



Changer des disques et plaquettes sur un coupé GK3

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 dégats.



Introduction

Ce DIY a pour but de vous montrer comment changer vos disques et plaquettes sur un GK3. Les disques et plaquettes sont identiques sur 2L et V6.

Bonne lecture,

Difficulté et temps de montage

Ce n'est pas très difficile, mais comme toujours l'essentiel est d'être bien outillé !

Il faut compter 1 heure pour changer les plaquettes avant où arrière. 2 heures pour les 4 jeux. Compter une heure de plus si vous changez le liquide de frein.

Pour les disques entre 1 heure et une journée selon que les disques sortent sans problème ou s'ils restent coincés sur le moyeu.

Outils nécessaires :

Une croix pour démonter les roues

Clés plates à oeillet de 10 et 14

Clé à pipe de 10 et 14

Des tournevis plats et cruciformes

Une bombe de dégrippant

Une masse

Une baladeuse type tube néon

Des lunettes de protection

Des gants

Des chandelles

Un cric hydraulique

Une cale en bois

Une bouteille transparente

Un tuyau

Première étape :

Débloquer les écrous des roues,

Mettre le cric et lever la voiture,

Mettre la chandelle,

Finir de dévisser les écrous de la roue et enlever la roue



Deuxième étape :

Démonter l'étrier de frein,
Pour cela dévisser les 2 vis d'arrière l'étrier

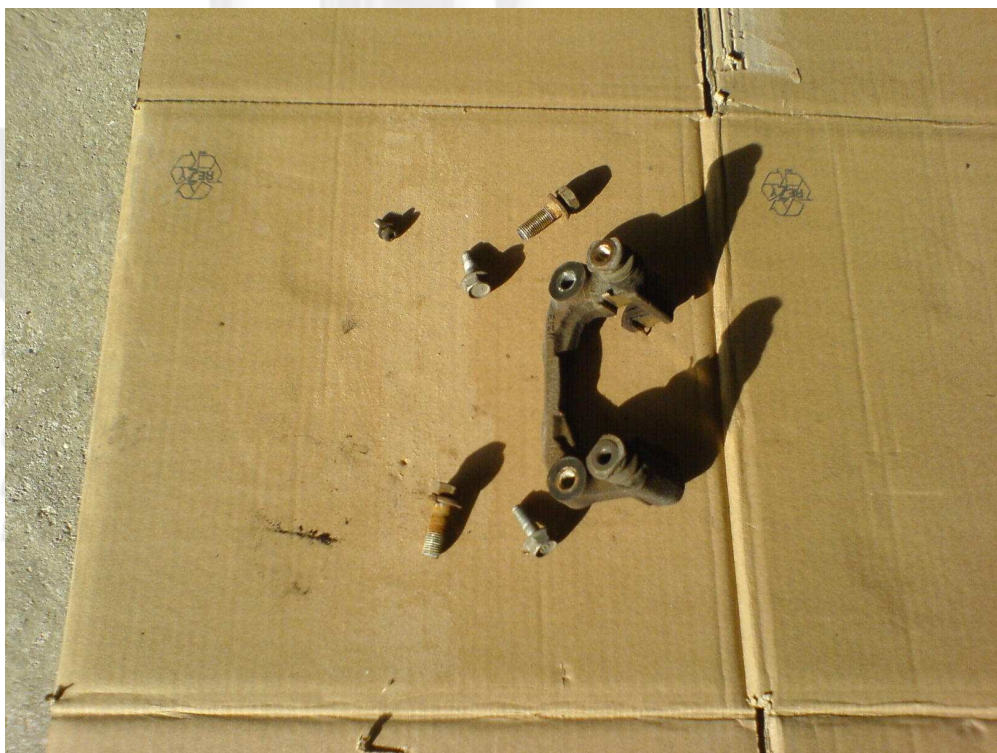
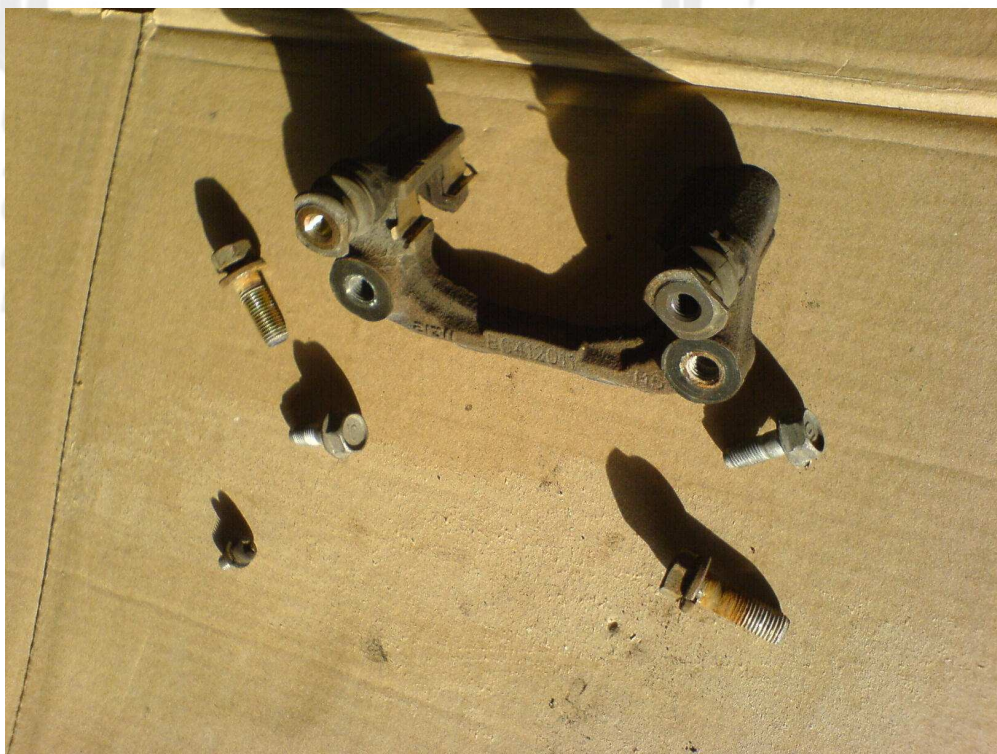


