

## Montage d'un régulateur de vitesse sur XK 1997 / 1998 / 1999

Le montage sur une XJ8 ou XJR est identique. Seule la reprogrammation des vitres n'est pas utile. Ce reportage ne concerne que les premiers modèles de XK8/R et de XJ8/R dont le système de régulation de vitesse est en partie à dépression. Un poumon est intégré au corps de papillon. Il est facilement reconnaissable, un tuyau sort à son sommet (voir photo du boîtier plus loin).

Le montage d'un régulateur de vitesse nécessite des connaissances techniques, électriques et mécaniques suffisantes pour que cette opération ne comporte pas de danger lors du montage et de l'utilisation future du régulateur de vitesse.

Le démontage et la manipulation de l'airbag sont des opérations dangereuses du fait des composants pyrotechniques et chimiques qui le composent.

Je conseille fortement à toute personne intéressée par un tel montage de faire appel à un professionnel.

Toute conséquence résultant d'une tentative de montage du régulateur de vitesse à partir du reportage ci-dessous ne pourra en aucune façon engager la responsabilité de l'Amicale XJ, des administrateurs ou de l'auteur du reportage.

Le montage décrit ici est fait avec des éléments d'origine du constructeur en utilisant les cablages existants dans le véhicule.

Le résultat final, tant esthétique que technique est strictement le même qu'un montage Jaguar d'origine.

### COMMANDES AU VOLANT

Pour démonter l'air-bag, il faut tourner le volant de 90° afin d'accéder à la première vis. Utiliser une clé TORX. (1)



Pour ceux qui ont un modèle ultérieur, complètement électrique, le montage est encore plus simple. Il suffit de connecter les boutons de commande de volant, de console et le contact de frein. Tous les faisceaux sont existants et il n'est pas nécessaire de reprogrammer le module moteur.

Les boutons de commande au volant ne se détaillent pas, chez Jaguar, il faut acheter le volant complet !!!

Pour palier à ce problème, il suffit de trouver un volant d'occasion équipé des commandes et les prélever. On trouve régulièrement sur la toile des modèles tout cuir, pour 50 à 100 €.

Le système de dépression avec réservoirs peut s'acheter en pièces détachées chez un concessionnaire. Mais le coût global est prohibitif.

Je vous conseille aussi d'en chercher un d'occasion.

L'Angleterre est une bonne source pour ces pièces, elles sont identiques au modèles Français.

### IMPORTANT :

Avant de commencer, descendre les deux vitres de quelques centimètres (XK8 uniquement) et s'assurer que l'on possède le code de l'autoradio. Débrancher la batterie, d'abord la masse, puis la borne positive. Attendre 5 mn avant d'intervenir sur l'airbag du volant.

Tourner le volant à l'opposé, de 180° pour accéder à la deuxième vis de fixation de l'airbag.

Enlever le connecteur de l'airbag et l'airbag avec précaution et le poser. (2)





Démonter les 2 barres de commande de klaxon (repère 1) fixées par deux vis cruciformes chacune.  
Sortir la commande radio, fixée par 2 vis cruciformes, débrancher son connecteur et défaire les 3 points de masse.  
(A)



Découper au cutter l'emplacement nécessaire à la commande du régulateur en se servant de l'encoche existante à gauche comme modèle. (B)



Insérer les nouvelles commandes avec le faisceau unique, les re-fixer avec les 2 vis cruciformes.  
Brancher le connecteur et insérer le faisceau dans les encoches prévues.  
Remonter les 2 barres de klaxon.  
Brancher les 3 points de masse (les petites broches de masse sont faites de telle façon qu'il n'est pas possible de se tromper)

La coquille de l'air-bag doit être modifiée afin de créer l'encoche nécessaire au passage de la nouvelle commande installée sur le volant.

Sur la photo ci-contre, on peut constater la différence entre le côté possédant l'encoche, et celui qui ne l'a pas. (C)



### MODIFICATION DE LA COQUILLE DE L'AIR-BAG

Décoller délicatement le cuir en s'aidant du cutter pour détacher les endroits collés à la néoprène. (D)



Utiliser un papier cartonné qui va servir de patron pour découper la coque à la forme voulue.

Se servir du côté opposé pour dessiner les contours de la forme. (E)



Puis couper le papier cartonné et s'en servir pour tracer la découpe. Attention à inverser le patron !!!!

Découper au cutter en prenant bien soin de ne pas dérapier sur le cuir. (1)



PS : J'ai constaté après coup, qu'un trait existe sur la coque plastique indiquant la pré-découpe en usine de la coque. Le patron en carton n'est donc pas nécessaire.

Découper le cuir à la forme obtenue en faisant des entailles perpendiculaires afin de pouvoir suivre la courbe.

Coller le cuir. J'ai utilisé la glue car c'est plus rapide que la néoprène. (2)



Reposer l'air-bag en suivant les opérations inverses au démontage.

Brancher le faisceau électrique et re-fixer avec les deux vis TORX.

Voilà le résultat. Identique à l'origine. (3)



### MONTAGE DE L'ENJOLIVEUR DE CONSOLE CENTRALE EQUIPE DU BOUTON DE COMMANDE DE REGULATEUR DE VITESSE

Déclipser l'enjoliveur central en utilisant un régllet métallique. Contrairement aux indications du JTIS, il ne faut surtout pas glisser le régllet entre l'enjoliveur et la boiserie car on est sûr de casser au moins un clips.

