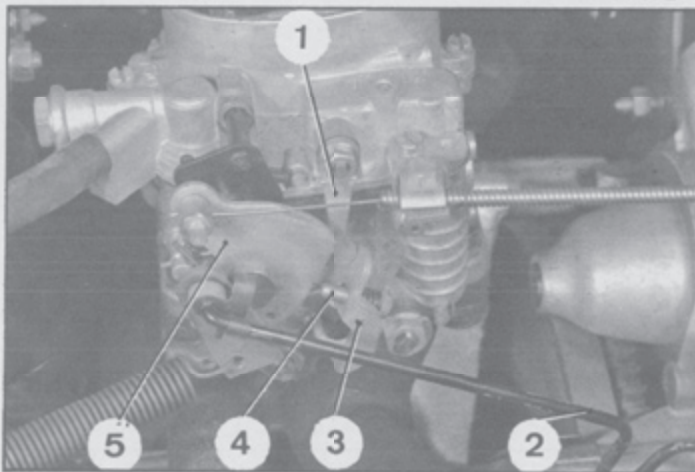


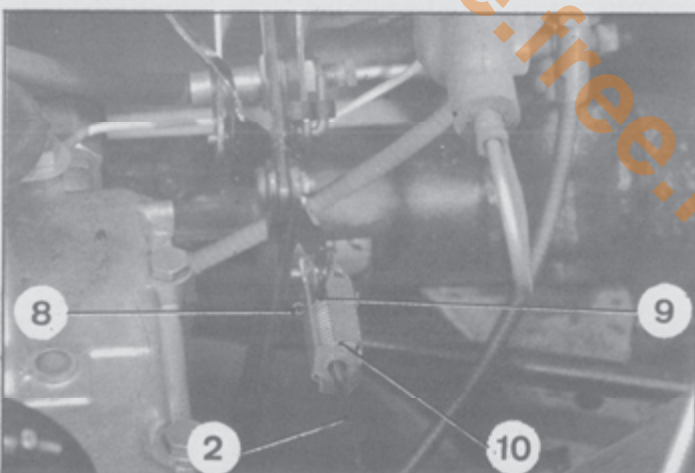
7812



7809



7811

**REGLAGE DU RALENTI.**

NOTA :

Ce réglage doit s'effectuer moteur modérément chaud.

REGLAGE DE LA VIS DE RICHESSE

1. A l'aide de la vis (4) de butée de papillon, amener le régime moteur à 750 ± 50 tr/mn.
2. Visser lentement la vis de richesse (6) jusqu'à ce que le moteur tourne irrégulièrement (risque de calage) ; à ce moment dévisser cette vis de $1/3$ de tour, ce qui donne une richesse correcte.

REGLAGE DU REGIME.

3. Sur moteur équipé d'un embrayage classique : agir sur la vis (4) de butée de papillon pour obtenir un régime de 750 ± 50 tr/mn.
4. Sur moteur équipé d'un embrayage centrifuge : agir sur la vis (4) de butée de papillon de manière à être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage), puis dévisser cette vis de $1/8$ de tour.

REGLAGE DU FREIN DE RALENTI.*(embrayage centrifuge).*

5. S'assurer que le levier (1) de frein de ralenti se déplace sans point dur et que la tige (2) de commande d'accélérateur ne touche à aucun organe dans son déplacement.
6. Accélérer franchement, puis lâcher l'accélérateur. Relever le temps écoulé entre le moment où le levier (3) de commande des papillons vient au contact du levier (1) de frein de ralenti et le moment où l'extrémité de la vis (4) de butée de papillon vient en butée sur la came (5) de commande de starter. Ce temps doit être compris entre 1 et 2 secondes. Choisir le cran d'accrochage de la tige de réglage (7) sur le silencieux d'admission pour obtenir ce temps.

