

# TUTORIEL

Echange des  
« arrêt d'huile »  
(joint spi)  
sur Goldwing 1800  
de 2007

Notre Goldwing a une béquille courte . Je la pousse sur le côté pour décoller un pied de la 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 la bascule deux petites chandelles sous les pare-chocs.



Une cale sur la roue avant pour éviter que la moto avance pendant la manœuvre.



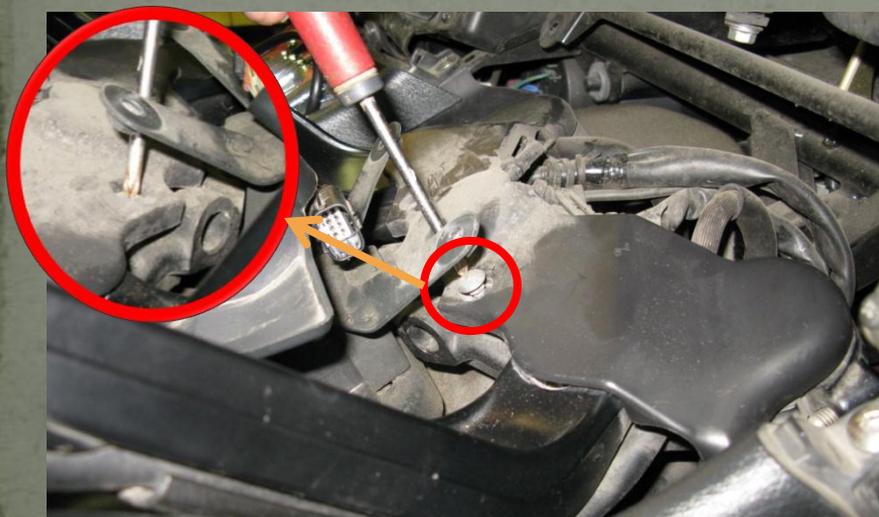
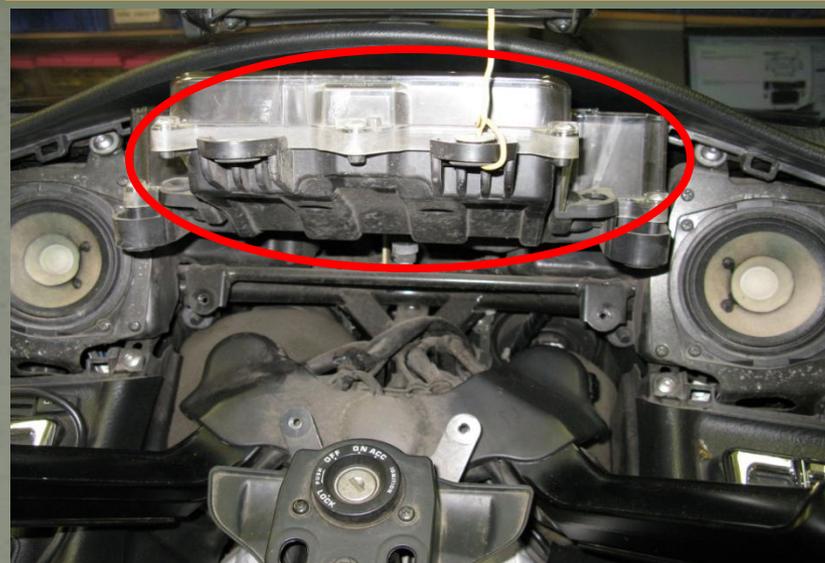
Je peux soulever l'avant de la moto en mettant un petit cric hydraulique sous le moteur et je stabilise avec les deux chandelles.



Enlever les 4 vis du tableau d'instruments.



Maintenir le tableau d'instruments en hauteur.



Enlever les 2 vis du cache des écrous de capuchon des tubes de fourche

gauche



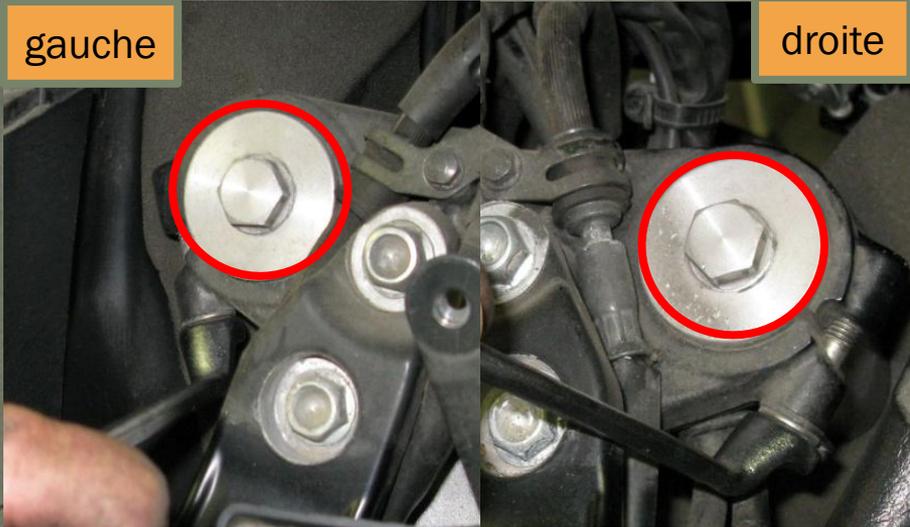
droite



Desserrer les brides supérieures des tubes de fourches

gauche

droite



Desserrer les **capuchons de fourche** sans les déposer

**Perso :** Je ne suis pas arrivé à desserrer les capuchons de fourche sur place. Pourtant il y a de la place. J'ai essayé avec un démonte écrou de roue télescopique et sa douille réversible, un tournevis à frapper, rien à faire !!! ]



J'ai donc déposé les tubes. Je suis allé chez le concessionnaire moto de ma ville, j'ai commandé les joints spi et je lui est demandé un petit service, essayé avec sa clé à chocs de débloquer les écrous et là, ils se sont desserrés sans problème. Moralité, je vais acheter une clé à choc [ peut-être pas comme la sienne mat de pro une électrique sur batterie à 500€ ]

Desserrez les boulons de bride supérieure de fourche. Une fois la broche prête à être démontée, desserrez les capuchons de fourche sans les déposer.

