

Changement des freins arrière à disque

Tutoriel destiné à présenter un changement **complet** de freins.

Matériel nécessaire :

- ✓ Cric
- ✓ Chandelle
- ✓ Pince plate
- ✓ Tournevis plat
- ✓ Tournevis cruciforme
- ✓ Tournevis à frapper, (à défaut cruciforme à lame traversante.)
- ✓ Nécessaire pour dépose de roue

1/ Commencez par lever le véhicule et déposer la roue.

Voici l'état de mes freins arrière. C'est apparemment une maladie sur les freins équipant les ZX, mais ceux ci sont d'origine (200000km), donc je peux bien lui faire ça !



2/ Les freins montés en détail :
Face arrière :



Face intérieure :



3/ Frein à main serré, débloquez l'unique vis de maintien du disque.
Celle ci n'est là que pour le maintenir en place pendant un démontage de roue. Si disponible, utilisez un tournevis à frapper. Si indisponible, frappez, tout en imprimant un fort mouvement de rotation dans le sens « desserrage » un tournevis à lame traversante. Il faut impérativement que l'empreinte de l'outil soit de la taille adaptée, sinon vous détruisez l'empreinte.



4/ Déposez ensuite les ressorts de maintien des plaquettes :



Ainsi que l'agrafe métallique de retenue de la plaquette antibruit :



5/ Si le niveau à été complété, dévissez le bouchon du réservoir de looked, et à l'aide d'une seringue, enlevez environ 40cm³.

Où, si comme moi vous avez prêté votre matériel, placez un récipient sous le dit réservoir, le liquide est extrêmement agressif pour la peinture, les chromes et l'alu.



6/ Mettez un peu de dégrippant et chassez la plaquette antibruit (aussi appelée colonnette) à l'aide d'un outil à portée plate. Un tournevis fait l'affaire, elle ne résiste pas, pas besoin de taper fort.

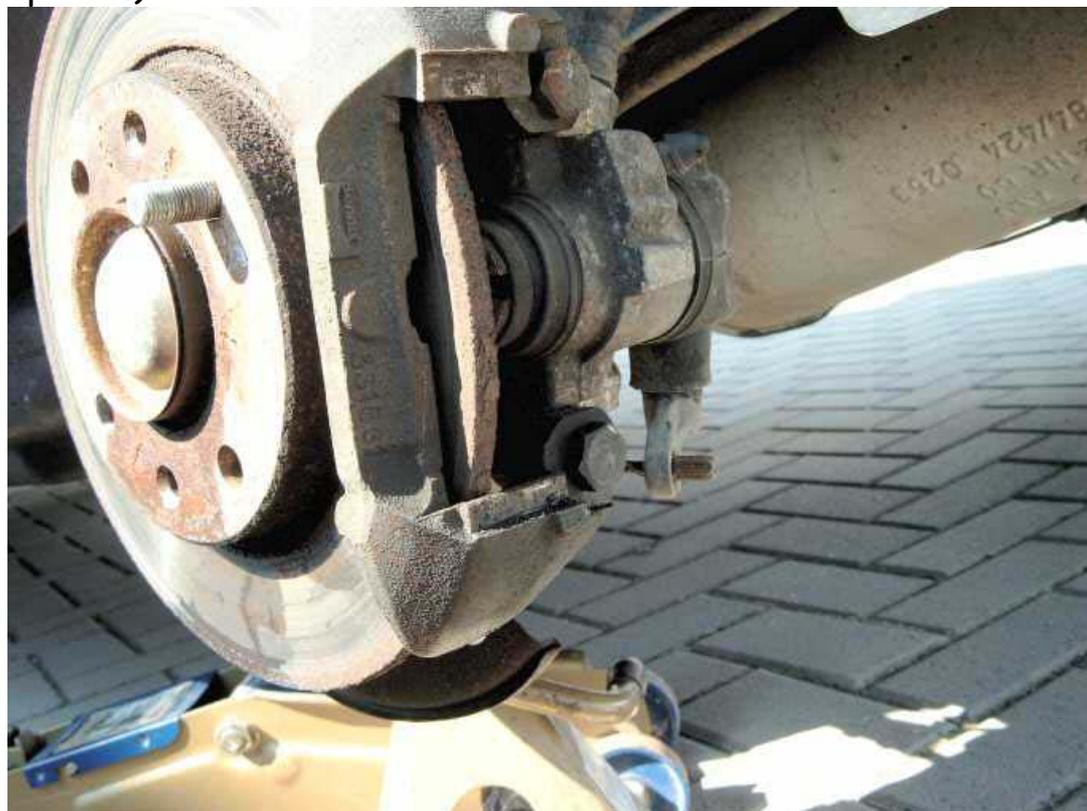


Veillez à ne pas la perdre.

