

## Conversion Kit for replacement of Shock Absorber (electronic and air leveling) on:

2002-2006 Cadillac Escalade

2002-2006 Cadillac Escalade EXT

2003-2006 Cadillac Escalade ESV

2002-2006 Chevrolet Tahoe, Autoride Z55 suspension package

2002-2006 GMC Denali (Yukon)

2002-2006 GMC Yukon, Autoride Z55 suspension package

- Read this instruction sheet and any instructions printed on the parts package carefully prior to removing components from the vehicle.
- Do not grip the polished piston rod of a shock with any tool. Nicks or scratches will reduce the shock absorber's service life.
- Part number on the shock or spring may differ from the part number on the carton. Contents are correct for the vehicle.

### WARNING!

- Before servicing these vehicles equipped with original air leveling shocks, turn off the "air suspension switch" or "remove the power source (fuse) to the air pump.
- Do not attempt to remove the air shock from the suspension if it still contains air. Clear the air from the spring before servicing.
- If the shocks supplied are nitrogen gas pressurized, do not heat or attempt to open. Always wear safety glasses for eye protection.
- Use safety stands whenever a procedure requires you to be under a vehicle.

This kit described in these instructions replaces the front electronic shock absorber and rear electronic air shock absorbers. The components will replace the electronic portion of the system on the vehicle, but will still maintain the air leveling portion.

The FRONT is a passive replacement of the original shock absorber. All components for the installation are provided. The parts package with the "resistor" will maintain the electrical circuit to eliminate any "service ride control" message caused by the multi stage electronic control within the shock absorber.

The REAR is a passive replacement of the original air leveling shock absorber. This replacement passive air shock will still provide air leveling, but will eliminate the electronic portion of the system, provided the air pump is still functional. All components for this installation are provided. The parts package with the "resistor" will maintain the electrical circuit to eliminate any "service ride control" message caused by the multi stage electronic control within the shock absorber.

If the air leveling pump is NOT functional, this will need to be repaired or replaced. If this is not corrected, the same "service ride control" message will occur.

This installation can be completed if the air pump is eliminated by obtaining and installing a manual fill air line kit AK29 (not provided within conversion kit), which will abort the pump leveling system. The pump system will need to be disconnected, which will remove the error from the message center.

Recommend that installation of all shock absorbers be completed first, then complete all electrically conversions/installations afterward.

**REFERENCE:** If needed, you should refer to an original equipment service manual for removal of other items outside of servicing these shock absorbers. This instruction sheet is a guideline and reference tool for the installation. Due to minor installation difficulty, it is necessary to follow the steps and methods detailed to ensure quality completion.

Some of the installation steps may require the use of special tools designed for specific procedures. The following tools and supplies are recommended for proper installation of this system:

- General Motors Service Manual
- Torque Wrench (100 ft-lbs)
- Hydraulic Floor Jack

- Heavy Duty Floor Jack Stand
- Assorted ½" Drive Ratchet and Sockets
- Assorted Combination Wrenches
- Large Adjustable Wrench
- Volt/Ohm Meter
- Poly Electrical Tape
- Heat Gun for shrink tube
- Wire Cutter and Crimpers
- Safety Glasses/Stands

Inspect all parts as you remove them from the cartons for correct quantity and any potential damage. Obtain replacements where necessary.

### REMOVAL & INSTALLATION PROCEDURE FOR FRONT SHOCK ASSEMBLY

1. Make sure that ignition switch is in the OFF position. Raise vehicle at recommended lift points and remove wheels (consult GM Owners or Service Manual if necessary) and make sure the vehicle is properly supported.
2. Remove the lower mounting bolts to the shock from lower control arm and save for reuse.
3. (FIG. 1) Disconnect the electrical connector from the top or stem end, by rotating the grey portion counter clockwise of the black portion. This unlocks the connector from the stem and will be able to pull straight upward to remove.

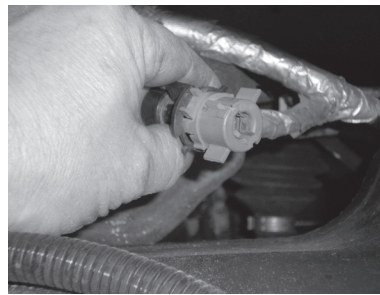


FIG. 1

4. Once connector is removed, the shock absorber mounting nut may be removed. All new components for upper end will be provided, the entire shock assembly can now be removed from the vehicle.
5. (FIG. 2) The new shock absorber assembly can now be installed. Tighten the upper stem components until the cushion is slightly bulged (approximately 3/4 of original height). Install lower mounting bolt through clevis, reusing original bolt or obtain a new replacement (not provided). Tighten bolt to 42 ft-lbs (57 N-m).

