



## Remplacement des tambours AV par des disques (sauf 1302/1303)

**Temps** : environ 5 h.

**Difficulté** : moyen.

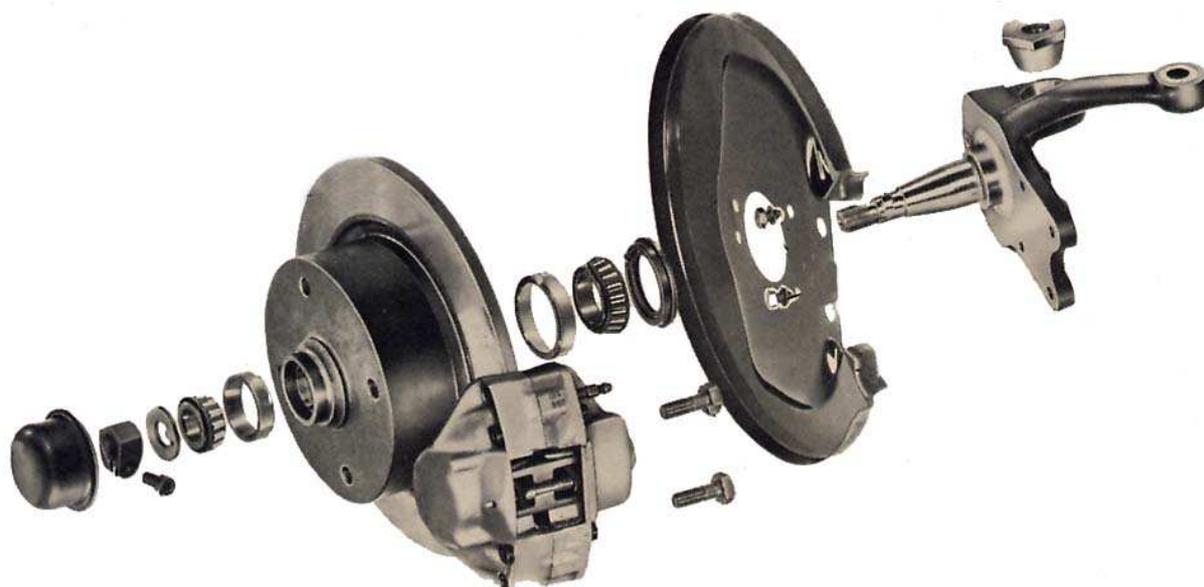
**Par** : TTS



Cette méthode s'applique au châssis à barre de torsion, mais elle est pratiquement identique pour les 1302/1303.

Il est préférable de serrer tous les organes du train avant ou couple prescrit. De plus, sur les kits vendus chez les revendeurs VW, il y a rarement les tôles de protections du disque.

**Je conseille vivement l'achat de celle-ci ainsi que l'utilisation des pièces de qualités (VW, ATE, etc..).**



## 1<sup>er</sup> étape

- Lever et caler le véhicule.
- Déposer l'écrou puis extraire la rotule de direction de la fusée à l'aide d'un arrache.



- Déposer les écrous puis extraire les rotules de suspension (inf. et sup.) de la fusée à l'aide d'un arrache.



La rotule de suspension supérieure sort parfois sans l'utilisation d'un extracteur.



- Ne pas oublier de déposer le câble de compteur du côté gauche et de récupérer l'embout en caoutchouc sur la fusée.



