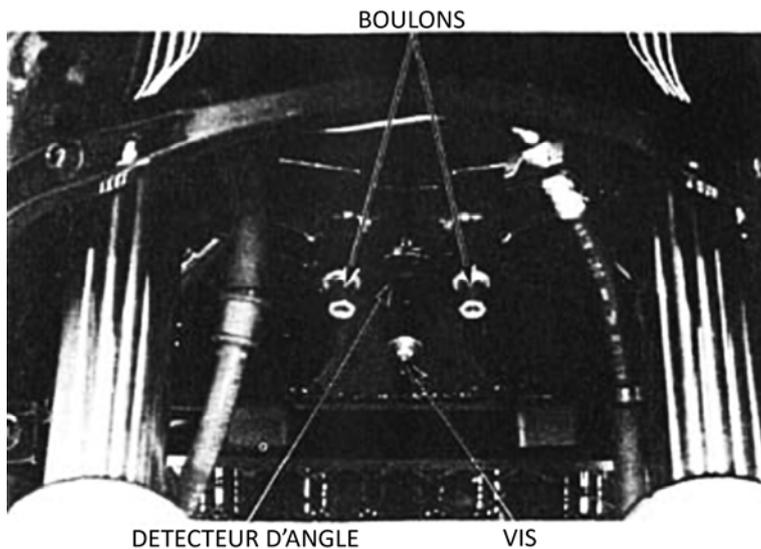


VIS

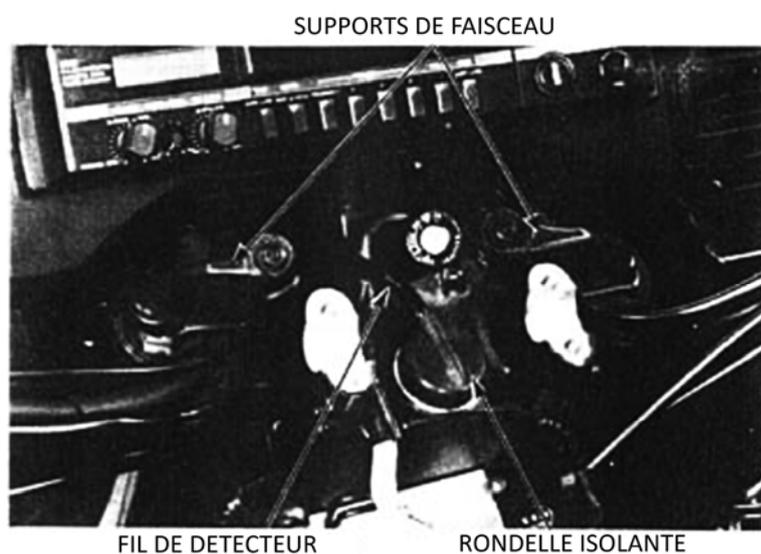
BOULONS



Déposer la vis et les deux boulons et retirer le détecteur d'angle.
Débrancher les coupleurs et retirer le détecteur du fil.



Déposer le fil de détecteur d'angle et la rondelle isolante de l'écrou de la colonne.
Déposer les supports de faisceau du Té de fourche supérieur.

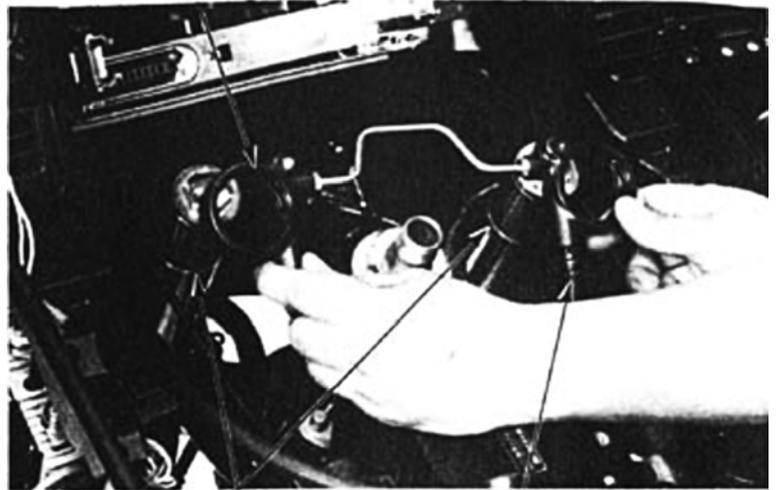


Déposer les deux vis de réglage d'égaliseur d'air.
Desserrer les boulons de bridage supérieur de fourche et le boulon de Té de fourche supérieur.
Déposer l'écrou de la colonne et la rondelle.
Déposer le Té de fourche supérieur.



Débrancher le flexible à air de l'égaliseur d'air (GL1200A).
Déposer l'égaliseur d'air et les bagues de butée des tubes de fourche.

EGALISEUR D'AIR



BAGUES DE BUTEE

FLEXIBLE A AIR (GL 1200A)

Desserrer les boulons de bridage de fourche inférieur et déposer la fourche avant.



Redresser la languette de la rondelle-frein et déposer contre-écrou.

CONTRE-ECROU

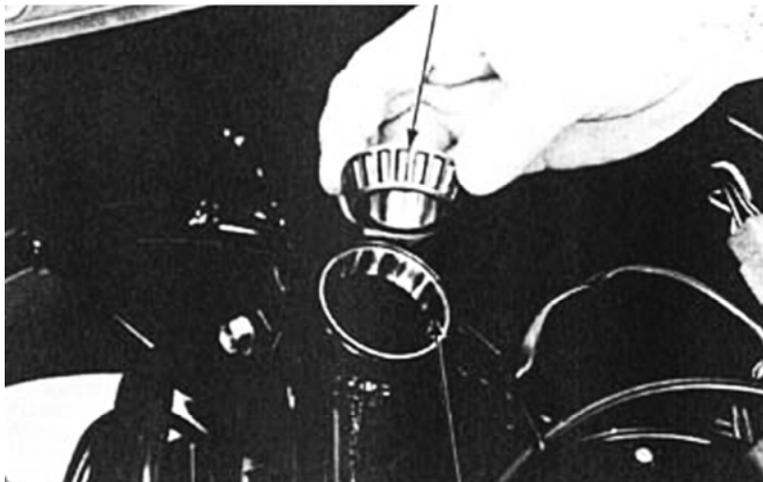


LANGUETTES

Maintenir la colonne de direction pour éviter qu'elle ne tombe.

Déposer l'écrou de réglage de direction et la colonne de direction.

ROULEMENT

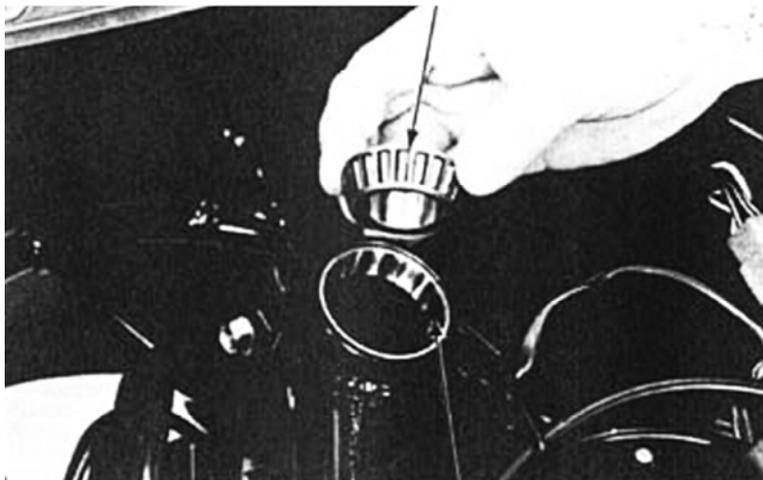


CAGE

VERIFICATION DE ROULEMENT

Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des roulements inférieur et supérieur et des cages de roulement et remplacer les si besoin est.

ROULEMENT



CAGE

REPLACEMENT DE ROULEMENT INFERIEUR

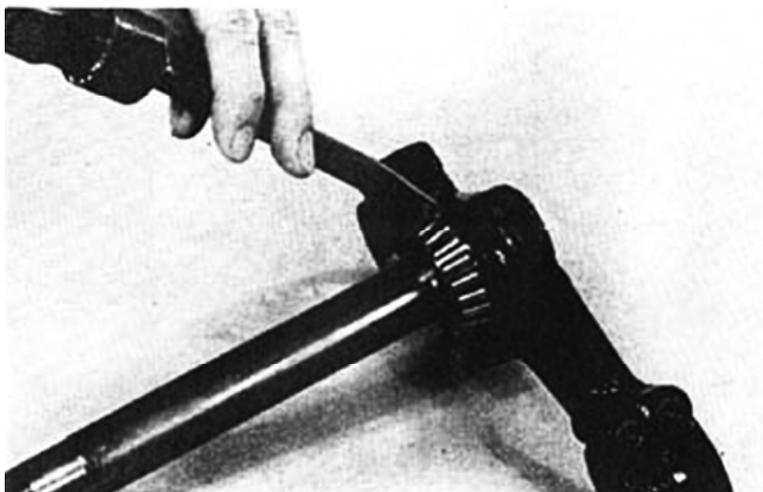
NOTE

Toujours remplacer le roulement et la case ensemble.

Déposer le roulement inférieur à l'aide d'un marteau et d'un chasoir.

NOTE

- Mettre l'écrou de réglage en place sur l'extrémité supérieure de la colonne de direction afin de ne pas risquer d'endommager le filetage.
- Le roulement et le cache-poussière seront endommagés durant la dépose et devront être remplacés.



Mettre un cache-poussière neuf en place et enfoncer un roulement neuf en place.

NOTE

Si le cache-poussière et le roulement ont été démontés, ils doivent être remplacés.

REEMPLACEMENT DE CAGE DE ROULEMENT

Vérifier le degré d'usure ainsi que l'état général des cages de roulement supérieure et inférieure et les remplacer le cas échéant.

Chasser la cage supérieure puis la cage inférieure.

NOTE

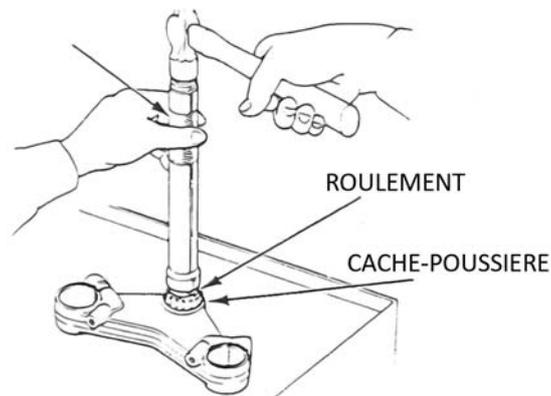
Toujours extraire la cage supérieure avant d'extraire la cage inférieure.

Mettre la nouvelle cage de roulement inférieure en place.

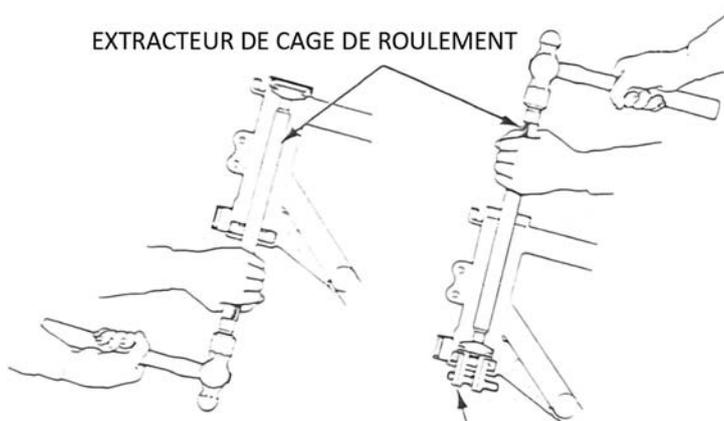
NOTE

- Le diamètre intérieur de la cage de roulement inférieure est plus fort que celui de la cage supérieure. Toujours mettre les cages de roulement en place à leurs implantations prévues.
- Introduire les cages perpendiculairement jusqu'à ce qu'elles soient bien en place.

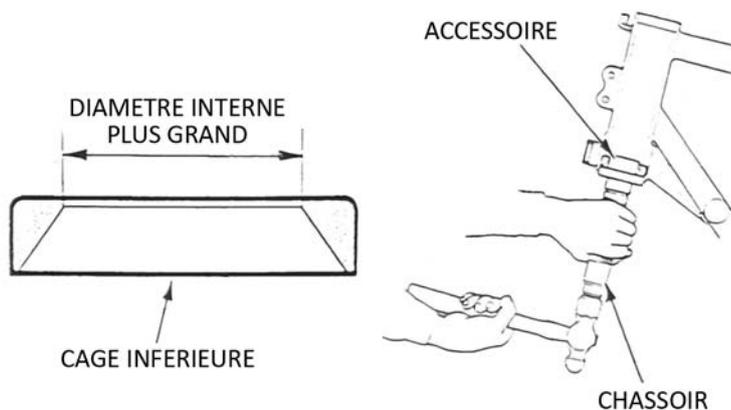
CHASSOIR DE COLONNE DE DIRECTION



EXTRACTEUR DE CAGE DE ROULEMENT



EXTRACTEUR DE CAGE DE ROULEMENT

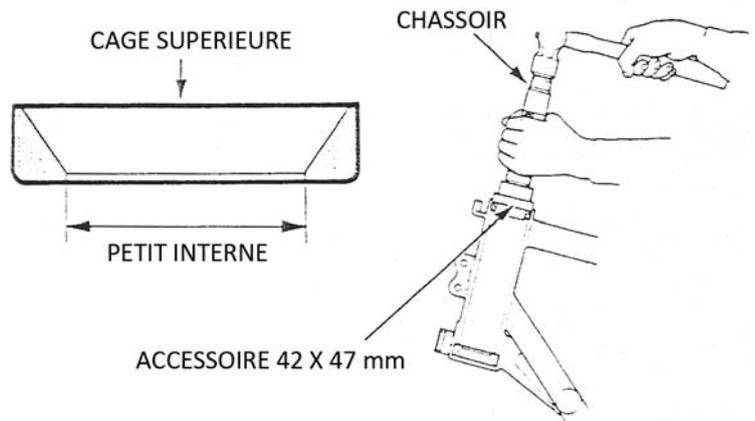


Poser tout d'abord une nouvelle cage supérieure à l'aide de l'accessoire 07946-3710701 ou 07946-3710700.

Utiliser ensuite l'accessoire 07746-0010300 ou une ancienne cage pour reposer la cage supérieure jusqu'à ce qu'elle soit bien en position.

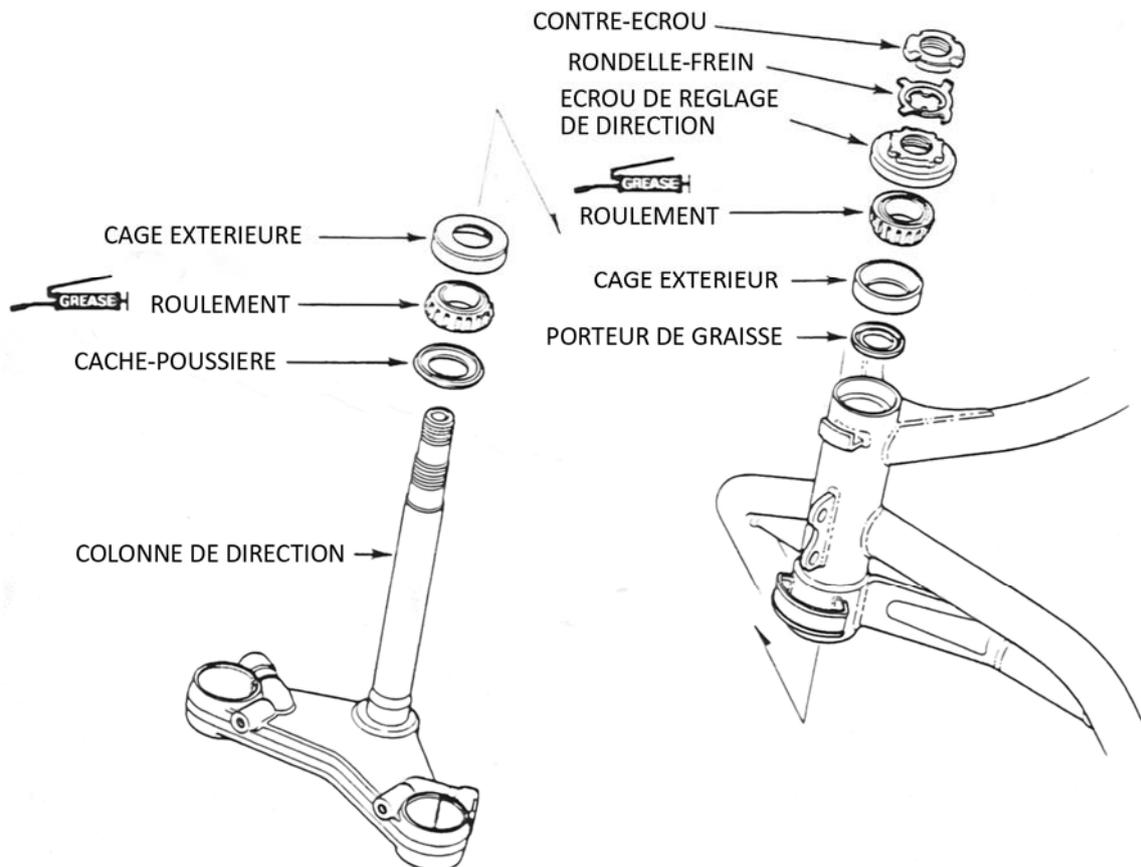
NOTE

Introduire les cages perpendiculairement jusqu'à ce qu'elles soient bien en place.



REPOSE

Bourrer toutes les cavités de roulement avec de la graisse.



Introduire la colonne de direction dans la tête de direction.
Reposer le porteur de graisse et le roulement sur le tube de la colonne.

Reposer l'écrou de réglage de direction.

Serrer l'écrou de réglage de direction au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 14-16 N.m (1,4-1,6 kg-m)

Faire tourner la direction cinq fois, de butée à butée, afin d'asseoir les roulements. Procéder deux fois aux opérations de serrage du roulement et de rotation de la direction.

NOTE

Après chaque séquence de serrage et de tournage, il doit être possible de faire légèrement tourner l'écrou avant d'atteindre le couple de serrage spécifié.

ATTENTION

Si l'écrou de réglage de roulement est trop relâché, il y aura des oscillations dans le guidon. S'il est trop serré, il sera difficile de prendre un virage serré et le freinage sera accompagné de bruit.

Poser une nouvelle rondelle-frein d'écrou de réglage de roulement en faisant coïncider les languettes avec les gorges de l'écrou.

NOTE

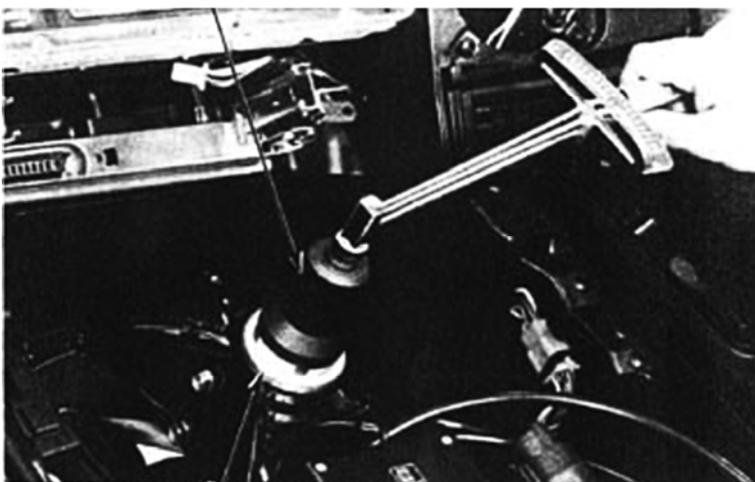
Toujours remplacer une rondelle-frein usée par une nouvelle.

ECROU DE REGLAGE DE DIRECTION



ROULEMENT

DOUILLE DE COLONNE DE DIRECTION



ECROU DE REGLAGE DE DIRECTION

RONDELLE-FREIN

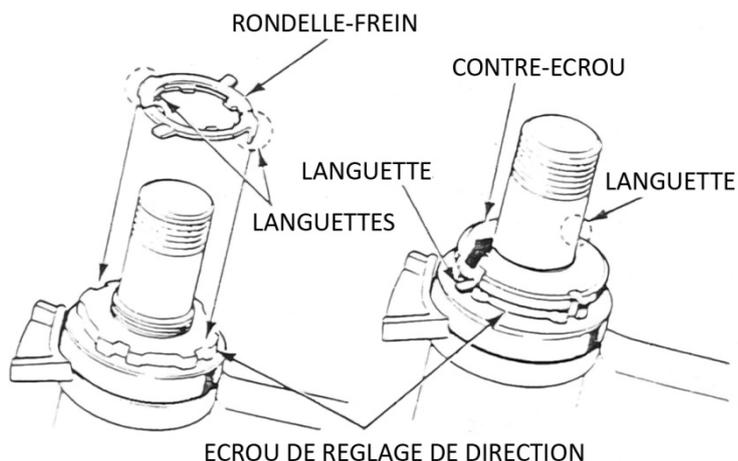


Maintenir l'écrou de réglage et serrer le contre-écrou à la main afin de faire coïncider ses gorges avec les languettes de la rondelle-frein.

NOTE

S'il n'est pas facile de faire coïncider les gorges du contre-écrou avec les languettes de la rondelle-frein, déposer l'écrou, retourner et le reposer.

Recourber les deux autres languettes de rondelle-frein dans les gorges du contre-écrou.



Mettre les pattes de fourche avant en place.

Immobiliser provisoirement les pattes de fourche en serrant les boulons de bridage de fourche inférieur. Brancher le tube à air à l'égaliseur d'air.

Appliquer de la graisse sur les joints toriques dans l'égaliseur

Reposer les anneaux de butée et le tube d'égaliseur d'air sur les tubes de fourche.

Serrer l'écrou de colonne de direction.

COUPLE DE SERRAGE: 80-120 N.m (8,0-12,0 kg-m)

Desserrer ensuite les boulons de bridage de fourche inférieur et placer le tube de fourche dans le Té de fourche jusqu'à ce que l'anneau de butée soit bien en place.

Serrer les boulons du Té de fourche supérieur.

COUPLE DE SERRAGE: 9-13 N.m (0,9-1,3 kg-m)

Passer de l'huile moteur sur les filetages des boulons de bridage de fourche inférieur. Serrer le boulon de bridage de fourche inférieur.

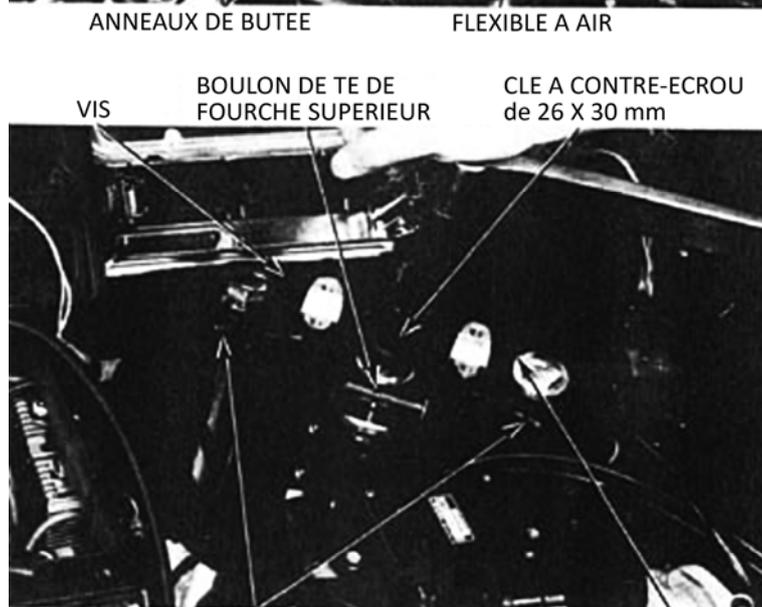
COUPLE DE SERRAGE: 18-25 N.m (1,8-2,5 kg-m)

Serrer le boulon de Té de fourche supérieur.

COUPLE DE SERRAGE: 18-25 N.m (1,8-2,5 kg-m)

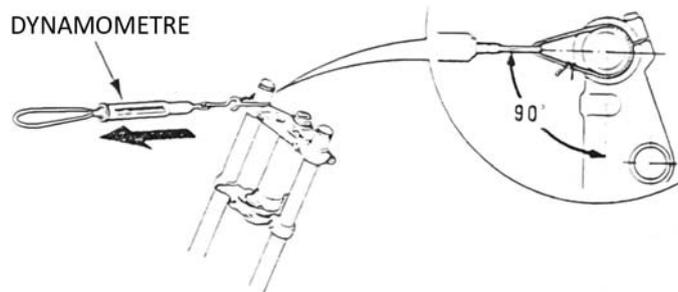
Serrer les vis de fixation de l'égaliseur d'air et le raccord du flexible à air.

Reposer les pièces déposées dans l'ordre inverse de la dépose.



Reposer la roue avant (Page 12-08).
placer un support sous le moteur et décoller la roue
ayant du sol.

Mettre la colonne de direction en position droite.
Accrocher un dynamomètre au tube de fourche et
mesurer la précharge du roulement de tête de
direction.



NOTE

S'assurer qu'aucun câble ou faisceau de fil n'interfère.

Le tarage doit être compris entre 2,0 et 2,5 kg pour les
rotations à droite et à gauche.

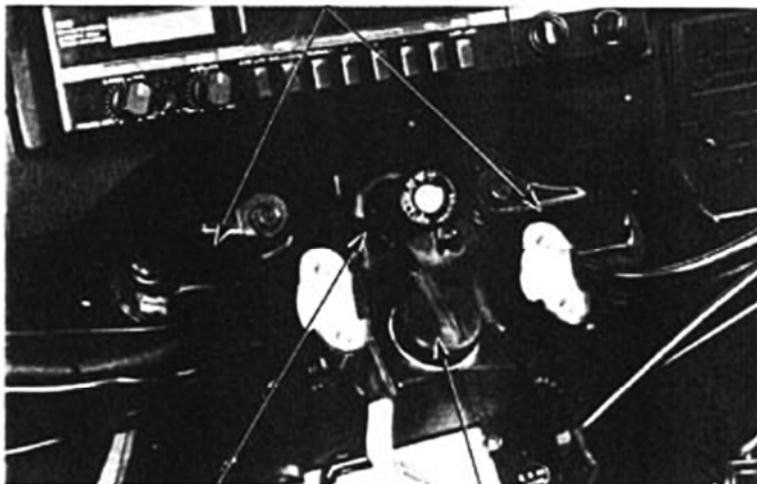
Si les lectures ne correspondent pas aux limites,
reposer la roue avant sur le sol et régler l'écrou de
réglage de roulement.

Reposer le fil du support du faisceau de fils sur le Te de
fourche supérieur.

Reposer le détecteur d'angle et la rondelle isolante
dans le tuyau de colonne de direction.

Brancher le détecteur d'angle au fil de détecteur au
niveau inférieur de la colonne de direction.

SUPPORTS DE FAISCEAU



FIL DE DETECTEUR

RONDELLE ISOLANTE

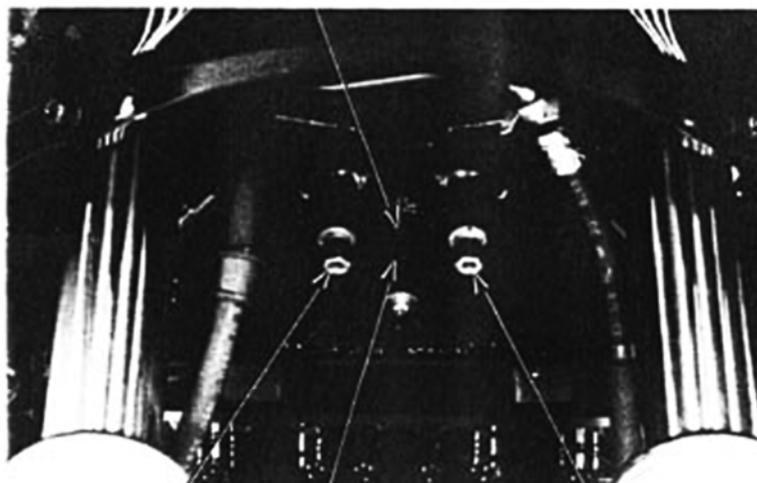
Déposer le détecteur d'angle sur la colonne de
direction.

Reposer le cache du détecteur et les deux boulons.
Reposer la plaque du détecteur.

Reposer le cache inférieur de la colonne.

Reposer le guidon (Page 12-17).

DETECTEUR D'ANGLE



BOULON

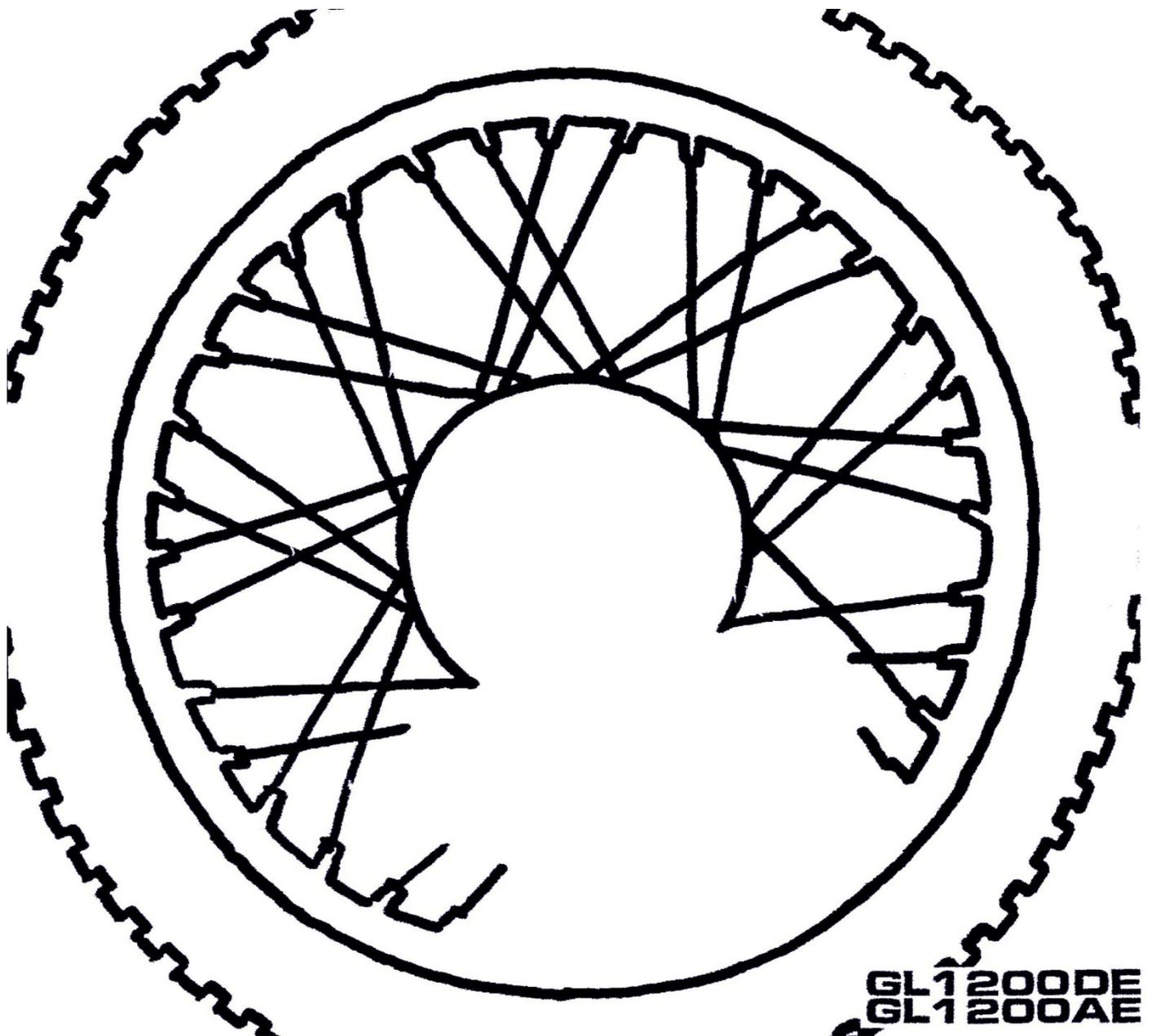
PLAQUE DE DETECTEUR

BOULON

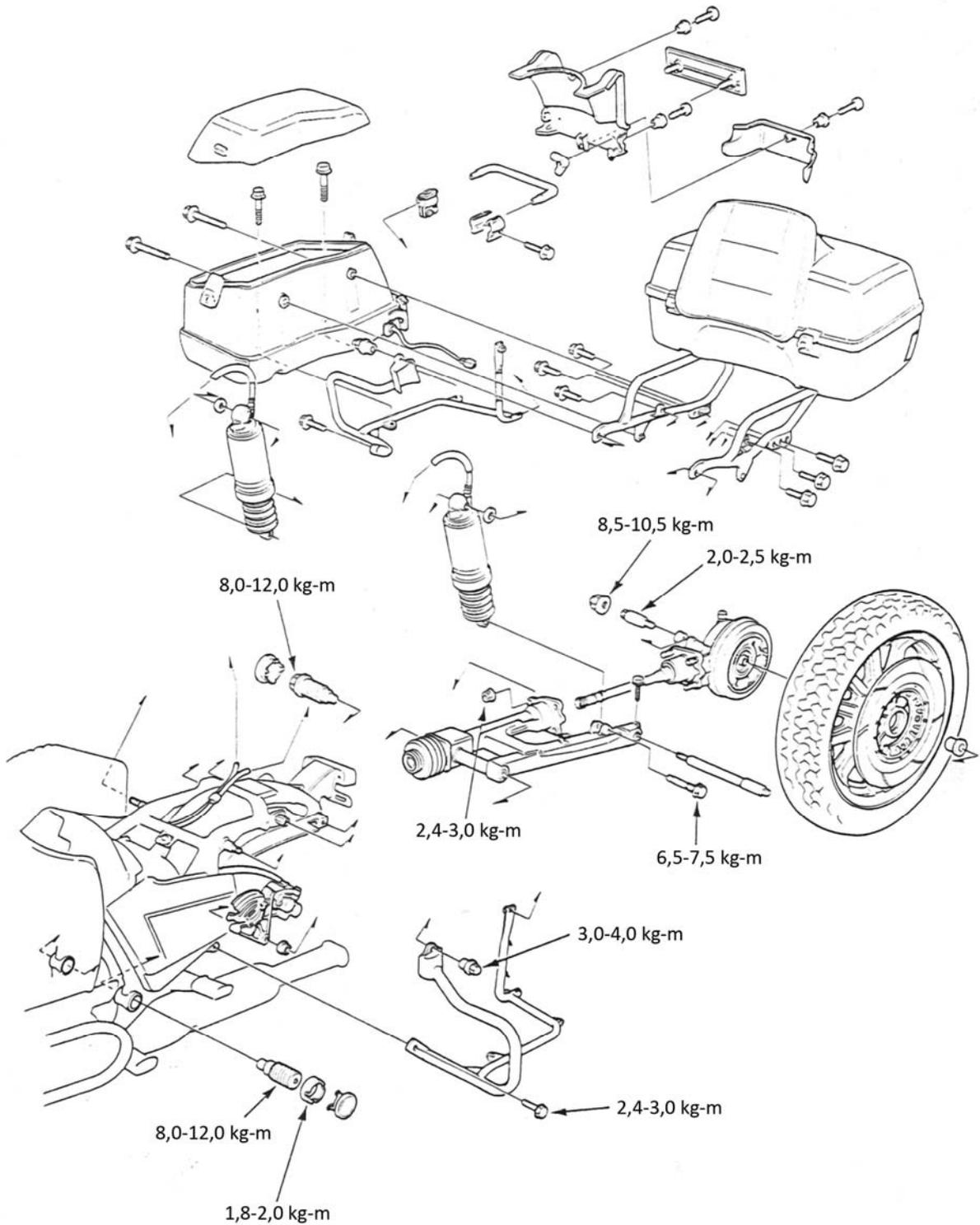
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	13-01
DEPISTAGE DES PANNES	13-02
FOURCHE AVANT	13-03
AMORTISSEUR ARRIÈRE	13-13
BRAS OSCILLANT	13-18
SYSTEME DE SUSPENSION A AIR A BORD	13-23

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Si la motocyclette a été accidentée. Il est nécessaire de vérifier attentivement le cadre au niveau de la tête de direction et des montures du moteur, car ces zones sont les plus susceptibles d'être endommagées.
- Appliquer de l'ATF propre sur les joints toriques lors de la pose des flexibles à air.
- Toujours remplacer une fourche tordue; un redressement ne fera qu'affaiblir le matériel.

CARACTERISTIQUES

Unité: mm

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Pression d'air de fourche		0-0,4 kg/cm ²	—
Pression d'air d'amortisseur arrière		2,0-4,0 kg/cm ²	—
Longueur au repos de ressort de fourche avant	Ressort A	162,9	162,6
	Ressort B	407,6	406,3
Contenance en huile de fourche avant	Après démontage	345 cm	—
	Après vidange	323 cm	—
Huile de fourche avant		ATF	—
Ovalisation de tube de fourche		—	0,20
Contenance de remplissage		259,5 cm ³	—
Huile d'amortisseur arrière		ATF	—

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de bridage de fourche avant	(supérieur)	0,9-1,3 kg-m
	(inférieur)	1,8-2,5 kg-m
Boulon à douille de fond de fourche avant		1,5-2,5 kg-m
Boulon à chapeau de fourche avant		1,5-3,0 kg-m
Valve d'air		0,4-0,7 kg-m
Raccord de flexible à air	(8 mm)	0,4-0,7 kg-m
	(10 mm)	1,5-2,0 kg-m
Connecteur de flexible à air		0,8-1,2 kg-m
Détecteur de pression d'air		0,8-1,2 kg-m
Ecrou de montage supérieur d'amortisseur arrière		3,0-4,0 kg-m
Boulon de montage inférieur d'amortisseur arrière	(droit)	2,0-2,5 kg-m
	(gauche)	6,5-7,5 kg-m
Ecrou de carter de pont		2,4-3,0 kg-m
Boulon de pivot de bras oscillant	(droit)	8,0-12,0 kg-m
	(gauche)	1,8-2,0 kg-m
Contre-écrou de pivot de bras oscillant		8,0-12,0 kg-m

OUTILS**OUTILS SPECIAUX**

Accessoire de chassoir de joint	07947-KF00100
Chassoir de joint	07947-KA50100
Pinces à jonc	07914-3230001
Clé creuse, 6 mm	07917-3230000 ou un outil équivalent en vente dans le commerce
Chassoir de joint de fourche	07947-3710101
Clé pour contre-écrou de pivot	07908-4690001
Mèche de 10 mm	07917-3710000
Extracteur de roulement	07936-8890101

OUTILS ORDINAIRES

Accessoire de 37 x 40 mm	07746-0010200
Chassoir	07749-0010000

DEPISTAGE DES PANNES**Dandinement ou vibration**

- Jante déformée
- Roulement de roue desserré
- Pneu défectueux
- Axe de roue desserré
- Boulon de pivot de bras oscillant desserré

Suspension trop douce

- Ressort affaibli
- Pression d'air insuffisante
- Amortisseur arrière faible
- Poids de liquide insuffisant

Suspension trop dure

- Poids de liquide insuffisant
- Pression d'air excessive
- Passade hydraulique de fourche bouché
- Tubes de fourche ardu
- Fourreau grippé
- Orifice anti-plongée bouché

Suspension bruyante

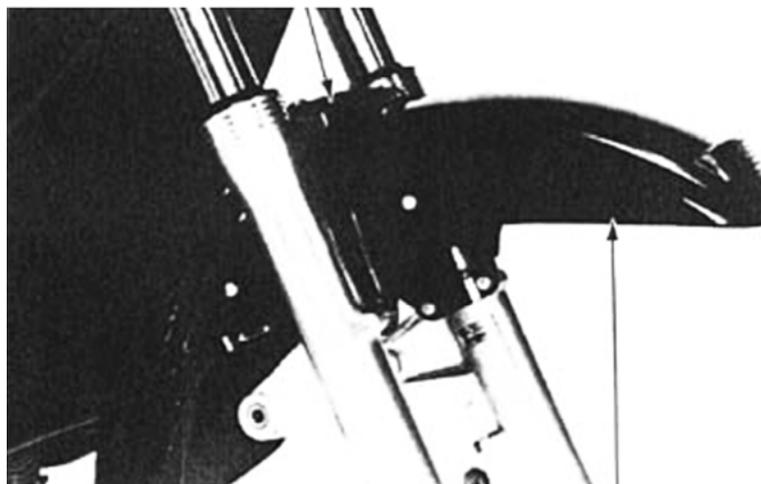
- Boîtier d'amortisseur bloqué
- Fixations desserrées
- Poids de liquide insuffisant

FOURCHE AVANT

DEPOSE

Déposer La roue avant (Page 12-03).
Déposer le compartiment supérieur.
Déposer le garde-boue avant et l'armature de fourche.

ARMATURE DE FOURCHE

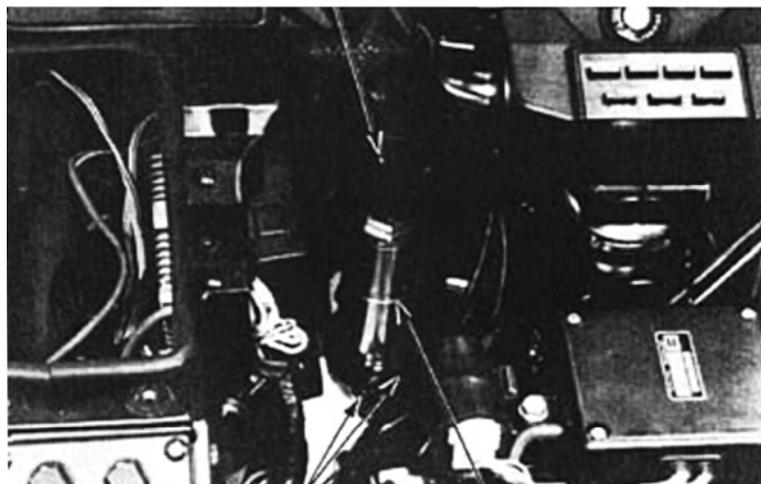


GARDE-BOUE AVANT

Desserrer les boulons de Te de fourche.

Déposer les anneaux de butée des tubes de fourche avant et déposer l'ensemble de fourche avant.

BOULON DE TE DE FOURCHE SUPERIEUR



BOULONS DE TE DE
FOURCHE INFERIEUR

ANNEAU DE BUTEE

DEMONTAGE

Immobiliser le tube de fourche dans un étau à mors doux et déposer le boulon à chapeau de fourche.

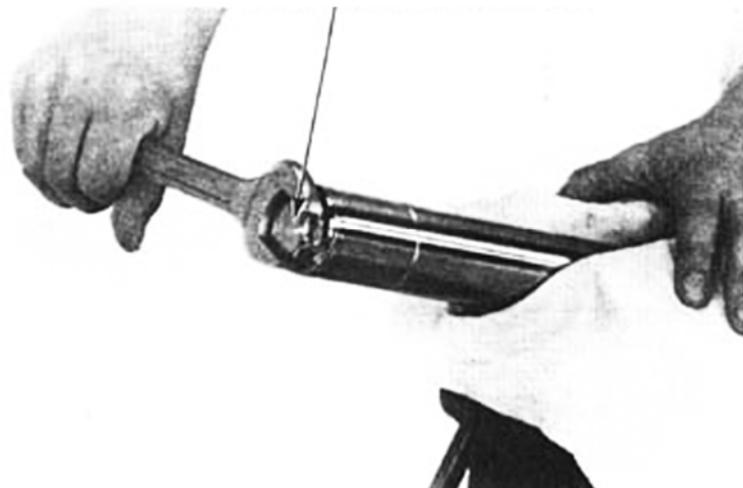
PRECAUTION

Ne pas endommager ou courber les parois de frottement.

ATTENTION

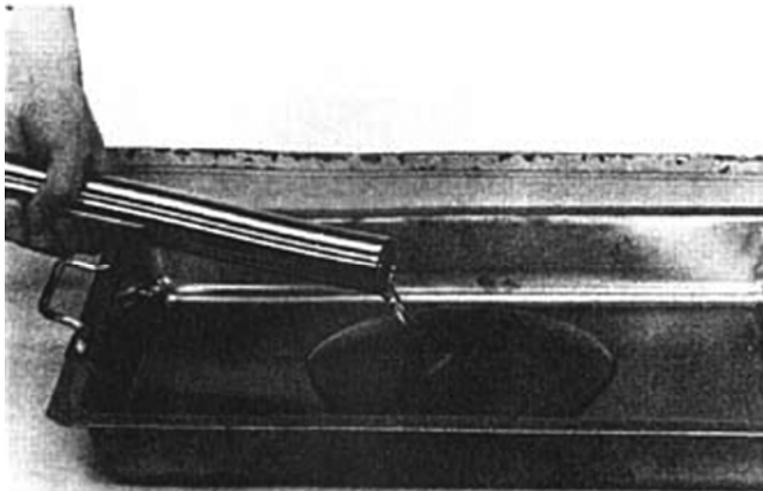
Faire attention en desserrant le boulon car le ressort risque d'être éjecté.

BOULON A CHAPEAU DE FOURCHE



Déposer les ressorts de fourche.

Evacuer tout résidu de liquide de fourche en pompant plusieurs fois sur le tube de fourche.



Serrer le fourreau de fourche dans un étau à mors doux ou un chiffon et déposer le boulon à six pans.

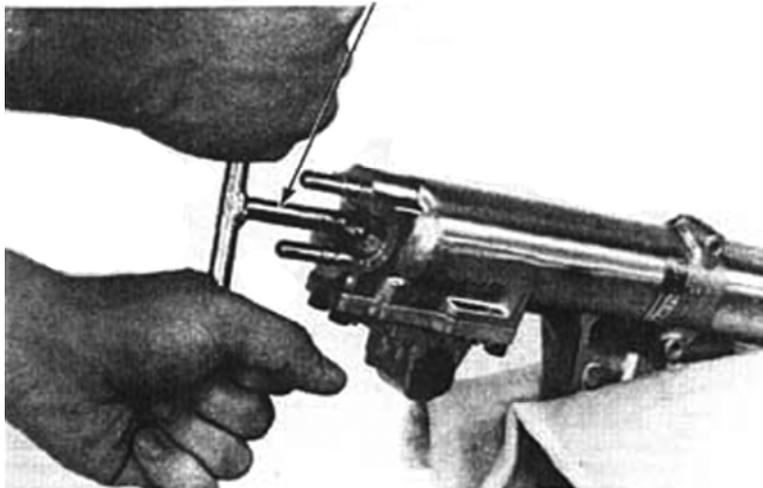
PRECAUTION

Une pression excessive de l'étau risque d'endommager le fourreau de fourche.

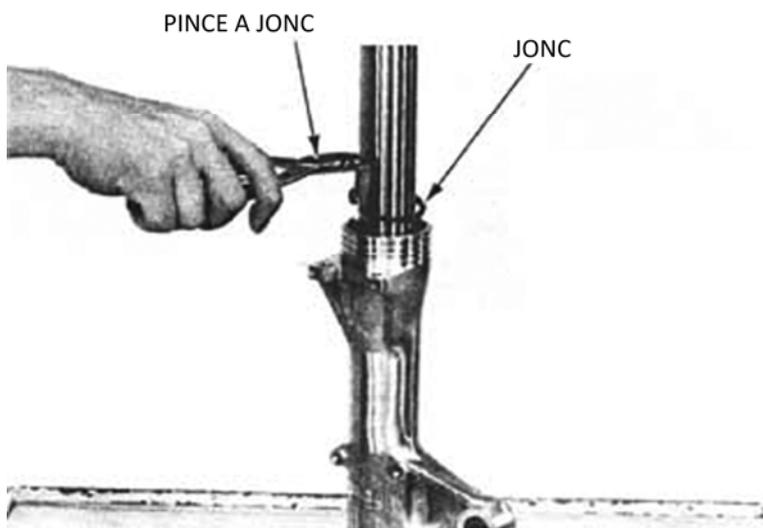
NOTE

Si le boulon à six pans est difficile à retirer, remettre provisoirement le ressort et le boulon de fourche en place.

CLE CREUSE de 6 mm 07917-3230000
OU EQUIVALANT



Déposer le cache-poussière, le joint en mousse, la rondelle de plastique et le jonc.

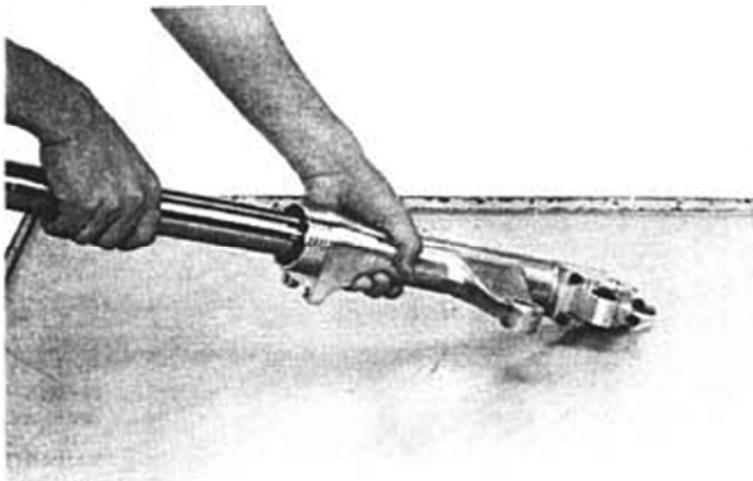


Déposer le tube de fourche de son fourreau en pompant plusieurs fois.

NOTE

Il est nécessaire de tirer avec force sur le tube: en effet, le manchon du fourreau oppose une résistance.

Déposer le déflecteur d'huile du fourreau.



Déposer le joint d'étanchéité, l'anneau de retenue et le manchon de fourreau du tube de fourche.

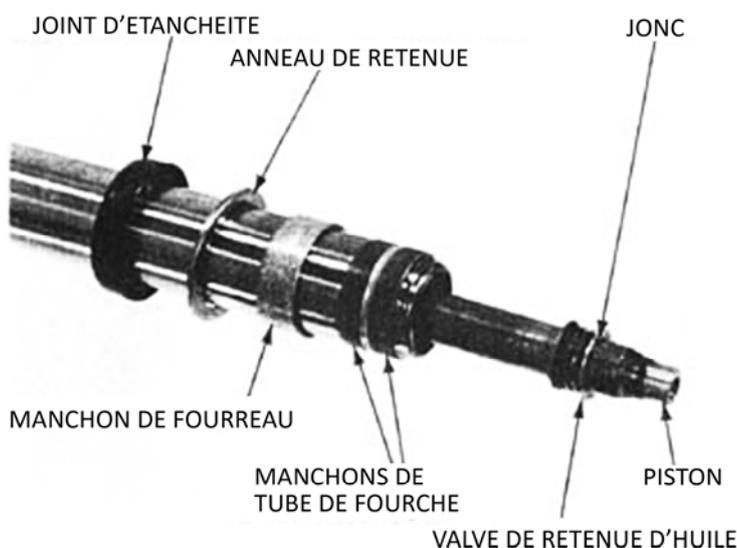
NOTE

Ne déposer les manchons de tube de fourche que s'il est nécessaire de les remplacer par des manchons neufs.

Déposer le jonc, la valve de retenue d'huile, le ressort, et le siège de ressort du piston.

Déposer le piston et le ressort de rebond du tube de fourche.

Déposer le déflecteur d'huile du fourreau.



VERIFICATION

- VERIFICATION DE LONGUEUR AU REPOS DE RESSORT DE FOURCHE AVANT

Mesurer la longueur au repos de ressort de fourche.

LIMITES DE SERVICE:

Ressort A: 162,6 mm

Ressort B: 406,8 mm



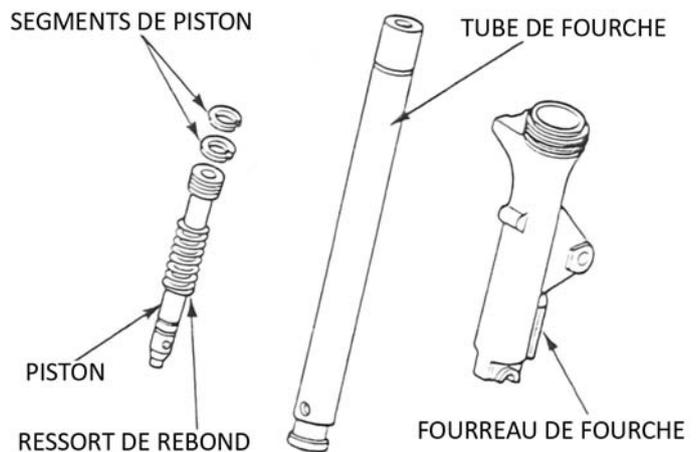
• VÉRIFICATION DES TUBES, FOURREAUX ET PISTONS DE FOURCHE

vérifier si les tubes, fourreaux et pistons de fourche ne sont pas éraflés, rayés ou excessivement ou anormalement usés.

Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des segments de piston.

Vérifier également l'état général et la force du ressort de rebond.

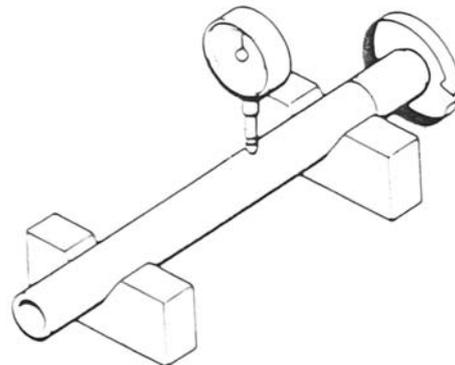
Remplacer toute pièce usée ou endommagée.



• TUBE DE FOURCHE

Disposer le tube de fourche sur des Vés et mesurer son cintrage éventuel.

LIMITE DE SERVICE: 0,2 mm

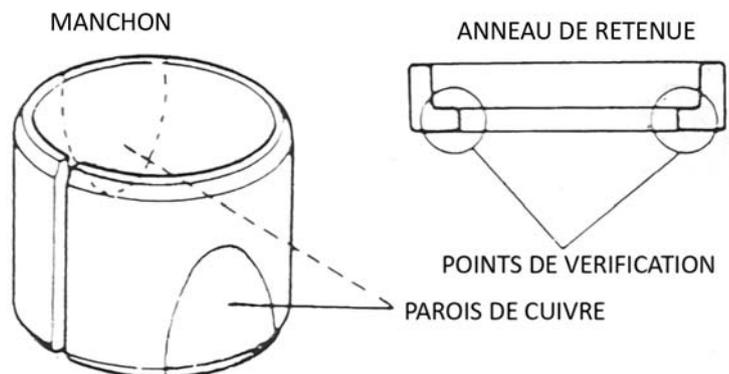


• MANCHON / ANNEAU DE RETENUE

Vérifier les manchons de fourreau et de tube de fourche à l'œil nu.

Remplacer les manchons s'ils sont trop éraflés ou rayés ou si le téflon est usé suffisamment pour que les parois de cuivre soient visibles sur les 3/4 de leur surface totale.

Vérifier l'état de l'anneau de retenue; le remplacer s'il est déformé au niveau des points de vérification indiqués.



BOITIER ANTI-PLONGEE

• DEPOSE

Déposer le boîtier anti-plongée --en retirant les quatre boulons à douille.

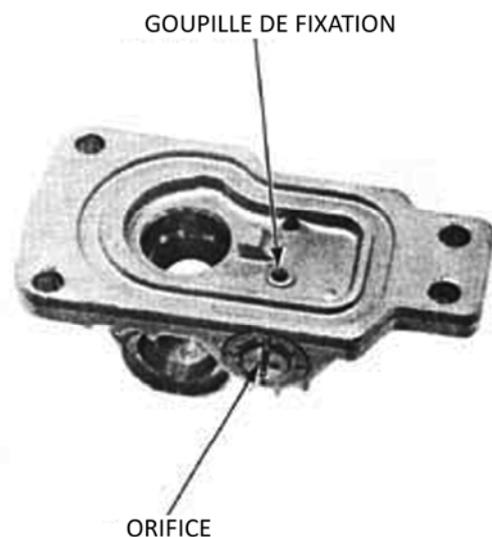
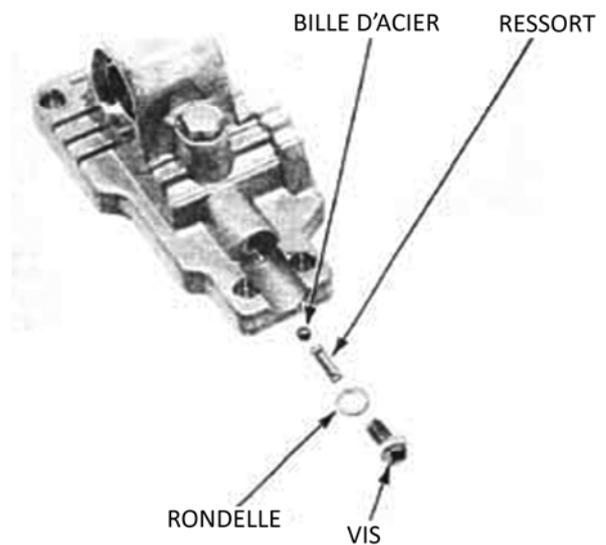
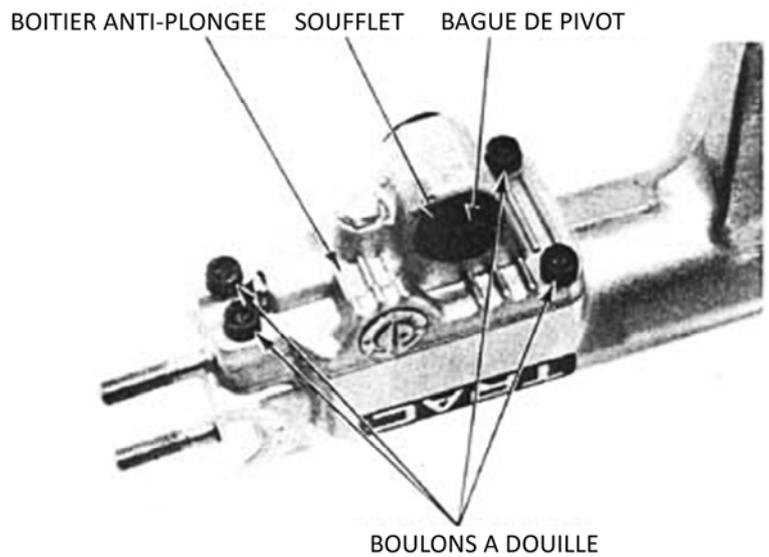
NOTE

- Vidanger l'huile avant de travailler sur le dispositif anti-plongée.
- Bien ranger la bille d'acier et le ressort afin de ne pas risquer de les perdre.

Déposer l'anneau de fixation de soufflet et déposer les soufflets et la bague de pivot.

Déposer la vis, la rondelle, le ressort et la bille d'acier du boîtier anti-plongée.

Déposer l'orifice en retirant la goupille de fixation.

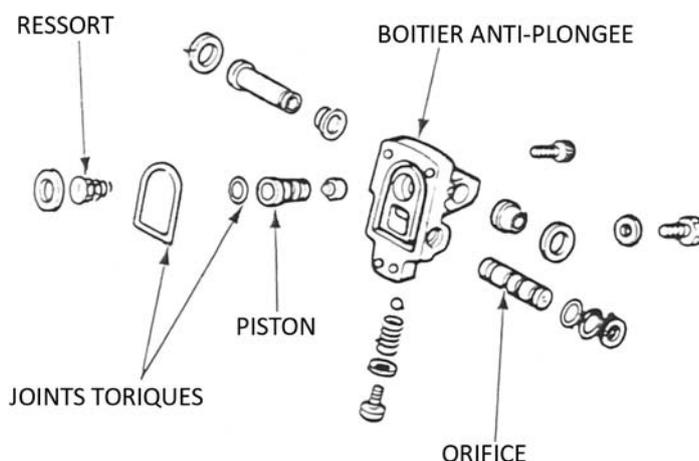


• VERIFICATION

Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure du ressort et du piston.

Vérifier si l'orifice n'est pas obstrué en envoyant un jet d'air comprimé.

Vérifier le fonctionnement de l'orifice.



• REMONTAGE

Remonter les pièces démontées et reposer l'ensemble dans le boîtier anti-plongée.

NOTE

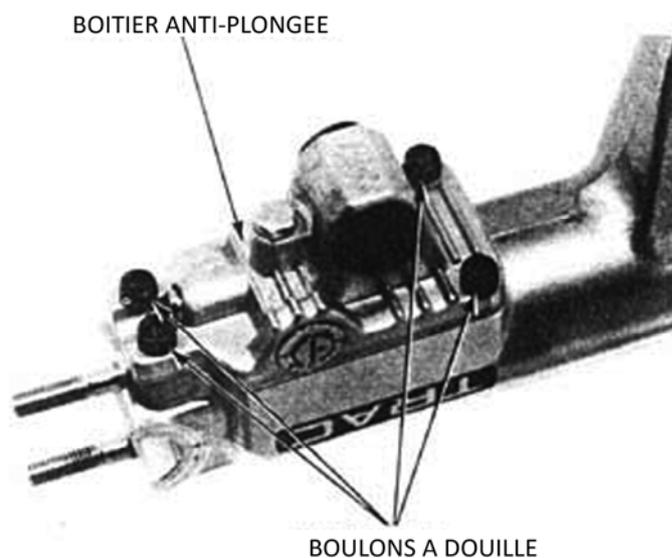
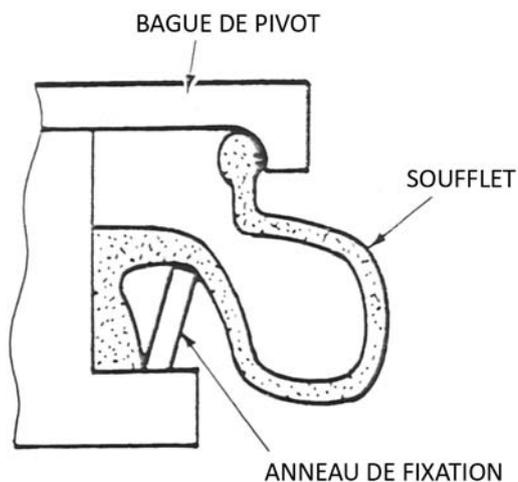
- Passer un agent de blocage sur les filets des vis et des boulons à douille avant de les remonter.
- Passer de l'ATF sur le piston et les segments de piston.
- Passer de la graisse au silicium haute température sur la bague de boulon de pivot.
- Reposer l'anneau de fixation de soufflet de bague de boulon de pivot de la manière indiquée.

Serrer les boulons à douille au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 6-9 N.m (0,6-0.9 kg-m)

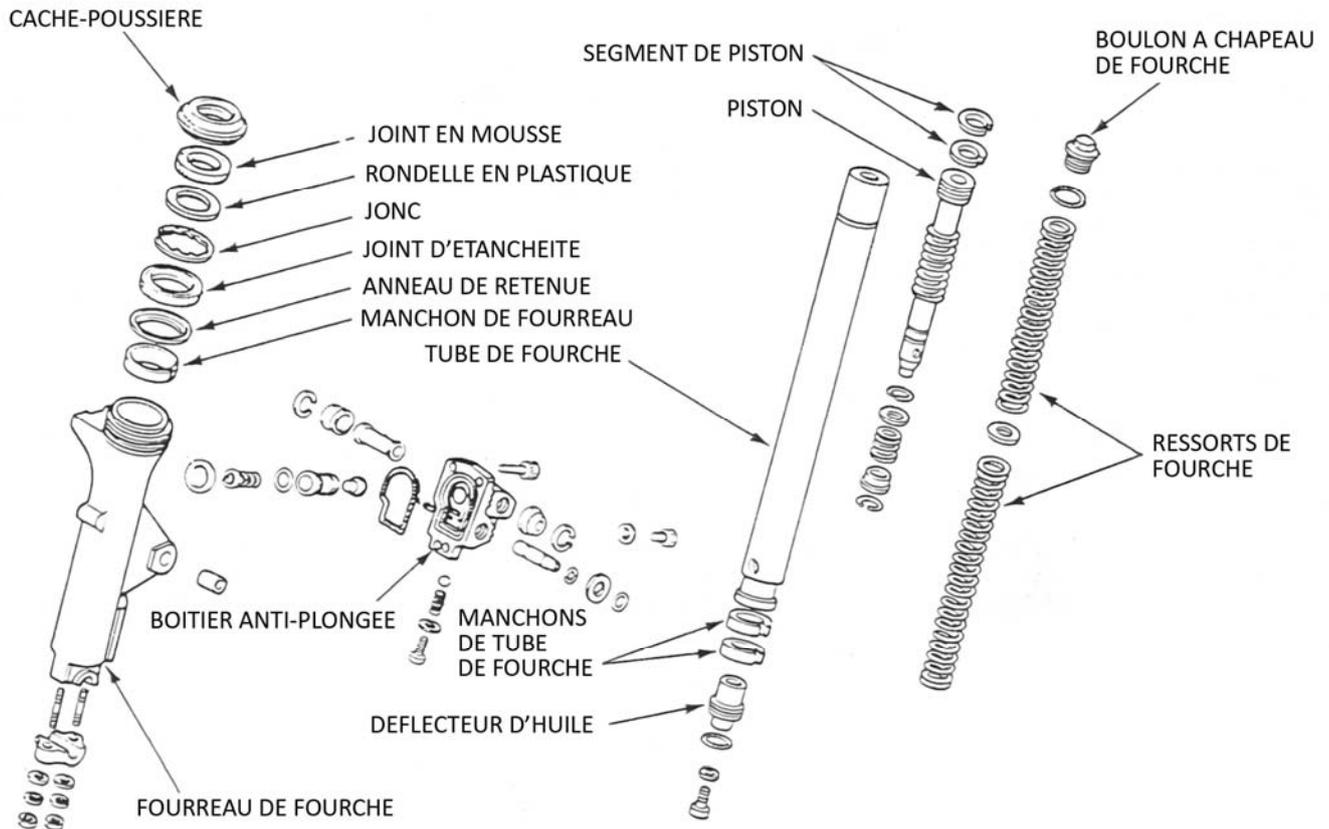
NOTE

Passer un agent de blocage sur les filets des vis et des boulons avant de les remonter.



REMONTAGE

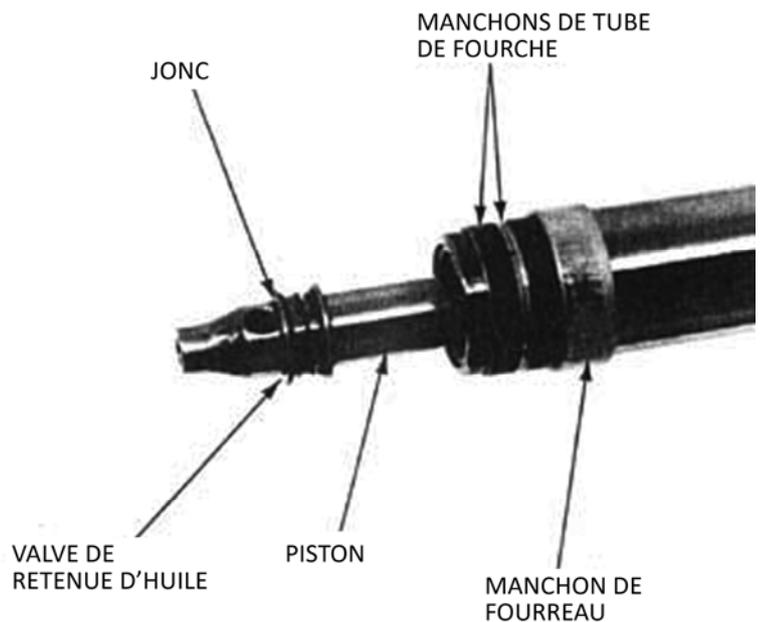
Avant le remontage, laver toutes les pièces dans un solvant à point d'éclair élevé ou un solvant ininflammable et les essuyer complètement.



Reposer un manchon neuf sur le tube de fourche si nécessaire.

Placer le ressort de rebond et le piston dans le tube de fourche.

Reposer le siège de ressort, le ressort et la valve de retenue d'huile sur le piston et les fixer à l'aide du jonc. Placer le déflecteur d'huile sur l'extrémité du piston et introduire le tube de fourche dans le fourreau.



Placer le fourreau de fourche dans un étau à mors doux.

Appliquer un agent de blocage sur le boulon hexacave et l'introduire dans le piston.

Serrer le boulon hexacave.

NOTE

Poser temporairement les ressorts de fourche et le boulon à chapeau de fourche pour serrer le boulon hexacave.

COUPLE DE SERRAGE: 15-25 N.m (1,5-2,5 kg-m)

Placer le manchon de fourreau sur le tube de fourche et le poser sur le fourreau. Placer l'anneau de retenue et un ancien manchon ou équivalent dessus.

Introduire le manchon en place à l'aide d'un chassoir de joint.

Retirer l'ancien manchon.

Vérifier si la gorge et le rebord supérieur sont éraflés ou rayés.

Entourer la gorge du tube de fourche et le rebord supérieur avec une bande de vinyle pour éviter d'endommager la lèvre du joint d'étanchéité lors de la pose.

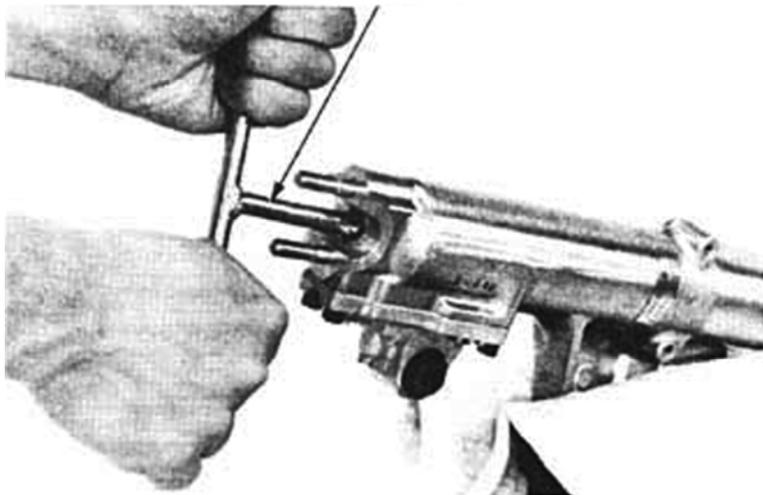
poser l'anneau de retenue.

Introduire un joint d'étanchéité neuf avec de l'ATF et le poser avec le repère d'étanchéité dirige vers le haut.

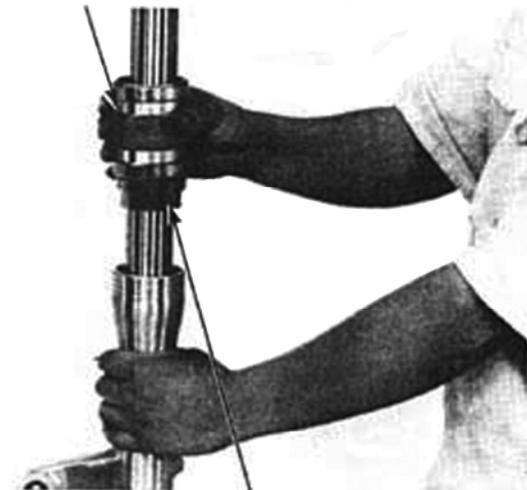
Introduire le joint d'étanchéité à l'aide du chassoir de joint.

Reposer le jonc, la rondelle en plastique, le joint en mousse et le cache- poussière.

CLE CREUSE de 6mm



CHASSOIR DE JOINT DE FOURCHE

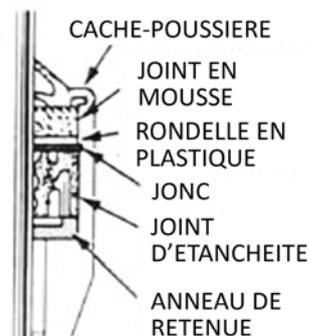


ACCESSOIRE DE CHASSOIR DE JOINT

PINCES A JONC



JONC

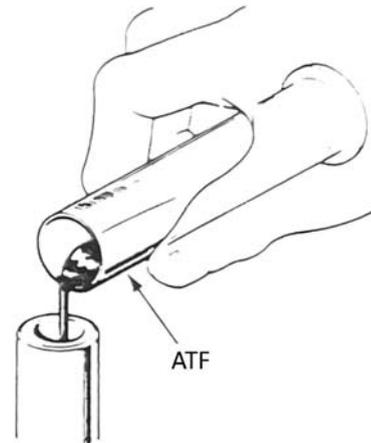


Verser la quantité spécifiée d'ATF dans le tube de fourche.

CONTENANCE: 345 cm³

NOTE

S'assurer que le niveau est le même dans les deux tube de fourche.



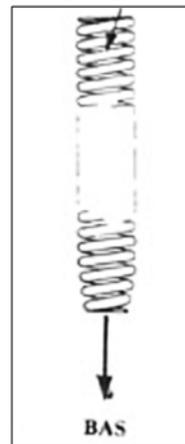
Essuyer toute l'huile des ressorts de fourche et reposer le ressort inférieur dans le tube de fourche tout en dirigeant l'extrémité à diamètre étroit vers le fond. Reposer le siège de ressort et le ressort supérieur avec les spires étroites dirigées vers le fond. Reposer le chapeau de fourche et le serrer au couple de serrage.

