



PARTIE 1 LE DÉMONTAGE

Je vois bien trop souvent sur les réseaux sociaux, dans les bourses où aux travers de discussions entres passionnés, des Deuchistes bien embêtés avec un souci de carburation sur leurs voitures et qui préfèrent simplement changer leur carburateur plutôt que de chercher à résoudre leur problème...

Malheureusement, entre les carburateurs d'occasion, dont on ne connaît pas le nombre d'heures de vol, et la piètre qualité des carburateurs sur le marché du neuf, finalement, après vous être délesté de quelques billets... vous n'êtes pas plus avancés.

Je vais donc vous expliquer comment démonter tout ce petit monde, le nettoyer et vérifier les points critiques sur le carburateur de ma 2CV6 de 1988 : un Solex 26-35 équipé de buses 18-26.

Texte et photos : Alan BLONDEAU



Bienvenue à l'atelier de la Rédac'

Bonjour à tous, je me présente : Alan Blondeau, 32 ans, passionné du Flat Twin de longue date et propriétaire de sept Citroën en tous genres. Vous découvrirez désormais à travers votre magazine préféré, un amoureux de la Deuche, passant son temps dans des bains de cambouis et ne se prenant pas au sérieux.

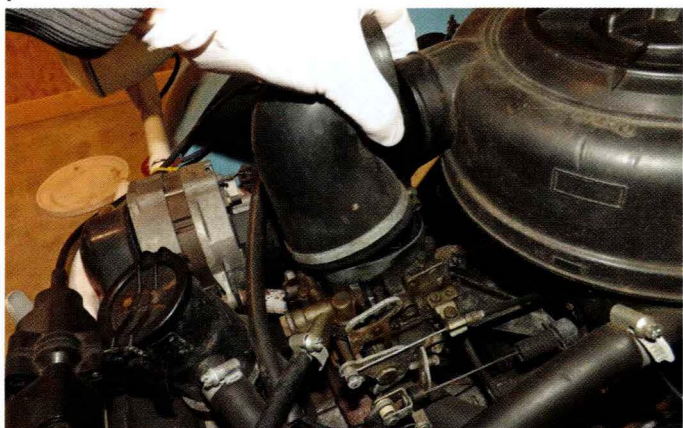
Cette rubrique est la vôtre...

Je tiens à insister sur le fait de n'avoir aucun diplôme de mécanique, que les séances de mécaniques seront tirées d'expériences personnelles (2CV, dérivés, 2CV 4x4 et autres réalisations en tous genres...) et qu'il vous arrivera parfois de jurer au scandale sur le fait qu'il existe d'autres méthodes ou d'autres outils spécifiques que ceux qui vous seront présentés. C'est bien pour cela que cette rubrique est la vôtre ! Si vous avez des astuces à partager avec nos lecteurs, n'hésitez pas à nous les envoyer par email à la rédaction : deuchemagazine2@yahoo.fr

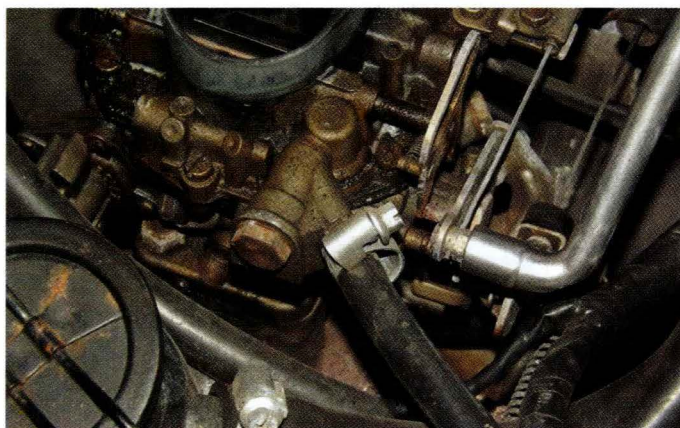
Cette rubrique sera un peu comme un livre ouvert d'astuces et d'outils " faits maison " qui vous seront utiles afin de continuer de faire rouler votre belle Petite Citroën.

RÉFECTION D'UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS

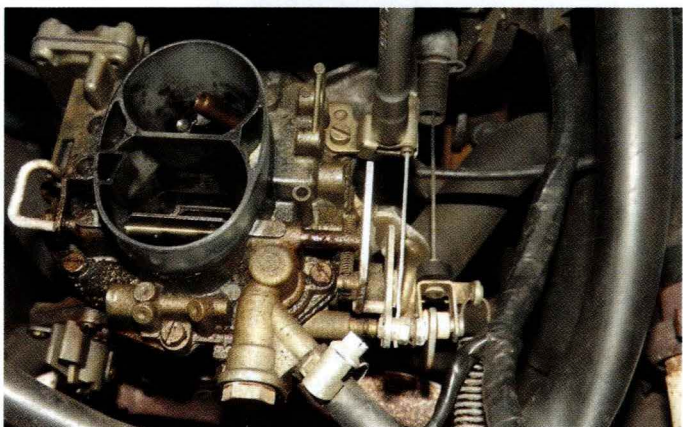
ÉTAPE 1 Commencez par débrancher la batterie, puis démontez la durite coudée de filtre à air.



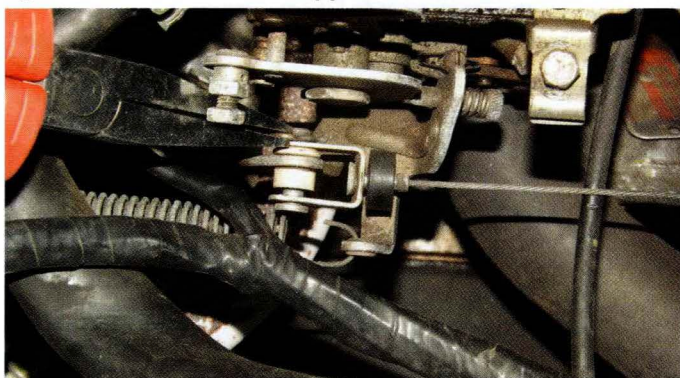
ÉTAPE 2 Avec une clef de 8 dévissez le serre-câble de starter situé à l'avant du carburateur.



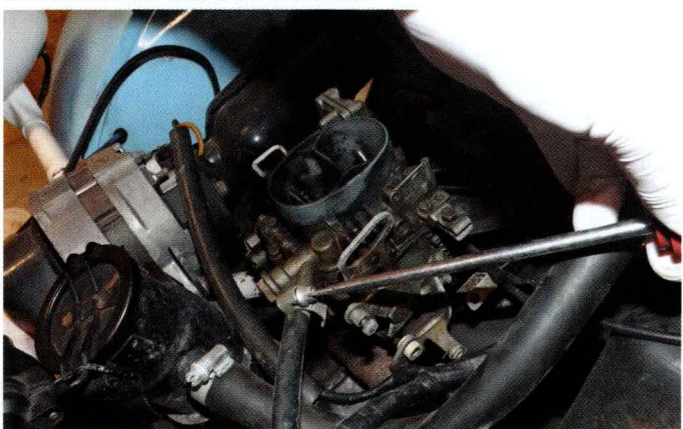
ÉTAPE 3 Dévissez le serre-câble latéral jusqu'à libérer le câble de starter à l'aide d'une clef de 8.



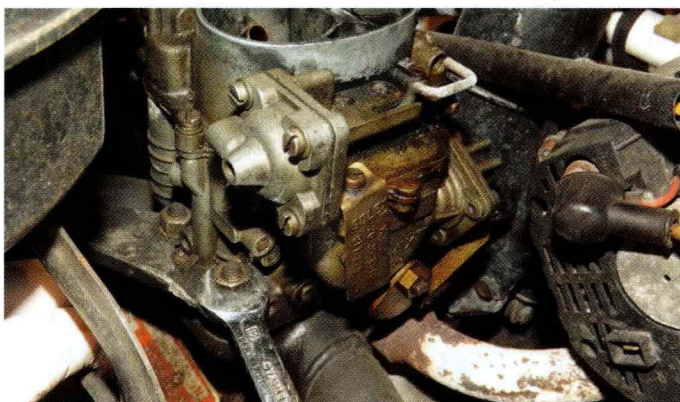
ÉTAPE 4 Déposez la goupille qui maintient l'axe de câble d'accélérateur avec une pince fine et déposez l'axe afin de libérer le câble. Au passage, retirez également le ressort de rappel d'accélérateur.



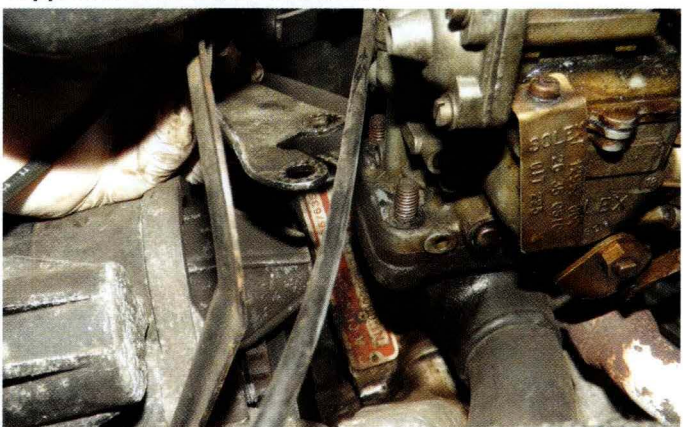
ÉTAPE 5 Débranchez la durite d'arrivée d'essence de votre carburateur



ÉTAPE 6 A l'aide d'une clef de 12 plate, retirez les quatre écrous + rondelles situés à la base du carburateur. Pour ceux situés vers l'avant vous allez voir, c'est sport !



