



# TUTORIEL



Echange des Roulements  
de la colonne de direction  
sur  
Goldwing 1800 de 2007

La béquille centrale courte est pratique pour garer la moto sur un sol plat et près d'un mur. Mais pour travailler sur la fourche et décoller la roue arrière c'est impossible. Alors il faut surélever la moto.

Notre Goldwing a une béquille courte. Je pousse sur le côté pour décoller un pied de béquille et je glisse une planchette dessous. J'alterne d'un côté à l'autre, ainsi j'arrive à la hauteur nécessaire pour décoller la roue arrière.

Pour éviter qu'elle bascule deux petites chandelles sous les pare-chocs et une sangle pour que la béquille ne se replie pas.

Je peux soulever l'avant de la moto en mettant un petit cric hydraulique sous le moteur et je stabilise avec les deux chandelles.

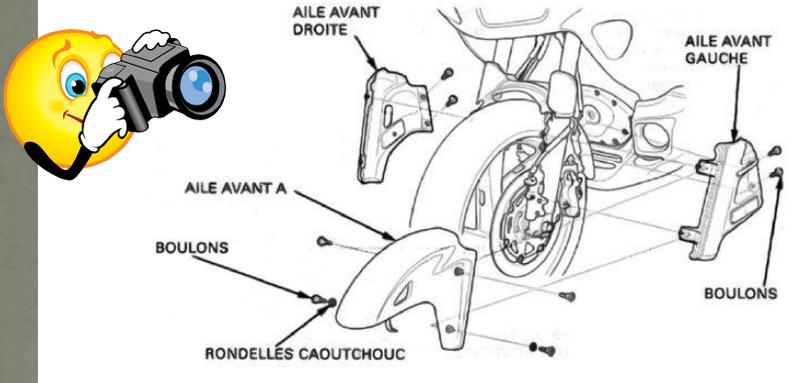


## Déposer les ailes avant( vis de longueurs différentes )

### AILES AVANT

Enlevez les quatre boulons, les deux rondelles en caoutchouc et l'aile avant A.  
Enlevez les quatre boulons et les ailes avant.

Pour l'installation, inversez l'ordre de la dépose.



### Déposer l'aile avant « A »



### Déposer l'aile avant droite



Déposer l'aile avant gauche



Si chrome sur fourche le déposer

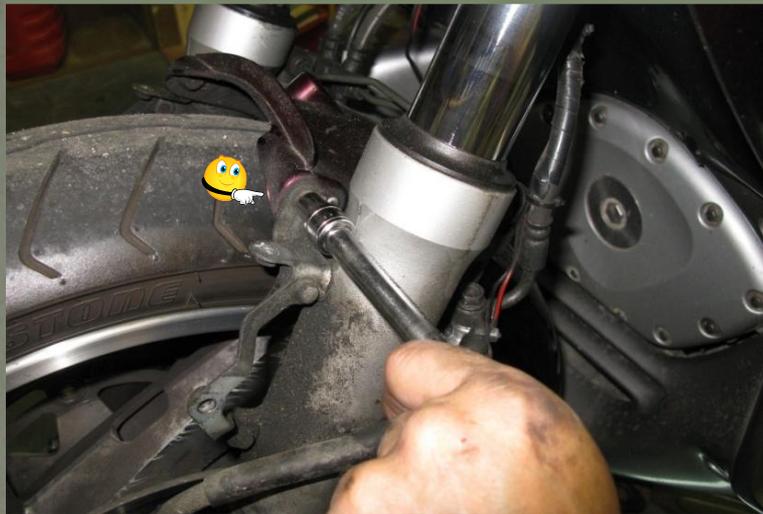


Si enjoliveur gauche le déposer



Si enjoliveur droit le déposer

Déposer la seconde partie de l'aile avant « A »



Enlever les 2 (petites) vis de devant



Enlever les 2 vis arrière (longueurs différentes)



Appuyer sur l'aile pour la descendre sur le pneu et glisser vers l'arrière.  
(attention aux frottements pour ne pas la rayer)



Enlever les 2 vis de l'anti-plongée et le désolidariser.



Déposer l'étrier gauche. Enlever les 3 vis.



Pousser vers l'arrière.

