

# CARBURATEURS

## VEHICULES Tous Types

### SOMMAIRE

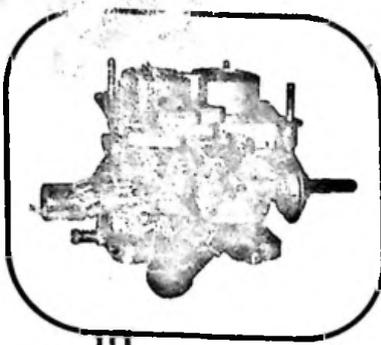
CE RECUEIL COMPREND LES FICHES :

ANTI-POLLUTION ET RALENTIS MOTEURS

PROTECTION DES REGLAGES (Inviolabilité)

TABLEAUX DE CONTROLES ET REGLAGES DES CARBURATEURS SUR BANCS

FICHES TECHNIQUES DES CARBURATEURS



# ANTI-POLLUTION ET RALENTIS MOTEURS



ERRATUM AU RECUEIL MAN 008721

Fiches « CARBURATEURS »

	Au lieu de :	Lire :
N° Fiches	Réglage du niveau de cuve	Réglage du niveau de cuve
N° 3	H = 18 ± 1 mm	H = 16 ± 1 mm
N° 4	H = 18 ± 1 mm	H = 16 ± 1 mm
N° 5	H = 19 ± 2 mm	H = 16 ± 1 mm
N° 6	H = 18,5 ± 2 mm	H = 15 ± 1 mm

Fiche N° 24	Au lieu de :	Lire :
3 <sup>ème</sup> ligne du tableau Colonne 2 <sup>e</sup> Corps	2 × 7 ( 150 )	2 × 7 ( 180 )
Chapitre : Réglage de l'entrebâillement du volet de départ	Après : 4 ± 0,2 mm	Ajouter : Mesuré à l'aile basse du volet

Les témoins d'inviolabilité, détruits pour effectuer la mise en conformité anti-pollution, doivent impérativement être remplacés par des témoins neufs.

Les réglages doivent donner lieu à l'établissement d'une attestation de mise en conformité sur laquelle figurent :

- Date et Cachet du Vérificateur
- Kilométrage
- Régime de ralenti tr./mn
- Taux de CO
- Taux de CO<sup>2</sup>
- Taux de CO corrigé
- N° d'Homologation de l'analyseur

### RECOMMANDATION IMPORTANTE :

Les cartes blanches, délivrées par certaines Préfectures et les Brigades de contrôle, ne peuvent être utilisées comme attestation de mise en conformité que par les Ateliers ayant signé un protocole d'accord avec la Fondation « SAUVONS L'AVENIR ».

## CONDITIONS DE REGLAGE

Tirette de starter repoussée

Commande filtre à air en position « ETE » (véhicules qui en sont munis)

Température d'huile à 80° C

Température d'air ambiant entre 15° et 30° C

VEHICULES → 07/80	RALENTIS (en tr/ mn)	REGLAGE ANTIPOLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	
2 CV 4 - 2 CV Spécial - Dyane AZU	750 à 850	1,8 à 2,5 %	9 % mini	Véhicule avec embrayage centrifuge : le tambour d'embrayage ne doit pas être entraîné. L'amener au léchage et faire chuter de 50 tr/mn.
Méhari - AK	750 à 800	0,8 à 1,5 %		
2 CV 6 - Dyane 6 - AMI 8 T.T. Acadiane - LN				
LNA VISA Spécial et Club	850 à 900	1 à 2 %	9 % mini	
VISA Super	900 à 950			
GS T.T. sauf 1220 embrayage normal	850 à 900	GS 1015 - 1220 GS X2 : 2 à 3,5 %	10 % mini	1ère enclenchée. Régime moteur résultant : 850 tr/ mn mini
AMI Super-GS 1220 embrayage normal GS T.T. à convertisseur de couple	900 à 950	GS 1130 - GS X3 1 à 2,5 %		
DS 23 Inj. Bvh	725	1,8 à 3,6 %	10 % mini	Ralenti accéléré : 975 tr/mn
DS 23 Bvh DS 20 Bvh	625 à 675		8 % mini 8,7 % mini	Ralenti accéléré : 875 à 925 tr/ mn
DS 23 Inj. Bvm	725 à 775		10 % mini	
DS 23 Bvm - Break 23	625 à 675		8 % mini	
D Spécial - D Super - D Super 5 - Break 20			8,7 % mini	
DS 23 Inj. BW DS 23 BW	950 à 1000 800 à 850		10 % mini 8 % mini	
CX T.T. BV mécanique avec ou sans climatiseur	850 à 900	1,5 à 2,5 %	WEBER 9 % mini	CX Tous Types Lire le régime du ralenti après l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s). Climatiseur à l'arrêt BV au point « mort ».
CX T.T. avec convertisseur de couple			SOLEX 8,7 % mini	
CX 2400 avec climatiseur et convertisseur de couple				
CX 2400 à Injection	850 à 900	4,5 % maxi : Teneur résultante (CO corrigé)		
SM 2,7 litres Carbu.	850 à 1000	3 à 4,5 %	10 % mini	Sélecteur en position « D »
SM 2,7 litres Inj.	900 à 950	2,5 à 3,5 %		
SM 2,9 litres Carbu. BW	700 à 750	0,5 à 1,5 %		
H 72 - H 78	750 à 800	2 à 3 %	9 % mini	
C 35	750 à 800	1,8 à 3,6 %	9 % mini	

NOTA : Si les valeurs ci-dessus ne peuvent être obtenues, effectuer les vérifications suivantes :

- Culbuteurs et point d'allumage
- Bougies conformes et en bon état
- Filtre à air, cartouche en bon état
- Echappement en bon état



# ANTI-POLLUTION ET RALENTIS MOTEURS



## CONTROLE ET REGLAGE ANTI-POLLUTION

La réglementation actuellement en vigueur stipule que des Contrôles anti-pollution seront effectués sur les véhicules équipés d'un moteur à essence mis en circulation depuis le 1er Janvier 1960 et sur les véhicules équipés d'un moteur dont l'alimentation est du type à injection, mis en circulation depuis le 1er Janvier 1971, (sauf sur les véhicules 2 CV Berlines et Camionnettes équipés d'un échappement avec sortie à l'arrière de la boîte de vitesses, les conditions réglementaires de positionnement de la sonde ne pouvant être respectées). Les véhicules doivent avoir parcourus **AU MOINS 3 000 km.**

La circulaire 78-62 du Ministère de l'Intérieur rappelle, aux Service de Police chargés des contrôles anti-pollution, les conditions dans lesquelles les infractions doivent être relevées :

- 1°) Les propriétaires de véhicules mal entretenus, et manifestement polluants, sont immédiatement sanctionnés en vertu des dispositions de l'article R 239 du Code de la Route, de même qu'en cas d'absence ou de détérioration des témoins d'inviolabilité des vis de réglage de carburateur.
- 2°) Les propriétaires de véhicules en infraction, mais munis d'une attestation, datant de moins d'un an, de mise en conformité au taux de monoxyde de carbone prévu par la réglementation, sont invités à faire effectuer un réglage par leur réparateur habituel et à se présenter au Service de contrôle sous un bref délai.

Les détenteurs de véhicules mal réglés, peuvent exercer un recours auprès des réparateurs qui ont effectué et facturé leur mise en conformité Anti-pollution.

EN CONSEQUENCE, les contrôles et réglages « Anti-pollution » doivent être effectués avec :

- un analyseur CO/CO<sup>2</sup> du type « infra-rouge », approuvé et soumis à un contrôle annuel par le SERVICE DES INSTRUMENTS DE MESURES (voir Catalogue EQUIPEMENTS ET PRODUITS DE REPARATION),
- un compte-tours haute-tension,
- un thermomètre de température d'huile moteur.

Les réglages doivent être effectués en respectant les conditions et valeurs figurant dans les tableaux ci-après.

Les témoins d'inviolabilité, détruits pour effectuer la mise en conformité anti-pollution, doivent impérativement être remplacés par des témoins neufs.

Les réglages doivent donner lieu à l'établissement d'une attestation de mise en conformité sur laquelle figurent :

- Date et Cachet du Vérificateur
- Kilométrage
- Régime de ralenti tr/mn
- Taux de CO
- Taux de CO<sup>2</sup>
- Taux de CO corrigé
- N° d'Homologation de l'analyseur

### RECOMMANDATION IMPORTANTE :

Les cartes blanches, délivrées par certaines Préfectures et les Brigades de contrôle, ne peuvent être utilisées comme attestation de mise en conformité que par les Ateliers ayant signé un protocole d'accord avec la Fondation « SAUVONS L'AVENIR ».

## CONDITIONS DE REGLAGE

Tirette de starter repoussée

Commande filtre à air en position « ETE » (véhicules qui en sont munis)

