

Mécanique 900

Le changement des plaquettes arrière

Pour revenir au sommaire des opérations mécaniques [Cliquer ici](#)



PIECES A PREVOIR

J'ai choisi des plaquettes utilisant des matériaux organiques :

Caractéristiques :

Les matériaux organiques contiennent des polymères : fibre d'aramide, de graphite et des fibres de métal agrémentés de résines qui servent de liant.

Le matériau de friction est fixé à la plaquette par des colles spéciales. Son objectif est d'obtenir un excellent mordant et une usure moyenne.

Utilisation :

Les plaquettes gardent tout leur mordant à chaud en conservant un excellent feeling au freinage. Le coefficient de frottement des plaquettes est élevé. Leur utilisation est de l'ordre de 8000 km en utilisation Route. La chaleur dégagée lors des freinages est inférieure permettant une meilleure longévité du disque.

Tarifification :

Rodage :

Ces matériaux ont besoin d'un rodage thermique, ils sont d'une redoutable efficacité en toutes circonstances. Lors des premiers kilomètres, effectués des freinages modérés et progressifs, ceci empêchera de « brûler ou glacer » les plaquettes (formation d'une couche vitrifiée : glaçage).



Plaquettes SBS
concessionnaire Triumph 30€



Plaquettes SEMC
Brembo Moto Expert 20€

Vous avez également la possibilité de choisir des plaquettes utilisant des matériaux frittés :

Caractéristiques :

Les matériaux sintérisés contiennent des fibres métalliques : bronze, fer et fibres céramiques et graphites. Ces poudres métalliques sont mélangées (en règle générale, elles contiennent un important pourcentage de cuivre servant de liant) puis polymérisées à des températures élevées sous haute pression.

Rodage :

Il ne faut pas effectuer des freinages trop puissants ou trop intenses au début.

Utilisation :

Le coefficient est élevé et reste stable sur un revêtement sec comme mouillé. La longévité de la plaquette est de l'ordre de 12000 km. La chaleur dégagée est de même plus élevée. Ceci nécessite un revêtement en céramique sur le socle des plaquettes afin d'isoler les pistons de l'étrier et l'empêcher de mettre en ébullition le liquide de frein.

OPERATIONS DE DEMONTAGE

1. desserrer les petites vis du dessus : ce sont les axes de maintien des plaquettes



2. desserrer désormais la première vis torx qui permet de fixer l'étrier



3. Protéger au préalable avec un chiffon ou avec un bout de bois et écarter légèrement les plaquettes afin d'enfoncer les pistons à l'aide d'un tournevis .



4. on peut désormais sortir l'étrier au complet



5. enlever les plaquettes usagées

6. nettoyer l'ensemble à l'aide d'un pinceau et d'alcool à brûler ou même de liquide de frein. (Vu l'agressivité du liquide de frein, préférer l'alcool à brûler !) Attention, ne pas utiliser de solvant, genre White Spirit ou de produit genre WD40, ils attaquent les joints !!!

OPERATIONS DE REMONTAGE

1. enfoncer les pistons afin de permettre le remontage facile des nouvelles plaquettes. Pour cela, utiliser une pince et une plaque afin de ne pas abimer l'étrier



2. vérifier que le ressort d'appui en fond d'étrier soit bien en place

3. il est recommandé de mettre de la graisse au cuivre l'extrémité des pistons , l'arrière des plaquettes (et seulement l'arrière et également les axes de maintien des plaquettes.





4. mettre en place les nouvelles plaquettes : mettre la plus petite côté pistons et celle avec l'accroche vient se loger sur la vis



5. mettre en place les petites vis du dessus : ce sont les axes de maintien des plaquettes

6. remettre en place l'étrier sur le disque en faisant attention à ce que les plaquettes se positionnent correctement



7. serrer les vis de fixation de l'étrier au couple de 4.0m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique



8. serrer les petites vis du dessus au couple de 1.8m.daN à l'aide d'une clé dynamométrique : ce sont les axes de maintien des plaquettes



9. vérifier que les plaquettes viennent correctement au contact du disque en appuyant par petits coups sur la pédale de frein.



10. ne pas oublier d'effectuer un rodage des plaquettes. Pour cela, lors des premiers kilomètres, le freinage arrière sera très mauvais et il faut vraiment être vigilant. Lors de la conduite, il faut appuyer légèrement sur les freins arrière et le faire avec modération et progression. Au bout de quelques kilomètres, les plaquettes auront pris la forme du disque et le freinage sera performant

Un grand merci à Louis, pour ces infos qui ont permis de compléter mes explications!