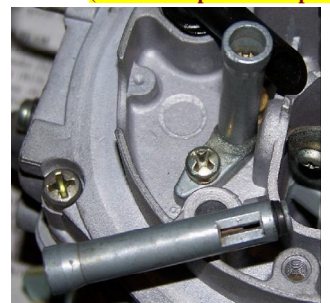
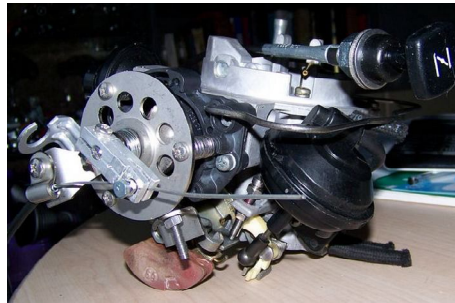
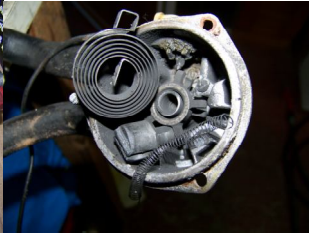


Pièces d'origine, de longue date foireuses, SUPPRIMEES, de même donc que ... les **page 1**
problèmes qu'elles causaient (le gain de 2L/100 que j'annonce est jugé pessimiste par les Clients ... qui enregistrent mieux
encore 6.000 km d'amortissement – voire ... bien moins encore (voir milieu de cette page)

PIECES retirées & poubellées

déposez pour durant montage le tube de Vis de CO
(illustré « en place » & déposé)



capsule 3 points bilame «TN» & son poussoir à lui seul 90 €+ pose (copie « TATAWAN à 20 € est plus NULLE encore)
(l'orifice laissé ouvert par le retrait du TN débouche non pas dans le 2E mais le vide et un Poussoir ext., neutralisé lors de la pose du kit manuel)
Cas fréquent: lors de la dépose du boîtier de RESSORT-bilame, ce dernier en tombe, suivi du cercleau résine
EN MORCEAUX cuits par les ans et incapable de tenir la RESISTANCE chauffante (2^{ème} photo depuis G.)

PIECES EN INOX, fabrication 100% à CALAIS assemblées « maison »

Dispositif pré-réglé « maison » sur un PIERBURG 2E2 en stock

ECONOMIE : si la capsule de dénoyage/pull down est HS, remplacement obligatoire en starter auto. (85 €+ pose) **MAIS** remplacement I NU TILE si kit starter manuel posé – on reproduit aisément à la tirette ce que la capsule fait (les refabrications « TATAWAN » à certes 4 sous ... sont NULLES – voir pages 5 & 6 de ce pdf ...
Et SI le TN à 90 € est HS ... la conclusion est nette !! **LE KIT EST MOINS CÔUTEUX** que les pièces de l'automatisme qui quant à elles n'auront **AUCUN EFFET durable voire réel**, le kit manuel vous évite au moins 175 € de gaspillage en pièces inutiles ... mais indispensables quand « automatisme » laissé.
NE VOUS LAISSEZ PAS TENTER par une perspective de possibilité de réglage du 2E2 TEL QU'IL EST A L'ORIGINE, CELUI QUI VOUS PROPOSE CELA VOUS POMPERA ENTRE 50 et 80 € de MAIN D'ŒUVRE pour EN FAIT NE PARVENIR A RIEN, au « moins mal » (impossible de dire « au mieux »)
RIEN DE DURABLE. SI DE PLUS IL REMPLACE DES PIECES TELLES QUE ÂNERIE de « TN » et capsule « PULL DOWN », SON ADDITION FINALE, AVEC TOUJOURS AUSSI PEU D'EFFET REEL, S'ENVOLERA BIEN AU DELA DU PRIX ... DU KIT STARTER MANUEL QUI, LUI, SOLUTIONNE TOUT CE QUI VA MAL SUR LE 2E2 CAR PERMET DE VIRER TOUT CE QUI LE DESSERT, faisant du 2E2 une merveille de fiabilité-efficacité dé-fi-ni-tive.

DEPOSE d'un PIERBURG 2E2 sur VW Golf 2 1.6/1.8 83-92

(s'applique à Scirocco 2 &, à qlqs détails près, AUDI 80 100 & VW Passat 2)

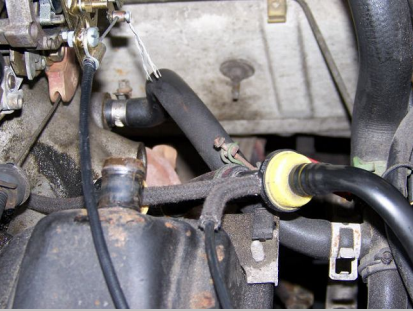
Pour déposer le carburateur et poser les pièces (OU me l'envoyer - POSTE Colissimo R3, en protégeant bien la pièce) ... **DEPOSEZ** du couvercle le TUBE de VIS CO de 45 mm (35 sur 1ers 2E2) de haut & 8 de diam. situé à 7h30 sur le couvercle, car FRAGILE en transport/le joindre au carbu dans un petit plastique – **PAR CONTRE REVISSER** en place sa VIS CRUCIFORME de FIXATION) **ENLEVEZ CE TUBE** de toutes façons lors de la pose du kit par vous-même, vous le remettrez une fois le 2E2 remis en place sur sa cale et la voiture. **Nettoyez le, pré-réglez le en réajustant la VIS CO int. « son bas » au niveau du pied des « 1 » gravés sur le côtés de la lumière (en fait son calage d'origine, devenu inadéquat à cause du foirage des pièces retirées mais redevenant parfait dès pose du CK366 -calage rétabli lors des coûteux et réguliers remplacements des pièces en photo ci-dessus à G.)**
Moteur froid, dévissez le bouchon du Vase d'expansion au fond baie moteur coin Chauffeur, et le revisser (pour ainsi supprimer toute éventuelle pression résiduelle de liquide de refroidissement)

Déposez la boîte contenant le filtre à air (basculez pour ce vers l'arrière la hanse gros fil de fer sur carbu et dévissez de quelques tours - clé de 10 – l'écrou tenant l'av de la boîte sur le moteur. Ce faisant débranchez du flanc de la boîte à air le fin tuyau venant de l'arr du carbu (joindre ce tuyau au carbu, ainsi vous saurez qu'il y est joint).

Sur l'AV du carbu, vous verrez une pièce comportant 2 branchements de liquide de refroidissement, à 90° d'angle : un tuyau/durite orienté horizontal vers côté Passager, un second VERTICAL VERS LE BAS. Desserrez le collier Serflex de celui VERTICAL/VERS LE BAS, décollez le caoutchouc du tuyau métal en pivotant la durite sur 1/5 de tour au moyen d'une pince. Débranchez alors la durite et rebranchez la provisoirement en place (rassurez vous, le peu de liquide qui en coulera sera une perte minime)

Passer alors au côté Chauffeur du carbu. : une durite part de la pipe d'admission, juste SOUS le carbu, pour alimenter le BOITIER ROND de STARTER AUTO sur le flanc côté « Chauffeur » du carbu : procédez de même que juste précédemment pour débrancher le DURITE CITEE de la PIPE d'ADMISSION et rebranchez la en place, tout aussi provisoirement.

