

BMW K75 - JUIN 1996

Roues à bâtons - sans A.B.S.

VIN = 0256373

PLAQUETTES ARRIÈRE

Dépose - Contrôle - Remontage



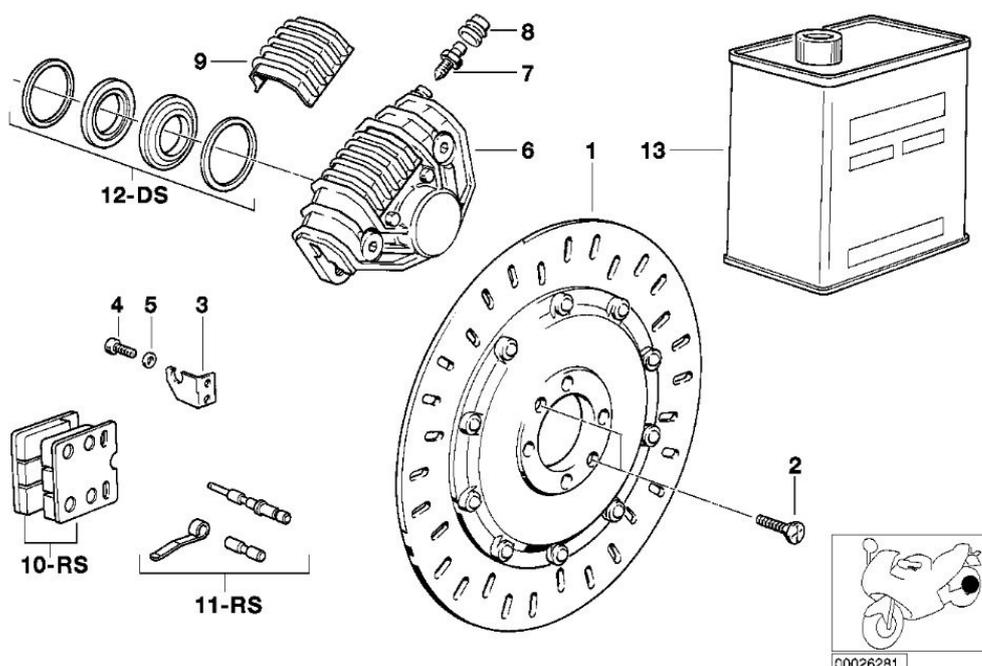
ÉCLATÉ des PIÈCES

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.

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.

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

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

Or pour la mise en place de plaquettes neuves plus épaisses il faudra repousser les pistons ce qui n'est pas conseillé si on n'a pas nettoyé correctement la partie visible des pistons avant de les repousser. (risque d'introduire des corps étrangers qui vont abîmer les joints ou coincer les pistons).

Par ailleurs le fait de repousser les pistons va faire remonter le liquide dans le bocal du maître cylindre arrière , il est donc prudent d'en aspirer un peu avec une seringue avant de repousser les pistons.

L'accès à l'étrier derrière le combiné ressort/Amortisseur est un peu malaisé en particulier pour retirer les broches de maintien des plaquettes et pour le nettoyage.



Je pense donc préférable de démonter systématiquement la roue arrière pour avoir un bon accès à l'étrier et ne pas avoir à repousser les pistons avant nettoyage.

On peut également mesurer plus facilement le voile éventuel du disque.

Si on accepte d'écarter les plaquettes et de repousser les pistons avant nettoyage , on peut arriver à passer l'étrier entre roue et combiné ressort/amortisseur et avoir un meilleur accès sans débrancher la durite arrière donc sans devoir refaire une purge. Mais ce n'est pas une solution totalement satisfaisante

