



**pour SOLEX 2 x 35 PHH**

**WEBER 1CH rempl. SOLEX PBIC**

**SOLEX Z1 405 BX**

**KITS mise en starter manuel pour ZENITH SOLEX &**

**Jacques DELMOTTE Tel 03 21 97 98 95 / de hors FRANCE 0033 321 979 895**

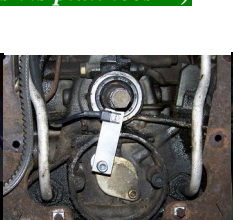
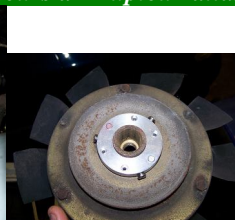
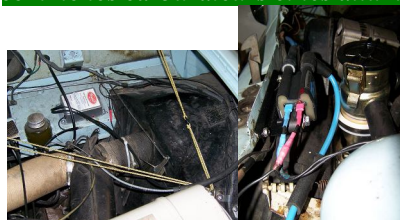
**pour WEBER 28/36 & 32 Dara & DAR/ 32TLA**

**E-mail jacques.delmotte4@orange.fr**

**28 Hauts champs 62137 COULOGNE (entrée de CALAIS)**

**(officiellement RE-TRAI-Té ....**

**comme les carburateurs et les allumeurs à « rupteur-alias vis platinees » )**



**module gérant aussi l'avance**

**disque « hall » 2 aimants**

**MULTIC Twin's all sur 652 cc CITROËN Visa**

**version 2CV (rupteur débranché)**

**bobine sèche CiPeRe**

**goulotte-Reniflard VGS**

**(disque allu. à 2 aimants CAPTEUR sur patte**

**Pour Carburateurs WEBER SOLEX ZENITH PIERBURG SU ZENITH STROMBERG DELLORTO & parfois japonais AISAN NIKKI HITACHI pièces- gicleurs - pochettes de SERVICE ou de REPARATION quand dispo.)**

**Service de REMISE A NEUF sérieux – Fourniture d'ECHANGE STANDARD de QUALITE supérieure à « neufs d'époque » – Fourniture de CARBURATEURS NEUFS (même ANCIENS)**

**DISPOSITIFS de mise en STARTER MANUEL à même de transformer en souvent au plus 1 Heure (souvent moins) les empoisonnants STARTERS AUTOMATIQUES sur véhicules des années 57 à 92 – dont VW Golf 405 605 BX XM**

**PSA V6 OPEL FORD NISSAN TOYOTA MAZDA (dont 626) FIAT SEAT ... parfois AMERICAINES ... ect ...**

**La gamme des cartouches filtre à air GREEN ou JR ou K&N (à placer en boîtier d'origine) NETTEMENT PLUS EFFICACE que les cartouches papier et PARDONNANT leur OUBLI (voir au dos). Eternelles car nettoyables & rehuilables à perpétue. Boîtier « camembert pour SU » ou « spéciaux pour DCOE/DHLA/ADDHE/PHH disponibles.**

**Mise en allumage électronique MULTIC de tout allumeur de 2 à 12 cyl, de circuit 6 V 12 V voire 24 V (avance mécanique conservée). Rupteur/vis platinees mis au chômage. Utilise toute bobine (y compris les très puissantes de basse impédance / 0.8 à 1.7 ohms mesuré entre + et -) Boîtier extérieur / composants « haute qualité » NON soumis à la CHALEUR. Option « gestion électronique de l'avance » possible. Posable aussi sur Magneto. Dispo. aussi Kit CITROËN 2 CV & dérivées à avance gérée électroniquement (dispo. aussi version pour VISA & LN A en rempl. du THOMSON)**

