

Révision du frein avant

Hitchcocks Motorcycles traduit par Philippe Tagnani

Très souvent critiqués pour son manque de mordant, les freins à tambour de votre Bullet peuvent vous donner satisfaction pour peu que vous leur consacriez un peu de peine et de temps.

Les Bullets ont été équipées de plusieurs modèles de freins avant, en 6 " (152 mm) ou 7 " (178 mm), simple came , simple et double frein. Nous allons nous consacrer au seul double came simple frein de 7 " qui équipent la plupart des Bullet depuis 1990. C'est le plus commun et le plus puissant de nos freins à tambour, qui peut être monté sur toutes les Bullet, tant anglaises qu'indiennes, et même sur les twins c'est la meilleure amélioration que vous puissiez leur apporter.

Vous avez besoin de clés, d'une bombe de nettoyage de frein, de graisse haute température, d'une brosse métallique, de papier de verre et d'huile de vaseline.

Béquillez votre machine sur la centrale et relever la roue avant en plaçant une boîte solide ou une chandelle sous le moteur (ou un petit vérin -ndt). Débloquent l'écrou de réglage de tension du câble de frein, sortez le câble de la biellette. Vous pouvez en profiter pour inspecter ce câble et le lubrifier (sauf si c'est un câble téflonné : un petit coup de WD 40 suffit alors pour nettoyer).

Dévissez et retirez le câble du compteur, retirez les ½ coquilles qui tiennent l'axe de roue sur les fourreaux: la roue doit tomber de son propre poids. Retirez la flasque de frein en dévissant l'écrou central, en appuyant sur la biellette de frein pour empêcher l'axe de tourner. Si ce n'est pas suffisant, bloquez l'axe dans l'étau avec des mors doux (j'utilise un outil à collet battu pour serrer les axes, goujons, vis que je ne veux pas abîmer -ndt). Ces deux écrous peuvent avoir été serrés très fort, vous pourrez avoir recours au marteau ou à un bout de tube métallique en guise de rallonge pour augmenter le levier de votre clé.

Maintenant, vous avez vos flasques sur l'établi: vous les nettoyez, vous vérifiez et , graissez tout ce qui en a besoin. Utilisez un liquide spécial pour nettoyez les garnitures et la piste des tambours, passez à la brosse métallique et au papier de verre pour déglacer. Si vous avez un compresseur, soufflez, mais faites attention à ne pas respirer la poussière.

Si vous avez des problèmes de fortes vibrations au freinage (et si vous avez des roulements de colonne de direction en bon état), vérifiez que votre tambour n'est pas ovalisé. Si oui, il faudra le faire rectifier. Avant cette rectification, si besoin, retendez vos rayons, éventuellement dévoilez.

Profitez-en aussi, si besoin, pour regarnir vos mâchoires avec des garnitures modernes et tendres. Attention à votre modèle de mâchoire si vous nous commandez les garnitures; nous pouvons aussi procéder à un échange standard.

Remontez votre flasque dans le tambour, sans oublier la rondelle d'espacement entre elle et le roulement. Freinez pour centrer et serrez l'écrou conique. Remettez la roue en place en faisant bien attention d'engager à fond l'ancrage dans son logement. Faites attention à ne pas trop serrer les ½ coquilles alu qui peuvent casser (ou en acier: 92634 fork spindle clamp *steel*). Remontez et tendez le câble.

La raison d'une mauvaise efficacité de ce frein peut d'abord tenir à un glaçage de la garniture et un mauvais réglage. Les deux mâchoires doivent entrer en contact avec le tambour simultanément. C'est difficile à obtenir avec le système à biellette à deux pas inversé. Vous pouvez améliorer la situation en vous assurant dans un premier temps que l'extrémité de la biellette pas à gauche est en bas. Puis vous percez le tourillon du haut (pas à droite) de manière à ce que la biellette passe à travers librement. Remplacez le tourillon, vissez l'écrou d'origine et ajoutez un contre-écrou mince (5 mm). Cela permettra d'ajuster les mâchoires indépendamment ainsi : bloquez votre frein, par exemple en serrant une sangle sur le guidon et le levier, vous avez donc la mâchoire inférieure qui est pressée contre le tambour (vous avez légèrement dévissé l'écrou du haut), la mâchoire supérieure ne touche pas. Vous vissez alors l'écrou supérieur jusqu'à ce la deuxième mâchoire presse elle-aussi fortement le tambour, puis vous serrez le contre-écrou.

Vérifiez ensuite que le frein fonctionne correctement.

Si vous faites soigneusement cette transformation très simple (un tourillon percé + 1 contre-écrou), vous aurez, je vous l'assure, avec de bonnes garnitures, un frein qui vous permettra de circuler sans problème aujourd'hui. Rappelez-vous toutefois que des garnitures neuves ont besoin d'être rodées.