ÉTAPE 7 Retirez soigneusement le support de câble d'accélérateur.



ÉTAPE 8 Vous pouvez à présent sortir votre carburateur du compartiment moteur



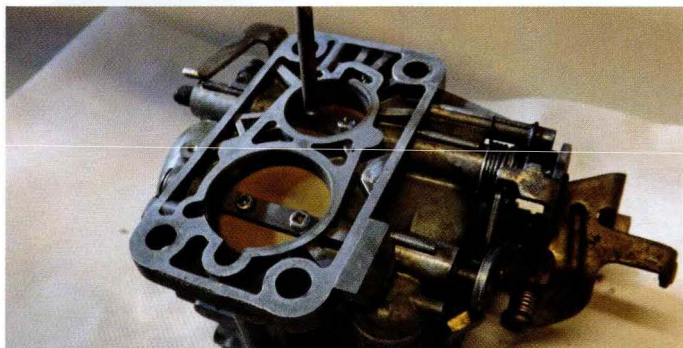
ÉTAPE 9 Arrivé sur l'établi on se rend bien compte qu'il était gras « à souhaits », témoignant sûrement d'un joint défectueux. Démontez les 6 vis qui maintiennent le couvercle.



ÉTAPE 11 Attaquons-nous au corps de carburateur : déposez l'écrou de maintien d'axe de papillon à l'aide d'une clef de 11.



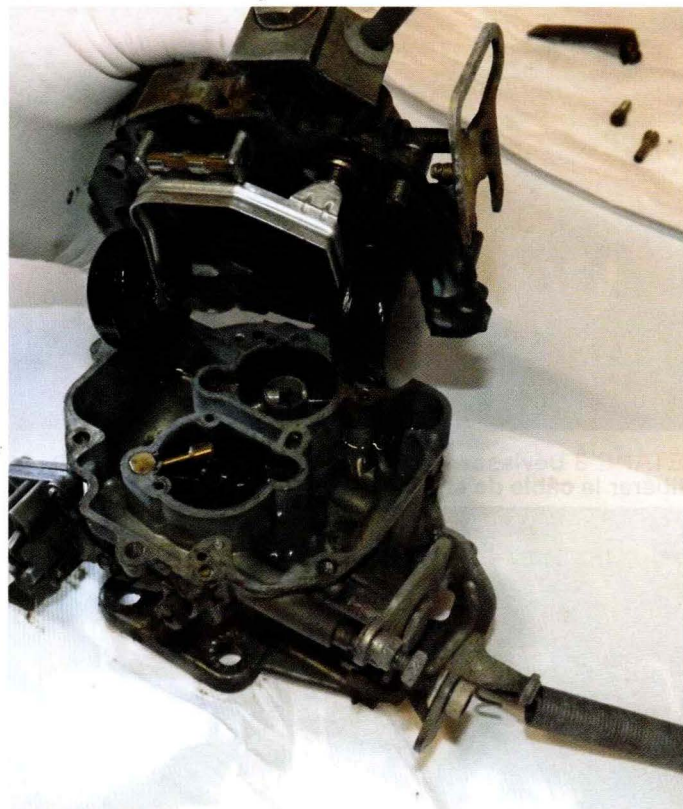
ÉTAPE 12 Dévissez les deux vis de papillon de 1er corps (le plus petit) et extrayez-le de son axe.



ÉTAPE 14 Enlevez également le papillon de second corps maintenu avec les deux vis, puis retirez délicatement l'axe.



ÉTAPE 10 Désaccouplez délicatement le couvercle de son corps de carburateur.



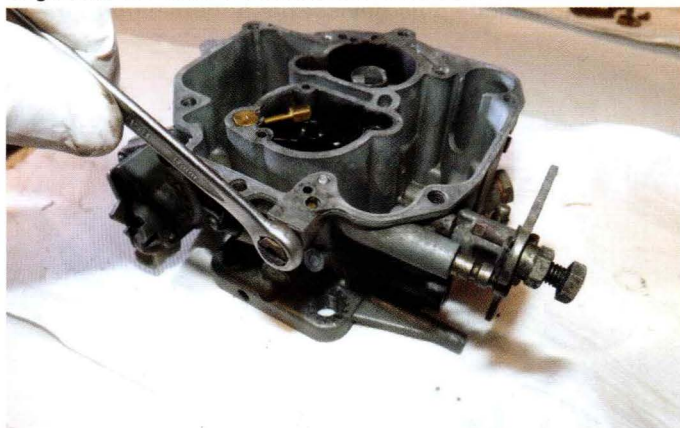
ÉTAPE 13 Retirez le circlip de maintien d'axe de 2ème corps à l'aide d'un petit tournevis.



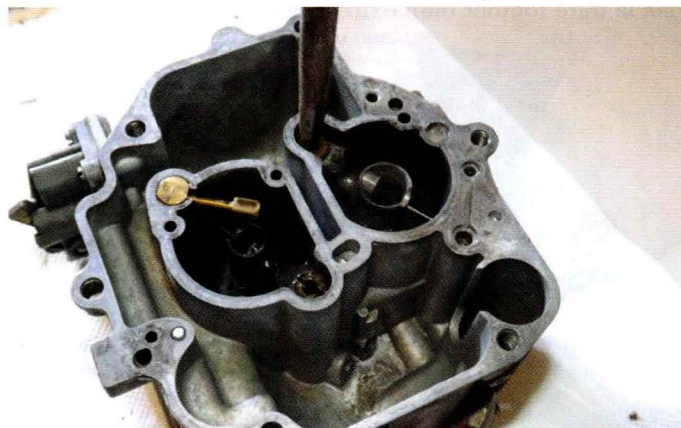
ÉTAPE 15 Retirez délicatement le second axe après avoir pris soin de bien regarder comment sont fixés les ressorts.



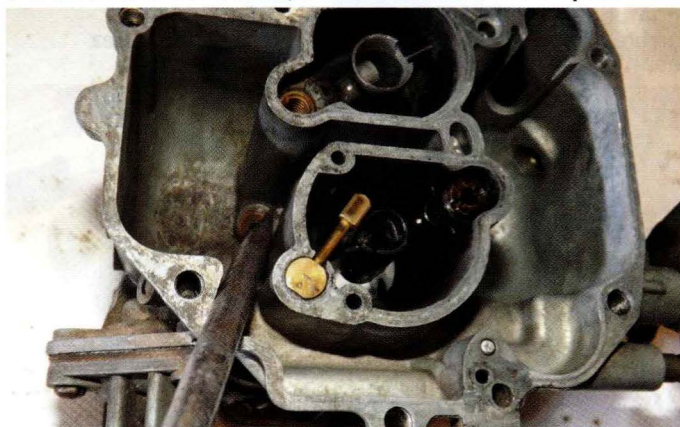
ÉTAPE 16 Sur l'avant du carburateur, retirez le gicleur de ralenti à l'aide d'une clef de 8.



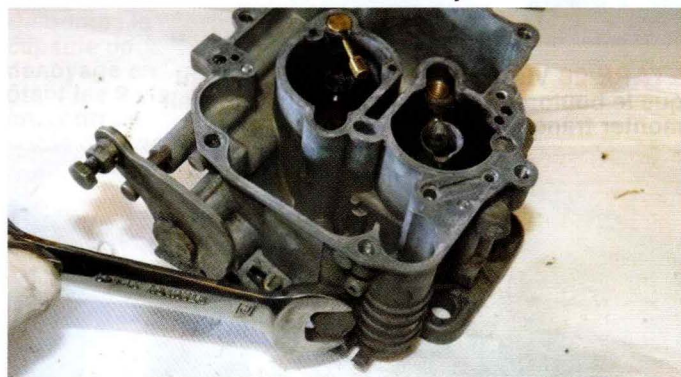
ÉTAPE 17 Retirez le gicleur d'air (on reviendra sur le tube d'automatisme situé dessous).



ÉTAPE 18 Retirez le gicleur principal du 2ème corps situé au fond de la cuve, à l'aide d'un tournevis plat.



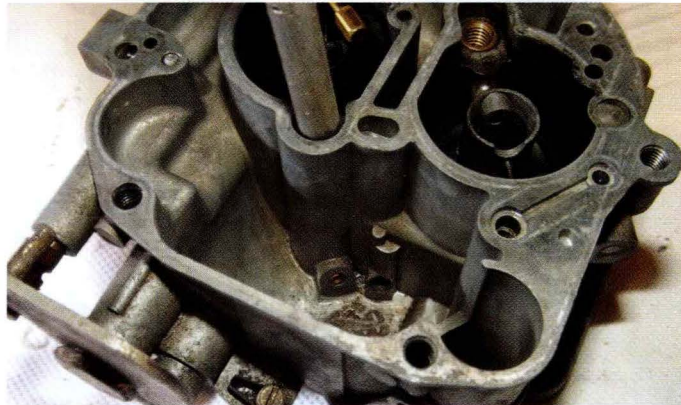
ÉTAPE 19 Dévissez le bouchon latéral à l'aide d'une clef de 12 et retirez-le avec son joint cuivre.



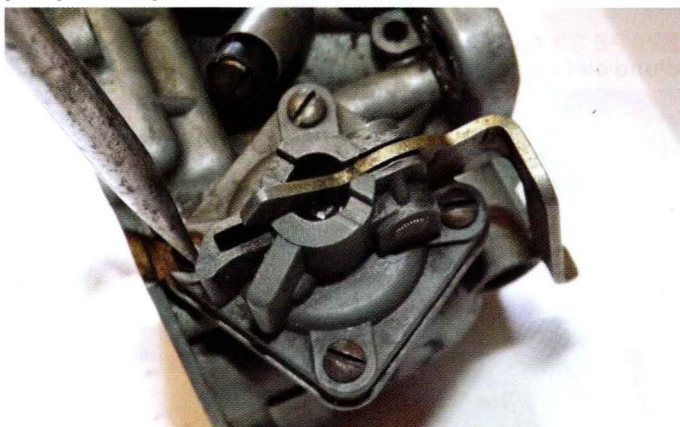
ÉTAPE 20 A l'aide d'un tout petit tournevis plat, dévissez le gicleur principal du 1er corps non visible car situé au fond du moulage du carburateur



ÉTAPE 21 Pour le déloger de là, il suffit parfois de le pencher, un coup de soufflette par le dessus c'est souvent plus radical. Prenez juste soin de mettre votre doigt devant l'orifice pour éviter de chercher le gicleur partout dans l'atelier...