Revenez alors à la durite provisoirement rebranchée à l'ELEMENT AV à 2 TUYAUX à 90° : débranchez la cette fois pour de bon du tuyau vertical de l'élément, bouchez la du POUCE et re-routez la (facile), AVEC SON collier SERFLEX, pour aller la brancher SUR LA PIPE d'ADMISSION A LA PLACE de CELLE qui allait de la pipe au boîtier rond de starter : **SIMULTANEMENT vous débranchez la condamnée pour brancher la RE-ROUTEE.**



débrancher de la pipe brancher à la pipe celle reroutée Virez aussi ces sondes, inutiles - celle de Dr. n'est pas la DURITE allant de la débranchée de la prise « verticale vers bas » même toujours présente, ce d'ORIGINE, ce PIPE au BOITIER rond du THERMO-DILATABLE (élément à qui est tout dire; le FIL d'alimentation + de du Bilame 2 durites à angle droit sur haut AV du 2E) celle de G. **est endommagé par les années.**

Le reste est ... de la roupie de sansonnet : débranchez les 2 prises blanches sous (normalement) capuchons caoutchouc, de l'ARR HAUT côté PASSAGER du carbu. Ce faisceau est tenu au coin arr PASSAGER du couvercle par un Clip plastique à simplement déloger de son orifice d'attache. Chattertonnez ces fils & prises dans un coin peu visible.

Débranchez la prise BLANCHE du fil électrique allant à la base AV du carbu. (si présent), pièce au demeurant inutile dans les faits réels et le FIL de MASSE de la fiche plate sur l'ARR côté PASSAGER du COUVRE CULBUTEURS du Moteur.

Débranchez la prise ROUGE (côté CHAUFFEUR) du fil allant au BOITIER ROND de STARTER, et chatertonnez cette prise au faisceau électrique (elle est « mise à la retraite définitive»)

CABLE D'ACCELERATEUR : désengagez le guide câble de l'œil de l'équerre à l'avant côté chauffeur en conservant le vital CLIP qui sera réutilisé. Détachez le câble d'accélérateur (A CONSERVER pour ré-utilisation, si encore présents (car non vitaux), le CLIP PLAT sur le guide câble en résine rose, et le CLIP PINCE qui est sur la BOULE en embout de câble)

Débranchez la durite d'essence (il en faudra hélas toujours, MAIS ... nettement moins qu'auparavant par contre).

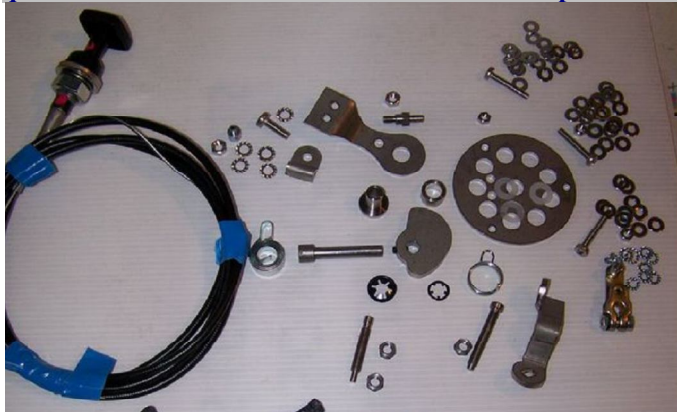
Déposez les 3 longues vis (tête pour clé de 10) qui tiennent le carbu sur la cale caoutchouc d'embase (vis à 11h30 2 & 7h). Déposer la CALE CAOUTCHOUC, par simple retrait des 4 boulons tête pour clé de 10 aussi et afin de vérifier son état EN DESSOUS et ses Tranches (caoutchouc doux et lisse au doigt dans l'orifice oblong de passage des gaz, non craquelé/fendillé, autrement la cale implore remplacement). Il est impossible de mal l'orienter à sa repose, ou pose de la neuve, de par la disposition des orifices de sa fixation.

Déposez le carbu et retournez le au dessus d'un récipient pour le vider de l'essence qu'il contient. Reprenez le dans son sens normal et actionnez la commande d'accélérateur à fond plusieurs fois pour parfaire la vidange.

Si option POSE souhaitée, je vous retournerai le carbu prêt à reposer La repose sera d'autant plus facile que le carbu aura maigri par retrait des appendices inutiles et détritiaux en fait de naissance. Il sera quasiment pré réglé, et la notice qui y sera jointe vous permettra de peaufiner optimalement les réglages en qlqs mn RIEN QU'EN SUIVANT MES INDICATIONS à ce sujet. **AUCUN câble électrique n'est désormais branché au 2E.**

PAGE 3

CK 366 JD additif à notice du kit de mise en starter manuel pour PIERBURG 2E2 /recommandation identique quant aux ECROUS tenant les RONDELLES Espaceuses sur FIXATIONS de la platine des kits CK368 pour 2E3 & 370 pour 1B3

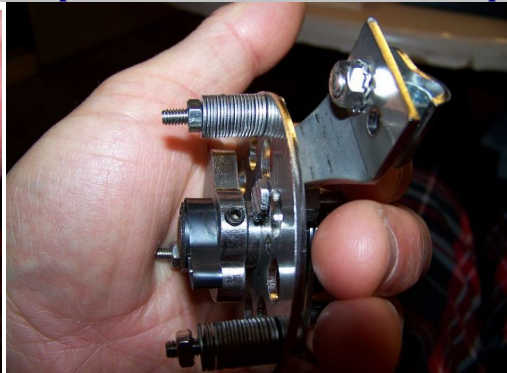


A DR. un CK 366, pièce maîtresse assemblée et pré-réglée sur un 2E2. Inclus BOUCHONS pour obturer les dépressions n'étant plus utilisées + 80 cm de tuyau de dépression renforcé/toilé pour remplacer les tuyaux ou embouts fatigués + 40 mm de tige filetée inox de 4 pour fabriquer éventuels BOUCHONS pour Dépressions « malades » et d'aucune utilité de par le dispositif CK 366.



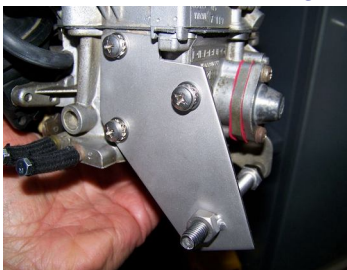
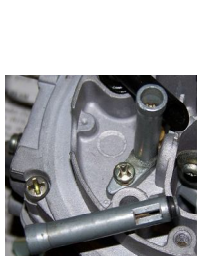
tirette **WEBER**

les ECROUS tenant les rondelles espaceuses restent en place : je les serre pour le TRANSPORT PTT , déserrez les un peu pour faciliter le vissage de la platine sur son réceptacle à « manivelle » du 2E2 (idem pour CK 368 sur 2E3& CK370 sur 1B3)



La boule **VERTE** n'est plus vitale, la

CAPSULE 3 points est poubellée. Voyez les branchements de dépression sur le flanc «passager» de la boîte à air : celui visible à G. vient de la BASE ARR du 2E prise côté CHAUFFEUR, celui de Dr. va à la CAPSULE sur l'ENTREE d'AIR.

