

La pose de ressorts rehaussés et renforcés sur un **Disco III TDV6 S**

1^{ère} partie : le train avant

Difficulté ☆☆☆☆

LA FICHE TECHNIQUE

Prix : 135 € pièce

Temps : 6 heures pour une personne

Matériel spécifique : une presse hydraulique ou des griffes à ressorts

Plébiscité pour ses prestations off road, le Discovery troisième du nom doit principalement ses capacités de franchisseur et de baroudeur à son inédit système de suspension pneumatique et au Terrain Response. Un duo remarquable dont la fiabilité a maintenant été largement démontrée. Cependant, pour convaincre les aficionados du rustique, tout au moins des solutions traditionnelles, Land Rover avait au lancement du Disco III proposé une version à ressorts hélicoïdaux et dépourvue du fameux système électronique.

Reste que les rares engins ainsi équipés ont eux-aussi droit de prétendre aux raids, voire au franchissement, pourvu qu'ils soient équipés de ressorts les rehaussant.

Aujourd'hui l'offre est toujours limitée en matière de ressorts de seconde monte et c'est King Springs qui répond au mieux aux besoins des "Discoverystes" sur ressorts. Avantage des King Springs : ils rehaussent l'Anglais de 45 mm et lui offrent une tenue de route plus sereine, étant plus fermes que ceux qu'ils remplacent.

Voici leur installation détaillée point par point, une opération effectuée chez Service 4x4 à Pau sur un Discovery TDV6 S de 2006 destiné aux sorties dominicales et aux raids touristiques.

La référence en +45 mm est idéale pour cette utilisation. Pour les Disco3 destinés aux longs raids et équipés de pare-chocs renforcés, treuil, support de roue de secours supplémentaire, réservoir additionnel, etc... il est recommandé de s'orienter vers la référence identique en "Heavy Duty", également disponible chez l'équipementier australien.

Par Jérôme André

LES RÉFÉRENCES CHEZ KING SPRINGS

Pour Discovery 3 à ressorts (2005-2007)

Ressort avant : KRFR-13

Ressort avant : KRRR-14

Ressort avant Heavy Duty : KRFR-13HD

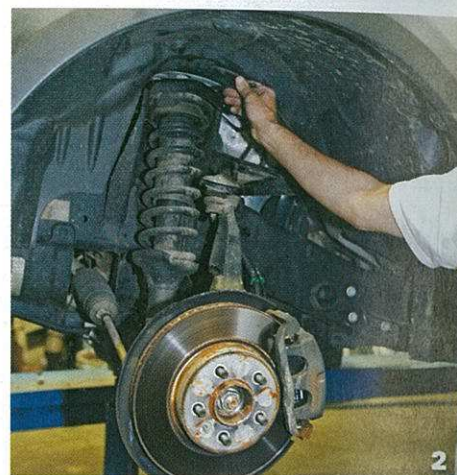
Ressort avant Heavy Duty : KRRR-14HD



Une fois la roue déposée, on a accès aux boulons qui ont besoin d'être ôtés pour l'installation. Même si l'ensemble résiste bien à la corrosion, une application de dégrissant la veille ne fera pas de mal.



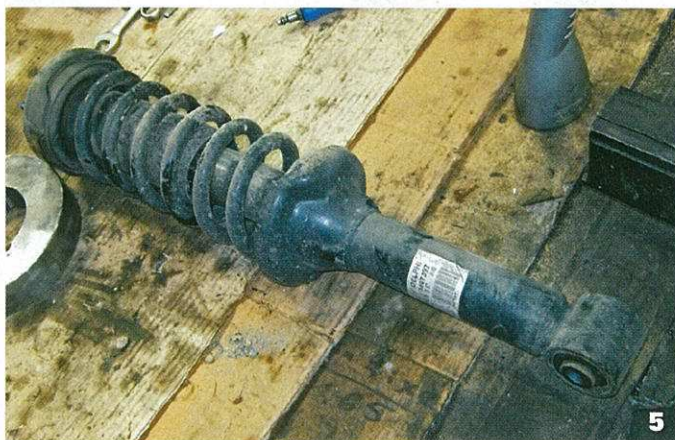
Le dévissage continue, rien de compliqué.



Tout commence par le desserrage des écrous de fixation supérieure. Rien de bien difficile, à l'accès près. Il est possible de modifier une clé à œil de 15 mm pour qu'elle passe plus facilement.



Reste à déposer le boulon traversant de 21 mm d'un côté et de 24 mm de l'autre.



Il suffit alors de retirer le combiné amortisseur / ressort. Attention, l'ensemble pèse une bonne dizaine de kilos.



Dominique repère l'alignement de la coupelle supérieure et de l'amortisseur car il doit être conservé au remontage : les 3 vis de fixation supérieure et l'œil inférieur ont une position particulière à respecter pour pouvoir les remonter.



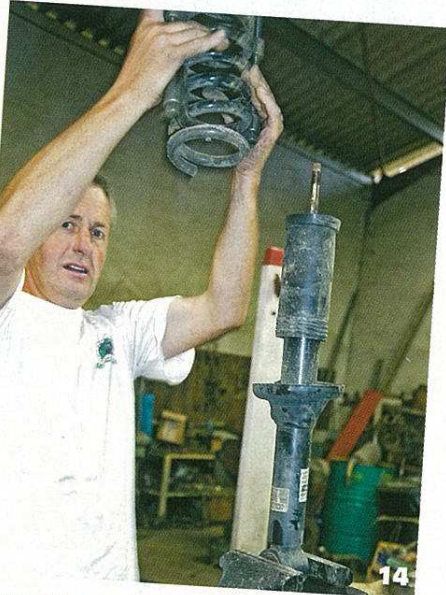
Deux solutions pour découpler le duo amortisseur/ressort. Dominique Totain, le boss de Service insiste sur les risques de manipuler des ressorts comprimés d'un combiné. La première option, professionnelle et recommandée, est celle où l'on place l'ensemble, tête en bas, dans la presse. On comprime le tout de façon à pouvoir desserrer l'écrou de tête d'amortisseur. Il reste alors qu'à décompresser lentement le tout pour retirer le ressort.

Alternative, la méthode du mécanicien bricoleur, présentée ici pour nous, mais encore une fois, Dominique insiste sur les dangers potentiels de manipuler des ressorts tenus par des griffes : à la moindre mauvaise manipulation, ça peut faire mal ! Avec deux griffes standards, serrez les écrous qui compressent l'ensemble. Idéalement, faites-vous aider afin de visser des deux cotés simultanément.



Comme Dominique a fait spécialement pour nous, une embase épousant la forme de la tête du combiné afin que l'ensemble ne soit pas de la presse fortuitement.

Le ressort comprimé, on peut alors déposer l'écrou de tête d'amortisseur (21 mm) et sa rondelle.

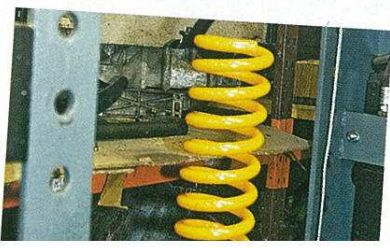


Le ressort peut alors délicatement être déposé, puis les griffes ôtées.



On dépose la coupelle de support et sa cale plastique.

Pour réinstaller le tout, mêmes démarches : option presse ou griffe. Nous ne présenterons que l'option presse ici, mais le principe avec les griffes est identique. Le but étant de compresser le ressort. Notez tout de même que les ressort King Springs sont tarés plus raides que ceux d'origine, avec leur fil plus épais.



Mise en place