

RÉGIE NATIONALE DES USINES

RENAULT

92109 Boulogne Billancourt
téléphone Paris (1) 603 13 13 +

adresse télégraph. renofer Paris
tél. Paris 20094 Boulogne 26088
reg. du commerce Paris 55 b 8620
n° d'entreprise 261 92012 9001

Note Technique
Technical Note
Technische Note
Teknisk Meddelelse

Nota Técnica
Nota Tecnica
Teknisk Note
Technische Mededeling

N.T. 605

Avril 1973

Edition Française

R 1151 - 1152 - 1153 - 1154
1173 - 1302 - 1304 - 1312
1322 - 1313 - 1323
DIRECTION A DROITE ET
A GAUCHE

BROUTEMENT AU FREINAGE

I - INFORMATION -

Lorsque vous constatez un broutement au freinage sur l'un des types de véhicules ci-dessus, ce phénomène est provoqué par une différence d'épaisseur des disques de freins égale ou supérieure à 1/100 mm

II - CONSTATATION -

Cette différence d'épaisseur provient d'un léchage des plaquettes de frein sur les disques dans leur zone de voile maxi à chaque tour de roue.

III - CAUSES -

- 31 - Voile trop important du disque de frein à l'origine
- 32 - Recul insuffisant des plaquettes de frein par suite d'un effort de coulisement trop important dans leur chape
- 33 - Recul insuffisant de l'étrier par suite d'un effort de coulisement trop important dans sa chape.

IV - REMEDES -

41 - En série -

- 411 - Montage d'ensembles chape-étrier avec effort de coulisement inférieur cu, au plus, égal à 15 da N
- 412 - Réduction du voile des ensembles disque ventilé - moyeu à 5/100 mm maxi, début Novembre 1972
- 413 - Réduction du voile des ensembles disque-moyeu Renault 16 à 1/10 mm maxi, le 11 décembre 1972

Sur les véhicules de la gamme Renault 16, les ensembles avec voile maxi de 1/10 mm sont repérés pour une durée de trois mois environ par un V blanc marqué au composteur sur le moyeu

IT G 04.28

F.A.D.Dk.E.It.N.NL. ♦ ♦

77 01 436 515

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault. La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

Dessins originaux exécutés par la Régie Nationale des Usines Renault CASADAMONT SERTA.

Printed in France by Servant-Crouzet

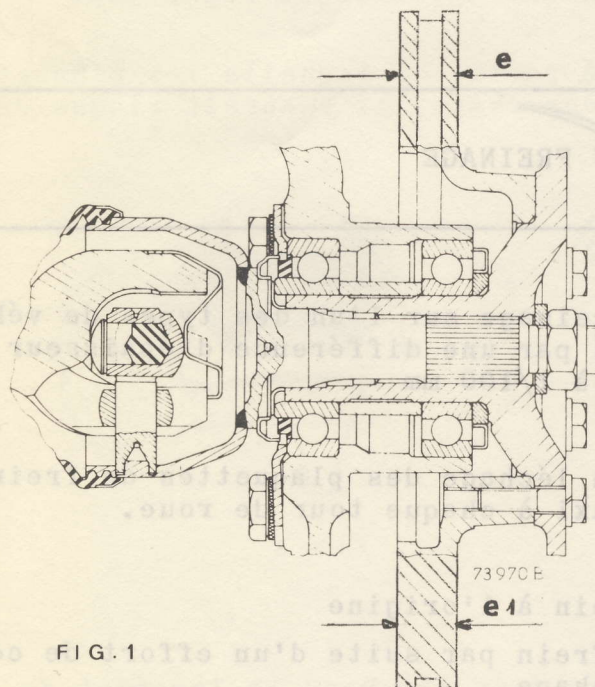
© Régie Nationale des Usines RENAULT 1973

42 - En réparation -

- points à contrôler avec leur valeur :
- non parallélisme des faces du disque 1/100 maxi
- faux parallélisme de l'entretoise 2/100
- voile du disque 1/10
- jeu des plaquettes de frein dans la chape libre
- jeu de l'étrier dans la chape 2/10 à 4/10
- effort de coulissement de l'étrier 15 da N maxi

V - METHODE OPERATOIRE -

51 - Non parallélisme des faces du disque -



La différence d'épaisseur $e - e_1$ mesurée sur une même circonférence ne doit pas excéder 1/100 (fig. 1)

Cette mesure détermine le ou les freins sur lesquels il y a lieu d'intervenir.

Avant montage, vérifier le parallélisme des faces du disque neuf de remplacement.

52 - Faux parallélisme de l'entretoise

- Contrôler sur un marbre à l'aide d'un comparateur le parallélisme des extrémités de l'entretoise, référence 06 08 047 300 (PR 877, Pl. 42-20) pour gamme Renault 16 et référence 77 00 503 440 (PR 952-960-961, Pl. 42-10) pour 1173 - Gamme R 15/17.

Le faux parallélisme maximal est de 2/100.

- Si la valeur est hors tolérance, remplacer l'entretoise.

53 - Voile du disque -

Au remontage, le voile du disque pris sur un diamètre de :

- 215 mm pour disques ventilés (R 1173 - Gamme R 15/17)
- 245 mm pour disques Renault 16

ne doit, en aucun cas, dépasser 1/10 mm

Il conviendra de rechercher le voile le plus faible possible (environ 5/100) en procédant à l'appariement du disque et du moyeu. Pour cela, décaler le disque de 120° en 120° pour tenter d'annuler les voiles propres du disque et du moyeu.

