

# Diagnostic : problèmes avec les freins

**Notions  
de base**

Fiche  
N°12

## Symptômes

Les freins crissent quand on les actionne.

## Causes possibles

De la poussière provenant de la route ou des garnitures s'est insinuée dans les freins.

## Remèdes

Déposez les plaquettes de freins et éliminez toute trace de poussière. (Faites attention de ne pas la respirer.) Enduisez le dos des plaquettes de graisse graphitée ou de graisse spéciale pour freins.

Les surfaces frottantes se sont « glacées ».

Éliminez le glaçage à la brosse métallique.

Les plaques antibruit ont disparu ou ont été mal montées, ou bien les freins ont besoin d'un peu de graisse.

Déposez les plaquettes et vérifiez le montage des antibruits (voir illustration). Enduisez légèrement le dos des plaquettes de graisse graphitée ou de graisse spéciale pour freins avant de remonter ces dernières.

Les disques de freins sont usés.

Vérifiez l'état des disques (craques, fêlures...); remplacez-les, si nécessaire.

La voiture a toujours eu des freins bruyants

Le problème est insoluble sur certains modèles. Essayez éventuellement d'adapter des plaquettes ou des garnitures d'une marque différente.

Des garnitures ou des plaquettes neuves ne sont pas encore rodées.

Des garnitures de freins neuves doivent être rodées pendant près de 200 km avant que l'on puisse freiner normalement.

Les freins crissent lors des virages.

Les flexibles sont trop étirés lors des virages, et les plaquettes de freins frottent légèrement.

Vérifiez si les flexibles sont correctement disposés et assurez-vous qu'ils n'ont pas été déformés lors des braquages. Si tout est en ordre, il n'y a malheureusement rien à faire.

Les roulements de roues sont déréglés ou usés.

Vérifiez les roulements de roues et réglez-les si possible.

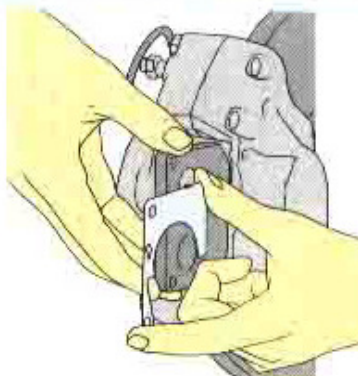
On entend un bruit ou un grondement lors du freinage.

Un caillou s'est coincé dans l'étrier.

Déposez les plaquettes et extrayez le caillou. Examinez le disque : s'il est rayé, prévoyez son changement.

Les garnitures des plaquettes ou les segments sont usés au point de laisser apparaître le métal sous-jacent.

Examinez l'état des plaquettes ou des segments. Si l'usure des garnitures est totale, examinez aussi les disques ou les tambours. Si vous intervenez assez tôt, le remplacement des plaquettes ou des segments suffira; sinon, les disques ou les tambours risquent fort d'être rayés et il faudra aussi les changer.



## Vérification des plaques antibruit

(Si vous ne trouvez pas d'antibruits sur vos freins, informez-vous auprès du concessionnaire pour savoir s'il en existait à l'origine. Ils ont pu être perdus, mais aussi ne pas avoir été mis en place par oubli.)

Au remontage, enduisez les antibruits de graisse spéciale pour freins. Repérez la présence éventuelle d'une flèche gravée sur les plaquettes antibruit : les plaques doivent être montées de sorte que cette flèche soit dirigée dans le sens de marche normal du véhicule.

# Problèmes avec les freins

## Symptômes

La course de la pédale des freins est importante avant que les freins n'agissent, mais la commande paraît ferme.

## Causes possibles

Les freins doivent être réglés.

## Remèdes

S'il existe un dispositif de réglage, réglez les freins. Si le réglage est automatique, une trop longue course de la pédale indique que les dispositifs de réglage ne sont plus opérationnels : le réglage manuel doit être encore possible. Sur certains modèles à réglage automatique, une longue course de la pédale peut être normale.

La tige de poussée du maître-cylindre, si elle est réglable, n'est pas ajustée convenablement.

Réglez la longueur de la tige de poussée.

Les garnitures de freins sont usées.

Évaluez l'usure des garnitures de freins et procédez éventuellement au remplacement des segments ou des plaquettes.

La course de la pédale est très longue avant que les freins agissent. La pédale semble « spongieuse » mais devient parfois dure au pompage.

Il y a de l'air dans le circuit hydraulique de commande des freins.

Purgez le circuit hydraulique des freins pour éliminer les bulles d'air (voir illustration), et recherchez les fuites ayant pu causer cette entrée d'air. Vérifiez aussi le niveau du réservoir de liquide de freins.

Les garnitures des segments ou des plaquettes de freins sont souillées d'huile ou de liquide hydraulique.

Examinez l'ensemble du système de freinage pour détecter la présence d'huile ou de liquide. Réparez éventuellement la fuite et changez les segments ou les plaquettes.

Les freins doivent être réglés.

Réglez les freins, s'il y a lieu, ou vérifiez le fonctionnement des dispositifs automatiques.

Le maître-cylindre s'est desserré, ou sa platine de montage est détériorée.

Vérifiez le serrage de toutes les fixations. Si la tôle est affaiblie, consultez un réparateur.

La tige de poussée attaquant le maître-cylindre est mal fixée.

Vérifiez les attaches de la tige de poussée.

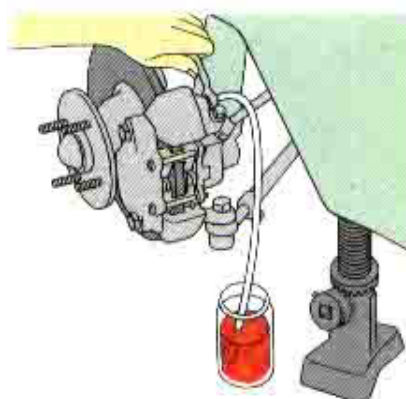
Les freins ne fonctionnent que si on presse la pédale à plusieurs reprises.

Le circuit hydraulique contient de l'air.

Purgez le circuit hydraulique et recherchez les causes de l'entrée d'air.

Le maître-cylindre est défectueux.

Démontez le maître-cylindre pour un examen complet. Remplacez-le, si besoin est.



## La purge du circuit hydraulique des freins

Avant de procéder à la purge du circuit hydraulique dans le cas où la pédale de freins semble spongieuse, déterminez les causes de l'entrée d'air. Si cette dernière paraît liée à une baisse de niveau du liquide dans le réservoir, contrôlez ce niveau plus fréquemment. Si l'entrée d'air est due à une fuite, remédiez à cette dernière.

La présence d'air dans le circuit de freinage interdit toute efficacité de celui-ci. Lors d'interventions sur la partie hydraulique, un soin particulier doit être apporté à la purge du circuit.