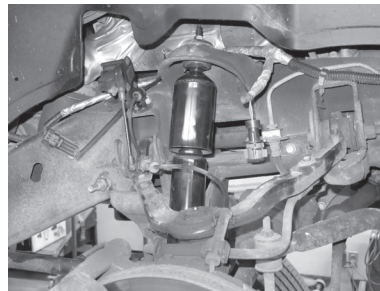


FIG. 2

6. Repeat for opposite side.
7. The electrical connectors will now need to have a resistor installed (provided). Refer to the instructions within the part package for this installation. The use of a heat gun needed at this point for insulation of the electrical connections. Recommended that the entire vehicle shock absorbers first, then install resistor kits on all four corners for consistency.

### REMOVAL & INSTALLATION PROCEDURE FOR REAR SHOCK ASSEMBLY

8. Again, make sure that ignition switch is in the OFF position. Raise vehicle at recommended lift points and remove wheels (consult GM Owners or Service Manual if necessary) and make sure the vehicle is properly supported.
9. Support the axle prior to removal of any bolts, suggest completing one side at a time.

**10.** (FIG. 3) Remove the air line from the shock by separating the clip and pull straight out. Prevent dirt from entering the end of this air line.

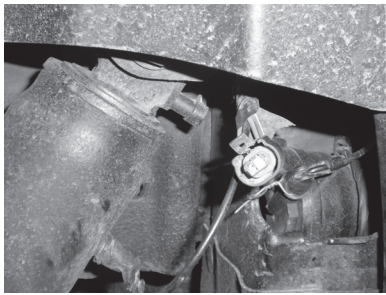


FIG. 3

**11.** (FIG. 3) Disconnect the electrical connector for the electronic ride control from the rearward portion of the shock.

**12.** Remove the upper and lower mounting bolts, save for reuse. Remove shock absorber assembly from vehicle.

**13.** The new shock absorber assembly can now be installed. Tighten bolt to 42 ft-lbs (57 N-m).

**14.** Reinstall the air line to the shock. There may be a protective cap over the fitting, so remove first. The original air fitting will attach by pushing directly on to fitting. Air will need to added to shock prior to vehicle being set to static height.

**15.** Repeat for opposite side.

**16.** Once both shocks are install, air will need to added to shocks prior to vehicle being set to static height. The leveling valve at the control are can be disconnected to move manually and by turning on ignition and moving the valve are upward the pump should activate. Only a small amount of air needs to inflate the air sleeve to prevent folding inside of dirt shield.

**17.** The electrical connectors will now need to have a resistor installed (provided). Refer to the instructions within the part package for this installation. The use of a heat gun needed at this point for insulation of the electrical connections. Recommended that the entire vehicle shock absorbers first, then install resistor kits on all four corners for consistency.

#### **DISABLING ELECTRONIC CONTROL**

As noted previously, a resistor is installed (provided) on all four corners. Refer to the instructions within the part package for this installation. This part of the procedure relates to disabling the warning systems for the Electronic Ride Control Systems. Not completing this part of the instruction will lead to visual and/or audible warning signals or messages. However this will NOT harm the operation of the vehicle. The message or warning may be an annoyance after the conversion, but the suspension is fully operational.

#### **DISABLING AIR LEVELING COMPRESSOR PUMP**

This part of the procedure relates to disabling the warning systems for Air Compressor Pump Control. This is ONLY to be completed if conversion has been completed and no longer plan on using the on-board leveling compressor pump. This pump then needs to be disabled. Manual air fill lines will need to be utilized. Not following this part of the instruction will lead to visual and/or audible warning signals or messages, again which will not harm the operation of the vehicle. The message or warning may cause annoyance after the conversion, but the suspension is fully operational. If needed, you can refer to the original equipment service manual for servicing the air leveling system using a scan tool. Several codes will detect air system is still functional or indicate items in question. The scan tool can also reset any error codes causing message lights or message center to be illuminated.