Enlever les 2 vis du capteur de vitesse



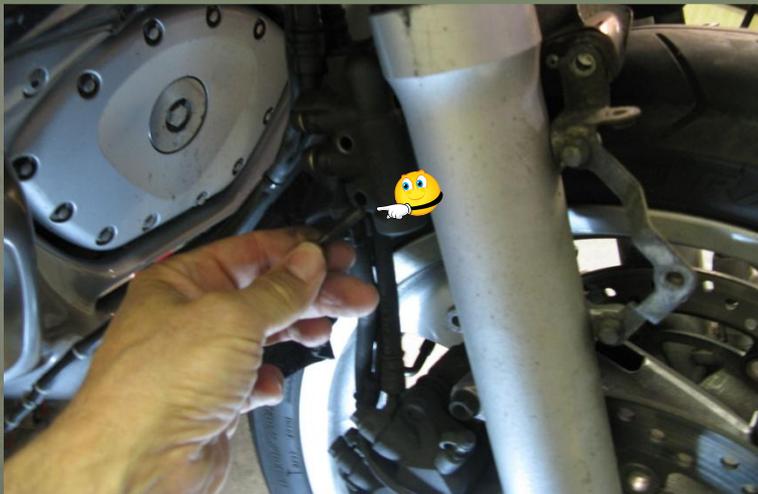
Sortir le capteur de vitesse  
de son logement



Déposer les 2 vis de l'étrier droit



Déposer la seconde vis de la  
valve de retardement



Pousser vers l'arrière



## Enlever les 4 vis des brides de l'essieu



Enlever le boulon de l'essieu



Mettre un tournevis dans le trou de l'essieu et tirer



Tirer sur l'essieu



Attention à la bague



Attention à la bague



Pour ne pas les perdre mettre  
les bagues sur l'essieu



## Desserrer les brides de dessous



## Desserrer les brides de dessus



## Enlever les tubes de fourche



## Enlever les 2 vis et la bride des canalisations



## Enlever les branches du guidon



Protéger la carrosserie et attacher le plus verticalement possible les réservoirs d'embrayage et de frein



Débrancher le raccord de l'unité  
d'annulation des clignotants



Enlever l'écrou de la bride supérieure de  
la colonne de direction



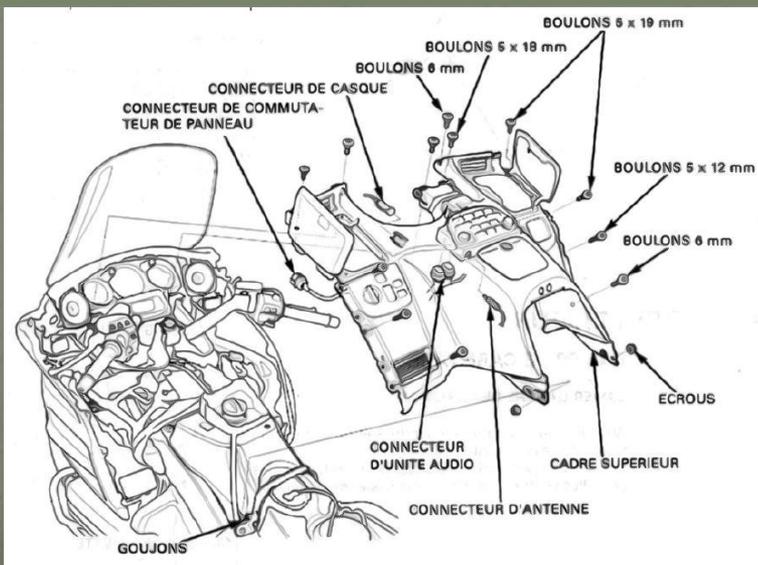
Utiliser un bras de force ( si besoin )