L'étrier contient le piston, il est donc relié au reste du circuit de freinage.
Sur l'étrier arrière il y a en plus le câble de frein à main.



Troisième étape :

Enlever les plaquettes. Il suffit de tirer dessus, elles sont juste clipsées sur le support d'étrier,
Démonter Le support d'étrier,
Pour cela dévisser les 2 vis à l'arrière,





Quatrième étape :

Démonter Le disque,

Pour cela dévisser la vis qui tient le disque sur le moyeu. 1 pour les disques arrière, 2 pour les avant,

Tirer sur le disque pour voir, mais il y a peu de chance qu'il sorte,

Utilisez un extracteur, c'est beaucoup mieux,

Vous n'en avez pas, utiliser une masse mais dites adieu au disque,

Taper depuis l'arrière en faisant tourner le disque au fur et à mesure,

Ce qui bloque le disque est la rouille qui s'accumule derrière le moyeu. Vous pouvez la poncer, c'est comme cela que j'ai fini par sortir les miens.



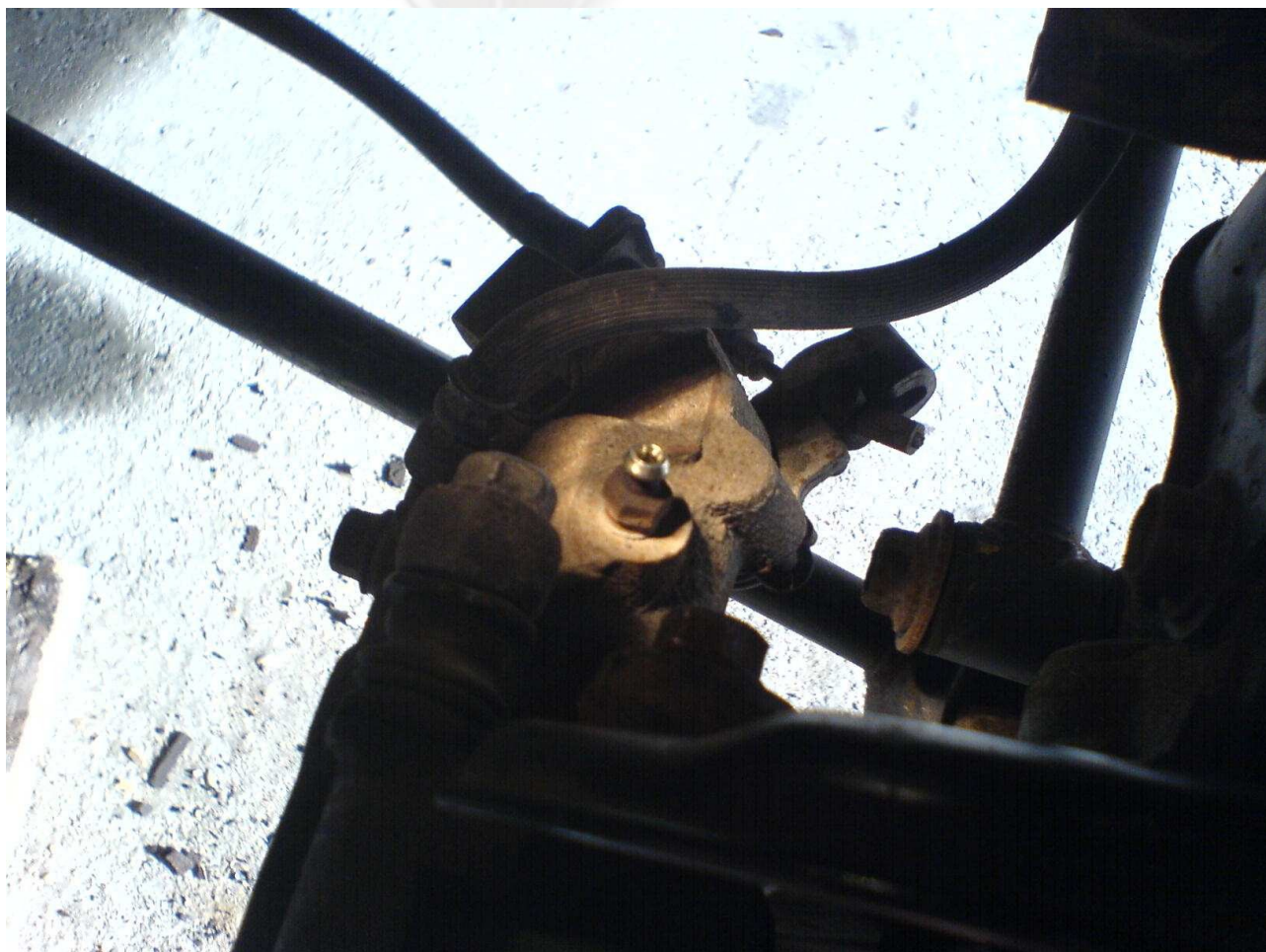


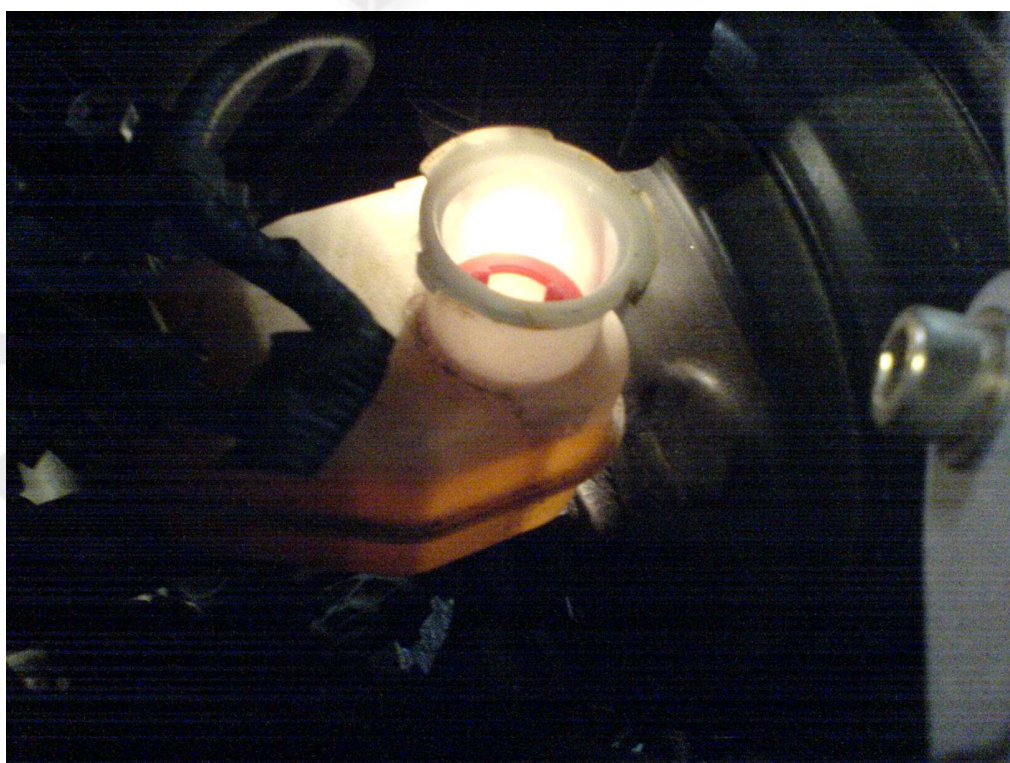
Cinquième étape :

Remonter le nouveau disque, le support d'étrier, les plaquettes et l'étrier,
