

## Installation d'un rétroviseur indexé sur Xantia

## Introduction

L'indexation du rétroviseur (uniquement droit) permet de mémoriser une position particulière du miroir et de la reproduire lors du passage de la marche arrière (la position « normale » est remise en place lorsque la marche arrière n'est plus enclenchée).

Ce fonctionnement permet, par exemple, de voir la bordure de trottoir lors d'une marche arrière pour un créneau et ainsi de se garer au plus près sans risquer d'abimer ses jantes !

L'adaptation décrite ici suppose une Xantia phase I, équipée à l'origine d'un rétroviseur droit électrique.

## Principes et Schémas

### *Montage d'origine standard*

Le rétroviseur électrique droit standard dispose de deux prises qui le connectent au véhicule ; ces prises sont accessibles après dépose de la garniture intérieure de la porte :

- Une prise **jaune** 3 connecteurs : commandes de réglage du miroir
- Une prise **blanche** 2 connecteurs : dégivrage du miroir

La troisième prise (**jaune**, 2 connecteurs) sur la photo est reliée au capteur d'alarme (alarme d'origine) et n'a rien à voir avec le rétroviseur !

Le câblage du dégivrage étant totalemant indépendant du réglage (et mémorisation de l'indexation), il ne sera pas représenté dans les schémas suivants.



La commande du miroir du rétroviseur droit peut être schématisée comme ci-dessous : seuls trois fils interviennent (ceux de la prise jaune)



## Montage avec rétroviseur indexé



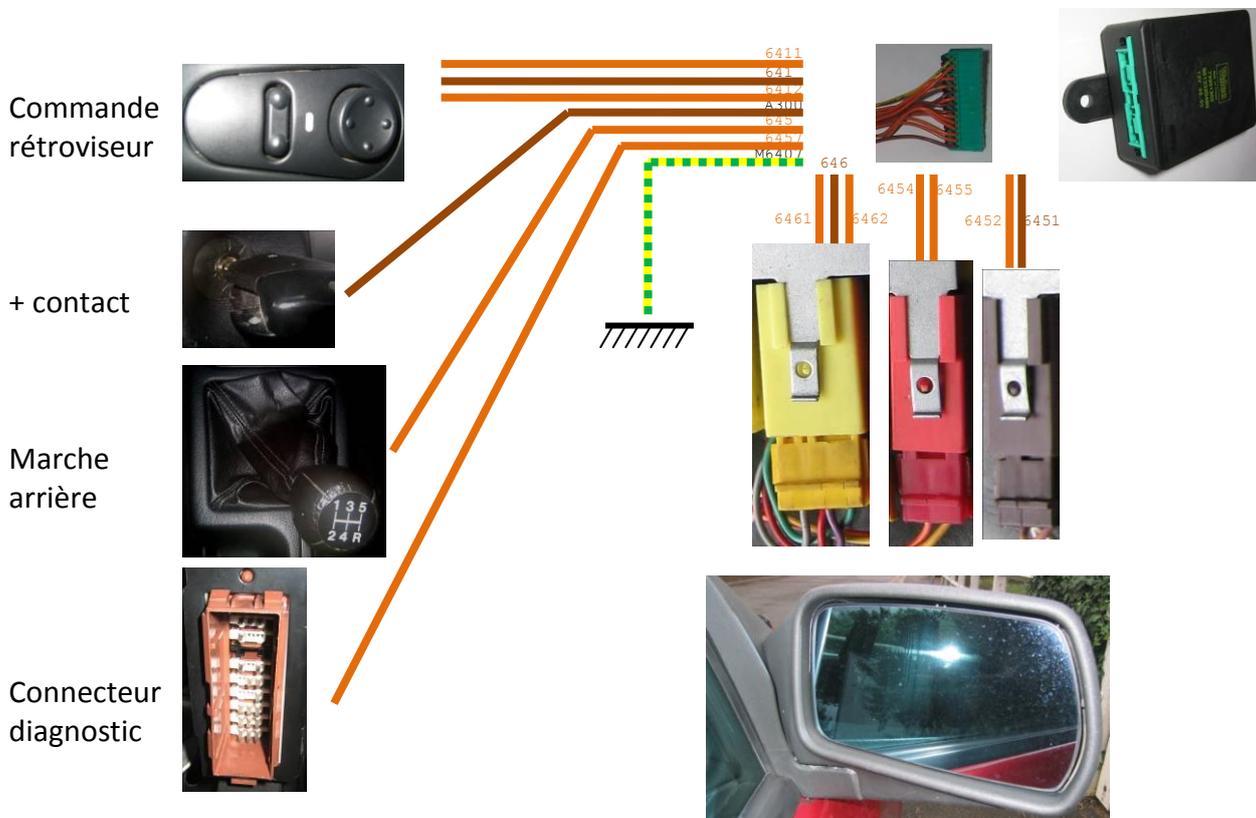
Le rétroviseur électrique droit indexé dispose de quatre prises qui le connectent au véhicule ; ces prises sont accessibles après dépose de la garniture intérieure de la porte :

- Une prise **jaune** 3 connecteurs : commandes de réglage du miroir
- Une prise **blanche** 2 connecteurs : dégivrage du miroir
- Deux prises **rouge** et **marron**, 2 connecteurs chacune : capteurs de position du miroir

La cinquième prise (**jaune**, 2 connecteurs), au milieu sur la photo, est reliée au capteur d'alarme (alarme d'origine) et n'a rien à voir avec le rétroviseur !

Le câblage du dégivrage étant totalemment indépendant du réglage (et mémorisation de l'indexation), il ne sera pas représenté dans les schémas suivants.

Le boîtier noir permet l'indexation, il s'intercale entre la commande et le rétroviseur lui-même comme le montre la schématisation ci dessous.



Dans ce cas, la commande est connectée au rétroviseur via le boîtier d'indexation (et non plus directement) : les trois fils de la commande (641, 6411, 6412) passent par le boîtier puis « ressortent » (646, 6461, 6462) vers le rétroviseur (sur sa prise **jaune** 3 connecteurs).