Température d'huile à 80° C

Température d'air ambiant entre 15° et 30° C

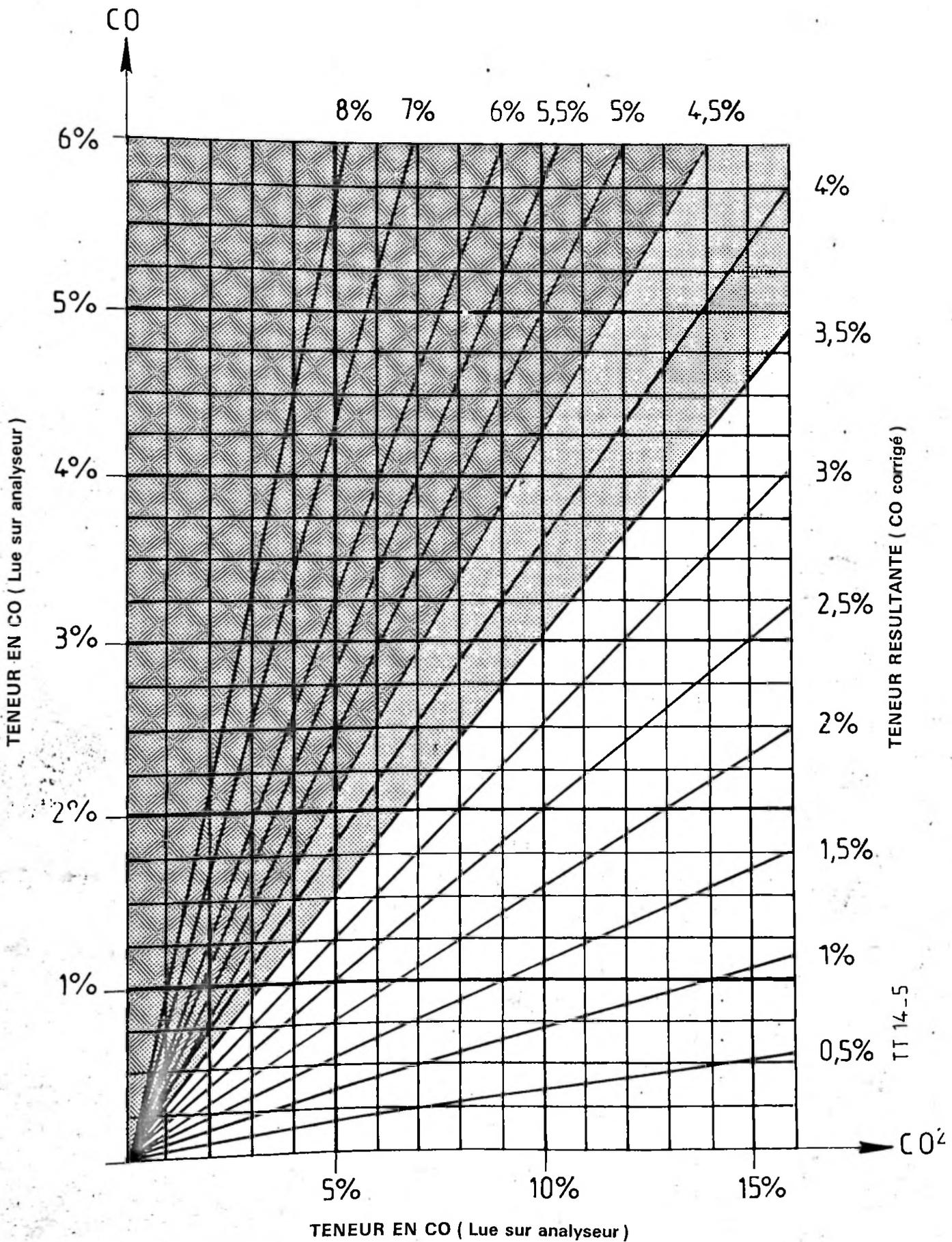
VEHICULES → 07/80	RALENTIS (en tr/mn)	REGLAGE ANTIPOLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	
2 CV 4 - 2 CV Spécial - Dyane AZU	750 à 850	1,8 à 2,5 %	9 % mini	Véhicule avec embrayage centrifuge : le tambour d'embrayage ne doit pas être entraîné. L'amener au léchage et faire chuter de 50 tr/mn.
Méhari - AK		0,8 à 1,5 %		
2 CV 6 - Dyane 6 - AMI 8 T.T. Acadienne - LN	750 à 800			
LNA VISA Spécial et Club	850 à 900	1 à 2 %	9 % mini	
VISA Super	900 à 950			
GS T.T. sauf 1220 embrayage normal	850 à 900	GS 1015 - 1220 GS X2 : 2 à 3,5 % GS 1130 - GS X3 1 à 2,5 %	10 % mini	1ère enclenchée. Régime moteur résultant : 850 tr/mn mini
AMI Super-GS 1220 embrayage normal GS T.T. à convertisseur de couple	900 à 950			
DS 23 Inj. Bvh	725	1,8 à 3,6 %	10 % mini	Ralenti accéléré : 975 tr/mn
DS 23 Bvh DS 20 Bvh	625 à 675		8 % mini 8,7 % mini	Ralenti accéléré : 875 à 925 tr/mn
DS 23 Inj. Bvm	725 à 775		10 % mini	
DS 23 Bvm - Break 23			8 % mini	
D Spécial - D Super - D Super 5 - Break 20	625 à 675		8,7 % mini	
DS 23 Inj. BW DS 23 BW	950 à 1000 800 à 850		10 % mini 8 % mini	Sélecteur en position « P » ou « N »
CX T.T. BV mécanique avec ou sans climatiseur	850 à 900	1,5 à 2,5 %	WEBER 9 % mini	CX Tous Types. Lire le régime du ralenti après l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s). Climatiseur à l'arrêt BV au point « mort ».
CX T.T. avec convertisseur de couple			SOLEX 8,7 % mini	
CX 2400 avec climatiseur et convertisseur de couple				
CX 2400 à Injection	850 à 900	4,5 % maxi : Teneur résultante (CO corrigé)		
SM 2,7 litres Carbu.	850 à 1000	3 à 4,5 %	10 % mini	Sélecteur en position « D »
SM 2,7 litres Inj.	900 à 950	2,5 à 3,5 %		
SM 2,9 litres Carbu. BW	700 à 750	0,5 à 1,5 %		
H 72 - H 78	750 à 800	2 à 3 %	9 % mini	
C 35	750 à 800	1,8 à 3,6 %	9 % mini	

NOTA : Si les valeurs ci-dessus ne peuvent être obtenues, effectuer les vérifications suivantes :

- Culbuteurs et point d'allumage
- Bougies conformes et en bon état
- Filtre à air, cartouche en bon état
- Echappement en bon état

Teneur maximale en **CO corrigée** admise :  
 - 4,5% pour les véhicules sortis (→ 01/10/81).  
 - 3,5% pour les véhicules sortis (01/10/81 →).

MAN 108720



VEHICULES 07/80 →	RALENTI ( tr/mn )	REGLAGE ANTIPOLLUTION ( Valeurs lues sur analyseurs )		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO <sub>2</sub>	
2 CV - DYANE MEHARI - ACADIANE	800 à 850	0,8 à 1,6%	> 9%	Véhicule avec embrayage centrifuge : le tambour ne doit pas être entraîné. L'amener au léchage et faire chuter de 50 tr/mn
LNA VISA Spécial et Club VISA II Spécial et Club	850 à 900	1 à 2%	> 9%	
VISA Super E - VISA Super X VISA II X	900 à 950	1,5 à 2,5%	> 9%	
VISA II Super E	750 à 800	1 à 2%	> 9%	
GSA 1130 07/80 → GSA 1300 07/79 → 07/81	850 à 900	1 à 2,5%	> 10%	Convertisseur de couple Vitesse engagée-Ralenti compensé à 850 à 900 tr/mn
GSA 1300 07/81 →	650 à 700	0,5 à 1,5%	> 10%	
CX Moteur Type 829	750 à 800	1 à 2,5%	> 9%	Climat. en fonctionnement Ralenti accéléré à 900 à 950 tr/mn
CX 2400 Carbu BVM 7/80 → 7/81	800 à 850	1 à 2,5%	> 9%	Climat. en fonctionnement Ralenti accéléré à 900 à 950 tr/mn
CX 2400 Carbu BVA 7/80 → 7/81	700 à 750 (vitesse engagée)	1 à 2,5%	> 9%	Climat. en fonctionnement et vitesse engagée à 700 à 750 tr/mn
CX Injection BVM	800 à 900	0,8 à 1,5%	> 11%	Véhicule Climat. : Ralenti Climat. arrêtée : 850 à 900 tr/mn Climat. en fonctionnement 1000 à 1050 tr/mn
CX Injection BVA	750 à 850 ( BV au Point Mort )	0,8 à 1,5%	> 11%	Véhicule Climat. P.M. + Climat. arrêtée : 800 à 850 tr/mn - Véhicule Climat. Compresseur et vitesse enclenchée 700 à 750 tr/mn
H 72	750 à 800	2 à 3%	> 9%	
H 78	850 à 900	2 à 3%	> 9%	
Acadiane GPL	850 à 950	0,2 à 0,8%	> 9%	
C 25	800 à 850	0,5 à 2,5%	> 10%	
C 35	750 à 800	1,8 à 3,6%	> 9%	

VÉHICULES 07/82 →	RALENTI (tr/mn)	RÉGLAGE ANTIPOLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		OBSERVATIONS
		TENEUR CO	TENEUR CO <sup>2</sup>	
VISA LNA	750 à 850	0,8 à 1,2 %	> 9 %	
VISA Super E-L LNA 11	700 à 750	1 à 2 %	> 9 %	
VISA GT	950 à 1 000	1,5 à 2,5 %	> 9 %	
VISA CHRONO	1 100	2 à 3 %	> 9 %	
BX	700 à 800	0,8 à 1,5 %	> 10 %	
BX 14	800 à 850			
BX 16	650 à 700			

**REMARQUE :**

LE CONTROLE DE LA CONFORMITÉ ANTI-POLLUTION EST A EFFECTUER :

- A LA REVISION AUX 1 000 KM
- LORS DES OPERATIONS D'ENTRETIEN PERIODIQUE ET AU MINIMUM UNE FOIS PAR AN
- PROPOSES POUR TOUTE INTERVENTION SUIVANTE.

**I. ECHANGE MOTEUR****II. ECHANGE CARBURATEUR****III. TRAVAUX SUR CARBURATION**

- Remplacement des pièces du carburateur
- Réglages sur carburateur
- Interventions sur commandes de carburateur

**IV. TRAVAUX SUR ADMISSION**

- Remplacement ou dépose :
- de la tubulure d'admission,
- du filtre à air,
- du recyclage des gaz du carter.

**V. TRAVAUX SUR MOTEUR**

- Réglage du jeu aux culbuteurs
- Remplacement ou dépose :
- de la culasse,
- de l'arbre à cames,
- des culbuteurs,
- des soupapes,
- des chemises et pistons.

**VI. TRAVAUX SUR ALLUMAGE**

- Remplacement ou remise en état de l'allumeur (en tout ou partie)
- Réglage ou remplacement des bougies
- Réglage du point d'allumage.

**VII. TRAVAUX SUR ECHAPPEMENT**

- Remplacement ou dépose :
- de la tubulure d'échappement
- du pot d'échappement ou autre partie de l'échappement

**VIII. TRAVAUX SUR SYSTEME ANTIPOLLUTION**

- Lorsque le véhicule possède un équipement particulier (*Véhicules types SUEDE, AUSTRALIE et JAPON, par exemple*).

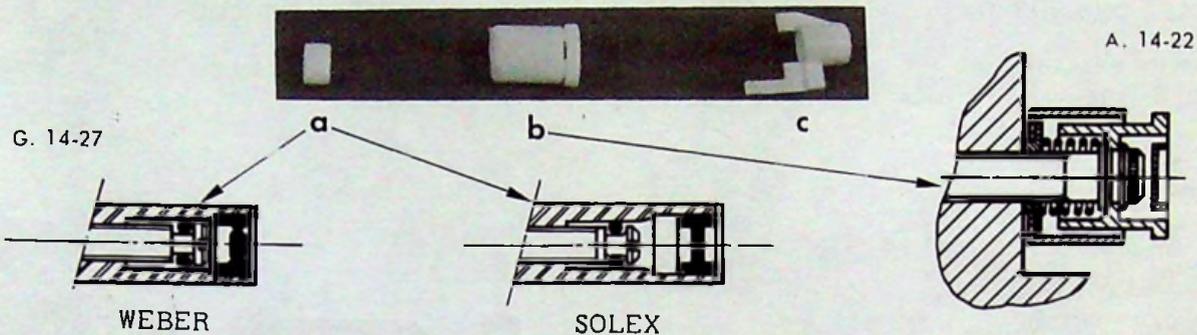
# PROTECTION DES REGLAGES (inviolabilité)

## PROTECTION DES REGLAGES (inviolabilité)

Consiste en la pose de bouchons ou de capuchons sur :

- 1°) Les vis de réglage de richesse
- 2°) Les vis-butées d'entrebâillement des papillons.