Pour remettre l'étrier il faut d'abord faire rentrer le piston au maximum. Utiliser une cale en bois pour faire lever.

Sixième étape :

Faire la purge de votre circuit de freinage,
Il faut être de préférence au moins 2. Un qui ouvre et ferme la vis de purge, l'autre qui pompe sur la pédale de frein,
Mettre une clé à oeillet sur la vis de purge puis fixé le tuyau sur l'embout olive,
Dévisser la vis. Appuyer sur la pédale de frein,
Resserrer la vis. Relâcher la pédale de frein,
Ainsi de suite jusqu'à ce que vous arriver au niveau mini dans le bocal,
Remplir le bocal jusqu'au niveau max et recommencer jusqu'à ce qu'il n'y est plus de bulles qui apparaissent dans la bouteille,
Pour qu'il n'y est pas d'air qui remonte dans le tuyau, celui-ci doit aller jusqu'au fond de la bouteille,
Pour mieux voir le niveau dans le bocal, éclairer le par le dessous.





Dernière étape :
Fermer le bocal,
Remonter la roue,
Aller essayer la voiture.



Si votre purge est faite correctement, la pédale ne doit pas s'enfoncer quand vous restez le pied appuyé sur la pédale de frein.

Aller y doucement lors des premiers freinages. Des disques neufs et des plaquettes se rodent.

