

Notice de montage assistance électrique Lite Steer pour Transporter T25, par MECATECHNIC

Les outils suivants vous seront nécessaires :

- un bon cric capable de lever jusqu'à 2 tonnes, deux chandelles
- une clé de 13 mm, clé articulée et douilles de 13 et 24 mm, une lampe témoin
- une clé Allen de 6 mm, une sélection de tournevis, des attaches rapides de type Colson

Attention :

- cette installation requiert normalement 4 heures à un mécanicien confirmé équipé d'un pont
- prenez votre temps et prévoyez large si vous ne le faites pas dans les mêmes conditions.
- avant de soulever l'avant de votre T3, assurez-vous que celui-ci soit parfaitement calé, frein à main tiré, première vitesse engagée, roues bloquées.
- débranchez la batterie avant d'intervenir sur le véhicule (la borne "-")
- repérez-vous à l'aide des schémas numérotés de positionnement des pièces et branchements électriques

Instructions principales :

- véhicule bloqué, levez l'avant à l'aide du cric, positionnez vos chandelles de part et d'autre
- profitez d'avoir les roues levées pour contrôler le jeu des axes, roulements et fusées. Si vous constatez du jeu dans ces éléments, veillez à changer ou faire changer les pièces usées.
- reculez le siège conducteur au maximum ou retirez-le pour plus d'aisance et enlevez le tapis de sol ainsi que les panneaux verticaux de face avant
- enlevez le bouton de klaxon à l'aide d'un tournevis fin et plat
- débranchez le fil du klaxon et dévissez le volant, enlevez les caches plastiques autour de la colonne
- déconnectez les commodos et leur branchement (repérez-les au besoin/prenez des photos-collez des étiquettes etc)
- enlevez le bloc Neiman, clé en position "ouverte" (Neiman non bloqué)
- enlevez la bague plastique du roulement supérieur (repère N°5) sur la colonne (à remettre sur la nouvelle)
- désaccouplez le cardan inférieur (vis repère N°35) du boîtier de renvoi avant (N°1)
- enlevez la colonne, la roue de secours, les caches plastiques du tableau de bord

- débranchez le câble de compteur (sur les modèles "à cliquer", il peut-être plus accessible en enlevant la grille au dessus)

Installation de la nouvelle colonne et de ses éléments LITE-STEER

- vous allez devoir agrandir le trou de passage du soufflet inférieur (N° 37) pour accueillir le cardan de la nouvelle colonne

- accouplez le cardan inférieur (celui-ci est réglable en longueur) au boîtier de renvoi (N°1)

- raccordez la colonne Lite Steer dans sa partie supérieure à l'aide des 4 vis (fournies / emplacement N° 14)

- remontez le bloc Neiman sur la nouvelle colonne, ne serrez pas complètement la vis de fixation, il vous faudra régler l'espacement entre le bloc des commodos et le volant (entre 2 et 4 mm)

- remontez les commodos, rebranchez vos fils comme à l'origine

- montez l'adaptateur/capteur de vitesse fourni dans le kit (repère N°3 sur le schéma du faisceau), en sandwich entre le câble et le compteur, veillez à ce que le câble de l'adaptateur ne soit pas courbé (risque de rupture)

Raccordement électrique de la nouvelle colonne :

- Rappel : votre batterie doit être débranchée : n'intervenez pas sur le circuit électrique si la batterie n'est pas déconnectée ! **Utilisez la photo/schéma du faisceau fournie pour vous repérer avec les numéros.** Précision : Lite Steer a développé un seul et unique faisceau pour tous ses kits (Split, Bay Window, T3 etc), pour le T3, les fiches N° 2 et 8 utilisées pour le klaxon ne sont pas à brancher, vous pouvez les isoler et les "ranger" le long du faisceau

- Le faisceau principal du boîtier Lite Steer est à router en parallèle du faisceau électrique d'origine. Le descendre par la console centrale. Il va vers l'arrière en passant au dessus du train avant, le long du châssis vers le démarreur et le compartiment moteur