76-1186

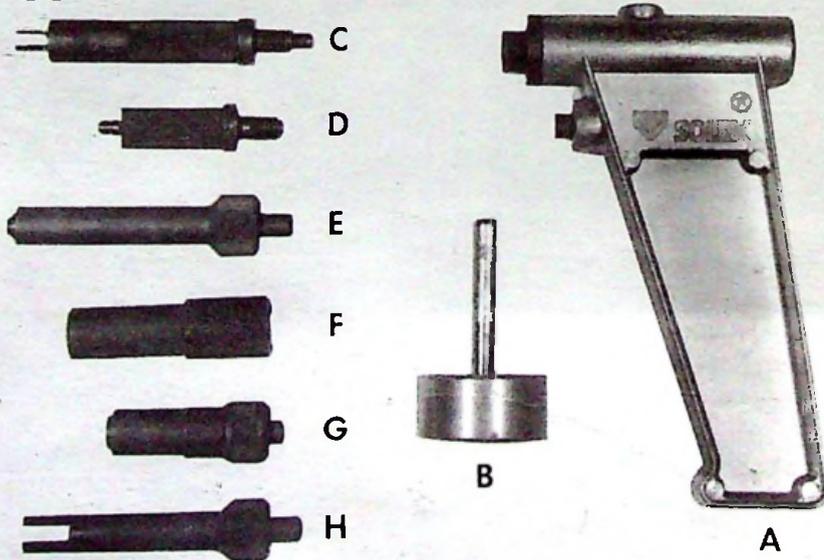


DESIGNATION	Rep.	Couleurs et N° Pièces de Rechange	
		Carburateur SOLEX	Carburateur WEBER
- Bouchon d'inviolabilité de vis de richesse noyée	a	5 489 718 Y ( blanc )	5 489 716 B ( noir )
- Capuchon d'inviolabilité de vis de richesse avec coupelle	b	5 501 075/U ( blanc )	
- Capuchon d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon	c	5 507 643 K ( blanc )	

Sous ces références : Bouchons et capuchons sont fournis par sachet de 10

MAN 108720

77-212



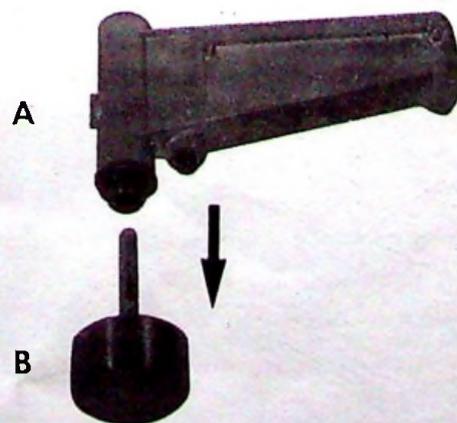
### CONSTITUTION DU COFFRET 4035-T :

- A - Pistolet
- B - Outil d'armement du pistolet
- C - Outil d'extraction du bouchon (a) d'inviolabilité de vis de richesse noyée (SOLEX)
- D - Outil d'extraction du bouchon (a) d'inviolabilité de vis de richesse noyée (WEBER)
- E - Outil de mise en place du bouchon (a) et du capuchon (b) (SOLEX et WEBER)
- F - Outil pour casser la tête du capuchon (b) de vis de richesse avec coupelle (SOLEX)
- G - Outil d'extraction du capuchon (b) (SOLEX)
- H - Outil de mise en place du capuchon (c) d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon (SOLEX)

### ARMEMENT DU PISTOLET à l'aide de l'outil B

NOTA : Réarmer après chaque percussion

76-1195



## DEPOSE ET POSE DES PROTECTIONS

77-276

## BOUCHON POUR VIS DE RICHESSE NOYEE

77-217



## PERÇAGE DU BOUCHON

- Présenter l'ensemble pistolet outil (C ou D) contre le bouchon
- Percuter et retirer le pistolet en laissant l'outil (C ou D) sur le carburateur.



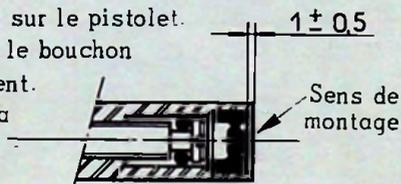
## EXTRACTION DU BOUCHON

- Visser l'outil (C ou D) au dos du pistolet
- Percuter pour extraire le bouchon

## APRES REGLAGE DE LA POLLUTION SUR VEHICULE

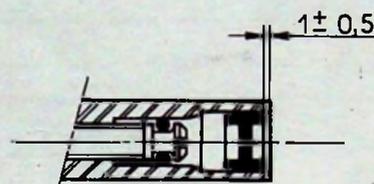
## POSE DU BOUCHON

- Armer le pistolet.
- Visser l'outil E sur le pistolet.
- Mettre en place le bouchon dans son logement.
- Percuter jusqu'à mise en place définitive.

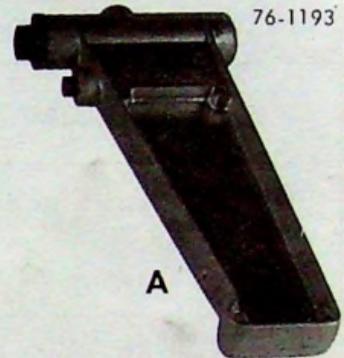


WEBER

G.14 27



SOLEX

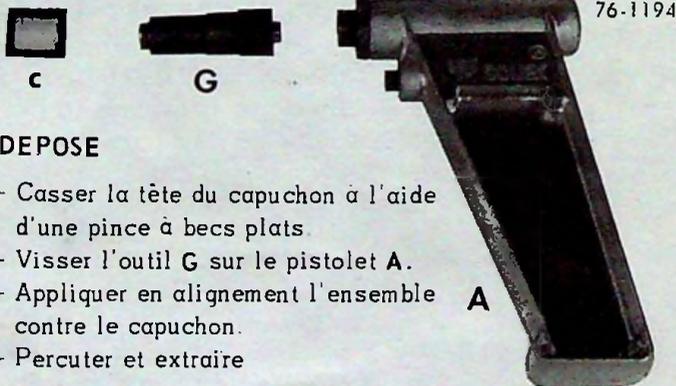


76-1193

## CAPUCHON POUR VIS DE RICHESSE AVEC COUPELLE

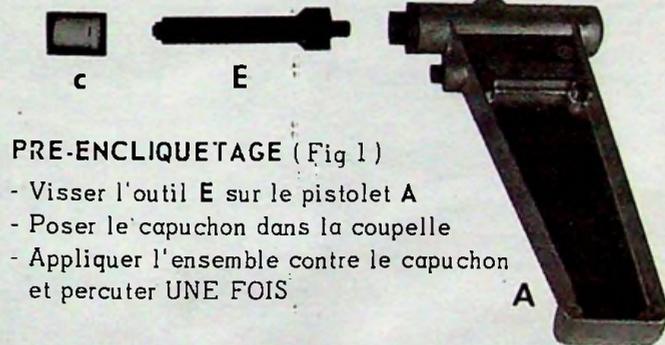
76-1190

Casser avec F



## DEPOSE

- Casser la tête du capuchon à l'aide d'une pince à becs plats
- Visser l'outil G sur le pistolet A.
- Appliquer en alignement l'ensemble contre le capuchon.
- Percuter et extraire



## PRE-ENCLIQUETAGE (Fig 1)

- Visser l'outil E sur le pistolet A
- Poser le capuchon dans la coupelle
- Appliquer l'ensemble contre le capuchon et percuter UNE FOIS

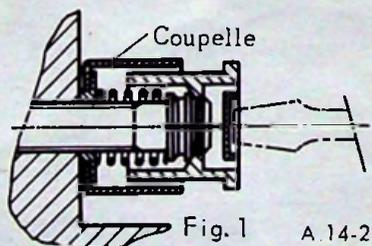


Fig. 1

A.14-22

## APRES REGLAGE DE LA POLLUTION SUR VEHICULE

Percuter une seconde fois pour encliquetage définitif (Fig. 2)

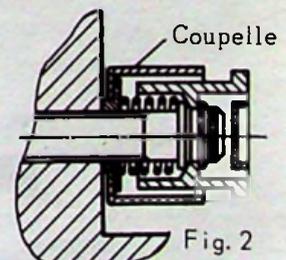
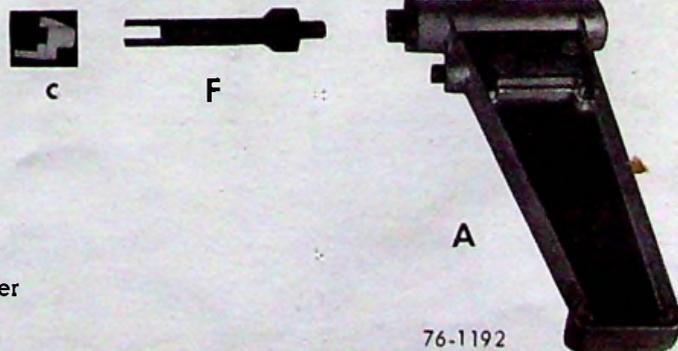


Fig. 2

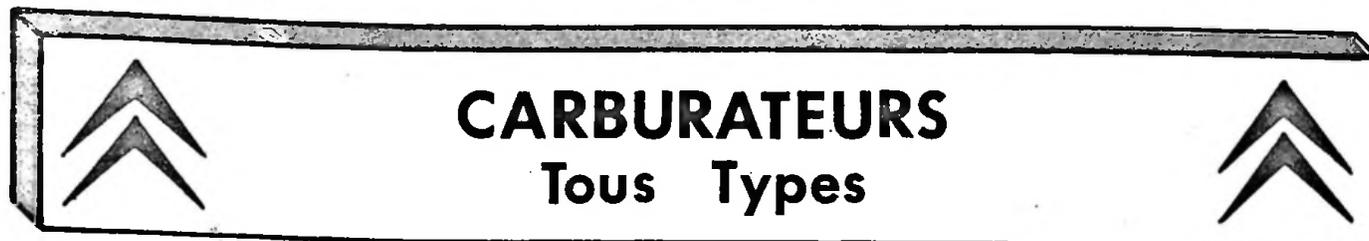
A 14-22

## CAPUCHON D'INVOLABILITE DE VIS-BUTEE DE PAPILLON



- Déposer le capuchon à l'aide d'une pince à becs plats
- POSE - (après réglage sur banc de carburateurs)
- Visser l'outil F sur le pistolet A
- Engager le capuchon sur la vis-butée de papillon et percuter

76-1192



# CARBURATEURS

## Tous Types

### PRINCIPES GENERAUX

#### I. NETTOYAGE INTERIEUR ET EXTERIEUR DES CARBURATEURS SANS DEPOSE.

Il est possible de nettoyer un carburateur encrassé par les gommages et dépôts colorés, à l'aide de produits du commerce conditionnés, soit sous forme liquide en bidon, soit sous forme aérosol.

