

« Combine » pour alimentation en air réchauffé durant l'hiver, l'inverseur ETE/HIVER étant d'un automatisme qui, avec le temps, peut valoir celui du starter d'origine



le volet en question est en bas de la tige.

**POSITION ETE / passage air ambient**

**POSITION HIVER / air ambient bloqué à 90%**

Bien veiller à la présence du tube d'alimentation en air réchauffé par la pipe d'échappement (primordial pour utilisation hivernale et éviter le givrage du carbu). Même si le bloc prenant le tuyau en question a disparu de la pipe, suite à corrosion des ses fixations sur celle-ci, attachez l'extrémité du tuyau à une des branches de la pipe par un fil de fer. Si le basculement du volet (situé dans l'amenée d'air, sous la **CAPSULE** recevant un fin tuyau de dépression venant du flanc du logement de la cartouche filtrante) est douteux, retournez le bloc et vissez y à 45° d'angle une vis à bois de 70 « époincée/pointe limée plate » qui poussera le volet en position « hiver » / fermeture presque totale de l'arrivée d'air ambient glacé pour la période Octobre à Avril, **MAIS** enlever la vis pour celle Mai à Septembre (selon température ambiante sous ou au dessus de 10° dans la journée)

**EN CE CAS SUPPRIMEZ LE TUBE plastique venant de l'ARR. Base du 2E2 et bouchez sa**

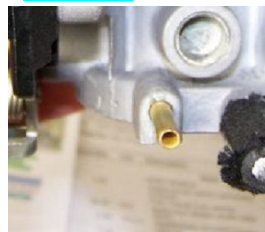


**prise de dépression**

(la prise libre sur cette photo, en plus grand bas de page)



**A** la verticale de « **Gauche** » centre **Gauche** de cette photo, vous voyez l'embout caoutchouc du tube plastique venant de **derrière** la base du 2E2 et allant à la prise ARR. de la paire sur flanc « passager » de la boîte à air . A le verticale de « **derrière** » vous voyez la PRISE en TOLE du TUBE « d'air réchauffé »



Vous pouvez aussi enlever le tube plastique allant du flanc de la boîte à air jusqu'à la **capsule**

**Visible le TUBE « extensible » pour l'air réchauffé**

**Alternative FIABLE et DE FINITIVE** au DEBULLEUR (l'authentique estampillé VW PIERBURG est inobtenable et sa copie (asiatique) est une insulte au mot QUALITE **15 €**



**CE même « T » sert à dupliquer le retour d'essence au réservoir sur, entre autres et par exemple, CITROËN BX, quand le carburateur en place à remplacer est muni d'une telle sortie - au dessus ou à l'opposé de l'arrivée d'essence - , sortie dont le carburateur de remplacement ne dispose généralement pas.**

**NB : Utile UNIQUEMENT si le DEBULLEUR n'est plus celui d'origine (l'original est estampillé PIERBURG avec les anneaux AUDI), mais une Refabrication que d'expérience ... je ne recommande surtout pas car faite dans un alliage CAMELOTE, les tuyaux métal de « came » mal soudés dessus se cassant si on doit en débrancher les durites caoutchouc SI celles ci demandent remplacement (caoutchouc desséché et raide commençant çà se fendiller).**

**Par contre vous n'aurez jamais ce tour avec le débulleur d'origine : pour décoller les durites caoutchouc (qui se sont « collées » au métal d'elle même) vous pouvez sans danger les décoller en les tournant d'1/4 t avec une pince, les prises métal du débulleur d'origine ne casseront pas. Par contre celles du débulleur de refabrication cassent souvent quand soumises à ce traitement qui est LE SEUL moyen de ... décoller le caoutchouc du métal des prises. Certes on pourrait aussi fendre le vieux caoutchouc avec un cutter, mais en ce cas mettre des gants epais et bien veiller à où va le cutter durant l'opération.**