

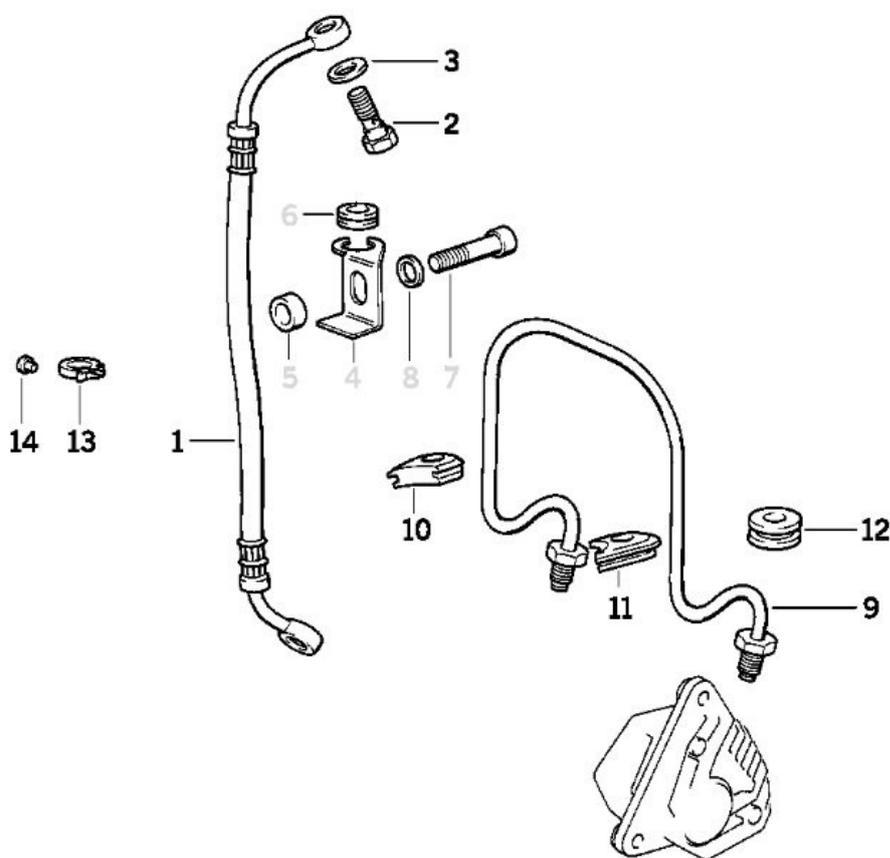
**BMW K75 - JUIN 1996**  
**Roues à bâtons - sans A.B.S.**  
**VIN = 0256373**  
**FREIN AVANT**  
**Purge**



**ÉCLATÉ des PIÈCES**

**K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85**  
**(0562,0571) Tuyau de frein/tuyau flex.de frein avant**

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Freins](#) > [Conduites de frein](#)