La présentation liquide ne doit en aucun cas être utilisée comme additif à l'essence, mais à la place de l'essence à l'aide d'un petit réservoir auxiliaire en charge.

Les produits préconisés, le mode d'utilisation et les précautions à prendre figurent dans le Catalogue EQUIPEMENTS ET PRODUITS DE REPARATIONS et dans la note OUTILLAGES ET EQUIPEMENTS N° 78 - 24 du 15 Septembre 1978.

#### II. DEMONTAGE ET NETTOYAGE DES CARBURATEURS.

1°) Lors de la dépose du couvercle de carburateur ATTENTION au flotteur.

2°) Démontez les éléments vissés (gicleurs en particulier) avec un tournevis dont la lame est d'épaisseur convenable.

3°) Ne jamais utiliser de fils métalliques ou des pointes diverses pour déboucher les gicleurs.

4°) Nettoyer toutes les pièces avec un produit de nettoyage autorisé, les souffler à l'air comprimé en insistant particulièrement au niveau des conduits internes du corps.

5°) Contrôler toutes les pièces pour juger de leur réutilisation :

- jeux anormaux dans les articulations (axes des papillons notamment)
- bavures sur gicleurs
- étanchéité du flotteur, du pointeau etc...

6°) Contrôler et rectifier, si nécessaire la planéité de la semelle.

7°) Utiliser des joints neufs au montage.

#### III. REMPLACEMENT DES PIECES.

Le Département des Pièces de Rechange vend des « Kits » pour la remise en état des carburateurs : corps équipé, couvercle équipé, pochettes de joints ... etc.

Se référer aux différents microcatalogues P.R. suivant le type de véhicule.

#### IV. CONTROLES DES CARBURATEURS.

Pour des réglages précis (entrebâillement des papillons) ou des vérifications particulières (contrôle du débit de pompe de reprise, calibrage de gicleurs), il est nécessaire d'utiliser un BANC DE CONTROLE ET DE REGLAGE DE CARBURATEURS.

Ces appareils figurent dans le Catalogue «EQUIPEMENTS ET PRODUITS DE REPARATIONS».

# CONTROLES ET REGLAGES DES CARBURATEURS SUR BANCS

**TABLEAUX I** : Contrôle du calibrage des gicleurs

**TABLEAUX II** : Valeurs de réglage de l'entrebâillement de(s) papillon(s) et de préréglage des ralentis

## CONTROLE DU CALIBRAGE DES GICLEURS D'AIR ET D'ESSENCE.

### MODE OPERATOIRE.

- Monter le gicleur à essayer sur le porte-gicleur correspondant au type de ce gicleur (voir tableau).
  - Placer l'ensemble gicleur, porte-gicleur dans le dispositif d'essai (près du sélecteur).
  - Positionner le sélecteur suivant le tableau ci-joint.
  - Par le bouton de manœuvre, amener la règle au niveau de la colonne de liquide.
  - Lire sur l'échelle de lecture (voir tableau) la valeur indiquée.
- Celle-ci doit correspondre à la valeur portée dans les tableaux de réglage des fiches « carburateurs ».

I	TYPES CARBURATEURS	TYPES GICLEURS	PORTE GICLEUR	POSITION SELECTEUR	ECHELLE DE LECTURE
SOLEX Simple corps A T.T. → 7/78 sauf AMI 8 et DYANE 6 34 PICS 6 ou 34 PCIS 6 34 PICS <sub>10</sub> <sup>6</sup> ou 34 PCIS <sub>10</sub> <sup>6</sup>	Ralenti		GN	B	B 1
	Progression		GF		
	Principal		GG	L ou I	L 3 ou I 3
SOLEX Double corps AMI 8 - DYANE 6 - LN - LNA - VISA 4 A T.T. 7/78 → 26/35 CSIC ou 26/35 SCIC	Ralenti		GF	B	B 1
	Principal 1er corps		GU + S 1	L ou I	L 3 ou I 3
	Principal 2ème corps		GG		
SOLEX Double corps LNA - VISA 26/35 CSIC CIT 244	Ralenti		GF + W 2	B	B 1
	Ralenti 2° corps		GU + S 1		B 2
	Principal 1er corps			K	K 7
	Principal 2° corps		Gg	L	L 4

I	TYPES CARBURATEURS	TYPES GICLEURS	PORTE GICLÉUR	POSITION SÉLECTEUR	ÉCHELLE DE LECTURE
	WEBER Double corps	Ralenti	GN	B	B 1
	VISA	Principaux	W 1 + W 5	L	L 6
	34 DMTC	Calibreur d'air 1 <sup>er</sup> corps	GU		L 4
		Calibreur d'air 2 <sup>e</sup> corps		K	K 7
	SOLEX Simple corps	Ralenti	GH	B	B 1
	VISA Super T.T.	CO constant	GU + S 1	G	
	32 PBISA	Principal	GG	L	L 4
	SOLEX Simple corps	Ralenti	GF + W 2	B	B 1
	VISA GT 35 BISA	Principal	Gg	K	K 7
	SOLEX Simple corps	Ralenti	GF	B	B 1
	GS 1015	Ralenti à richesse constante	GU + S 1	L ou I	L 3 ou I 3
		Éconostat			
	34 PBIS	Calibreur d'air	GA	K	K 7
		Principal	GG	L ou I	L 3 ou I 3
	SOLEX Double corps	Ralenti	GU + S 1	L ou I	L 3 ou I 3
	GST.T.	Gicleur de by-pass			
		Gicleur de ralenti à richesse constante			
	28 CIC - 28 CIC 2	Éconostat			
	28 CIC 4 - 28 CIC 3	Gicleurs principaux 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> corps			
	28 CIC 5	Gicleur d'enrichisseur			
WEBER Double corps GST.T. 30 DGS 30 DGS { 100 30 DGS 1 { 150 30 DGS 1 { 100 30 DGS 1 { 200 30 DGS 2 { 250 30 DGS 2 { 200 30 DGS 2 { 250	30 DGS { 17/250 30 DGS { 16/250 30 DGS { 18/250 30 DGS { 25/250 30 DGS { 26/250	Ralenti 1 <sup>er</sup> corps	GF + W 4	B	B 2
		Ralenti 2 <sup>e</sup> corps			
		Calibreur d'air	GU	K	K 7
		Principal 1 <sup>er</sup> corps	GG	L ou I	L 5 ou I 5
		Principal 2 <sup>e</sup> corps			

I	TYPES CARBURATEURS	TYPES GICLEURS	PORTE GICLEUR	POSITION SÉLECTEUR	ÉCHELLE DE LECTURE
SOLEX Double corps BX 30-30Z2 32-34Z2		Ralenti	GF + W2	B	B1
		Principal 1 <sup>er</sup> corps	Gg	L ou I	L4 ou I4
		Principal 2 <sup>e</sup> corps			L3
WEBER Double corps BX 32-34 DRTC/100		Ralenti By-pass	GF + W4	B	B1
		Principaux	GU	K	K7
		Ajustage d'automatisme 1 <sup>er</sup> ou 2 <sup>e</sup> corps	W5 + W1	L ou I	L6 ou I6
WEBER Double corps CXT.T. 34 DMTR 25 { 100 150 200 250 34 DMTR { 46/250 46/250 34 DMTR 28 { 250 200 300 34 DATC { 1/100 1/200 34 DMTR 35 { 250 300 350		Ralenti 1 <sup>er</sup> corps	GF + W4	B	B2
		Ralenti 2 <sup>e</sup> corps			
		Calibreur d'automatisme 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> corps	GA2	K	K7
		Gicleur principaux 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> corps	W1 + W5	L ou I	L6 ou I6
SOLEX Double corps CX Moteur 829 34 CICF		Ralenti 1 <sup>er</sup> corps	GF + W2	B	B1
		Ralenti 2 <sup>e</sup> corps	GF		
		Injecteur de reprise	W1 + W3		
		Principal 1 <sup>er</sup> corps	GG	L	L4
		Principal 2 <sup>e</sup> corps			
SOLEX Simple corps C35 T.T. 32 SEI { Rep. 139 Rep. 139 <sup>1</sup> Rep. 139 <sup>2</sup> Rep. 205 Rep. 239		Ralenti	GF	L ou I	L3 ou I3
		Gicleurs ralenti à richesse constante	GU + S1		
		Principal	GG		
SOLEX Simple corps HT.T. 32 RB1 { Rep. 135 <sup>1</sup> Rep. 204 32 BIC { Rep. 134 <sup>1</sup> Rep. 203		Ralenti	GF	B	B1
		Calibreur d'air	GA	K	K8
		Starter	GU		
		Calibreur d'automatisme	GA2	K	K7
		Principal	GG	L ou I	L3 ou I3
SOLEX Simple corps C25 34 PBISA		Ralenti	GF + W2	B	B2
		CO constant	GU + S1		B1
		Éconostat			
		Principal	GG	L	L3

II		CARBURATEURS WEBER VÉHICULES CX					
TYPE VÉHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON (S)		PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps W fermée	2ème corps	1er corps W ouverte	2ème corps	CUMUL	
CX 2000	34 DMTR 25/200 Repère W 55-00	N 385	K 220	N 400	K 220	N 410	Déposer le coupe-ralenti
CX 2000 Climat.	34 DMTR 25/100 Repère W 54-00	N 385	K 175	N 395	K 175	N 405	Déposer le coupe-ralenti
CX 2200	34 DMTR 28/200 Repère W 57-00	N 350	K 170	N 370	K 170	N 380	Déposer le coupe-ralenti
CX 2200 Climat.	34 DMTR 28/200 Repère W 56-00	N 365	K 170	N 375	K 170	N 385	Déposer le coupe-ralenti. Obturer la prise de dépression sur le 2ème corps
CX 2200 Embaut.	34 DMTR 28/200 Repère W 73-00	N 355	K 165	N 375	K 165	N 380	Déposer le coupe-ralenti. Obturer la prise de dépression sur le 2ème corps
CX Prestige	34 DMTR 35/300 Repère W 74-00	N 375	K 180	N 390	K 180	N 400	Déposer le coupe-ralenti. Obturer la prise de dépression sur le 2ème corps
CX 2000	34 DMTR 25/250 Repère W 55-50	N 350	K 230	N 365	K 230	N 380	Déposer le coupe-ralenti
CX 2000 Climat.	34 DMTR 25/150 Repère W 54-50	N 350	K 180	N 365	K 180	N 375	Déposer le coupe-ralenti. Obturer la prise de dépression sur le 2ème corps
CX 2400	34 DMTR 35/250 Repère W 69-50	N 360	K 160	N 370	K 160	N 375	Déposer le coupe-ralenti
CX 2400 Climat. ou Embaut. et CX Prestige	34 DMTR 35/350 Repère W 74-50	N 355	K 180	N 365	K 180	N 375	Déposer le coupe-ralenti. Obturer la prise de dépression sur le 2ème corps
CX 2000 SUEDE	34 DMTR 29/300 Repère W 79-00	N 345	K 170	N 370	K 170	N 385	Déposer le coupe-ralenti. Obturer la prise de dépression sur le 2ème corps
CX 2200 SUEDE	34 DMTR 30/200 Repère W 63-00	N 375	K 210	N 395	K 210	N 410	Déposer le coupe-ralenti

