

BMW K75 - JUIN 1996

Roues à bâtons - sans A.B.S.

VIN = 0256373

ÉTRIER



FREIN ARRIÈRE

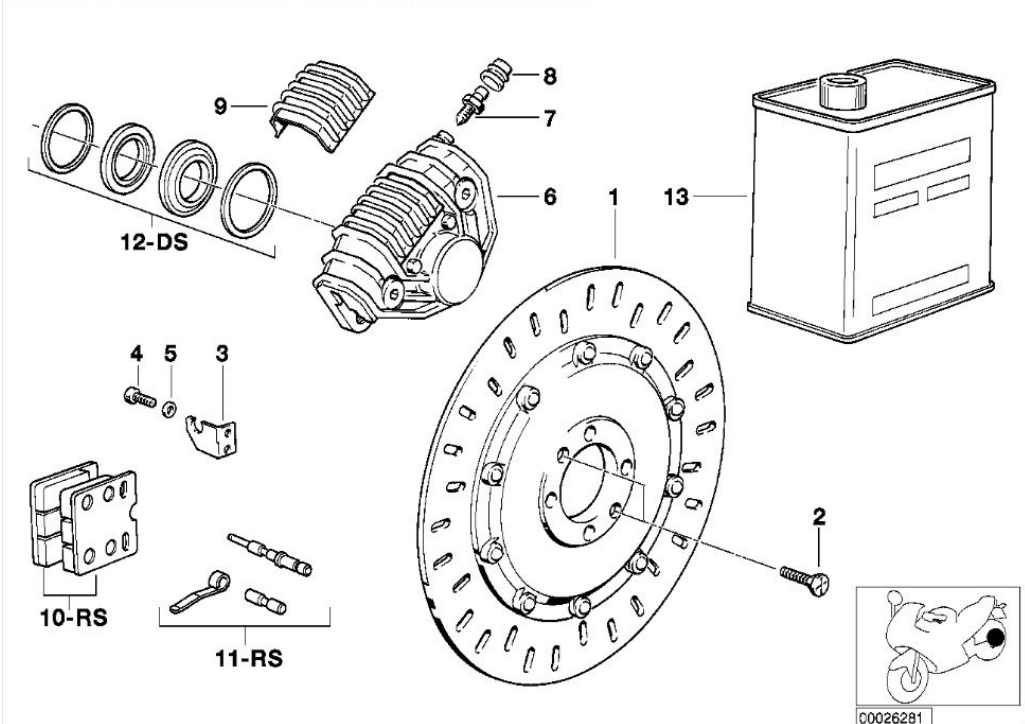
Dépose - Contrôle - Remontage

ÉCLATÉ des PIÈCES

K569 (K 75, K 75 C, K 75 S, K 75 RT) K 75 85 (0562,0571)
Disque de frein arrière

Reche

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



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	Disque de frein arriere noir		1	08/1990		34212310206	\$435.50	+vieille matière
02	Vis à tête noyée	M8X20 TUFLOK	2			34212330021	\$2.80	
02	Vis à tête noyée	M8X20 TUFLOK	2	08/1990		34212330021	\$2.80	
03	Equerre d'appui		1	08/1990		33111451189	\$0.52	
04	Vis cylindrique	M10X25	2	08/1990		07129905534	\$1.50	
05	Plaque d'appui	A10,5	1	08/1990		07119931020	\$0.40	arrêté
05	Plaque d'appui	ZNS3	1	08/1990	11/1996	07119904198	\$0.45	
05	Plaque d'appui	10-200 HV-ZNNIV	1	08/1990		07119904168	\$8.35	
06	Etrier de frein	D=38MM	1	08/1990	11/1996	34511457469	\$433.55	arrêté, +vieille matière
06	Etrier de frein arrière	D=38	1	08/1990		34212332459	\$433.55	+vieille matière
07	Vis de ventilation		1	08/1990		34211236793	\$10.64	
08	Clapet à poussière		1	08/1990		34211236794	\$6.09	
09	Capuchon	BREMBO	1	08/1990		34111454120	\$5.41	
10	Jeu de garnitures de freins		1	08/1990	11/1996	34111454724	\$53.71	arrêté, +vieille matière
10	Jeu de garnitures de freins		1	08/1990		34217657025	\$53.71	+vieille matière
11	Necessaire de montage		1	08/1990		34111454005	\$19.60	
12	Jeu de joints etrier de frein		1	08/1990		34112310493	\$36.25	
13	liquide de frein DOT4 LV, faible viscos.	1L	X			83132445461		
13	liquide de frein DOT4 LV, faible viscos.	250ML	X			83132467961		

RAPPEL

Étrier de frein fixe avec un piston de diamètre 38 mm de part et d'autre du disque.

Épaisseur minimum des plaquettes = 1,5 mm.

Disque arrière fixe 285 mm de diamètre et d'épaisseur = 4,3-4,4 mm (épaisseur minimum = 3,55 mm , voile maximum = 0,2 mm) fixé directement sur la grande couronne du couple conique.

Maître cylindre Magura diamètre 12 mm.

Le liquide de frein étant très corrosif , il est souhaitable si on vidange le système de rincer à l'eau et d'essuyer tout de suite d'éventuelles éclaboussures.

Références des étriers de frein sur ma moto:

- Avt Droit : 34112310310
- Avt Gauche : 34112310309
- Arrière : 34511457469

Évidemment , si vos freins fonctionnaient bien avant et que vous souhaitez simplement changer les plaquettes , il n'est pas souhaitable de déconnecter la durite , ce qui vous évitera une purge. Mais le nettoyage des pistons et des étriers sera moins facile.

