



[RD1/RD2] Changement des durites de frein par des modèles dit « aviation » (By zleto)

Note : le Club Tuscani France n'est en aucun cas responsable des dommages qui pourraient être occasionnés lors de la réalisation des manipulations citées ci après. Ces manipulations demandent un minimum de rigueur afin de ne pas occasionner de dégâts.



Yo les turbulenciens et les tuscaniens !

Vous voulez mettre des "Durites avia" sur votre caisse ? Savez pas comment faire? Voila un petit DIY !

Difficulté de montage : 1 à 5 sur 5.

Pourquoi?

1, Vous touchez des éléments de SECURITE PRIMORDIAUX de votre voiture !!! Si vous n'êtes pas familiers du bricolage, n'y TOUCHEZ PAS !

Une défaillance (fuite) dans le système de freinage et c'est probablement la mort qui vous guette !

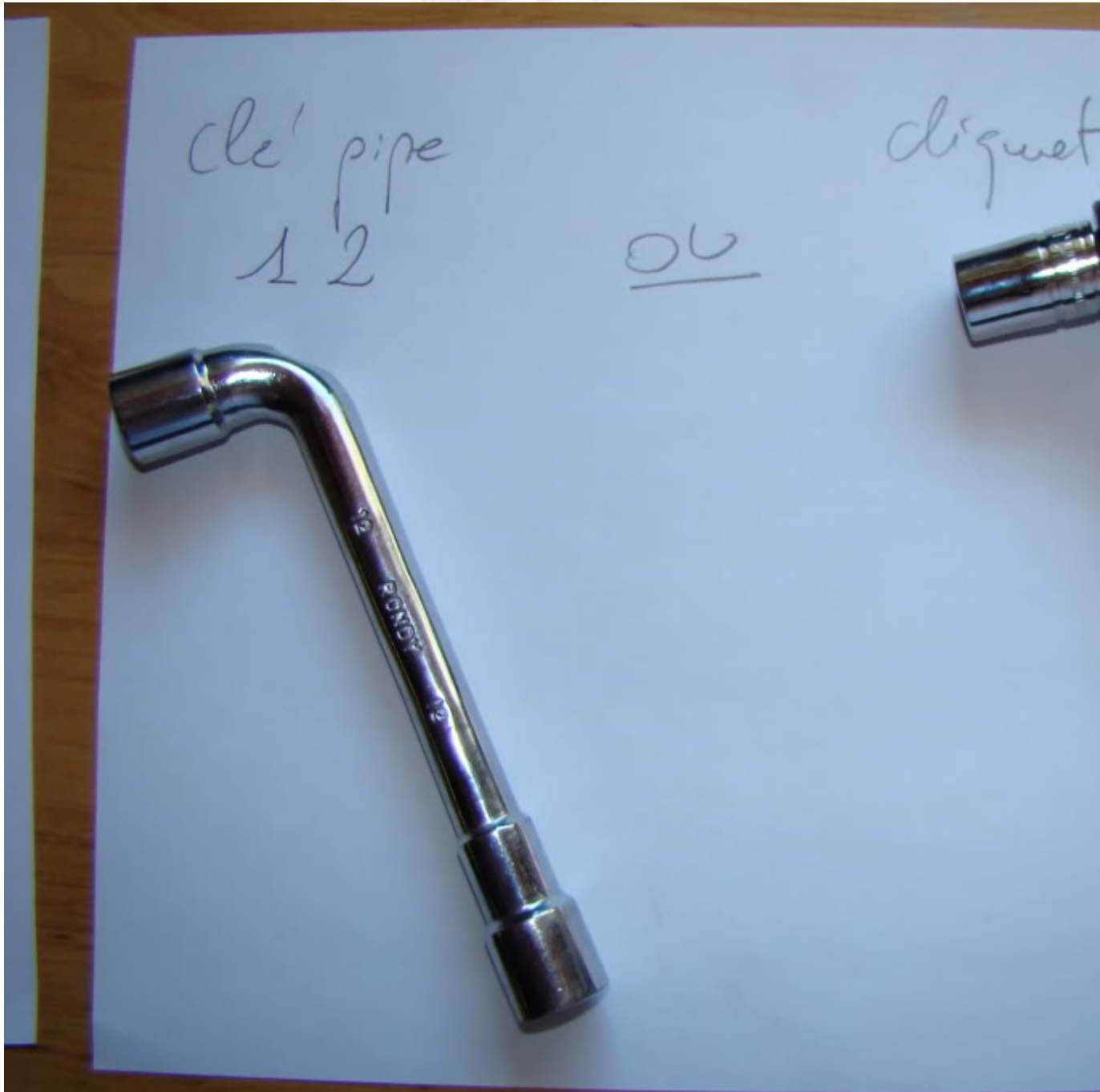
2. Sans les bon outils, cette opération peut devenir un cauchemar.

