

Changez de disque !!

Proscrire les sillons, les surfaces doivent être lisses.

Les plaquettes se changent plus souvent que les disques, mais ces derniers doivent aussi faire l'objet d'une attention spécifique quant à leur usure.

DeuchGab

Les dernières 2 CV sont équipées de freins à disques à l'avant mais gardent des tambours sur les roues arrière. Ce choix de Citroën s'explique par le fait que les freins avant sont plus fortement sollicités que les arrières : c'est la loi du transfert des masses. Il est en effet plus aisé de changer des plaquettes de frein que des garnitures de tambours. Les plaquettes de frein exercent une forte pression sur les disques lorsque la pédale de frein est enfoncée. Comme les disques sont solidaires des roues, cette pression empêche leur libre rotation et ralenti donc leur progression. Il n'existe pas d'assistance au freinage sur la 2 CV, sa légèreté lui permet de se passer de tels systèmes. Les six cent kilos de la deuche sont donc stoppés plus ou moins vite en fonction de la pression plus ou moins forte exercée sur la pédale de frein par le conducteur. Comme les tambours, les disques de frein sont placés tout de suite en sortie de boîte de vitesses, maintenus en place par les vis de fixation des cardans de boîte.

Si les plaquettes de frein doivent être changées dès qu'elles sont trop minces, les disques se remplacent beaucoup moins fréquemment. Il est juste nécessaire de surveiller leur état pour intervenir au moment opportun. On peut constater leur usure simplement en observant la surface de frottement avec les plaquettes ou en pinçant le bord des disques avec deux doigts

Les disques subissent de grandes variations de température. Lorsqu'ils sont usés, ils diffusent mal la chaleur qu'ils emmagasinent par frottement avec les plaquettes. Les sillons creusés réduisent la capacité de freinage.



pour en apprécier l'état. Une fois de plus, quelques clés ordinaires suffisent à les remplacer. Quelques astuces méritent toutefois l'attention du mécanicien pour ne pas gâcher de lookheed de frein puisque les étriers sont fait en deux parties. Sur la deuche, le LHM vert remplace le DOT4 depuis le passage aux freins à disques à l'avant pour des raisons de joints de circuits. Pour garantir l'absence d'air dans les durites de frein suite à leurs manipulations, le remplacement des disques doit se terminer par une purge du circuit de freinage. Cette opération nécessite la présence de deux personnes puisqu'il faut agir à la fois sur la pédale de frein et sur la vis de purge des étriers de frein.

Il n'y a pas d'urgence au remplacement des disques de frein en cas d'usure même prononcée : le freinage est moins efficace mais sera toujours efficace. Des disques de frein usés sont plus sensibles à la chaleur puisque d'une épaisseur réduite. Le frottement avec les plaquettes provoque une réaction thermique qui nécessite d'être refroidie. C'est le rôle des cuillères qui guident l'air généré par le ventilateur directement sur les disques. Remplacer les disques garantit une puissance de freinage optimum par une grande surface de frottement et la dispersion de la chaleur générée.

----- Constater l'usure -----

Constater l'usure des disques de frein avant se fait simplement en observant la surface de contact avec les plaquettes. Si des sillons sont clairement visibles, la surface de frottement est diminuée réduisant d'autant la puissance de freinage. Plus la portée de frottement est importante, plus l'effort peut être réparti pour être plus efficace. Un autre point mérite une attention toute similaire : l'épaisseur du disque de frein. En le pinçant du bout des doigts sur le bord, il est possible de se rendre compte de l'usure de l'épaisseur du disque grâce à la rainure imprimée par les plaquettes de frein qui n'en dépassent pas. La différence atteint le millimètre ? A changer !

----- La purge des freins à l'avant -----

Intervenir sur le circuit de frein avant pour remplacer les disques risque de faire entrer de l'air dans les étriers. Le lookheed LHM permet de garder une pression constante sur les plaquettes tant que la pédale est enfoncée par le conducteur. La propriété majeure du LHM vert est la non compressibilité. La pression exercée sur ce liquide est transmise telle quelle sans perte de puissance. A l'inverse, une pression exercée sur de l'air n'est pas transmise en totalité, puisque l'air est compressible. Il est donc important d'évacuer du circuit de freinage toute bulle d'air qui tend à faire tomber la pression exercée par le freinage.





← **1** Pour changer les disques, démonter les éléments de carrosserie avant permet une meilleure accessibilité. Les disques sont collés à la boîte de vitesses comme les tambours et sont fixés de la même manière.

← **2** → A l'aide d'une clé de 17, démonter les étriers situés au-dessus des disques. Ils sont fixés par deux grandes vis les traversant pour les maintenir sur la boîte de vitesses. Au remontage, il ne faudra pas trop les resserrer pour ne pas risquer d'abîmer les pas de vis en alu.



← **3** Commencer par desserrer légèrement la vis la plus en avant du moteur et défaire l'autre complètement. Il ne faut pas que les deux parties s'écartent l'une de l'autre, le lookheed s'échapperait du circuit.

← **4** → Une fois penché vers l'avant, resserrer la deuxième vis avec un écrou pour re-solidariser les deux parties de chaque étrier. Démonter maintenant complètement la première vis encore sur la boîte. L'étrier est libre.



← **5** Les durites de frein sont en plomb et sont donc relativement souples. Si elles résistent à la pression hydraulique, ils sont sensibles au mouvement. Dégager donc l'étrier du disque en prenant garde de ne pas trop tordre les durites.

← **6** → Une clé de quatorze seule permet de démonter les six écrous qui retiennent le disque sur la sortie de boîte de vitesses. Avancer ou reculer la 2 CV pour accéder facilement à tous les écrous au fur et à mesure.



← **7** Les disques de frein passent dans des guides faits pour acheminer l'air frais utile au refroidissement. Il n'est pas nécessaire de les démonter. Cette opération est contraignante en raison des fixations du pot de détente.

← **8** → En le sortant de la cuillère de refroidissement si elle n'est pas démontée, le disque peut maintenant être enlevé de la sortie de boîte de vitesses pour être remplacé par un neuf. Les opérations de remontage se feront à l'inverse.



← **9** Purger le circuit de frein. Cette opération est à faire à deux : trois pressions exercées sur la pédale et la vis de purge peut être desserrée pour laisser s'échapper le lookheed et l'air. La purge resserrée, renouveler l'opération plusieurs fois.

On va attaquer à changer les garnitures des freins arrière.

Toujours travailler sur la deuche en la calant avec des chandelles..(sécurité)



Démonter le cache poussière à l'aide de 2 tournevis en opposition.



Rabattre l'arrêtoir sur l'écrou de 44





taper au marteau sur le tambour pour le "décoller" et faire tomber la poussière de férodo.



mettre la douille de 44 avec une rallonge.





Prendre l'extracteur de tambour quivabienfaitmaison.