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Une clé à œil de 11 mm pour la vis de purge

Un tuyau en plastique transparent de diamètre intérieur 6 mm (6x9) d'environ 1 m de long

Des chiffons ou du sopalin.

Deux clés à fourche de 14 mm pour le raccord du flexible sur l'étrier.

Une douille Allen de 8 mm avec prolongateur pour le démontage des vis d'étrier.

Une clé dynamométrique de 32 Nm pour le serrage des vis d'étrier.

Un chasse goupille de 4 mm pour chasser les broches de maintien de plaquettes.

Un petit marteau.

Un tournevis plat pour retirer le couvercle d'étrier.

Une brosse à dents (pas la vôtre).

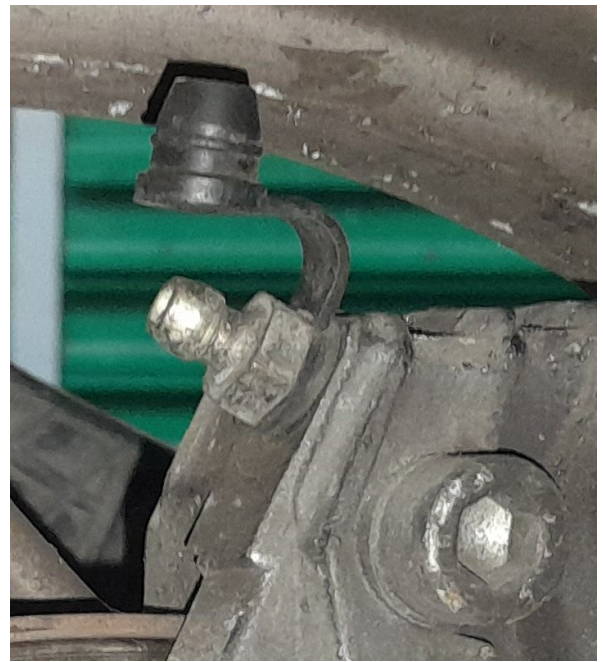
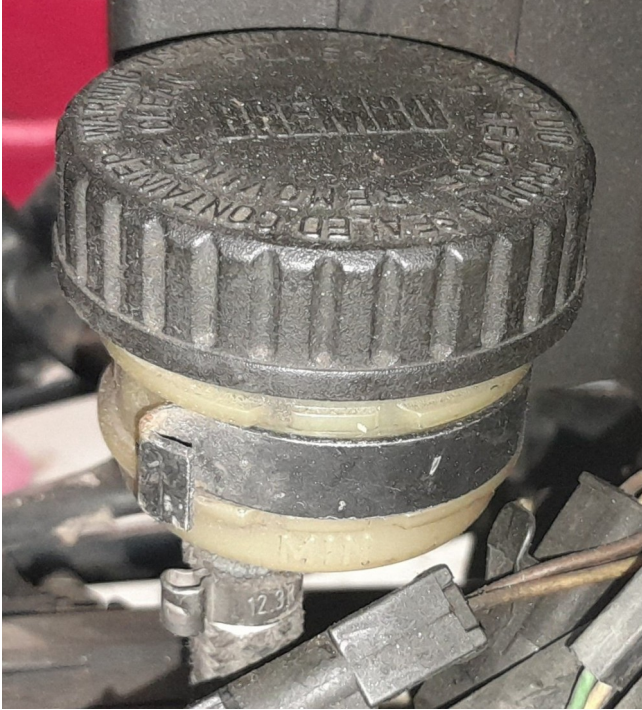
Une bombe de liquide de nettoyage pour freins.

DÉPOSE

Vidange du circuit hydraulique arrière

Sortez le réservoir de freinage de son clip et videz le dans un bocal puis remettez le en place.

Fixez le tube transparent 6 x 9 de diamètre intérieur 6 mm sur la vis de purge diamètre 6,5 mm de l'étrier , l'autre extrémité étant dans un bocal



Avec une clé de 11 mm dévissez le purgeur d'un tour complet puis actionnez plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que le liquide cesse de s'écouler. Rincez les éventuelles projections à l'eau et essuyez les.

Remplissez de sopalin le réservoir pour absorber le peu de liquide qui reste et remettez le réservoir à sa place.

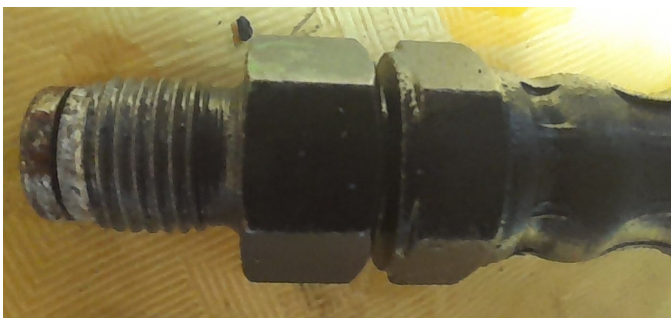
Dévissez le raccord de la durite sur l'étrier

Le raccord arrière de la durite sur l'étrier est un raccord mâle convexe tournant , diamètre 10 mm , pas de 1 mm.

Il suffit d'immobiliser avec une clé de 14 mm l'écrou le plus en avant et de dévisser avec une autre clé de 14 mm l'écrou qui se visse dans l'étrier.

Ligaturez un petit sac plastique sur l'extrémité de la durite.

Préparez des chiffons pour éviter des projections de liquide de frein corrosif.