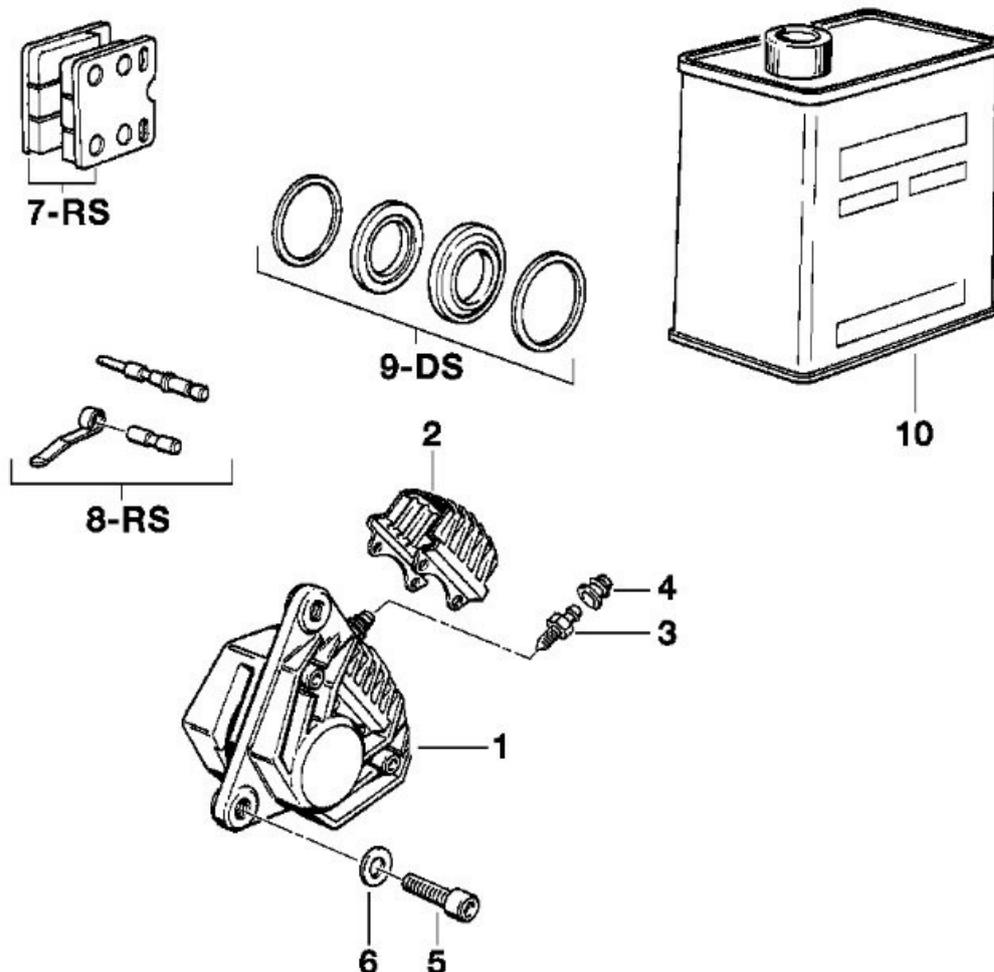


N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Flexible de frein	L=810MM	1	09/1991		<a href="#">34322312899</a>	\$85.90	+vieille matière
01	Flexible de frein	L=790MM	1	09/1991		<a href="#">34322312907</a>	\$85.90	+vieille matière
02	Vis creuse		2	09/1991		<a href="#">34321242205</a>	\$4.47	
03	Anneau d'étanchéité	A10X13,5-CU	4	09/1991		<a href="#">07119963072</a>	\$0.11	
09	Tuyau de frein		1	08/1992		<a href="#">34322312691</a>	\$22.61	
10	Passe-fils droit		1	08/1992		<a href="#">34322312696</a>	\$2.80	
11	Douille gauche		1	08/1992		<a href="#">34322312695</a>	\$2.80	
12	Douille		2	08/1992		<a href="#">34322310917</a>	\$2.80	
13	Attache-câble	D=16,7MM	1	08/1992		<a href="#">61131369668</a>	\$0.35	
14	Bouchon		1	08/1992		<a href="#">46622309944</a>	\$0.87	

# K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571) Frein de roue avant

Re

[Choisissez un autre véhicule](#) > [Freins](#) > [Frein de roue avant](#)



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
<b>ETRIER DE FREIN DROIT</b>								
01	Etrier de frein	D=38MM	1	09/1988		<a href="#">34112310310</a>	\$335.24	arrêté, +vieille matière
01	Etrier de frein sans garniture	D=38MM	1	09/1988		<a href="#">34517723308</a>		arrêté
<b>ETRIER DE FREIN GAUCHE</b>								
01	Etrier de frein	D=38MM	1	09/1988		<a href="#">34112310309</a>	\$433.55	arrêté, +vieille matière
01	Etrier de frein sans garniture	D=38MM	1	09/1988		<a href="#">34111465275</a>		arrêté, +vieille matière
02	Capuchon	20 3254.32	2			<a href="#">34111454653</a>	\$6.73	
03	Vis de ventilation		2			<a href="#">34211236793</a>	\$10.64	
04	Clapet à poussière		2			<a href="#">34211236794</a>	\$6.09	
05	Vis cylindrique	M10X30-8.8-ZNS	4			<a href="#">07119901049</a>	\$1.30	
06	Plaque d'appui	A10,5	4			<a href="#">07119931020</a>	\$0.40	arrêté
06	Plaque d'appui	ZNS3	4		12/1996	<a href="#">07119904198</a>	\$0.45	
06	Plaque d'appui	10-200 HV-ZNNIV	4			<a href="#">07119904168</a>	\$8.35	
07	Jeu de garnitures de freins		2	09/1988		<a href="#">34112331175</a>	\$63.79	
<b>Administration Danemark</b>								
07	Jeu de garnitures de freins		2		12/1996	<a href="#">34111454724</a>	\$53.71	arrêté, +vieille matière
08	Necessaire de montage		2			<a href="#">34111454005</a>	\$19.60	
09	Jeu de joints etrier de frein		2			<a href="#">34112310493</a>	\$36.25	
10	liquide de frein DOT4 LV, faible viscos.	1L	X			<a href="#">83132445461</a>		
10	liquide de frein DOT4 LV, faible viscos.	250ML	X			<a href="#">83132467961</a>		

