

## FOIRE AUX QUESTIONS :

### **Question**

Sur la grande tôle moteur, il y a une connexion pour la commande hydraulique de la boîte (en rigide, et pas en flexible). Du coup, on ne peut pas enlever ladite tôle, et l'accès aux culasses, n'est pas une partie de plaisir. On l'a donc levée au maximum, et on a pu faire notre affaire avec les cardans de la clé à cliquet. Comment vous faites, vous ? Pour moi, débrancher ce raccord implique une purge de la commande de boîte ? En fait, dans les ailes, il y a les bonbonnes d'huile. De l'une d'entre elles, part un tuyau en rigide. Ce tuyau est raccordé derrière le tube cartonné, sur la tôle moteur, et l'autre partie descend pour se connecter sur le moteur (un 1600 AD semi auto).

### **Réponse :**

-dans l'aile gauche, il s'agit d'un accumulateur d'air, il compense via l'électrovanne, le manque ou l'alimentation d'air.

-dans l'aile droite, il s'agit du réservoir d'huile ATF uniquement pour la partie embrayage automatique, la circulation de ce fluide se fait via la pompe à huile du moteur, il s'agit en fait d'un double pompe (1 partie pour l'huile moteur, l'autre pour l'huile ATF de l'embrayage auto) En fait, la tuyauterie, tu peux soit la démonter directement sur la pompe à huile, soit démontée au niveau de la tôle moteur. Dans tous les cas, tu es obligé de vidanger l'huile ATF.

### **Question :**

Pour les possesseurs de semi auto, je voulais savoir si l'on devait garder un allumeur à dépression ou si un 009 faisait l'affaire?

### **Réponse :**

Sur un moteur d'origine, rien de mieux qu'un allumeur d'origine.

### **Question :**

Lors du remontage du moteur j'ai vidangé l'huile ATF au niveau de l'embrayage auto, quelqu'un m'a dit que pour la partie boîte il fallait de l'huile de boîte "normale", petit problème je retrouve bien le bouchon de remplissage mais pas celui de vidange ?

### **Réponse :**

Ce dernier se trouve sur la grande plaque située sous l'auto au niveau de la boîte-pont.

### **Question :**

Est il raisonnable de faire l'acquisition d'un modèle semi auto ??

Est il envisageable de remplacer la boîte par une boîte manuelle ??

### **Réponse :**

L'intérêt de choisir un modèle semi-auto réside dans le charme à l'utilisation. Certains adorent, d'autres détestent. Si déjà tu sais que tu ne veux pas conserver le système, pourquoi s'intéresser à un tel modèle?...Les cox, ce n'est pas ce qui manque.... J'ai utilisé une 1300 semi auto de 1993 à 1998 sans le moindre problème. C'est un régal de souplesse surtout en ville. Tu peux trouver toutes les pièces sans aucune difficulté. En fouillant dans les annonces, spécialement sur f4, on voit souvent de la pièce d'auto à vendre, le tout étant évidemment de démonter, diagnostiquer, remplacer.

**Question :**

J'ai une des vitesses (la 1) qui craque lorsque je passe le rapport, le vendeur m'affirme qu'elle peut rouler sans avoir à utiliser cette vitesse....

**Réponse :**

Le levier de vitesse se règle pour éviter certains craquements..... les semi auto fonctionnent bien sont parfaitement réparables. En ce moment elles sont vendues en deçà de leur valeur et en plus elles sont assez rares. Tu peux en principe rouler sans utiliser cette vitesse mais essaie de la régler c'est plus prudent. Apparemment ça peut venir de la cause électrique qui est mal branchée (sur l'électrovanne) ou que les électrodes soient un peu trop usées et rendent le réglage inefficace.

(remis à jour le 22/02/2010)

**Question :**

A partir de quelle année et quelle modèles VW ont eu ce type de boîte, est-ce à trompettes ou cardans ?

**Réponse :**

La 1500 à partir de 68 a existé en semi-auto.....châssis à cardans.....pas évident d'en dégouter une mais bon.... il existe également la 1302-1303.

Cette boîte semi automatique fonctionne avec un effet de patinage du moteur du au convertisseur de couple d'ou une consommation plus importante qu'un modèle identique à boîte mécanique! La boîte de vitesse est accouplée à un train arrière à double articulation à voie large.

**Question:**

Bonjour, Je possède une cox 1500 semi auto de 67 depuis environ 7 ans . En ce moment j'ai un problème de sélection de vitesse avec :

1 Les vitesses passent bien en roulant mais a l'arrêt je n'arrive plus a remettre le point mort .

2 J'ai essayé de vérifier les contacts du levier de sélection et de les nettoyer mais cela ne change rien.

3 J'ai remarqué que la position des écrous sur le levier agissait sur le fonctionnement des "gammes de vitesse". (ça patine , etc ).

Savez vous comment ce règle le levier ? Avez vous des schéma avec explication du système de levier ?

**Réponse :**

Avant de toucher quoi que ce soit, essayez de voir si les connecteurs sur le cerveau (le boîtier électro-pneumatique) sont correctement branchés... Ca devrait être là le soucis...

**Question:**

Ou sont les connecteurs sur le cerveau (le boîtier électro-pneumatique) ?

En fait le fil qui arrivait dans le levier c'est dessoudé dans le levier . J'ai donc du démonter le levier pour ressouder le file à la bague en argent qui est dans le levier . Depuis cela marche bien sauf juste quand je suis a l'arrêt , je n'arrive plus a revenir au pont mort ! ( pourtant je peut passer les vitesses normalement en partant du point mort .Toute les vitesses s'enclenche correctement en roulant. Il faut seulement , si je veut revenir au point mort que le voiture ne soit pas complètement immobilisé ).

J'envisage en fait de redémonter le levier tout nettoyer et remonter . ( le contact doit pas bien se faire entre la bague et le levier ? ).

Sinon connaissez vous des garages qui savent mettre au point et entretenir les semi auto ?

**Réponse :**

Pour les connecteurs, regardez les fiches sur ce site. Pas de garage à ma connaissance... C'est pour cela que j'ai mis un site en ligne...

(remis à jour le 20/04/2010)