**18.** (FIG 4) If conversion has been completed to no longer use the on-board leveling compressor pump, this needs to be disabled. Remove the splash shield to gain access to the pump. Unplug the pump from the electrical system.



FIG. 4

**19.** Refer to the owner's manual or electrical circuit manual for location of fuse block for specific vehicle, either in the engine or trunk compartments.

**20.** Locate the dedicated fuse within the fuse block, typically it is a 30 or 50 amp. Remove this fuse to eliminate operation of the compressor pump if not unplugged and electrical source.

## Juego de conversión para la sustitución del amortiguador (nivelación electrónica y de aire) en:

Cadillac Escalade 2002-2006

Cadillac Escalade EXT 2002-2006

Cadillac Escalade ESV 2003-2006

Chevrolet Tahoe 2002-2006, paquete de suspensión Z55 Autoride

GMC Denali (Yukon) 2002-2006

GMC Yukon 2002-2006, paquete de suspensión Z55 Autoride

■ Lea cuidadosamente esta hoja de instrucciones y cualquier instrucción impresa en el empaque

de las partes antes de retirar los componentes del vehículo.

■ No agarre la varilla pulida del pistón del amortiguador con ninguna herramienta. Las hendiduras o rasguños reducirán la vida de servicio del amortiguador.

■ El número de la pieza en el amortiguador o en el resorte puede ser diferente al número de pieza en la caja. Los contenidos son correctos para el vehículo.

### ¡ A D V E R T E N C I A !

■ Antes de reparar estos vehículos equipados con amortiguadores originales de nivelación neumática, apague el "interruptor de suspensión neumática" o, quite la fuente de alimentación (fusible) de la bomba de aire.

■ No intente retirar el amortiguador neumático de la suspensión si aún contiene aire. Limpie el aire del resorte antes de prestarle servicio.

■ Si los amortiguadores suministrados son de gas nitrógeno a presión, no los caliente ni trate de abrirlos.

■ Utilice siempre gafas de seguridad para la protección de los ojos.

■ Use soportes de seguridad cada vez que un procedimiento requiera que usted se ubique debajo de un vehículo.

Este juego que se describe en las presentes instrucciones sustituye los amortiguadores electrónicos delantero y trasero. Los componentes reemplazarán la parte electrónica del sistema en el vehículo, pero conservarán la parte de nivelación de aire.

El FRENTE es una sustitución pasiva del amortiguador original. Se proporcionan todos los componentes de la instalación El paquete de partes con la "resistencia" mantendrá el circuito eléctrico para eliminar cualquier mensaje de "control de servicio de conducción" ocasionado por el control electrónicas de múltiples etapas en el amortiguador.

La parte TRASERA es un reemplazo pasivo del amortiguador original de nivelación neumática. Esta sustitución seguirá proporcionando nivelación neumática, pero eliminará la parte electrónica del sistema, siempre que la bomba de aire siga siendo funcional. Se proporcionan todos los componentes de esta instalación. El paquete de partes con la "resistencia" mantendrá el circuito eléctrico para eliminar cualquier mensaje de "control de servicio de conducción" ocasionado por el control electrónico de múltiples etapas en el amortiguador.

Si la bomba de nivelación neumática NO es funcional, esta tendrá que ser reparada o reemplazada. Si esto no se corrige, aparecerá el mismo mensaje de "control de servicio de conducción."

Esta instalación puede completarse si se elimina la bomba de aire mediante la instalación de un juego de línea manual de llenado de aire AK29 (no se incluye dentro de l juego de conversión), que anulará el sistema de bomba de nivelación. El sistema de la bomba tendrá que desconectarse, lo que eliminará el error del centro de mensajes.

Se recomienda que la instalación de todos los amortiguadores se complete primero, y que luego se completen todas las conversiones/instalaciones eléctricas.

**REFERENCIA:** Si es necesario, debe consultar un manual de servicio de equipo original para retirar otros elementos además de prestar servicio a estos amortiguadores. Esta hoja de instrucciones es una guía y una herramienta de referencia para la instalación. Debido a una pequeña dificultad en la instalación, es necesario seguir los pasos y métodos detallados para asegurar un trabajo final de calidad.

