



CITROËN

INFO RAPID

XANTIA

5

DEPARTEMENT APRES-VENTE

CE - SUCC-AGENTS

N° 12

QUALITE VEHICULE

CONCERNE

CITROEN XANTIA Tous Types.

CONSTATATION

Bruyance des freins arrière provoquée par une usure en oblique de la garniture des plaquettes de frein arrière.

DIAGNOSTIC

L'étrier de frein est décentré par rapport au disque de frein . La présence d'un dépôt métallique d'oxydation entre les faces d'appui de l'étrier de frein et du bras de suspension entraîne la mise en biais de l'étrier.

REMEDE APRES-VENTE

Supprimer l'oxydation entre le bras de suspension et l'étrier.

Mode opératoire :

Se procurer aux pièces de rechange :

- deux vis référence PR (pour un étrier) 96172064 Berline
- deux vis référence PR (pour un étrier) 440526 Break
- déposer l'étrier de frein (voir brochure XANTIA BRE 0085)
- nettoyer et graisser les faces d'appui du bras et de l'étrier
- remonter l'étrier de frein en utilisant les vis de fixation neuves (couple de serrage 4,7 m.daN)

Temps facturable :

- code M.O. : 2630 9999
- T.F. : 1H80 (1 côté)

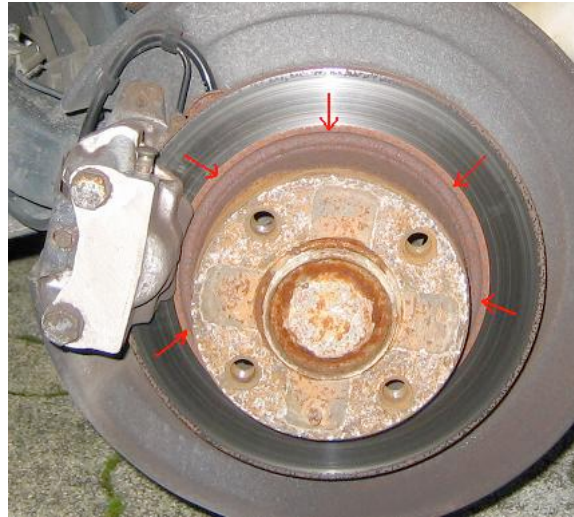
Freins AR Xantia

Vos freins grincent:

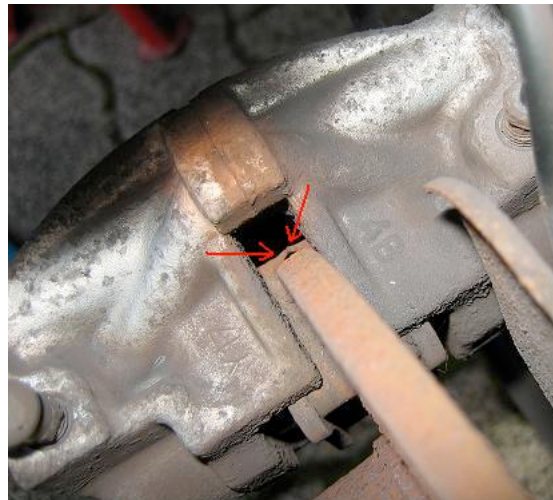
- lors d'un freinage "normal" (ni trop léger, ni trop puissant) ?
- ou en léger virage (surtout à basse vitesse) ?

Alors, il y a de grandes chances pour que cet article vous intéresse!