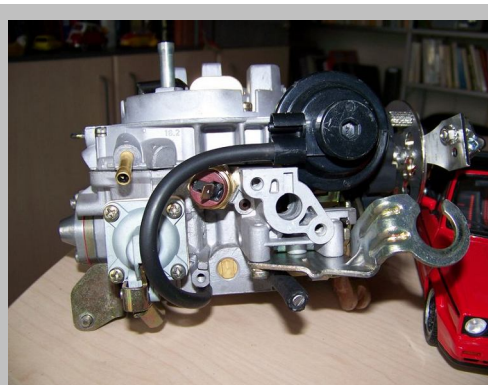


PRECAUTION: déposez le temps du montage le TUBE de VIS DE RICHESSE sur couvercle à 7 h30 - remettez

retrait du TN (thermodilatable) retirer TOUT le bloc électrique et à dépression, placer durites bouchon à 2 tuyaux à angle droit : l'ORIFICE fournies en haut & bas (pour bas : prise de DR., l'autre prend le débouche DANS LE VIDE- Equerre en son fond) tuyau plastique allant sur prise de dépression ARR du Flanc « passer » de la boîte pour filtre à air). **POSEZ LA PLATINE FOURNIE.**

PHASE DU MONTAGE NON

REVELEE SUR CE pdf d'INFO., FIGURE SUR LA NOTICE UNIQUEMENT, AFIN D'EMPECHER TENTATIVES DE COPIES HASARDEUSES ET MECANIQUEMENT DANGEREUSES



La prise de dépression en Bas à G peut être bouchée si boîte à air modifiée ainsi que suggéré en milieu de page 7



boucle du ressort sur manivelle d'origine



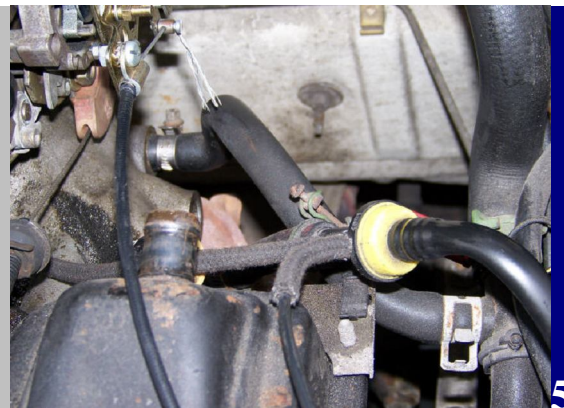
fixations à 6h30 10h30 & 2h

alignement de la tranche de came de ral. accél et butée sur patte ajoutée sur axe papillon 1^{er} corps

Posez la platine principale fournie pré réglée telle qu'illustrée (pré réglé par pose-dépose sur un 2E2 neuf en stock) fixations à 6h30 10h30 & 2h, équerre réceptacle du câble pointant vers l'AVANT (à 9h30 pour Golf, 8 h pour AUDI & PASSAT ... pour remise de la boîte à air ronde). A ce stade vous devez pouvoir pivoter le levier de quelque 2 mm AVANT que la Tranche de la CAME touche la BUTEE de RALENTI ACCELERE qui ne doit sous aucun prétexte servir de BUTEE de Ralenti à Chaud (c'est le rôle de l'autre BUTEE, longue VIS de 8 tête de 13 sur la PLATINE fixée de l'autre côté du 2E2). Au besoin retouchez mon PRE REGLAGE de la BUTEE DE RAL.ACCEL. en débloquent son ECROU de SECURISATION et en le rebloquant après la retouche.



Quelque 10 cm à DR.



5

Branchez « B » sur l'« Y » plastique et « A » sur la prise à la base du 2E. NB : la prise tout juste visible sous la PATTE de Câble d'accél. est bouchée d'origine (utilisée pour l'aiguille de l'économètre qui qui ne figure pas sur les Golf « marché français »)

la durite de dépression venant du « Y » est branchée sur celle rigide de Servo Frein, juste à côté de celle venant de la capsule d'avance de l'allumeur.

Celle venant de l'allumeur étant plus utile que l'autre, en cas de cassure d'une ou des deux prises

plastique, de par les années, obturez les emplacements au chatterton toilé, brancher celle de l'allumeur sur la prise sous la PATTE de câble d'accél. d'Economètre Bouchez celle, raccourcie pour l'occasion, venant de l'« Y ».

CAPSULE DE DENOYAGE (dite aussi PULL DOWN) – visible sur Dr. mi niveau photo ci-dessus à G. -

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

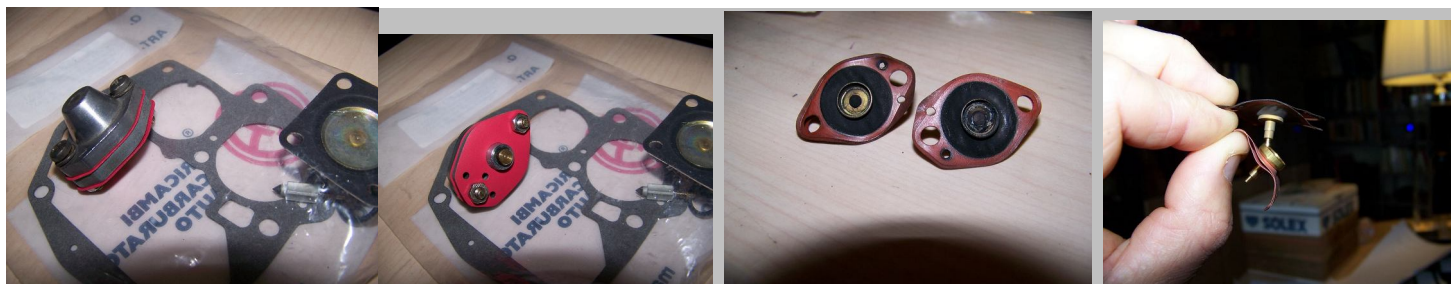
Si cette capsule ne fonctionne plus/crevée, cela induit une prise d'air parasite au niveau du papillon 1^{er} corps (néfaste, car richesse in-réglable et fonctionnement non optimal) et, en starter auto, cela rend la procédure de démarrage très aléatoire, car le moteur a inmanquablement tendance à se 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 sera facturée la bagatelle de 85 €, QUE LE KIT STARTER MANUEL PERMET D'ECONOMISER – par contre le starter auto NE PEUT PAS S'EN PASSER - (cher le kit !!!! ... à 87 € donc !!!) : 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 en appuyant BRIEVEMENT à peine sur la pédale d'accélérateur (en starter auto. la dépense de 85 € 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. 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'une boulette de papier, et rebranchez les – la - par simple soucis d'esthétique : plus du tout de prise d'air et laissez la capsule dormir en place. IL SUFFIT DES LORS D'AVOIR SIMPLEMENT LE REFLEXE DE REPOUSSER LA TIRETTE DE QUELQUE 2 mm DES QUE LE MOTEUR A DEMARRE

En l'occurrence le kit starter évite aussi 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 25 € dé-plo-rable !!! »).