Algunos de los pasos de instalación pueden requerir el uso de las herramientas especiales diseñadas para procedimientos específicos. Las siguientes herramientas y elementos se recomiendan para una correcta instalación de este sistema:

- Manual de Servicio de General Motors
- Llave de torque (100 ft-lbs)
- Gato hidráulico de piso
- Soporte de alta resistencia para gato de piso
- Juego surtido de llaves de copas
- Juego surtido de llaves de combinación
- Llave grande ajustable
- Voltímetro
- Cinta aislante
- Pistola de calor para contracción de tubos
- Corta-alambres y dobladora
- Lentes de seguridad/soportes

Inspeccione todas las piezas a medida que las retira de las cajas de cartón para verificar la cantidad correcta y cualquier daño potencial. Consiga reemplazos cuando sea necesario.

### PROCEDIMIENTO DE RETIRO E INSTALACIÓN DEL ENSAMBLE DEL AMORTIGUADOR DELANTERO

**1.** Compruebe que el interruptor de encendido esta en la posición OFF (Apagado). Levante el vehículo en los puntos de elevación recomendados y retire las ruedas (consulte si es necesario el Manual de servicio o del Propietarios de GM) y asegúrese de que el vehículo esté correctamente soportado.

**2.** Retire los pernos de montaje inferiores del brazo de control inferior del amortiguador y guárdelos para su uso posterior.

**3.** (FIGURA 1) Desconecte el conector eléctrico de la parte superior o el extremo del eje, girando la porción gris hacia la izquierda de la porción de color negro. Esto libera el conector de la espiga y permitirá que se hale directamente hacia arriba para retirarlo.

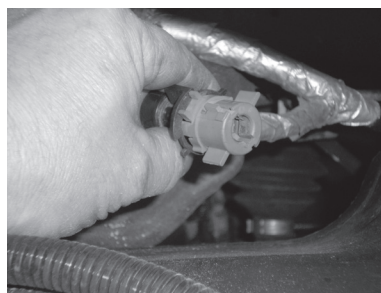


FIGURA 1

**4.** Una vez que se ha quitado el conector, debe retirarse la tuerca de montaje del amortiguador. Se proporcionarán todos los componentes nuevos del extremo superior, y ahora puede retirarse del vehículo todo el ensamble del amortiguador.

**5.** (FIGURA 2) Ahora puede instalarse el nuevo ensamble del amortiguador. Apriete los componentes de la espiga superior hasta que el cojinete esté ligeramente inflado (aproximadamente 3/4 de la altura original). Instale los pernos de montaje inferior a través de la horquilla reutilizando los pernos originales o consiguiendo nuevos de reemplazo (no incluidos). Apriete el perno a 42 ft-lbs (57 Nm).

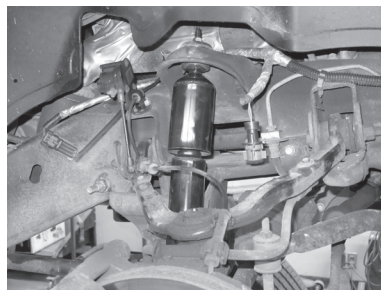


FIGURA 2

**6.** Repita para el lado opuesto.

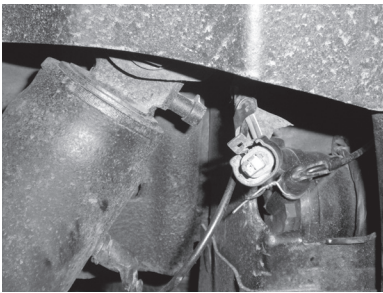
**7.** Los conectores eléctricos necesitarán tener instalada una resistencia (incluida). Consulte las instrucciones en el paquete de partes para esta instalación. Utilice una pistola de calor en este momento para el aislamiento de las conexiones eléctricas. Se recomienda instalar primero los amortiguadores de todo el vehículo, y a continuación, instalar los juegos de resistencias en las cuatro esquinas para mejor consistencia.

### **PROCEDIMIENTO DE RETIRO E INSTALACIÓN DEL ENSAMBLE DEL AMORTIGUADOR TRASERO**

**8.** De nuevo, asegúrese de que el interruptor de encendido está en la posición OFF (Apagado). Levante el vehículo en los puntos de elevación recomendados y retire las ruedas (consulte si es necesario el Manual de servicio o del Propietarios de GM) y asegúrese de que el vehículo esté correctamente soportado.

