

LE FILTRE A AIR

L'air nécessaire à l'aération de la cuve ou à l'émulsion, aussi bien celui du starter que du ralenti, étant prélevé dans l'entrée principale du carburateur, passe nécessairement par le filtre à air.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

Il est recommandé de le nettoyer tous les 3.000 km., surtout si la voiture est utilisée souvent sur des routes poussiéreuses ; pour cela :

— démonter l'élément filtrant, le tremper dans de l'essence propre et l'agiter sans frotter, puis le laisser égoutter.

— plonger ensuite l'élément dans une solution composée de 50 % d'essence et 50 % d'huile à moteur, laisser égoutter à nouveau et remonter le filtre sur le carburateur.

CARBURATEUR

MONTAGE DU CARBURATEUR

Placer le carburateur la cuve en avant.

Utiliser des joints de bride minces, les joints épais entraînent la déformation de la bride.

Eviter que la tubulure d'arrivée d'essence passe trop près du moteur et en particulier de l'échappement.

Serrer progressivement et simultanément les deux écrous de fixation du carburateur, pour éviter toute déformation de la bride, en utilisant de préférence des rondelles indesserrables.

Vérifier la fermeture et l'ouverture complète du papillon du carburateur.

En montant la gaine du câble de commande du starter progressif, éviter les coudes brusques et, avant de fixer le câble de commande au levier de starter, réserver une garde de 5 mm. environ, avant que la tirette soit repoussée à fond.

LA POMPE DE REPRISE

Elle injecte une quantité d'essence supplémentaire au moment de la reprise, de la façon suivante :

Le papillon étant fermé position de ralenti, la membrane maintenue en place par un ressort permet le remplissage d'une réserve d'essence.

D'autre part, la membrane est solidaire de l'accélérateur au moyen d'une biellette reliée à l'axe du papillon des gaz.

Par conséquent, au moment précis de l'ouverture du papillon, le mouvement de l'axe provoque un déplacement instantané de la membrane, qui chasse ainsi l'essence de la réserve par le gicleur de pompe dans l'injecteur débouchant dans la buse.

La dimension du gicleur règle la vitesse d'injection.

REGLAGE DU RALENTI

Attendre que le moteur soit chaud.

Serrer légèrement la vis de butée de papillon pour faire tourner le moteur un peu plus vite.

Desserrer la vis de réglage de richesse jusqu'à ce que le moteur commence à « galoper », puis la serrer progressivement jusqu'à ce que le moteur tourne « rond ».

Dévisser très lentement la vis de butée pour amener la vitesse du moteur à environ 500 t/m.

Si le moteur « galope » un peu, resserrer légèrement la vis de richesse.

En aucun cas, cette vis ne doit être serrée à fond.

REGLAGES DU CARBURATEUR SOLEX 32 PBIC

Buse d'air	21
Gicleur principal	105
Automaticité	190
Ralenti air-essence	100/42

Bi-starter air	6,2
Gicleur essence	110
Gicleur de pompe	45
Flotteur	12 g. 5

REFROIDISSEMENT

La contenance totale de la circulation d'eau moteur radiateur-chauffage est de 9,5 litres.

LA POMPE A EAU

Comporte un joint d'étanchéité AD sans presse étoupe, elle est placée à l'avant du moteur, accolée directement à la culasse.

LE VENTILATEUR

A trois pales, très rigide, il est monté directement en bout d'arbre de pompe à eau.

TENSION DE LA COURROIE DE VENTILATEUR ET DE POMPE A EAU

Elle s'opère en basculant la dynamo. Desserrer le boulon de réglage du secteur, faire basculer l'ensemble pour obtenir la tension désirée. Rebloquer l'écrou.

LE CALORSTAT

Une capsule thermostatique est interposée entre la sortie d'eau de la culasse et l'entrée supérieure du radiateur ; son début d'ouverture se fait à 72° C., la pleine ouverture se fait à 80° C.

