

Installation du régulateur de vitesse sur E36 essence

Auteur : Flo, mai 2009
http://bocagemotorwagen.com/Forum_BMW/viewtopic.php?f=15&t=1615

Bonjour à tous,

Je me suis lancé dans l'installation d'un régulateur de vitesse sur ma 328i E36 de 1998, en boîte manuelle. A savoir qu'il y a plusieurs installations différentes, en fonction des moteurs, du type de boîte. Il y a aussi eu une modification du faisceau à partir du 09/94 et malheureusement ce n'est plus disponible chez BMW pour les modèles avant cette date. Pour les modèles après cette date, aucun souci sur commande chez BMW.

Pièces nécessaires :

- le kit est à environ 515,05€
- le bouton en français (en cas de comodo d'occasion en allemand) est à 4,5€
- le câble tirette (bowden) est à 19,98€

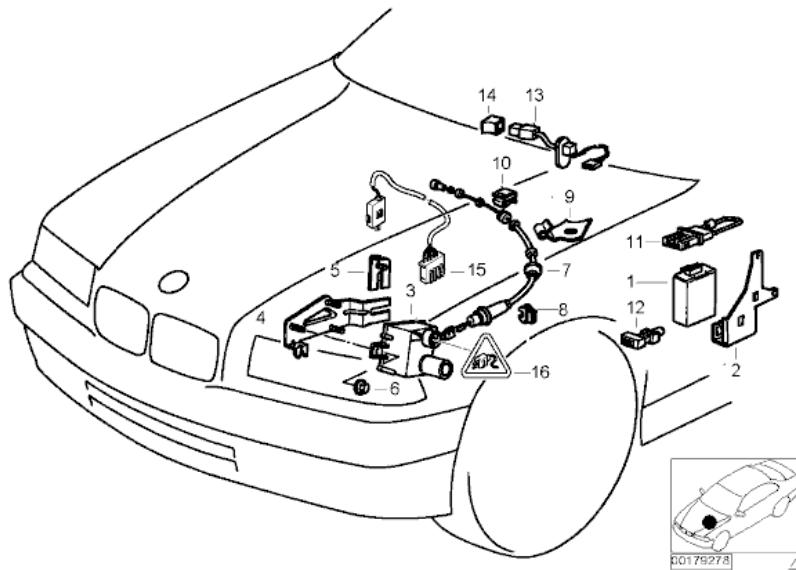
Soit environ 540€ (c'est à titre indicatif, le mieux est d'appeler votre concession).

Il est aussi nécessaire d'avoir avec vous la notice de montage BMW, fournie par votre concession sur demande, ou bien de l'imprimer grâce à ce lien [ici](http://www.6enligne.net/html/faq.php?faq=250) (<http://www.6enligne.net/html/faq.php?faq=250>). Vous y trouverez toutes les infos de montage, telles que les correspondances de fils, les différences de branchements entre les différents moteurs... Je ne développerai donc pas certains branchements de fils puisque tout y est.

Dans mon cas, j'ai eu la chance de trouver mon bonheur sur internet en occasion. Mais l'ensemble provenait d'une M3 et donc il m'a fallu acheter un câble tirette puisque celui-ci est différent sur ma 328i.

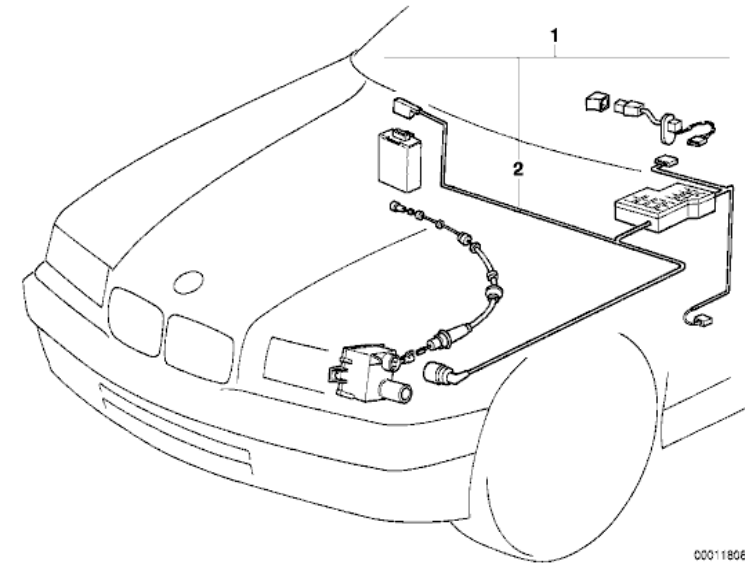
Je vais donc vous faire vivre cette installation avec mes commentaires de "petit" bricoleur ainsi qu'un maximum de photos pour illustrer.

Je commence par vous présenter les pièces nécessaires au montage, sur schéma et ensuite sur photos



N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
01	BOITIER DE CDE P REGULAT. DE VTS NON CODE		1	09/1994		65718375498	\$415.15	
03	CDE ELECTRIQUE P REGULATEUR DE VITESSE		1	09/1994		65718360043	\$229.90	
04	Plaque de maintien de cde de réglage		1			65711387003	\$4.35	
06	Ecrou à six pans	M5	3			63211371401		FINI
06	Ecrou à six pans	M5	3			63259128043		
07	CABLE A TIRETTE P REGULATEUR DE VITESSE		1			65718380077	\$30.13	+core
08	PALIER DE CABLE ACCELERATEUR	SCHWARZ	1			13541747519	\$0.56	
09	Support p câble Bowden		1			65718353068	\$3.67	
10	Agrafe de fixation de câbles		1			61131389400	\$0.28	
12	CONTACT D'EMBAYAGE	2 POL.	1			61318360421	\$15.85	
13	INTERRUPTEUR DE REGLAGE DE VITESSE		1	01/1995		61318360926	\$100.16	
14	BOUTON POUR INTERRUPT.REGLAGE DE VITESSE (DEUTSCH)		1			61311390967	\$5.47	
14	BOUTON POUR INTERRUPT.REGLAGE DE VITESSE (ENGLISH)		1			61311390968	\$6.58	
14	BOUTON POUR INTERRUPT.REGLAGE DE VITESSE (FRANCAISE)		1			61311390969	\$4.63	
14	BOUTON POUR INTERRUPT.REGLAGE DE VITESSE (ITALIANO)		1			61311390970	\$5.25	
14	BOUTON POUR INTERRUPT.REGLAGE DE VITESSE (ESPANOL)		1			61311390971	\$5.47	
16	Boîtier prise de courant	7 POL.	1			61131392226	\$13.17	
-	Fiche femelle ronde 2.5 ELA avec fil	1,0-2,5 MM²	1			61130007571	\$1.95	
-	CAPUCHON DE PROTECTION		1			61131383903	\$1.12	