En cas d'impossibilité, le moyeu est à remplacer.

Nota - Les voiles actuels des disques et des moyeux doivent permettre, sans procéder à cette opération, d'obtenir un voile de l'ordre de 5/100.

54 - Jeu des plaquettes de frein dans la chape

Les plaquettes de frein doivent être libres dans leur chape. Pour le contrôler, procéder comme suit :

- 1 - Retirer les ressorts anti-bruit et remettre les plaquettes dans leur chape.

A l'aide d'un gabarit fabriqué localement, mesurer le jeu J entre plaquette et chape dans la zone où est placé le ressort anti-bruit (figure 2). Ce jeu J doit être égal ou supérieur à 1,3 mm ; s'il est inférieur, changer la chape.

S'assurer que les plaquettes passent librement dans la chape. Eventuellement, toiler les tenons en bout de plaquette (repère F - fig.3)

- 2 - Détarer les ressorts anti-bruit en les aplatissant légèrement (repère R - figure 3).

Nota - Ne pas dépasser la limite à partir de laquelle les plaquettes de frein étant trop libres dans leur chape, il y aurait risque de claquement.

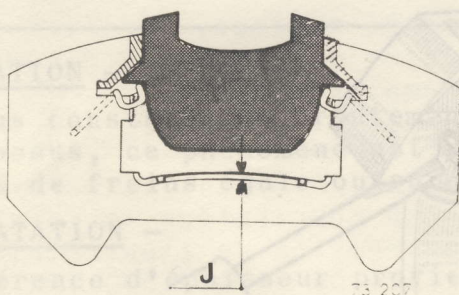


FIG. 2

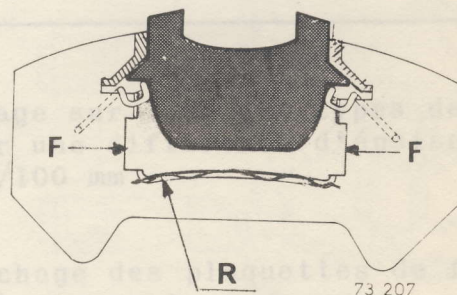


FIG. 3

55 - Jeu de l'étrier dans la chape -

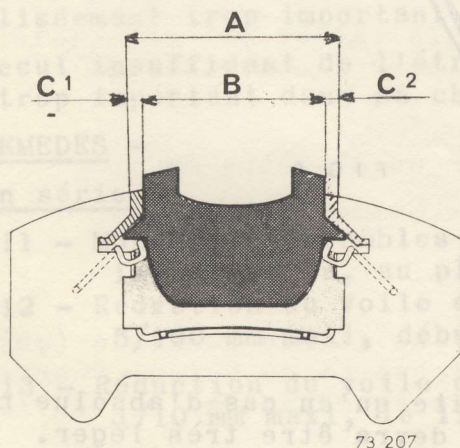


FIG. 4

- mesurer dans la chape le logement de l'étrier (repère A - figure 4).
- mesurer l'étrier plus les 2 clavettes de positionnement ($B + C_1 + C_2$ - figure 4)
- le logement A doit être supérieur de 2 à 4/10 à la mesure totale étrier plus clavettes ($B + C_1 + C_2$)
- s'il y a lieu, donner le jeu nécessaire en limant légèrement la chape. Cette opération est à effectuer avec prudence en prenant soin de ne pas détériorer les faces en contact avec les clavettes.

56 - Effort de coulissement de l'étrier -

- après remontage des freins, le véhicule étant sur chandelles :
- faire tourner le moteur
- engager la 1ère vitesse

les deux ensembles disque-moyeu doivent tourner à une vitesse constante.

- si un disque ralentit fortement ou s'arrête lorsque sa zone de voile maxi arrive à hauteur de l'ensemble chape-étrier, il convient de réduire l'effort de coulissement de cet étrier par détarage des ressorts de chape à l'aide d'un tournevis (fig. 5)

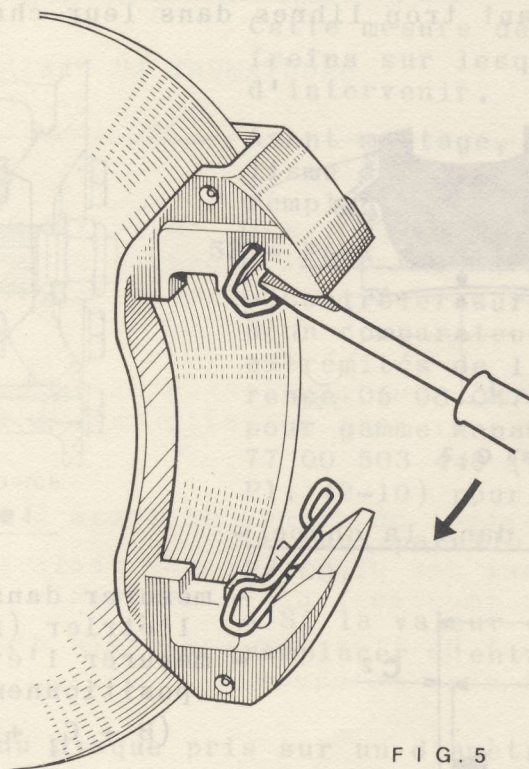


FIG. 5

NOTA - Cette opération ne devra être faite qu'en cas d'absolue nécessité et le détarage des ressorts devra être très léger.