

Pose d'un régulateur de vitesse type AP800 sur Peugeot 806 HDI

Nous allons détailler la pose d'un régulateur de vitesse LiteOn AP800.



Ce modèle est prévu pour les véhicules à accélérateur électronique comme les HDI donc. La gestion est donc entièrement électronique, se passant ainsi de toute pièce mécanique pouvant de gripper ou prendre du jeu.

La commande utilisée sera une CM35 :



J'ai acheté un ensemble complet et eu avec le faisceau spécifique HDI pour la commande d'accélérateur. On peut s'en passer vu le tarif de vente et le fait que celui-ci n'intègre même pas les connecteurs et nécessitera donc tout de même de couper le faisceau à ce niveau.

Nous allons commencer par la pose de la commande CM35 :

Déposer les 2 caches volant (2 vis torx T20 + un crochet métallique en bas) :



A l'intérieur de celui du bas, on peut apercevoir un renflement qui semble être l'emplacement de la commande d'origine Peugeot :



J'ai donc percé en plein milieu de ce « carré » à $\varnothing 10\text{mm}$. J'ai ensuite formé une rondelle carrossier de $\varnothing 10\text{mm}$ pour épouser la forme interne du cache. Cela me procure une assise rigide et solide :



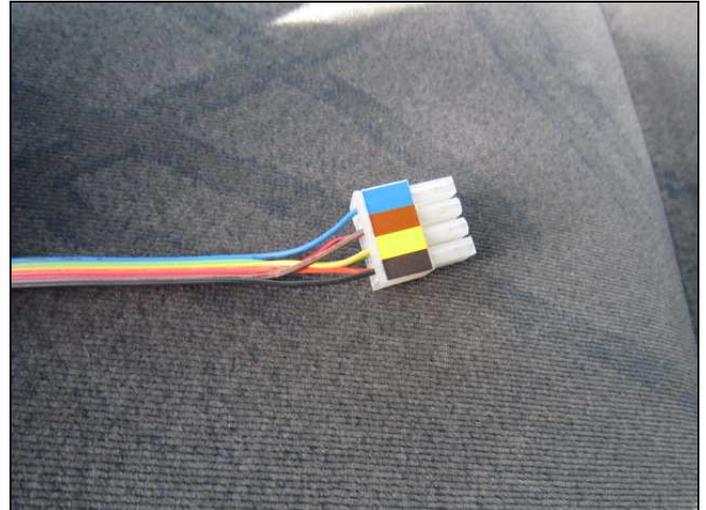
Il faut régler les rondelles plastiques biseautées afin d'obtenir l'angle désiré pour la commande. J'ai repositionné le cache, réglé et serré. Ainsi, j'ai le même angle que le commodo d'origine.

Ceci fait, j'ai collé le faisceau à l'intérieur :



Pour permettre le passage de la trame de cette commande dans le trou Ø10mm, l'extrémité de cette dernière n'est pas reliée au connecteur.