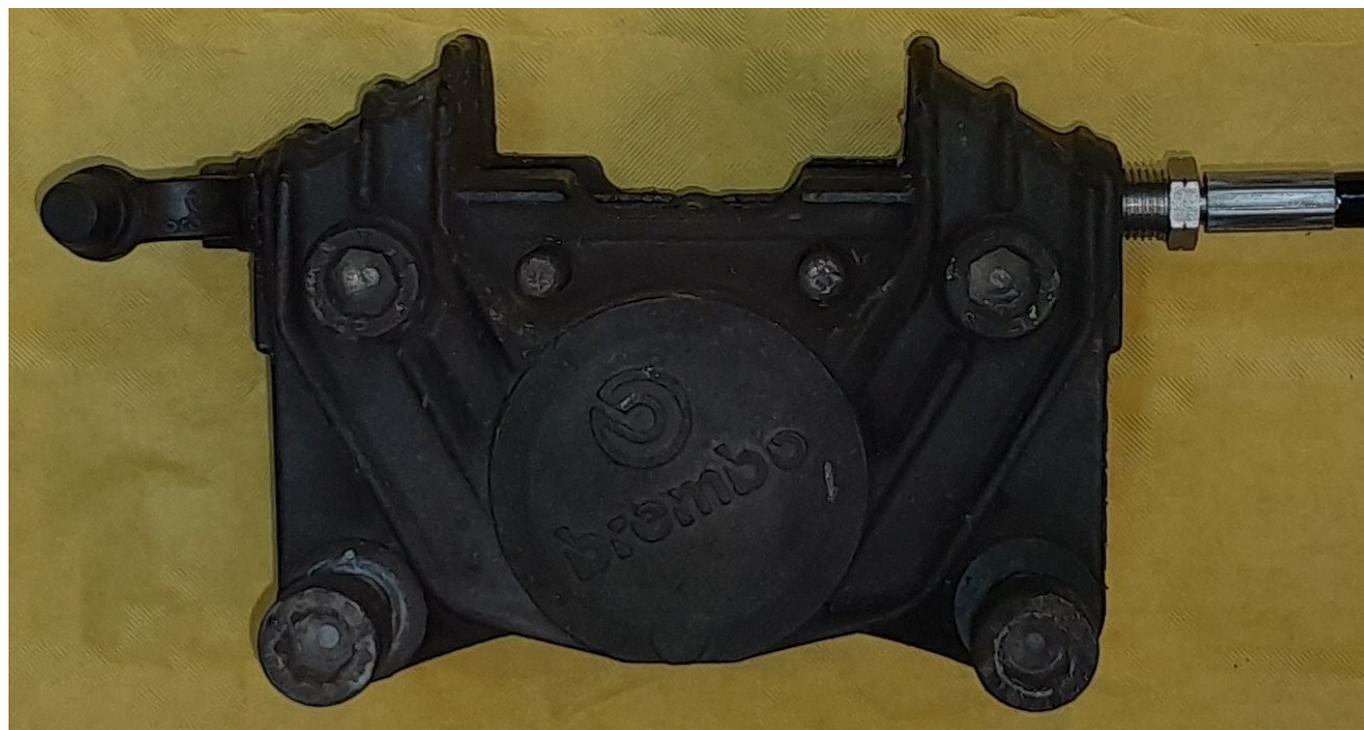


Sinon , on peut essayer de démonter les plaquettes sur l'étrier en place mais l'espace est exigu.



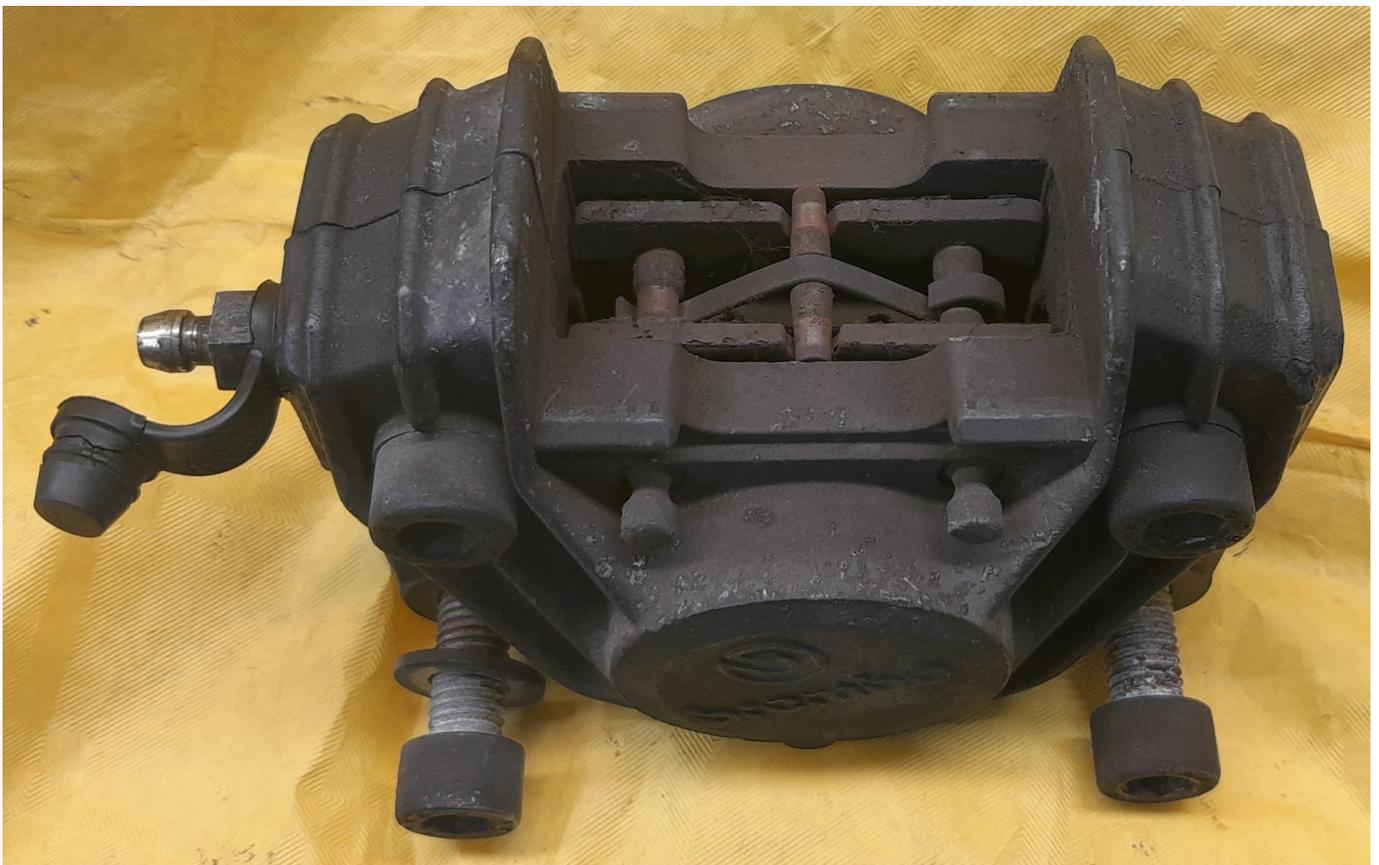


Pour mieux comprendre , voici l'étrier déposé avec et sans capuchon plastique :