*Le capuchon de fourche est à ressort desserrez- le avec précaution.*





Déposer la partie avant du garde boue et des chromes





Dévisser les 2 vis avant de la partie arrière du garde boue



Dévisser les 2 vis arrière (longueur différente) de la partie arrière du garde boue.  
Faire glisser le garde boue vers l'arrière. Attention au frottement.



Déconnecter les fils si chromes et lumières



Dévisser les 2 vis de l'anti-plongée et le désolidarisé.



Dévisser les 3 vis de l'étrier gauche.



Déboîter l'ensemble du disque (j'en ai profité pour changer les plaquettes au remontage)



Déposer le capteur de vitesse



Dévisser les vis 3 vis de fixation de l'ensemble de l'étrier droit.



Déboîter l'ensemble du disque



Dévisser les 4 vis des brides des tubes. Déposer les supports des chromes.



Passage du tournevis

Dévisser le boulon de fixation de l'axe de roue. Le tirer en mettant un tournevis dans le trou de l'axe de roue ( flèche )

Sortir l'axe de roue



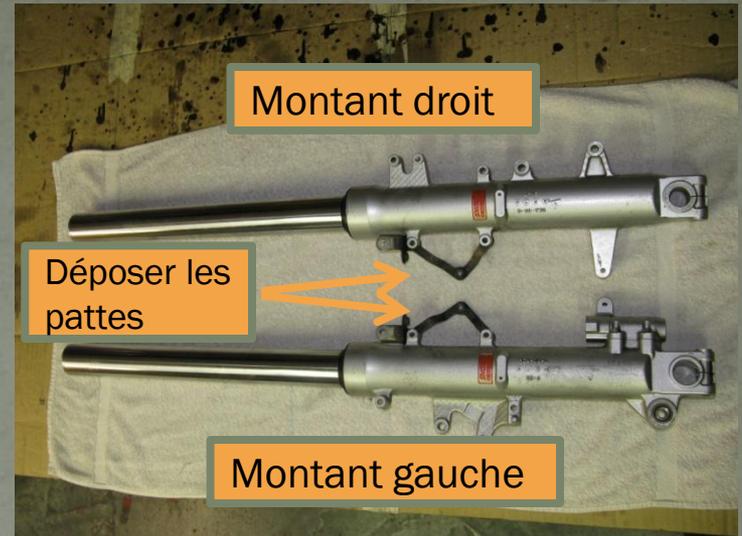
Sortir la roue



Desserrer les brides inférieures. Tenir et descendre les tubes .



Passage à la station de nettoyage



## DEMONTAGE DU MONTANT DE FOURCHE GAUCHE



Dévisser le **boulon centrale de fourche** et son joint. Mettre le **montant** dans un récipient. Appuyer et pomper doucement pour le vidanger



Décoller le **joint anti-poussière** avec un tournevis plat ( attention au tube )



Faire glisser le joint le long du tube



Déposer de la bague d'arrêt dans la glissière de fourche



Sortir la bague avec un petit tournevis (attention au tube)



