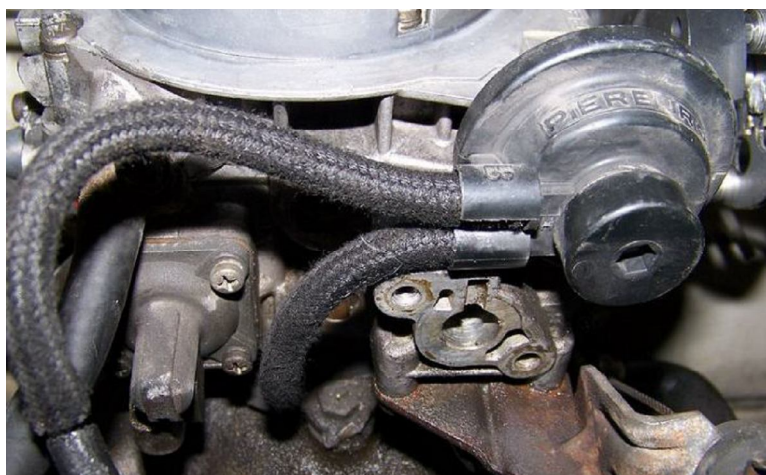


## CAPSULE DE DENOYAGE (dite aussi PULL DOWN)



**PIERBURG 1B**



**PIERBURG 2E** (exemple sur 2E2  
VW Golf 2 1.6 & 1.8 ou Cabrio. 85-92)

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<sup>er</sup> 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 inmanquablement 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 inévitable).**

**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 dès démarrage du moteur.

En ce cas débranchez les 2 durites de dépression qui y sont connectées (sur 1B il n'y en a qu'une), **bouchez** les (la) au moyen d'un tronçon de **FILETAGE de VIS de 4** (fourni 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. **90 €+ M O restent dans votre poche.**

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 et qui vous auraient coûté plus** que ... le CK 366 ????