Sinon, c'est EXTRÊMEMENT simple



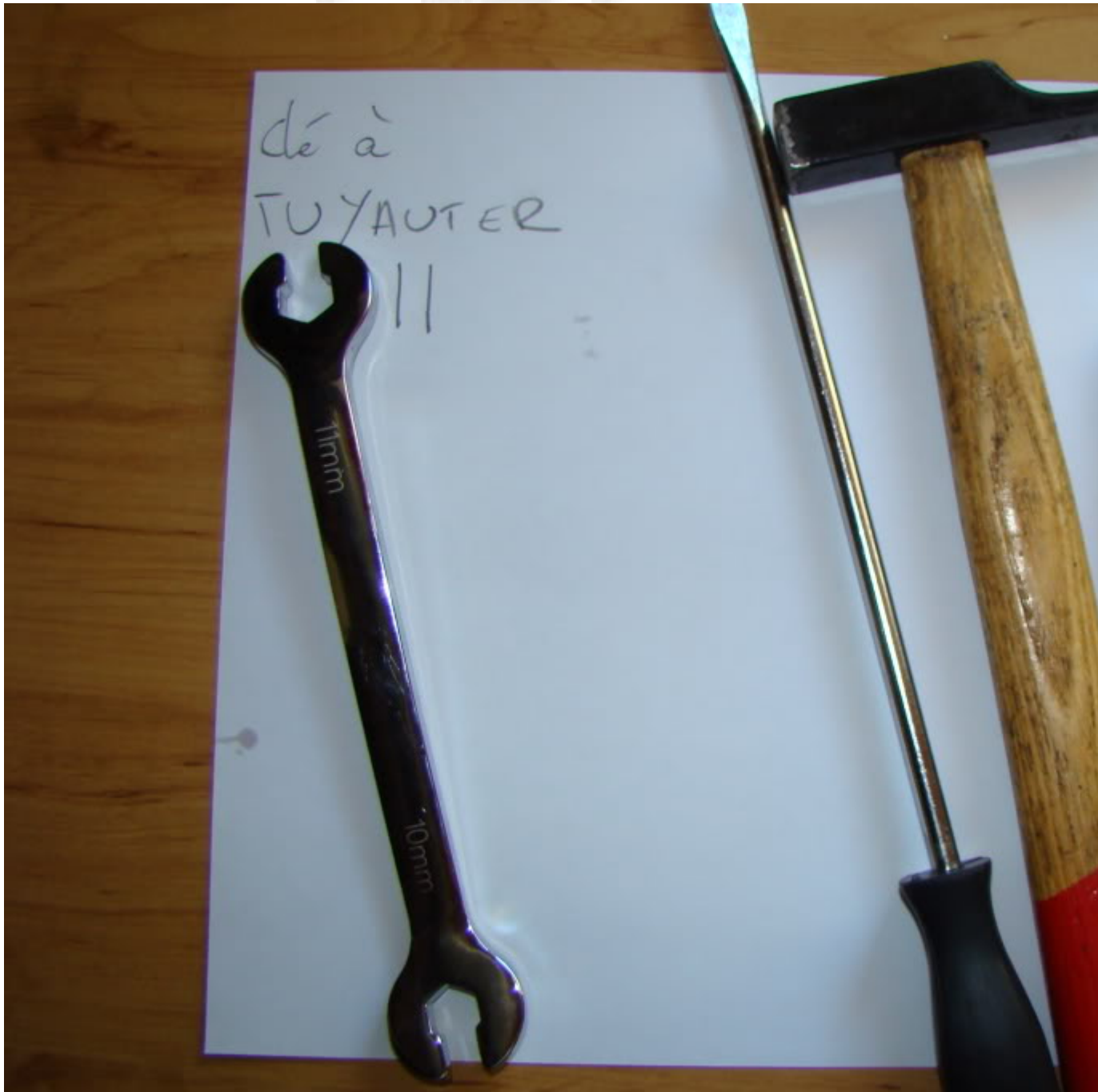
A avoir :
Une clef plate, à cliquet ou à pipe de 12.