Faire glisser la bague le long du tube

Tirer par à-coup sur le tube pour le faire sortir de la glissère de fourche



Attention au résidu d'huile qui peut encore couler



Joint anti-poussière

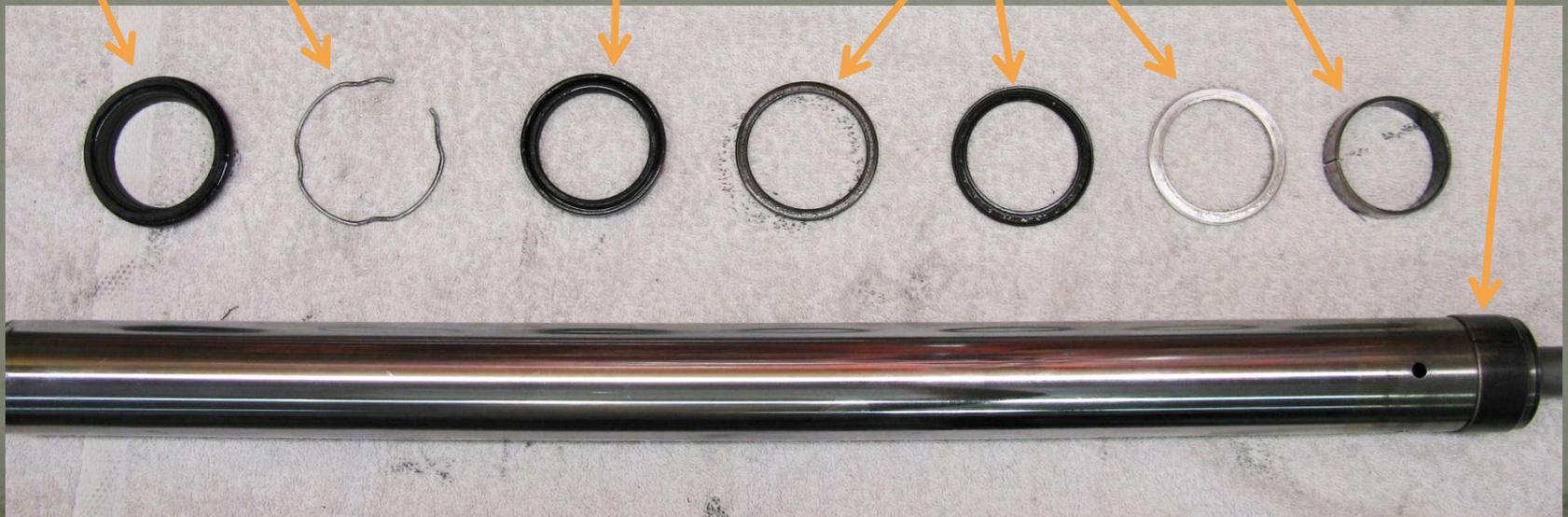
Bague d'arrêt

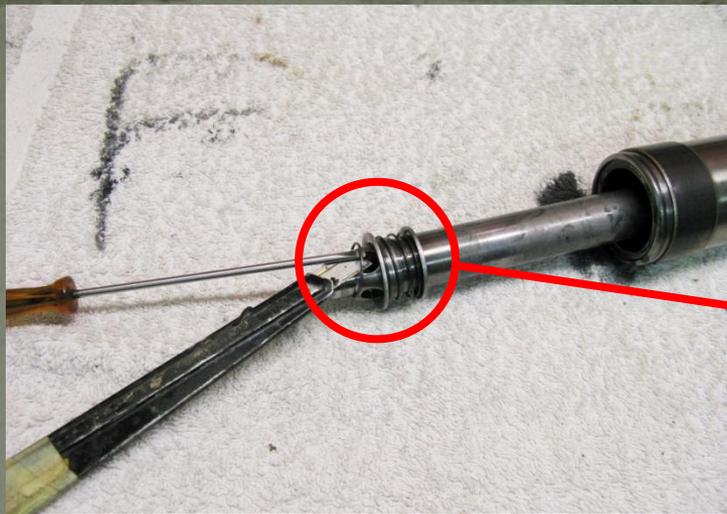
Arrêt d'huile (joint spi)