- Connectez le boîtier électronique Lite Steer au moteur de la colonne (fiches repère N°1 équipées de détrompeurs, les 2 du même côté)

- La grosse cosse à œillet du fil (repère N°9/gros raccord électrique bleu) est une masse à raccorder sur une des vis de fixation de la colonne (par exemple une des vis repérées N°14)

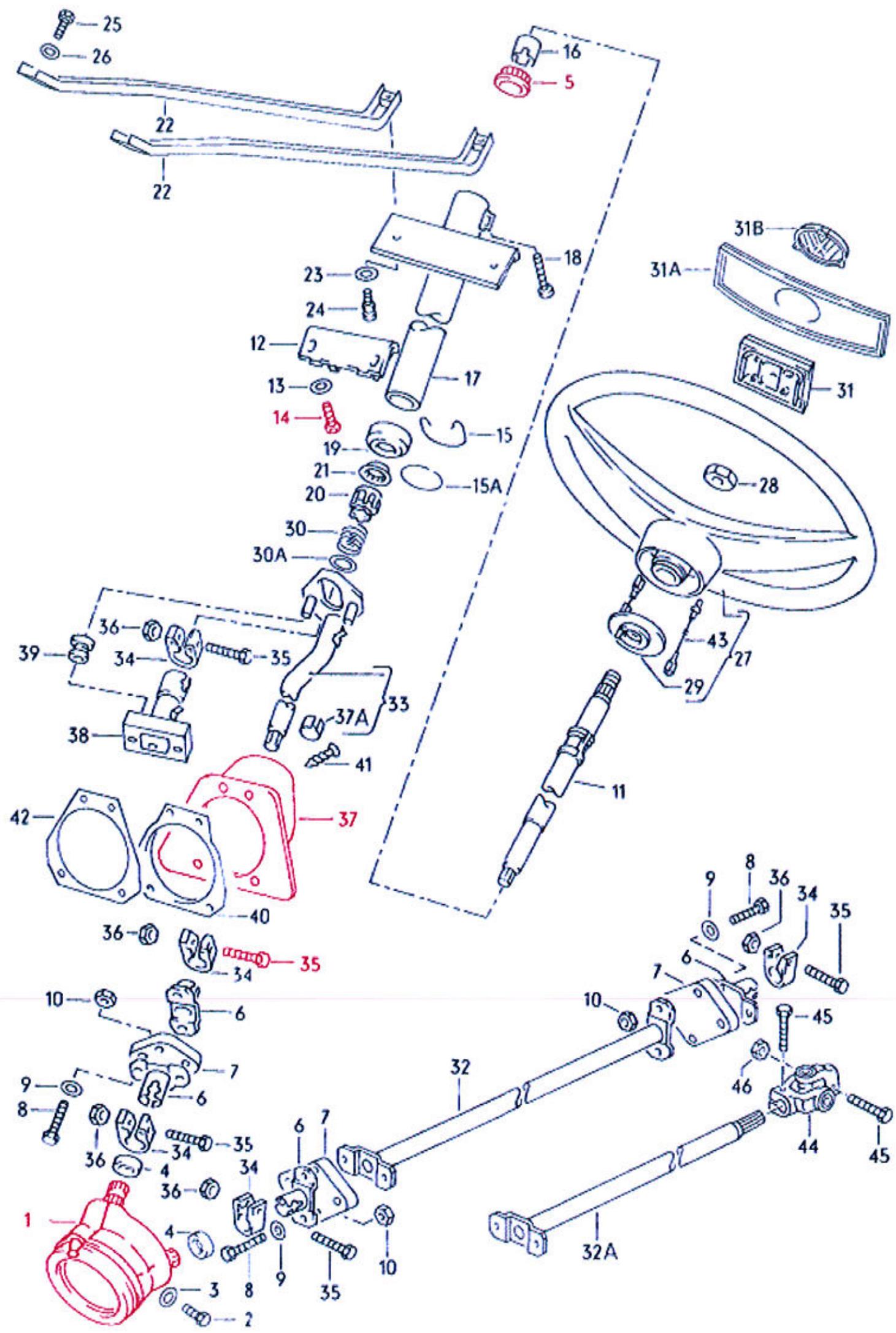
- Le fil marron (N°11) équipé du petit fusible de 7.5 A est à raccorder à un plus après contact. Pour ce faire vous pouvez le relier à la boîte à fusibles ou à un bouton de commande des phares au tableau de bord. Dans ce cas, démontez le bouton de commande des phares, débranchez son fil de couleur noir et jaune, raccordez-le sur la double cosse du fil du nouveau faisceau, reconnectez le tout en place d'origine.