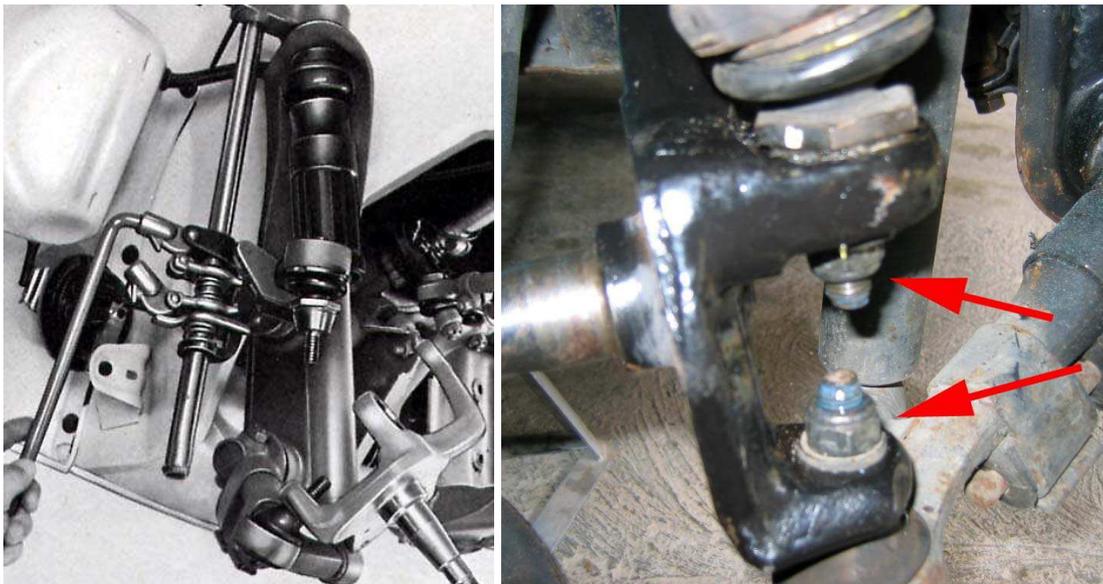
## 2<sup>e</sup> étape

- Poser la fusée à disque sur les rotules.



Au passage, vérifier vos différentes rotules.

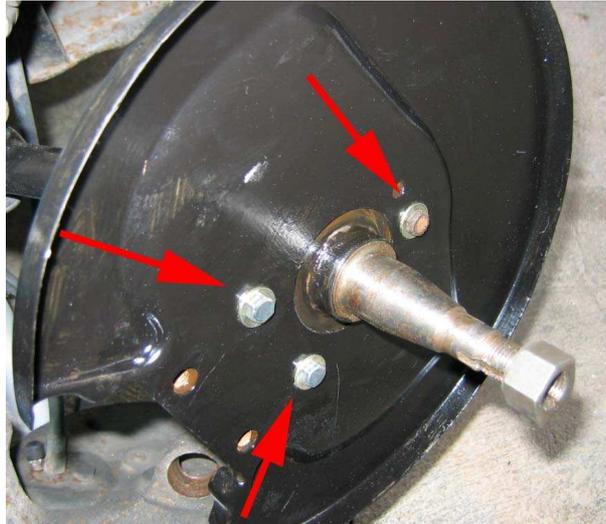
- Placer en 1<sup>er</sup> la rotule de suspension inférieure sur le la fusée.
- A l'aide d'un vieux cric de bord, se confectionner cet outil afin de mettre en place plus facilement la rotule supérieure (il est possible de faire sans).



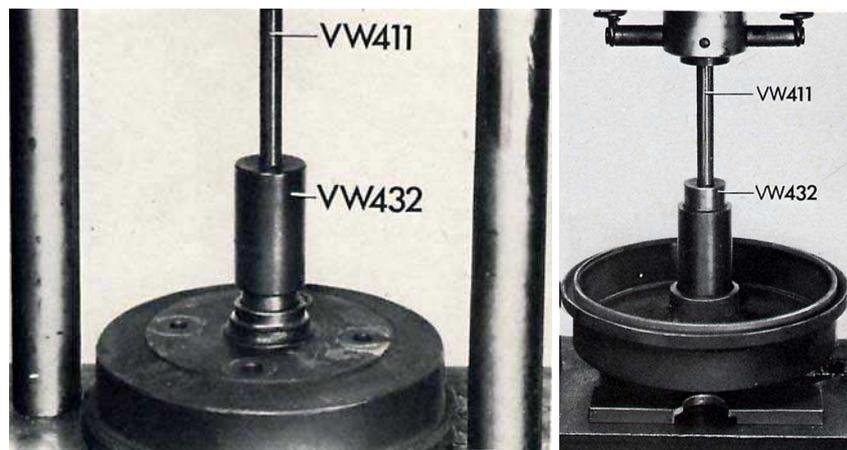
- Bloquer les écrous Nylstop (neuf) au couple prescrit (**60 Nm pour les deux**).
- Reposer la rotule de direction et bloquer l'écrou Nylstop (neuf) au couple prescrit (**30 Nm**).

## 3<sup>e</sup> étape

- Poser la tôle de protection sur la fusée.



- A l'aide d'une presse (**il est possible de faire autrement mais pour éviter des problèmes...**) emmancher la bague intérieure puis extérieure du roulement de roue jusqu'en butée.