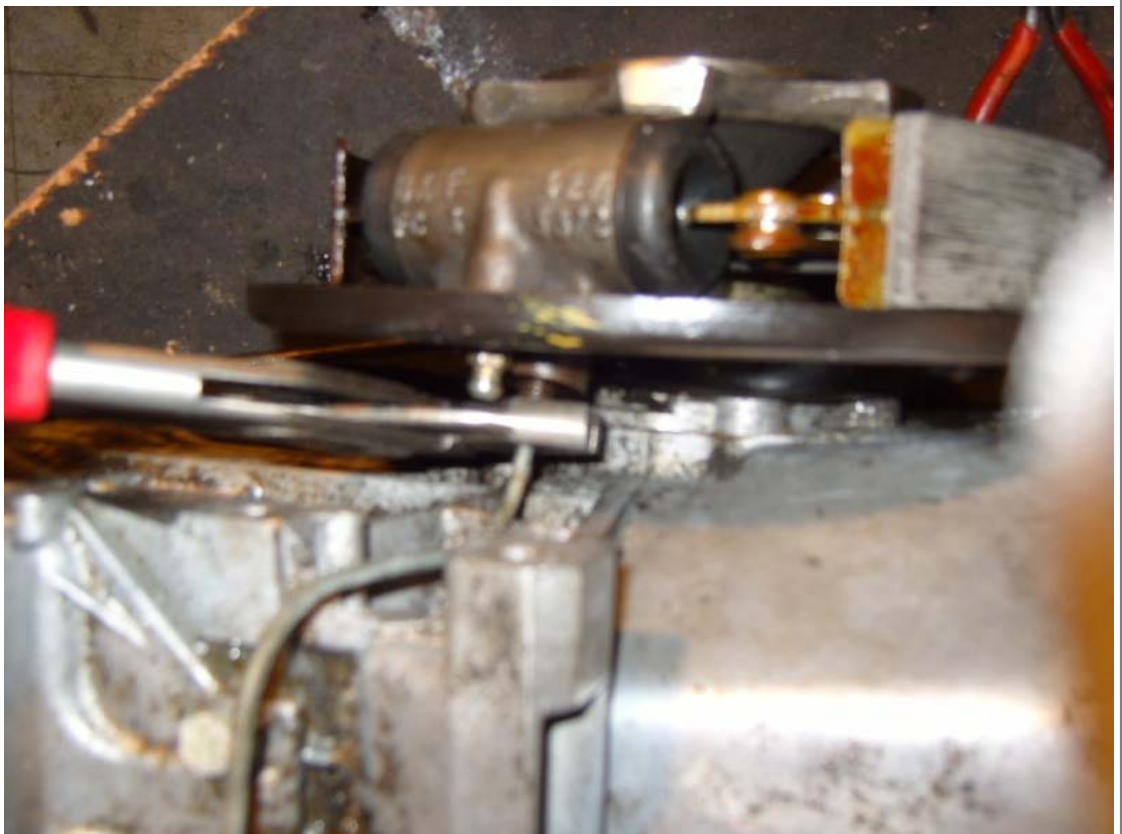


Sortir les 2 coupelles de mâchoires + les ressorts.





Débloquer l'arrivée de loockeed sur le cylindre de roue. (Perso, je le débloque d'un quart de tour, avec une pince multiprise, et je finis le dévissage à la clé de 8.)



mettre en place les garnitures de freins, ne pas oublier de les chanfreiner (ou biseauter)



Mettre en place le ressort de rappel, serrer le tout et rabattre les 2 écrous de 11 qui tiennent le ressort.
Ecarter, au maximum, avec les excentriques, les mâchoires vers l'extérieur.





ensuite monter le cylindre de roue, et faire revenir en arrière les garnitures avec les excentriques.



Il ne vous reste plus qu'à graisser le roulement du tambour, remonter et visser l'écrou de 44 sans oublier de "mater" l'écrou. Bourrer de graisse les cotés de l'écrou de 44 et remonter le cache poussière. Ne pas oublier de purger le circuit.

Il est important de temps en temps de vérifier ou des changer ses plaquettes de freins (boite à disque) ou les disques, lorsque l'épaisseur du disque est limite (voir RTA) ou s'ils sont rayés profondément.

Le fait de mettre des plaquettes de freins neuves sur des disques en mauvais état n'auront pour conséquences :

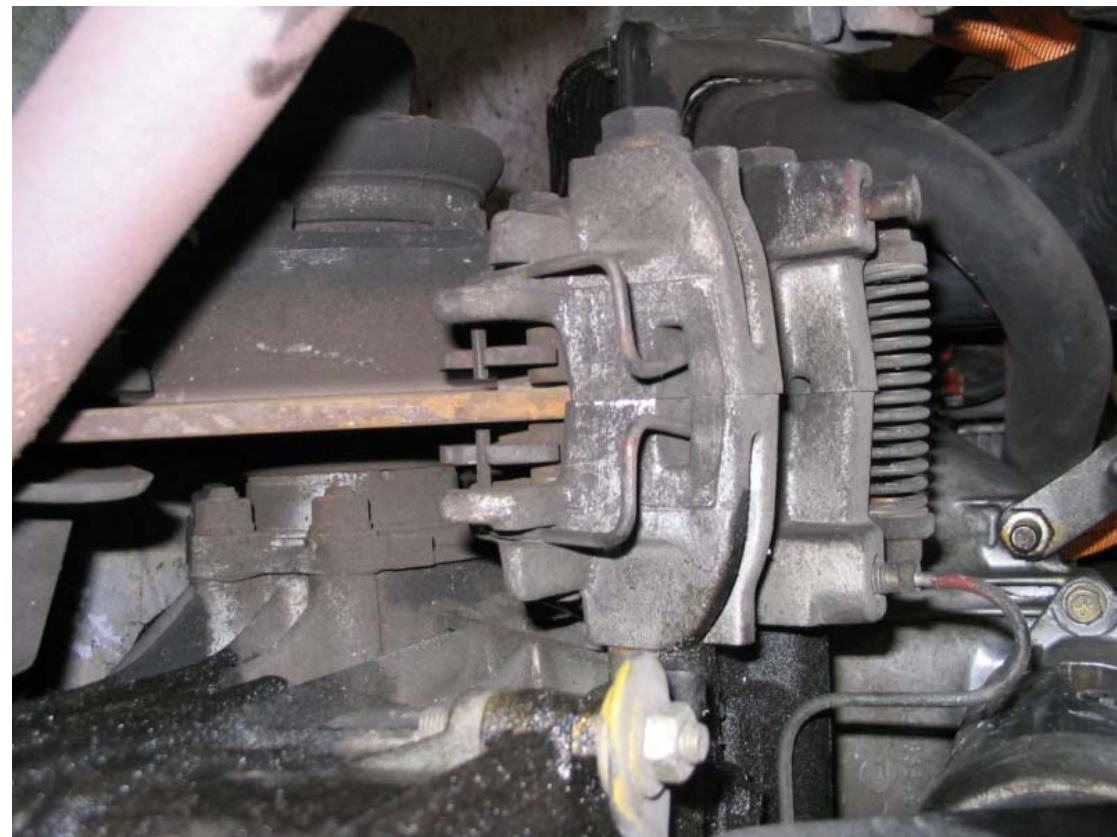
- une usure rapide des plaquettes
- une efficacité de freinage moindre.
- un déséquilibre du freinage

OUTILLAGE :

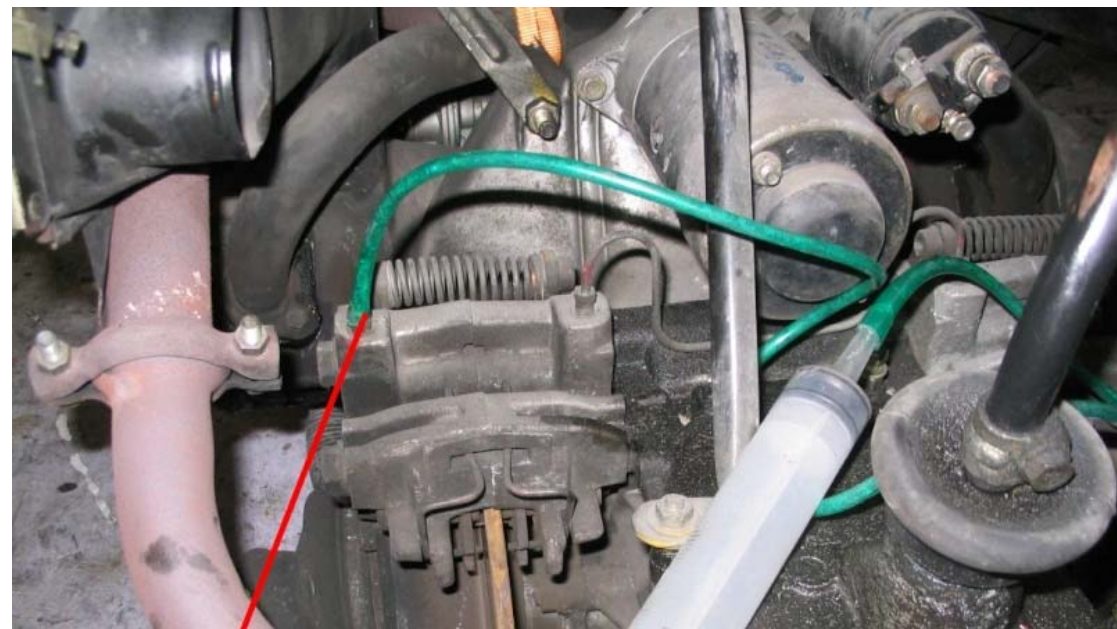
- 1 tube + 1 grosse seringue
- 1 bidon de loockedd LHM (liquide vert)
- 1 clé de 8 à oeil
- 1 tournevis
- 1 lime
- 1 pince multiprise

Pour travailler aisément, je vous conseille de retirer les ailes et les joues, mais si vous êtes souples, en laissant en place c'est faisable.....