## **MOTIF DE L'INTERVENTION**

Vidange périodique du liquide de frein : tous les deux ans ?  
Lever de freinage élastique.  
Freinage insuffisant  
Intervention avec ouverture du circuit de freinage.  
Fuite de liquide de frein.

## RAPPEL

Le liquide de frein est stocké dans le réservoir du maître cylindre de la poignée droite.

Le couvercle du réservoir est maintenu par trois vis

Le fond du réservoir s'enfonce dans une embase qui présente une cavité dont l'étanchéité avec le réservoir est assurée par un joint torique.

Le réservoir est maintenu par une vis auto taraudante.

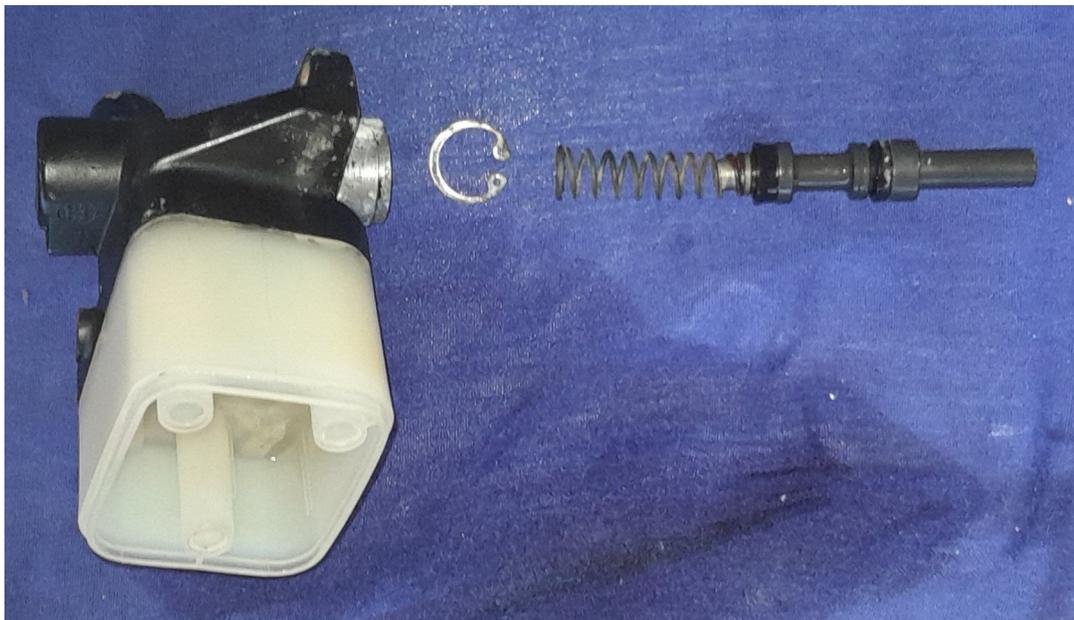
Dans le fond du trou de l'embase on trouve deux trous en communication avec le maître cylindre , trous dont il faut s'assurer de la perméabilité.