COUPLE DE SERRAGE: 1,5 - 3,0 kg-m

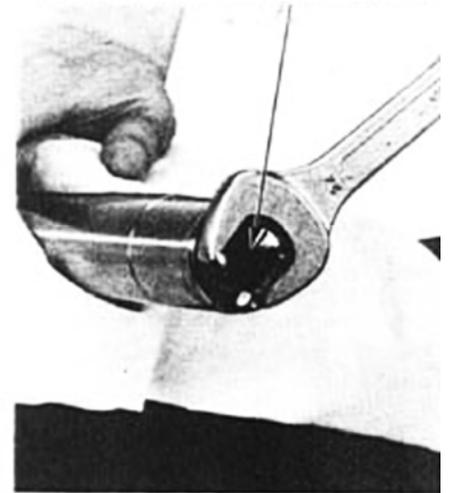
PRECAUTION

Faire attention à ne pas visser le boulon à chapeau diagonalement.

RESSORT DE FOURCHE
(INFERIEUR)



BOULON A CHAPEAU DE FOURCHE



REPOSE

Placer les tubes de fourche dans la colonne de direction.
Serrer légèrement le boulon de Té de fourche inférieur.



Appliquer de la graisse sur les joints toriques dans l'égaliseur d'air de la fourche.

Reposer l'anneau de retenue sur la gorge de tube de fourche.

Desserrer ensuite les boulons de Té de fourche inférieur et placer le tube de fourche dans le Té de fourche jusqu'à ce que l'anneau de retenue soit correctement en place.

Serrer les boulons de Té de tube de fourche.

COUPLES DE SERRAGE:

SUPÉRIEUR: 9-13 N.m (0,9-1.3 kg-m)

INFÉRIEUR: 18-25 N.m (1,8-2.5 kg-m)

Reposer l'armature de Fourche et le garde-boue avant.

NOTE

- Reposer l'armature de fourche avec le repère "F" dirigé vers l'avant.
- Ne pas serrer les boulons de l'armature de fourche avant d'avoir reposé la roue avant.

Reposer la roue avant (Page 12-08).

Remplir les deux tubes de fourche avec de l'air (Chapitre 03).

Le frein avant étant appliqué, pomper sur les fourches plusieurs fois, puis serrer les boulons d'armature de fourche.

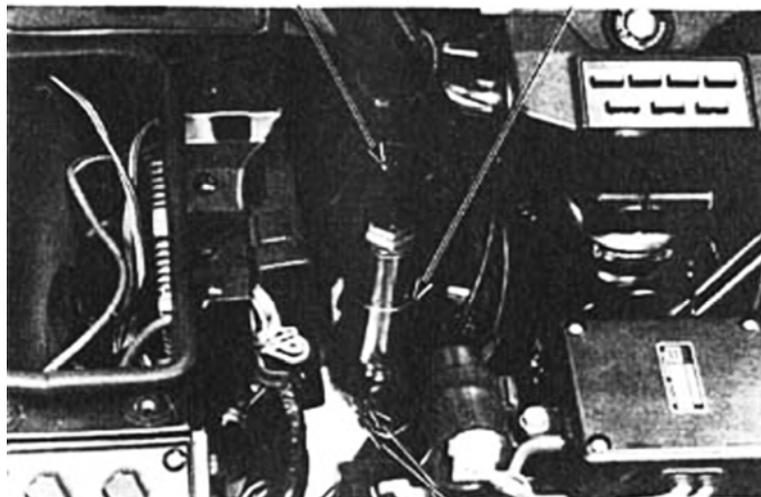
ÉGALISEUR D'AIR

Déposer le Té de fourche supérieur (Page 12-19).

Déposer l'égaliseur d'air des tubes de fourche.

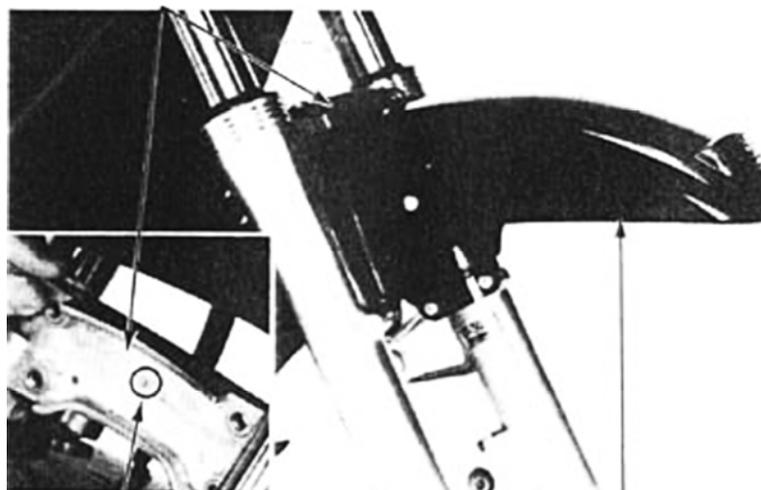
BOULON DE TÊTE DE
FOURCHE SUPÉRIEUR

ANNEAU DE RETENUE



BOULONS DE TÊTE DE FOURCHE INFÉRIEUR

ARMATURE DE FOURCHE



REPERE "F"

GARDE-BOUE AVANT

EGALISEUR D'AIR



Vérifier l'état général des joints toriques.

Remplacer les joints toriques si nécessaire.

JOINTS TORIQUES



Appliquer de la graisse sur les joints toriques et reposer l'égaliseur sur les tubes de fourche.

Reposer le Té de fourche sur la fourche (Page 12-26). S'assurer qu'il n'y a pas de fuites d'air après la repose.

JOINTS TORIQUES



AMORTISSEUR ARRIERE

DEPOSE

Placer la machine sur sa béquille centrale.

Déposer le cache latéral ainsi que la selle.
Déposer le coffre et les sacs de selle.

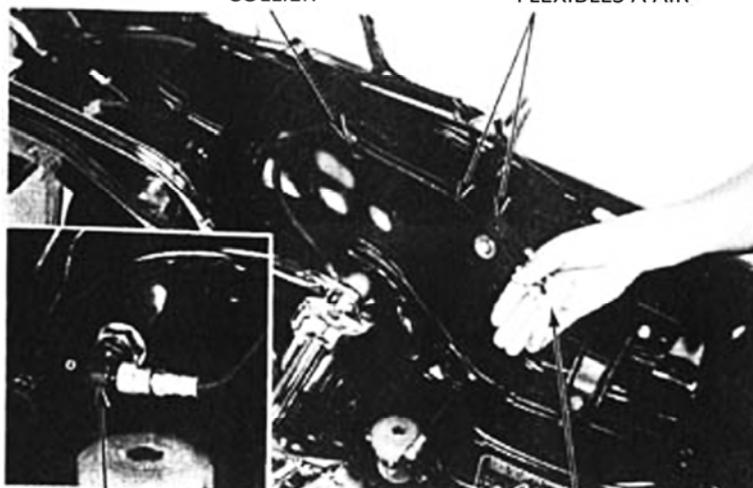
Débrancher le flexible à air et le coude du raccord à trois voies

(GL1200A).

Déposer le raccord à 3 voies du cadre.
Déposer les flexibles à air du collier de flexible.

COLLIER

FLEXIBLES A AIR



COUDE (GL1200A)

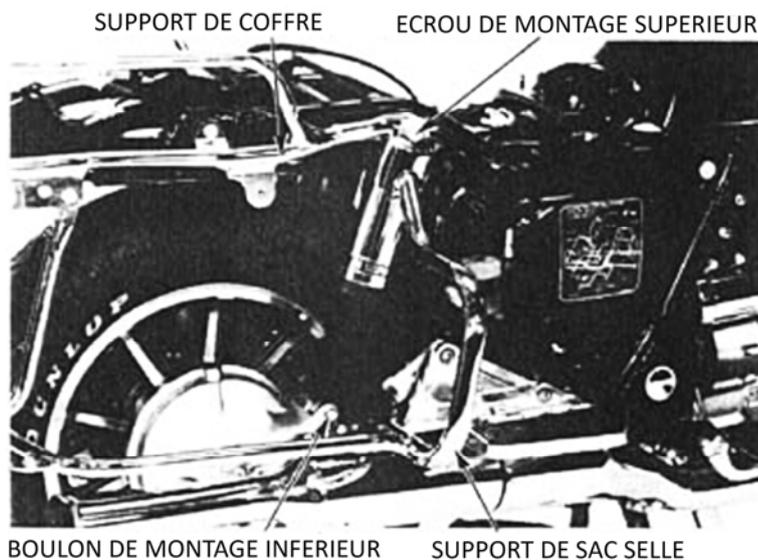
RACCORD A 3 VOIES

Déposer les supports de sac de selle et de coffre.

Déposer le boulon de montage d'amortisseur inférieur et déposer l'amortisseur.

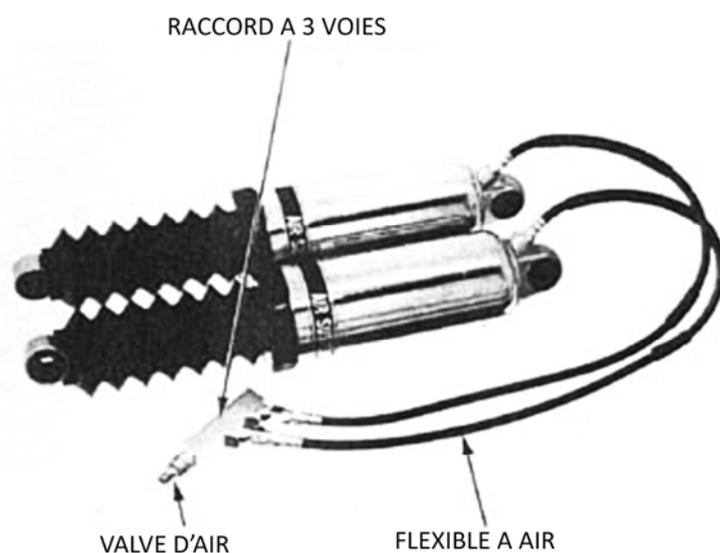
NOTE

Ne pas placer l'amortisseur sur le côté car le liquide s'échapperait par le flexible à air.

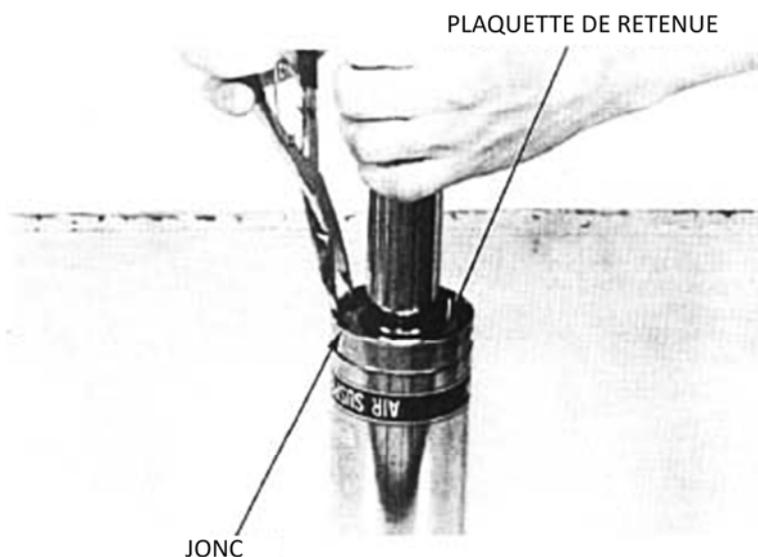


REMPACEMENT DU JOINT D'ETANCHEITE

Débrancher le flexible à air du raccord à 3 voies.
Déposer la valve d'air du raccord à 3 voies (GL1200D).
Déposer la valve d'air de l'orifice d'échappement du flexible d'échappement d'air du côté droit du carénage (GL1200A).
Déposer le soufflet.



Déposer le jonc et la plaquette de retenue.



Verser environ 300-500 cm³ d'huile pour amortissement hydraulique (ATF ou équivalent) dans un récipient propre. Disposer l'amortisseur dans une presse hydraulique.

Placer le flexible à air dans l'huile et pomper plusieurs fois l'amortisseur jusqu'à ce que le plein d'huile soit accompli.

NOTE

Ne pas trop comprimer l'amortisseur. Le débattement de cet amortisseur est de 80 mm.

Laisser l'amortisseur en position verticale pendant 5 minutes pour laisser l'air s'échapper. Remettre la valve d'air en place sur le flexible à air.

Entourer l'amortisseur avec un chiffon.

Expulser le joint d'étanchéité en comprimant l'amortisseur.

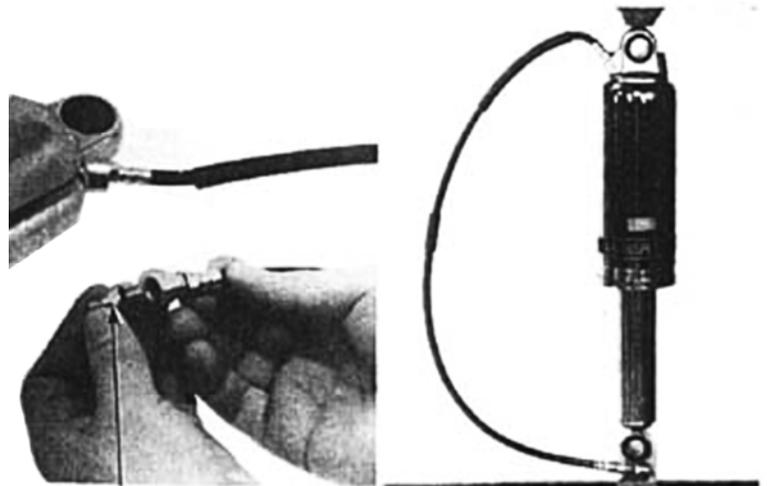
Laisser l'amortisseur dans cette position encore 10 minutes afin de laisser tout le reste de l'ATF s'échapper. Retirer le chiffon de l'amortisseur. Ne pas renverser l'amortisseur car l'ATF se viderait du boîtier d'amortissement hydraulique.

Inverser rapidement l'amortisseur dès que l'ATF est sorti du boîtier extérieur. Remplir le boîtier d'amortissement hydraulique avec la quantité spécifiée d'ATF.

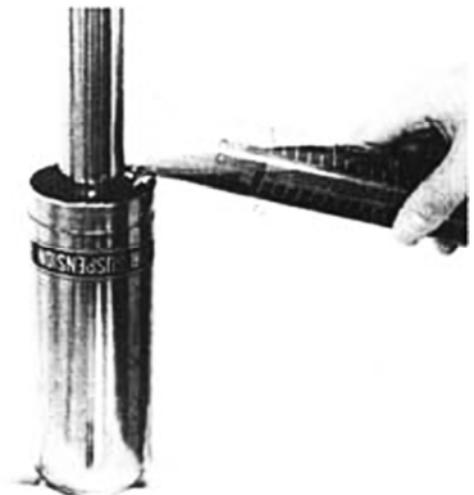
QUANTITE SPECIFIEE: 259,5 cm³



HUILE POUR AMORTISSEMENT
HYDRAULIQUE (ATF OU EQUIVALENT)



VALVE D'AIR



Mettre le manchon de guidage en place dans le boîtier d'amortissement hydraulique.

Enrouler un morceau de ruban adhésif autour du rebord de l'extrémité de l'amortisseur.

Tremper le joint d'étanchéité dans de l'ATF et le mettre en place sur l'amortissement hydraulique.

PRECAUTION

Attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité en le posant.

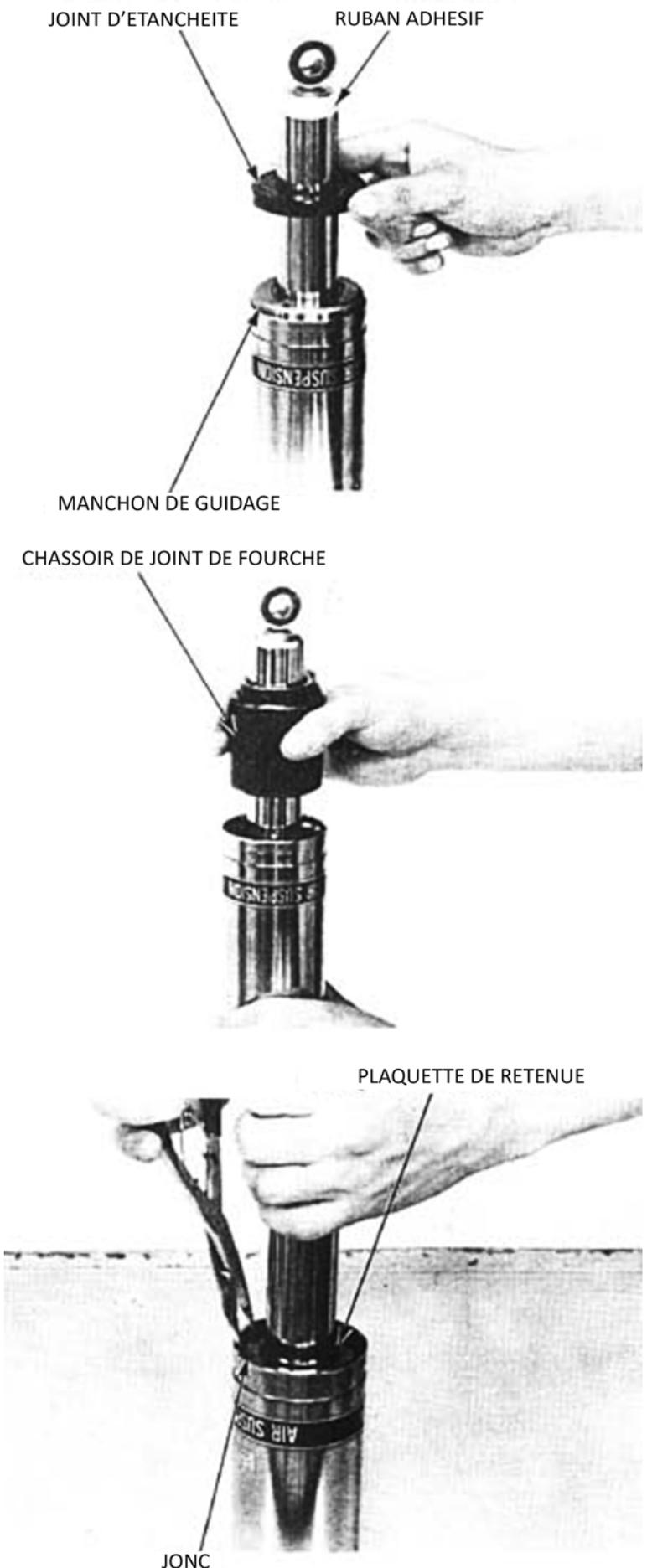
Introduire le joint d'étanchéité à l'aide du chasoir de joint de fourche.

Reposer la plaquette de retenue et le jonc.

PRECAUTION

S'assurer que le jonc est bien assis dans sa gorge sur tout le pourtour.

Reposer la valve d'air du flexible à air.
Mettre le soufflet en place.



Pousser l'amortisseur sur le tenon de montage au niveau supérieur et poser les boulons de montage au niveau inférieur.

Mettre les supports de coffre et de sac de selle ou le montant en position sur la motocyclette.

Reposer les écrous à chape sur les tenons de montage. Serrer les écrous/boulons au couple de serrage spécifié.

COUPLES DE SERRAGE:

Boulon de montage supérieur:

30-40 N.m (3,0-4,0 kg-m)

Boulon de montage inférieur droit:

20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)

Boulon de montage inférieur gauche:

65-75 N.m (6,5-7,5 kg-m)

Rebrancher le flexible à air au raccord à 3 voies.

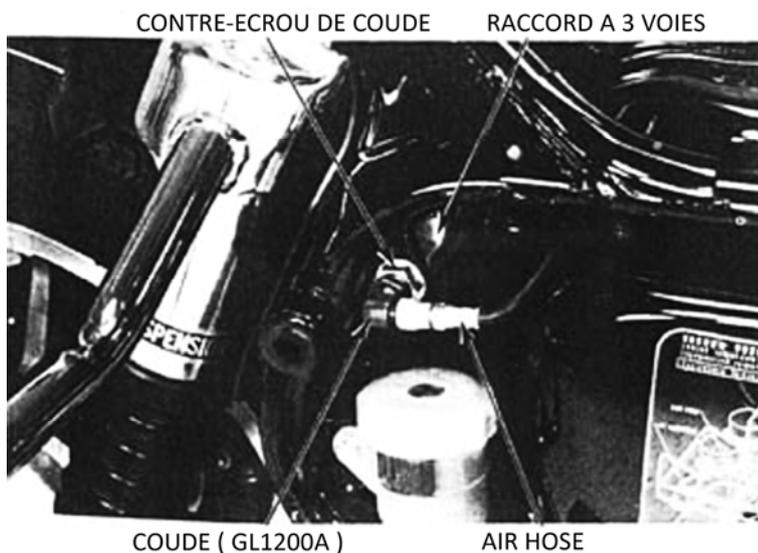
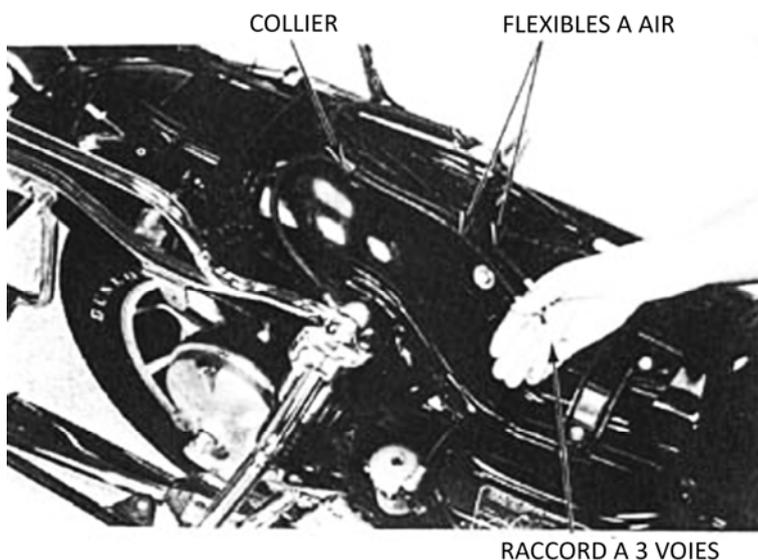
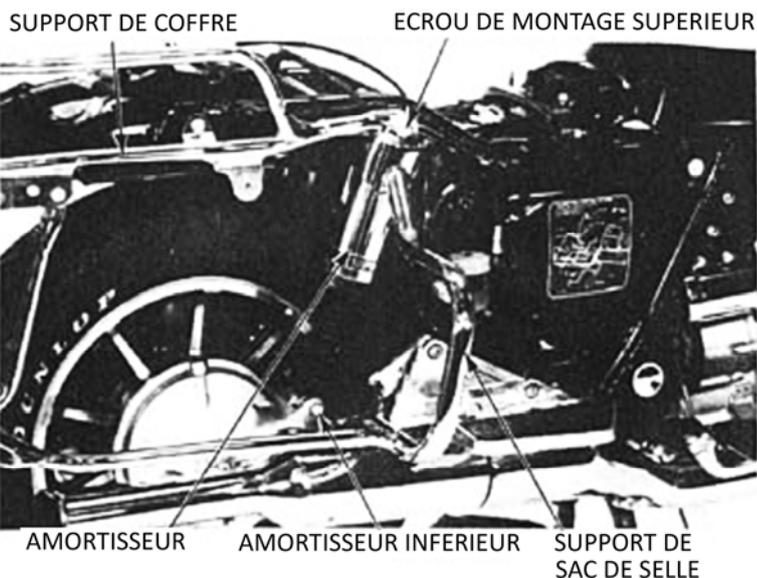
COUPLE DE SERRAGE: 15-20 N.m (1,5-2,0 kg-m)

Acheminer le flexible à air à travers le collier sur le garde-boue arrière.

Reposer le raccord à 3 voies sur le cadre.

Reposer sans le serrer le coude sur le raccord à 3 voies et serrer le contre-écrou du coude (GL1200A). Raccorder le flexible à air au coude.

COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)



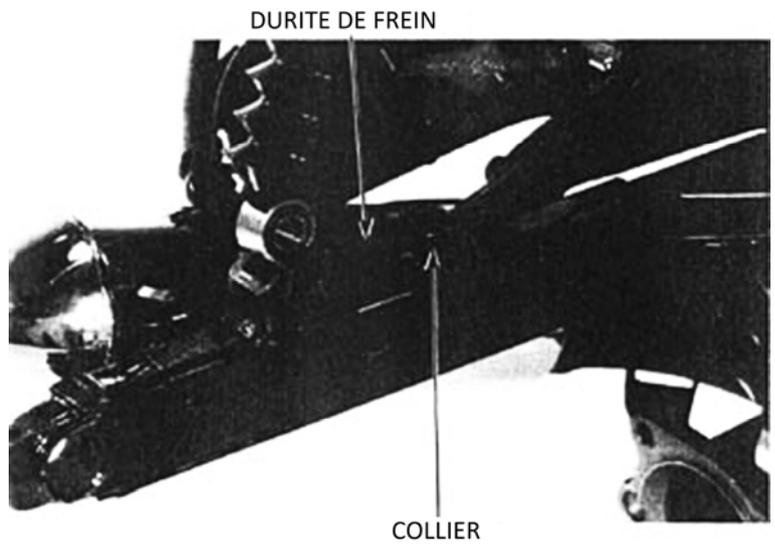
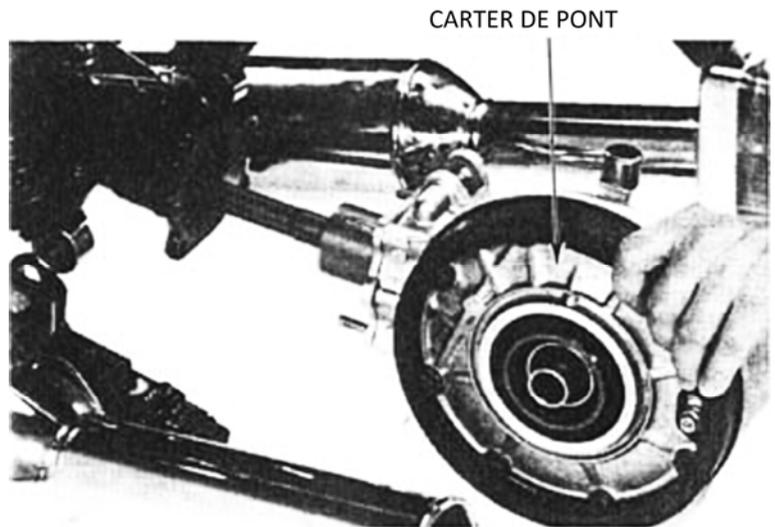
BRAS OSCILLANT

DEPOSE

Déposer la roue arrière (page 12-09).

Déposer le carter de pont (Page 14-03).

Déposer la durite de frein du collier de durite.



Déposer le contre-écrou de pivot de bras oscillant.
Déposer le silencieux d'échappement.



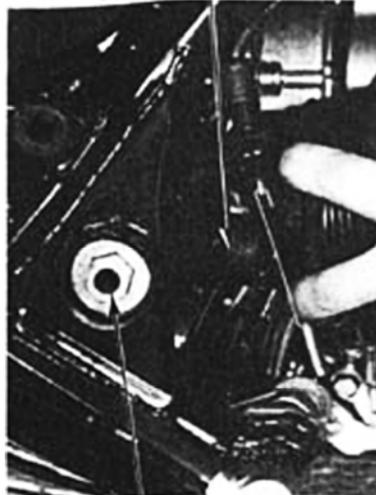
Débrancher le joint universel de l'arbre de transmission.

Se reporter à la page 14-04 pour la vérification du joint universel.

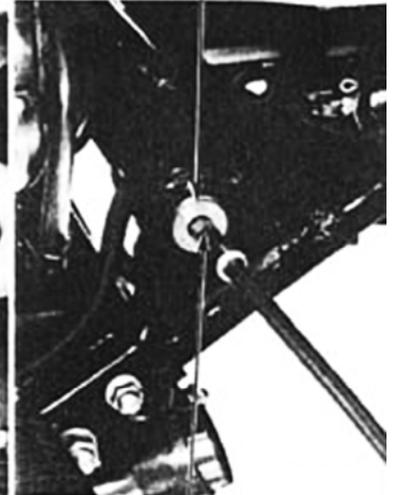
Déposer les boulons de pivot droit et gauche.

Déposer le bras oscillant.

JOINT UNIVERSEL



BOULON DE PIVOT GAUCHE



BOULON DE PIVOT DROIT

MECHE DE 10 mm

REPLACEMENT DES ROULEMENTS DE PIVOT

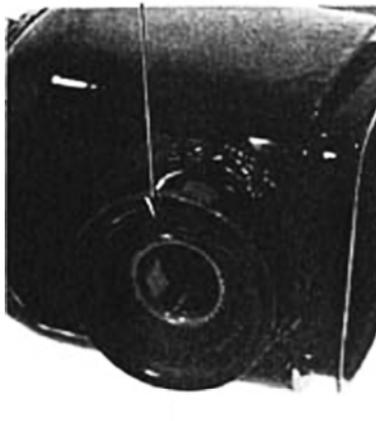
Déposer le cache-poussière.

Vérifier le degré d'usure et l'état général des roulements à rouleaux coniques et des cages.

NOTE

Toujours remplacer les roulements de pivot par paire.

CACHE-POUSSIÈRE



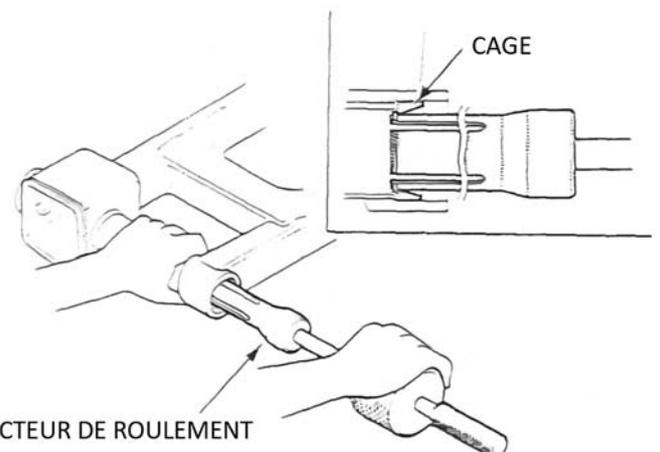
ROULEMENT A ROULEAUX CONIQUES



CAGE

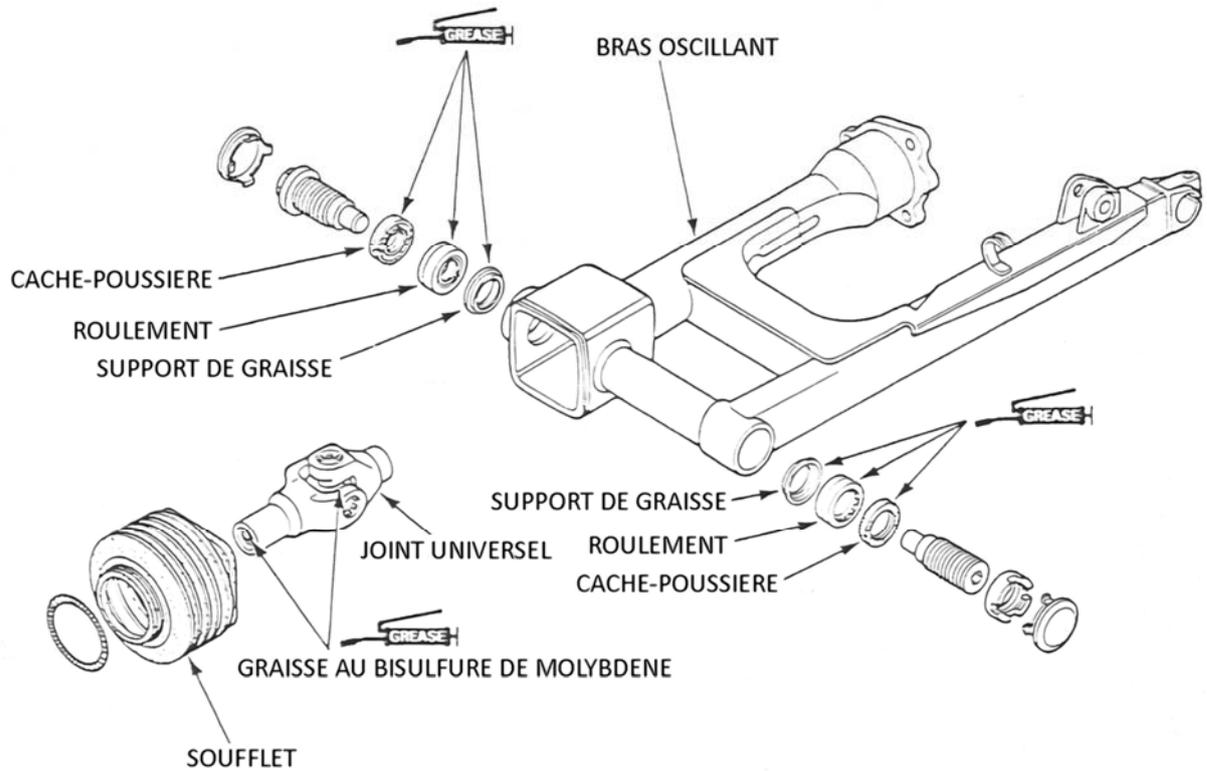
Déposer la cage extérieure à l'aide de l'extracteur de roulement.

Déposer le support de graisse.



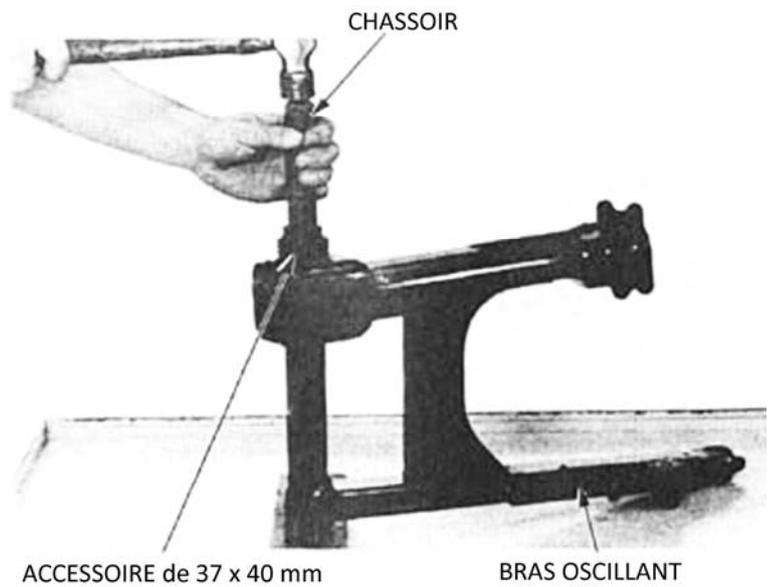
EXTRACTEUR DE ROULEMENT

REMONTAGE DU BRAS OSCILLANT

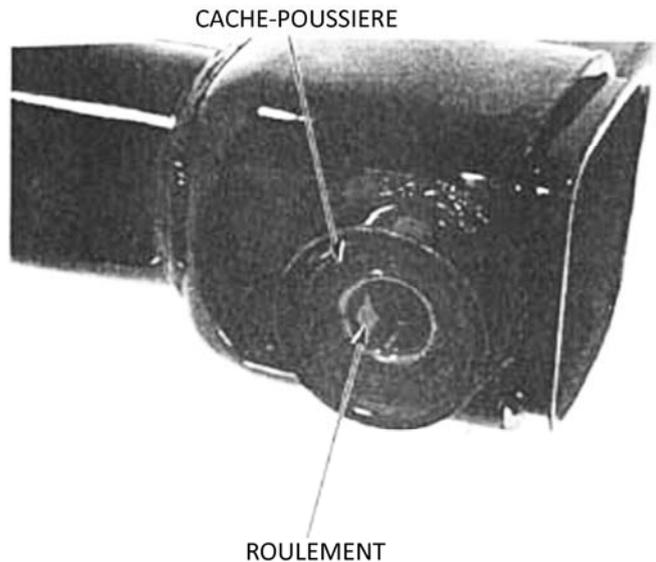


Reposer le support de graisse.

Introduire de nouvelles cages de roulement perpendiculairement dans le bras oscillant.

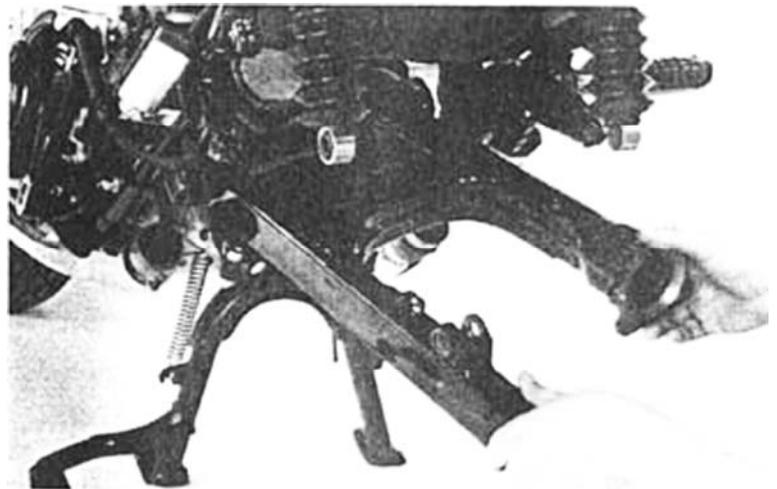


Reposer les roulements et les cache-poussières dans le bras oscillant.



REPOSE DU BRAS OSCILLANT

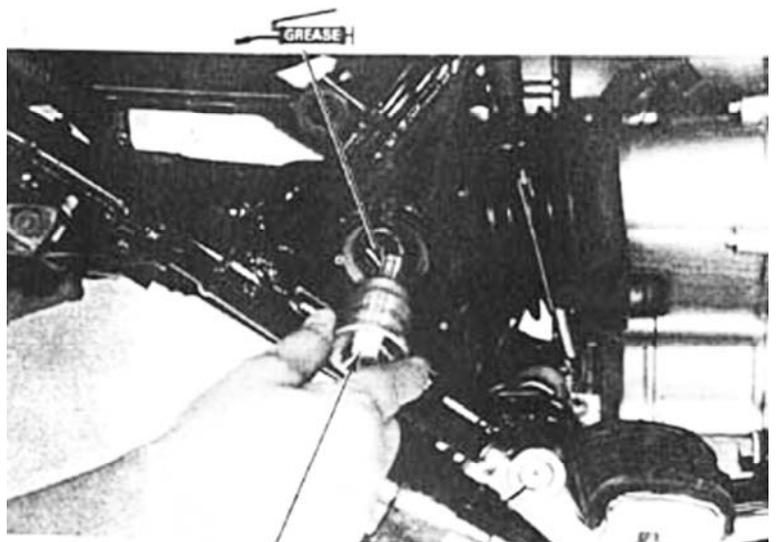
Mettre le joint universel en place dans le bras oscillant.
Reposer le bras oscillant.



Passer de la graisse sur le bout des boulons de pivot droit et gauche et les poser en serrant légèrement.

NOTE

Attention à ce que l'extrémité des boulons de pivot pénètre bien dans les cages intérieures de roulement.

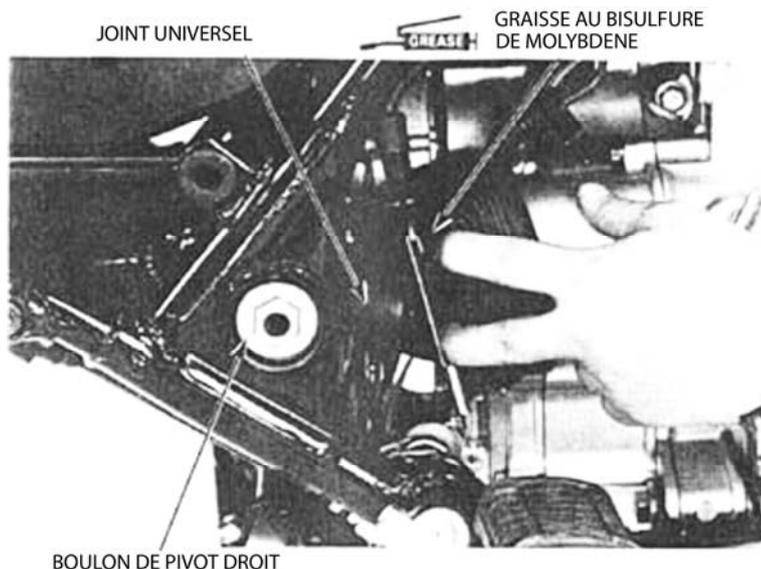


BOULON DE PIVOT

Lubrifier le joint universel et les cannelures de l'arbre de transmission avec de la graisse au disulfure de molybdène.
Introduire le joint universel dans l'arbre de transmission.
Serrer le boulon de pivot droit au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 80-120 N.m (8,0-12,0 kg-m)

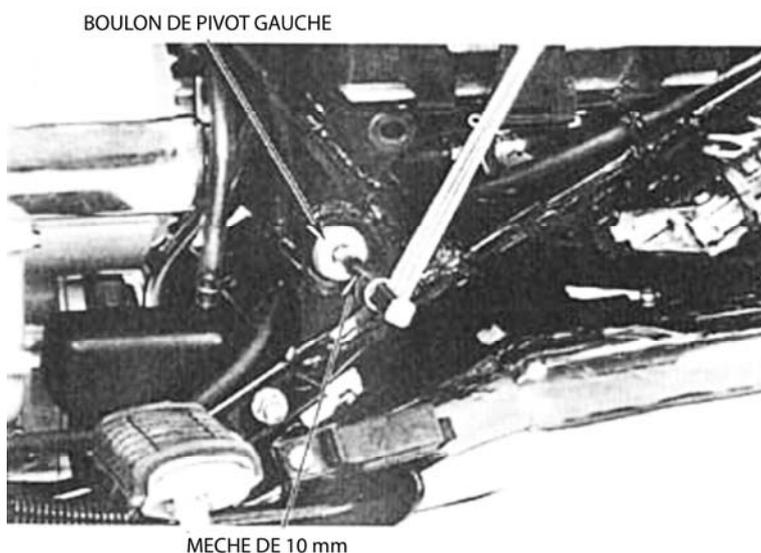
Reposer le silencieux d'échappement.



Serrer le boulon de pivot gauche au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 18-20 N.m (1,8-2,0 kg-m)

Faire jouer le bras oscillant verticalement plusieurs fois afin d'asseoir les roulements avec le boulon de pivot puis resserrer le boulon de pivot au couple de serrage spécifié.



Poser le contre-écrou de pivot sur le boulon de pivot. Immobiliser le boulon de pivot et serrer le contre-écrou à 75-105 N-m (7,5-10,5 kg-m).

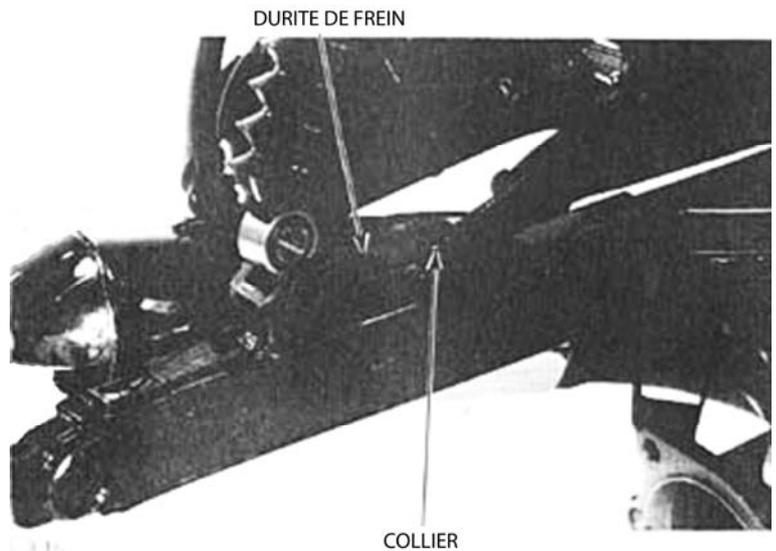
NOTE

Étant donné que la clé pour contre-écrou amplifie le bras de levier de la clé dynamométrique, le couple de serrage effectivement appliqué au contre-écrou est la valeur spécifiée de 80-120 N.m (8,0-12,0 kg-m).

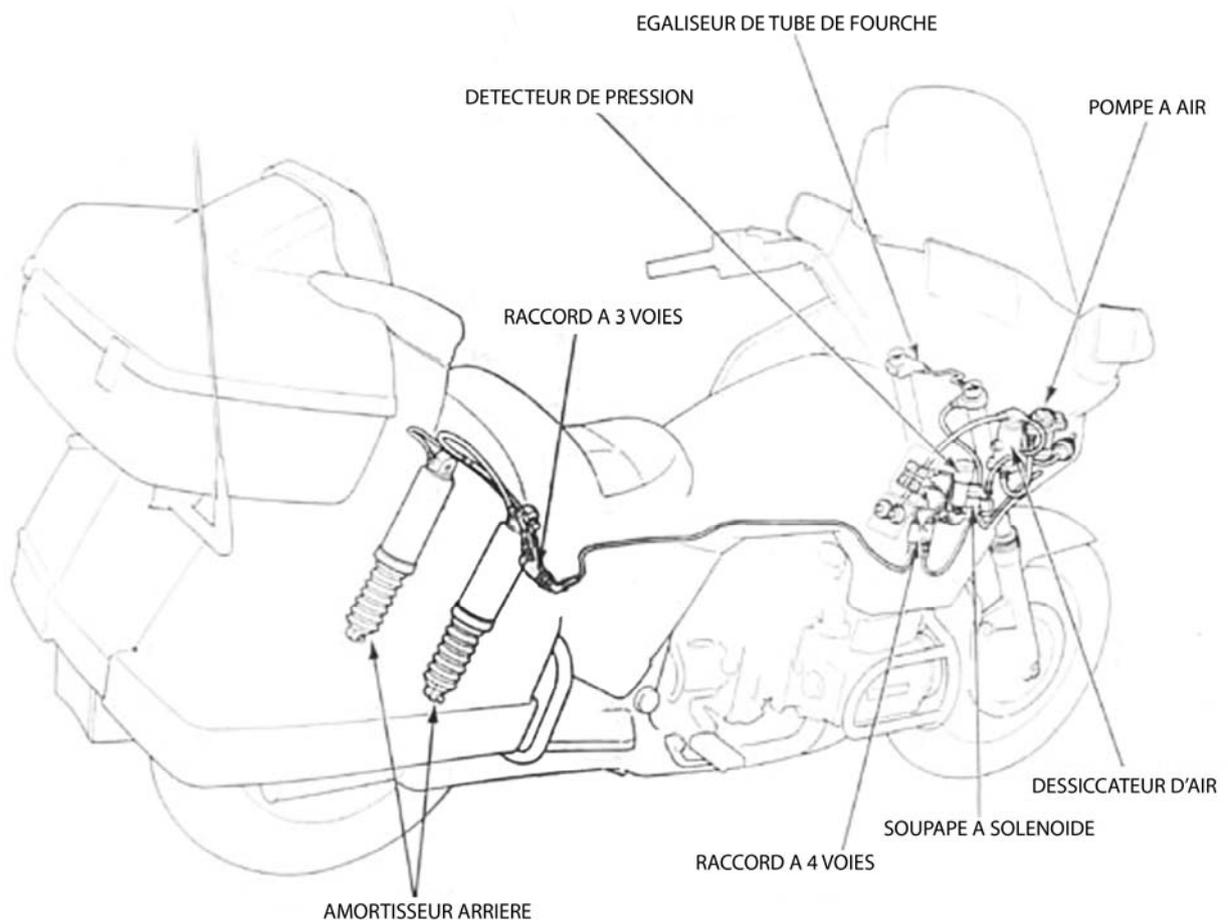
Mettre les capuchons de pivot en place.



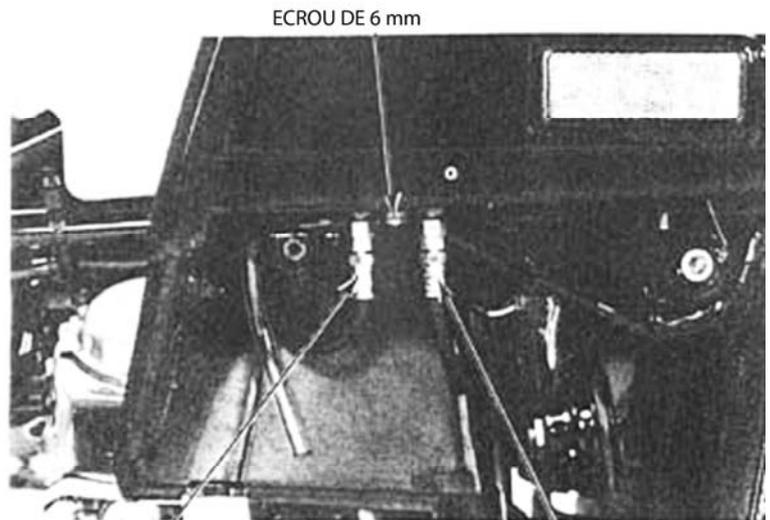
Fixer la durite de frein dans le collier de durite.
Reposer le carter de pont (Page 14-17).
Reposer la roue arrière (Page 12-13).



SYSTEME DE SUSPENSION AIR À BORD (GL1200A)



Déposer le cache inférieur de carénage droit.
Débrancher les flexibles à air de suspension droite et gauche du carénage.
Déposer l'écrou de 6 mm.



ECROU DE 6 mm

FLEXIBLE A AIR DE
SUSPENSION ARRIERE

FLEXIBLE A AIR DE
SUSPENSION AVANT

Déposer le panneau de commutateur.
Déposer le flexible à air de l'orifice de sortie en retirant le contre-écrou.
Déposer la soupape de sélecteur en retirant les deux vis.



SOUPAPE DE SELECTEUR

VIS

VIS

CONTRE - ECROU

FLEXIBLE A AIR
D'ORIFICE DE SORTIE

Déposer la poche de carénage droit.
Retirer l'ensemble de pompe/dessiccateur d'air et le raccord de détecteur du carénage.

Débrancher le flexible à air du raccord de détecteur.



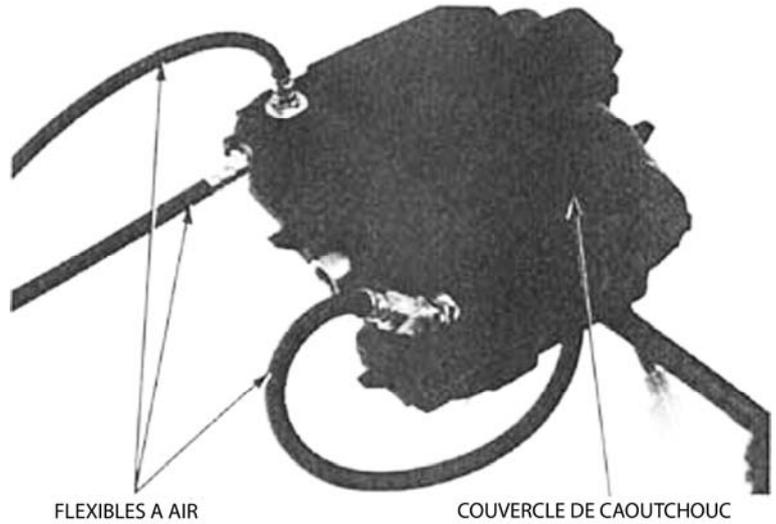
FLEXIBLE A AIR

POMPE DESSICQUEUR

RACCORD DE DETECTEUR

DEMONTAGE DU DESSICCATEUR

Débrancher les flexibles à air du dessiccateur.
Déposer le couvercle de caoutchouc.



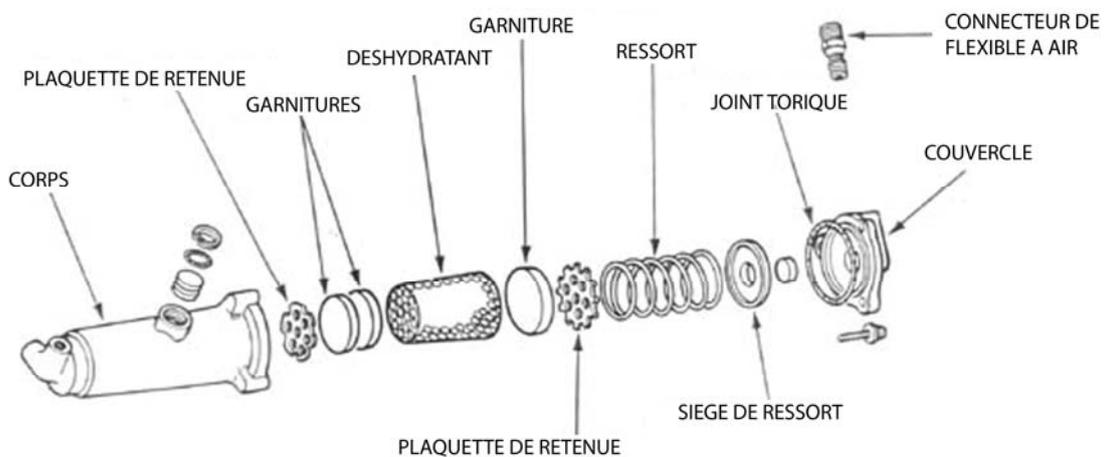
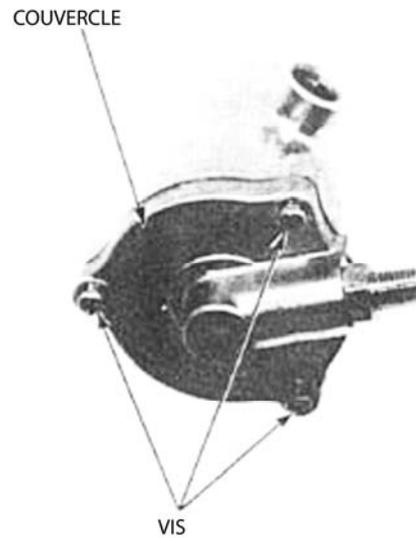
Déposer les vis, puis remonter si nécessaire le dessiccateur de la manière indiquée.

Vérifier la couleur du déshydratant. Le déshydratant doit être bleu. S'il n'est pas bleu, le faire cuire jusqu'à ce qu'il redevienne bleu, ou encore le remplacer si nécessaire.

Vérifier l'état de propreté et le degré d'humidité des garnitures.

Les remplacer si nécessaire.

Nettoyer l'intérieur du corps et les ouvertures du couvercle avec de l'air comprimé.

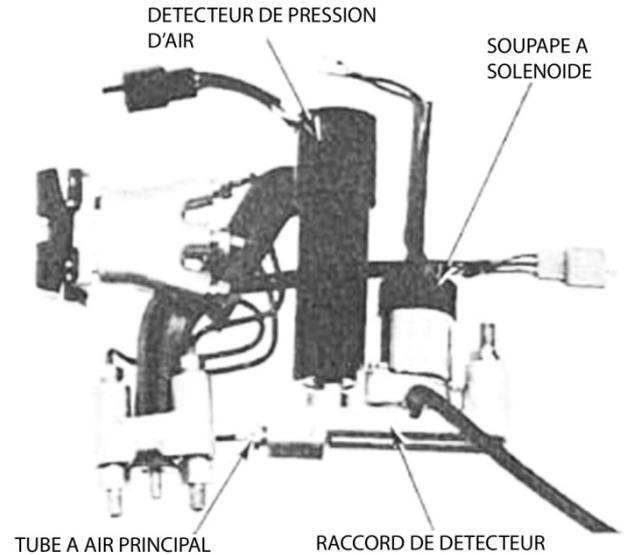


DEMONTAGE DU SYSTEME DE CONTROLE

Débrancher le tube à air principal avec le collier jaune au niveau du raccord de détecteur.

Déposer le détecteur de pression d'air du raccord de détecteur.

Déposer la soupape à solénoïde du raccord de détecteur.



VERIFICATION

• POMPE A AIR

Utiliser une batterie de 12 volts pour activer le moteur de la pompe et vérifier son fonctionnement.

NOTE

Ne pas démonter la pompe à air.



• DETECTEUR DE PRESSION D'AIR

Mesurer la résistance entre les bornes Noire/Marron et Verte du coupleur de détecteur.

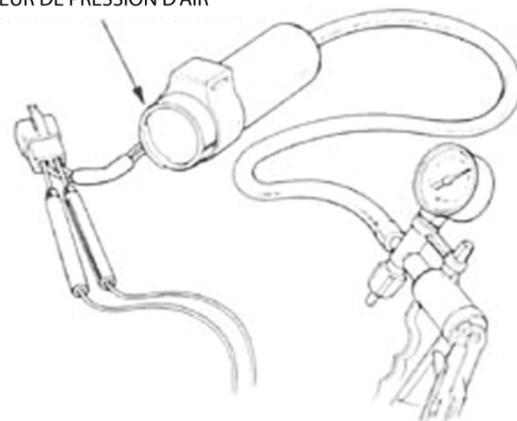
Résistance spécifiée: 0,7-1,3 kΩ

Mesurer les résistances entre les bornes Noire/Marron et Bleue Clair, et entre les bornes Bleue clair et Verte du détecteur en appliquant graduellement des pressions de 0 à 4 kg/cm².

La résistance entre les bornes Noire, Marron et Bleue Clair doit augmenter proportionnellement avec l'augmentation de la pression.

la résistance entre les bornes Bleue Clair et Verte doit diminuer proportionnellement avec l'augmentation de la pression.

DETECTEUR DE PRESSION D'AIR



• SOUPE DE SELECTEUR

Il doit y avoir continuité entre les bornes verte/noire et bleue/jaune lorsque l'on appuie sur le sélecteur au niveau de FRONT.

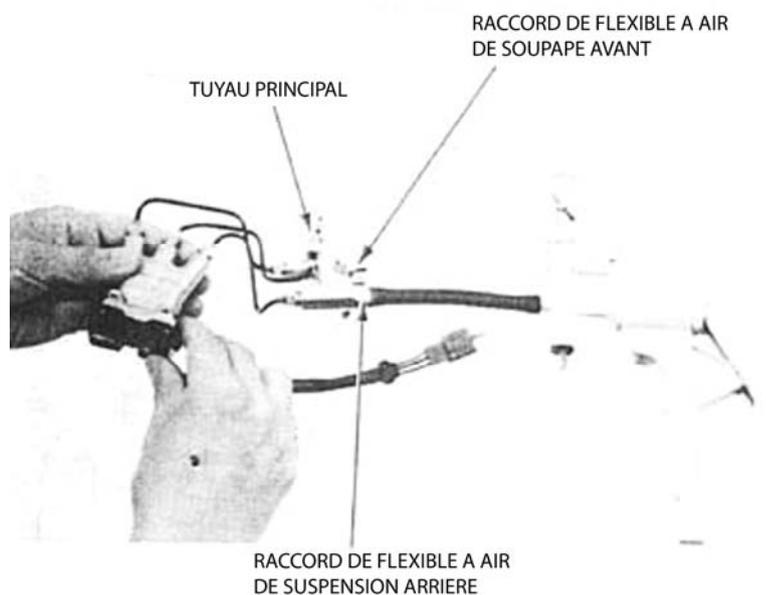
Vérifier s'il y a continuité entre les bornes verte/noire et bleue/rose lorsque l'on appuie sur le sélecteur au niveau de REAR.

Vérifier s'il y a des fuites au niveau du raccord à 4 voies en appliquant une dépression au raccord de flexible à air de la suspension arrière.

Il ne doit pas y avoir de dépression lorsque l'on appuie sur le sélecteur au niveau de REAR.

Le raccord de Flexible à air de suspension arrière doit être ouvert au tuyau principal (collier jaune).

Appliquer les mêmes procédures au niveau du raccord de flexible à air de suspension avant.



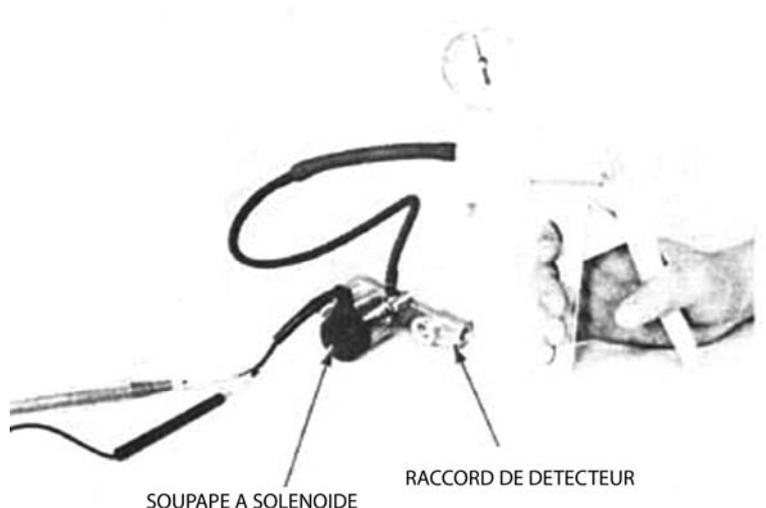
• SOUPE A SOLENOIDE

Vérifier s'il y a des fuites au niveau de la soupape en appliquant une dépression au tube de décharge du raccord de détecteur.

La soupape est normale s'il n'y a pas de dépression dans le tube de décharge lorsqu'une tension de 12 V est appliquée aux bornes de la soupape.

S'il faut un certain temps pour que la dépression disparaisse, nettoyer le passage du détecteur.

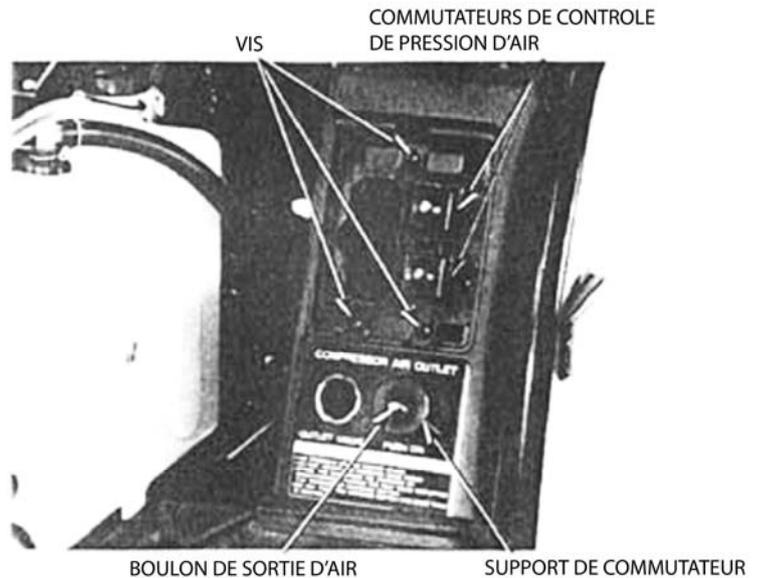
Remplacer la soupape à solénoïde par une nouvelle si elle ne fonctionne pas correctement.



- **COMMUTATEUR DE CONTROLE DE PRESSION D'AIR, BOUTON DE SORTIE D'AIR**

Déposer les commutateurs de contrôle de pression d'air en retirant les vis.

Déposer le support du commutateur ainsi que le bouton de sortie d'air.



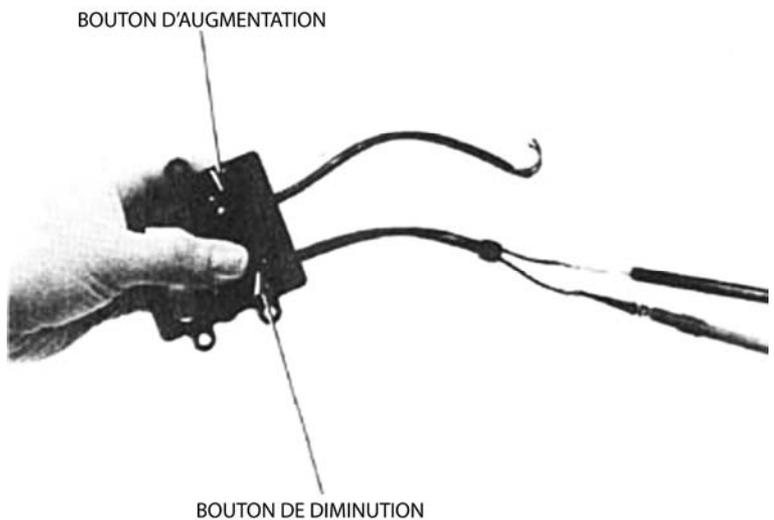
Vérifier la continuité des commutateurs avec le commutateur enfoncé.

BOUTON D'AUGMENTATION:

Noir/marron à vert avec le bouton enfoncé.
Pas de continuité avec le bouton relâché.

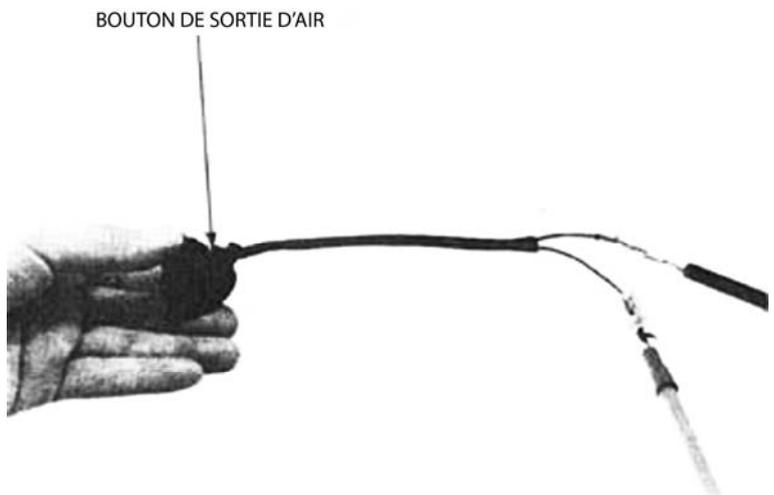
BOUTON DE DIMINUTION:

Noir/jaune à vert avec le bouton enfoncé.
Pas de continuité avec le bouton relâché.



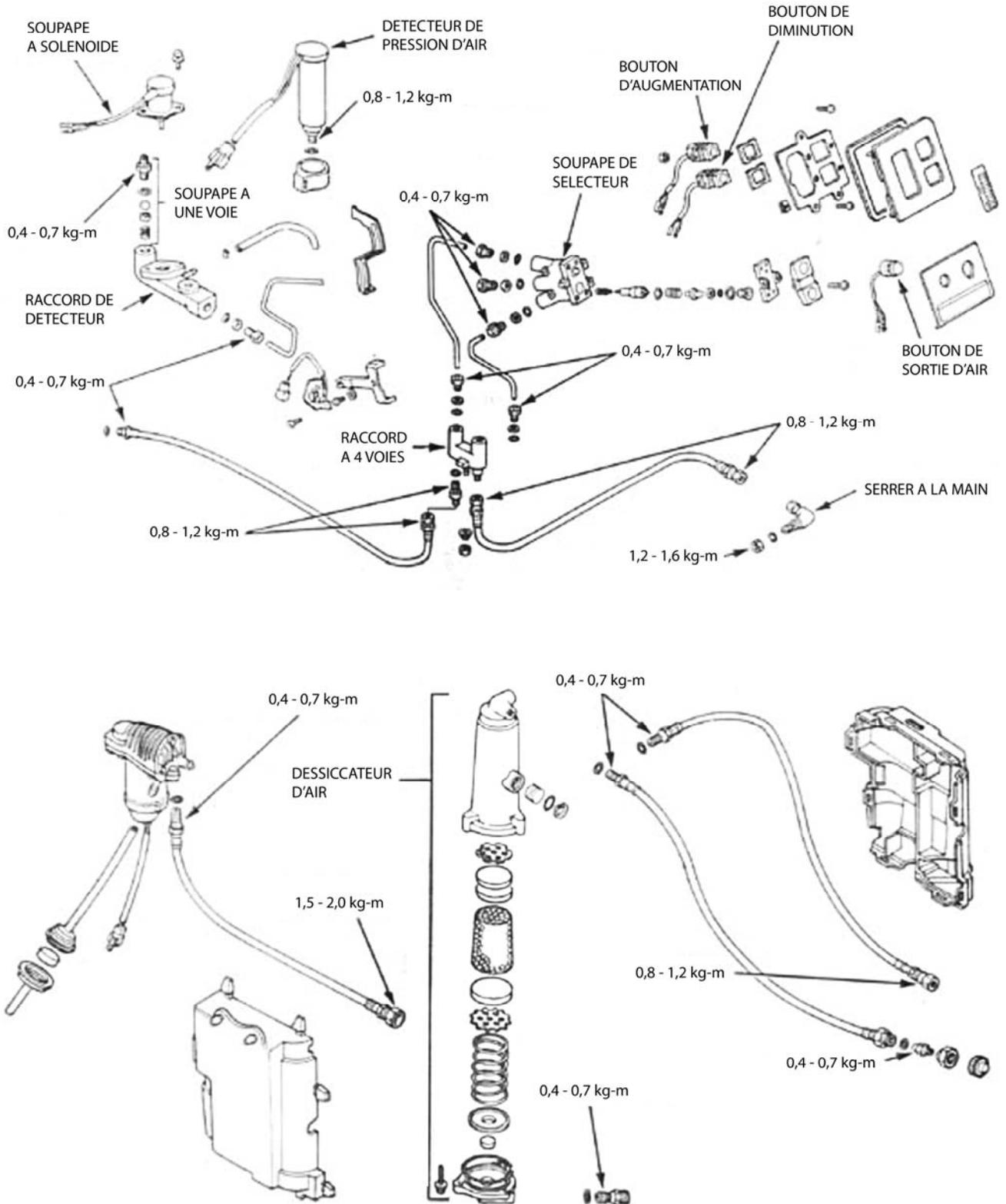
BOUTON DE SORTIE D'AIR:

Vert clair/noir à vert clair/noir avec le bouton enfoncé.
Pas de continuité avec le bouton relâché.



REPOSE

La séquence de montage se fait essentiellement dans l'ordre inverse de la séquence de démontage.

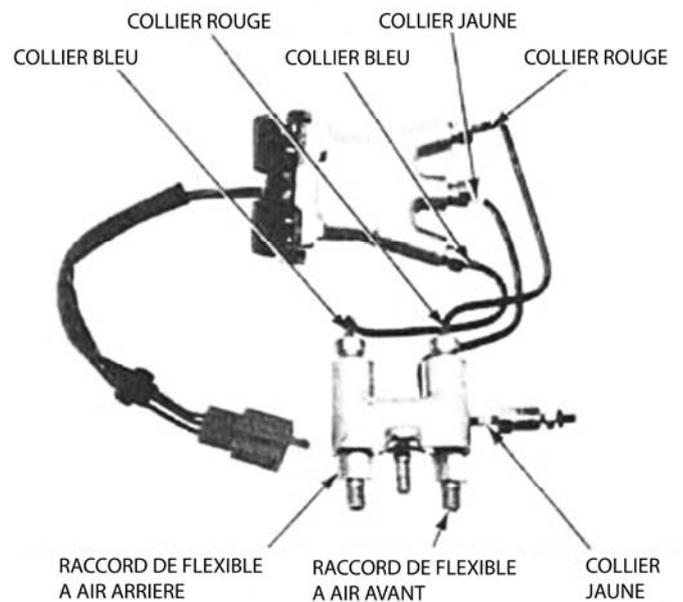


Raccorder la soupape de sélecteur et le raccord à 4 voies avec les tubes à air.

COUPLE DE SERRAGE: 4-7 N.m (0,4-0,7 kg-m)

NOTE

Ne pas trop tordre les tubes en plastique.



Reposer le détecteur de pression d'air dans le raccord de détecteur.

COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

NOTE

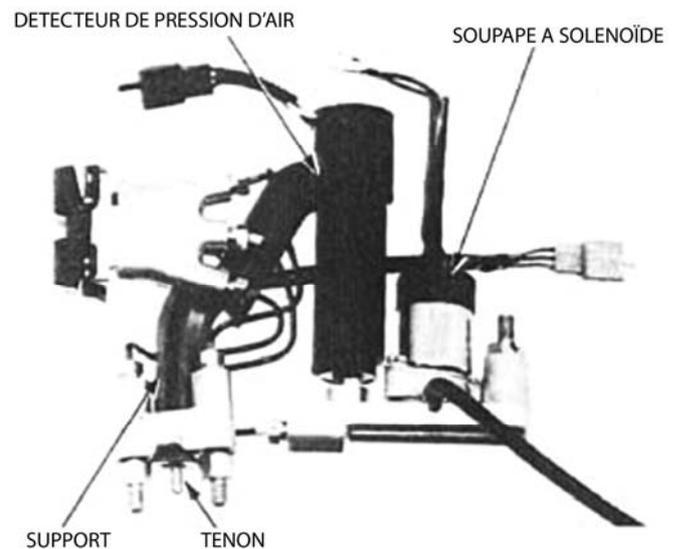
Ne pas trop serrer le détecteur de pression.

Reposer la soupape à solénoïde sur le raccord de détecteur.

Mettre l'orifice inférieur du support de détecteur en position sur le tenon de la soupape à 4 voies.

Raccorder le tube à air principal au raccord de détecteur.