TOUJOURS CHER ?? le kit en comparaison de 90 + 85 + M O de pose de pièces d'origine dont l'effet effectif est NUL ???? Plus du tout : le kit manuel vous évite au moins 175 € de gaspillage en pièces inutiles ... mais indispensables quand « automatisme » laissé.

Je conseille de remplacer sur ces 2E2 d'entre 27 et 34 ans les Joints et surtout MEMBRANES (celle d'enrichisseur notamment). En déposant le bloc enrichisseur et en inspectant sa membrane (ne pas la déposer complètement, vous feriez sauter le petit poussoir à joint torique/caoutchouc, ne pourriez pas fiablement le reposer et mettriez ainsi la GOLF en rade) vous vérifieriez que je ne raconte pas d'histoires quant à son allure CARTONNEUSE/GONDOLÉE/NOIRE/POREUSE.



Calaminage et raideur porosité de la membrane en place, souvent d'origine.



CALE POREUSE

Attention aussi à l'état de la CALE caoutchouc d'embase : si caoutchouc rugueux dans l'orifice de passage des gaz, fendillé elle prend l'air (j'en vois couramment à même de s'ouvrir dans les ronds points) (**La déposer pour l'inspecter en dessous aussi reste le mieux/elle peut aussi en effet se fendiller insidieusement en dessous**) . Remplacement disponible de MECATECHNIC ou TOPWAGEN pour quelque 35 €livrée (voyez leurs site internet)

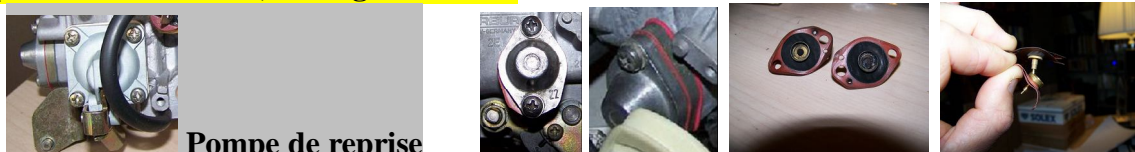
POSE KIT JOINTS POINTEAU MEMBRANES sur PIERBURG 2E

IL EST IMPERATIF en préalable à l'échange des pièces en question de déposer le carbu ., de retirer son couvercle, de repérer aussi la place de chaque vis (elles ne sont pas toutes de la même longueur), de déposer les membranes (VOIR 3^e & 4^e paragraphes de ce texte) et de bien nettoyer l'ext. du carbu, le dessus du couvercle & l'int. /cuve (bombe de liquide de nettoyage carbu. ou de frein avec de préférence un fin tuyau sur la buse pour diriger le jet précisément en injectant du liquide dans tous les petits orifices, puis de sécher le tout après 1 minute d'effet à l'air comprimé) **PORTER épais GANTS CAOUTCHOUC, SOYEZ DEHORS, BRISE DANS LE DOS car produit efficace mais à éviter de respirer et sur la peau .**

L'échange du pointeau (PEU UTILE car celui en place est inusable – pointe caoutchouc) requiert la délicate dépose du flotteur. L'axe de ce dernier étant enfoncé en force dans ses supports, il faut pour retirer l'axe en question utiliser un petit clou (ou 2 chasse goupille superposés – un fin et un plus gros) et un petit marteau (sortie de l'axe par l'extérieur du carbu.), MAIS ATTENTION de ... ne pas fracturer le support étroit !!!!! La remise en place s'effectue de la même façon (le flotteur est pré réglé en ce qui est du niveau de cuve) – limer un peu le pourtour de l'axe rend sa remise en place plus aisée et aussi sûre.

Echange de la membrane de pompe de reprise : Injectez un PSHIIT de Nettoyant carbu . dans l'orifice situé en bas à 4 h du lgt de membrane en vérifiant le jet de l'injecteur de pompe débouchant dans le 1^{er} corps et qu'il vaut mieux ne pas extraire car FRAGILE (sa dépose, à la pince, peut le casser net ... à ras de son lgt. ... whouuups !!!) PAS d'AIR COMPRI ME dans cet orifice par contre/coinceage bille. FENTE du POUSSOIR VERTICALE pour qu'elle s'engage sur le tranche du LEVIER sur COUVERCLE carré de 35 mm de côté tenu par 4 vis, situé à la base de la face avant PASSAGER du carbu. Remise en place du champignon ROSE « QUEUE vers CUVE » et de la RONDELLE FINE à LAMELLE DIAMETRALE, du RESSORT dans le bon sens (côté de grand diamètre vers l'intérieur du carbu.). **L'échange de la membrane d'enrichisseur (membrane ovale derrière un couvercle de même forme tenu par 2 vis à la verticale et sur la face G. du carbu quand regardé depuis la calandre) est aisée SI on suit ces instructions.**

NB : partie « pointue » en HAUT, « Large » en BAS



Pompe de reprise

Calaminage et raideur porosité de la membrane en place, souvent d'origine. (remarquez la souplesse de la neuve)

La pièce métal est faite en 2 parties : le couvercle et un espaceur.

Pour retirer la membrane en place (dont l'allure quand comparée à la nouvelle justifiera d'emblée l'achat de la pochette) il faut retirer avec une pince, en tirant dessus sans précaution particulière, le butoir à joint torique (rondelle caoutchouc), retrait qui permettra de séparer le couvercle de l'espaceur et ainsi le retrait de la membrane même. Placez la membrane sur l'espaceur (face incurvée de l'espaceur vers membrane – et ainsi face avec protubérance centrale vers carbu.), poser le cuvelage laiton de la membrane sur la mâchoire d'un étau (pour ainsi avoir un support rigide), espaceur donc au dessus/sa protubérance centrale vers le haut, et prenez le butoir à joint torique fourni, sa face plate laiton vers le haut : placez le dit butoir sur l'ergot de la membrane en pressant légèrement du doigt et enfoncez le butoir sur l'ergot en tapotant délicatement avec un petit marteau, ce jusqu'à ce que le haut de l'ergot affleure le plat supérieur du butoir. Après pose de la nouvelle, n'oubliez pas de positionner le ressort dans le bossage du couvercle (il n'y a pas de sens de pose pour ce ressort). NB : dans une pochette à prix attractif d'un site INTERNET, le BUTOIR est inscellable car son orifice entrant est trop GRAND !! Anomalie inconnue sur la pochette que je fournis car authentique « RCA Italy »



Le FIN Joint Torique s'avère idéal pour, SI besoin est (fendu), remplacer le JOINT TORIQUE d'origine à la base du TUBE de Vis de CO L'autre peut remplacer celui de VIS DE RICHESSE dans le Tube SI elle semble tourner sans résistance : si par contre résistance il y a, le joint en place est BON donc ...