Le boîtier est connecté à (en plus des 3 fils de commande) :

- une alimentation en électricité : +contact, masse (2 fils : A30U, M6407)
- l'information « marche arrière » (1 fil : 645)
- la prise diagnostic (1 fil : 6457)

### ***Principe de la modification***

La modification nécessite de disposer au préalable des éléments suivants :

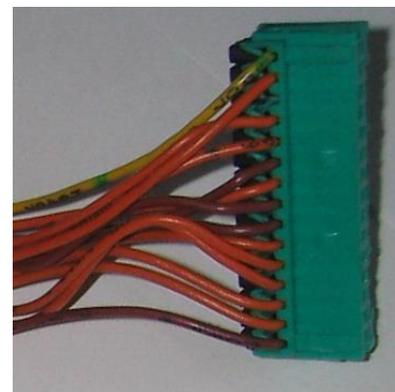
- un rétroviseur droit indexé (reconnaisable à ses quatre prises : blanche, **jaune**, **marron** et **rouge**)



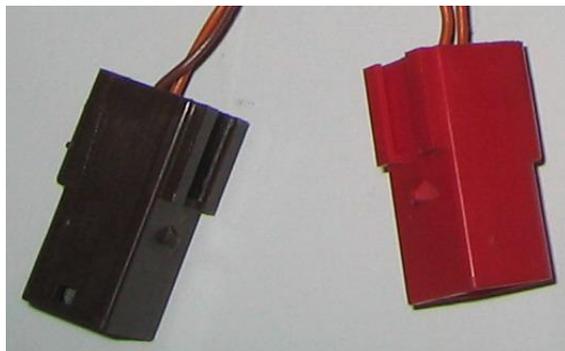
- un boîtier d'indexation



- la prise male **verte** se branchant sur le boîtier



- les prises femelles **marron** et **rouge** se branchant sur le rétroviseur



- (facultatif mais conseillé) une prise male et une prise femelle **jaune** de rétroviseur (3 connecteurs)



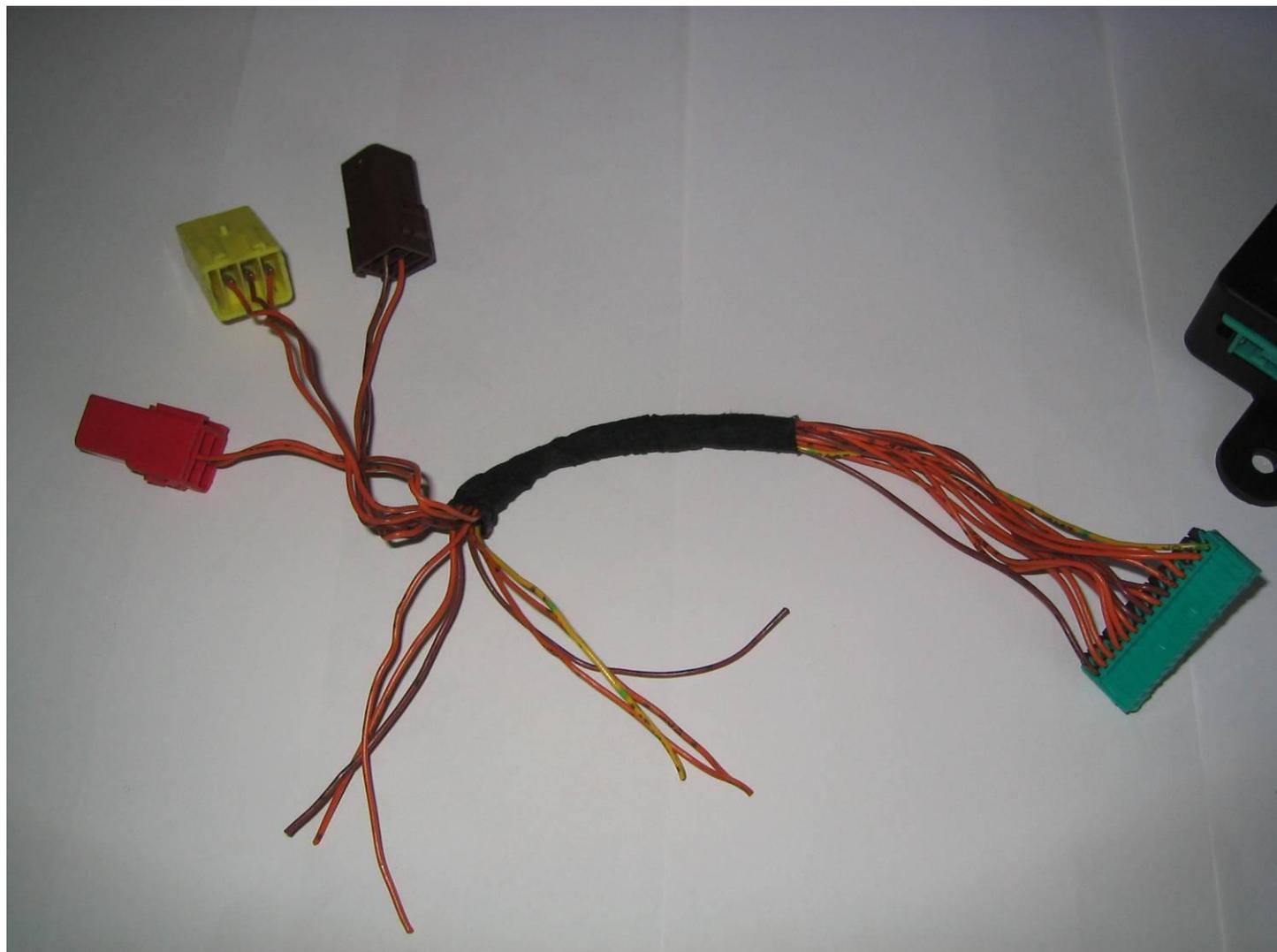
- du fil (il n'a pas besoin d'avoir une section supérieure à celle de ceux qui amènent la commande)

Il est plus simple et moins cher de récupérer ces différents éléments en casse (sauf peut être les fils supplémentaires). Par la suite, il sera supposé que cette solution a été choisie (le câblage de la prise **verte** vers le rétroviseur ne sera pas détaillé).

Dans ce cas, les prises **verte**, **jaune**, **rouge** et **marron** (sous la garniture de portière, à côté du boîtier d'indexation) sont interconnectées d'origine et ne doivent pas être séparées (i.e. les  **fils ne doivent pas être coupés** ) lors de la récupération.