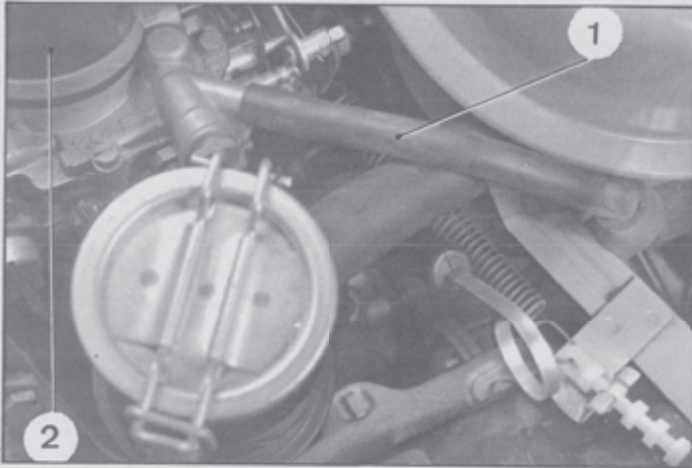
REGLAGE DE LA COMMANDE D'ACCELERATEUR

7. Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur en interposant une cale de 5 mm d'épaisseur entre le palier de rotule de la pédale et la garniture de plancher. Les papillons doivent être en pleine ouverture et il doit y avoir un jeu de 1,5 mm maxi entre l'embout (9) de tige d'accélérateur et la goupille (8). Visser ou dévisser la tige (2) dans le limiteur de tension (10) pour obtenir ces conditions. S'assurer que le levier (3) de commande des papillons revient bien en position ralenti.

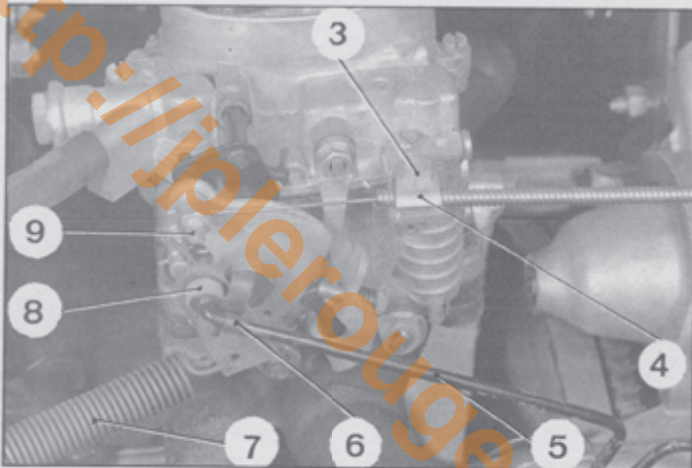
<http://ijplerouge.free.fr/2v/docs.htm>

REPLACEMENT D'UN CARBURATEUR

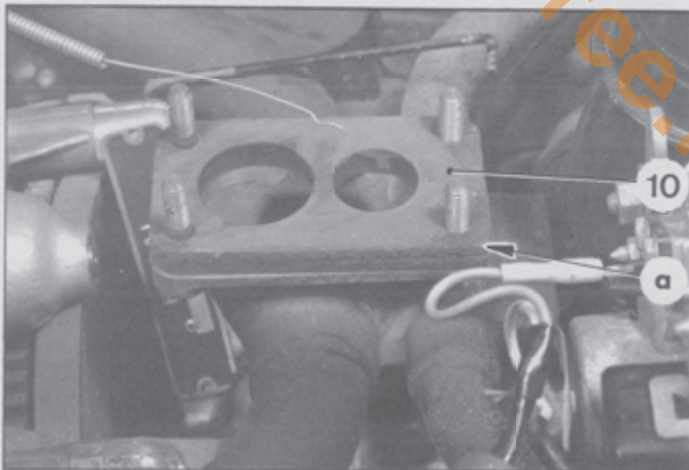
7809



7812



7826



DEPOSE.