« 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



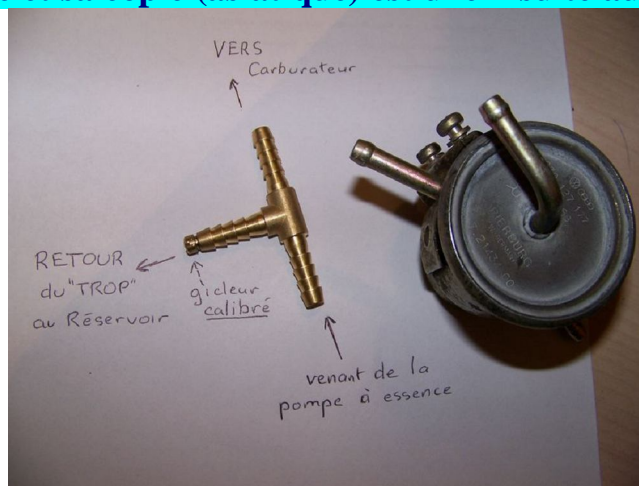
le volet en question est en bas de la tige.

POSITION ETE / passage air ambiant

POSITION HIVER / air ambiant bloqué à 90%

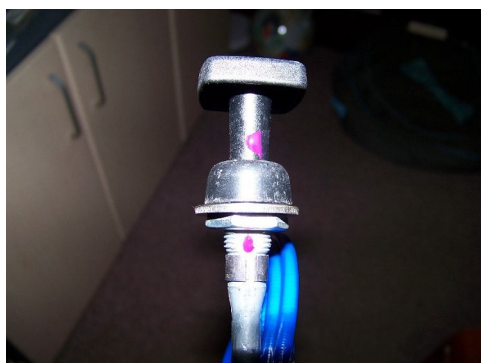
Bien veiller à la présence du tube d'alimentation en air réchauffé par la pipe d'échappement (primordial pour utilisation hivernale et éviter le givrage du carbu). Même si le bloc prenant le tuyau en question a disparu de la pipe, suite à corrosion des ses fixations sur celle-ci, attachez l'extrémité 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 étêtée qui poussera le volet en position « hiver » / fermeture de l'arrivée d'air ambiant 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)

Alternative FIABLE et DE FI NI TIVE au DEBULLEUR (l'authentique estampillé VW PIERBURG est inobtenable et sa copie (asiatique) est une insulte au mot QUALITE





Cette tirette, WEBER, tient sa position d'elle même au mm de tirage repoussage près, nul besoin de la tenir en position. Les repères ROUGES sont enlevables (ils ne servent qu'à ré orienter la tirette pour sa remise en guide lorsque l'on ré-enfile le câble dans la gaine. Les RONDELLES *Inox* ne s'altéreront jamais de par leur matière.



En ré-insérant le câble dans la gaine & son guide, alignez les marques ROUGES

Sur berline, enlevez le cache à la base G de la Pl. de bord (vis cruciforme en ARR accessible en baissant l'étagère vide poches en dessous/aisé de remettre ses 3 vis de fixation car qualité de finition et assemblage VW oblige). Sur Berline, ECROU en arr. de l'orifice entre les ERGOTS, RONDELLES inox et éventail en façade. Sur CAB, percer à diam.12 à 5cm à Dr de la fin Dr. de l'enjambement de la colonne de direction. La Large Rondelle INOX fournie est à placer en façade , la seconde rondelle INOX & rondelle éventail fournies pour Cabriolet sont à utiliser en arrière de l'orifice percé). Passez le câble par un des bouchons caoutchouc du tablier en ARR. du vase d'expansion.

Pose tirette starter sur planche de bord de VW Golf Cabriolet



Je fournis la tirette WEBER avec deux RONDELLES en *INOX* permettant de prendre en sandwich la matière anti-choc de la planche de bord à cet endroit. (VOYEZ aussi page suivante)

La gaine du câble passe facilement dans le tablier SANS Perçage : dans la baie moteur en arrière du VASE d'EXPANSION (situé près de tablier d'habacle côté CHAUFFEUR) 2 voire 3 orifices pratiqués d'origine dans le tablier sont disponibles, au choix, obturés par des CAPUCHONS caoutchouc : il suffit d'en retirer un, de passer par l'orifice libéré le BOUT de GAINÉ de Câble FOURNI pour qu'il pénètre à l'intérieur de l'habitacle

au travers de l'isolant phonique : de l'HABITACLE on pousse alors ce MORCEAU DE GAINE vers la baie moteur au moyen de la GAINE du Câble, celle ci passant alors dans la baie moteur.

Par soucis de qualité du travail on perce d'un coup de poinçon le bouchon caoutchouc retiré , on l'enfile sur la gaine et on ré-obture esthétiquement l'orifice du tablier. La GAINE décrit un « FER A CHEVAL » pour venir se loger dans l'ARRETOIR de GAINE posé sur l'EQUERRE de la PLATINE du KIT STARTER.



Sur cabrio. pour poser la TIRETTE précisément à l'endroit illustré, il vaut mieux Sortir complètement le câble de sa gaine

Enlever l' ECROU Rond NOIR de façade tirette, le large contre écrou & Rondelles (plate inox & éventail)

Passer la GAINE dans l'orifice percé sur quelques mm

Ré-enfiler par l'ARR de l'orifice 1 x Rondelle INOX, la rondelle éventail puis le CONTRE ECROU

Viser à tatons le point de passage de la gaine entre les renforts métalliques présents à l'ARR Base de la Pl. de Bord

Faire suivre à la gaine ainsi poussée un trajet pointant vers le pédalier

Engager seconde RONDELLE sur le GUIDE TIRETTE fileté tout en laissant environ 5 mm de l'AVANT du GUIDE TIRETTE dépasser de la façade, MEPLAT du Guide (où j'ai apposé un Repère ROUGE) VERS LE HAUT , et y visser alors l'ECROU ROND NOIR de façade.

Visser un maximum le CONTRE ECROU Arr.

Utilisez le bout de gaine à extrémité recourbée joint comme GUIDE GAINE : introduisez le dans le libéré orifice du tablier, derrière le Vase d'expansion , où vous avez enlevé un des 2 voire 3 bouchons caoutchouc présents.

De l'habitacle, percevez à tatons l'endroit où le morceau de gaine dépasse, et passez à cet endroit la GAINE du câble.