Seuls, les fils suivants (7 fils) peuvent être coupés (à moins de récupérer le faisceau complet) :

- les **3** fils issus de la commande du rétroviseur (qui partent de la prise **verte** vers le **faisceau de portière**), numérotés **641**, **6411**, **6412** (laisser un peu de fil néanmoins, une dizaine de cm suffit)
- les **4** fils supplémentaires nécessaire au fonctionnement du boîtier d'indexation (qui partent de la prise **verte** vers le **faisceau de portière**), numérotés **A30U**, **645**, **6457**, **M6407**



Il « suffit » ensuite :

- de remplacer le rétroviseur par celui indexé
- d'ajouter le boîtier d'indexation
- de câbler l'ensemble sur le véhicule

## Remplacement du rétroviseur

Tout d'abord, dégarnir la portière (cf  
Annexe : Dépose d'une garniture de porte)

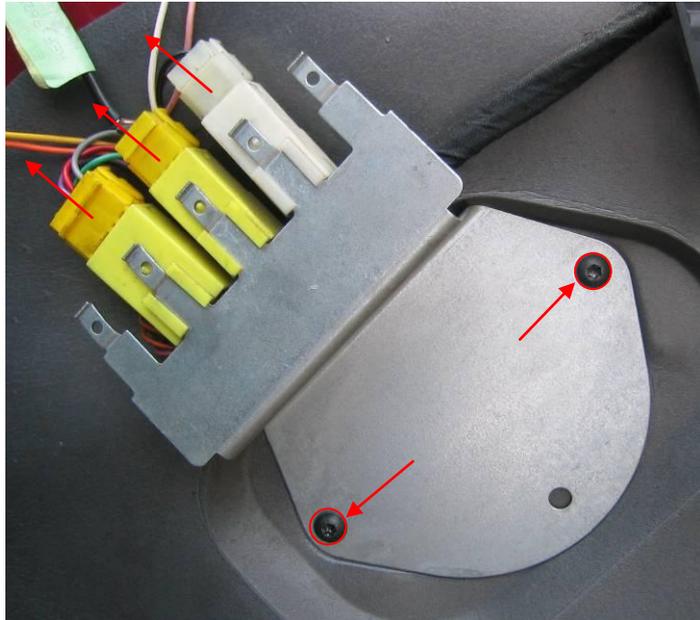
Déposer le « cache intérieur » en face de rétroviseur en tirant vers l'intérieur doucement



Déposer les 5 vis (torx) maintenant le rétroviseur



Débrancher les prises males, et déposer le support métallique (avec les prises femelles, 2 vis torx)



Dégager le « cache portière » en plastique souple (par les cotés, en faisant attention de ne pas le déchirer)

Faire passer les 2 prises du rétroviseur à travers le fourreau caoutchouc et dégager le faisceau du rétroviseur du clip qui le maintient à l'intérieur de la portière

Tirer doucement le rétroviseur par l'extérieur avec son faisceau (normalement rien ne le retient plus ; il peut cependant être nécessaire d'aider le passage des fils en les guidant en même temps avec la main à l'intérieur de la portière.

Pour remonter le nouveau rétroviseur, passer tout d'abord le faisceau : il doit passer **derrière** la glissière de la vitre afin de ne pas gêner le fonctionnement du lève vitre.

Réinsérer le faisceau dans le clip métallique prévu à cet effet (dans la portière) et passer les 4 prises à travers le fourreau caoutchouc

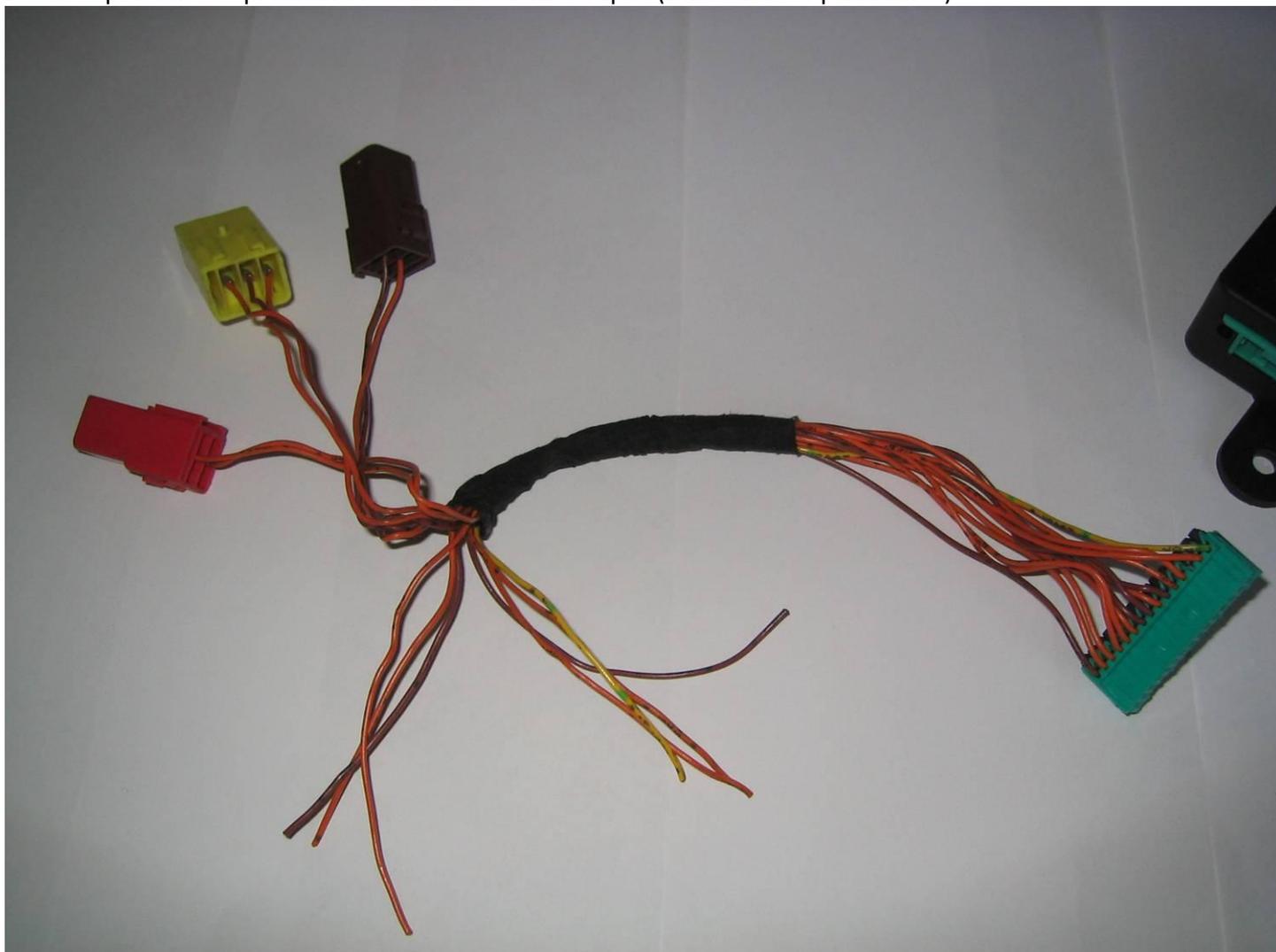
## Câblage et mise en place du boîtier d'indexation

La pose du boîtier d'indexation lui-même se fait très facilement, il se fixe via les deux vis du support métallique des prises.



Le rétroviseur lui-même se branche directement sur les prises existant sur le faisceau attaché à la prise verte ...