**9.** Sostenga el eje antes de la remoción de cualquier perno, sugerimos completar un lado a la vez.

**10.** (FIGURA 3) Quite la línea de aire del amortiguador separando la pinza y tirando hacia fuera. Evite la entrada de suciedad al extremo de esta línea de aire.



**FIGURA 3**

**11.** (FIGURA 3) Desconecte el conector eléctrico para el control de conducción electrónica de la porción posterior del amortiguador.

**12.** Quite los pernos de montaje superiores e inferiores, y guárdelos para su uso posterior. Retire el ensamble del amortiguador del vehículo.

**13.** El nuevo ensamble del amortiguador se puede instalar ahora. Apriete el perno a 42 pies-libras (57 N-m).

**14.** Vuelva a instalar la línea de aire al amortiguador. Puede haber una tapa protectora sobre la instalación, por lo que es necesario retirarla primero. La instalación neumática original se ajustará presionando directamente sobre el montaje. Será necesario añadir aire a un amortiguador antes de que el vehículo se ajuste a su altura estática.

**15.** Repita para el lado opuesto.

**16.** Una vez que ambos amortiguadores se hayan instalado, tendrá que agregarse aire a los amortiguadores antes de que el vehículo se ajuste a su altura estática. La válvula de nivelación en el brazo de control se puede desconectar para moverla de forma manual y mediante la activación de encendido, y al mover la válvula hacia arriba la bomba se debe activar. Se requiere sólo una pequeña cantidad de aire para inflar la manga de aire y evitar el plegado al interior del protector de polvo.

**17.** Los conectores eléctricos tendrá que tener ahora instalada una resistencia (incluida). Consulte las instrucciones en el paquete de partes para esta instalación. Utilice una pistola de calor en este momento para el aislamiento de las conexiones eléctricas. Se recomienda instalar primero los amortiguadores de todo el vehículo, y a continuación, instalar los juegos de resistencias en las cuatro esquinas para mejor consistencia.

### **DESACTIVACIÓN DEL CONTROL ELECTRÓNICO**

Como se señaló anteriormente, una resistencia se encuentra instalada (incluida) en las cuatro esquinas. Consulte las instrucciones en el paquete de partes para esta instalación. Esta parte del procedimiento se refiere a la desactivación de los sistemas de alerta para los sistemas de control de conducción electrónica. No completar esta parte de la instrucción dará lugar a señales de alarmas visuales y/o sonoras. Sin embargo, esto no afecta el funcionamiento del vehículo. El mensaje o una advertencia puede ser una molestia después de la conversión, pero la suspensión se encuentra en pleno funcionamiento.

### **DESACTIVACIÓN DE LA BOMBA DEL COMPRESOR DE NIVELACIÓN NEUMÁTICA**

Esta parte del procedimiento se refiere a la desactivación de los sistemas de alerta para el control de la bomba del compresor de aire. Esto es SÓLO para ser completado si la conversión ha concluido y ya no planea usar la bomba del compresor de nivelación a bordo. Esta bomba tiene que ser desactivada luego. Puede ser necesario utilizar líneas de llenado de aire. No completar esta parte de la instrucción dará lugar a señales de alarmas visuales y/o sonoras. Sin embargo, esto no afecta el funcionamiento del vehículo. El mensaje o una advertencia puede ser una molestia después de la conversión, pero la suspensión se encuentra en pleno funcionamiento. El mensaje o advertencia puede causar molestias después de la conversión, pero la suspensión estará en pleno funcionamiento. Si es necesario, puede consultar el manual de servicio de equipo original para prestar servicios al sistema de nivelación de aire usando una herramienta de escaneo. Varios códigos detectarán si el sistema de aire sigue siendo funcional o indicarán los elementos en duda. La herramienta de escaneo también puede restablecer los códigos de error que causan luces de mensajes o que hacen que el centro de mensajes se ilumine.

**18.** (FIGURA 4) Si la conversión se ha completado para no utilizar más la bomba del compresor de nivelación a bordo, ésta tiene que ser desactivada. Retire el salpicadero para acceder a la bomba. Desconecte la bomba del sistema eléctrico.



**FIGURA 4**

**19.** Consulte el manual del propietario o el manual de circuitos eléctricos para la ubicación de la caja de fusibles de un vehículo específico, ya sea en el motor o en los compartimentos de la bodega.

