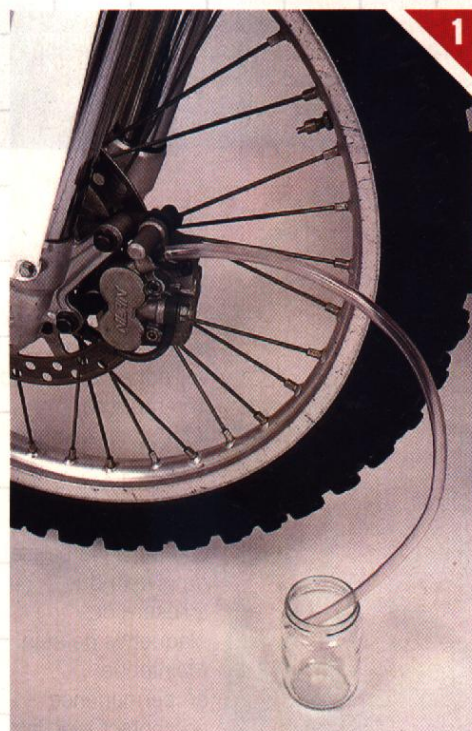


SANS BULLES, PAS DE PÉPINS

SI LE LIQUIDE DE LA COMMANDE DE FREIN OU D'EMBRAYAGE NE DEMANDE PAS AUTANT D'ENTRETIEN QU'UN CÂBLE, IL NE FAUT PAS POUR AUTANT LE NÉGLIGER : SON REMPLACEMENT RÉGULIER EST LA SEULE GARANTIE D'OBTENIR DES PERFORMANCES MAXIMALES. UN PETIT COUP DE PURGE EN IMAGES AVEC LE BON JEFF... ET À VOUS LES STOPPIES !



1

PRÉPARATION

Avant d'attaquer la vidange d'un circuit de freinage, il est bon de préparer le terrain. Pour cela, commencez par desserrer la vis de purge, après avoir nettoyé l'éventuel amas de terre qui risquerait de boucher son orifice. Ensuite, emmanchez dessus une durit transparente d'un diamètre adéquat et d'une longueur d'environ 30 cm. Cette durit doit reposer dans un récipient quelconque, mais propre et de préférence transparent.

VIDANGE DU RÉSERVOIR

Après avoir dévissé avec précaution les deux vis cruciformes qui retiennent le couvercle du bocal du maître-cylindre et extrait la membrane en caoutchouc, aspirez le maximum de l'ancien liquide à l'aide d'une seringue. Remplissez ensuite le bocal avec du liquide neuf.



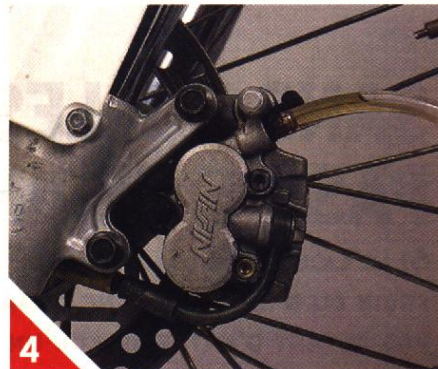
2



3

POMPAGE

Actionnez plusieurs fois le levier (ou la pédale). Puis, tandis que vous maintenez sous pression le levier, desserrez légèrement la vis de purge équipée de la durit. La résistance du levier va disparaître. Quand celui-ci viendra en butée sur le guidon, du liquide de frein s'écoulera dans la durit. Le levier toujours ainsi maintenu en butée, lorsque le liquide arrête de s'écouler, resserrez la vis de purge.



4

SURVEILLER LES BULLES

Recommencez la même opération jusqu'à renouveler totalement le liquide et obtenir une résistance normale au levier. La transparence de la durit vous permet de voir les éventuelles bulles d'air sortir du circuit.



AIR ET LIQUIDE

Il existe deux types de liquides de frein : le synthétique et le minéral, seul le manuel d'atelier vous indiquera lequel utiliser. Mais attention : il ne faut jamais les mélanger ! Par ailleurs, le liquide de frein absorbe de l'eau petit à petit (hygroscopique) ce qui le rend moins résistant à la chaleur. Son seuil normal d'ébullition (300°),

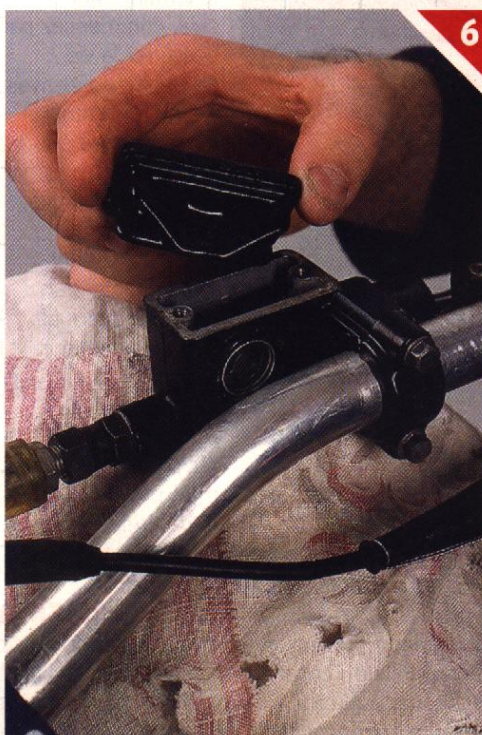
avec une teneur en humidité de 2 %, peut ainsi descendre de 60°. Lors de fortes sollicitations, il risque alors de bouillir et de former des bulles dans le circuit, rendant le freinage inopérant. La meilleure des préventions est une vidange régulière du circuit. Autre solution : adopter l'un de ces nouveaux liquides au silicone (hydrophobes) qui ne se chargent jamais en eau et sont parfaitement miscibles avec tous les autres.



5

AJUSTER LE NIVEAU

Durant la manip', il faut veiller à ce que le niveau du liquide dans le bocal ne descende jamais en dessous du niveau minimum. Si tel était le cas, vous risqueriez de réinjecter de l'air dans le circuit. L'air étant compressible, contrairement au liquide, cela se traduirait par une perte de puissance au niveau du freinage... et vous seriez bon pour tout recommencer. Mieux vaut donc ajuster régulièrement le niveau du liquide dans le bocal.



6

REMISE EN PLACE

Le liquide renouvelé, il ne reste plus qu'à remettre le couvercle du réservoir en veillant à ne pas trop le remplir car il faut tenir compte du volume de la membrane. En se détendant, elle compense la baisse de niveau due à l'usure des plaquettes de frein. Maintenu en permanence en contact avec la surface du liquide, elle l'isole, évitant ainsi son oxydation ou l'entrée d'air dans le circuit en cas de tonneau.