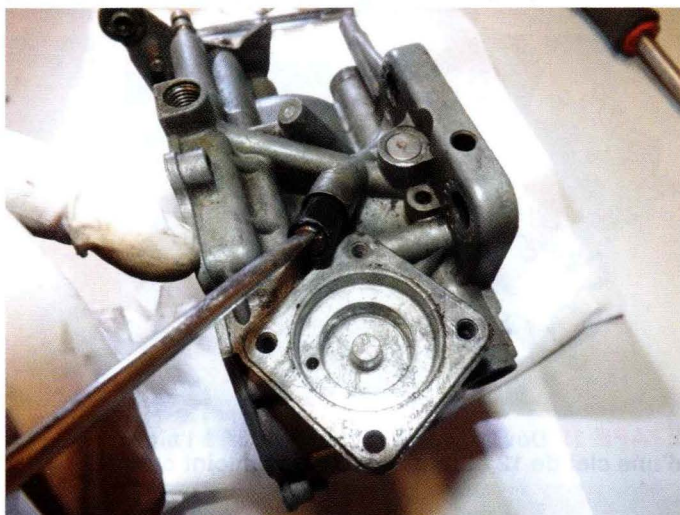
ÉTAPE 22 Démontez le couvercle de pompe de reprise en retirant les 4 vis.



ÉTAPE 23 Retirez ensuite la membrane et son ressort (prenez soin de noter son sens de montage).



ÉTAPE 24 Dévissez complètement la vis de richesse et son accastillage en prenant soin de ne pas la faire tomber (son extrémité est fragile).



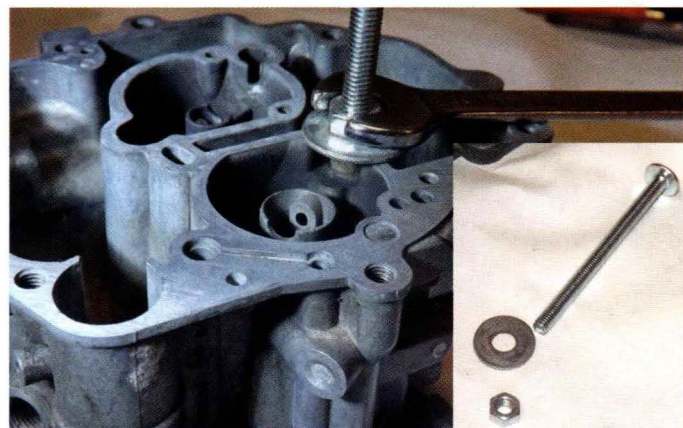
ÉTAPE 26 Vissez l'écrou en vous assurant que le boulon ne tourne pas. Le tube devrait monter tranquillement et s'extraire.



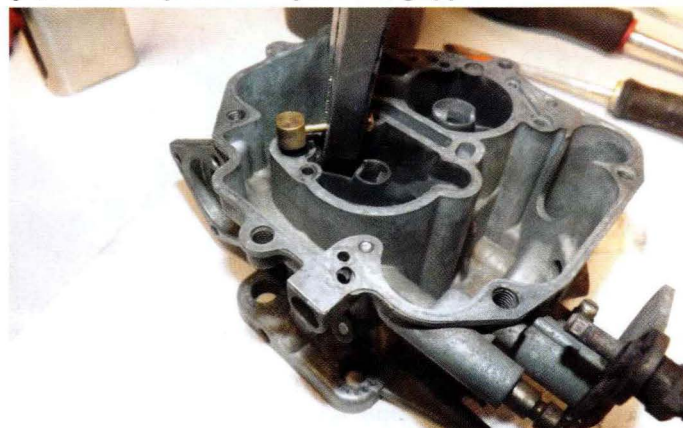
ÉTAPE 28 Démontez la came de starter à l'aide d'une clef de 14, puis sortez la bille de blocage et son ressort.



ÉTAPE 25 Prenez un boulon M6, une rondelle large et un écrou M6. Vissez le tout comme sur la photo dans le tube d'automatisme puis dévissez le boulon d'un tour.



ÉTAPE 27 Vous pouvez déposer l'injecteur de pompe de reprise. Sachez tout de même qu'il arrive souvent qu'il casse à la dépose. Pour éviter ça, n'hésitez pas à le noyer de dégrissant.



ÉTAPE 29 Passons maintenant au couvercle. Démontez le pointeau à l'aide d'une clef de 12.



ÉTAPE 30 Après avoir dévissé le bouchon à l'aide d'une clef de 14 retirez le filtre à essence.



RÉFECTION D'UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS

ÉTAPE 31 Après avoir chassé l'axe avec un chasse goupille ou un petit clou, retirez les flotteurs et leur axe.



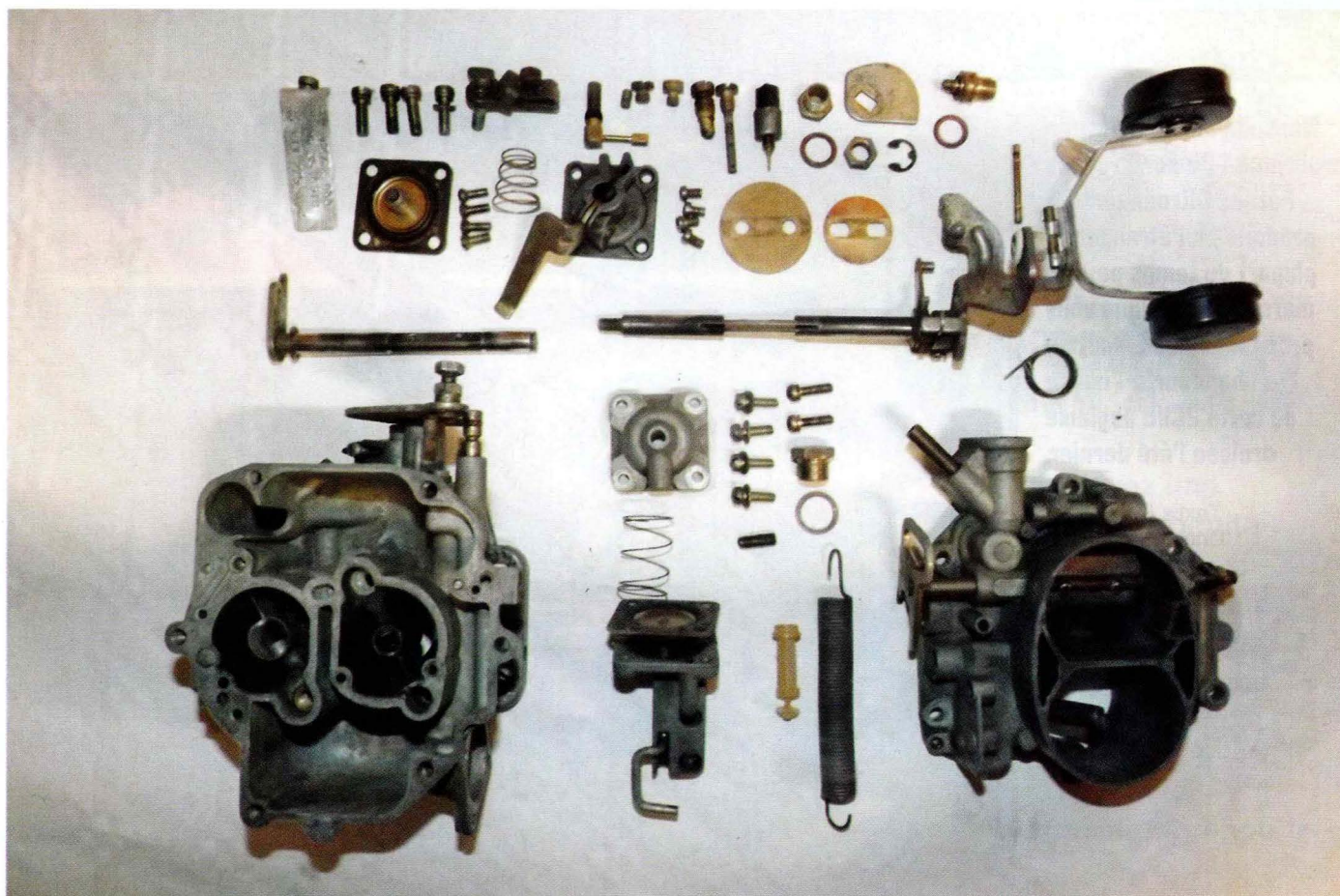
ÉTAPE 32 Retirez le joint et conservez-le pour le moment.



ÉTAPE 33
Démontez la capsule de dénoyage en ôtant les 2 vis cruciformes sur le dessus.



ÉTAPE 34 Et voilà... il ne vous reste plus qu'à tout nettoyer ! Il existe plusieurs recettes : les bains de vinaigre, l'essence ou, pour les mieux équipés, le bac à ultrasons et le sablage.



PARTIE 2

LE REMONTAGE & LES RÉGLAGES

Je vois bien trop souvent sur les réseaux sociaux, dans les bourses où aux travers de discussions entres passionnés, des Deuchistes bien embêtés avec un souci de carburation sur leur voiture et qui préfèrent simplement changer le carbu plutôt que de chercher à résoudre leur problème...