**CARBURATEURS NEUFS en stock dispo. de suite (PTT en sus) (délai 24 h maxi car non entreposés chez moi)**

**(stock au 30/10/2017) Prix l'un (sauf si mentionné « paire »)**

**- PIERBURG 2E2 VW Golf 1.6 1.8 (éch./St. D'ALLEMAGNE mis en starter manuel avec CK366 340 €**

**- 1 x PIERBURG 2E3 : VW 1.3 mis en starter manuel avec CK368 350 €**

**-SU HIF 44x2 – en starter manuel – JAGUAR XJ6 MK2 S XK TRIUMPH TR3 4 4A TR5/6 USA ... 600 € la paire**

**-SU HIF38 x 2 (starter manuel) rempl HIF 4 & HS4 sur (entre autres) MGB & Spitfire 1500 600 € la paire**

**-1 x paire de SU HIF44 AUD 613 pour MG B V8 3.5 650 €**

**- 1 x SOLEX 32 SEIA 12412 pour RENAULT 5 782 cc 130 €**

**- 2x SOLEX double corps 28 CIC CITROËN GS : 1 x Ami Super 1015 cc / 1 x 1220-1300 cc 230 €**

**- 2 x SOLEX 34 CIC pour MATRA Murena 2.2 300 €**

**2 x corps authentiques SOLEX France 34 PBIC neuf 70 €**

**DELLORTO 32 FRDA préparés pour remplacer SOLEX 26 35 sur 2CV6 Méhari 602 cc & LN A VISA 652 cc 280 €**

**WEBER 26 IMB pour RENAULT 4 CV en rempl. de son SOLEX 22. Starter manuel. Tirette 2 m incluse 300 €**

**4 x WEBER double corps 30 DGS 14/250 de CITROËN GSA 1300 250 €**

**- WEBER 341CH rempl SOLEX 32 & 34PBIC 270 à 340 €**

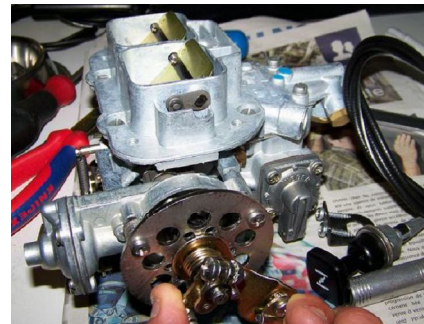
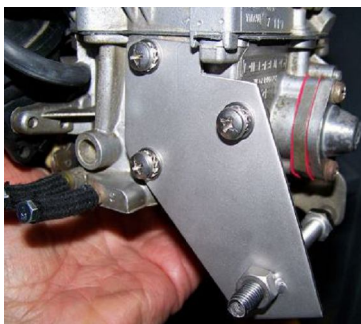
**-1xHITACHI 26/30DCT MAZDA 323 1300 / 1500FF 82-85 (modèle en photo ci-dessous existant en 5 p & berline à coffre) 250 €**



**MAZDA 323 FF 1982 – 85 1.3 & 1.5: son HITACHI 26/30DCT**

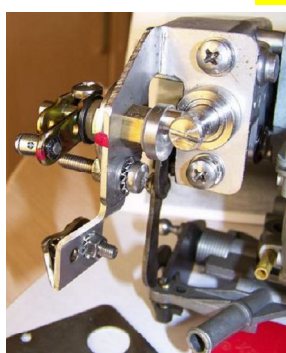
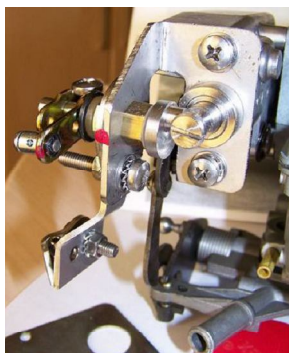
**Mon break AMI 6 club 03/69 muni d'un 652 cc avec WEBER 32 34 DMTC Visa 652 cc**





starter manuel *INOX* sur PIERBURG 2E2 VW

sur WEBER de RENAULT (se pose aussi sur nombreux SOLEX & ZENITH – dispo. en 2 sens de rotation)



kit starter sur **SOLEX de PSA**

sur WEBER des FORD FIAT LANCIA /

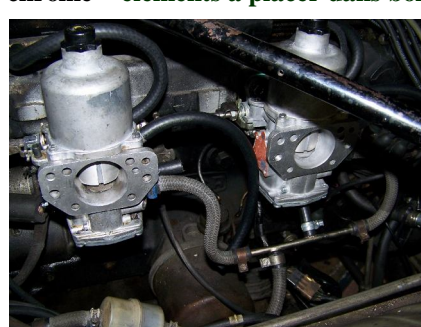
PEUGEOT CITROËN 304SLS 104 ZS 305 S GT & GTX 405 605SL BX XM 2.0 TALBOT Samba Tagora & PSA/RENAULT V6 PRV 604SL ALPINE A310 V6



pochette carbu. **SU HIF 44**  
(ex : SOLEX Z1 sur PSA) boîtes à air chrome

filtres à air **GREEN**  
éléments à placer dans boîte d'orig.