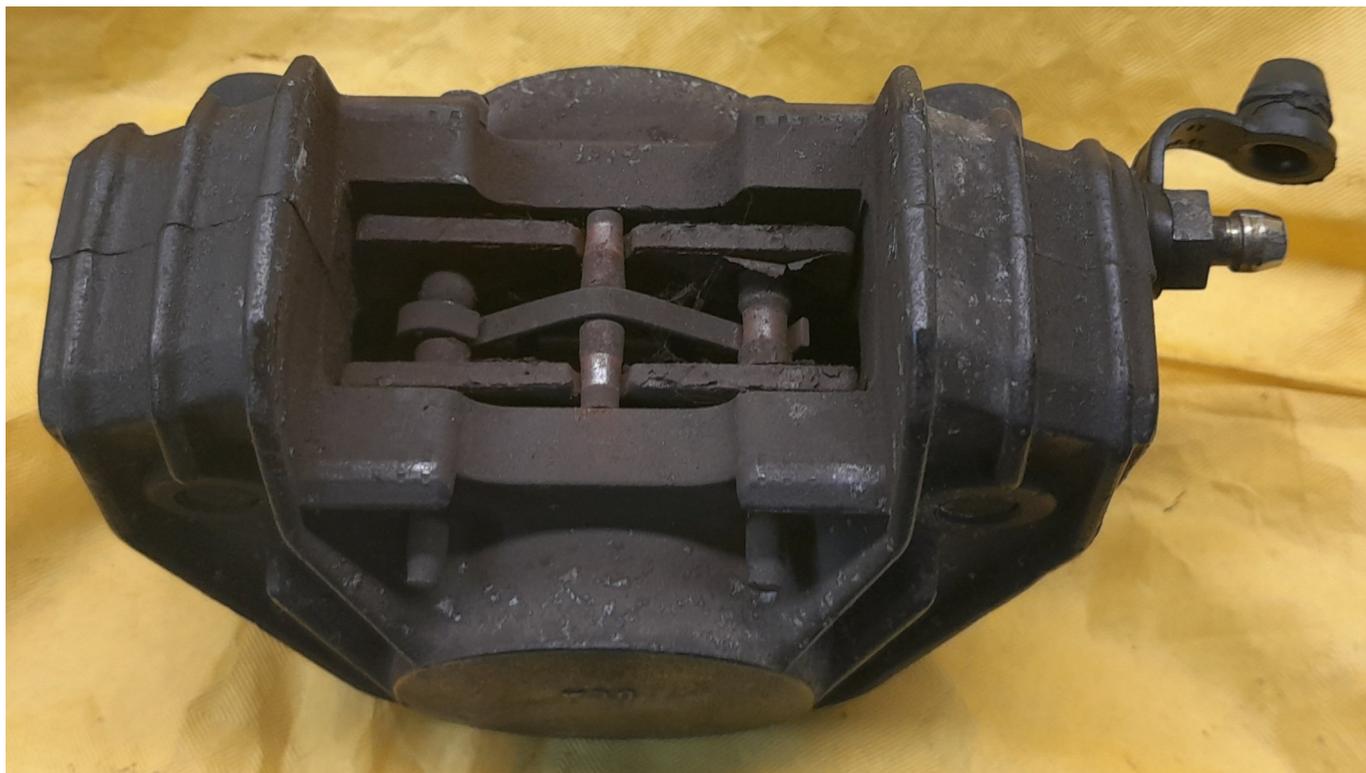




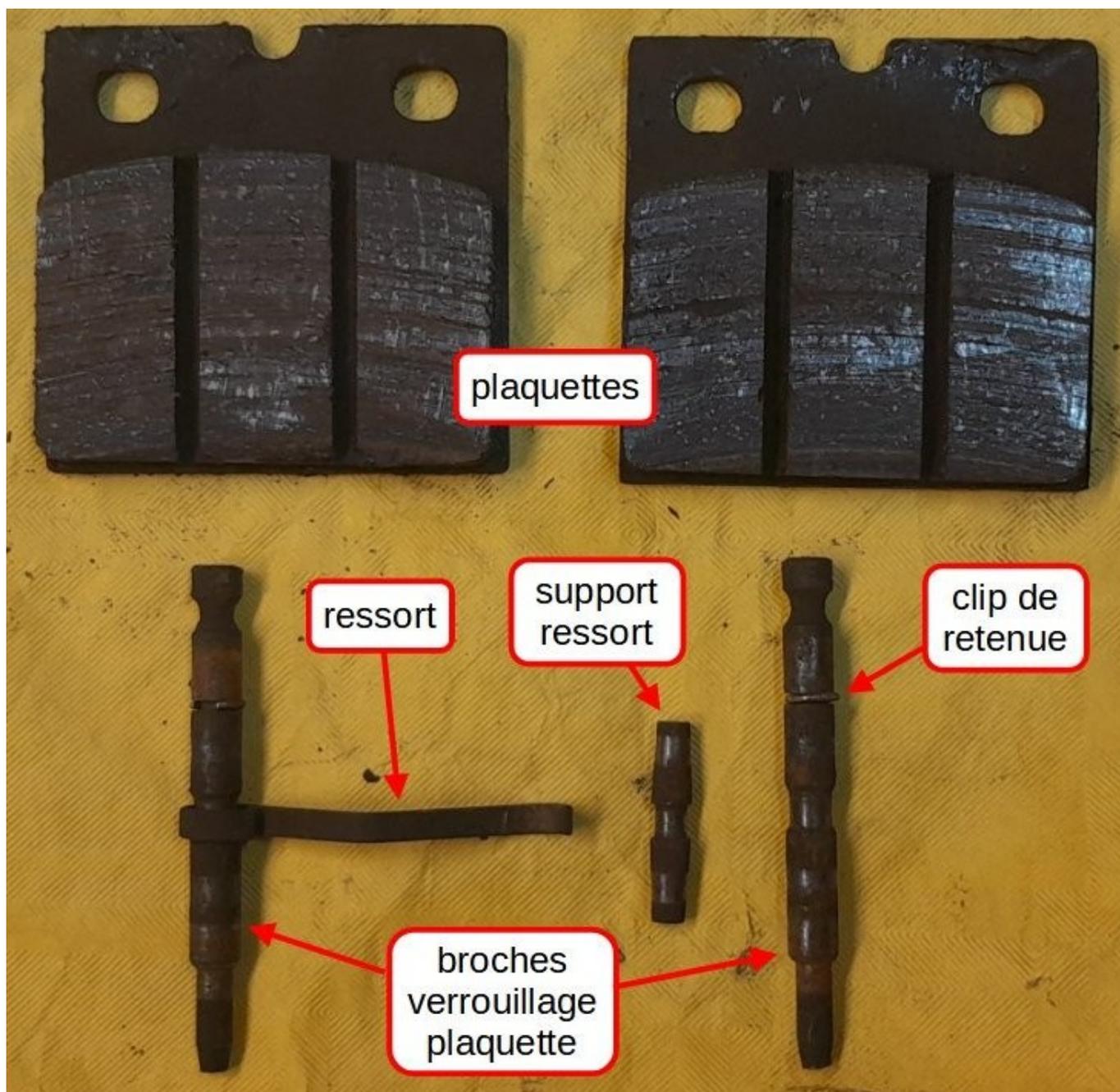
Vue externe coté extraction des goupilles



Vue interne
(le coté ou il faut éventuellement taper sur les broches avec le chasse goupille de 4 mm)



Les différents éléments extraits



l'épaisseur minimum des plaquettes



OUTILLAGE NÉCESSAIRE

Une douille Allen de 8 mm
Une clé dynamométrique de 32 Nm
Un chasse goupille de 4 mm
Un marteau
Un tournevis plat pour démonter le capot
Une bombe de nettoyant pour freins
Des chiffons ou du sopalin
Une brosse à dent usagée.

DÉPOSE

Attention : ne pas appuyer sur la pédale de frein une fois que les plaquettes ont été retirées ou que l'étrier a été déposé (risque de sortir complètement un piston)

Dépose de la roue arrière :