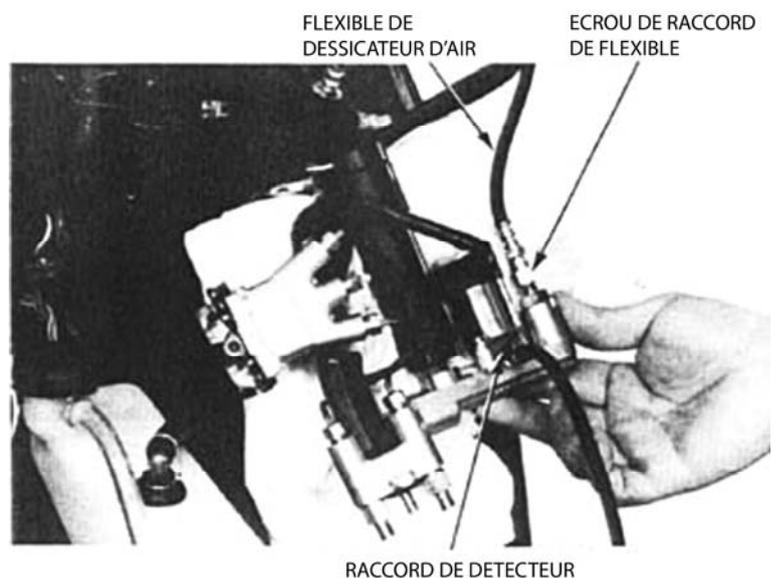
COUPLE DE SERRAGE: 4-7 N.m (0,4-0,7 kg-m)



Raccorder le flexible du dessiccateur d'air au raccord de détecteur.

Serrer l'écrou du raccord de flexible.

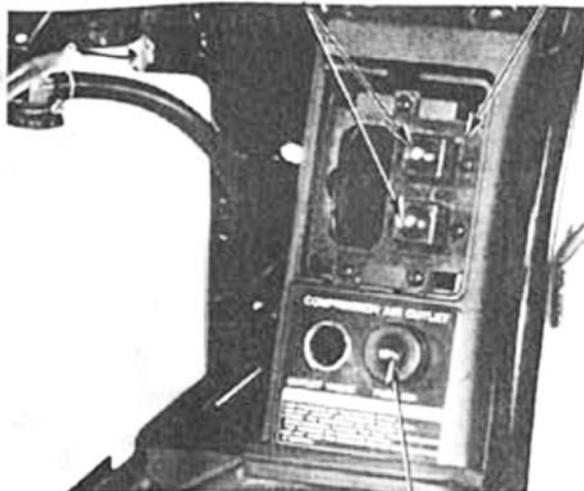
COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)



Reposer le bouton de sortie d'air.
Reposer les commutateurs de contrôle et la plaquette de commutateur.
Brancher les fils de commutateur au faisceau de fils.

COMMUTATEURS
DE CONTROLE

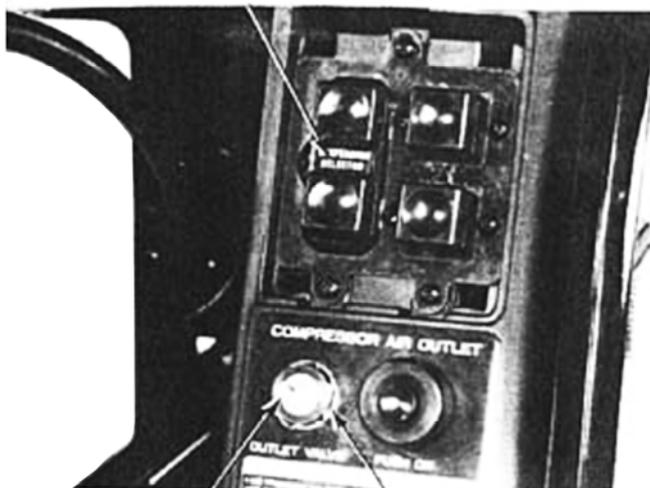
PLAQUETTE DE
COMMUTATEUR



BOUTON DE SORTIE D'AIR

Reposer le flexible de sortie d'air et la soupape de sélecteur. Brancher les fils de la soupape de sélecteur au faisceau de fils. Reposer le panneau de commutateur sur les commutateurs de contrôle.

SOUPAPE DE SELECTEUR

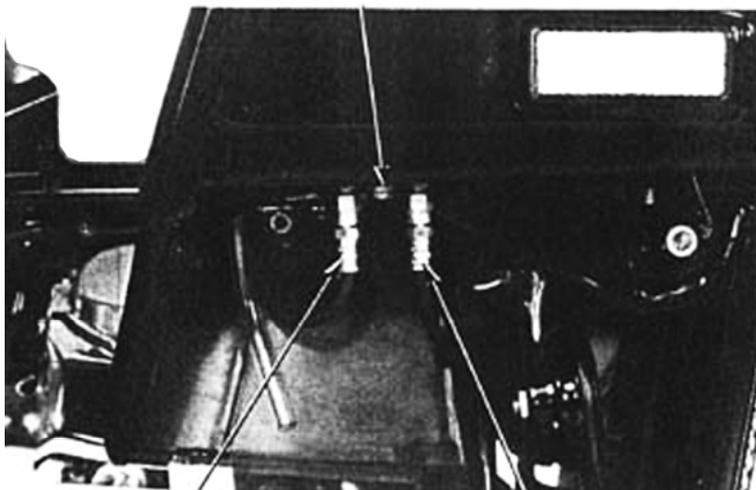


SOUPAPE DE SORTIE D'AIR

CONTRE-ECROU

Reposer l'écrou de 6 mm sur le tenon du raccord à 4 voies. Serrer l'écrou à fond.
Brancher les flexibles à air de suspension avant et arrière au raccord à 4 voies.
Serrer les écrous de raccord de flexible.
COUPLE DE SERRAGE: 8-12 N.m (0,8-1,2 kg-m)

ECROU DE 6 mm



FLEXIBLE A AIR DE
SUSPENSION ARRIERE

FLEXIBLE A AIR DE
SUSPENSION AVANT

Brancher le fil du détecteur, le fil de la soupape à solénoïde et le fil de la pompe à air au faisceau de fils.
Reposer la pompe à air/dessiccateur d'air dans le carénage.

PRECAUTION

Faire attention à ne pas bloquer les flexibles à air en les tordant ou en les tortillant lors de leur mise en place.

Vérifier le fonctionnement et la présence éventuelle de fuite après la repose.
Reposer la poche du carénage droit.

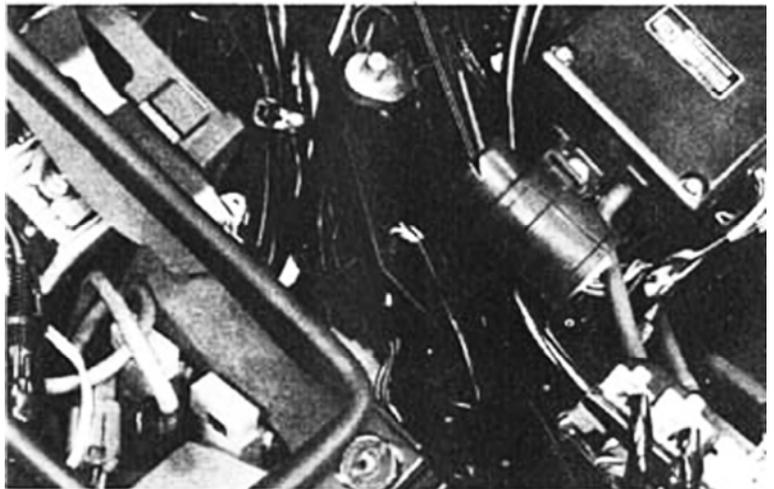
POMPE/DESSICATEUR D'AIR



RELAIS DE POMPE A AIR (GL1200A)

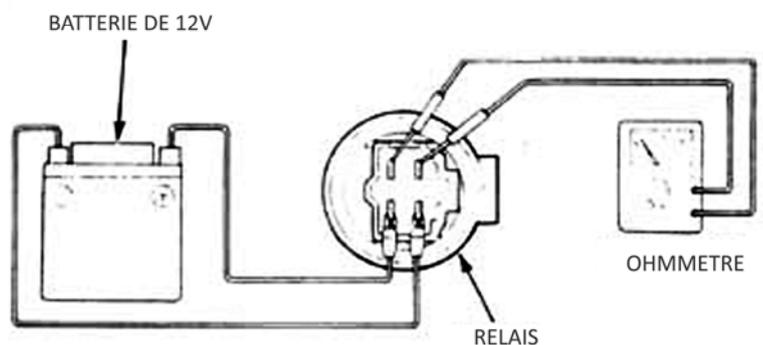
Déposer le relais de pompe à air du support de relais.
Débrancher le relais du coupleur.

RELAIS DE POMPE A AIR



Brancher une batterie de 12V complètement chargée et un ohmmètre aux bornes du relais de la manière indiquée.

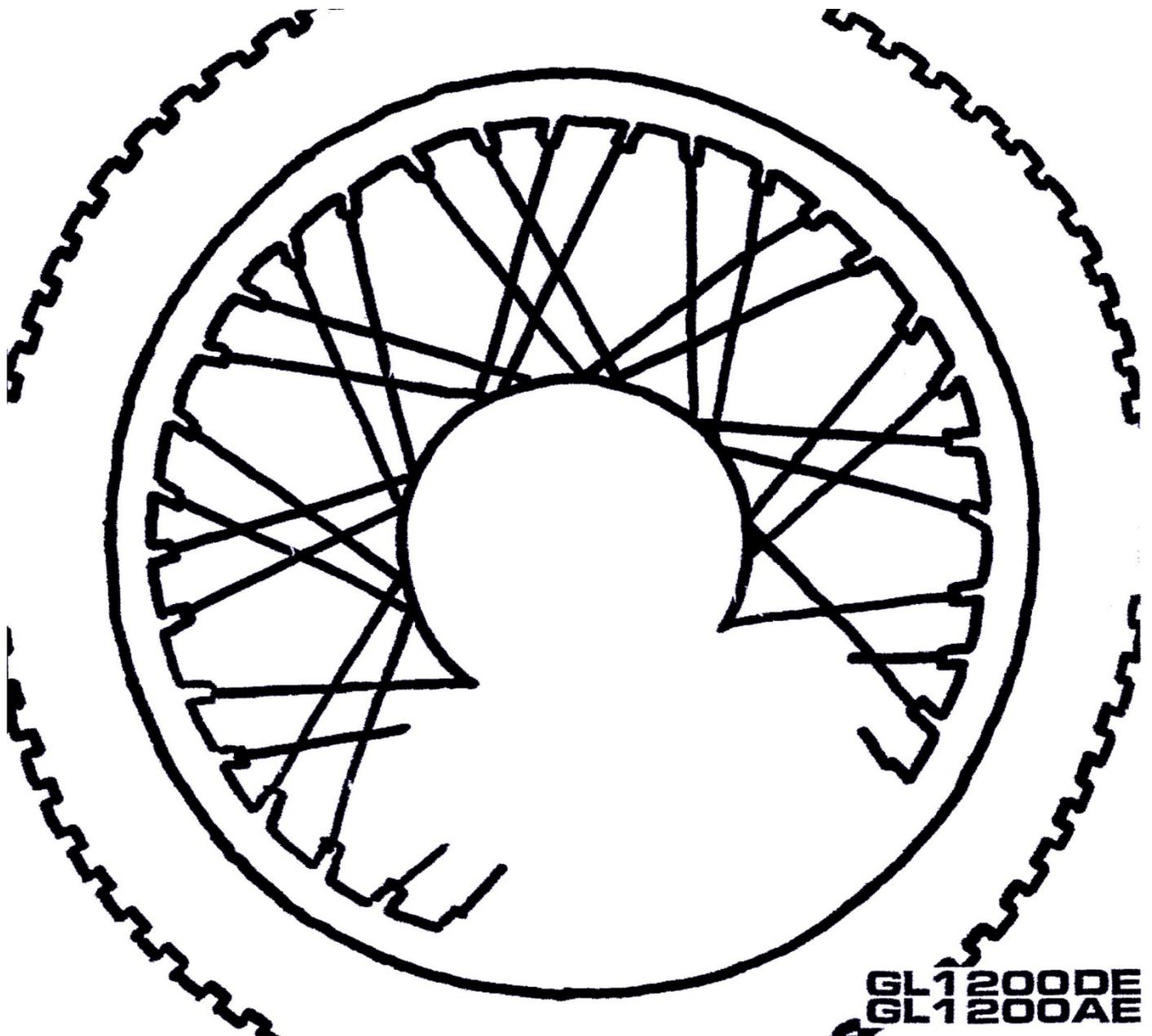
Le relais est normal s'il y a continuité lors de l'application de la tension.



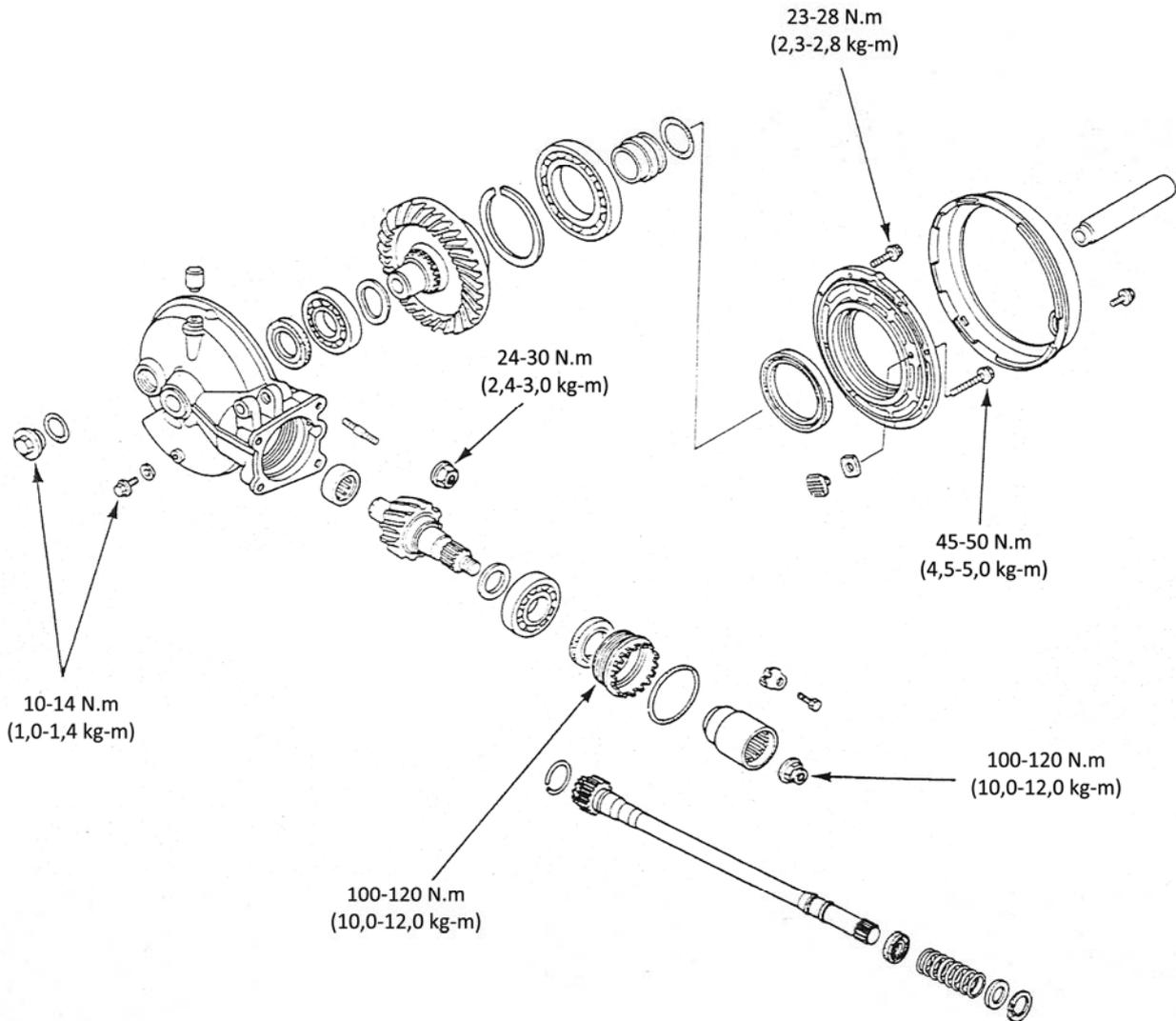
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	14-01
DEPISTAGE DES PANNES	14-02
DEPOSE DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE	14-03
ARBRE DE TRANSMISSION	14-03
JOINT UNIVERSEL	14-04
COUPLE CONIQUE	14-04
REPOSE DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE	14-17

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- L'ensemble de couple conique doit être déposé avec l'arbre de transmission.
- Remplacer tous les joints d'étanchéité et tous les joints toriques lorsque l'ensemble de couple conique est démonté.
- Vérifier l'engrènement des dents et le battement des pignons après le remplacement des coussinets, ensembles de pignons et/ou carter de pont.

CARACTERISTIQUES

Unité : mm

ELEMENT		VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Huile de pont	Contenance	170 cm ³	—
	Huile recommandée	Huile pour engrenages hypnoïdes SAE 80, API GL-5	—
Battement de pignon		0,08-0,18	0,30
Précharge globale		0,2-0,4 N.m (2-4 kg-cm)	—

COUPLES DE SERRAGE

Anneau de retenue de roulement de pignon	100-120 N.m (10,0-12,0 kg-m)
Ecrou de joint de pignon	100-120 N.m (10,0-12,0 kg-m)
Boulon de 10 mm de flasque de carter de pont	45-50 N.m (4,5-5,0 kg-m)
Boulon de 3 mm de flasque de carter de pont	23-23 N.m (2,3-2,3 kg-m)
Ecrou de fixation de carter de pont	24-30 N.m (2,4-3,0 kg-m)
Bouchon de remplissage de carter de pont	10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)
Bouchon de vidange de carter de pont	10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

OUTILS**OUTILS SPECIAUX**

- Accessoire d'outil de maintien de joint de pignon 07924 - 9690100
- Outil de maintien de joint de pignon 07924 - ME40000
- Clé pour anneau de retenue 07910 - ME80000
- Accessoire d'insertion de case de roulement 07931 - 4630300
- Accessoire d'extracteur de roulement 07934 - MG70200
- Socle d'outil de démontage 07965 - 3710300
- Extracteur d'arbre 07931 - ME40000

OUTILS ORDINAIRES

- Chasoir 07746 - 0030100
- Accessoire de chasoir D.I. de 30 mm 07746 - 0030300
- Accessoire de chasoir de 32 x 35 mm 07746 - 0010100
- Guide de 20 mm 07746 - 0040500
- Accessoire de 52 x 55 mm 07746 - 0010400
- Chasoir 07749 - 0010000
- Accessoire de 42 x 47 mm 07746 - 0010300
- Extracteur de roulement 07631 - 0010000

DEPISTAGE DES PANNES**Excès de bruit**

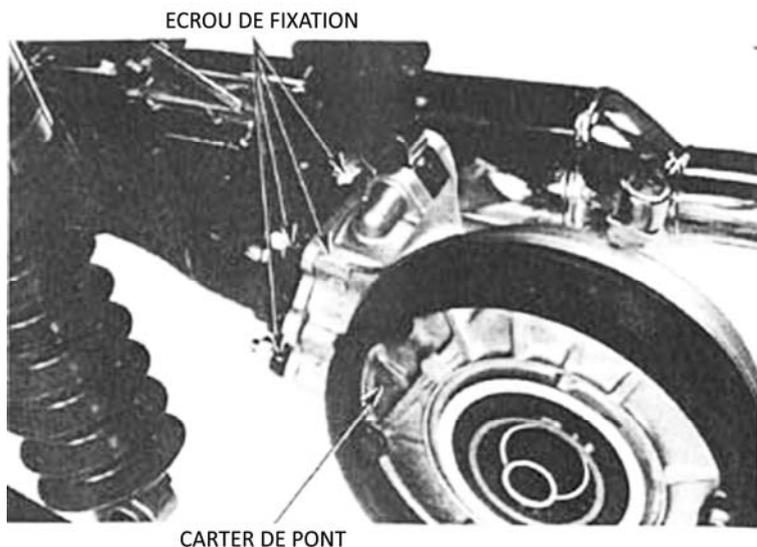
- Arbre de couronne et flasque mené usés ou éraflés
- Flasque mené et moyeu de roue éraflés
- Cannelures et pignon d'attaque éraflés ou usés
- Couronne et pignon usés
- Batement entre couronne et pignon excessif

Fuite d'huile

- Reniflard bouché
- Trop d'huile
- Joints endommagés

DEPOSE DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE

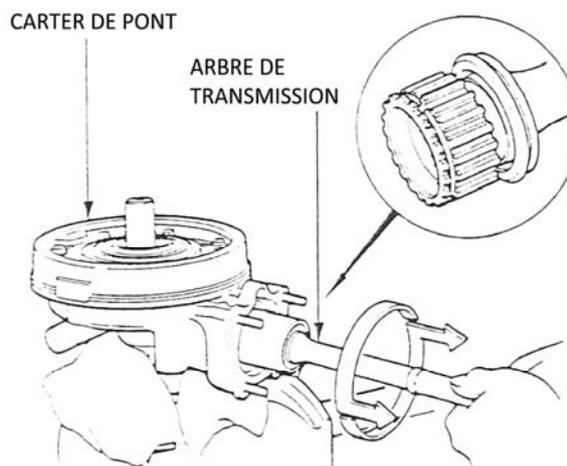
Placer la machine sur sa béquille centrale.
Vidanger l'huile de pont (Page 02-15) et déposer la roue arrière (Page 12-09).
Déposer les écrous de fixation de carter de pont et retirer le carter de pont du bras oscillant.



ARBRE DE TRANSMISSION

DEPOSE

Introduire l'axe dans le carter de pont et placer le carter de pont dans un étau avec mors doux en maintenant l'axe.
Placer la monture d'amortissement entre les mors pour obtenir une stabilité supérieure.
Séparer l'arbre de transmission du carter de pont en faisant doucement tourner l'arbre en un mouvement circulaire tout en tirant légèrement.



DEMONTAGE

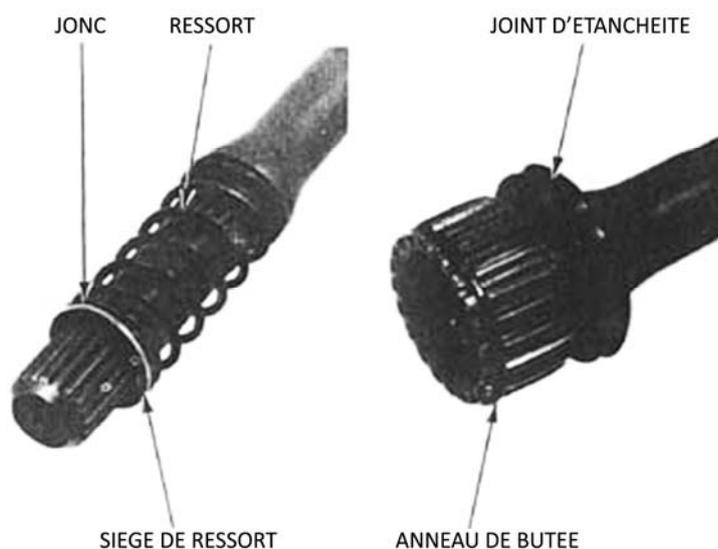
Déposer le jonc, le siège du ressort et le ressort de l'arbre de transmission.
Déposer le joint d'étanchéité et l'anneau de butée de l'arbre de transmission.

NOTE

Remplacer le joint d'étanchéité par un neuf après la dépose.
Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des cannelures de l'arbre de transmission.

REMONTAGE

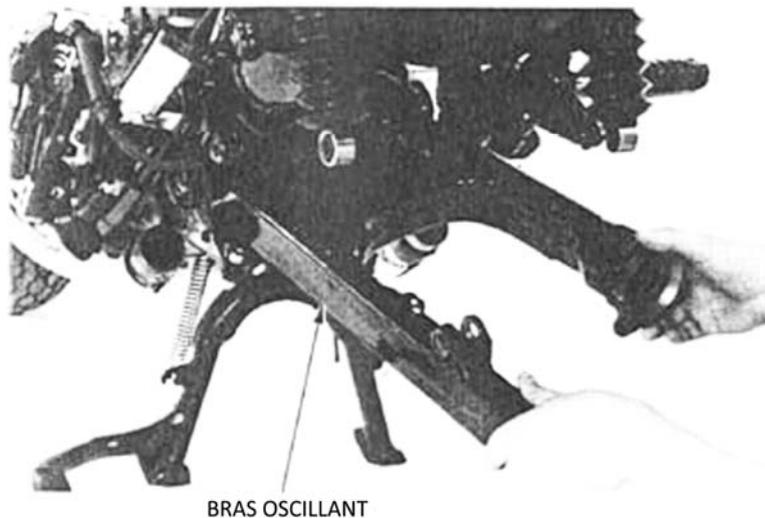
Poser un joint d'étanchéité neuf sur l'arbre de transmission.
Reposer le ressort d'amortissement, le siège du ressort, le jonc ainsi qu'un anneau de butée neuf.



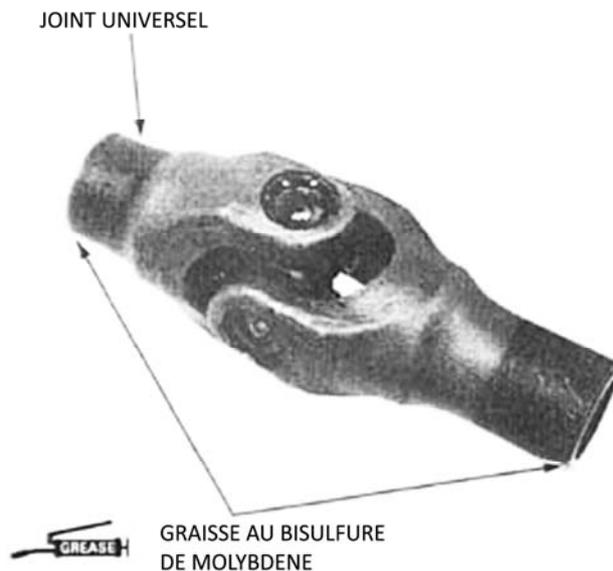
JOINT UNIVERSEL

DEPOSE/REPOSE

Déposer le bras oscillant (Page 13-18).
Déposer le joint universel du bras oscillant.



Vérifier l'état général du joint universel.
Il ne doit pas y avoir de jeu dans les roulements.
Faire tourner l'arbre et le joint dans des directions opposées.
S'il y a un quelconque jeu latéral.
Il est nécessaire de remplacer le joint universel.
Passer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les cannelures.

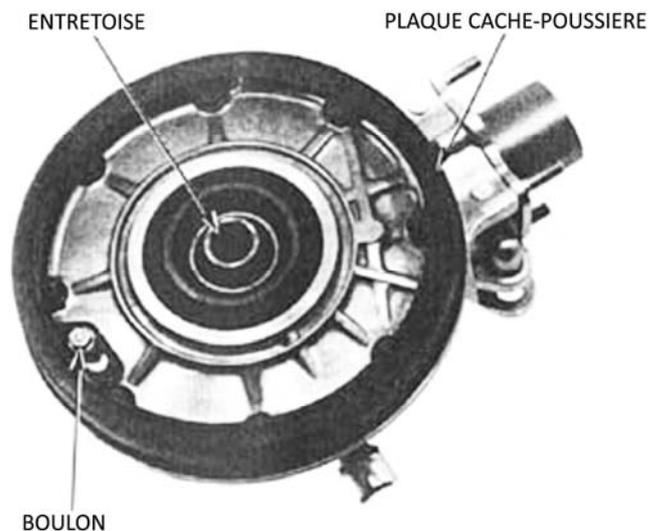


COUPLE CONIQUE

DEPOSE DE LA COURONNE

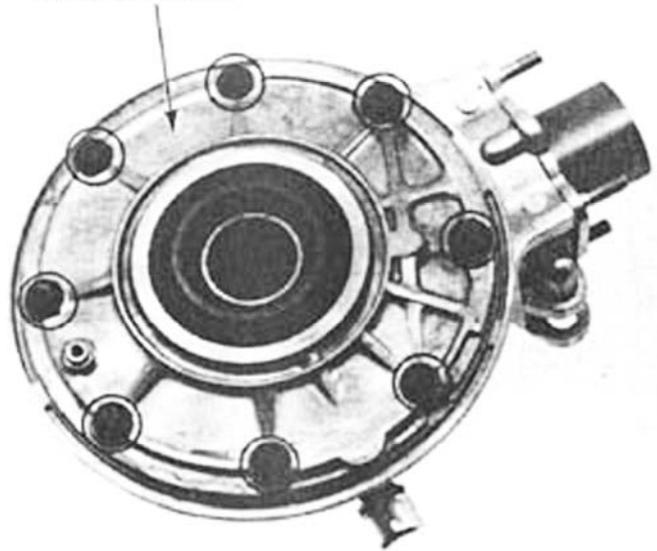
Déposer l'entretoise.

Déposer le boulon de plaque cache-poussière ainsi que la plaque cache-poussière en la faisant tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.



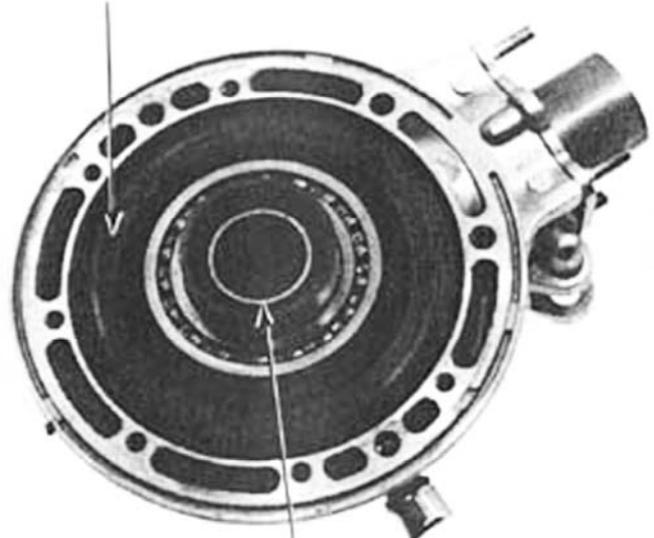
Déposer les huit boulons de flasque de carter ainsi que le flasque.
Si la couronne reste dans le flasque, l'extraire de ce dernier.

FLASQUE DE CARTER



Déposer la couronne du carter de pont.

COURONNE



DEPOSE DE ROULEMENT DE COURONNE

Déposer le guide de joint torique en tapant dessus à partir du coté opposé.

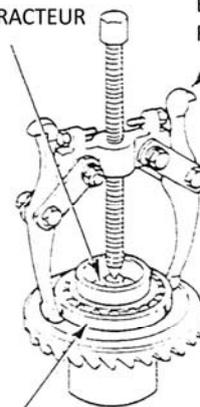
GUIDE DE JOINT TORIQUE

Déposer le roulement de couronne ainsi que la bague de levage.

ACCESSOIRE D'EXTRACTEUR
DE ROULEMENT
07934 - MG70200

EXTRACTEUR DE
ROULEMENT

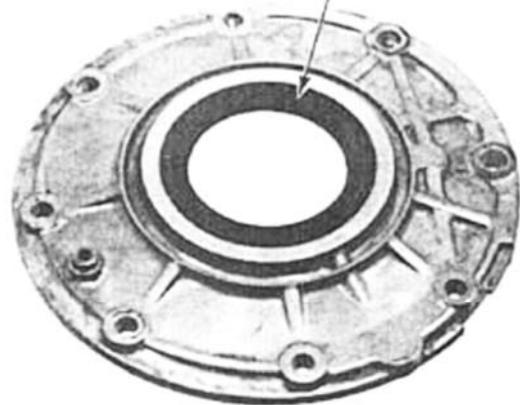
ROULEMENT DE COURONNE



REPLACEMENT DU JOINT D'ETANCHEITE DE FLASQUE DE CARTER

Déposer le joint d'étanchéité du flasque de carter et enfoncer un joint d'étanchéité neuf.

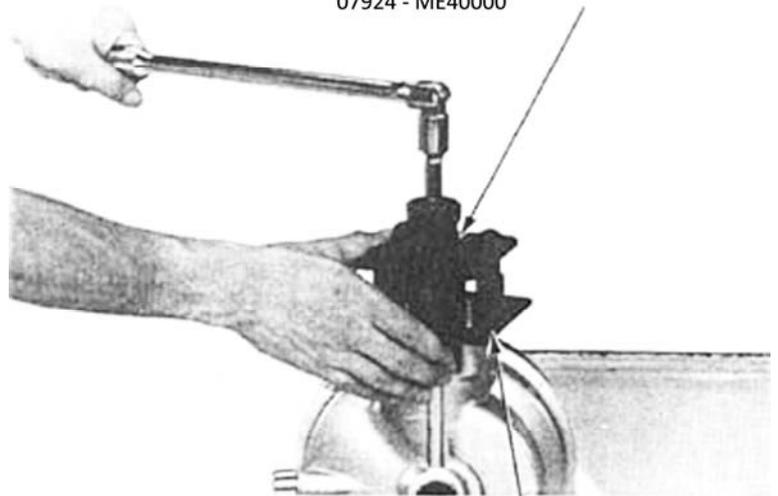
JOINT D'ETANCHEITE



DEPOSE DE PIGNON D'ATTAQUE

Mettre l'outil de maintien de joint de pignon e: l'accessoire d'outil de maintien de joint de pignon en place sur le joint de pignon et déposer l'écrou d'arbre de pignon. Retirer les outils.

OUTIL DE MAINTIEN DE JOINT DE PIGNON
07924 - ME40000

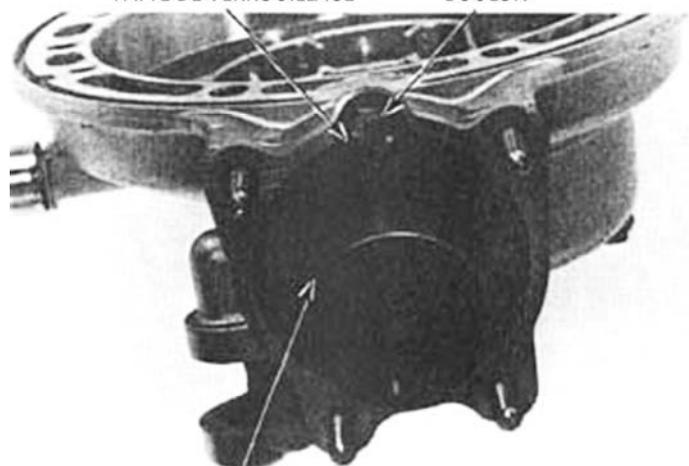


ACCESSOIRE D'OUTIL DE MAINTIEN
DE JOINT DE PIGNON 07924 - 9690100

Déposer le joint de pignon.
Déposer la patte de verrouillage d'anneau de retenue.

PATTE DE VERROUILLAGE

BOULON



JOINT DE PIGNON

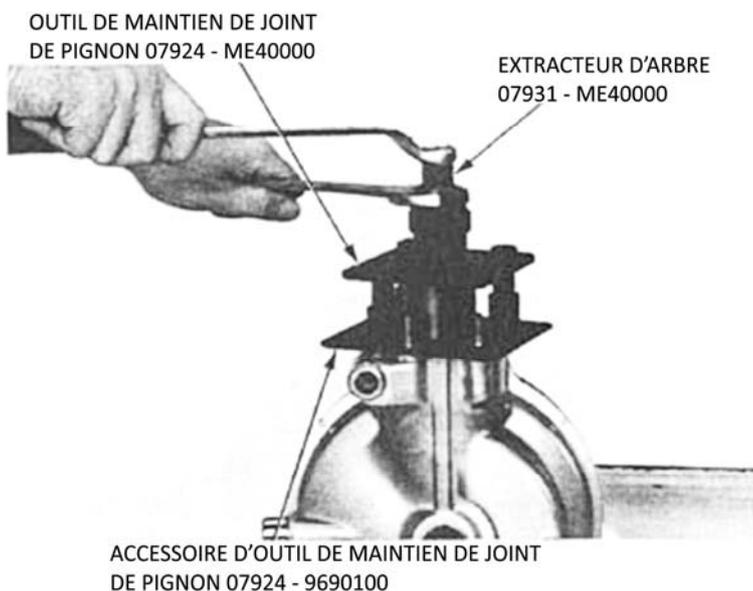
Déposer l'anneau de retenue de pignon à l'aide de la clé pour anneau de retenue.



Extraire l'ensemble de pignon à l'aide de l'extracteur de pignon.

PRECAUTION

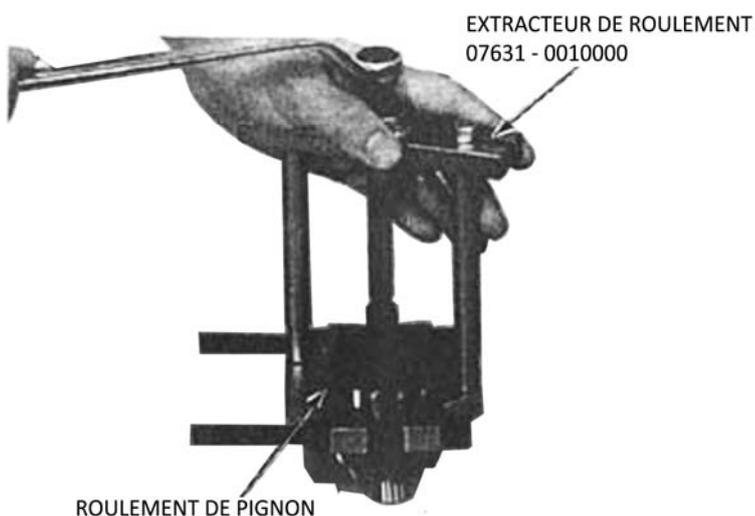
Il est nécessaire de déposer la couronne pour déposer l'ensemble de pignon.



DEPOSE DE ROULEMENT DE PIGNON

Extraire les cages extérieure et intérieure de roulement de l'arbre à l'aide de l'extracteur de roulement.
Extraire l'autre cage intérieure à l'aide du même outil.

Déposer la bague de réglage de pignon.

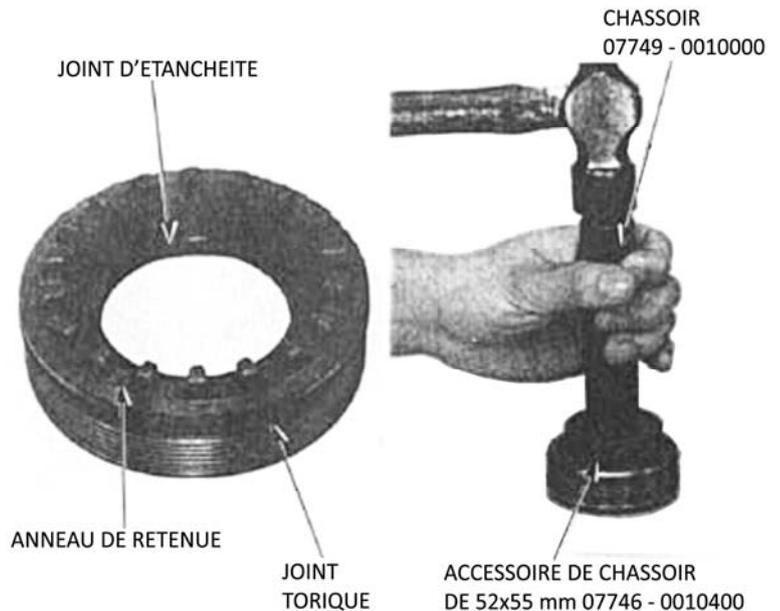


REMPACEMENT DU JOINT D'ETANCHEITE D'ANNEAU DE RETENUE DE PIGNON

Déposer le joint torique ainsi que le joint d'étanchéité de l'anneau de retenue de pignon.

Passer de l'huile sur un joint torique neuf et le mettre en place dans l'anneau de retenue.

Mettre un joint d'étanchéité neuf en place dans l'anneau de retenue.

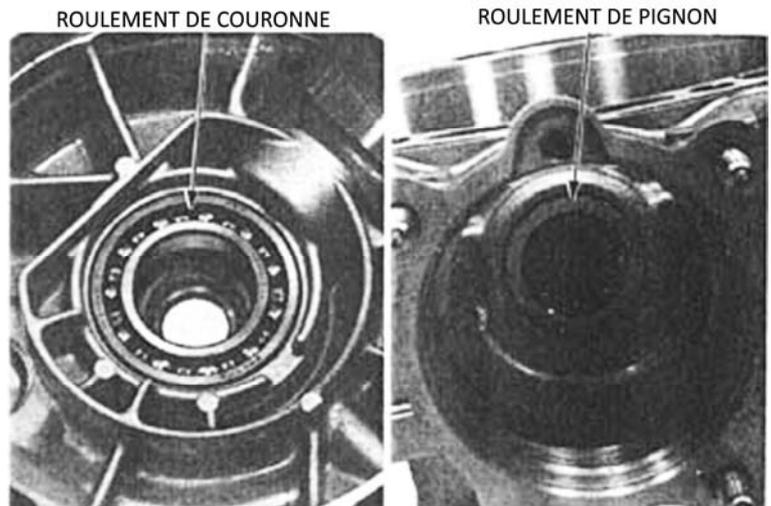


REMPACEMENT DE JOINT D'ETANCHEITE ET DE ROULEMENT DE CARTER

Faire chauffer le carter de pont à 80° C. Tapoter le carter de pont à l'aide d'un maillet de plastique et déposer la couronne et les roulements de pignon.

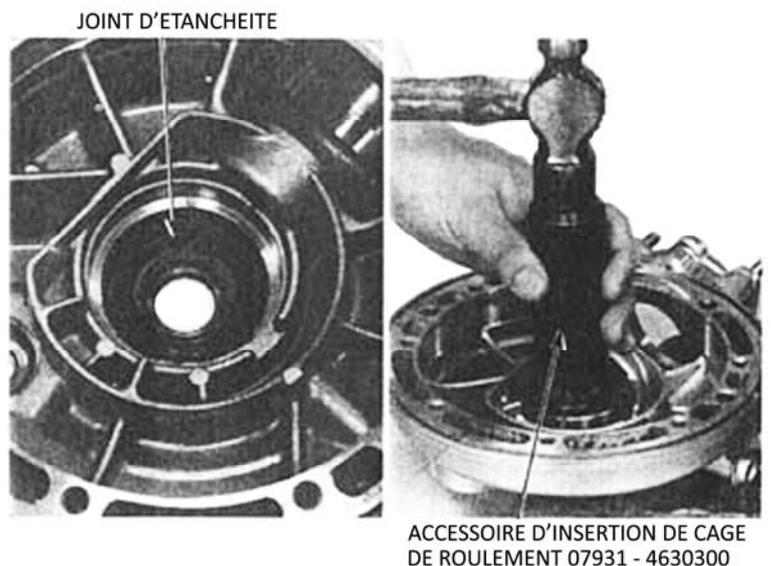
PRECAUTION

Toujours porter des gants lorsque l'on travail sur un carter de pont qui a été chauffé.



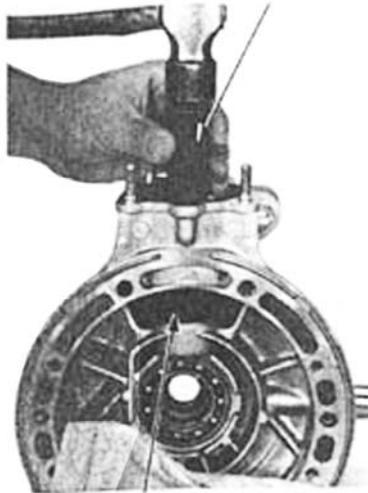
Déposer le joint d'étanchéité de l'arbre de couronne.

Efoncer un joint d'étanchéité neuf dans le carter en utilisant les outils spéciaux.



Enfoncer des roulements de couronne et de pignon neufs dans le carter.

CHASSOIR
07749 - 0010000



ACCESSOIRE D'INSERTION
DE CAGE DE ROULEMENT
07931 - 4630300

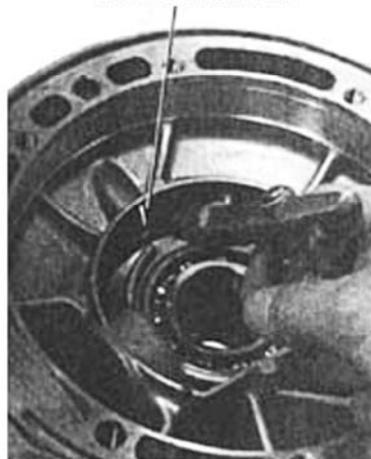


ACCESSOIRE DE CHASSOIR DE 32x35 mm 07746 - 0010100
ET GUIDE DE 20 mm 07746 - 0040500

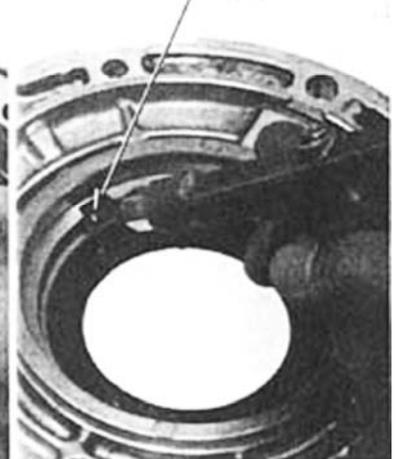
NETTOYAGE DU TROU DE RENIFLARD

Déposer le capuchon de trou de reniflard et nettoyer le à l'aide d'air comprimé.

TROU DE RENIFLARD



TROU DE RENIFLARD



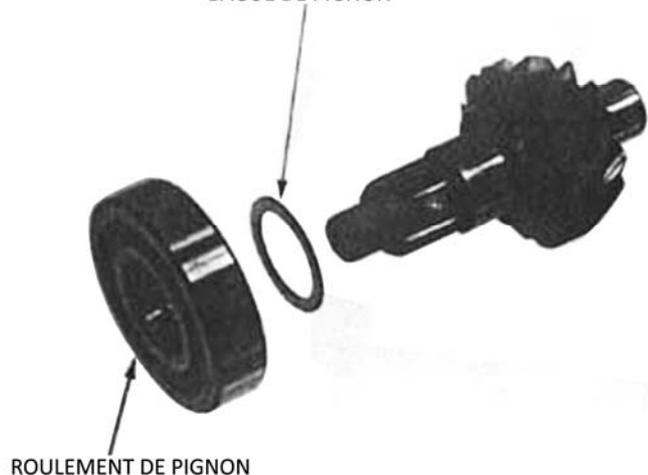
MONTAGE DE PIGNON D'ATTAQUE

Mettre la bague de pignon d'attaque originale en place.

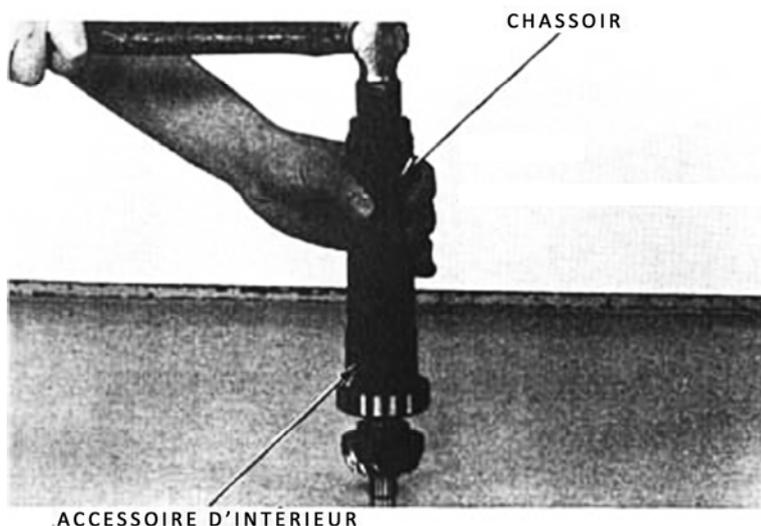
NOTE

Lorsque l'ensemble de pignon d'attaque, les roulements de pignon et/ou le carter de pont a été remplacé, utiliser une bague de 1,5 mm d'épaisseur.

BAGUE DE PIGNON



Enfoncer le roulement dans l'arbre de pignon d'attaque à l'aide des outils indiqués.



Mettre l'ensemble de pignon en place dans le carter de pont.

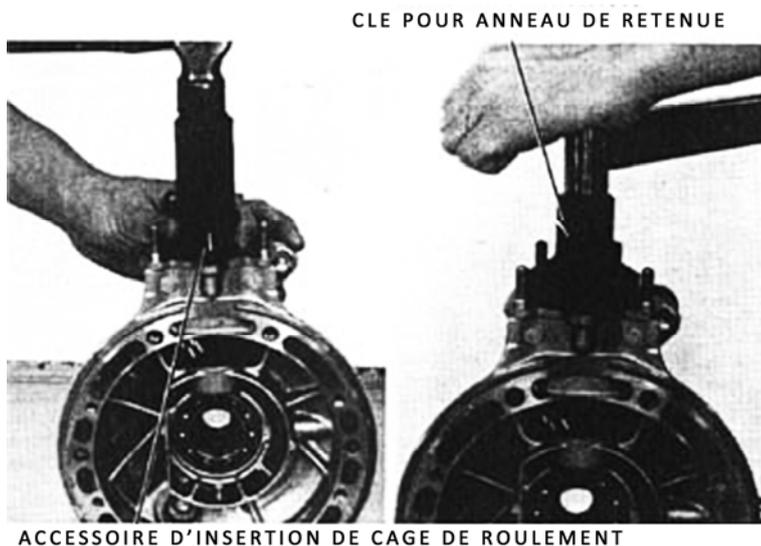
Enfoncer l'ensemble de pignon dans le carter de pont jusqu'à ce que les filets de l'anneau de retenue de pignon puissent s'engager avec les files du carter.

Passer de l'huile pour engrenages sur le joint torique et les filets de l'anneau de retenue.

Visser l'anneau de retenue de pignon afin d'enfoncer le roulement de pignon en place puis, serrer le au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE:

10,0-12,0 kg-m



MONTAGE DE LA COURONNE

Mettre la bague originale en place sur la couronne.

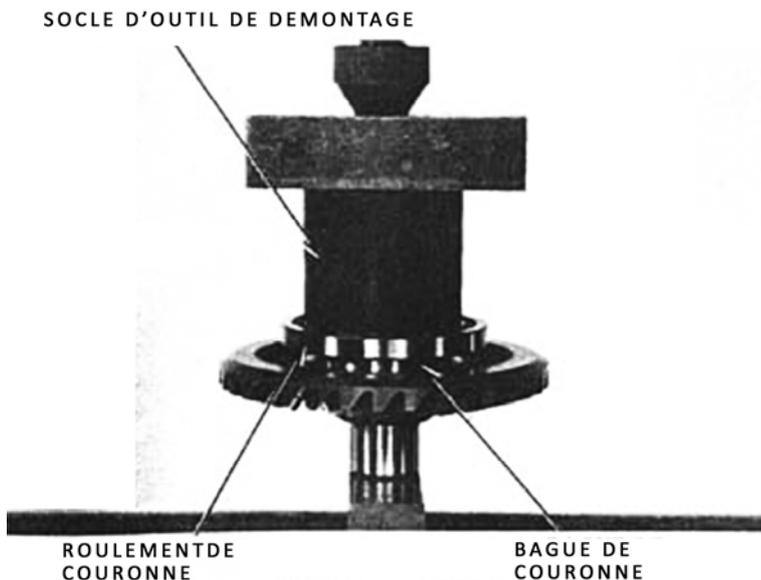
NOTE

Lorsque l'ensemble de pignon d'attaque, les roulements de pignon, les roulements de couronne et/ou le carter de pont a été remplacé, utiliser une bague de 2,0 mm d'épaisseur.

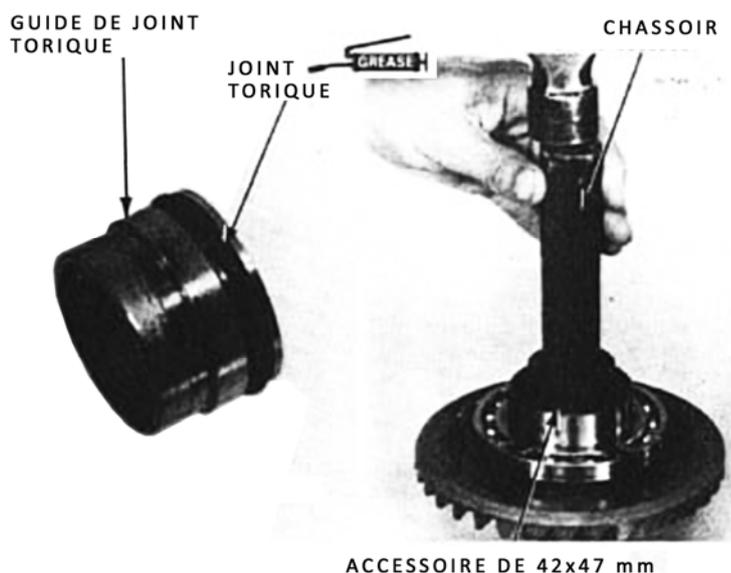
Mettre le roulement de couronne en place sur l'arbre de couronne



Mettre un roulement de couronne neuf en place sur l'arbre de couronne.
Enfoncer le roulement neuf sur l'arbre à l'aide d'une presse hydraulique.

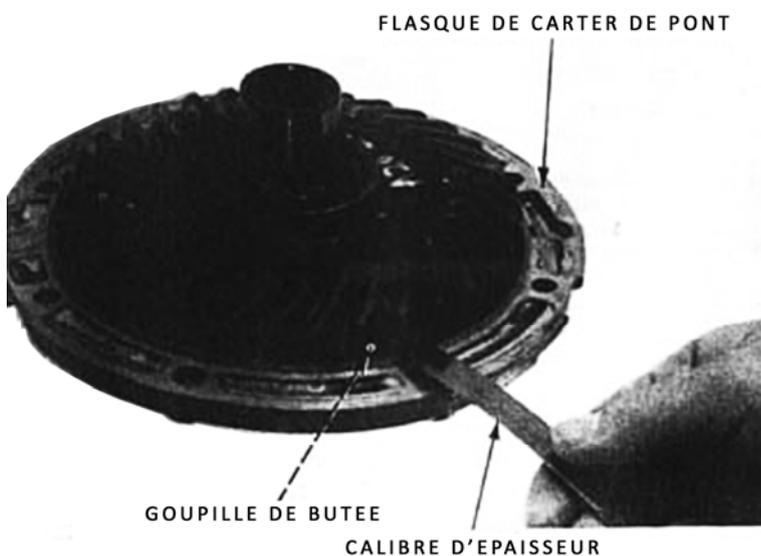


Mettre un joint torique neuf en place sur le guide de joint torique.
Passer de la graisse sur le joint torique et enfoncer le guide de joint torique sur l'arbre de couronne.



Mettre la couronne en place dans le flasque de carter de pont.
Mesurer le jeu entre la couronne et la goupille de butée de couronne à l'aide d'un calibre d'épaisseur.

JEU: 0,30-0.60 mm



Déposer la couronne. Si le jeu dépasse la limite de service, faire chauffer le flasque de carter de pont à environ 80°C et déposer la goupille de butée en tapotant sur le flasque.

PRECAUTION

Toujours porter des gants lorsque l'on travaille sur un carter de pont qui a été chauffé.

Mettre une cale de goupille de butée en place afin d'obtenir le jeu approprié.

**EPAISSEUR DE CALE: A: 0,10 mm
B: 0,15 mm**

Mettre la cale en place et enfoncer la goupille de butée dans le flasque de carter.

Éliminer tout résidu de joint des surfaces de contact de carter de pont et de flasque.

NOTE

- Eviter de laisser pénétrer de la poussière ou de la saleté à l'intérieur du carter de pont.
- Faire attention à ne pas endommager les surfaces de contact.

Passer un étanchéifiant liquide sur la surface de contact du flasque de carter de pont.

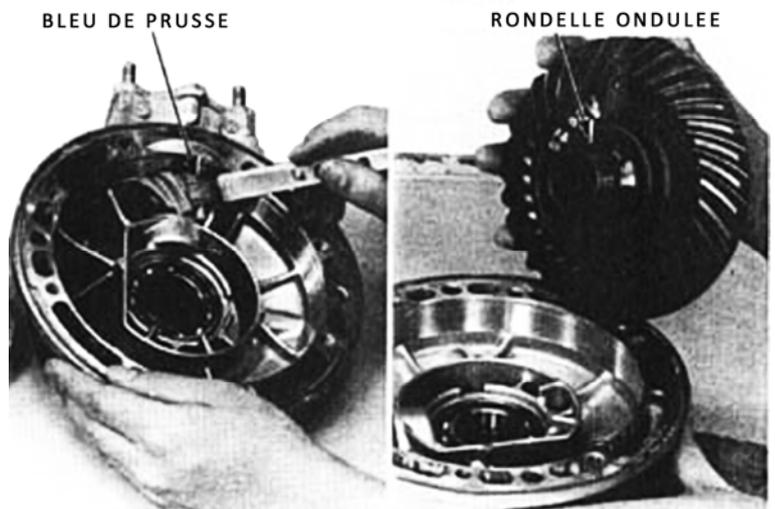
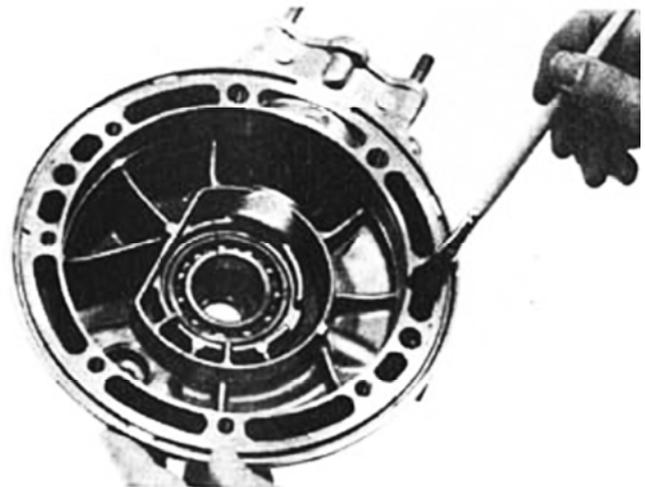
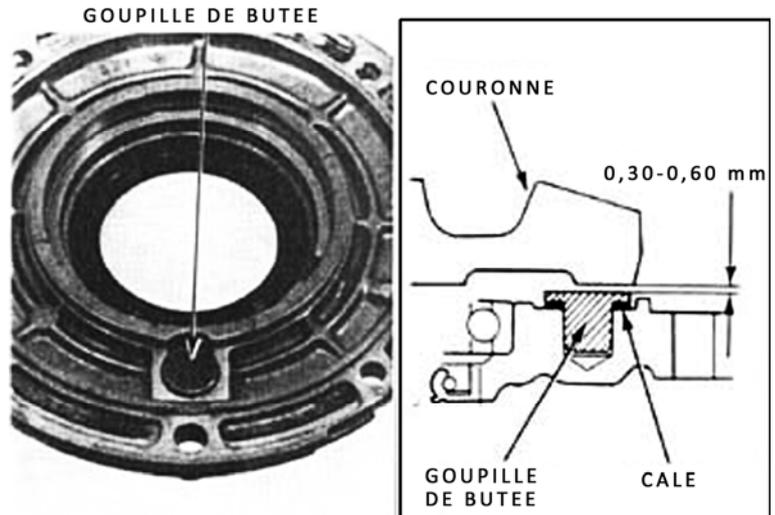
VERIFICATION DE L'ENGREMENT DES DENTS DE PIGNON

Passer une fine couche de bleu de Prusse sur les dents de pignon d'attaque afin de vérifier l'engrènement des dents de pignon.

Mettre la rondelle ondulée en place sur la couronne. Passer de l'huile pour engrenages sur les lèvres de joint d'étanchéité de flasque de carter de pont. Mettre la couronne en place dans le carter de pont.

PRECAUTION

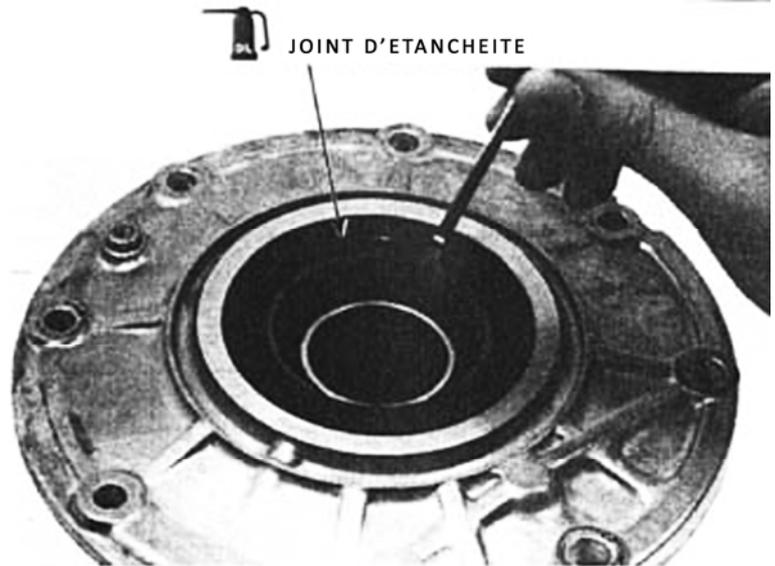
Faire attention à ne pas endommager la lèvre du joint d'étanchéité du carter de pont avec l'arbre de la couronne.



Passer de l'huile pour engrenage sur la lèvre du joint d'étanchéité sur le flasque de carter de pont.
Reposer le flasque de carter de pont sur la couronne.

PRECAUTION

Faire attention à ne pas endommager la lèvre du joint d'étanchéité lors de la repose.



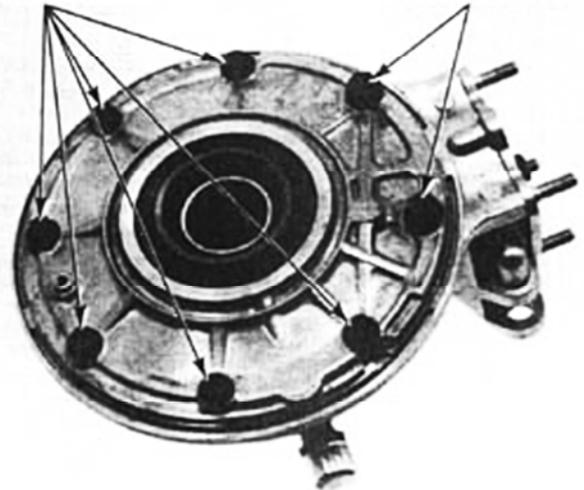
Serrer les boulons de flasque en 2 ou 3 passes jusqu'à ce que le contact entre le flasque et le carter de pont soit uniforme.

Serrer ensuite les boulons de 8 mm au couple de serrage spécifié en diagonale et en deux passes ou plus.
COUPLE DE SERRAGE: (23-28 N.m) 2,3-2,8 kg-m)

Serrer ensuite les boulons de 10 mm.

COUPLE DE SERRAGE: (45-50 N.m) 44,5-5,0 kg-m)

BOULONS DE 8 mm BOULONS DE 10 mm

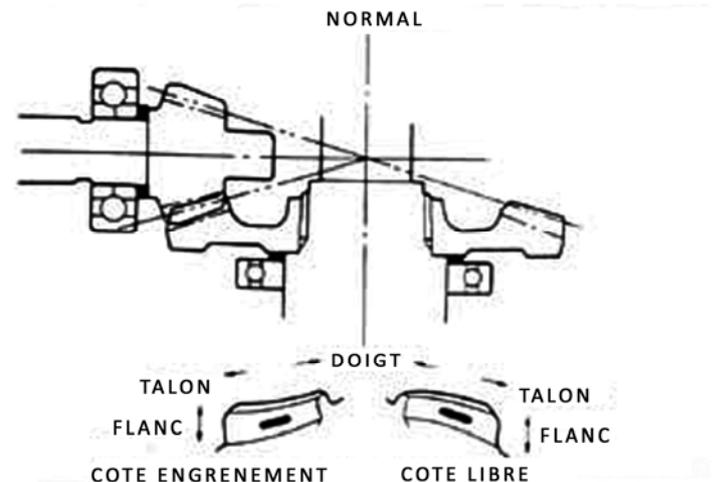


Retirer le bouchon de remplissage d'huile du carter de pont.

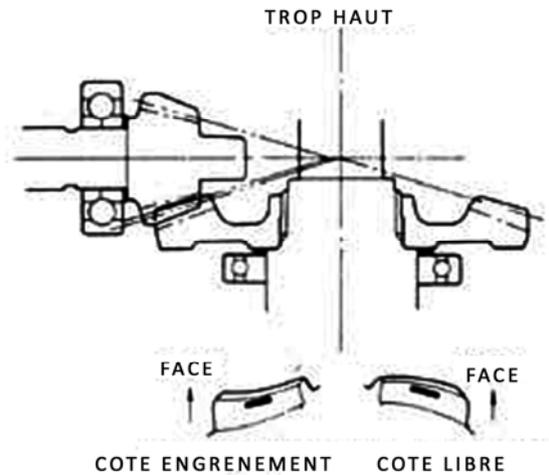
Faire tourner la couronne plusieurs fois dans les deux sens de rotation.

Vérifier l'engrènement des dents de pignon à travers le trou de remplissage d'huile. L'engrènement est indiqué par le bleu de Prusse appliqué sur le pignon avant le montage.

L'engrènement est normal si le bleu de Prusse adhère à peu près sur le centre des dents et légèrement sur le côté.



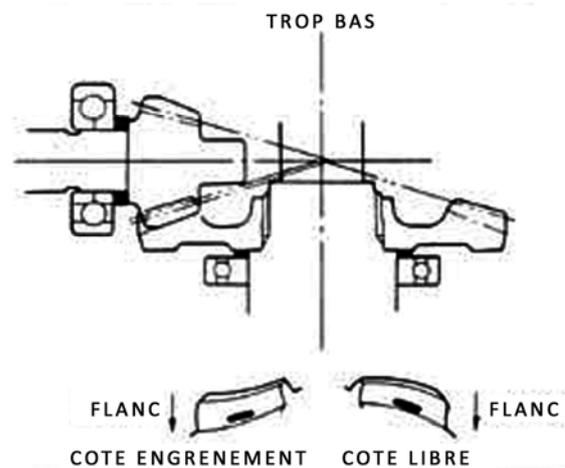
Si l'engrènement n'est pas satisfaisant, retirer et remplacer la cale de pignon. Remplacer la cale de pignon par une cale plus épaisse si l'engrènement est trop haut vers les faces.



Remplacer la cale de pignon par une plus fine si l'engrènement est trop bas vers les flancs. L'engrènement sera décalé d'environ 1,5-2,0 mm lorsque l'épaisseur de la cale varie de 0,10 mm.

CALE DE PIGNON:

- A : 1,32 mm
- B : 1,38 mm
- C : 1,44 mm
- D : 1,50 mm Standard
- E : 1,56 mm
- F : 1,62 mm
- G : 1,68 mm



VERIFICATION DU BATTEMENT

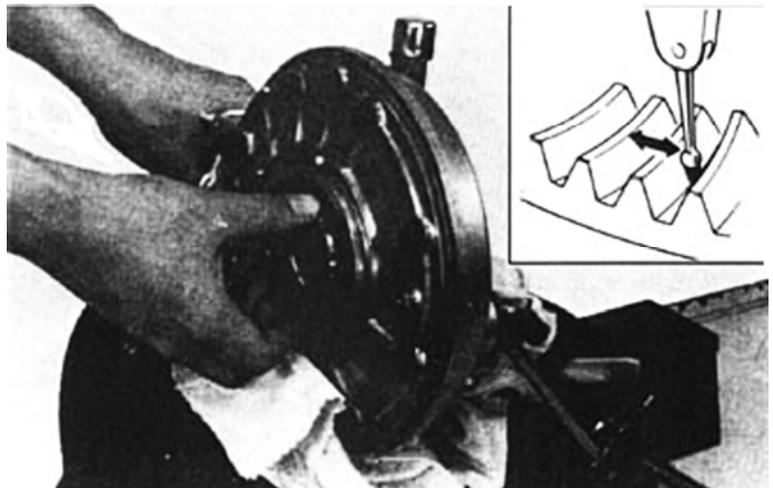
Déposer le bouchon de remplissage d'huile.

Placer l'ensemble de pont dans une potence ou un support pour l'immobiliser. Fixer un indicateur à cadran de type horizontal sur la couronne, à travers le trou de remplissage d'huile.

Mettre provisoirement le joint de pignon en place sur le pignon d'attaque couronne et maintenir le joint de pignon à la main. Faire tourner la couronne à la main jusqu'à ce que le battement soit rattrapé. Faire tourner la couronne vers l'avant et vers l'arrière afin de lire l'indication de battement.

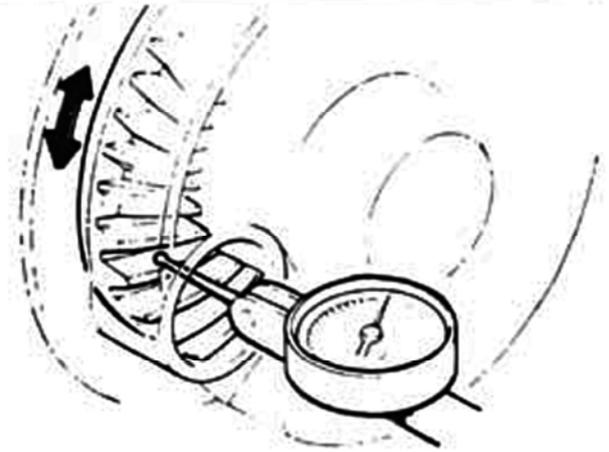
VALEUR STANDARD: 0,08-0,18 mm

LIMITE DE SERVICE: 0,30 mm



Retirer l'indicateur à cadran.
Faire tourner la couronne de 120° et mesurer le battement.
Répéter cette opération encore une fois.

Comparer la différence des trois mesures.
LIMITE DE SERVICE: 0,10 mm



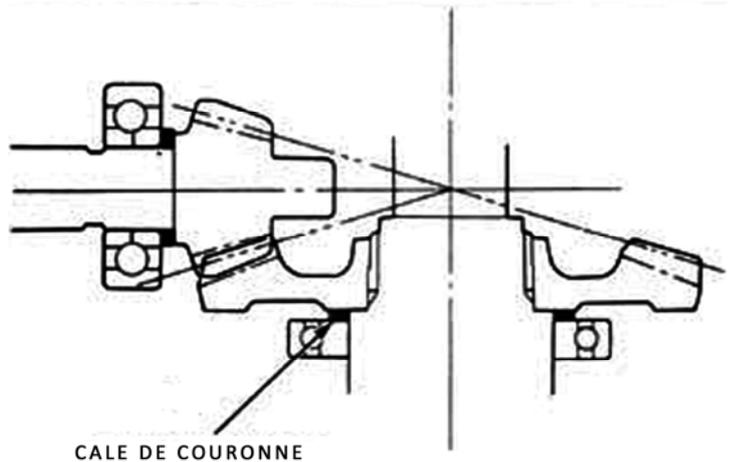
Si la différence entre les mesures dépasse la limite de service, cela signifie que les roulements ne sont pas installés perpendiculairement.
Vérifier les roulements et les remettre en place si nécessaire.

Si le battement est trop faible, remplacer la cale de couronne par une plus fine.

Le battement change d'environ 0,06-0,07 mm lorsque l'épaisseur de la cale varie de 0,10 mm.

CALE DE COURONNE:

- A : 1,82 mm
- B : 1,88 mm
- C : 1,94 mm
- D : 2,00 mm Standard
- E : 2,06 mm
- F : 2,12 mm
- G : 2,18 mm
- H : 2,24 mm
- I : 2.30 mm



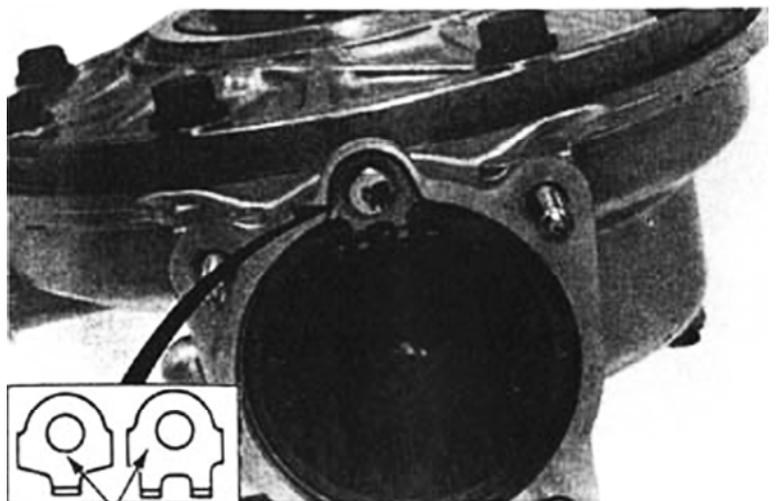
Déposer le joint de pignon du pignon d'attaque.

REPOSE DU JOINT DE PIGNON

Mettre la patte de verrouillage de boulon d'anneau de retenue de pignon appropriée en place.

NOTE

Il existe deux types de patte de verrouillage comme cela est indiqué.



PATTES DE VERROUILLAGE

Passer de l'huile pour engrenages sur la surface de contact de la lèvre d'étanchéité du joint de pignon et mettre le joint de pignon en place.

Mettre l'outil de maintien de joint de pignon ainsi que l'accessoire d'outil de maintien de joint de pignon en place.