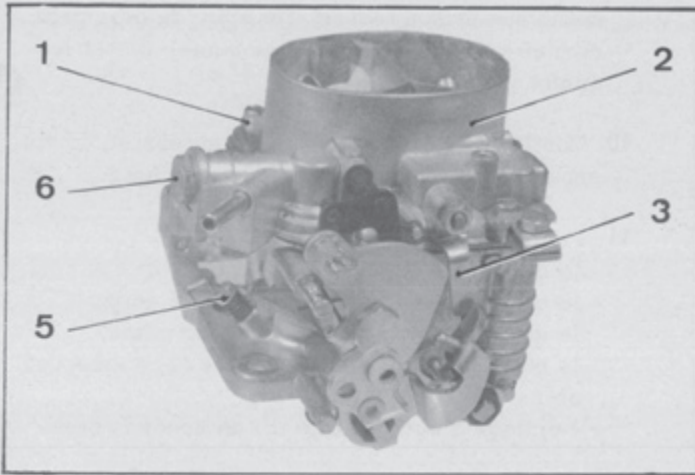
1. Déconnecter le câble de masse, de la batterie.
2. Déposer le tube de liaison (2).
3. Désaccoupler du carburateur :
 - la durite (1) d'arrivée d'essence,
 - la commande de starter en desserrant les vis (9) d'arrêt de câble et (3) d'arrêt de gaine,
 - la tige (5) de commande d'accélérateur. Faire basculer l'agrafe (6) et dégager la tige avec la rondelle feutre (8),
 - le ressort (7) et son tendeur (*embrayage centrifuge*).
4. Déposer les écrous de fixation sur tubulures (clé 3081-T bis).
Déposer le carburateur et son entretoise.
Obturer l'orifice de la tubulure d'admission à l'aide d'un chiffon.

POSE.

5. Déposer le chiffon obturant l'orifice de la tubulure.
6. Poser l'entretoise (10). Enduire de pâte LOWAC les deux faces de l'entretoise.
ATTENTION : Orienter l'entretoise correctement : le trou de passage des gaz le plus petit ou le coin carré « a » vers l'avant du moteur.
7. Poser le carburateur.
Serrer les écrous (rondelles grower) (clé 3081-T bis).
8. Accoupler la tige (5) de commande d'accélérateur au levier de papillon. Intercaler la rondelle feutre (8) entre le flanc de l'agrafe et le levier. Verrouiller l'agrafe (6) sur la tige.
9. Accoupler la commande de starter.
Engager la gaine dans le support (4) et serrer modérément la vis (3).
Accoupler le câble au levier de commande de starter.
Laisser une garde de 3 à 5 mm à la tirette et serrer la vis d'arrêt (9).
10. Accrocher le ressort (7) au levier de papillon (*embrayage centrifuge*).
11. Accoupler la durite (1) d'arrivée d'essence.
ATTENTION : La durite doit passer *au-dessus* de la patte de liaison entre filtre à air et collecteur d'air, la gaine de protection évitant le frottement de la durite sur cette patte.
12. Poser le tube de liaison (2). Serrer les colliers.
13. Connecter le câble de masse à la batterie.
14. Régler le ralenti et éventuellement la commande d'accélérateur (voir opération correspondante).

<http://liplierouge.free.fr/2vidéos.htm>

4331

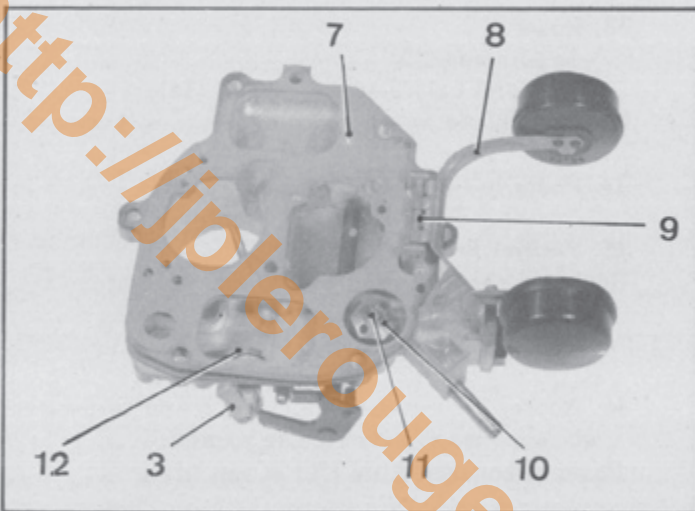


REMISE EN ETAT D'UN CARBURATEUR SOLEX 26/35 SCIC et 26/35 CSIC.

