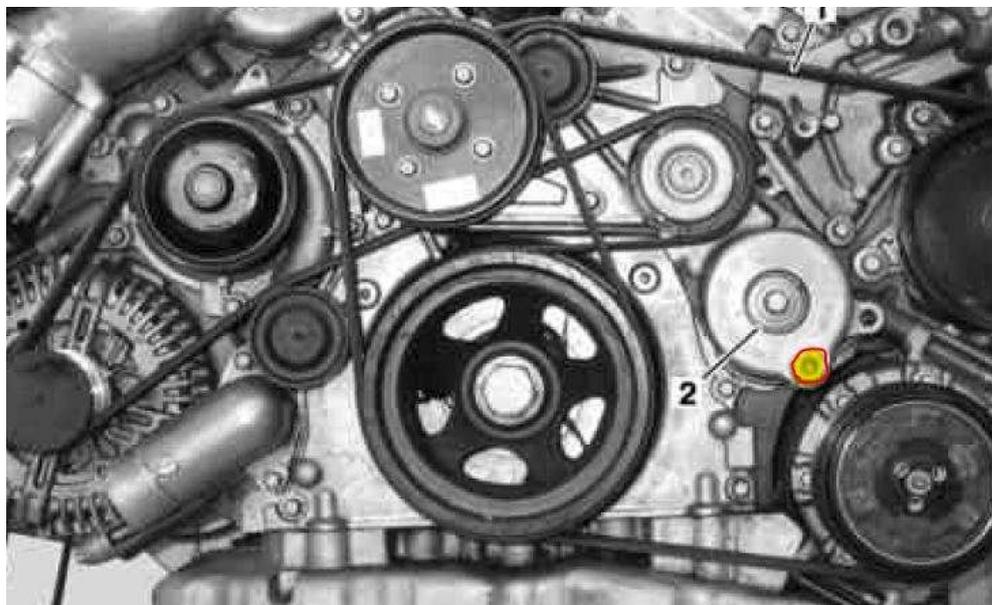


REPLACEMENT DES COURROIES SUR SPRINTER 318

Début Janvier 2024



Voilà , c'est décidé , je profite de mon séjour à Dénia , et donc d'avoir du temps, pour remplacer les courroies sur notre LeVoyeur LVX 8 moteur 318, 127 000Km.

Avec l'aide de copains, Christian et Laurent, j'ai pu réaliser le travail.. Oui pour réaliser cette opération qui consiste à remplacer les courroies, une paire de mains supplémentaire, a été nécessaire.

Il vous faudra dans un premier temps , déposer le boîtier de filtre à air

Le déblocage du ventilateur est peut être pour moi, ce qui a été le plus simple.

Le remettre est un peu plus délicat

Pour réaliser cette opération, il faudra avoir un outillage adapté, à savoir :

Une clé de maintien de la poulie , et une clé de 36mm pour débloquer le ventilateur et bien sûr **déblocage en sens inverse des aiguilles d'une montre**



Une fois desserré, laissez le ventilateur dans le déflecteur



Pour faciliter la dépose du déflecteur, en ce qui me concerne, j'ai enlevé la durite de retour de liquide de refroidissement sur le radiateur, et ensuite, bataille pour sortir l'ensemble déflecteur et ventilateur,..... ça se fait.





Une fois fait, passons au remplacement des courroies. Si vous souhaitez ne pas les couper, alors, pour la petite courroie, j'ai enlevé les 4 vis de la poulie du ventilateur, c'est plus simple. Pour la grande courroie, j'ai bloqué à l'aide d'un foret de 4 mm, la poulie de tension, et la courroie est venue facilement.

Galet de renvoie galet tendeur seront remplacés



Pour mettre les courroies, c'est plus facile à deux. l'un tourne le moteur, l'autre fait prendre les courroies.



conclusion

L'opération pour remplacer les courroies, et faisable , Faut être patient , être aidé, ne pas être pressé.

Ne pas oublier de compléter en liquide de refroidissement le circuit

Je me suis appuyé sur un TUTO de Fab11T , trouvé sur un Forum Mercedes, bien détaillé , que je vous joints .