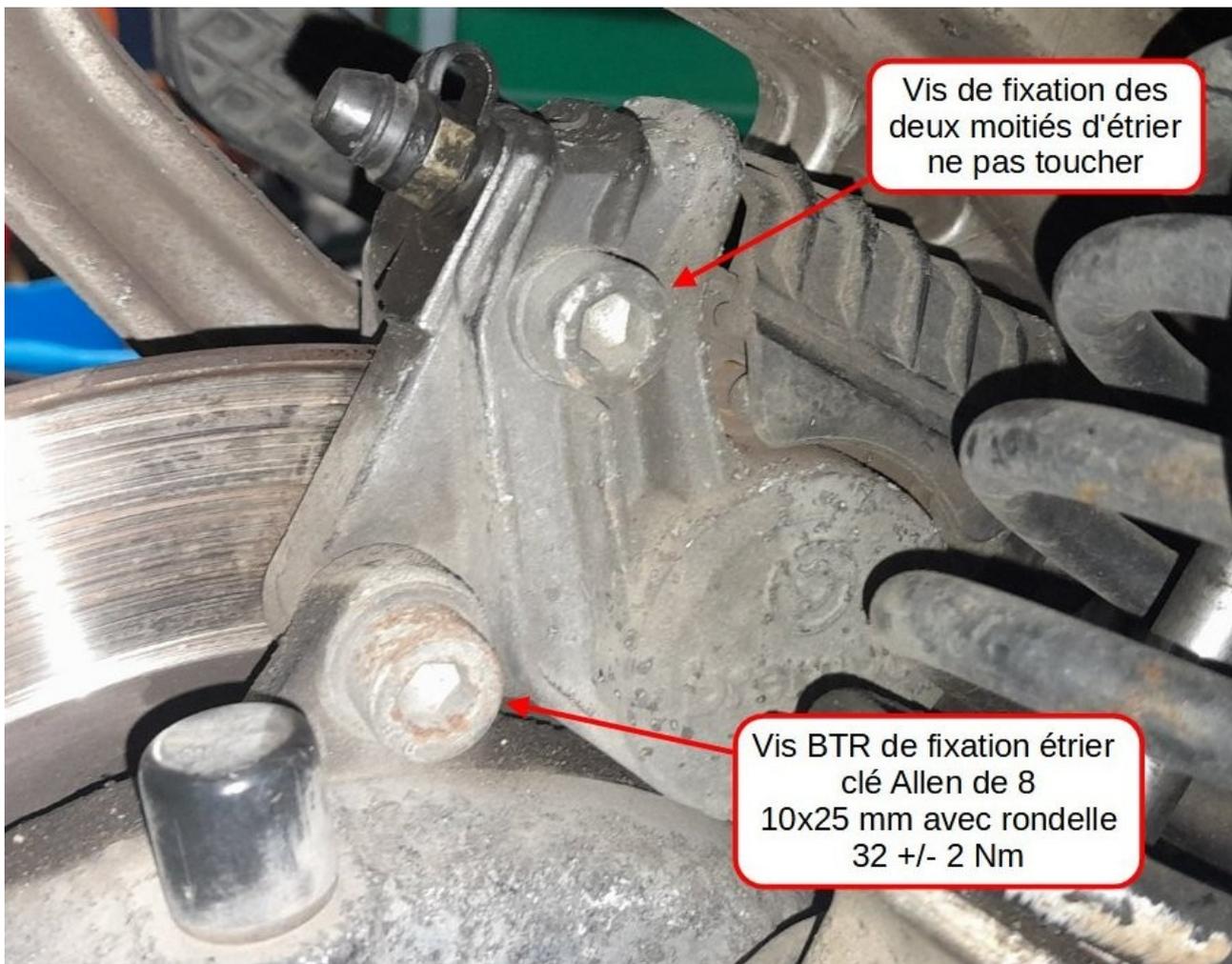
Enclenchez la première et avec une douille de 17 mm retirez les 4 boulons fixant la roue arrière sur la grande couronne du couple conique. Ne perdez pas l'entretoise. Attention à ne pas faire tomber la moto vu le couple de serrage important de ces boulons.

La roue arrière sort difficilement en biais en tordant un peu le garde boue arrière.

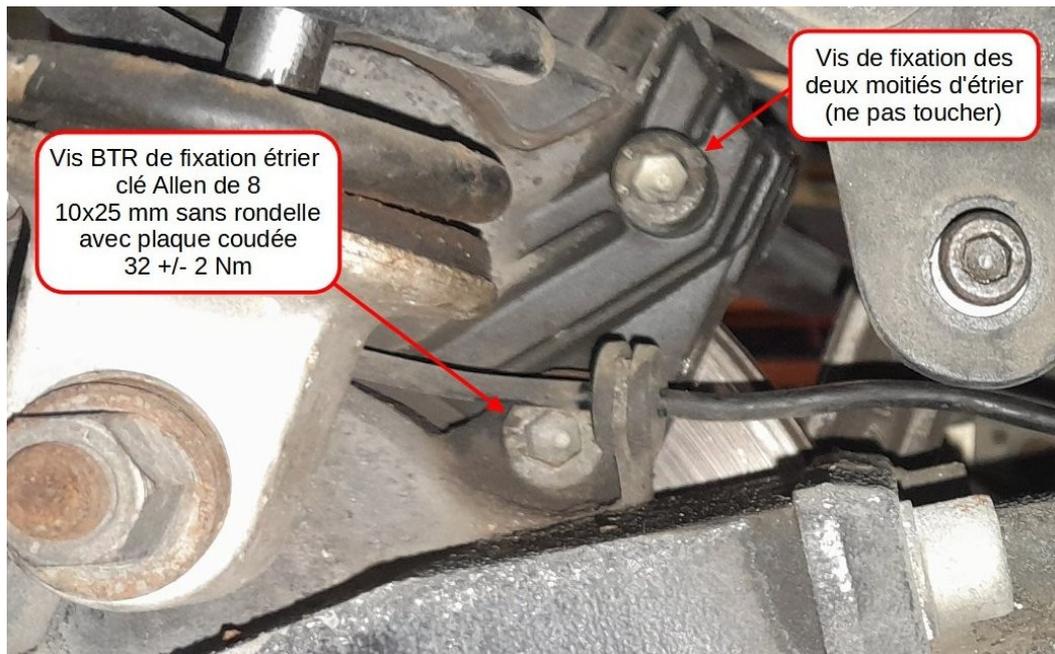
Dépose de l'étrier :

Voir : http://fantasiadl.com/FICHES/7122_K75_ETRIER_FREIN_ARRIERE_DEPOSE_REPOSE.pdf

Déposez avec une douille Allen de 8 mm la vis BTR de 10x25 mm avec rondelle fixant l'étrier à l'arrière.