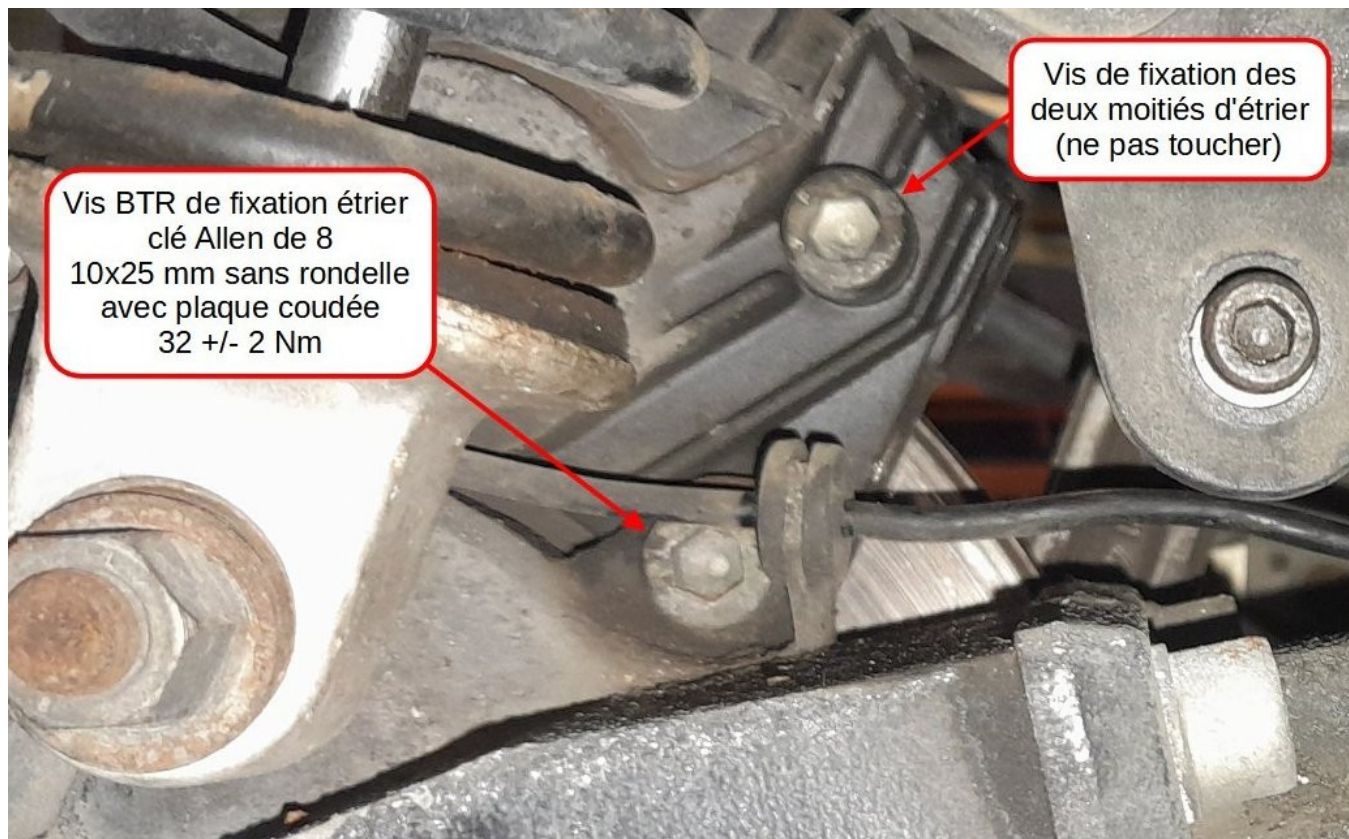
Rincez à l'eau et essuyez d'éventuelle projections.

Démontage de l'étrier

Si vous arrivez à démonter facilement les plaquettes , étrier en place , voir :
http://fantasiadl.com/FICHES/7123_K75_PLAQUETTES_ARRIERE_REMPLACEMENT.pdf
vous ne serez pas obligé de démonter la roue arrière pour sortir l'étrier.

