

Alfa Romeo



**INSTRUCTIONS
CONCERNANT L'INSTALLATION DE**

FREINS

A'

DISQUE



- GIULIA 1300
- GIULIA 1300 ti
- GIULIA SPRINT GT
- GIULIA SPRINT GT VELOCE
- GIULIA GTC
- GIULIA TI
- GIULIA SUPER
- SPIDER 1600

Supplément à la Notice «**CONDUITE et ENTRETIEN**»

Généralités

Le système de freinage à disque adopté sur les quatre roues, maître-cylindre commandant, est du type à étriers, chaque étrier comportant deux cylindres récepteurs.

L'usure des patins de frein en utilisation est compensée par un dispositif automatique.

Tous les **6.000** km.

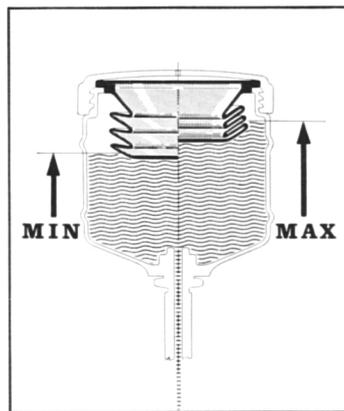
Pour le bon fonctionnement des freins observer rigoureusement les normes suivantes:

Vérifier le niveau du liquide dans le réservoir, qui ne doit jamais descendre au-dessous des 3/4 du niveau maxi.

Pour les pleins périodiques et les appoints éventuels utiliser exclusivement le liquide

Castrol Girling Brake Fluid Amber

prélevé de boîtes d'origine plombées et qui ne devront être ouvertes qu'au moment de l'emploi. Avoir soin, après le remplissage et avant de remonter le couvercle, de bien remettre en place la membrane d'étanchéité, en la positionnant correctement c'est-à-dire avec son bord supérieur entre le couvercle et le corps du réservoir.



Tous les **18.000** km.

Vidanger le liquide de freins. Pour le bon fonctionnement de l'installation de freinage il est nécessaire que les canalisations soient toujours bien pleines de liquide et sans bulles d'air: une course à la pédale anormalement longue et élastique est généralement l'indice de présence d'air.

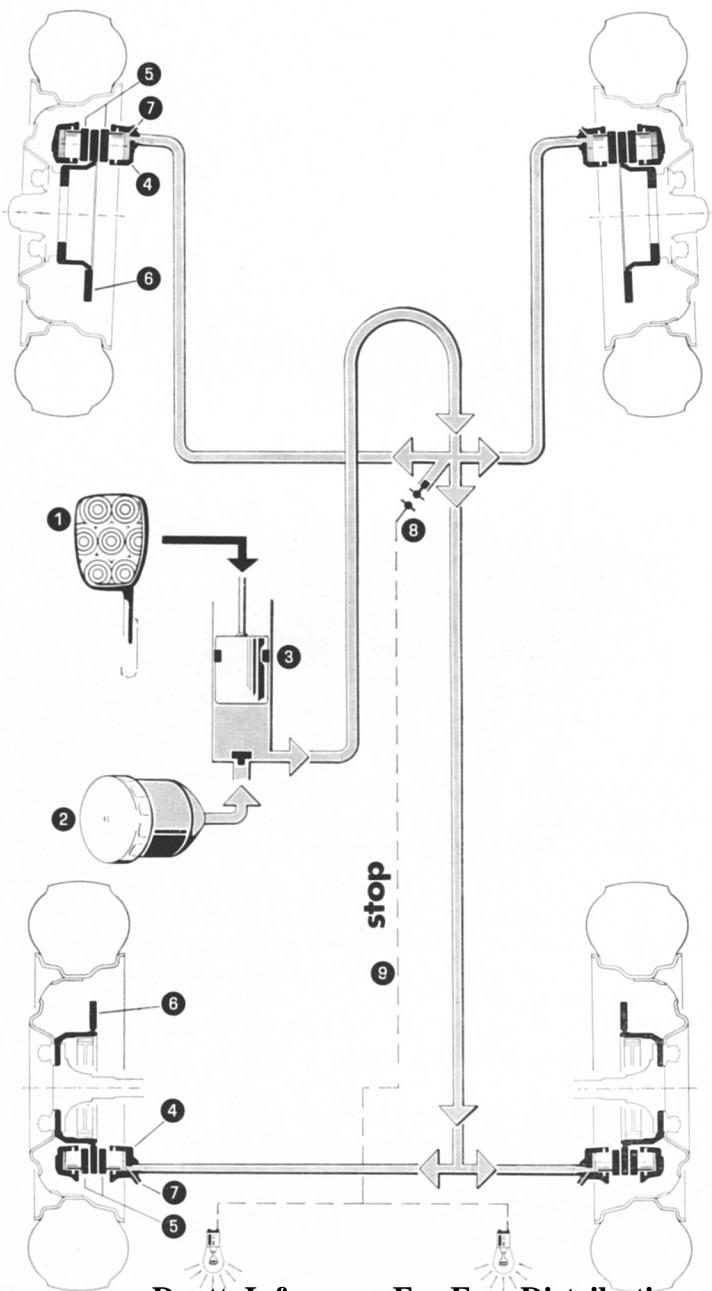
Pour la recharge du circuit hydraulique il est expressément interdit de se servir d'appareils à air comprimé directement en contact avec le liquide.