Malheureusement, entre les carburateurs d'occasion dont on ne connaît pas le nombre d'heures de vol et la piètre qualité des carburateurs sur le marché du neuf, finalement, une fois vous être délesté de quelques billets... vous n'êtes pas plus avancés.

Dans le numéro précédent, je vous ai expliqué comment démonter tout ce petit monde, nettoyer et vérifier les points critiques sur le carburateur de ma 2CV6 de 1988 : un Solex 26-35 équipé de buses 18-26. Passons à présent au remontage, puis aux réglages.

Texte et photos : Alan BLONDEAU



Bienvenue à l'atelier de la Rédac'

Bonjour à tous, je me présente : Alan Blondeau, 31 ans, passionné du Flat Twin de longue date et propriétaire de sept Citroën en tous genres. Vous découvrirez désormais à travers votre magazine préféré, un amoureux de la Deuche, passant son temps dans des bains de cambouis et ne se prenant pas au sérieux.

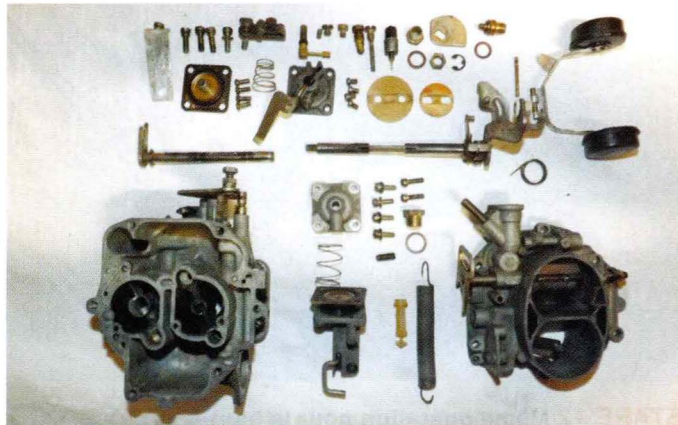
Cette rubrique est la vôtre...

Je tiens à insister sur le fait de n'avoir aucun diplôme de mécanique, que les séances de mécaniques seront tirées d'expériences personnelles (2CV, dérivés, 2CV 4x4 et autres réalisations en tous genres...) et qu'il vous arrivera parfois de jurer au scandale sur le fait qu'il existe d'autres méthodes ou d'autres outils spécifiques que ceux qui vous seront présentés. C'est bien pour cela que cette rubrique est la vôtre ! Si vous avez des astuces à partager avec nos lecteurs, n'hésitez pas à nous les envoyer par email à la rédaction : deuchemagazine2@yahoo.fr

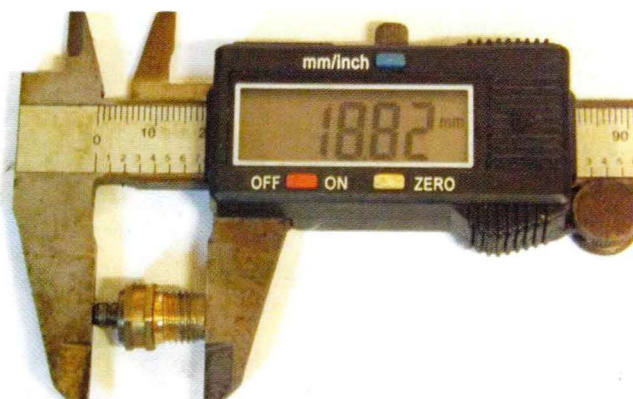
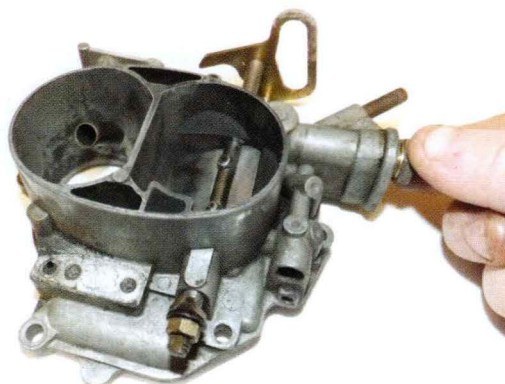
Cette rubrique sera un peu comme un livre ouvert d'astuces et d'outils " faits maison " qui vous seront utiles afin de continuer de faire rouler votre belle Petite Citroën.

RÉFECTION D'UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS

ÉTAPE 1 Souvenez vous, dans notre précédent numéro nous avons convenu que vous devriez procéder au nettoyage de toutes vos pièces en attendant la suite. J'espère que vous l'avez fait ?



ÉTAPE 3 Revissez le bouchon de fermeture en place et terminez le blocage avec une clef de 14.

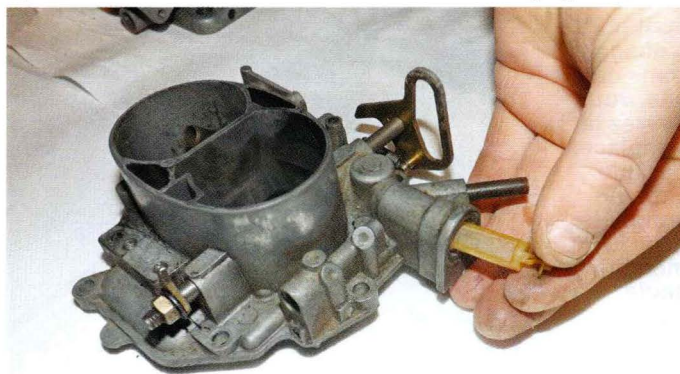


ÉTAPE 7 Procédons aux divers contrôles de nos éléments. Commencez par vérifier l'extrémité de la vis de richesse, celle-ci ne doit pas être tordue.

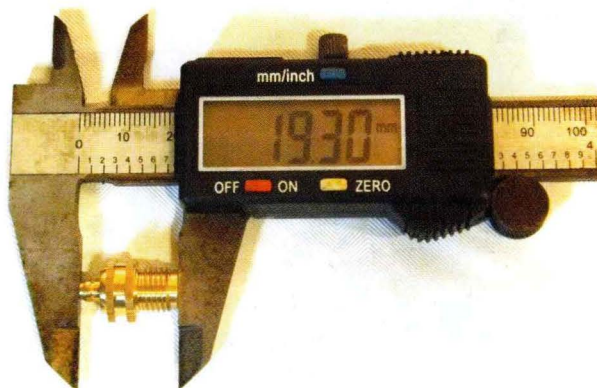
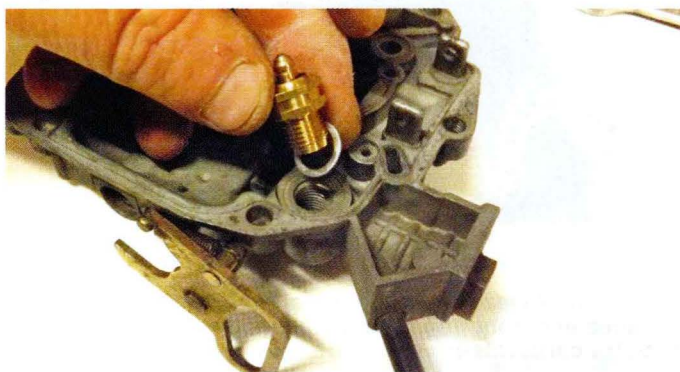


LE COUVERCLE

ÉTAPE 2 Insérez le filtre à essence dans son logement après avoir vérifié son état lors de son nettoyage.



ÉTAPES 4/5/6 Passons au remontage du pointeau. Je ne saurais trop vous conseiller de remonter celui d'origine s'il fonctionne parfaitement. En effet, j'ai eu peine à croire ce que j'ai lu sur mon pied à coulisse quand j'ai mesuré le pointeau d'origine et son remplaçant, neuf... mais pas fichu d'être à la même taille ! Pas grave me direz-vous, et le réglage de hauteur de cuve, on en parle ? Nos chers revendeurs de pièces ne pourraient-ils pas se munir, eux aussi, d'un pied à coulisse ?



LA CUVE

ÉTAPE 8 Plongez à présent votre flotteur dans l'eau, ajoutez un cube de bouillon de volaille... non j'déconne... uniquement dans de l'eau !! Vérifiez qu'il est étanche (pas de bulle). si vous avez une balance de cuisine... enfin si Madame veut bien vous la prêter... vérifiez son poids qui doit être de 11 grammes.



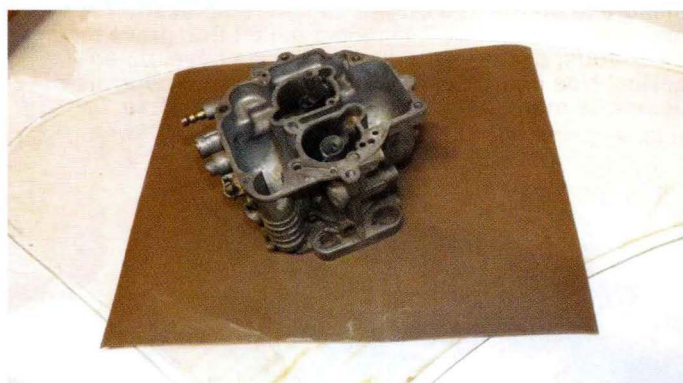
ÉTAPE 9 Vérifiez l'état de votre membrane de capsule de dénoyage. Dans notre cas elle paraissait bonne avant de la regarder à contre-jour et de nous rendre compte qu'elle était hors d'usage. Dans ce cas, vous devrez la remplacer par une capsule complète (la membrane seule ne se démonte pas).