En plus clair :



Pièces n°13 et 14 sur le schéma (comodo et le bouton français ou allemand)



Voici le module qui prendra place derrière la boîte à gants



Le servomoteur (pièce n°3 sur schéma) et le câble tirette (pièce n°7)





Attention de bien avoir l'arrêt de câble de cette tirette (pièce n°8) si c'est pour une M3, pour la miennne vous verrez plus bas que c'est légèrement différent.



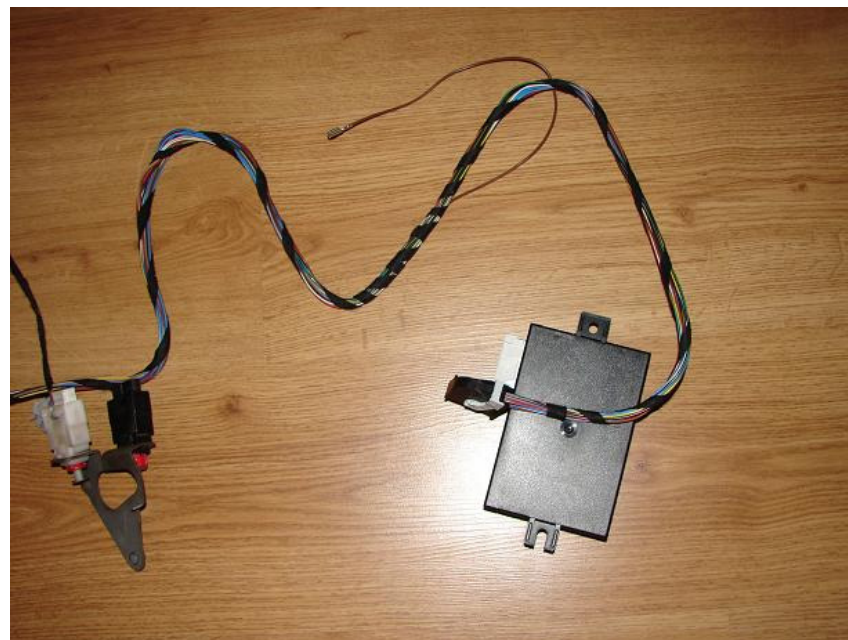
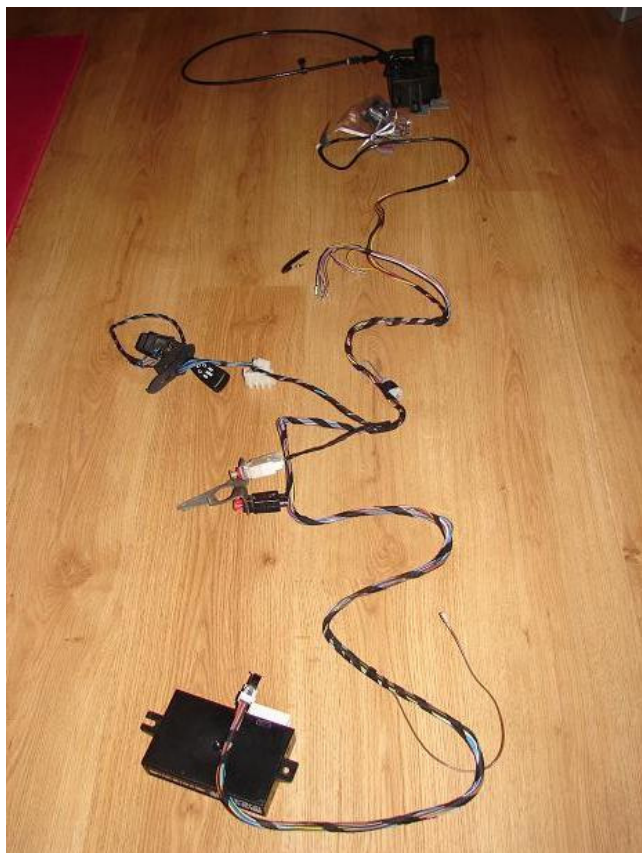
Le contacteur de pédale d'embrayage (ici en blanc et pièce n°2) prend place à côté du capteur de pédale de frein (en noir donc). Il est donc absent en cas de boîte automatique!



Et voici le faisceau permettant de relier tous ces éléments, ça je l'ai commandé en neuf avec le numéro "61129404605" pour 98€. A priori il s'agit de la pièce la plus dure à trouver d'occasion (ce qui a été mon cas).



Et l'ensemble :





Début du montage

- déposer le cache sous le volant (3 vis cruciforme, et déboîter/écarter sur le côté gauche)



- démonter le cache de la colonne de direction (1 vis cruciforme dessous, si comme moi pas de cruciforme, prendre une pince et tourner uniquement la partie ronde). Ensuite écarter les deux carcasses pour les déboîter.





- présenter le comodo devant son emplacement, en le glissant jusqu'au clic pour le bloquer!