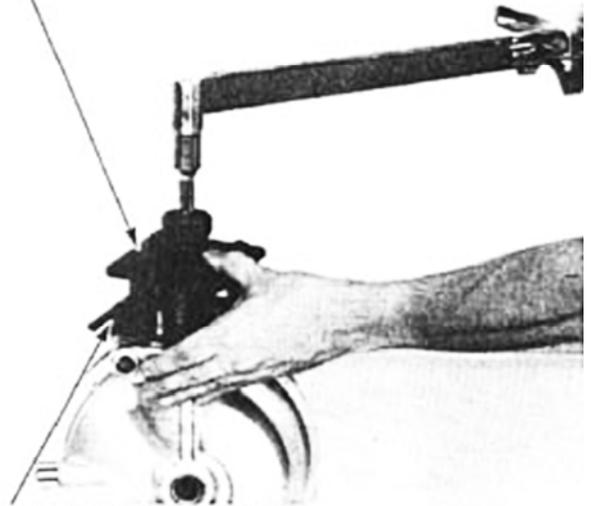
Serrer l'écrou de joint de pignon.

COUPLE DE SERRAGE:

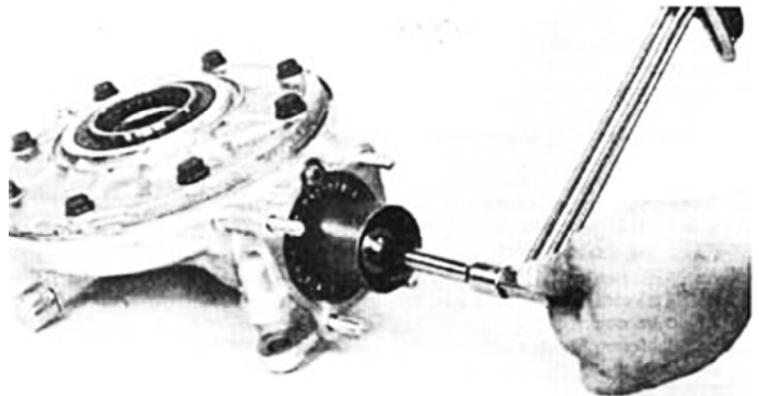
100-120 N.m (10,0-12,0 kg-m)

Retirer les outils

OUTIL DE MAINTIEN DE JOINT DE PIGNON



ACCESSOIRE D'OUTIL DE MAINTIEN DE JOINT DE PIGNON



S'assurer que l'ensemble d'engrenages tourne en douceur sans problème en faisant tourner le joint de pignon.

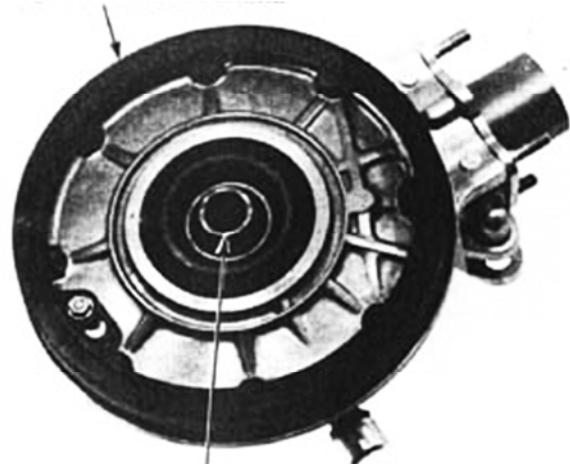
PRECHARGE DE L'ENSEMBLE D'ENGRENAGES:

0,2-0,4 N.m (2-4 kg-cm)

Mettre la plaque cache-poussière en place et serrer le boulon au couple de serrage.

Mettre l'entretoise en place.

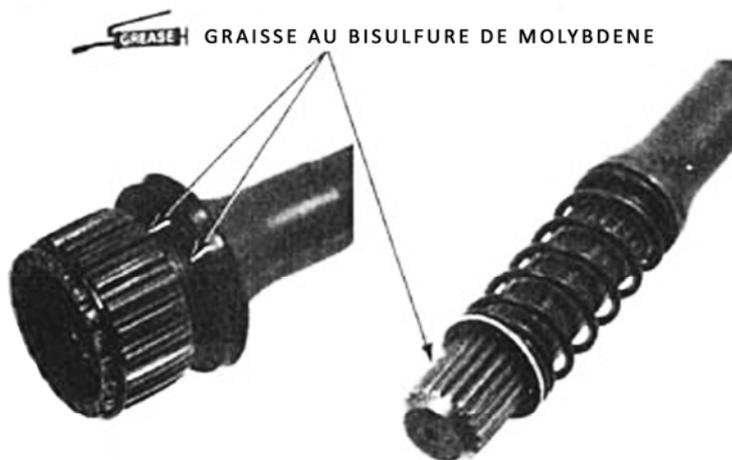
PLAQUE DE CACHE-POUSSIÈRE



ENTRETOISE

REPOSE DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE

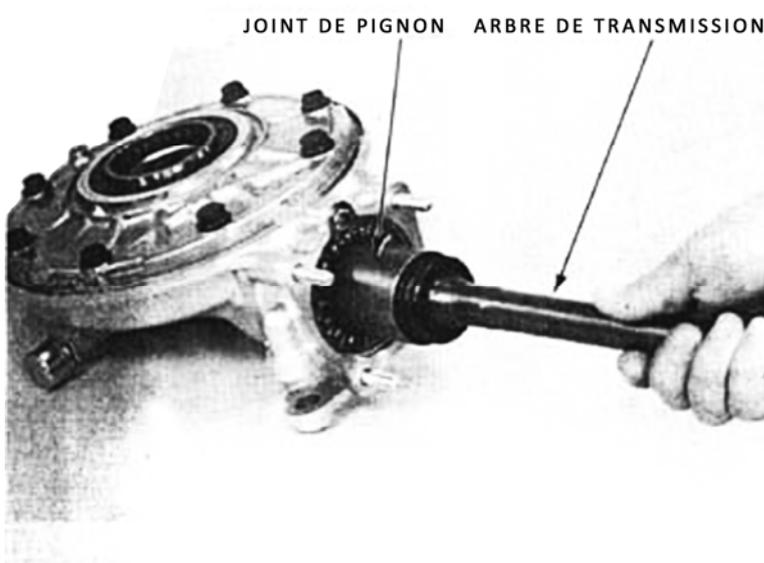
Passer de la graisse au bisulfure de molybdène sur les cannelures de l'arbre de transmission et du joint d'étanchéité.



Introduire l'arbre de transmission dans le joint de pignon jusqu'à ce que la bague de butée touche les gorges de cannelure de joint de pignon.

NOTE

Vérifier la bonne assise de la bague de butée en tirant légèrement sur l'arbre de transmission.
Faire attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité de l'arbre de transmission.



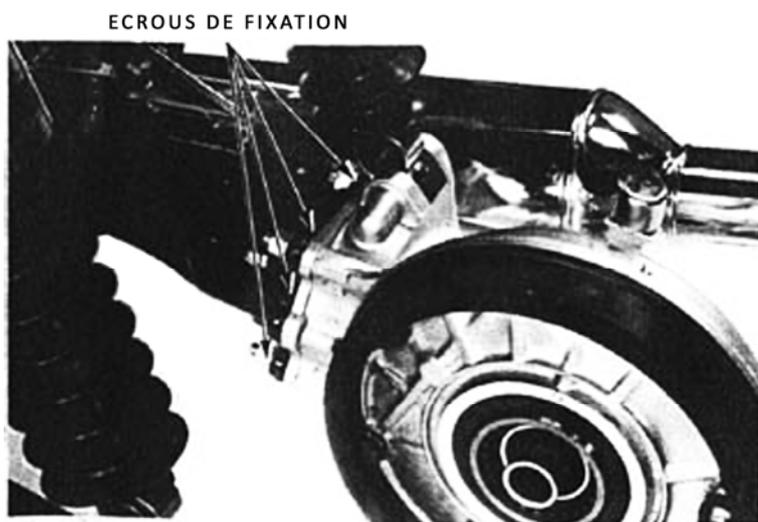
le carter de pont sur le bras oscillant sans serrer.

NOTE

Pour faciliter la mise en place de l'axe, ne serrer les écrous du carter de pont qu'après la mise en place de l'axe.

Mettre la roue arrière en place et serrer les boulons et l'écrou (Page 12-13).
Serrer ensuite les écrous de fixation de carter de pont.

COUPLE DE SERRAGE: 24-30 N.m (2,4-3,0 kg-m)



S'assurer que le bouchon de vidange de carter est bien serré.

Retirer le bouchon de remplissage d'huile et verser la quantité spécifiée d'huile recommandée.

HUILE RECOMMANDEE:

Huile pour engrenage hypoïde SAE 80, API GL-5

CONTENANCE EN HUILE: 170 cm³

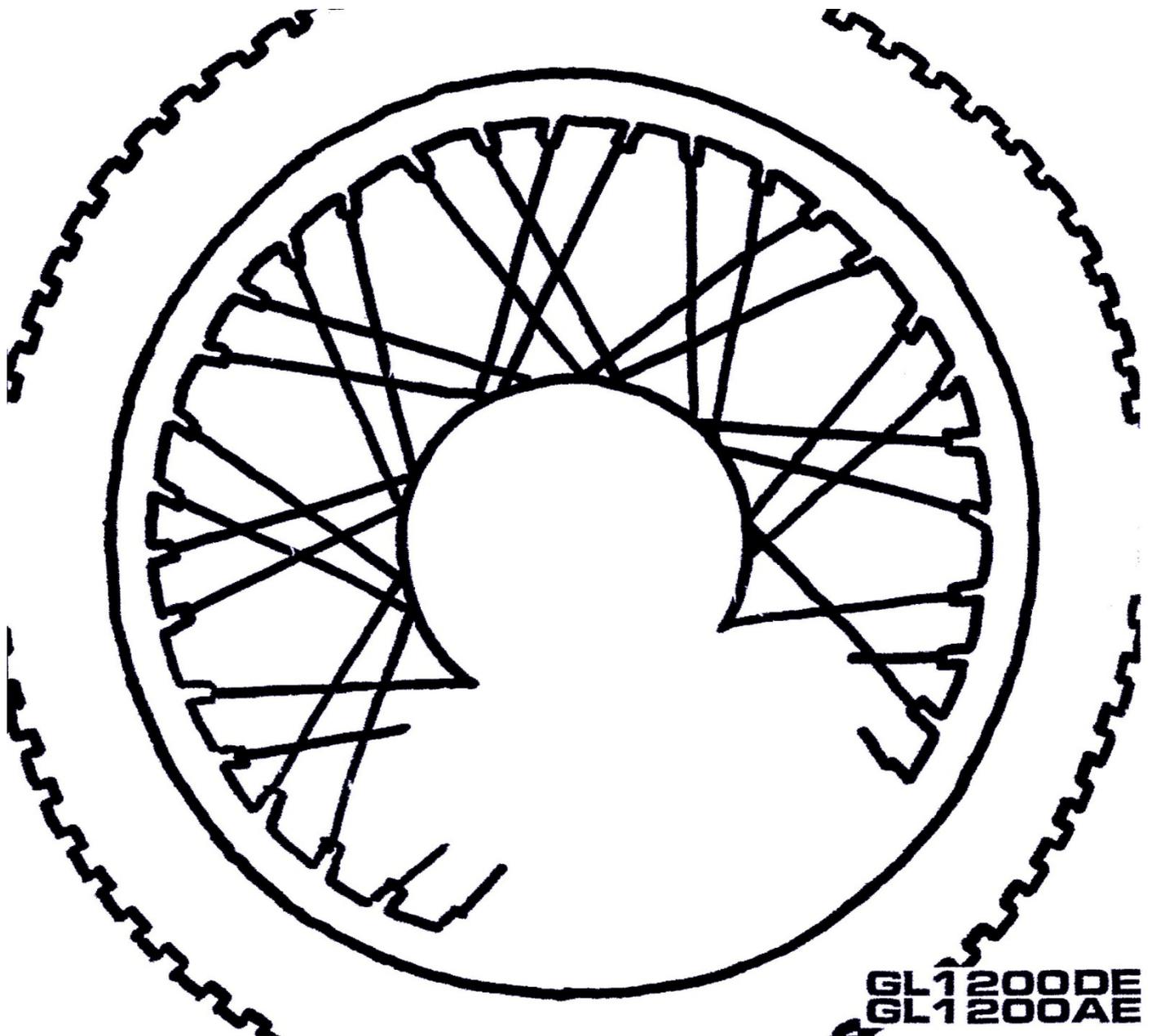


BOUCHON DE VIDANGE D'HUILE

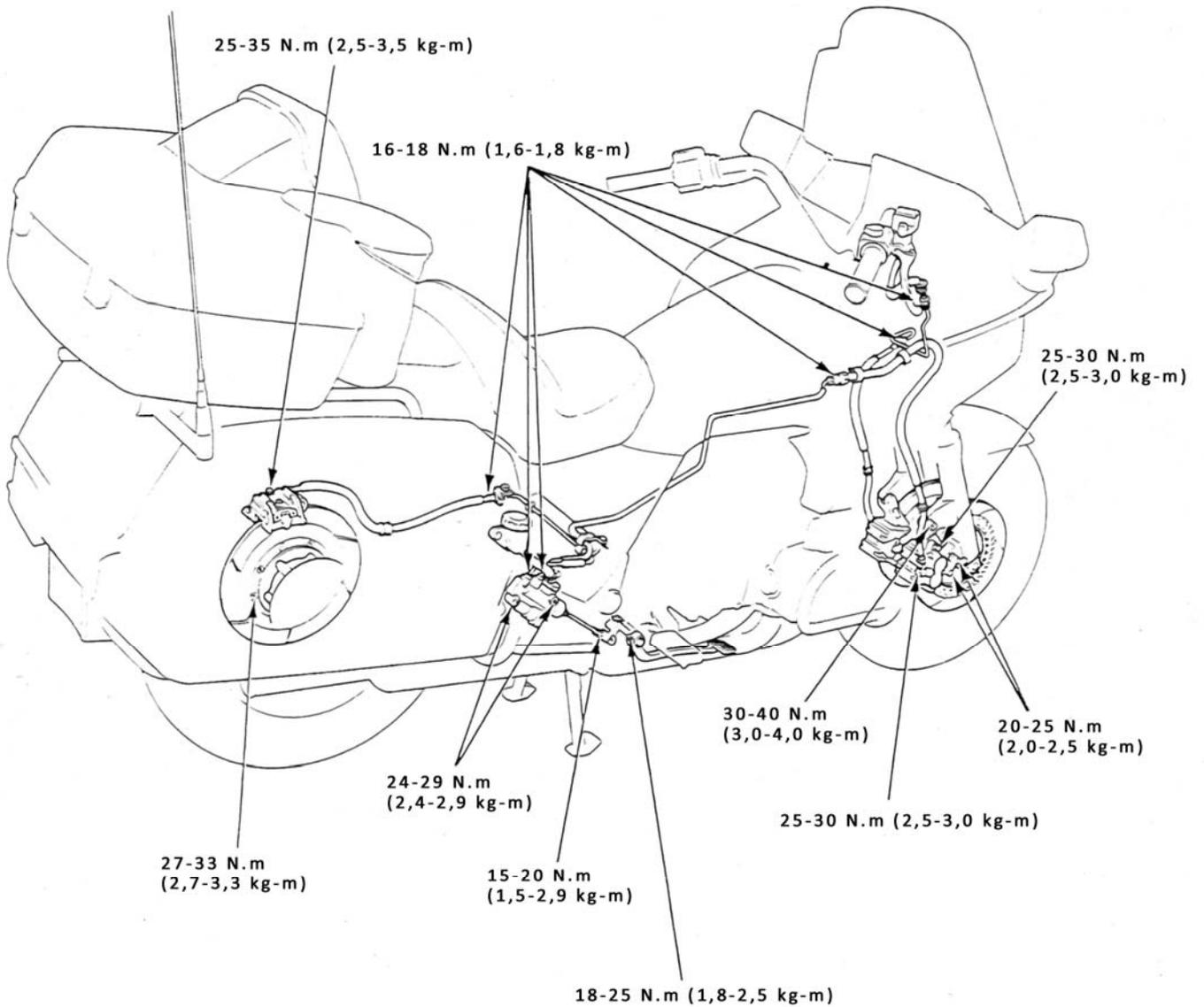
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	15-01	MAITRE-CYLINDRE AVANT	15-08
DEPISTAGE DES PANNES	15-02	MAITRE-CYLINDRE ARRIERE	15-11
RENOUVELLEMENT DU LIQUIDE		ETRIERS DE FREIN	15-16
DE FREIN/PURGE DE L'AIR	15-03	PEDALE DE FREIN	15-20
DISQUE/PLAQUETTE DE FREIN	15-05	CONDUITES DE FREIN METALLIQUES	15-21

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

PRECAUTION

- Du liquide de frein renversé endommagera sévèrement les optiques de compteur, le pare-brise et les surfaces peintes. Faire très attention à chaque fois que l'on dépose le bouchon du réservoir: s'assurer tout d'abord que le réservoir se trouve bien en position horizontale.
- Ne jamais laisser de matières contaminantes (saleté, eau, etc.) pénétrer dans un réservoir ouvert.

- La GOLDWING est équipée d'un système de freinage unifié qui permet une action de freinage simultanée des freins à disque avant droit et arrière lors d'une pression sur la pédale de frein. Une action sur le levier de frein active le frein à disque avant gauche qui est indépendant du circuit de cage unifié (sauf modèle G).
- Il est possible de déposer le frein avant sans déconnecter le circuit hydraulique. Lorsque le circuit hydraulique a été ouvert, ou si les freins semblent spongieux, il est nécessaire de purger le circuit.
- Ne pas laisser de matières étrangères pénétrer dans le circuit lors du remplissage du réservoir.
- Toujours utiliser du liquide de frein DOT 4 neuf provenant d'un bidon scellé lors de l'entretien du Circuit.
- Toujours vérifier le fonctionnement des freins avant de conduire la motocyclette.
- Remplacer les rondelles d'étanchéité à chaque fois que le boulon de durite de frein a été déposé.

CARACTERISTIQUES

ELEMENT			VALEUR STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Maître-cylindre de frein avant	Diamètre intérieur de cylindre	Modèle G	15,870-15,913	15,925
		Sauf modèle G	12,700-12,743	12,755
	Diamètre extérieur de piston	Modèle G	15,827-15,854	15,815
		Sauf modèle G	12,684-12,657	12,645
Etrier de frein avant	D.I. de cylindre d'étrier droit	Modèle G	32,030-32,080	32,090
		Sauf modèle G	25,400-25,490	25,460
	Diamètre intérieur de cylindre d'étrier gauche		32,030-32,080	32,090
	D.O. de cylindre d'étrier droit	Modèle G	31,948-31,998	31,940
		Sauf mode G	25,318-25,368	25,310
Diamètre extérieur de piston d'étrier gauche		31,948-31,998	31,940	
Disque de frein avant	Epaisseur	GL1200D	4,5-5,2	4,0
		GL1200A	9,9-10,1	9,0
	Ovalisation		—	0,3
Epaisseur de plaquette de frein avant			5,4-5,6	—
Maître-cylindre de frein arrière	Diamètre intérieur de cylindre	Modèle G	14,000-14,043	14,055
		Sauf modèle G	15,870-15,913	15,925
	Diamètre extérieur de piston	Modèle G	13,957-13,984	13,940
		Sauf modèle G	15,827-15,854	15,815
Etrier de frein arrière	Diamètre intérieur de cylindre		32,030-32,080	32,090
	Diamètre extérieur de piston		31,948-31,998	31,940
Disque de frein arrière	Epaisseur		6,9-7,1	6,0
	Ovalisation		—	0,3
Epaisseur de plaquette de frein arrière			6,4-6,6	—

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de durite à huile de frein	25-35 N.m (2,5-3,5 kg-m)
Ecrou de raccord de conduite métallique de frein	16-18 N.m (1,6-1,8 kg-m)
Boulon de montage de support d'étrier de frein avant	
(supérieur)	30-40 N.m (3,0-4,0 kg-m)
(inférieur)	20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)
Boulon de pivot d'étrier de frein	25-30 N.m (2,5-3,0 kg-m)
Boulon d'étrier de frein	20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)
Boulon/écrou de disque de frein	27-33 N.m (2,7-3,3 kg-m)
Boulon de support de maître-cylindre de frein avant	10-14 N.m (1,0-3,4 kg-m)
Boulon de maître-cylindre de frein arrière	24-29 N.m (2,4-2,9 kg-m)
Contre-écrou de raccord de biellette de frein arrière	15-20 N.m (1,5-2,0 kg-m)
Boulon de pédale de frein arrière	18-25 N.m (1,8-2,5 kg-m)

OUTILS**OUTIL SPECIAL**

Pinces à jonc	07914-3230001
---------------	---------------

DEPISTAGE DES PANNES**Levier de frein mou ou spongieux**

- Présence d'air dans le circuit hydraulique
- Niveau de liquide insuffisant
- Fuites dans le circuit hydraulique

Levier de frein trop dur

- Piston(s) gommé(s)
- Circuit hydraulique engorgé
- Plaquettes lustrées ou excessivement usées

Frottement du frein

- Circuit hydraulique bouché
- Circuit hydraulique collant
- Piston, gommé
- Réglage incorrect de la pédale de frein arrière
- Goupille de glissement latérale d'étrier collante
- Etrier mal mis en place
- Disque ou roue mal aligné(e)

Frein frottant ou tirant sur un côté

- Plaquettes souillées
- Disque ou roue mal alignée)

Cliquetis ou couinement du frein

- Plaquettes souillées
- Voile de disque excessif
- Etrier mal posé
- Disque ou roue mal aligné(e)

La roue arrière se bloque rapidement

- Soupape de contrôle de pression défectueuse

RENOUVELLEMENT DU LIQUIDE DE FREIN/PURGE DE L'AIR

RENOUVELLEMENT DU LIQUIDE DE FREIN

ATTENTION

Un disque de frein ou une plaquette souillée (e) réduisent la puissance de freinage. Jeter les plaquettes souillées et nettoyer le disque de frein souillé avec un agent de dégraissage de première qualité.

PRECAUTION

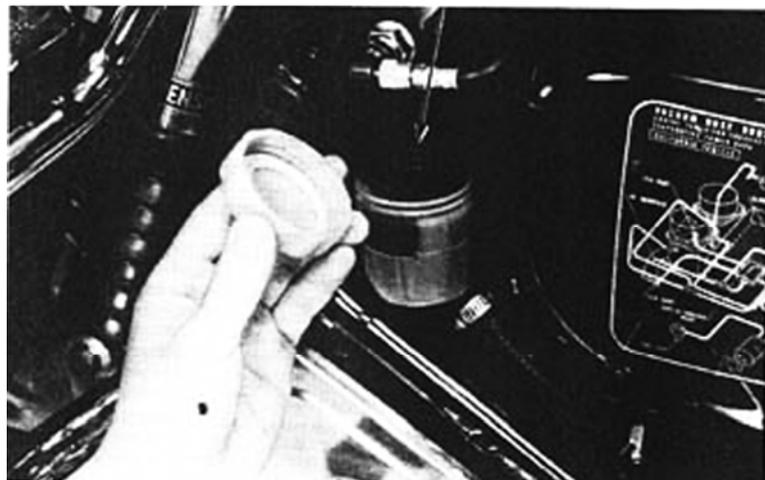
- Ne pas laisser de matières étrangères pénétrer dans le circuit lors du remplissage du réservoir.
- Eviter de renverser du liquide de frein sur les surfaces peintes et sur le pare-brise. Placer un chiffon sur les surfaces peintes et sur le pare-brise lors de l'entretien du circuit.

Déposer le couvercle du réservoir et le diaphragme, le réservoir étant parallèle au sol.



DIAPHRAGME

DIAPHRAGME

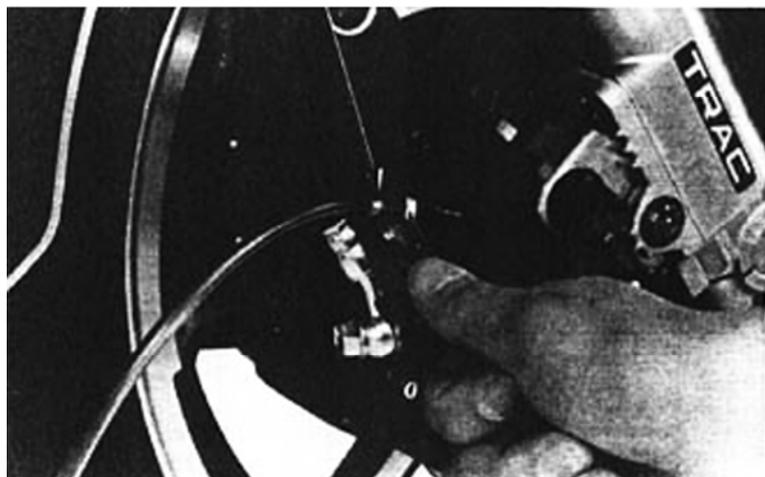


Raccorder un flexible de purge au purgeur.

Desserrer le purgeur de l'étrier et pomper sur le levier (ou la pédale) de frein. Arrêter de pomper lorsque le liquide arrête de s'écouler du purgeur.

Refermer le purgeur.

PURGEUR



REPLISSAGE DE LIQUIDE DE FREIN

Remplir le réservoir avec du liquide de frein. DOT 4, provenant d'un bidon scellé.

PRECAUTION

Ne pas mélanger différentes marques de liquide de frein car les liquides ne sont pas compatibles.



Raccorder un purgeur de frein disponible dans le commerce au purgeur.

Pomper sur le purgeur de frein et desserrer le purgeur. Rajouter du liquide lorsque le niveau du liquide dans le réservoir du maître-cylindre est bas.

NOTE

- Vérifier régulièrement le niveau du liquide de frein lors de la purge des freins pour éviter que de l'air ne soit pompé dans le circuit.
- Lors de l'utilisation d'un outil de purge de frein, se conformer aux instructions d'utilisation du fabricant.
- La GL1200 utilise un système de freinage unifié. Pour faire le plein du système de freinage actionné par la pédale avec du liquide de frein, remplir tout d'abord l'étrier de frein arrière, puis remplir l'étrier de frein avant (sauf modèle G).

Répéter les procédures décrites ci-dessus jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air au niveau du flexible en plastique.

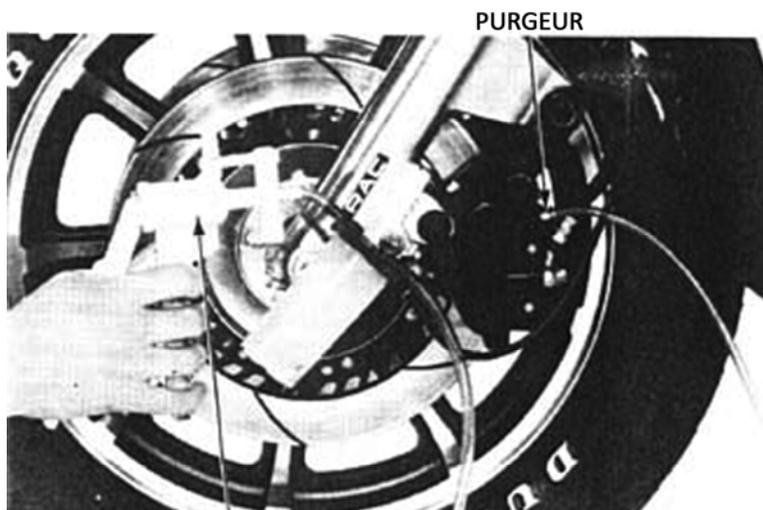
NOTE

Si de l'air pénètre dans le purgeur au niveau des filetages du purgeur, étanchéifier les filetages avec du ruban de téflon.

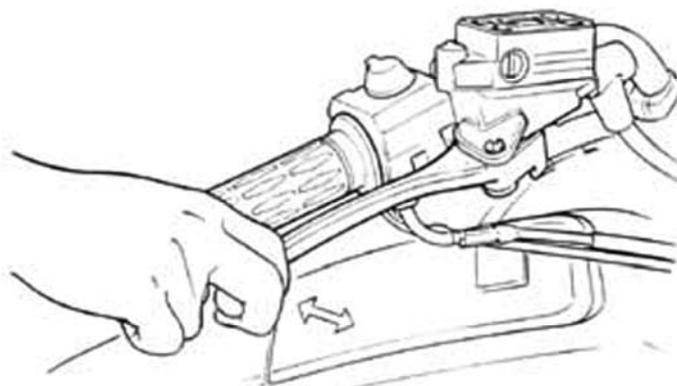
Refermer le purgeur et actionner le levier ou la Modale de frein. Si le frein semble spongieux, purger le circuit par la procédure de PURGE DE L'AIR (Page 15-05).

Si aucun purgeur de frein n'est disponible, procéder de la manière suivante:

Pomper la pression du circuit avec le levier (ou la pédale) jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne s'écoule par le petit orifice du réservoir et que l'on sente une résistance au niveau du levier.



**PURGEUR DE FREIN
(DISPONIBLE DANS LE COMMERCE)**



PURGE D'AIR

1) Tirer complètement le levier de frein (ou la pédale), ouvrir le purgeur d'environ 1/2 tour et le refermer.

NOTE

Ne pas relâcher le levier (ou la pédale) de frein avant d'avoir refermé le purgeur.

Pour la purge du circuit de freinage actionné par la pédale de frein (sauf modèle G), purger tout d'abord la conduite d'étrier de frein arrière, puis purger la conduite d'étrier de frein avant droit.

2) Relâcher graduellement le levier (ou la pédale) de frein et attendre quelques secondes jusqu'à ce qu'il (elle) atteigne la fin de sa course.

Répéter les étapes 1 et 2 jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air n'apparaisse dans le liquide au niveau de l'extrémité du flexible.

Resserrer le purgeur.

COUPLE DE SERRAGE: 4-7 N.m (0,4-0.7 kg-m)

Faire le plein du réservoir jusqu'au repère de niveau supérieur.

Reposer le diaphragme et le couvercle du maître-cylindre.

ATTENTION

La puissance de freinage est réduite si le disque ou les plaquettes de frein est (sont) souillé(es).

Remplacer les plaquettes souillées et nettoyer le disque souillé à l'aide d'un produit de dégraissage de première qualité.

DISQUE/PLAQUETTE DE FREIN

REPLACEMENT DES PLAQUETTES

Déposer la sacoche gauche avant de déposer l'étrier de frein gauche.

NOTE

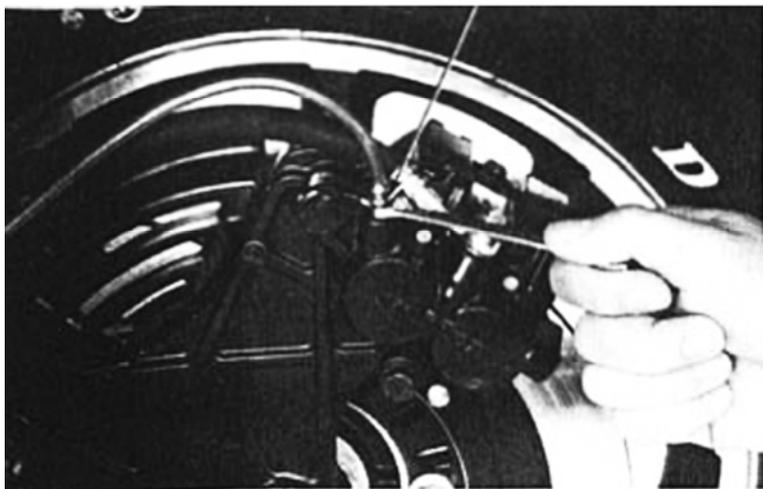
Toujours remplacer les plaquettes de frein par paire pour assurer une pression de disque uniforme.

Déposer les boulons d'étrier et le pivot d'étrier. Desserrer le boulon de montage inférieur du support d'étrier avant.

Desserrer le boulon de retenue de goupille de plaquette.

Déposer l'étrier de son support.

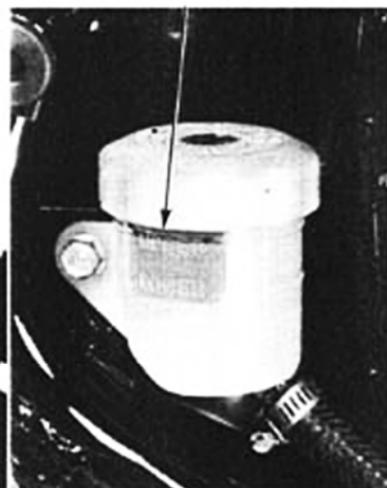
PURGEUR



REPERE DE NIVEAU SUPERIEUR



REPERE DE NIVEAU SUPERIEUR

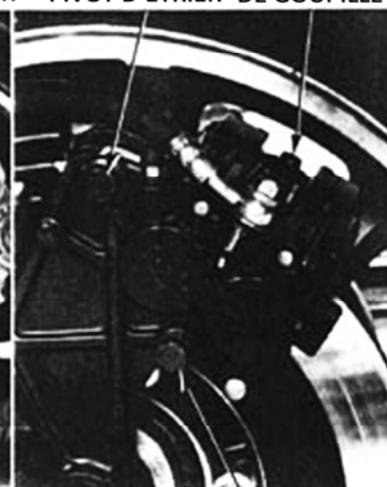


BOULON DE PIVOT D'ETRIER



BOULON DE GOUPILLE DE PLAQUETTE

BOULON DE MONTAGE INFÉRIEUR DE SUPPORT D'ETRIER



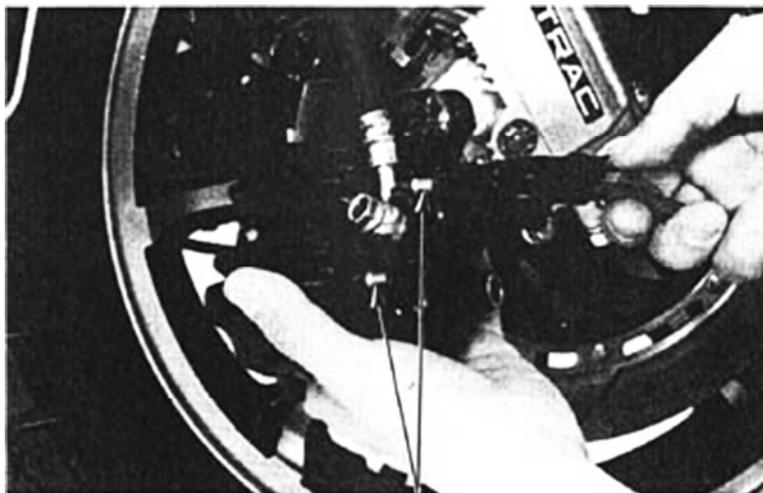
BOULON D'ETRIER

BOULON DE RETENUE DE GOUPILLE DE PIVOT D'ETRIER

BOULON DE PIVOT D'ETRIER

Déposer la retenue de goupille de plaquette et retirer les goupilles de plaquette de l'étrier.

Déposer les plaquettes de frein.



GOUPILLE DE PLAQUETTE

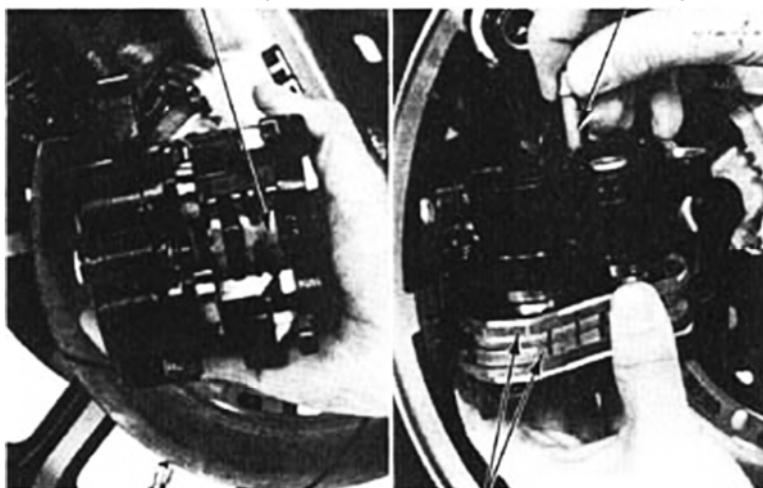
Mettre le ressort de plaquette en position dans l'étrier de la manière indiquée.

Poser des plaquettes neuves dans l'étrier.

Reposer les goupilles de plaquette, une goupille de plaquette en premier, puis reposer l'autre goupille en poussant les plaquettes contre l'étrier pour enfoncer le ressort de plaquette.

RESSORT DE PLAQUETTE

GOUPILLE DE PLAQUETTE



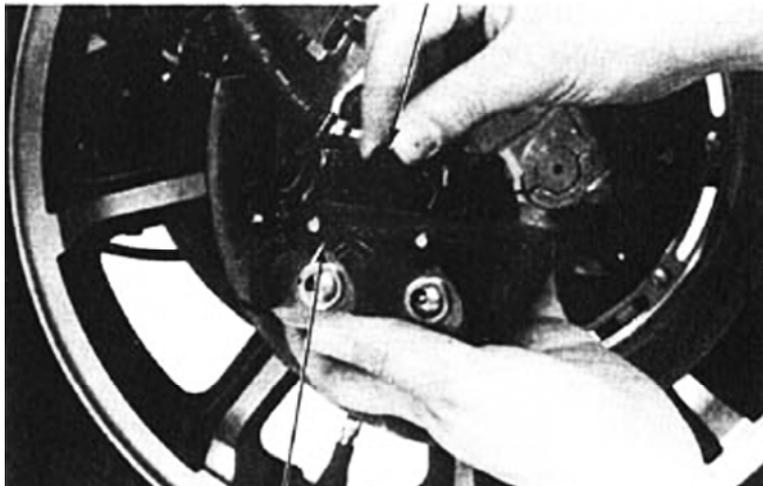
PLAQUETTE DE FREIN

Placer la retenue de goupille de plaquette sur les goupilles de plaquette.

Enfoncer la retenue afin de bien fixer les goupilles.

Reposer le boulon de retenue de goupille de plaquette.

BOULON

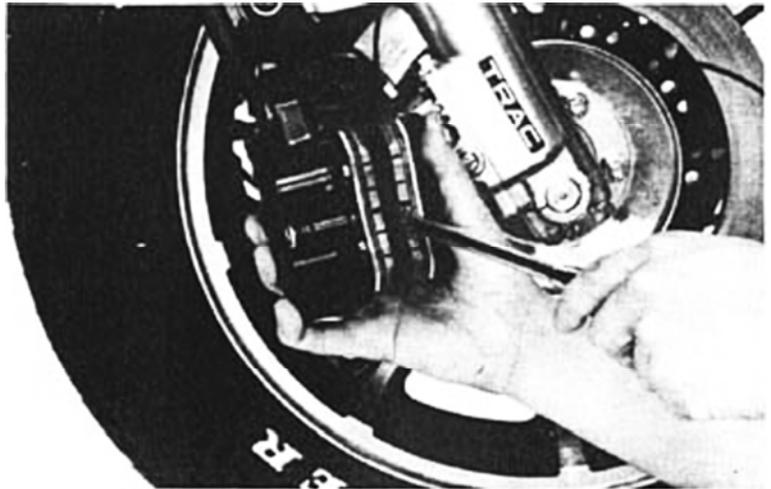


RETENUE DE GOUPILLE DE PLAQUETTE

Enfoncer complètement les pistons afin de permettre la mise en place de nouvelles plaquettes de frein.

NOTE

Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir du maître-cylindre de frein car cette opération entraîne une augmentation du niveau.



Poser l'étrier sur le support d'étrier afin de pouvoir mettre le disque de frein en position entre les plaquettes sans endommager les plaquettes.

Appliquer de la graisse au silicium haute température sur le boulon de pivot d'étrier et introduire le boulon de pivot d'étrier dans l'orifice de boulon de pivot.



BOULON DE PIVOT D'ETRIER

Reposer le boulon d'étrier et serrer le pivot d'étrier et les boulons d'étrier au couple de serrage spécifié.

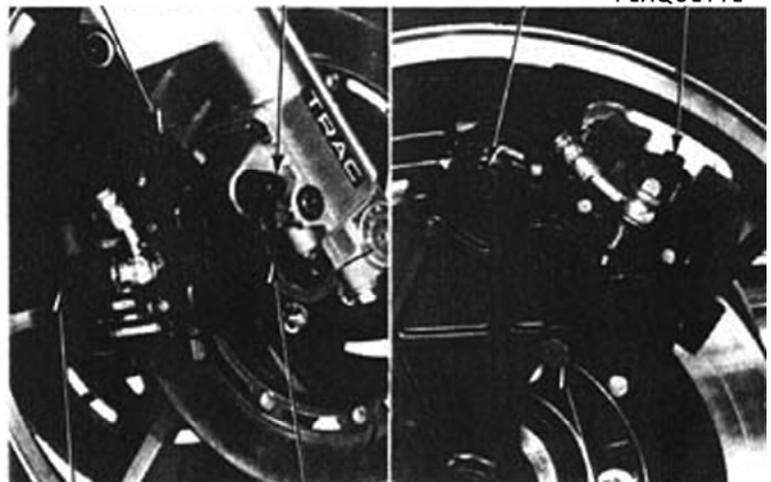
COUPLE DE SERRAGE:

Boulon de pivot d'étrier:
25-30 N.m (2,5-3,0 kg-m)

Boulon d'étrier et boulon de monture inférieure de support:
20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)

Serrer à fond le boulon de retenue de goupille de plaquette.

BOULON D'ETRIER
BOULON DE PIVOT D'ETRIER
BOULON DE MONTURE INFERIEURE DE SUPPORT
BOULON DE PIVOT D'ETRIER
RETENUE DE GOUPILLE DE PLAQUETTE



RETENUE DE GOUPILLE DE PLAQUETTE
BOULON D'ETRIER

BOULON D'ETRIER

EPAISSEUR DE DISQUE DE FREIN

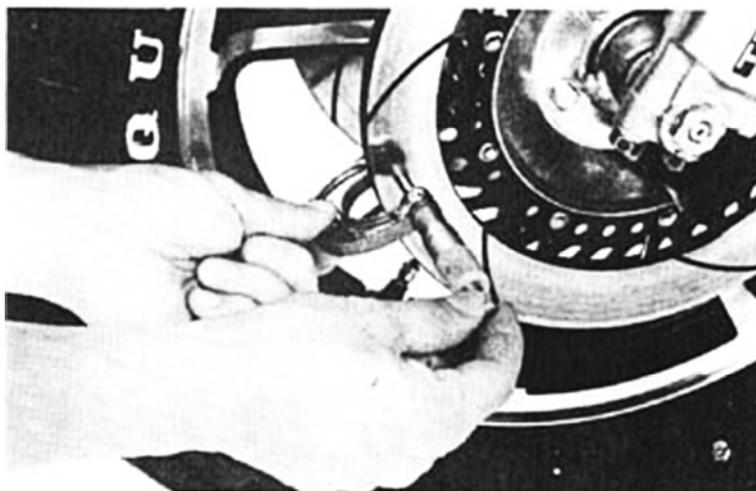
Mesurer l'épaisseur de chaque disque de frein.

LIMITE DE SERVICE:

Frein avant (GL1200D): 4,0 mm

Frein avant (GL1200A): 9.0 mm

Frein arrière: 6,0 mm



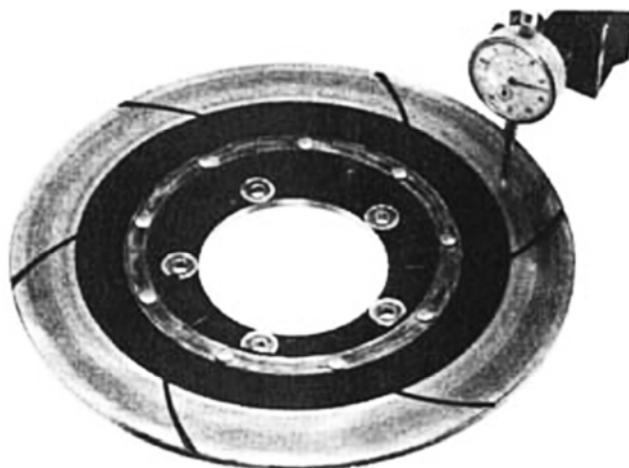
VOILE DE DISQUE DE FREIN

Déposer la roue (avant page 12-03), (arrière page 12-09). Déposer le disque de la roue.

Mesurer le voile de disque de frein sur une plaque de surfacage.

LIMITE DE SERVICE: 0.30 mm

Reposer le disque et la roue.



MAITRE-CYLINDRE AVANT

DEMONTAGE

Vidanger le liquide de frein du circuit hydraulique. Débrancher; les fils de contacteur de feu stop.

Déposer le levier de frein et le rétroviseur du maître-cylindre. Débrancher la durite de frein.

PRECAUTION

Éviter de renverser du liquide de frein sur les surfaces peintes ou sur le pare-brise. Placer un chiffon sur les surfaces peintes et sur le pare-brise lors de l'entretien du système de freinage.

NOTE

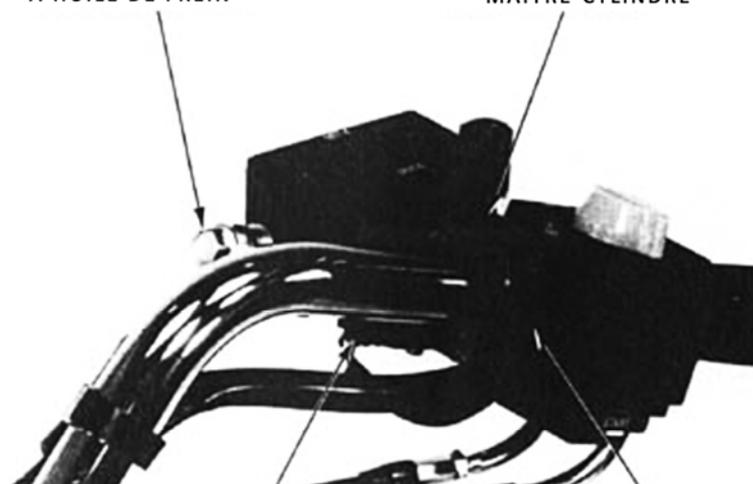
Lors de la dépose du boulon de flexible a huile, couvrir l'extrémité du flexible pour prévenir tout risque de contamination.

Fixer le flexible pour éviter toute fuite de liquide.

Déposer le maître-cylindre.

BOULON DE FLEXIBLE
A HUILE DE FREIN

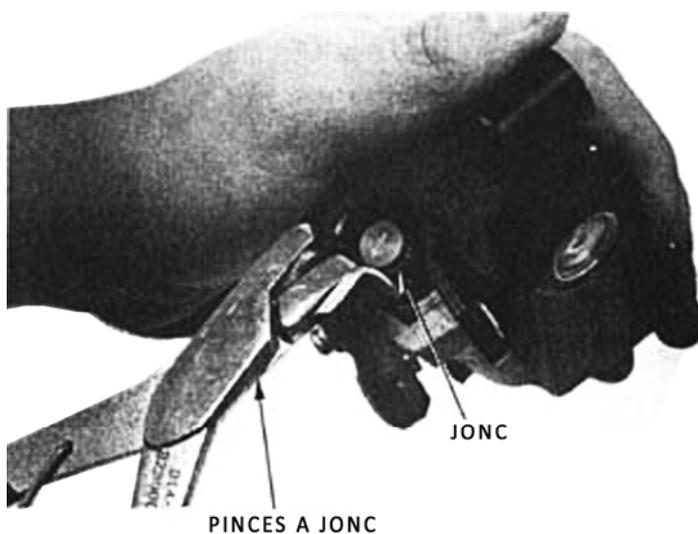
MAITRE-CYLINDRE



FILS DE CONTACTEUR
DE FEU STOP

SUPPORT DE
MAITRE-CYLINDRE

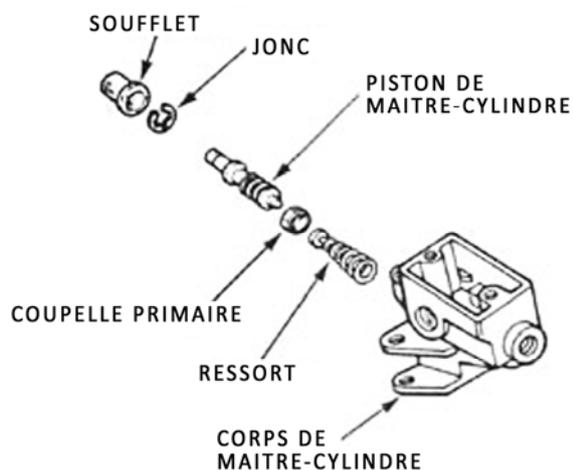
Déposer le soufflet et le jonc du piston du corps de maître-cylindre.



Déposer le piston et le ressort du maître-cylindre.

Déposer le contacteur de feu stop du corps de maître-cylindre, si nécessaire.

Nettoyer l'intérieur du maître-cylindre et du réservoir avec du liquide de frein.



VERIFICATION

• MAITRE- CYLINDRE

Vérifier l'état général du maître-cylindre et voir s'il n'y a ni rayures ou traces d'impact.

Mesurer le diamètre intérieur du maître-cylindre.

LIMITES DE SERVICE:

Sauf modèle G: 12,755 mm

Modèle G: 15,925 mm



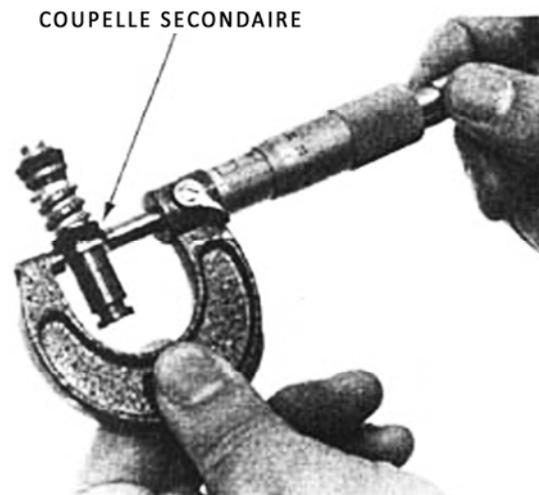
• PISTON DE MAITRE-CYLINDRE

Vérifier l'état général du piston et voir s'il n'y a ni rayures, éraflures ou autres défauts.
Vérifier l'état général des coupelles de piston et voir s'il n'y a pas de dommage ou de détérioration. Mesurer le diamètre extérieur du piston de maître-cylindre de la manière indiquée.

LIMITES DE SERVICES:

Sauf modèle G: 12,645 mm

Modèle G: 15.815 mm



REMONTAGE

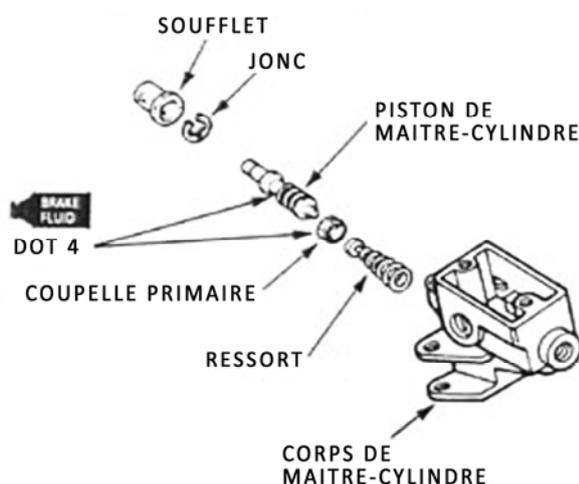
Tremper les coupelles du piston dans du liquide de frein propre avant le remontage.
Reposer le ressort et la coupelle primaire ensemble.
Reposer le piston du maître-cylindre.

NOTE

Manipuler le piston du maître-cylindre, les coupelles et le ressort ensemble.

PRECAUTION

*Lors de la mise en place des coupelles, ne pas laisser les lèvres se retourner vers l'intérieur.
S'assurer que le jonc est correctement placé dans la gorge.*



Reposer le jonc et le soufflet.

Placer le maître-cylindre sur le guidon. Poser sans serrer le support avec le repère "UP" dirigé vers le haut, à l'aide de deux boulons. Faire coïncider la languette du support avec le repère poinçonné sur le guidon. Serrer le boulon supérieur en premier, puis serrer le boulon inférieur.

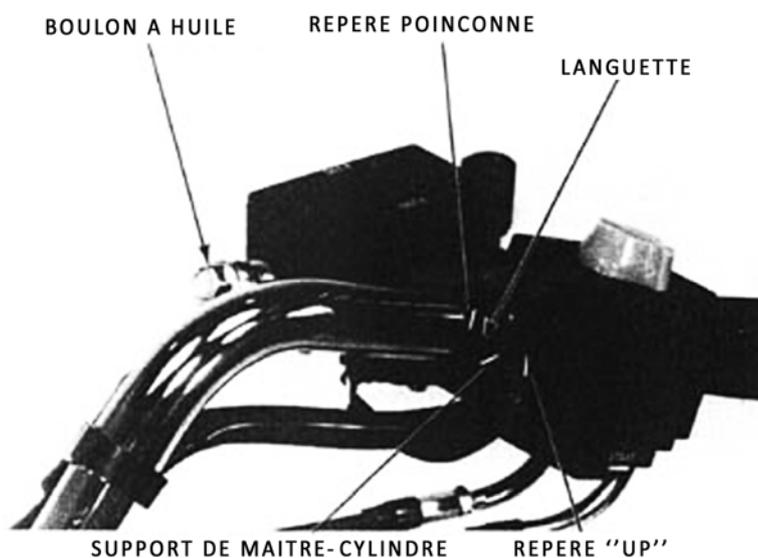
COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1,4 kg-m)

Reposer le flexible à huile avec le boulon à huile et ses deux rondelles d'étanchéité.

COUPLE DE SERRAGE: 25-35 N.m (2,5-3,5 kg-m)

Reposer le levier de frein.

Brancher les fils de contacteur de feu stop.
Remplir le réservoir jusqu'au niveau supérieur et purger le circuit de freinage (Page 15-04).



MAITRE-CYLINDRE ARRIERE

DEPOSE

Déposer le repose-pied passager gauche (GL1200A).
Déposer le bras oscillant (Page 13-18).

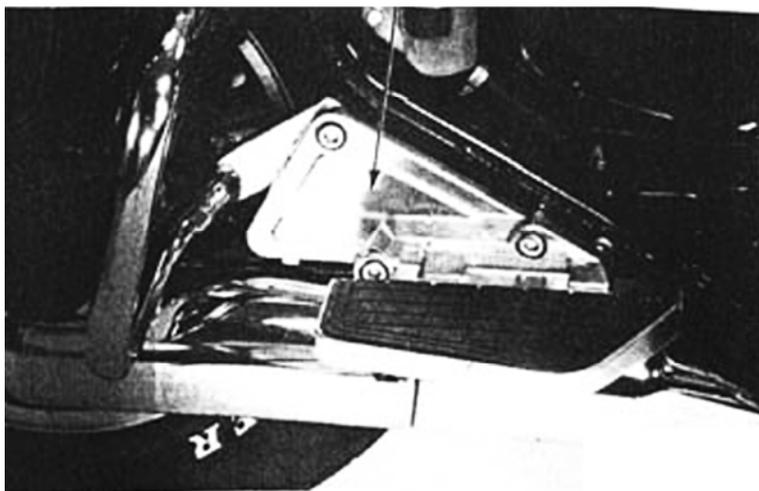
Vidanger le liquide de frein de la conduite de frein
(Page 15-03).

Déposer la goupille fendue et l'axe d'étrier.
Débrancher l'étrier de tige de frein de la biellette de frein.

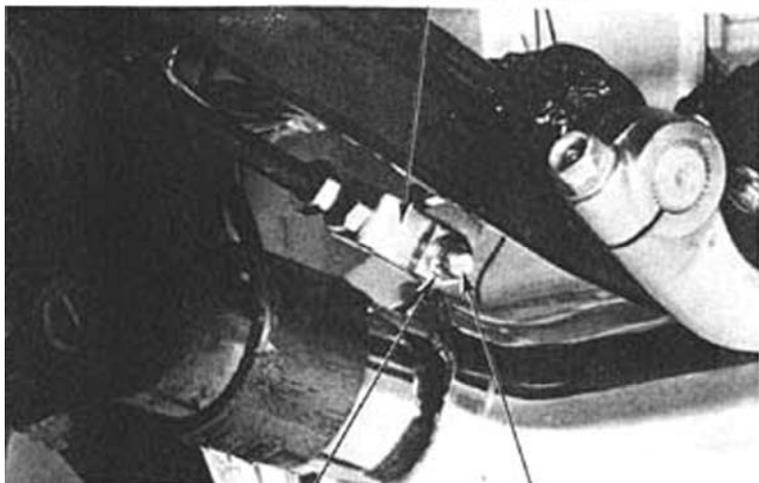
Placer un récipient sous la conduite de frein.
Débrancher le flexible de réservoir du réservoir.

Déposer les deux boulons du maitre-cylindre.

REPOSE-PIED PASSAGER GAUCHE



ETRIER DE TIGE DE FREIN



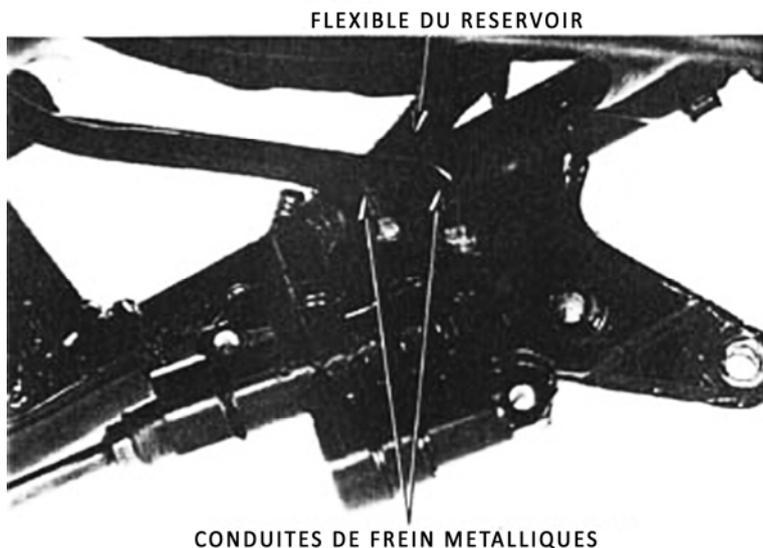
GOUPILLE FENDUE AXE D'ETRIER

FLEXIBLE DE RESERVOIR



BOULON DE MAITRE-CYLINDRE

Débrancher les conduites de frein métalliques du maître-cylindre.
Débrancher le flexible du réservoir du maître-cylindre.
Déposer le maître-cylindre.



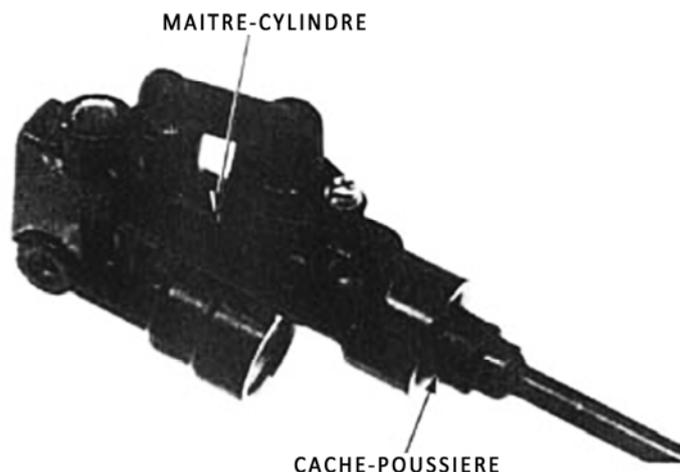
DEMONTAGE

PRECAUTION

Une soupape de contrôle de pression est incorporée dans le maître-cylindre de frein arrière. Lors du remplissage du maître-cylindre, faire très attention à ne pas laisser de matière étrangère pénétrer à l'intérieur car cela affectera les performances de la soupape de contrôle (sauf modèle G).

La soupape de contrôle de pression ne peut être démontée. Ne pas essayer de démonter la soupape de contrôle de pression (sauf modèle G).

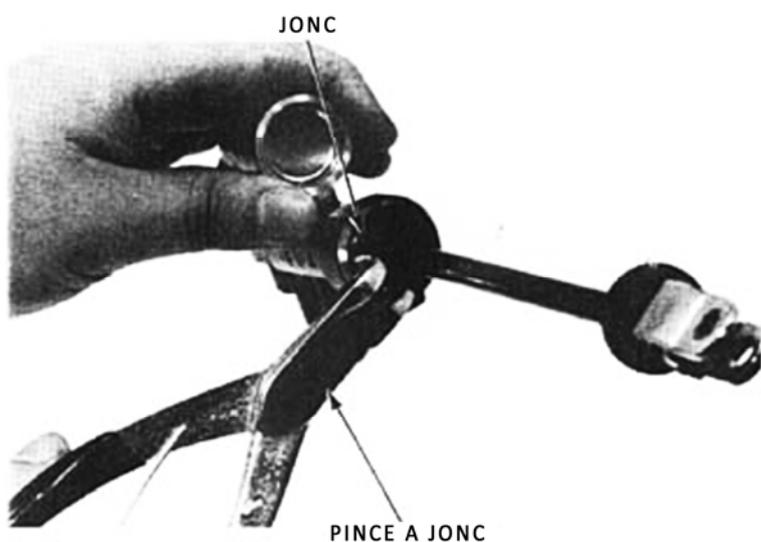
Déposer le cache-poussière du maître-cylindre.



Déposer le jonc et retirer la tige du corps de maître-cylindre.

PRECAUTION

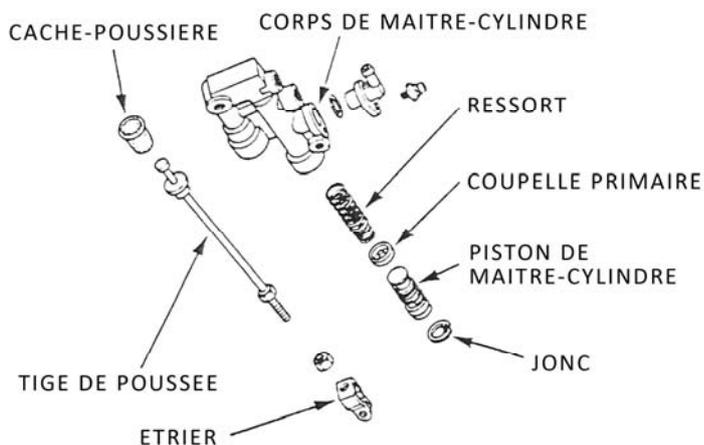
Faire attention à ce que la tige de piston ne s'éjecte pas lors de la dépose du jonc.



Déposer le piston du maître-cylindre, la coupelle primaire et le ressort.

Il peut être nécessaire d'appliquer une petite quantité d'air comprimé au niveau de l'orifice de sortie du liquide pour déposer le piston de maître-cylindre et la coupelle primaire.

Nettoyer toutes les pièces dans du liquide de frein propre.



VERIFICATION

• MAÎTRE-CYLINDRE

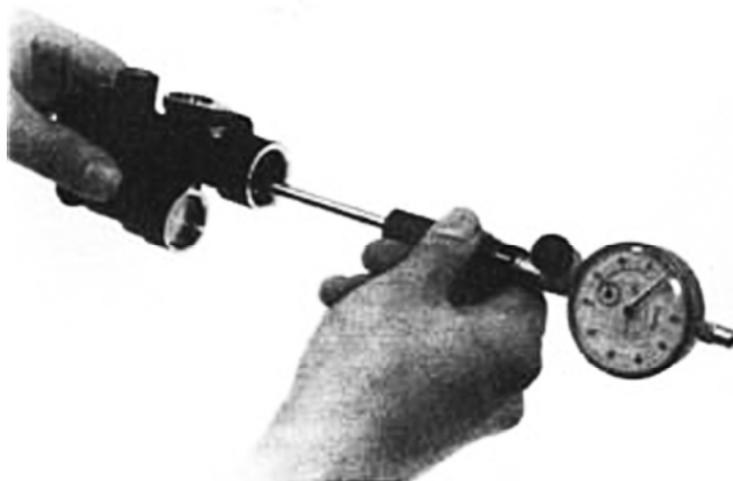
Vérifier la présence de rayures, d'éraflures ou autres dommages au niveau de l'alésage du maître-cylindre.

Mesurer le diamètre intérieur de l'alésage du maître-cylindre.

LIMITES DE SERVICE:

Sauf modèle G: 15,915 mm

Modèle G: 14,055 mm



• PISTON DE MAÎTRE-CYLINDRE

Vérifier la présence de rayures, d'éraflures ou autres défauts sur le piston.

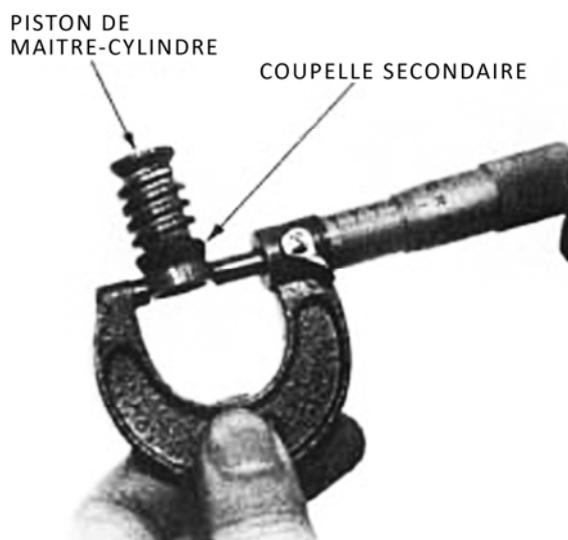
Vérifier l'état général des coupelles primaire et secondaire et s'assurer qu'elles ne sont pas détériorées.

Mesurer le diamètre extérieur du piston de maître-cylindre de la manière indiquée.

LIMITES DE SERVICE:

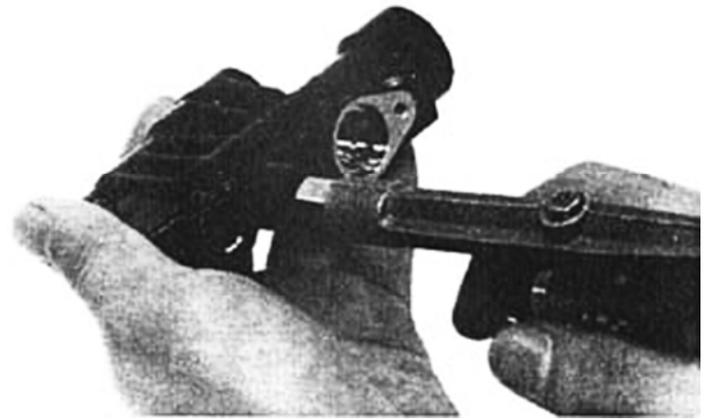
Sauf modèle G: 15,815 mm

Modèle G: 13,940 mm



REMONTAGE

Nettoyer le maître-cylindre avec de l'air comprimé.



Tremper les coupelles du piston dans du liquide frein propre avant de les remonter.

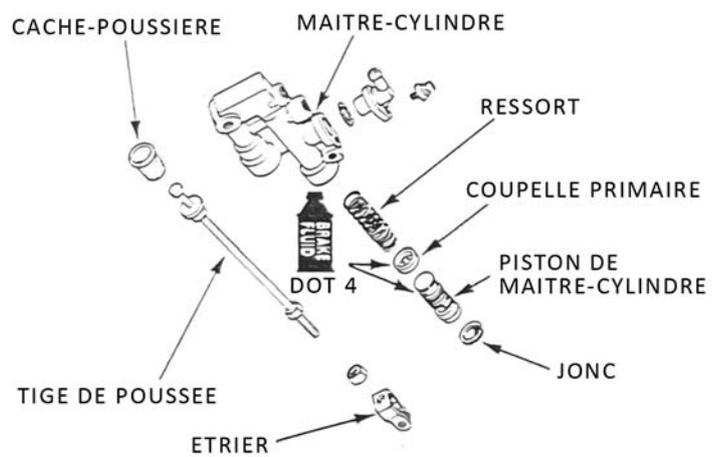
Reposer le ressort et la coupelle primaire ensemble.
Reposer le piston du maître-cylindre.

NOTE

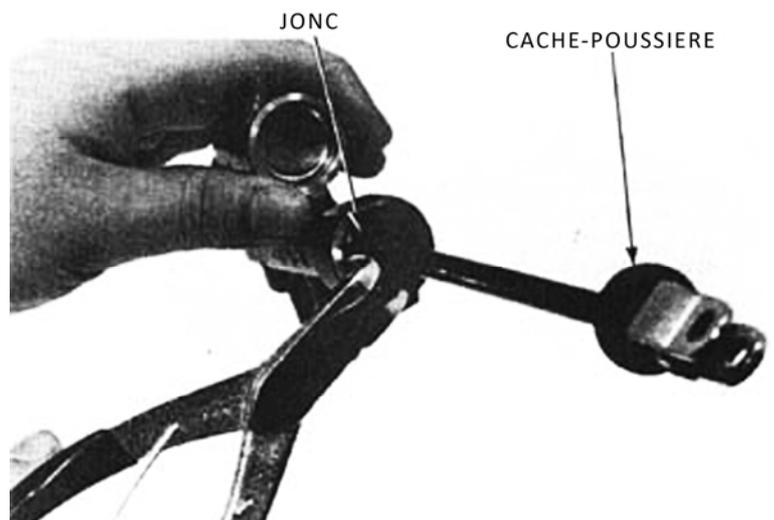
Manipuler le piston du maître-cylindre, les coupelles et le ressort ensemble.

PRECAUTION

Lors de la mise en place des coupelles, ne pas laisser les lèvres se retourner vers l'intérieur. S'assurer que le jonc est bien en place dans la gorge.



Reposer le jonc et le cache-poussière.



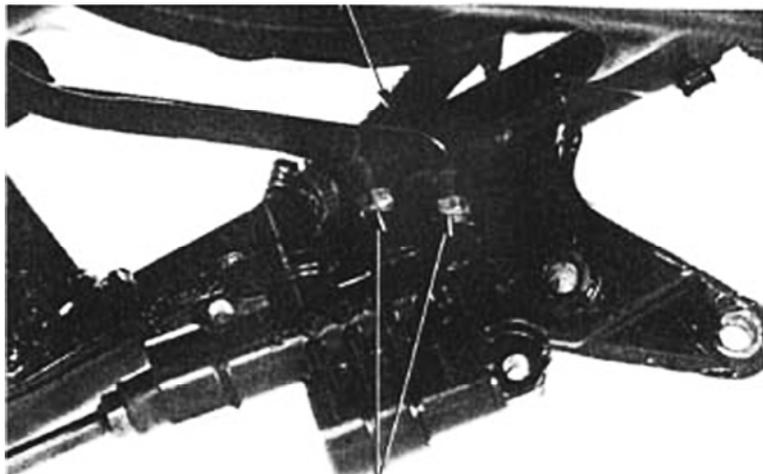
Rebrancher le flexible du réservoir et serrer le collier du flexible à fond.

Rebrancher la conduite de frein métallique au maître-cylindre.

Serrer l'écrou de raccord au couple de serrage spécifié

COUPLE DE SERRAGE : 16-18 N.m (1,6-1,8 kg-m)

FLEXIBLE DE RESERVOIR



ECROUS DE RACCORD

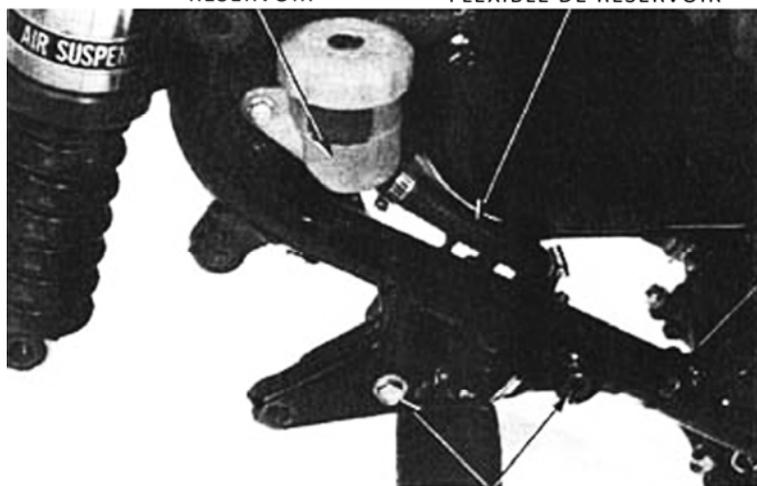
Reposer le maître-cylindre et serrer les boulons.

COUPLE DE SERRAGE : 24-29 N.m (2,4-2,9 kg-m)

Raccorder le flexible du réservoir au réservoir et serrer le collier du flexible à fond.

RESERVOIR

FLEXIBLE DE RESERVOIR

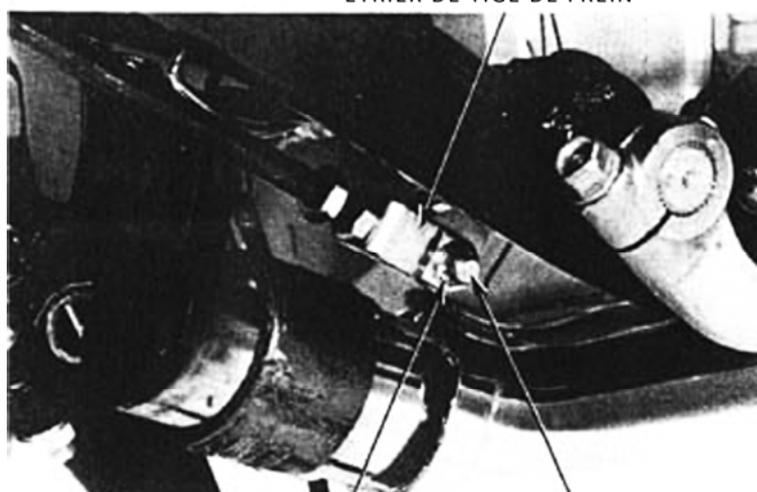


BOULONS

Raccorder l'étrier du tigre de frein à la biellette de frein à l'aide de l'axe d'étrier et d'une goupille fendue neuve. Régler la hauteur de la pédale de frein (Page 02-18). Serrer le contre-écrou.

