



pièces à poubeller



Souvent le bilame tombe et la résistance chauffante est HS

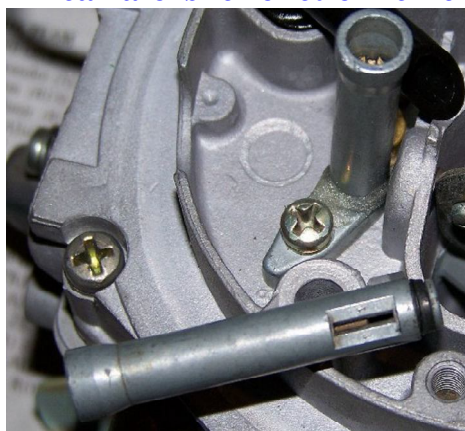


Le CK 366 garantit un ralenti à chaud de 850 t (1.400 au plus TIRETTE starter tirée complètement)



Toutes les pièces dont celles "tournées" ou précisément pliées sont en vrai INOX 2 mm d'épaisseur (6 mm pour la CAME de RALENTI ACCELERE STARTER). Seul le LEVIER actionné par le câble est en ALLU. pour une raison " de mécanique métallurgique": il faut que la "base pince" du dit levier PINCE par serrage l'axe pivotant du dispositif, donc soit dans un métal ayant un minimum de "souplesse-élasticité" dont l'INOX est totalement dépourvu. Voyez ci-dessous et découvrez moultes INFO., véridiques, quant au 2E2, infos indisponibles ailleurs alors que bien utiles, résultant de mes 25 années d'expérience du, entre autres, 2E2.

Sachez que l'automatisme du starter du 2E2 ne gère pas seulement le démarrage à froid, mais gère toute la carburation", non seulement A FROID ... mais aussi A CHAUD, tout le temps et DE TRAVERS avec les années, assumant TRES MAL en vieillissant le rôle qui lui a été imparti C'en est souvent au point que le REGLAGE de la VIS CO qui, sur véhicule neuf correspondait à ce que je préconise, est sans doute sur VOTRE 2E2 A COTE DE LA PLAQUE, comme sur beaucoup d'autres en rade m'étant passés entre les mains (pas moins de 280 en 25 ans), A COTE DE LA PLAQUE à savoir « VIS OBSTRUANT TOTALEMENT LA LUMIERE d'entrée d'air », ce sans possibilité de l'ouvrir car alors le fonctionnement devient encore pire,



le bas de la VIS CO devrait être au pied des « 1 » gravés sur les côtés de la lunette, or sur 2E2 à STARTER FOIREUX la VIS obture très souvent la lunette complètement ... et SI on la dévisse dans la bonne position... le fonctionnement est pire encore.

TOUT RENTRANT DANS L'ORDRE POUR DE BON DES QUE TOUTES MES INDICATIONS SONT SUIVIES. Tout rentrait aussi dans l'ordre à l'occasion des remplacements COUTEUX et REGULIERS des pièces que je vire, le calage origine de la VIS CO étant rétabli ... jusqu'au prochain foirage où il redevenait inadéquat.

A l'époque où le réseau VAG prenait ces GOLF en ses ateliers, ce avec le plus large des sourires (généralement accompagné d'un bon "frottement de mains" et pour causes comme, plus encore, conséquences), mon dispositif n'était pas du tout du goût de ces ateliers car à leur yeux ils présentait DEUX DEFAUTS MAJEURS: il solutionnait TOUS LES PROBLEMES du 2E2 et, bien pire encore POUR DE BON la voiture ne revenait plus pour les mêmes récurantes pannes, extrêmement juteuses pour les tiroirs caisse des concessions VW. Confirmation de cet état d'esprit j'ai eu en fournissant 2 x CK366 à un Concessionnaire VW du CHER il y a quelque 18 ans: il m'a carrément déclaré que c'était pour SON cabrio et celui de SA FILLE, MAIS que pour les Clients LAMBDA ... ce serait "les pièces d'origine".

90 € pour la vraie, 25 pour la copie TATAWAN nulle

85 € pour le vrai, 20 pour la copie TATAWAN nulle

175 € « d'effet effectif BOAFFF !! » ou 45 à l'Egout E-CO-NO-MI-SE 2



capsule de dénuyage



POUBELLE

ELLE N'EST PLUS INDISPENSABLE : si opérationnelle, conservée,

MAIS si H S, on bouche ses deux durites.