CARBURATEURS WEBER VÉHICULES CX							II
TYPE VÉHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLONS		PRÉREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1 <sup>er</sup> corps W fermée	2 <sup>ème</sup> corps	1 <sup>er</sup> corps W ouverte	2 <sup>ème</sup> corps	CUMUL	
CX Athéna-Reflex 7/79 →	34 DMTR 46/250 Repère 88-50	N 210	K 230	N 265	K 230	N 315	Déposer le coupe-ralenti
CX 2400 7/80 → 7/81	34 DATC 1/200 Repère W106-50 34 DATC W100 Repère W105-50	355	K 440	N 380	K 440	N 430	Déposer le coupe-ralenti

CARBURATEURS WEBER - VÉHICULES VISA							
TYPE VÉHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON(S)		PRÉREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1 <sup>er</sup> corps W fermée	2 <sup>e</sup> corps	1 <sup>er</sup> corps W ouverte	2 <sup>e</sup> corps	CUMUL	
VISA	34 DMTC Repère W 120-50	K 340	I 145	K 370	I 145	K 420	Déposer le coupe ralenti Obturer l'orifice

CARBURATEURS WEBER - VÉHICULES BX							
TYPE VÉHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON(S)		PRÉREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1 <sup>er</sup> corps W fermée	2 <sup>e</sup> corps	1 <sup>er</sup> corps W ouverte	2 <sup>e</sup> corps	CUMUL	
BX 16	32-34 DRTC Repère W 121-50	K 410	K 70	K 440	K 70	K 450	Supprimer l'action du starter

II CARBURATEURS WEBER VÉHICULES GS							
TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON (S)		PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps W fermée	2ème corps	1er corps W ouverte	2ème corps	CUMUL	
GS 1015 TT AMI SUPER 9/73 → 4/75	30 DGS Repère W 50-00	N 370	K 135	N 385	K 135	N 400	Montage impossible du coupe-ralenti
GS 1015 TT AMI SUPER 4/75 → 5/76	30 DGS 100 Repère W 50-01	N 360	K 105	N 370	K 105	N 380	Montage possible du coupe-ralenti
GS 1015 TT AMI SUPER 5/75 → 6/76	30 DGS 100 Repère W 50-02	N 350	K 80	N 365	K 80	N 370	
GS 1220 TT Sauf X 2 9/72 → 1/75	30 DGS 1 Repère W 51-00	N 370	K 170	N 380	K 170	N 400	Montage impossible du coupe-ralenti
GS 1220 TT Sauf X 2 1/75 → 7/75	30 DGS 1/100 Repère W 51-01	N 375	K 115	N 395	K 115	N 400	Montage possible du coupe-ralenti
GS 1220 TT Sauf X 2 7/75 → 6/76	30 DGS 1/200 Repère W 66-00	N 330	K 80	N 350	K 80	N 360	Coupe-ralenti monté d'origine
GS X2 2/75 → 7/75	30 DGS 2 Repère W 58-01	N 355	K 105	N 365	K 105	N 370	Montage possible du coupe-ralenti
GS X2 7/75 → 6/76	30 DGS 2 Repère W 59-00	N 335	K 110	N 355	K 110	N 360	Coupe-ralenti monté d'origine
	30 DGS 2/200 Repère W 59-01	N 355	K 110	N 365	K 110	N 370	Coupe-ralenti monté d'origine, bloqué par vis
GS 1015 TT Sauf Autriche 7/76 →	30 DGS 150 Repère W 50-50	N 350	K 80	N 365	K 80	N 370	Montage possible du coupe-ralenti
GS 1015 TT Autriche 7/76 →	30 DGS 5/150 Repère W 70-50	N 350	K 80	N 365	K 80	N 370	
GS 1220 TT Sauf Suède et Autriche et X2 7/76 → 11/78	30 DGS 1/250 Repère W 66-50	N 345	K 80	N 365	K 80	N 370	Coupe-ralenti monté d'origine
GS X2 7/76 → 7/78	30 DGS 2/250 Repère W 59-50	N 345	K 85	N 360	K 85	N 365	
GS 1220 SUEDE 7/76 →	30 DGS 4/200 Repère W 68-01	N 340	K 80	N 355	K 80	N 360	
GS 1130 7/77 → 11/78	30 DGS 9/250 Repère W 84-51	N 325	K 270	N 340	K 270	N 370	Coupe-ralenti monté d'origine - Frein de ralenti
GS 1130 11/78 →	30 DGS 14/250 Repère W 93-50	N 290	K 220	N 310	K 220	N 350	
GS 1220 11/78 →	30 DGS 11/250 Repère W 90-50	N 320	K 80	N 340	K 80	N 350	
GS X3 7/78 →	30 DGS 13/250 Repère W 92-50	N 250	K 330	N 290	K 330	N 360	

## CARBURATEURS WEBER VÉHICULES GSA

## II

TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLONS		PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps W fermée	2ème corps	1er corps W ouverte	2ème corps	CUMUL	
GSA 1130 7/80 →	30 DGS 17/250 Repère W 97-50	N 310	K 280	N 320	K 280	N 345	Coupe-ralenti monté monté d'origine
GSA 1300 7/80 → 7/81	30 DGS 16/250 Repère W 96-50	N 280	K 300	N 295	K 300	N 345	
GSA 1300 C-Matic 7/80 → 7/81	30 DGS 18/250 Repère W 98-50	N 330	K 320	N 340	K 320	N 385	
GSA 1300 7/81 →	30 DGS 25/250 Repère W115-50	N 170	K 330	N 230	K 330	N 325	
GSA 1300 C-Matic 7/81 →	30 DGS 26/250 Repère W116-50	N 240	K 315	N 275	K 315	N 340	Coupe-ralenti monté d'origine Prise de dépression obturée

II		CARBURATEURS SOLEX VÉHICULES GS							
TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON (S)			PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS	
		1er corps	2ème corps	CUMUL	W et Va fermées	W ouverte Va fermée	W et Va ouvertes		
GS 1015 TT 12/73 → 7/75	28 CIC 4 Repère 137-4	K 245	N 215	N 280			Va=N150 Va+W = N180	Montage impossible du coupe-ralenti. Fuite constante sur 2ème corps N 170 Réglage Va avant W	
GS 1220 TT sauf X2 10/74 → 5/75	28 CIC 4 Repère 131-5	K 245	K 235	K 380	N 105	N 155	N 315	Montage impossible du coupe-ralenti Fuite constante sur circuit ralenti N 105	
GS 1220 TT sauf X2 5/75 → 7/75	28 CIC 4 Repère 131-5 modifié	K 215	K 230	K 350	N 105	N 175	N 345	Montage possible du coupe-ralenti. Fuite constante sur circuit ralenti N 105	
GS 1220 TT sauf X2 7/75 → 6/76	28 CIC 4 Repère 181	K 220	K 260	K 360	N 105	N 165	N 280	Déposer le coupe-ralenti. Fuite constante sur circuit ralenti N 105	
GS X2 1/75 → 4/75	28 CIC 4 Repère 163	K 245	K 230	K 380	N 105	N 155	N 285		
GS X2 4/75 → 7/75	28 CIC 4 Repère 163-1	K 185	K 175	K 315	N 105	N 180	N 335		
GS X2 7/75 → 6/76	28 CIC 4 Repère 172	K 195	K 235	K 345	N 105	N 165	N 280		
GS 1220 TT sauf GS X2 7/76 → 11/78	28 CIC 4 Repère 200	K 185	K 260	K 350	N 105	N 150	N 255		
GS X2 7/76 → 7/78	28 CIC 4 Repère 201	K 195	K 230	K 335	N 105	N 150	N 255		
GS 1015 TT 7/76 → 7/77	34 PBIS Repère 199	N 245			N 245	N 260	N 370		Simple corps Montage impossible du coupe-ralenti
GS 1130 7/77 → 11/78	28 CIC 4 Repère 213	K 185	K 200	K 325	N 105	N 165	N 310		Déposer le coupe-ralenti. Fuite constante sur circuit ralenti N 105
GS X3 7/78 →	28 CIC 4 Repère 185	K 220	K 120	K 335	N 105	N 160	N 310		
GS 1130 11/78 →	28 CIC 4 Repère 217	K 205	K 230	K 335	N 105	N 140	N 255		
GS 1220 11/78 →	28 CIC 4 Repère 218	K 210	K 270	K 365	N 105	N 140	N 225		

## CARBURATEURS SOLEX VÉHICULES GSA 1130 ET 1300

**II**

→ 7/1981

TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLONS			PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps	2ème corps	CUMUL	W et Va fermées	W ouverte Va fermée	W et Va ouvertes	
GSA 1130 7/80 →	28 CIC 4 Repère 229	K 195	K 200	K 320	N 105	N 140	N 280	Déposer le coupe-ralenti
GSA 1300 3/80 → 7/81	28 CIC 4 Repère 230	K 210	K 210	K 335	N 105	N 150	N 260	Déposer le coupe-ralenti

## CARBURATEURS SOLEX VÉHICULES GSA 1300 7/1981 →

TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLONS		PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps W fermée	2ème corps	1er corps W ouverte	2ème corps	CUMUL	
GSA 1300 7/81 →	28 CIC 5 Repère 247	N 355	K 210	N 370	K 210	N 380	Coupe-ralenti monté d'origine

## CARBURATEURS SOLEX VEHICULES. A. LNA. VISA

TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLONS		PREREGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps W fermée	2ème corps	1er corps W ouverte	2° corps	CUMUL	
2 CV DYANE	26 - 35 CSIC Repère 225	K 210	K 220	K 260	K 220	K 350	
MEHARI 7/80 →	26 - 35 SCIC Repère 226	K 220	K 240	K 280	K 240	K 380	
LNA VISA { Spécial Club 9/79 → 7/80	26 - 35 CSIC Repère CIT 233 Repère CIT 232	K 210	K 275	K 275	K 275	K 395	
LNA VISA { Spécial Club 7/80 →	26 - 35 CSIC Repère 238	K 320	K 260	K 360	K 260	K 415	
LNA VISA 7/82 →	26-35 CSIC Repère 244	K 395	K 110	K 410	K 110	K 440	