**20.** Localice el fusible específico dentro de la caja de fusibles, por lo general es uno de 30 o 50 amperios. Retire el fusible para eliminar el funcionamiento de la bomba del compresor, si no está desenchufada de la fuente de energía.

## Kit de conversion pour remplacement d'amortisseurs (électronique et à régulation de niveau) sur les modèles suivants :

2002-2006 Cadillac Escalade

2002-2006 Cadillac Escalade EXT

2003-2006 Cadillac Escalade ESV

2002-2006 Chevrolet Tahoe, Autoride Z55 ensemble suspension

2002-2006 GMC Denali (Yukon)

2002-2006 GMC Yukon, Autoride Z55 ensemble suspension

■ Lire attentivement la présente fiche d'instructions ainsi que toute instruction imprimée sur le paquet de pièces avant de déposer les composantes du véhicule.

■ Ne saisir la tige de piston polie d'un amortisseur avec aucun outil. Des entailles ou des rayures diminueront la durée de vie de l'amortisseur.

■ La référence sur l'amortisseur ou le ressort peut différer de la référence sur le carton. Le contenu est correct pour le véhicule.

### AVERTISSEMENT !

■ Avant toute intervention sur ces véhicules munis d'amortisseurs originaux à régulation d'air, fermer le « commutateur de suspension pneumatique » ou « couper la source d'alimentation (fusible) à la pompe à air ».

■ Ne pas tenter de retirer l'amortisseur pneumatique de la suspension s'il contient toujours de l'air. Libérer l'air du ressort avant tout entretien.

■ Si les amortisseurs fournis sont pressurisés à l'azote, ne pas chauffer ni tenter d'ouvrir.

■ Toujours porter des lunettes de sécurité pour protéger les yeux.

■ Utiliser des dispositifs de sécurité lorsqu'une procédure exige d'être sous un véhicule.

Le kit décrit dans ces instructions remplace l'amortisseur électronique avant et les amortisseurs pneumatiques électroniques arrière. Les composantes remplaceront la portion électronique sur système sur le véhicule mais maintiendront toujours la portion de régulation d'air.

L'AVANT est un remplacement passif de l'amortisseur original. Toutes les composantes de l'installation sont fournies. Le paquet des pièces comportant la « résistance » maintiendra le circuit électrique pour éliminer tout message « entretien de réglage de la suspension » causé par la commande électronique à plusieurs étages au sein de l'amortisseur.

L'ARRIÈRE est un remplacement passif de l'amortisseur original à régulation de niveau. Cet amortisseur passif de remplacement continuera à fournir une régulation de niveau mais éliminera la portion électronique du système à condition que la pompe à air soit toujours fonctionnelle. Toutes les composantes de cette installation sont fournies. Le paquet des pièces comportant la « résistance » maintiendra le circuit électrique pour éliminer tout message « entretien de réglage de la suspension » causé par la commande électronique à plusieurs étages au sein de l'amortisseur.

Si la pompe de régulation de niveau N'est PAS fonctionnelle, celle-ci doit être réparée ou remplacée. Si ceci n'est pas rectifié, le même message « entretien de réglage de la suspension » s'affichera.

Cette installation peut être terminée si la pompe à air est éliminée en obtenant et en installant un kit de conduites d'air de remplissage manuel AK29 (non fourni avec le kit de conversion), ce qui interrompt le système de régulation de la pompe. Le système de pompe devra être déconnecté et ce, pour supprimer l'erreur du centre de messages.

Il est recommandé de terminer l'installation de tous les amortisseurs avant de terminer toutes les conversions/installations électriques.

RÉFÉRENCE : Si besoin est, consulter un manuel d'entretien d'équipement original pour la dépose d'autres articles en dehors de l'entretien de ces amortisseurs. La présente fiche d'instructions sert de directive et d'outil de référence pour l'installation. En raison d'une légère difficulté d'installation, il est nécessaire de suivre les étapes et méthodes détaillées pour assurer une installation de qualité.