Bagues d'appui

Douille de guidage

Douille coulissante





Valve de blocage d'huile

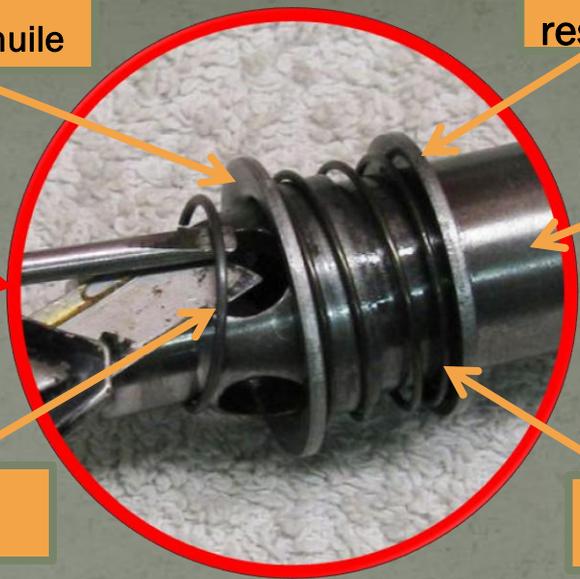
Siège du ressort

Piston de fourche

Bague d'arrêt

Ressort

Déposer la bague d'arrêt du piston de fourche et sortir les différentes pièces

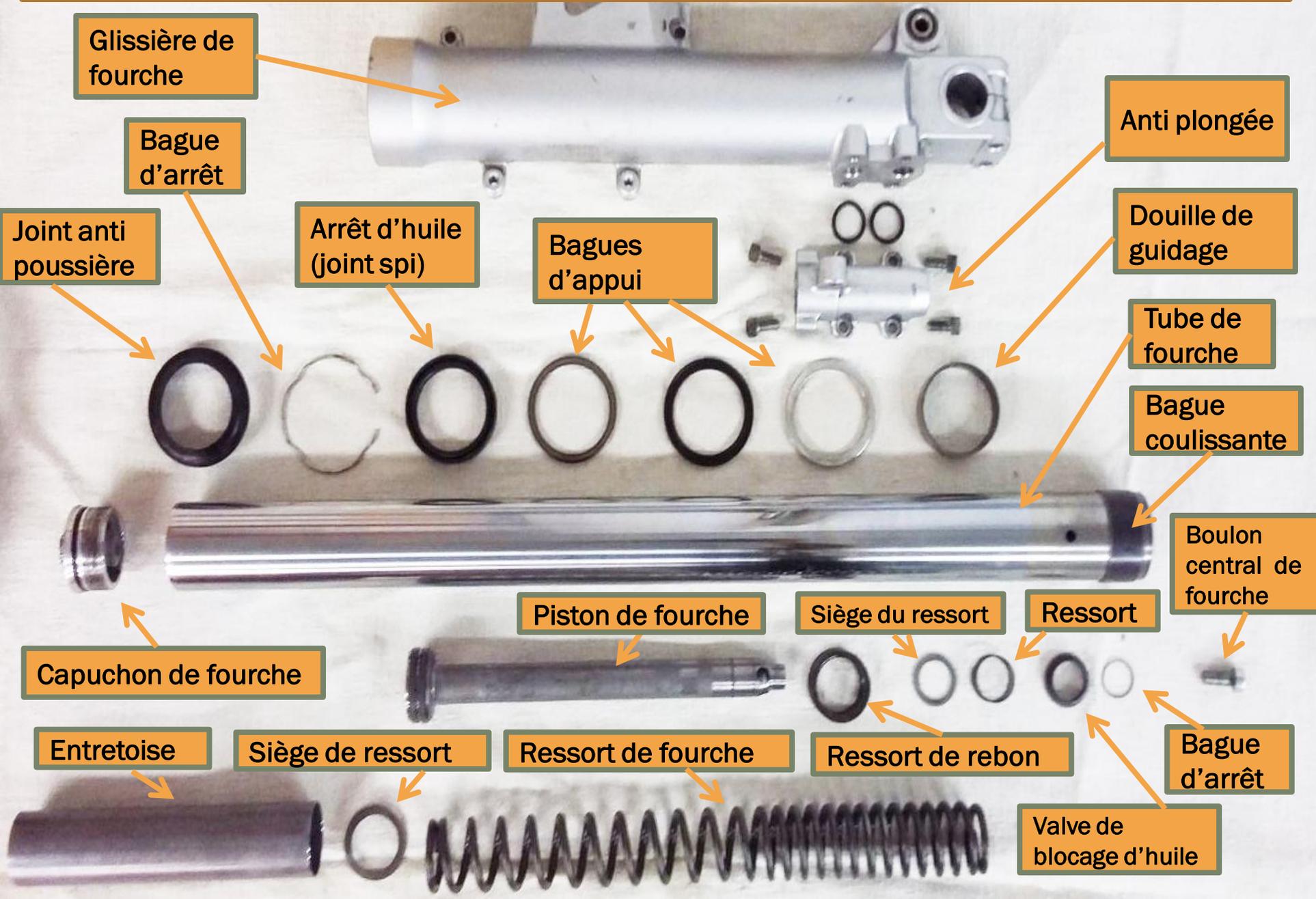


Déposer le capuchon de fourche (au préalable desserrer sur la moto. Sinon avec une clé à chocs ça marche aussi). Attention à son joint torique et au ressort derrière (retenir avec la main)

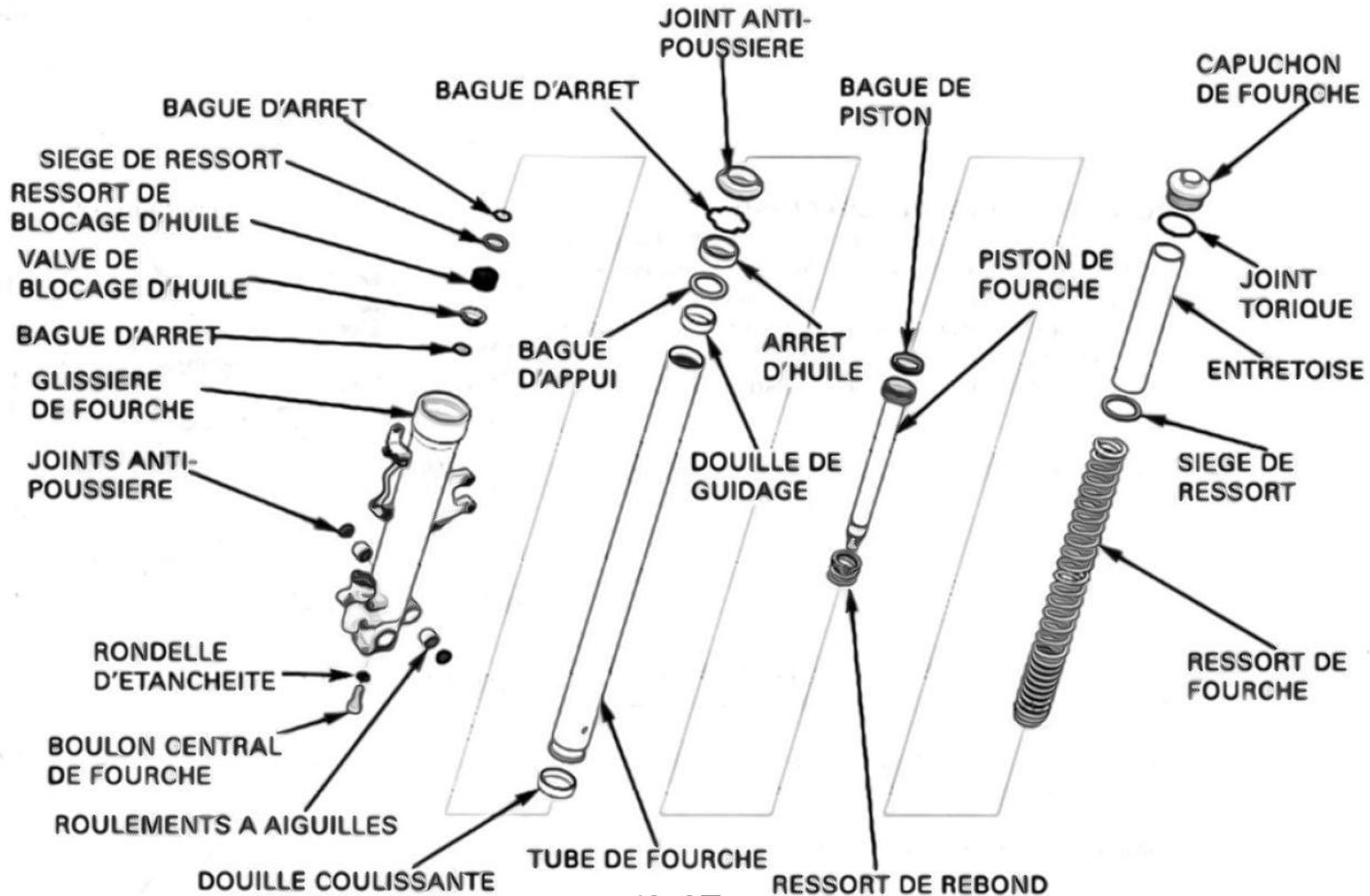


Sortir l'entretoise, le siège du ressort et le ressort de fourche. Attention de l'huile peut encore s'écouler

