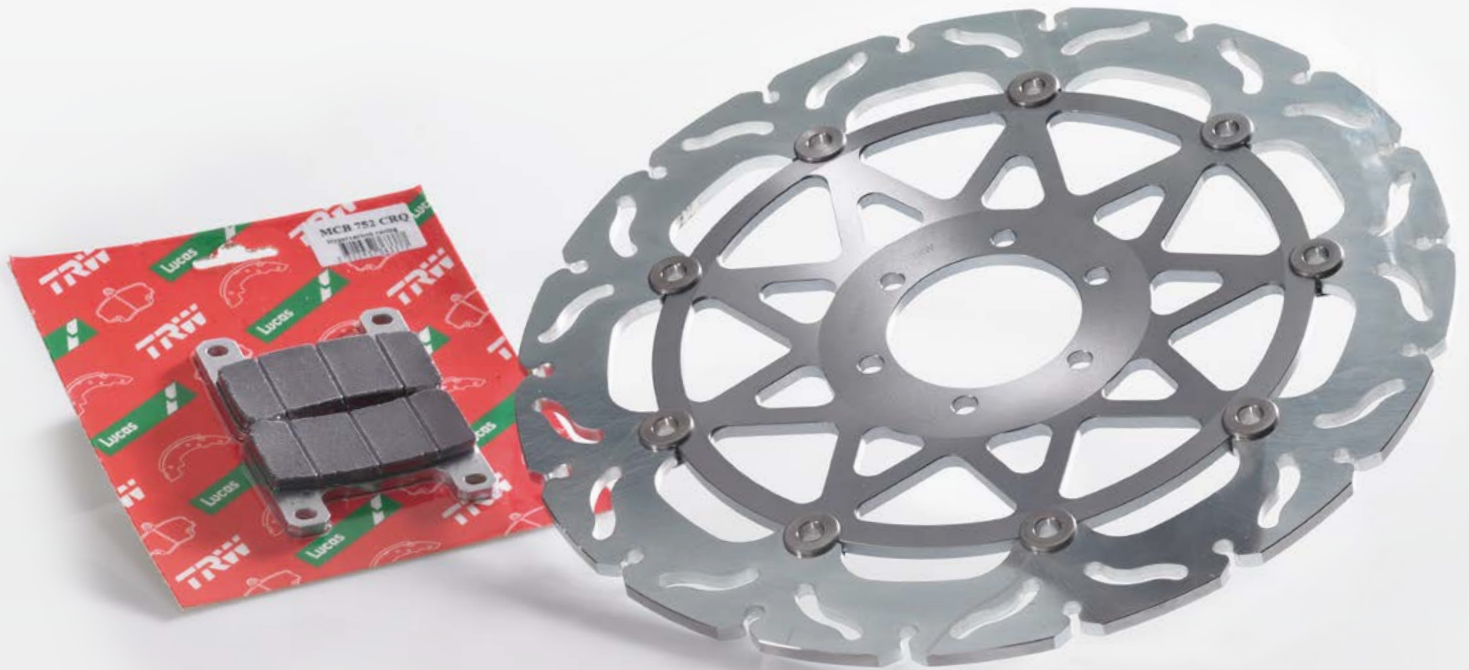


Avertissement :

En cas de doute, veuillez confier l'exécution de toutes les interventions de maintenance et d'entretien du système de freinage à des professionnels qualifiés conformément aux directives du constructeur de la moto concernée.



Conseils importants pour les plaquettes de frein de compétition !

Étant donné que le freinage s'effectue à l'aide de poussière de freinage, chaque plaquette de frein laisse une trace de matériau sur la surface de friction du disque. On le voit généralement à la légère décoloration de l'anneau extérieur. Sur les vieux disques, les rayures éventuelles créées par le passage des plaquettes sont plus facilement visibles du fait du dépôt de matériau dans les rainures.