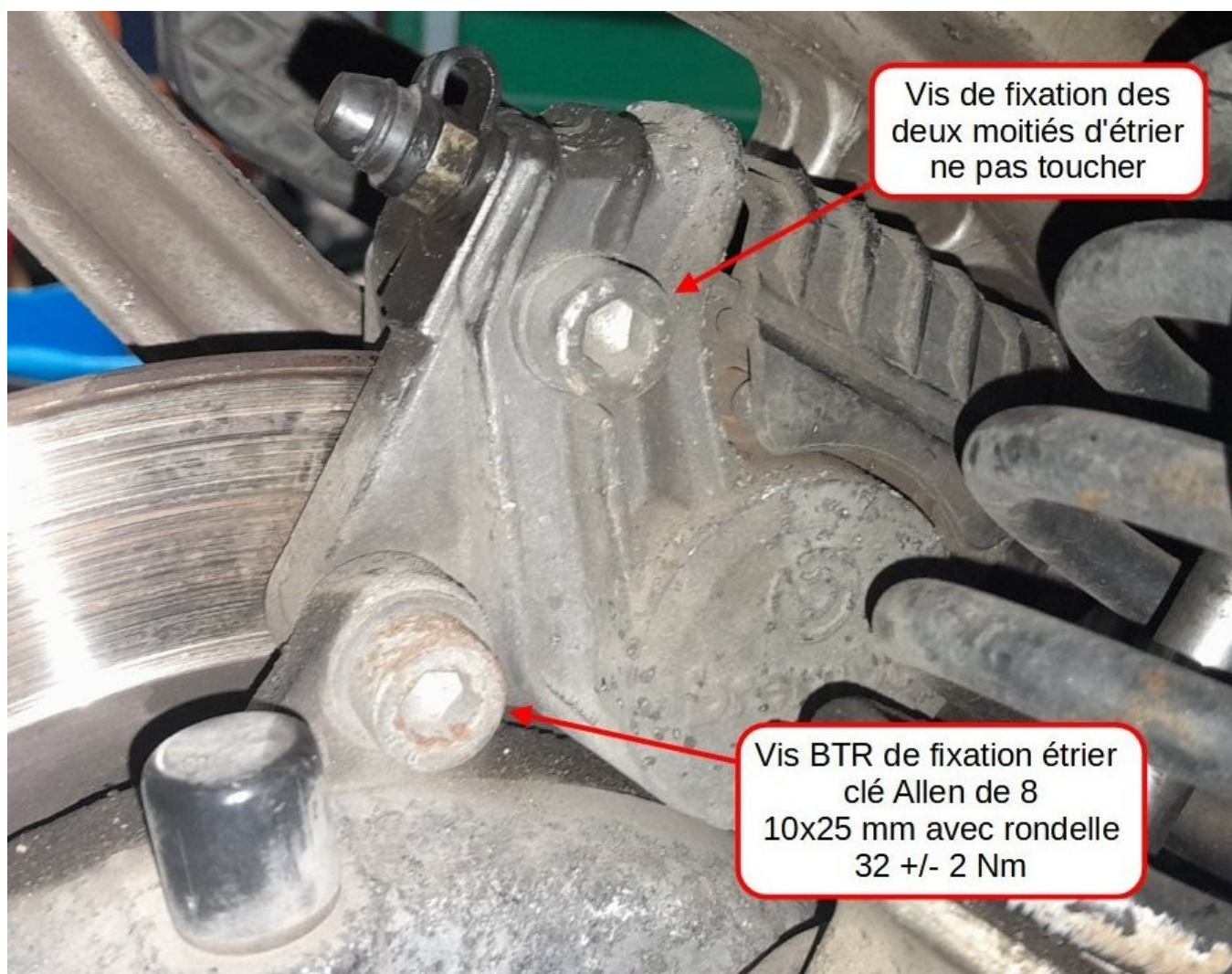
Si vous n'arrivez pas à sortir les plaquettes , il est sans doute préférable de démonter la roue arrière pour ne pas avoir à repousser trop les plaquettes en essayant de sortir l'étrier. Vous risqueriez alors d'introduire des corps étrangers dans les alésages de piston.

Attention à ne pas vous tromper de vis et confondre vis de fixation de l'étrier et vis de solidarisation des deux moitiés de l'étrier.



Vis BTR de fixation étrier
clé Allen de 8
10x25 mm sans rondelle
avec plaque coudée
32 +/- 2 Nm

Vis de fixation des
deux moitiés d'étrier
(ne pas toucher)



Vis de fixation des
deux moitiés d'étrier
ne pas toucher

Vis BTR de fixation étrier
clé Allen de 8
10x25 mm avec rondelle
32 +/- 2 Nm

Avec une clé Allen de 8 mm démontez les deux vis BTR de 10 x 25 mm retenant l'étrier.

- La vis arrière est munie d'une rondelle.
- La vis avant sans rondelle maintient une équerre servant à guider le fil du capteur de vitesse.

En inclinant un peu de part et d'autre l'étrier sur le disque vous pouvez écarter un peu les plaquettes pour sortir l'étrier du disque mais ce faisant vous risquez d'introduire des corps étrangers dans l'alésage des pistons en les repoussant trop. Ce n'est pas trop gênant si vous envisagez une réparation des étriers, sinon il peut être préférable de démonter la roue arrière pour un retrait plus facile de l'étrier au cas où vous n'auriez pas réussi à démonter les plaquettes..

Pendant cette manœuvre du liquide de frein peut remonter dans le réservoir du maître cylindre arrière, veillez à ce qu'il ne déborde pas..



VÉRIFICATION

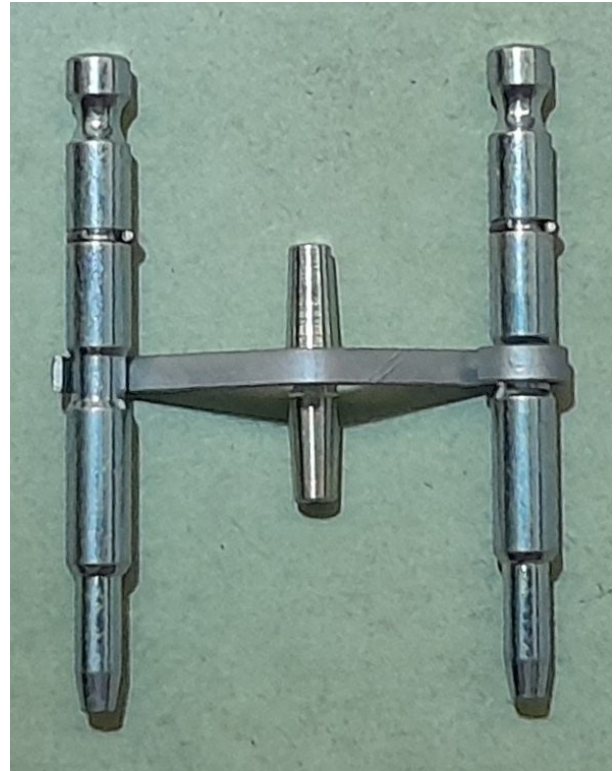
Contrôlez l'état des plaquettes : l'épaisseur doit être supérieure à 1,5 mm.