# VUE ECLATEE DU MONTANT DE FOURCHE GAUCHE

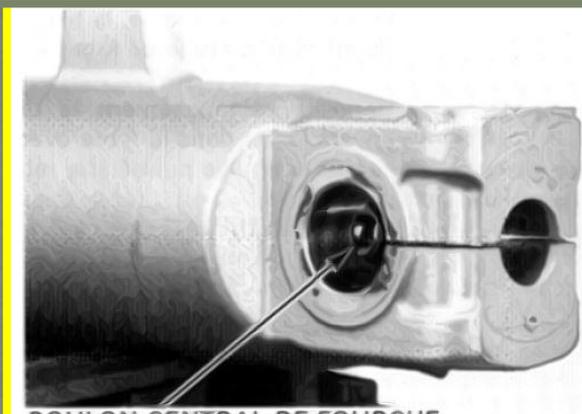


# MANUEL ATELIER : Vue d'ensemble du montage du montant de fourche gauche



Pour le **montant droit** je n'ai pas fait de photos alors j'ai copier-coller les images du manuel d'atelier

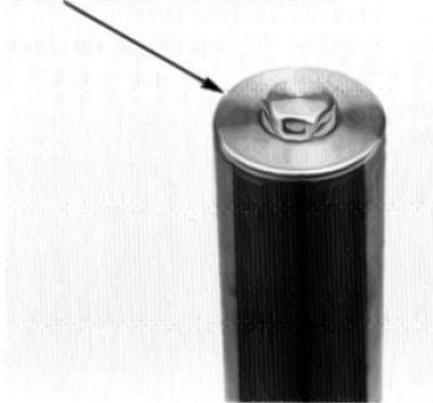
## MANUEL ATELIER : démontage du montant de fourche droit



BOULON CENTRAL DE FOURCHE

Déposez le **boulon central** et la **rondelle d'étanchéité**

CAPUCHON DE FOURCHE

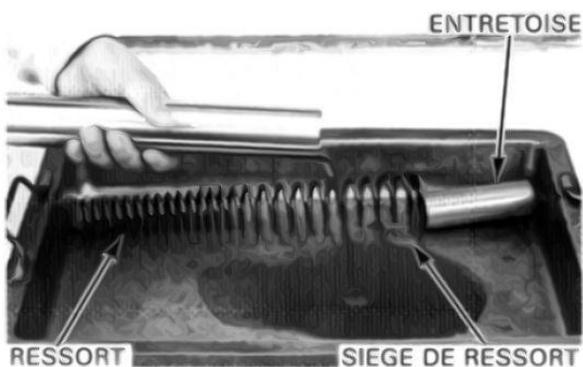


Dévissez le **capuchon de fourche**



CONTRE-ECROU

Immobilisez le **contre écrou** et déposer le capuchon

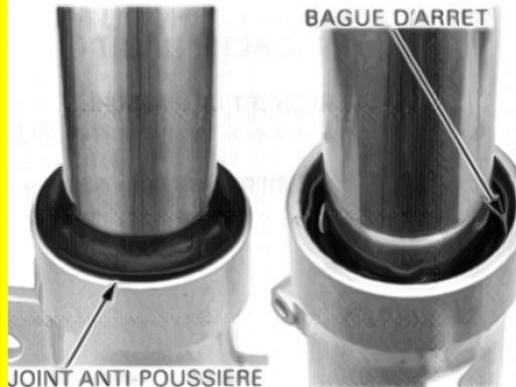


ENTRETOISE

RESSORT

SIEGE DE RESSORT

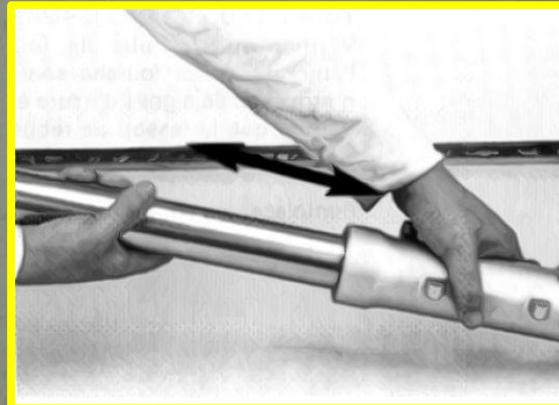
Déposez l'**entretoise**, le **siège du ressort**, le **ressort**. Evacuer le liquide en pompant le tube