A froid, donc VOLET de STARTER fermé, le moteur démarre à l'essence quasi pure.

Cette capsule est située à l'AV côté Chauffeur du 2E, solidaire du couvercle, en plastique noir, élément membrane scellée VERTICAL (ARR côté Chauffeur sur 1B).

Lors de la mise en route du moteur à froid/starter, la membrane scellée dans la capsule elle-même est aspirée par la dépression moteur engendrée, via la durite de dépression reliant la capsule à l'embase AV du 2E, tire sur une tige qui ré-ouvre de quelque 3 mm le VOLET d'AIR/Starter afin de laisser entrer un minimum d'air et éviter le noyage des cyl à l'essence pure, à laquelle le moteur a démarré.

Si cette capsule ne fonctionne plus/crevée, cela induit une prise d'air parasite au niveau du papillon 1^{er} corps (néfaste, car richesse in-réglable et fonctionnement non optimal) et, en starter auto, cela rend la procédure de démarrage très aléatoire, car le moteur a immanquablement tendance à se noyer sauf si on accélère fort (pas bon du tout à froid) pour rouvrir le volet d'air par dépression Mais 2.500/3.000 t ...WHOOOOUPS !!!

Une telle capsule ne s'acquiert pas en occasion (soyons sérieux) car en ce cas aussi vieille que celle remplacée, et une neuve, uniquement obtainable de VAG ((car copie « TATAWAN à 25 €... méfiance !!!)) sera

facturée la bagatelle de **90 €+ pose QUE LE KIT STARTER MANUEL PERMET**

D'ECONOMISER – par contre le starter auto NE PEUT PAS S'EN PASSER - (cher le kit !?? ...) : en effet il permet de reproduire facilement à la main ce que la capsule faisait automatiquement, et ce rien qu'en ayant le réflexe de repousser la tirette de 2 mm dès que le moteur a démarré ... à condition d'avoir ... une TIRETTE (en starter auto. la dépense de 90 €+ M O de POSE est **inévitale**).

Pour tester la capsule, kit posé et réglé, tirez la tirette complètement (le volet de starter sera quasi fermé) et démarrez : si le volet se ré-ouvre un peu la capsule fonctionne, si par contre le moteur s'étouffe/le volet ne bouge pas, elle est HS : **reproduisez facilement à la main ce que la capsule faisait automatiquement, et ce rien qu'en ayant le réflexe de repousser la tirette de 2 mm**.

En ce cas débranchez les 2 durites de dépression qui y sont connectées (sur 1B il n'y en a qu'une), **bouchez les au moyen d'un tronçon de FILETAGE de VIS de 4 (x2 sont fournis en sachet à cet effet)**, et rebranchez les – la -par simple soucis d'esthétique : **SUPPRESSION** de la prise d'air et laissez la capsule dormir en place

En l'occurrence le dispositif de mise en starter manuel CK366 évite aussi sur PIERBURG 2E2 le remplacement du thermo dilatable/pièce à 2 durites de liquide à 90° d'angle sur l'av haut du 2E2, pièce autrement couramment remplacé avec l'espoir de solution VITE DECU malgré « **qualité ORIGINE à 85 €+ pose** » (« copie TATAWAN à 20 € déplorable »). **TOUJOURS CHER ???? le kit en comparaison de 90 + 85 + M O de pose de pièces d'origine dont l'effet effectif est NUL ????**