Vue de l'étrier



- pour éviter de perdre du liquide et faciliter la dépose des plaquettes, mettre un tube et une seringue, ouvrir la purge (ainsi le circuit reste sous pression, et l'air ne rentrera pas) avec une clé de 8

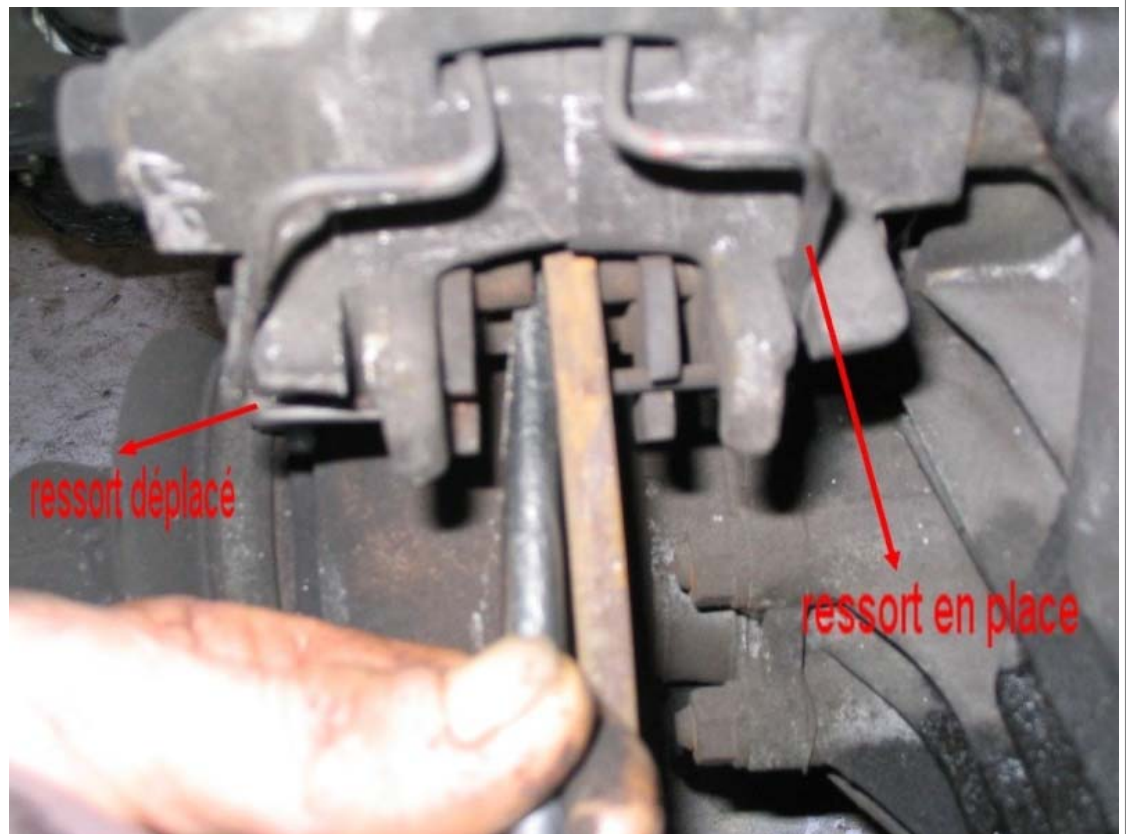




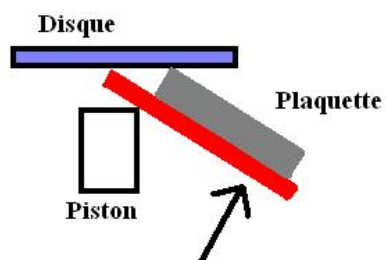
Avec une pince multiprise retirez le ressort de maintien de la plaquette.



Glisser un tournevis sur le bord de la plaquette et doucement ramener la plaquette vers l'extérieur (elle doit décoller un maximum du disque)



Petit schéma proposé par MeeMeep



[Free Image Hosting at ImageShack!](#)

Avec la nouvelle plaquette, je fais levier contre le disque, sans rien ouvrir, mais en appuyant lentement... ça marche.
Si le piston ne revient pas complètement et qu'il vous est impossible de remettre la plaquette neuve, il y a de fortes chances, hélas, que votre piston d'étrier soit grippés. Seule solution démonter, pour faire une réfection de l'étrier.



Présentez la plaquette, engagez la le long du disque, en maintenant la tête de la plaquette vers le bas, poussez la plaquette du bas vers le haut, elle doit se mettre en place toute seule





Une fois en place, la maintenir, reprendre votre pince, pour ramener le ressort de maintien à sa place initiale.



Le super délire, c'est si vous avez des refroidisseurs de disques, car si vous lâchez la plaquette, vous êtes bon pour aller "à la pêche" pour récupérer votre plaquette qui sera tombée au fond du refroidisseur.....
Dur pour les nerfs !!!!!

Une fois votre plaquette de frein en place, FERMEZ LA PURGE, et actionnez la pédale de frein pour que la plaquette de frein se mette en place (TRES IMPORTANT)

Vous n'avez plus qu'à faire la même chose pour les 3 autres plaquettes.

Essayez de commencer cette opération par les plaquettes intérieures, ça testera la solidité de vos nerfs !!!!!

Une fois le travail terminé, vérifiez le niveau de Lockheed LHM dans le bocal au-dessus du maître cylindre.

Si votre pédale de frein est (molle) ne pas hésiter à purger votre système de freinage.

IMPORTANT : on change toujours les 4 plaquettes, si vous mettez une plaquette neuve par ci par là, ou vous changez les plaquettes simplement d'un disque, ce n'est pas bon.

De même pour les disques ils se changent par paire. Si vous ne respectez pas ceci :

VOTRE FREINAGE SERA DESEQUILIBRE = DANGER.

Je me permet de soumettre une nouvelle fiche consacrée au démontage complet du système arrière de freins. Je laisse à votre appréciation si ça peut aider ;)

Nous avons démonté le tambour et nous voici donc devant le système de freinage arrière. Comme nous voulons le restaurer et le remettre "au propre" nous allons déjà commencer par le démonter.



Première étape nous allons commencer par libérer les mâchoires de frein. On retire donc les 2 petits circlips avec la pince adaptée (une paire de ciseaux pointus fera l'affaire si vous n'avez pas la pince). Appuyez, et tournez pour libérer la bague.



Ca y est : Dégageons maintenant l'étrier. Un petit mouvement de levier avec un gros tournevis et il se dégage tout seul !





Nous allons maintenant retirer l'embase qui retient cet étrier. Cette embase est faite de telle façon qu'elle retient prisonniers les deux écrous qui la tiennent à la flasque. Nous allons donc devoir libérer ces écrous en "dépliant" les parties de l'embase qui les maintiennent bloqués. Un bon vieux tournevis et un petit marteau suffiront pour ce faire.



Les bloquants dépliés, retirons les deux écrous. Petit coup de lubrifiant par précaution et ils devraient sortir sans difficulté.





Ca y est, l'étrier est parfaitement libéré : Posez son embase, les écrous et les ressorts accompagné de leurs bagues circlips sur votre établi. Retirons maintenant le cylindre. Deux vis le retienne : Rien de très compliqué. Encore une fois un peu de lubrifiant pour être sur et zou !



Dégagez le cylindre avec douceur en faisant un simple levier léger à l'aide d'un gros tournevis. Jouez un peu sur les mâchoires s'il faut l'aider à sortir.