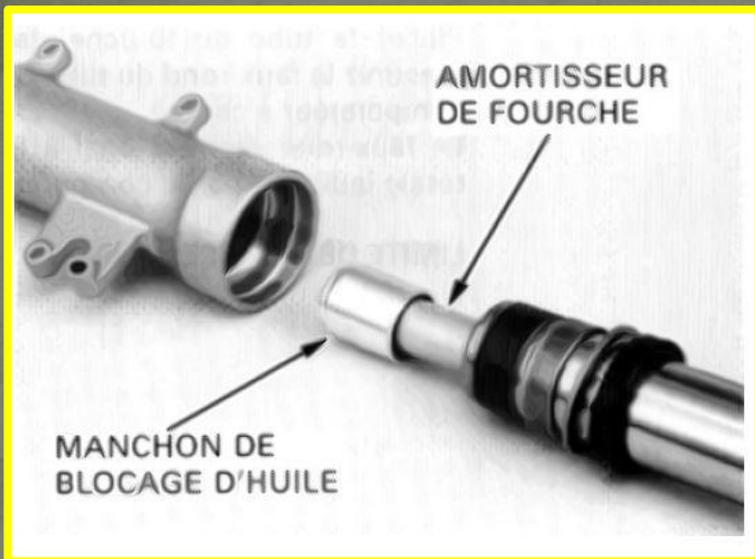
BAGUE D'ARRET

JOINT ANTI POUSSIERE

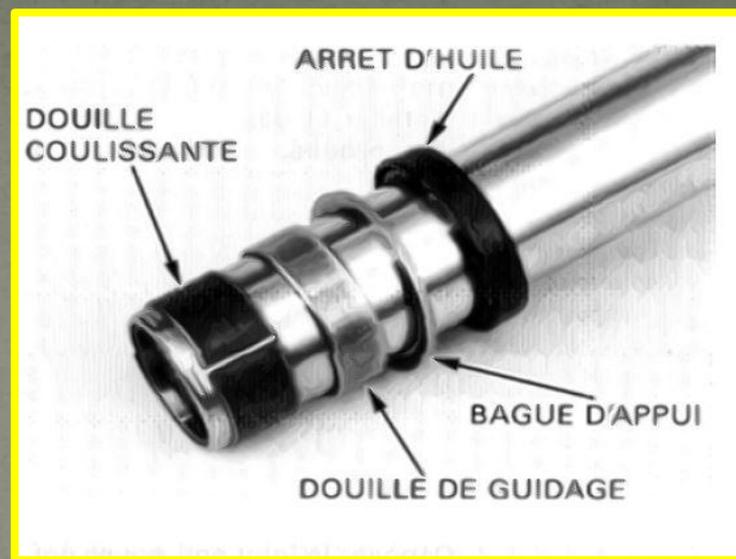
Déposez le **joint anti poussière** et la **bague d'arrêt**



Sortir le **tube** par petits mouvements rapides et successifs

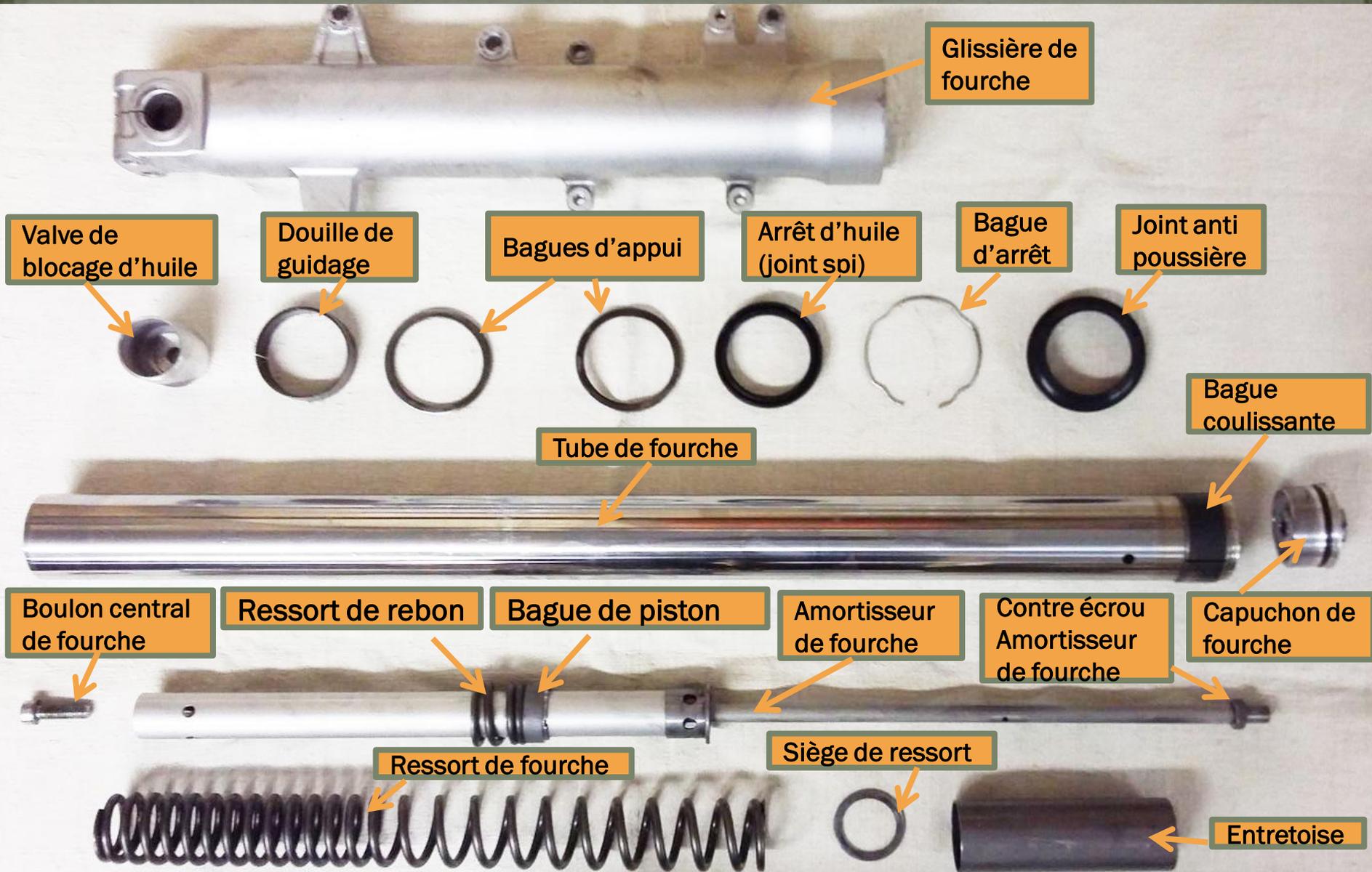


Déposez l'amortisseur de fourche et le ressort de rebond du tube de fourche.  
Déposez le manchon de blocage d'huile