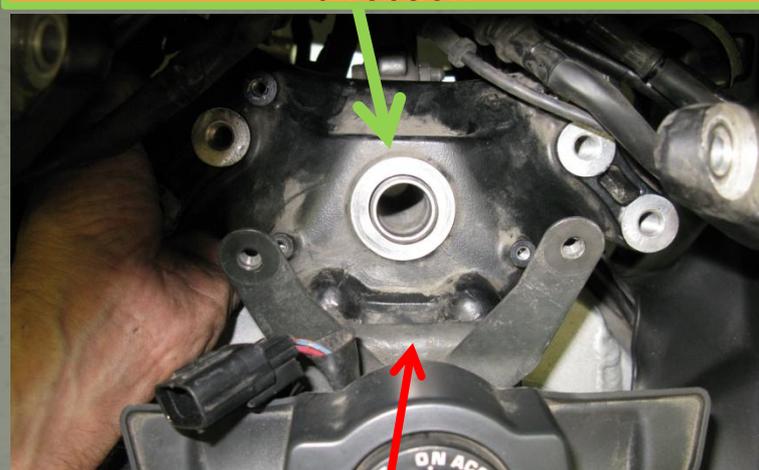
## Enlever le support des gaines



(\*si besoin) Dépose du cadre supérieur



## Bride supérieure de la colonne de direction



## Butée-support de fixation du bloc compteur



La bride supérieure de la colonne de direction (flèche verte) peut être soulevée... Mais la butée-support de fixation du bloc compteur (flèche rouge) l'empêche de sortir. Suivant les années des modèles, il faut (\*si besoin) faire une dépose du cadre supérieur. Je n'ai rien trouvé dans le PDF du manuel d'atelier de la 1800, au chapitre (13-40) du démontage de la colonne de direction, qui en parle ... Je ne voulais pas passer 1h à déposer le cadre supérieur pour atteindre les 2 vis qui fixe la butée-support ...

Vue des vis de fixation de la butée-support  
(Photo du TUTO sur l'échange du filtre à air)



*J'ai donc suivi mon idée, qui n'est pas « Honda-académique » mais plutôt « bricole et bidouille » : l'usinage de la pièce avec une Drémel.*

*J'ai meulé la partie visible de la pièce (flèche rouge) jusqu'à ce que la bride puisse être enlevée de son axe. Le support reste rigide et en cas de « redémontage », cela fera un gain de temps.*

*Ce n'est peut-être pas une bonne bidouille, l'avenir me le dira et je ferai une mise à jour du tuto ...*

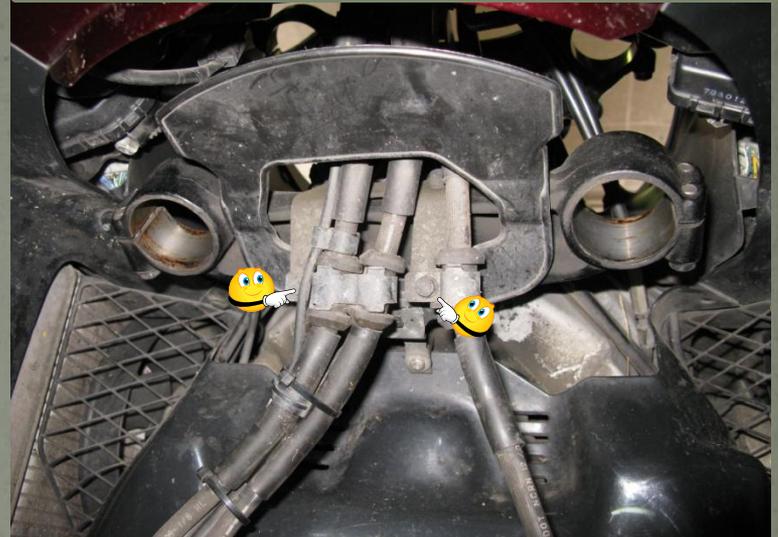
Soulever la bride supérieure



Et voilà pour l'instant sur le dessus...