Retirez ensuite les mâchoires. Si elles semblent "collées", pratiquez simplement un

retenez ensuite les mâchoires et elles tomberont seules, pratiquez simplement un mouvement répétitif de gauche à droite de la mâchoire tout en effectuant une légère pesée avec un outil de type gros tournevis ou petit burin.



Tant qu'on y voit plus clair, retirez les deux petites tiges qui retenaient les circlips et rangez les soigneusement.



Bien souvent les excentriques sont collés (ces deux espèces de grosses virgules qui servent à régler l'écartement des mâchoires). Avec un peu de chance vous les libérerez simplement d'un coup de clef à pipe mais dans le cas où il restent bloqués il n'y a pas 36 solutions : Ne pas insister, chauffer, degripper et recommencer (on appelle ça la méthode jose et ça marche à merveille ! Merci jose ! :))

On chauffe :





On pulvérise "à chaud" du dégripant. Effet boîte de nuit garanti ! 😊 Il faut souvent s'y reprendre en plusieurs fois et être patient (voir très patient) au risque d'abimer l'écrou de réglage...



Les excentriques libérés doivent tourner de façon relativement souple. Une fois cela fait, lubrifiez les comme il se doit.

Comme vous êtes très soigneux vous aller ranger vos pièces proprement avant de voir celles qui seront à changer et celles qui seront à restaurer.





On parle ici de freinage donc ne regardez pas à quelques euros si une pièce paraissait fatiguée ! Après tout ce chemin parcouru autant bien faire les choses ;))

Voici en quelques photos le démontage des tambours arrières de frein

On lève la voiture, on met sur chandelles, et après avoir enlevé la roue, on enlève le capuchon au centre du tambour :



Ensuite on « démâte » l'arrière de l'écrou central, et avec la fameuse clef de 44 on enlève cet écrou. Ne pas hésiter s'il le faut à utiliser une rallonge de 2 mètres.





Voici une photo de mon extracteur de tambour arrière, une vieille jante sur laquelle j'ai agrandi le trou central (écrou d'enjoliveur) et soudé un écrou, et j'ai ajouté une tige filetée pour pousser sur l'axe central :



(Avec une clé de 14, on desserre les excentriques de réglage, derrière la flasque de frein.)
On mets l'extracteur en place comme une vulgaire roue, et on serre la tige filetée.

- A défaut d'extracteur, il faut décoller le tambour, en le frappant 2 ou 3 fois avec un marteau, puis prendre 2 tournevis costauds, que l'on va insérer entre la flasque et le tambour, les tournevis étant en opposé, faire un mouvement de va et vient avec les tournevis pour décoller le tambour, on parachève l'extraction avec 2 démontes pneus.





Et voilà le travail !!



Enfin voici un outil que j'ai réalisé pour le centrage des garnitures arrières, on règle la cote par rapport a la dimension du tambour, et après on tourne et on n'as plus qu'a régler...





Je crois que le plan de cet outil est sur la RTA.

Voilà, j'espère que ça vous a plut, et surtout que ça aidera les novices comme moi !

Méthode pour réfection des freins avant, ou comment utilisez les excentriques pour faire tout le boulot

Attention pendant toutes ces opérations ne pas enfoncer la pédale de frein, pour éviter de gros dégâts.

POUR VOTRE SECURITE, UTILISEZ DES CHANDELLES.

Ne jamais démonter les 2 cotés en meme temps, car les garnitures de frein, ont un sens de montage.

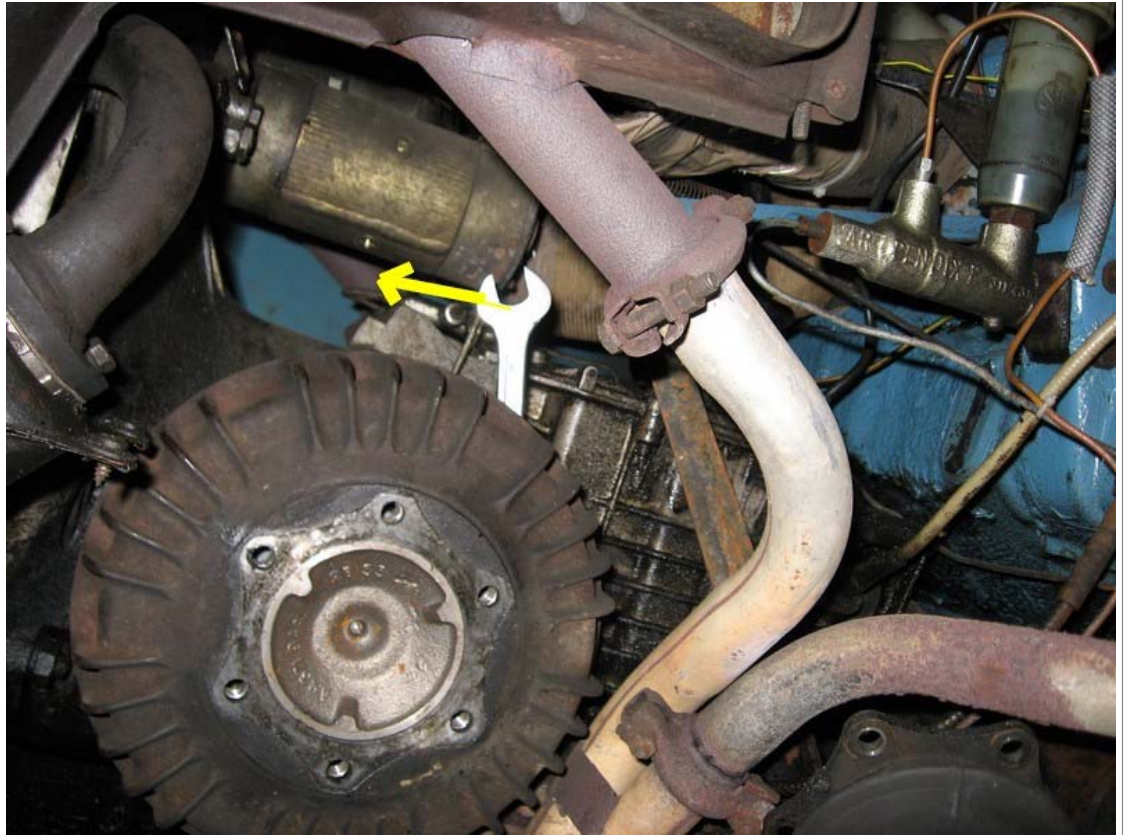
Démontage

- 1 - Dépose de l'aile avant
- 2 - Dévisser le réglage de frein à main pour le détendre
- 3 - Lever le coté avant de la voiture si possible avec un cric hydraulique (la tete du cric se positionnant entre les 4 écrous de la traverse) et finir de stabiliser le coté avec une chandelle. (sécurité)
- 4 - Dévisser les boulons de cardans (clé de 14)