7/ Dégagez ensuite les 2 plaquettes. Elles ne peuvent sortir en les tirant droit, utilisez les photos du remontage du présent document.



Aperçu sans plaquettes : (Si vous avez aussi un goujon antiviol, il faut le déposer.)



8/ Aperçu de mes plaquettes (encore épaisses !) et leur défaut d'usure : la partie oxydée du disque est abrasive et les a taillées.



9/ Incliner le disque et le déposer.



Une tête encore plus amochée à l'arrière !



Environ 1/3
de la surface
de friction est
inopérante de
ce côté !

Je compte
bien
récupérer de
la
performance
de freinage,
et notamment
sur la
disparition de
l'effet
spongieux
lors des
freinages
appuyés....

10/ Contrôler l'état du cache poussière, nettoyer ses abords.
S'il est abimé, le remplacer impérativement. La pose d'une graisse hydrofuge sous celui ci peut constituer une solution de dépannage provisoire.

Il va falloir ensuite tourner le piston dans le sens horaire à l'aide d'un tournevis (de pref. lame carrée 7mm)



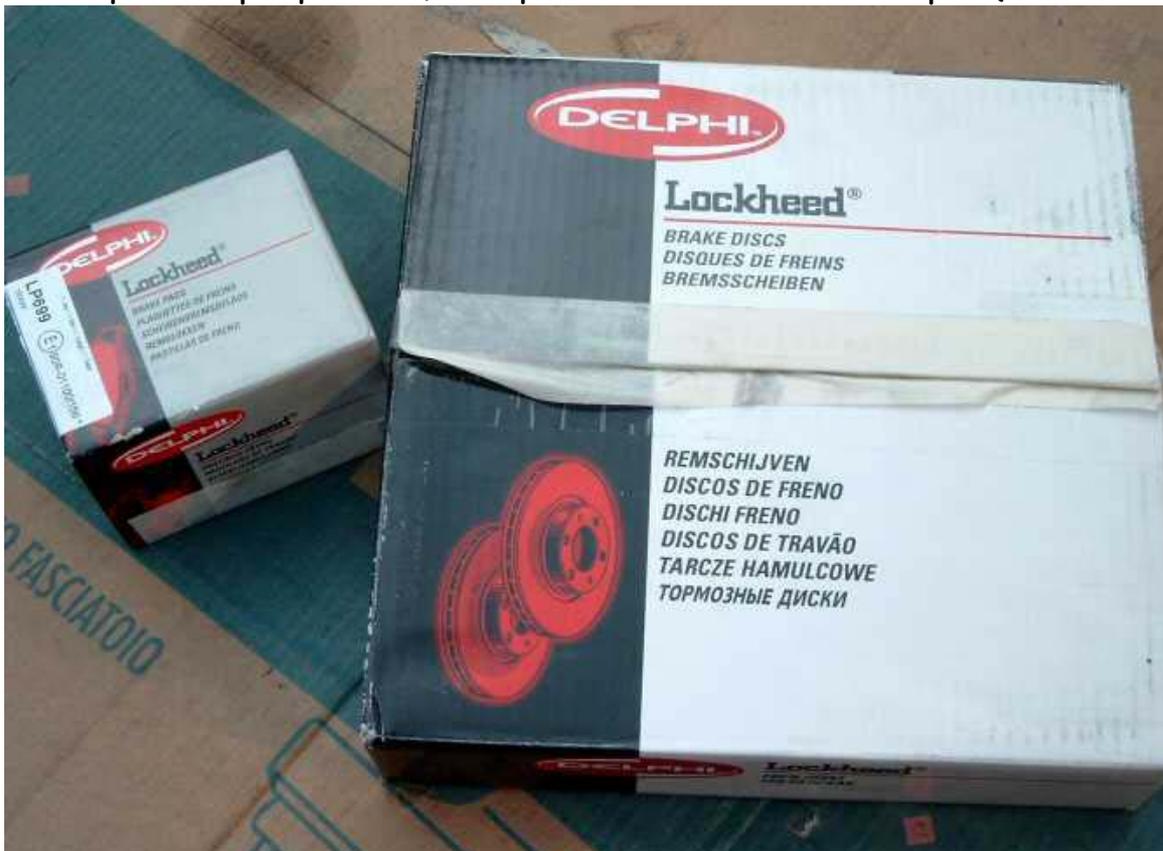
Il doit rentrer complètement à fleur, mais il n'y a pas d'arrêt, il tourne sans fin.