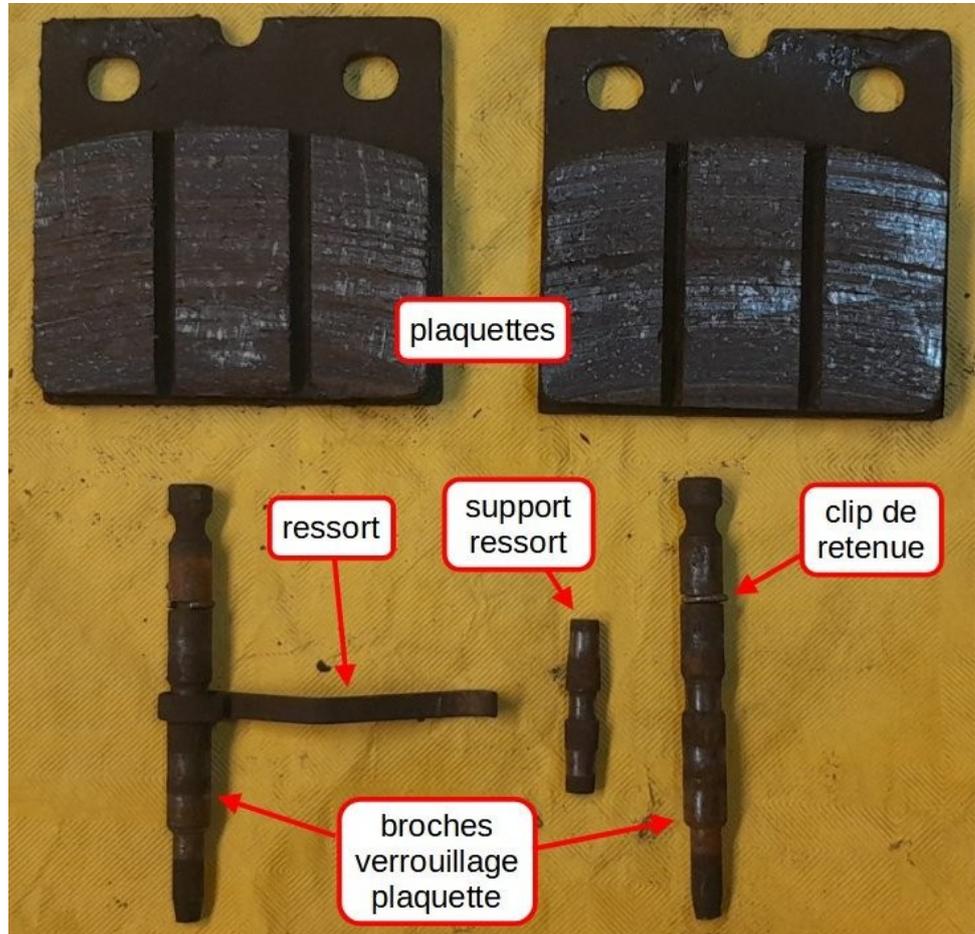


Déposez avec une douille Allen de 8 mm la vis BTR de 10x25 mm fixant l'étrier à l'avant. Cette vis fixe également une équerre munie d'un passe fil maintenant le fil du tachymètre venant du boîtier de couple conique.



Dépose des plaquettes :

Avec un chasse goupille de 4 mm , tapez doucement sur les broches de verrouillage des plaquettes pour les faire sortir en ramenant le ressort au milieu de temps en temps (commencez par la broche dont le ressort ne fait pas le tour). Déposez la goupille biconique support de ressort et les plaquettes.



Nettoyage de l'étrier

Avant de repousser les pistons pour installer des plaquettes neuves plus épaisses , nettoyez consciencieusement l'étrier et ses différents composants avec du nettoyant à frein. Insistez particulièrement sur la partie visible des pistons.

Brossez les broches , goupilles et ressort à la brosse métallique.

Vérification des éléments

Vérifiez l'épaisseur des plaquettes qui doit être supérieure à 1,5 mm , elle est d'environ 5,3 mm au départ.



