

FOIRE AUX QUESTIONS (issus de différents forums internet):

Question 1 :

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 1 :

-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'une 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 démonter au niveau de la tôle moteur. Dans tous les cas, tu es obligé de vidanger l'huile ATF. J'ai eu beaucoup de mal également pour la durite dont tu parles, j'ai d'abord ouvert sur la réserve ATF, puis j'ai dévissé le flexible de la pompe sans trop de difficulté

Question 2 :

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 2 :

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

Question 3 :

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 3 :

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

Question 4 :

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

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

Réponse 4 :

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 avec un peu de difficulté.

Question 5 :

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 5 :

Le levier de vitesse se règle pour éviter certains craquements..... les semi auto fonctionnent bien et 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 6 :

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

Réponse 6 :

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, sans oublier les KG !!

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 7 :

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 7:

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

Question8:

Où sont les connecteurs sur l'électrovanne (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 8 :

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)

Question 9:

Je souhaite remettre à jour mon petit 1300... suite problème fuite de joint SPI, suis obligé de faire tomber mon moteur... l'hiver approche, je vais donc m'occuper.

Il s'agit d'un 1300 AB (monté avec une boîte semi-auto). Je souhaiterais monter un 32/36 Weber et changer les culasses pour prendre du 1600 (sans plomb). Qu'en pensez vous??

Réponse 9 :

Toutes les culasses VW sont sans plomb. Ce n'est pas une mauvaise idée de passer son 1300 en 1600, mais pour des raisons de fiabilité, afin d'éviter de précipiter l'usure d'un moteur déjà usagé, il est préférable de le faire à l'occasion d'une rénovation totale du moteur : ouverture du bloc, prise de cotes des composants soumis à usure, changement éventuel, et remontage avec des coussinets neufs. Ce peut également être l'occasion de monter un nouvel arbre à cames adapté à la configuration finale souhaitée.

Pour ma part, j'ai mis un 32/36 sur un 1600 semi auto et j'en suis content par contre je ne trouve pas de grosse différence à l'ouverture du deuxième corps.

(remis à jour le 13/09/2010)

Question 10:

Je cherche à savoir quelle prépa light est idéale avec ce genre de boîte ? hi flow + rampes 1.4 ? double ict ? carbu progressif ? Je ne souhaite pas entrer dans un débat du genre « la boîte auto c'est pas fait pour les perfs », le but étant comme beaucoup d'avoir un daily qui pousse un peu .

Réponse 10 :

Un 1600 passe sans problème avec une boîte semi-auto. Un trop gros moteur n'ira pas. Les semi-auto ont des petits disque d'embrayage, ils ne peuvent pas passer trop de puissance.

Retour expérience: 1600 semi-auto 34 pict Hi Flow

Voilà, j'ai reçu et monté mon Kit HI FLOW, et après un début un peu laborieux je redécouvre un 4àplat onctueux et linéaire.

Mais je vous raconte :

La pipe : il faut recouper les tubes de préchauffage mais elle se monte sans problème particulier (après taraudage de la prise de dépression). Sympa !

Le carbu 34 pict 3 est extérieurement le même que celui d'origine, seule modification apparente : la torsion du levier de câble d'accélérateur afin de palier au déport vers la gauche de la pipe « performance » Par contre ce déport évite de tordre la tringlerie de pompe de reprise pour ne pas frotter contre l'alternateur. Bien vu !

En ce qui concerne les modifications interne du carbu :

J'ai monté le tout en changeant la tôle arrière avec les 2 trous pour les réchauffeurs et les 3 trous pour les gaines turbine et écope (trouvée d'occase chez un spécialiste du coin) avec bien sur un nouveau silencieux à cause du simple réchauffage.

Et...contact ! Au ¼ de tour avec une belle montée en régime.

Premiers tour de roue et là, pas de puissance ?! M'enfin !!!!

Je fais un bon réglage de base du carbu, mais toujours pas ça et un bruit curieux de l'échappement. Du coup je rentre la belle au chaud et laisse un peu décanter la situation. Le lendemain, je check par principe toute les connections de l'allumage et bon sang, mais c'est bien sur ! J'ai du 3124 ?? Mon 009 est non seulement à 180° mais en plus j'avais inversé le 1 et le 2 LA BOULETTE !!! Et pourtant ça tournait !! Bon j'inverse le 1 et le 2 et là Vroum ! Un régal !