II		CARBURATEURS SOLEX VÉHICULES A LNA VISA					Spécial Club
TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON (S)		PRERÉGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps W fermée	2ème corps	1er corps W ouverte	2ème corps	CUMUL	
2 CV 4 AZU 2 CV Spécial	34 PIC 10 Repère 191 34 PCIS 10 Repère 192	K 380		K 390			Simple corps
2 CV 6 → 7/78 AKS → 2/78 Méhari → 7/78	34 PIC 10 Repère 193 34 PCIS 10 Repère 194	K 385		N 400			Simple corps
Dyane 6	26/35 CSIC Repère 195 26/35 SCIC Repère 196	K 295	K 100	K 330	K 100	K 365	
AMI 8 2 CV 6 } 7/78 → Méhari } Acadiane 2/78 →	26/35 CSIC Repère 197 26/35 SCIC Repère 198	K 295	K 100	K 330	K 100	K 365	
LN	26/35 CSIC Repère 183 26/35 SCIC Repère 184	K 210	K 165	K 265	K 165	K 335	
LNA VISA Spécial Club	Repère 211 26/35 CSIC Repère 209	K 320	K 260	K 360	K 260	K 415	

### CARBURATEURS SOLEX VÉHICULES VISA Super

TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON (S)		PRERÉGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1er corps	2ème corps	W et Va fermées	W ouverte Va fermée	W et Va ouvertes	
VISA Super	32 PBISA 7 Repère A 101			K 190	K 230	N 320	
VISA Super E 10/80 → 3/81	32 PBISA 11 Repère 278-1	K 240		K 240	K 280	N 330	
VISA - VISA II Super X 10/80 → 6/82	32 PBISA 11 Repère 240	K 225		K 225	K 275	N 310	
VISA II Super E 3/81 → 12/81	32 PBISA 12 Repère A 230 A 230/1			K 330	K 365	N 380	

### CARBURATEURS SOLEX VÉHICULES VISA SUPER

TYPE VEHICULE	TYPE CARBURATEUR	PRERÉGLAGE RALENTI		OBSERVATIONS
		W fermée	W ouverte	
VISA Super-L LNA 1.1 1/82 →	32 PBISA 12 Repère 341	K 420	N 250	
VISA GT 7/82 →	35 BISA 8 Repères 346-347	K 210	K 270	

## CARBURATEURS SOLEX - VÉHICULES CX

TYPE VÉHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON(S)		PRÉRÉGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1 <sup>er</sup> corps W fermée	2 <sup>e</sup> corps	1 <sup>er</sup> corps W ouverte	2 <sup>e</sup> corps	CUMUL	
CX 2400	34 CICF Repère 161	N 390	K 140	N 405	K 140	N 415	
CX Athéna-Reflex 10/80 →	34 CICF Repère 214	N 195	K 205	N 240	K 205	N 295	Coupe-ralenti monté d'origine

## CARBURATEURS SOLEX - VÉHICULES C35 - C25

TYPE VÉHICULE	TYPE CARBURATEUR	ENTREBAILLEMENT PAPILLON(S)		PRÉRÉGLAGE RALENTI			OBSERVATIONS
		1 <sup>er</sup> corps	2 <sup>e</sup> corps	W et Va fermées	W ouverte Va fermée	W et Va ouvertes	
C 35 Modèle 77	32 SEI Repère 205	N 270		N 270	N 310	N 415	Déposer le coupe-ralenti
C 35	32 SEI Repère 239	N 235		N 235	K 245	N 430	Déposer le coupe-ralenti
C 25	34 PBISA 16 Repère A 315	K 350		K 350	K 380	N 355	

# UTILISATION DES CALIBRES SOLEX

Le réglage du niveau de cuve s'effectue à l'aide d'un ensemble de calibres de contrôle SOLEX disponible au Département des Pièces de Rechange sous la référence OUT 10 4066 T.

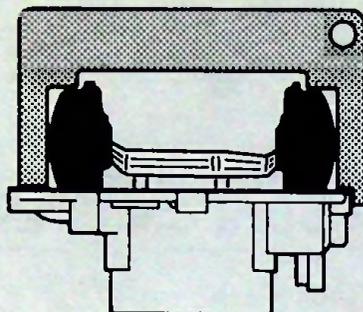
— Dessus de cuve déposé et retourné, joint en place, présenter le calibre sur le flotteur.

Tolérance entre flotteur et calibre :  $\pm 1$  mm.

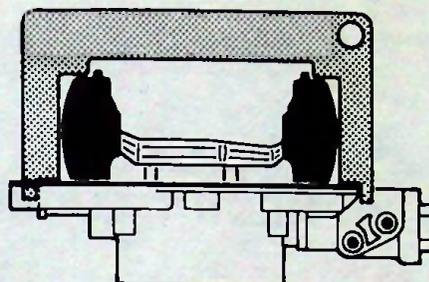
Nota : Pour véhicule H : déposer le flotteur, le présenter dans le calibre pour vérifier sa géométrie.

**71643-000** - ATT - 3 CV/26  $\times$  35 CSIC

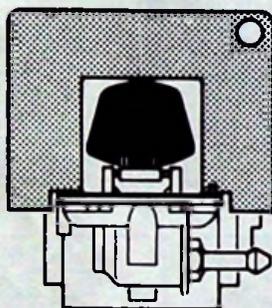
**71644-079** - LNA - VISA/Moteur 2 cylindres  
26  $\times$  35 CSIC



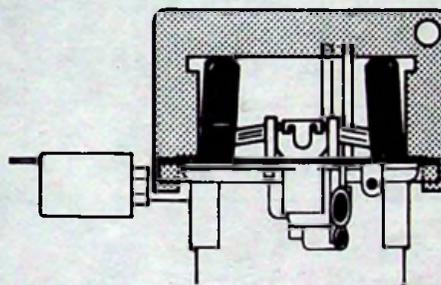
**71642-000** - GS  
GSA/28 CIC



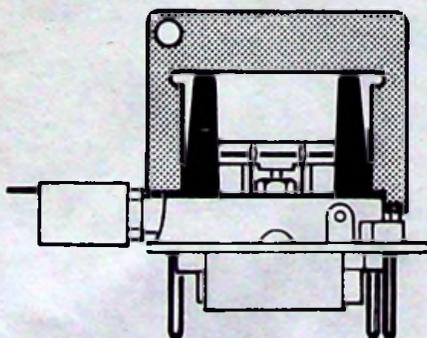
**71644-012** - VISA - LNA - C 25  
32/34 PBISA



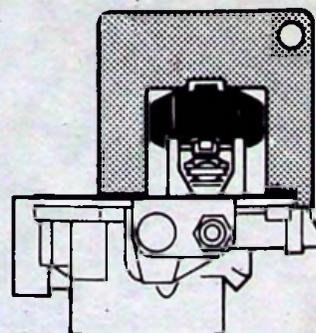
**71644-082** - BX 30/30 Z2  
32/34 Z2



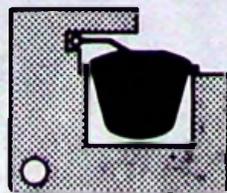
**71644-085** - CX/34 CICF



**71644-024** - C 35/32 SEI



**71644-053** - H/32 BIC  
32 RBI



# FICHES TECHNIQUES DES CARBURATEURS

## CLASSEMENT

VÉHICULES	N° FICHE CARBURATEUR	
	SOLEX	WEBER
A Tous Types sauf AMI 8 - Dyane 6	① ② ②a	
AMI 8 - DYANE 6	③ ④	
LN	⑤	
LNA - VISA Spécial - Club	⑥ ⑥a ⑥b	
VISA II Spécial - Club	⑥a ⑥b	⑥c
VISA Super - VISA II Super - LNA II	⑦ ⑦a ⑦b	
VISA CHRONO	⑦c	
VISA GT	⑦d	
GS	⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮	⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓
GSA	⑮a ⑮b	⑳a
BX - BX 14	④⑩	
BX 16		④①
CX	④④ ④④a	④⑤ ④⑤a ④⑥ ④⑦ ④⑦a
D	④⑧ ④⑨ ④⑩	④① ④② ④③ ④④ ④⑤
H Tous Types	④⑥ ④⑦	
C 35	④⑧	
C 25	④⑨	



# CARBURATEUR SOLEX



Type 34 PICS 6 ou 34 PCIS 6

①

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : monocorps inversé
- Starter à volet

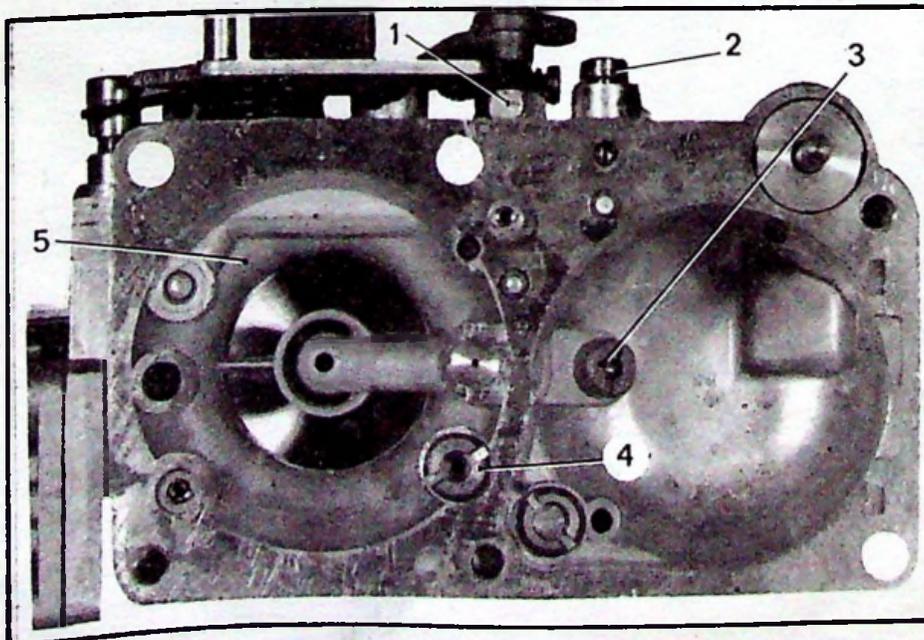
**IDENTIFICATION DES REPERES**

VEHICULES	34 PICS 6 ( Sans frein de ralenti )	34 PCIS 6 ( Avec frein de ralenti )
DYANE - 2 CV 4 - AZU (250)	121	122
2 CV 6 - MEHARI - AK (400)	123 - 164	124 - 165

