



RD2: Remplacement des amortisseurs, disques, étriers et plaquettes arrière.

Par Pierbout

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.



Coup de jeune pour mon coupé. Mes amortisseurs commencent à être un peu mous, et vu qu'il faut démonter les disques pour accéder aux amortisseurs, j'en profite pour tout changer.

Je commence par le train arrière. Je ferai un DIY (DoIt Yourself=fais-le toi-même) séparé pour le train avant. Vu que le freinage est moins efficace les premiers jours, il est de toute façon préférable de ne remplacer qu'un train à la fois et de rouler un peu entre les deux.

Avertissement : Si vous changez l'étrier, il faudra purger le liquide de frein. Ce n'est manifestement pas aisé sur le RD2: je n'ai pas réussi malgré tous mes essais, et le premier garage où je suis allé (pourtant une grande chaîne nationale) non plus. Mon concessionnaire Hyundai, en revanche, a réussi en 10mn mais j'en ai eu pour 90€ (à prendre en compte dans le budget global). Toutefois, tant que vous ne remplacez l'étrier, aucune purge n'est nécessaire.

Remarque : je ne suis pas mécano. Les termes employés ne sont donc pas forcément exactes. Désolé pour les puristes (mais cela facilitera sûrement la lecture par les néophytes).

Matériel requis:

- grand choix de clés
- compresseurs de ressorts
- repousse piston
- éventuellement un extracteur de moyeu, pour déposer les disques (ou dans mon cas un maillet caoutchouc)



Tout commence de manière très classique: mise sur cônes et démontage de la roue.





Dans le coffre, démonter le cache puis la plaque alu. Un conseil si vous comptez laisser le coffre ouvert: pensez à débrancher la batterie si vous ne voulez pas que le coffre soit éclairé tout le weekend!

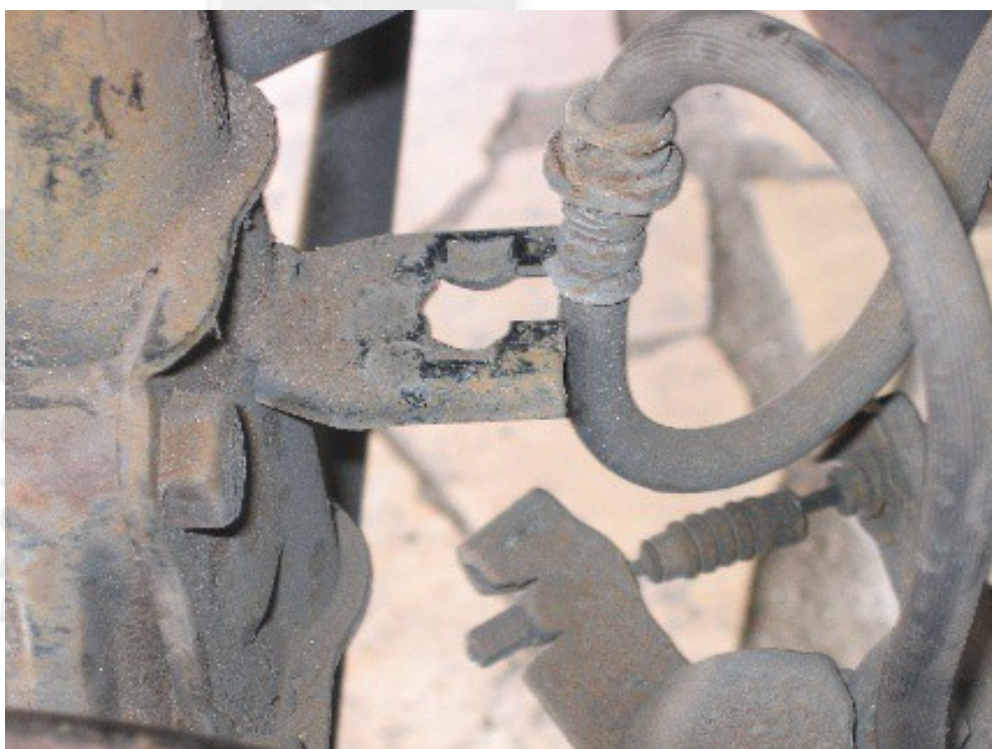
Enlever le capuchon central en caoutchouc.

Dévisser **LEGEREMENT** l'écrou central avec une clé de 17 (ce sera trop dur de le desserrer une fois l'amortisseur démonté).





Détacher le câble du frein à main (clé de 10) et la durite contenant le liquide de frein (une languette métal à tirer horizontalement).





Dévisser les 2 vis maintenant l'amortisseur au train.



Dévisser la rotule de stabilisation (clé 14) en maintenant le contre-écrou avec une seconde clé de 14.



Dévisser les 3 écrous de 14 dans le coffre et retirer l'amortisseur. On voit ici l'ancien et le nouvel amortisseur:



Comprimer légèrement le ressort avec 2 compresseurs, dévisser

l'écrou central (clé 17) et retirer le ressort avant de le décompresser. Nettoyer le ressort et la coupelle (crème à récurer par exemple), recompresser le ressort puis le replacer sur le nouvel amortisseur. Décompresser (vérifier l'orientation des 3 vis avant de terminer la décompression)

A noter: le « silent-bloc » jaune, visible sur la photo, ne doit pas être placé en partie basse comme on le voit ici, mais en partie haute du cache en accordéon (il s'« emboîte » dans l'extrémité du cache).





Remonter l'amortisseur (si

l'orientation n'est pas parfaite, recompresser légèrement EN PLACE, avec un seul compresseur et tourner de l'angle requis.

Dégraisser le disque à l'acétone et mettre en place le disque neuf avec sa vis (dans mon cas, j'en ai mis une neuve)



Enfoncer le piston avec l'outil approprié (en grande-surface automobile)

Remarque: les pistons avant se **POUSSENT** facilement (avec une pince par exemple) mais les pistons arrière se **VISSENT** et assez difficilement. Je vous conseille chaudement d'acheter l'outil approprié afin de ne pas les abîmer.





Dessolidariser les 2 parties de l'étrier (écrou+contre-écrou)



Visser en place la partie fixe de l'étrier





Si vous avez remplacé l'étrier par un neuf, transférer le flexible du liquide de frein sur le nouvel étrier (écrou) en faisant entrer le moins d'air possible.



Puis remettre en place le câble du frein à main.





Glisser les 2 plaquettes dans leur rail. La plaquette arrière a une languette métal)



Visser la seconde partie de l'étrier, en maintenant le contre-écrou (clé 17).





Remettre en place le câble du frein à main (vis) et la durite du liquide de frein (languette métal)



Remettre en place la rotule de stabilisation (clés 14)





Si vous avez remplacé l'étrier, il faut purger à l'aide d'un flexible de purge à embout anti-retour.

Rappel : je n'y suis pas parvenu et ça c'est terminé au garage (voir page 1)



Puis remonter la roue, rebrancher la batterie au besoin, puis pomper 3-4 fois sur la pédale de frein pour vérifier son fonctionnement.

Attention : Avec disques et plaquettes neufs, les distances de freinages seront plus longues les premiers jours. Alors prudence!

Personnellement, je vous conseille de changer l'un des trains, rouler quelques jours, puis changer l'autre.

Et puisque vous avez changé les amortisseurs, il faudra faire refaire le parallélisme (après avoir roulé 1 ou 2 semaines à vitesse réduite)