Dessous : enlever les 2 vis des brides des canalisations



Enlever les 2 vis en dessous du protège vent



Enlever les 2 vis au dessus du protège vent



Enlever le protège vent



Enlever la vis de fixation du support de l'unité d'annulation des clignotants



**Enlever l'unité d'annulation des clignotants**



**Le dessous de la colonne de direction est dégagé**



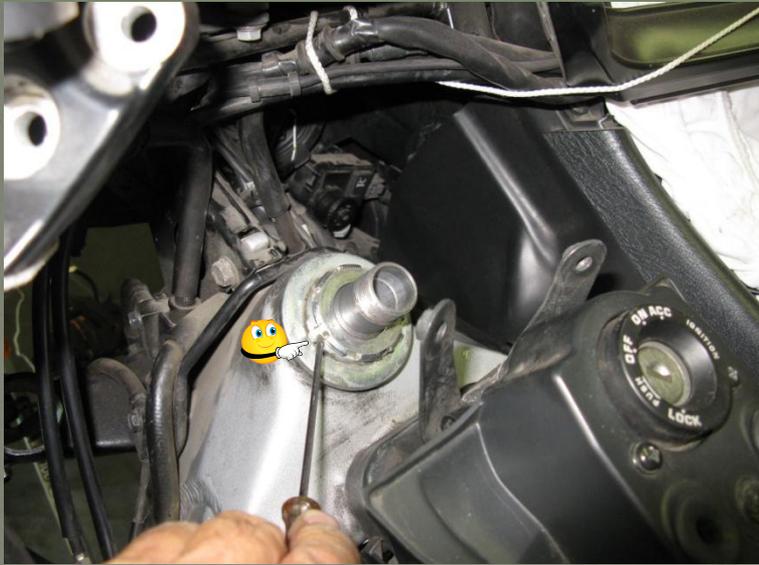
**Ecarter les étriers ( j'utilise un support pour l'entretien des vélos)**



**Retourner sur le dessus**



## Ecarter les languettes de la rondelle frein



Desserrer le **contre-écrou**  
( avec un jet en métal tendre )



Enlever le **contre-écrou**



Enlever la rondelle frein



Enlever l'écrou de réglage de serrage des roulements



Desserrer l'écrou d'une main et retenir la bride inférieure de l'autre (on y arrive)



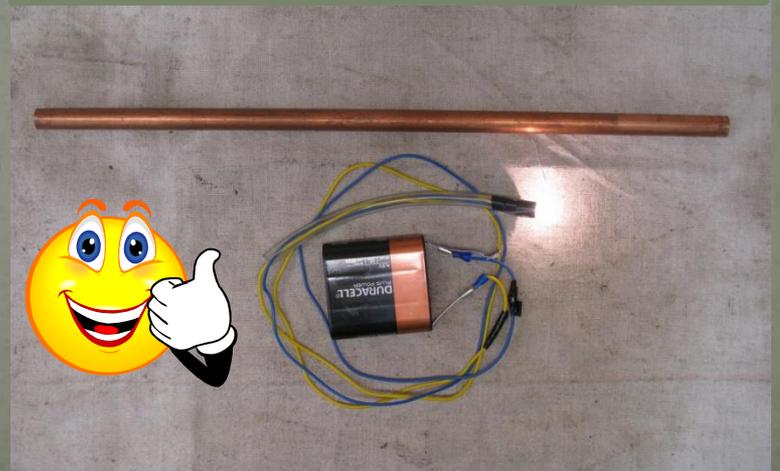
## Enlever le cache poussière et le roulement supérieur