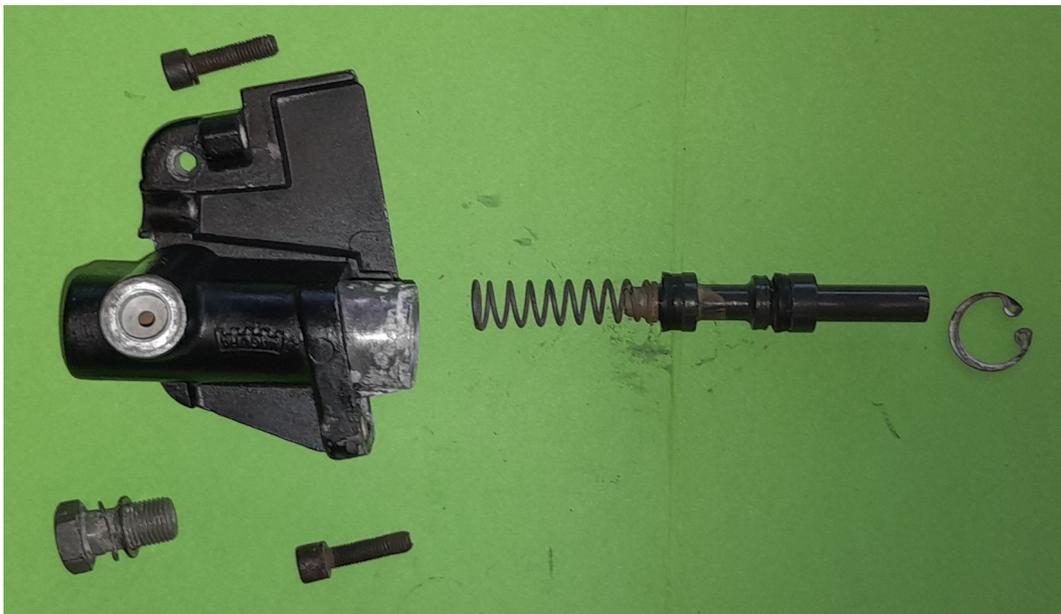
Lors de l'appui sur le levier le liquide de frein passe dans le maître cylindre en dessous par le gros trou.

Le petit trou sert au retour du liquide en trop , il permet d'asperger la carrosserie si on relâche le levier trop brutalement.

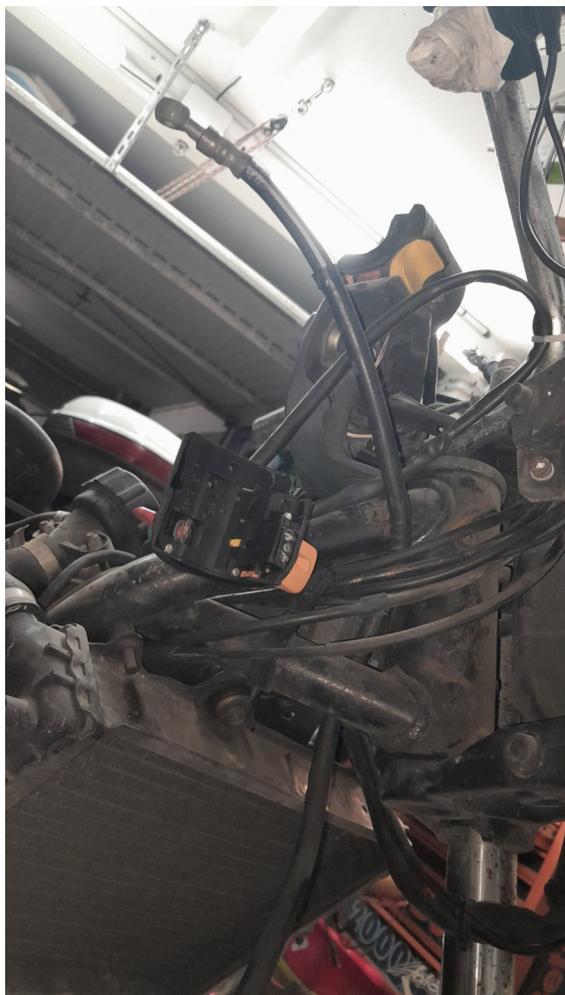
Le maître cylindre est composé des éléments suivants :



- une cavité cylindrique : le corps du maître cylindre.
- un piston avec des joints.
- un ressort pour ramener le levier de frein à sa position de départ.
- un circlip pour empêcher le piston de sortir complètement.
- une rondelle et un joint d'étanchéité sur la tige du piston.



Le liquide de frein est envoyé dans la tubulure fixée par une vis de banjo au maître cylindre , tubulure reliée à l'étrier droit ou le liquide peut agir sur les deux pistons.



