



**NOTE
TECHNIQUE
N° 158 A**

*Annule et remplace N.T. même
numéro du 11 Octobre 1972*

Le 23 Mai 1973

Confidentielle

(Droits de reproduction réservés)

PAYS INTERESSES :

**FRANCE - SUEDE
ALLEMAGNE de L'OUEST
GRANDE BRETAGNE**

VEHICULES

2 CV 4 (AZ série A2)

2 CV 6 (AZ série KA)

DYANE 4 (AYA 2)

Dyane 6 (AY série CB)

Méhari (AY série CA)

AMI 8 (AM 3)

AMI 8 Break (AMF 3)

Camionnette 250 (AZU série B)

Camionnette 400 (AK série AK)

CARBURATION

Anti-pollution

Depuis le 29 Août 1972, les véhicules A Tous Types sont équipés d'un carburateur répondant aux normes anti-pollution.

Le gicleur principal du premier corps est modifié, et son emplacement est différent dans le corps-cuve dont la fonderie nouvelle permet l'accès à ce gicleur.

REMARQUE :

Les valeurs de teneur en CO et CO² sont définies, pour chaque type de moteur, par arrêtés ministériels et sont respectées par le constructeur à la livraison des véhicules.

Ces valeurs ne doivent pas être modifiées suite à révisions, opérations d'entretien ou interventions mécaniques.

Il est donc recommandé d'effectuer les réglages de ralenti en utilisant :

- soit un analyseur de gaz du type « infra-rouge » homologué par le Service des Poids et Mesures,
 - soit un contrôleur de réglage de carburateur au ralenti du type « à catalyse ».
- (Voir Note Outillages et Equipements n° 73-12 du 9-4-1973).

IMPORTANT : Les contrôleurs de réglage de carburateur au ralenti du type « à catalyse » sont des appareils d'ATELIER qui, en aucun cas ne peuvent se substituer aux appareils « à infra-rouge » pour effectuer des mesures officielles.

T.S.V.P.

CARBURATEURS SOLEX 34 PICS⁶ ET 34 PCIS⁶

MONTAGE SUR VEHICULES

AZ - A 2 AYA 2 AZU - B Moteur A. 79/1		AZ - KA AY - CA AK - AK Moteur M ₂ 28/1	
Désignation Carburateur	N° P.R.	Désignation Carburateur	N° P.R.
SOLEX 34 PICS ⁶ repère 121 (sans frein de ralenti)	1 A 5 414 316 L	SOLEX 34 PICS ⁶ repère 123 (sans frein de ralenti)	1 A 5 414 314 P
SOLEX 34 PCIS ⁶ repère 122 (avec frein de ralenti)	1 A 5 414 317 X	SOLEX 34 PCIS ⁶ repère 124 (avec frein de ralenti)	1 A 5 414 315 A

CARACTERISTIQUES

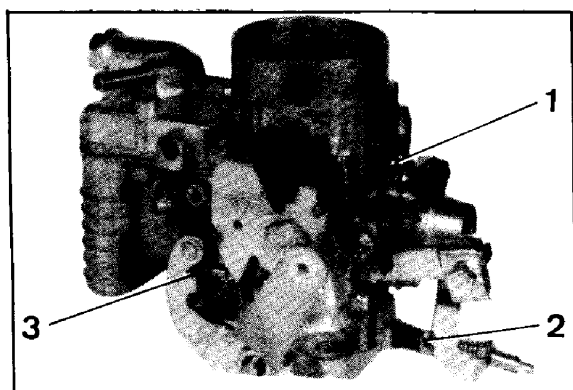
Buse	28
Gicleur principal	155
Automaticité	AB
Gicleur de ralenti	40
Gicleur de progression	50
Injecteur de pompe de reprise	35
Pointeau	1,3

Buse	28
Gicleur principal	165
Automaticité	AC
Gicleur de ralenti	42,5
Gicleur de progression	52,5
Injecteur de pompe de reprise	40
Pointeau	1,3