Il faut cependant au préalable re-câbler les 7 fils coupés (reliés à cette prise verte)

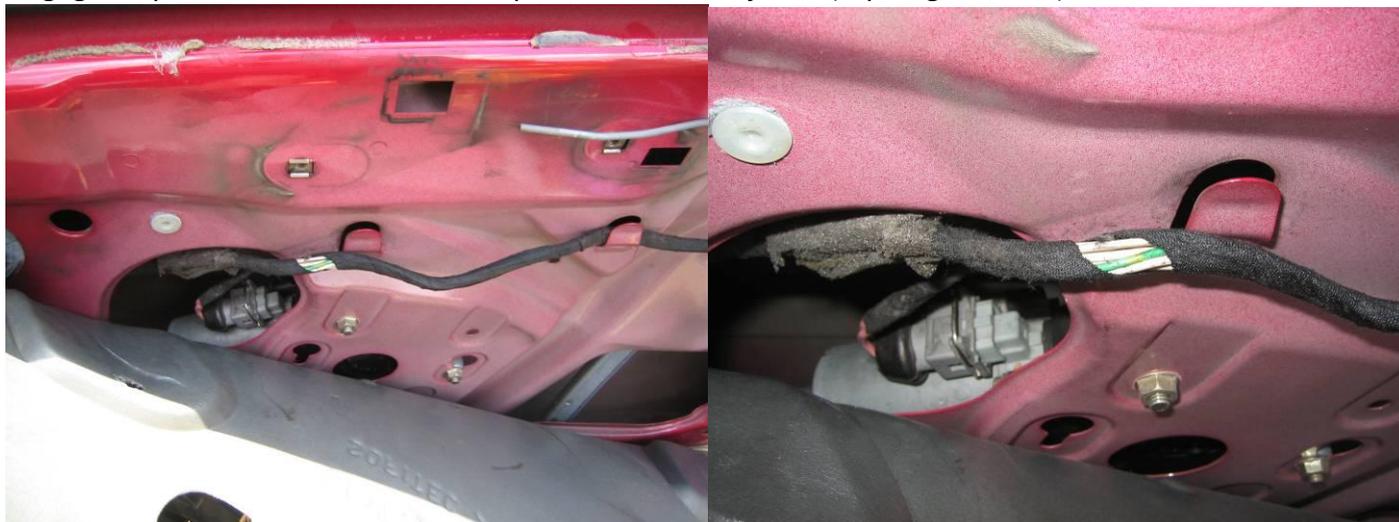


## Câblage de la masse

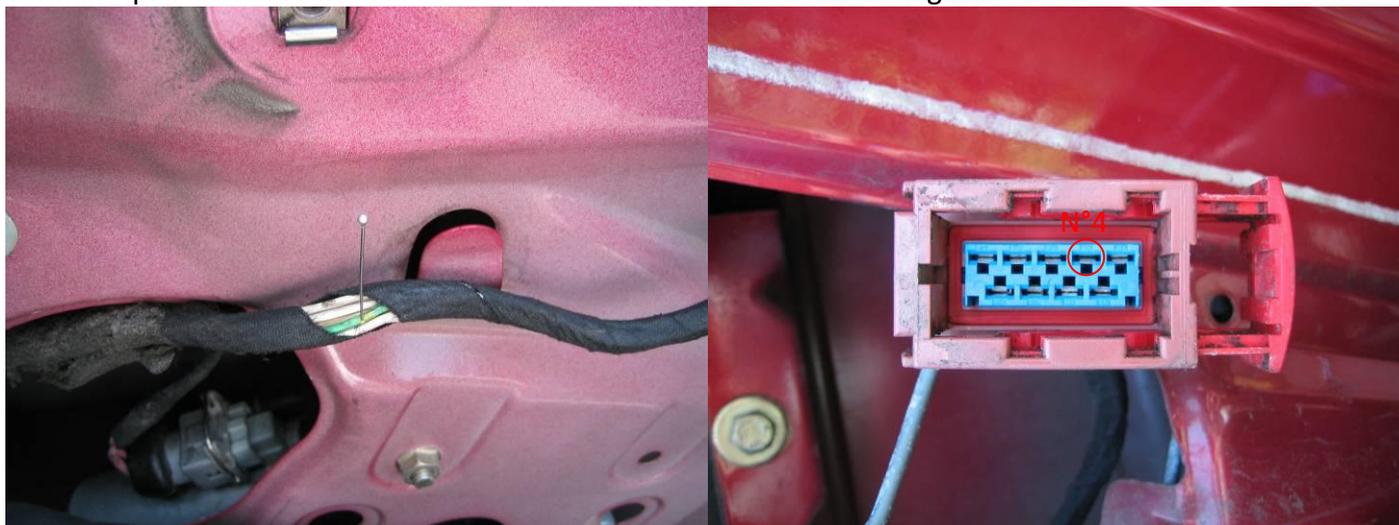
Fil jaune et vert (issu de la prise verte) repéré M6407

Ce fil peut être relié directement à la masse de moteur de verrouillage centralisé qui arrive déjà dans la portière.

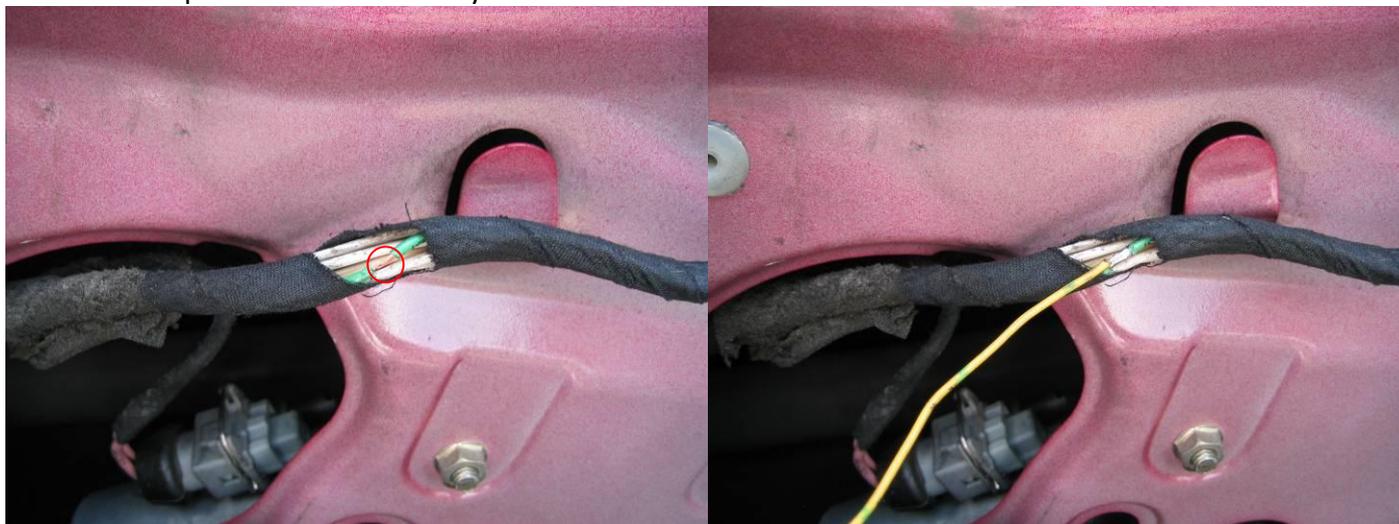
Dégager la protection du faisceau et repérer le fil vert et jaune (repérage M6207)



En cas de doute, vérifier qu'il s'agit bien d'un fil de masse à l'aide d'un ohmmètre en piquant le fil et en vérifiant qu'il est bien relié à la broche n°4 du connecteur de verrouillage centralisé.



