

Bonjour à tous,

Voici un tutoriel en photo qui explique comment j'ai installé les suspensions Koni FSD 8705-1331 à l'avant sur un Mercedes Sprinter 5t. (environ 300€ pièce)

Accessoires : 2 X cache anti poussière Magnum Technology A9M020MT (environ 7€ pièce).



Les requis matériels sont :

- Un cric 2t pour lever l'avant dans le vide.
- Un cric bouteille ou une chandelle ou une cale en bois pour soutenir le disque de frein quand la suspension est enlevée.
- Un petit cric bouteille éventuellement pour relever le bras inférieur de suspension et aider à replacer les deux vis du bas de l'amortisseur.
- Mais surtout un kit de douilles dont nous utiliserons les 21 et 24 avec cliquet et rallonge courte pour camion.
- Clefs allen 7 & 8 et clefs plates 21 et 24.
- Un assistant sympathique qui fixera le haut de l'amortisseur quand vous tiendrez le bas de celui-ci.

Pour info notre CC est entretenu en garage en partie ce qui implique que le serrage des roues a été fait en atelier camion avec du matériel pour Renault Magnum et Mercedes Actros....Nous avons essayé de décoincer les roues avec une clef a choc 1600Nm sans succès.....on a même cassé une tige en essayant....mais ca fonctionne avec un kit de douille camion et un grand tuyau pour faire bras de levier.

Le couple de serrage des roues préconisé par Mercedes pour notre véhicule est de 180-240Nm.

Temps de l'opération : entre 1h et 3h par roue selon le technicien et le matériel.

## Etape 1 : le préambule

Monter le véhicule sur cric roue avant dans le vide.

Enlever l'enjoliveur puis la roue (écrous cerclés en rouge).



On arrive devant la vieille suspension



## Etape 2 : la dépose

Démonter les 3 vis de fixation, 2 en bas : **enlever les écrous mais laisser les 2 vis en place pour garder la suspension en position**





et un écrou en haut avec une clef allen de 7 plantée au milieu pour immobiliser la tige et une clef à œil de 24 pour l'écrou. J'ai prolongé les deux ustensils avec un tube (pour l'allen) et une autre clef plate imbriquée pour avoir un double effet bras de levier car le caoutchouc de l'embase fait ressort et le couple de serrage était assez élevé, sans oublier le manque de place qui n'aide pas le technicien à forcer au mieux.



Ces coupelles hautes d'amortisseur sont situées dans l'habitacle sous les tapis près du kit anti-crevaisson pour le passager sous la boîte à gant au sol.



Près du pédalier côté chauffeur.



Enlever la coupelle et l'écrou complètement.





Déclipser le support de flexible ABS et capteur de frein en appuyant la petite languette a l'arrière et coulisser vers le haut.



Prévoir un support pour le disque de frein qui va pendre et tirer sur les flexibles





Afin d'éviter cette situation avec le flexible du haut super tendu :





Déclipser le flexible qui tourne autour de l'amortisseur pour avoir plus de marge comme fait sur la photo précédente. Puis enlever les vis de la base de la suspension



Comprimer à la main l'amortisseur en le prenant sous la base et en poussant vers le haut pour le raccourcir un peu et soulager l'effort ici illustré lors de la pose du Koni mais c'est pareil pour la dépose.



Puis attraper le haut du cache anti poussière et tirer dessus dans l'axe pour déposer la suspension.  
**Prendre garde à ne pas endommager les flexibles autour de l'amortisseur.**



Voilà l'ancienne suspension déposée.



### Etape 3 : la pose

Enlever le cache anti poussière pour récupérer la coupelle en métal de l'ancien amortisseur à remettre sur un cache neuf. La coupelle s'enlève et se remet à main nue en tirant sur le caoutchouc.



Pouf elle est dans un cache neuf :



La référence du nouveau cache figure au début du document.

Les dimensions sont très similaires.





Insérerez le cache neuf avec sa coupelle par le haut sur l'amortisseur Koni.



Et le réintroduire en place en le comprimant au préalable en partie pour réduire l'encombrement avant de le réintroduire en enfichant la tige du haut d'abord, pour que l'assistant remette l'écrou et sa coupelle en haut dans l'habitacle Ne visser que quelques tours à la main juste pour l'empêcher de redescendre. **Veiller à remplacer les flexibles comme à l'origine : un de chaque côté de l'amortisseur.**





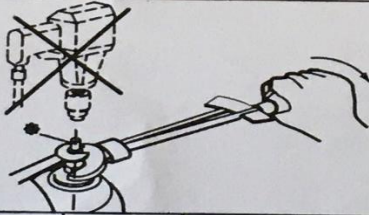
Tirer sur l'embase de l'amortisseur pour l'allonger et faire correspondre les deux vis du bas avec les trous. Quand ça s'aligne glisser les vis comme des goupilles pour immobiliser le tout.



Boulonner bien fort les 3 vis. Koni fournit une doc de montage sommaire qui a le seul mérite de nous renseigner sur les couples de serrage pour la clef dynamométrique.


**3**

**\***



	M 10	M 12	M 14	M 16	M 18
	35 Nm (26 ft. lbs)	50 Nm (37 ft. lbs)	80 Nm (59 ft. lbs)	120 Nm (89 ft. lbs)	165 Nm (126 ft. lbs)
	45 Nm (33 ft. lbs)	80 Nm (59 ft. lbs)	125 Nm (92 ft. lbs)	180 Nm (133 ft. lbs)	250 Nm (185 ft. lbs)
	—	50 Nm (37 ft. lbs)	80 Nm (59 ft. lbs)	120 Nm (89 ft. lbs)	165 Nm (126 ft. lbs)

**M**  
... mm



Pour info la clef allen sur la tête de l'amortisseur était de taille 7 à l'origine, il faut une taille 8 pour le Koni.

Ne pas oublier de reclipser les flexibles sur la patte de l'amortisseur





Remettre la roue, couple de serrage 180 à 240Nm.

Puis l'enjoliveur et redescendre la bête sur le plancher des vaches.

Souvenez vous qu'il y a souvent deux amortisseurs à l'avant...donc l'opération est à faire en double en général. 😊

Voilà votre train avant devrait ressembler à ça :



Invisible depuis l'extérieur :



Mais prêt pour de nouvelles aventures...euh enfin après avoir fait réviser la géométrie du train avant chez un pro.