ÉTAPE 10 Vérifiez également l'état de la membrane de pompe de reprise qui doit être souple et non craquelée. Dans notre cas, son embase est fendue.



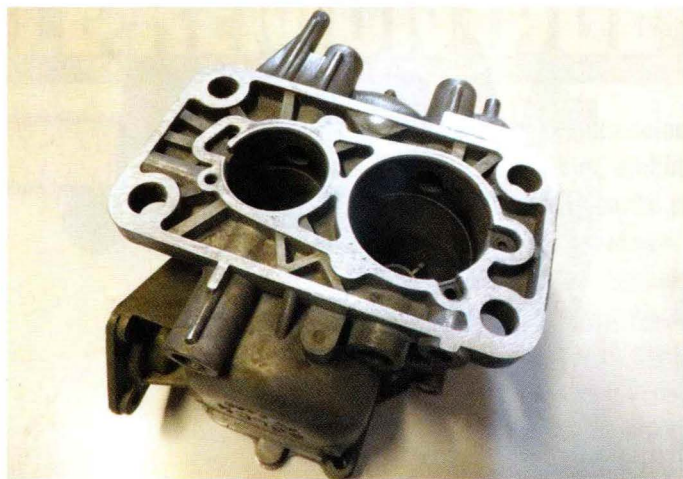
ÉTAPE 11 Munissez-vous d'une surface extrêmement plane (une vitre de custode fait parfaitement l'affaire), puis à l'aide de papier de verre à l'eau en 600, surfacez l'embase de votre carburateur en formant des cercles.



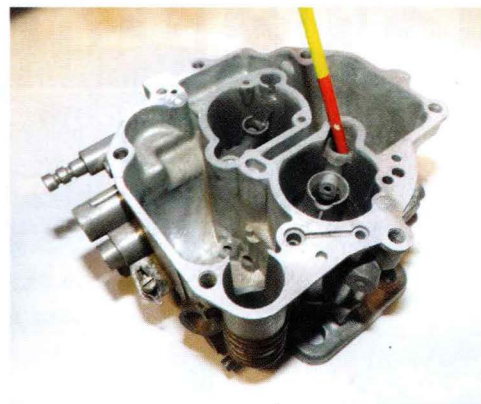
ÉTAPE 12 Même opération pour le haut du corps de carburateur.



ÉTAPE 13 Voyez la semelle parfaitement surfacée assurant une bonne étanchéité de votre carburateur sur la pipe.



ÉTAPE 14 Passez un coup de soufflette dans TOUT les orifices de votre carburateur, afin de dégager toutes les éventuelles impuretés qui s'y seraient logées depuis votre nettoyage. Puis secouez-le dans un endroit sans bruit afin d'entendre la petite bille située au fond de ce puits. Si vous ne l'entendez pas, peaufinez votre nettoyage afin de la débloquer.



ÉTAPE 16 Placez ensuite la bille de verrouillage.

ÉTAPE 15 Après avoir enduit de graisse votre ressort de verrouillage de starter, placez-le dans son logement.

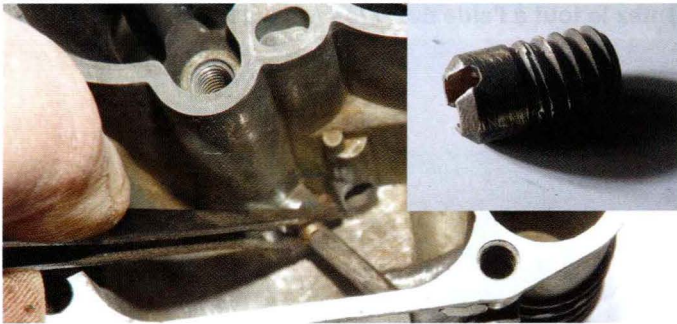


RÉFECTION D'UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS

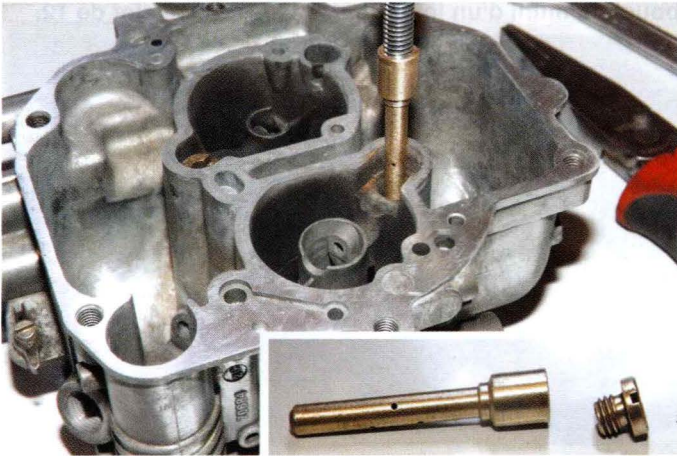
ÉTAPE 17 Apposez une goutte de frein filet sur la vis de verrouillage.



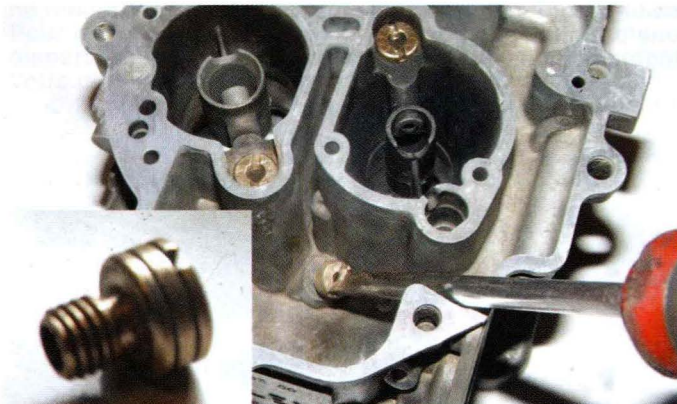
ÉTAPE 19 Remontez le gicleur principal de premier corps (le plus petit) au fond de son puits à l'aide d'un petit tournevis plat. Une petite pince peut vous être fort utile pour cette opération.



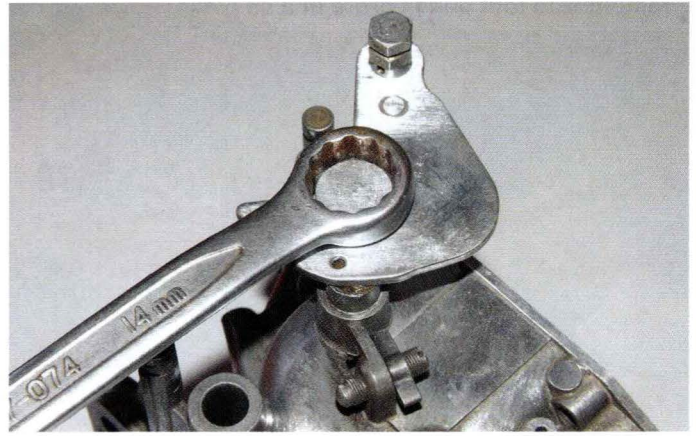
ÉTAPE 21 Remontez le tube d'émulsion dans son logement. Souvenez vous, nous l'avions démonté avec un boulon M6.



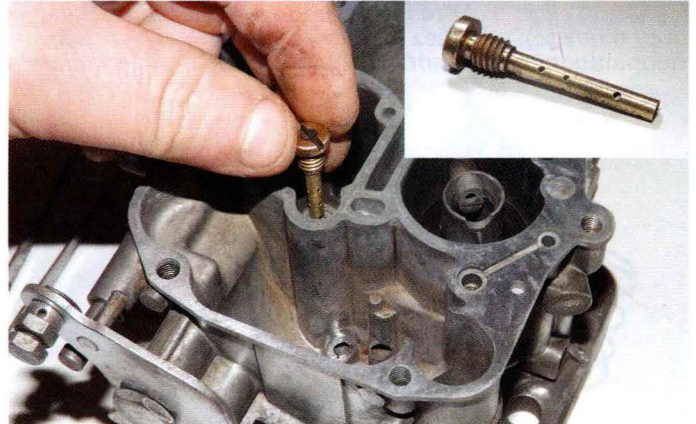
ÉTAPE 23 Remontez le gicleur principal (87,5) de second corps, repéré par deux rainures.



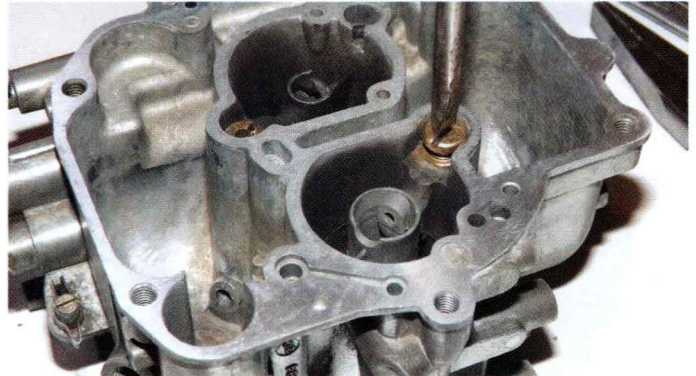
ÉTAPE 18 Vissez-la ensuite à sa place afin de maintenir le mécanisme de commande du starter.



