

Réparer un frein à main de 806

C'est une maladie endémique des Peugeot 806, des Citroën Evasion et des Fiat Ulysse : le petit ressort qui pousse la griffe de verrouillage du frein à main qui casse.

Résultat : quand on tire son frein à main, plus de cric-cric-cric et surtout il ne se bloque plus : donc plus de frein de parking sur la voiture.

La poignée de frein à main n'est pas prévue pour être démontée et donc réparée.

Prix de la pièce neuve ? plus de 100€ TTC.

Prix dans les casses ? dans les 50€, mais avec le risque de retomber sur un ressort malade dans peu de temps, moi j'ai trouvé ça cher.

De toutes façons, dans les casses, ces freins à main, en raison de leur défaut, ne restent pas très longtemps : grosse demande.

Mes recherches sur le web m'ont surtout montré que je n'étais pas le seul à avoir ce problème et à chercher une solution. Par contre, je n'ai pas trouvé de solution concrète sur le Web.

Alors voici comment j'ai réparé le mien (- :

Préparation du champ opératoire

D'abord, évidemment, il faut sortir le système de frein à main de la voiture.

- Pour cela, démonter le cache en plastique qui le recouvre (2 vis à tête étoiles, 1 devant et 1 derrière)

- Ensuite, les 2 gros boulons Allen.
Pour celui du milieu, on a du mal à rentrer la clé.
Alors pour éviter d'avoir à démonter la garniture du montant des portières, on fait levier avec un démonte pneu placé sous l'axe du frein à main, afin de repousser suffisamment le plastique du montant et rentrer la clé.

- Maintenant que le mécanisme du frein à main n'est plus fixé, on donne le maximum de jeu au câble, on va sortir l'embout de son logement.
Avec un tournevis plat on le pousse hors de son logement et si ça suffit pas, avec une pince à bec fin on finit de le sortir.
(Normalement pas besoin de passer sous la voiture pour détendre le câble de frein plus que ça)

- Pour enlever le revêtement caoutchouc de la poignée, on serre le frein à main dans un étau et d'une bonne poigne, on tire le caoutchouc.
L'autre bout de plastique sort tout seul.

- Enlever le contacteur de feu stop, c'est pas la peine de la casser en manipulant.

- Enfin, on débride le gros ressort extérieur, ça c'est pour éviter de se coincer les doigts (j'ai testé pour vous, c'est pas sympa du tout !)

L'opération « à frein ouvert »

Pour accéder au maudit ressort cassé, il va falloir faire sortir l'axe du ressort et l'axe de la griffe de leur logement (on dit aussi un « chemin » ou un « chemin de roulement » ou une « goulotte »).



Le plus simple que j'ai trouvé est de les faire sortir par l'avant du mécanisme.

Pour cela, avec une petite scie à métaux (c'est que j'ai fait), ou une petite disqueuse (style pneumatique ou dremel), on coupe l'avant de chacune des pattes de blocage de la goulotte.



Ensuite on les tord à la pince, suffisamment pour libérer le passage des axes.



A ce moment là, on peut déjà accéder à l'axe de la griffe, mais l'axe du ressort ne sort pas encore. 2 « butées » empêchent encore une rotation suffisante :

- le support du contacteur de feu stop qui tient pas un petit axe serti.
(pas pu le sortir au chasse-goupille)

grinchou -> *

Le lundi 3 septembre 2012

- la tige de débrailage du frein à main, elle-même bloquée par le petit axe (lui aussi serti apparemment) qui tient un coté du ressort du débrailage.

Un petit coup de petite meuleuse sur les 2, 2 petits coups de chasse-goupille et hop, on peut libérer l'axe du ressort aussi.

Attention : l'axe de la griffe et l'axe du ressort ne sont pas sertis, donc ils tombent tout seul quand on les sorts de leur « logement ».



Maintenant, il ne reste plus qu'à changer le petit ressort (j'ai vu qu'un ressort des pince à linge de ma compagne allait bien : -) ou le réparer si c'est possible.

L'original est comme ça.



Dans mon cas, j'ai préféré dérouler une spire du ressort (avec 2 pinces à bec fin), redonner la forme nécessaire pour bien pousser la griffe (une espèce de boucle, plus facile à faire avec une pince à agrafe de grillage).



Le résultat de ma « réparation »



Bien faire des essais « à blanc » avant de refermer définitivement. Mes premières « boucles » sur le ressort, accrochait la griffe quand elle libérait les crans. Il m'a fallu plusieurs affinages.

On referme le malade.

On remonte tous le mécanisme en sens inverse du démontage et surtout en graissant bien à mort (ce serait con de pas en profiter maintenant qu'on a tout ouvert !).

Une fois tout remis en place, il suffit de retordre les 2 pattes d'arrêt pour re-bloquer la goulotte.



Dans un premier temps, je pensais mettre un point de soudure sur mes traits de scie et puis finalement, j'ai trouvé que ce n'était pas très utile (Surtout si le ressort devait recasser).

Les 2 axes sertis ont été remplacés par 2 rivets Pop (ocazou la prochaine fois un petit coup de perceuse suffira à les faire sauter). Attention pour le plus long des 2, pour éviter d'écraser la poignée, mettre une cale en métal (gros tournevis) pendant qu'on serre le rivet.

Le « malade » totalement remonté et graissé. On voit bien les 2 rivets Pop.



Et hop, il reste plus qu'à tout remonter dans la bagnole, en commençant par replacer le câble de frein dans son logement (tant qu'on a bien du jeu).

Un coup de dégrissant sur les filetages des 2 boulons Allen n'est pas du luxe pour serrer le maximum du bout des doigts.

Et après, re-démonte-pneu pour passer la clé et bloquer.