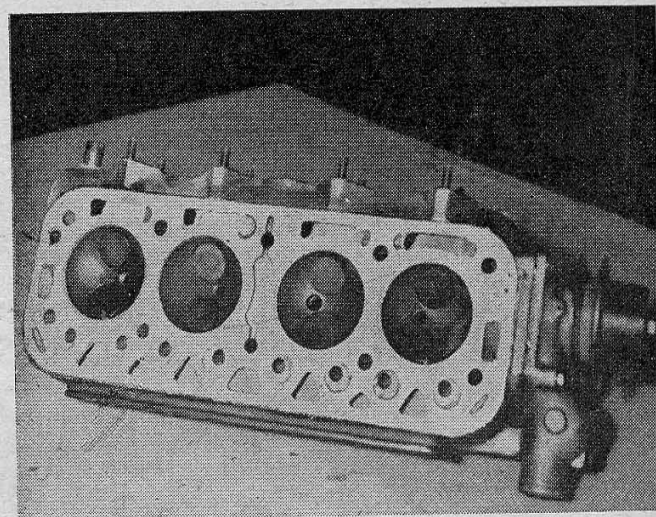


Fig. 5. — La culasse vue par dessous. Remarquer l'emplacement des bougies très près du centre de la chambre d'explosion.

Sur les modèles « 1950 », une canalisation raccordée à la tuyauterie de chauffage et aboutissant au radiateur permet de vidanger simultanément par le robinet du radiateur : le radiateur, le moteur et le chauffage.

DÉMONTAGE DU MOTEUR

Enlever le carburateur, la dynamo, la pompe à essence, l'allumeur.

Retirer le couvre-culasse en décollant le joint soigneusement.

Démonter les rampes de culbuteurs retenues par cinq écrous. (Les deux écrous placés de part et d'autre de celui du centre possèdent une queue filetée sur

CARBURATION

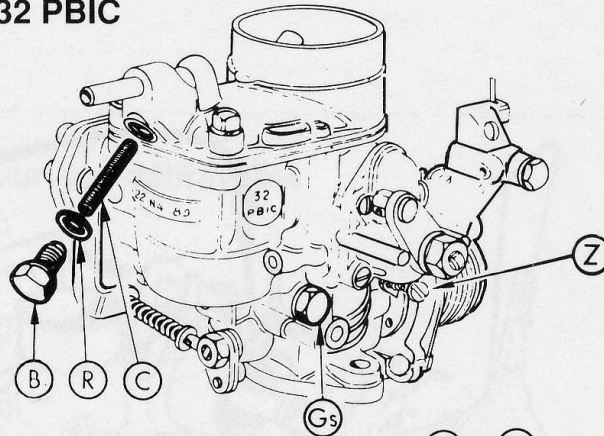
REMARQUE :

- Un bon filtre à air préserve votre moteur et permet une économie de carburant

CARBURATEUR SOLEX 32 PBIC (203 C - CL - C5)

DEPART A FROID

Gs Gicleur essence de starter

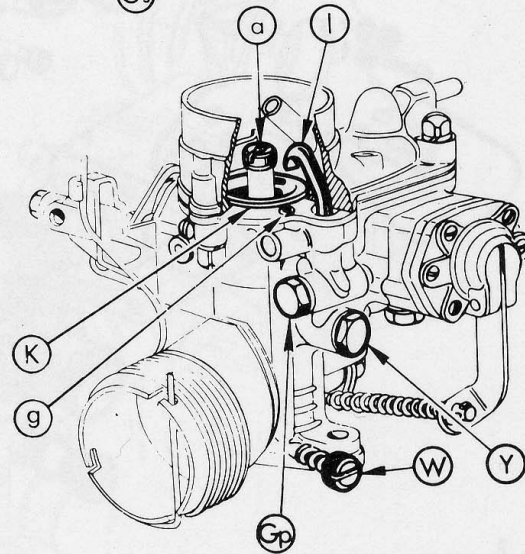


RALENTI

g Gicleur
Z Vis de butée
W Vis de richesse

MARCHE NORMALE

a Ajustage d'automatisme
I Injecteur de pompe
K Buse ou diffuseur
Gp Gicleur de pompe
(règle la vitesse d'injection)
Y Support du gicleur principal
B Bouchon de filtre
R Joint de bouchon
C Crépine de filtre



CARBURATEUR ZENITH 32 I N (203 C8)

G. Gicleur principal
V Ventilation principale
gP Gicleur de pompe
vR Ralenti, ventilation
gR Ralenti, essence
gS Starter, essence
Z Vis de butée de ralenti
W Vis de réglage de ralenti