Lorsqu'on doit laver le circuit, il ne doit être effectué uniquement qu'avec du liquide du type prescrit.

L'emploi d'alcool et tout séchage à l'air comprimé sont expressément interdits.

Système hydraulique

GIULIA 1300
GIULIA 1300 ti
SPIDER 1600

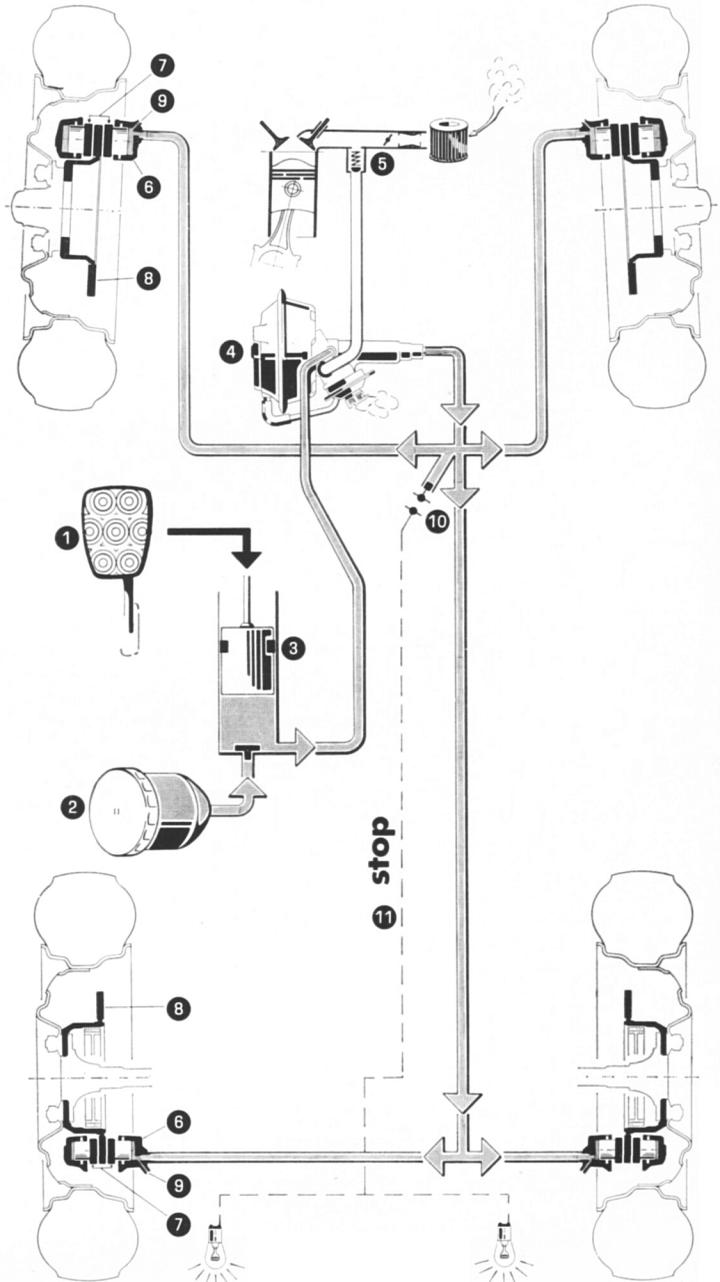


Représentation schématique

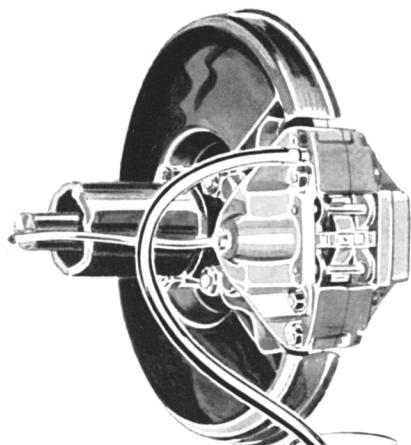
- 1 Pédale de frein
- 2 Réservoir d'alimentation
- 3 Maitre-cylindre
- 4 Cylindres
- 5 Patins
- 6 Disques
- 7 Vis de purge
- 8 Interrupteur de STOP
- 9 Connexion électrique de STOP

Système hydraulique

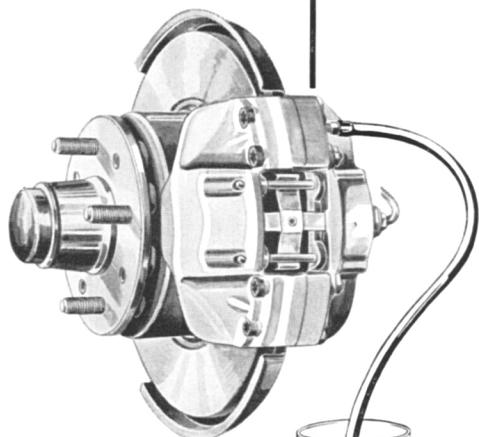
Schéma de l'installation avec servo-frein



- 1 Pédale de frein
- 2 Réservoir d'alimentation
- 3 Maître-cylindre
- 4 Servo-frein
- 5 Prise de dépression
- 6 Cylindres
- 7 Patins
- 8 Disques
- 9 Vis de purge
- 10 Interrupteur de STOP
- 11 Connexion électrique de STOP



Freins AR



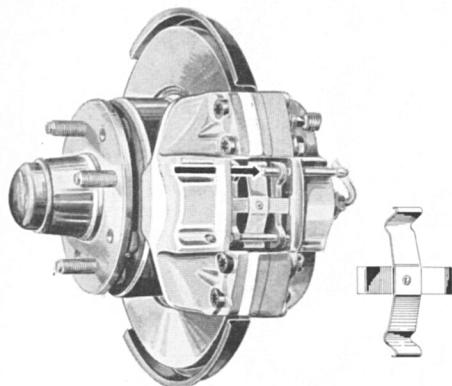
Freins AV

La purge des canalisations de freins doit être effectuée avec le plus grand soin et en se conformant aux instructions suivantes:

- 1 Remplir, si besoin est, le réservoir d'alimentation avec le liquide prescrit prélevé de boîtes d'origine plombées qui ne devront être ouvertes qu'au moment de l'emploi. Pendant la purge faire bien attention que le niveau du liquide ne descende pas au-dessous des 3/4 du niveau maxi.
 - 2 Procéder à la purge en commençant par les freins arrière:
Coiffer la vis de purge d'un tube souple dont l'autre extrémité plonge dans un récipient de verre.
Desserrer la vis.
Actionner la pédale de frein à fond de course et plusieurs fois consécutives, en la laissant revenir lentement, jusqu'à ce que le liquide s'écoule exempt de bulles d'air.
A' ce moment, la pédale étant maintenue en pression et le tube toujours plongé dans le liquide, rebloquer la vis.
- * Si la purge a été correctement effectuée on devra sentir, immédiatement après la course morte initiale, l'action directe et sans élasticité sur le liquide.
Dans le cas contraire recommencer la purge.