1.





Les outils suivants:





+ Une bassine.

La clé a tuyauter est un **IMPERATIF** !

Elle se trouve à 9€90 chez norauto dans le rayon freinage. (Pas outillage)

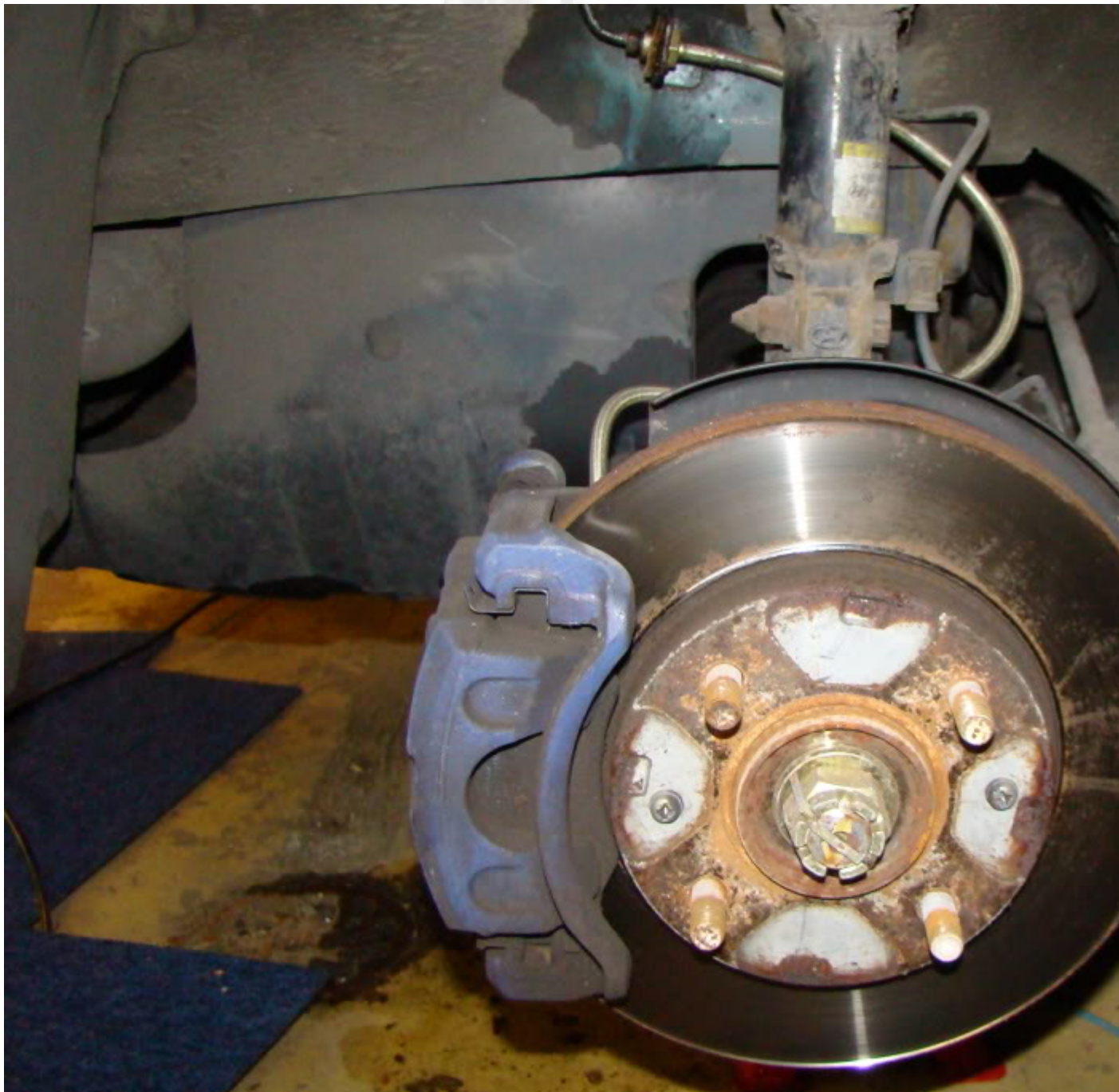
Je suppose qu'elle se trouve aussi dans d'autres surfaces spécialisées.

