

Installation de disques avant ventilés

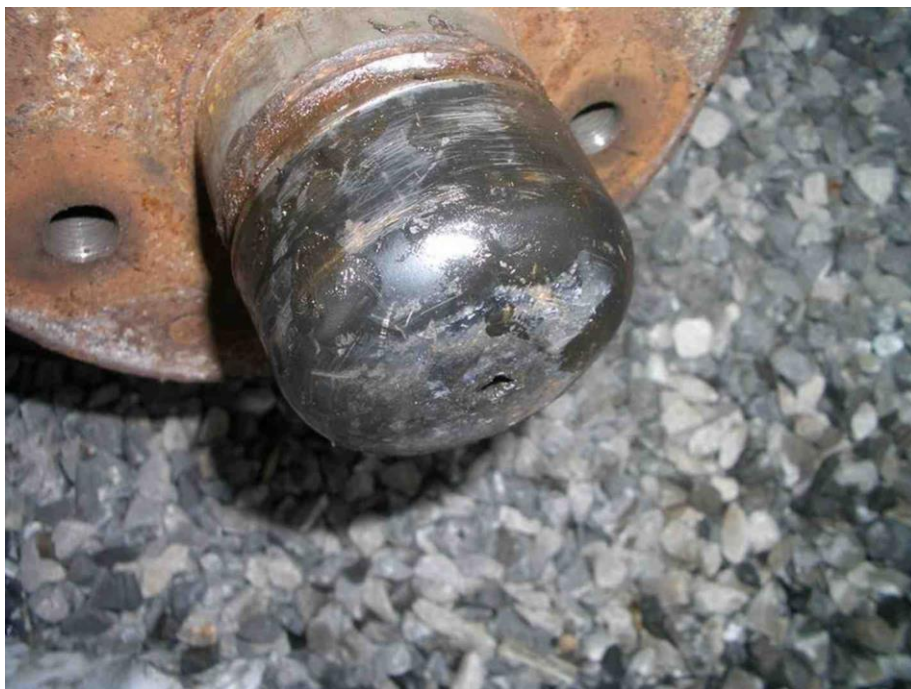
Bien que nous ayons développé ce kit, il est très similaire aux autres sur le marché, ce guide peut donc vous aider si vous envisagez d'assembler l'un de ces kits.

Logiquement, la première chose que nous faisons est de bien aménager le fourgon, pour pouvoir travailler en toute sécurité. On retire la roue correspondante puis on relâche l'étrier. Pour dégager l'étrier du support, clés de 17 et 13 mm. Pour retirer le support, clé de 22 mm.



J'ai desserré l'étrier en serrant au préalable la durite (voir Montage disque arrière), afin que le circuit de freinage ne se vide pas. Une fois terminé, nous le purgerons pour éliminer l'air.

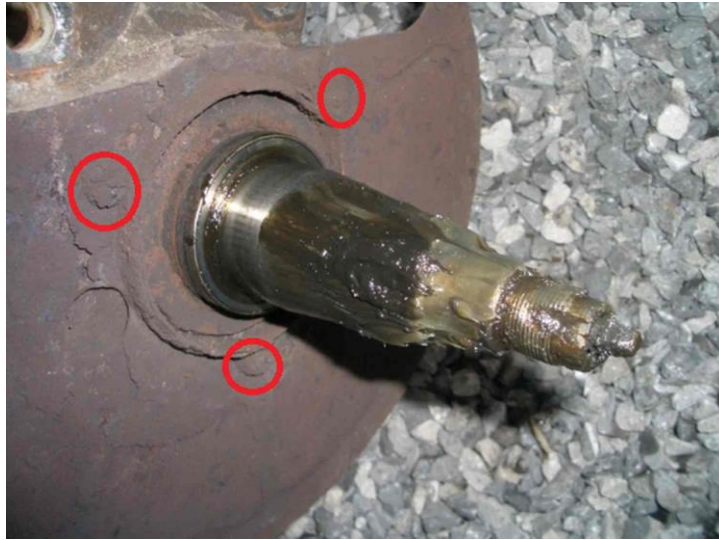
Côté conducteur, comme on le voit sur cette photo, il y a un circlip qui maintient le câble du compteur de vitesse. Vous devez le libérer avant de retirer le bouchon central.



Une fois cela fait, nous retirons l'écrou central avec une clé de 24. Lorsque nous le remontons, il faut serrer l'écrou juste assez pour pouvoir déplacer la rondelle avec un tournevis (par exemple). Dans mon cas la rondelle avait beaucoup de jeu, il est donc temps de vérifier les roulements...



On sort la rondelle, le roulement et le disque.