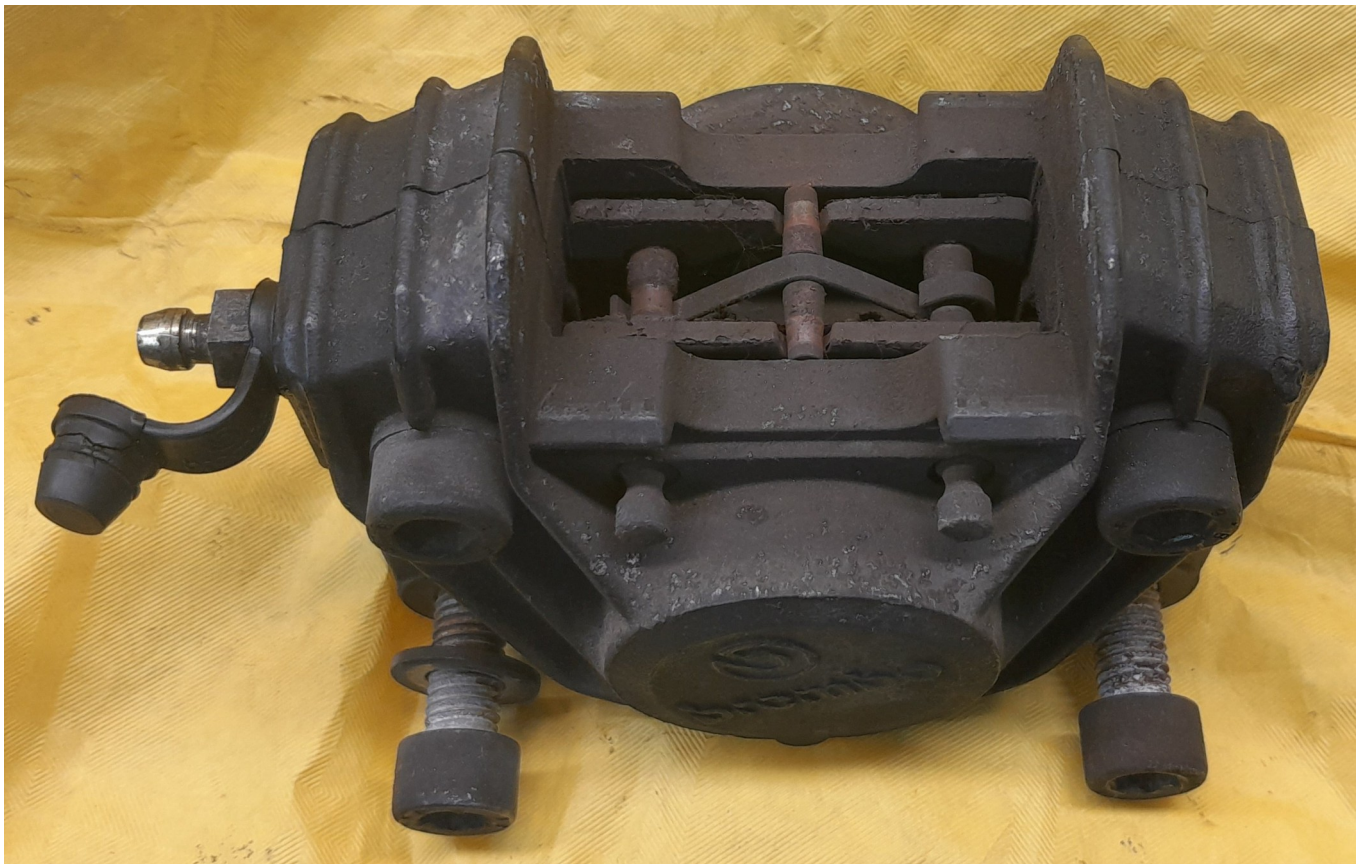
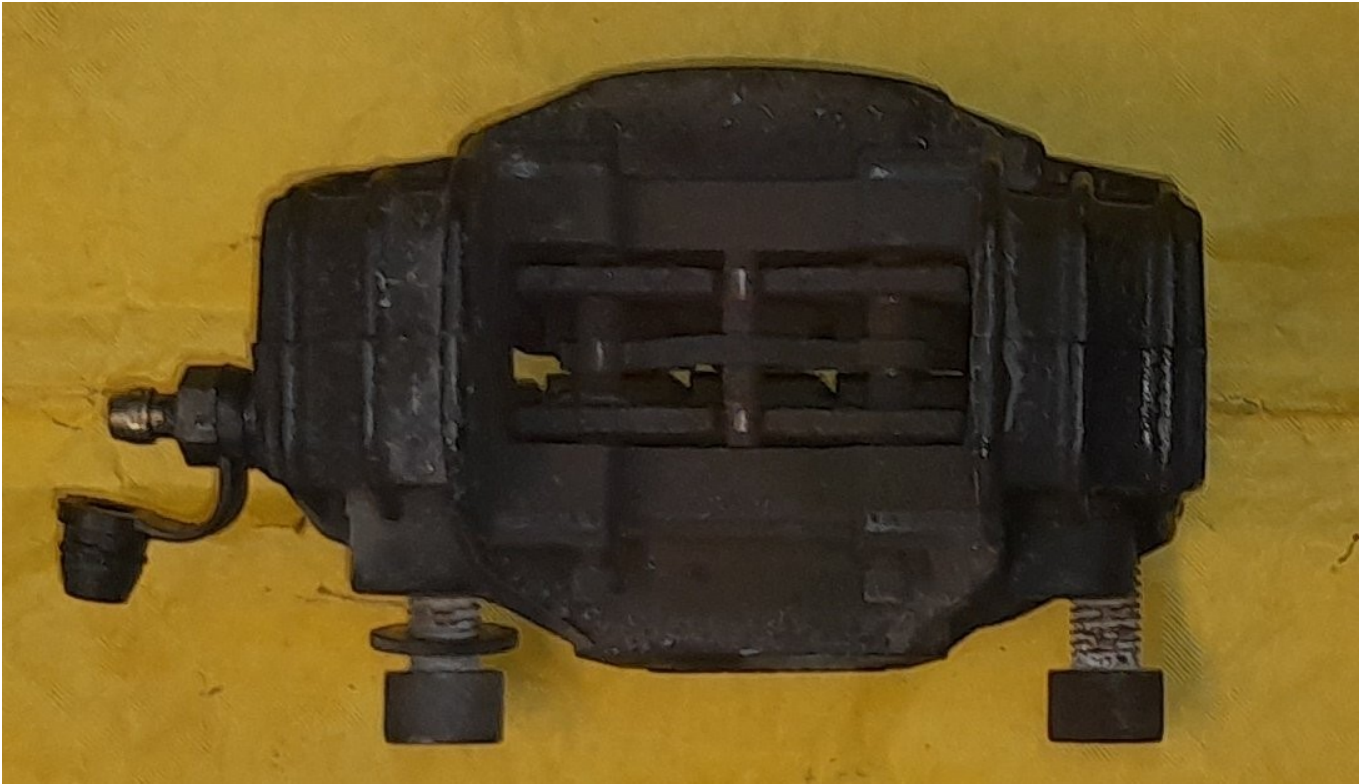