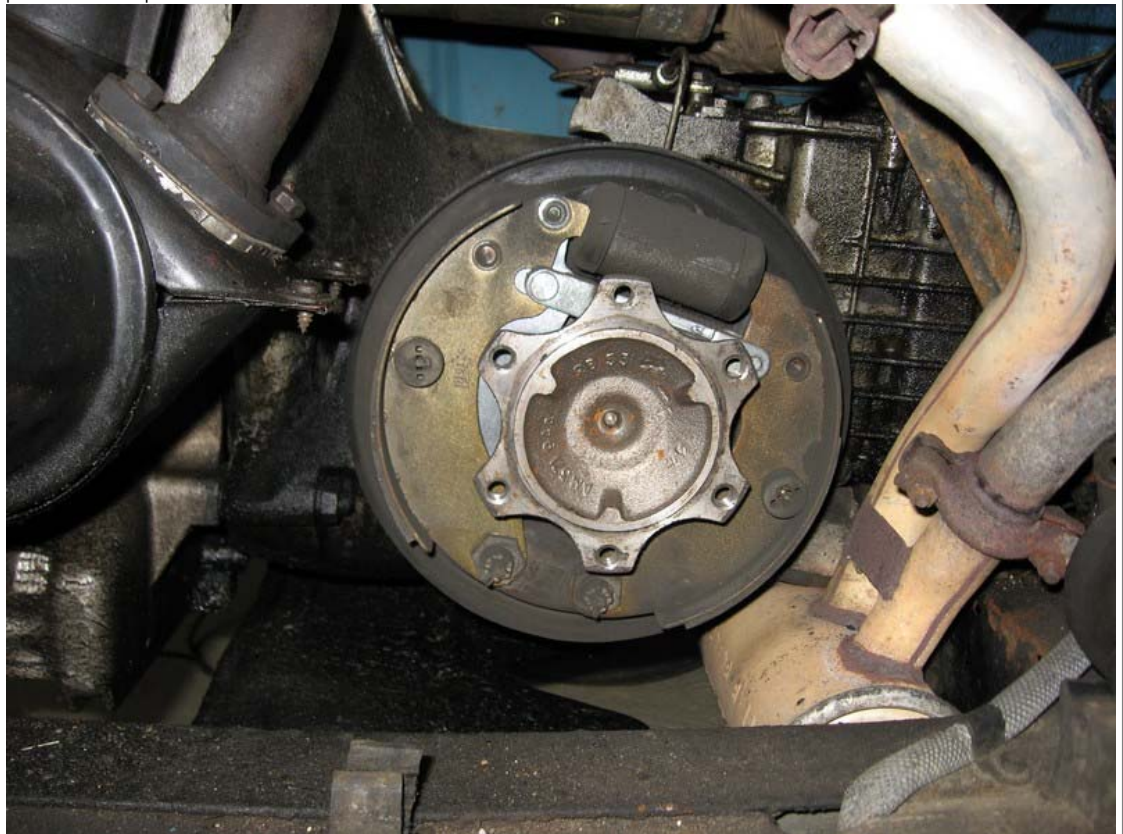




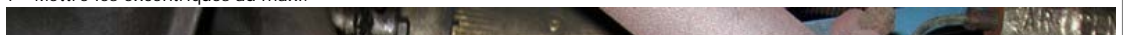
5 - Ramener les excentriques au mini (clé plate 14)
au préalable, passer un bon coup de dégrissant.
Ne jamais forcer comme une brute sur l'écrou de 14, sous peine de l'ovaliser.



6 - Déposer le tambour. (Il est possible d'extraire le tambour avec 2 démontes pneus, placés en opposition.
Avant tout remontage, vérifier l'état intérieur des tambours (rayures, usure exagérée) soit les faire rectifier, soit les changer
purement et simplement.

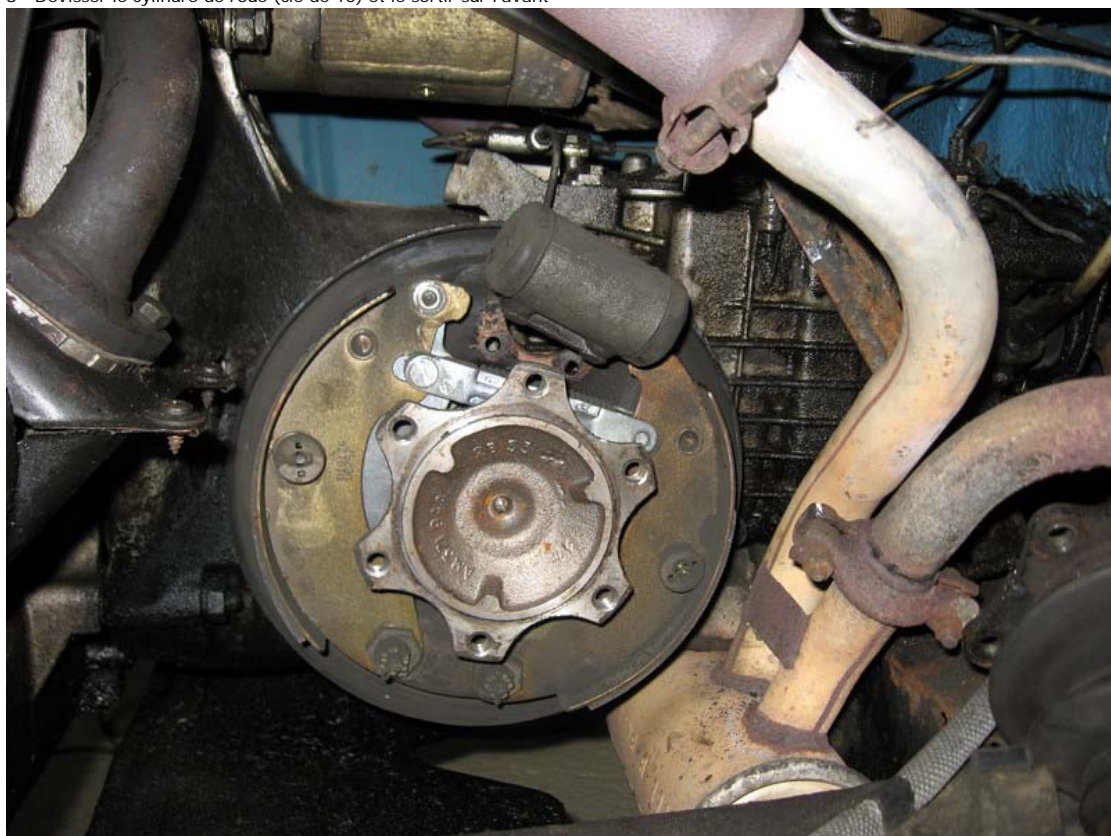


7 - Mettre les excentriques au maxi.



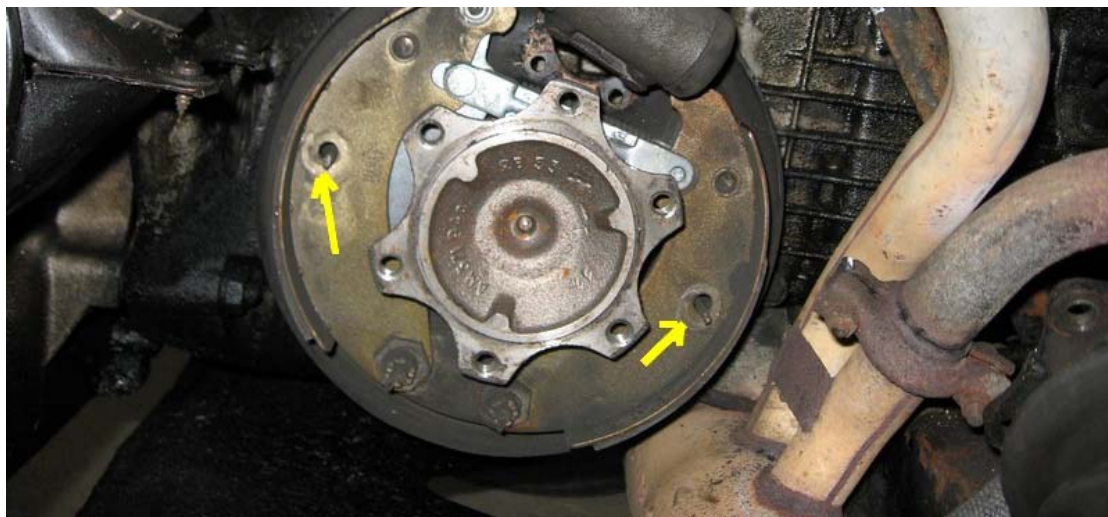


8 - Dévisser le cylindre de roue (clé de 10) et le sortir sur l'avant



9 - Retirer les ressorts des mâchoires. (cette opération est facilitée, si vous avez une pince à clips à bec plats.