Réglage du ralenti 800 ± 50 tr/mn

Réglage du ralenti 800 ± 50 tr/mn

I. REGLAGES DES CARBURATEURS SOLEX 34 PICS⁶ et 34 PCIS⁶.



REMARQUES IMPORTANTES :

Le carburateur est réglé par le fabricant. La position de la vis de butée (3) du papillon est obtenue à l'aide d'un micromètre et, *en aucun cas*, cette vis ne doit être *déréglée*. Seules les vis de commande d'air additionnel (1) et de richesse (2) sont à régler pour obtenir un régime de ralenti correct.

Dans le cas d'un mauvais fonctionnement du moteur, avant toute intervention sur le carburateur, il est impératif de vérifier les points suivants :

- le jeu des soupapes,
- l'allumage, et en particulier les bougies,
- les courbes d'avance de l'allumeur et le contrôle du calage dynamique,
- le nettoyage du carburateur (souffler les conduits à l'air comprimé).

REGLAGE DU REGIME DU RALENTI ET DE LA TENEUR EN CO ET CO² (Température d'huile de 70 à 80° C).

A. VEHICULE SANS EMBRAYAGE CENTRIFUGE (34 PICS⁶).

1. Agir sur la vis (1) pour obtenir un régime de ralenti correct : 800 ± 50 tr/mn

2. A l'aide de la vis (2), régler la richesse du mélange pour obtenir :

- Teneur en oxyde de carbone (CO) 0,8 à 1,6 %
- Teneur en gaz carbonique (CO²) 9 à 12,5 %

NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime de ralenti indiqué au § 1 ainsi que la température du moteur. Ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

B. VEHICULE AVEC EMBRAYAGE CENTRIFUGE (34 PCIS⁶).

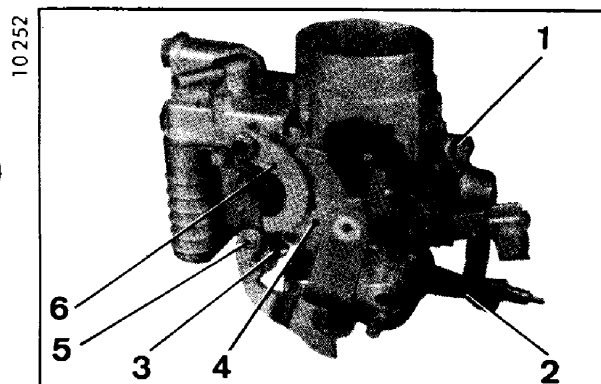
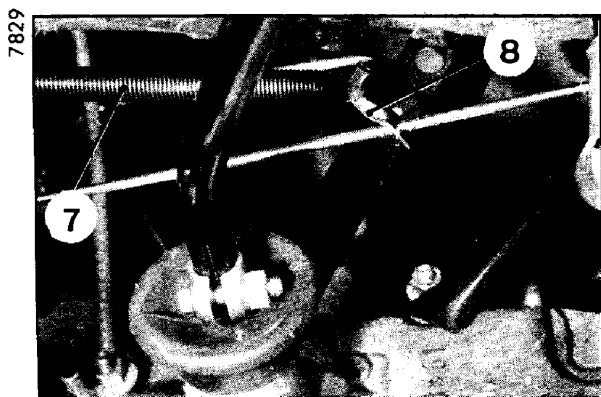
1. La patte d'accrochage (8) du ressort de rappel (7), positionnée sur le cran du milieu, amener le régime ralenti à l'aide de la vis de commande (1) d'air additionnel, de manière à être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage), puis faire chuter le régime de 50 tr/mn environ.

2. A l'aide de la vis (2), régler la richesse du mélange pour obtenir :

- Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0,8 à 1,6 %
- Teneur en gaz carbonique (CO²) : 9 à 12,5 %

NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime de ralenti indiqué au § 1 ainsi que la température du moteur.

Ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.



REGLAGE DU FREIN DE RALENTI.

Accélérer franchement, puis lâcher l'accélérateur. Entre le moment où le levier (5) entre en contact sur le levier de frein de ralenti (6) et le moment où l'extrémité de la vis de butée (3) du papillon vient en contact avec la came de commande de starter (4), le temps doit être de 1,5 à 2 secondes. Sinon, déplacer la patte (8) sur la tige d'accélérateur (on diminue le temps en tendant le ressort et inversement).

CARBURATEURS SOLEX 26 x 35 CSIC ET 26 x 35 SCIC

MONTAGE SUR VEHICULES

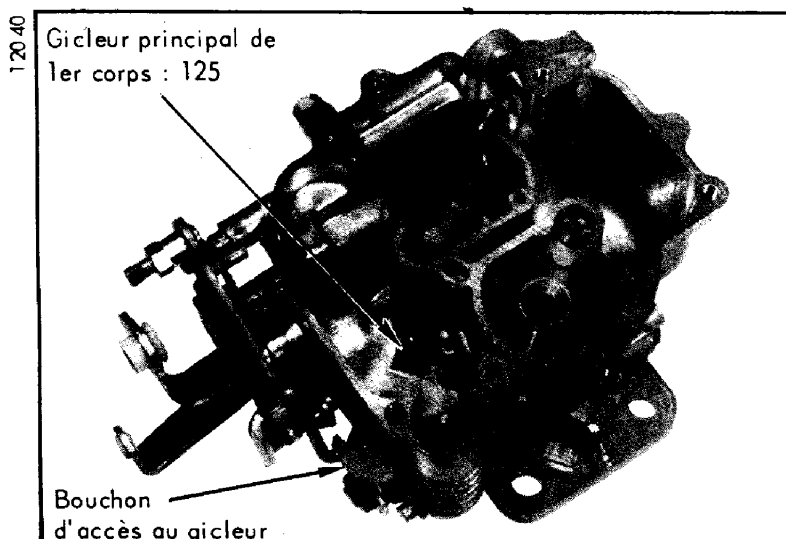
AM 3 AMF 3 Moteur M.28 (commande par câble)		AY - CB Moteur M. 28 (commande par tige)	
Désignation Carburateur	N° P.R.	Désignation Carburateur	N° P.R.
SOLEX 26 x 35 CSIC repère 125 (sans frein de ralenti)	1 M 5 414 310 W	SOLEX 26 x 35 CSIC repère 127 (sans frein de ralenti)	1 Y 5 414 312 T
SOLEX 26 x 35 SCIC repère 126 (avec frein de ralenti)	1 M 5 414 311 G	SOLEX 26 x 35 SCIC repère 128 (avec frein de ralenti)	1 Y 5 414 313 D

CARACTERISTIQUES

	1er corps	2ème corps		1er corps	2ème corps
Buse	21	24	Buse	21	24
Gicleur principal	125	82,5	Gicleur principal	125	82,5
Gicleur d'automatité	1 F 1	2 A A	Gicleur d'automatité	1 F 1	2 A A
Gicleur de ralenti	40		Gicleur de ralenti	40	
Injecteur de pompe de reprise	40		Injecteur de pompe de reprise	40	
Pointeau	1,7		Pointeau	1,7	
Flotteur (voir photo)	18 ± 1 mm		Flotteur (voir photo)	18 ± 1 mm	