Certaines étapes d'installation peuvent exiger l'emploi d'outils spéciaux conçus pour des procédures spécifiques. Les fournitures et outils suivants sont recommandés pour une installation appropriée de ce système :

- Manuel d'entretien General Motors
- Clé dynamométrique (100 pi-lb)
- Cric roulant hydraulique
- Béquille de cric roulant de qualité industrielle
- Clé à cliquet et douilles ½» assorties
- Clés mixtes assorties
- Grande clé anglaise
- Voltmètre/Ohmmètre
- Ruban électrique poly
- Pistolet thermique pour gaine thermorétractible
- Coupe-fil et pince à sertir
- Lunettes de sécurité/Supports

Inspecter toutes les pièces au fur et à mesure qu'on les retire des cartons pour la quantité correcte et tout dommage éventuel. Obtenir des remplacements selon les besoins.

### PROCÉDURE DE DÉPOSE ET D'INSTALLATION POUR L'ENSEMBLE D'AMORTISSEUR AVANT

1. S'assurer que le commutateur d'allumage est en position OFF. Élever le véhicule aux points de levage recommandés et retirer les roues (consulter le Manuel d'utilisation ou d'entretien GM si besoin est), et s'assurer que le véhicule est correctement supporté.
2. Retirer les boulons de montage inférieurs sur l'amortisseur du bras de contrôle inférieur et conserver pour utilisation ultérieure.
3. (FIG. 1) Déconnecter le connecteur électrique du haut ou de l'extrémité de tige en faisant tourner la portion grise dans le sens contraire des aiguilles d'une montre de la portion noire. Ceci débloque le connecteur de la tige et pourra le tirer droit vers le haut pour le retirer.

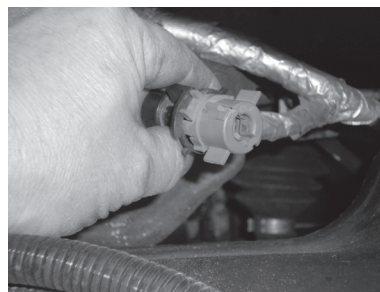


FIG. 1

4. Une fois le connecteur déposé, l'écrou de montage d'amortisseur peut être déposé. Toutes les nouvelles composantes pour l'extrémité supérieure seront fournies, l'ensemble d'amortisseur entier peut désormais être retiré du véhicule.

5. (FIG. 2) Le nouvel ensemble d'amortisseur peut maintenant être installé. Serrer les composantes de tige supérieures jusqu'à ce que le coussin soit légèrement bombé (approximativement 3/4 de la hauteur originale). Installer le boulon de montage inférieur à travers l'œillet de suspension, en réutilisant le boulon original ou en obtenant un boulon de remplacement neuf (non fourni). Serrer le boulon à un couple de 42 pi.lb (57 N.m.).

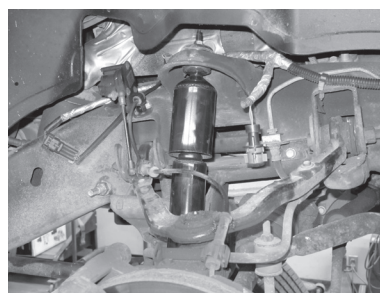


FIG. 2

6. Répéter pour le côté opposé.

7. Les connecteurs électriques devront avoir une résistance installée (fournie). Consulter les instructions dans le paquet de pièces pour cette installation. L'utilisation d'un pistolet thermique est requise à ce point pour l'isolation des

connexions électriques. Il est recommandé d'installer les amortisseurs de véhicule en premier puis d'installer les kits de résistance sur les quatre coins pour consistance.

### **PROCÉDURE DE DÉPOSE ET D'INSTALLATION POUR L'ENSEMBLE D'AMORTISSEUR ARRIÈRE**

**8.** S'assurer à nouveau que le commutateur d'allumage est en position OFF. Élever le véhicule aux points de levage recommandés et retirer les roues (consulter le Manuel d'utilisation ou d'entretien GM si besoin est), et s'assurer que le véhicule est correctement supporté.

**9.** Supporter l'essieu avant de déposer tout boulon, il est conseillé de terminer un côté à la fois.

**10.** (FIG. 3) Retirer la conduite d'air de l'amortisseur en séparant le clip et tirer bien droit. Prévenir la saleté d'entrer dans l'extrémité de cette conduite d'air.

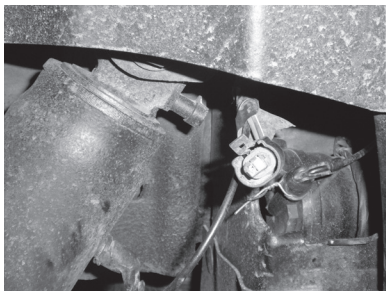


FIG. 3

**11.** (FIG. 3) Déconnecter le connecteur électrique pour le réglage de suspension électronique de la portion arrière de l'amortisseur.