10 - Retirer les goupilles et les écrous de centrage

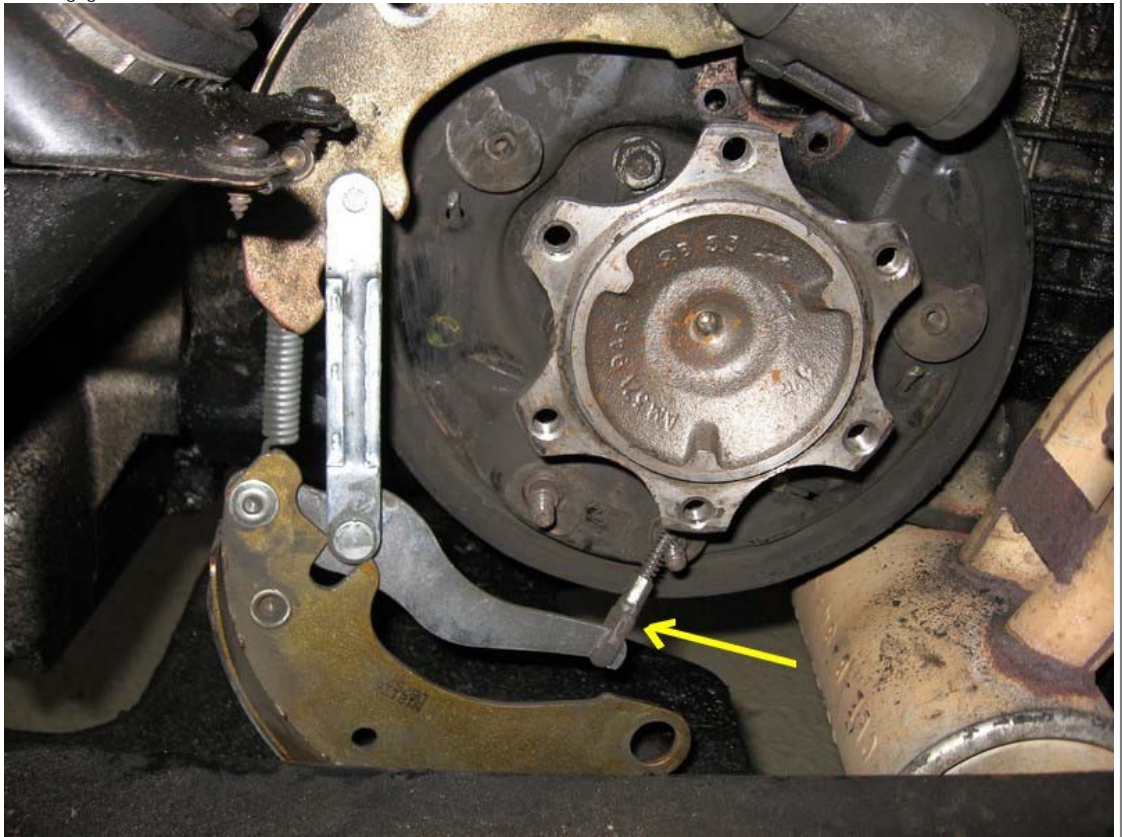


11 - Dégager les mâchoires.



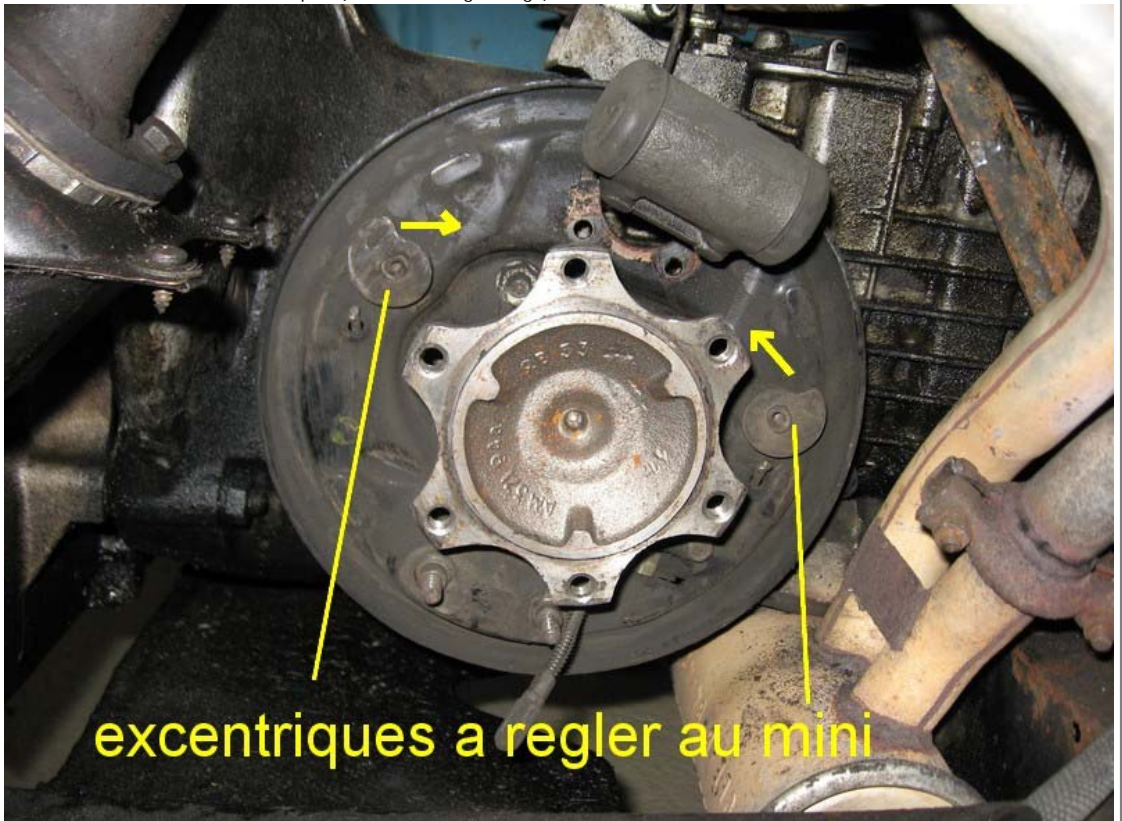


12 - Dégager le frein à main.