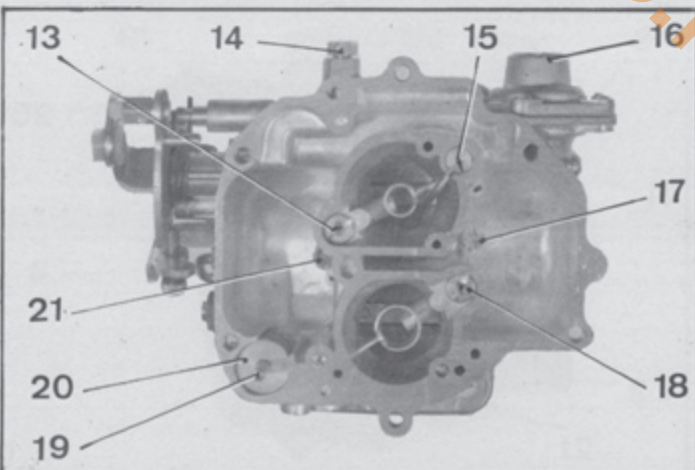
DEMONTAGE.

1. Désaccoupler le dessus de cuve (2) en déposant les six vis (1) de fixation.
2. Déposer :
 - le flotteur (8) en chassant l'axe (9)
 - le pointeau (10) avec son ressort (11) et son joint cuivre
 - le bouchon filtre (6) et son filtre
 - le joint papier (7)
3. Déposer (*sur modèle SCIC seulement*) :
 - le levier (3) de commande de frein de ralenti et son levier butée (12)
 - le poussoir (19) de piston de frein de ralenti, sa bague (20) de centrage, son piston et son ressort.
4. Déposer :
 - le gicleur principal (21) du premier corps
 - le gicleur principal (17) du second corps
 - l'injecteur (15) de pompe
 - le porte-tube (13) d'émulsion calibré et son tube
 - l'ajutage d'automatisme (18)
 - le gicleur de ralenti (14)
 - la vis de richesse (5) et son ressort.
5. Déposer le couvercle (16) de pompe de reprise, sa membrane et son ressort.
6. Nettoyer les pièces à l'essence et souffler les conduits et les différents gicleurs à l'air comprimé.

4334



4335

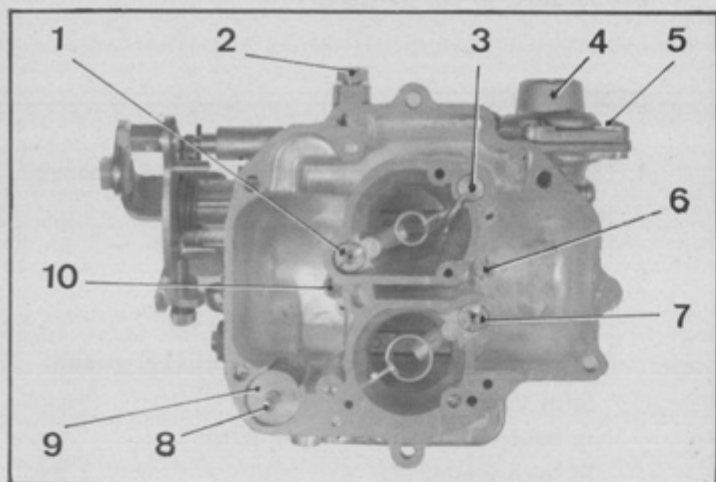


NOTA : Ne jamais employer de fils métalliques pour déboucher un gicleur.

7. S'assurer de l'état de la membrane de la pompe de reprise, de l'étanchéité du pointeau, de l'état du pointeau de la vis de richesse.
8. Remplacer les éléments défectueux.