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



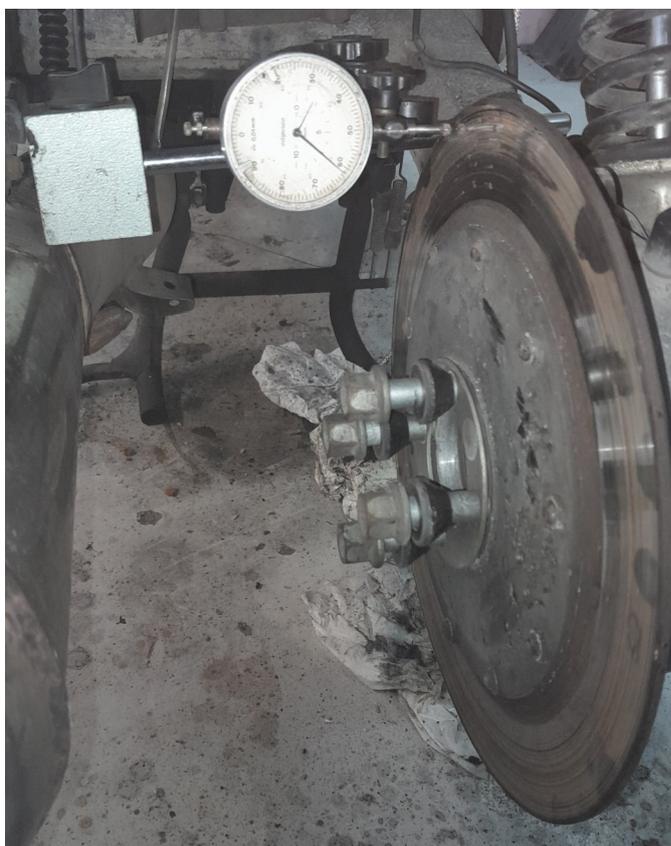
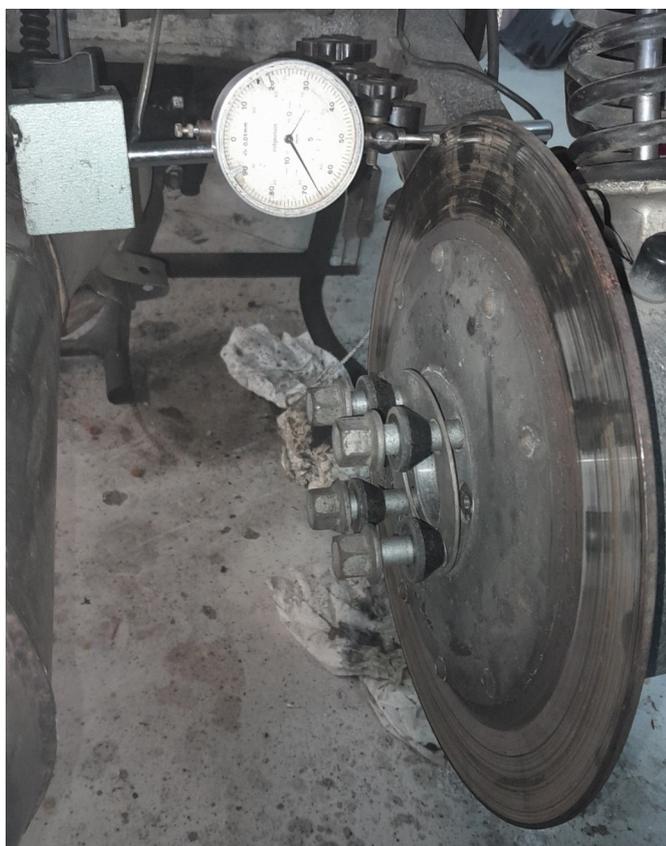
là , sauf erreur de ma part ça fait 3,02 mm à cet endroit là , il va donc falloir réinvestir.

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



Le plus difficile est de trouver une pièce magnétique pour fixer le comparateur.

Ci après deux mesures en positions extrêmes



respectivement 66 et 61,5 soit un voile de 0,45 mm supérieur aux tolérances, il va falloir réinvestir dans un disque neuf d'autant plus que son épaisseur est insuffisante.

On pourra ensuite procéder au remontage.

REMONTAGE

Remontage des plaquettes

Retirez le couvercle du réservoir du maître cylindre et regardez le niveau du liquide pendant que vous repoussez doucement les pistons des étriers.

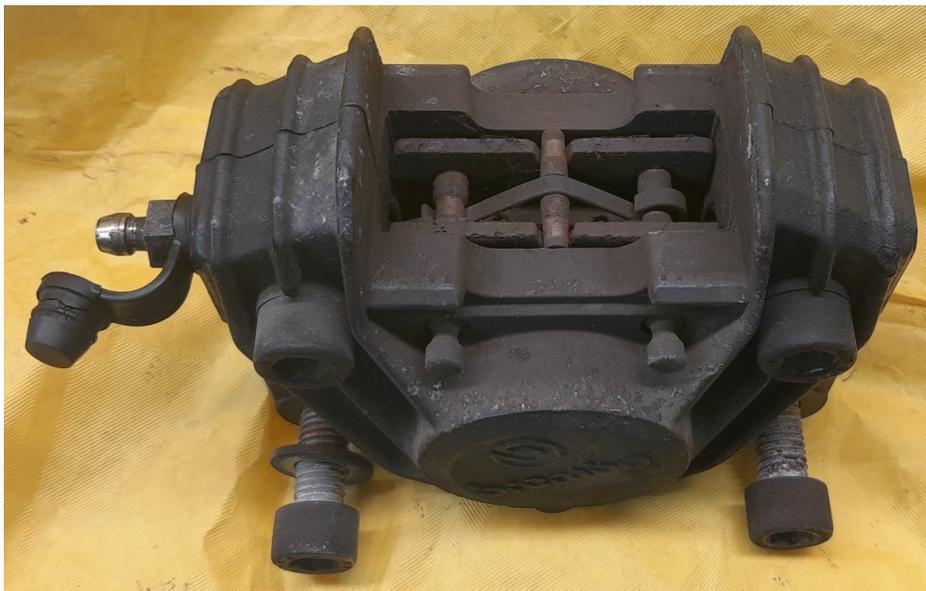
Cet outil est bien pratique pour les interventions sur les freins car il permet de travailler en douceur.



Insérez les plaquettes après avoir mis une très très légère trace de graisse au dos des plaquettes dans leur zone de contact avec le piston.

Montez la broche de verrouillage munie de son ressort, puis la goupille biconique support de ressort puis la deuxième broche de verrouillage. Une très très légère trace de graisse sur les broches peut faciliter leur démontage ultérieur.

Vérifiez que le ressort est bien au milieu dans les encoches prévues.



Reposez le capot plastique sur le haut de l'étrier.

