

## Transformer les sièges Cobra pour Burton en sièges chauffants

<https://forum.kitcars-burton-derives.fr/viewtopic.php?f=5&t=154> – octobre 2021

Version 1.0

Voici comment modifier les sièges Cobra de votre Burton pour y ajouter des éléments chauffants. Il faut compter 3-4 heures de travail par siège.

### Éléments nécessaires

Outils basiques : clés allen de 5 et 6, tournevis, ciseaux, pince à bout fin, si possible pince à circlips

Colle pour tapissier, de préférence en spray

Kit d'éléments chauffants, vendus chez Burton, sur Amazon etc.

Tous les kits sont similaires : deux feuilles chauffantes (une pour le dossier, l'autre pour l'assise), reliées à un relais, commandées par un bouton, souvent à plusieurs niveaux. L'alimentation se fait en 12V et est protégée par un fusible. Les feuilles chauffantes peuvent être ajustées en longueur en les découpant simplement ; sur certaines, il est possible de réduire la largeur aussi (si les éléments chauffants sont prévus pour, ce n'est pas le cas de tous !). Vérifiez si le kit est pour un ou deux sièges lors de l'achat.

J'ai choisi celui-ci parce qu'il a pile la bonne largeur pour les sièges de Burton – pas besoin de faire des découpes. Il est quasiment identique au kit vendu par Burton, seuls les éléments chauffants sont un peu différents.



Contenu du kit – on voit les deux feuilles chauffantes, le relais et le bouton, le mode d'emploi (en allemand...); il y a même des serre-câbles prévus :



Détail du relais, des connecteurs et du bouton de commande :



Comparaison des dimensions des éléments chauffants avec le siège :



Démontage du siège

Après avoir déposé le siège (quatre vis, clé allen 6), il faut enlever les rails de fixation, puis démonter l'assise, et enfin démonter le dossier, avant de pouvoir y fixer les éléments chauffants.

## Rails

Les rails de guidage sont fixés au siège avec quatre vis (clé allen 5).

## Démontage de l'assise et du dossier

L'assise est constituée d'un coussin de mousse fixé au reste du siège. Le dossier fait partie intégrante de la structure, et c'est juste du « cuir » tendu sur une structure de métal.

Sur le dessous du siège, il faut déclipser les espèces de gouttières qui servent à tendre le cuir et qui sont fixées sur des tiges métalliques. Le plus simple est de les écarter avec un tournevis.



Il y en a trois qui maintiennent l'assise, deux pour les côtés, deux plus courts au niveau de l'angle de la structure (photo ci-dessus).

Il faut ensuite retirer les anneaux de fixation métalliques qui tendent le cuir. Il y en a une petite vingtaine au total, un peu partout. Il est facile de retrouver leur emplacement au montage, il suffit de repérer les trous d'origine et les réutiliser.

