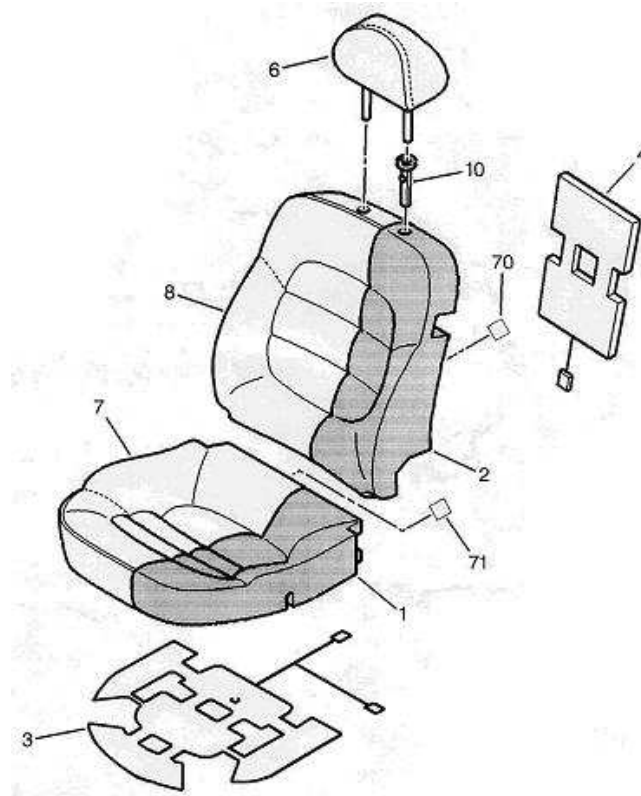


Procédure pour réparer sa nappe chauffante sur un coupé 406

Créée le 23/05/2005 par Bilbo54000



A l'aide de la procédure de silver-7, téléchargeable en cliquant ce lien :
Format PDF : [Procédure pour remplacer la nappe chauffante d'un siège sur un coupé 40.pdf](#)
Format Word : [Procédure pour remplacer la nappe chauffante d'un siège sur un coupé 406.doc](#)

Je me suis entrepris dans cette longue aventure de détecter d'où venait la panne.

Tout d'abord, avant d'entreprendre quoi que ce soit, il faut vérifier le fusible dans l'habitacle sous le volant pour vérifier si le fusible est intact. Si vous avez de la chance c'est le fusible qui a tout pris et a fondu, sinon une autre cause peut être encore le bouton marche arrêt de la mise en route des sièges chauffants qui ne fonctionne pas bien...mais si vous n'avez pas de chance, alors c'est la nappe qu'il faudra certainement changer ou réparer...aïe aïe aïe !

La nappe chauffante est composée ainsi :

- Une couche de colle pour coller sur la mousse en dur du siège.
- Une pellicule de mousse d'environ 1mm.
- Un fil tressé métallique fin qui est en zigzag
- Une pellicule de mousse d'environ 1mm qui vient recouvrir le tout.
- Une partie genre synthétique toute fine en maillons encore au dessus de tout ça.

Tout cela est recouvert ensuite par une mousse que l'on appelle « ouate ». C'est la partie molle découpée en trois que l'on sent au milieu des sièges. Cela sert d'isolant et de rembourrage du siège en son milieu.

Vous vous êtes peut-être déjà demandé ce que c'était cette petite bosse au milieu du siège tout au fond entre le dossier et l'assise. Ceux qui entretiennent leurs sièges en cuir l'ont certainement déjà vu. C'est en fait la jonction des fils de la nappe chauffante. Pas très esthétique...mais bon...pas grave.