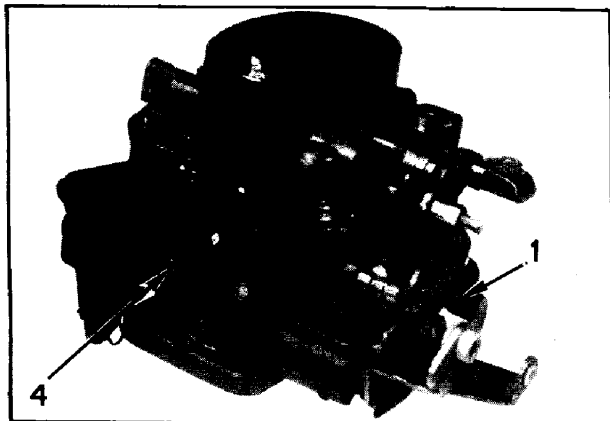
Réglage du ralenti 750 ^{+ 50}₀ tr/mn

Réglage du ralenti 750 ^{+ 50}₀ tr/mn



II. RÉGLAGES DES CARBURATEURS SOLEX 26 × 35 CSIC et 26 × 35 SCIC.

12146



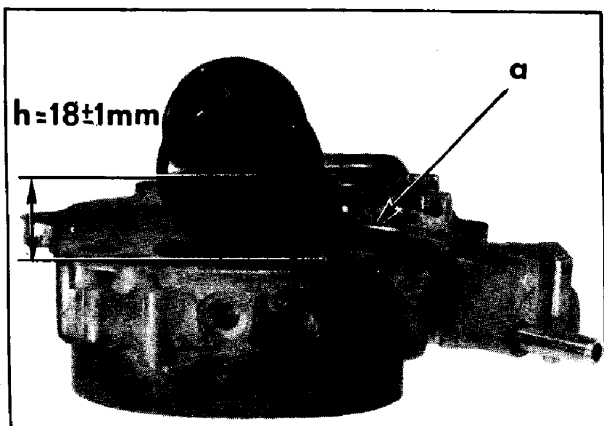
REMARQUES IMPORTANTES :

Le carburateur est réglé par le fabricant. La position des vis de butée (1) et (2) des papillons du premier et du deuxième corps est obtenue à l'aide d'un micro-mètre et, *en aucun cas, ces vis ne doivent être déréglées*. Seules les vis de commande d'air additionnel (3) et de richesse (4) sont à régler pour obtenir un régime de ralenti correct.

Dans le cas d'un mauvais fonctionnement du moteur, avant toute intervention sur le carburateur, il est impératif de vérifier les points suivants :

- le jeu des soupapes,
- l'allumage, et en particulier les bougies,
- les courbes d'avance de l'allumeur et le contrôle du calage dynamique,
- le nettoyage du carburateur (souffler les conduits à l'air comprimé).

12148



VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence.
2. Déposer le couvercle du carburateur.
3. Vérifier le réglage du flotteur :

La cote, mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place), doit être de $h = 18 \pm 1$ mm et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis 1 mm).

Dans le cas contraire, modifier la position du flotteur en agissant sur la languette « a ».

4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.
5. Brancher le tuyau d'essence.

REGLAGE DU REGIME DU RALENTI ET DE LA TENEUR EN CO ET CO² (Température d'huile de 70 à 80° C).

A. VEHICULE SANS EMBRAYAGE CENTRIFUGE (26 × 35 CSIC).

1. Agir sur la vis (3) pour obtenir un régime de ralenti correct :

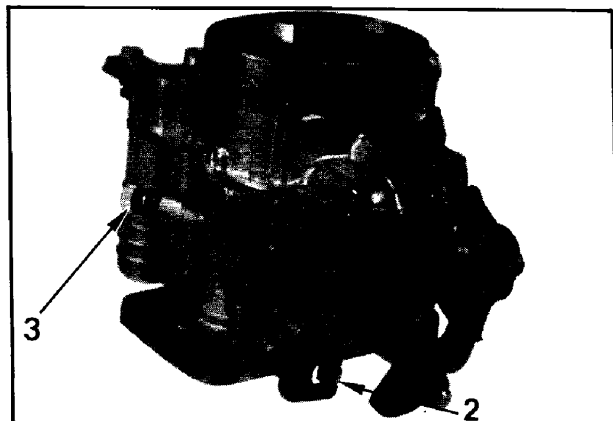
$$750 \begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ tr/mn}$$