Photos complémentaires



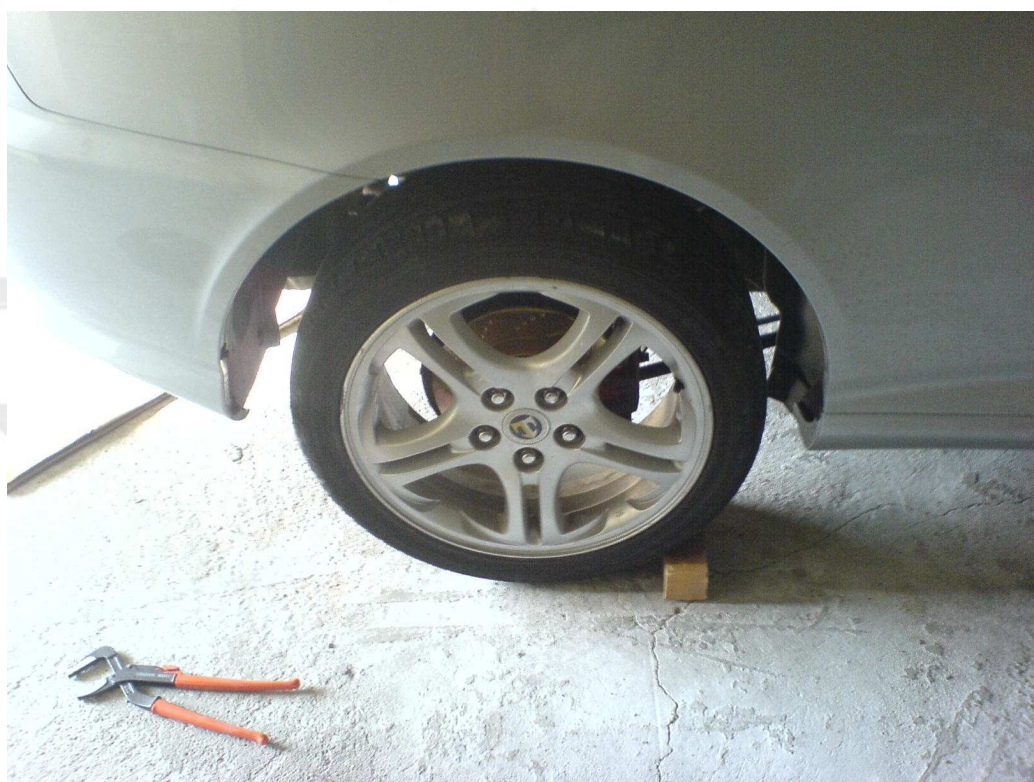
Marque des disques montés dans ce DIY



Liquide de frein utilisé dans ce DIY



Vue du disque et de la plaquette montés





Informations complémentaires du site hmaservice.com :

SERVICE STANDARD

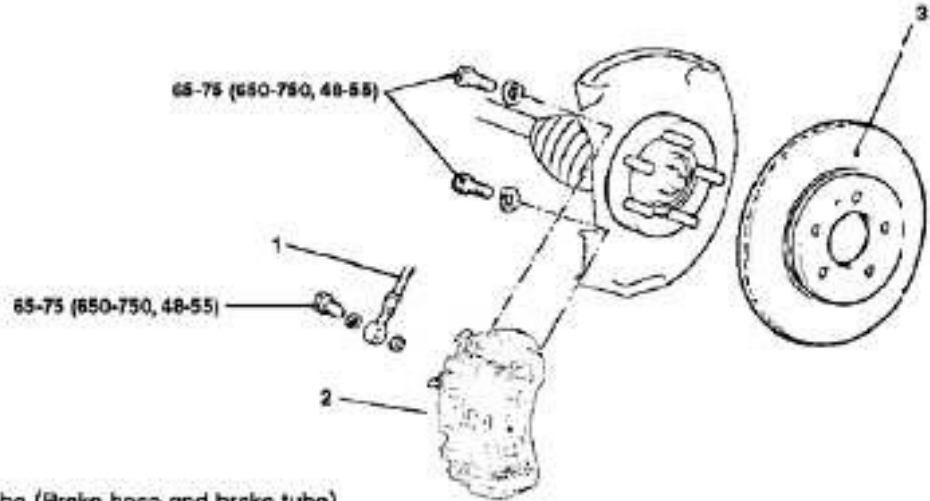
	Standard value	Service limit
Brake pedal height	170 mm	
Brake pedal stroke	128 mm	
Stop lamp switch outer case to pedal stopper clearance	0.5-1.0 mm	
Brake pedal free play	3-8 mm	
Brake pedal to floorboard clearance	61 mm or more	
Booster push rod to master cylinder piston clearance	0 (at 500 mmHg vacuum)	
Parking brake lever stroke when lever assembly is pulled with 196N	6 - 7 clicks	
Front disc brake pad thickness	11 mm	2 mm
Front disc thickness (minimum)	26 mm	22.4 mm
Rear disc brake pad thickness	9 mm	2 mm
Rear disc thickness	10 mm	8 mm