Démontage

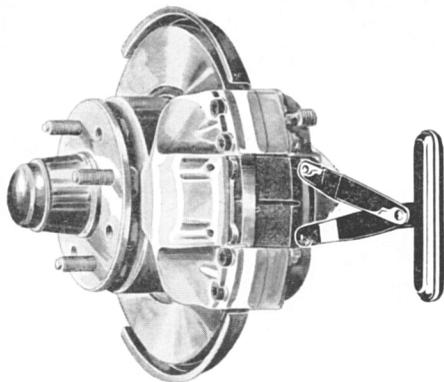
Tous les **6.000** km. vérifier les patins de freins avant et arrière.



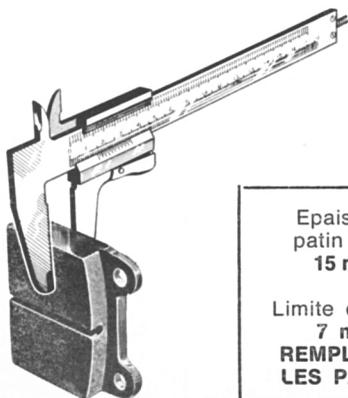
Procéder comme suit:



- enlever la roue;
- extraire de l'étrier la tige supérieure d'assemblage en se servant d'un pointeau;
- enlever le ressort en croix;
- extraire la tige inférieure d'assemblage;



- extraire les patins au moyen de l'extracteur **A.2.0150**.



Epaisseur
patin neuf
15 mm

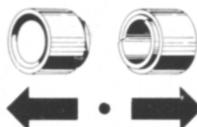
Limite d'usure
7 mm
**REPLACER
LES PATINS**

- Vérifier l'épaisseur des patins.

Il est recommandable, même au cas d'usure d'un seul patin, d'effectuer le remplacement par série complète c'est-à-dire par moitié symétrique avant ou arrière.

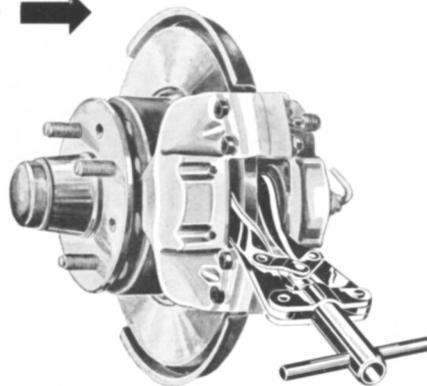
Nettoyer les patins: ne jamais employer de dissolvant contenant de l'huile minérale et éviter l'emploi d'outils métalliques à arête vive. Contrôler le capuchon protecteur et le joint d'étanchéité, en cas de défauts les remplacer.

Remontage



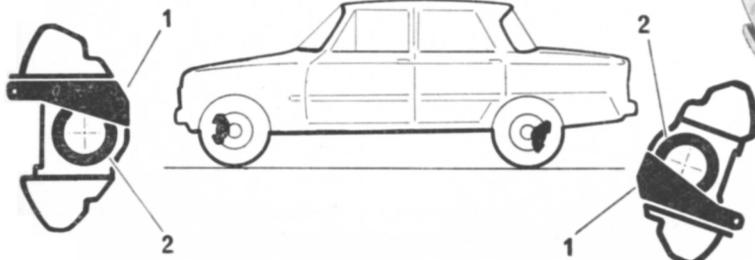
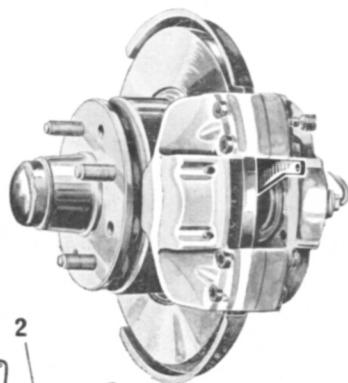
Repousser les pistons à l'intérieur des cylindres à l'aide de l'outil **A.2.0147** représenté sur la figure. Il est absolument interdit de se servir d'autres outils qui pourraient détériorer les pistons ou le disque.

Lorsque l'on repousse les pistons en place avoir bien soin d'éviter tout débordement du liquide de frein hors du réservoir.