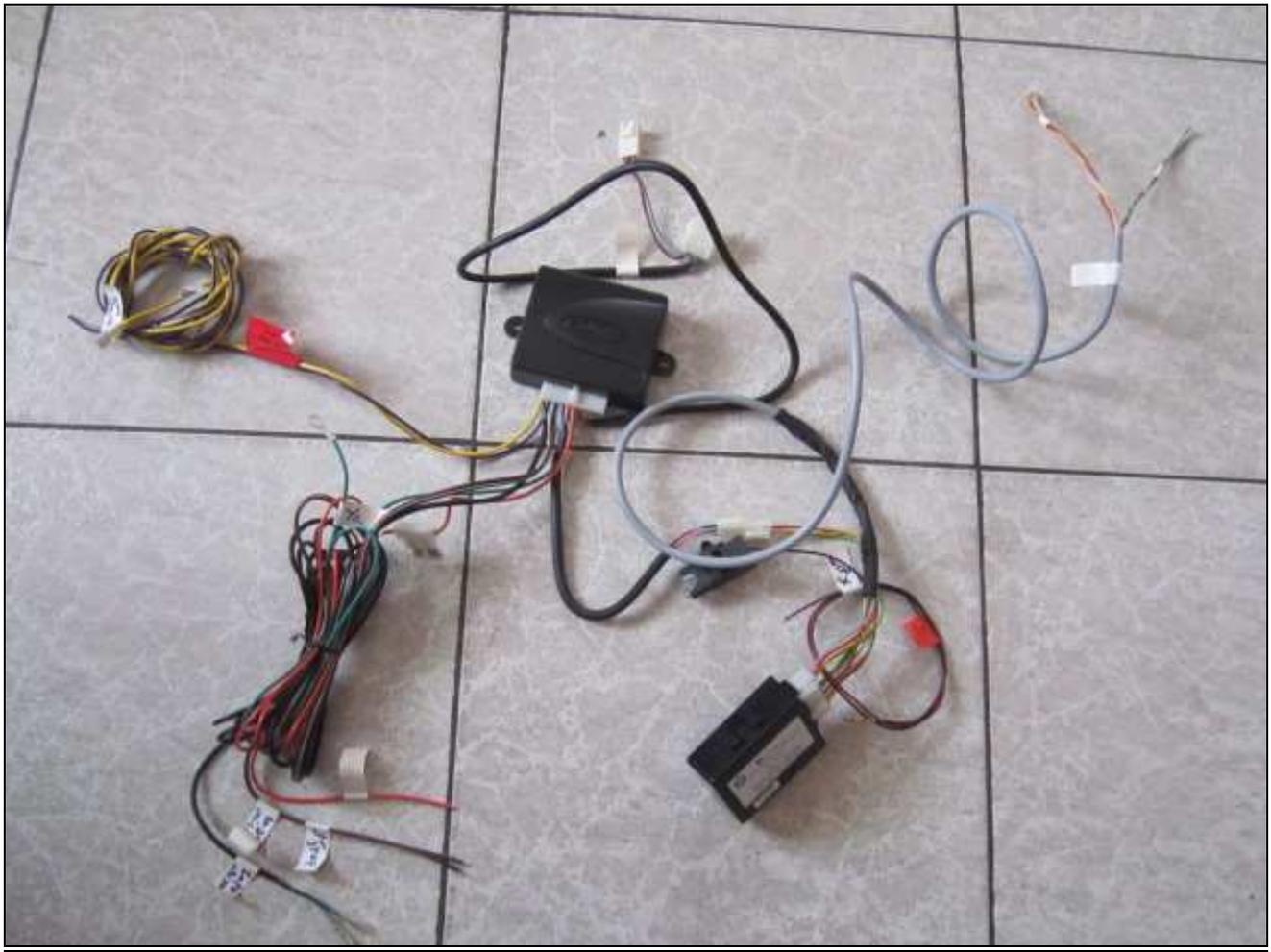
On peut désormais faire cette opération. Pour cela, il suffit d'insérer chaque fil dans sa couleur jusqu'au « clic » :



On peut désormais remonter les caches :



Repérage du faisceau :



Nous voyons ici le boîtier principal (le plus gros), le boîtier interface pédale et les différents faisceaux.

- Le câble noir au dessus du boîtier principal est la connexion de la commande précédemment posée.
- Le câble gris à droite est le faisceau HDI optionnel allant vers le potentiomètre d'accélérateur dans le compartiment moteur.
- Les fils jaune et violet à gauche servent respectivement à l'info « régime moteur » et au contact de pédale d'embrayage (il n'y en a pas sur 806, on peut s'en passer).
- Les fils enroulés en bas à gauche sont :

1/ fil vert avec cosse à œillet : à relier à une masse du véhicule.

2/ fil orange avec porte fusible (mettre un fusible de 2A) : +12V après contact.

3/ 2 fils marrons : contact de la pédale de frein.

4/ fil bleu (intégré dans un « câble » avec un noir inutilisé) : fil d'info vitesse. Sur le 806 HDI, on trouvera cette info derrière le compteur, sur un connecteur bleu 26 broches. Fil n°1622 en position 9 (vert dans mon cas). Il vous appartiendra tout de même de vérifier que cela est valable pour votre véhicule.

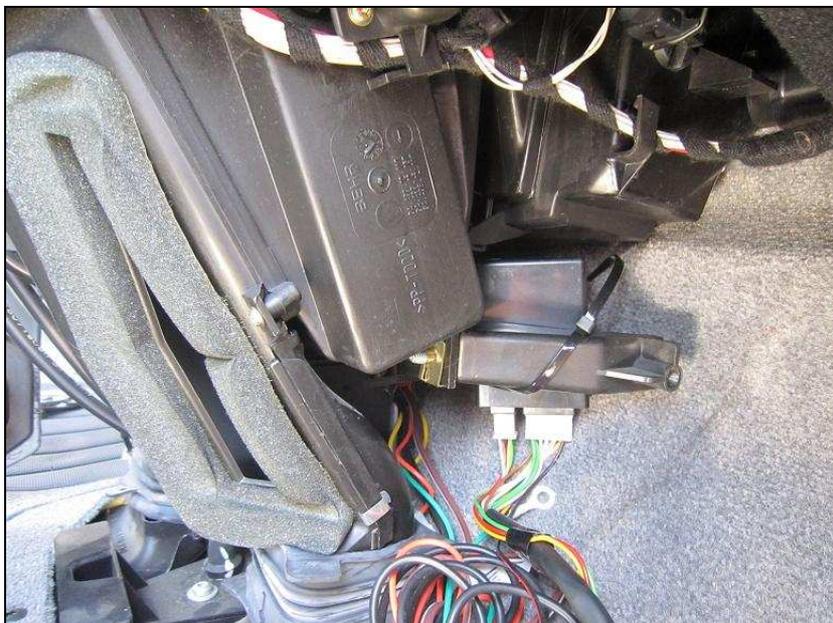
- Sur le module interface, on a aussi un fil rouge / noir, également pourvu d'un fusible 2A, à relier au +12V permanent.