Début des opérations. Premiers points a savoir:

- Vous aller faire quelque chose qu'il ne faut pas faire. Rendre inopérants les 4 freins en une opération. Comme il faudra repurger chaque fois le liquide de frein, cette opération est plus longue et plus couteuse en deux fois.
- Dé serrez les 4 roues et mettez l'auto sur chandelles pour travailler plus facilement. Possible aussi avec la voiture au sol au cas par cas, mais ce sera plus long. Car vous aller faire la roue 1. Remonter la roue 1. Faire la roue 2 ... Puis retirer la roue 1 pour purger le LDF, remettre la roue 1, retirer roue 2 pour LDF, ...
- PREVOYEZ le liquide de frein adapté ! DOT 5.1 ou RBF600 conseillé. Si vous ne faites pas de piste, du DOT 4 est très bien. Ce DIY ne concerne pas la purge LDF. J'en ferais un autre s'il n'existe pas déjà.
- Si votre auto n'est pas sur chandelles, pensez a la caler correctement ! Mettez une vitesse quand vous lèverez l'AR. Inutile si posée sur 4 chandelles :)



Devant, vous aurez 3 points à désaccoupler.



0. Positionner la bassine sous l'ensemble étrier / durites. Du LDF va couler.
NE TOUCHEZ PAS LA CARROSSERIE avec vos mains pleines de LDF. Ce



produit est extrêmement corrosif et va dissoudre votre peinture illico presto !

La durite OEM est fixée a l'étrier avec un banjo de 12. Il ne devrait pas poser de soucis.





2. La durite tourne autour de l'amortisseur et y est fixée avec un boulon de 12. Pas de soucis non plus ici.





3,Voila le point délicat. La durite est fixée ensuite dans la durite métal.
Entre les deux il y a un renfort métallique. C'est du côté de la durite
METAL qu'il faut tourner !





Prendre la clef a tuyauter de 11 et MON DIEU, pas de clef plate qui va vous ovaliser le boulon, ni de pince ou autre instrument de torture.

MISE EN GARDE : C'est souvent à ce niveau que les difficultés de déserrages arrivent. Le tube métal se tord et casse. Si cela arrive, vous êtes très mal. Ne prenez pas de risques, la clé a tuyauter ne glissera pas, fera un effort bien réparti et vous évitera la catastrophe. Chez moi, tout c'est passé sans grand effort. Noyez si nécessaire avec de la WD40.

Une fois la durite métal séparée de la durite OEM, vous aller devoir tirer la languette de maintien en métal. (voir la photo avec les outils, le marteau la pince et le tournevis plat. Ils pointent vers la languette a TIRER). Comme elle est difficile d'accès, je positionne le tournevis entre la languette et le renfort métal, tape un petit coup de marteau qui fait tourner la languette. Après quoi, elle sors sans soucis à la pince.

Tirez ensuite sur la durite OEM qui va sortir tout simplement.

Pour le montage:

Fixez en premier lieu la durite Avia au niveau de l'étrier. (Banjo de 12)

2. Passez ensuite la durite dans le renfort en métal, et remettez la languette avec l'aide d'un petit marteau.

3. refixez avec la clef a tuyauter de 11 la durite métal dans la durite avia. Serrez bien mais sans forcer comme un malade.

4. Fixez la durite avia via le boulon de 12 sur l'amortisseur.

TOURNEZ LES ROUES EN BUTÉE gauche et droite et vérifiez que rien ne tire, rien ne touche.

Répétez les opérations pour les autres durites.



Photos derrière:

OEM dans durite métal AR:





Avia dans durite métal AR:





Avia dans Étrier AR:





Avia NON fixée (temporaire) sur amorto AR:





Ensuite Il faut faire la purge LDF. ATTENTION elle sera difficile car beaucoup d'air est entré dans le système de freinage. Les bulles d'air c'est très mal, donc faites le correctement.

Ce n'est pas fini. Vous avez changé les 4 "freins", donc il est VITAL de tester les freins en poussant à la main la voiture au départ. (et pas dans une cote)

Si les 4 freins freinent bien, faites des tests en augmentant progressivement l'allure sans dépasser 50 km/h. Laissez reposer la voiture sur terrain plat et contrôlez après quelques heures qu'il n'y a pas de fuite.

N'oubliez pas, le succès d'une modification réside dans la patience et la concentration. Une fois cette opération réalisée, vous ne changerez surement pas dans votre vie à nouveau les durites de votre véhicule ;)

Sans regrets?



Zleto