

## Remplacement du soufflet entre la boîte de vitesses et le paralever.

R1200GS - Méthode avec dépose du monobras Paralever.

### Outillage nécessaire :

- jeu de douilles Torx
- douille 6 pans creux (allen) de 12
- douille de 15 et 30
- maillet, massette, tasseau & cales de bois.
- Tige filetée de 6, écrous, rondelles.
- Pièce d'acier pour faire masselote.

### Bascule du couple conique.

Plus de détails sur cette opération :

- <http://sdmirassou.fr/SPIP/spip.php?article59>
- [http://sdmirassou.fr/SPIP/IMG/pdf/Vidange\\_du\\_couple\\_conique\\_R1200GS\\_AV2008.pdf](http://sdmirassou.fr/SPIP/IMG/pdf/Vidange_du_couple_conique_R1200GS_AV2008.pdf) (Version pdf).
- Déposer la bavette, la roue AR, l'étrier de frein AR et le suspendre avec un peu de ficelle pour qu'il n'y ait pas de contrainte sur la durite.
- Dégager le fil du capteur de vitesses de ses 2 clips, déposer le capteur de vitesse et boucher le trou pour éviter que de l'huile ne sorte lors de la bascule du couple conique. Le bouchon fait à peu près 15 mm de diamètre.

J'ai confectionné un bouchon avec une vis 6 pans creux (la tête est ronde), du carton enroulé serré autour de la tête, le tout recouvert de ruban téflon de plomberie. Cela a tenu le temps du bricolage mais il y a sans doute mieux à faire car l'huile commençait à attaquer le téflon lorsque j'ai enlevé le bouchon...



- Dévisser la fixation de tirant à l'arrière et basculer le couple conique.



## Démontages avant dépose du paralever

- Couper le collier rilsan du soufflet à remplacer côté boîte de vitesse.
- Déposer le silencieux (torx en haut + douille 15 en bas)

### Amortisseur

- Caler le couple conique pour lui éviter de taper contre le sol et déposer l'amortisseur. Commencer par la vis du bas (torx 50), desserrer la vis du haut (torx 50 + douille 15) en la laissant en place puis chasser avec une cale en bois et une massette le pied d'amortisseur monté serré dans le paralever en tapant de l'avant vers l'arrière sous l'amortisseur.
- Déposer l'amortisseur par l'arrière.

### Desserrer le palier gauche support de paralever

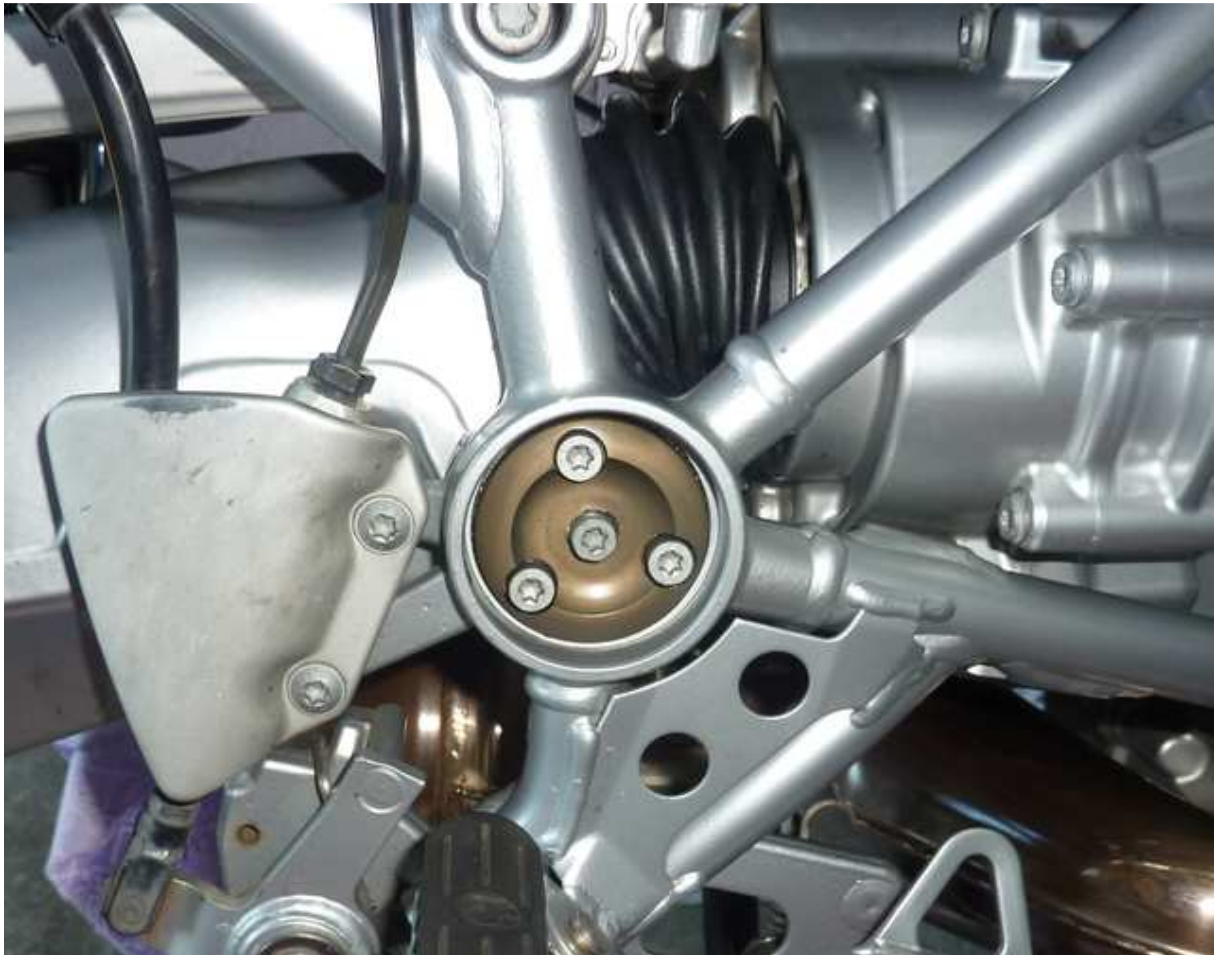
C'est celui qui règle le jeu : les paliers portent sur des roulements coniques. Il faut commencer par donner du jeu à gauche pour ensuite pouvoir déposer le palier droit.