Un tube métallique en U relie l'étrier droit à l'étrier gauche  
La vis de purge est située sur l'étrier gauche.



Dans son trajet dans les étriers , le liquide de frein actionne les pistons qui repoussent les plaquettes.

Si quelque part sur ce trajet persistent des bulles d'air compressibles , le freinage sera déficient ,  
d'où l'intérêt de la purge pour éliminer les bulles d'air.

A rapprocher du phénomène de vapor-lock : quand les freins chauffent beaucoup (descente en montagne) , si le liquide de frein est ancien et contient des traces d'humidité , le liquide bout et libère de la vapeur d'eau qui va avoir le même effet que les bulles d'air.

### **On peut réaliser plusieurs types de purge**

**Par le haut par gravité** : on remplit le réservoir du maître cylindre et on pompe au levier en jouant avec la vis de purge jusqu'à ce que tout l'air soit éliminé du circuit. C'est un peu illogique car les bulles d'air ont spontanément tendance à remonter alors que là on essaie de les faire descendre. Attention , le réservoir doit rester plein en permanence sinon il faut tout recommencer.

**Par le bas par remplissage à la seringue** : par la vis de purge on injecte du liquide de frein sous pression jusqu'à ce que celui ci remonte dans le réservoir du maître cylindre à la poignée sans faire de bulles. On est tout de même gêné par le coude du tuyau en U dont la partie haute piège les bulles d'air. C'est tout de même la technique à préférer si vous avez déjà purgé les étriers à l'établi.

## OUTILLAGE NÉCESSAIRE

- Une clé à œil de 11 mm pour manipuler la vis de purge.
- Une clé à douille de 11 mm pour serrer la vis de purge au bon couple.
- Une clé de 14 mm pour les vis de banjo.
- Une clé dynamométrique de 7 Nm
- Un tuyau transparent de diamètre intérieur 6 mm de longueur 50 cm.
- Une seringue de 50 cc et un adaptateur conique pour le tuyau.
- Un bocal.
- Des chiffons et du sopalin.
- Une éponge et de l'eau pour rincer les traces de liquide de frein.
- Du liquide de frein Dot 4 : bidon neuf ou ouvert depuis peu (le liquide de frein est très hygroscopique).

Évidemment c'est plus facile avec le matériel dédié , mais la seringue à un euro avec le tuyau et les raccords permet aussi de faire le travail.

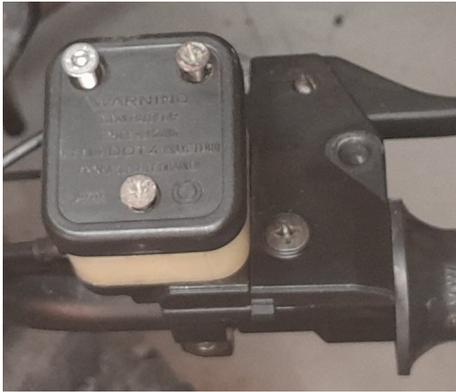


## PURGE PAR LE HAUT

Avec une clé de 11 mm , débloquez la vis de purge et revissez là sans la serrer à fond pour vous assurer qu'elle est bien débloquée

Branchez un tuyau transparent de diamètre intérieur 6 mm et d'environ 50 cm sur la vis de purge de l'étrier avant gauche

L'autre extrémité du tuyau est dans un bocal.



Retirez le couvercle et le joint du réservoir du maître cylindre avant.

Remplissez le réservoir. A partir de maintenant le réservoir devra rester rempli en permanence sinon des bulles d'air vont passer et il faudra recommencer depuis le début.

**Étape A** : Pompez plusieurs fois sur le levier de frein et gardez le enfoncé.

Dévissez un peu la vis de purge jusqu'à ce que le liquide ou l'air aient été expulsés par le bas.

Maintenez le levier enfoncé et revissez sans excès la vis de purge.

Relâchez **doucement** le levier.

Vérifiez que le réservoir est plein.

Répétez la manœuvre depuis l'étape A jusqu'à ce que plus aucune bulle d'air ne soit expulsée dans le tuyau transparent de purge , ça peut prendre un certain temps , surtout si le maître cylindre ne s'amorce pas ...

Serrez la vis de purge au couple de 7 Nm +/- 1 Nm.