<http://ijplerouge.free.fr/2ev/docs.htm>

4335



MONTAGE.

9. Poser le couvercle (4) de pompe de reprise, sa membrane et son ressort. (la spire du plus petit diamètre orientée vers la membrane). Serrer les quatre vis (5) de fixation.

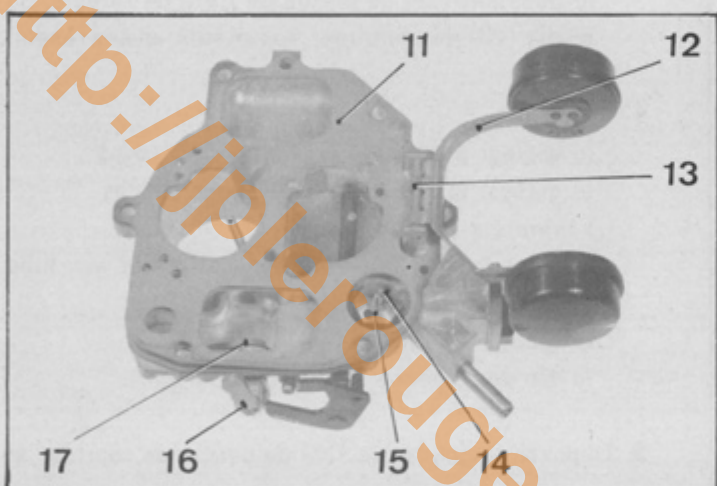
10. Monter la vis de richesse et son ressort, la visser à fond puis la dévisser de trois tours.

11. Poser :

- le gicleur de ralenti (2),
- le gicleur principal (10) du premier corps,
- le gicleur principal (6) du second corps,
- le porte tube d'émulsion calibré (1) du premier corps,
- l'ajutage d'automaticité (7) du second corps.

12. Poser : (sur modèle SCIC, seulement). le piston de frein de ralenti et son ressort, son poussoir (8) muni de sa bague de centrage (9), le levier butée (17) et son levier de commande (16).

4334



13. Poser :

- le pointeau (15)
- son joint cuivre et son ressort (14)

Mettre en place le joint papier (11).

14. Poser le flotteur (12) et son axe (13)

15. Vérifier le niveau de cuve :

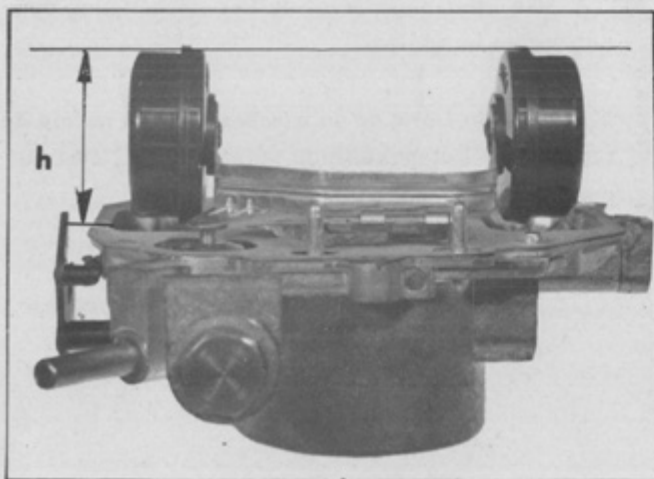
Régler, si nécessaire, la position du flotteur pour obtenir (joint papier en place) :

$h = 35 \text{ mm}$ (voir figure).