Dénuder une partie du fil M6207 et y souder le fil M6407

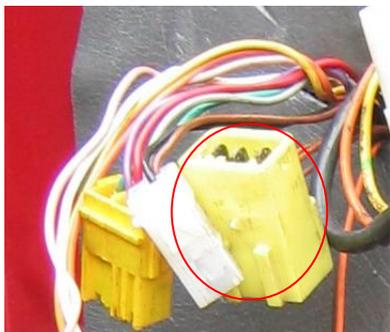


Isoler l'ensemble



### **Câblage de la commande du rétroviseur**

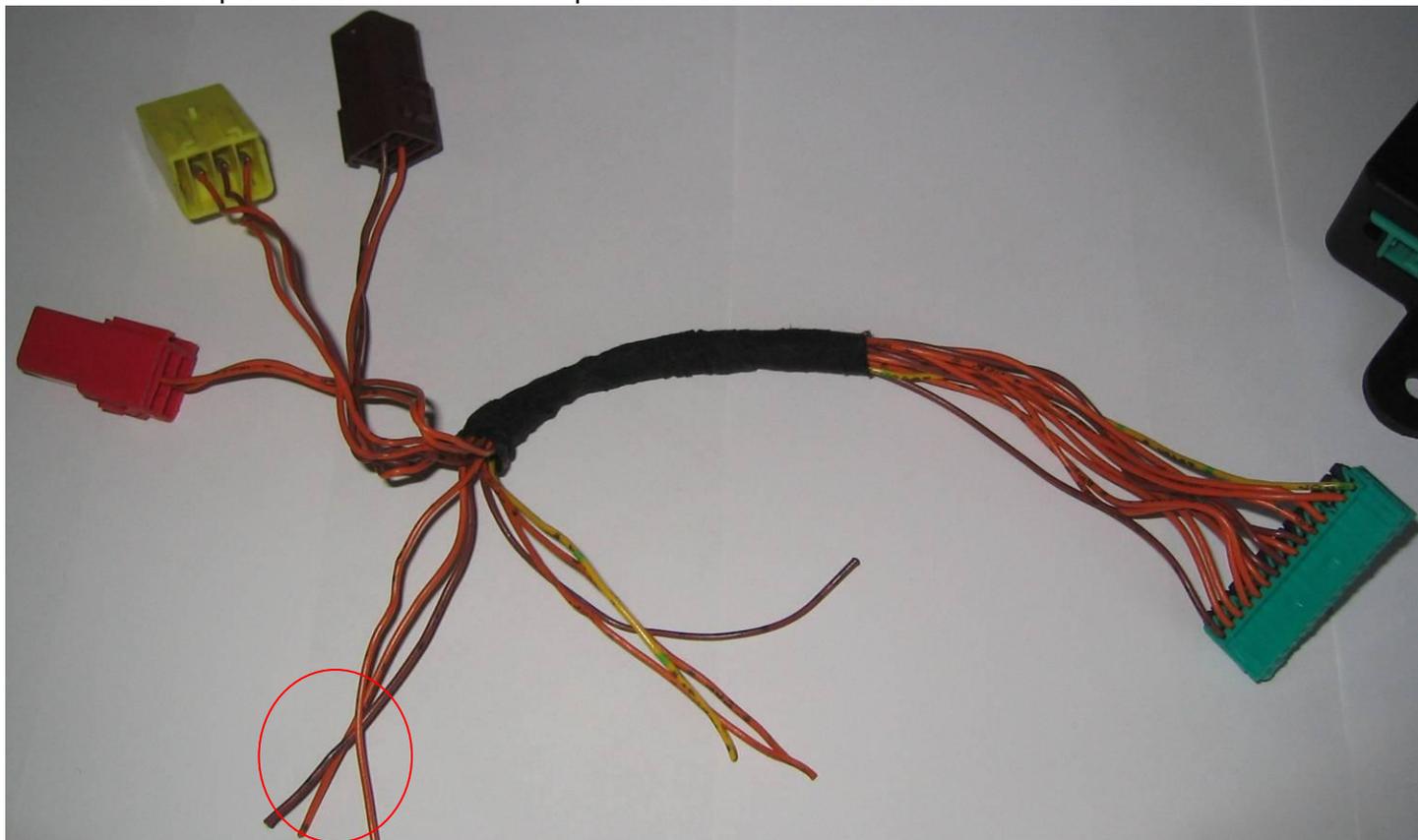
Les 3 fils issus du module de commande, repérés 641, 6411 et 6412 d'origine sur la prise femelle **jaune** 3 connecteurs



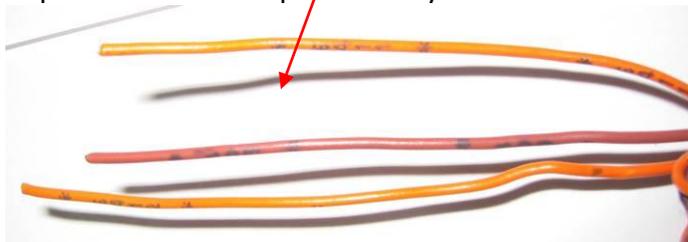
doivent être reliés à l'entrée du boîtier d'indexation (sur la prise **verte**)

Plutôt que de couper cette prise et souder les fils sur la prise verte directement ; il est intéressant de conserver le faisceau de la voiture intact et de souder sur les fils partant de la prise verte une fiche male 3 broches qui s'enfichera ensuite dans cette prise femelle.

L'avantage sera de pouvoir par la suite rebrancher un rétroviseur standard en déconnectant le boîtier d'indexation simplement en débranchant la prise femelle et en la rebranchant sur le rétroviseur directement.