Pose des boîtiers :

J'ai choisi de placer les boîtiers dans la console centrale. Il y a un peu d'espace vide :



Les boîtiers y seront attachés :



Câblage :

Les fils bleu d'info vitesse, les 2 fils marron et le fil vert de masse sont attachés le long de la goulotte d'air, sous le TDB coté gauche :



La masse est connectée avec les autres :

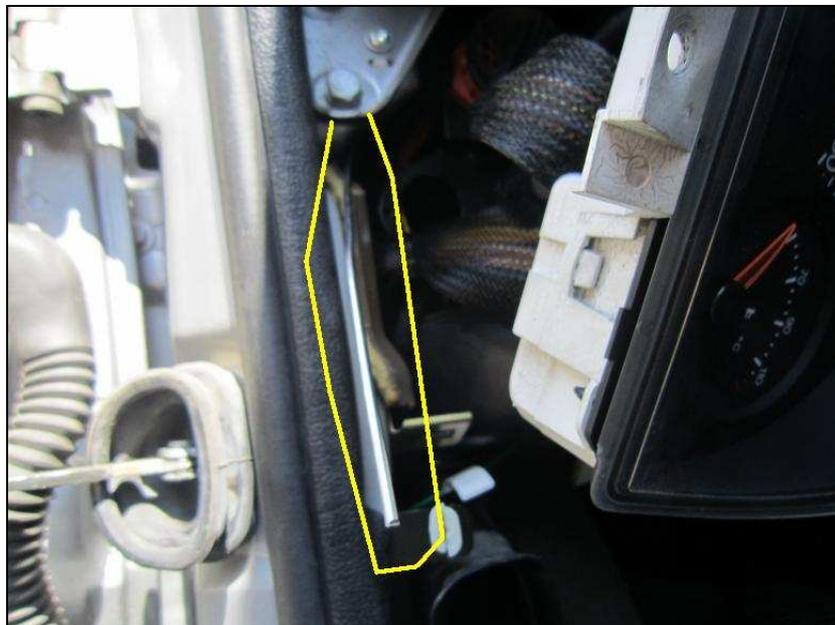


Pour le fil d'info vitesse, il faut déposer le bloc compteur. Rien de particulier ici :



Pour remonter le fil, je passe un fil de fer qui me sert ensuite d'aiguille :





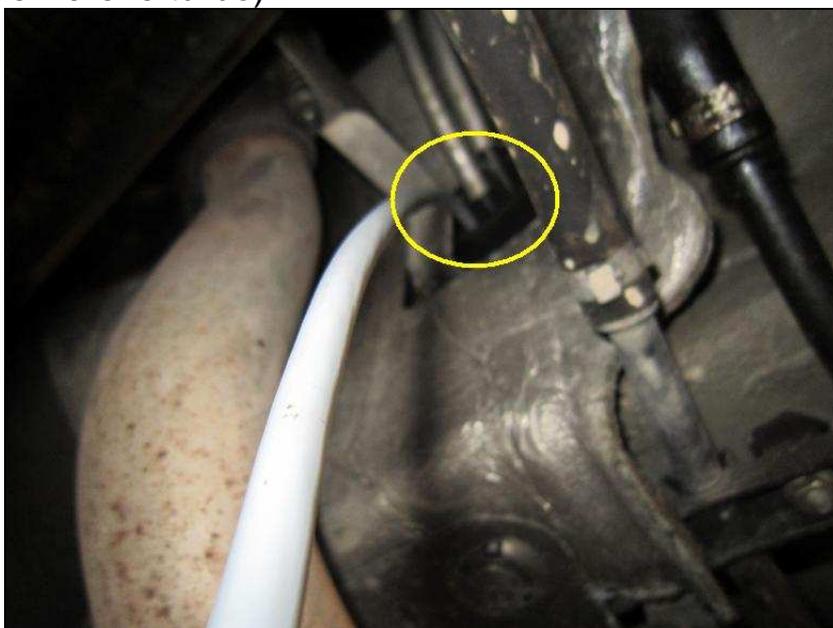
Pour mon véhicule, le fil d'info vitesse était le vert repère 1622. Vérifiez bien que cela soit valable pour vous.