- découper le cache pour le comodo, l'endroit est déjà défini mais il faut continuer à creuser le plastique. J'ai opté pour la solution d'un bon couteau de bricolage bien tranchant et je m'en suis servi comme un cutter (autre solution sinon Dremel si vous en avez). ça prend un peu de temps si on veut quelque chose de propre. Une fois le découpage effectué, passer un coup de lime en finition!



-remettre les caches et la vis, et ça y est le comodo est à sa place!



- démonter la boîte à gants (6 vis cruciforme indiquées en rouge sur la photo + 1 boulon de 10 à l'aide d'une clé à pipe. Il est caché sous la lumière de la boîte à gants qu'il faut déboîter)



- reste plus qu'à tirer vers nous et ça vient tout seul sans forcer



- débrancher la prise de la lumière de boîte à gants et celle de la prise lampe de poche; vous pouvez maintenant sortir la boîte à gants de la voiture!

On s'arrête là de ce côté pour le moment et on va s'occuper du faisceau! Il faut que ce faisceau parte de derrière la boîte à gants, passe derrière la console centrale pour ensuite passer sous le volant et partir vers le moteur!

Il faut repérer le passage donc, sous le volant, dans le fond à gauche vous trouvez le passage des câbles de l'habitacle vers le moteur.



Tout ces fils ressortent côté moteur par la boîte à fusible qu'il faut donc ouvrir! Il faut enlever le couvercle puis les 4 vis torx. Ensuite on soulève et on aperçoit le passage.





Une bonne méthode pour passer les fils est de faire un guide, c'est à dire fixer les fils sur un guide que l'on passera en premier dans le passage et une fois de l'autre côté, on tire dessus et les fils viendront avec!

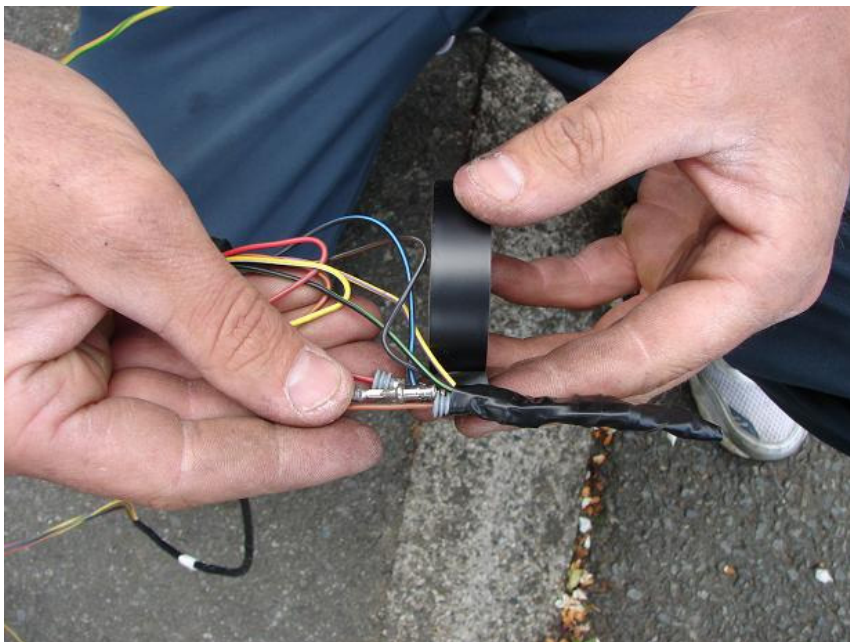
Voici les fils à passer :



- on les positionne les uns derrière les autres pour que ça soit le moins épais possible



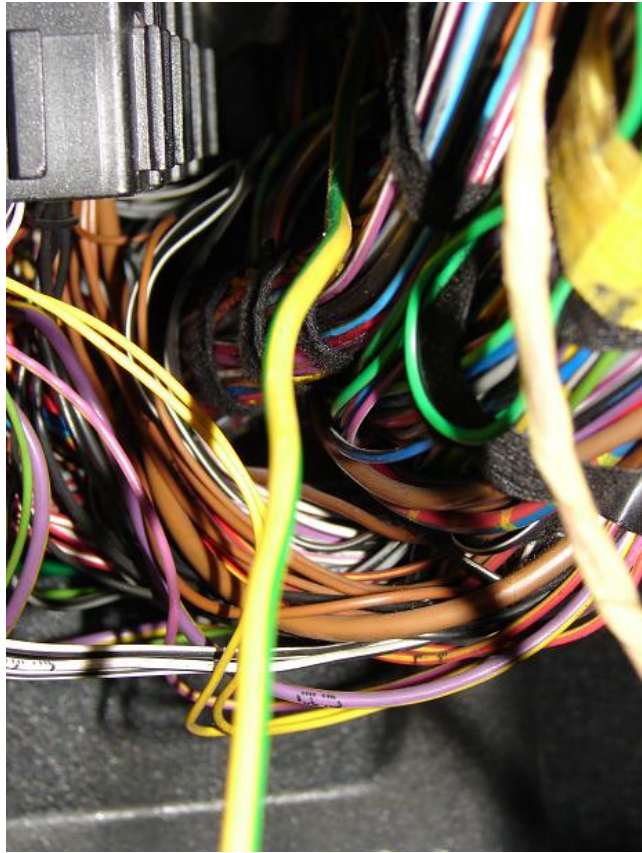
- on prend du chatterton et on entoure



- on place le guide autour (ici un fil électrique)