COUPLE DE SERRAGE : 15-20 N-m (1,5-2,0 kg-m)

ETRIER DE TIGE DE FREIN



GOUPILLE FENDUE

AXE D'ETRIER

Reposer le repose-pied passager et serrer les boulons (GL1200A).

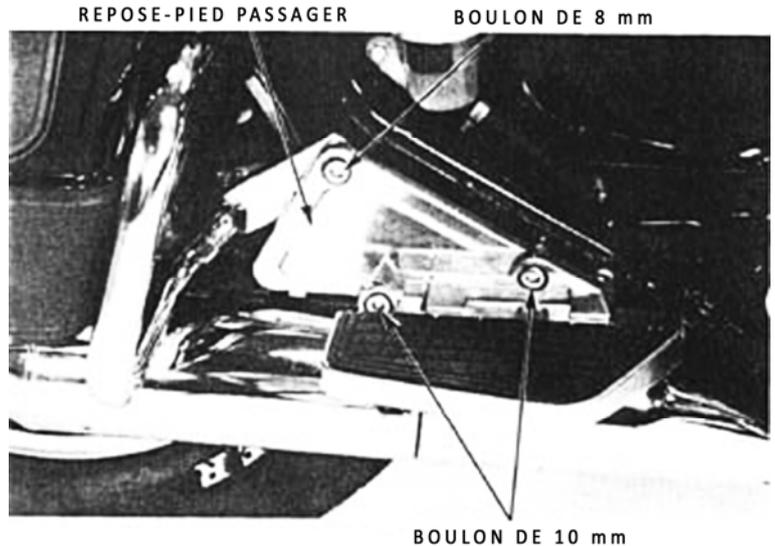
COUPLES DE SERRAGE:

Boulon de 10 mm: 30-40 N.m (3,0-4,0 kg-m)

Boulon de 8 mm: 18-25 N.m (1,8-2,5 kg-m)

Reposer le bras oscillant (Page 13-21).

Faire le plein du circuit hydraulique avec du liquide de frein recommandé (Page 15-04).



ETRIERS DE FREIN

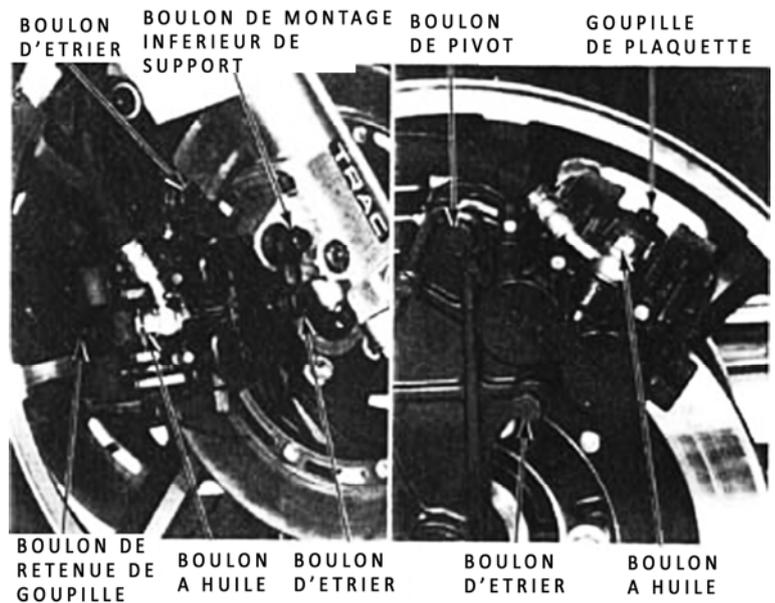
DEPOSE

Placer un récipient propre sous l'étrier et débrancher le flexible de frein de l'étrier

PRECAUTION

Eviter de renverser du liquide de frein sur les surfaces peintes et sur le pare-brise.

Desserrer le boulon de retenue de goupille de plaquette et le boulon de monture inférieure de support d'étrier avant. Déposer l'étrier en retirant le pivot d'étrier et les boulons d' nier.



DEMONTAGE

Déposer les plaquettes de frein et le ressort de plaquette.
Déposer la bague coulissante de l'étrier et les soufflets.
Déposer les pistons d'étrier.



Si nécessaire, appliquer de l'air comprimé au niveau de l'admission de liquide de l'étrier pour faire sortir le piston. Placer un chiffon sous l'étrier afin de recevoir le piston lorsque ce dernier sortira. Utiliser l'air comprimé par saccades.

PRECAUTION

Ne pas trop approcher la tubulure de l'admission.

Vérifier si les pistons et les cylindres ne sont pas rayés, éraflés ou s'ils présentent d'autres dommages. Les remplacer si nécessaire.



Introduire le piston et les cache-poussières, les soulever et les jeter:

Nettoyer le piston et les cache-poussières avec du liquide de frein.

PRECAUTION

Faire attention à ne pas endommager les parois de frottement du piston en déposant les joints du piston.



VERIFICATION DU PISTON

Vérifier l'état général du piston et voir s'il n'est pas rayé ou éraflé ou s'il ne présente pas d'autres défauts. Mesurer le diamètre extérieur du piston à l'aide d'un micromètre.

LIMITES DE SERVICE:

- Etrier avant droit : 25,310 mm**
- Etrier avant droit (modèle G): 31,940 mm**
- Etrier avant gauche : 31,940 mm**
- Etrier de frein arrière : 31,940 mm**



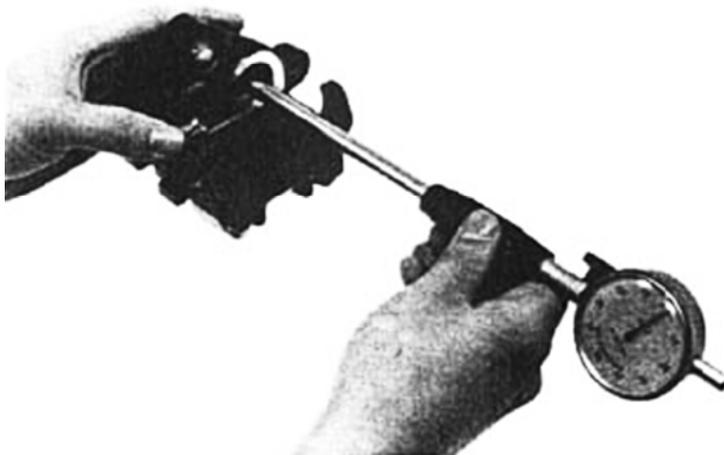
VERIFICATION DU CYLINDRE

Vérifier l'état général du cylindre de l'étrier et voir s'il n'est pas rayé ou éraflé ou s'il ne présente pas d'autres défauts.

Mesurer le diamètre intérieur du cylindre.

LIMITE DE SERVICE: 32,090 mm

Etrier avant droit (sauf modèle G): 25,460 mm



REMONTAGE

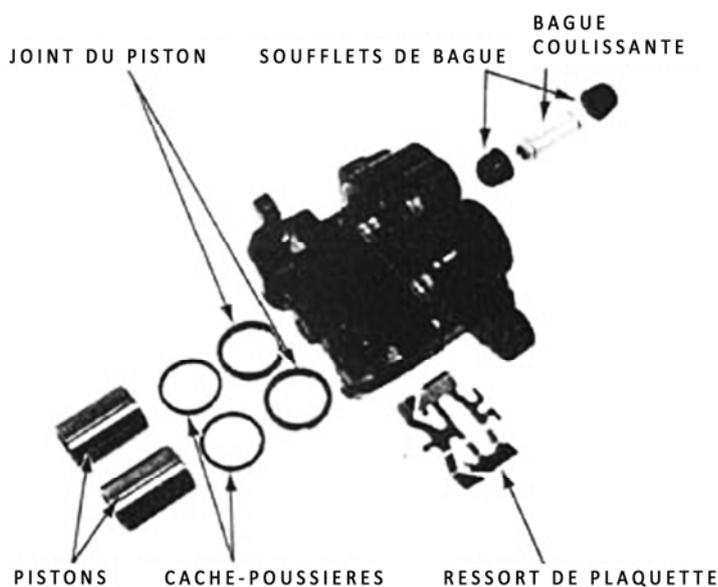
Remplacer le piston et les cache-poussières par des neufs après chaque démontage. Enduire les joints d'étanchéité de graisse au silicium ou du liquide de frein avant le remontage.

Reposer les pistons avec les extrémités incurvées du côté des plaquettes de frein.

Enduire le côté extérieur de la bague coulissante avec de la graisse au silicium haute température.

Reposer les soufflets de bague et la bague en s'assurant que les soufflets sont bien assis dans la bague et les gorges d'étrier.

Reposer le ressort de plaquette et les plaquettes.



REPOSE

Reposer l'étrier sur le support d'étrier (Pace 15-07). Raccorder le flexible à huile à l'étrier avec le boulon à huile et ses deux rondelles d'étanchéité. Serrer les boulons au couple de serrage spécifié.

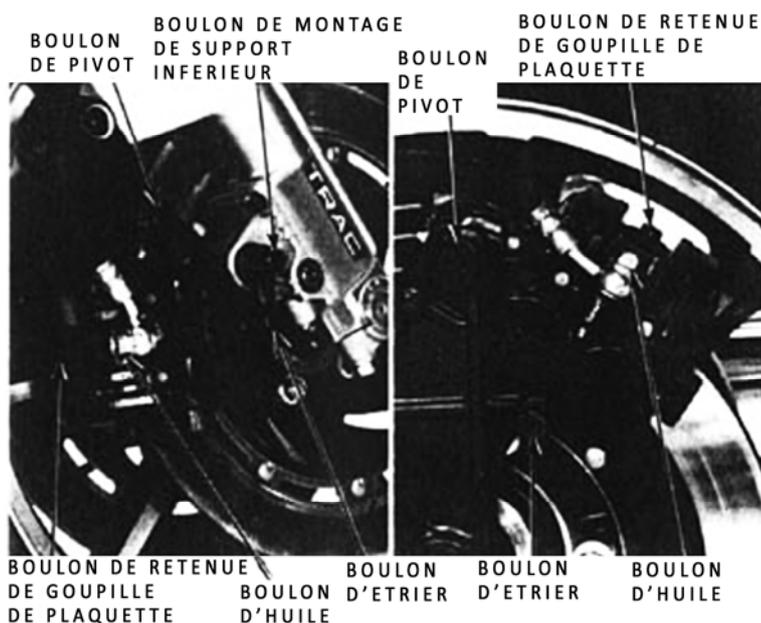
COUPLE DE SERRAGE:

Boulon de pivot d'étrier:
25-30 N.m (2,5-3,0 kg-m)

Boulon d'étrier:
20-25 N.m (2,5-2,5 kg-m)

Boulon de flexible d'huile:
25-35 N.m (2,5-3,5 kg-m)

Boulon de montage de support inférieur d'étrier:
20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)



DEPOSE DU SUPPORT D'ETRIER AVANT

Déposer l'étrier sans débrancher le flexible de frein (Page 15-05).

Déposer le support d'étrier en retirant les boulons de montage supérieur et inférieur.

Vérifier l'état général du soufflet de boulon de pivot d'étrier.

REPOSE

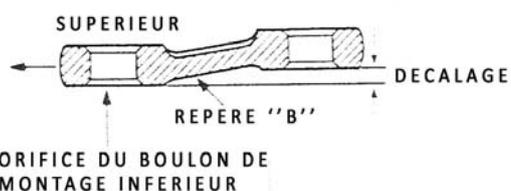
Vérifier l'état général des joints toriques.

Enduire le côté extérieur de la bague de pivot de support d'étrier avec de la graisse au bisulfure de molybdène.

Reposer le support d'étrier sur la jambe de fourche.

PRECAUTION

Faire attention au sens de la mise d'installation du pont de support d'étrier. Le repère "B" doit faire face à l'intérieur. Puis introduire le boulon de montage inférieur dans l'orifice du pont de support d'étrier.



Reposer le soufflet de pivot ainsi que le ressort de plaquette.

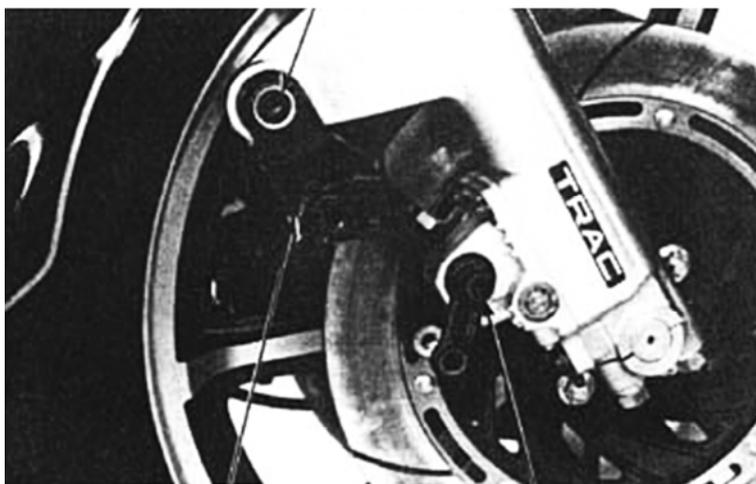
Reposer sans les serrer les boulons de montage supérieur et inférieur puis serrer le boulon supérieur au couple de serrage. spécifié.

COUPLE DE SERRAGE

30-40 N.m (3,0-4,0 kg-m)

Reposer l'ensemble d'étrier sur le support d'étrier (Page 15-07).

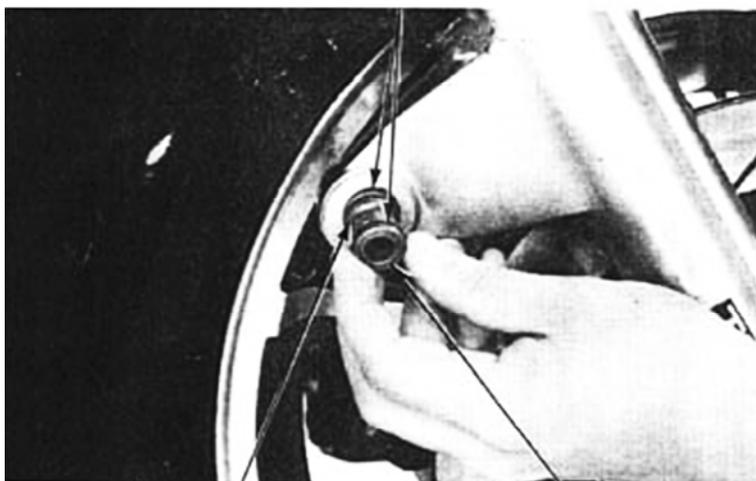
BOULON DE MONTAGE SUPERIEUR



SUPPORT D'ETRIER

BOULON DE MONTAGE INFERIEUR

JOINT TORIQUE

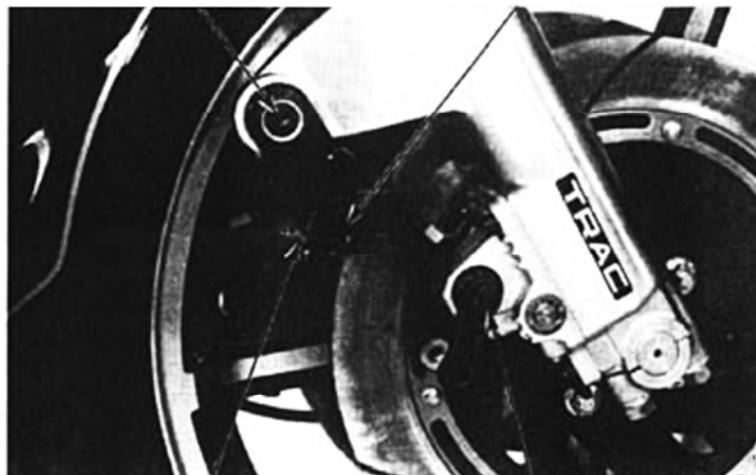


GRAISSE AU BISULFURE DE MOLYBDENE

BAGUE DE PIVOT

BOULON DE MONTAGE SUPERIEUR

SOUFFLET DE PIVOT



RESSORT DE PLAQUETTE

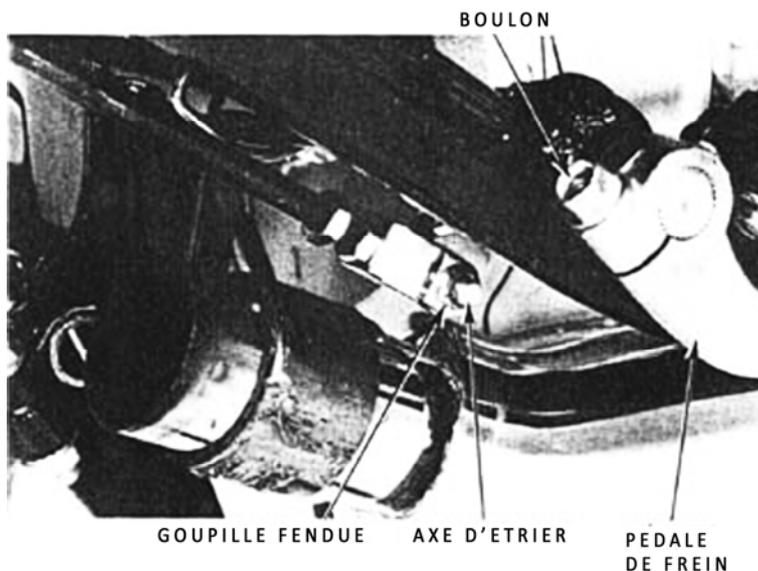
BOULON DE MONTAGE INFERIEUR

PEDALE DE FREIN

DEPOSE

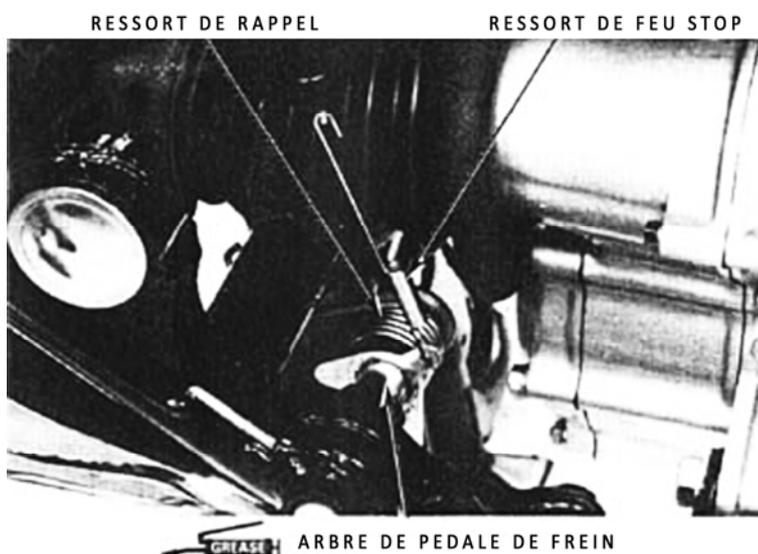
Déposer la goupille fendue et l'axe d'étrier.
Débrancher l'étrier de tige de frein de la biellette de frein.

Déposer le boulon de pédale de frein ainsi que la pédale de frein.
Déposer le ressort de feu stop de la biellette de frein.
Déposer la biellette de frein.



REPOSE

Reposer le ressort de rappel de la pédale de frein et le ressort de feu stop de la manière indiquée.
Appliquer de la graisse sur l'arbre de la pédale de frein.

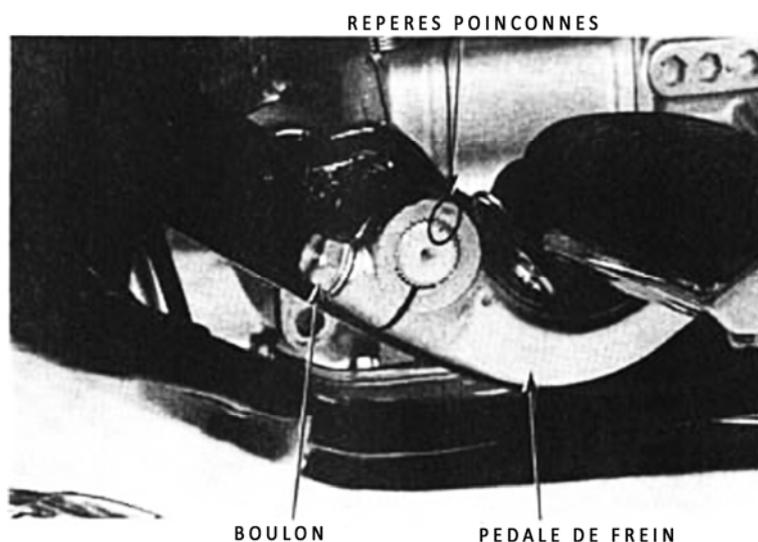


Reposer la pédale de frein en faisant coïncider les repères poinçonnés de la manière indiquée.

Serrer les boulons de la pédale de frein.

COUPLE DE SERRAGE:

18-25 N.m (1,8-2,5 kg-m)



CONDUITES DE FREIN METALLIQUES

DEPOSE

Déposer la selle, le compartiment supérieur et le réservoir d'essence.
Vidanger le liquide de frein du circuit de freinage.
Débrancher la conduite métallique du maître-cylindre arrière.
Déposer le collier et le circlip de flexible des conduites métalliques.

Déposer la conduite métallique de l'étrier arrière.

Déposer le boîtier du filtre à air et la bobine d'allumage.
Débrancher la conduite métallique du maître-cylindre arrière.
Débrancher la conduite métallique du flexible de frein avant.
Déposer la conduite métallique.

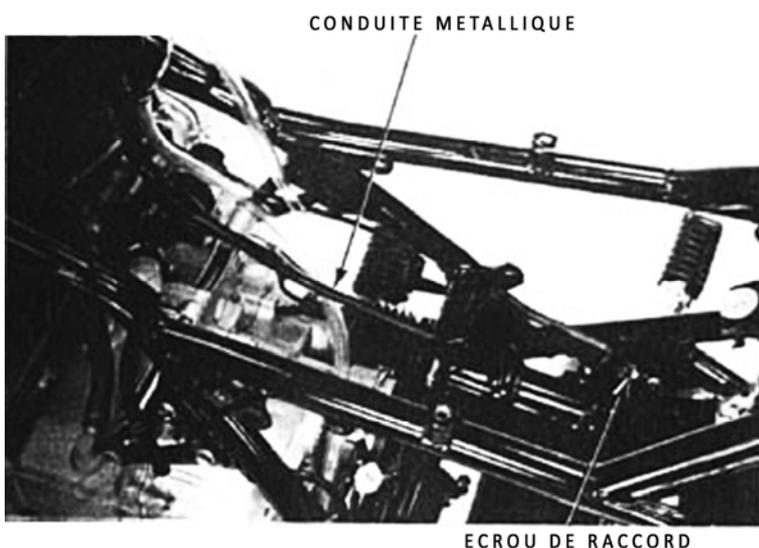
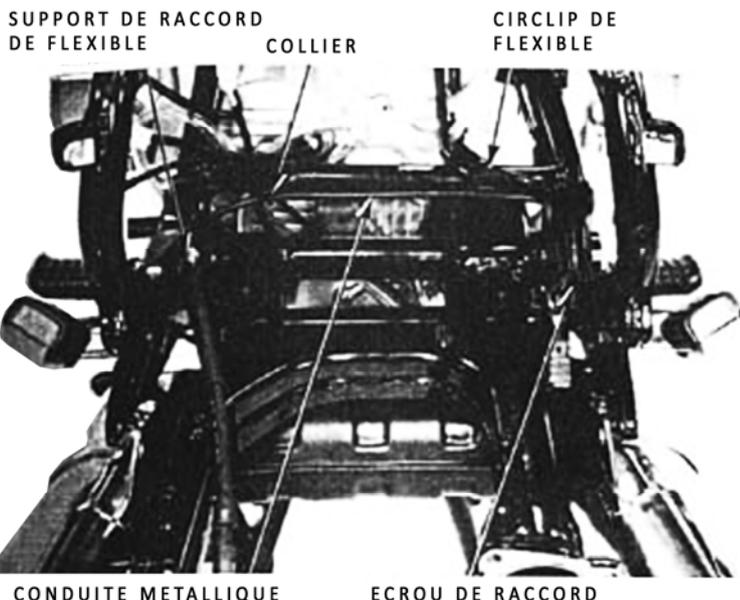
REPOSE

Brancher la conduite métallique au flexible de frein.
Serrer écrou de raccord au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE:
16-18 N.m (1,6-1,8 kg-m)

NOTE

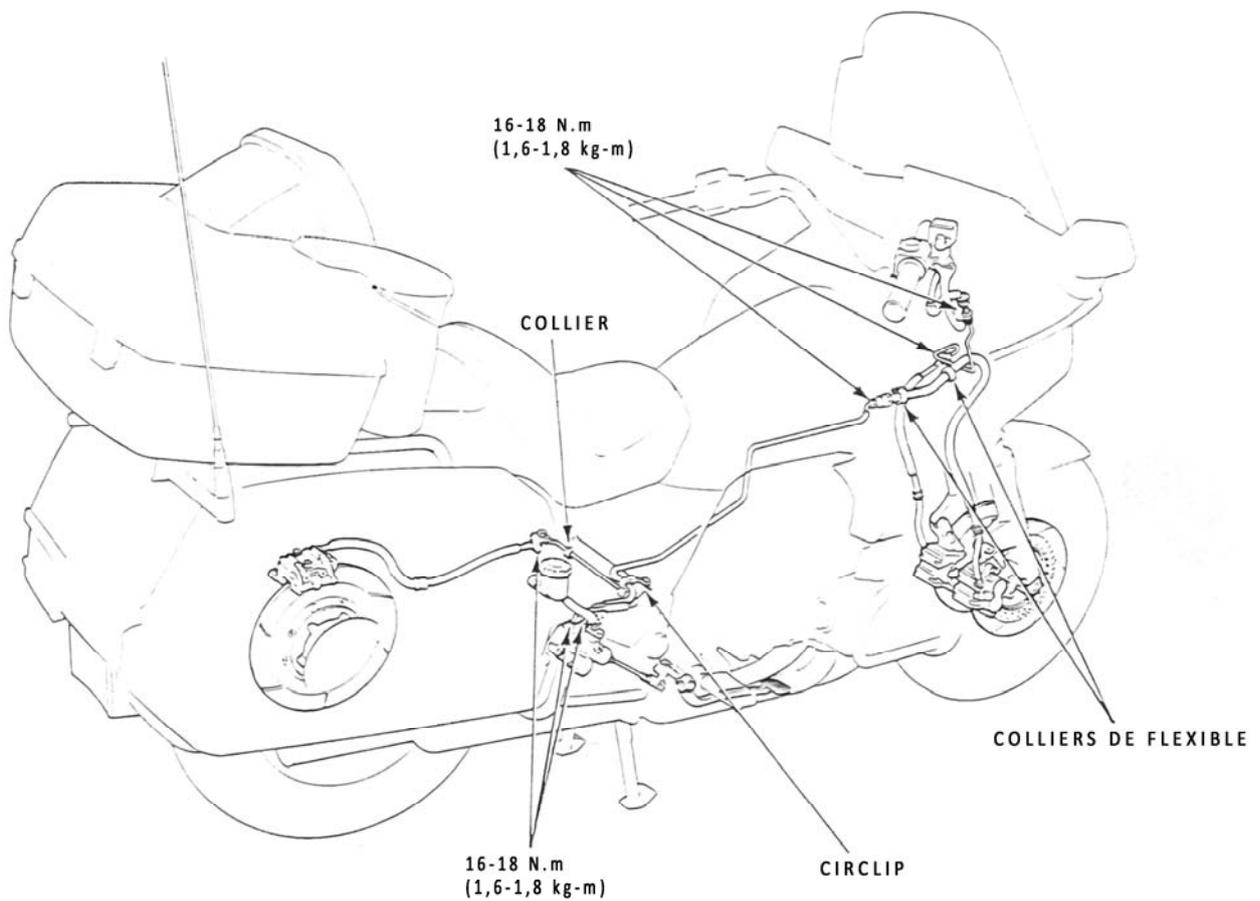
Faire attention à ne pas torsader les conduites métalliques en les serrant.



La séquence de repose se fait essentiellement dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

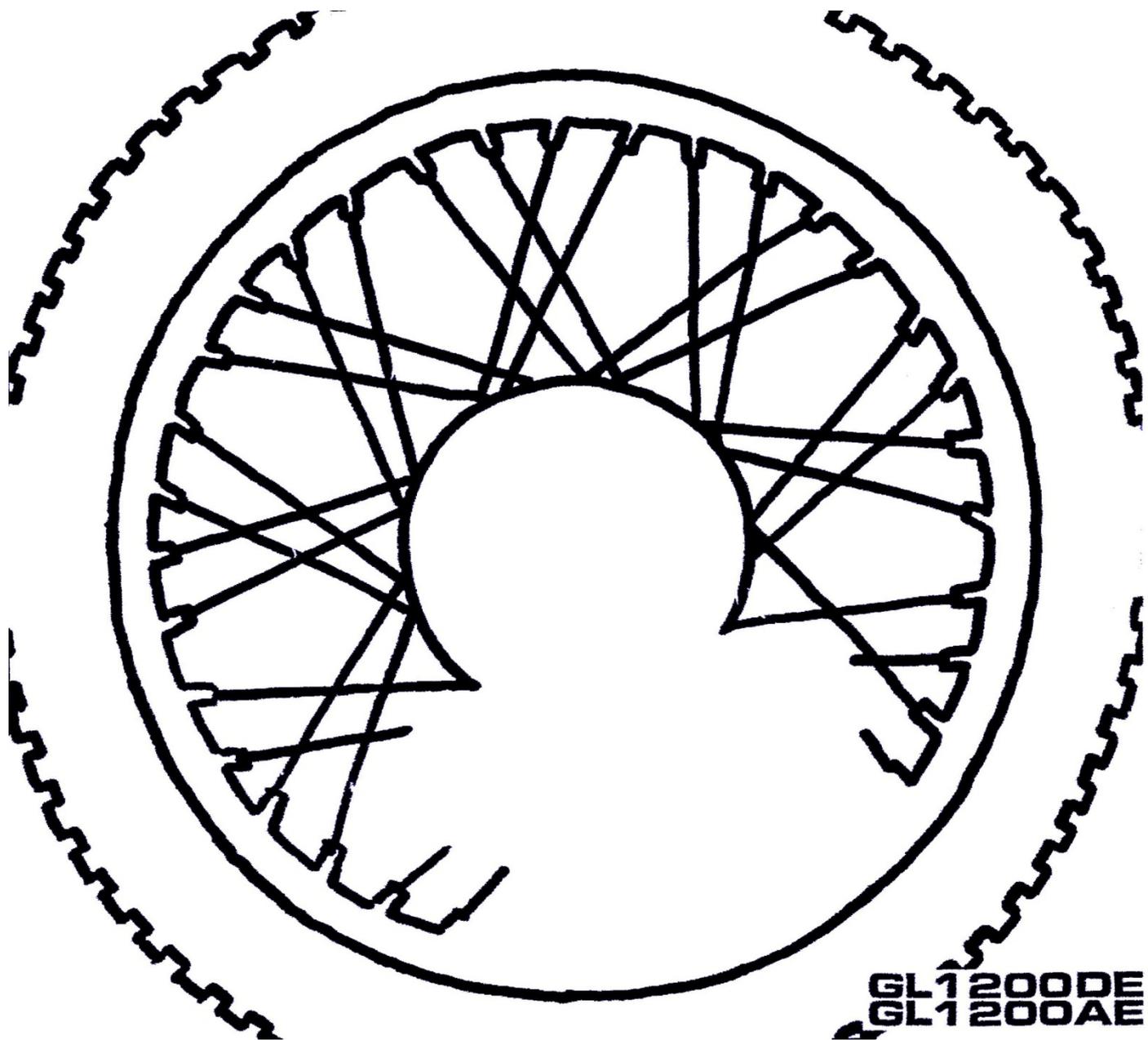
- Faire attention à ne pas torsader les conduites métalliques lors de leur mise en place.
- Fixer les conduites à l'aide des colliers de la manière indiquée.
- Vérifier chaque conduite pour s'assurer qu'elle n'interfère pas avec une quelconque pièce coulissante ou en mouvement.
- Après la repose, s'assurer qu'il n'y a aucune fuite de liquide.

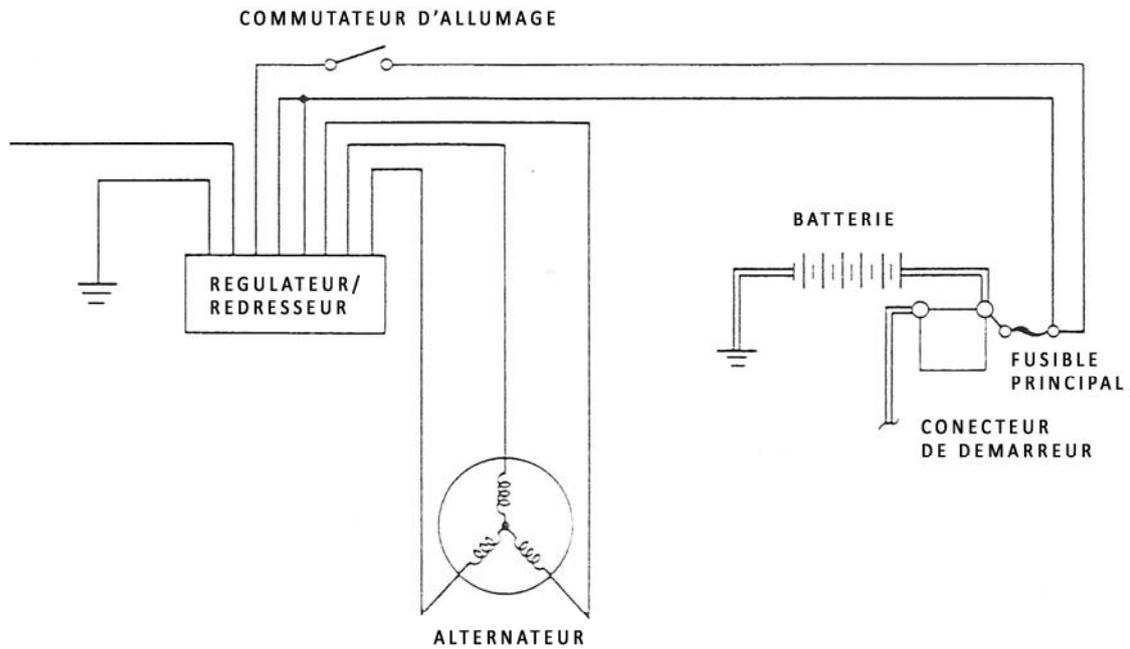
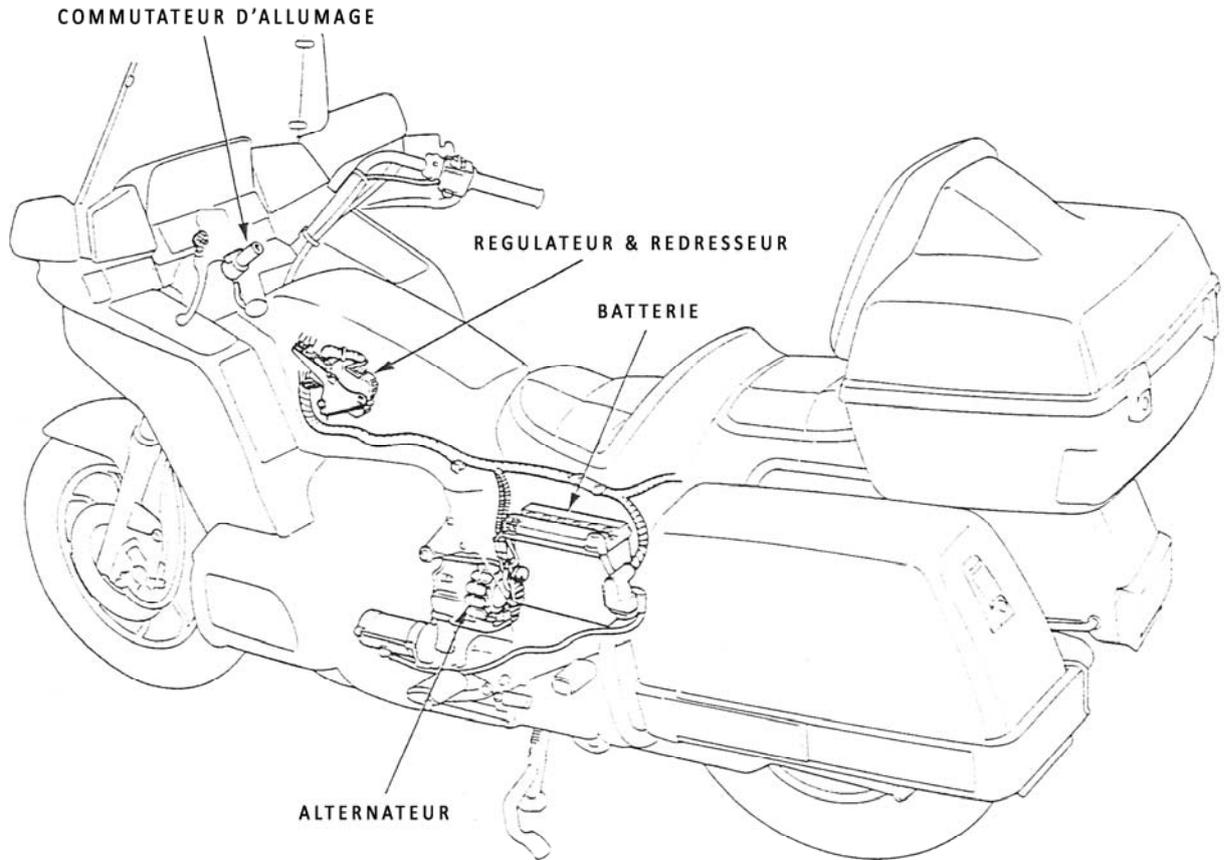


HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A





INFORMATIONS D'ENTRETIEN	16-01	CIRCUIT DE CHARGE DE LA BATTERIE	16-03
DEPISTAGE DES PANNES	16-01	ALTERNATEUR	16-05
BATTERIE	16-02	REGULATEUR DE TENSION/ REDRESSEUR	16-05

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Le niveau d'électrolyte de la batterie doit être contrôlé régulièrement. Faire l'appoint d'eau distillée si nécessaire.
- N'avoir recours à une charge rapide qu'en cas d'urgence. Une charge lente est préférable.
- Déposer la batterie de la motocyclette pour la charger. Si la batterie doit être rechargée sur la motocyclette, débrancher les câbles de la batterie.

ATTENTION

Ne pas fumer et ne pas approcher de flammes près d'une batterie pendant une charge. L'hydrogène produit par la batterie est très inflammable et risque d'exploser.

- Pour la dépose de l'alternateur, se reporter au chapitre 09.
- Tous les composants du circuit de charge peuvent être essayés sur la motocyclette.

CARACTERISTIQUES

Batterie	Capacité	12 V, 20 ampères/heure	
	Gravité spécifique à 20°C	Complètement chargée	1,280
		Normalement chargée	1,260
		Charge nécessaire	1,200
	Régime de charge	20 ampères max	
Capacité de l'alternateur		14 V. 360 W / 5000 tr/mn	
Régulateur/redresseur	Type	Transistorisé, non réglable	
	Tension réglée	13-15 V	
Intensité de charge	Début de charge	1000 à 1200 tr/mn	
	Au ralenti	(-) 1-0 A/plus de 12V	
	A 3000 tr/mn	(-) 0-8 A/14-15V	
	A 5000 tr/mn	(-) 0-8 A/14-15V	

DEPISTAGE DES PANNES

Absence de courant - clé enclenchée

- Batterie morte
 - Niveau de liquide bas
 - Gravité spécifique basse
 - Circuit de charge défectueux
- Câble de batterie débranché
- Fusible principal fondu
- Commutateur d'allumage défectueux

Courant faible - clé enclenchée

- Batterie faible
 - Niveau de liquide bas
 - Gravité spécifique basse
 - Circuit de charge défectueux
- Branchement de batterie relâché

Courant faible - moteur en marche

- Batterie pas assez chargée
 - Niveau de liquide bas
 - Un élément ou plus mort
- Circuit de charge défectueux

Courant intermittent

- Branchement de batterie relâché
- Branchement de circuit de charge relâché
- Branchement relâché dans le circuit de démarrage
- Branchement relâché ou court-circuit dans le circuit d'allumage
- Branchement relâché ou court-circuit dans le circuit d'éclairage

Circuit de charge défectueux

- Fil ou branchement relâché, cassé ou en court-circuit
- Régulateur de tension/redresseur défectueux
- Alternateur défectueux

BATTERIE

DEPOSE

Débrancher tout d'abord le câble négatif puis le câble positif. Lors de la repose, retrancher le câble négatif en dernier.

Déposer autant que possible la batterie de a motocyclette pour la charger. S'il est nécessaire de charger la batterie sur a motocyclette, débrancher les câbles de la batterie.

PRECAUTION

S'assurer que le câble positif n'est pas forcé contre une quelconque pièce chaude car cela risque de provoquer un court-circuit.

VERIFICATION

Vérifier si le boîtier et les plaques ne sont pas fissures ou cassés. Vérifier si les plaques ne sont pas sulfatées.

Remplacer la batterie si elle est endommagée ou sulfatée.

Vérifier le niveau de l'électrolyte dans les éléments. S'il est bas, faire l'appoint avec de l'eau distillée afin d'amener le niveau jusqu'au repère supérieur.

NOTE

Pour obtenir des indications d'essai précises lors de la vérification du circuit de charge, la batterie doit être complètement chargée et en bon état. Effectuer les vérifications et les essais suivants avant de chercher la cause d'une panne dans le circuit de charge.

GRAVITE SPECIFIQUE

Vérifier la gravité spécifique à l'aide d'un hydromètre. Essayer chaque élément, en faisant passer l'électrolyte dans l'hydromètre.

Complètement chargée : 1,280 à 20°C

Indication normale : 1,260 à 20°C

Charge insuffisante : 1,200 à 20°C

S'assurer que la variation entre les éléments haut et bas est inférieure à 0,05.

ATTENTION

L'électrolyte de la batterie contient de l'acide sulfurique. Se protéger les yeux, la peau et les vêtements. En cas de contact, rincer à grandes eaux et appeler un docteur si les yeux ont été atteints.

TENSION DE LA BATTERIE

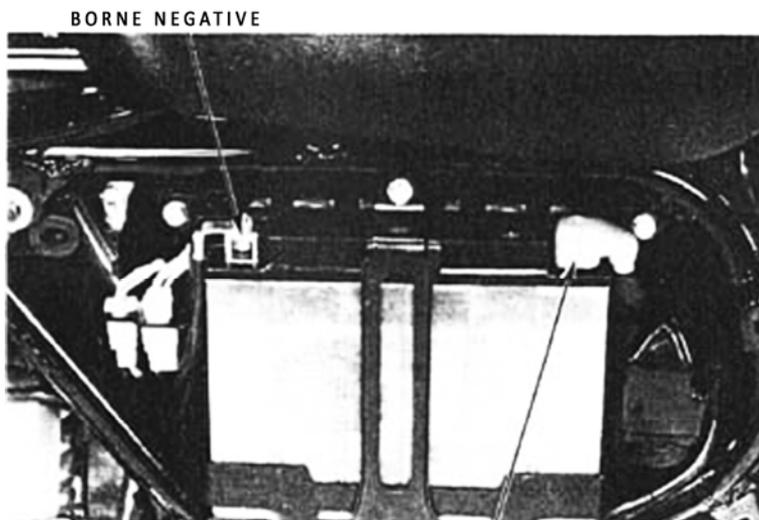
Régler le compteur sur l'échelle CCV.

Brancher le conducteur rouge à la borne (+) de la batterie et le conducteur noir à la borne (-).

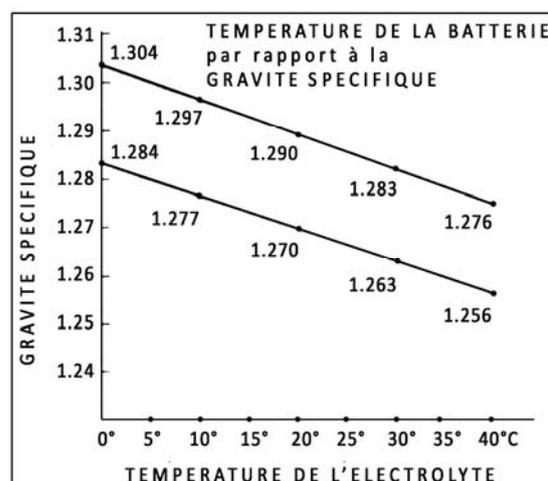
Complètement chargée : 12-13 volts

Indication normale : 11-12 volts

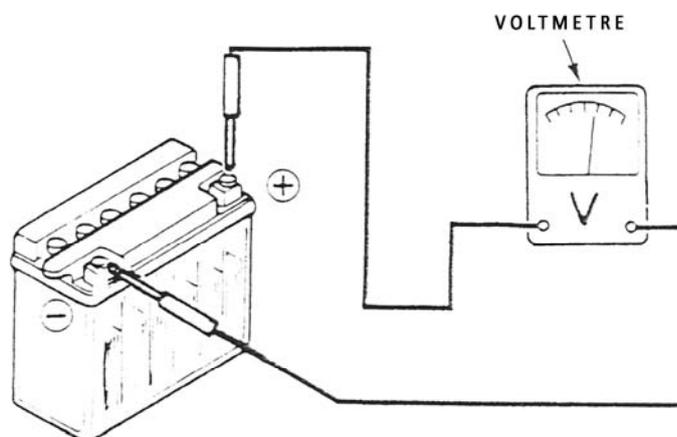
Charge insuffisante : Moins de 11 volts



BORNE NEGATIVE
BORNE POSITIVE ET COUVERCLE



La gravité spécifique varie de 0,007 tous les 10°C.



CHARGE DE LA BATTERIE

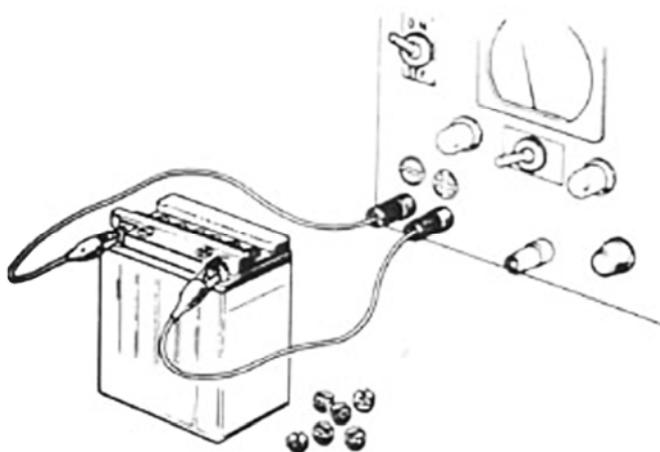
Lorsque l'indication de la gravité spécifique est basse, il est nécessaire de charger la batterie. Charger la batterie lentement ; ne pas la charger rapidement.

Retirer les capuchons des éléments de la batterie. Charger la batterie jusqu'à ce que la gravité spécifique atteigne 1,260 – 1,280.

REGIME DE CHARGE : 2 ampères maximum

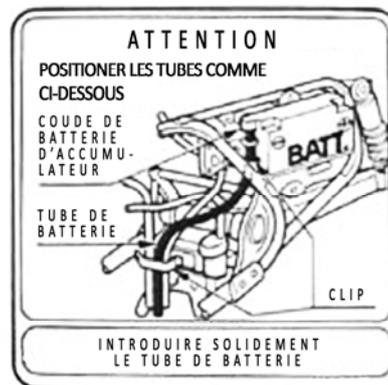
L'indication doit rester stable pendant au moins une heure après la charge.

Vérifier périodiquement le niveau de l'électrolyte. Après la charge, laver la batterie avec de l'eau. Après la repose, enduire les bornes d'une gelée de pétrole.



ATTENTION

- Retirer les bouchons de batterie avant la charge.
- La batterie dégage des gaz explosifs. Ne pas approcher de flammes ou d'étincelles près de la batterie.
- Assurer une ventilation adéquate lorsque la charge est effectuée dans un local clos.
- Brancher ou couper le courant au niveau du chargeur et non pas au niveau des bornes de la batterie.
- La batterie contient de l'acide sulfurique ; éviter tout contact avec la peau, les yeux ou les vêtements. Toujours se protéger les yeux lors de la manipulation de la batterie.



PRECAUTION

Acheminer le renflard de la batterie de la manière indiqué sur l'étiquette de la batterie.

CIRCUIT DE CHARGE DE LA BATTERIE

VERIFICATION DES FUITES

Vérifier les fuites de tension de la batterie avant la vérification de la puissance de charge.

Placer le commutateur d'allumage sur la position OFF. Retirer le câble de masse de la batterie.

Brancher un voltmètre entre le câble de masse et la borne (-) de la batterie.

Le voltmètre doit indiquer 0 Volt lorsque le commutateur d'allumage se trouve sur la position OFF.



VERIFICATION DU CIRCUIT DE CHARGE

NOTE

Utiliser une batterie de 12V complètement chargée (gravité spécifique de l'électrolyte au-dessus de 1,260) pour essayer la puissance de charge. L'utilisation d'une batterie faible fournira des indications fausses.

Mettre le moteur en marche et le faire chauffer jusqu'à la température normale de fonctionnement.

Desserrer le fusible principal ; raccorder un ampèremètre aux bornes positive (+) et négative (-) du porte-fusible de la manière indiquée.

NOTE

Utiliser un ampèremètre capable de mesurer le taux d'écoulement de l'intensité dans les deux directions. Ne pas raccorder un ampèremètre entre la borne positive (-) de la batterie et le câble positif (+) la batterie faute de quoi l'ampèremètre risque d'être endommagé.

Raccorder un voltmètre entre les bornes positive et négative de la batterie.

Mettre le moteur en marche et noter l'indication des compteurs.

Laisser le moteur tourner à 2 500 tr/mn immédiatement après le démarrage. L'aiguille de l'ampèremètre doit se déplacer nettement dans la gamme positive du cadran puis revenir à = 0 A. Vérifier les puissances de charge aux régimes indiqués dans le tableau de droite.

Faire progressivement monter le régime du moteur à par tir du régime de ralenti pour déterminer le régime permettant une intensité de =0 A.

DEBUT DE CHARGE: 1000-1200 tr/mn

NOTE

Mesurer l'intensité après l'arrêt complet du moteur de ventilateur.

Si l'ampèremètre indique une décharge même lorsque le régime du moteur augmente, les possibilités sont:

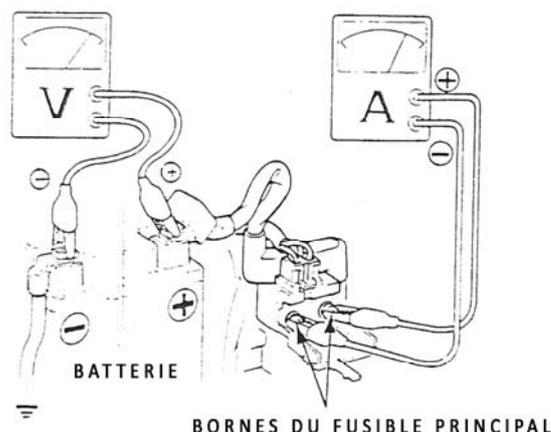
- Court-circuit (tirage excessif d'intensité)
- Batterie surchargée
- Alternateur défectueux
- Contact incorrect ou relâché entre l'alternateur et le régulateur de tension.

Si l'ampèremètre indique une charge même lorsque le régime du moteur a chuté, ceci est le signe de :

- Régulateur de tension/redresseur défectueux
- Batterie déchargée

Si la tension de sortie n'est pas comprise entre 14 et 15 V lorsque le régime du moteur augmente, ceci peut être un signe de :

- Régulateur de tension/redresseur défectueux



SPECIFICATIONS DE PUISSANCE DE CHARGE (phare allumé)

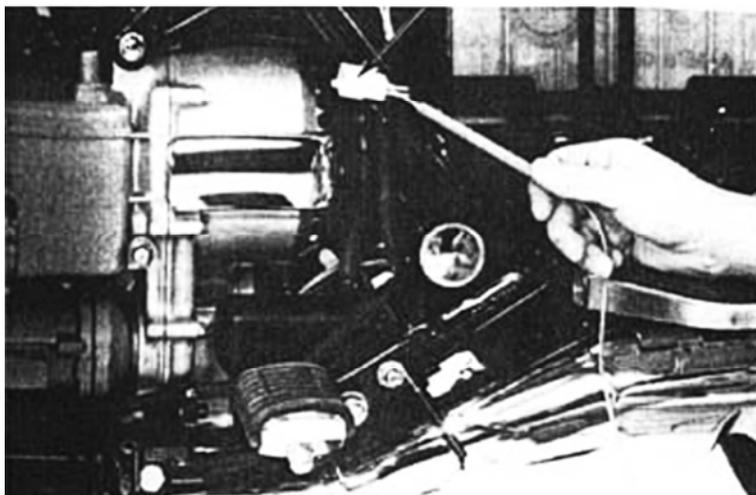
REGIME DU MOTEUR	AMPERAGE	TENSION
950 tr/mn	(-) 1-8 A	PLUS DE 12V
3000 tr/mn	(-) 0-8 A	14-15 V
5000 tr/mn	(-) 0-8 A	14-15 V

ALTERNATEUR

VERIFICATION DE BOBINE DE STATOR

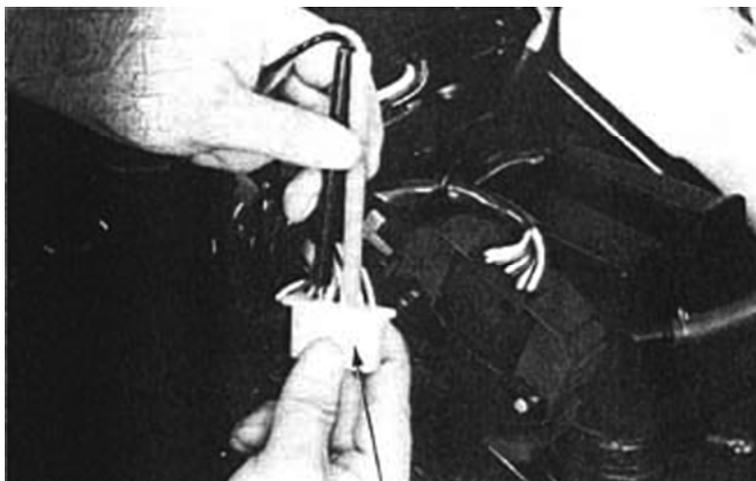
Déposer le cache latéral gauche.
 Débrancher le coupleur de l'alternateur et du régulateur redresseur.
 Vérifier la continuité entre les conducteurs et entre les conducteurs et la masse.
 Remplacer le stator s'il n'y a pas de continuité entre les conducteurs ou s'il y a continuité entre les conducteurs et la masse.

COUPLEUR DE FIL D'ALTERNATEUR



REGULATEUR DE TENSION/REDRESSEUR

Déposer la selle et le compartiment supérieur.
 Débrancher les coupleurs de régulateur/redresseur.
 Vérifier la continuité entre les conducteurs à l'aide d'un ohmmètre.



COUPLEUR DE REGULATEUR/REDRESSEUR

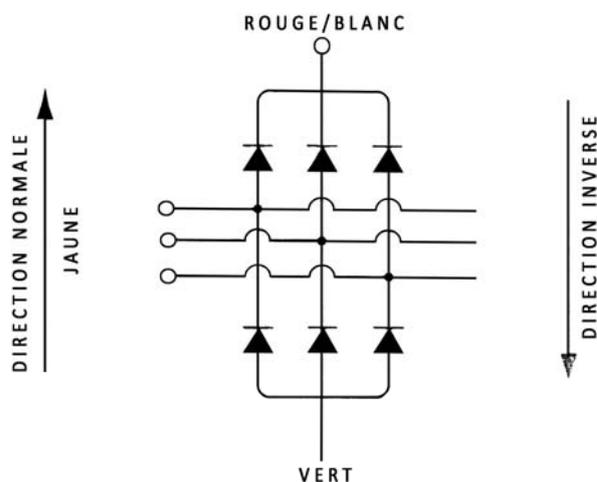
DIRECTION NORMALE : CONTINUITE (5-40 Ω)

	Sonde (+)	Sonde (-)
I	JAUNE	VERT
II	ROUGE/BLANC	JAUNE

DIRECTION INVERSE : PAS DE CONTINUITE

(Au-dessus de 6 000 Ω)

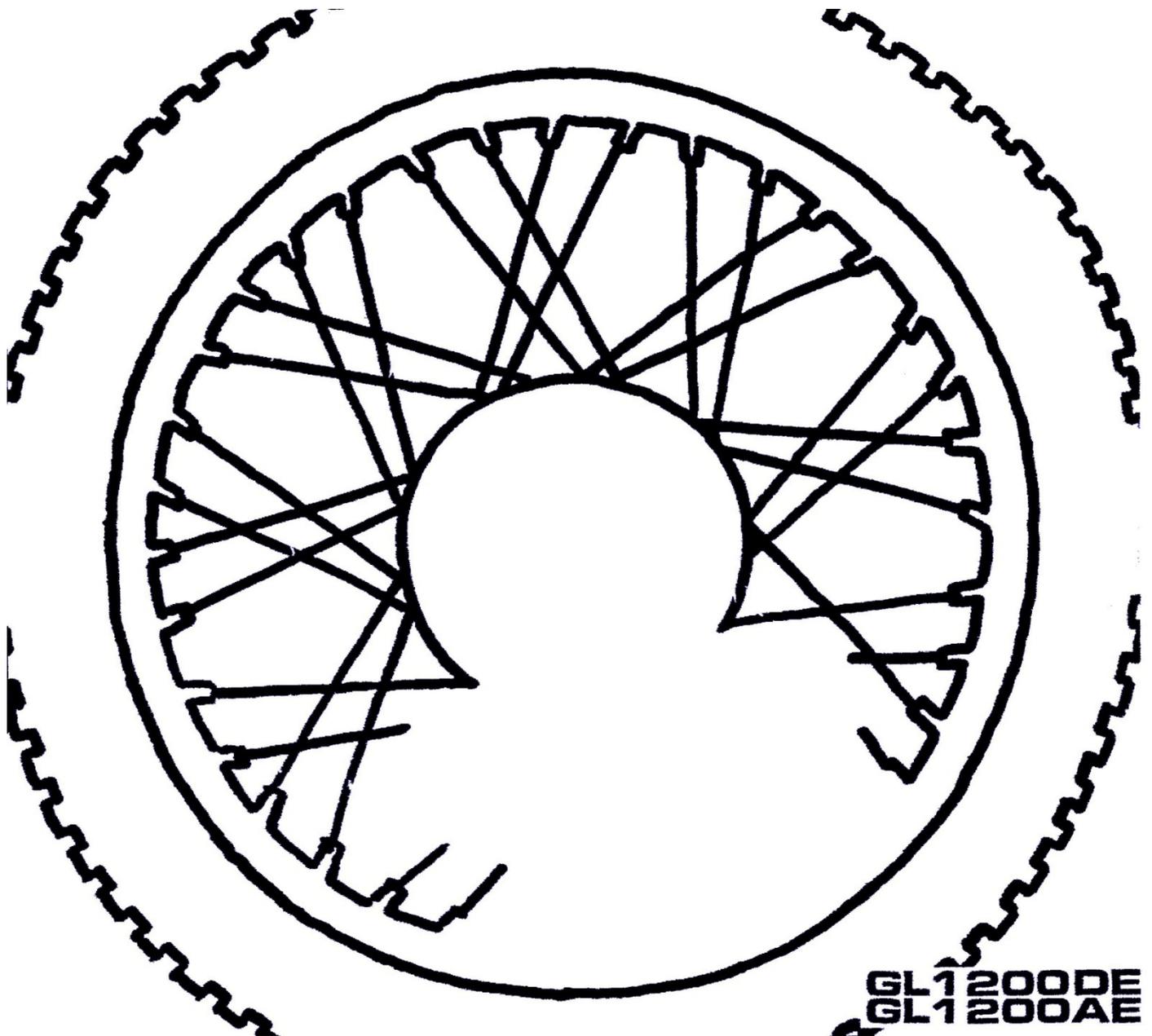
	Sonde (+)	Sonde (-)
I	VERT	JAUNE
II	JAUNE	ROUGE/BLANC



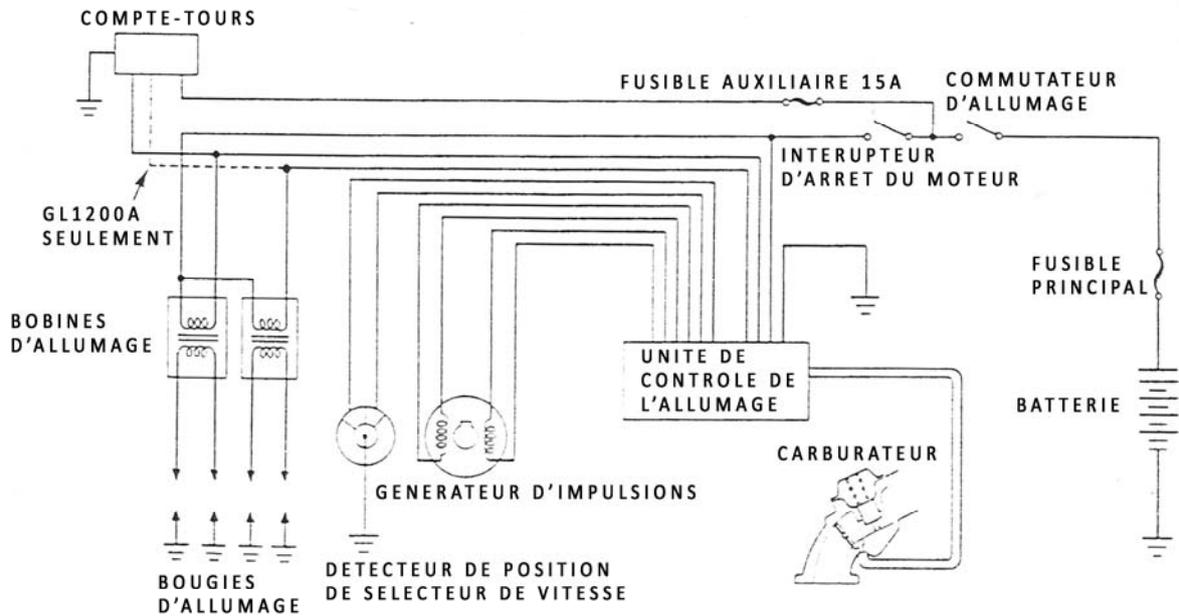
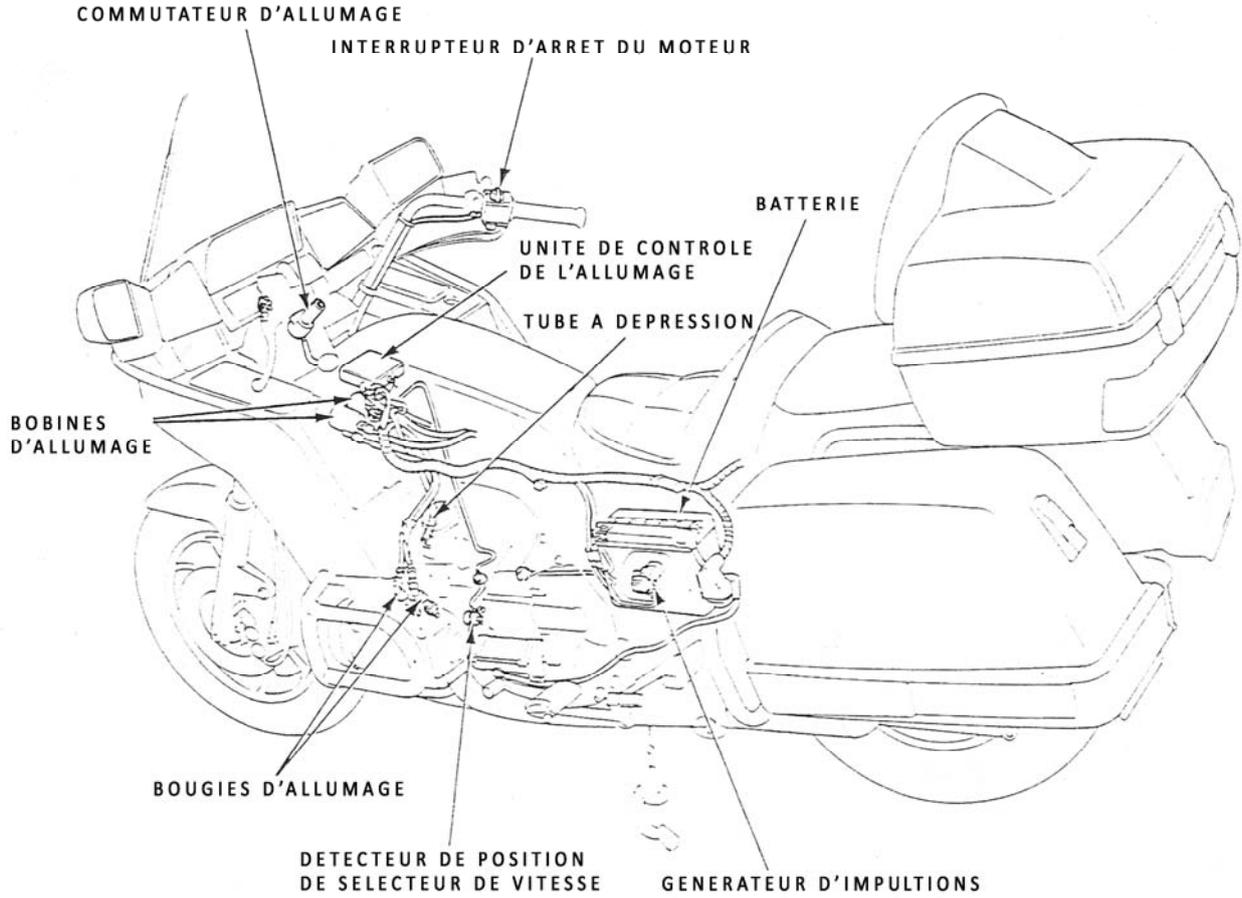
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	17-01
DEPISTAGE DES PANNES	17-02
BOBINE D'ALLUMAGE	17-03
SYSTEME D'ALLUMAGE TRANSISTORISE	17-04
VERIFICATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE	17-06

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITE

- Tous les composants du circuit d'allumage peuvent être vérifiés sur la motocyclette.
- S'assurer que la batterie est complètement chargée avant de diagnostiquer le circuit d'allumage.
- L'intensité est envoyée au circuit primaire de bobine d'allumage par l'unité à étincelle lorsque la denture du rotor de générateur d'impulsions s'approche de la denture du générateur. Lorsque la denture du rotor passe la denture du générateur, le circuit primaire est coupé, ce qui provoque la chute du champ de flux de la bobine primaire et une augmentation rapide de la tension de la bobine secondaire, provoquant de ce fait l'allumage des bougies d'allumage.
- Le modèle GL1200 comprend un nouveau circuit d'allumage. L'unité de contrôle de l'allumage fait automatiquement varier l'avance à l'allumage en fonction du régime du moteur lorsque la boîte de vitesses se trouve dans les rapports 1 à 3. Lorsque la boîte de vitesses passe au 4ème ou au 5ème (surmultiplication) rapport; un détecteur de position de sélecteur de vitesse signale à l'unité de contrôle de l'allumage de faire varier électroniquement l'avance à l'allumage en fonction de la dépression du carburateur..

CARACTERISTIQUES

BOUGIES D'ALLUMAGE RECOMMANDEES:

	Pour climat froid (en dessous de 5°C)	Valeur Standard	Pour conduite prolongée à grande vitesse
NGK	DPR7EA-9	DPR8EA-9	DPR9EA-9
ND	X22EPR-U9	X24EPR-U9	X27EPR-U9

Ecartement des électrodes :		0,8-0,9 mm
Avance à l'allumage:	Repère F :	10°C avant le P.M.H.
	Avance maximum	32°C avant le P.M.H. (sans avance de dépression) 45° (avec avance de dépression)
Ordre d'allumage		1-3-2-4
Espace d'air du générateur d'impulsions		0,40-1,10 mm
Résistance de bobine d'allumage		
Bobine primaire		2,4-3,0 Ω
Bobine secondaire		20,1-27,9 Ω (avec capuchon de bougie d'allumage) 12,6-15,4 Ω (sans capuchon de bougie d'allumage)
Resistance de bobine de générateur d'impulsion		1,1-1,3 Ω (à 20°C)
Avance de dépression		
Dépression au départ		36-44 mmHg
Dépression à l'arrêt		63-77 mmHg
Avance électrique		
Départ		1500-1750 tr/mn
Arrêt		2800-3200 tr/mn

DEPISTAGE DES PANNES**Le moteur est lancé mais ne démarre pas**

- Interrupteur d'arrêt du moteur sur la position OFF
- Absence d'étincelle au niveau des bougies d'allumage
- Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- Générateur d'impulsions défectueux

Absence d'étincelle aux bougies

- Interrupteur d'arrêt du moteur sur la position OFF
- Fils mal connectés, cassés ou en court-circuit
 - Entre le commutateur d'allumage et l'interrupteur d'arrêt du moteur
 - Entre l'unité d'étincelle et l'interrupteur d'arrêt du moteur
 - Entre l'unité d'étincelle et la bobine d'allumage
 - Entre la bobine d'allumage et la bougie
 - Entre l'unité d'étincelle et le générateur d'impulsions
- Bobine d'allumage défectueuse
- Commutateur d'allumage défectueux
- Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- Générateur d'impulsions défectueux

Le moteur démarre mais tourne mal

- Circuit primaire d'allumage
 - Bobine d'allumage défectueuse
 - Fil desserré ou dénudé
 - Court-circuit intermittent
- Circuit secondaire
 - Bougie défectueuse
 - Cordon haute-tension défectueux

Calage de l'allumage incorrect

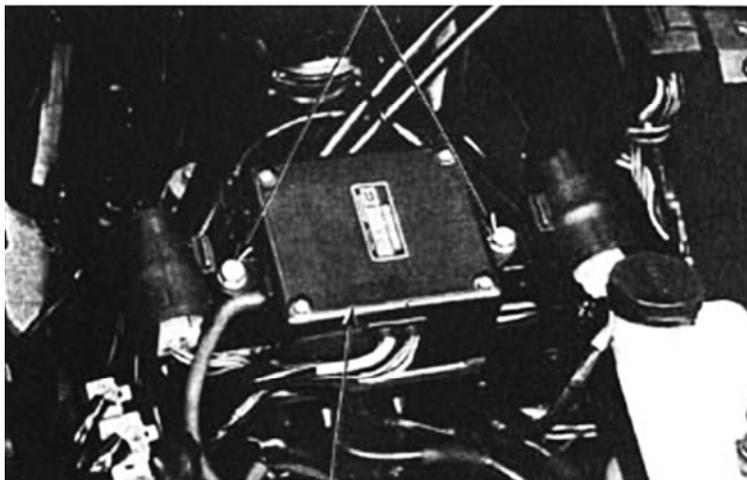
- Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- Générateur d'impulsions défectueux
- Détecteur de position de sélecteur de vitesse défectueux

BOBINE D'ALLUMAGE

DEPOSE

Déposer le compartiment supérieur.
Déposer le boîtier du filtre à air et le porte-élément de la chambre à air.
Déposer l'unité de contrôle de l'allumage et le support de relais en retirant les deux boulons.

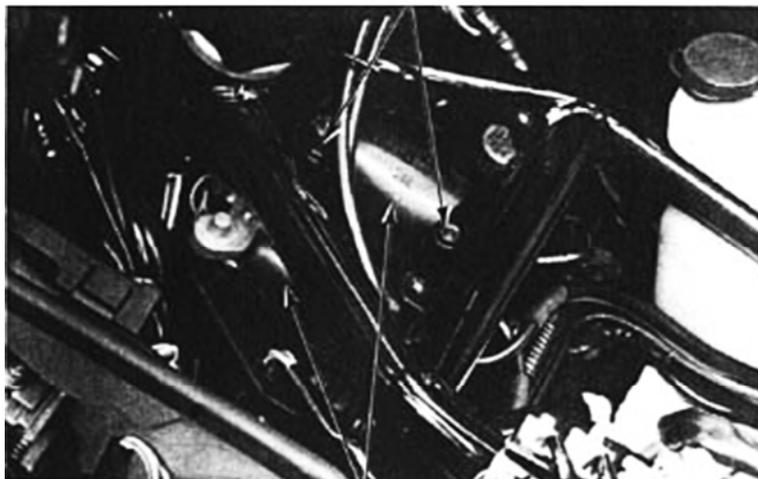
BOULONS



UNITE DE CONTROLE DE L'ALLUMAGE

Débrancher les fils primaires des bobines d'allumage.
Débrancher les trois coupleurs du support de coupleur et déposer le relais de clignotant du support de bobine d'allumage.
Déposer les bobines d'allumage et le guide de câble en retirant les deux boulons.
Débrancher les fils de bougie d'allumage de la bobine d'allumage.