Nous arrivons au « plus difficile » de l'opération, le câblage de la commande d'accélérateur.

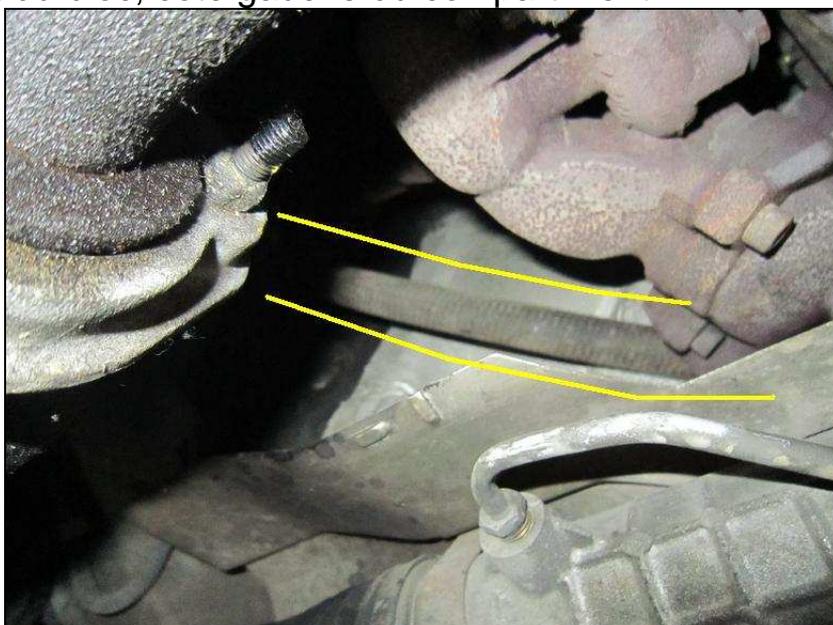
J'ai choisi de faire passer le faisceau à coté des câbles du levier de vitesse, également dans la console centrale. Pour cela, j'ai percé un trou de Ø9mm dans le manchon plastique :

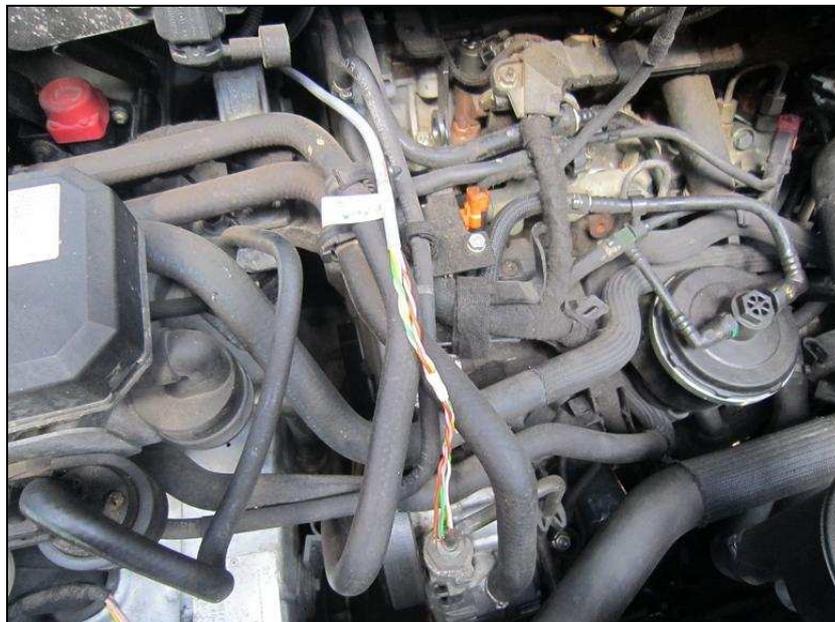


Possédant une fosse, je récupère ensuite le faisceau dans le compartiment moteur, à l'AR du bloc (juste derrière le turbo) :