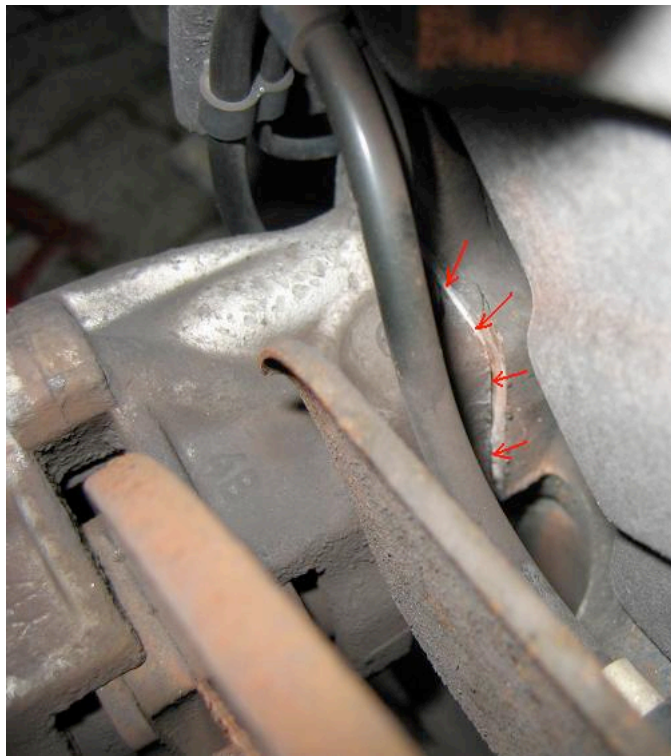
LES SIGNES VISIBLES:



Usure du disque excentrée.



Plaquettes débordant du disque.



Traces blanchâtres entre bras de suspension et étrier de frein (généralement visible à travers les trous de la jante)

En fait, c'est l'apparition de cette couche d'oxydation entre le bras de suspension et l'étrier de frein (qui sont de 2 matériaux différents: acier et alu) qui met ce dernier légèrement de travers et provoque le grincement.

LA SOLUTION:



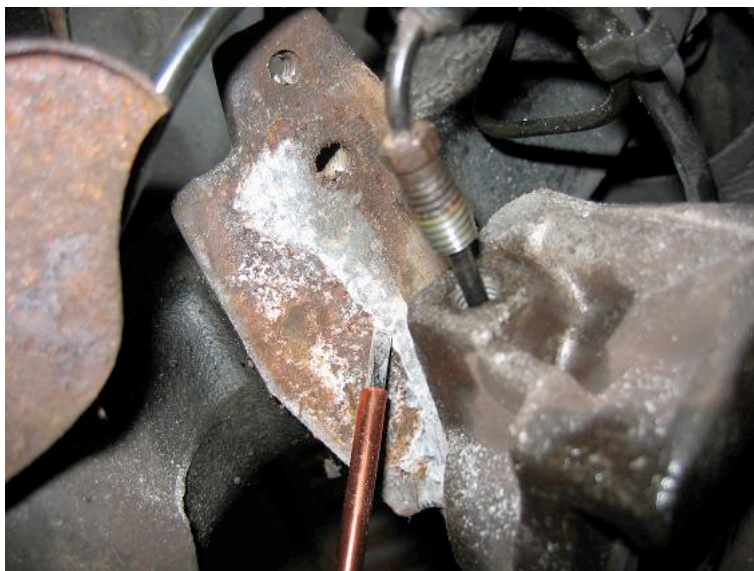
- On dépose:
- la roue,
 - les plaquettes,
 - le disque,
 - l'étrier de frein.



En écartant le démi-étrier de son bras de suspension, on voit très nettement la couche d'oxydation blanchâtre.



Et il y en a autant sur les 2 faces.



On commence par décoller le plus gros au tournevis plat

(l'épaisseur atteignait environ 1mm dans mon cas)



Idem sur le demi étrier.