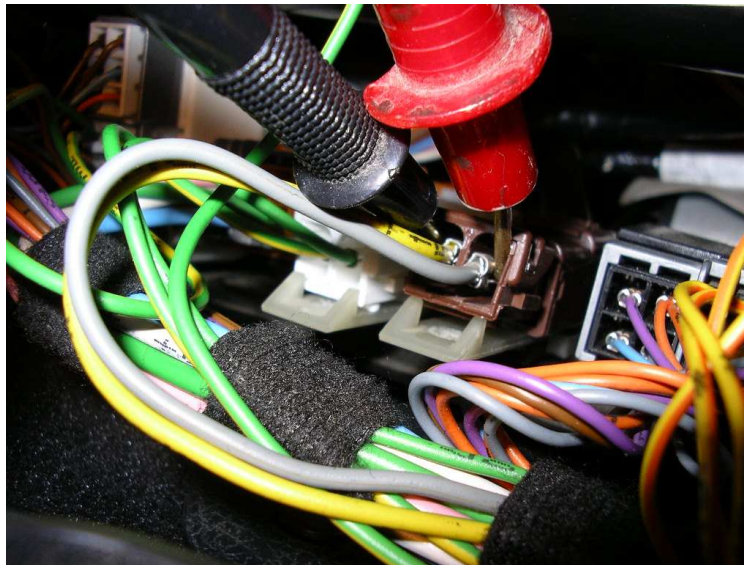
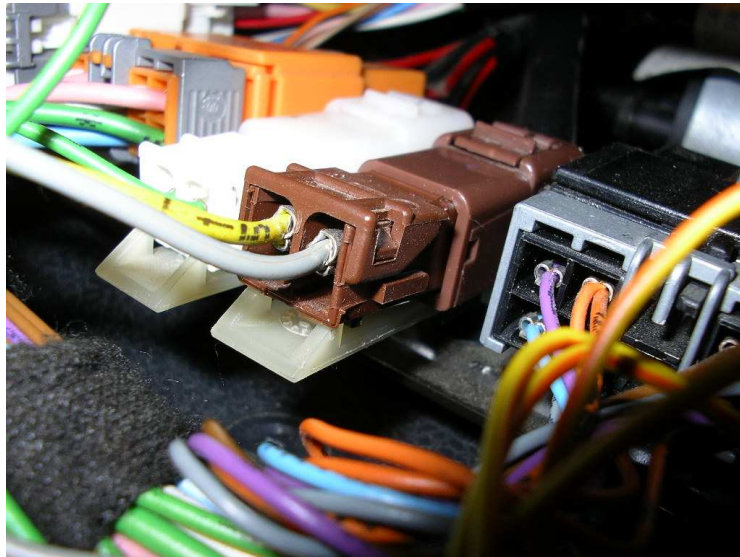
Les causes probables de la panne :

Ce qu'il se passe en fait le plus souvent à mon avis c'est que la nappe frotte contre une partie métallique du siège à chaque fois que l'on vient s'asseoir sur le siège (vous ne voyez pas encore quelle est cette partie métallique mais nous le verrons par la suite). Je pense sérieusement à un défaut de conception de la part de peugeot. Cela doit arriver certainement fréquemment.

Cette tige métallique frotte à chaque mouvement dans le siège contre la nappe chauffante, il doit arriver un moment où le fil n'en peut plus et il cède. Les fils sont alors tout près l'un de l'autre à quelques centièmes de millimètres. Le pire vient ensuite c'est qu'à chaque mise en route du siège chauffant, on bouge un peu dans son siège, cela fait bouger les fils qui se mettent alors en contact et cela produit un mini arc d'étincelle (comme un interrupteur). Cela attaque ensuite la mousse, le fil brûle à chaque fois, tout devient noir, tout s'oxyde, et le contact ne se fait alors plus. Le siège chauffant ne fonctionne plus et on gueule après chez Peugeot...

Avant de se lancer dans le démontage du siège, assurez-vous que c'est bien la nappe qui déconne.

Pour cela, prenez un multimètre, mettez le en position bippeur ou bien en ohmmètre et branchez le sur cette prise brune, attention de ne pas le brancher n'importe où, les airbags sont sensibles si vous veniez à vous tromper de prise...



La valeur normale est de 2.3 à 2.5ohms (en tous cas pour ma nappe à moi qui vient d'être réparée).

Si le multimètre indique n'importe quoi c'est que votre nappe est cuite.

Le dessin de silver-7 est très explicite : tout est en série, donc si un fil lâche alors plus rien ne marche.

Une aberration car ils auraient pu faire un circuit parallèle entre la nappe de l'assise et la nappe du dossier. Comme ça si une nappe brûle, alors l'autre fonctionne toujours...

Dans l'hypothèse où vous auriez n'importe quoi comme valeur, alors il faut démonter tout car le fil est obligatoirement coupé quelque part.

Commencez par dévisser les 4 vis des rails du siège avec une clef torx de 40.

Puis débranchez tous les fils. J'avais peur au départ pour les airbags, mais ne vous inquiétez pas, débranchez la batterie au cas où, ensuite débranchez calmement toutes les prises se trouvant sous le siège.

Tout se passera bien.

Siège démonté et bien installé sur une table, j'ai pu entreprendre la dissection !