Bonjour à tous,

Je viens de remplacer les 2 courroies sur mon MP V6. La petite qui entraine le ventilateur, et la plus longue qui entraine le compresseur de clim, la pompe à eau, l'alternateur, et la pompe de direction assistée. J'ai trouvé une préconisation de 70 000 km pour leur remplacement.

Photos des courroies :

La grande 7PK2035. 002 993 4296 Z001/Q002



La petite 6PK691(683). 001 993 3896 Z001/Q002



Les outils spécifiques nécessaires :

Sur la photo, une clé de 36 (une clé classique ira aussi), une clé pour immobiliser la poulie du ventilo, et un disque en bois fabrication maison

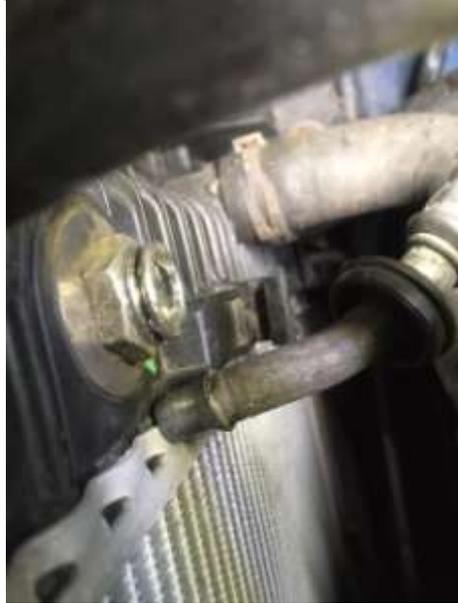


Sinon, il vous faudra aussi une clé de 17 à œil 12 pans, des clés torx et douilles torx, douille de 27...

La chronologie :

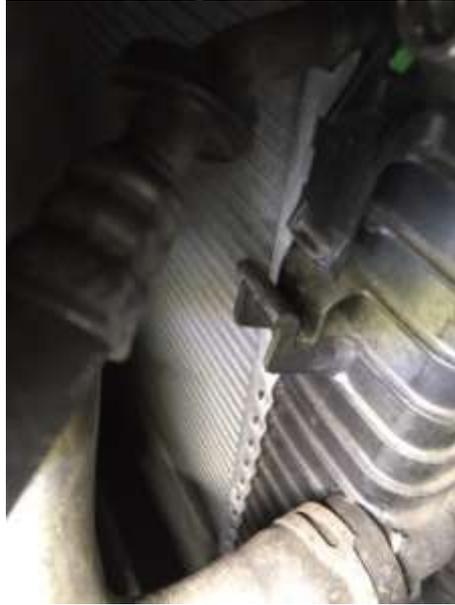
- _ dépose de la boîte du filtre à air
- _ retrait du plastique (qui ressemble à du carton) qui est sur le carter du ventilateur et qui recouvre le radiateur. Il est tenu par 2 rivets en plastique.
- _ retrait de la durite de retour du refroidissement de la boîte auto. Un capuchon plastique à retirer, puis retrait du clips, la durite sort sans problème et pas d'écoulement de liquide. C'est la durite en haut à gauche lorsqu'on est face au MP.





_ ensuite on desserre le ventilateur avec la clé de 36 tout en maintenant la poulie avec la clé spécifique. Il faut tourner dans le sens horaire pour desserrer. J'avais lu sur un autre forum, que quelqu'un avait réussi à débloquer le ventilo en tapotant sur la clé de 36 sans maintenir la poulie.

_ on peut maintenant retirer le ventilo + son cache qui est clipsé à 4 endroits comme sur cette photo



_ dépose de la petite courroie. Normalement cela se fait en utilisant un coin et en tournant le moteur (douille de 27). Personnellement, j'ai desserré les 4 vis de la poulie du ventilo, et j'ai retiré la poulie en faisant bien attention de ne pas abimer le gros filetage.

_ détendre la grande courroie (clé de 17 12 pans) et bloquer le tendeur automatique (A 642 200 13 70) avec un foret de 5mm par exemple



_ on peut retirer la grande courroie, les deux galets fixes (j'ai pris un clou de 2mm de diamètre pour faire sauter leurs couvercles et accéder à leur vis de fixation), le tendeur.