BOULONS



BOBINES D'ALLUMAGE

VERIFICATION DE BOBINE PRIMAIRE

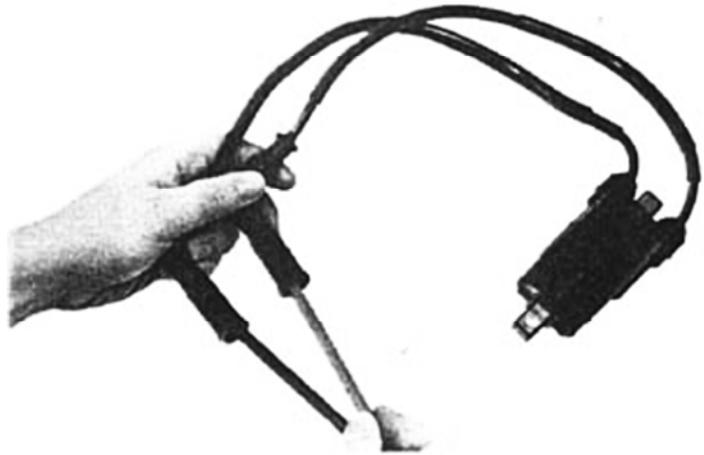
Vérifier la résistance entre les bornes à l'aide d'un ohmmètre de la manière indiquée.

RESISTANCE: 2,4-3,0 Ω



Mesurer la résistance de la bobine secondaire avec les capuchons de bougie d'allumage en place.

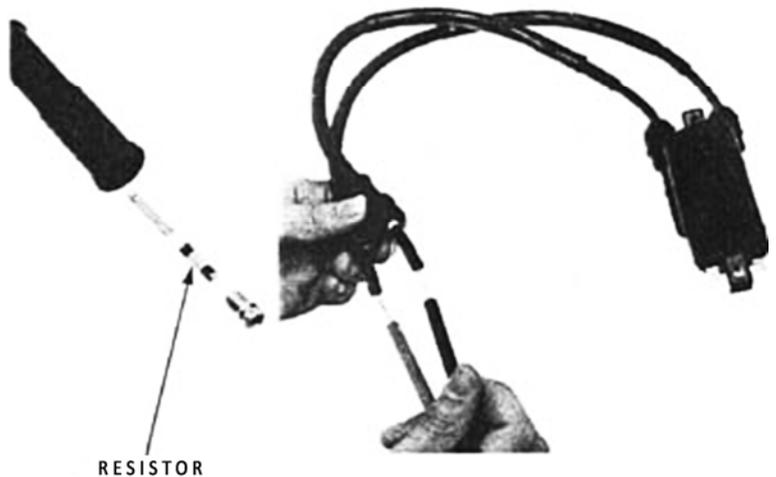
RESISTANCE: 21,1-27,9 K Ω



Déposer les anneaux de retenue de résistor de capuchon de bougie d'allumage et le ressort des capuchons.

Mesurer la résistance de la bobine secondaire.

RESISTANCE: 12,6-15,4 K Ω



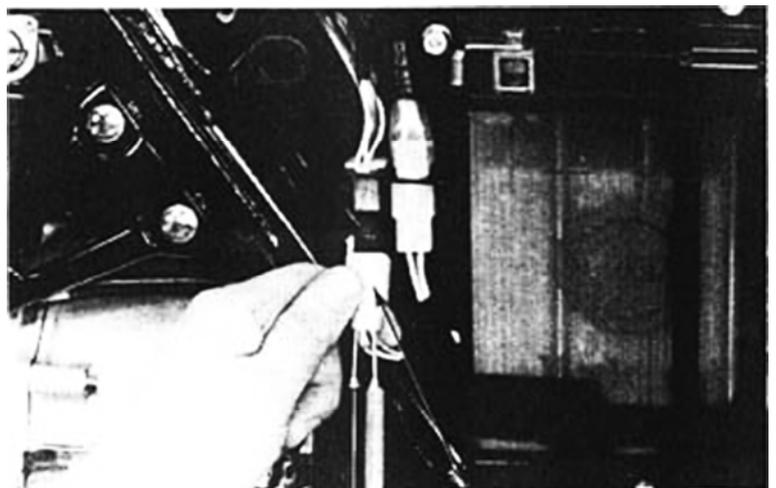
RESISTOR

SYSTEME D'ALLUMAGE TRANSISTORISE

VERIFICATION DU GENERATEUR D'IMPULSIONS

Déposer le cache latéral gauche et débrancher le coupleur du générateur d'impulsions
Mesurer la résistance de la bobine entre les conducteurs blanc/jaune (cylindres N° 1 et 2) ou les conducteurs blanc/bleu et bleu (cylindres N° 3 et 4).

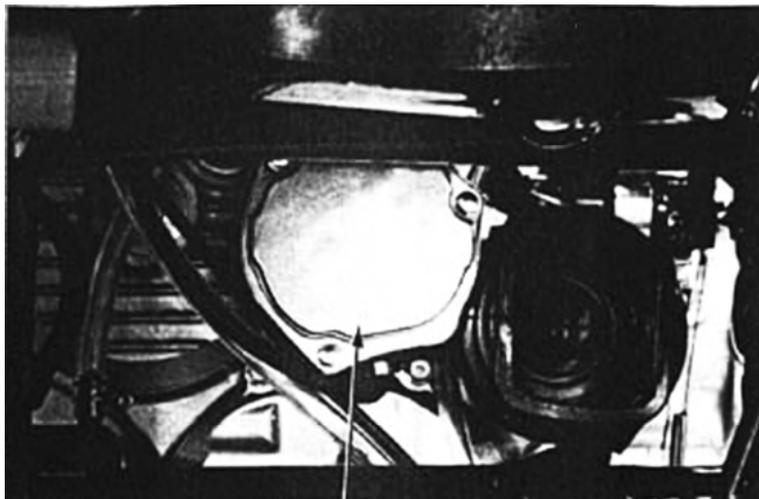
RESISTANCE: 1,1-1,3 K Ω à 20°C.



COUPLEUR DU GENERATEUR D'IMPULSIONS

REPLACEMENT DU GENERATEUR D'IMPULSIONS

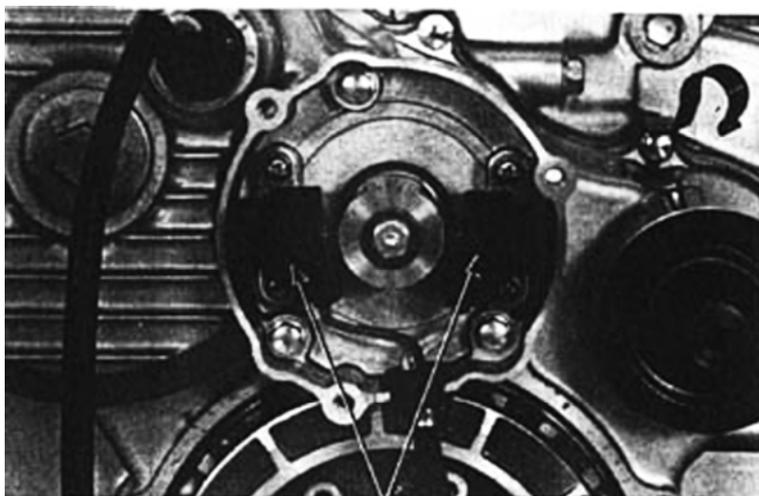
Déposer le bras oscillant (Page 13-18).
Déposer le couvercle du générateur d'impulsions.



COUVERCLE DU GENERATEUR
D'IMPULSIONS

Déposer les vis de montage de générateur d'impulsions
et les générateurs d'impulsions.

Mettre de nouveaux générateurs d'impulsions en place.

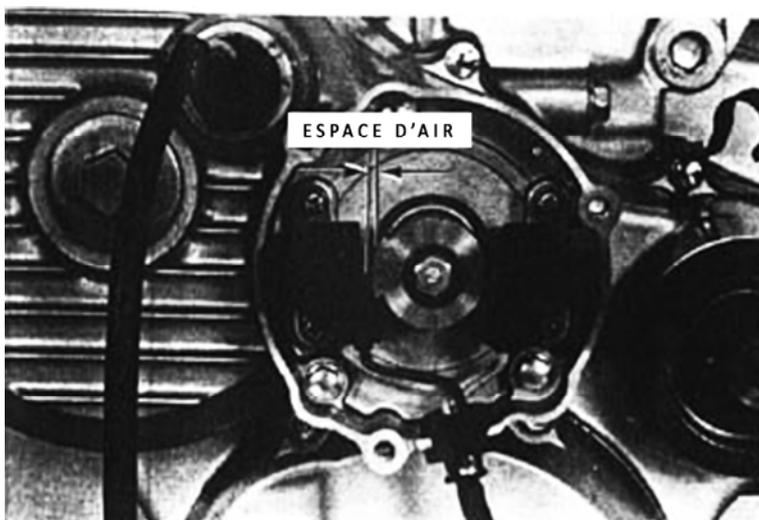


GENERATEURS D'IMPULSIONS

Vérifier l'espace d'air entre le rotor du générateur
d'impulsions et la prise.

ESPACE D'AIR: 0,40-1,10 mm

Reposer le couvercle de générateur d'impulsions.
Reposer le bras oscillant (Page 13-21).



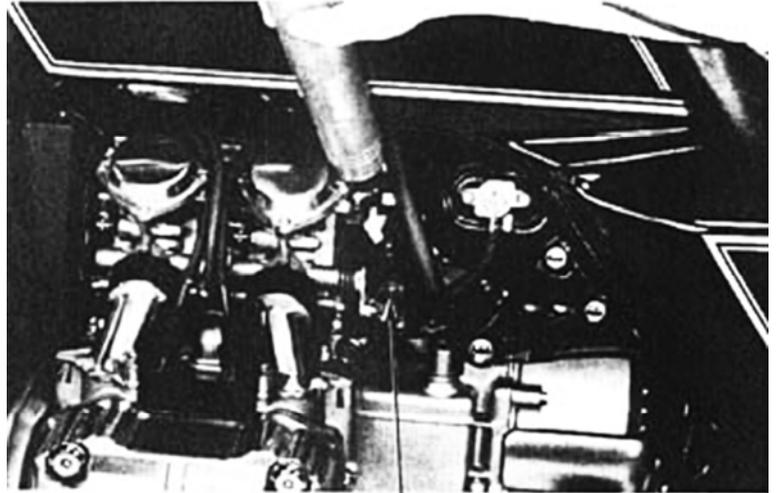
ESPACE D'AIR

VERIFICATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer jusqu'à sa température de fonctionnement.

Déposer le capuchon de l'orifice de visite de l'avance et raccorder un obturateur d'inspection de l'avance.

Raccorder une lampe d'avance stroboscopique aux fils de bougie d'allumage du cylindre N°.1 ou N°.2.



OBTURATEUR D'INSPECTION DE L'AVANCE

CIRCUIT D'AVANCE ELECTRIQUE

Faire sur le volant en-dessous des repères "F1" et "F2" de la manière indiquée.

Mettre le moteur en marche et vérifier le circuit d'avance électrique au moyen du repère de référence.

A 950 ± 100 tr/mn

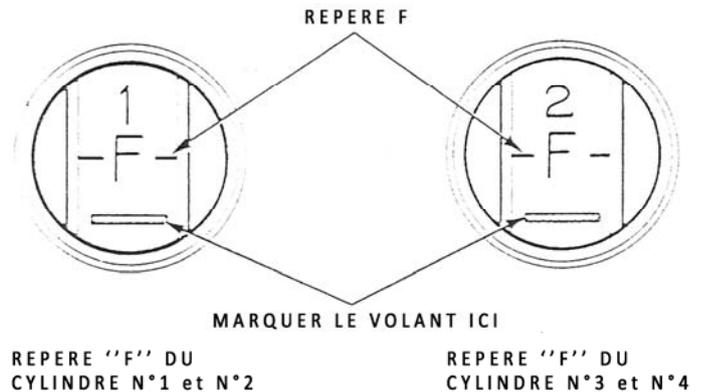
Le repère F doit être aligné avec le repère d'index.

A 1500-1750 tr/mn

L'avance à l'allumage doit commencer à avancer.

A 2800-3200 tr/mn

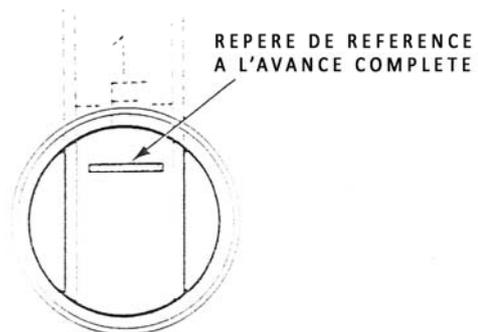
L'avance à l'allumage doit arrêter d'avancer.



Raccorder une lampe d'avance stroboscopique aux fils de bougie d'allumage du cylindre N°.3 ou N°.4.

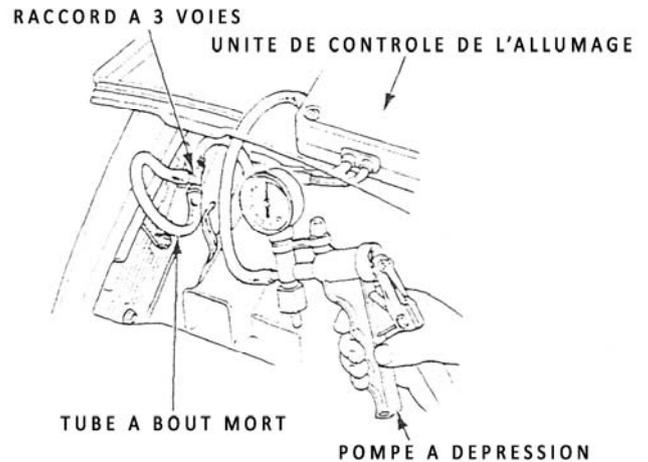
Vérifier l'avance à l'allumage pour les cylindres N°.3 et N°.4 de la manière décrite ci-dessus.

Arrêter le moteur et vérifier le circuit d'avance de dépression de la manière décrite page suivante.



CIRCUIT D'AVANCE DE DEPRESSION

Ouvrir complètement la partie supérieure.
Débrancher le tube à dépression qui va du raccord à 3 voies à l'unité de contrôle de l'allumage.
Raccorder une pompe à dépression à ce tube.
Déposer le bouchon du tube à bout mort et raccorder le tube à bout mort au raccord à 3 voies de la manière indiquée.



Mettre la borne ROUGE BLANCHE ou VERTE ORANGE du coupleur de détecteur de position de sélecteur de vitesse à la masse.



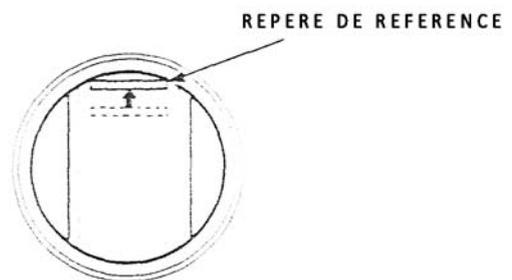
Mettre le moteur en marche et le faire tourner à 2800-3200 tr/mn.

Appliquer une dépression au tube à dépression et vérifier le mouvement du repère de référence.

L'avance commence lorsqu'une dépression de 36-24 mmHg est appliquée.

L'avance cesse lorsqu'une dépression de 63-77 mmHg est appliquée.

Si l'avance à l'allumage n'est pas correcte, vérifier individuellement tous les composants du circuit d'allumage à l'exception de l'unité de contrôle de l'allumage. Si les composants individuels sont en bon état, remplacer l'unité de contrôle de l'allumage.

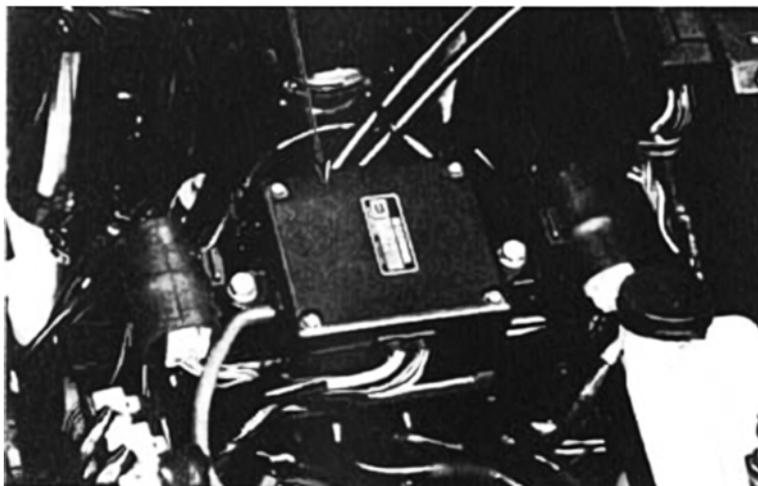


UNITE DE CONTROLE DE L'ALLUMAGE

Si les générateurs d'impulsions, les bobines d'allumage, le détecteur de position de sélecteur de vitesse et le câblage sont en bon état et que l'avance à l'allumage n'est pas comprise dans les limites des spécifications, remplacer l'unité de contrôle de l'allumage par une nouvelle et vérifier l'avance à l'allumage.

Voir page 19-11 pour la vérification du détecteur de position du sélecteur de vitesse.

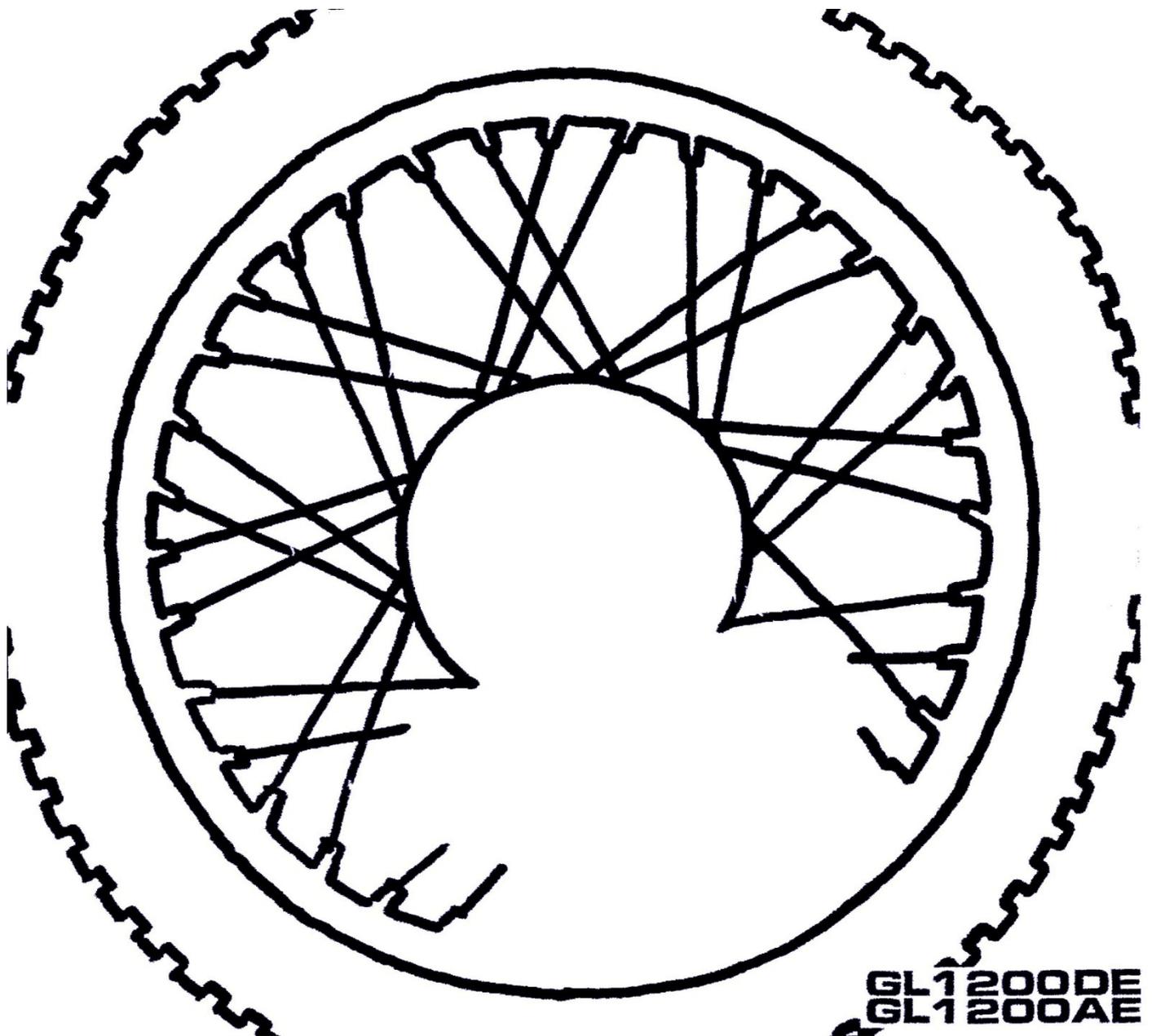
UNITE DE CONTROLE DE L'ALLUMAGE



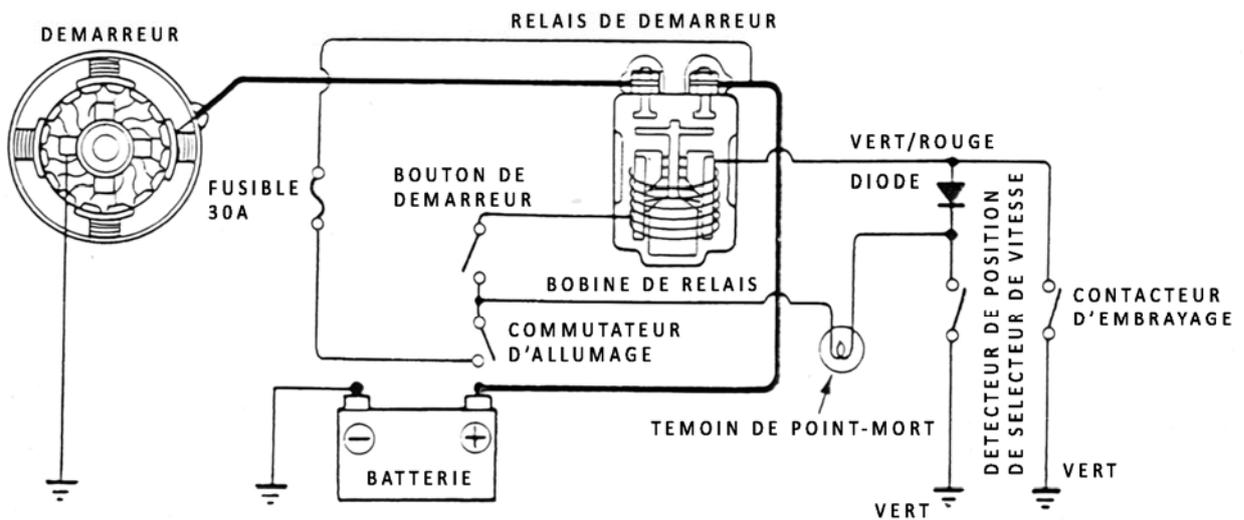
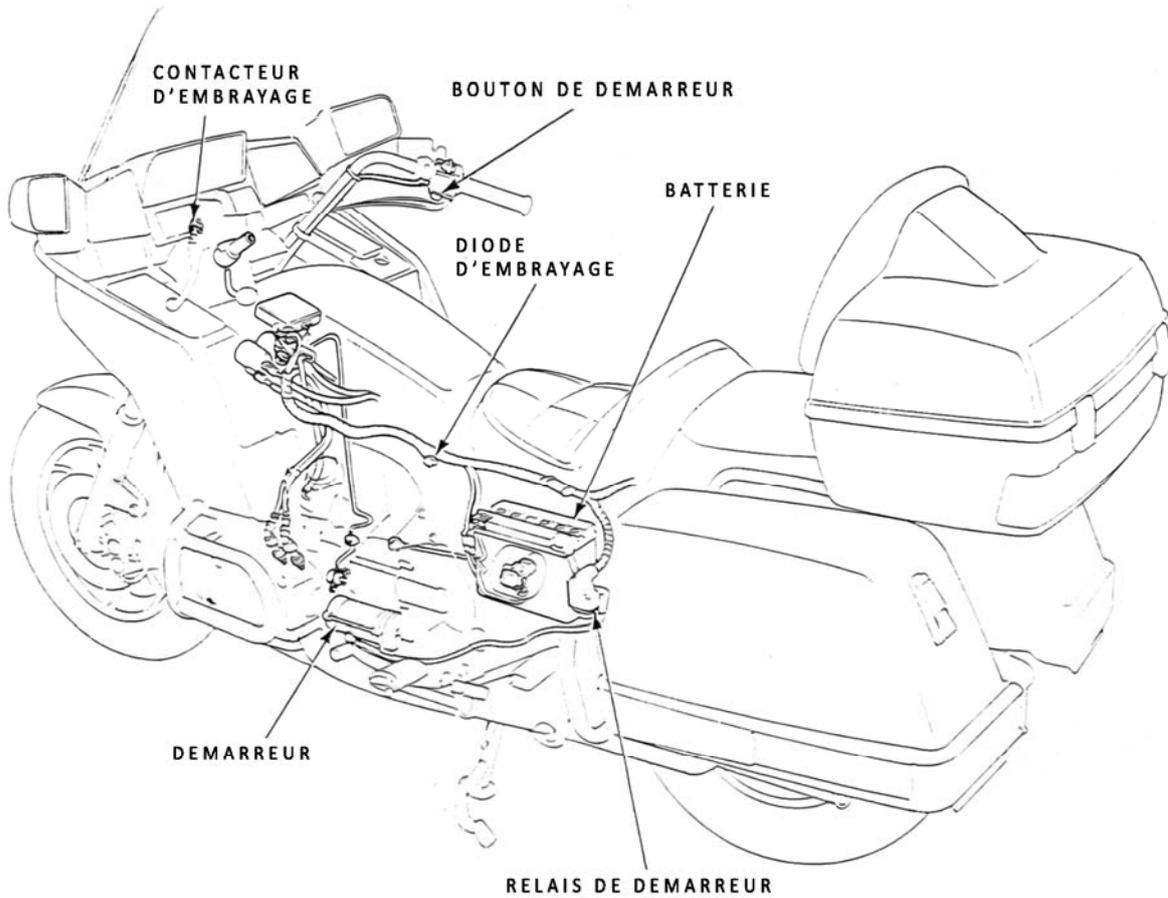
HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE



INFORMATIONS D'ENTRETIEN	18-01
DEPISTAGE DES PANNES	18-01
DEMARREUR	18-02
RELAIS DE DEMARREUR	18-05
DIODE DE CONTACTEUR D'EMBRAYAGE	18-05

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Il est nécessaire de déposer le moteur pour l'entretien du démarreur et de la roue libre du démarreur.
- Pour la vérification de la roue libre du démarreur. Se reporter au chapitre 09.
- L'engagement du démarreur est contrôlé par un relais électromagnétique qui est mis sous tension en appuyant sur le contacteur de démarreur.

Cette action ferme un contact qui permet l'alimentation de la tension de la batterie au démarreur. Une roue libre de démarreur est utilisée afin de prévenir tout risque de dommage à l'induit du démarreur du à un "sur-régime" lorsque le moteur démarre. Le démarreur reste engagé jusqu'à ce que le bouton de démarreur soit relâché.

CARACTERISTIQUES

	ELEMENT	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Démarreur	Tension de ressort de balai	560-680 g	440 g
	Longueur de balai	12-13 mm	7,5 mm

DEPISTAGE DES PANNES

Le démarreur ne tourne pas

- Batterie morte
- Commutateur d'allumage défectueux
- Contacteur de démarreur défectueux
- Contacteur de point-mort défectueux
- Relais de démarreur défectueux
- Fil ou câble desserré ou débranché
- Diode de contacteur d'embrayage ouverte
- Contacteur d'embrayage défectueux

Le démarreur met longtemps à lancer le moteur

- Batterie faible
- stance trop importante dans le circuit
- Grippage dans le démarreur

Le démarreur tourne mais ne lance pas le moteur

- Roue libre de démarreur défectueuse
- Engrenages démultiplicateurs de démarreur défectueux
- Pignon ou chaîne de démarreur défectueux (se)

Le démarreur et le moteur tournent mais le moteur ne démarre pas

- Circuit d'allumage
- Problème dans le moteur, voir le chapitre concernant le moteur
- Interrupteur d'arrêt du moteur défectueux

DEPISTAGE DES PANNES

Le moteur est lancé mais ne démarre pas

- Interrupteur d'arrêt du moteur sur la position OFF
- Absence d'étincelle au niveau des bougies d'allumage
- Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- Générateur d'impulsions défectueux

Absence d'étincelle aux bougies

- Interrupteur d'arrêt du moteur sur la position OFF
- Fils mal connectés, cassés ou en court-circuit
 - Entre le commutateur d'allumage et l'interrupteur d'arrêt du moteur
 - Entre l'unité d'étincelle et l'interrupteur d'arrêt du moteur
 - Entre l'unité d'étincelle et la bobine d'allumage
 - Entre la bobine d'allumage et la bougie
 - Entre l'unité d'étincelle et le générateur d'impulsions
- Bobine d'allumage défectueuse
- Commutateur d'allumage défectueux
- Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- Générateur d'impulsions défectueux

Le moteur démarre mais tourne mal

- Circuit primaire d'allumage
 - Bobine d'allumage défectueuse
 - Fil desserré ou dénudé
 - Court-circuit intermittent
- Circuit secondaire
 - Bougie défectueuse
 - Cordon haute-tension défectueux

Calage de l'allumage incorrect

- Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- Générateur d'impulsions défectueux
- Détecteur de position de sélecteur de vitesse défectueux

BOBINE D'ALLUMAGE

DEPOSE

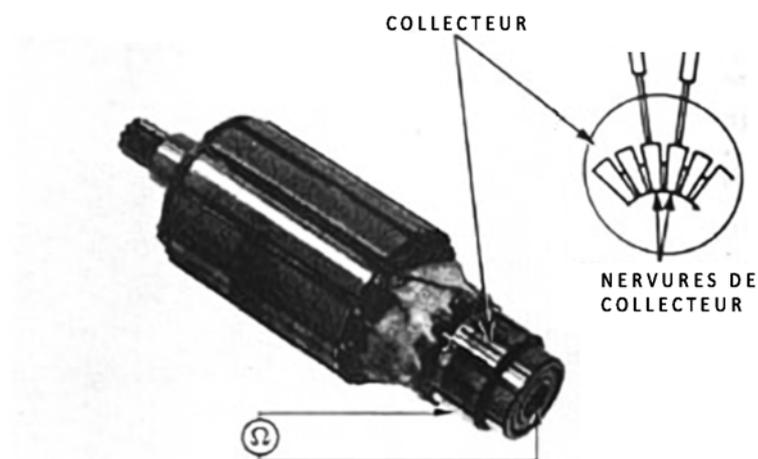
Déposer le compartiment supérieur.
Déposer le boîtier du filtre à air et le porte-élément de la chambre à air.
Déposer l'unité de contrôle de l'allumage et le support de relais en retirant les deux boulons.

Débrancher les fils primaires des bobines d'allumage.
Débrancher les trois coupleurs du support de coupleur et déposer le relais de clignotant du support de bobine d'allumage.
Déposer les bobines d'allumage et le guide de câble en retirant les deux boulons.
Débrancher les fils de bougie d'allumage de la bobine d'allumage.

VERIFICATION DE BOBINE PRIMAIRE

Vérifier la résistance entre les bornes à l'aide d'un ohmmètre de la manière indiquée.

RESISTANCE: 2,4-3,0 Ω



COUVERCLE DE BOITIER D'ENGRENAGES DEMULTIPLICATEURS



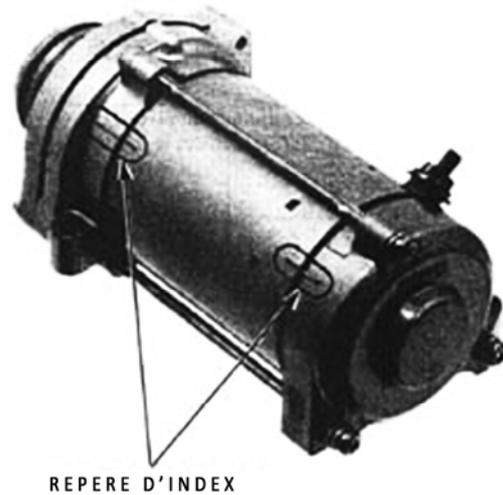
Vérifier l'état général ainsi que le degré d'usure des engrenages.

REMONTAGE/VERIFICATION

Lubrifier les engrenages avec de la graisse.
Aligner les cannelures sur l'engrenage avec le goujon du couvercle lors de la mise en place du couvercle de boîtier d'engrenage.

Reposer l'induit dans le boîtier, en faisant attention à ne pas endommager les balais.

Reposer le boîtier du démarreur en alignant les repères d'index sur le boîtier avec les repères d'index sur le couvercle.



Appliquer de l'huile moteur sur le nouveau joint, torique. Reposer le démarreur dans le boîtier du moteur, en faisant glisser les ergots d'entraînement dans les ergots du pignon d'entraînement, puis reposer les boulons de montage.

Reposer le carter moteur arrière.
Rebrancher le câble de la batterie aux deux extrémités. L'interrupteur d'arrêt du moteur étant sur la position OFF, essayer le fonctionnement du démarreur avant la reprise du moteur.

COUVERCLE DE BOITIER D'ENGRENAGES
DEMULTEPLICATEURS



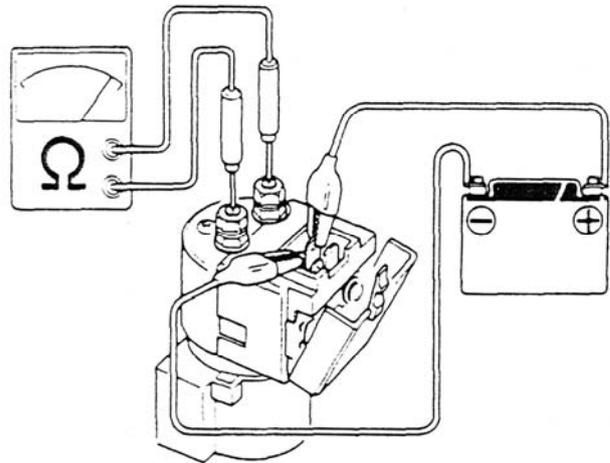
CONTACTEUR DE RELAIS DE DEMARREUR

VERIFICATION

Appuyer sur le bouton du contacteur pour vérifier si son enroulement primaire est en bon état.
L'enroulement est normal si le bouton se bloque en place.

Déposer le contacteur de relais de démarreur.

Raccorder un ohmmètre et une batterie de 12V au contacteur de relais de démarreur, de la manière indiquée.
Le contacteur est en bon état s'il y a continuité.



DIODE DE CONTACTEUR D'EMBRAYAGE

VERIFICATION

Déposer la diode de contacteur d'embrayage du faisceau de fil.
Vérifier la continuité à l'aide d'un ohmmètre.

NOTE

Le tableau d'essai est prévu pour un ohmmètre. à masse positive. Inverser les résultats si l'ohmmètre employé est à masse négative.

DIRECTION NORMALE: CONTINUITE

Sonde ⊕ : Borne (+)
Sonde ⊖ : Borne (-)

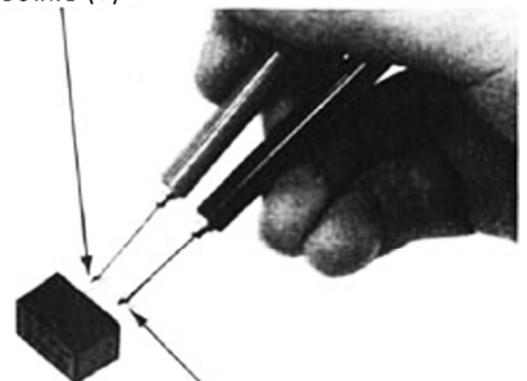
DIRECTION INVERSE: PAS DE CONTINUITE

Sonde ⊕ : Borne (-)
Sonde ⊖ : Borne (+)

DIODE DE CONTACTEUR D'EMBRAYAGE



BORNE (+)

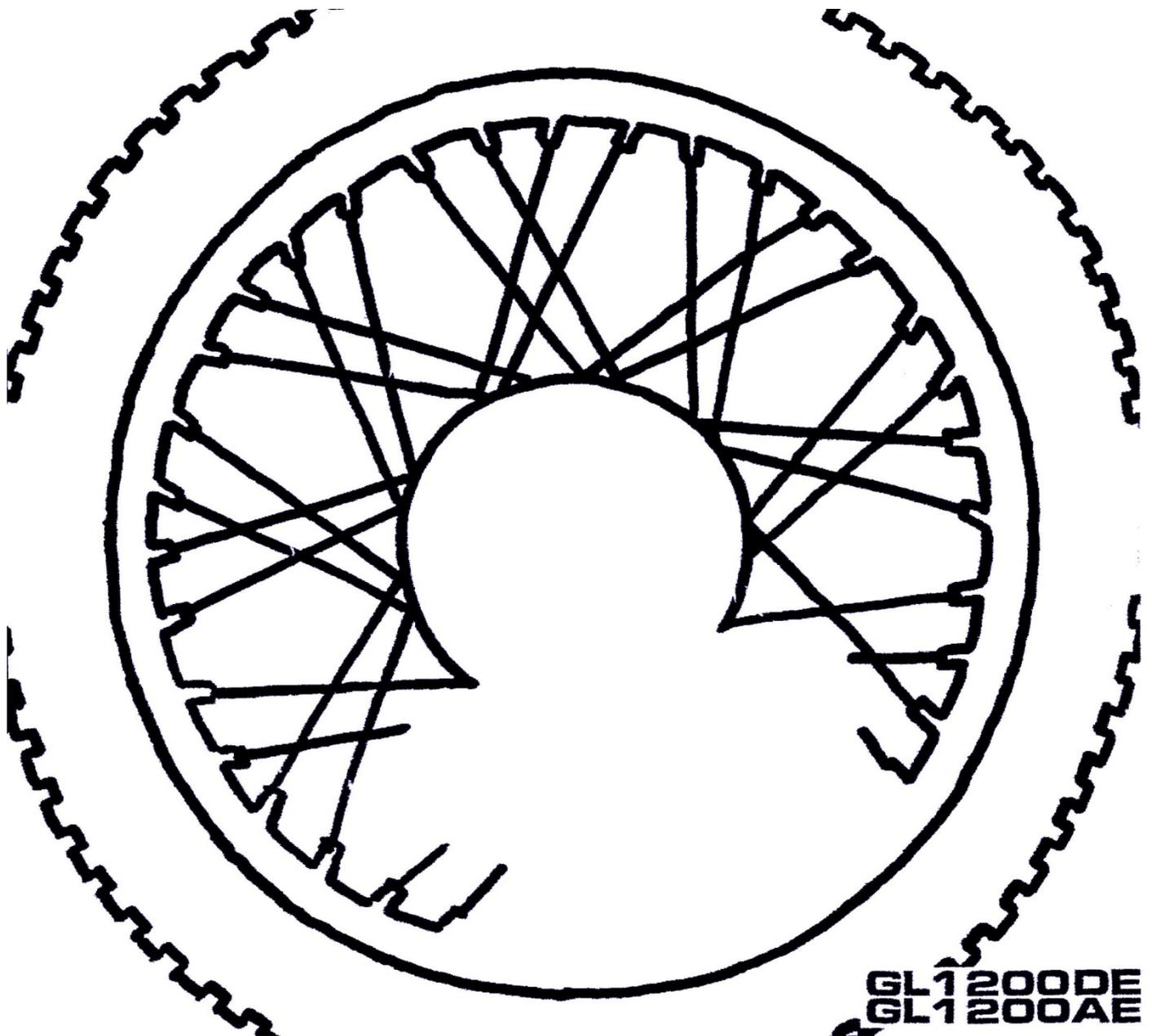


BORNE (-)

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

INFORMATIONS D'ENTRETIEN	19-01	INTERRUPTEUR D'EMBRAYAGE	19-15
PHARE	19-02	INDICATEUR DE TEMPÉRATURE	19-16
INSTRUMENTS	19-04	INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE	19-17
CHANGEMENT D'AMPOULE	19-07	INTERRUPTEUR THERMOSTATIQUE	19-18
INTERRUPTEUR D'ALARME DE PRESSION D'HUILE	19-10	CAPTEUR DE FEU STOP/FEU ARRIÈRE	19-19
CONTACTEUR DE FEU STOP	19-10	RELAIS DE FEU STOP	19-20
CAPTEUR DE POSITION DE SÉLECTEUR DE VITESSE	19-11	RELAIS DE POMPE À ESSENCE	19-20
COMMODO AU GUIDON	19-11	CIRCUIT DE CLIGNOTANTS À ARRÊT AUTOMATIQUE	19-21
INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE	19-14	COMPTEUR À CRISTAUX LIQUIDES	19-25

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITE

- Certains fils ont des bandes de couleurs différentes près du connecteur. Ils sont raccordés à d'autres fils qui correspondent à la bande de couleur.
- Toutes les prises plastiques ont des languettes de verrouillage qui doivent être libérées avant de déconnecter, et doivent être alignées en les raccordant.
- Les codes de couleurs suivants sont indiqués tout au long de ce chapitre et sur le schéma de câblage.

Bu = Bleu	G = Vert	Lg = Vert clair
Bl = Noir	Gr = Gris	O = Orange
Br = Brun	Lb = Bleu clair	P = Rose

- Pour isoler une panne électrique, vérifier la continuité du cheminement électrique dans la pièce. Un contrôle de continuité peut généralement être accompli sans déposer la pièce de la motocyclette. Déconnecter simplement les fils et raccorder un testeur de continuité ou un voltmètre/ohmmètre aux bornes ou aux raccords.
- Un testeur de continuité est utile pour déceler s'il y a ou non une connexion électrique entre les deux points. Un ohmmètre est nécessaire pour mesurer la résistance d'un circuit, si par exemple il y a une résistance spécifique de bobine, ou en contrôlant une résistance élevée due à des raccords corrodés.

OUTILS

Spécial

Clé d'unité d'essence 07920-SB20000

PHARE

DEPOSE

Type U:

Pivoter les rétroviseurs de droite et de gauche de 90° environ comme l'indique la figure.

Déposer les rétroviseurs en enlevant les boulons de fixation.

Tout type sauf U:

Déposer les deux caches aveugles du carénage.

Déposer les boulons de montage de cadre de pare-brise.

Déposer le cadre de pare-brise en le soulevant avec tournevis.

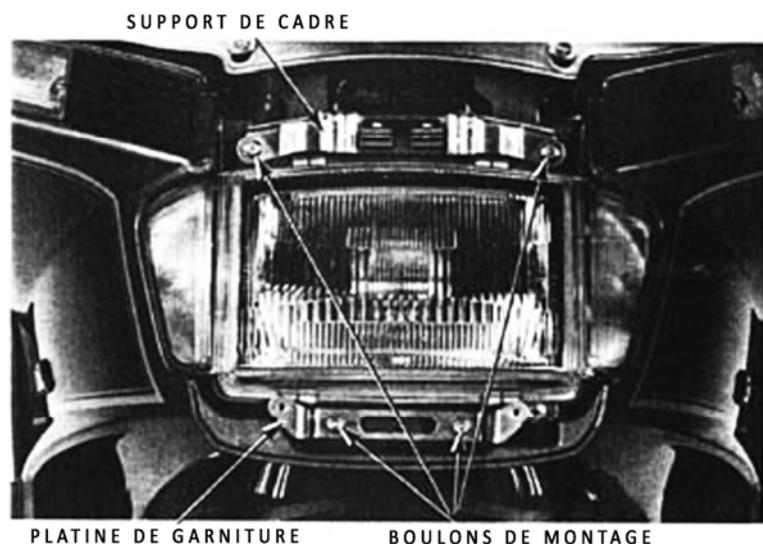
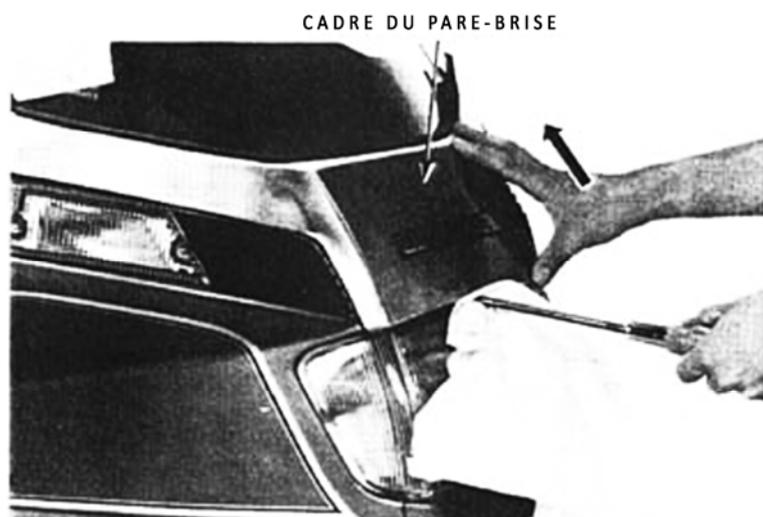
NOTE

Protéger le phare avec des serviettes d'atelier pour éviter d'endommager l'optique du phare.

Déposer la garniture du phare.

Déposer les boulons de montage du phare.

Déposer la platine de garniture du phare et le support du cadre.



Déposer les trois vis et déconnecter le câble de réglage de faisceau du phare.

Déconnecter le coupleur du phare, positionner les fils de phare et déposer le phare.

VIS

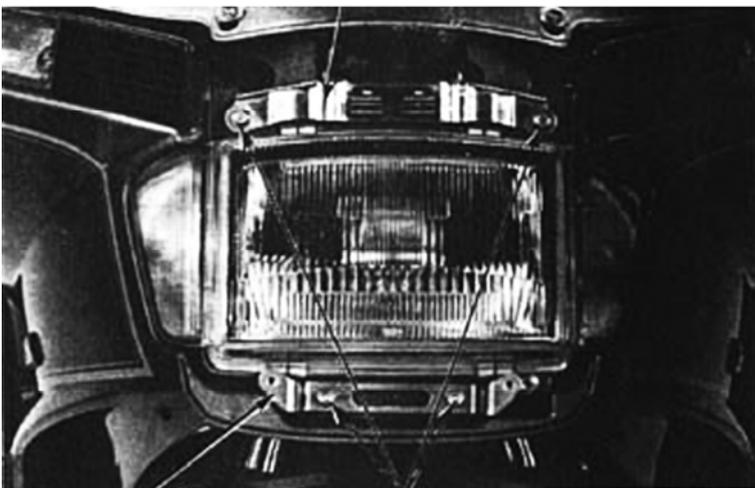
CABLE DE REGLAGE
DU FAISCEAU



POSE

Raccorder le coupleur de phare, positionner le fil de lumière et le câble de réglage du faisceau sur le phare. Mettre en place le phare, support de cadre et la platine de garniture.

SUPPORT DE CADRE

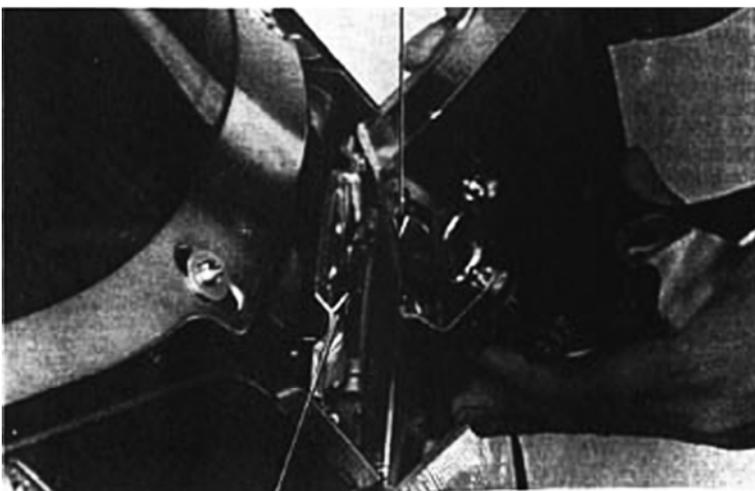


PLATINE DE GARNITURE

BOULONS DE MONTAGE

Enclencher le cadre de pare-brise en position en le poussant vers le bas par le haut.

ENCLENCHER



SUPPORT

Type U:

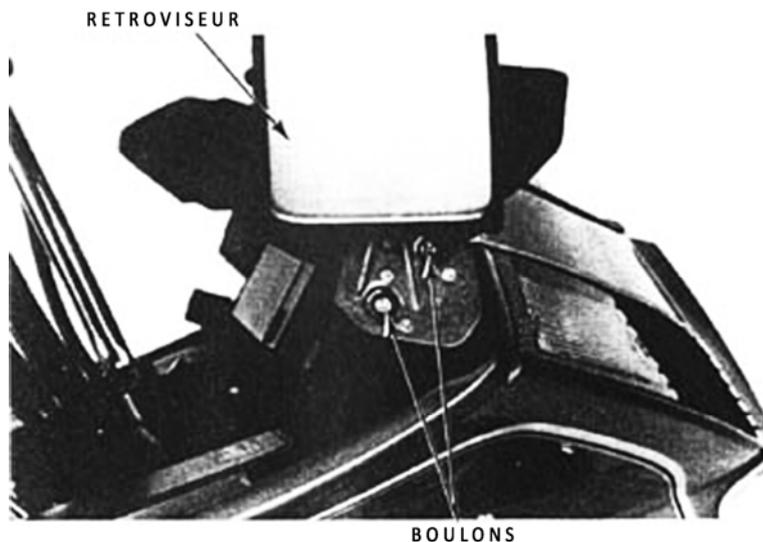
Poser les rétroviseurs de droite et de gauche. Placer les fourreaux sur les rétroviseurs. Régler le faisceau de phare si c'est nécessaire.

Tout type sauf U:

Placer les boulons de montage du cadre de pare-brise et les serrer solidement.

Installer les caches aveugles de droite et de gauche.

Régler le faisceau de phare si c'est nécessaire.

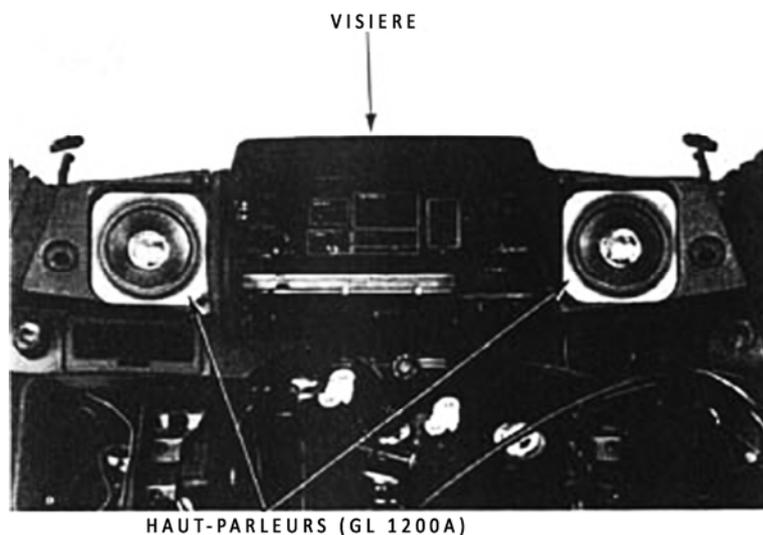


INSTRUMENTS

DEPOSE

Sortir le phare du carénage.

Déposer les caches de haut-parleurs, les haut-parleurs (GL-1200A) et la visière du tableau de bord.

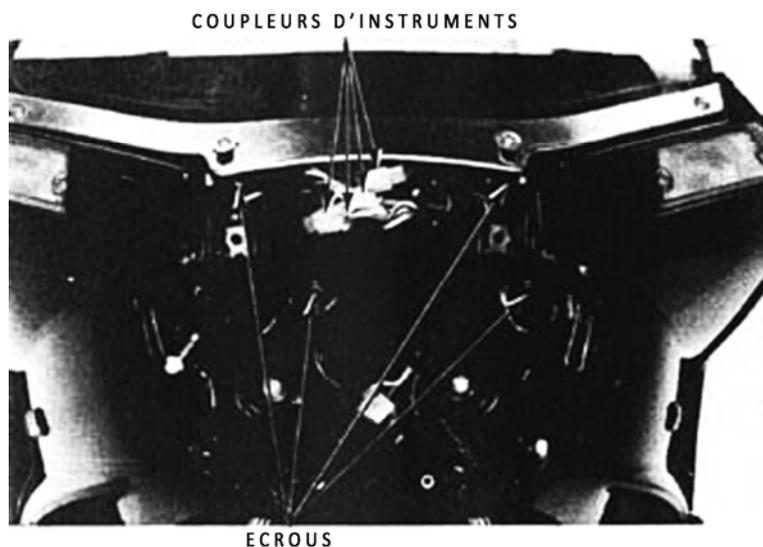


Déconnecter les coupleurs d'instruments du faisceau de câbles.

Déposer les quatre écrous des tenons de montage des instruments.

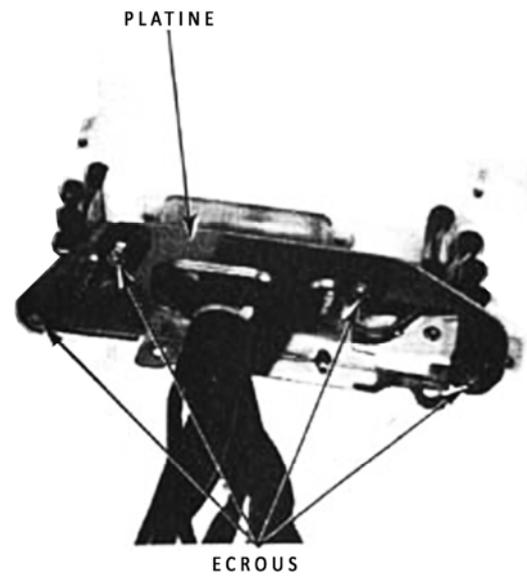
Déposer la plaque de fixation de la radio des instruments (GL1200A).

Déconnecter le câble de compteur de vitesse (GL1200D). Sortir les instruments du carénage.

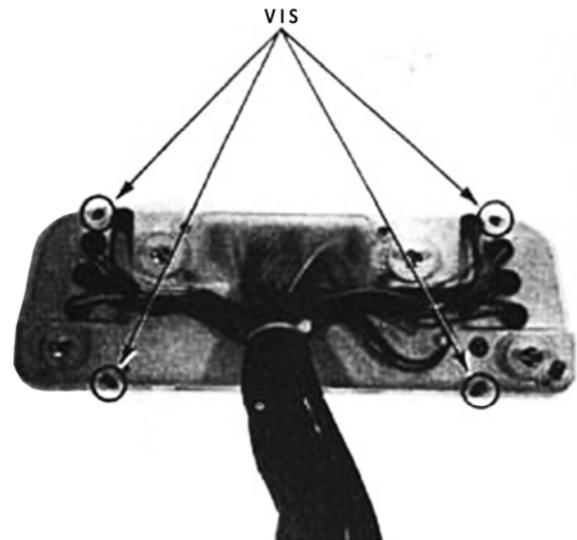


DEMONTAGE

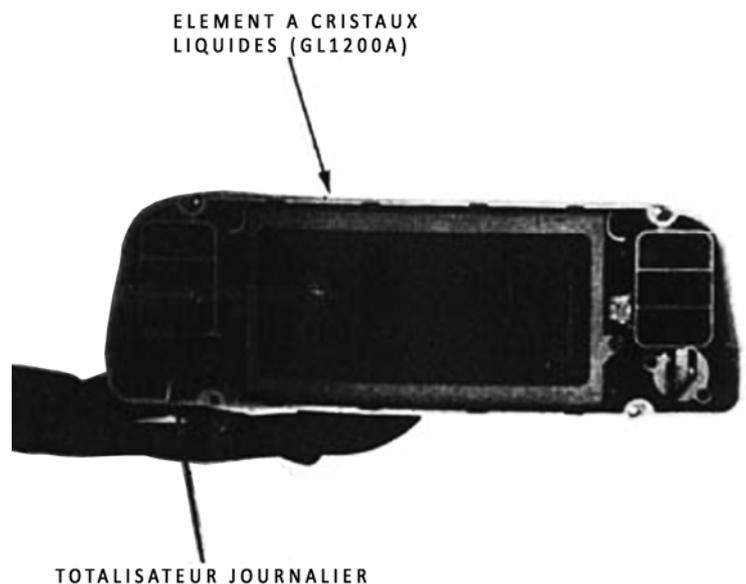
Déposer la platine de montage des instruments du logement des instruments.



Déposer la molette du totalisateur journalier (GL1200D). Déposer la vitre des instruments et le tableau de bord en enlevant les quatre vis.



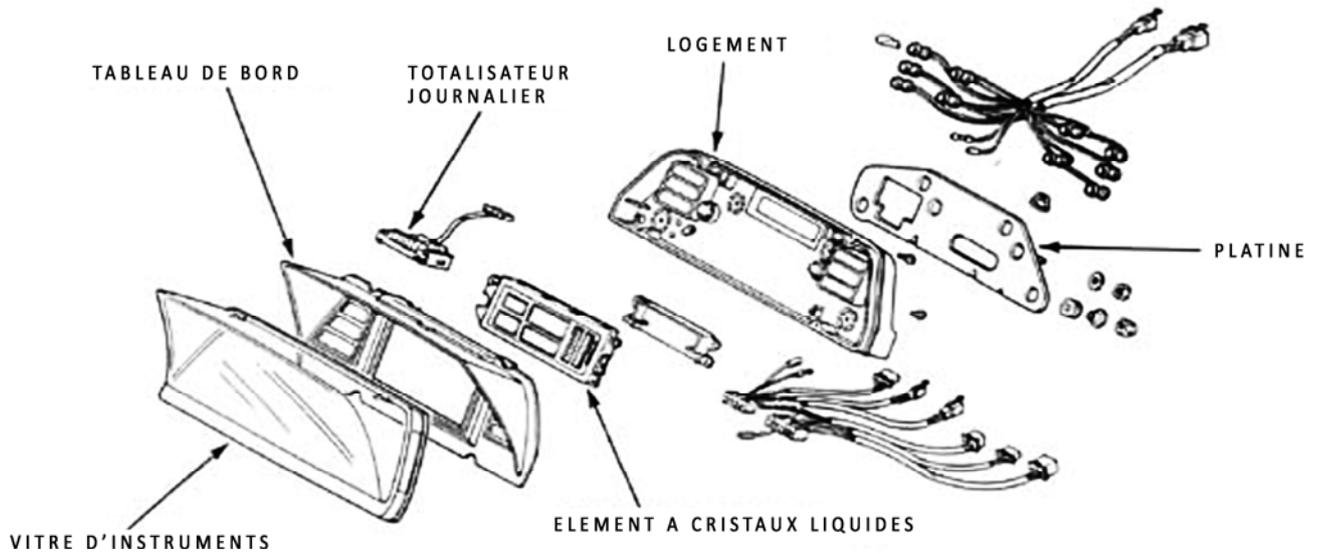
Déposer les compteurs du logement d'instruments.



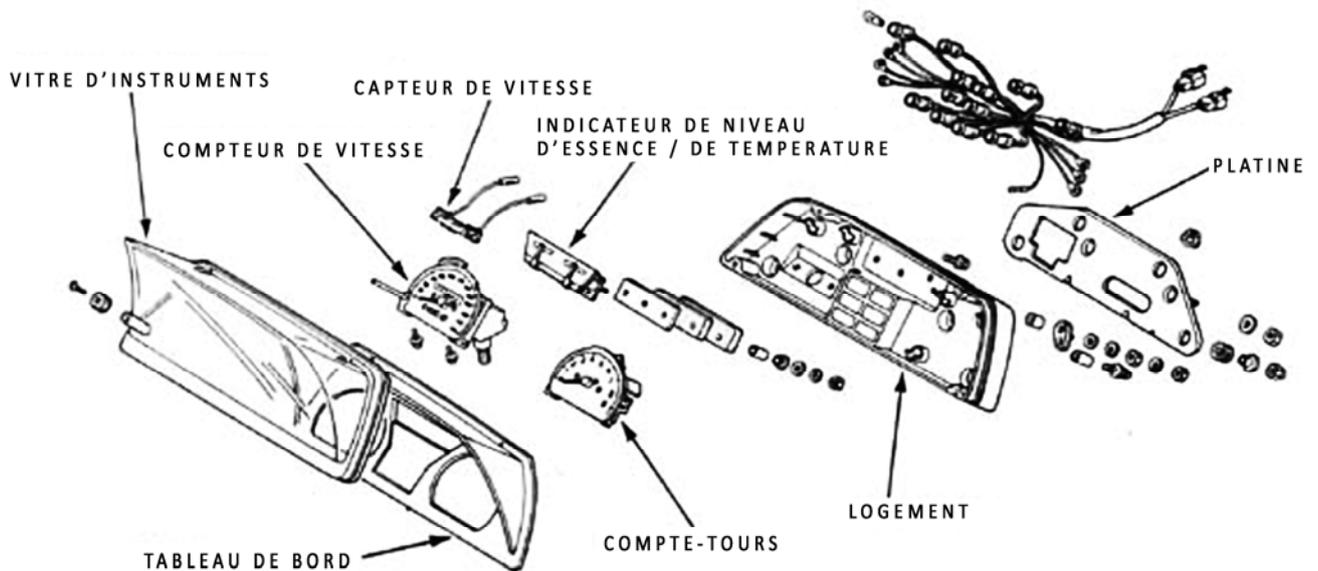
MONTAGE / REPOSE

L'ordre de montage et de repose est l'inverse de celui de démontage et dépose.

(GL 1200A)



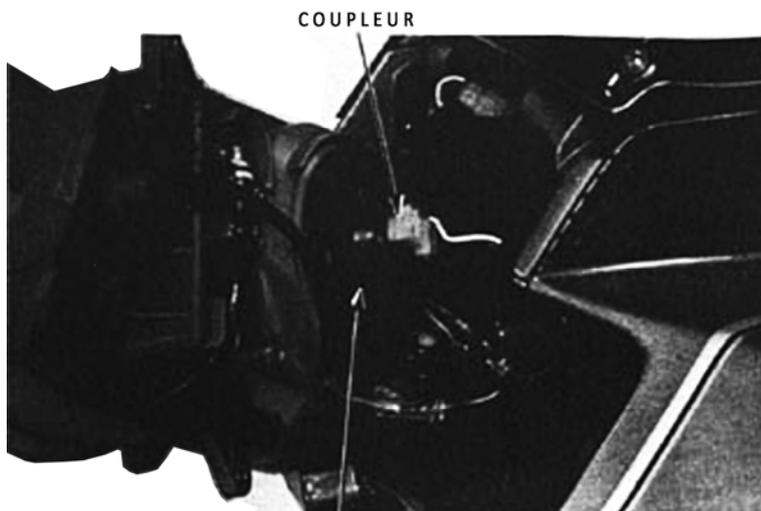
(GL 1200D)



CHANGEMENT D'AMPOULE

PHARE

Déposer le phare (Page 19-02).
Déposer le coupleur de phare et le cache d'ampoule.



CACHE D'AMPOULE

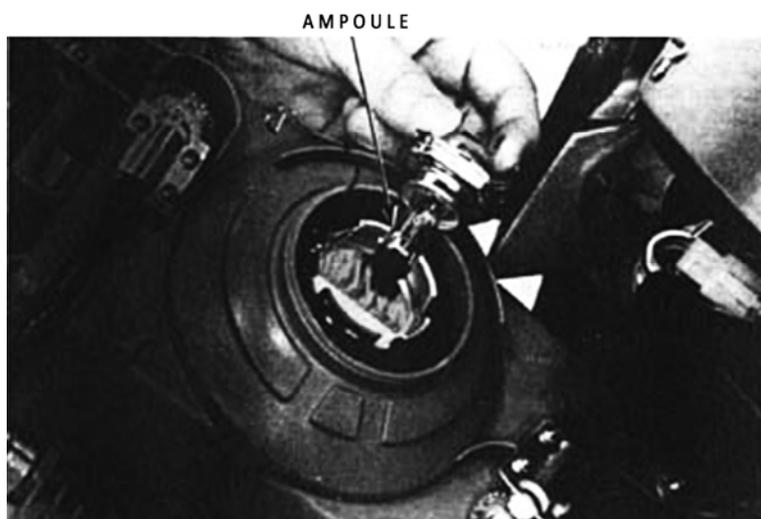
Déposer l'ampoule du phare.
Mettre en place une nouvelle ampoule de phare.

PRECAUTION

Ne pas laisser de traces de doigts sur l'ampoule du phare, elles pourraient créer des points chauds sur l'ampoule.

Si vous touchez l'ampoule avec les doigts, la nettoyer avec un tissu imbibé d'alcool pour éviter une panne précoce.

Mettre le phare en place dans l'ordre inverse de sa dépose (Page 19-03).



CLIGNOTANTS AVANT

Déposer l'optique de clignotant en enlevant les vis.

Enlever les ampoules des plaques de base.

L'ordre de la repose est l'ordre inverse de la dépose.

PRECAUTION

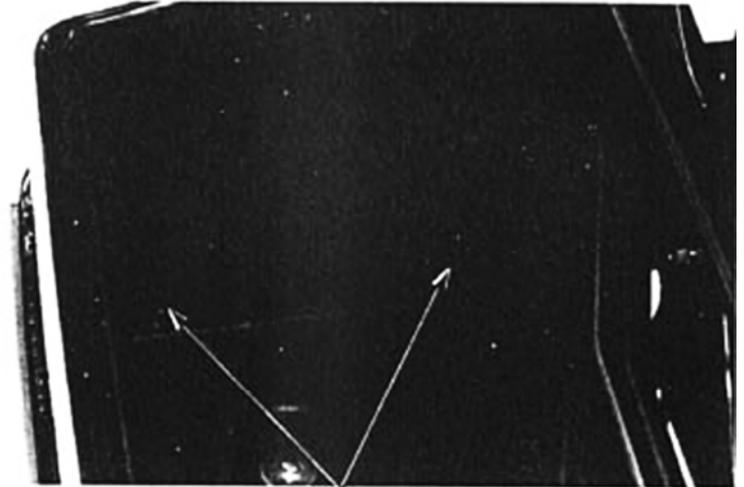
Prendre garde de ne pas trop serrer les vis de montage de l'optique pour ne pas craquer cette dernière.



AMPOULE

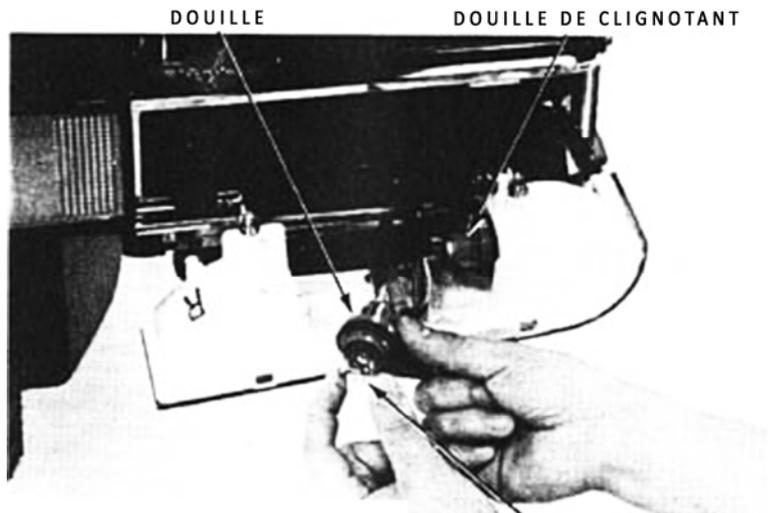
CLIGNOTANTS ARRIERE / FEU STOP

Déposer le rebord du sac de selle. Déposer les deux écrous borgnes.



ECROUS BORGNES

Tourner la douille de l'ampoule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre sortir la douille de son logement. Déposer l'ampoule en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.



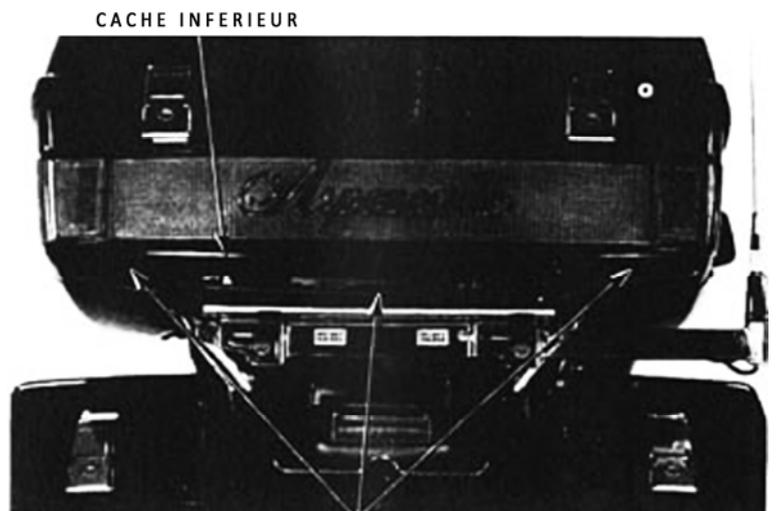
DOUILLE

DOUILLE DE CLIGNOTANT

AMPOULE DE FEU ARRIERE / STOP

(GL 1200A)

Déposer le cache inférieur en déposant les trois vis.



CACHE INFERIEUR

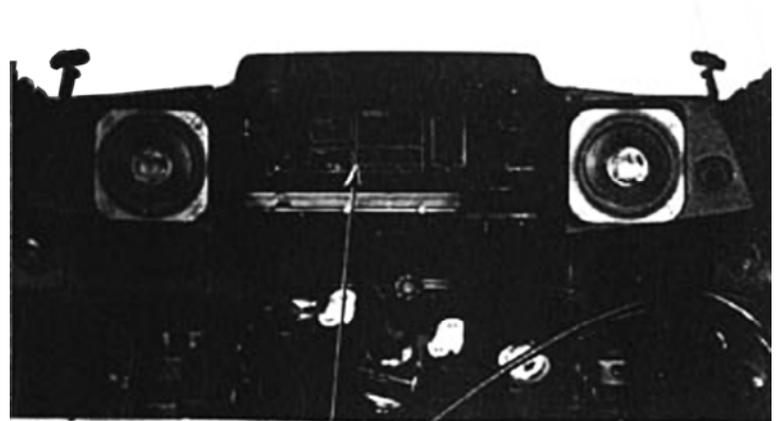
VIS

Déposer la douille de l'ampoule en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
Déposer l'ampoule en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

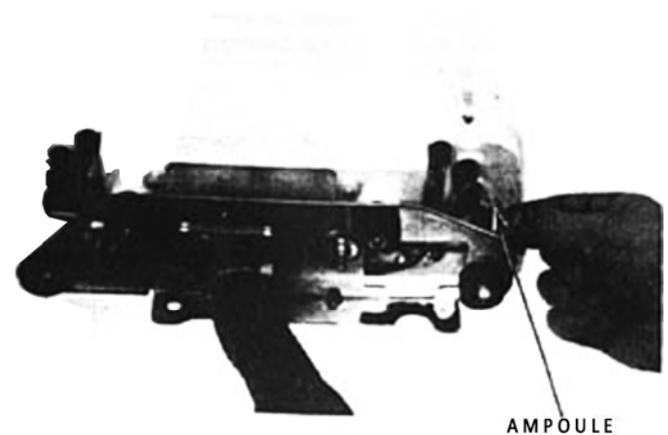


AMPOULE DE COMPTEUR / INDICATEURS

Déposer les instruments (Page 19-04).



Déposer la douille du logement des instruments.
Déposer l'ampoule de sa douille en tirant sur l'ampoule.



CONTACTEUR D'ALARME DE PRESSION D'HUILE

Déconnecter les fils du contacteur de pression d'huile. Couper le contact, et placer la borne du fil à la masse. L'indicateur d'alarme s'allume si le circuit est normal. Contrôler si l'ampoule ou les connecteurs de l'indicateur sont défectueux ou desserrés.

Mesurer la pression d'huile si le circuit de l'indicateur d'alarme est normal.

Changer le contacteur de pression d'huile si le circuit d'indicateur d'alarme et la pression d'huile sont normaux.

Appliquer un liquide d'étanchéité sur le filetage du contacteur.

Mettre le contacteur en place et le serrer.

COUPLE DE SERRAGE: 10-14 N.m (1,0-1.4 kg-m)

PRECATION

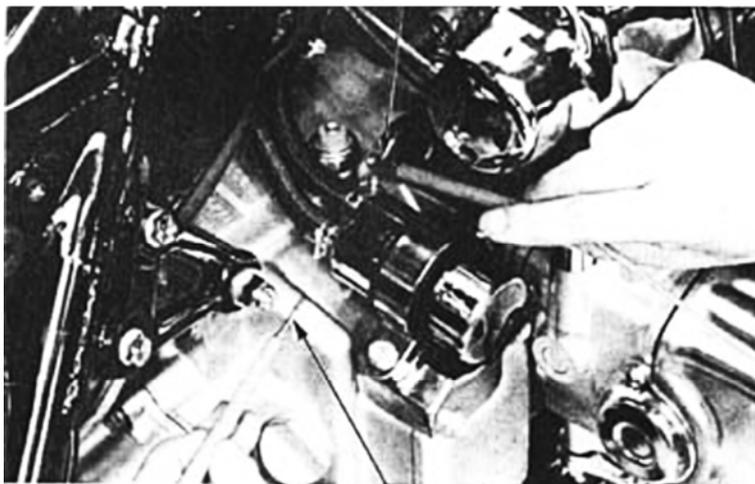
Prendre garde c ne pas trop serrer l'interrupteur pour ne pas endommager le filetage du cache de moteur.