11/ Nettoyez ensuite complètement la portée du disque : L'appui plan ET le rond de centrage.. Il ne s'agit pas de faire briller, mais d'éliminer absolument toute trace de rouille et autre surépaisseur pouvant générer un faux-rond du nouveau disque.



Les disques et plaquettes, marque et référence en Delphi (AP looked)



Les vieux ont été comme ça un jour ?...





12/ Dégraissez et remontez le disque, replacer la vis de maintien.



Pas d'essence pour dégraisser, mais produit spécifique. L'acétone est un bon produit de substitution.

13/ Les 4 plaquettes semblent identiques ?

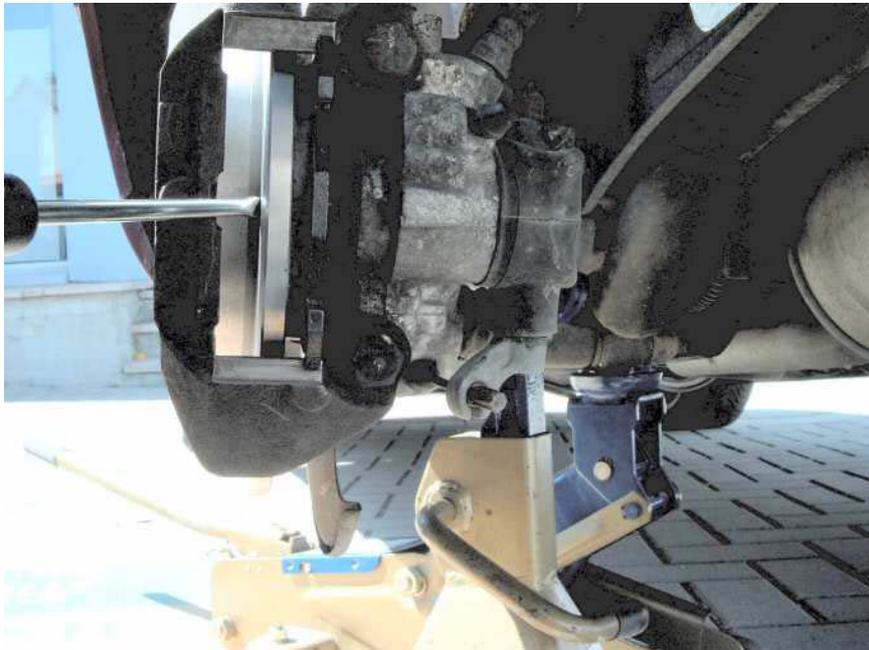


Pas du tout !



Celle de droite comporte un ergot destiné à se loger dans le piston, assurant ainsi le fonctionnement du dispositif de rattrapage.

14/ Manœuvrez l'étrier flottant pour pouvoir replacer les plaquettes.
Si celui ci est un peu dur, utilisez un levier contre la **base de disque**,
n'appuyez pas sur la piste !



15/ Remontage des plaquettes :

Nettoyer impeccablement les portées haute et basse des plaquettes sur l'étrier, ainsi que la plaquette antibruit. Vous pouvez ensuite enduire d'une très fine couche de graisse graphite ou équivalente.

Comme vu au démontage, elles ne peuvent pas aller ou sortir de leur logement présentées ainsi droite :



Il va donc falloir les présenter obliquement (indifféremment haut ou bas) pour profiter de l'évasement coté court.