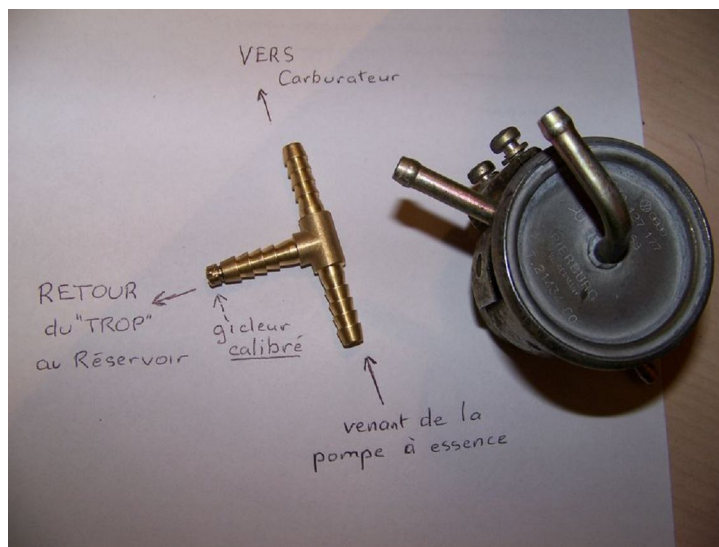
Le réseau à qui plus ou moins directement vous avez acheté votre VW a fait TRES FORT en matière de "s'occuper" DE SES CLIENTS . Déposez le couvercle de votre 2E2, retournez le et voyez au moyen d'une torche l'entraînement de l'axe du volet de starter: vous verrez que sous le bossage de la fonderie supérieure du couvercle est enfichée une pièce en résine. L'oeil de cette pièce prenant le sommet recourbé d'une tige métal (PAS de l'INOX elle) finissait, suite à chaleur et altération en conséquence du plastique, par casser, ce qui faisait perdre le fonctionnement du volet. ET BIEN quoique ce bout de plastique fût toujours disponible de PIERBURG, le réseau VAG remplaçait CE QUE VOUS TENEZ DANS LA MAIN, à savoir l'INTEGRALITE DU COUVERCLE DU 2E2 , moyennant 2.500 F HT + M O (380 €... dans les années pré-€ 1990 à 2004/5) .. N'est-ce pas beau celà ? (j'ai VU la note d'information relative à celà, note interne au réseau et dont j'aurais bien aimé avoir un exemplaire que je ne me serais point privé de porter à connaissance de qui de droit la Clientèle qui fut celle du dit réseau). Pour info. le "kit PIERBURG de réparation d'axe, comportant AXE Vis de VOLET - mais PAS le volet même et LE BOUT DE PLASTIQUE-RESINE ne coûtait que l'équivalent de 32 €, ce qui était néanmoins CHER pour ce que c'était MAIS ... éminamment moins que 500 €TC de NOUVEAU COUVERCLE posé.

Qualité des pièces TATAWAN: en Juillet dernier un cabrio. est arrivé chez moi à l'improviste pour ... pose d'un CK366.

2E2 remis en place, refus de démarrer: pas grave ça se produit de temps à autre quoique plutôt rarement, bouchon d'air - il suffit de débrancher la durite d'arrivée d'essence et de la remettre, c'est suivi du "1/4 de tour" et CA NE SE REPRODUIT PLUS. Et bien en ce cas ... "effet ZERO". Donc je re débranche la durite d'essence du 2E et ... un coup de démarreur révèle que l'essence n'arrive pas, "RIEN, PAS UNE GOUTTE". Tant 2E2 que CK 366 n'y sont pour rien , c'est l'évidence.

A suspecter donc soit la pompe à essence soit le DEBULLEUR (récipient cylindrique à l'emblème AUDI sur son couvercle - photo en figure sur le document principal/2^{ème} des 5 x documents attachés au COURRIEL) DEBULLEUR situé donc entre la pompe et le 2E2, DEBULLEUR à 3xDURITES. Je m'aperçois de ce que le RECIPIENT en PLACE semble neuf mais SANS AUCUNE DES INSCRIPTIONS gravées sur celui type "ORIGINE"; le Client me confirme le remplacement par une pièce " ME.....". Seule solution pour tester la pompe consistant à débrancher la durite allant de la POMPE au DEBULLEUR, LE CLIENT (heureusement LUI) tente de débrancher la durite du DEBULLEUR. Que le caoutchouc ait tendance à coller au métal est normal, l'est nettement moins le fait que durite gentiment décollée au moyen d'une pince CE SOIT LE TUYAU d'ENTREE METAL de "M...." qui cassât, net au ras du bol, IR RE PARABLE !!! . Ceci ne se serait JAMAIS produit avec le métal du bol d'origine. Sur les GOLF 1.3 et les OPEL ce débulleur est en résine, je n'ai JAMAIS cassé un branchement dessus non plus, ce qui indique bien à quel point le métal de la «refabrication TATAWAN» est NUL. D'où ma solution de remplacement, incassable et moins chère que le Bol TATAWAN ne l'est pour la cochonnerie qu'il est.