Déposer le cabochon en plastique avec un petit tournevis plat. Il y a une empreinte pour cela dans le plastique.



- Déposer le contre-écrou (douille de 30).
- Desserrer le palier avec une clé Allen de 12. Il faut le desserrer suffisamment (3 tours) mais le laisser en place pour porter/guider le paralever le temps de la dépose de l'autre coté.

### Déposer le palier droit support de paralever .



- Déposer les 4 vis de la photo ci-dessus.
- Visser un outil avec une masselotte dans le filetage central et extraire le palier **droit**. C'est à partir de ce moment qu'il est pratique d'être 2 : un va soutenir le paralever pendant que l'autre enlève le palier **gauche**.

*Voir outil maison bricolé pour l'occasion sur la page suivante.*

Outil à inertie « maison » pour déposer le support de paralever droit. Confectionné avec tige de 6mm filetée à ses 2 extrémités, 2 pièces d'acier qui coulissent sur la tige pour faire du poids. A droite le palier support du bras oscillant après extraction est encore vissé dans tige.



- Déposer le palier gauche support de paralever en finissant de le dévisser.
- Soulever et tirer le paralever (équipé de son couple conique qui pend) vers l'arrière en prenant soin de soulager aussi l'arbre de transmission qui reste en place. A deux c'est mieux.



Les roulements de paralever sont à réglage conique : il est normal qu'ils présentent un jeu important une fois que les paliers sont enlevés ! (en poussant le roulement il n'y a plus de jeu).

La dépose du soufflet ne pose aucun problème. Bien veiller au bon positionnement du soufflet neuf dans le paralever : il y a un méplat sur le dessus qu'il faut mettre bien horizontal pour que le tirant de paralever ne touche pas par la suite.

- reposer le monobras en supportant et guidant l'arbre de transmission pendant la remise en place.
- Bien essuyer les flasques des roulements et graisser l'intérieur des roulements.
- Graisser et reposer sans le serrer le palier de paralever **gauche** (celui qu'il faut visser avec la clé Allen de 12). Le visser à la main jusqu'à la butée et dévisser de 3 tours.
- Le palier **droit** se remonte en le frappant. Préparer 3 vis de 6 mm assez longues qui serviront à guider le palier droit pour que les trous soient bien en face. Poser le palier en le frappant avec un maillet et une cale en bois interposée. Pendant ce temps une deuxième personne supporte le paralever pour que le roulement soit bien en face du palier. Lorsque le palier est en place, déposer les vis guides et remettre les vis d'origine (trop courtes pour servir de guide ...).
- Serrer le palier gauche avec la vis de réglage et la clé Allen de 12 au couple de 7 Nm. C'est peu mais c'est une vis de réglage ! Pour ce serrage j'ai suspendu un poids de 3 kg au bout de ma clé à cliquet dont le manche fait 22 cm.
- Serrer le contre écrou au couple de 145 Nm.

### Remonter l'amortisseur.

- Poser la vis de fixation supérieure et entrer le pied d'amortisseur dans le paralever en le frappant avec une massette et une cale en bois interposée.
- Monter la vis de fixation inférieure. Un couple de 58 Nm est préconisé... je trouve cela excessif et je serre à la main « au feeling ».
- Serrer la vis de fixation supérieure.

### Remontages finaux

- Remettre en place le couple conique.
- Enlever le bouchon provisoire, remettre le capteur de vitesse en passant bien le fil dans ses 2 clip.
- Reposer l'étrier de frein AR en se servant de la grande vis dans le support bavette pour le bon positionnement de ce support.
- Remonter la roue AR et la bavette.
- Remonter le silencieux. Il y a un repère de positionnement de la bride qui doit être aligné avec un repère sur le tube de silencieux (sous la partie basse de la plaque anti-chaueur).

*Fin de document.*