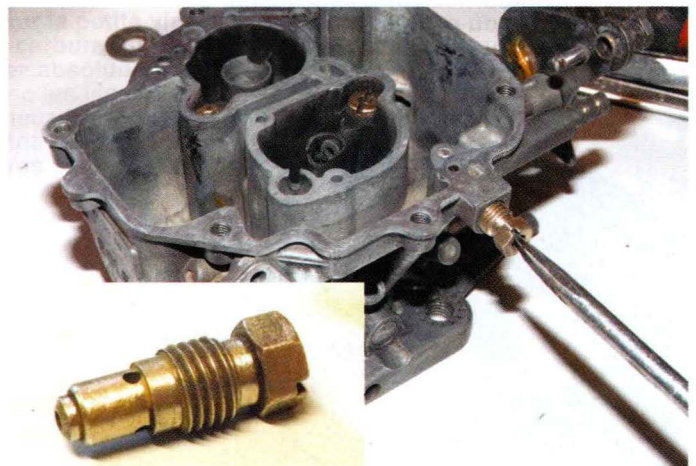
ÉTAPE 20 Remontez le gicleur d'automatisme dans son logement, à l'aide d'un tournevis plat également.



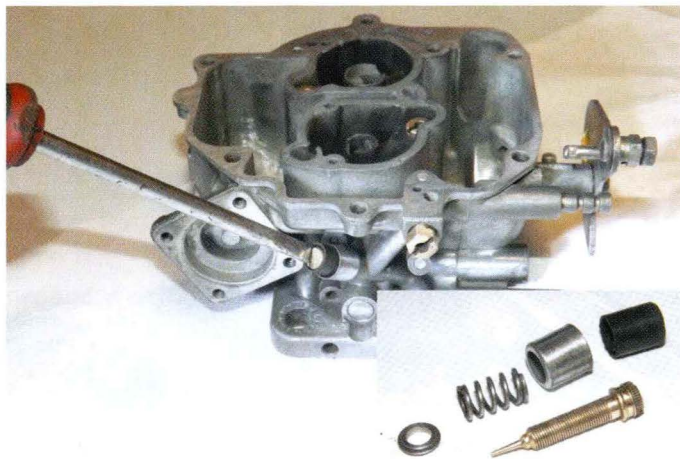
ÉTAPE 22 Terminez le montage en remplaçant son gicleur d'air (2AA) à l'aide d'un tournevis plat.



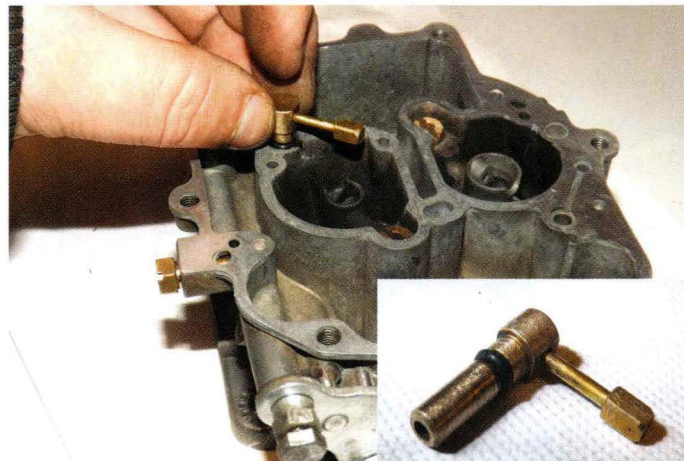
ÉTAPE 24 Reposez le gicleur de ralenti sur la face avant du corps de carburateur.



ÉTAPE 25 Après avoir démonté et nettoyé l'ensemble des éléments qui composent la vis de richesse, remontez le tout dans l'ordre et à sa place.



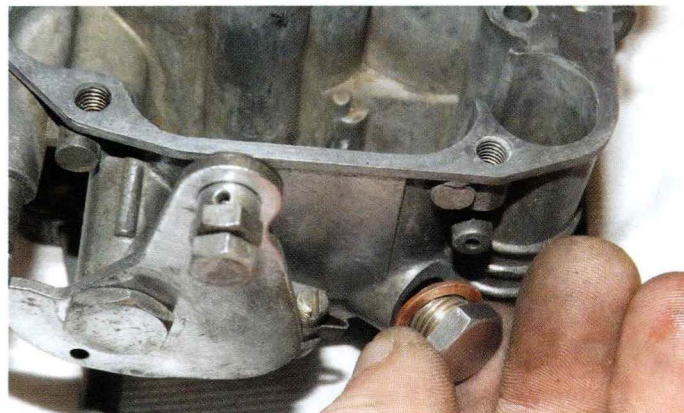
ÉTAPE 26 Après avoir remplacé le joint torique par un neuf fourni dans le kit, remontez l'injecteur de pompe de reprise.



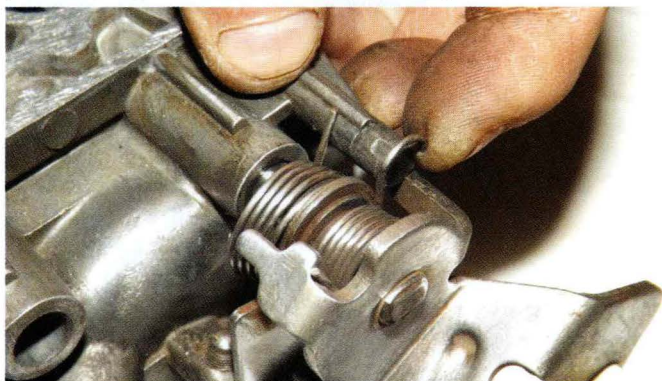
ÉTAPE 27/28/29 Après avoir nettoyé l'intégralité des pièces et changé la membrane (si celle-ci était hors d'usage), graissez le plan de joint sur le corps de carburateur ainsi que l'axe de la membrane. Repositionnez le ressort conique dans le bon sens puis remontez le tout à l'aide des 4 vis fendues.



ÉTAPE 30 Bouchez le fond de cuve de 1er corps avec le bouchon muni d'un joint neuf, à l'aide d'une clef de 12.



ÉTAPE 31 Retournez votre carburateur et engagez-y l'axe du petit papillon après l'avoir graissé d'une goutte d'huile de vaseline. Remplacez patiemment le ressort de rappel à sa place.

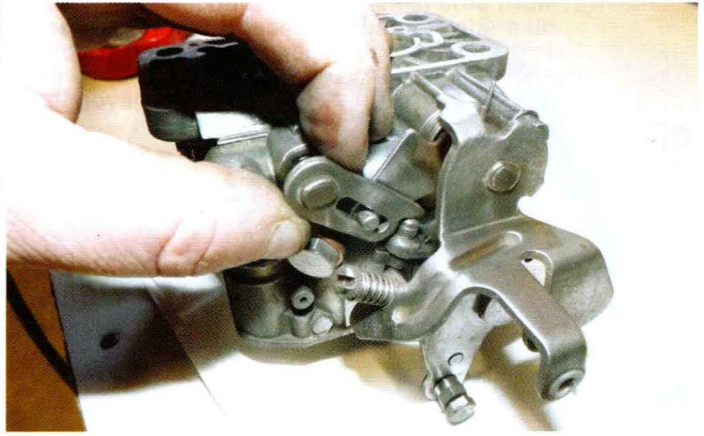
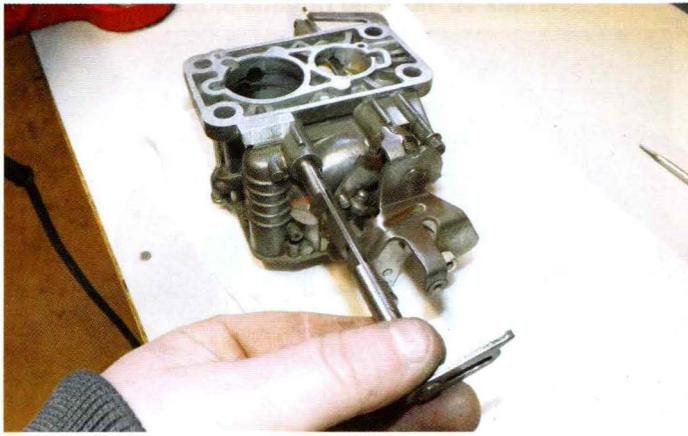


ÉTAPE 32/33 Munissez-vous du petit clapet « papillon » et vérifiez son sens afin de vous assurer qu'il se plaquera bien au parois en position fermée. En effet, celui-ci est légèrement biseauté afin de permettre une parfaite étanchéité sur le carburateur. Serrez légèrement les vis en attente du réglage final.



RÉFECTION D'UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS

ÉTAPE 34/35 Engagez le second axe de gros clapet « papillon » après l'avoir graissé d'une goutte d'huile de vaseline également. Assurez-vous de l'avoir correctement « enclenché » dans le mécanisme du premier axe.



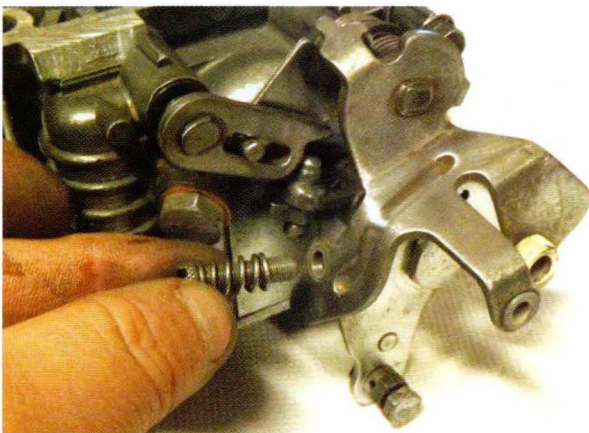
ÉTAPE 36 Placez le clapet « papillon » restant (le gros), puis, comme pour le petit, prenez garde au sens de pose en vous reportant au sens de biseautage de ce dernier. Serrez légèrement le tout en attente du réglage final.



