

Suite du montage du faisceau:

- Il faut ouvrir et démonter le compartiment boîte à fusible
- On retire la trappe facilement en tirant doucement dessus par la poignée puis en déclipsant les charnières (ci-dessous)



- On retire la joue latérales (là aussi ça vient tout seul en y allant délicatement)



- Ensuite il y a des vis torx à retirer, en bas, sur le côté gauche et il en a 2 cachée derrière le plastique sous le volant. (voir photo une au tournevis et une en dessous).



- On retire la garniture ;il y a 3 connecteurs à défaire: celui des feux, de l'orientation des phares et le violet que l'on voit sur la photo (je suppose que c'est celui pour VAG) .



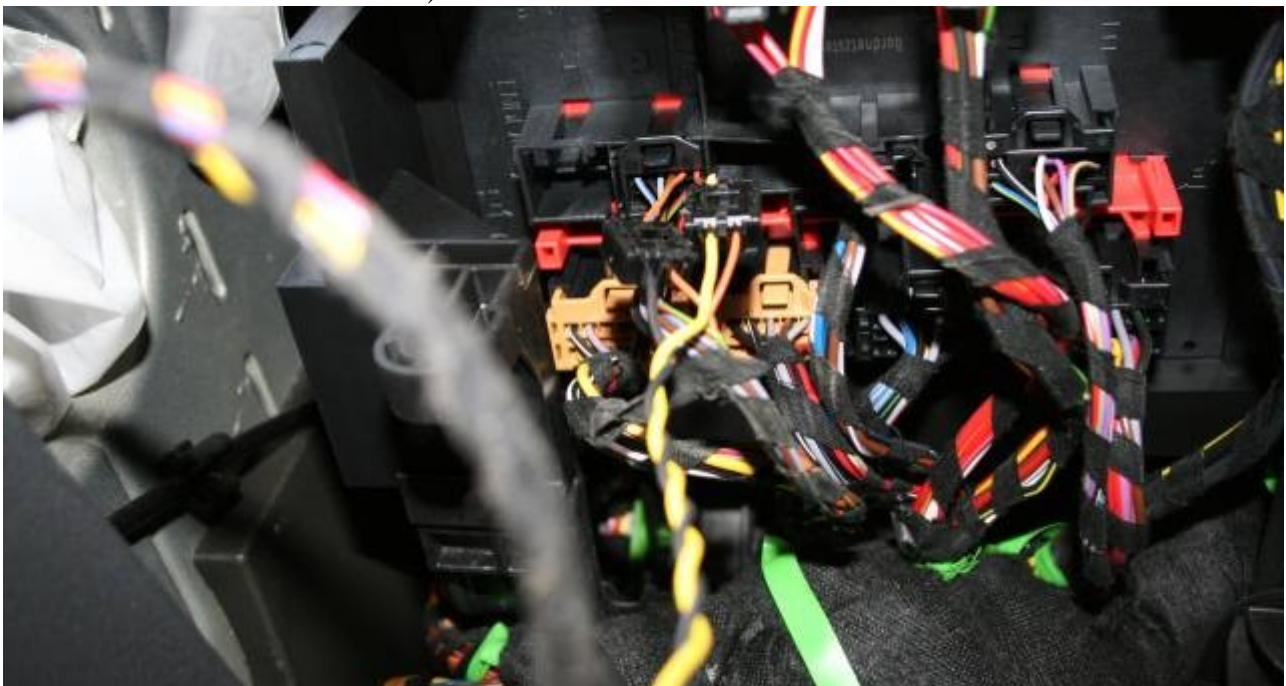


- On retire 2 grosses vis qui tiennent la boîte à fusible .... et on aperçoit en se penchant dessous des autres relais et un câble qui nous intéresse pour brancher sur le bus CAN