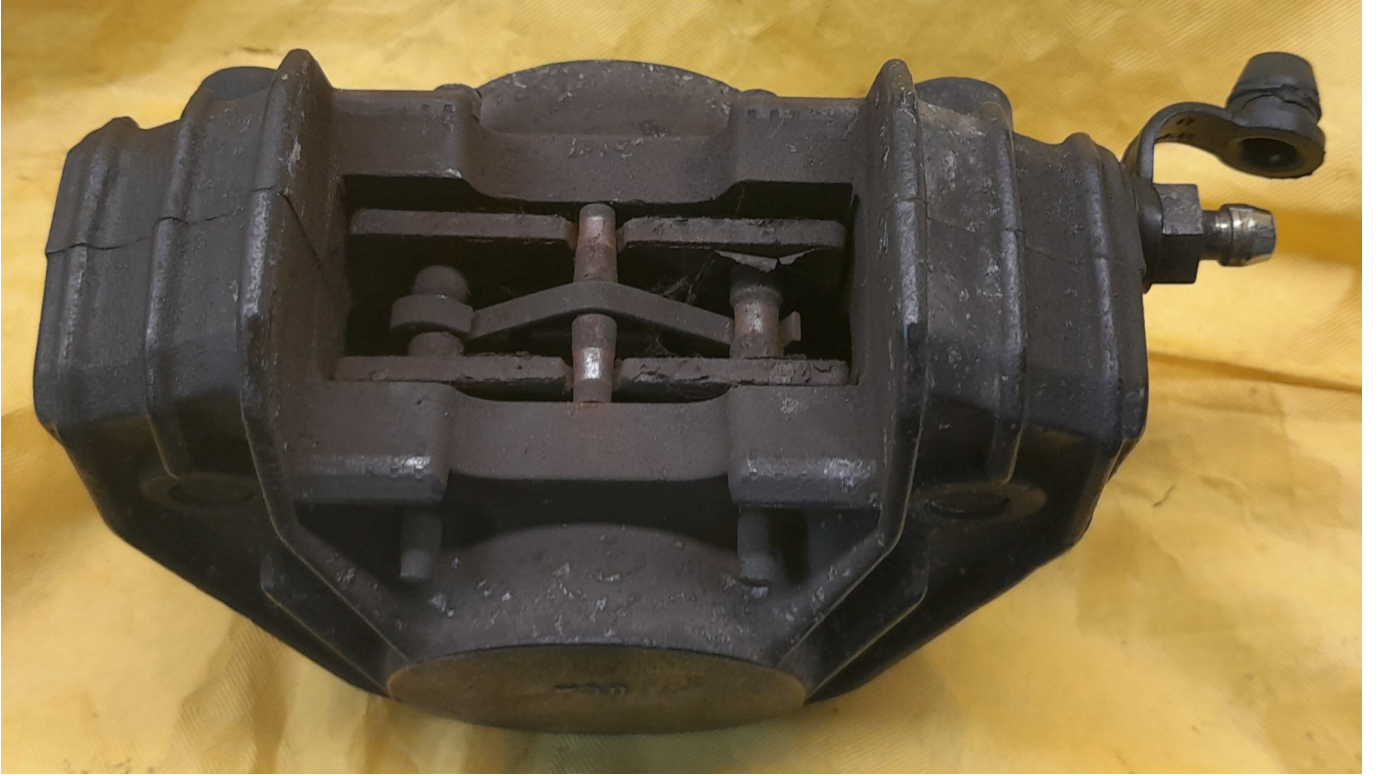
Contrôlez l'état du disque : voile inférieur à 0,2 mm et épaisseur minimum supérieure à 3,55 mm

Vérifiez le bon état du système d'immobilisation des plaquettes :

- broches (axes de maintien des plaquettes) munies d'un petit ressort circlip à ne pas enlever.
- support biconique de ressort.
- lame de ressort enfilée sur une des broches.







