

## Remise en état étrier de frein TR3 (par MJ)

La remise en état des étriers de freins AV sur TR3 n'est pas facile, avant de se lancer, assurez-vous que vous allez être capable de mener à bien cette opération. Il s'agit de pièces de Sécurité.

Le problème qui génère généralement la remise en état, est lié à une fuite de liquide frein et/ou la corrosion des pistons.



Lors du changement de plaquettes, avec ce niveau de corrosion, lorsque l'on repousse les pistons, la détérioration du joint d'étanchéité est instantanée.

L'extraction des pistons nécessite en cas de besoin des techniques progressives :

- pression sur la pédale de frein
- utilisation d'air comprimé (attention mettre une calle en bois, le piston part comme une balle)
- décoller le piston du joint avec le type d'outil



- effectuer des rotations alternatives avec une pince étau (cas du remplacement des pistons)

A titre indicatif, après restauration, la pression d'une simple pompe à vélo suffit pour faire sortir les pistons !!!

Dans mon cas, vu les difficultés pour extraire les pistons et leur niveau de corrosion : changement des pistons et remplacement par des pistons neufs inox.

Tous les sites anglais ne conseillent pas le démontage en deux parties de l'étrier, en effet il y a des difficultés ensuite pour trouver les petits joints d'étanchéité entre les deux flasques et de positionner de ces deux flasques. Simplement bien nettoyer les tubulures intérieures avec du liquide de nettoyage de circuit de freinage.

### Graisse compatible caoutchouc

Les joints et caches poussière sont en caoutchouc (nitrile) pour être compatible avec les liquides de freins. Le problème de ce type de joint c'est que les graisses traditionnelles « dissolvent » le caoutchouc . Il faut donc utiliser des graisses spéciales : voici quelques références.

<http://www.rimmerbros.co.uk/Item--i-514578P>

[http://www.mgocaccessories.co.uk/acatalog/MGOC\\_Accessories\\_Grease\\_176.html](http://www.mgocaccessories.co.uk/acatalog/MGOC_Accessories_Grease_176.html) (graisse rouge) .Celle que j'ai utilisé est la graisse Bendix par Honeywell 161100B :

:



### Préparation des gorges et alésage du piston.

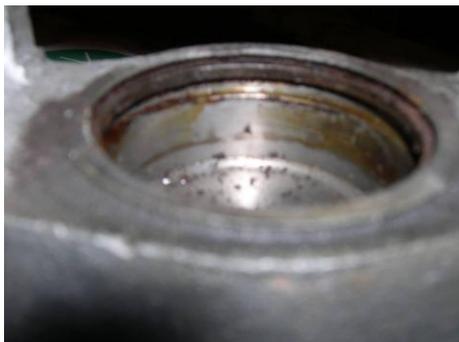
La première gorge (celle du joint cache poussière) était dans mon cas sale oxydé et pleine de résidus de l'ancien joint et à nécessité un nettoyage long (utilisation à la main d'une mèche et un passage au papier 600). **Il est déterminant pour le bon remontage ultérieur du joint, d'assurer une gorge exempte de tout résidu ou corrosion.**

J'ai peint uniquement cette gorge avec une peinture anti oxydante.

La seconde gorge celle du joint étanchéité effectuer le nettoyage avec coton tige et produit de nettoyage de circuit de frein

On effectue un premier nettoyage des alésages des étriers avec du produit nettoyage de frein, s'il reste des traces mais pas de rayures effectuer un nettoyage au begom alu pour obtenir la meilleure finition puis re-nettoyage au produit nettoyage de frein.

Avant



Après



## Montage des joints

Le montage du joint fin ne présente pas de difficulté, simplement bien remplir la seconde gorge de graisse.

Le montage du cache poussière est **la principale difficulté** de la remise en état

Monter le joint sur le piston et mettre de la graisse et le faire glisser le joint jusque dans la partie basse du piston.



Faire rentrer le cache poussière dans la première gorge et pousser avec le piston. En effet c'est le piston qui va ouvrir le cache poussière et le pousser dans la première gorge.

La difficulté majeure est donc de faire rentrer le jonc de ce joint cache dans la première gorge et faire rentrer le piston

L'outil à proscrire :



En effet on ne maitrise pas la position du piston par rapport à l'alésage et généralement cela se termine comme cela :



La bonne solution est d'utiliser un manche de marteau et de faire levier en faisant bouger la base du piston pour le faire rentrer dans l'alésage et surtout beaucoup de graisse .( pour moi cela à marcher trois fois sans trop .....de difficultés)



En résumé :

Avant

Après



Un dernier point : le positionnement des calles n'est pas simple, il faut d'abord les fixer sur un boulon puis les faire pivoter pour fixer le second boulon avec du frein filet. Redémontrer le premier boulon et le remonter avec du frein filet.



On touche ici à des problèmes de sécurité, si vous ne vous ne sentez pas capable : allez chez votre garagiste. Ce tutorial est donné à titre de retour d'expérience et n'engage pas la responsabilité de l'auteur.