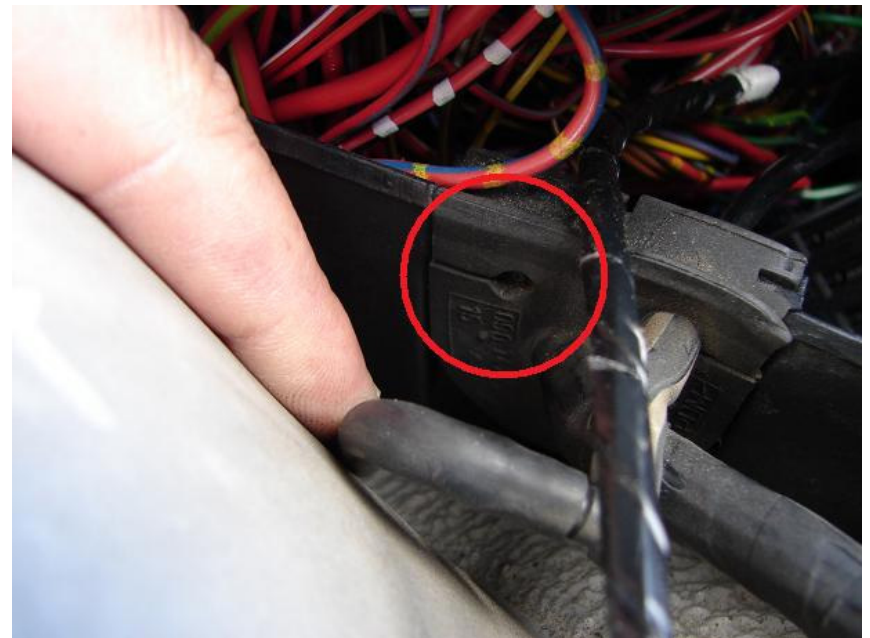
- coté habitacle, présenter notre guide dans le passage des fils et pousser pour qu'il ressorte dans la boîte à fusibles.



- tirer sur le guide doucement et normalement tout va suivre sans soucis. Attention de ne pas trop tirer et faire venir trop de longueur côté moteur.



- on repère à la sortie de la boîte le passage de notre faisceau



Et voilà, le faisceau est passé!

- on retourne derrière la boîte à gants où on va mettre à sa place le module et le raccorder au faisceau

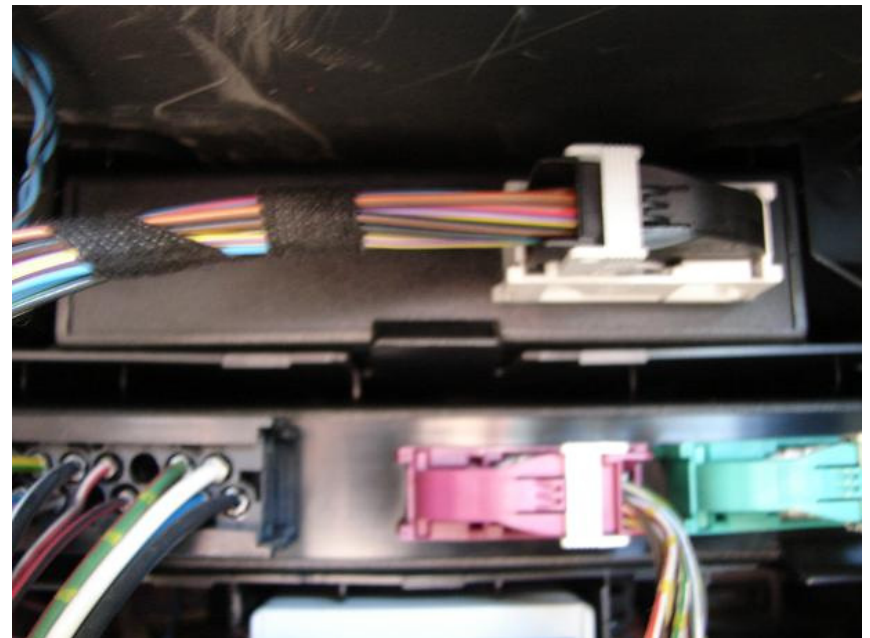
Emplacement du module :



Module en place (juste à le pousser et il se bloque grâce à un clip)