(Il s'agit de tambour mais le montage est identique)

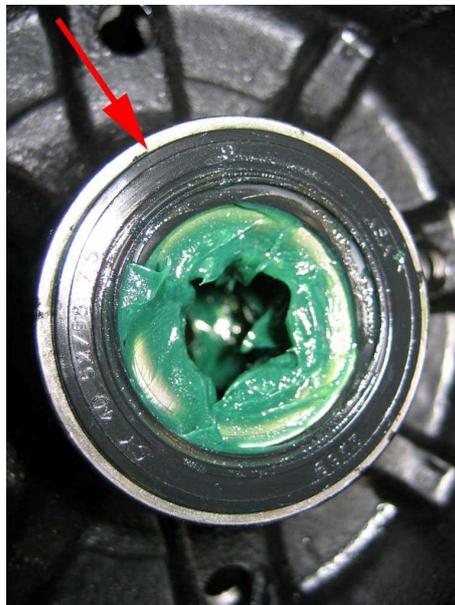


(int)



(ext)

- Bien graisser (graisse multi usage) l'alésage des roulements, puis mettre en place le roulement intérieur et la bague d'étanchéité.



#### **4<sup>e</sup> étape**

- Présenter le disque sur la fusée, bien graisser la portée du roulement ext.
- Placer ensuite la rondelle d'appui (à récupérer sur les tambours)



Ne pas la monter en biais, sinon elle coince et le réglage suivant est faussé.



- Récupérer l'écrou de calage qui permet ensuite un réglage des roulements et procéder au réglage.
- Pour régler le jeu, serrer tout d'abord l'écrou de calage à fond (au cours de cette opération, il faut obligatoirement faire tourner la roue pour que le roulement ne coince pas). Le jeu des roulements de roue est réglé correctement lorsqu'il est encore possible de déplacer la rondelle d'appui avec un tournevis, par simple pression du doigt (**surtout** ne pas faire « tourner » la rondelle et ne pas faire levier avec le tournevis).



- Après le réglage du jeu des roulements de roue, serrer l'écrou au couple prescrit 10 Nm (maxi 13 Nm).

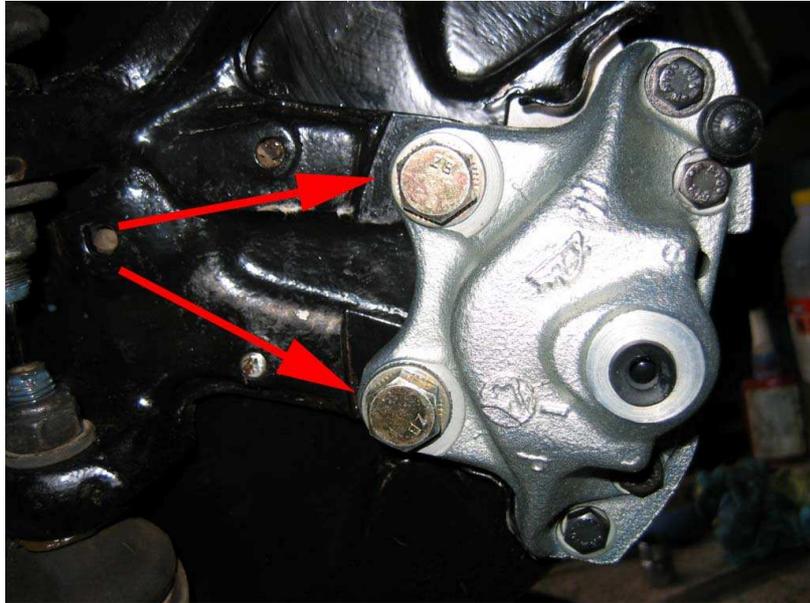


- Reposer le chapeau de moyeu (attention à remettre le câble de compteur à gauche).