Raccorder le fil du contacteur au contacteur. Mettre en place le cache de caoutchouc sur le contacteur.

CONTACTEUR DE FEU STOP

Contrôler la continuité du contacteur de feu stop arrière en actionnant le frein arrière. Contrôler la continuité du contacteur de feu stop avant en actionnant le frein avant.

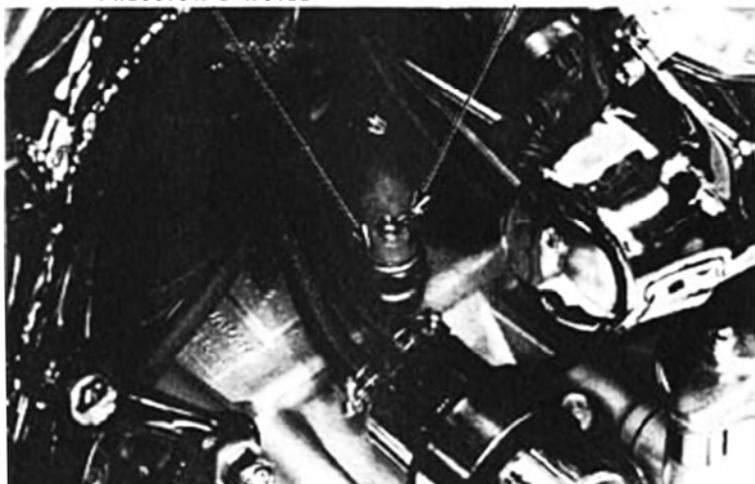
FIL DU CONTACTEUR



MASSE

CONTACTEUR DE
PRESSION D'HUILE

FIL DE CONTACTEUR



COUPLEUR DU FIL DE CONTACTEUR
DE FEU STOP ARRIERE



BORNES DE CONTACTEUR
DE FEU STOP AVANT

CAPTEUR DE POSITION DE SÉLECTEUR DE VITESSE

Contrôler la continuité du capteur de position de sélecteur de vitesse entre la borne de capteur et la masse dans chaque vitesse.

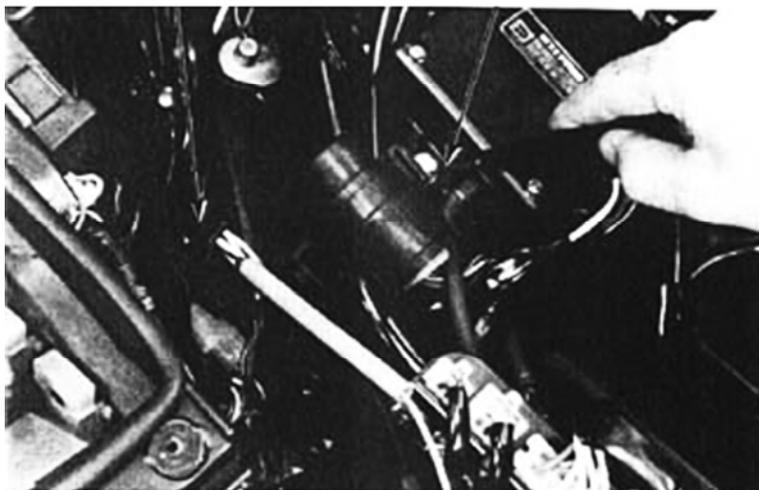
GL 1200D

Vitesse	Borne
P.M.	Lg/R
4	R/W
5 (OD)	G/O

GL 1200A

Vitesse	Borne
1	Y
P.M.	Lg/R
2	Bl/Y
3	W/Bu
4	R/W
5 (OD)	G/O

COUPLEUR DE CAPTEUR DE POSITION DE SÉLECTEUR DE VITESSE MASSE



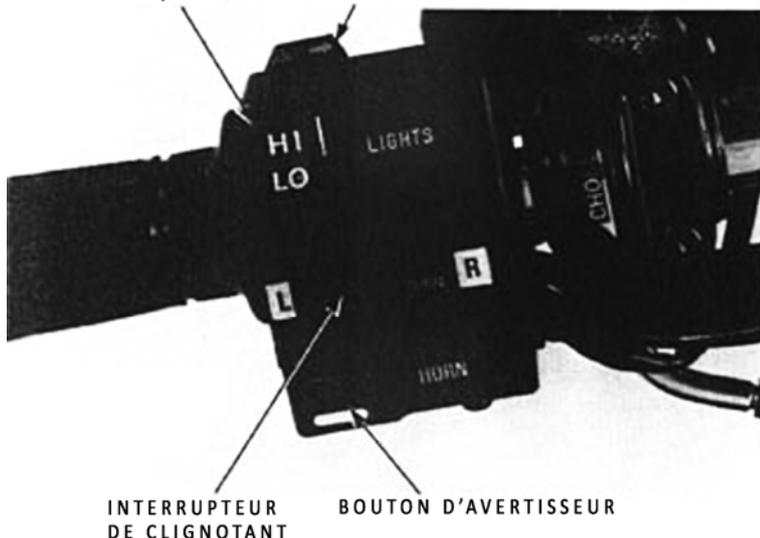
COMMODOUS AU GUIDON

Les interrupteurs à faisceau au guidon (lumières, clignotants, avertisseur, etc.) doivent être changés d'un bloc.

Les essais de continuité pour les composants des interrupteurs à faisceau au guidon suivent:

Il doit y avoir continuité entre les fils à code de couleur sur chaque tableau.

INVERSEUR FEUX DE ROUTE/CODE INTERRUPTEUR DE DANGER



INTERRUPTEUR DE CLIGNOTANT BOUTON D'AVERTISSEUR

INVERSEUR FEUX-ROUTE / CODE

HI (ROUTE) : Bu/W à Bu
 N (CENTRE) : Bu/W à W à Bu
 Lo (CODE) : Bu/W à W

Inverseur feux de route/code

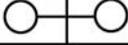
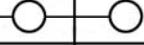
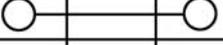
	HL	Lo	Hi
Lo	O	O	
(N)	O	O	O
Hi	O		O
Code de couleur	Bu/w	W	Bu

INTERRUPTEUR DE CLIGNOTANT

D: Gr à Lb, Br/W à O/W

N: Br/W à Lb/W à O/W

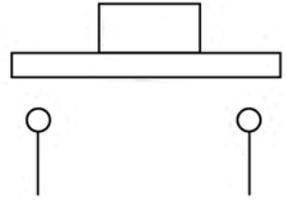
G: Gr à O, Br/W à Lb/W

	W	R	L	TL1	PR	PL
D						
N						
G						
Code de couleur	Gr	Lb	O	Br/W	Lb/W	O/W

BOUTON D'AVERTISSEUR

W/G à Lg avec le bouton enfoncé.

Pas de continuité avec le bouton relâché.

	BAT3	Ho
		
Code de couleur	W/G	Lg

INTERRUPTEUR DE DANGER

OFF: Pas de continuité

ON: P à Lb à O

	W	R	N
OFF			
ON			
Code de couleur	P	Lb	O

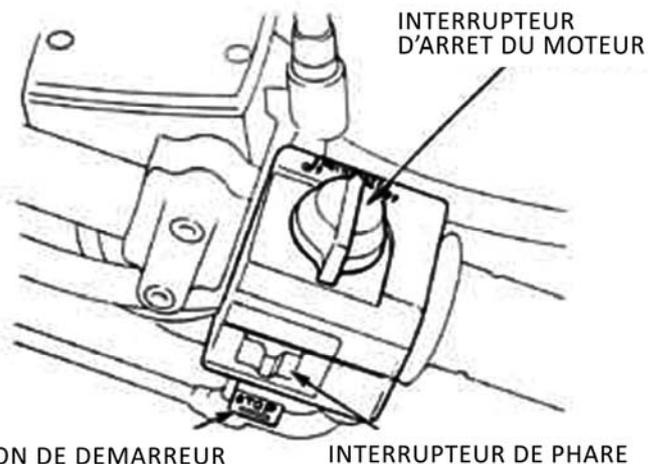
INTERRUPTEUR DE PHARE

- Pas de continuité

P: Br/Bu à Br/W

H: Br/Bu à Br/W, Bl/12 à Bu/W

	BAT4	TL	BAT5	HL
●				
P	○—○			
H	○—○		○—○	
Code de couleur	Br/Bu	Br/W	Bl/R	Bu/W



BOUTON DE DEMARREUR

Bl à Y/R avec le bouton enfoncé

Pas de continuité avec le bouton relâché.

	BAT2	ST
ENFONCE		
RELACHE	○—○	
Code de couleur	Bl	Y/R

INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR

MARCHE : Bl à Bl/W

ARRET : Pas de continuité

	BAT2	IG
ARRET		
MARCHE	○—○	
Code de couleur	Bl	Bl/W

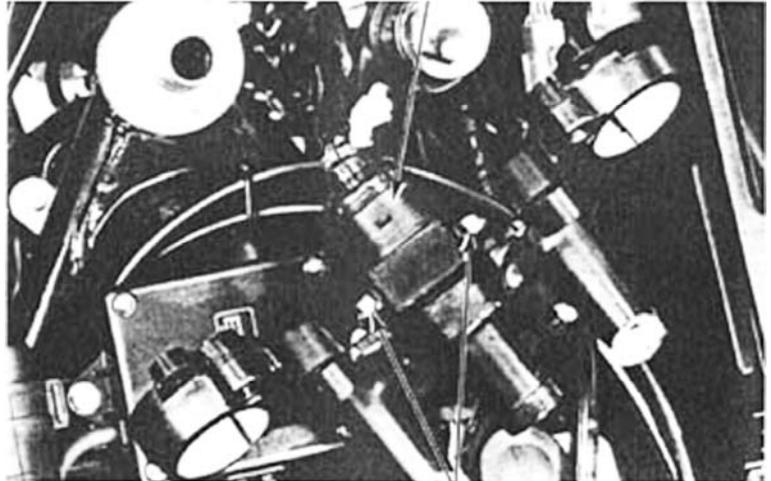
INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE

Déposer le guidon et le té supérieur.
Déconnecter le coupleur d'interrupteur d'allumage et déposer l'interrupteur d'allumage.

NOTE

Identifier les couleurs au connecteur. Il n'y a pas de couleur sur l'interrupteur.

INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE



BOULONS

Contrôler la continuité des bornes sur l'interrupteur d'allumage à chaque position.

LOCK, OFF: Pas de continuité

ACC: R à Lg/BI

N: R à BI à Lg/BI à Bu/O. Br/W à Br

P: R à Lg/BI à Br

	BAT	IG	ACC	FAN	P	TL1	TL2
LOCK							
OFF							
ACC	○	—	○				
ON	○	○	○	○		○	○
P	○	—	○	—	○		
Code de couleur	R	BI	Lg/bL	Bu/O	Br	Br/W	Br

DEMONTAGE DE L'INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE

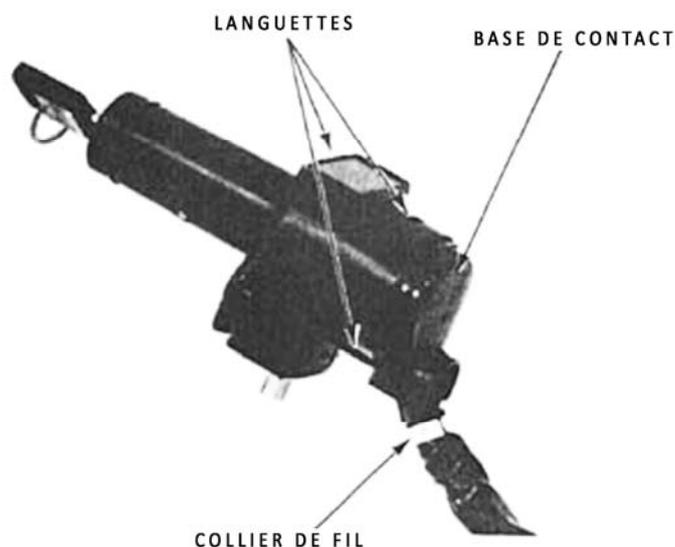
Insérer la clé et la positionner sur "P".



Relâcher le fil du collier de fil.

Pousser les languettes hors des fentes et déposer la base de contact.

Monter dans l'ordre inverse du démontage.



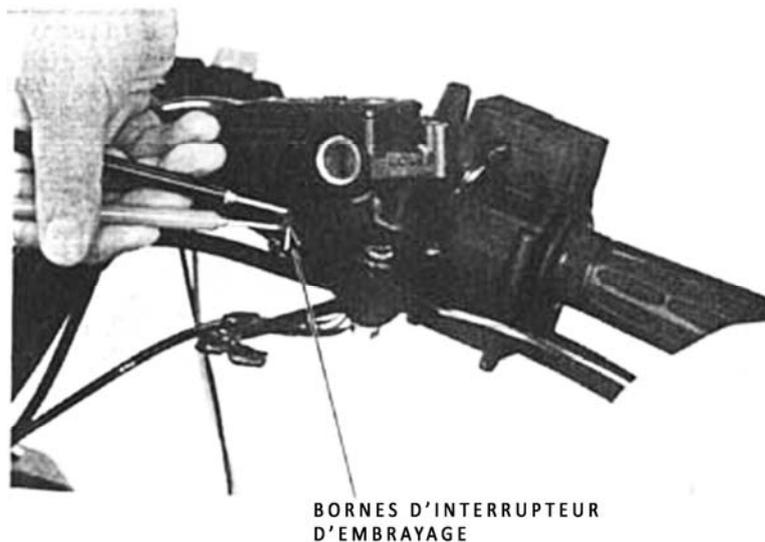
INTERRUPTEUR D'EMBRAYAGE

Contrôler la continuité de l'interrupteur du levier d'embrayage (sécurité) avec l'embrayage relâché puis actionné et le changer si c'est nécessaire.

EMBRAYAGE ACTIONNE: CONTINUITE
EMBRAYAGE RELACHE: PAS DE CONTINUITE

DEPOSE

Débrancher les fils et déposer le levier d'embrayage et le câble.
Déposer l'interrupteur.



NOTE

Le logement d'interrupteur a une petite protubérance qui doit être orientée vers le guidon pendant la mise en place.

INDICATEUR DE TEMPERATURE

CONTROLE DU CIRCUIT

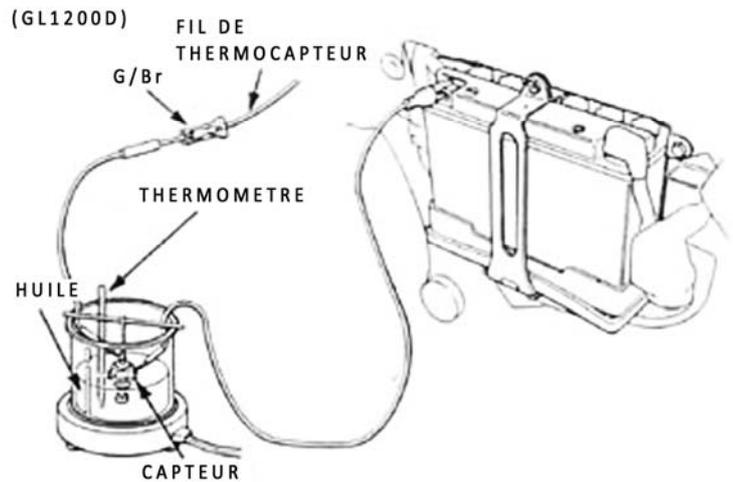
Déconnecter le fil du thermo capteur du thermo capteur.

Déposer le capteur du logement de thermostat.

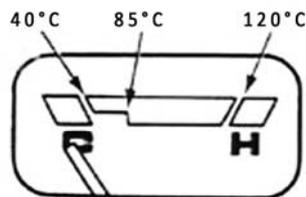
Raccorder le capteur et les instruments de la façon indiquée. Suspendre le capteur dans un récipient d'huile.

Ne pas laisser le capteur ou le thermomètre toucher le récipient ou des résultats erronés seront obtenus.

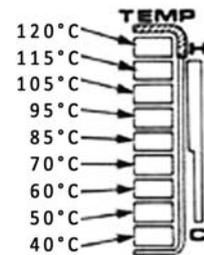
Comparer les résultats de la jauge aux résultats du thermomètre lorsque l'huile chauffe.



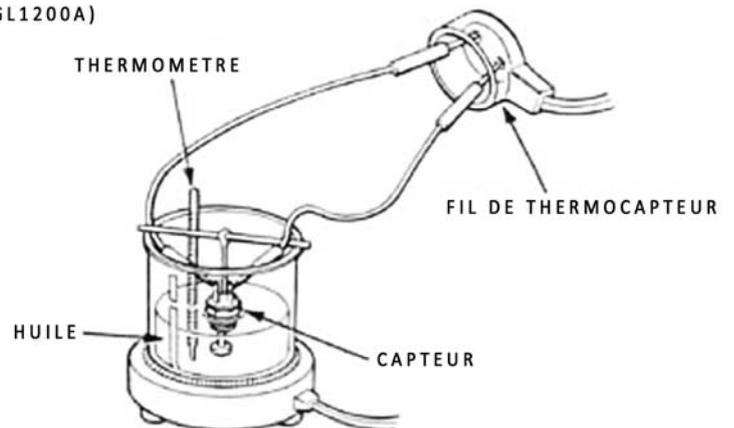
(GL1200D)



(GL1200A)



(GL1200A)



CONTROLE DU CAPTEUR

Suspendre le capteur dans de l'huile et mesurer la résistance à travers le capteur lorsque l'huile chauffe.

Température	60°C	85°C	110°C	120°C
Résistance	140Ω	44Ω	20Ω	16Ω

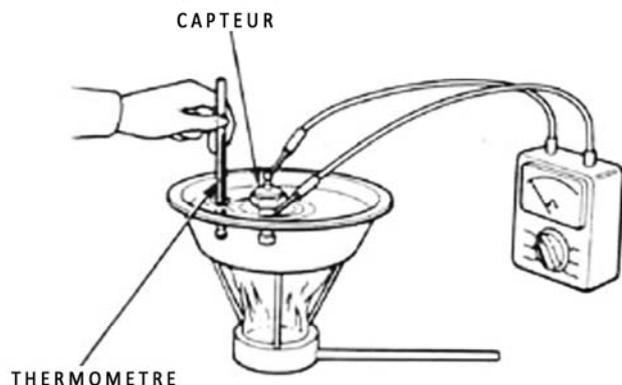
Ne pas laisser l'élément ou le thermomètre toucher le récipient ou des résultats erronés s'ensuivraient.

ATTENTION

Porter des gants et une protection pour les yeux.

NOTE

De l'huile doit être utilisée comme liquide chauffé pour contrôler le fonctionnement au dessus de 100°C.



INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE

ESSAI DE FONCTION

Déposer la selle et déconnecter les fils de capteur de niveau d'essence.

Déposer le capteur de niveau d'essence.

ATTENTION

Eloigner l'essence des flammes ou des étincelles.

Essuyer immédiatement l'essence reversée.

Raccorder de nouveau les fils de capteur au capteur de niveau d'essence.

Mettre le contact et contrôler la marche de l'indicateur de niveau d'essence en déplaçant le bras de flotteur.

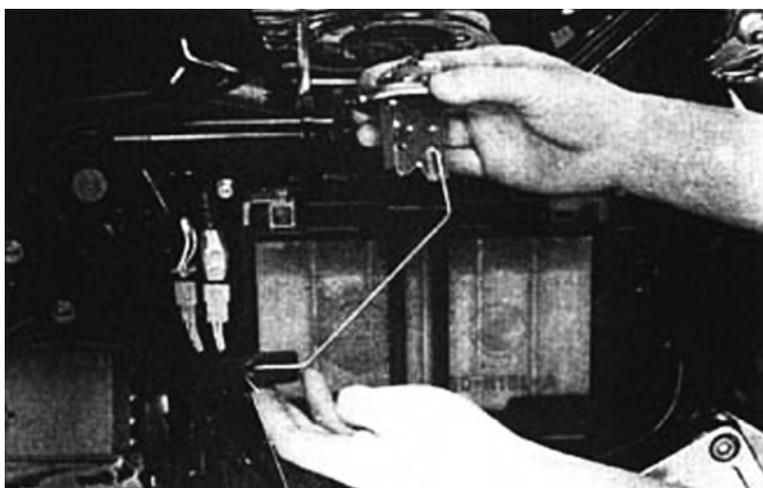
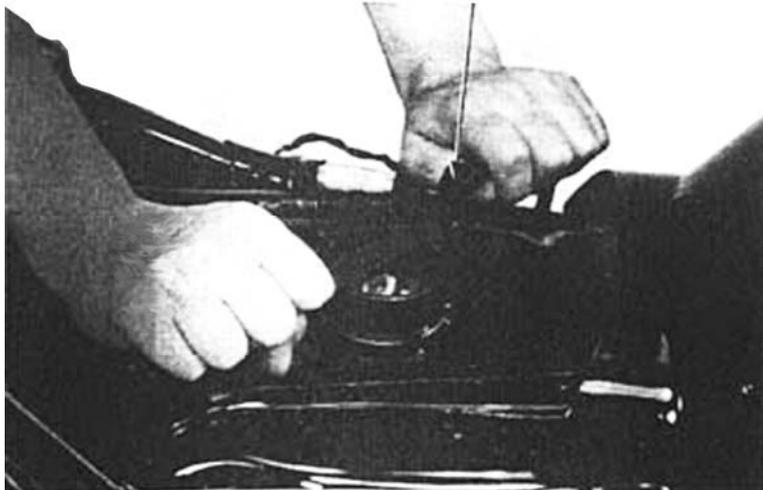
Flotteur au fond: L'indication doit indiquer vide.

Flotteur au sommet: L'indicateur doit indiquer plein.

NOTE

Ne pas tordre le bras de flotteur.

CLE A OEILLET DE 50mm



FLOTTEUR

CONTROLE DU CAPTEUR

Contrôler la résistance du capteur de niveau d'essence au moyen d'un ohmmètre.

Flotteur au fond: 101-110 ohms

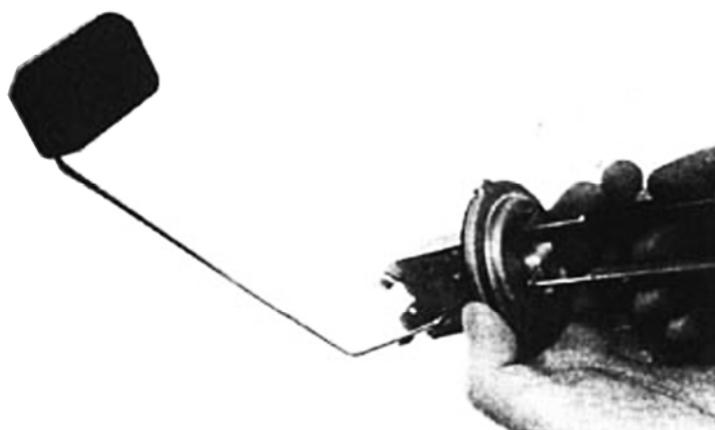
Flotteur au centre (1/2): 43-52 ohms

Flotteur au sommet: 0-10 ohms

NOTE

Contrôler la résistance du flotteur en premier lieu en haut de sa trajectoire puis déplacer le bras de flotteur jusqu'à la position inférieure.

Remettre le capteur de niveau d'essence en place.



LUMIERE D'AVERTISSEMENT DE BAS NIVEAU

Placer la motocyclette sur sa béquille centrale.

Mettre la borne à fil blanc/bleu du coupleur de détecteur de niveau d'essence à la terre.

S'assurer que la lumière d'avertissement de bas niveau d'essence s'allume dans les 30 secondes après que le contact ait été mis sur ON (marche).

NOTE

La lumière ne s'allumera pas immédiatement après que l'interrupteur soit placé sur ON (marche).

Si la lumière ne s'allume pas dans les 30 secondes, s'assurer

Qu'il n'y a ni fusible ni ampoule brûlé, ni connecteur desserré ni circuit ouvert dans le faisceau de fils.

Changer le capteur si la procédure ci-dessus n'indique rien d'anormal.

S'assurer que la lumière d'avertissement de bas niveau ne s'allume pas lorsque le contact est sur ON et que le coupleur du détecteur de niveau d'essence est débranché.

Si la lumière d'avertissement s'allume, rechercher un court-circuit dans le faisceau de fils ou le coupleur.

Changer le capteur si aucune autre avarie n'est apparente.

INTERRUPTEUR THERMOSTATIQUE

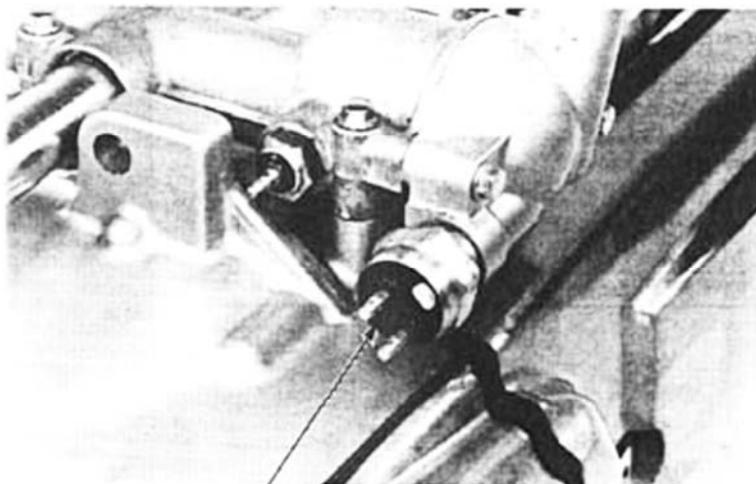
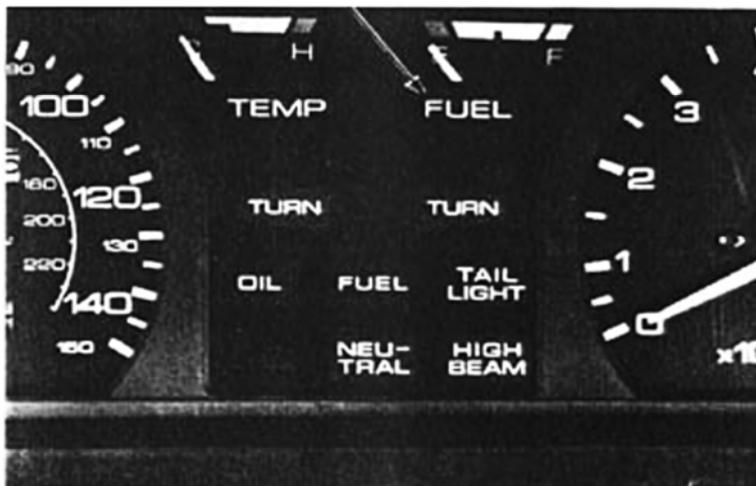
Si les moteurs du ventilateur ne démarrent pas, contrôler le niveau du liquide de refroidissement (page 03-11) avant de contrôler l'interrupteur. Remplir le système de refroidissement avec du liquide de refroidissement recommandé, et contrôler de nouveau la marche des moteurs de ventilateur si le liquide de refroidissement est bas.

Déposer le cache inférieur de carénage de droite et déconnecter le coupleur de fil de l'interrupteur thermostatique. Court-circuiter les bornes de coupleur ensemble avec un fil cavalier de la façon indiquée. Les moteurs de ventilateur de refroidissement doivent démarrer.

S'ils ne démarrent pas, rechercher un fusible fondu ou défectueux, des bornes ou des connecteurs desserrés, ou un circuit ouvert.

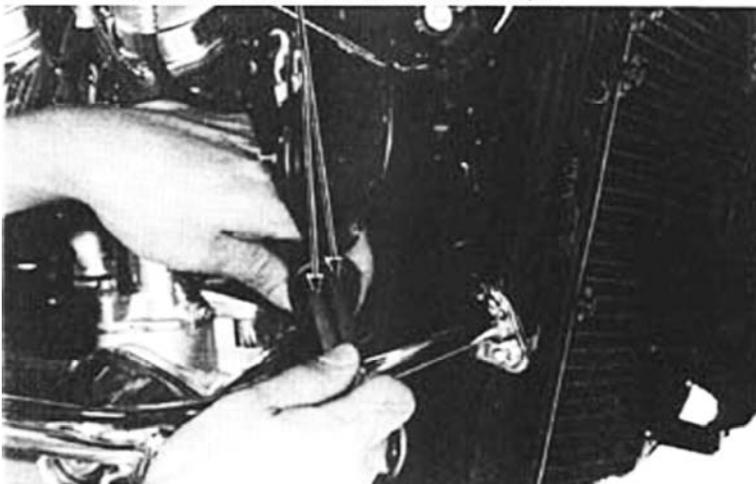
S'ils démarrent, contrôler l'interrupteur thermostatique du ventilateur de la façon décrite à la page suivante.

LUMIERE D'AVERTISSEMENT DE BAS NIVEAU



INTERRUPTEUR THERMOSTATIQUE

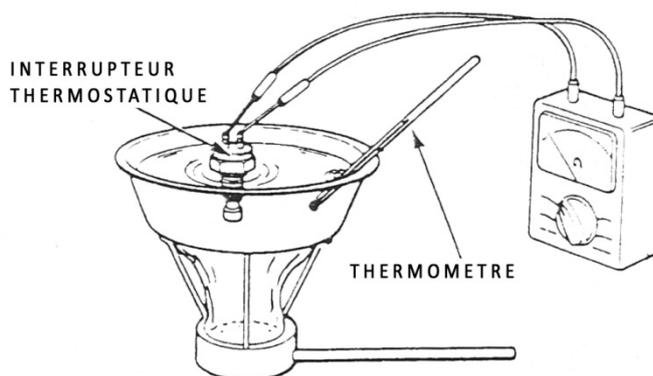
FILS D'INTERRUPTEUR THERMOSTATIQUE



Suspendre l'interrupteur dans un récipient de liquide de refroidissement (mélange 50-50) et contrôler la température à laquelle l'interrupteur s'ouvre et se ferme. S'assurer qu'il n'y a pas de continuité d'interrupteur avec la température ambiante et élever graduellement la température du liquide de refroidissement. L'interrupteur doit indiquer continuité (fermé) à 98-102°C.

NOTE

- Maintenir la température pendant 3 minutes avant d'essayer de tester la continuité. Un changement abrupt de température va causer une erreur de lecture de température entre le thermomètre et l'interrupteur.
- Ne pas laisser le thermomètre ou l'interrupteur toucher le récipient, ce qui produirait des résultats erronés.
- Tremper l'interrupteur dans le liquide de refroidissement jusqu'au filetage.



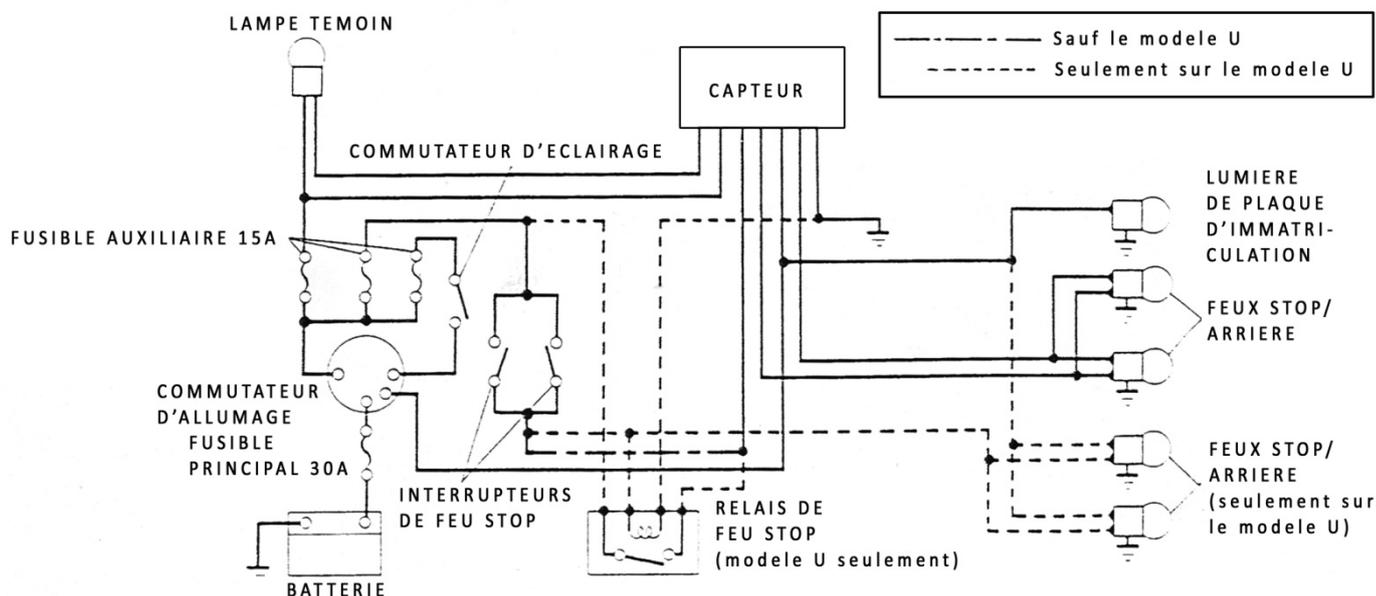
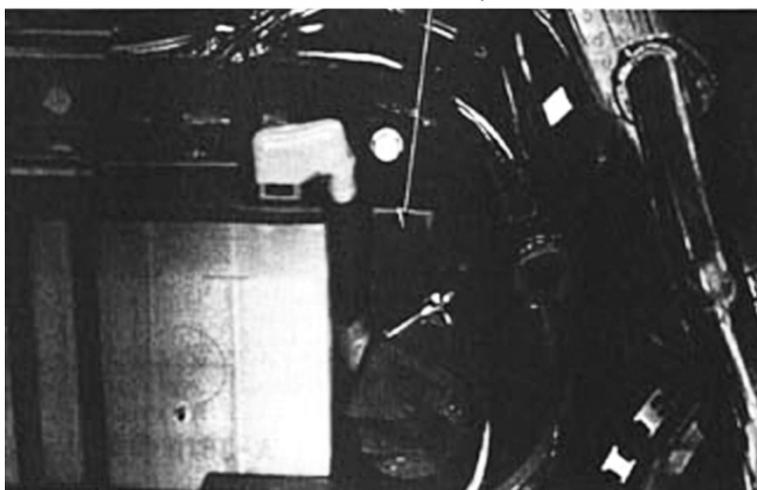
CAPTEUR DE FEU STOP/FEU ARRIÈRE

CONTROLE DU CIRCUIT

Mettre le contact sur ON. La lumière d'avertissement de feu arrière doit s'allumer quelques secondes puis s'éteindre.

- Si la lumière d'avertissement ne s'allume pas, contrôler le filament de l'ampoule de lumière d'avertissement, ou le circuit, au cas éventuel de court circuit ou de circuit ouvert. S'il n'y a pas de problème dans l'ampoule ou le câblage, changer le capteur de feu stop/ feu arrière pour un neuf.
- Si la lumière d'avertissement ne s'éteint pas après quelques secondes, contrôler les filaments des ampoules de feu stop/feu arrière et les changer si c'est nécessaire. Si l'ampoule de feu stop/feu arrière est en bon état, contrôler la présence éventuelle d'un circuit ouvert ou d'un court-circuit dans le câblage. S'il n'y a pas de problème dans le câblage, changer le capteur de feu stop/feu arrière.

CAPTEUR DE FEU STOP/FEU ARRIERE

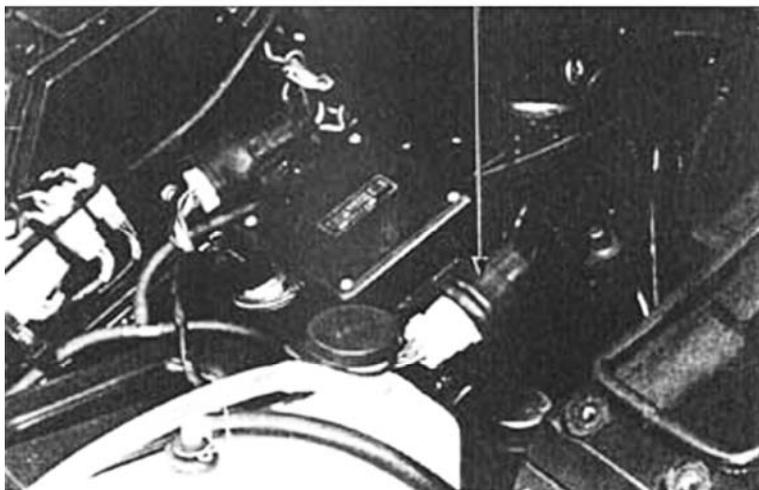


RELAIS DE FEU STOP

(sur GL1200A : seulement le modèle U)

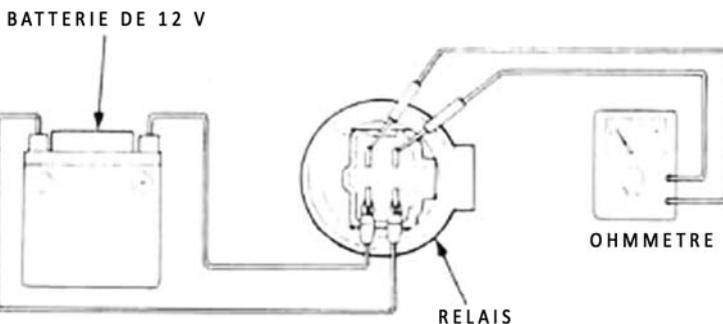
Déposer le relais de feu stop de son support.

RELAIS DE FEU STOP



Déposer le relais de feu stop du coupleur.
Raccorder une batterie de 12 V complètement chargée
un ohmmètre aux bornes de relais de la façon indiquée.

Le relais est normal s'il y a continuité lorsque la tension
est appliquée.

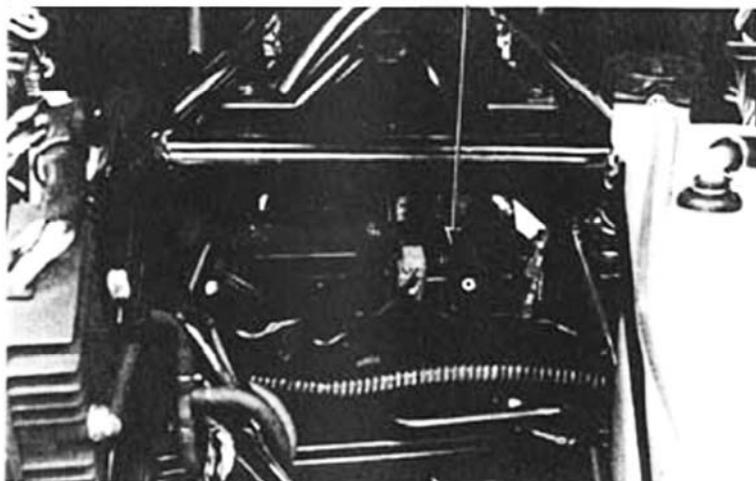


RELAIS DE POMPE A ESSENCE

Déposer le compartiment supérieur et les bobines
d'allumage.
Déposer le relais de pompe à essence du support de
montage.

Vérifier s'il n'y a pas de fusible secondaire brûlé.
Vérifier si le coupleur de relais assure un bon contact et
s'il n'est pas lâche.
Mesurer la tension entre le fil de relais noir de la
batterie avec la clé de contact sur la position ON
(marche).

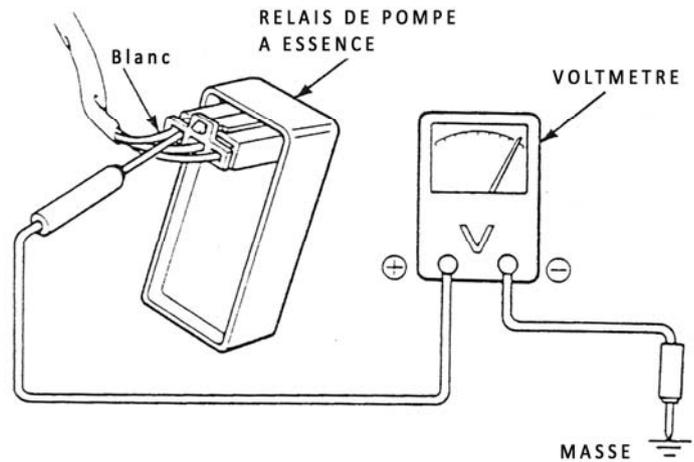
RELAIS DE POMPE A ESSENCE



S'assurer que la pompe à essence fonctionne lorsque les fils noir et blanc du coupleur de relais sont court-circuités et que la clé de contact se trouve sur ON (marche).

Si la pompe ne fonctionne pas, vérifier si le contact du coupleur de pompe à essence est bon et vérifier la pompe à essence.

Vérifier qu'il y a continuité entre le fil bleu/jaune du bloc de commande de l'allumage et le fil bleu/jaune du coupleur de relais de la pompe à essence. S'il y a continuité, remplacer le relais de la pompe à essence. S'il n'y a pas continuité, remplacer le faisceau de fils.



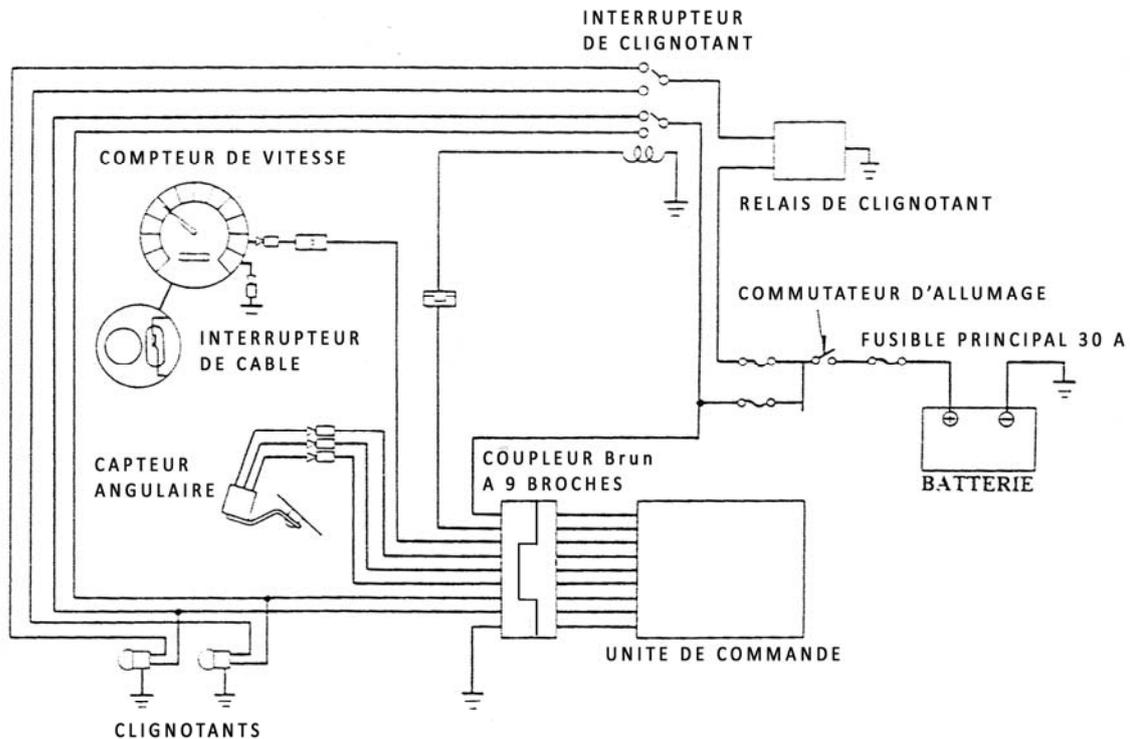
CIRCUIT DE CLIGNOTANTS A ARRET AUTOMATIQUE

CONTROLE

Effectuer un trajet d'essai sur la motocyclette pour essayer le circuit de clignotants à arrêt automatique. Si le circuit est défectueux, procéder de la façon suivante.

NOTE

- Avant de commencer des contrôles plus détaillés, s'assurer en premier lieu que le fusible secondaire n'est pas fondu.
- S'assurer également que tous les fils et câbles ne sont ni desserrés ni déconnectés.

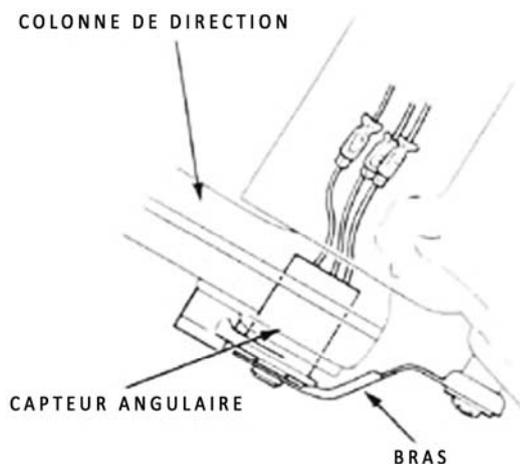


CAPTEUR ANGULAIRE

Déposer le cache inférieur de la barre et remettre en place les vis de réglage.

Tourner la roue avant de droite à gauche et contrôler l'usure ou le desserrage éventuel du capteur angulaire.

Si le capteur est usé, le changer, et s'il est desserré, serrer les vis de montage.



Déposer la selle et le compartiment supérieur.
Déconnecter le coupleur brun de l'unité de commande.



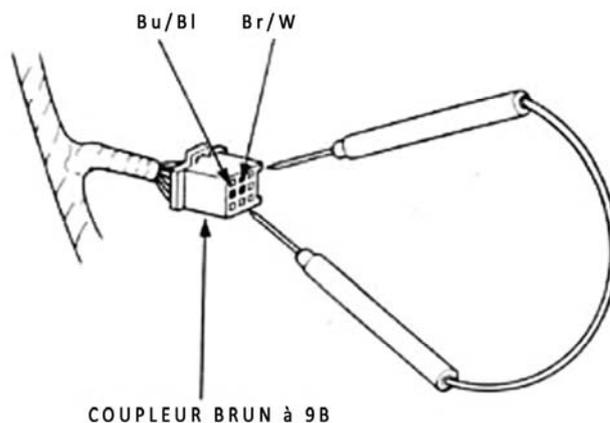
Mettre le contact sur ON et pousser l'interrupteur de clignotants sur la position LEFT (gauche).

Raccorder les bornes bleu/noir et brun/blanc dans le connecteur latéral du faisceau de fils avec un fil baladeur.

Si l'interrupteur revient à la position neutre (arrêt automatique), il est normal.

Contrôler l'interrupteur sur la position RIGHT (droite) de la même façon.

S'assurer également que l'interrupteur fonctionne régulièrement.



FAISCEAU DE FILS DU SOLENOÏDE

Déconnecter le coupleur d'interrupteur au guidon gauche situé à l'intérieur du carénage.

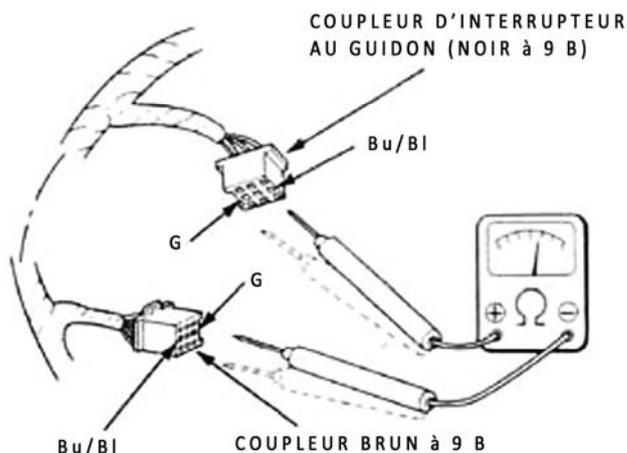
Contrôler la continuité entre le coupleur brun et le coupleur noir.

Entre même couleurs: continuité

Entre couleurs différentes: pas de continuité

Contrôler la continuité entre bleu/noir et vert dans le coupleur brun.

Entre bleu/noir et vert: continuité

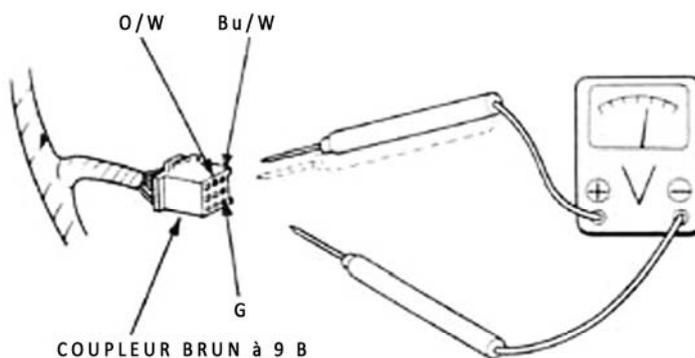


FAISCEAU PRINCIPAL DE CABLAGE DE CLIGNOTANTS

Mettre le contact sur ON.

Mesurer la tension entre les bornes vert et bleu/blanc et vert et orange/blanc avec l'interrupteur de clignotants sur chaque position.

Position	Bu/W à G	O/W à G
DROITE	0 V	Minimum 10 V
NEUTRE	Minimum 10 V	Minimum 10 V
GAUCHE	Minimum 10 V	0 V



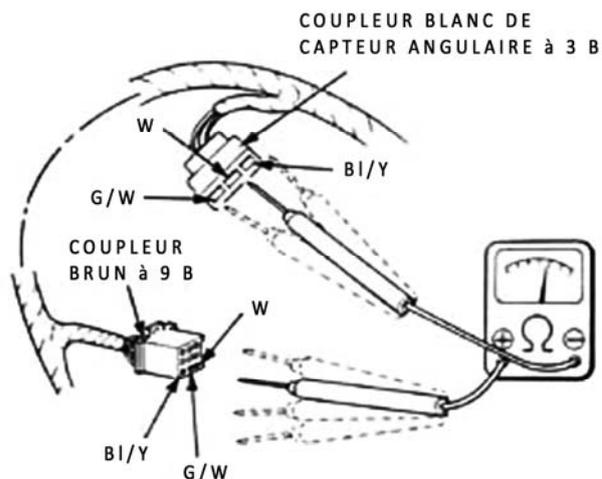
FAISCEAU DE CAPTEUR ANGULAIRE

Déconnecter le coupleur du capteur angulaire (blanc à 3 B) situé à l'intérieur du carénage.

Contrôler la continuité entre les bornes de faisceau de capteur angulaire et les bornes du coupleur brun de l'unité de commande.

O : Continuité X : Pas de continuité

	Noir/ Jaune	Vert/ Blanc	Blanc	A la masse
Noir/ Jaune	O	X	X	X
Vert/ Blanc	X	O	X	X
Blanc	X	X	O	X



RESISTANCE DU CAPTEUR ANGULAIRE

Mesurer la résistance du capteur angulaire au coupleur ou aux raccords du capteur angulaire.

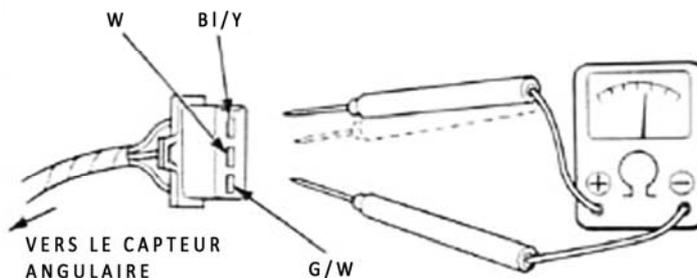
RESISTANCES:

Entre noir/jaune et vert/blanc:

10-19 kohms

Entre blanc et vert/blanc:

La résistance doit s'accroître régulièrement lorsqu'on tourne doucement la roue de gauche à droite (la résistance ne doit pas changer tout à coup)

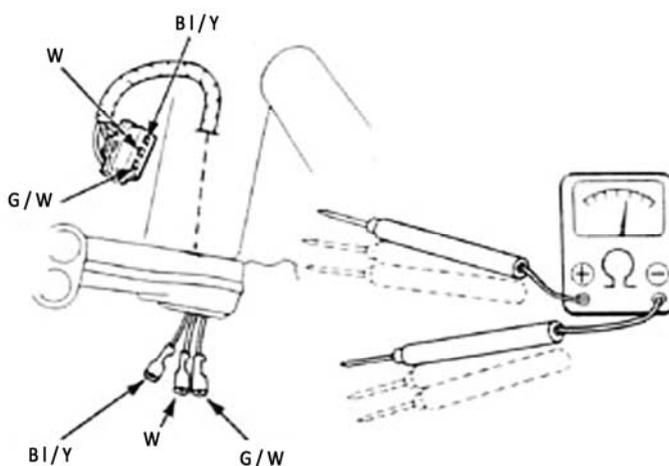


FAISCEAU SECONDAIRE DE FILS DE CAPTEUR ANGULAIRE

Déposer le capteur angulaire de la colonne de direction. Contrôler la continuité d'une extrémité à l'autre pour chaque fil.

Entre même couleurs: continuité

Entre couleurs différentes: pas de continuité



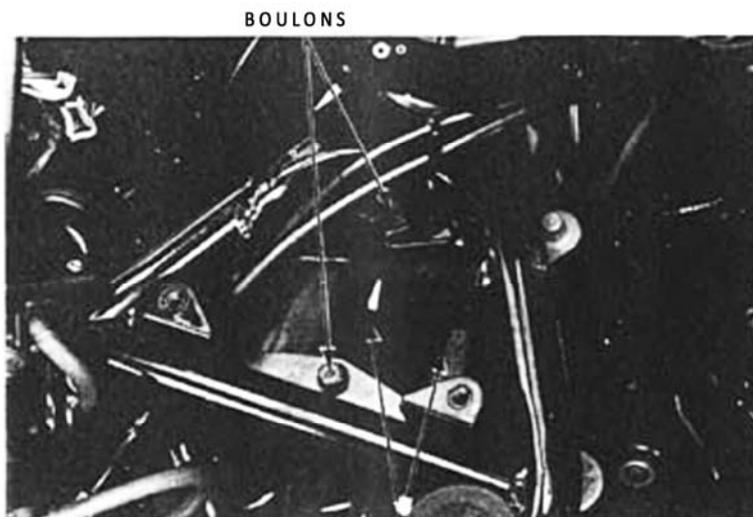
CHANGEMENT DE L'UNITE DE COMMANDE

Changer l'unité de commande pour une neuve si l'interrupteur de clignotant ne s'arrête pas automatiquement.

Déposer le logement de filtre à air et le support d'élément de filtre à air.

Placer un chiffon ou une serviette d'atelier par dessus la chambre d'air pour empêcher l'entrée de particules étrangères.

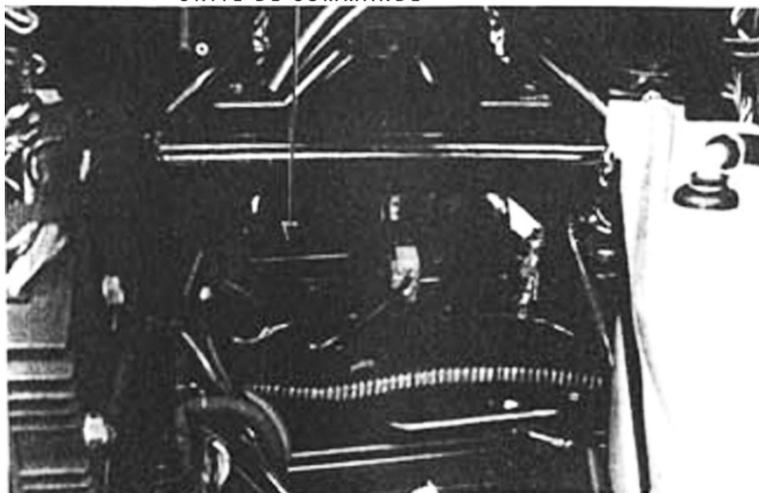
Déposer l'unité de commande d'allumage et la platine de relais. Déposer la bobine d'allumage.



BOBINE D'ALLUMAGE

Déconnecter le coupleur et déposer l'unité de commande de la platine.

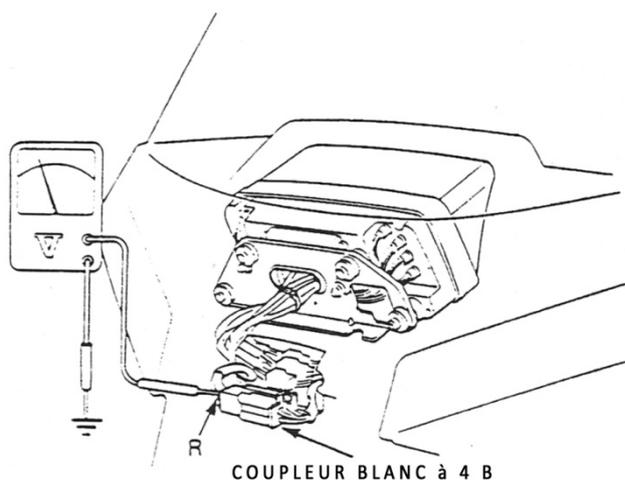
UNITE DE COMMANDE



COMPTEUR A CRISTAUX LIQUIDES (GL 1200A)

CONTROLE DE LA TENSION D'ENTREE

Si le voltmètre n'indique aucune tension, mesurer la tension entre la borne à fil noir/brun du coupleur blanc 4 B et la masse. Le voltage de la batterie doit s'afficher.

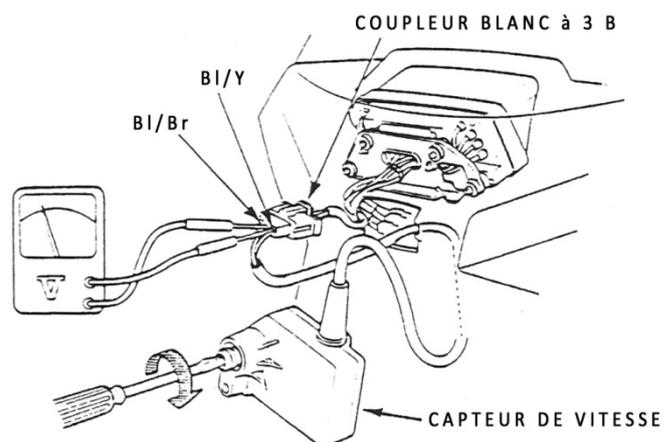


CONTROLE DU CAPTEUR DE VITESSE

Déconnecter le capteur de vitesse du boîtier d'engrenage de compteur de vitesse.
Raccorder un voltmètre au travers des bornes vert/noir et noir/jaune du coupleur blanc de capteur à 3 B.

Placer le contact sur O.

Le capteur est normal si l'aiguille du voltmètre oscille doucement de 0 à 5 V environ huit fois lorsque l'arbre d'entraînement du capteur est graduellement tourné d'un tour complet.

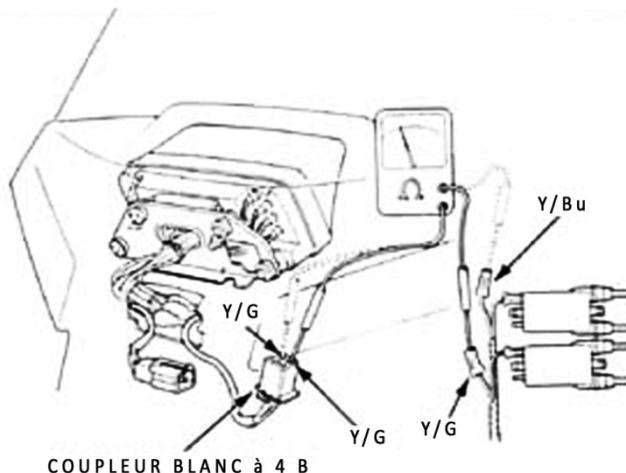


COMPTE-TOURS

Si le compte-tours n'indique pas correctement le régime moteur, contrôler la continuité entre les bornes bleu/jaune du coupleur blanc de compteur à 4 B et la bobine d'allumage N°.1, 2 et la borne jaune/vert et la borne bleu jaune de la bobine d'allumage N°.3, 4.

S'il y a continuité, contrôler s'il y a des fils de compteur improprement raccordés dans l'appareil.

Changer l'appareil pour un neuf si les fils sont correctement raccordés.



INDICATEUR DE PRESSION D'AIR

Raccorder une pompe à pression manuelle à l'entrée de capteur de pression d'air. Avec le contact sur ON, appliquer graduellement la pression sur le capteur en actionnant la pompe.

Contrôler le capteur de pression si les pressions exercées sur le capteur correspondent avec les pressions indiquées par l'indicateur de pression (page 13-26).

Contrôler si le fils a des raccords satisfaisants ou correctement serrés au cas où le capteur est normal. Changer élément à cristaux liquides si c'est nécessaire.



INDICATEUR DE POSITION DE VITESSE

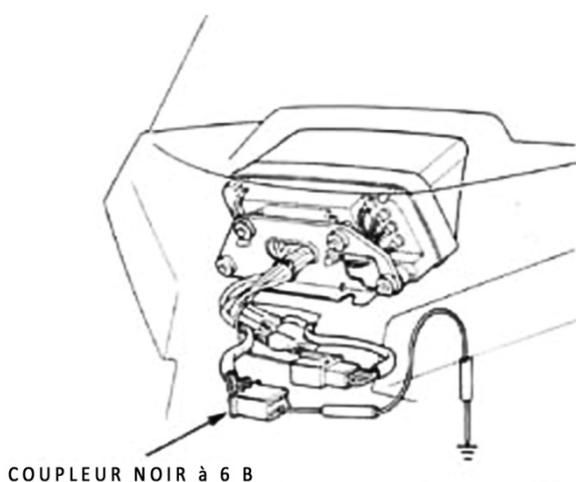
Déconnecter le coupleur noir à 6 B du compteur; mettre le contact.

S'assurer que l'indication est correcte en mettant la borne de coupleur à la masse de la façon suivante.

Position de vitesse	1	PM	2	3	4	5
Code de couleur	Y	Lg/R	Bl/Y	W/Y	R/W	G/O

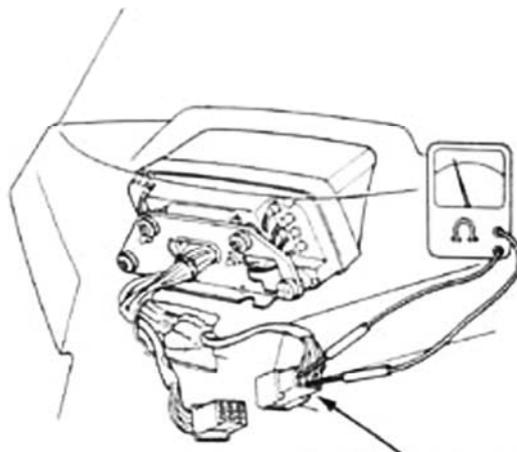
Si l'affichage sur l'indicateur est correct, contrôler le capteur de position de sélecteur (Page 19-14).

Si le capteur de sélecteur est satisfaisant, s'assurer qu'il n'y a pas de raccord ou fil desserré ou mal raccordé. Changer l'élément à cristaux liquides si c'est nécessaire.



BOUTONS DE COMMANDE DU COMPTEUR À CRISTAUX LIQUIDES

Déconnecter le coupleur noir à 9 B de l'élément de compteur et contrôler la continuité entre les bornes dans chaque position de l'interrupteur.



COUPLEUR NOIR à 9 B

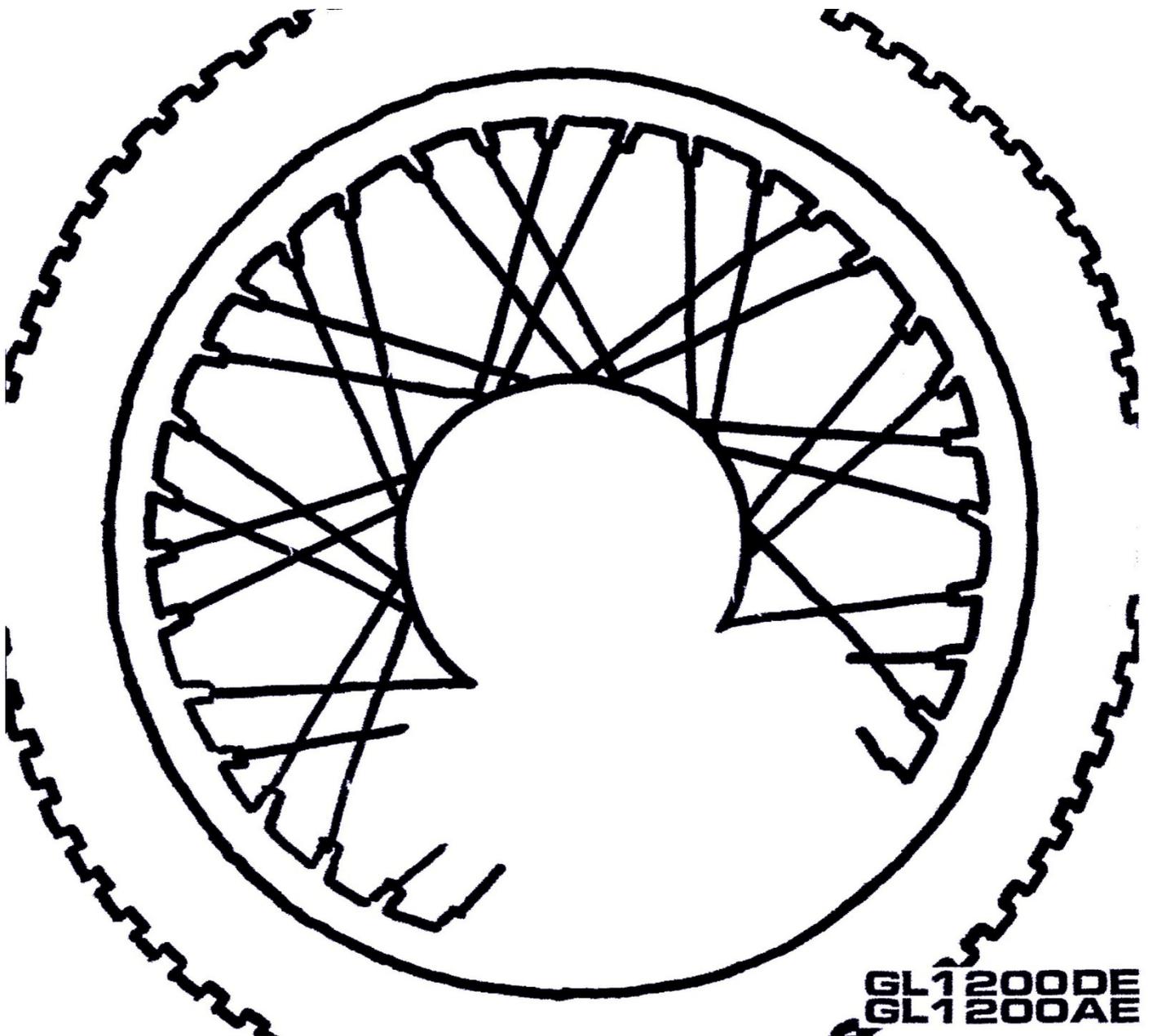
Seulement sur les modèles E et U

BOUTON \ CODE DE COULEUR	CODE DE COULEUR							
	Y/W	Y/Bl	Y/W	G/B	R/Y	R/G	Lg/Y	Bu/Bl
TRIP 1	○	—	—	○				
TRIP 10		○	—	○				
TRIP 100			○	○				
TRIP +/-				○	○			
REMISE à 0				○	—	○		
COMP. NUM				○	—	—	○	
km/h				○	—	—	—	○

HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

CARENAGE	20-02
SAC DE SELLE MALLE DE VOYAGE	20-07
CHAINE AUDIO	20-10

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Le carénage ne nécessite pas de dépose si ce n'est pour son propre remplacement.
- Les sacs de selle doivent être déposés pour effectuer les entretiens suivants:
- Pose et dépose de la roue arrière.
 - Pose et dépose de la suspension arrière.
 - Pose et dépose du garde-boue arrière.
 - Réparation de l'étrier de frein arrière.
- Après la dépose du carénage, l'enrouler dans une couverture ou une serviette d'atelier pour éviter de l'endommager.
- Éviter le contact avec les produits chimiques, les liquides de frein et d'embrayage, l'essence, les dissolvants ou autres solvants.
- Utiliser deux personnes pour déposer et reposer le carénage.

CARENAGE

DEPOSE DE LA SELLE ET DU COMPARTIMENT SUPERIEUR

Déposer le couvercle du sac de selle.
Déposer les deux boulons de montage du support de selle.



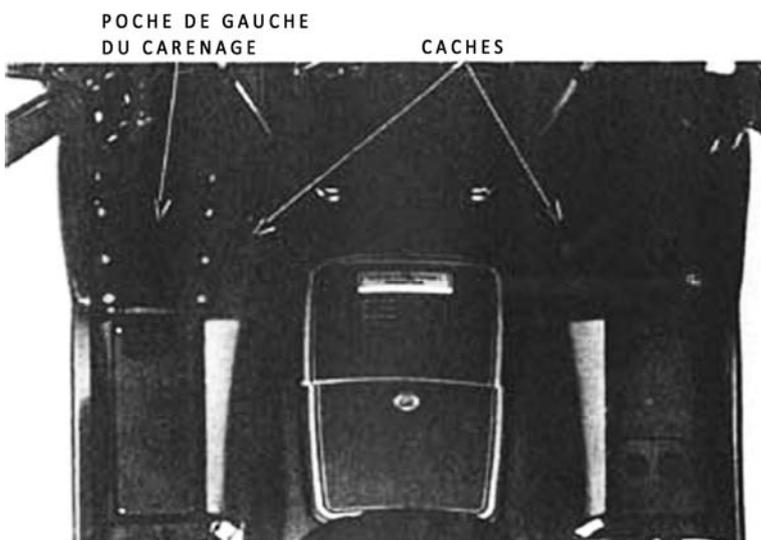
BOULON DE MONTAGE
DE SUPPORT DE SELLE

Tirer le levier de réglage de la selle.
Déplacer la selle vers l'arrière de la motocyclette et déposer la selle

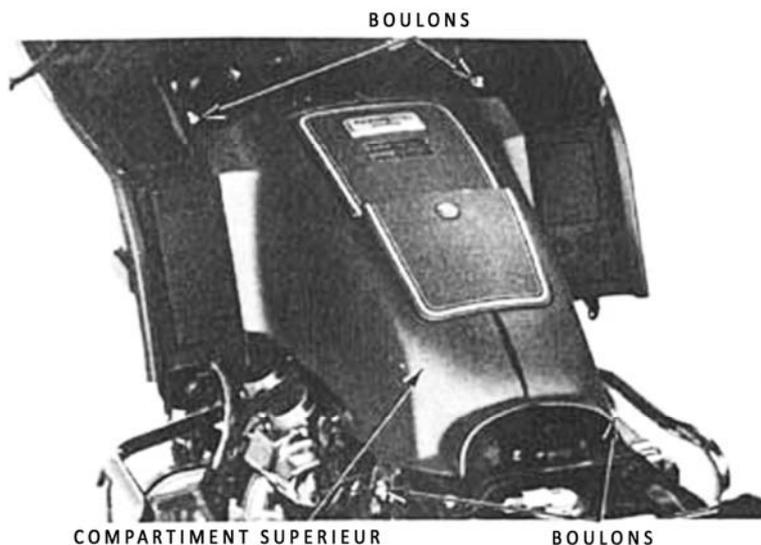


LEVIER DE REGLAGE DE LA SELLE

Déposer le couvercle de la poche de droite du carénage, les caches et la poche de gauche du carénage.



Déposer les caches latéraux.
Déposer le compartiment supérieur en déposant les quatre boulons.

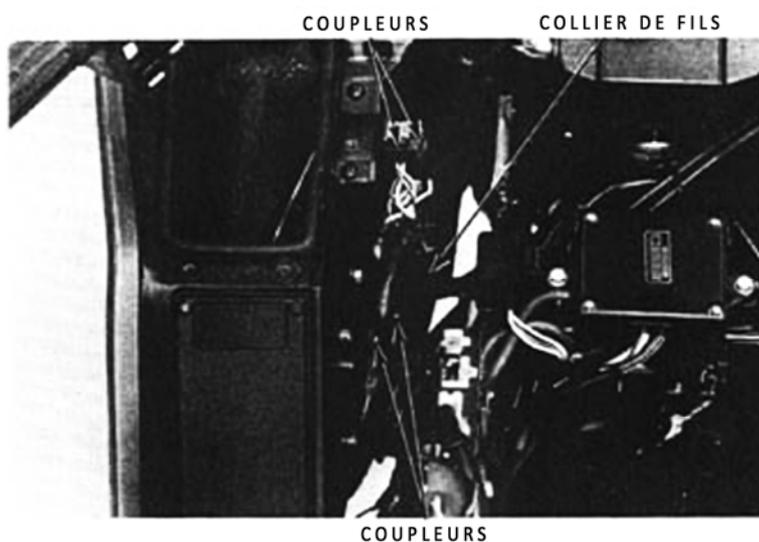


DEPOSE DU CARENAGE

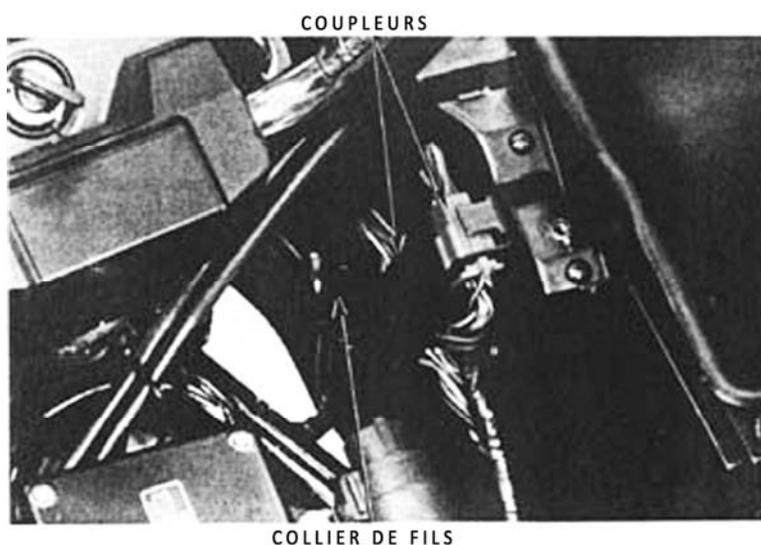
Déconnecter le coupleur de faisceau de carénage du coupleur de faisceau de fils principal.