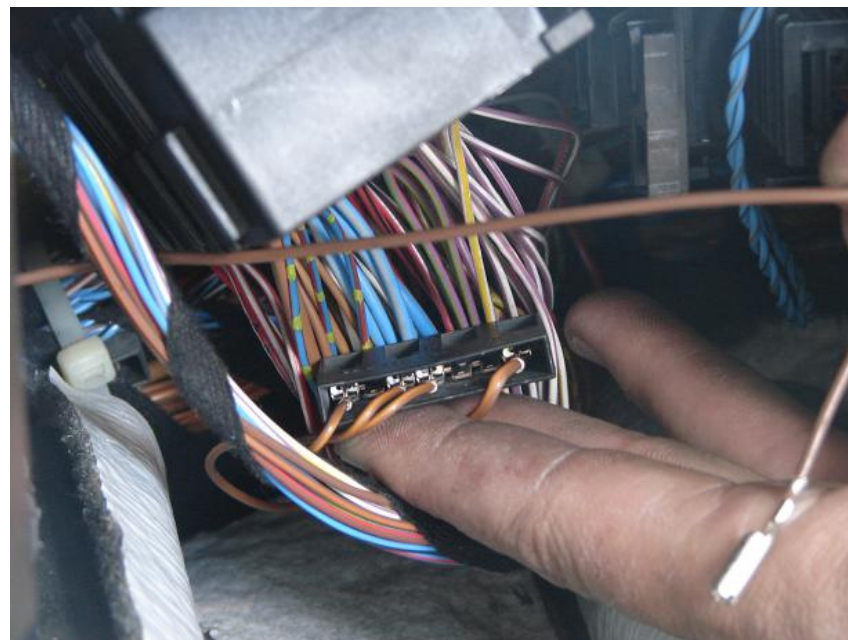
- on branche le faisceau dessus



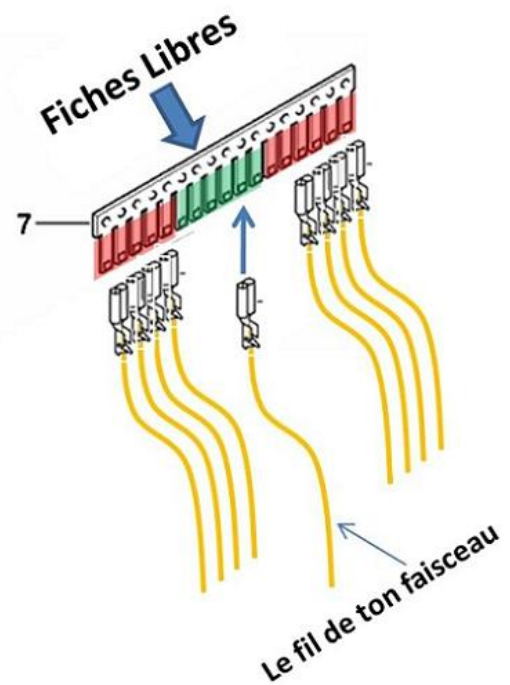
Ensuite il y a un fil marron de ce coté du faisceau qu'il faut raccorder à la masse, situé dans le boîtier de connecteurs à peignes



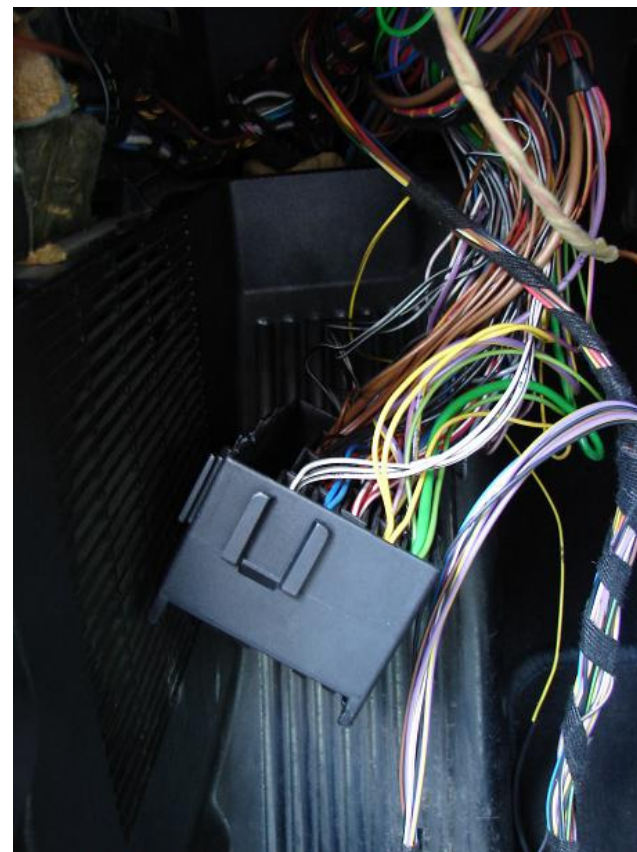
Voici un connecteur sorti du boîtier, où l'on voit 3 emplacements de libre pour y mettre notre fil.