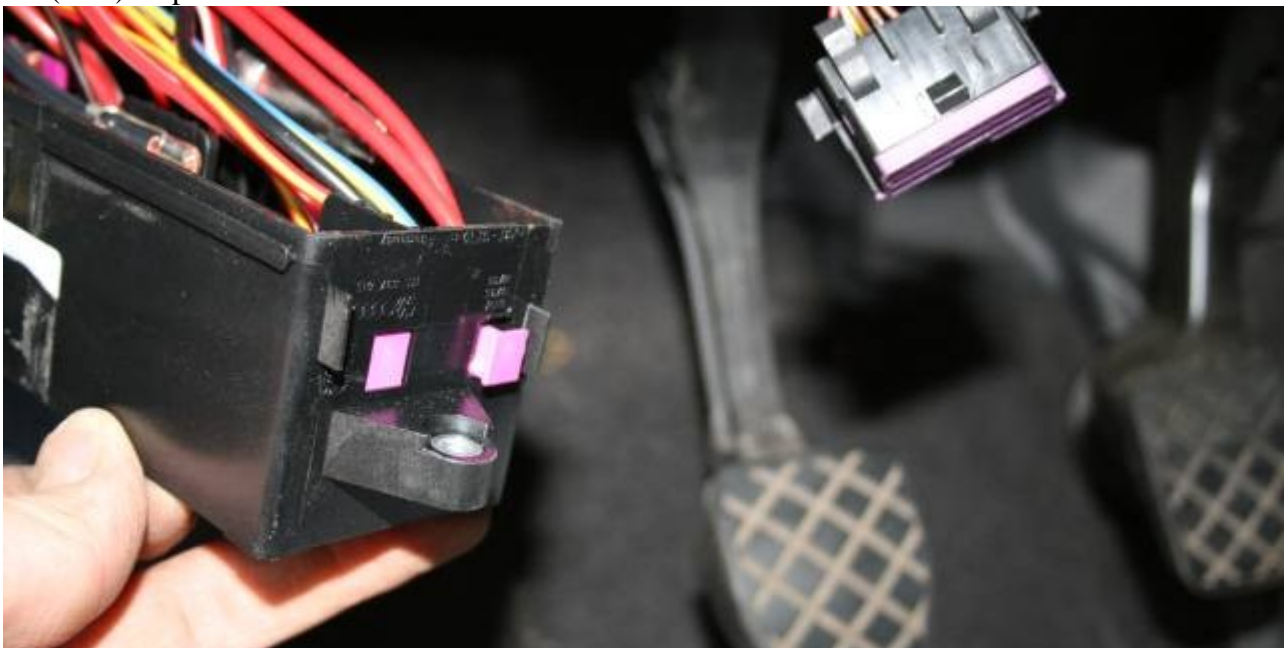


Cette photo est prise dessous donc la grosse pièce en plastique trouée est le trou pour la vis gauche du support des fusibles .....les fils qui nous intéressent sont les 2 oranges il y en un avec un liseré vert et l'autre avec un liseré marron (attention ils ne sont pas faciles à distinguer).

- On plugge donc les fils noir et jaune dessus avec les connecteurs fournis (c'est relativement bien décrit dans la doc du faisceau) ATTENTION a bien débrancher la masse de la batterie avant.



- Voilà il ne reste plus que 2 fils à brancher avec une fiche sur chacun.
- Il faut repérer derrière sur la rangée du bas de la boîte à fusibles 2 emplacements libres (j'en avais plein, mais dans la notice, ils expliquent aussi comment brancher si vous avez 1 seul emplacement de libre et d'autres connecteurs sont fournis). Il faut impérativement se mettre sur la rangée du bas car sur cette rangée l'arrivée se fait par un fil rouge en 12 volts, le courant passe donc par le fusible puis va à l'accessoire connecté et ensuite par à la masse, alors que sur la rangée du haut, c'est l'inverse (connection par la masse), le courant vient de l'accessoire, passe dans le fusible et repart à la masse. Derrière la boîte à fusible on voit bien la chose car c'est un gros fil rouge qui alimente toute la barette de fusible du bas... enfin je vais pas faire un cours d'élec !!!
- Bref, on ouvre le cul de la boîte à fusible en glissant le capot plastique vers l'arrière (c'est expliqué dans la notice) puis on retire légèrement la barrette violette sur le côté de la boîte, on glisse chacun des fils qui nous reste dans un emplacement et on remet le tout en place, en mettant les 2 fusibles de 15 ampères fournis.
- On voit sur les photos ci dessous la barrette violette retirée puis les 2 fusibles de 15ampères (bleu) en place.



– Voilà on remonte tout et c'est finit !!!!

Je pensais que dans la boîte à fusible ce serait la galère, mais non tout va bien le plus difficile après coup à été le démontage remontage de la garniture dans le coffre pour passer les fils.

En remettant le contact j'ai eu le voyant de la direction assistée et celui de l'ESP qui allumaient le tableau de bord, mais tout est rentré dans l'ordre après 200 ou 300 mètres.

En tout j'ai mis bien 4 ou 5 heures, mais ce la vaut la peine car j'en ai eu pour 214 euros plus 10 ou 15 euros de port, donc grosse économie (chez Norauto il y avait 295 euros que de pose et je vous parle pas du réseau VAG !!)

Dernier détail le passage au banc n'est pas nécessaire, mais lors de la prochaine révision il faut leur dire d'activer la fonction remorque dans l'ODB afin d'éviter la génération d'erreurs (là encore c'est expliqué dans la doc')

Bon montage donc y'a pas à hésiter !!!!! Je trouve cela un peu plus cher que de mettre certains faisceaux standard avec une boîte à relais achetée séparément ou fabriquée maison, mais plus propre aussi (pas de fils à dénuder et plugger à la sauvage) et plus sûr (faisceau certifié spécifique).