Pour le remontage :

- _ mise en place des nouveaux galets fixes, et du tendeur que j'ai immobilisé en position détendue une fois en place sur le moteur (il faut un sacré bras de levier, j'ai cru d'abord que j'avais oublié de retirer une goupille tellement il fallait forcer)
- _ la grande courroie se met en place facilement, puis on retire le forêt de 5mm pour retendre
 - _ remontage de la poulie du ventilateur que j'ai juste fait tenir par 2 vis

Chez Merco, ils ont un disque qui se visse à la place du ventilateur et qui évite que la courroie ne descende de cette poulie quand on remet la petite courroie en place. C'est pour cela que j'ai fait un disque en bois de récupération que j'ai fixé contre la poulie avec 2 autres vis plus longues. Le disque aurait pu être d'un diamètre supérieur



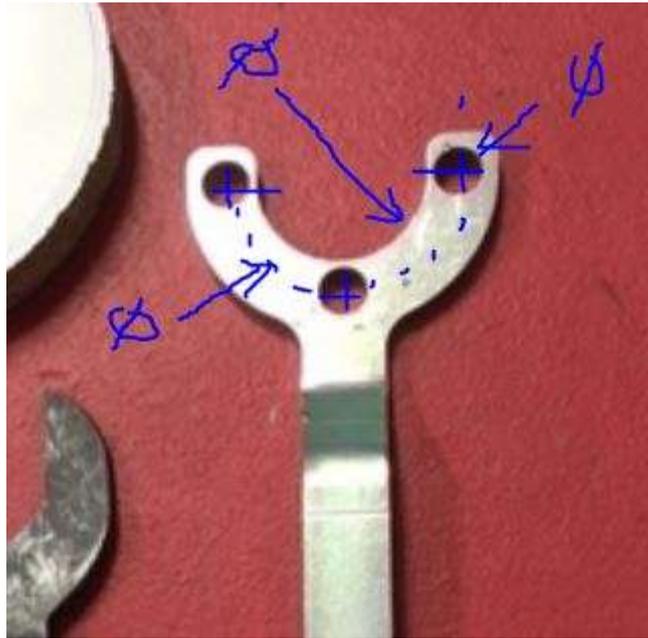
Donc là, la courroie est en place sur la poulie du ventilateur, on la fait prendre sur la poulie du vilebrequin, puis on tourne le moteur avec un cliquet + douille de 27 pour qu'elle se mette en place. Chez Merco, ils aussi ils mettent en place des « U » pour que la courroie reste bien sur la poulie du vilebrequin. Perso, j'ai appuyé sur la courroie tout en tournant le cliquet, et elle s'est mise en place. J'ai juste dû décaler d'une nervure la courroie, car mon disque en bois aurait dû être creusé pour amener la courroie au plus proche du moteur.

- _ dépose du disque en bois et remise en place des 2 vis manquantes sur la poulie du ventilateur
- _ repose du ventilateur et de son capot. Je craignais de galérer pour revisser le ventilateur, mais ça s'est bien passé (pensez à tourner en sens anti horaire, c'est un pas à gauche)
- _ remise en place de la durite d'huile, du cache plastique et de la boîte à air.