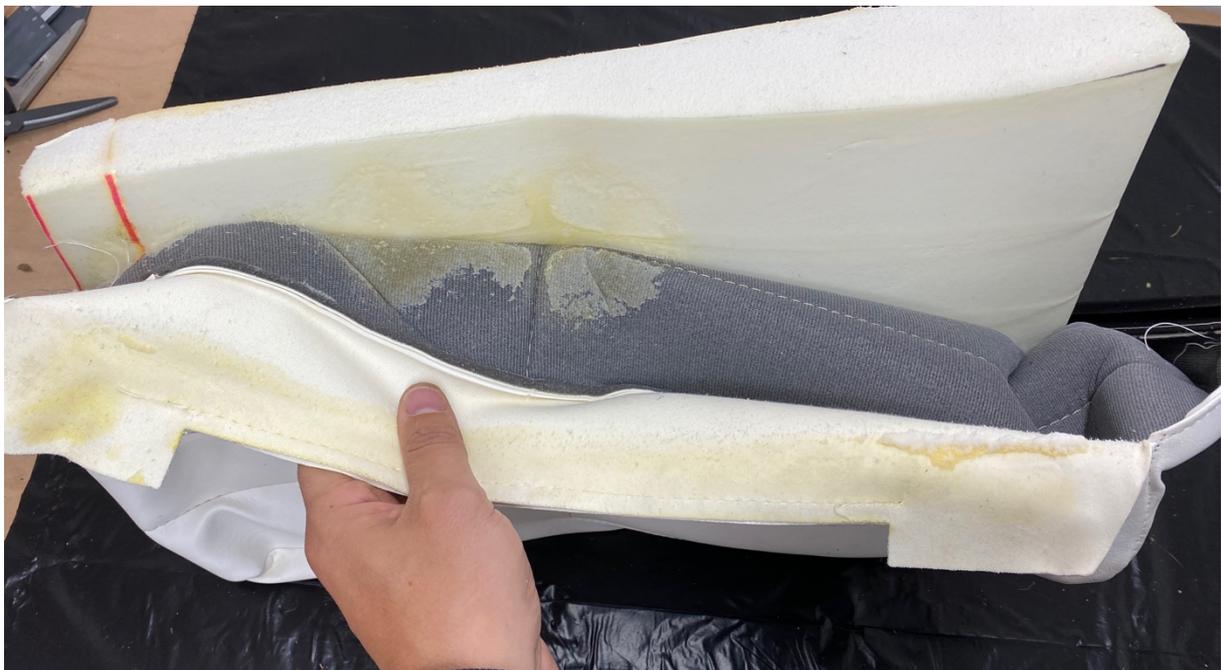
Pour retirer les anneaux, il faut les écarter un peu, comme on peut suivant leur accessibilité : en faisant lever avec un tournevis (attention, le cuir s'abîme assez facilement), en tirant avec une pince à bout fin, ou, le mieux quand on a la place, en les écartant avec une pince à circlips comme dans la photo suivante. Les anneaux sont en cuivre assez résistant, il ne faut pas avoir peur de tirer ; de de même, pas de problème pour les remettre en forme lors du remontage, il suffit de les serrer avec la pince à bout fin.



L'assise tient à la structure avec seulement deux anneaux, encore attachés ici :



Une fois l'assise détachée, il faut décoller le cuir de la mousse. Ça vient bien si on fait doucement. Repérer les zones collées (assise au niveau de la fausse couture, au dos les pattes de fixation) pour recoller au moins aux mêmes endroits au remontage.



Continuer avec le démontage de la structure de l'assise. Il y a deux gouttières de fixation derrière la mousse bleue, il suffit de les écarter pour les apercevoir :



Il y a également une gouttière au dos du siège, accessible plus ou moins à tâtons – pas très visible, tout au fond (la vue est prise depuis la base du siège vers le haut, à l'arrière du dossier) :



Ça devrait être la dernière opération avant d'arriver à la structure nue du siège. Comme on disait plus haut, le dossier ne dispose pas de mousse, il faudra fixer l'élément chauffant directement sur le métal. On peut également en profiter pour ajouter justement une petite couche de mousse sur le dossier d'abord, histoire d'améliorer le confort. Dans tous les cas il ne faut pas recouvrir l'élément chauffant.



### **Fixation des éléments chauffants et remontage**

Pour l'assise, en plus des bandes adhésives de l'élément chauffant, il vaut mieux le coller avec de la colle pour sellerie, puis recoller le cuir par-dessus. Il ne faut pas hésiter à mettre une bonne quantité de colle sur les deux éléments – mousse+élément chauffant, et housse en cuir ; les deux étant spongieux, ils absorbent beaucoup.



Pour le dossier, et contrairement à ce qu'on voit sur la photo (c'était une tentative qui n'a pas fonctionné), il faut couper l'élément chauffant à hauteur de la fente qui permet d'accrocher la gouttière. Pour ma part j'en ai profité pour ajouter une couche de 8mm de mousse sur le dossier, directement sur le métal. L'élément chauffant est ensuite collé au-dessus de cette couche de mousse.