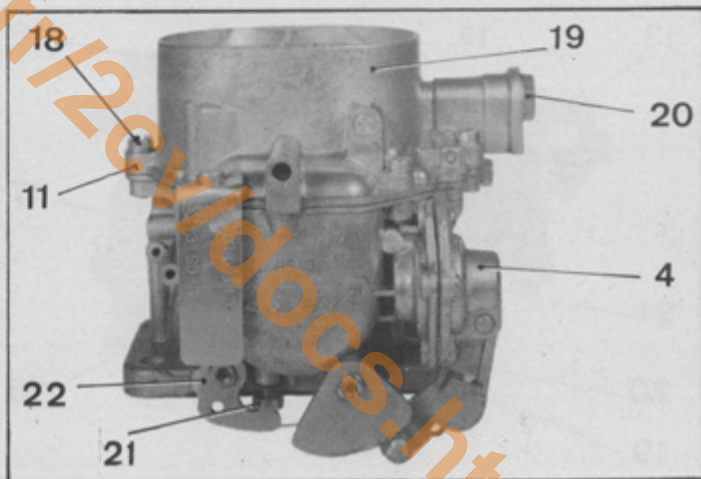
16. Accoupler le dessus de cuve (19) au carburateur et serrer les six vis (18) de fixation. Poser le bouchon filtre (20) et son filtre.

17. Régler la vis de butée (21) de papillon du grand corps. Le papillon étant en position fermeture, amener la tête de la vis (21) au contact du levier butée (22) de papillon. La dévisser de 1/4 à 1/2 tour en vérifiant que le papillon s'ouvre sans coincement.

4700

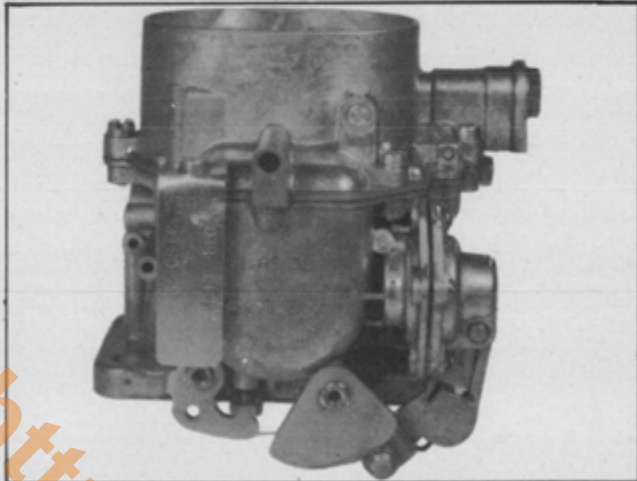


4818

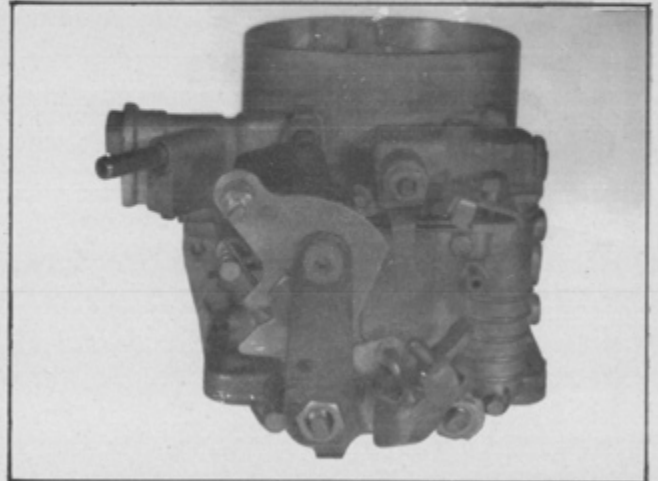


REGLAGES DES CARBURATEURS SOLEX

4818



7830



Réglages des carburateurs SOLEX type :

- 26/35 SCIC repère n° 114 avec frein de ralenti (embrayage centrifuge)
- 26/35 CSIC repère n° 113 sans frein de ralenti (embrayage classique)

	Premier corps	Deuxième corps
Alésage venturi	21	24
Gicleur principal	125	75
Ajutage d'automaticité		2 AA
Porte-tube d'émulsion calibré avec tube	1 F 1	
Gicleur de ralenti		50
Siège de pointeau à ressort		1,7
Flotteur double en polyamide		

<http://jplerouge.free.fr/2cv/docs.htm>