Premier essai sur route, et là je retrouve ma cox comme il y a bien longtemps !

(remis à jour le 15/09/2010)

Question 11:

Peux-tu retrouver le flexible "armé" du bocal de liquide ATF au tuyau rigide qui part au moteur ? Si non, as-tu une astuce ?

Réponse 11 :

Pour ce flexible, sur le trouve chez tout marchand de flexibles hydrauliques (j'ai passé tout les miens en flexibles souples), les pas de montage sont les mêmes. Précise qu'il va servir à un moteur (résistance thermique). Ne compte pas sur de la pièce d'origine. Les 2 tuyaux (complets, avec raccords) m'ont été facturés 80 euros environ

Question 12:

En désaccouplant le moteur de la boîte toute l'huile de boîte s'est barré. Parait que c'est normal parce qu'il y a un joint spi ? Ou se trouve-t-il ? Faut-il le changer avant le remontage ?

Réponse 12 :

Oui, c'est normal, moi aussi ça m'est arrivé, toute l'huile était dans le convertisseur. Il y a un joint SPI spécifique, tu le trouveras chez Tonny de Bug'art. Il faut impérativement le changer avant remontage.

Question 13:

As-tu des conseils pour le remontage du moteur ? Des trucs à faire gaffe ? A vérifier ? A changer ? Par rapport à la boîte semi-auto ?

Réponse 13 :

Si tu remontes fait attention à bien remettre le servo-moteur (côté intérieur haut boîte de vitesse), y'a un angle à respecter. N'oublies pas de mettre de l'huile pour le système auto. Tu peux aussi en profiter pour changer le câble de contact (avec palpeur) dans levier de commande.

Question 14:

Par contre je ne vois pas bien ce qu'est le servo-moteur sur la boîte : Tu as une photo ou un peu plus d'explications ?

Réponse 14 :

Il s'agit d'une grosse boule noire située derrière la boîte de vitesse (côté châssis). Il y a une membrane à l'intérieur qui commande la boîte (par une bielle, qui est clipsée sur la boîte). Le mouvement est transmis depuis l'électrovanne de commande via un flexible. Le servo-moteur est monté sur la boîte par un gros boulon qui retient le moteur.

(remis à jour le 30/03/2011)

Question 15:

Y'a t'il moyen de régler la progressivité du passage des vitesses sur une boîte semi auto?

Réponse 15 :

La vitesse d'embrayage se règle sur l'électrovanne, il y a une petite vis (d'origine sous un capuchon plastique) qu'il faut visser ou dévisser (je ne me rappelle plus dans quel sens ça agit) pour ralentir ou accélérer la vitesse d'embrayage.

Pour que le système fonctionne bien, il faut que les tuyaux qui composent le système pneumatique soient bien étanche (pas poreux, craquelé ou monté sans collier...).

(remis à jour le 14/04/2011)

Question 16 :

Je vais pas tarder à avoir mon nouveau moteur et j'aimerais changer mon échappement.

Mon nouveau moteur :

1641

AAC 2280

Carbu central 32/36

boite semi auto

j'aimerais un conseil sur le type d'échappement le plus performant pour ce type de moteur sachant qu'avec la boite semi auto je ne peux pas mettre de turbo look.

Réponse 16 :

Sur ma 1302 semi-auto, j'ai un sebring ça passe nickel.

Question 17 :

J'étais parti sur un 4 en 1 et silencieux phat noir....

Réponse 17 :

- carbu central = préchauffage le plus efficace possible de l'admission> le sebring style est très bien pour cela.
- si tu optes pour un collecteur 4/1 classique il faudra de préférence le modifier pour générer un flux de préchauffage suffisant dans la pipe d'admission. >> dans le cas contraire il faudra enrichir la carburation pour compenser la moins bonne vaporisation du mélange carburant/oxygène
- les silencieux phat sont généralement assez bruyant mais cela dépend aussi du modèle/marque utilisé.