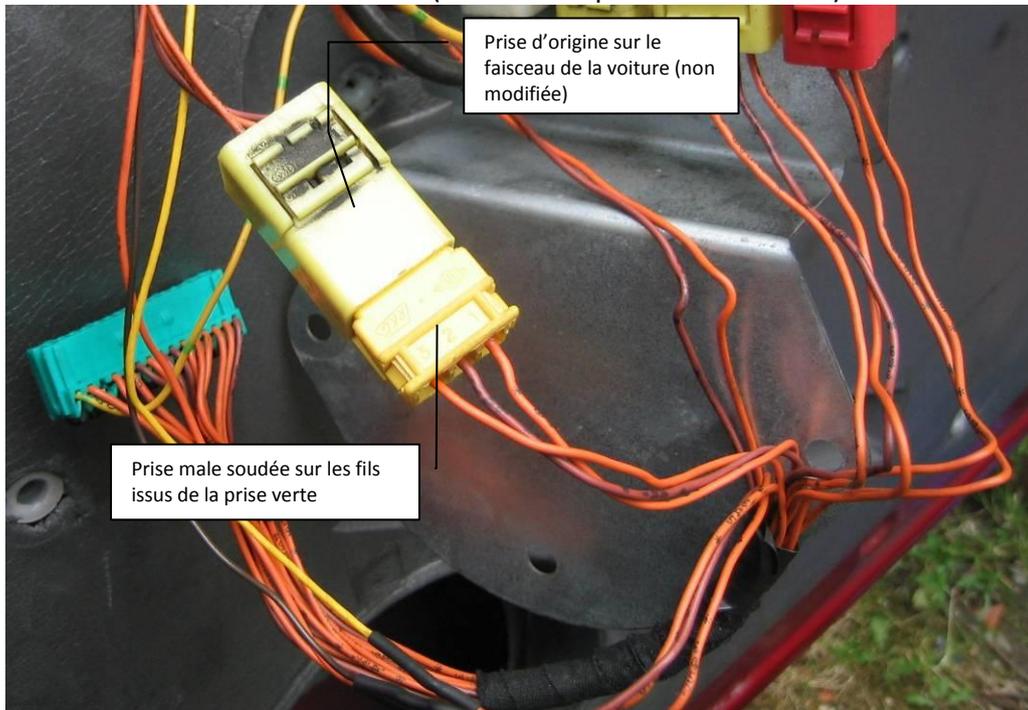
Repérer les 3 fils en question et y souder la fiche male 3 broches



**Important :**

- fil 641 (marron) à câbler au milieu
- fils 6411 et 6412 : s'assurer qu'ils sont placés de façon à ce que le fil 6411 (resp 6412) du faisceau sur la voiture arrive sur le fil 6411 (resp 6412) de la prise verte.

Ci-dessous Le résultat à obtenir (une fois les prises branchées !) :

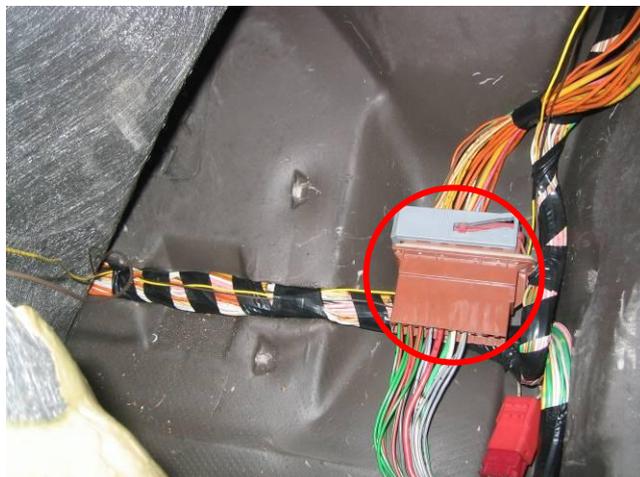
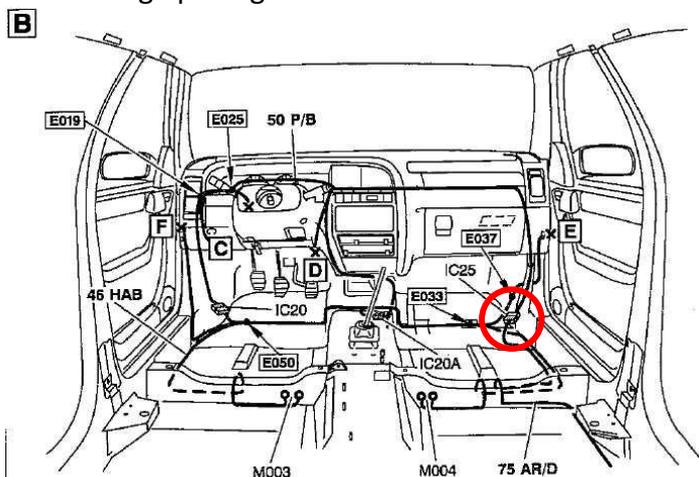


## Passage du câblage vers l'habitacle

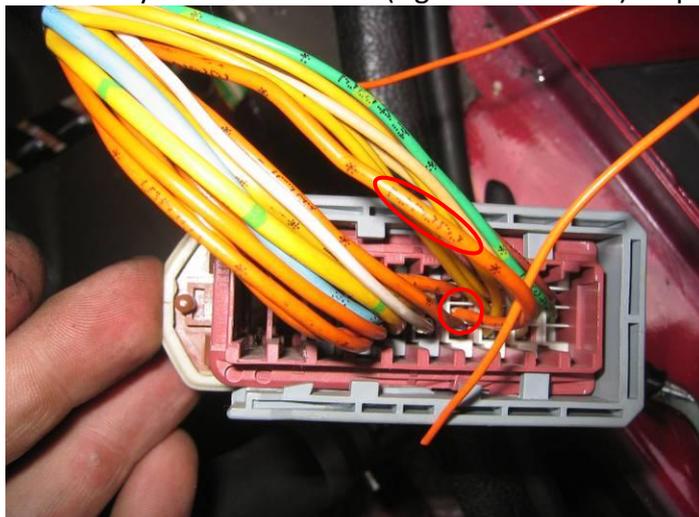
Les 3 fils restants (numérotés **A30U**, **645**, **6457**) doivent être passé de la portière vers l'habitacle en passant par le passe fil caoutchouc.

Au préalable il faut les rallonger suffisamment !