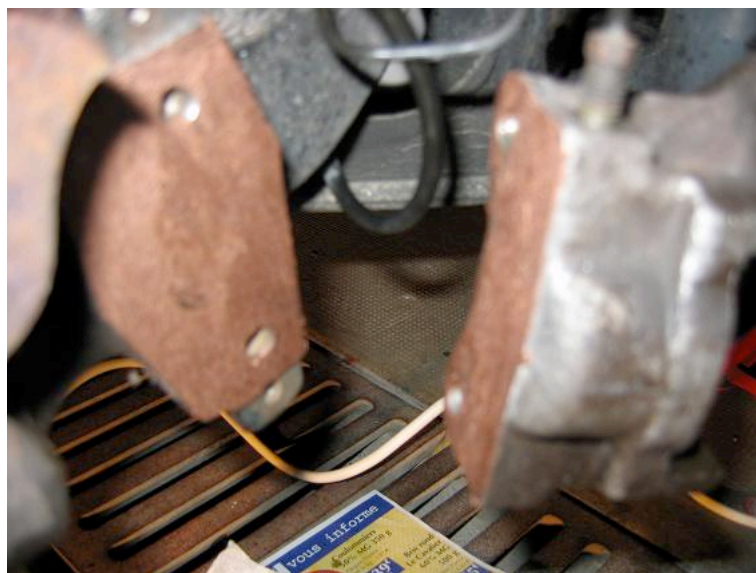
Finition à la brosse métallique rotative sur le bras de suspension: et voilà le travail, la surface est nickel !



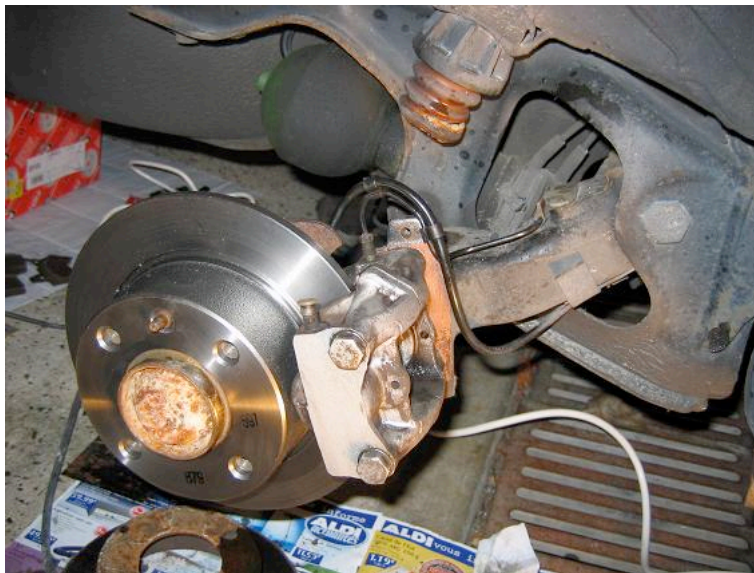
Sur la face d'appui du demi étrier, le résultat est un peu moins flatteur.
C'est normal, il manque de la matière car c'est elle qui a "dégénéré" en oxydation.
Ce n'est pas grave: il en reste suffisamment pour assurer un bon appui (au niveau des vis et sur la périphérie).



Voici une graisse "spéciale" (à base de cuivre) tenant à haute température (jusqu'à 982°C).



On l'applique généreusement sur les 2 faces d'appui...



... et on remonte le tout, avec des disques et des plaquettes neuves (manquent les plaquettes et les tôles de protection sur cette photo).



Même opération de l'autre côté (là, tout est en place).



Petit coup d'oeil sur les vieilles plaquettes: on voit bien l'usure "de biais" (voilà pourquoi il était hors de question de les réutiliser)

LA "DOULOUREUSE":

- En concession, comptez (tarifs 03/2005):
- plaquettes (réf. Citroën 95 667 788) : 56.77 € TTC
 - disques (réf. Citroën 95 667 811) : 95.25 € TTC

- main d'oeuvre (exemple: 45€/H) : 2 x 1.80H = 3.60H soit **162 € TTC**
- petites fournitures (dégrippant, graisse, frein filet, LHM...)

TOTAL = environ 330 € TTC

Pas donné le p'tit bruit, hein?

Mais si vous le faites vous-même, vous pouvez diviser la note par 2 ou par 3 (selon vos remises au comptoir) !

Bon courage!

Francis.