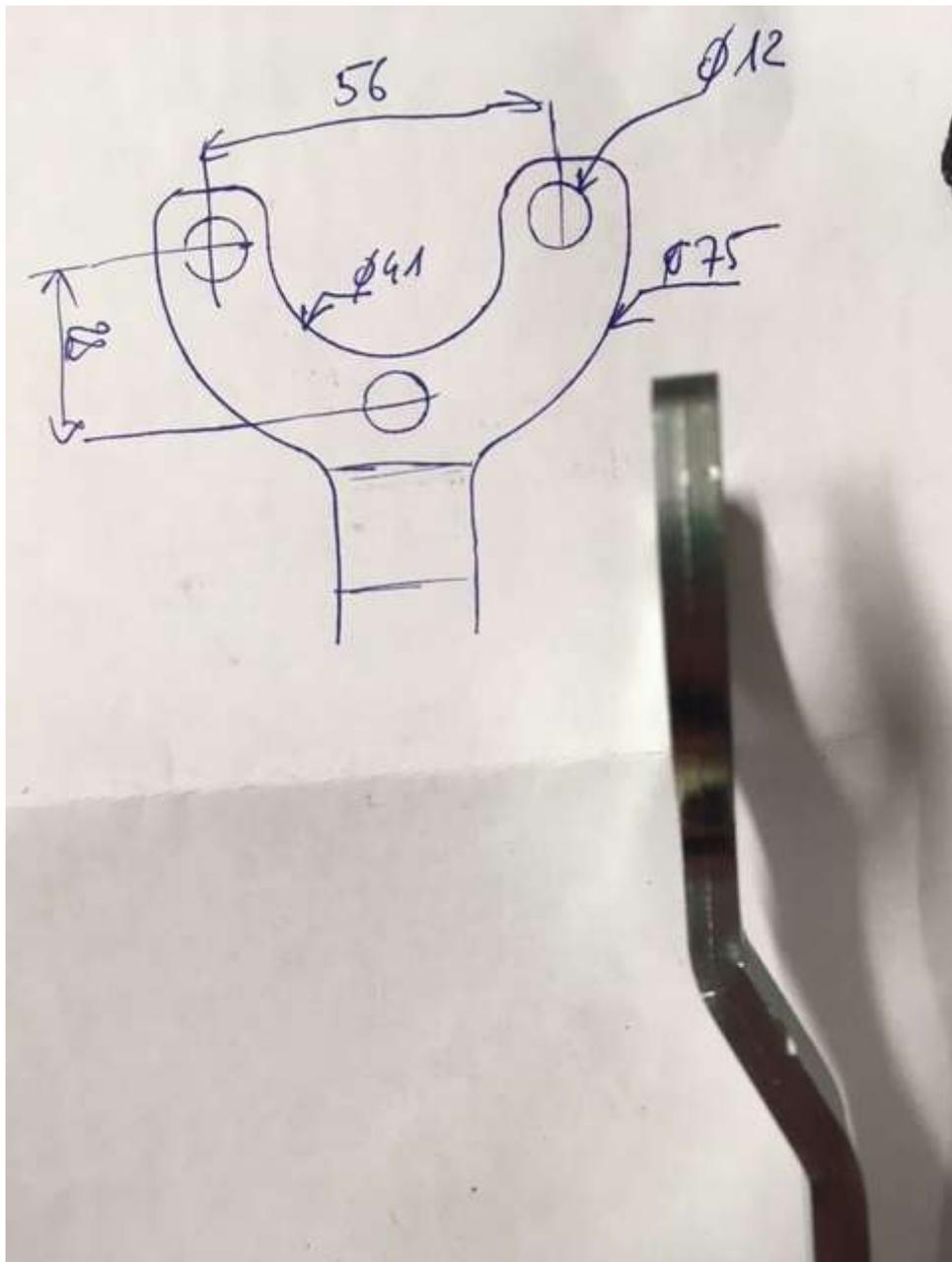
C'était une première pour moi sur ce modèle, cela m'a pris du temps, le temps de rassembler les outils, commander les pièces (une fois que je m'étais assuré d'avoir été capable de les démonter), fabrication du disque en bois (rapide avec la poulie démontée), j'avais tenté de faire une clé de maintien de la poulie du ventilateur, mais vu l'accès et la forme de la poulie, j'ai

finalement trouvé une clé qui s'apparentait sur le bon coin. C'est une clé pour un autre moteur Merco, il y a juste le décroché qui n'est pas le bon, les trous sont bien positionnés.
En temps cumulé, si on a tout le nécessaire, je pense qu'il faut compter une bonne aprem de boulot. Il faut quand même être habitué à bricoler un peu.