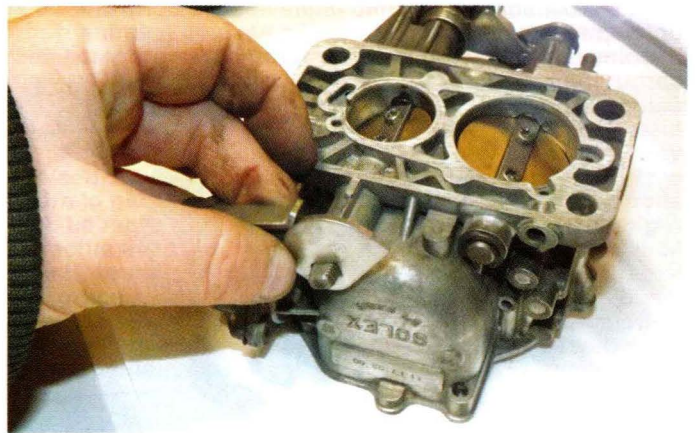
ÉTAPE 37 Enclenchez le circlip de verrouillage d'axe de papillon.



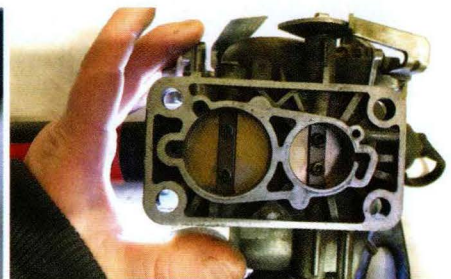
ÉTAPE 38 Installez la vis de réglage de ralenti et son ressort.



ÉTAPE 39 Terminez le montage en installant la came de pompe de reprise, dans le bon sens, bien évidemment.



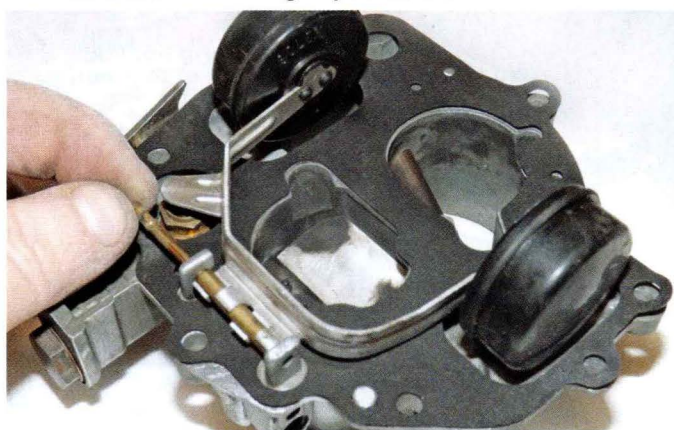
ÉTAPE 40/41/42 Pour régler la position de ralenti nominal (c'est comme ça que s'appelle le réglage), il faut officiellement un rapporteur d'angle et agir sur la petite vis sur laquelle est sertie une petite tôle de blocage, directement sur le coté du carburateur, à coté du bouchon de fond de cuve. Si vous n'avez pas cet outillage, n'y touchez absolument pas ! Pour régler votre petit papillon, il suffit de vous arranger avec les vis de fixation de celui-ci, afin de faire disparaître le trou de progression le plus en bas du carburateur (donc en haut sur la photo puisqu'il est retourné). Votre clapet doit le recouvrir totalement. Serrez définitivement vos vis des deux clapets une fois vous être assuré, grâce à une lampe positionnée de l'autre coté, que vos papillons sont le plus étanches possible.



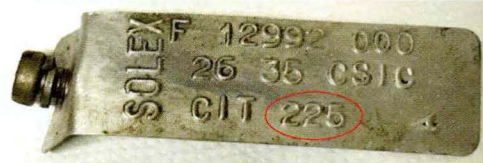
ÉTAPE 43/44 Munissez-vous de votre vieux joint de cuve et du neuf, superposez-les pour vérifier la qualité du nouveau joint et vérifier qu'aucun trou n'a été « oublié » ! Positionnez-le à sa place et dans le bon sens.



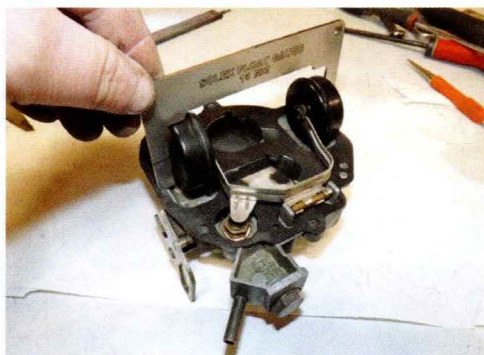
ÉTAPE 45 Remontez le flotteur en engageant son axe dans les bossages prévus à cet effet.



ÉTAPE 46 Référez-vous à « l'étiquette » en aluminium vissée sur votre carburateur. Pour un carbu Solex 26-35 buses 21/24 repère 197 et 198 (198 = embrayage centrifuge), le réglage de hauteur de cuve s'effectue à 18 mm « à l'axe » du flotteur. Pour un carburateur Solex 26-35 buses 18/26 repère 225 et 226 (226 = embrayage centrifuge), le réglage de hauteur de cuve s'effectue à 21 mm « à l'axe » du flotteur.



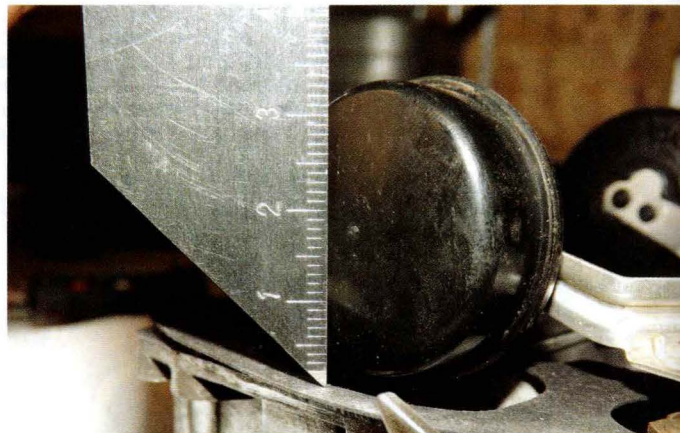
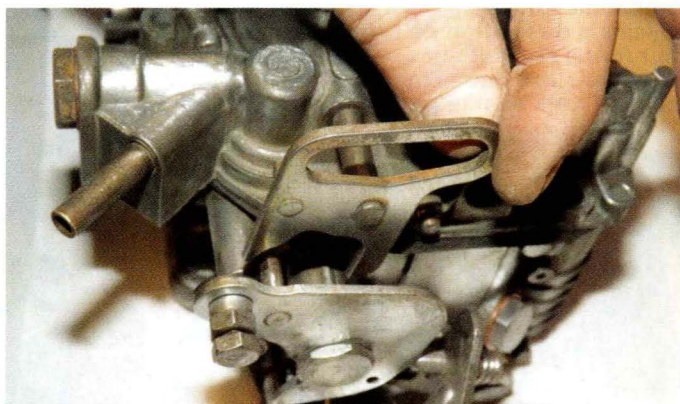
ÉTAPE 47 Si vous en êtes équipé, munissez-vous de votre cale de réglage toute faite (Burton, Cipere...). **ATTENTION : ces cales font 18mm et sont donc faites uniquement pour les carburateurs 21-24 !!** Pour les besoins de l'article, nous allons faire comme si notre carburateur était un 21-24 histoire de vous montrer cet outil et allons le régler à 18mm. Mais dans le cas d'un 18-26, comme notre carbu, vous devrez absolument le régler à 21mm !!!



ÉTAPE 48/49 Si vous n'en disposez pas, vous pouvez vous munir d'un réglet. L'opération consiste à régler les deux centres de flotteur à 18 mm du plan de joint (puisque notre repère est 197 pour notre exemple 21-24), joint en place, en tordant plus ou moins le support en métal des flotteurs. Pour un 18-26 réglez donc à 21 mm !

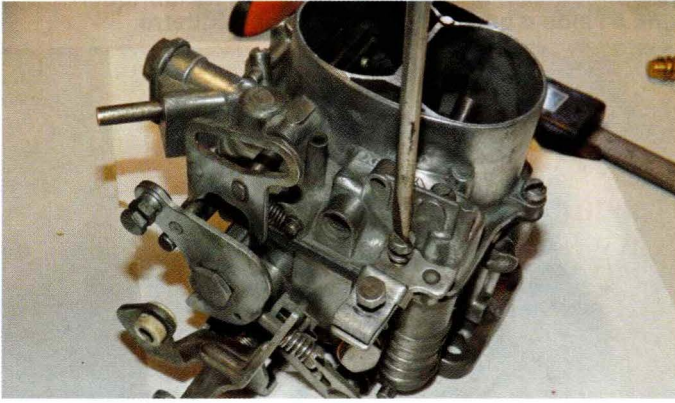


ÉTAPE 50 Refermez le carburateur en prenant soin de ne pas « pincer » le joint. Et prenez garde à bien positionner la came de volet d'air.