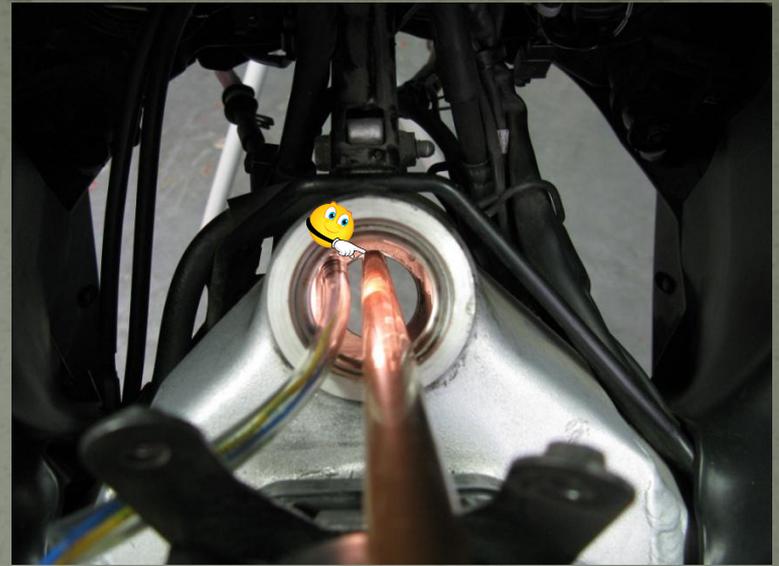


Enlever la colonne de direction

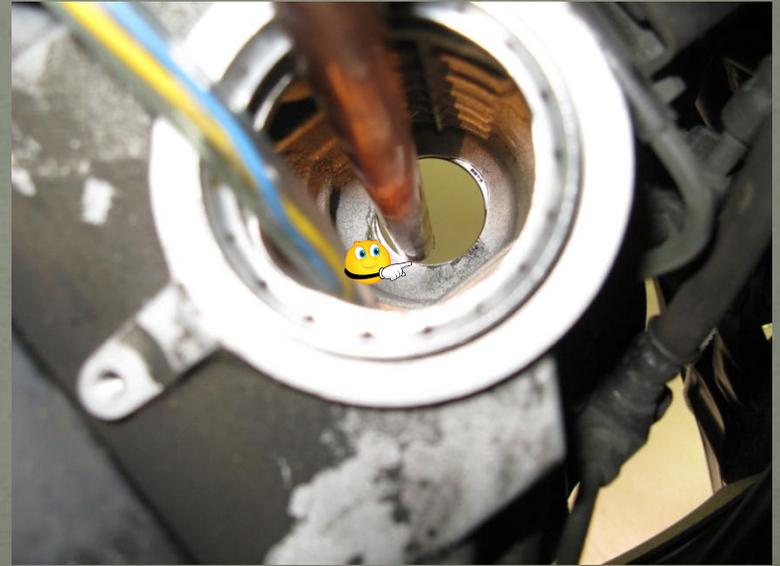


Outils ( spécialisés LOL) pour extraire les cages des roulements : un tube de cuivre et une loupiote





Mettre la petite lampe dans le trou pour mieux voir. Extraire les **cages extérieures des roulements** en tapant **alternativement** avec le tube de cuivre au niveau des méplats.



Et voilà pour les cages extérieures



Extraire la cage du roulement sur la colonne de direction.



Prendre un vieux tournevis plat et taper dessus sur tout le pourtour de la cage pour la décoller



Poursuivre avec un jet en métal tendre pour continuer à la pousser ( si pas d'extracteur )



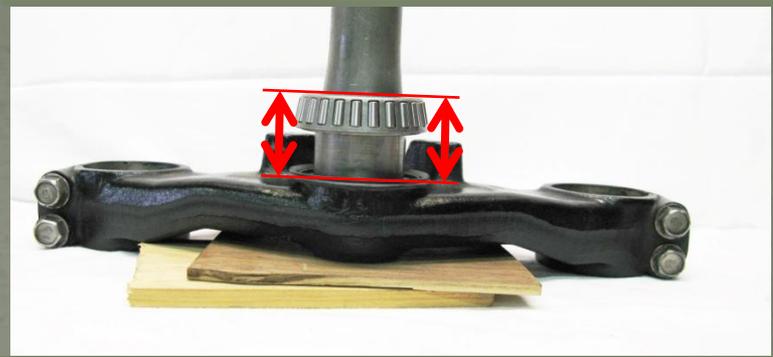
Le kit des nouveaux roulements ( coniques ) avec les coupelles anti-poussière



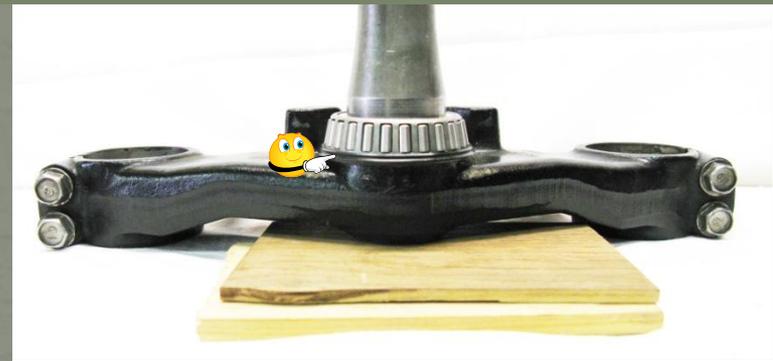
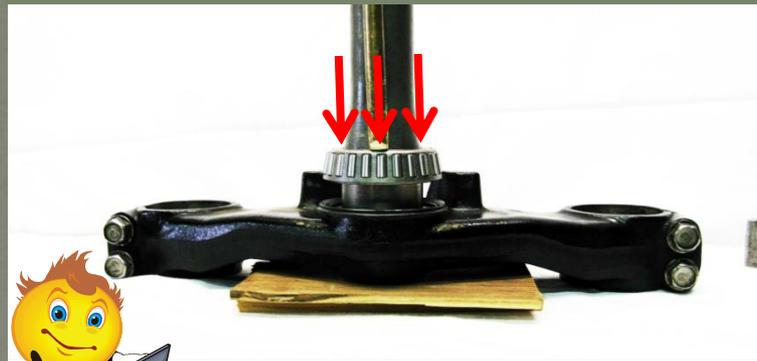
Mettre la coupelle anti-poussière