Question 18 :

Bjr à vous, est-ce que quelqu'un a déjà monté un 4 en 1 sur un moteur semi-auto?? Est ce que ça passe sous les ailes???

Réponse 18 :

Oui, avant j'avais un 4 en 1 tuck-away, ça passait sans soucis au niveau de la pompe ATF, par contre le silencieux n'est pas sous l'aile. Et je crois que le 4 en 1 est différent des modèles hide-away ou quiet one. Monter un modèle avec silencieux sous l'aile, je pense pas que ça passe, le réservoir ATF va gêner. Mais j'ai pas essayé.

(remis à jour le 15/04/2011)

Question 19 :

j'ai ma 1300 de 68 en semi-auto qui avance comme un escargot.

Bon déjà la marche AR craque mais pas les autres! j'ai déjà réglé l'électrovanne rien ne change. Ensuite quand je passe la L (cote ou charger) elle ne décolle pas ou très peu et une pente de 10cm ne la franchis pas. ensuite si je passe la 1er elle avance un peu plus mais c'est pas non plus un foudre de guerre! J'ai regarder la course au poumon et le contre écrou est contre la biellette donc je peut régler l'embrayage ou pas? le disque pourrais être a changer? sa se trouve en neuf?

Réponse 19 :

Vérifie aussi la petite durite qui va de l'électrovanne vers le carbu. c'est elle qui assure la dépression et fait fonctionner le système de fluides. Pas de durite, pas de circuit pour la boite. Le moteur tourne mais n'engage pas les vitesses.

Question 20 :

Bonjour suite a la rénovation d' une 1303 semi auto je viens de la remettre en route mais j'ai un soucis elle a du mal a se lancer et pour monter une cote c'est la galère de quoi cela pourrait provenir ?

Réponse 20 :

mon pronostic: moteur et non système semi-auto.... 🤔 si c'était le cas tu aurais des soucis de passage de vitesse.... Regarde pour commencer ton câble accélérateur au niveau mise en place (tendu ou pas), ensuite état du filtre à air, réglage allumage puis réglage carbu. (le soucis venait d'un ressort distendu au niveau du carbu)

(remis à jour le 16/01/2012)

Question 21 :

Il y a donc un carbus spécifique a la boite ?

De ce que j' ai lu , je n' ai pas trouvé de référence autre que les carbus des boite manu.

Réponse 21 :

Non, pas de carbu spécifique à la boite... Une personne de ma connaissance même réussi à brancher un système de double carbus, qui a l'air de fonctionner (avec déplacement de la réserve d'huile)... Mais là on est dans l'expérimentation.

(remis à jour le 18/01/2012)

Question 22 :

Voilà, je viens a vous suite a un léger soucis. Toutes mes vitesses passent facilement sauf la première que je dois chercher et forcer un peu pour la passer que ce soit pour démarrer ou lors d'une décélération. J'ai un autre soucis lorsque que je ralenti, freine pour m'arrêter a un feu, par exemple, elle cale. Est ce que ça pourrait venir du tuyaux qui relie l'électrovanne au carburateur, j'ai remarqué qu'il était poreux, je vais le changer ?

Réponse 22 :

Ton tuyau poreux c'est une durite de dépression et qui est importante ! Non seulement pour le fonctionnement de l'électrovanne mais aussi pour la gestion de ton ralenti.

Pour ton problème de vitesse je te conseille aussi de toucher au pommeau et pas à l'électrovanne !! Je n'ai que très peu d'expérience dans les cox mais pour moi si tu n'as touché à rien à ton moteur depuis ton problème, une électrovanne ne se dérègle pas toute seule ! Par contre le pommeau c'est possible qu'il est pu se déserrer.

Pour le démontage rien de plus simple ce ne sont que des écrous et contre écrous, tu fais doucement et tu repère bien les pièces que tu démontes. Fait juste gaffe à tenir l'embase quand tu dévisse sinon tu vas torsader le câble électrique dans le levier et flinguer la soudure... Je te conseille aussi de le réviser:

-vérifie que le câble soit sain

-nettoyer les 2 "patins" qui feront la mise à la masse de l'électrovanne en actionnement

(remis à jour le 29/02/2012)