Remontage de l'étrier

Remontez l'étrier à sa place en vérifiant que la durite passe bien dans le passe fil situé sur le bras oscillant.

La vis BTR de 10 x 25 mm de fixation arrière de l'étrier a une rondelle.

La vis BTR de 10 x 25 mm de fixation avant de l'étrier maintient une équerre support de passe fil pour le fil du tachymètre venant du boîtier de couple conique.

Avec une douille de 8 mm , serrez les deux vis BTR au couple de 32 Nm

Appuyez plusieurs fois sur la pédale de frein pour que les plaquettes viennent au contact du disque.

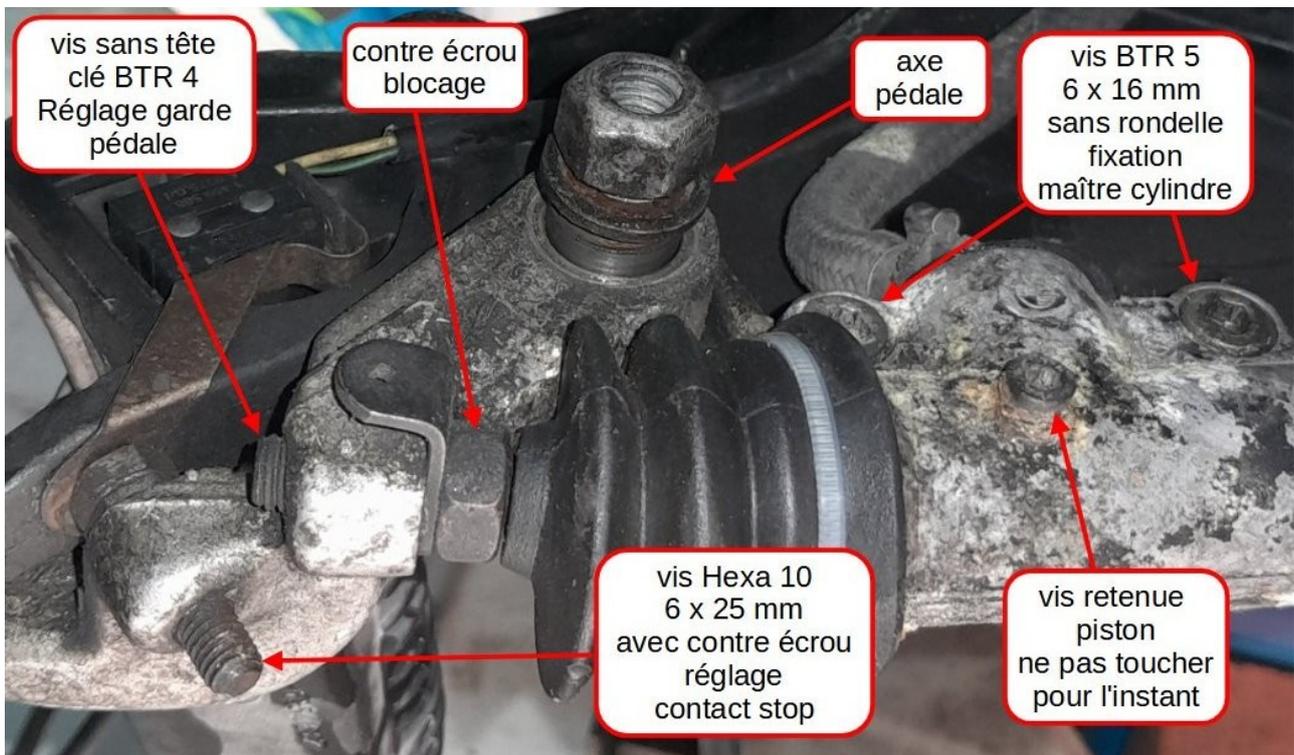
La pédale doit être ferme , sinon il faudra envisager une purge.

Voir : http://www.fantasiadl.com/FICHES/7121_K75_PURGE_FREIN_ARRIERE.pdf

Remplissez le réservoir du maître cylindre arrière jusqu'à son niveau et remettez le couvercle du réservoir ainsi que son joint.

Il doit exister un peu de jeu avant que la pédale ne commence à actionner le maître cylindre : entre 0 et 0,2 mm au niveau de la tige du maître cylindre. Dans le cas contraire , avec une clé allen de 4 et une clé de 13 mm pour le contre écrou , réglez le jeu au niveau de la pédale de frein.

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



Remontez la roue arrière

Insérez la roue arrière en biais en tordant un peu le garde boue arrière et en faisant attention à ne pas faire tomber la moto en repliant la béquille centrale.

Insérez la rondelle entretoise entre la roue et le couple conique et montez les 4 vis coniques de M12x1,5x60.

Avec la première enclenchée, faites un premier serrage en croix à 50 Nm puis un deuxième serrage en croix à 105 Nm +/- 4 Nm

ERREURS A NE PAS FAIRE

Repousser les pistons sans les avoir préalablement nettoyés.
Ne pas surveiller le niveau dans le réservoir en repoussant les plaquettes.
Mettre ou laisser couler de la graisse ou du liquide de frein sur les plaquettes ou sur le disque.
Nettoyer les étriers de frein avec des hydrocarbures.
Ne pas vérifier que le disque est bien dans les tolérances (épaisseur et voile)

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

17/10/2023