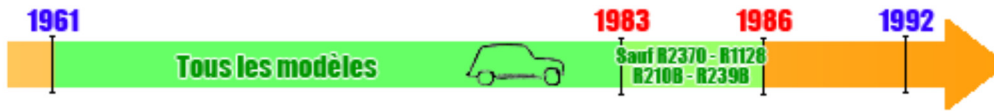




Dépose du porte-fusée (freins à tambours)



Modèles concernés : Tous mes modèles de 4L de 1961 à 1986 à l'exception des modèles R4 GTL R2118 / R4 F4 R210B et R239B / R4 F6 R2370 depuis 1983



Dépose du porte-fusée

Dévisser l'écrou de fusée :

Pour ceux qui n'ont pas la chance d'avoir une clef à choc, utiliser une clef à cliquet normale dont le manche est prolongé par un tube d'une bonne 50aine de centimètres (la magie du levier) et freiner avec la pédale afin de bloquer les disques.

Remarque : cette opération peut être réalisée roue au sol si la jante le permet (jantes avec cache moyeu en plastique).

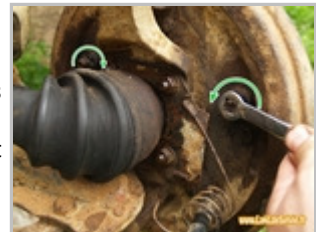


Dépose du tambour de frein :

Freins à garnitures sans rattrapage automatique :

A l'aide d'une clef carré, écarter les segments du tambour. Pour cela il suffit de faire tourner la vis excentrique à tête carrée d'1/2 tour vers le haut.

Attention : l'utilisation d'une clef plate est à proscrire car le risque d'arrondir la tête carrée est relativement important.



Freins à garnitures avec rattrapage automatique :

Enlever la pastille d'étanchéité sur le tambour puis introduire une tige (un tournevis par exemple) dans le trou. Le but étant de dégager à l'aveugle le secteur cranté du levier cranté de rattrapage automatique.



Retirer les 3 vis de fixation du tambour.



Avant de déposer le tambour, il faut repérer sa position par rapport au moyeu.



Extraire ensuite le tambour.

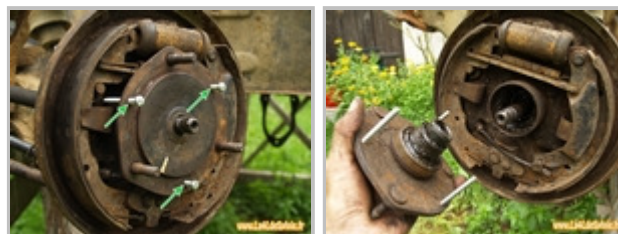
Sur certain tambour pour faciliter la dépose il y a 2 trous taraudés afin d'y insérer des vis. En les vissant elle vont venir appuyer sur le moyeu pour l'extraire en douceur.



Dépose du moyeu :

Méthode n°1 :

Insérer de longue vis dans les trous taraudés des vis de tambour pour prendre appui sur le fond du flasque. En serrant les vis les une après les autres le moyeu doit pouvoir sortir en douceur sans abimer les roulements.

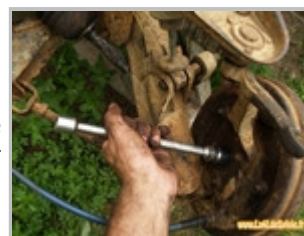


Attention à la zone d'appui des vis afin d'éviter de détériorer les mâchoires de frein ou d'écraser le câble de frein à main.

Méthode n°2 :

Commencer par **extraire le cardan coté porte-fusée.**

Ensuite extraire le moyeu en donnant quelques coups secs avec une douille de 20 ou 21 ou un tube de bon diamètre sur l'axe du moyeu coté cardan. Normalement en quelques coups le moyeu doit sortir assez facilement.



Méthode n°3 :

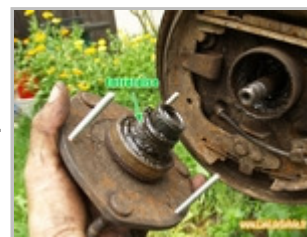
Pour les possesseurs d'un extracteur à inertie il est possible d'extraire le tambour et le moyeu en même temps :

- commencer par dérégler les freins à l'aide des excentriques (voir ci-dessus)
- sans retirer les vis de fixation du tambour, placer l'extracteur à inertie sur le tambour à l'aide des écrous de roue
- extraire l'ensemble tambour-moyeu en actionnant la masse de l'extracteur.