Mettre le roulement le plus symétrique



Avec un jet en métal tendre usiné à la largeur de la cage du roulement, taper alternativement d'un côté puis de l'autre sur le pourtour de la cage pour la faire descendre. Il faut rester symétrique à la bride. Faire preuve de patience !



Il y a d'autres solutions pour mettre en place le roulement ( voir sur youtube ) :

- Découper l'ancien roulement avec une meuleuse sur l'épaisseur du disque. L'ébavurer. Le positionner à l'envers sur le nouveaux roulement. Prendre un tube suffisamment large et long. Le poser sur l'ancien roulement. Taper sur le tube et faire descendre les roulements. Le nouveau roulement en place, enlever l'ancien roulement avec un jet. Tronçonné il s'enlève facilement...

Mettre la cage du roulement en place. Taper alternativement sur le pourtour de la cage.  
Contrôler l'enfoncement de la cage pour qu'il soit bien régulier.



J'ai pris un tube de cuivre sur lequel j'ai scotché un bouchon de canalisation en laiton (côté large) pour d'abord bien positionner la cage du roulement sur son emplacement. Puis j'ai retourné le tube (côté étroit) pour terminer de le mettre en place bien au fond...  
(Pour la cage supérieure j'ai aussi utilisé un jet... mais le tube en cuivre c'est mieux !!! )



## Graisser les roulements et les cages



Mettre en place la colonne de direction, le roulement supérieur, le joint anti-poussière



Régler l'écrou du serrage des roulements de la colonne, Mettre la rondelle frein



Mettre le contre-écrou, le serrer, relever les languettes de la rondelle frein



Mettre la bride supérieure de la colonne de direction, visser l'écrou sans serrer



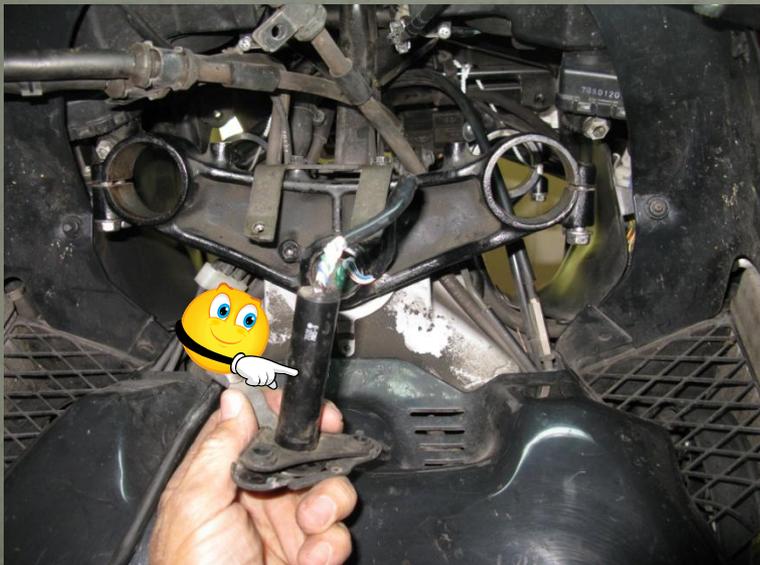
Mettre temporairement les tubes de fourches