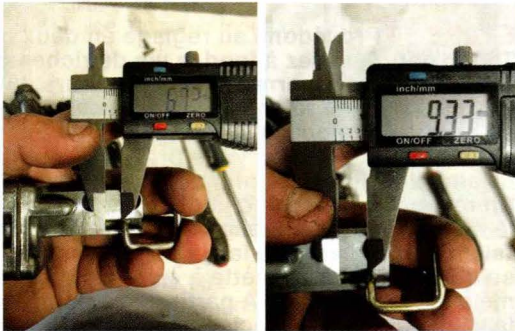


RÉFECTION D'UN CARBURATEUR DOUBLE CORPS

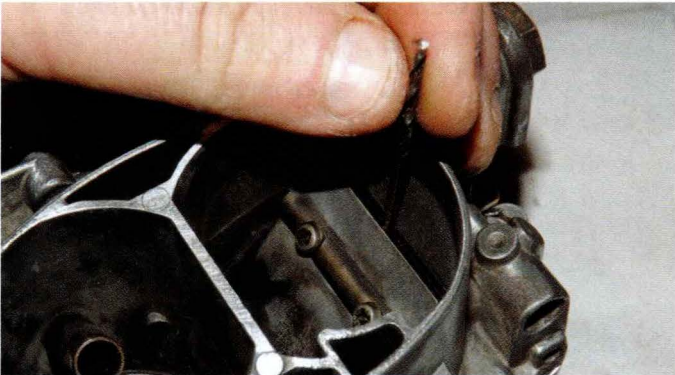
ÉTAPE 51 Refermez le tout à l'aide des vis fendues. N'oubliez pas l'étiquette d'identification, la vis la plus longue fixant le support de câble de starter.



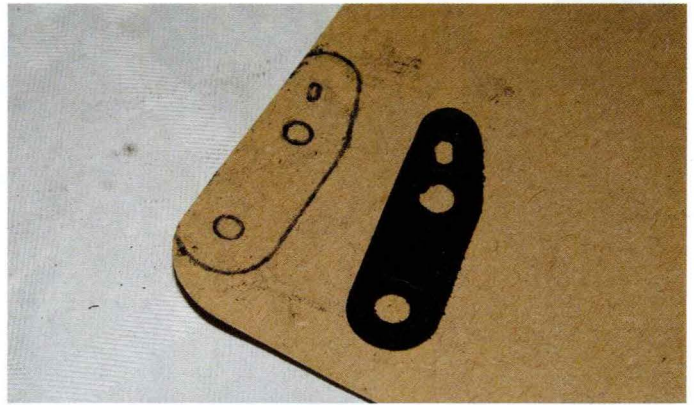
ÉTAPE 54/55 Comme malheureusement beaucoup de pièces et quel que soit le fournisseur, il est judicieux de toujours vérifier vos pièces neuves par rapport au modèle d'origine. Ici la tige de poussoir de membrane d'origine dépasse de 6,72 mm... contre 9,33 sur la pièce refabriquée ! Celle-ci ne peut être utilisée telle qu'elle et il va falloir la modifier légèrement par le réglage d'ouverture du volet d'air.



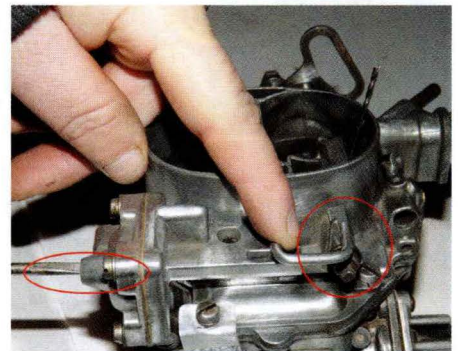
ÉTAPE 56 Montez votre capsule de dénoyage (sans oublier le joint) avec les deux vis cruciformes, puis placez un foret de 2 mm entre le volet d'air et le carburateur.



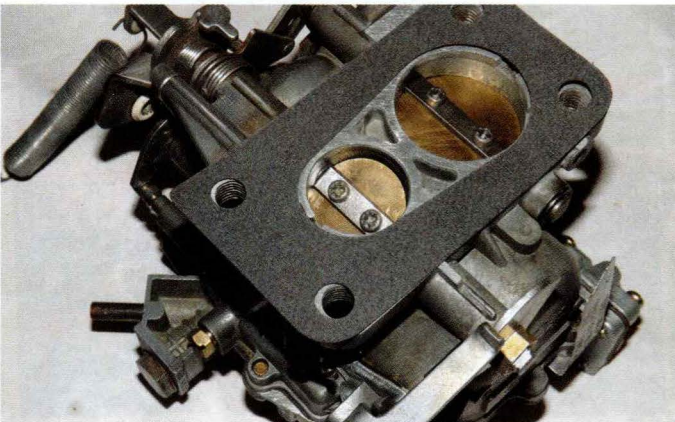
ÉTAPE 52/53 Dans du papier à joint de 0,5 mm d'épaisseur, reportez votre ancien joint de pompe de reprise et découpez le neuf ainsi créé (Ndlr : Messieurs les fournisseurs, quand j'achète un kit, je m'attends à ce qu'il soit complet...). Mais pour ceux qui, comme moi, achètent une capsule de dénoyage neuve... un joint neuf est fourni.



ÉTAPE 57 Le réglage consiste à faire toucher la tige courbée de la capsule de dénoyage à la virgule de l'axe de volet d'air, plaquée vers la capsule, le volet d'air précédemment calé avec le foret de 2 mm (c'est là que vous comparez avec votre tige d'origine pour conserver le même galbe et même débattement pour ceux qui ont une capsule neuve. Il vous faudra la plier un peu). Le réglage s'effectue avec un petit tournevis plat, grâce à une vis butée située au centre à l'arrière de la capsule.



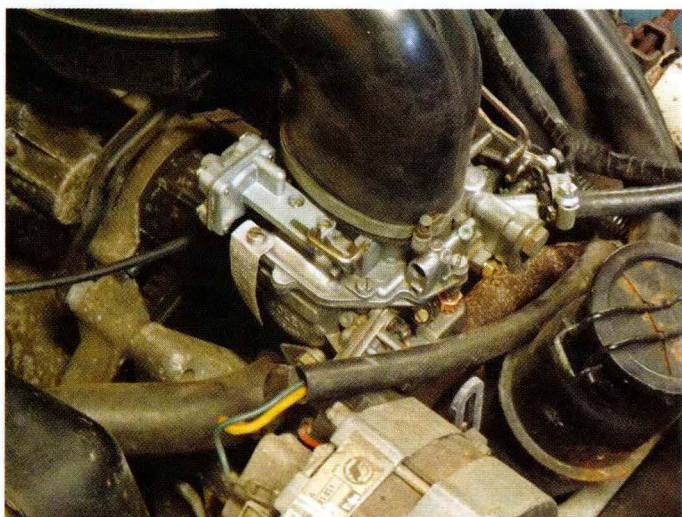
ÉTAPE 58/59 Présentez votre joint d'embase pour vérifier qu'il ne soit pas défectueux. Mettez-le en place en le huilant légèrement sur la cale dont vous aurez vérifié la planéité auparavant. Ne jamais mettre de pâte à joint.



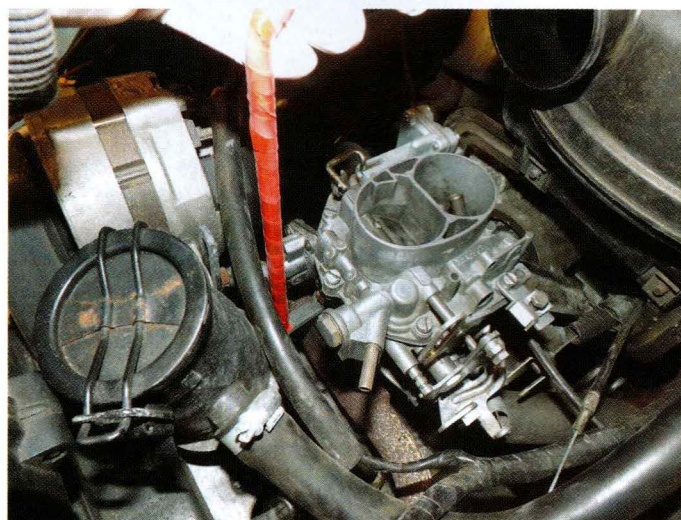
ÉTAPE 60 Mettez votre carburateur en place sur la pipe. Pour les écrous cuivre et les rondelles de devant, l'astuce consiste à les faire glisser autour d'une lame de tournevis pour les guider jusqu'à leurs emplacements... ce qui évite les parties de cache-cache dans le compartiment moteur !



ÉTAPE 62 Il ne vous reste plus qu'à refixer vos câbles de starter et d'accélérateur, ainsi que le manchon de filtre à air, en bon état, vous vous en doutez.



ÉTAPE 61 A l'arrière, refixez le support de câble d'accélérateur en revisant les deux écrous cuivre et leurs rondelles. Pour l'avant il peut être utile de se procurer la clef spéciale de 12 ou de s'en fabriquer une à l'aide d'une clef à œil tordue à l'équerre.



ÉTAPE 63 Procédons au réglage en deux phases. Tout d'abord vissez à fond la vis de richesse (en façade), puis desserrez-la de deux tours. Vissez ensuite la vis de ralenti jusqu'à toucher la commande de starter en la poussant un peu. Démarrer votre 2 pattes favorite et allez vous promener une bonne dizaine de kilomètres afin que le moteur soit chaud. En revenant, passons à la deuxième phase, laissez le moteur en route et augmentez exagérément le ralenti. Serrez ensuite la vis de richesse jusqu'à ce que le moteur se mette à « boiter », signe d'un mélange trop pauvre. A partir de ce point, desserrez la vis en comptant précisément le nombre de tour jusqu'à ce que le moteur « boite » à nouveau, signe d'un mélange trop riche. Il ne vous reste plus qu'à revisser votre vis de richesse de la moitié du nombre de tours que vous avez comptabilisé. Desserrez à présent votre vis de ralenti jusqu'à un régime convenable (850 tours pour ceux qui sont équipés).



LES PIÈCES & LEUR COÛT

(2CV Méhari Club Cassis)



ASSISTANCE VOILET CARBURATEUR
(réf. 1011440) : à partir de 34,50 €



MEMBRANE
CARBURATEUR
DOUBLE CORPS
(réf. 1011441) : à partir de 21,16 €

MEMBRANE
CARBURATEUR
DOUBLE CORPS
(réf. 1011430) : à partir de 38 €