Normalement , le levier est ferme et la purge est terminée.

Faites l'appoint dans le réservoir du maître cylindre si nécessaire.

Remettez le joint et le couvercle de réservoir.

Nettoyez et rincez à l'eau les éventuelles projections de liquide de frein.

Vérifiez le bon fonctionnement du contacteur de stop et réglez le si nécessaire.

Certains reprochent à cette méthode de faire travailler beaucoup le piston du maître cylindre au delà de sa course habituelle et donc de risquer d'abîmer les joints sur d'éventuels rebords dus à l'usure.

## PURGE PAR LE BAS

C'est la méthode à adopter en particulier si vous avez préalablement purgé les étriers à l'établi.

Retirez le couvercle du réservoir du maître cylindre.

Videz à la seringue le réservoir pour éviter un débordement lors de la purge.

Il faudra vérifier le niveau dans le réservoir pendant toute la purge pour vérifier qu'il ne déborde pas.



Avec une clé à œil de 11 mm , débloquez la vis de purge sur l'étrier gauche pour vous assurer qu'elle n'est pas bloquée et refermez la doucement.

Branchez un tuyau de diamètre intérieur 6 mm sur une seringue avec adaptateur.

Enfilez la clé à œil sur la vis de purge

### Étape A

Remplissez la seringue et purgez les bulles d'air dans la seringue et dans le tuyau.

Branchez l'autre extrémité du tuyau sur la vis de purge sans introduire de bulles d'air.

Dévissez d'un quart à un demi tour la vis de purge.

Poussez doucement à la seringue sans introduire de bulle d'air (on peut ré-aspirer un peu de temps en temps) et en vérifiant le niveau dans le réservoir du maître cylindre à la poignée.

Actionnez la poignée de temps en temps pour décoincer les bulles du maître cylindre.

Quand la seringue est presque vide , fermez la vis de purge et retournez à l'étape A

La purge est terminée quand plus aucune bulle d'air ne remonte dans le réservoir du maître cylindre.

La poignée doit être dure.

Une nouvelle purge le lendemain peut parfaire le travail , le temps que même les mini bulles aient eu le temps de se collecter pour s'évacuer.

Serrez la vis de purge à 7 Nm , ce qui n'est pas beaucoup...

## ERREURS A NE PAS FAIRE

Dans la purge par le haut , oublier de remplir le réservoir du maître cylindre alors qu'on a presque terminé ...  
Réutiliser du liquide de frein usagé qui risque d'être pollué par des impuretés.  
Serrer trop fort la vis de purge : les étriers sont chers.  
Renverser le bocal.  
Ne pas nettoyer les éclaboussures de liquide de frein.

## BIBLIOGRAPHIE

La documentation BMW  
La Revue Moto Technique  
RealOEM.com

Le forum Motards BM'istes : [Forum Motards BM'istes \(forumpro.fr\)](http://forumpro.fr)  
La vie courante avec une BMW K75 RT : <https://k75rt.wordpress.com/>  
Le forum motos anciennes BMW : [Forum motos anciennes BMW \(motards.net\)](http://motards.net)

<https://bmist.forumpro.fr/t40394-la-mecanique-k2s-rangee>

[https://www.kforum-tech.com/forum-area/\\_Files/electrical/EFI/bike-wont-start-FR.htm](https://www.kforum-tech.com/forum-area/_Files/electrical/EFI/bike-wont-start-FR.htm)

Forum GSFR : <https://gsfr.forumactif.com>

<http://gmax.fr/>

[Maintenance et modifications de la BMW R1100S \(xn--le-fanfou-j4a.net\)](http://xn--le-fanfou-j4a.net)

<https://www.ateliermadman.com/moto-placeholder/entretien-bmw-r1150gs-new/>

<http://sd.mir.free.fr/spip/>

<https://landroverfaq.com/viewtopic.php?f=32&t=4823&sid=5b5a7e0948e19c717fc9140ae918bc94>

Isatis : [La BMW R1100 RT \(free.fr\)](http://La BMW R1100 RT (free.fr))

JcJames : [Mecanique entretien et restauration motos \(free.fr\)](http://Mecanique entretien et restauration motos (free.fr))

Tous ceux que j'ai oublié de citer mais que je remercie néanmoins.

fantasiadl

20/10/2023

22/12/2023