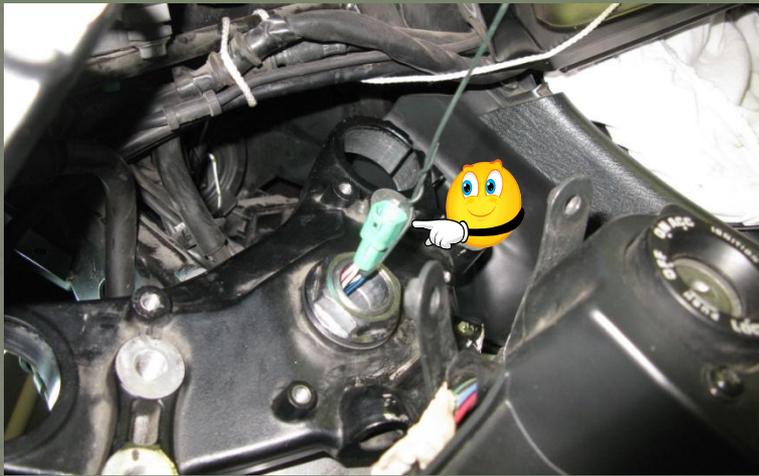
## Serrer l'écrou de la bride et enlever les tubes de fourche



## Remonter l'unité d'annulation des clignotants



Attraper le connecteur de l'unité  
d'annulation des clignotants



Remonter le protège vent



Si le support de la bride des tuyauteries gêne, pour placer les 2 vis du bas du protège vent, l'enlever, fixer les 2 vis, remettre le support de la bride des tuyauteries. Puis les 2 vis du haut



## Fixer les tuyauteries sur la bride support



## Remonter les tubes de fourche



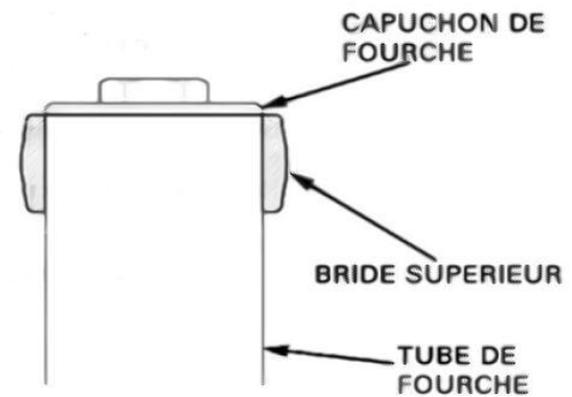
## Remonter les tubes de fourche



**Respecter la hauteur préconisée dans le manuel de réparation de la 1800**

Installez les tubes de fourche dans les brides de fourche.  
Alignez le haut des tubes de fourche sur la surface supérieure de la bride supérieure comme illustré.

*Acheminez correctement les fils, câbles et flexibles (page 09-23)*



## Serrer les brides supérieures



## Serrer les brides inférieures



Remonter les branches du guidon



Reconnecter l'unité d'annulation des clignotants



Remettre le capuchon



Remettre la bride des flexibles



Remettre le cache



Remettre le bloc compteur



Reconnecter et remettre sur son support



Remettre le cache



## Remettre la roue, replacer les bagues



## Remettre l'essieu



## Visser l'écrou



## Remettre les boulons des brides d'essieu



## Remettre les étriers



## Remettre le capteur de vitesse



## Remettre l'anti-plongée



J'ai refixé temporairement les tuyauteries rigides des freins et la valve de retardement pour faire un essai sur route de la moto et voir son comportement avec les nouveaux roulements de la colonne de direction ...





J'ai remis la moto sur ses roues et suis parti faire un tour de 50 km environ. Sur les routes départementales droites et sinueuses, dans les ronds-points, sur autoroute, je ne reconnais pas le comportement de la moto... Que du bonheur !!!  
Je retrouvais les sensations qu'elle me procurait quand je roulais avec au début de « notre relation » . Comme quoi on s'habitue à rouler avec les défauts qu'elle attrape avec les années tant qu'ils ne sont pas flagrants. Et pourtant les anciens roulements ne paraissaient pas abimés



Finir le remontage...

Pour cela il suffit de reprendre en sens inverse les diapositives du démontage des enjoliveurs chromés et de l'aile avant



**INFO : le TUTO est fait pour être partagé sur ma page  
« bidouillesurgoldwing » ...**

**Il ne se substitue en aucun cas au manuel d'atelier de la 1800 de chez Honda !**



**FIN**  
**JBTH54**