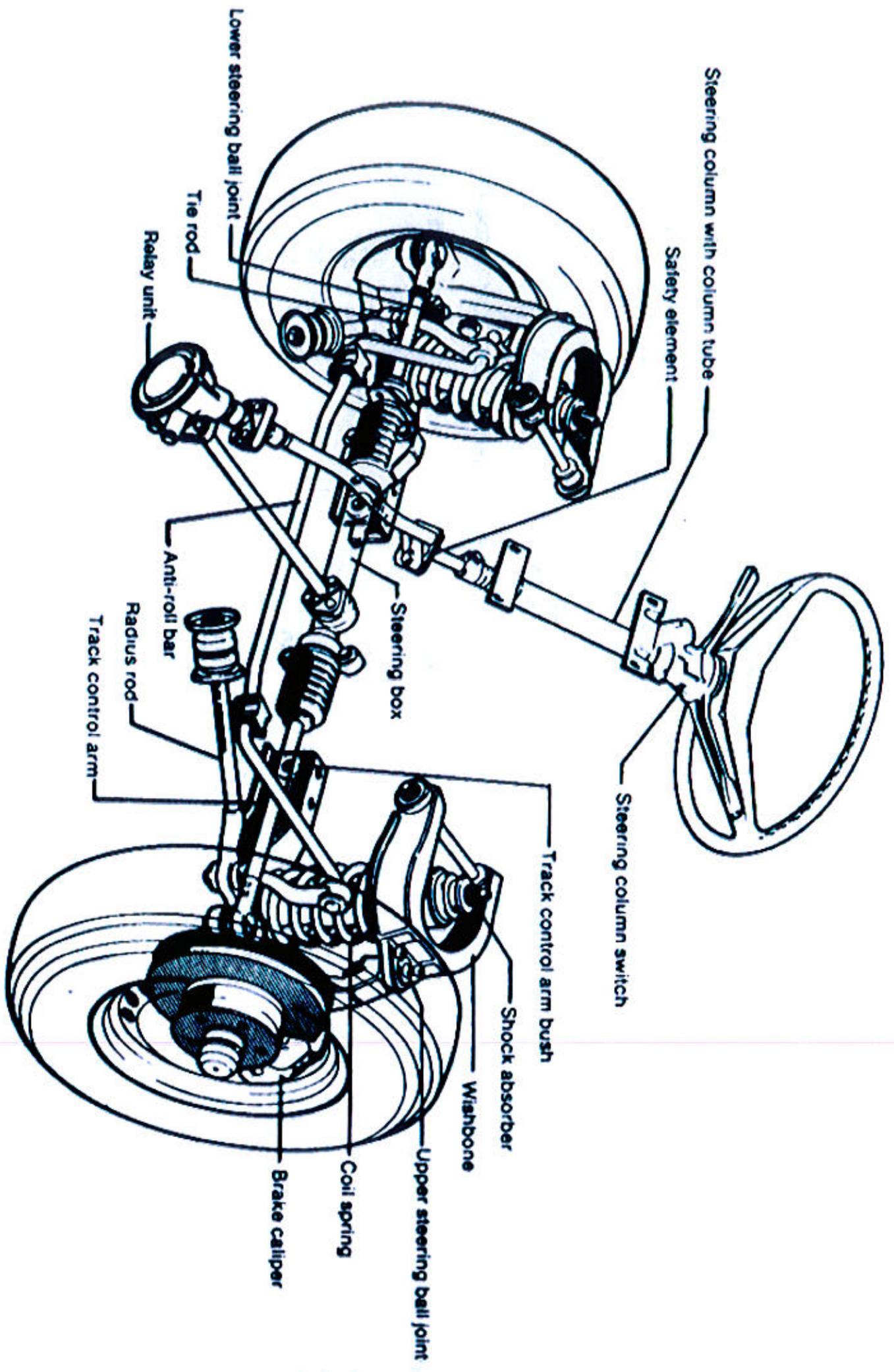
- Les prises bleue/marron et noire peuvent-être raccordées au boîtier Lite-Steer
- Le connecteur à 3 broches blanc du capteur de vitesse (repère N°3) sera à raccorder au faisceau principal (repère N°4)
- Le fil vert avec une petite cosse à œillet (repère N°10) sortant de ce connecteur blanc à 3 fils est à raccorder à la masse du véhicule
- Le gros fil (cosse à œillet repère N°7) peut se raccorder, soit au + du démarreur (solénoïde) ou de l'alternateur si le T3 est un Essence, soit au + de la batterie si c'est un Diesel. Une fois tout en place, fixez le petit boîtier porte-fusible à la caisse du Transpo en utilisant les deux vis auto foreuses. Pensez à l'orienter de façon à pouvoir accéder au fusible si vous étiez par la suite, amené à le changer.
- Si vous avez un moteur "Essence" : le petit fil vert (repère N°6) est à raccorder à la borne "-1" de la bobine d'allumage, c'est à dire là où le fil vert du condensateur (rupteurs) est d'origine branché. Si votre T3 est équipé d'un allumeur ou d'un kit allumage électronique (du type Compufire ou Ignitor) c'est le fil noir qui va à la borne "-1" de la bobine qu'il faut jumeler avec le petit fil vert du faisceau.
- Si votre moteur est un "Diesel" : le petit fil vert (repère N°6) est à raccorder à la borne W de l'alternateur
- Veillez à ne pas laisser une partie du faisceau pendre sous le véhicule, interférer avec la pédale d'embrayage ou se trémousser dans le compartiment moteur ou près de l'échappement !
- Fixez le boîtier électronique (bleu, logo LS) au dessus du moteur électrique de la colonne à l'aide de Colsons (il n'y a que peu de place pour le positionner, l'important est de la caler)