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



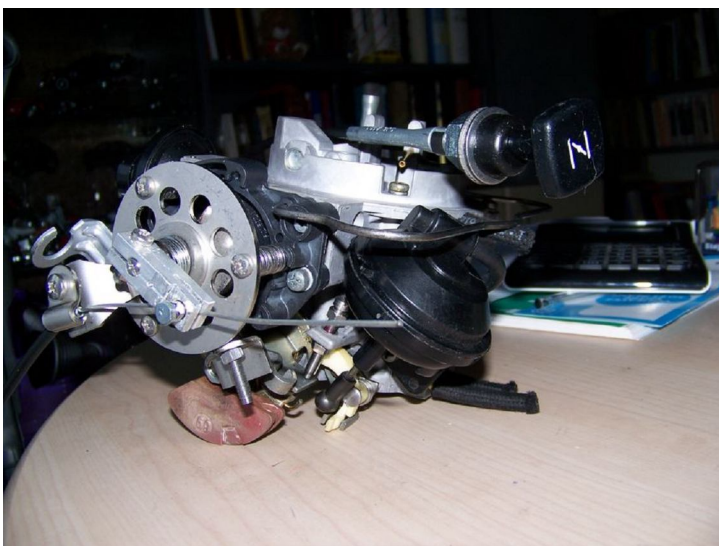
En fait la pompe donnait mais la "copie TATAWAN de débulleur neuf" était bloqué - on n'entendait pas la bille à l'intérieur. J'ai donc posé le "T" de substitution ... et ... 1/4de tour à jamais.

Pourquoi de telles pièces de M...., telles que cette copie de débulleur, sont-elles proposées et vendues ??? Parce que des "BREF ... PASSONS" les achètent, oubliant ce que la RADOTEUSE GRAND MERE (qui ne radotait en fait pas du tout sur ce point) a toujours dit: "ON EST TROP PAUVRE POUR ACHETER PAS CHER" . Je m'insurge et m'insurgerai toujours contre les ACHATS DE CONTAINERS BOURRES DE COCHONNERIES, pièces qui si fabriquées chez nous coûteraient certes "en rapport des SALAIRES PROTECTIONS SOCIALES 35H RTT ...ect que VOUS exigez", **à la différence que ce serait de la QUALITE, sortant de nos mains, et que TOUS auraient un boulot.**

Le prétendu (sur Forum, par des "bricoleux") coût de revient du CK 366 de ... 20 €, donc de "son prix de vente scandaleusement surélevé" est déplacé, désinformant: rien que LA Tirette WEBER, seule valable, me coûte plus que cela. Poids total des pièces du dispositif sur carbu 243 g, poids de l'INOX utilisé et de sa qualité, LA QUALITE. Le ressort taré-calibré entrainant la manivelle me coûte à lui seul ... 23 € pièce ... par 50 exemplaires (métal très spécial puisque "force calibrée", fabrication coûteuse de "processus et TEMPS passé"). Le ressort de rappel (visible juste derrière le levier pivoté par traction ou repoussage de la tirette) revient à 9,80 par 50 exemplaires, pour ... les mêmes raisons. Heureusement nombre de Gens SERIEUX se sont rendus compte depuis un bail de ce que les FORUM sont des mines de FAUX RENSEIGNEMENTS ERREURS FLAGRANTES MENSONGES ... émanant plus souvent qu'on ne le penserait d'internautes sachant pertinemment qu'ils sortent n'importe quoi, bavant des énormités alors ... qu'ils ne connaissent en fait RIEN à ce dont ils se permettent pourtant de parler. **C'est par ailleurs ces d'internautes voulant tout pour rien qui sont responsables de l'invasion par containers complets de cochonneries de pièces fabriquées par des esclaves, aux conditions de travail desquels ces Internauts refuseraient d'être soumis.**

tout est fabriqué en **INOX** à **CALAIS**

sauf la tirette **WEBER** faite en **Italie** **5**



Tout en INOX (sauf le levier pivotant tiré par le câble, en aluminium).