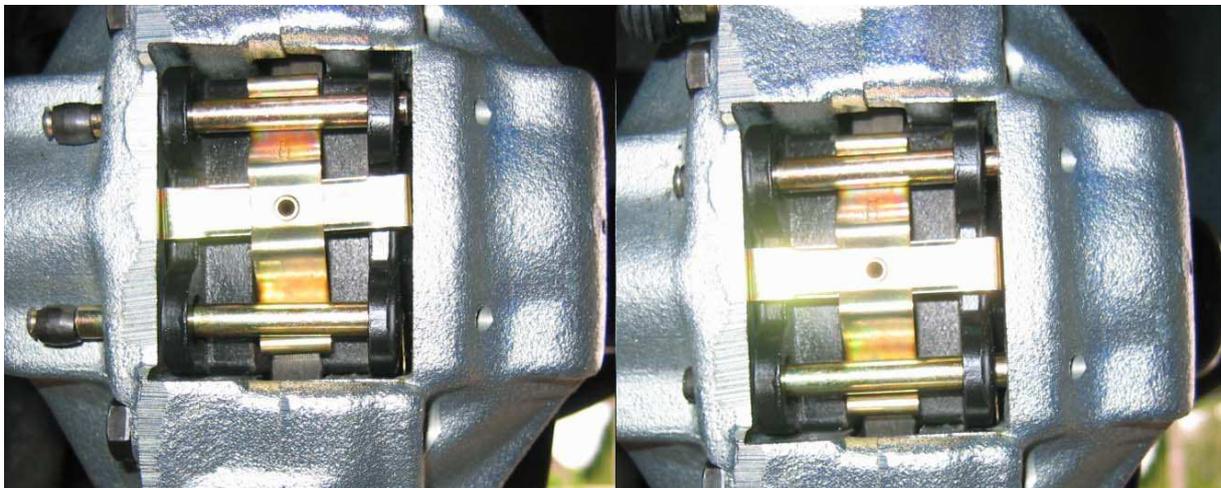


## 5<sup>e</sup> étape

- Mettre en place l'étrier de frein, et bloquer les vis de fixation de celui-ci à 40 Nm (si vous avez la petite tôle arrêteur utilisez la, sinon mettre un peu de frein filet sur les vis). Si il s'agit d'un étrier possédant deux vis de purge mettre la plus grosse en haut, sinon mettre la vis de purge en haut.



- Mettre en place les plaquettes puis le ressort de maintien et les clips de sécurité.