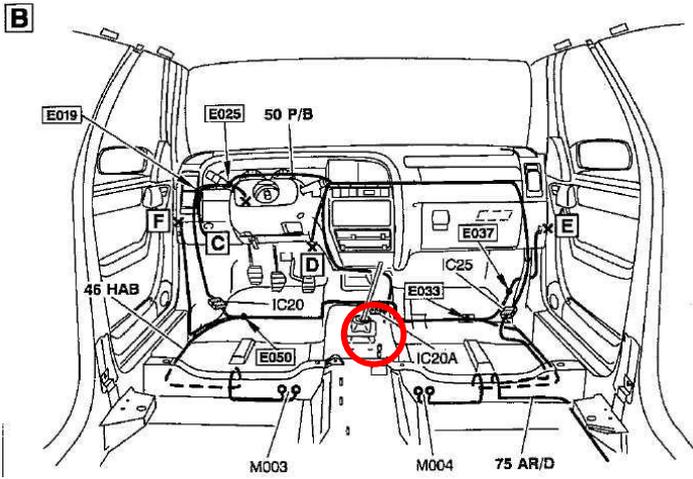
- le **645** (copie du signal marche AR) doit aller jusqu'à la prise 30 voies marron **IC25** sous la moquette du siège passager



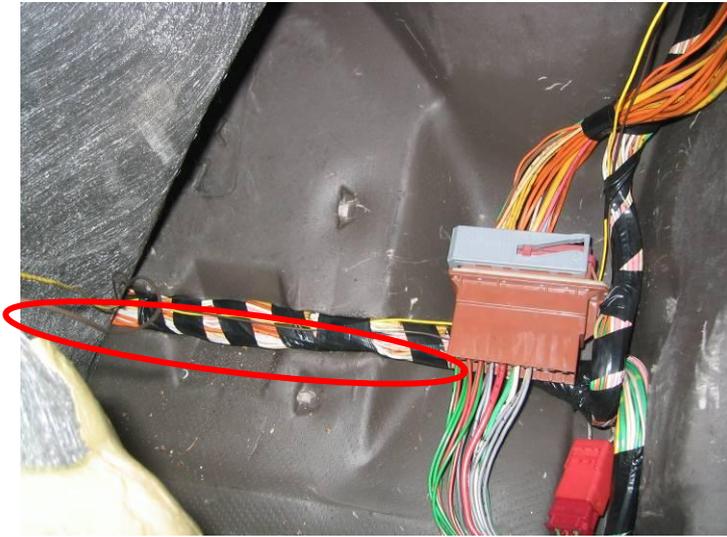
Il faudra l'y souder au fil **222** (signal marche AR) en position **D2** sur la prise **IC25**



- le **A30U** (+ après contact) doit aller jusqu'à la prise 9 voies blanche IC20A sous le clavier de la console centrale



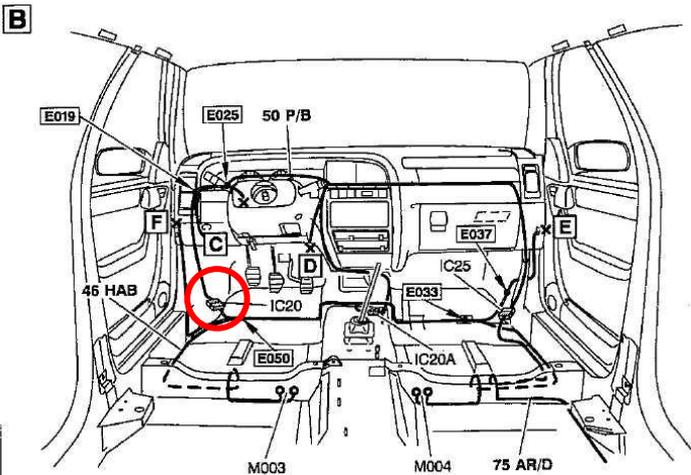
Il faut au préalable le faire passer sous la moquette (avec le 6457) jusqu'à la console centrale



Puis le souder au fil A30E en position A2 sur la prise IC20A



- le 6457 (diagnostic) doit aller jusqu'à la prise 30 voies marron IC20 sous la moquette du siège conducteur



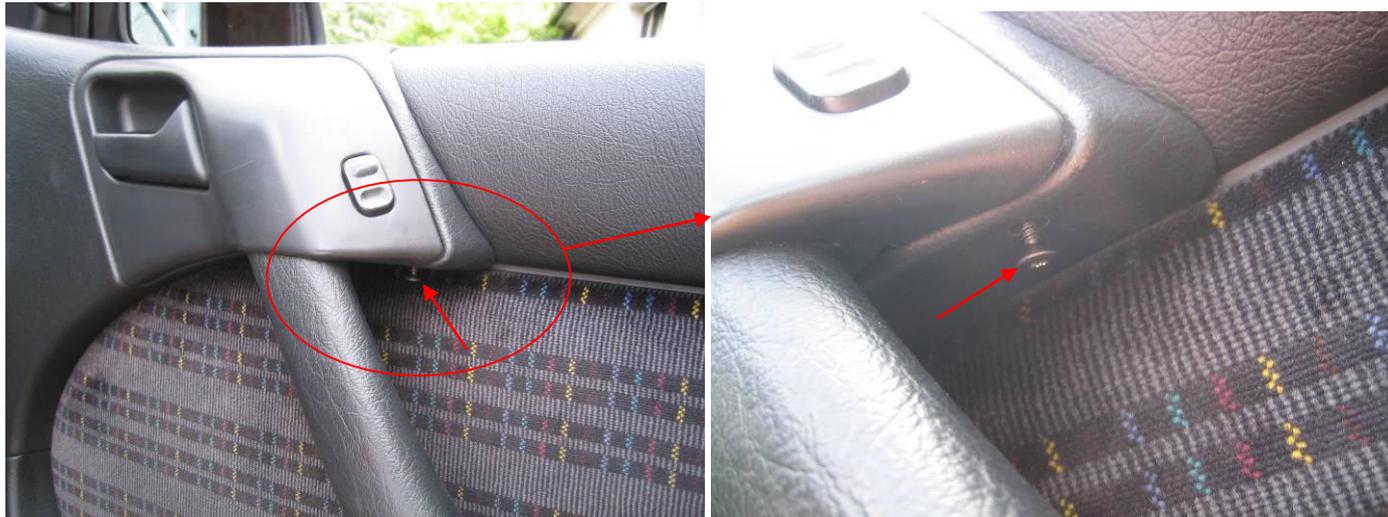
Il faut au préalable le faire passer sous la moquette conducteur

Puis l'ajouter en position G2 sur la prise IC20 (pas de photos ... je n'ai pas encore connecté ce fil !)