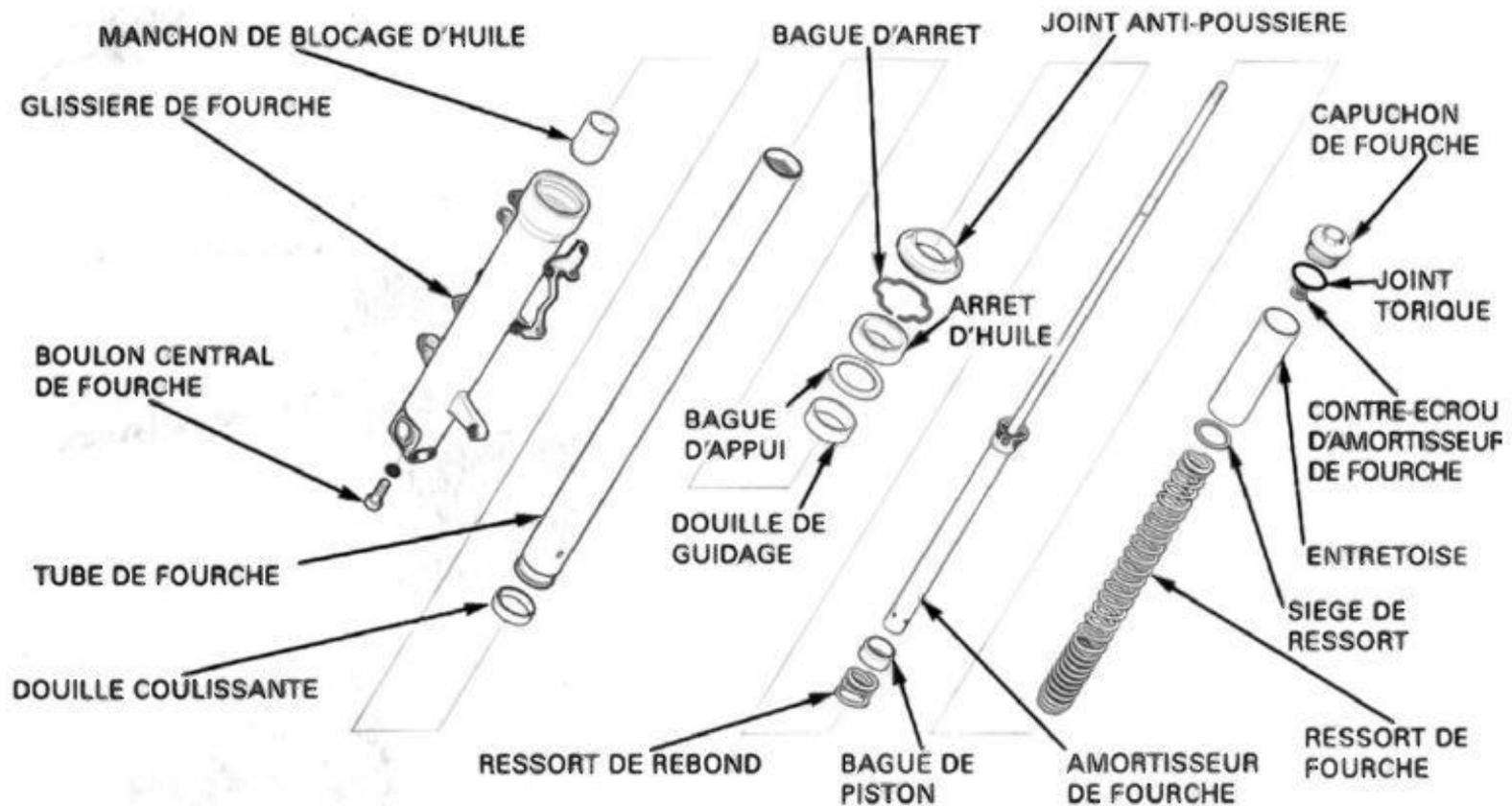


Déposez l'arrêt d'huile, la bague d'appui et la douille de guidage du tube de fourche.

# VUE ECLATEE DU MONTANT DE FOURCHE DROIT



# MANUEL ATELIER : Vue d'ensemble du montage du montant de fourche droit



REMONTAGE

## REMONTAGE DU MONTANT DE FOURCHE GAUCHE



Replacer sur le piston de fourche, le siège du ressort, le ressort, la valve de blocage d'huile, la bague d'arrêt.



Replacer sur le tube de fourche, la douille de guidage, les bagues d'appui (chanfrein vers le bas), la bague d'arrêt d'huile (mettre un peu de liquide de fourche sur la lèvre)



Faire descendre le tube de fourche dans la glissière de fourche.



Faire glisser la douille de guidage, les bagues d'appui.

## Positionner le joint d'arrêt d'huile bien à plat sur son emplacement



N'ayant d'outil de pose de joint d'arrêt d'huile, je me sers des vieux joints pour mettre le joint neuf en place. Avec un petit touret à meuler, je meule légèrement le diamètre des vieux joints pour qu'ils ne restent pas bloqués dans le logement à l'intérieur de la **glissière de fourche**. Je les superpose au dessus du joint neuf et avec un marteau je tapote dessus en faisant attention au **tube de fourche**, jusqu'à ce que le joint neuf arrive en buté et que la gorge de la **bague d'arrêt** soit libre.



Tapoter tout autour de façon équilibré en exerçant une pression à l'opposé pour éviter qu'ils ne se mettent de travers



La bague d'arrêt d'huile en buté dans son logement la gorge de la bague d'arrêt doit être visible



Insérer la bague d'arrêt dans sa gorge.



Vérifier qu'elle soit bien en place.



Mettre le joint anti-poussière



Mettre le **ressort de fourche** (spires serrées vers le bas)



Mettre le **siège du ressort de fourche**



Mettre l'**entretoise**



Remonter le **tube de fourche** au maximum



Visser le **capuchon de fourche** sans le serrer.



Mettre la **rondelle d'étanchéité** et du **frein filet** (faible) sur le filetage du **boulon central de fourche**.