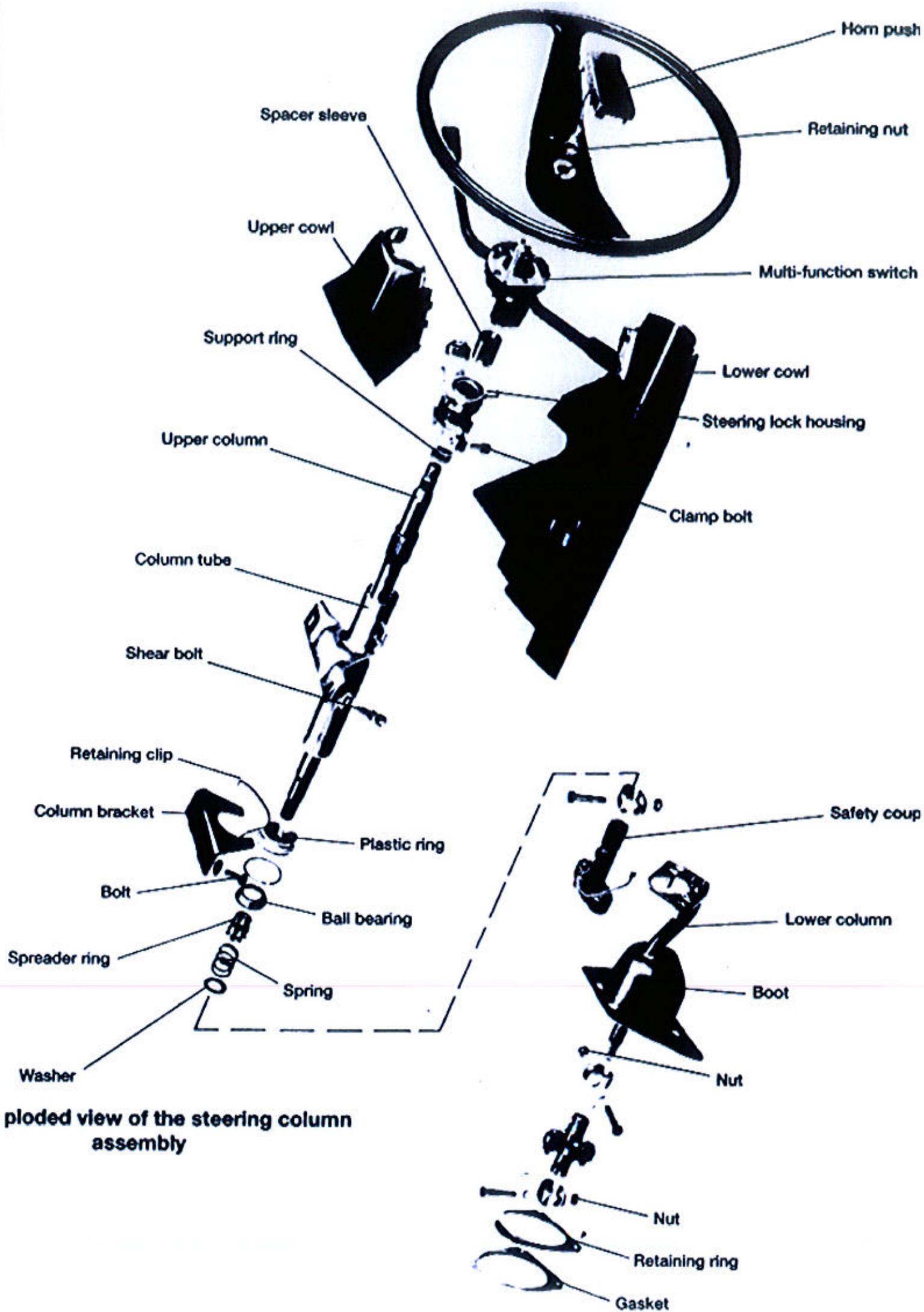
Dernier ajustements :