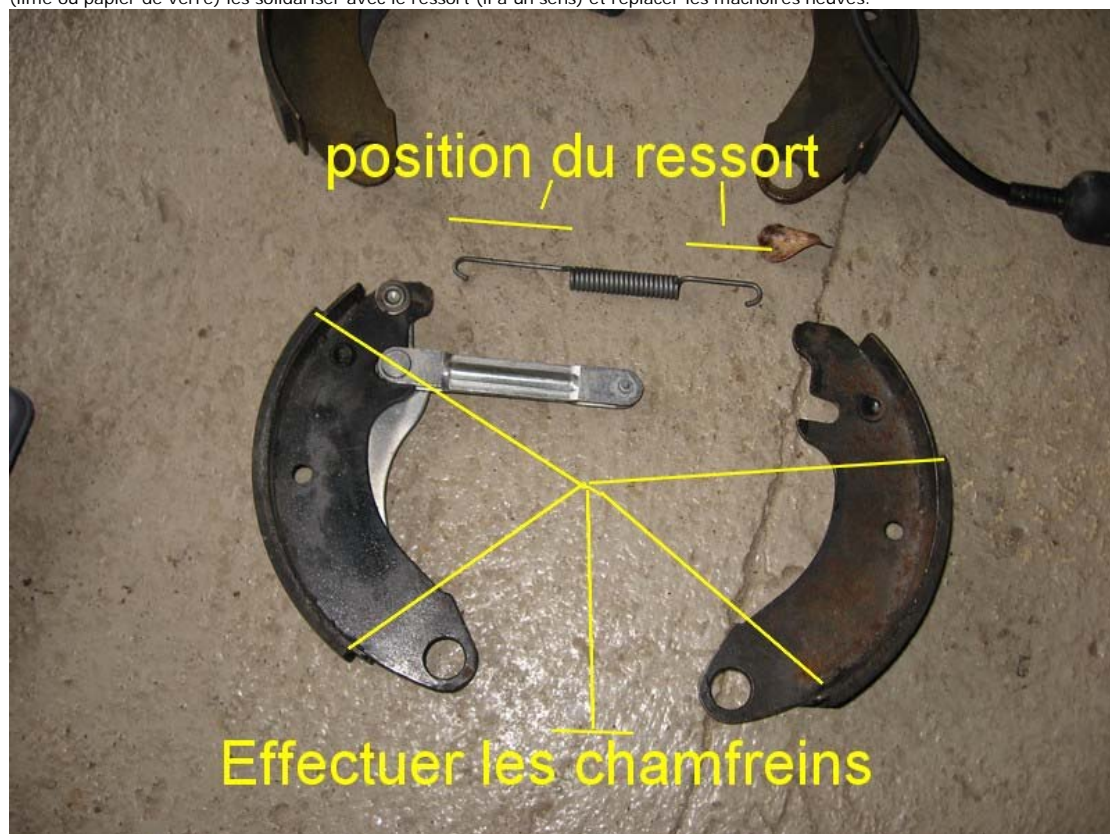


Remontage

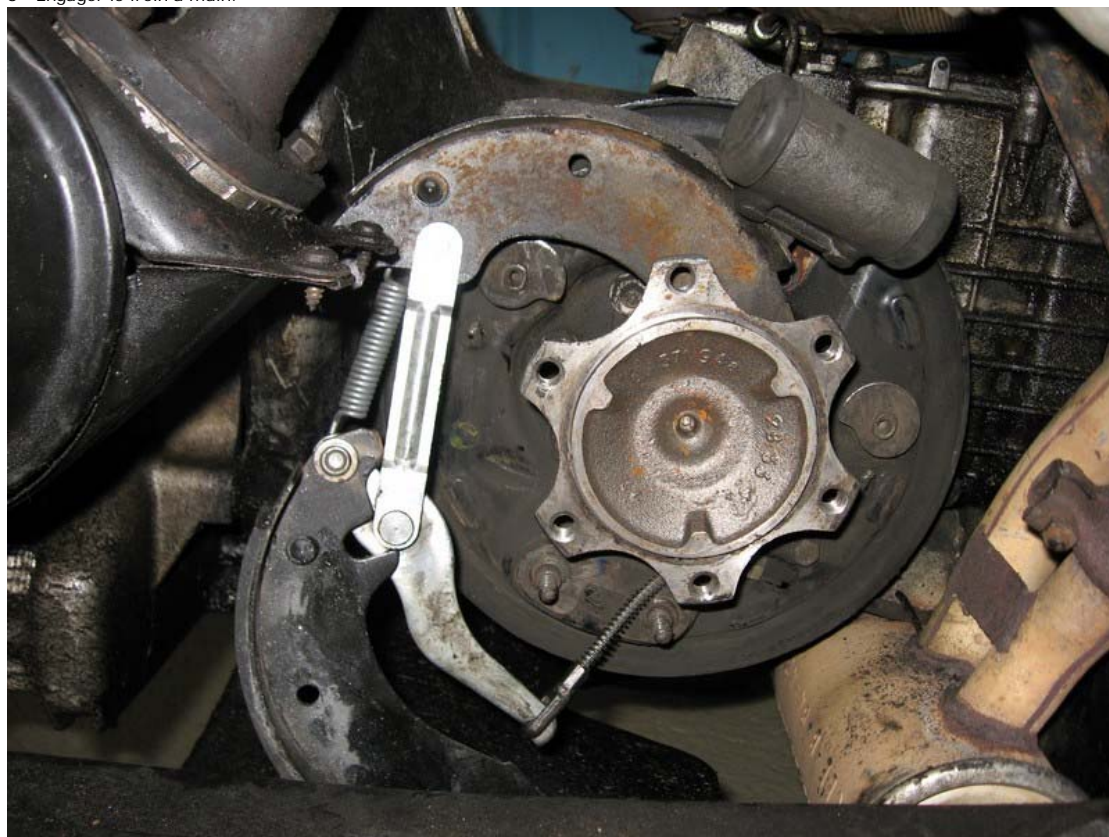
1 - Positionner au mini les excentriques (effectuer leur graissage)



2 - Préparer les mâchoires (faire les chamfreins, ou détalonner, cette opération consiste à casser les angles supérieurs des mâchoirs (lime ou papier de verre) les solidariser avec le ressort (il a un sens) et replacer les mâchoires neuves.

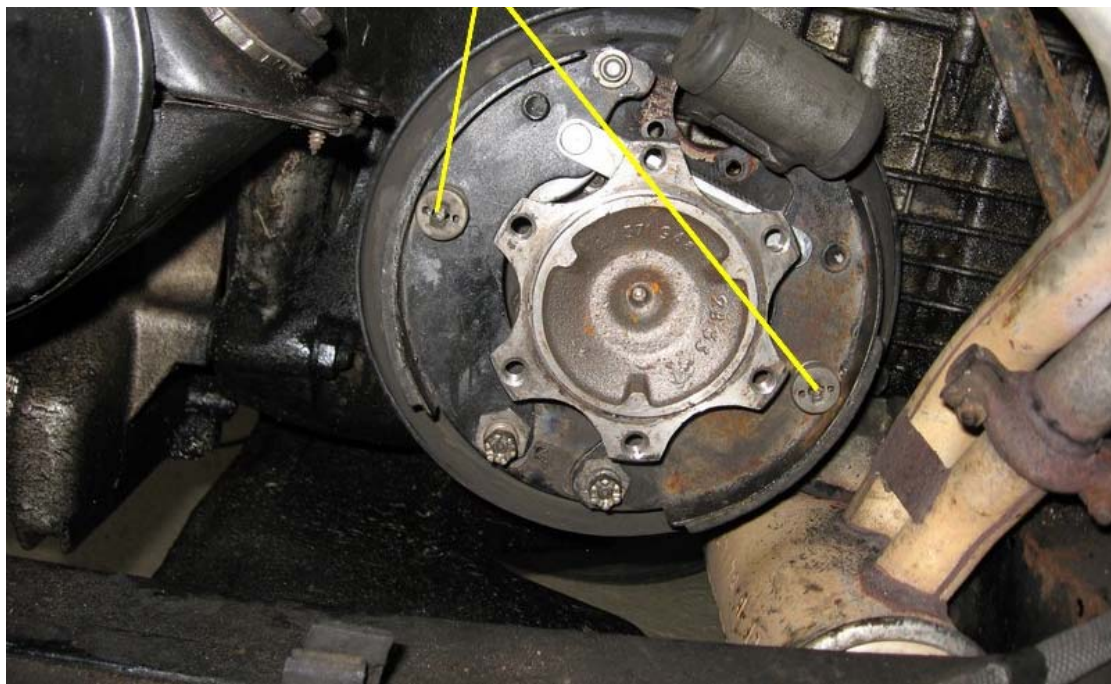


3 - Engager le frein à main.



4 - Positionner les mâchoires sur les excentriques (au mini) remettre les écrous de centrage et les écrous sans serrer (graissage des écrous de centrage). Maintenir à la main les doigts des ressorts de fixation, remettre les ressorts avec une pince à long bec engagée dans les 2 petits trous. Serrer les écrous et placer les goupilles.





5 - Mettre les excentriques au maxi et refixer le cylindre de roue (un neuf c'est mieux mais après il faut purger).



6 - Tambour de centrage (pas forcément utile d'après certains qui disent que le centrage se fait automatiquement?)
Dans les nouveaux kits de freins, il n'y a plus d'escargots de réglage, donc le tambour de centrage, n'est pas utile)





7 - Tambour de centrage en place et réglage (clé de 21).





8 - Mise en place du tambour, revissage du cardan et réglage des excentriques en léchage.



9 - Réglage du frein a main et hop repose de l'aile avant et c'est bon.
avant de reprendre la route, pomper sur la pédale de frein, pour que les garnitures se mettent en place. Si la pédale de frein est molle, ne pas hésiter à effectuer une purge.

Comment régler son frein à main ?

Un peu d'histoire

La poignée du frein à main de la 2 CV se trouve au milieu du tableau de bord, en dessous du levier de vitesses. Les premières 2 CV sont équipées d'une simple tige coudée, en partie rainurée. Il suffit alors de tourner la poignée d'un quart de tour après l'avoir tirée pour verrouiller le frein à main sur les tambours avant. Le second modèle de frein à main est comparativement beaucoup plus complexe. Le verrouillage de position est désormais automatique grâce à plusieurs pièces mécaniques. Il comporte également un système de verrouillage supplémentaire empêchant la manipulation du levier par un double bouton de commande face au pouce de la main.