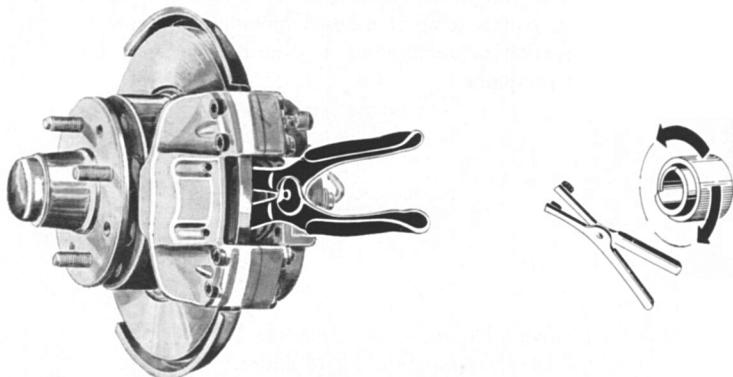
Position angulaire des pistons.

Vérifier la position angulaire des pistons dans l'étrier en s'assurant que leur épaulement respectif d'appui des patins est bien orienté dans la position correcte, selon les indications de la figure. Ce contrôle s'effectue à l'aide du calibre **A.2.0149**.



- 1 Calibre de contrôle
- 2 Epaulement du piston

Remontage



Si le piston n'est pas correctement positionné, le ramener à la position exacte en se servant de la pince appropriée **A.2.0148** (figure).

- Mettre en place les patins dans leur logement respectif sur l'étrier. Si les patins sont neufs s'assurer qu'ils glissent librement.
- Introduire la tige d'assemblage supérieure, puis le ressort en croix; appuyer sur l'extrémité libre de ce dernier de manière à pouvoir enfiler l'autre tige.
- Introduire alors complètement les deux tiges en les repoussant à l'aide d'une broche concave.

Attention !

Au remontage des patins vérifier l'état du ressort en croix et des tiges d'assemblage supérieures et inférieures, qui devront être remplacés en cas de défauts. **Ces pièces devront absolument être remplacées** lorsque l'on monte des patins neufs.

Pour le nettoyage extérieur des freins faire un shampoing à l'eau chaude. Ensuite sécher soigneusement les divers éléments à l'air comprimé.

Tout lavage à l'essence, gasoil ou autre dissolvant minéral est expressément interdit sous risque d'endommager les cache-poussière caoutchouc des cylindres.

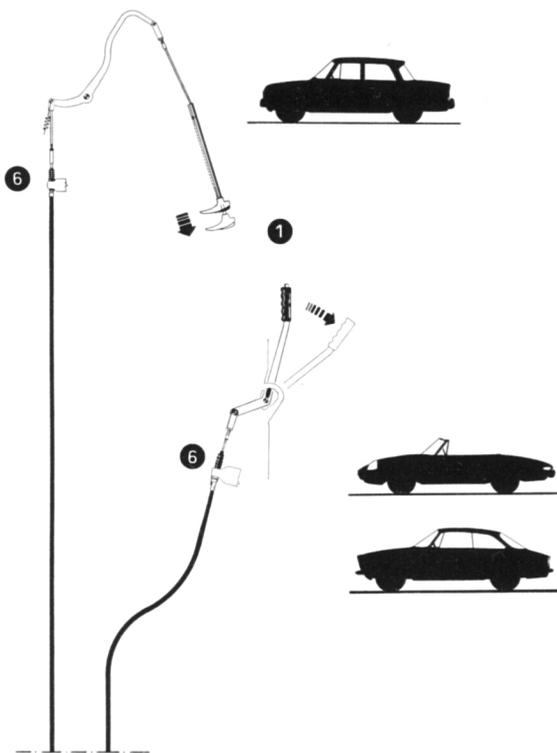
Lors des opérations d'entretien de la voiture éviter absolument tout contact de lubrifiants avec le disque et les patins. Pendant le lavage de la voiture il faudra protéger convenablement l'installation de freins et éviter les jets d'eau violents.