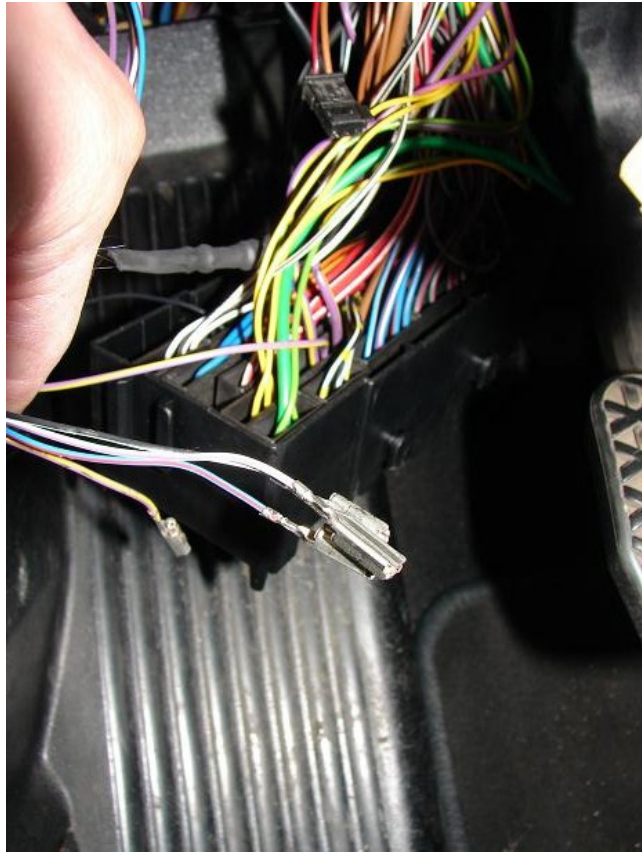


Voici un schéma peut-être plus clair

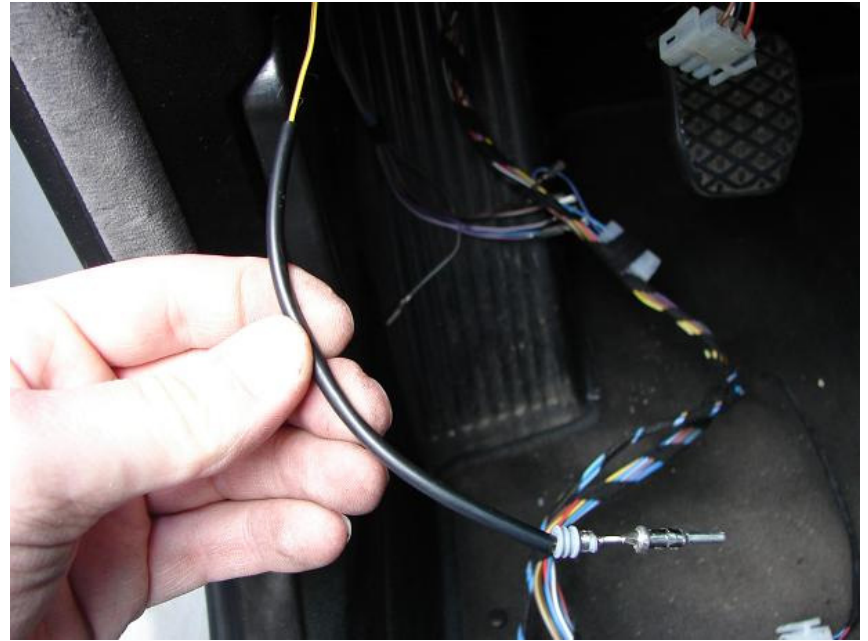


- on repasse coté conducteur pour y finir les branchements! on trouve au-dessus du haut parleur, un boîtier noir contenant des connecteurs! il faut le déboîter pour travailler plus facilement.

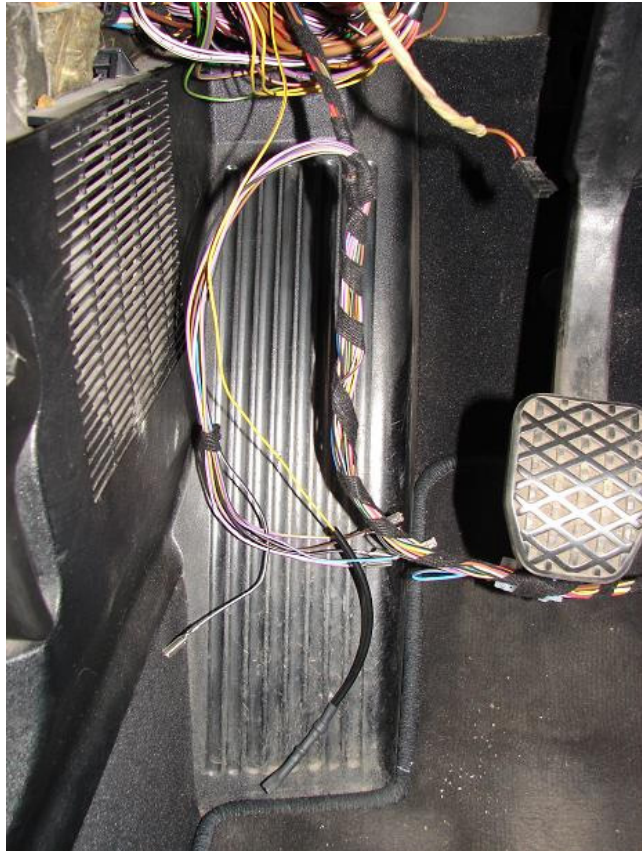




- on commence par isoler ce fil (pour les boites auto) qui ne servira pas!



Voilà ce que ça donne (on voit les fils du faisceau et le fil isolé)