Coupez le cône pointu du bouchon caoutchouc et achevez le pré-perçage qui s'y trouve, pases y la gaine dont vous sortez dans donc la baie moteur toute la longueur que vous pouvez, ce tout en vous assurant de ce que le trajet du câble dans l'habitacle n'interfère pas avec le pédalier ni éventuellement autres câbles dont électriques.

Remettez/forcer le caoutchouc en sa place initiale sur le tablier.

Ré-enfilez alors le CABLE et la TIRETTE (pour cette dernière en alignant la MARQUE ROUGE du BOUTON sur celle apposée sur l e MEPLAT du GUIDE fileté

Faites décrire à la GAINE & CABLE dans la baie moteur un FER à CHEVAL venant vers le Dispositif de starter, enfiler le Câble dans l'ARRETOIR de Gaine placé à l'entrée de l'EQUERRE du dispositif.

Enfilez le CABLE dans l'orifice du LEVIER PIVOTANT (retirez en le « CLOU » d'emballage-transport) Tendez bien le CABLE (repères ROUGES sur LEVIER & PLATINE alignés) et bloquez la VIS d'attache du CABLE. Ne coupez éventuellement le SURPLUS de CABLE qu'à ce moment là.



Les Filtres à Air **GREEN** ou **JR** excèdent largement en performances de filtration et qualité de fabrication n'importe quelle cartouche papier, sont de ce fait acquis une fois pour toutes, et surtout pardonne la négligence d'entretien dont de très nombreuses voitures sont l'objet sur ce plan (la dépose de la cartouche standard dans la grosse majorité des cas révèle ... un filtre qui arrête tout même l'AIR, tant il est noir et ... irrémédiablement bouché) – à ce sujet l'histoire du coup de compresseur est ... désolé ... du pipeau : ça vire les mouches mais ... pas les micro poussières qui colmatent le papier pour de bon, et bouchent le filtre en au plus 15.000 km voire 10.000 en conduite majoritairement urbaine.

GREEN ou **JR** bloque les impuretés les plus petites (2,8 microns est arrêté) à une fraction de mm de la paroi filtrante, si bien que même un de ces filtres au premier coup d'oeil très encrassé laisse passer au moins autant d'air qu'une cartouche papier neuve .

Requiert nettoyage tous les 40 45.000 km** (un test sur 100.000 km d'utilisation Mr/Me TOUTLEMONDE a révélé que même à un tel kilométrage ses performances équivalaient à celles d'une cartouche papier neuve). ** 20.000 km si boîte à admission directe

Exit les contre visite pour cause de pollution ... à cause vexante d'une cartouche filtrante bouchée

Exit les conso. insidieusement alarmantes

Exit les coûteux soucis de débitmètre encrassé de remontées huileuses pour cause de mauvaise respiration du moteur (favorisés par les intervalles de révision à rallonge du genre 35 voire 40.000 km – laps de temps au bout duquel cela fait belle lurette que la cartouche papier est bouchée et étrangle le rendement du moteur de façon bien sensible)

Le nettoyage (aspirer le plus gros avec la buse fine d'un aspirateur tenue à 4 ou 5 mm de la paroi sale est positif) consiste à pulvériser le liquide savon **GREEN JR** ou **K&N** sur la face ENTREE d'AIR (liquide mis dans un pulvérisateur à plantes), à laisser agir ¼ d'heure (insister un peu sur les endroits particulièrement « crades »), rincer de la face AIR PROPRE vers face ARRIVEE d'AIR sous le robinet (SANS pression) d'eau froide ou tiède, laisser sécher naturellement (SURTOUT PAS DE COUP D'AIR COMPRISE ni SECHE CHEVEUX – haut d'un placard de cuisine) et, au moyen de la bombe d'HUILE spécifique rehuilez la paroi filtrante (inutile de dégouliner, ce serait un gaspillage d'huile).

Le coût moyen d'un de ces filtres est de l'ordre de la soixantaine d'€(TC livré) – rappelez vous, vous n'en changerez plus, or les cartouches papier au bout de 70.000 km vous COUTENT PLUS CHER (sur tous les plans d'ailleurs)

1 L de savon de nettoyage (avec lequel vous en effectuerez au mois 4) coûte 14 €(le liquide vaisselle est trop agressif). 1 bombe d'huile spécifique (au moins 4 rehuilages efficaces) coûte 14 €

aucune contre indication. Donnez diam. int. & h. ou L x l de la cartouche d'origine

Sur mon break 306 Hdi de 16 ans et 235.000 km et mon break ROVER 75 cdi de 15 ans et 271.000 km, les cartouches GREEN et JR (parfaites reproductions du filtre d'origine à mettre dans le boîtier d'origine) y sont depuis tout ce temps et kilométrage, simplement nettoyées et rehuilées tous les 50.000 km Combien de « cochonneries papier » aurais-je du acheter en tout ce temps ??? Je suis largement financièrement gagnant 150 €au, lieu de 1.210

Sur mes véhicules, ces cartouches mises dans la boîtier d'orig. m'ont évité d'acheter

34 filtres papier (x 16 à 25 € 306 Hdi & x18 à 45 € ROVER 75 Cdi soit 1.210 €-

1 x JR + 1 x GREEN = 150 €.

Il est impossible de prérégler un carbu quant au régime de ralenti à chaud et de ralenti accéléré/starter avant envoi et pose, ceci s'effectue sur le véhicule. Tout au plus ai-je pu faire en sorte que le moteur démarre au starter et une fois raisonnablement chaud ait un ralenti approximatif QUOIQUE si BUTEE de Ralenti à Chaud posée tel qu'indiqué, l'idéal 850/900 t n'est pas loin

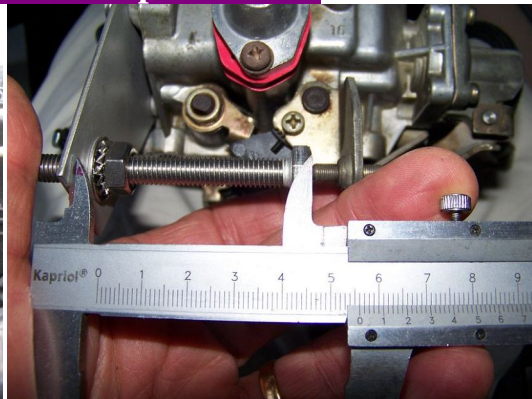
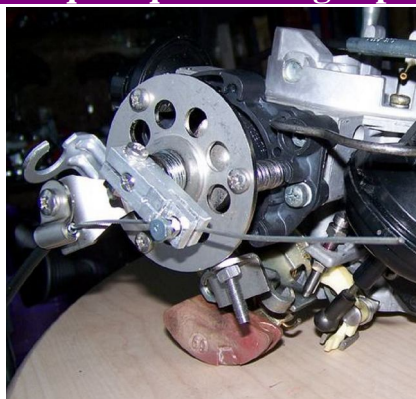
Branchez à la base arr du carbu, prise côté kit starter, le tuyau plastique de dépression allant au côté du boîtier de filtre à air et branchez en l'autre extrémité à ce boîtier (**OU bouchez en l'extrémité le temps du réglage avec une VIS**).