Lavage et protection du système de freinage

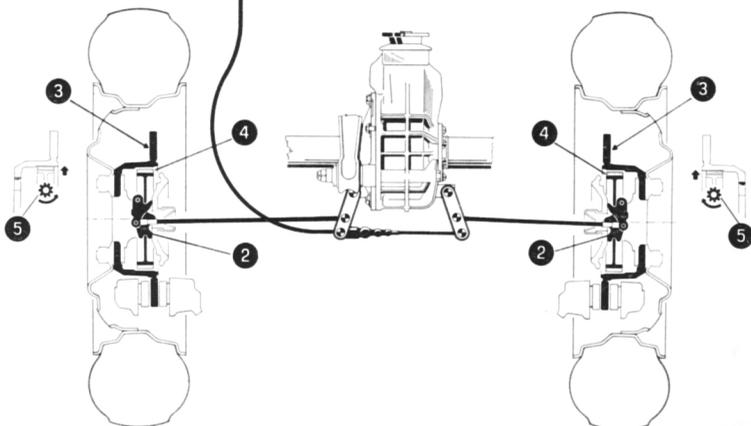
En cas d'accidents, ou après une intervention sur la carrosserie ou autre organe de la voiture, s'assurer du parfait état du servo-frein car toute détérioration superficielle du carter, si infime soit-elle, présente un grave risque pour le bon fonctionnement du système de freinage.

Ne jamais descendre une côte moteur éteint! Dans ces conditions en effet la dépression ne se faisant pas l'action du servo-frein est nulle et le freinage exige donc un plus grand effort sur la pédale.

**ATTENTION !
(voiture avec servo-frein)**



- 1 Levier de frein à main
- 2 Dispositif expenseur
- 3 Disque de frein
- 4 Mâchoires
- 5 Roue dentée de réglage
- 6 Vis de réglage de la tringlerie de commande



Le frein à main est mécanique et agit sur les roues arrière par l'intermédiaire de deux mâchoires à extenseur **4** agissant sur la face interne d'un tambour incorporé au disque de frein.

En tirant le levier du frein à main l'on actionne, par l'intermédiaire de la tringlerie de commande, le dispositif extenseur **2** qui provoque l'ouverture des mâchoires et, de ce fait, le blocage des roues.

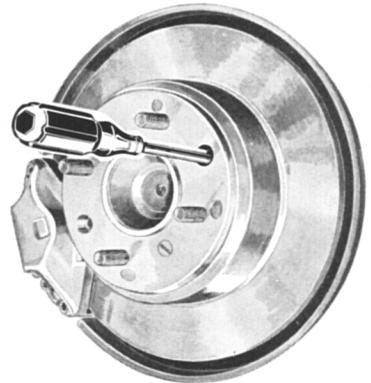
Description

La course excessive du levier de frein à main, due à l'usure des garnitures, se règle roue par roue et en opérant comme suit:

- soulever la voiture et déposer la roue; desserrer complètement le frein à main et s'assurer que les tringles de renvoi sur les étriers sont bien détendues;
- agir sur le dispositif de réglage **5**, d'un cran à la fois, dans le sens indiqué sur la figure, jusqu'à amener les mâchoires au contact de la face intérieure du tambour sans bloquer, puis tourner en arrière de deux à trois crans de manière que le disque tourne sans frottement.

Réglage de la course du levier

Pour agir sur le dispositif de réglage **5** introduire un tournevis dans l'un des deux trous prévus à cet effet sur le « pot » du disque: ce dernier doit être tourné de manière à pouvoir accéder au dispositif de réglage.



Le réglage est correct lorsque, avec le levier à moitié de sa course totale, on obtient le blocage des roues.

Si après ce réglage la course était encore excessive il faudra alors régler la tringlerie de commande en procédant ainsi:

- agir sur la roue dentée **5** du dispositif de réglage jusqu'à amener les mâchoires au contact de la face intérieure du tambour, de manière que le disque soit bloqué;
- annuler les jeux de la tringlerie de commande en agissant sur la vis de réglage correspondante **6**;
- tourner en arrière de deux à trois crans le dispositif de réglage **5**; à ce moment la course du levier devra résulter correctement réglée.

Le Constructeur se réserve le droit d'apporter à sa production toute modification qu'il jugerait opportune, sans préavis.

Alfa Romeo

Via Gattamelata, 45 - MILANO

DIASS - Doc. n° 1198

9/66 (7.000)

Printed in Italy

Arti Grafiche Milanesi

Imprimé sur papier BURGO Solex de 114 gr.