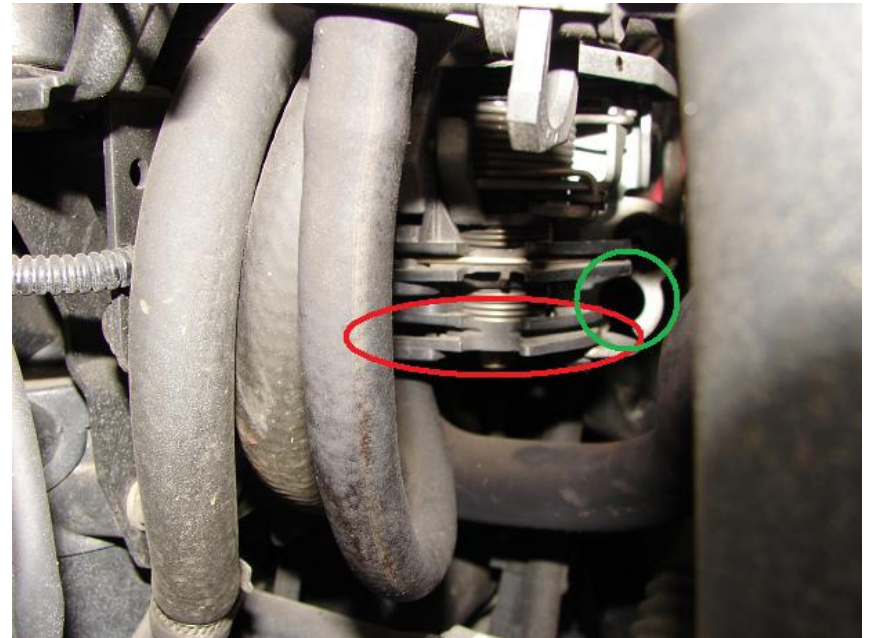
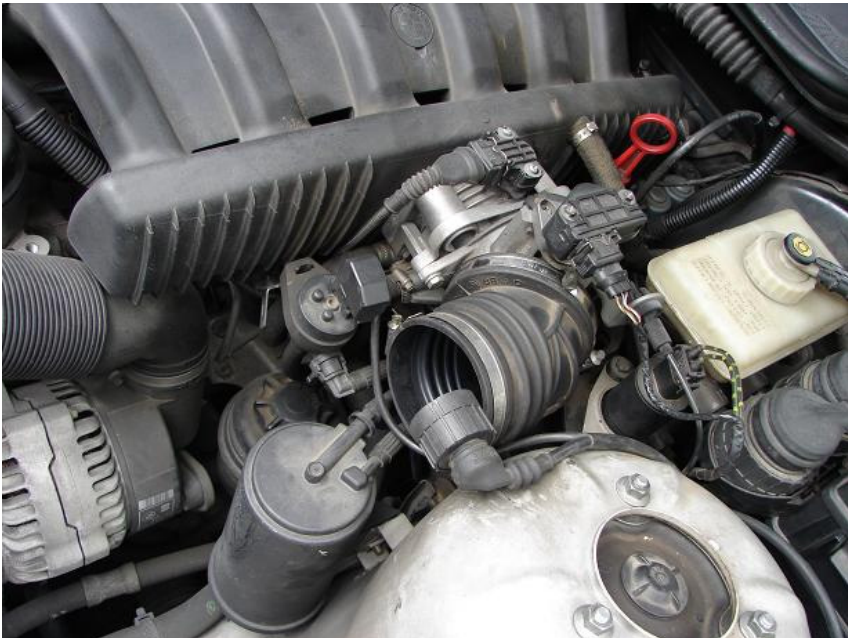
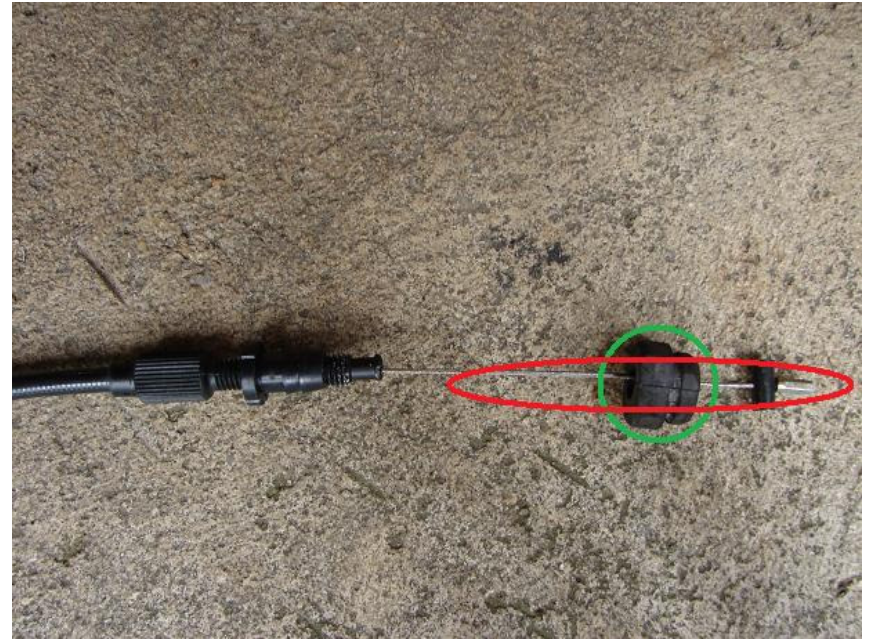
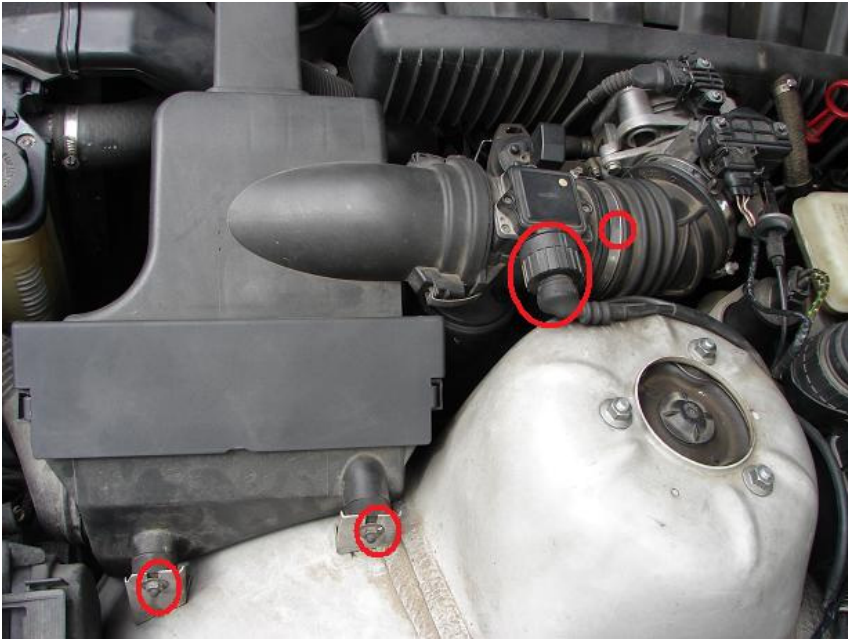
Il faut brancher chaque fil du faisceau sur un connecteur du boîtier démonté, chaque fil va sur le connecteur contenant des fils de la même couleur! par exemple le fil bleu et rouge va sur le connecteur où on trouve déjà des fils bleu et rouge (tout ceci est expliqué dans la notice de montage).



L'installation côté habitacle est donc terminée, vous pouvez remonter tout ce qui avait été démonté (boîte à gants...)

on repasse côté moteur, il reste à installer le servomoteur, le câble tirette et brancher sur le faisceau!

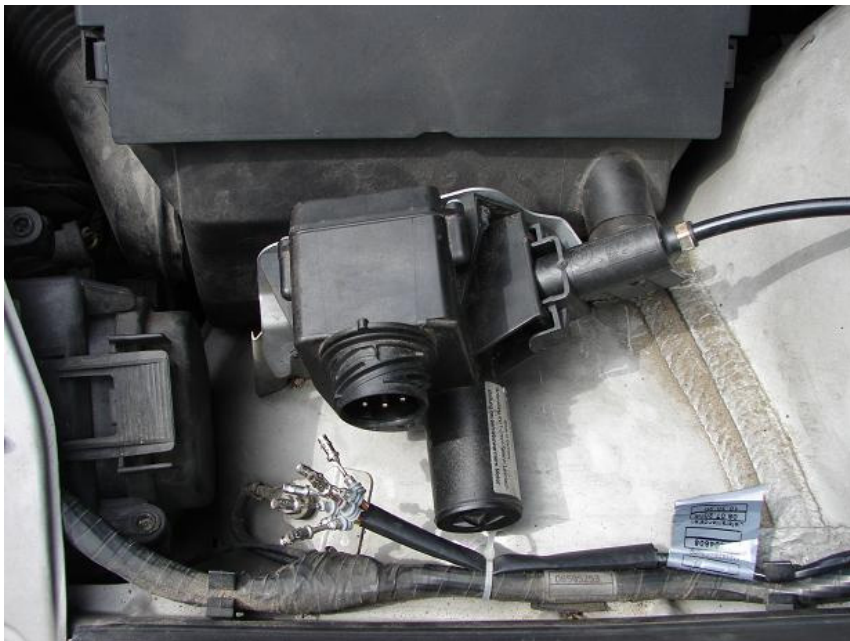
- pour avoir de la place, il faut démonter la boîte à air (très simple), deux boulons de 10, un collier à desserrer et la prise débitmètre à débrancher :