SPECIFICATIONS

Master cylinder Type I.D. mm(in.) Fluid level warning sensor	Tandem type 23.81 (0.937) : CBS 25.4 (1.0) : ABS (TCS) Provided
Brake booster Type Effective dia.mm(in.) Boosting ratio	Vacuum type with tandem booster Tandem type with 7+8 in. (CBS) Tandem type with 8+9 in. (ABS, TCS) 7.0 : 1
Proportioning valve Cut-in pressure (Split point) Decompression ratio	3.4 MPa (35 kg/cm ² , 498 psi) 0.27 : 1
Front brake Type Disc O.D. Disc thickness Pad thickness Cylinder I.D.	Floating type with ventilated disc 280 mm (11.02 in.) 26 mm (1.024 in.) 11 mm (0.433 in.) 57.2 mm (2.25 in.)
Rear brake (Disc) Type Disc O.D. Clearance adjustment Disc thickness Pad thickness Cylinder I.D.	Floating type with solid disc 258 mm (10.16 in.) Automatic 10 mm (0.394 in.) 9 mm (0.354 in.) 33.96 mm (1.34 in.)
Parking brake Actuation Type	Mechanical brake acting on rear wheels Lever



MECANISME AVANT

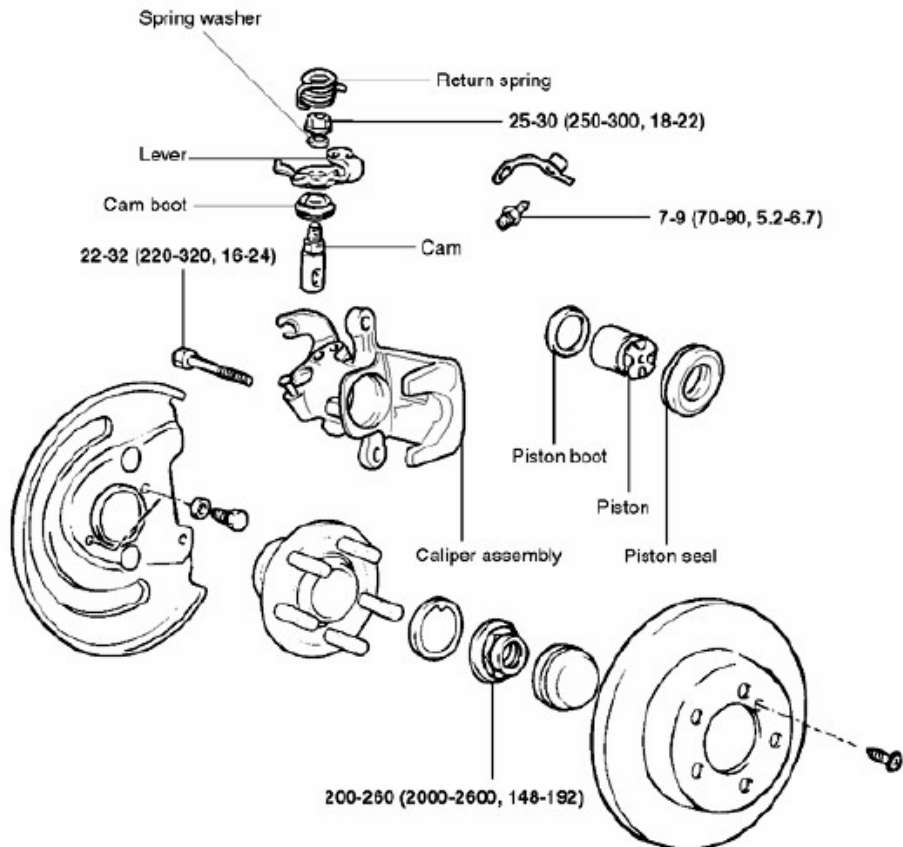


Removal order

1. Connecting tube (Brake hose and brake tube)
2. Front brake assembly
3. Brake disc

TORQUE : Nm (kgf-cm, lb-ft)

MECANISME ARRIERE



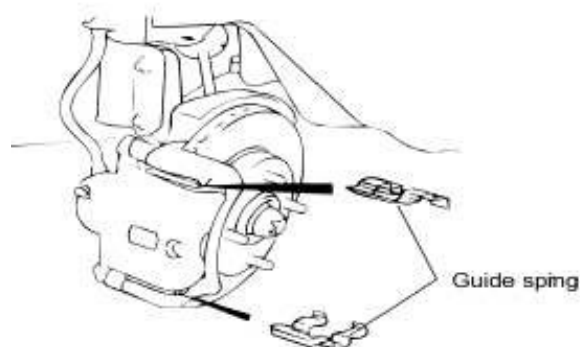


INSTALLATION

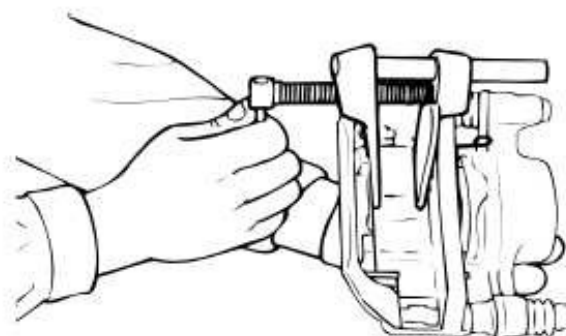
Install the pad clips.
Install the pads onto each pad clip.

NOTE

Position the pad with its pad wear indicator upward on the piston side



Insert the piston in the cylinder using the Special Tool (09581-11000).

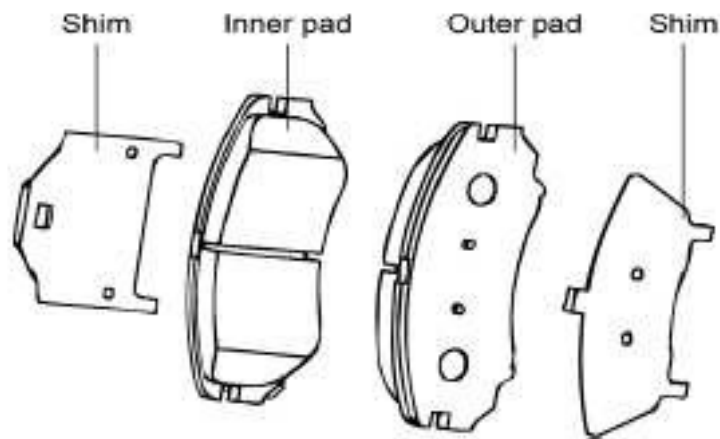


Install the new pads. The shims are attached to the each pad as illustrated.



CAUTION

Be careful so that the disc or pad isn't contaminated by grease.



Install the bolt and tighten to the specified value.

Tightening torque

Guide rod bolt : 22-32 Nm (220-320 kgf·cm, 16-24 lb·ft)