- les caches plastiques de votre colonne de direction vont devoir être retaillés pour s'adapter à la nouvelle colonne : pour ce, utilisez avec précaution un cutter ou une pince à découper la tôle (attention à vos doigts !)
- Maintenant, vérifiez que le blocage de Neiman fonctionne correctement.
- Vous pouvez remettre le volant, ne le bloquez pas à fonds, vous aurez peut-être besoin de le repositionner lors de votre premier essai à la fin du montage
- Rebranchez votre batterie et démarrez votre moteur. Le boîtier électronique va "cliquer" et sera en fonctionnement. Une fois que tout est en place, vous pouvez enlever les chandelles et reposer le véhicule. Vérifiez le bon fonctionnement de vos commandes électriques : Klaxon, clignotants, warning, phares, essuie-glaces etc. Le démontage a pu en déconnecter un.
- Vérifier TOUTES les vis, les boulons, tous les serrages avant de procéder à un essai sur votre parking.
- En ligne droite, vérifiez le positionnement du volant avant de le serrer au couple prescrit : 26 lbs = 3,5 mkg

Appréciez le confort procuré par votre kit Lite-Steer ! Vous roulez maintenant dans un tout autre T3 :-) !







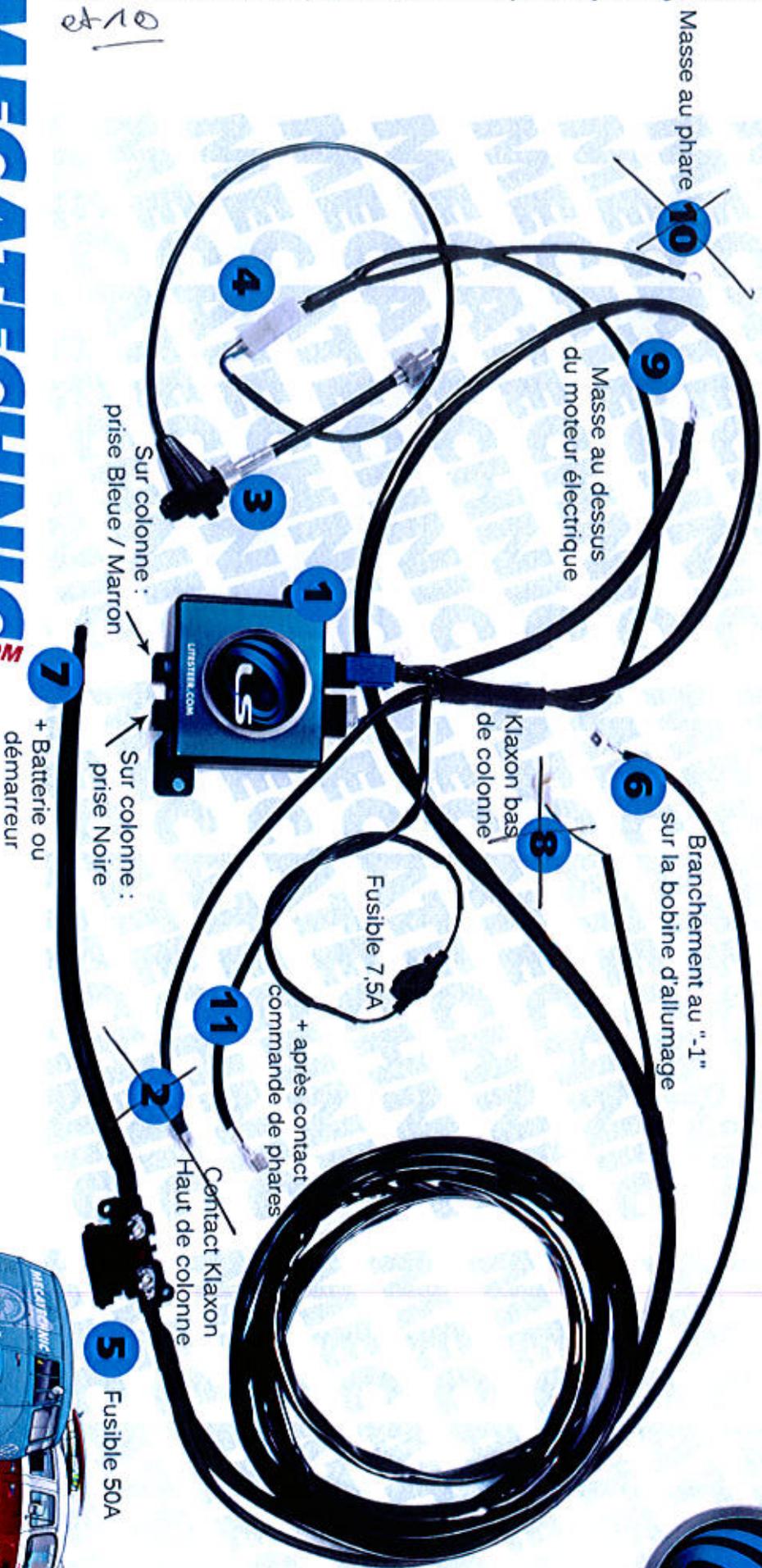
Exploded view of the steering column assembly

Faisceau électrique pour boîtier de direction assistée LITE STEER



2 & 8 : à brancher uniquement sur combi split & bay 1ere génération

et 10



MECATECHNIC.COM