Câble attaché au levier du kit de telle façon à ce que, tirette repoussée complètement, les Marques **ROUGES** sur levier & platine se correspondent, et donc les **VERTES** démarrez le moteur au starter puis repoussez la tirette autant que possible **tout en maintenant par pression juste suffisante sur l'accélérateur un régime d'environ 2000 t/mn CONSTANT** (je signifie par là **PAS DE GRANDS COUPS D'ACCELERATEUR BRUTAUX A AB SO LU MENT EVITER**) puis repoussez complètement la tirette de starter en maintenant 2.000 t constant à l'accélérateur, ce qui permettra au moteur d'atteindre gentiment sa température optimale de fonctionnement en 2 mn (capot fermé, surtout en hiver, accélérera la montée en température)

Simple conseil SI (ce qui m'arrive de temps à autre sans que je puisse savoir exactement pourquoi) "2E2 reposé et durite d'arrivée d'essence dûment rebranchée", le moteur refuse de démarrer, coupez le contact / débranchez la durite d'arrivée d'essence au carburateur/ rebranchez la et ... **CA DEMARRE SANS PROTESTER**, le phénomène ne se reproduira plus **JAMAIS**. **Je ne peux que supposer formation accidentelle d'un bouchon d'air, évacué en débranchant et rebranchant la durite d'arrivée**). Ca m'est arrivé aussi avec une pompe à essence électrique lors de la remise en place du réservoir soumis à une RESTOMisation: la pompe n'aspirait pas l'essence à la mise du contact / le filtre ne se remplissait pas: il a suffi que, contact coupé, je débranche la durite d'arrivée d'essence à l'entrée du **FILTRE** (placé bien sûr, ce en toute logique, **AVANT** la Pompe), que je rebranche ... et tout est rentré dans l'ordre. **En document dispo. sur simple demande**, pose d'une pompe à essence électrique, induisant suppression de la pompe mécanique, et assurant en cas de fracture de la durite d'arrivée d'essence au carburateur qu'aucune goutte d'essence ne se répandra par terre si contact coupé bien sûr (alors qu'en configuration d'origine l'essence coule au niveau de la rupture même si durite plus haute que le réservoir, ce au point que le réservoir se viderait sur la chaussée jusqu'à quasiment vide. Au passage, une pompe électrique pour carbu ne doit pas pousser, idéalement, à plus de 200 250 g archi maxi: or nombre de fournisseurs racontent n'importe quoi en osant vendre une pompe poussant à 350 voire 400 g, quite à fournir ensuite un régulateur MALPASSI Une "ELECTRIQUE" régule elle même". Poser un régulateur MALPASSI entre une ELECTRIQUE poussant à 350 400 g pour réduire la pression à 200 dans la suite du circuit d'envoi au carbu. fatigue vite la pompe; une pompe poussant à 400 g c'est pour une INJECTION mécanique telle qu'une PEUGEOT 404 1970 tout début de l'injection sur voiture courante.

STARTER COUPÉ / Tirette complètement repoussée

Si le moteur s'arrête dès que vous relâchez la pédale, ce n'est pas grave, cela indique simplement que le Pré-CALAGE « 56 mm » de la VIS BUTEE DE RALENTI A CHAUD nécessite retouche « anti-horaire », car induisant un ralenti trop bas que le moteur ne peut tenir. SI par contre REGIME trop élevé, ce calage est à retoucher en réduisant via rotation « horaire » le « 56 mm ». Il suffit dans les deux cas de débloquer (**clé de 13**) l'ECROU de sécurisation et de le rebloquer quand calage optimal « 850 t/mn » effectué, ce une fois pour toute.



Dépressions sur flanc de la boîte à air : celle de G vient de la base ARR du 2E « côté Chauffeur de celle BOUCHEE », celle de DR. va à la CAPSULE sur l'entrée d'air

56 mm pour PRE REGLAGE entre plan de plaque et butée d'origine

RETABLIR l'ECART entre BUTEE de RALENTI ACCELERE et TRANCHE DE LA CAME (voir haut de page 11 /la suivante)

BUTEE de Ralenti accéléré STARTER sur la PATTE ajoutée sur la Sortie d'axe papillon 1^{er} corps : 12

VE ILLEZ à pouvoir pivoter le LEVIER tiré par le câble de starter de quelque 2 mm minimum AVANT que la Tranche de la CAME PLATE de Ralenti accéléré starter TOUCHE cette BUTEE. **CE N'EST PAS ELLE QUI DOIT SERVIR DE BUTEE DE RALENTI A CHAUD. Au besoin, moteur arrêté, débloquez l'ECROU de SECURISATION sous la patte avec une clé plate de 8 ou 10 – selon exemplaire de cette pièce, tournez la BUTEE adéquatement et REBLOQUEZ l'ECROU, ce réglage ne bougera plus non plus.**

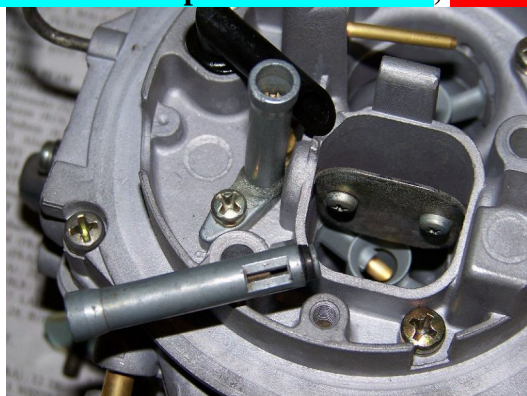


Tranche de la CAME PLATE de Ral. Accél. STARTER, alignée sur la VIS BUTEE de RAL. ACCEL STARTER de la PATTE ajoutée sur l'AXE PAPILLON 1^{er} CORPS. **NE PAS ALTERER LE CALAGE (LOCTITÉ) de LA CAME.**

POUR PROCHAIN DEMARRAGE A FROID

SI VOUS AVEZ CONSTATE QUE LA CAPSULE DE DENOYAGE (PULL DOWN) est HS. (Page 6) et que donc vous avez bouché les 2 durites de dépression qui y sont connectées IL SUFFIT DES LORS D'AVOIR SIMPLEMENT LE REFLEXE DE REPOUSSER LA TIRETTE DE QUELQUE 2 mm DES QUE LE MOTEUR A DEMARRE.