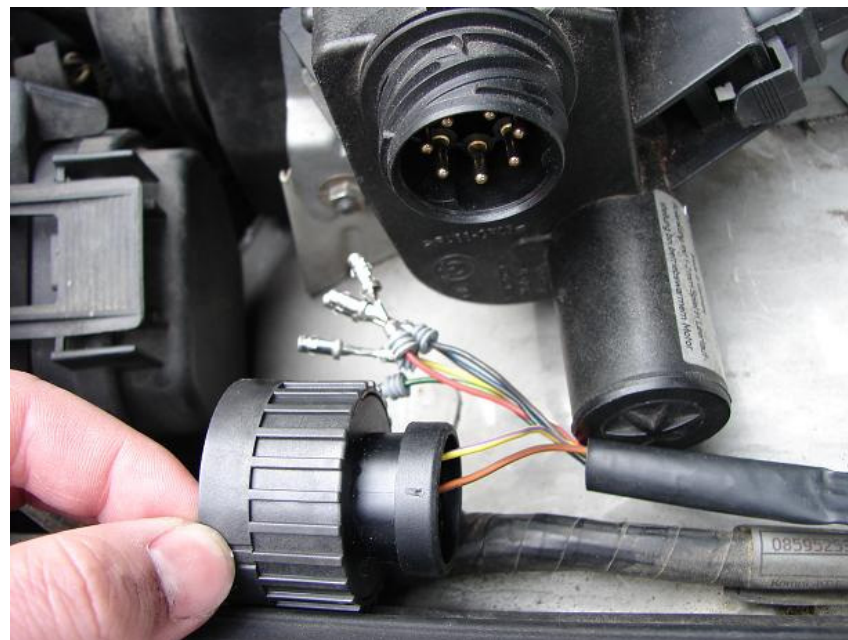
Voici donc mon câble tirette qu'il faut installer en-dessous le câble d'accélérateur. L'emplacement est prévu. Il faut juste observer comment c'est fait pour le câble d'accélérateur et reproduire la même chose pour le câble tirette.

- il faut ensuite raccorder le câble tirette au servomoteur (j'ai oublié de prendre la photo), c'est un arrêt de câble aussi.

- on peut remonter la boîte à air, et présenter le servomoteur à son emplacement pour le fixer.



- on branche les fils du faisceau, ne pas hésiter à appuyer avec un tournevis pour bien enfoncer dans chaque emplacement (chaque fil à trou numéroté, c'est marqué dans la notice aussi)



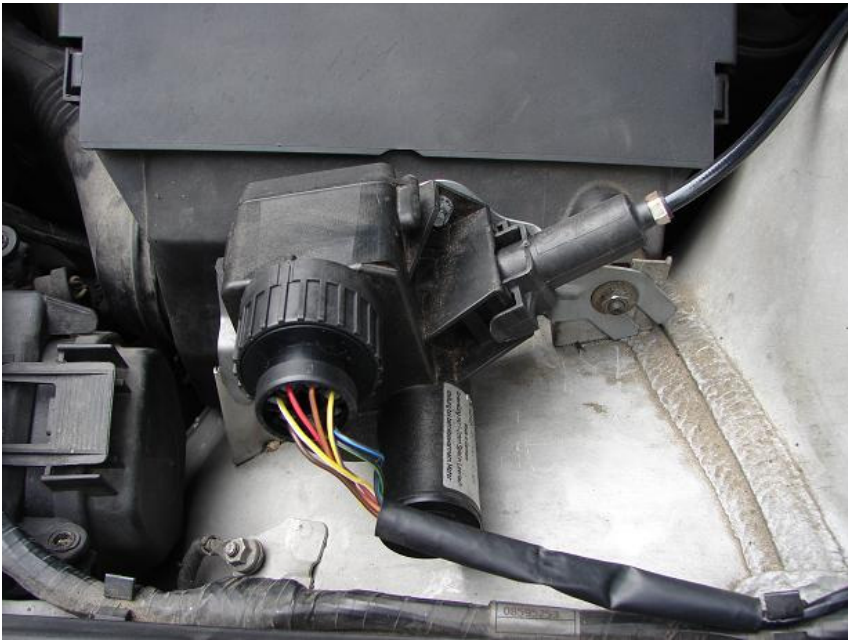


L'installation du régulateur de vitesse est donc finie! à savoir que dans la notice il est expliqué comment régler le câble tirette moteur allumé. Il y a juste le câble à tendre si besoin, dans mon cas ça marche très bien comme ça !

Il ne vous reste plus qu'à aller tester sur route!

En espérant que mon expérience ainsi que ce sujet serviront à d'autres personnes! Comme je l'ai expliqué plus haut, je ne suis pas un grand bricoleur mais en prenant son temps on peut le faire sans soucis!

Je suis bien évidemment à votre disposition pour toutes questions ou soucis par rapport à cette installation!



Vous pouvez utiliser du chatterton pour finir ça proprement en cachant les fils.