Les plaquettes en métal fritté (par ex. SRQ, SCR) laissent une trace différente par rapport à des plaquettes de frein à base de carbone (par ex. CRQ).

C'est pourquoi nous recommandons pour l'usage professionnel d'éviter l'utilisation d'alliages de plaquettes de frein différents sur un même disque de frein.

Si cela n'est pas possible, il faut d'abord éliminer, via un rodage, la trace de l'alliage de la plaquette précédemment utilisée. Il faudra pour cela probablement effectuer plusieurs tours. Freinez modérément, car la nouvelle plaquette offre peu d'adhérence. Si « l'élimination par rodage » est impossible, la surface de friction du disque de frein peut également être débarrassée de la trace de plaquette à l'aide d'un papier émeri à grain très fin.

Les plaquettes CRQ nécessitent un traitement particulier :

1. Faites un tour en freinant légèrement comme pour la montée en température des pneus. Arrêtez le véhicule et laissez refroidir les freins. Refaites un tour en effectuant plusieurs manœuvres de freinage sans forte pression, puis laissez à nouveau refroidir. Lorsqu'un léger film sombre se forme sur la surface de friction du disque, les plaquettes sont rodées et utilisables sans limites, même par temps froid ou de pluie.
2. En fonction du degré d'usure des disques de frein, le processus d'ajustement des plaquettes peut prendre plus de temps le cas échéant.
3. Les plaquettes CRQ ne sont pas collées à la plaque arrière. TRW utilise un procédé breveté pour l'application du matériau de plaquette (technologie NRS). Les plaques arrière sont munies d'un profil à crochets spécial qui à haute pression s'allie de manière indissociable avec le matériau de plaquette. Cela garantit une meilleure sécurité par rapport à un matériau de plaquette simplement collé, ayant tendance à se fragiliser du fait essentiellement des températures élevées généralement atteintes pendant les compétitions, et à se décoller de la plaque arrière. Impossible avec la technologie NRS ! Les plaquettes CRQ sauront garantir la sécurité du pilote de course.
4. Le matériau à base de carbone des plaquettes CRQ est très fragile tant que les plaquettes ne sont pas installées. Elles doivent donc être manipulées avec précaution. Les coins peuvent rapidement se casser si les plaquettes tombent par terre ou heurtent des arêtes vives.
5. Certaines plaquettes de frein TRW de compétition présentent une épaisseur supérieure aux plaquettes d'origine. De ce fait, il est important de contrôler la mobilité de la roue et du piston de frein. Si l'épaisseur des disques de frein dépasse la tolérance maximale, ou si la mobilité de la roue est affectée par l'utilisation de disques de frein de compétition plus épais, il est possible de démonter les tôles montées de série sur les plaques arrière des plaquettes.
6. Les plaquettes de frein de compétition subissent une contrainte thermique et une usure importantes. Avant chaque utilisation, il faut donc vérifier l'épaisseur des plaquettes. Avant de remplacer les plaquettes, le dispositif de freinage doit être bien nettoyé. La poussière de freinage encrasse considérablement le système de freinage et peut affecter la mobilité des pistons de frein. La conséquence possible peut être la surchauffe du système de freinage, qui se manifeste généralement par de fortes vibrations.
7. Si vous utilisez un nettoyeur pour freins, celui-ci ne doit pas entrer en contact avec les joints. Après nettoyage de l'étrier, mouillez légèrement les pistons et les joints avec un peu de liquide de frein, pour qu'ils continuent de coulisser parfaitement. Même de très fines particules de saleté peuvent avoir un effet négatif important sur un frein hydraulique.
8. Lorsque les disques de frein sont fortement usés (rayures), cela n'affecte pas seulement la performance de freinage. La surface irrégulière use également les plaquettes de frein neuves, produisant également sur celles-ci des rayures profondes. De ce fait, la longévité et la performance de freinage des plaquettes s'en trouvent considérablement dégradées.



Suivez aussi nos conseils pratiques pour le remplacement des plaquettes de frein !