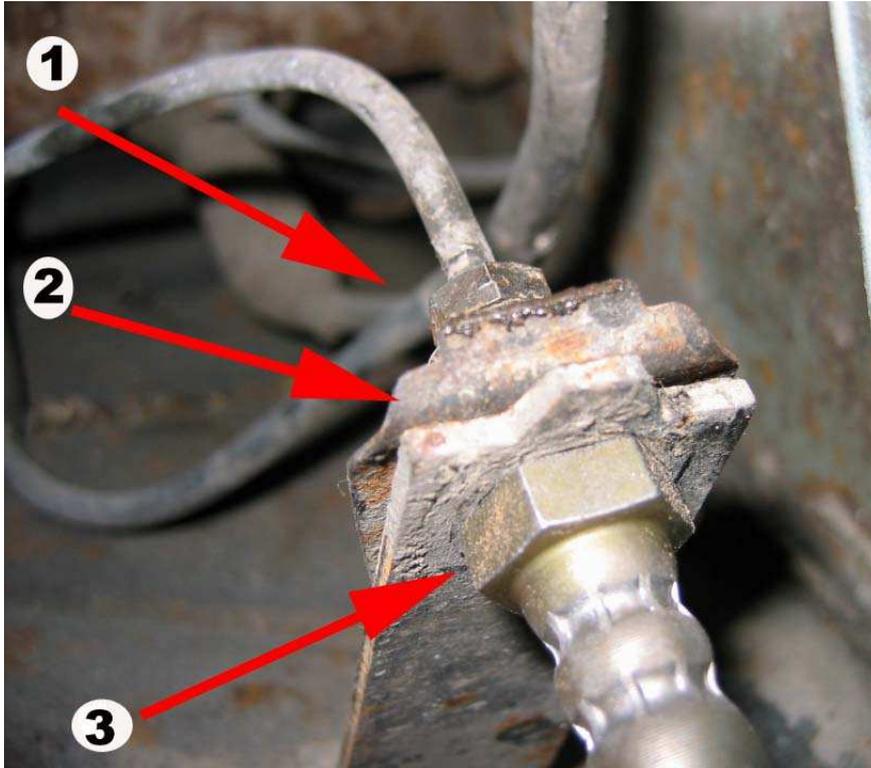


## 6<sup>e</sup> étape

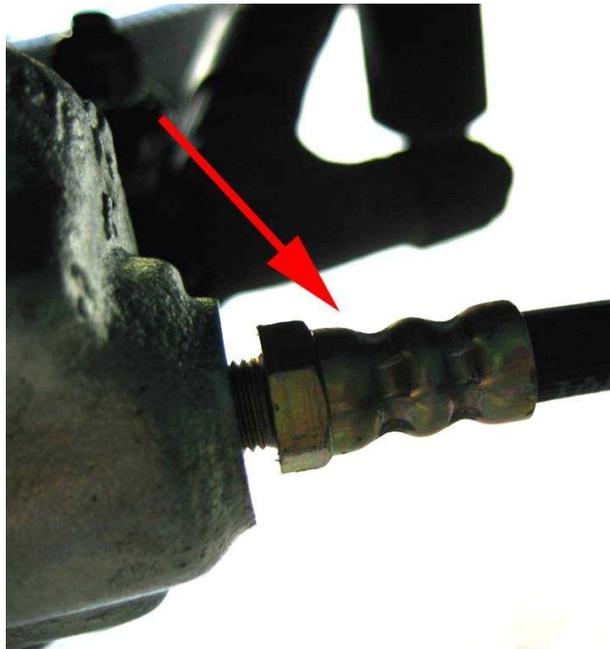
- Débrancher le flexible de frein (3) reliant le châssis au tambour, il est possible d'avoir du liquide de frein qui coule, prévoir un récipient.



Attention à ne pas abîmer le raccord (1), prévoir l'utilisation d'une clef à tuyauter en 6 pans de 11.



- Déposer le clips de maintien (3) du flexible.
- Mettre de côté l'ensemble tambour/flasque.
- Reposer un flexible neuf de frein en commençant par l'étrier.



- Reposer le flexible de frein côté châssis et remettre le clips de maintien (3).

## 7<sup>e</sup> étape

- Reprendre les étapes 1 à 6 pour l'autre côté.

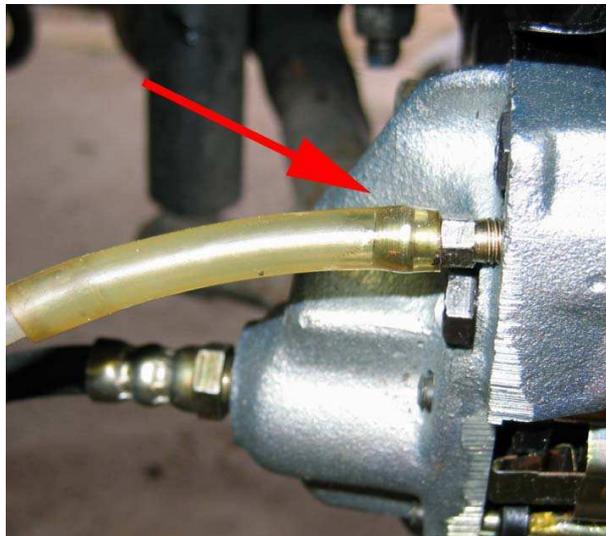
## 8<sup>e</sup> étape

- Purge des freins.



N'utiliser que du liquide de frein neuf (pas de bidon ouvert). Le liquide de frein est un produit corrodant, il faut donc éviter qu'il entre en contact avec la peinture. Le liquide de frein est hygroscopique, c'est-à-dire qu'il absorbe l'humidité de l'air ambiant c'est pourquoi il est préférable de faire une purge du circuit tous les deux ans.

- Contrôler et compléter éventuellement le niveau du liquide dans le réservoir de compensation. La purge doit être effectuée dans l'ordre suivant : ARD, ARG, AVD et AVG.
- Retirer le cache-poussière de la vis de purge, emmancher le tuyau de purge en laissant plonger l'autre extrémité dans un récipient transparent rempli au 1/3 de liquide de frein.
- Avec une clef appropriée, ouvrir la vis de purge d'un ½ tour puis actionner plusieurs fois et dans sa course totale jusqu'à ce que le liquide sortant soit exempt de bulles d'air. Deux personnes sont donc nécessaires pour effectuer une purge dans ces conditions. Il est aussi indispensable de compléter constamment le niveau du liquide de frein.



- Répéter cette opération sur les autres roues dans l'ordre indiqué.
- Remettre les capuchons sur les vis de purge.
- Contrôler de nouveau le niveau de liquide de frein dans le réservoir et compléter s'il y a lieu.



**Cette opération est destinée aux amateurs compétents. Old-droppers.com ou Evolutioncoccinelle.com ne sauraient tenu pour responsable des conséquences des erreurs que l'utilisateur aurait commises en faisant une mauvaise manipulation de cet article.**



**© photo TTS, Volkswagen et Facom.**