Il y a 4 clips, insérer le régllet comme indiqué sur les photos ci-dessous. (4)

Appuyer sur le régllet et tirer en même temps l'enjoliveur vers le haut. (5)



Voici le nouvel enjoliveur équipé des 2 boutons.

Dans la console, on retrouve le connecteur du bouton de marche/arrêt du régulateur, c'est le blanc. Il suffit de connecter. Les couleurs différentes permettent de ne pas se tromper.

Il n'y a plus qu'à reclipser l'enjoliveur dans son logement. (6)





## MONTAGE DU CONTACTEUR DE PEDALE DE FREIN

Lorsque la voiture n'est pas équipée du régulateur, il est nécessaire de remplacer le contacteur de frein car il ne possède qu'un seul contact.

Le contacteur avec régulateur possède 2 contacts.

Le deuxième, normalement fermé, désactive le régulateur de vitesse lorsqu'on freine. Le remplacement est donc absolument obligatoire.

Ci-dessous, on voit le contacteur d'origine, à gauche, avec 2 fils sur le connecteur tandis que celui de droite, équipé de 2 contacts, possède 4 fils. (A)



Etant donné que la place est mesurée entre le siège et les pédales, il est impossible de voir l'endroit où remettre le contacteur.

J'ai utilisé une ficelle en nylon que j'ai passée par un des trous de vis dans le tablier. J'ai attaché une des vis du contacteur puis j'ai tiré sur le fil pour rapprocher au maximum le contacteur de son logement.

Grâce à cette astuce, j'ai assez facilement remis le nouveau contacteur dans ses trous sans rien voir.

Visser les deux boulons puis brancher le connecteur. (C)



Reculer le siège conducteur et monter le volant au maximum. Passer la main le long de la tige de pédale de frein et déconnecter le connecteur blanc du contacteur de frein.

Ouvrir le capot, enlever le cache au dessus du servo-frein. Avec une douille de 8 mm et des rallonges avec cardan, démonter les deux boulons de fixation. Sortir le contacteur de freinage depuis l'habitacle. (B)



## MONTAGE DE L'ENSEMBLE DE DEPRESSION

Enlever le tuyau qui sert de mise à l'air libre du poumon à dépression de commande de papillon. (D)

Enlever le bouchon caoutchouc qui bouche la sortie du «T» sur lequel est branché la dépression du coude d'admission et le régulateur de pression d'essence. (E)



Enlever le cache au dessus du module moteur dans le compartiment moteur.

Défaire le gros connecteur (voir photo ci-dessous) qui relie l'ECM (module moteur) au répéteur de clignotant dans l'aile droite. (1)



Débrancher le connecteur du répéteur de clignotant et enlever le faisceau.

Déclipser la mise à l'air libre du réservoir de dégazage. (3)



Brancher le nouveau faisceau sur le connecteur de l'ECM. Passer les deux petits tuyaux de dépression dans le passe-cables prévu à cet effet afin de sortir dans le compartiment moteur. (5)



Monter la voiture sur cric, mettre une chandelle et enlever la roue avant droite. Démontre la doublure de passage de roue sur sa partie côté habitacle.

Il n'est pas nécessaire de la démonter complètement, elle est suffisamment souple pour être pliée vers l'avant.

2 boulons de 10, une vis torx et une vis cruciforme. (2)



Engager l'ensemble de réservoirs et de commandes de dépression.

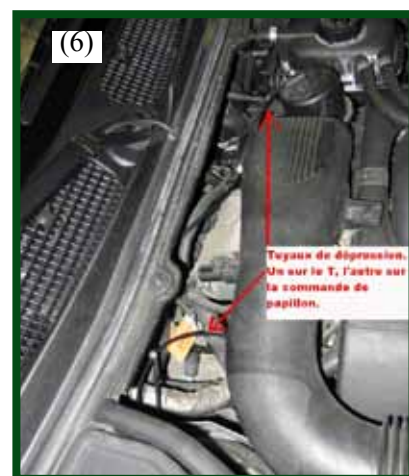
Les deux vis sont présentes sur le châssis. Serrer avec 2 boulons de 10 type Nylstop. Passer le gros faisceau et les deux petits tuyaux de dépression dans le passe-cables prévu à cet effet dans le compartiment de l'ECM. Brancher le connecteur sur le répéteur de clignotant. Reclipser le tuyau de mise à l'air libre du réservoir de dégazage. Remonter le passage de roue et la roue. (4)



Voilà, on touche au but, il n'y a plus qu'à brancher les deux tuyaux.

Un sur la commande de papillon et l'autre sur le T de dérivation.

Les embouts caoutchoucs sont différents et permettent de servir de détrompeurs. Attacher les tuyaux avec des colliers type Colson pour éviter au maximum les vibrations. (6)



Rebrancher la batterie, reprogrammer les vitres et entrer le code radio. Faire les essais à faible vitesse (40 km/h) sur route dégagée.

Tester les commandes d'arrêt : Bouton de console, bouton cancel du volant et pédale de frein.

Modification du volant et installation des boutons = 2 heures  
Pose du reste de l'installation = 3 heures. TOTAL : 5 heures.

Francis Fernandes