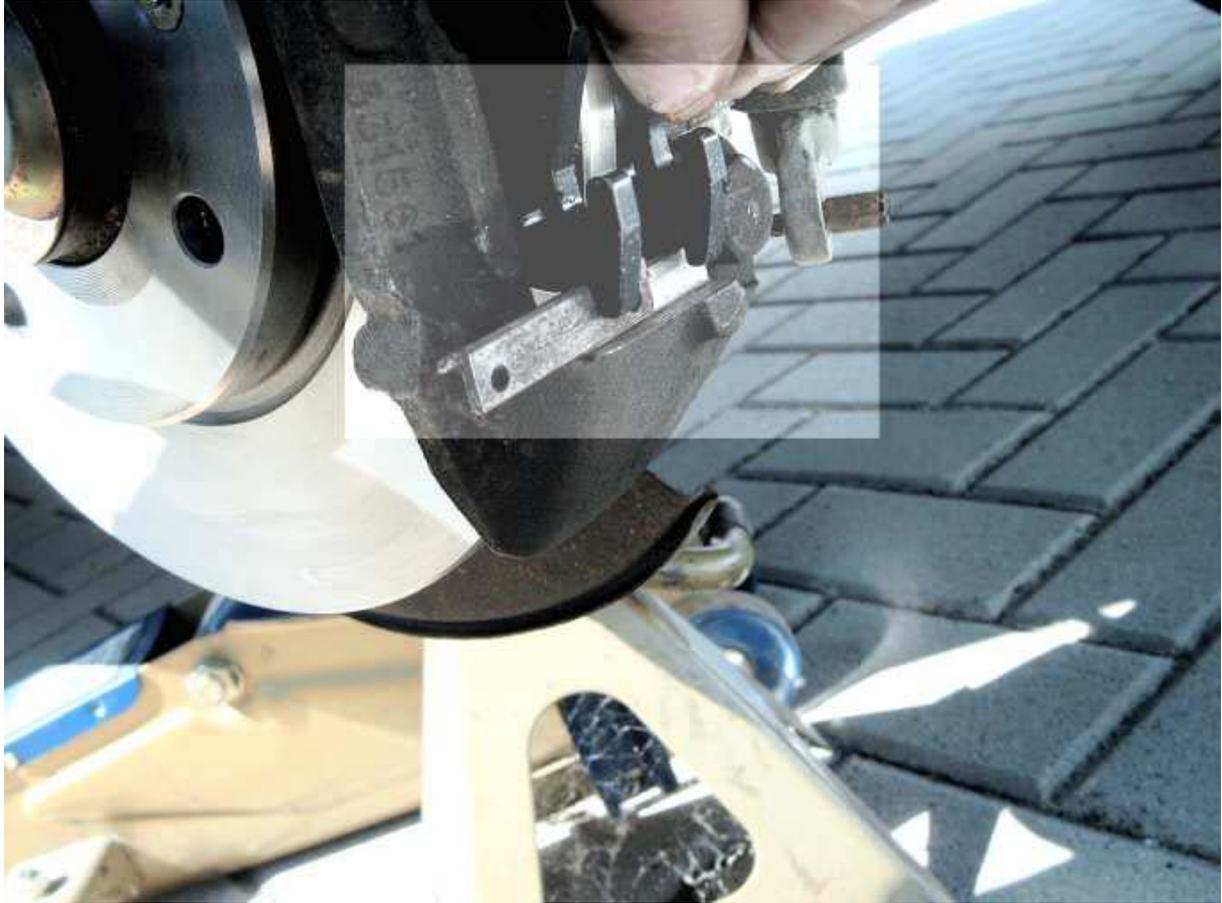
Prenez bien garde à loger l'ergot de la plaquette intérieure dans une rainure du piston. Pour cela, tournez le en bonne position !



et en place :



16/ Remontez la plaquette antibruit, dans le sens inverse de la dépose. Le jeu doit être quasi nul, mais doit coulisser sans peiner en tapotant avec un petit marteau.



17/ Replacer l'agrafe sur la colonnette, et ensuite re-plaquer l'agrafe contre l'étrier en faisant coulisser la colonnette vers la gauche jusqu'au contact. Replacer également les ressorts.



18/ Reposez la roue, (rho000 ç'est plus rouillé !)



Mais surtout pompez le frein jusqu'à durcissement de la pédale, et complétez au besoin le niveau.

Faites des essais d'efficacité du frein à main, et du frein de service.

Les nouveaux freins nécessitent un rodage, d'après l'équipementier, de 300 Km, pendant lesquels les freinages ne doivent ni être prolongés, ni appuyés. Bref, tout doux...

**Et voilà ;)
The Pat**