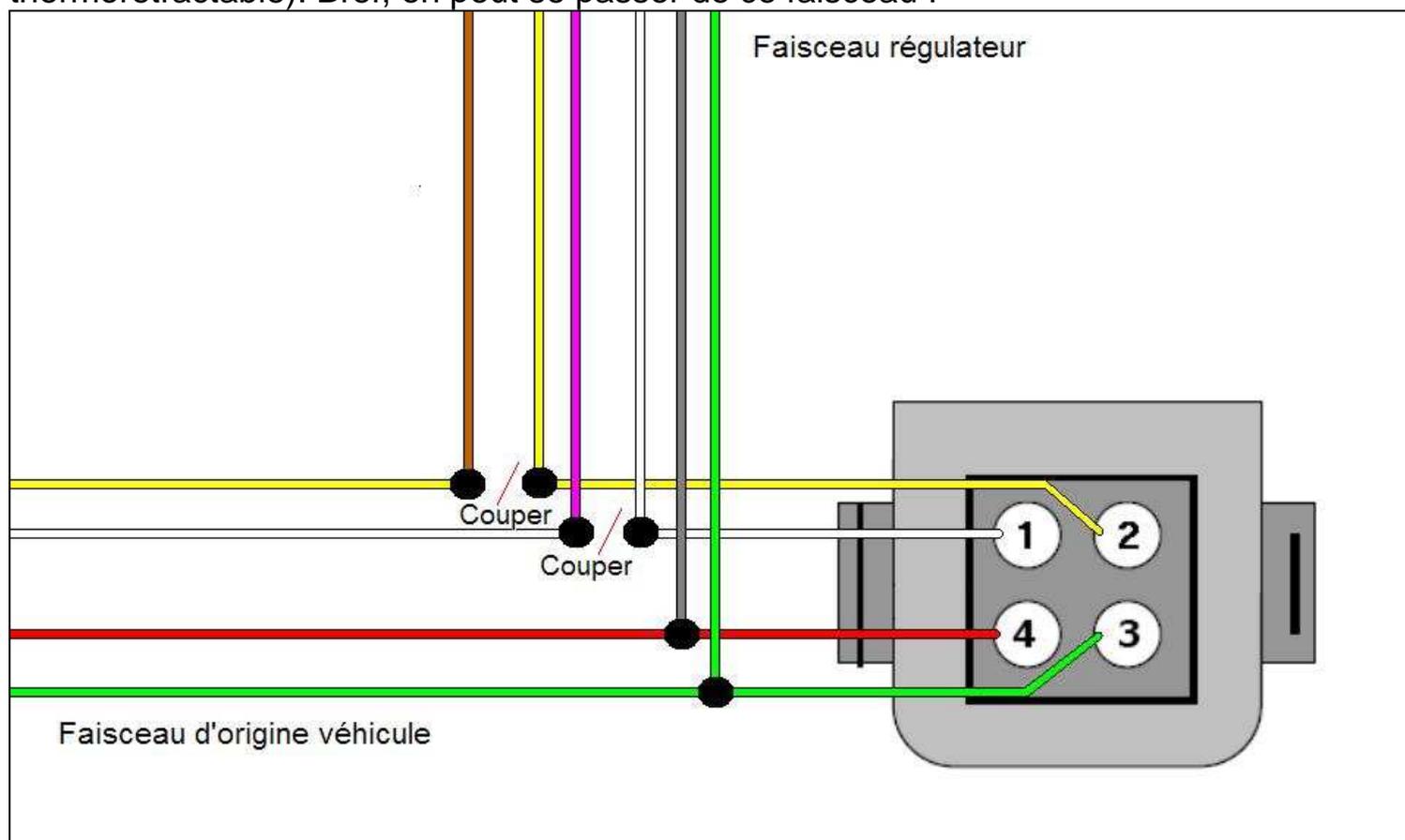


J'ai passé ce faisceau dans une durite pour le protéger de la chaleur puis attaché cette durite jusqu'en haut du bloc, coté gauche du compartiment :





Voici le schéma de branchement d ce dernier faisceau sur le connecteur du potentiomètre d'origine. Comme vous le voyez et malgré la présence pour moi du « faisceau spécifique hdi », il faut tout de même couper le faisceau d'origine et faire des epissures (+ gaine thermoretractable). Bref, on peut se passer de ce faisceau !



Mise en service :

Le travail d'installation est terminé. Il ne reste qu'à mettre en route, contrôler que l'accélérateur fonctionne toujours (indique que le câblage est correcte) et suivre la notice pour les réglages si besoin (même si ça fonctionne correctement sans).

Dans mon cas, j'ai du inverser les commandes + et - du levier. Pour cela, il suffit d'appuyer sur le bouton bleu du boîtier principal à la mise sous tension puis appuyer sur Set du levier.