**SU HIF 44** **MG B V8**



**SU HIF 38** rempli HS4 sur Spit 1500 **ZENITH 150CD** sur GT6 **HIF 44** pour toute JAGUAR TR3 à 6 VOLVO/ rempl. aussi **ZENITH 175 CD anglais** (pas « allemands »)



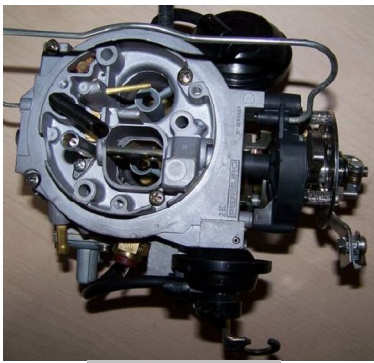
Mise en allumage électronique **MULTIC** de tout allumeurs à Vis Platinées.

discreète tirette starter en centre de photo corps de capteur & dique à aimants en **ALLUMINIUM** Haute Tension 2 Kohms en toute config. (fils HT **BERU**)

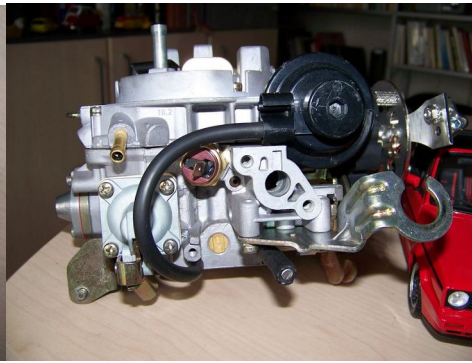
c'est bien beau le « tout dans l'allumeur » ... si ce n'est que les composants électroniques surminiaturisés n'y font pas bon ménage avec ... la chaleur qui y règne – prendriez vous l'allumeur à pleine main au bout de ... rien que quelques dizaines de km ?? **CERTAINEMENT PAS SANS GANTS EPAIS** et ... guère longtemps ! Ce qui confirme que la fiabilité dans le temps des « **TOUT EN UN** » prête plus qu'à simple caution, un **MODULE extérieur** et à placer dans une partie aérée de la baie moteur, si **BIEN** conçu et fabriqué (cas du module **MULTIC**), ne posera jamais problème pour le peu que l'ensemble soit bien posé / notice précise explicative et facile à suivre respectée



**En stock disponibles de suite**



**PIERBURG 2E2**

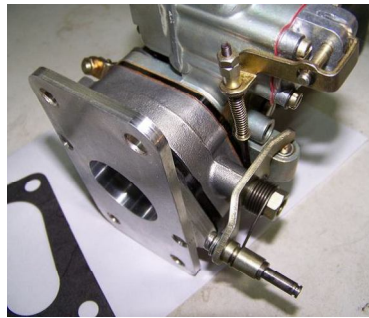


**PIERBURG 2E3 (VW 1.3)**



**SOLEX 28 CIC CITROËN GS (1 x 1015 cc – 1 x 1220 cc)**

**WEBER 30 DGS CITROËN GSA 1300**



**DELLORTO 32 FRDA rempl. SOLEX 26/ 35 (avec platine d'adapt.) SU HIF 44 MG B V8**



**WEBER 26 IMB pour RENAULT 4 CV**

**(fourni avec « TIRETTE WEBER & Equerre » & cale bakélite d'embase)**

**SOLEX 32 SEIA 12412 REN 602 (R 5 782 cc)**



**SOLEX 34 CIC pour MATRA Murena 2.2**





**WEBER 32 36 DGV** remplace SOLEX 32 DIDTA sur OPEL GT 1.9 (& 32 TDID sur MATRA 530 1.7)



authentiques corps SOLEX France 34 PBIC

### **KITS de mise en STARTER MANUEL POURQUOI une Pochette carbu. L'IMPORTANCE du Filtre à Air**

Ces kits sont de réalisation artisanale, dans le sens noble du terme, à savoir très bien fabriqués, **localement (et non CHINE à M O exploitée dans des conditions que VOUS refuseriez de vous être appliquées)** pièces tournées en INOX, ce dans un nombre d'exemplaires relativement faible, induisant un coût de fabrication en rapport.

**D'une qualité de fonctionnement** qui fait franchement regretter que le Constructeur du véhicule n'ait pas utilisé un starter de ce type plutôt que l'ineptie de starter automatique (donc automatiquement FOIREUX, même neuf) d'une pose aisée – il suffit de savoir par quel bout prendre un tournevis et de lire/suivre ma notice de pose qui reflète ¼ siècle d'expérience de montage de ces kits, et le tour est joué.