Visser et serrer le **boulon** dans le **piston de fourche**



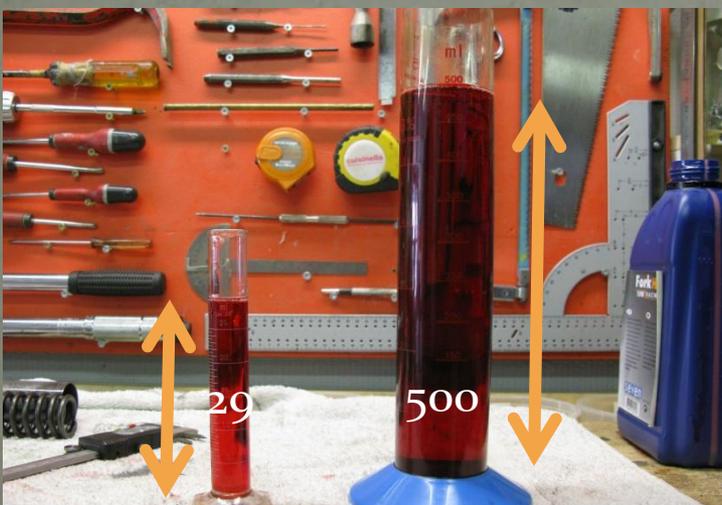
Replacer le **piston anti-plongée**. Bien positionner les **joints torique**



Visser et serrer



Enlever le capuchon de fourche, l'entretoise, le siège du ressort de fourche, le ressort de fourche



Préparer la quantité de liquide de fourche nécessaire pour le montant gauche de la fourche ( $529 \pm 2,5 \text{ cm}^3$ )



Verser dans le tube



Comprimez complètement le **tube de fourche**.  
Mesurez le niveau d'huile à partir du haut du tube de fourche.  
**NIVEAU : 128 mm**



Pomper lentement le **tube de fourche** plusieurs fois pour éliminer l'air emprisonné de la partie inférieure du tube de fourche.



Remettre le **ressort de fourche** (spires serrées vers le bas) , le **siège du ressort**, l'**entretoise**, le **capuchon de fourche** (mettre un peu de liquide de fourche sur le joint torique). Serrez le capuchon de fourche après avoir installé le tube de fourche dans les brides de fourche.

## REMONTAGE DU MONTANT DE FOURCHE DROIT

Le remontage du montant droit est pratiquement le même que le montant gauche. La différence est dans la quantité de liquide ( $485 \pm 2,5 \text{ cm}^3$ ).



Remettre le **ressort de fourche** (spires serrées vers le bas) , le **siège du ressort**, l'**entretoise**, le **capuchon de fourche** (mettre un peu de liquide de fourche sur le joint torique). Immobiliser le **contre-écrou d'amortisseur de fourche** et serrez le **capuchon de fourche**.



Remonter les supports



Remonter les supports



Remettre le tube droit dans les brides

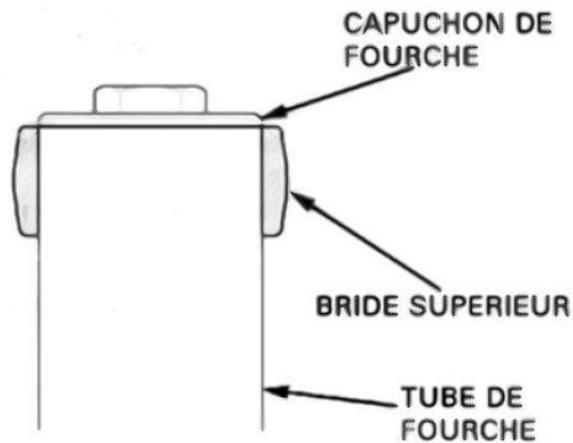


Remettre le tube gauche dans les brides

Tout seul il faut trouver une solution pour qu'ils ne descendent.



Aligner le haut des tubes de fourche sur la surface supérieure de la bride supérieure comme illustré



Installer les tubes de fourche dans les brides de fourche.



Attention à l'acheminement des fils, câbles et flexibles qui passent autour des tubes



J'ai mis l'axe de roue avant de serrer les bribes supérieures et inférieures



**REMETTRE** : la roue en place



L'entretoise



L'axe de roue



L'écrou de l'axe de roue



Le support d'enjoliveur de roue



Le support d'enjoliveur de roue



Le bloc frein



Le bloc frein et capteur de vitesse



Le passage de roue arrière ( protéger contre les frottements avec du papier de masquage)



L'enjoliveur chromé et branchement électrique



Idem



Les chromes



Les chromes



Les chromes

les vis du cache des écrous de  
capuchon des tubes de fourche



le tableau d'instruments



Les vis du tableau d'instruments.



Le connecteur



Le connecteur sur son support

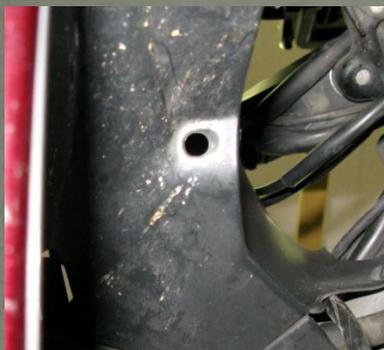


le panneau des indicateurs



ET VOILA

# PETITS TRUCS



Parfois des clips sont difficiles à enlever



Une petite vis au milieu du clips



Le clips sera plus facile à enlever la prochaine fois avec une pince en tirant dessus

## UTILE

**REVUE TECHNIQUE**



**GOLDWING  
1800**

**REVUE TECHNIQUE GOLDWING 1800**  
Très utile pour la méthodologie et les couples de serrage

# FIN DU TUTORIEL

J'espère qu'il sera utile au  
bricoleur (qui comme moi,  
dans la mesure du possible...)  
désire entretenir  
personnellement sa Goldwing

JBTH54