Même si cela ne semble pas être le cas, derrière toute cette rouille se trouvent trois vis qui maintiennent le protecteur de disque. Nous éliminons d'abord les restes de graisse avec des chiffons et avant de commencer à travailler dans la zone, nous protégeons l'arbre avec un chiffon propre pour éviter le dépôt d'impuretés qui affecteraient ultérieurement les roulements. Lorsque nous aurons fini de travailler dans la zone, nous nettoierons bien tout et appliquerons de la graisse au lithium, notamment pour les roulements.

Maintenant, nous plaçons le disque à l'envers sur un établi et, à l'aide d'un levier avec un tournevis, nous retirons le dispositif de retenue (ou cache-poussière). Nous avons maintenant accès au deuxième roulement.



Ainsi, si nous ne changeons pas les roulements, il suffit de bien les nettoyer et de changer la graisse joint. Si nous devons les changer, nous ne faisons de tout cela et mettons les nouveaux sur les bagues tournées du kit.

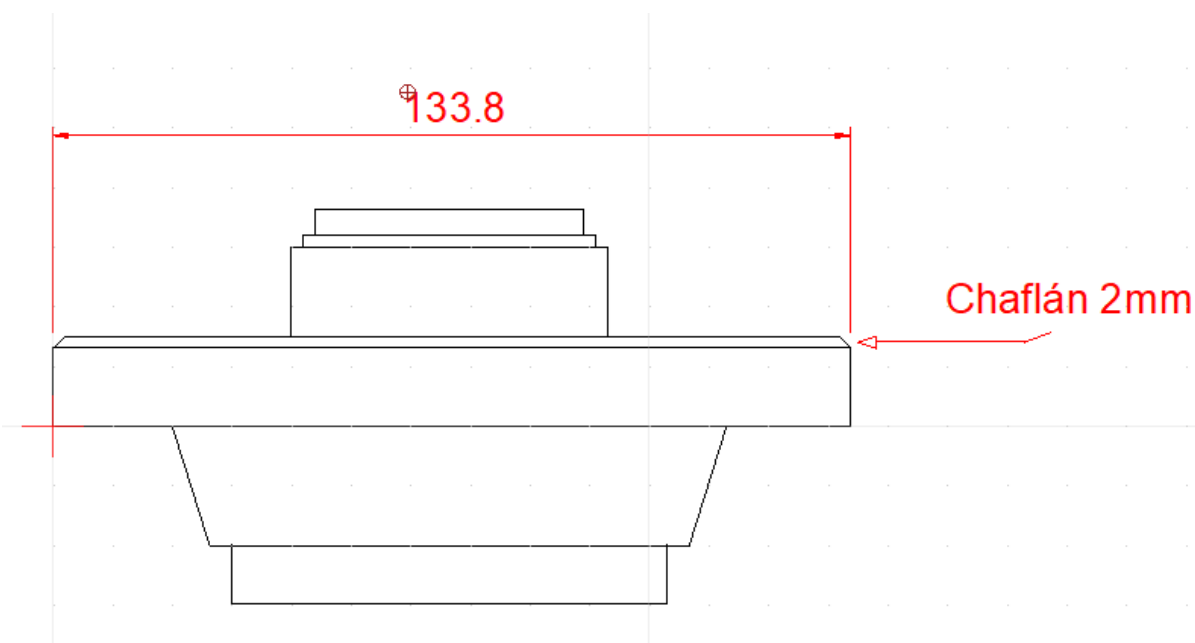


et le
rien

Ceci est un demi-kit (un côté)



Et c'est la mesure à laquelle le moyeu (ancien disc) doit être abaissé pour qu'il repose sur le disque



En inversant le processus, nous plaçons le roulement interne bien graissé et la retenue dans le moyeu tourné, et insérons l'ensemble dans l'arbre préalablement graissé. Nous mettons le roulement extérieur, les rondelles et l'écrou en le serrant à la main.

Nous plaçons la plaque comme vu ci-dessous. Les bagues vont là où se trouvaient les vis de fixation de l'étrier d'origine.

Dans les autres trous, ceux avec les bagues soudées, se trouveront les nouveaux étriers.



Les vis de 10 mm sont correctement insérées en insérant les douilles dans les boîtiers, en faisant attention à ce que la vis qui reste à l'intérieur du support soit alignée pour que la tête ne gêne pas, comme on le voit sur la photo ci-dessous. C'est simple, il suffit de présenter le support de serrage et de voir qu'il reste bien en place.





Maintenant, nous mettons les moyeux tournés, les roulements, le disque et la cache.



Ensuite, nous mettons les pinces en place et les vissons (vis de 12 mm).



Il ne reste plus qu'à brancher la durite (il faut utiliser toute celle d'origine, même la section rigide), et régler les roulements en serrant l'écrou comme je l'ai évoqué au début. Une fois ajusté, quelques encoches sont pratiquées dans les évidements de l'arbre afin qu'il ne se détache pas.

Nous montons la roue, faisons l'autre côté et purgeons les freins comme expliqué dans les **Instructions de montage des disques arrière**