**Consommation en forte baisse et aisance des démarrages tant à froid qu'à chaud** (plus question de fatiguer le démarreur, accélérateur au plancher, pour contrer l'ineptie du starter auto qui a refermé le volet de départ avec pour effet de ... noyer d'essence le moteur encore suffisamment chaud, qui en temps que tel se contenterait plutôt d'un mélange air/essence normal ... obtenu si volet d'air vertical/grand ouvert au lieu de quasiment fermé).

De par l'âge des carburateurs en général (les plus « jeunes » ont 25 ans), sauf bien sûr si effectué récemment, c'est une bonne idée de profiter de l'occasion pour en changer les joints **POINTEAU & MEMBRANES** que le carburant soit disant vert (au **BENZENE** au lieu du plomb .... c'est dire à quel point il est ... VERT ???) rend sèches/raides/poreuses au point que quand on voit leur aspect ... disons que l'on est content d'avoir les neuves. Au demeurant un **POINTEAU n'est pas éternel** non plus – pointe métal marquée d'un anneau d'usure entraînant suintement. Ce **pas plus que le FLOTTEUR des SOLEX Z (PEUGEOT CITROEN RENAULT VOLVO)** dont les éléments flottants d'EPOQUE en mousse compressée sont en au plus 10 ans insidieusement (car invisiblement et irrémédiablement) rendus poreux donc gorgés d'essence au point d'atteindre un poids excédant le double de leur poids prévu, induisant un niveau d'essence dans la cuve bien trop haut et divers désagréments de fonctionnement en plus de conso franchement alarmantes (et les litres surconsommés ne partent pas que dans l'échappement, mais dans l'huile moteur aussi dont de ce fait le pouvoir lubrifiant/protecteur se dégrade vite – l'essence, surtout actuelle, n'est pas un lubrifiant, au contraire, et la tendance à espacer de plus en plus les vidanges n'arrange rien : sur une ESSENCE fonctionnant PARFAITEMENT une 100% synthèse est à changer à 10 / 12000 km (10.000 sur un diesel).

**NE PAS NEGLIGER non plus** (de constatation personnelle) le **FILTRE A AIR**, qui doit remplir correctement son rôle ... au lieu de tout arrêter MEME L'AIR tellement il est NOIR (le nettoyage au compresseur est du PIPEAU, ça enlève certes les mouches mais pas du tout les micro poussières qui bouchent les pores du papier - à 15000 km un filtre papier est à remplacer).

**Les plus efficaces DE-FI-NI-TIFS (et permettant leur relatif oubli)** sont ceux à âme coton huilé (**JR ou GREENFILTER**) localement soigneusement fabriqués-se posant en lieu et place de celui en papier, dans le boîtier d'origine, **à nettoyer** tous les 40.000 km, filtrant beaucoup mieux que le papier et laissant passer, même quand à l'œil revêtu de 2 mm de crasse, plus d'air qu'un papier neuf – la crasse en question est maintenue en fait à distance minime mais amplement suffisante pour que l'air puisse largement suffisamment passer en dessous, à travers les alvéoles huilées, l'huile en question assurant la filtration. Certes d'un coût plus élevé que leurs homologues PAPIER, la différence de qualité sautant aux yeux le justifie, et **surtout permet d'être sans risque NEGLIGENT** – d'expérience perso RIEN ne passe au travers si ce n'est que de l'air propre, d'où sans nul doute l'absence de soucis de **débitmètre BOSCH** sur mes voitures perso – Break 306 HDI & ROVER 75 tourer Cdi (quand je vois la couleur – aussi tenté est –il de dire que NOIR est une couleur – des filtres papier d'origine que les mécaniciens retirent sur des voitures de ce type en atelier, pas étonnant que le pauvre débitmètre se soit encrassé de remontées de vapeurs d'huile causées par le manque de passage d'air pur). **Je fournis aussi ce type de filtre** (me consulter pour devis ; rassurez vous, ça ne casse pas la banque et c'est **définitif**, ; le liquide de nettoyage et l'huile spécifiques ne sont pas coûteux du tout) **Ils s'obtiennent sur fourniture des dimensions du « papier » en place : donc si PLIS du « Papier ROND » en chevrons, le « PAPIER » est trop haut, les plis se referment ... OU PASSE l'AIR ?? DIMINUER LA HAUTEUR indiquée de quelque 3 mm est la solution pour refermer le couvercle d'origine sans avoir à comprimer et donc écraser l'élément filtrant.**