Déposer les vis de montage du support de coupleur.
Relâcher le collier de fils en fixant le faisceau de fils support de carénage.

Déconnecter les bornes de fils d'antenne des bornes de faisceau de fils à l'intérieur du carénage. Déposer les Fils du carénage (GL1200A).

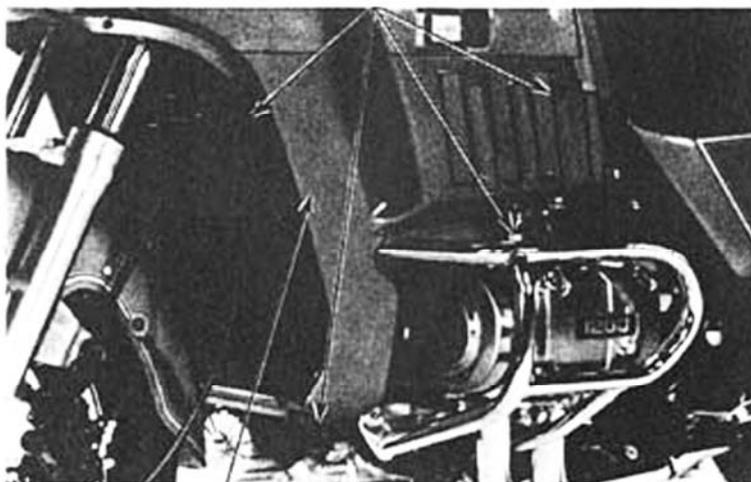


Déposer les vis de montage du support de coupleur.
Relâcher le Collier de fils en fixant le faisceau de fils au support de carénage.



Déposer les caches inférieurs de carénage gauche et droit en déposant les vis et les colliers.

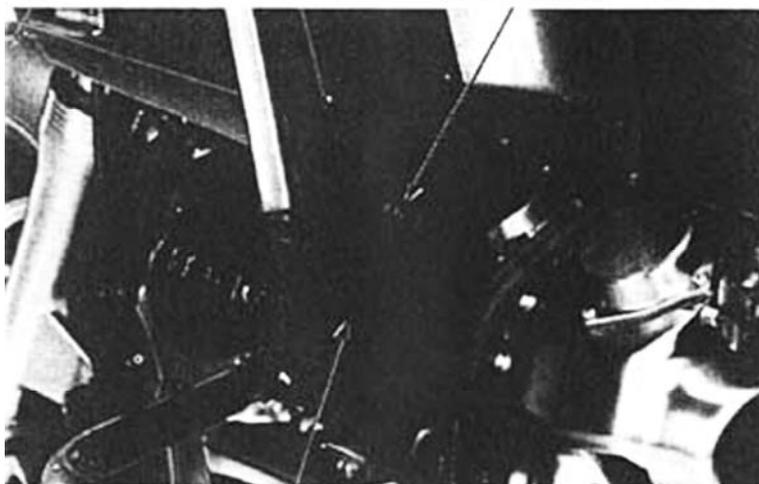
VIS ET COLLIERS



CACHE INFÉRIEUR DE CARENAGE

Déposer le cache interne de carénage en déposant la vis et le collier.

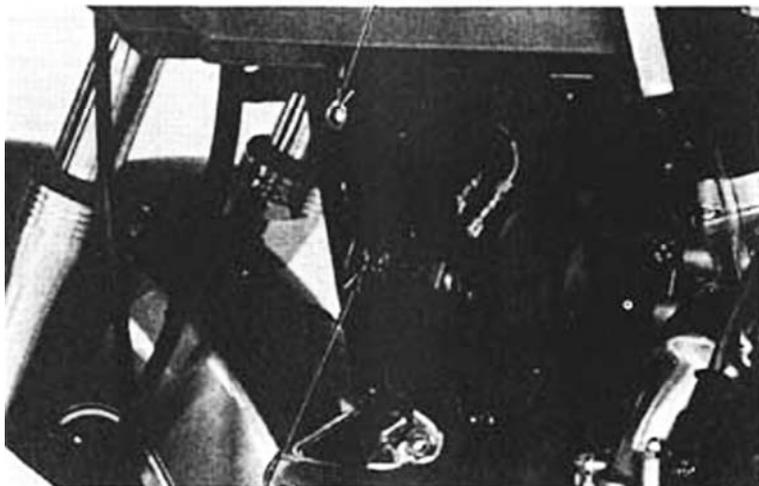
VIS ET COLLIER



CACHE INTERNE

Déposer les avertisseurs de gauche et de droite du support de carénage.
Déposer les boulons de droite et de gauche du support.

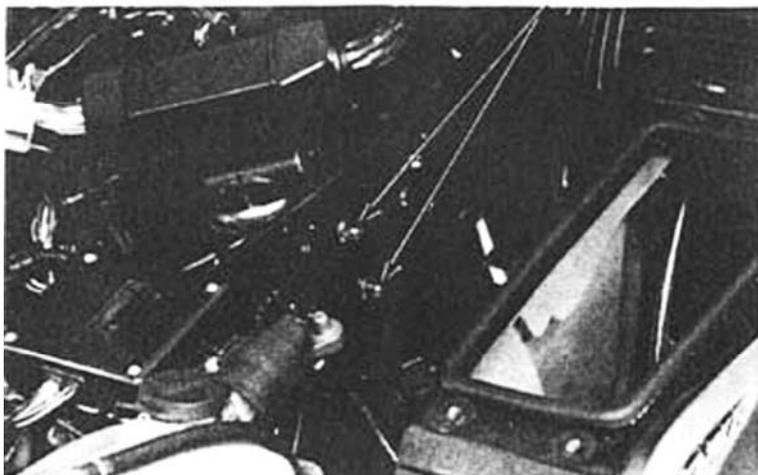
BOULON DE SUPPORT



AVERTISSEUR

Tout en maintenant le carénage, déposer les deux boulons de montage centraux de la platine.
Déposer le carénage.

BOULONS

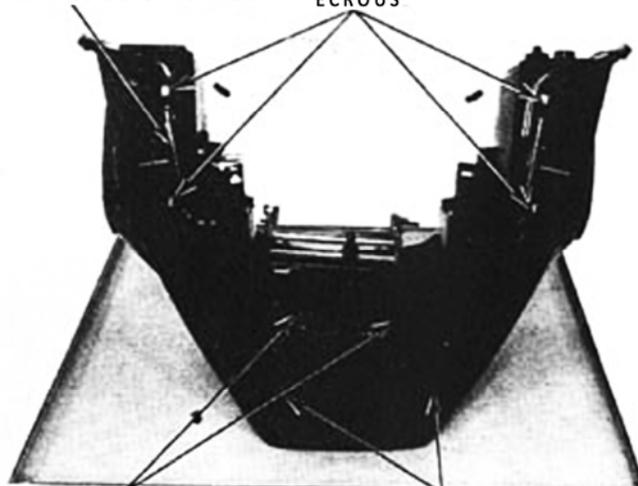


DEPOSE DE LA PLATINE DE CARENAGE

Déposer la platine de carénage du carénage en déposant les deux boulons de support, les deux boulons à collerette et les quatre écrous.

PLATINE DE CARENAGE

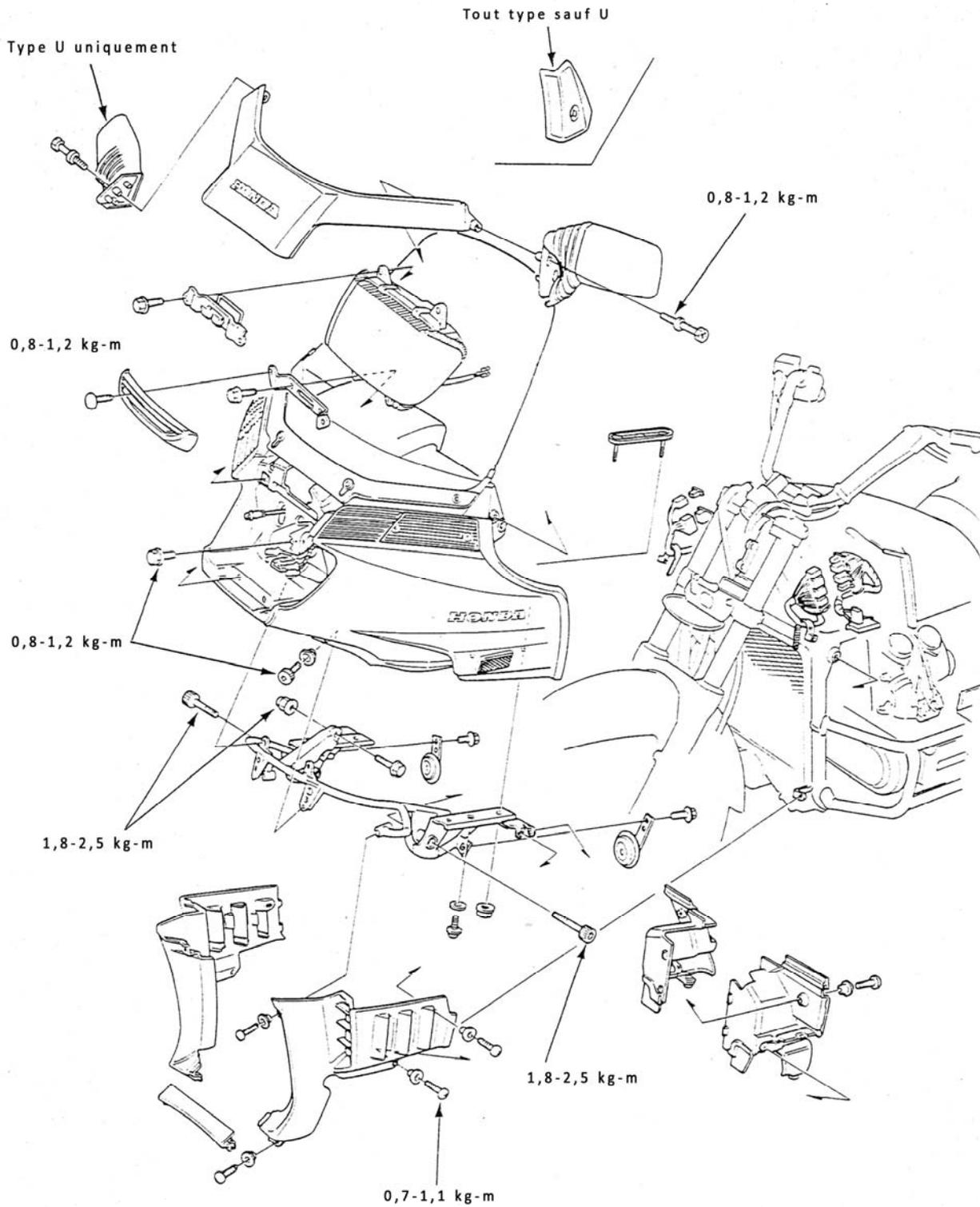
ECROUS



BOULONS A COLLERETTE

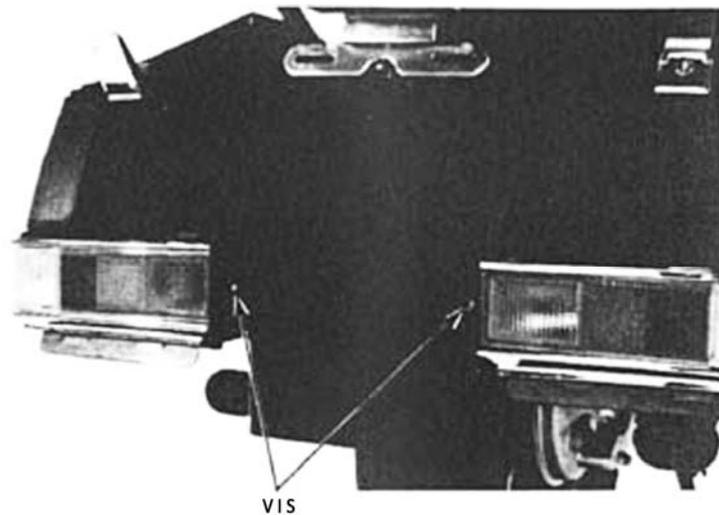
BOULONS DE SUPPORT

MONTAGE DU CARENAGE



SAC DE SELLE / MALLE DE VOYAGE

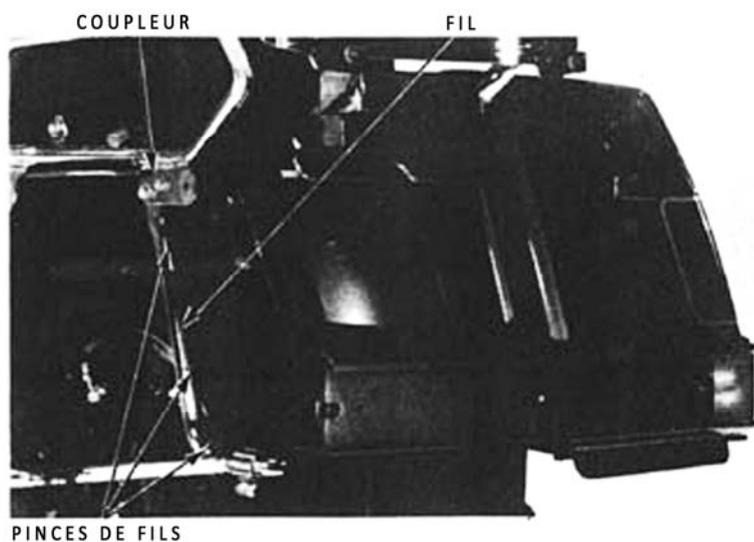
Déposer le catadioptré du garde-boue arrière.
Dévisser les deux vis maintenant les sacs de selle au garde-boue arrière.



Déposer les quatre boulons de montage du sac de selle.



Libérer les fils d'interrupteur de feux arrière et stop et les fils de clignotants arrière des pinces de fils situés sur la platine de sac de selle.
Déconnecter le coupleur de fils et déposer les sacs de selle.



Déposer la selle et déconnecter le coupleur arrière de fil d'interrupteur de feu stop arrière (GL1200A).

Ouvrir le couvercle de la malle de voyage arrière et déposer la malle de voyage en enlevant les quatre boulons de montage.

COUVERCLE DE MALLE



SACS DE SELLE/MALLE DE VOYAGE/DÉPOSE DE LA PLATINE DE MALLE

Déposer l'aile arrière et le garde-boue.
Déposer le pare-choc arrière.

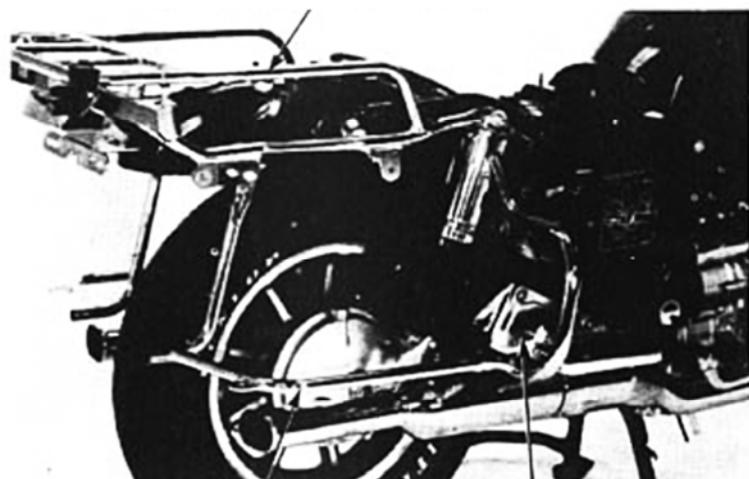
AILE ARRIERE



PARE-CHOC ARRIERE

Déposer les supports de repose-pied de passager (GL1200A).
Déposer les boulons de platine de sac de selle/malle de voyage, et déposer la platine.

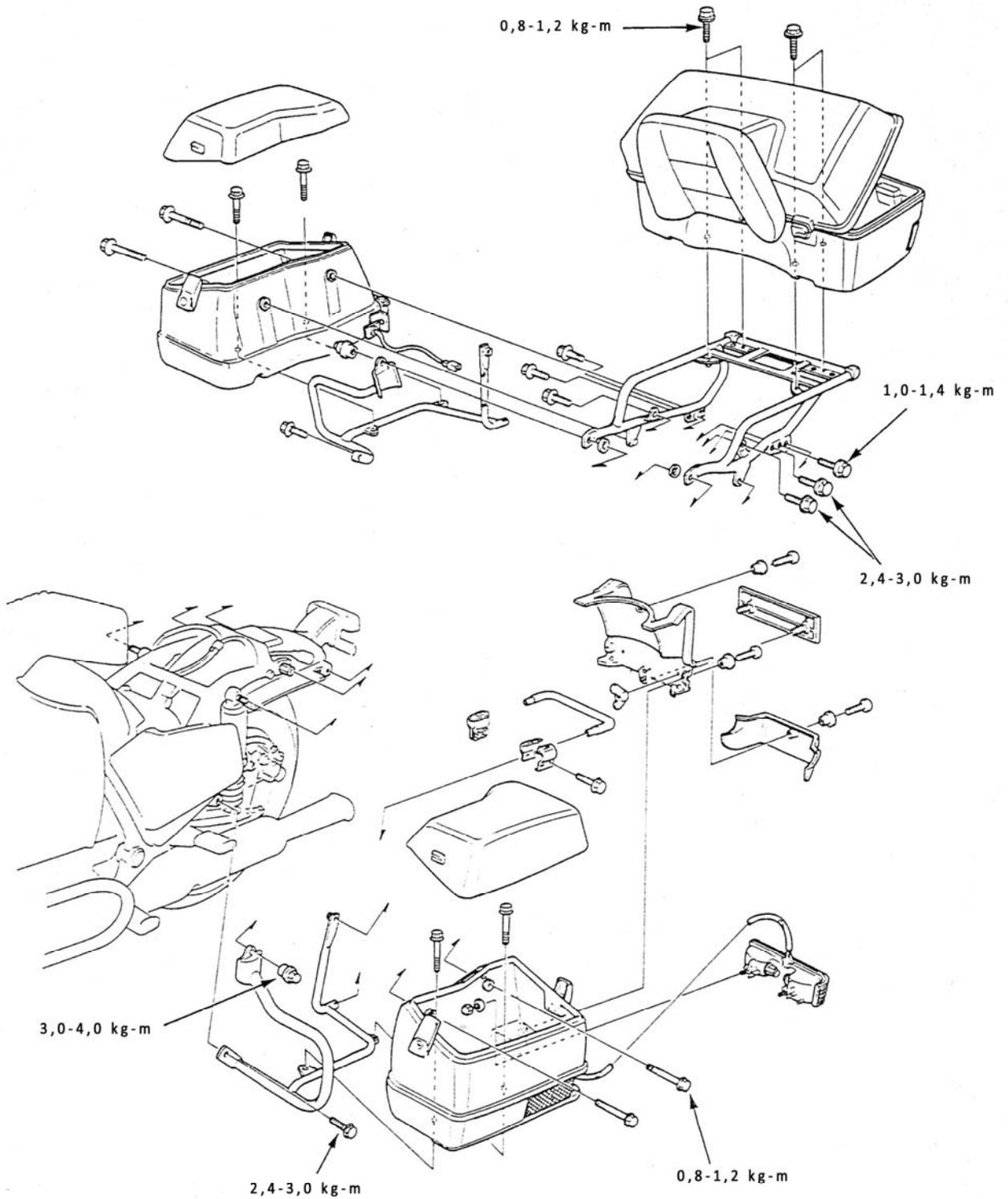
PLATINE DE MALLE DE VOYAGE



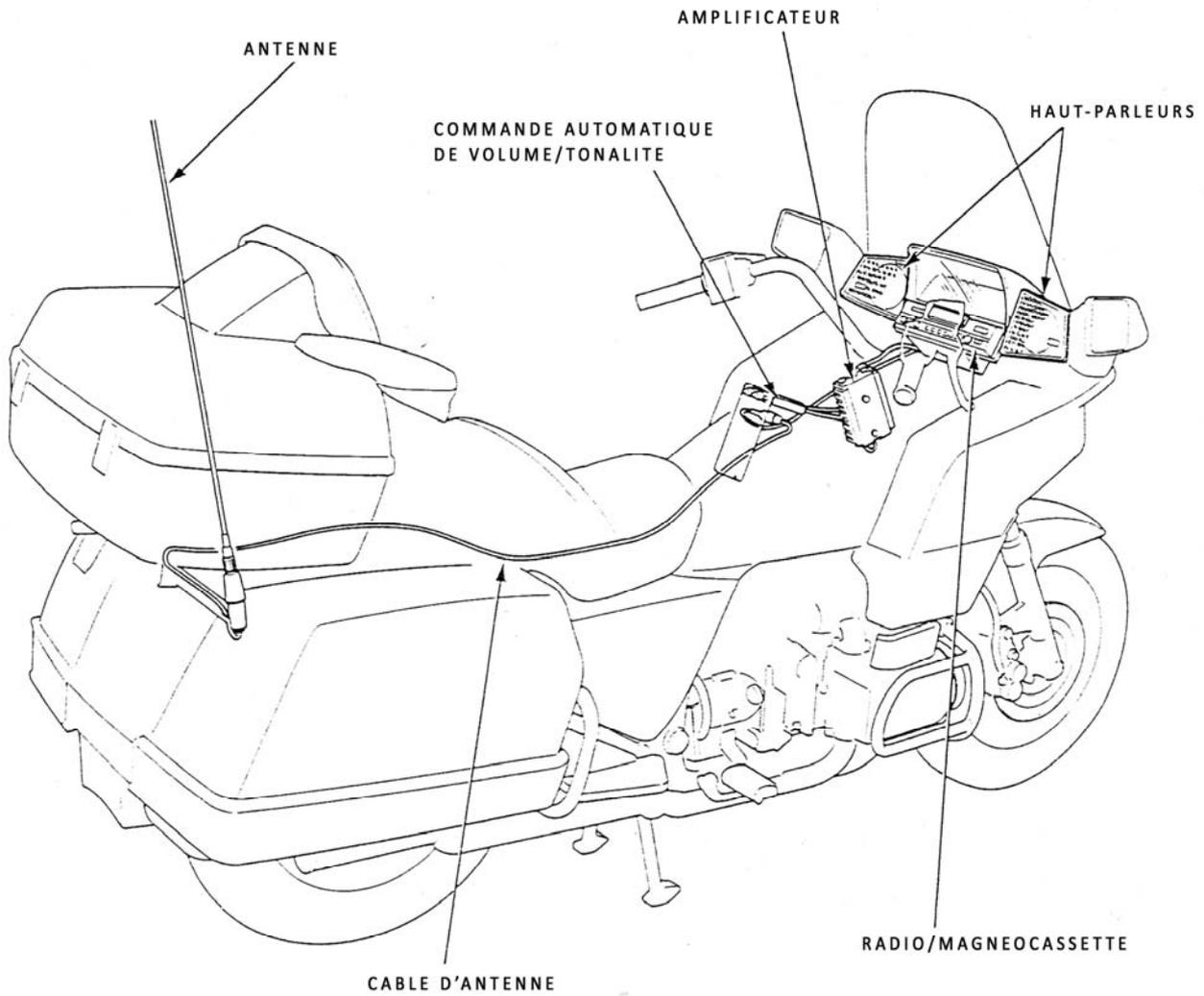
PLATINE DE SAC DE SELLE

SUPPORT DE REPOSE-PIED DE PASSAGER

POSE



CHAINE AUDIO (GL1200A)



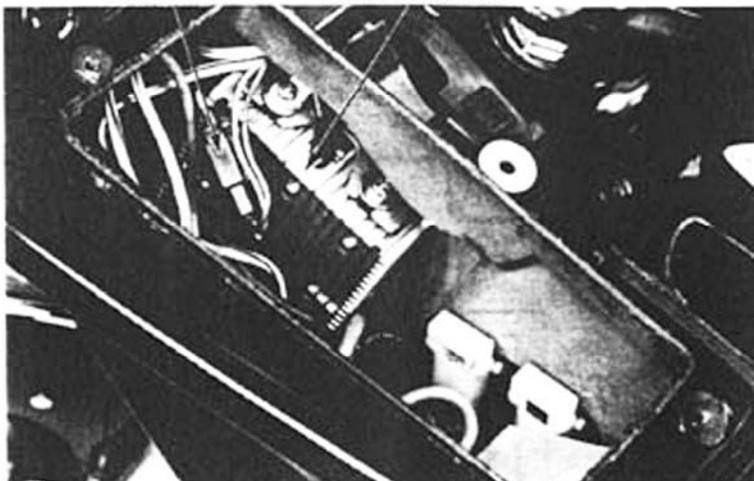
AMPLIFICATEUR

Déposer la poche gauche de carénage.

Déconnecter le coupleur et les deux écrous borgnes, et sortir l'amplificateur de l'intérieur du carénage.

COUPLEUR

AMPLIFICATEUR



COMMANDE AUTOMATIQUE DE VOLUME/TONALITE

Déposer le panneau de commande du carénage.
Déposer l'appareillage de commande du panneau en enlevant l'écrou et les vis de montage.

ECROU



APPAREILLAGE
DE COMMANDE

VIS

REPLACEMENT DES FUSIBLES

Les fusibles de la chaîne audio et de ses accessoires se trouvent à l'intérieur de la poche gauche du carénage.

Alimentation de sécurité: 75 A

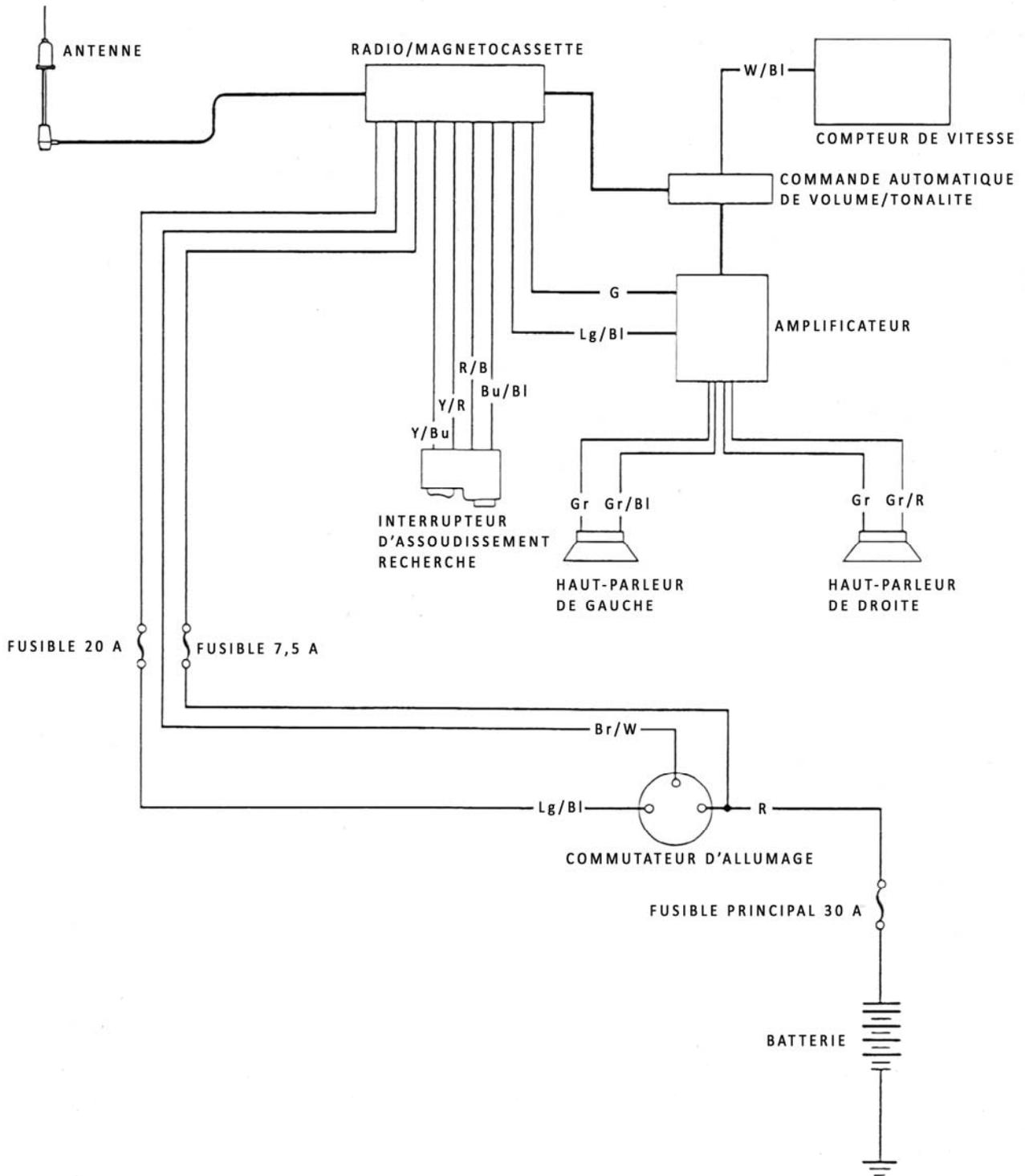
Radio/magnétocassette: 20 A

PRECAUTION

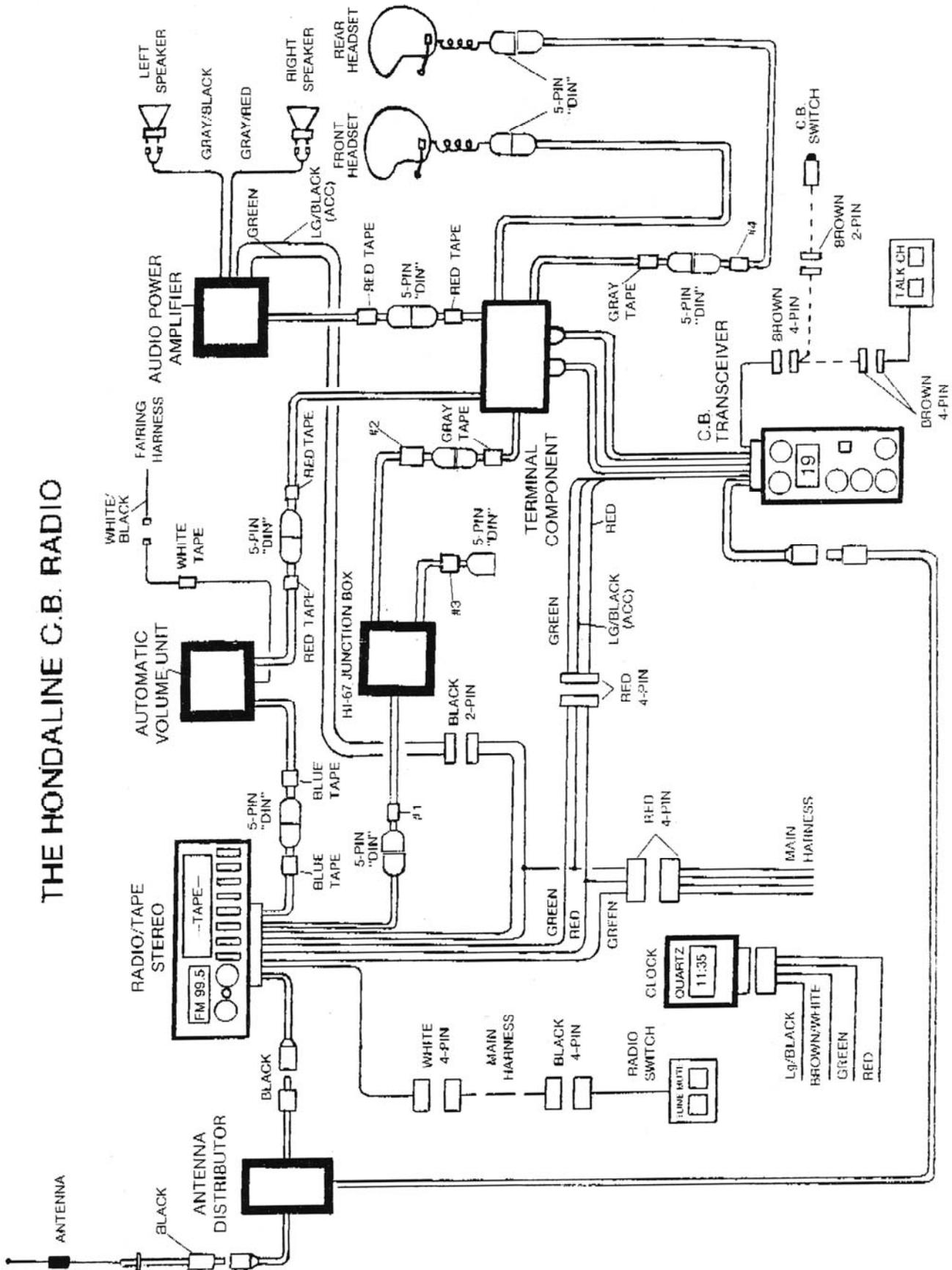
Chaque fois qu'un fusible fond, s'assurer de l'isolation et de la prise de mesures de remède avant de poser un fusible neuf.

FUSIBLES





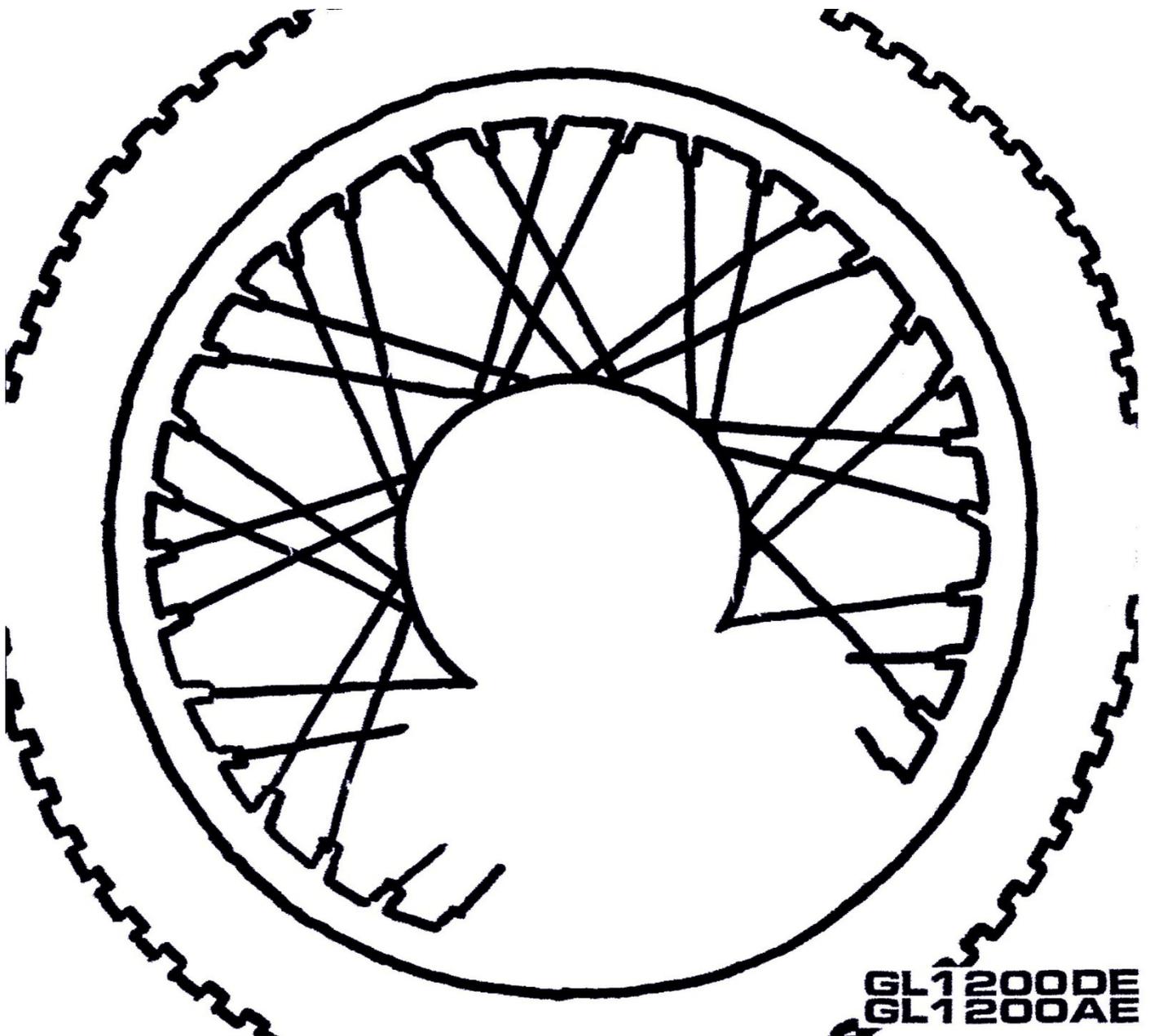
THE HONDALINE C.B. RADIO



HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A

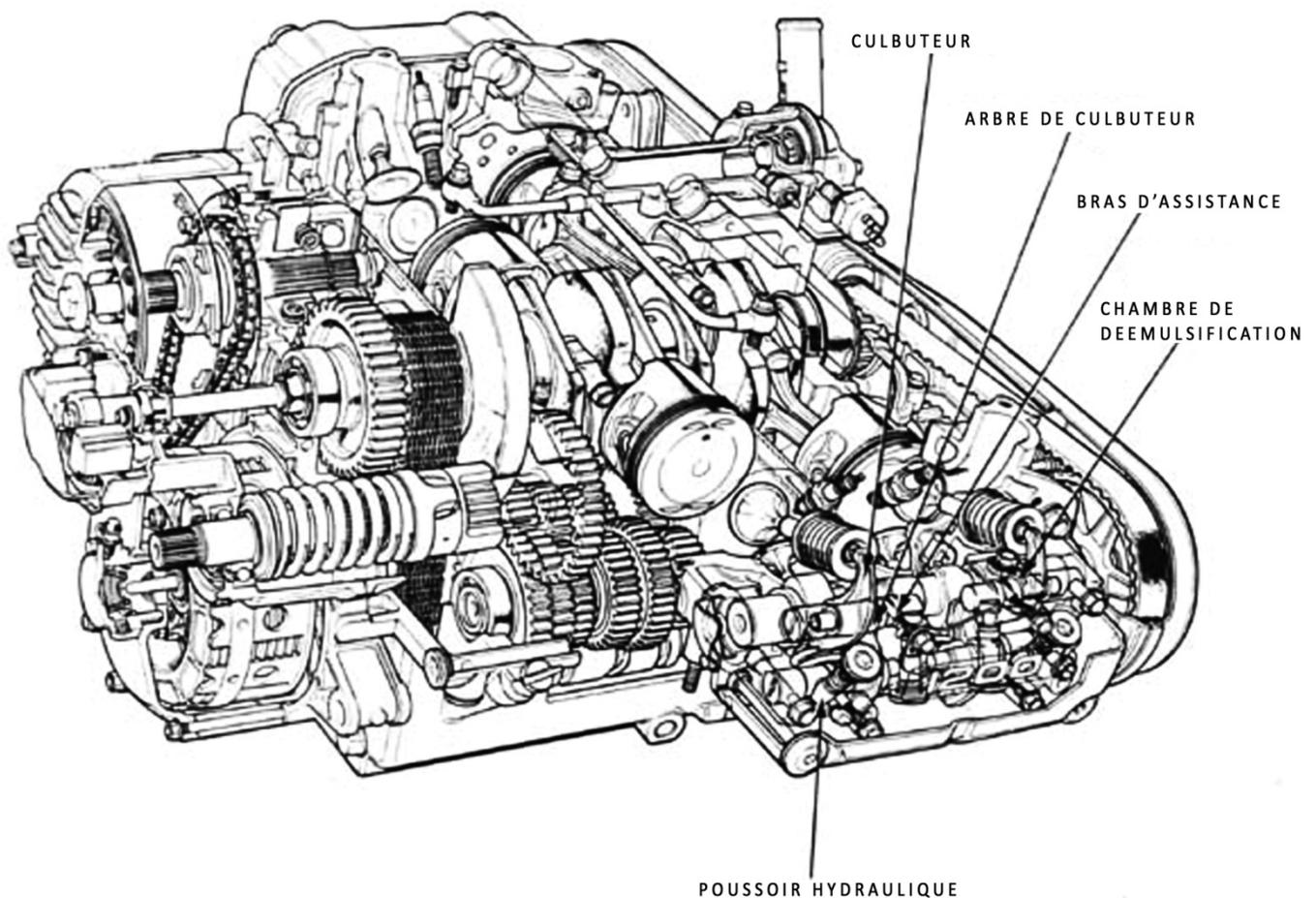


GL1200DE
GL1200AE

SYSTEME HYDRAULIQUE DE REGLAGE DES SOUPAPES

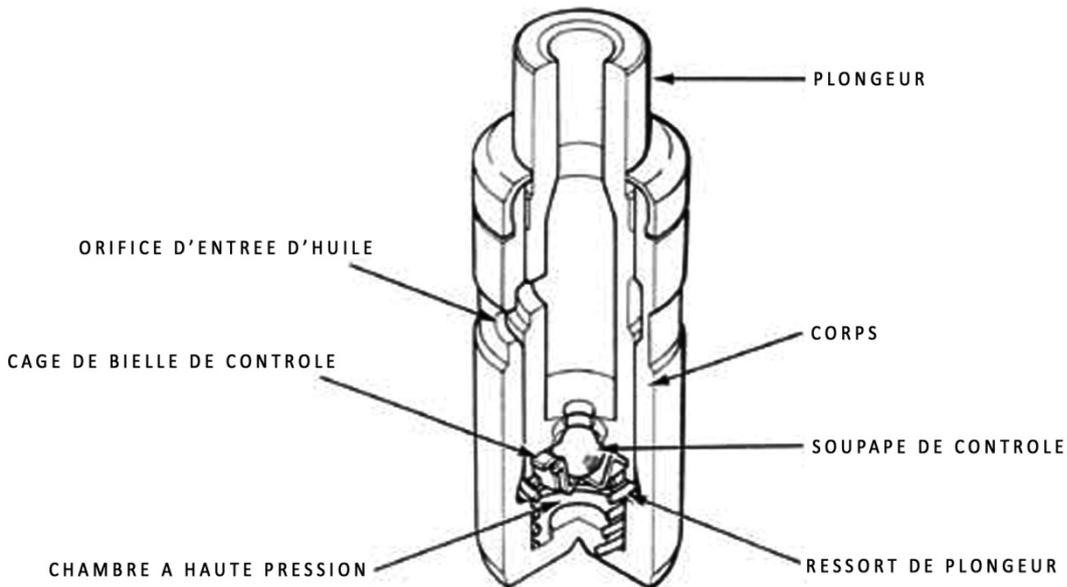
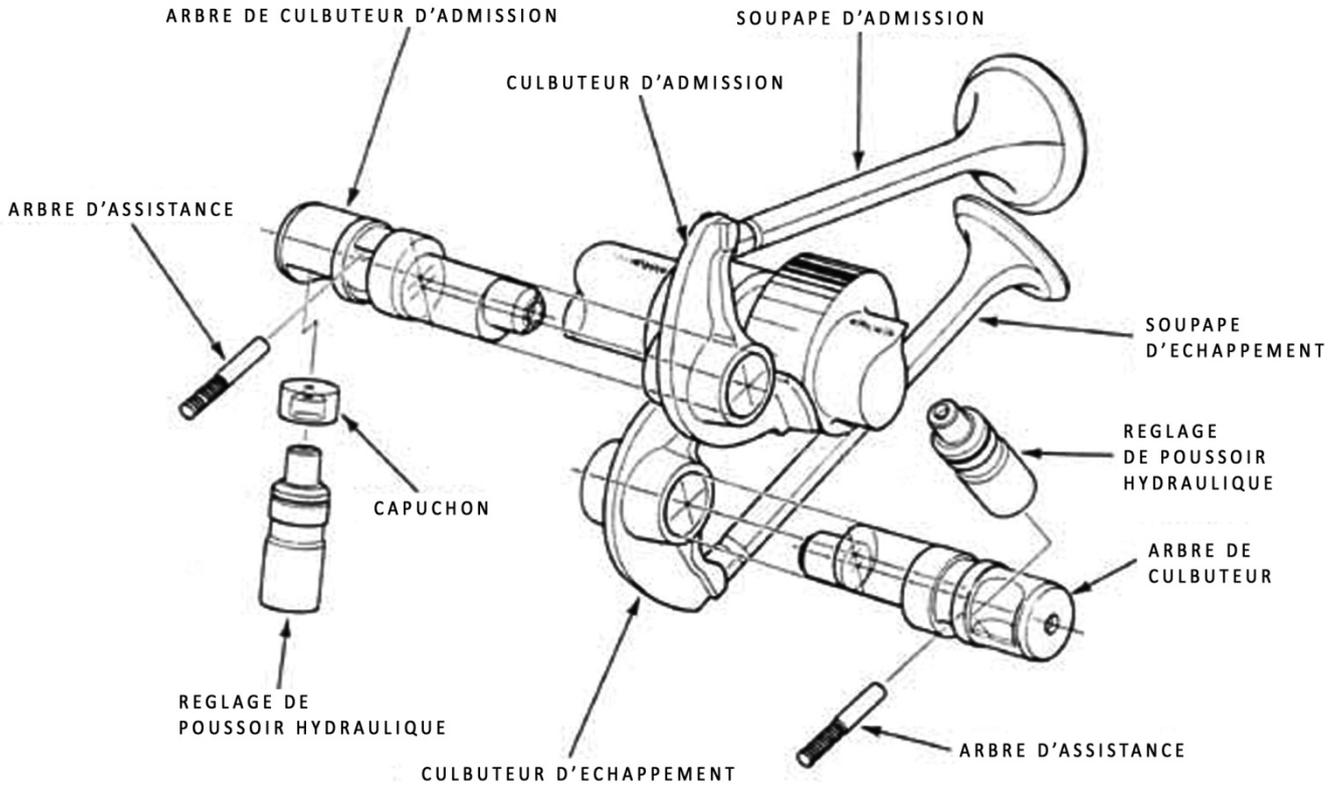
Le moteur est équipé de poussoirs de soupapes hydrauliques. Les poussoirs hydrauliques ne nécessitent pas de réglage et contribuent au fonctionnement silencieux du moteur en maintenant le jeu des soupapes à zéro à toutes les températures du moteur et à tous ses régimes jusqu'à la zone rouge.

Les poussoirs sont constamment lubrifiés par de l'huile purgée d'air dans la chambre de déaérioration située dans le support de culbuteurs lorsque l'huile la traverse.



• **Construction**

Un culbuteur est installé sur un arbre de culbuteur à excentrique. Un arbre d'assistance et un ressort tiennent dans une encoche dans l'arbre. Le poussoir hydraulique tient dans une autre encoche de l'arbre. Ensemble, ils font tourner l'arbre de culbuteur à excentrique pour contribuer à maintenir le jeu de soupapes à zéro.

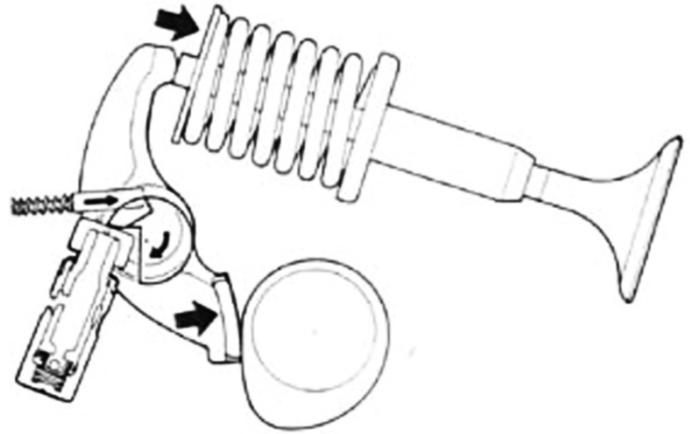


• Fonctionnement

Lorsque le lobe de came ne soulève pas le culbuteur, le plongeur du poussoir est au repos. Dans cette position son orifice d'entrée d'huile s'aligne avec l'orifice d'entrée d'huile du corps du poussoir.

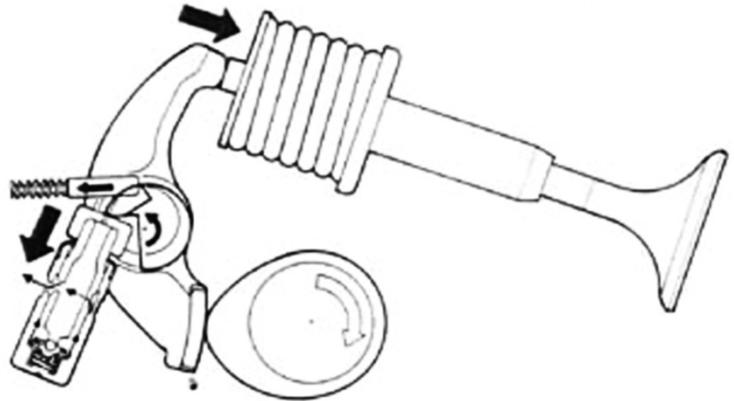
L'huile pénètre dans le réservoir de poussoir par ces orifices.

Lorsque l'arbre d'assistance presse sur l'arbre de culbuteur, l'arbre de culbuteur à excentrique tourne. Il en résulte que le culbuteur est maintenu par la tige de soupape et l'arbre à cames; c'est à dire que le jeu aux soupapes est nul (zéro).



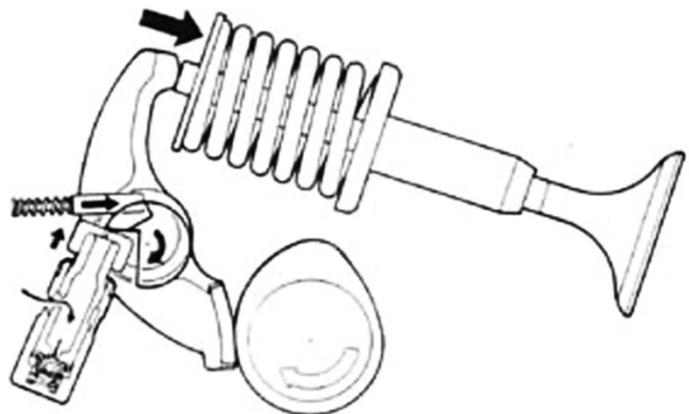
Lorsque l'arbre à cames tourne et soulève le culbuteur pour ouvrir la soupape, le culbuteur à excentrique tourne. L'arbre pousse le plongeur du poussoir vers le bas et la pression d'huile dans la chambre à haute pression du poussoir s'accroît, causant la fermeture de la soupape de contrôle.

Lorsque le lobe de came approche de son levage maximal, la pression d'huile dans la chambre à haute pression s'accroît rapidement puisque la soupape de contrôle est fermée). La haute pression d'huile maintient la soupape de contrôle contre le plongeur. Au même moment le culbuteur presse contre le plongeur. Cela cause la fuite d'une quantité d'huile extrêmement faible hors de la chambre à haute pression entre le plongeur et le corps. Cela permet au plongeur d'absorber le choc résultant du fait que le lobe de came atteint son levage maximal.



Après que le lobe de came ait passé son levage maximal, les ressorts de soupapes moteur forcent les soupapes moteur à se fermer et à presser contre le culbuteur suivant le profil de la came. Cela cause également le changement de direction de l'arbre de culbuteur à permettant au plongeur du poussoir d'être pressé vers le haut par le ressort dans la chambre de haute pression. Le résultat en est que la pression d'huile décroît, la soupape de contrôle quitte son siège et les orifices d'huile du corps et du plongeur se réalignent permettant à l'huile d'entrer de nouveau dans le réservoir et la chambre à haute pression. Au même moment, l'arbre d'assistance fait tourner l'arbre de culbuteur à excentrique. Lorsque cela survient, le culbuteur est maintenu par la tige de soupape et l'arbre à cames.

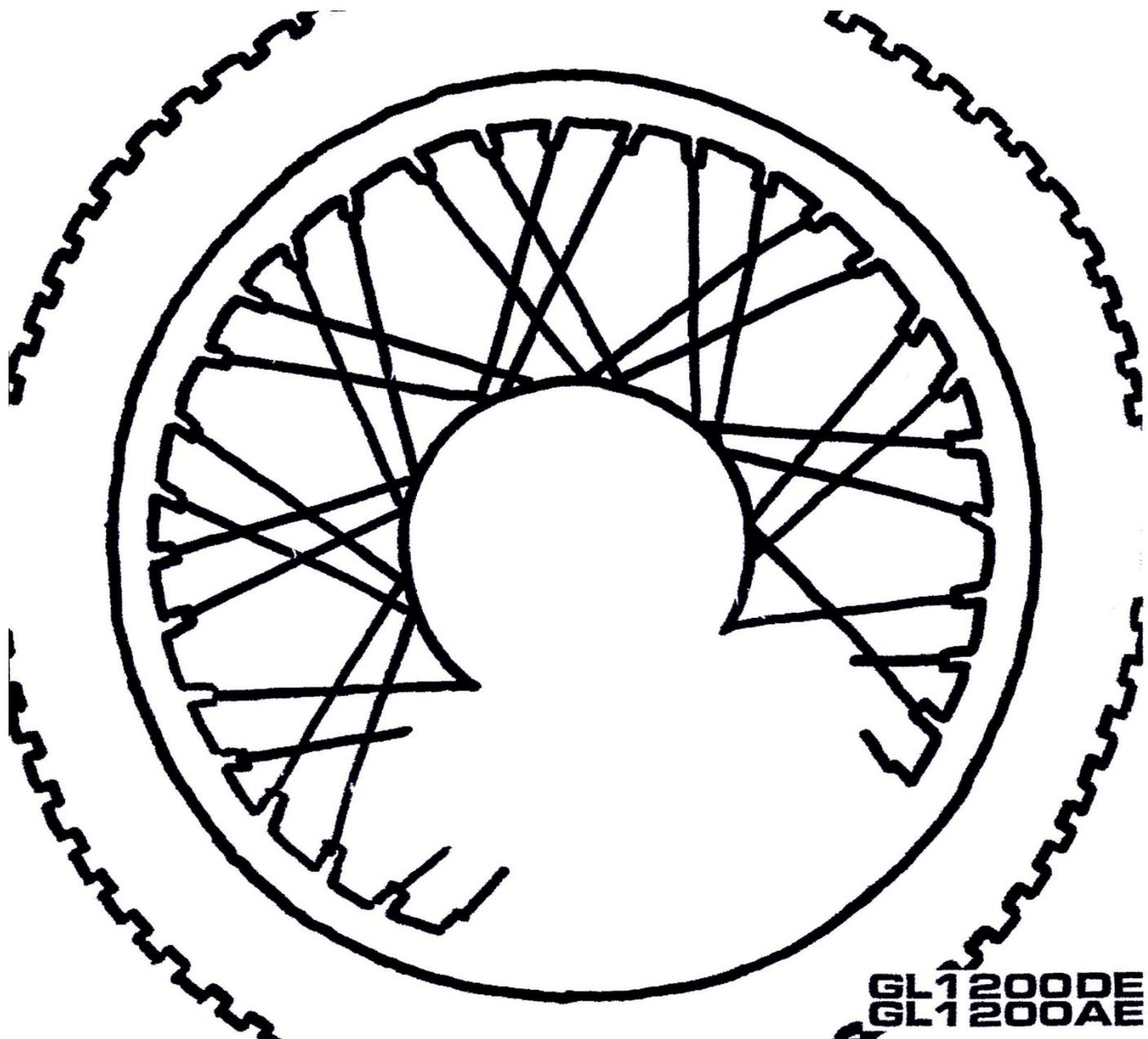
Toutes les opérations décrites ci-dessus maintiennent le jeu de soupapes à zéro dans toutes les conditions normales de fonctionnement.



HONDA

MANUEL D'ATELIER

GOLD WING **GL1200D**
GL1200A



GL1200DE
GL1200AE

DEMARRAGE IMPOSSIBLE OU DIFFICILE	22-01
LE MOTEUR MANQUE DE PUISSANCE	22-02
MAUVAISES PERFORMANCES AU REGIME RALENTI ET A FAIBLE VITESSE	22-03
MAUVAISES PERFORMANCES A GRANDE VITESSE	22-04
MAUVAISE TENUE DE ROUTE	22-04
SYSTEME DE RÉGLAGE HYDRAULIQUE DE SOUPAPE	22-05
BASSE COMPRESSION DES CYLINDRES	22-06

DEMARRAGE IMPOSSIBLE OU DIFFICILE

1 Vérifier l'écoulement du
carburant au carburateur

N'ATTEINT PAS LE
CARBURATEUR



ATTEINT LE CARBURATEUR



2 Effectuer un essai

ETINCELLE FAIBLE OU
PAS D'ETINCELLE



ETINCELLE CORRECTE



3 Faire un essai de
compression des cylindres

COMPRESSION
FAIBLE



COMPRESSION NORMALE



4 Démarrer suivant la
procédure normale

MOTEUR EST LANCE
MAIS S'ARRETE



LE MOTEUR N'EST PAS
LANCE



5 Déposer et vérifier les
bougies d'allumage

BOUGIE HUMIDE



CAUSE POSSIBLE

- 1 Réservoir de carburant vide
- 2 Conduite de carburant ou filtre e essence obstrue
- 3 Soupape de flotteur collante
- 4 Pompe à essence défectueuse
- 5 Relais de pompe à essence défectueux
- 6 Orifice d'aération du bouchon de réservoir d'essence obstrué

- 1 Bougies d'allumage défectueuses
- 2 Bougies d'allumage encrassées
- 3 Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- 4 Fils de haute-tension court-circuités ou cassés
- 5 Circuit d'allumage ouvert ou court-circuité
- 6 Bobine d'allumage court-circuit se ou casse
- 7 Commutateur d'allumage défectueux
- 8 Générateur d'impulsions défectueux

- 1 Charge de batterie faible
- 2 Jeu aux soupapes incorrect (poussoir hydraulique défectueux)
- 3 Soupape bloquée à l'ouverture
- 4 Segments de piston ou cylindre use(s)
- 5 Joint de culasse endommagé
- 6 Soupape grippée
- 7 Réglage des soupapes incorrect
- 8 Siège de soupape usé ou endommagé
- 9 Culasse ondulée ou fendue

- 1 Fonctionnement du starter incorrect
- 2 Carburateurs mal réglés
- 3 Fuite au niveau de conduite d'admission
- 4 Avance à l'allumage incorrect (Unité de contrôle de l'allumage ou générateur d'impulsions)
- 5 Essence souillée

- 1 Carburateur noyé
- 2 Garde du câble de starter incorrecte
- 3 Cylindre noyé
- 4 Filtre à air sale,
- 5 Carburateur défectueux (mélange riche)

LE MOTEUR MANQUE DE PUISSANCE

1 Soulever les roues du sol et les faire tourner à la main

LES ROUES NE
TOURNENT PAS
LIBREMENT



CAUSE POSSIBLE

- 1 Le frein accroche
- 2 Roulements de roue endommagés ou usés
- 3 Le roulement de roue doit être lubrifié
- 4 Chaîne d'entraînement trop serrée
- 5 Ecrou d'axe arrière trop serré
- 6 Roulement de couple conique endommagé
- 7 Pneu crevé
- 8 Valve de pneu défectueuse

LA ROUE TOURNE
LIBREMENT



2 Vérifier la pression des
pneus

PRESSION FAIBLE



- 1 Pneu crevé
- 2 Valve de pneu défectueuse

PRESSION NORMAUE



3 Vérifier le patinage de
l'embrayage

L'EMBRAYAGE
PATINE



- 1 Circuit hydraulique d'embrayage défectueux
- 2 Ressort d'embrayage usé
- 3 Disques / plaques d'embrayage usés
- 4 Disques / plaques d'embrayage voilés

L'EMBRAYAGE S'ENGAGE
CORRECTEMENT



4 Accélérer légèrement

LE REGIME DU
MOTEUR
N'AUGMENTE PAS



- 1 Garde incorrecte du câble de starter
- 2 Filtre à air obstrué
- 3 Ecoulement de carburant gêné
- 4 Silencieux obstrué
- 5 Orifice d'aération du réservoir d'essence obstrué
- 6 Carburateur défectueux

LE RÉGIME DU MOTEUR
AUGMENTE



5 Vérifier l'avance à
l'allumage

INCORRECT



- 1 Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
- 2 Générateur d'impulsions défectueux

CORRECT



6 Vérifier le bruit des
poussoirs

ANORMAL



- 1 Poussoir hydraulique défectueux
- 2 Siège de soupape ou arbre à cames usé
- 3 Niveau d'huile trop bas

NORMAL



7 Faire un essai de
compression des cylindres

TROP FAIBLE



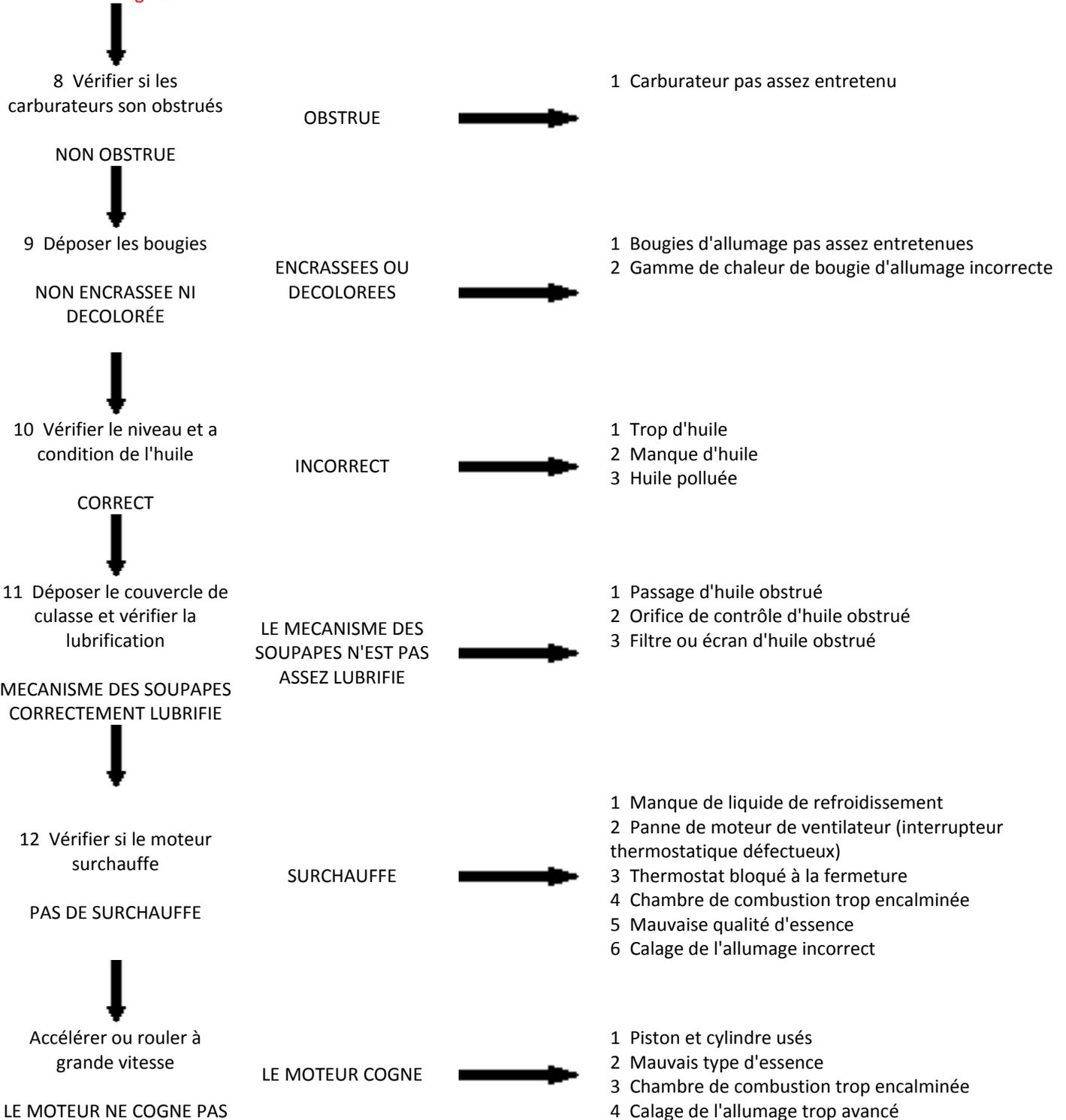
- 1 Soupape bloquée à l'ouverture
- 2 Segments de piston ou cylindre usé(s)
- 3 Fuite au niveau du joint de culasse
- 4 Calage des soupapes incorrect
- 5 Poussoir hydraulique défectueux

NORMAL



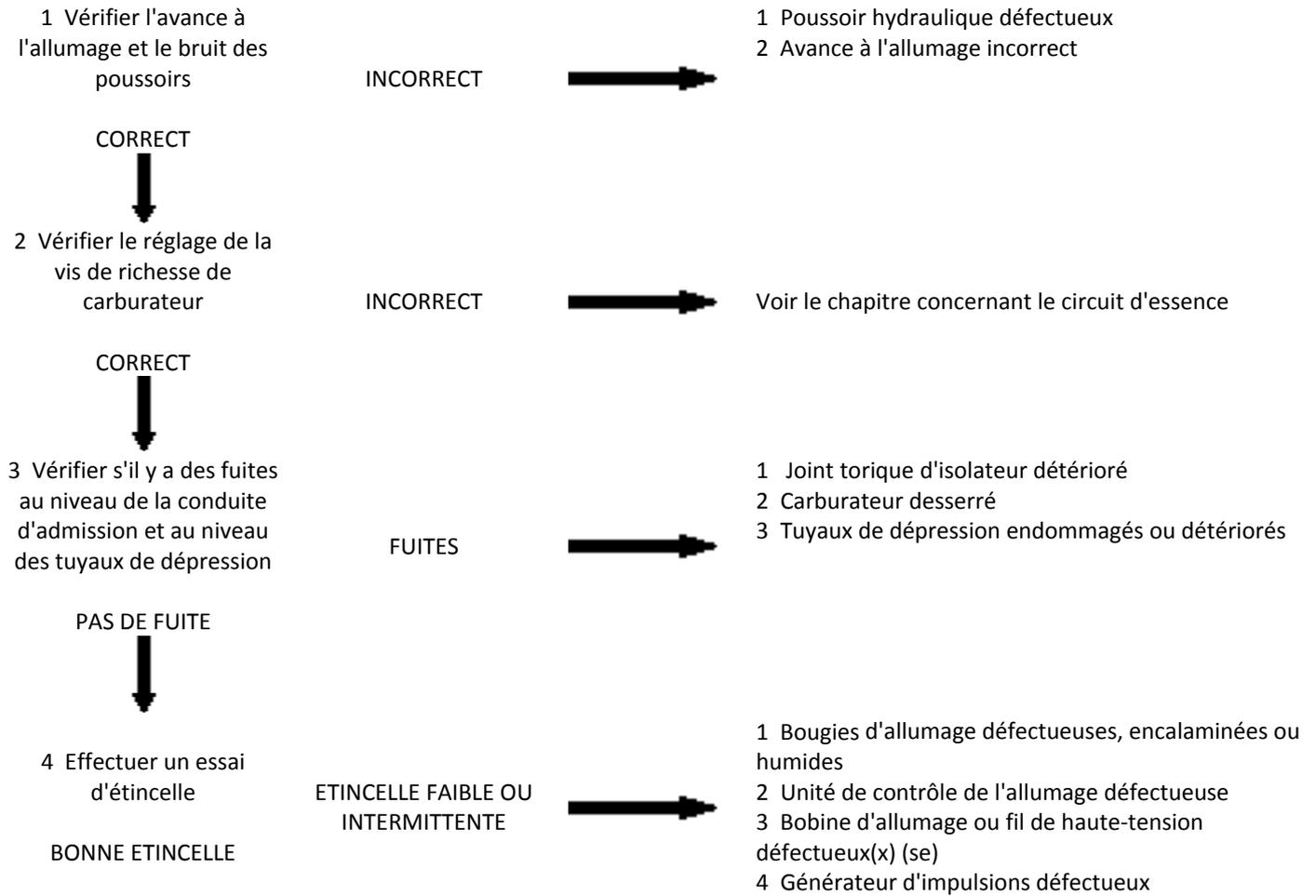
Suite Page 22-02 bis

Suite de la Page 22-02



MAUVAISES PERFORMANCES AU REGIME DE RALENTI ET A FAIBLE VITESSE

CAUSE POSSIBLE



MAUVAISES PERFORMANCES A GRANDE VITESSE

1 Vérifier l'avance à l'allumage et le bruit des poussoirs	INCORRECT		CAUSE POSSIBLE 1 Poussoir hydraulique défectueux 2 Unité de contrôle de l'allumage défectueuse 3 Générateur d'impulsions défectueux
CORRECT ↓			
2 Débrancher la conduite de carburant au niveau du carburateur	ECOULEMENTS DE CARBURANT GÈNE		1 Réservoir de carburant vide 2 Circuit de carburant ou filtre à essence obstrué 3 Orifice d'aération de bouchon du réservoir d'essence obstrué 4 Soupape de flotteur collante 5 Pompe à essence défectueuse 6 Relais de pompe à essence défectueux
LE CARBURANT S'ÉCOULE LIBREMENT ↓			
3 Déposer les carburateurs et vérifier si les gicleurs sont obstrués	OBSTRUE		Nettoyer
GICLEURS NON OBSTRUES ↓			
4 Vérifier le réglage des soupapes	INCORRECT		Poulie d'entraînement de l'arbre à cames mal mise en place
CORRECT ↓			
5 Vérifier la tension des ressorts de soupape	FAIBLE		Ressort défectueux
PAS FAIBLE			

MAUVAISE TENUE DE ROUTE

			Verifier les pressions de gonflage et de suspension des pneus
1 Si la direction est lourde			CAUSE POSSIBLE 1 Ecrrou de réglage du roulement de direction trop serré 2 Roulements de tête de direction endommagés
2 Si l'une des roues oscille irrégulièrement			1 Jeu de roue excessif 2 Jante tordue 3 Roues incorrectement équilibrées ou aliénées 4 Roulement de pivot de bras oscillant trop usé 5 Cadre tordu
3 Si la machine tire d'un côté			1 Cadre tordu 2 Roues avant et arrière non alignées 3 Fourche avant tordue 4 Bras oscillant tordu

SYSTEME DE REGLAGE HYDRAULIQUE DE SOUPAPE POUSSOIR BRUYANT

CAUSE POSSIBLE

<p>1 Contrôler le niveau d'huile. Rouler cinq minutes avec le régime moteur au dessus de 3 000 tr/mn Contrôler le niveau d'huile et l'état général</p>	INCORRECT		<p>1 Huile polluée 2 Huile de mauvaise qualité</p>
<p>CORRECTE ↓</p>			
<p>2 Contrôler la pression d'huile</p>	INCORRECTE		<p>1 Ecran de filtre à huile bouché 2 Filtre à huile bouché 3 Niveau d'huile trop bas 4 Pompe à huile défectueuse 5 Soupape de sécurité bloquée à l'ouverture 6 Fuite d'huile interne 7 Roulement de vilebrequin use 8 Orifice de commande d'huile bouché 9 Passage d'huile bouché 10 Conduit d'huile bouché</p>
<p>CORRECTE ↓</p>			
<p>3 Déposer le cache de culasse et contrôler la lubrification</p>	LUBRIFICATION INCORRECTE		<p>1 Passage d'huile de support d'arbre à cames bouché 2 Orifice de commande d'huile bouché</p>
<p>CORRECTE ↓</p>			
<p>4 Déposer le poussoir hydraulique et le contrôler</p>	INCORRECT		<p>1 Plongeur collant 2 Poussoir hydraulique défectueux 3 Air dans le poussoir défectueux 4 Poussoir hydraulique usé ou défectueux 5 Mise en place incorrecte du poussoir hydraulique</p>
<p>CORRECT ↓</p>			
<p>5 Démonter le support d'arbre à cames et contrôler les pièces</p>	INCORRECTE		<p>1 Culbuteur ou arbre de culbuteur usé ou endommagé 2 Tige de soupape usée 3 Ressort d'assistance brisé ou fatigué 4 Arbre d'assistance collant 5 Utilisation d'une cale incorrecte 6 Mise en place incorrecte 7 Arbre à cames usé</p>

BASSE COMPRESSION DES CYLINDRES

		CAUSE POSSIBLE	
1 Contrôler le niveau et l'état général	INCORRECT		1 Huile polluée 2 Huile de mauvaise qualité
CORRECT			
↓			
2 Contrôler la pression d'huile	INCORRECTE		Voir article 2 ci-dessus
NORMALE			
↓			
3 Déposer le poussoir hydraulique et le contrôler	INCORRECT		1 Poussoir hydraulique collant 2 Poussoir hydraulique défectueux 3 Mise en place incorrecte de poussoir hydraulique
CORRECT			
↓			
4 Démontez le support d'arbre à cames et contrôlez les pièces	INCORRECTE		1 Culbuteur ou arbre usé ou endommagé 2 Utilisation d'une cale incorrecte 3 Mise en place incorrecte
CORRECTE			
↓			
Contrôlez la soupape et le siège de soupape	INCORRECT		Siège ou face de soupape usé
CORRECT			Sur-régime moteur