**12.** Retirer les boulons de montage supérieur et inférieur, conserver pour réutilisation. Retirer l'ensemble d'amortisseur du véhicule.

**13.** Le nouvel ensemble d'amortisseur peut maintenant être installé. Serrer le boulon à un couple de 42 pi.lb (57 N.m.).

**14.** Remonter la conduite d'air sur l'amortisseur. Il peut y avoir un capuchon protecteur sur le raccord qu'il faut retirer en premier. Le raccord pneumatique original s'attachera en appuyant directement sur le raccord. Il faudra ajouter de l'air à l'amortisseur avant de régler le véhicule à la hauteur statique.

**15.** Répéter pour le côté opposé.

**16.** Une fois que les deux amortisseurs sont installés, Il faudra ajouter de l'air à l'amortisseur avant de régler le véhicule à la hauteur statique. La vanne de régulation au niveau du bras de contrôle peut être déconnectée pour déplacer manuellement, et en mettant l'allumage sous tension et en déplaçant le bras de vanne vers le haut, la pompe doit s'activer. Seule une petite quantité d'air est nécessaire pour gonfler le manchon pneumatique pour l'empêcher de se replier à l'intérieur du pare-boue.

**17.** Les connecteurs électriques devront avoir une résistance installée (fournie). Consulter les instructions dans le paquet de pièces pour cette installation. L'utilisation d'un pistolet thermique est requise à ce point pour l'isolation des connexions électriques. Il est recommandé d'installer les amortisseurs de véhicule en premier puis d'installer les kits de résistance sur les quatre coins pour consistance.

### **DÉSACTIVATION DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE**

Comme indiqué préalablement, une résistance est installée (fournie) sur les quatre coins. Consulter les instructions dans le paquet de pièces pour cette installation. Cette partie de la procédure concerne les systèmes de mise en garde pour les systèmes de réglage de suspension électronique. Ne pas effectuer cette partie de l'instruction entraînera des signes de mise en garde ou des messages visuels et/ou sonores. Toutefois, ceci NE nuira PAS au fonctionnement du véhicule. Le message ou la mise en garde peut être ennuyeux après la conversion, mais la suspension est totalement opérationnelle.

### **DÉSACTIVATION DE POMPE À COMPRESSION DE RÉGULATION DE NIVEAU**

Cette partie de la procédure concerne la désactivation des systèmes de mise en garde pour la commande de pompe à compression pneumatique. Ceci doit être effectué **UNIQUEMENT** si la conversion a été terminée et que l'on n'a plus l'intention d'utiliser la pompe à compression de régulation à bord. Cette pompe doit être désactivée. Il faudra utiliser des conduites de remplissage d'air manuel. Ne pas suivre cette partie de l'instruction provoquera des signes de mise en garde ou des messages visuels et/ou sonores, ce qui, à nouveau, ne

nuira pas au fonctionnement de la pompe. Le message ou la mise en garde peut être ennuyeux après la conversion, mais la suspension est totalement opérationnelle. Si besoin est, on peut consulter le manuel d'entretien de l'équipement original pour entretenir le système de régulation de niveau à l'aide de l'outil de balayage. Plusieurs codes détecteront que le système pneumatique est toujours fonctionnel et indiquent les articles en question. L'outil de balayage peut également réinitialiser tout code d'erreur entraînant l'allumage des voyants de messages ou du centre de messages.

**18.** (FIG. 4) Si la conversion a été effectuée de manière à ne plus utiliser la pompe à compression de régulation à bord, celle-ci doit être désactivée. Retirer le bouclier pour accéder à la pompe. Débrancher la pompe du système électrique.



FIG. 4

**19.** Consulter le manuel d'utilisation ou le manuel de circuit électrique pour l'emplacement de la boîte à fusibles pour le véhicule spécifique, soit dans le compartiment moteur ou le coffre.

**20.** Localiser le fusible spécial dans la boîte à fusibles, il est généralement de 30 ou 50 A. Retirer ce fusible pour éliminer le fonctionnement de la pompe à compression si elle n'est pas débranchée et couper la source électrique. [ ??? ]