NOTA : ce fil n'est absolument pas nécessaire au bon fonctionnement du rétroviseur ! (il ne sert qu'au diagnostic au Lexia)

## **Annexe : Dépose d'une garniture de porte**

- Déposer la vis torx du cache autour de la commande d'ouverture



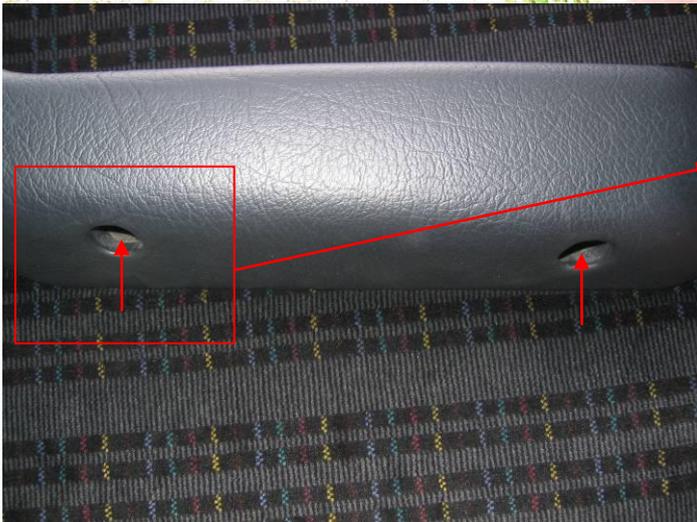
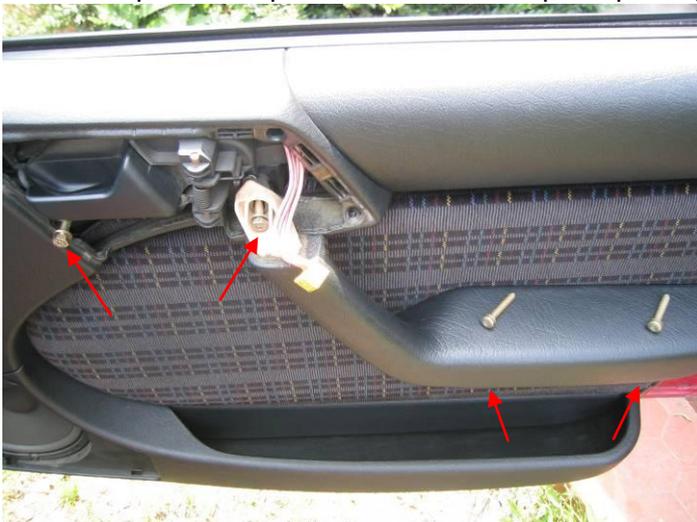
- Tirer sur le cache pour l'extraire (attention, ne pas tirer trop fort, le bouton de lève vitre est solidaire du cache ... et connecté au faisceau électrique)



- Débrancher le faisceau électrique
  - o Ecarter l'ergot plastique (en rouge ci-dessous) à l'aide, par exemple, d'un petit tournevis plat (glisser le tournevis entre le connecteur jaune et l'ergot : attention de ne pas casser l'ergot)
  - o Extraire le connecteur jaune en tirant



- Déposer les quatre vis de fixation principales (torx)



- Déposer la grille du haut-parleur : glisser (coté **arrière de la porte**), par exemple, une lame de couteau, puis faire levier pour extraire la grille



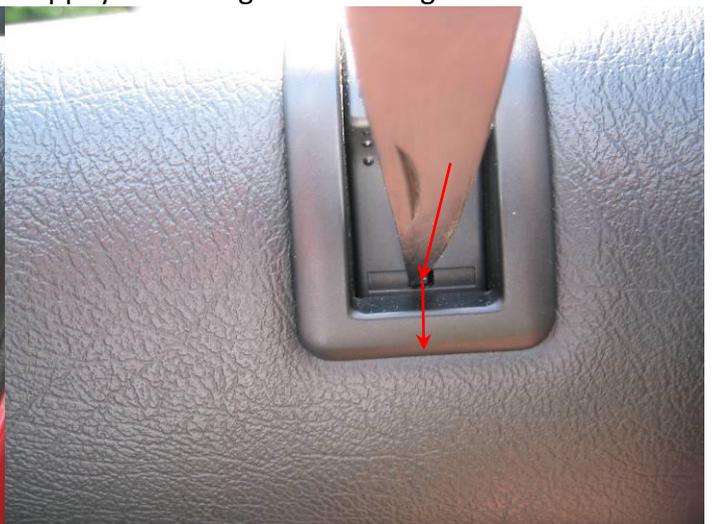
- Déposer les trois vis de fixation (torx) autour du haut-parleur



- Déposer la commande de verrouillage
- Position initiale



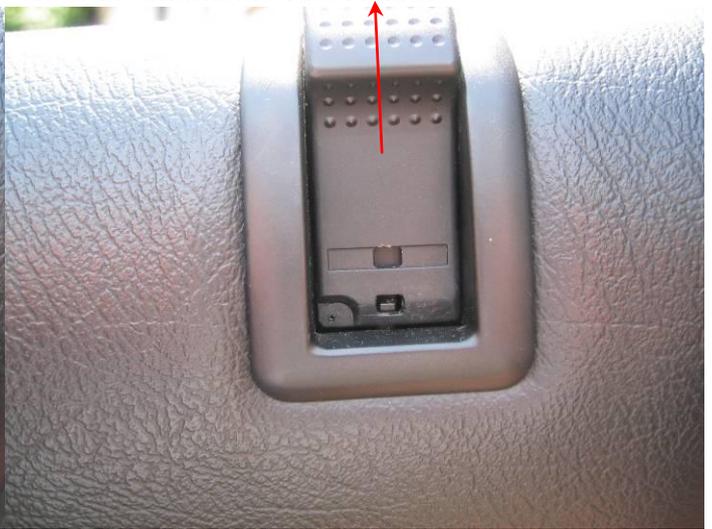
Appuyer sur l'ergot et le faire glisser vers le bas



L'ergot est maintenant invisible



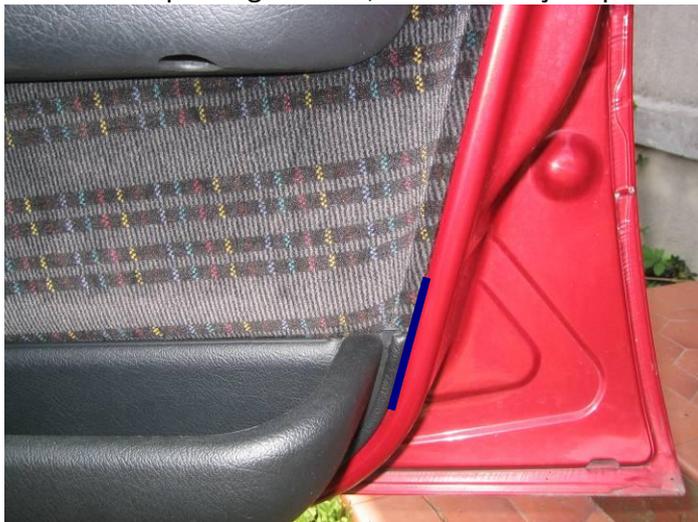
Tirer la commande vers le haut



Puis vers l'avant



- Décliper la garniture, en commençant par le bas



Puis jusqu'en haut, de chaque coté



- Extraire la garniture en tirant vers le haut



puis débrancher le haut parleur