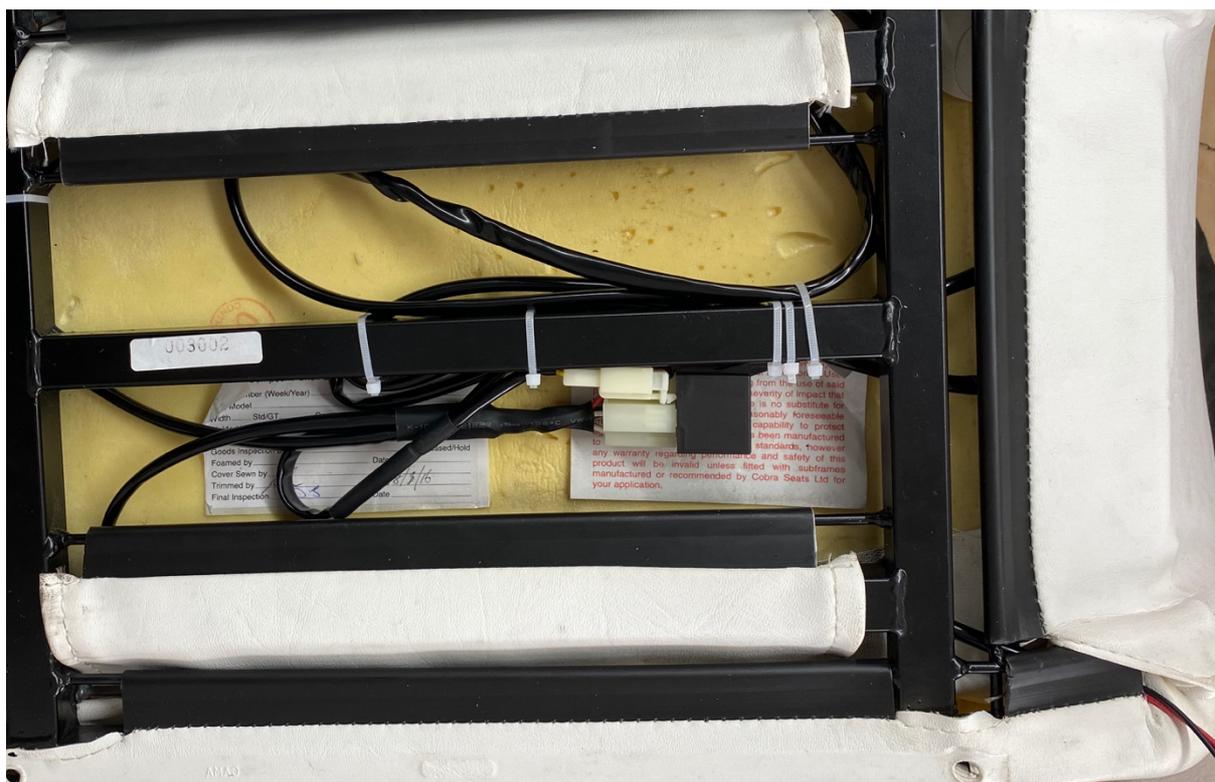


**Remontage et branchement**

Chacun des deux éléments chauffants se termine par un fil unique. Les deux se connectent au faisceau fourni avec le kit. L'ensemble du câblage peut être casé sous le siège et fixé avec des serre-câbles. J'ai choisi de mettre le bouton de commande entre l'assise et la structure du siège ; ça simplifie le câblage et l'utilisation.



Une photo du « produit fini ». On aperçoit le fil qui sort en bas à droite, à l'arrière du siège.



Dans cette version, les fils vers le 12V et la masse sortaient par l'arrière, dans l'idée que vers le bas ils risqueraient d'être arrachés. En réalité il n'en est rien, vu comment les sièges sont montés sur des rails, eux-mêmes sur un cadre, il vaut mieux faire sortir ces fils vers le bas au milieu de l'assise.

En termes de connexion, j'ai mis le porte-fusible sous le tableau de bord, connecté au fil 301 du faisceau Burton (12V permanent même sans contact). J'ai ensuite fait courir le fil derrière la garniture blanche de la carrosserie ; il ressort en haut, dans le rebord de la carrosserie, et descend derrière la barre du cadre des ceintures de sécurité. Il est ainsi invisible tout le long (voir représentation sur la photo en-dessous).

On voit aussi sur la photo que le résultat est extrêmement discret : on ne voit quasiment pas le bouton de commande, et c'est le seul changement visuel.

En termes de confort, le résultat est bien là. Même un tour rapide dans une météo correcte permet déjà de faire la différence. J'ai l'impression que ça va beaucoup servir.