L'orifice de fixation de la durite dans l'étrier.



NETTOYAGE

Serrez modérément la vis de purge

Bouchez l'orifice du flexible de frein avec un morceau de sopalin ou mieux avec un petit bouchon spécial ou une vis de purge supplémentaire (disponibles par exemple chez crosscarouest).

Ces bouchons seront utiles au remontage pour faire la purge des étriers à l'établi, ce qui est beaucoup plus simple et efficace car vous pouvez orienter l'étrier pour récupérer les bulles au point haut ce qui fait donc gagner du temps.



Avec une brosse (brosse à dents usagée ou de quelqu'un d'autre) et du liquide de frein ou du nettoyant pour freins, nettoyez bien l'étrier et en particulier les pistons et leur pourtour.

Nettoyez bien les broches d'immobilisation des plaquettes, une très légère couche de graisse peut faciliter un démontage ultérieur.

VÉRIFICATION DE L'ÉTAT DU DISQUE

Vérifiez l'épaisseur du disque qui doit être supérieure à 3,55 mm



là, sauf erreur de ma part ça fait 3,02 mm à cet endroit là, il va donc falloir réinvestir.

Vérifiez le voile du disque qui doit être inférieur à 0,2 mm.

PHOTO DE LA MESURE DU VOILE AU COMPAREUR

Si tous ces éléments sont bons , on peut procéder au remontage.

REPOSE

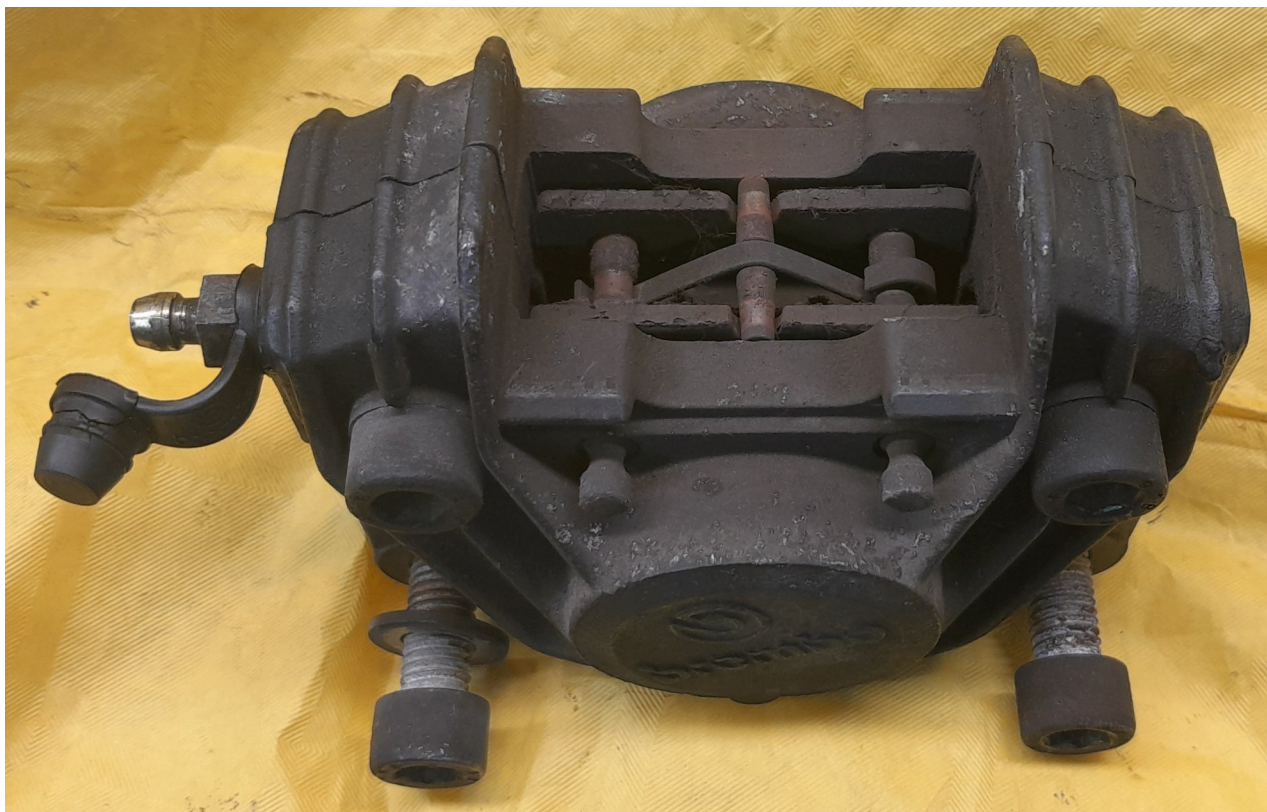
Montage des plaquettes

Remontez les plaquettes.

Remontez le système d'immobilisation des plaquettes :

- les deux goupilles de verrouillage des plaquettes dont une supportant le ressort.
- le support du ressort.

Vérifiez que le ressort est bien à sa place dans l'axe entre les plaquettes , reposant sur la goupille biconique.



Montage de l'étrier (plus facile avec la roue arrière déposée)

Remontez l'étrier.