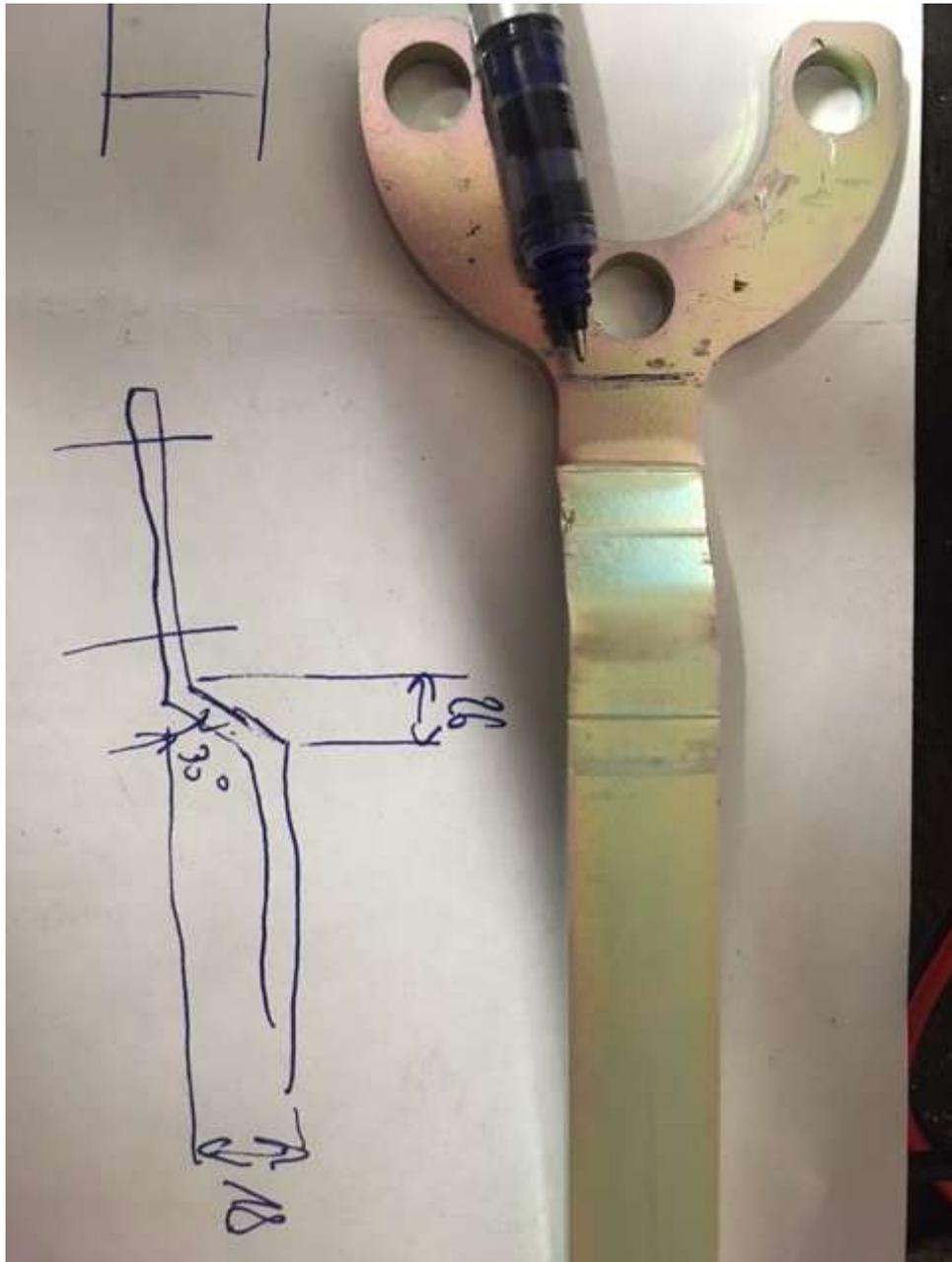
Bon courage aux suivants.







mais il faut la plier là où j'ai mis le trait au stylo (certaines valeurs ne sont pas à l'échelle)



Pour le disque, j'ai noté les diamètres (le mien est plus petit sur l'extérieur, 130 de diamètre devrait passer)



Pour certaines poulies, je crois que j'ai utilisé la douille E10, et la T50