Pour ce qui est du REGLAGE de la RICHESSE à CHAUD, vous partez d'un réglage assez proche de l'idéal si vous vissez la VIS à l'intérieur du tube jusqu'à ce que sa base soit au niveau « + 1 tour » du bas des « 1 » gravés sur les côtés de la LUMIERE (Si l'entrée d'air à la base de ce tube est par contre le modèle « 2 trous ronds/1 x petit & 2 plus grands » visser jusqu'apparition du FILETAGE dans le gros orifice du haut et desserrer d'1 tour) RICHESSE / CO (veillez à ce que pour ce réglage l'embout caoutchouc de la durite plastique venant de l'ARR. BASE du 2E soit ou provisoirement bouché d'une vis ou branché à sa prise sur le corps de la boîte à air, car à défaut vous aurez UNE PRISE d'AIR sur l'ARR. du carburateur)



Réglez la richesse du mélange air/essence, ce en vissant lentement (donc horairement) la VIS de réglage située sur le couvercle dans le tube vertical tant que le ralenti augmente ou se régularise en son, puis en la dévissant lentement jusqu'au point où vous entendez que si vous alliez plus loin le ralenti baisserait : revissez alors d'1 / 2 à 3/4 tour.

Ramenez/baissez au besoin le ralenti à 850/900 t mn; 2500 t constant 15 à 20 s, le fait d'alors dévisser la VIS CO de ¾ t baissera la RALENTI, confirmant la QUALITE du REGLAGE PRECEDENT auquel vous revenez en REVISSANT de ¾ t. Un éventuel test CO révélera un taux de 2% voire moins au ralenti et moins de 0,5 % dès 2500 t/mn.

Pompe à essence électrique sur CITROËN AMI 6 (applicable à VW Golf)



Dans soute sous plateau d'aire de chargement. Arrivée et envoi en cuivre



Filtre AVANT la pompe - Fil + jusqu'au « relais 30 A dans la baie moteur » sous gaine épaisse caoutchouc et longeant le bas de caisse G sous la moquette / passage par orifice dans tablier au niveau de la tirette d'ouverture de capot qlqs cm à sa droite – passage du câble dans gommette caoutchouc.

Pompe à essence électrique HÜCO (fabrication allemande)

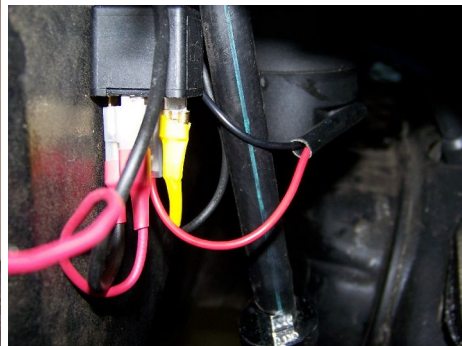
Ref 13 3000 14V près du réservoir. pression d'envoi 250g/aspiration -100 g débit 120 l/h

Bien plus sécurisante que la mécanique d'origine : en cas de choc avant et de coupure de l'arrivée d'essence à cette pompe d'origine le réservoir se vide par terre. Avec l'électrique dès la coupure du contact RIEN N'EN SORT. De plus REAMORCAGE aisé.

Pompe auto régulée/pas de surpression-pas de sur-envoi-nul besoin de tuyau de retour au réservoir



pompe auto régulée



longueur 85 mm diamètre 37 mm

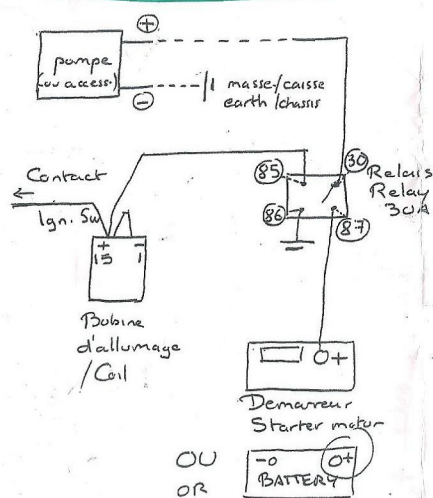
la pompe PIERBURG se pose à l'horizontale sous la voiture aussi près du réservoir que faisable.

La pompe HÜCO se pose de même mais à sa verticale

**branchement obligatoire via RELAIS 30A
4 broches (« HELLA »)**

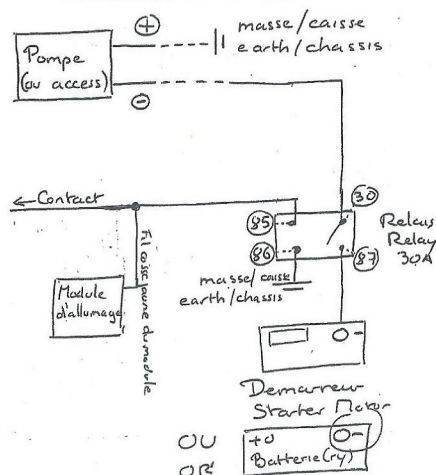
Branchement pompe électrique
ou klaxon, dépression ou autre
accessoire par RELAIS

- MASSE - EARTH



Fuel pump or Vacuum Horn
or any other not/O/E Accessory
connection via RELAY

+ MASSE - + EARTH



Pompe à essence électrique PIERBURG - pression régulée 180 g pour circuit à carburateur(s) - **REF 721 440 . 51** - valve de sécurité intégrée/pas d'essence n'en sort dès que contact coupé.

Cette pompe électrique est, comme la **HÜCO**, capable de détecter la fermeture du pointeau, et dès lors le carburant tourne en rond dans le corps de pompe, rendant de ce fait la présence d'un retour au réservoir inutile ou VIDE quand présent d'origine. (La pompe émet de ce fait 2 ronronnements lorsque l'on colle l'oreille dessus ; celui d'envoi de carburant et ... un un peu plus grave lorsque l'essence tourne en rond dedans)

Je fournis cette pompe avec un relais **Hella** de 30A lorsqu'elle va remplacer une pompe mécanique entraînée par l'arbre à cames (remplacement qui s'avère une alternative économique lorsque la déficience de la dite pompe mécanique résulte d'une usure de la came sur l'arbre, cas dans lequel une pompe méca même neuve ne fonctionnera pas mieux que l'ancienne et pour causes :

l'alternative **PIERBURG (165 € TC incl. Relais et FILTRE)** est énormément moins onéreuse que le remplacement de l'arbre à cames .

Lorsque la PIERBURG est amenée à remplacer une ELECTRIQUE d'orig, il n'y a généralement pas lieu (si ce n'est en cas de doute ... et de difficulté de s'y retrouver en consultant le schéma électrique du véhicule sur le manuel technique) d'utiliser de relais HELLA 30 A, la présence de celui d'orig., permettant de ré utiliser les fils de branchement d'origine/en place (**coût ramené à 155 € TC**).

TOUTES sont A PROTÉGER au moyen d'un FILTRE en amont, car la crépine filtrante placée dans le tuyau métal d'entrée du carburant dans la pompe serait vite obstruée par d'éventuels dépôts et boues, ce qui provoquerait chauffe de la pompe et à court terme son grippage (c'est le passage LIBRE du carburant qui refroidit la pompe ; si celle ci tourne à quasi vide dans son effort d'aspiration d'un carburant qui néanmoins n'arrive pas suite à obstruction de l'entrée, la conséquence est ... le GRIPPAGE)