Montez la vis BTR de fixation arrière de 10x25 mm avec sa rondelle.

Montez la vis BTR de fixation avant de 10x25 mm sans oublier d'interposer la petite équerre sous la tête de vis.

Avec une douille Allen de 8 et une clé dynamométrique, serrez les deux vis de fixation de l'étrier à un couple de 32 +/- 2 Nm

Vérifiez que le flexible venant du maître cylindre passe bien dans son support.

Montez le flexible de frein venant du maître cylindre arrière et serrez le à un couple de 7 +/- 1 Nm avec une clé dynamométrique à fourche de 14 mm (je n'en possède pas) en maintenant le deuxième écrou coté flexible avec une clé de 14 mm pour qu'il ne tourne pas.



Purge du circuit

Remplissez le réservoir du maître cylindre de liquide de frein avec du Dot 4 , il devra rester plein pendant toute la manœuvre pour ne pas introduire de bulles d'air.

Branchez un tuyau sur la vis de purge.

Le tuyau doit être assez long pour que l'extrémité du tuyau baigne dans le liquide de frein dans le bocal.

Ouvrez un peu la vis de purge (1/4 à 1/2 tour) , enfoncez la pédale de frein à fond puis refermez la vis de purge. Laissez **doucement** remonter la pédale.

Il peut être nécessaire d'amorcer d'abord le maître cylindre en dévissant légèrement le raccord entre flexible et étrier et en actionnant la pédale de frein (avec un chiffon pour éponger au raccord).

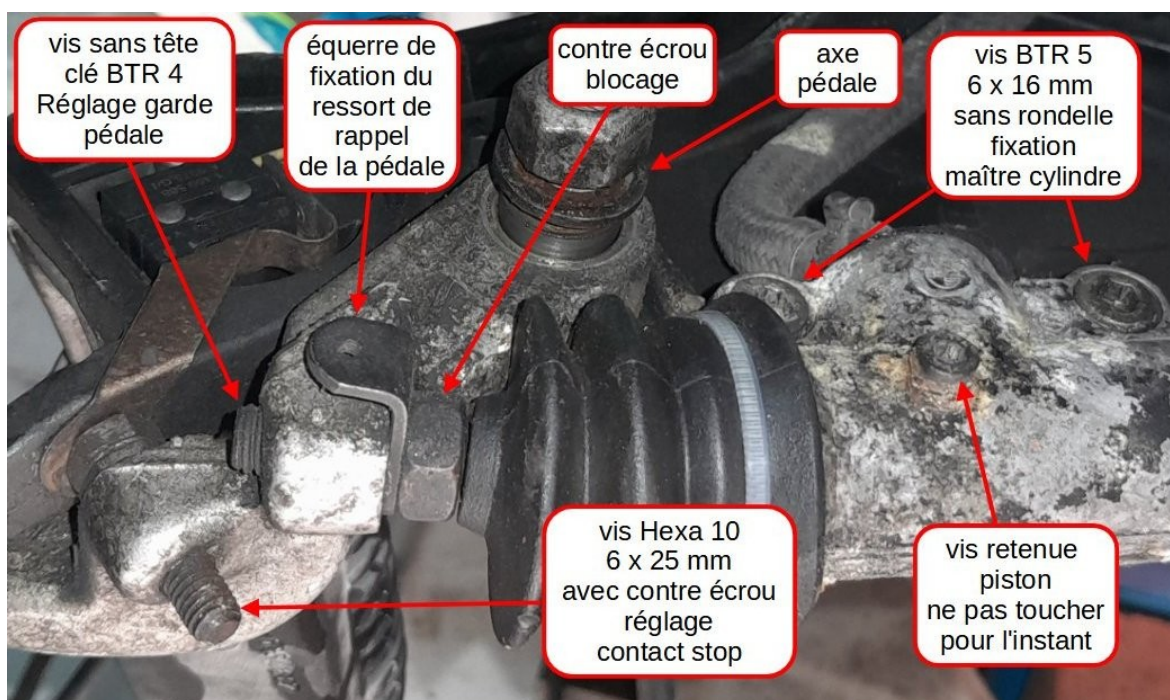
Recommencez la manœuvre jusqu'à ce qu'il ne sorte plus d'air par la vis de purge.

Serrez la vis de purge à 7 +/- 1 Nm (attention ces vis sont fragiles et les étriers sont chers)

La pédale de frein doit être ferme.

Remettez le couvercle du réservoir du maître cylindre.
Essuyez les éventuelles projection de liquide de frein et rincez à l'eau.

Vérifiez la garde à la pédale de frein et réglez la si nécessaire.
Vérifiez le bon fonctionnement du feu stop et réglez le si nécessaire.



Remarque :

Si vous avez pratiqué la purge de l'étrier à l'établi et que celui ci est bien rempli de liquide de frein sans bulles d'air avec les bouchons en place , il faut procéder à la purge en sens inverse de manière à ne pas réintroduire d'air dans les étriers.

Il faut dans ce cas injecter du liquide de frein sans bulles par la vis de purge jusqu'à remplir à rétro le réservoir du maître cylindre.

Remontez la roue arrière si vous l'aviez démontée.

ERREURS A NE PAS FAIRE

Ne pas protéger assez contre les irrptions de liquide de frein et ne pas essuyer.
Confondre les vis de démontage de l'étrier avec les vis de maintien des deux demi-étriers.
Serrer trop fort la vis de purge.
Serrer trop fort le raccord du flexible 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

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://free.fr)

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

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

fantasiadl 02/10/2023