



Frein avant double came

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan et Mathieu Viollet

Le frein avant à tambour double-cames des 125 K3 à K5 était une référence à l'époque où ces modèles étaient commercialisés. Ces bécans ayant au minimum 35 ans et ayant bien souvent appartenu à plusieurs propriétaires pas forcément mécaniciens, pour des raisons évidentes de sécurité et d'agrément, il est sage de revoir ce système de freinage dans son intégralité.

En premier, vérifier le fonctionnement de la poignée de frein (sans le câble). Elle doit se manoeuvrer librement sans être freinée. Ensuite, vérifier le coulissement du câble dans sa gaine. La gaine ne doit pas être détériorée et le câble ne doit pas être effiloché. (en profiter pour huiler le câble). Attention le câble ne doit être ni trop court, ni trop long (environ 112cm entre extrémités pour les 125 K3 à K5). En effet de nombreuses versions de ce câble existent avec des longueurs différentes (CB250-350).

L'étape suivante consistera à déposer la flasque et extraire les mâchoires (vérifier les garnitures et le tambour qui ne doit pas être rayé exagérément). Déposer les 2 leviers de cames puis déposer les cames elles-mêmes. Débarrasser les axes de cames de la vieille graisse vraisemblablement desséchée et devenue collante ainsi que leurs logements sur la flasque. Mettre de la graisse neuve sur les axes des cames. (Délimité par la flèche rouge).



Reposer les cames et les mâchoires puis reposer les 2 leviers de cames en respectant impérativement l'alignement des coups de pointeaux.

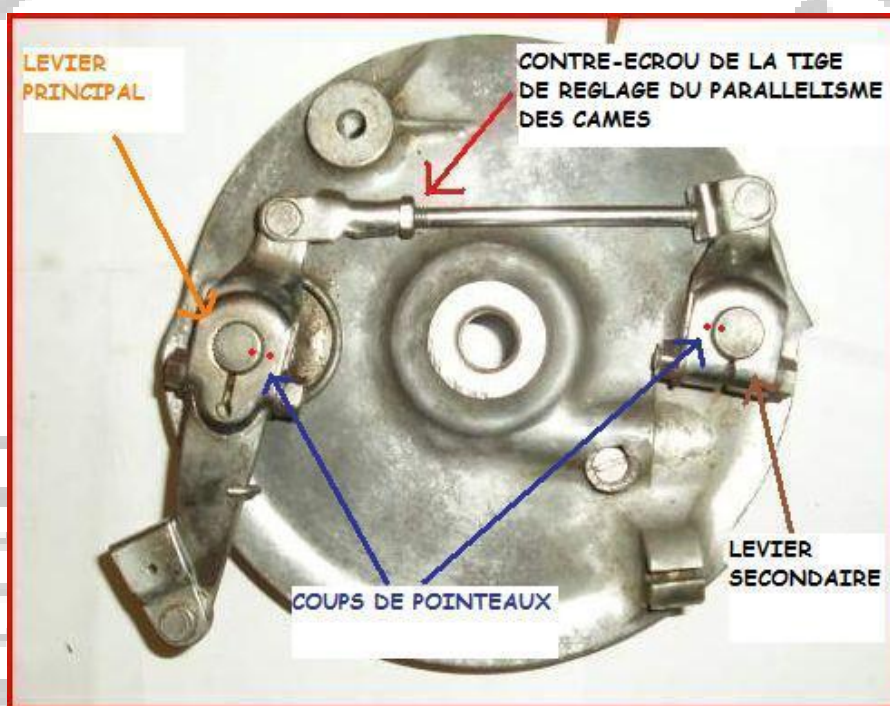




Frein avant double came

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan et Mathieu Viollet

Pour un freinage efficace, il est impératif que les comes travaillent de concert. Il faut donc que lorsqu'on appuie sur le levier principal, le levier secondaire au bout de la tige suive le mouvement quasi instantanément. Ceci sous entend un minimum de jeu sur la biellette que l'on peut affiner en retirant les 2 leviers et après avoir dévissé le contre-écrou de la tige, tourner le levier secondaire dans un sens ou l'autre d'un tour complet. Remettre en place les 2 leviers (toujours coups de pointeaux alignés) et vérifier. Renouveler si nécessaire l'opération jusqu'à obtenir un résultat satisfaisant.



A la suite de cette remise en forme, le double-came aura retrouvé toute son efficacité et le comportement général sera bien plus sécurisant.

Mathieu Viollet complète :

J'ajouterai que pour un freinage optimal, il faut en passer par plusieurs montages et démontages. on remonte comme le décrit Kaplan après déglacage des garnitures et de la frette du tambour (gaffe à l'amiante, masque obligatoire), on va se faire quelques freinages bien appuyés, on démonte, on vérifie l'endroit où portent les garnitures, on lime ces parties (en général plus brillante), on remonte, même opération, jusqu'à obtenir une surface de contact régulière sur toute la surface de freinage, preuve que la garniture "colle" sur la frette sur toute sa surface. Testé sur le P50, et très efficace. on ne reconnaît pas le freinage après quelques



Frein avant double came

Réalisé grâce à l'aide de : Kaplan et Mathieu Viollet

rainures à la scie à métaux en biais pour évacuer la poussière ne sont pas du luxe non plus.

NOTE

Cette procédure a été réalisée par un particulier, elle a pour but d'aider d'autres personnes à réaliser la même opération.

Il s'agit d'une explication sur les opérations qui ont été effectuées, il ne s'agit aucunement d'une procédure officielle à suivre à la lettre, du fait, aucune responsabilité du site www.cb125k.com ou de l'auteur de cette procédure ne pourrait être engagée en cas de dommage causé par des opérations incorrectes réalisées soit à cause d'une mauvaise compréhension des explications, soit à cause d'une erreur dans la procédure elle-même.

La reproduction et l'utilisation de ce document sont entièrement libres et gratuites