Dans les années 1970, Citroën équipe la 2 CV 6 de freins à disques à l'avant qui, comme pour les tambours, sont collés à la boîte de vitesses. Si le premier frein à main agit directement sur les garnitures des tambours, le second nécessite la mise en place de plaquettes différentes de celle du frein principal, grosses comme des pièces de deux euros.

Le principe général

A tambours ou à disques, le second frein à main doit être bien réglé pour ne pas se bloquer au serrage, le cliquet de verrouillage automatique pouvant alors sortir alors de son logement. Pour le reloger dans son guide, il suffit de tirer sur la poignée et de pousser dessus.

Conformément à l'origine, le frein à main se règle en position repos, la roue du côté à régler sans contact avec le sol.

Il faut alors jouer sur les écrous papillons situés sur le châssis derrière la boîte de vitesses pour les modèles à tambours avant afin de serrer ou desserrer le frein à main.

Les modèles à disques nécessitent quelques clés pour réaliser un réglage précis.

D'abord jouer sur les axes excentrés des leviers de plaquettes de frein à main, pour les ramener ou les éloigner des disques en fonction de ce que l'on veut faire. Cette opération est à réaliser deux fois par roue, puisqu'il y a deux plaquettes par disque.

Il faut ensuite affiner le réglage au niveau du câble directement. Le réglage normal est trouvé lorsque les garnitures touchent à peine le

tambour pour les premiers modèles de 2 CV ou lorsque les plaquettes de frein à main lèchent tout juste le disque pour les seconds. Pour vérifier la position, vous aurez à tâtonner le réglage en même temps que vous ferez tourner la roue à la main.

Si, ces réglages effectués, vous n'arrivez toujours pas à avoir un serrage suffisant de votre frein à main, pour le stationnement en côte par exemple, c'est que les garnitures sont peut-être un peu trop usées.

Rattraper l'usure en réglant plus serré le frein à main ne peut se faire au-delà de certaines limites. Temporairement, vous pourrez réaliser un nouveau trou de goupille plus proche de la carrosserie. Cette goupille relie le levier de châssis au levier de tableau de bord, la raccourcir permet de réduire la course de la poignée.

Il vous faudra cependant changer les plaquettes de frein à main sans trop tarder, ou utiliser la cale de roue vendue avec la 2 CV.

La procédure en photo

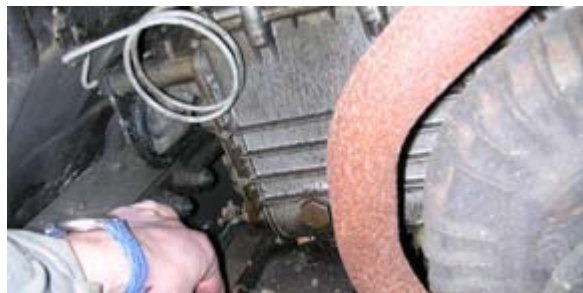
Le frein à main de la 2 CV joue sur les roues avant. Pour le régler, procédez roue par roue. La roue du côté à régler ne doit pas toucher le sol pour vérifier le contact des garnitures avec leur surface au fur et à mesure du réglage. Plutôt que d'utiliser le cric d'origine de la 2 CV qui prendra plus de temps, placez un cric hydraulique sous le bras de la roue à régler.



Deux modèles de freins à l'avant de la 2 CV, à tambours pour les premières et à disques pour les suivantes. Le réglage ne se fait donc pas de la même manière. Les premières se règlent sans outils autres qu'un cric alors que les secondes nécessitent quelques clés (14, 24 et deux fois 11).

Frein à tambours

Le réglage de frein à main sur les 2 CV à tambours se fait en agissant sur les écrous papillons situés au dos de la traverse de châssis derrière la boîte de vitesses. Serrer les écrous rapprochent les garnitures des tambours et resserrent donc le frein à main. Les desserrer relâche donc le frein.





Frein à disque

1 - Les dernières 2 CV sont équipées de freins avant à disques. Contrairement aux freins à tambours, ce ne sont pas les plaquettes du frein principal qui sont sollicités pour le frein à main. Des petites plaquettes de la taille d'une pièce de deux euros sont mises à partie, relayées par un système autonome.

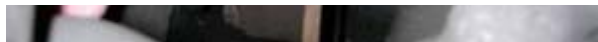


2 - A l'aide de deux clés de 11 à oeil, desserrer le contre écrou puis le deuxième pour relâcher le câble qui rapproche les deux leviers de frein à main. Cette opération permet de garantir la possibilité d'un ajustement en finesse à la fin du réglage.



3 - Utilisez une clé de 14 pour desserrer le blocage des écrous excentrés de base des leviers de frein à main. Un petit demi tour suffit, pas besoin de trop desserrer cet écrou car fixer le réglage est d'autant plus difficile qu'il faudra le resserrer.

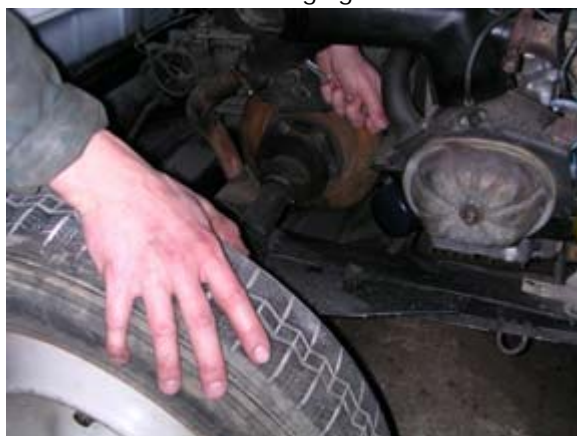




4 - La clé de 24 utile au réglage de l'écrou excentrique est souvent une clé modifiée par les deuchistes. Couper la branche de la clé permet d'effectuer le réglage sans démonter les ailes avant tout en agissant d'un mouvement le plus ample possible. Rapprocher la partie la plus large de l'écrou vers le disque de frein resserre le frein à main, l'éloigner le relâche.



5 - Pour sentir le réglage, faire tourner la roue (qui ne touche plus le sol) en même temps que vous agissez sur les écrous excentrés des leviers de frein à main. La plaquette doit toucher tout juste le disque. Resserrer l'écrou avec la clé de 14 tout en maintenant l'écrou excentré pour ne pas modifier à nouveau le réglage souhaité.



Les outils du frein à main sur disques

Pour régler le frein à main d'une 2 CV à freins à disques à l'avant, il vous faudra deux clés de 11 pour desserrer le câble de frein situé dans le ressort d'écartement des leviers de plaquettes de frein à main. Après avoir desserré le contre-écrou, desserrer également le second écrou pour relâcher le ressort.

La clé de 14 servira à desserrer l'écrou situé au centre du levier de plaquette de frein à main.

La clé de 24 permet de régler l'axe excentré de base du levier. Ramener la partie la plus épaisse de l'écrou vers la plaquette resserre le frein à main, l'éloigner permet le réglage inverse.

L'ajustement optimal est obtenu lorsque la plaquette touche légèrement le disque. Vous vous en rendez compte en faisant tourner légèrement la

roue correspondante. Réaliser cette opération sur le levier situé de l'autre côté du disque avant de passer à l'autre roue.

Astuce temporaire pour rattraper une usure importante

Si le réglage réalisé sur votre frein à main ne suffit pas à garder votre 2 CV en place en stationnement en côte, c'est que vos plaquettes sont certainement trop usées.

Percez un trou sur la tige plate venant de la carrosserie de la 2 CV de la même taille que celui déjà existant en son extrémité. Ce nouveau trou doit se trouver à plus ou moins dix centimètres du premier.



Déplacer ensuite la liaison par goupille entre le levier venant du châssis et la tige plate venant de la carrosserie.

Toutefois, cette astuce ne doit être que temporaire, le mieux est de changer ses plaquettes de frein à main usagées par des neuves.

Un serrage proche de l'origine correspond à environ cinq « clics » lorsque vous tirez sur la poignée de frein à main. Un contrôle technique vous signale d'ailleurs une course excessive sans obligation de contre visite, mais c'est un signe pour vous de vous en occuper.