Après de longues heures à m'acharner sur ces agrafes, qui sont en fait des boucles en acier dur qui servent à faire le lien entre la peau en cuir et l'armature métallique noyée dans la mousse, j'ai réussi à voir enfin

l'envers du décor :



Comme vous pouvez le voir, c'est bien du cuir partout, ce n'est pas du cuir plastifié comme beaucoup peuvent dire, c'est du cuir à 100%, il est siglé estampillé avec le logo. Ce qui n'est pas en cuir en fait c'est

les bourlets qui font tout le tour des sièges. Là c'est sûr c'est de l'imitation cuir. On peut s'en rendre compte car ce bourlet à force s'use du côté conducteur où la ceinture vient frotter dessus. Pour ce qui est des appuis tête...mystère à savoir si c'est ou pas du cuir.

Voilà l'endroit où a brûlé la nappe :



De plus près :



Je mets en cause ces tiges métalliques, qui servent à maintenir l'assise à l'aide des agrafes sur la structure métallique noyée dans la mousse du siège.

Ces tiges viennent constamment frotter la nappe à chaque mouvement dans le siège. Encore pire lorsque l'on vient s'appuyer de tout son poids dessus par exemple en entrant dans le véhicule ou en en sortant.



Voici la gaine en tissu entourant la tige métallique qui a brûlé à cause des courts-circuits qu'il y a eu au fur et à mesure des mises en route du siège chauffant :



Le fil a été coupé en deux endroits, j'ai donc tiré sur les fils pour avoir assez de mou :



Je les ai ensuite torsadé l'un par rapport à l'autre :



J'y ai mis de la patte à souder, elle sert en fait à décaper et à aider la soudure à prendre :



Ensuite j'ai soudé le tout :



Je le conçois, la soudure n'est pas impeccable car la soudure a du mal à prendre sur ce genre de fil métallique. Mais c'est assez résistant pour que l'effort de traction sur les fils soit suffisant pour que cela ne casse pas à l'endroit de la soudure.

Ensuite j'ai isolé ce fil avec des bouts récupérés ailleurs :



J'ai séparé les deux parties de mousse en deux pour faire une sorte de sandwich sur le fil :



Il faut alors à nouveau vérifier sur la prise brune vue au début afin de vérifier si la connexion est OK et que les fils font à nouveau en liaison.

Ceci effectué et ayant été concluant alors il faut remonter tout.

Pour éviter à nouveau que la nappe se recoupe, j'ai mis de la ouate sur les endroits où cela frotte (j'ai aussi mis un peu de ouate au niveau de la petite bosse au fond de l'assise que je parlais au début) :

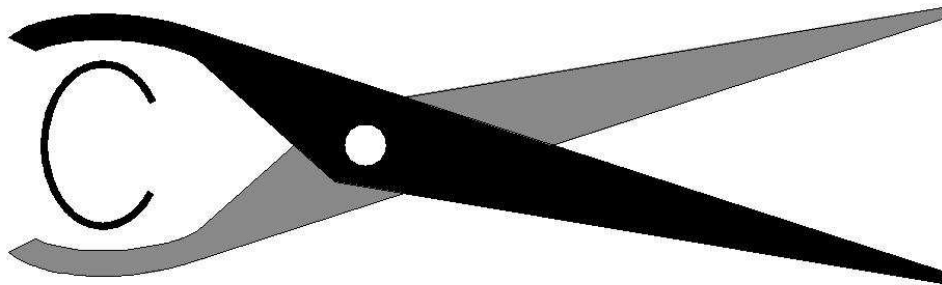


J'ai alors remis la ouate d'origine par-dessus :



Puis j'ai remis une par une les agrafes avec un petit outil que je me suis fait. J'ai en fait pris une pince multiprise que j'ai sacrifiée car j'ai du la meuler et lui faire des gorges à l'intérieur :

Schéma de principe :



L'agrafe est symbolisée par l'arc de cercle.

Il suffit de serrer et la boucle se referme.

La pince a deux gorges internes pour maintenir en bonne position à l'intérieur l'agrafe. Les becs doivent être très fins pour accéder facilement dans tous les recoins.

Il y a en tout 20 agrafes à remettre.

Après environ 5 à 6 bonnes heures, j'ai pu alors « apprécié » à nouveau que le siège fonctionnait aussi bien qu'avant. Cela chauffe à nouveau bien comme il faut...important alors que l'été approche ! ;-)

**BON COURAGE A TOUS CEUX QUI TENTERONT CETTE
OPERATION A CŒUR OUVERT !!!**

Petite appartée à ce fichier :

Voici comment c'est fait en dessous du siège :



Je me suis toujours demandé à quoi servaient les petits trous d'aération sur ce cache plastique. C'est en fait pour aérer un calculateur, calculateur de quoi ? Il est en rapport avec le siège...peut-être pour les airbags ou ceinture pyrotechnique ou tout simplement pour les sièges électriques.

Voici le cache démonté :



En vert c'est ce fameux calculateur.