2. A l'aide de la vis (4) régler la richesse du mélange pour obtenir :

- Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0.8 à 1.6 %
- Teneur en gaz carbonique (CO₂) : 9 à 12.5 %

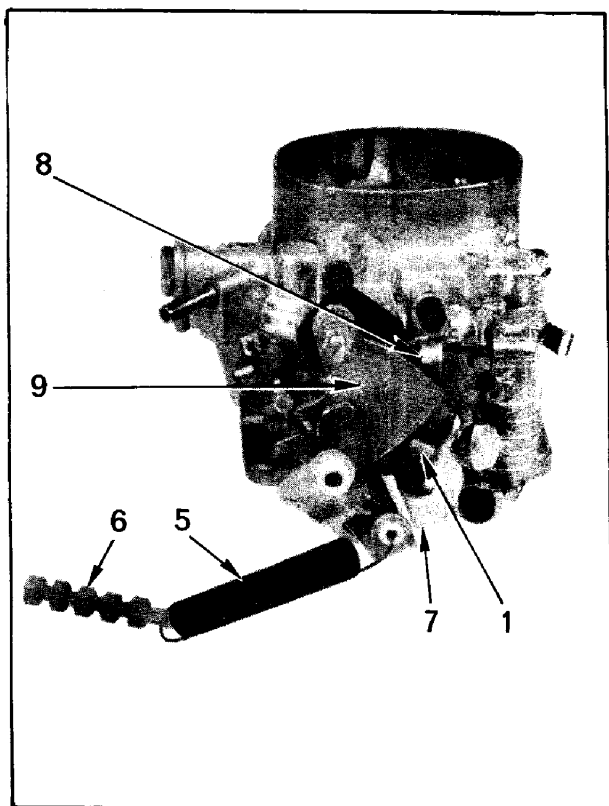
NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime de ralenti indiqué au § 1. ainsi que la température du moteur. Ces deux opérations doivent être faites simultanément.

12147



B. VEHICULE AVEC EMBRAYAGE CENTRIFUGE (26 × 35 SCIC).

12149



1. Positionner la tige de réglage (6) de ressort de rappel (5) sur le silencieux d'admission. Amener le régime de ralenti à l'aide de la vis (3) de manière à être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage), puis faire chuter le régime de 50 tr/mn environ.

2. A l'aide de la vis (4) régler la richesse du mélange pour obtenir :
 - Teneur en oxyde de carbone (CO) : 0.8 à 1.6 %
 - Teneur en gaz carbonique (CO₂) : 9 à 12.5 %

NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime de ralenti indiqué au § 1 ainsi que la température du moteur. Ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

REGLAGE DU FREIN DE RALENTI.

Accélérer franchement, puis lâcher l'accélérateur. Entre le moment où le levier de commande (7) de papillon vient au contact du levier (8) du frein de ralenti et le moment où l'extrémité de la vis de butée (1) du papillon vient au contact de la came (9) de commande de starter, le temps compris doit être de 1 à 2 secondes.

Choisir le cran d'accrochage de la tige de réglage (6) sur le silencieux d'admission pour obtenir ce temps de 1 à 2 secondes. On diminue ce temps en tendant le ressort et inversement.

PIECES DE RECHANGE

Tous ces carburateurs sont fournis par le Département des Pièces de Rechange.

IMPORTANT : Quelques véhicules (AMI 8 Tous Types et DYANE 6 " France ") sortis avant le 29 Août 1972 sont équipés de carburateurs SOLEX (26 × 35) anti-pollution.

Ces carburateurs ne diffèrent de ceux décrits ci-dessus que par :

- leur fonderie,
- la position, la forme et la valeur du gicleur principal de premier corps.

La description et les réglages de ces carburateurs sont traités dans la NT. XT 1 A du 2 Novembre 1972.