C'est la méthode la plus pratique mais il faut un outil spécifique...



Une entretoise est logée entre les 2 roulements sur l'axe du moyeu, **attention** à ne pas l'égarer.



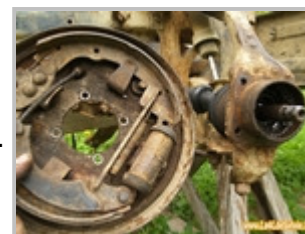
Dépose du flasque de frein :

Dévisser les écrous à l'arrière du moyeu puis retirer les 4 vis de fixation du flasque de frein.



Déposer le flasque de frein.

Attention à fixer le flasque sans mettre ni le flexible de frein ni le câble de frein à main en contrainte.



Remarque : Pour déposer complètement le flasque de frein il faut réaliser une vidange du circuit de frein. Ensuite il faut simplement débrancher le câble de frein à main et dévisser le flexible de frein.

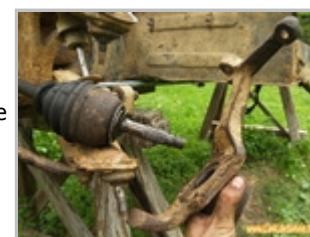


Dépose du porte-fusée (c'est pas trop tôt) :

Extraire la rotule de direction suivie des 2 rotules de suspension en commençant pas la rotule supérieure.

Attention : Bien maintenir le porte-fusée au moment de l'extraction de la 2ème rotule de suspension sinon celui-ci vas choir par terre et il n'est pas léger.

Retirer le porte-fusée en maintenant le cardan en place dans la boite de vitesse (cas des boites de vitesse "carrée") pour éviter les risques de fuite par le joint spi de différentiel.



Repose du porte-fusée

Engager la rotule de suspension inférieure dans le porte-fusée sans la serrer complètement.



Reposer le flasque de frein et remettre en place la plaque de fermeture du roulement ainsi que le guide du câble de frein à main (coté avant de la voiture) puis serrer les 4 vis.

Attention : pour assurer l'étanchéité de la plaque de fermeture il faut mettre un cordon de mastic d'étanchéité entre la plaque et le porte-fusée.



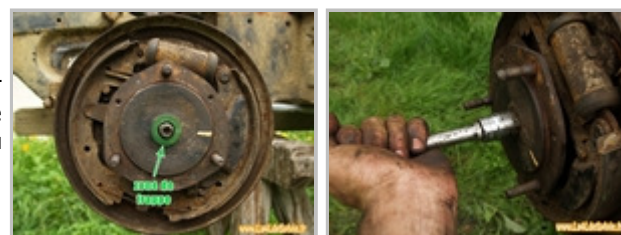
Engager la tête du cardan dans le porte-fusée puis rebrancher la rotule de suspension supérieure.



Engager le moyeu dans le porte fusée après avoir remis de la graisse à roulement si besoin.
Attention à ne pas oublier de repositionner l'entretoise entre les 2 roulements



Si le moyeu ne s'engage pas suffisamment à la main, taper modérément sur l'axe central à l'aide d'un tube adapté. C'est le serrage de l'écrou de fusée qui permettra l'engagement complet du moyeu dans le porte-fusée.



Rebrancher les rotules et les serrer (les 2 rotules de suspension et la rotule de direction).

Repositionner le tambour en respectant le repérage réalisé lors du démontage et serrer l'écrou de fusée.

Régler enfin les garnitures de frein (dans le cas de garnitures sans rattrapage automatique).

Réglage des garnitures (dans le cas de garnitures sans rattrapage automatique) :

Le réglage s'effectue en rapprochant les segments des tambours par l'intermédiaire des excentriques : A l'aide d'une clef carrée, commencer par resserrer la garniture arrière et terminer par la garniture avant.

Remarque : quel que soit le coté tourner la clef vers le bas pour rapprocher les garnitures du tambour et vers le haut pour les écarter.



Couple de serrage :

Rotule de suspension supérieur : 35 N.m

Rotule de suspension inférieur : 50 N.m

Rotule de direction : 30 à 40 N.m

Ecrou de fusée : 120 N.m

[\[Retour à la page précédente\]](#)