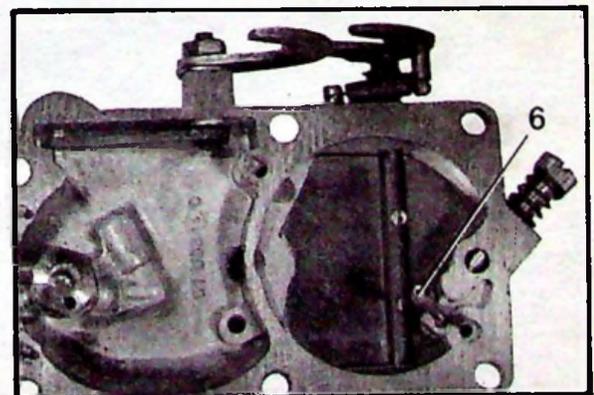
		REPERES SUR CARBURATEURS	
		121 - 122	123 - 124 - 164 - 165
DESIGNATION	Repères réglages	REGLAGES	REGLAGES
Buse .....	rep. 5	28	28
Gicleur principal .....	rep. 3	155	165
Calibre d'air d'automatisme .....	rep. 4	AB	AC
Gicleur de ralenti .....	rep. 2	40	42,5
Gicleur de progression .....	rep. 1	50	52,5
Injecteur de pompe de reprise .....	rep. 6	35	40
Pointeau .....		1,3	1,3
Poids du flotteur ( en polyamide ) .....		5,7 g	5,7 g

POSITION DES REGLAGES

14852



14850



**CARBURATEUR SOLEX**  
Type 34 PICS/10 ou 34 PCIS/10

2

**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : monocorps inversé
- Starter à volet
- 191 - 192 - 193 - 194 - inviolable ( vis de richesse )

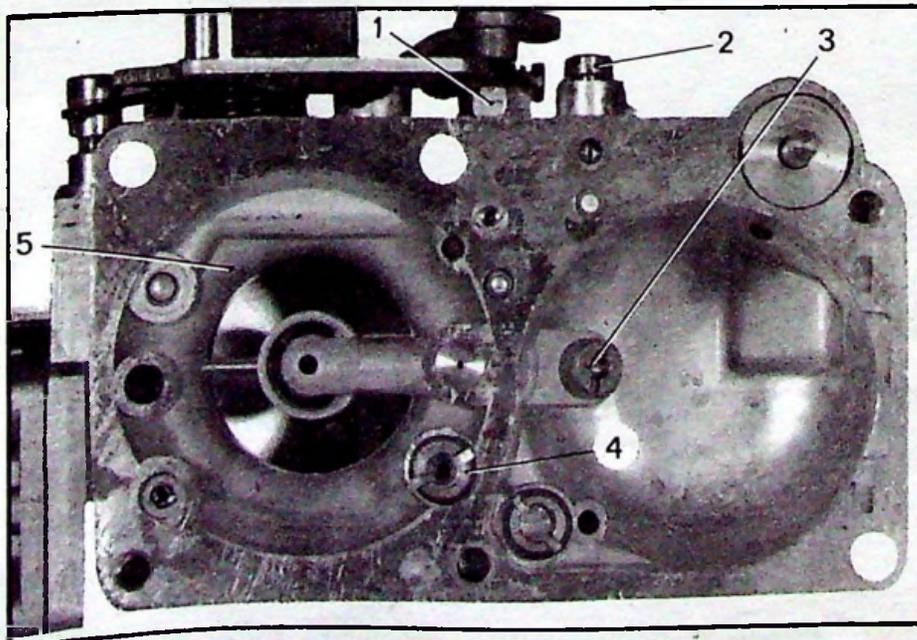
IDENTIFICATION DES REPERES

VEHICULES	34 PICS/10 ( Sans frein de ralenti )	34 PCIS/10 ( Avec frein de ralenti )
2 CV 4 - AZU (250)- 2 CV Spécial	173 - 191	174 - 192
2 CV 6 - MEHARI - AK ( 400 )	175 - 193	176 - 194

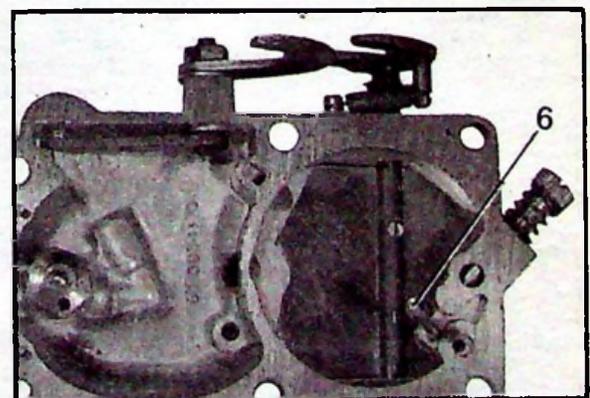
		REPÈRES SUR CARBURATEURS	
		173 - 174 191 - 192	175 - 176 193 - 194
DESIGNATION	Repères réglages	REGLAGES	REGLAGES
Buse .....	rep. 5	28	28
Gicleur principal .....	rep. 3	155	165
Calibreur d'air d'automatlicité .....	rep. 4	AB	AC
Gicleur de ralenti .....	rep. 2	35	40
Gicleur de progression .....	rep. 1	48	45
Injecteur de pompe de reprise .....	rep. 6	37,5	40
Pointeau .....		1,3	1,3
Poids du flotteur ( en polyamide ) .....		5,7 g	5,7 g

POSITION DES REGLAGES

14852



14850





# CARBURATEUR SOLEX

Type 26 x 35 CSIC ou 26 x 35 SCIC

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à volet sur le 1er corps.
- Capsule de dénoyage.
- Vis de richesse « inviolable ».

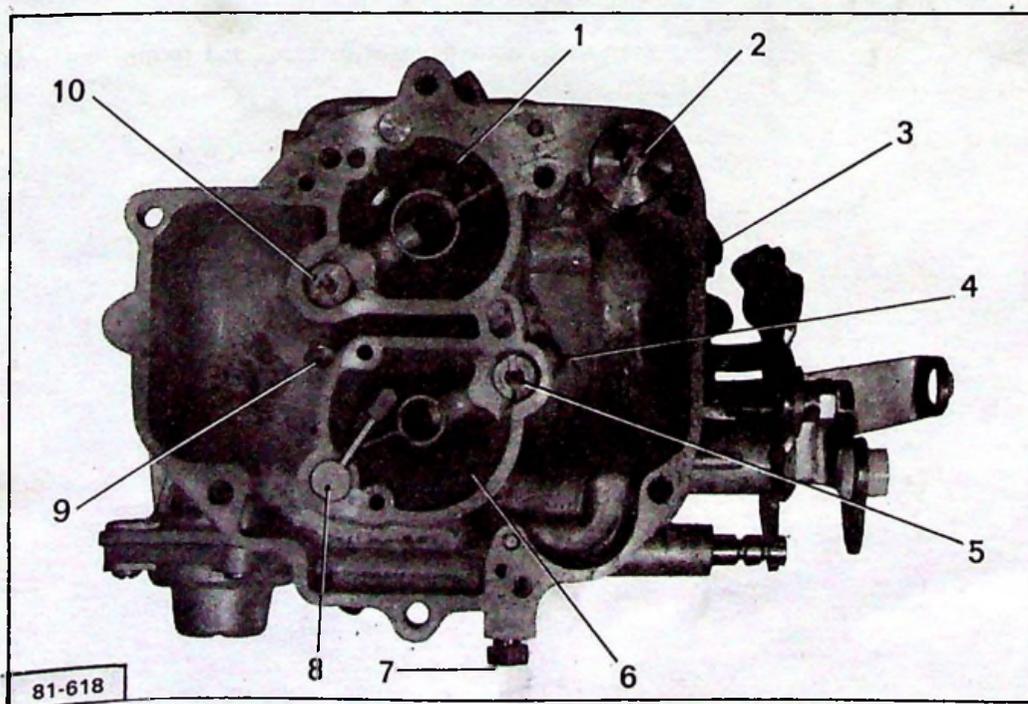
### IDENTIFICATION DES REPÈRES

REPÈRES	FREIN DE RALENTI	COMMANDE DU CARBURATEUR
225	Sans	par câble
226	Avec	par câble

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	18	rep. 6	26	rep. 1
Gicleur principal .....	102,5	rep. 4	87,5	rep. 9
Ajutage d'automatisme .....	1 F 2 (115)	rep. 5	2 AA (130)	rep. 10
Gicleur de ralenti .....	39	rep. 7		
Injecteur de pompe de reprise .....	35	rep. 8		
Pointeau ( à bille ) .....			1,7	
Poids du flotteur ( en polyamide ) .....			12,3 g	
Entrebâillement du volet de départ sous 400 mb .....	1,5 à 2 mm			

MAN 108720

### POSITION DES REGLAGES



- Rep. 2 : Frein de ralenti  
Rep. 3 : Bouchon d'accès au gicleur principal du 1er corps.

81-618

## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOILET DE DEPART

Fermer le volet de départ.

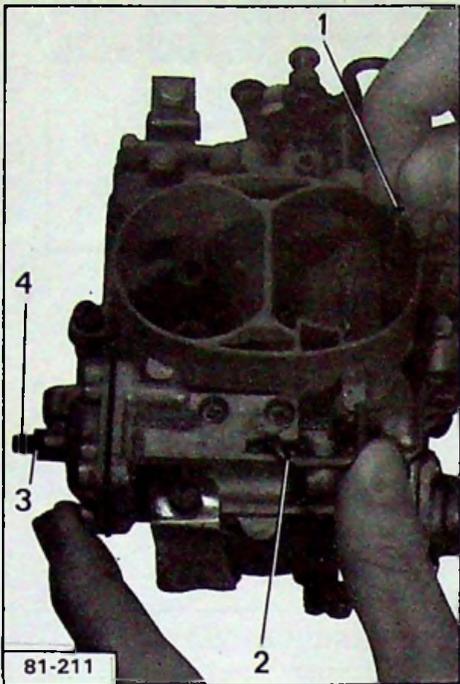
Repousser complètement la biellette ( 2 ) de dénoyage.

Contrôler à l'aide d'une pince ( 1 ) la valeur de l'entrebâillement du volet.

Cette cote doit être de **1,5 à 2 mm**.

Si la valeur n'est pas correcte, débloquer l'écrou ( 3 ) et agir dans le sens convenable sur la vis ( 4 ) pour réaliser la condition demandée.

Serrer l'écrou ( 3 ).



### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

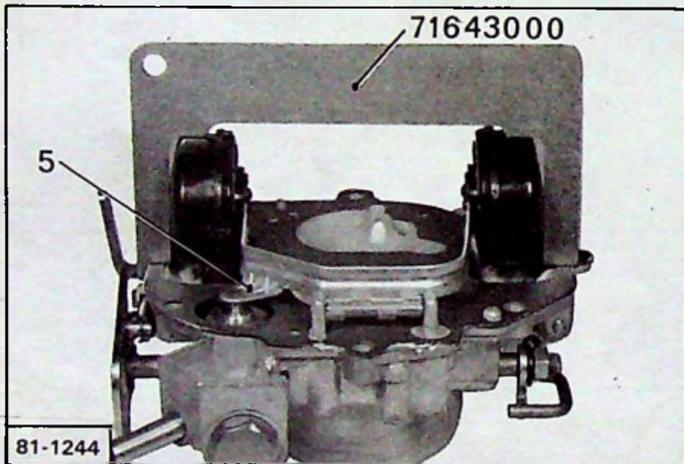
Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 643 000 sur le plan de joint du dessus de cuve (*joint en place*).

Les flotteurs doivent être en contact avec le calibre (*bille enfoncée*).

Régler éventuellement la position des flotteurs en agissant sur la languette ( 5 ).

Ecart admis entre les deux flotteurs : **± 1 mm**.



## CARBURATEUR SOLEX

Type 26x35 CSIC ou 26x35 SCIC

3

### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps

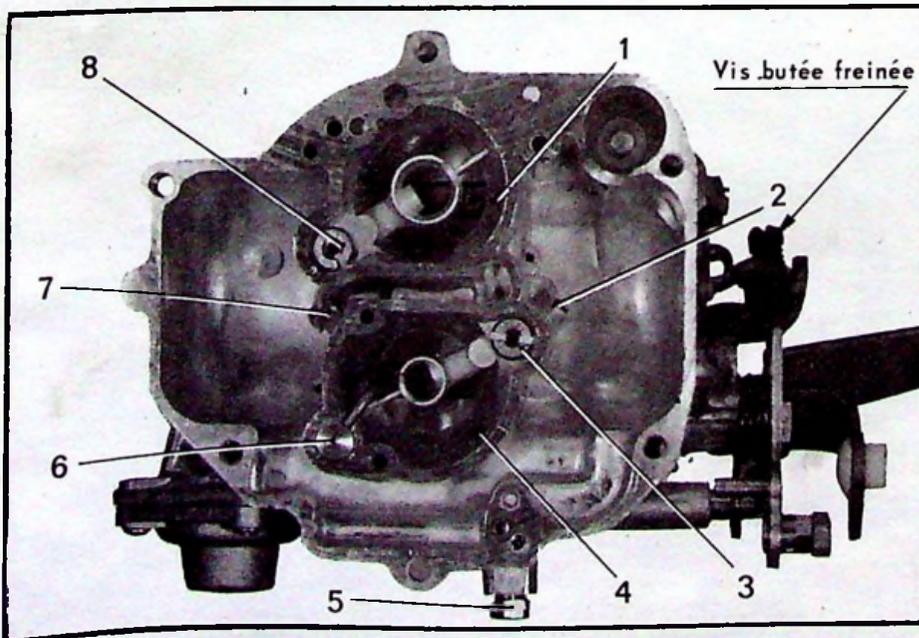
**IDENTIFICATION DES REPERES**

REPERES	FREIN DE RALENTI	COMMANDE DU CARBURATEUR
125	Sans	par câble
126	Avec	par câble
127	Sans	par tige
128	Avec	par tige

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	21	rep. 4	24	rep. 1
Gicleur principal .....	125	rep. 2	82,5	rep. 7
Gicleur d'automatisme .....	1 F 1	rep. 3	2 A A	rep. 8
Gicleur de ralenti .....	40	rep. 5		
Injecteur de pompe de reprise .....	40	rep. 6		
Pointeau ( à ressort ) .....			1,7	
Poids du flotteur ( en polyamide ) N° 59 807 .....			12,3 g	

**POSITION DES REGLAGES**

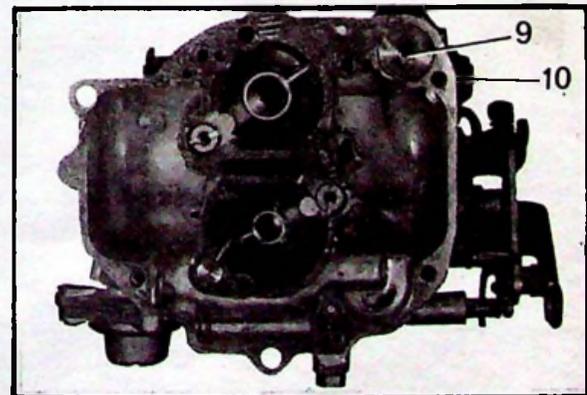
14 849



Rep. 9 : Frein de ralenti

Rep. 10 : Bouchon d'accès au gicleur principal du 1er corps.

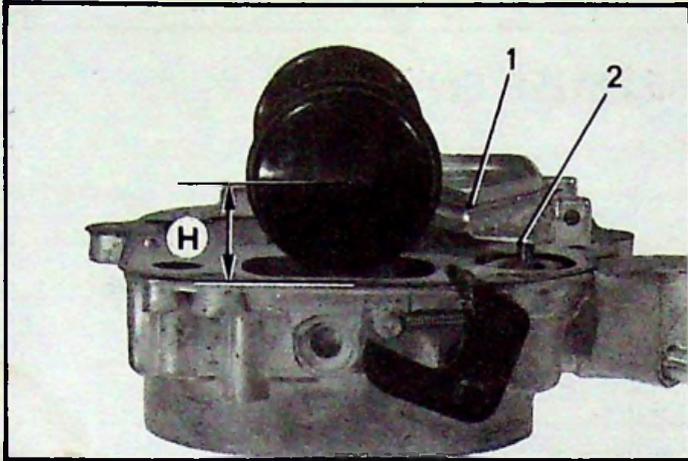
14 848



## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

12148



La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

$$H = 18 \pm 1 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (2).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison (1).



## CARBURATEUR SOLEX

Type 26x35 CSIC ou 26x35 SCIC



4

### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

#### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps.
- Repères : 195 - 196 - 197 - 198 : Vis de richesse « inviolable ».

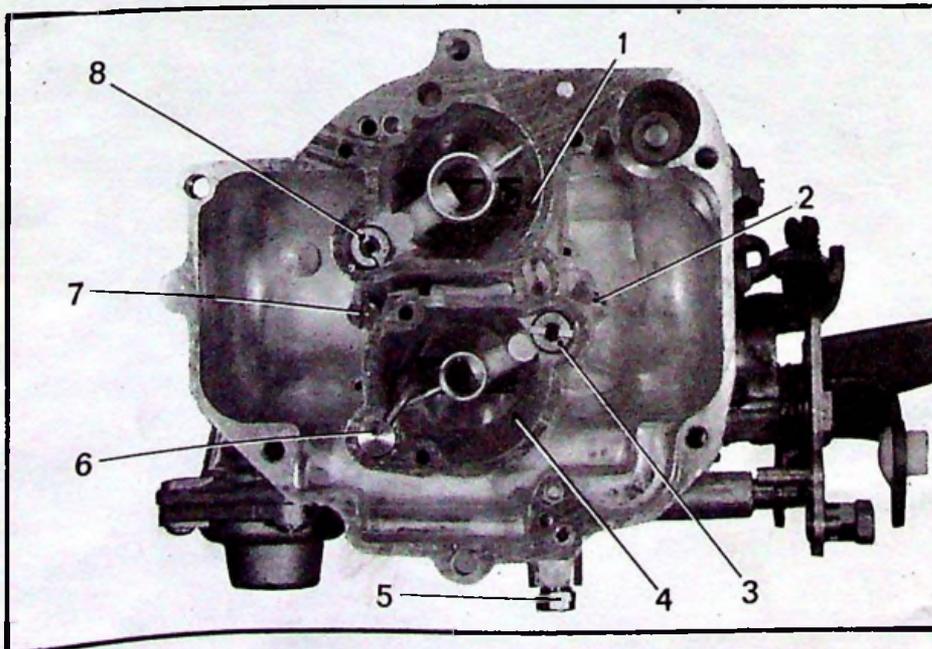
#### IDENTIFICATION DES REPÈRES

REPÈRES	FREIN DE RALENTI	COMMANDE DU CARBURATEUR
177 - 197	Sans	par câble
178 - 198	Avec	par câble
179 - 195	Sans	par tige
180 - 196	Avec	par tige

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	21	rep. 4	24	rep. 1
Gicleur principal .....	120	rep. 2	70	rep. 7
Gicleur d'automatisme .....	1 F 2	rep. 3	2 A A	rep. 8
Gicleur de ralenti .....	40	rep. 5		
Injecteur de pompe de reprise .....	40	rep. 6		
Pointeau (à ressort) .....			1,7	
Poids du flotteur (en polyamide) N° 59 807.....			12,3 g	

#### POSITION DES REGLAGES

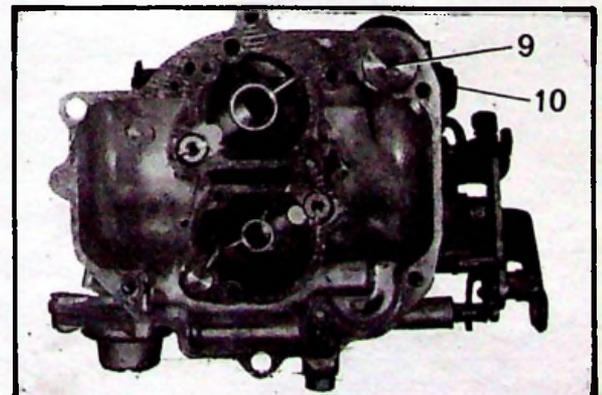
14 849



Rep. 9 : Frein de ralenti

Rep. 10 : Bouchon d'accès au gicleur principal du 1er corps

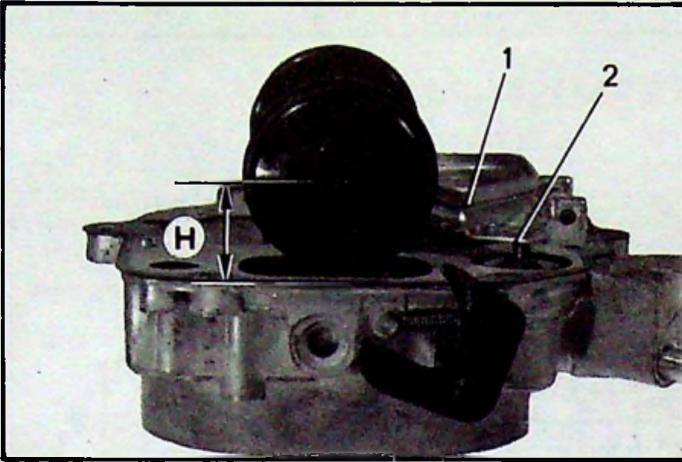
14 848



## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

12148



La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

$$H - 18 \pm 1 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette ( 2 )

Ecart admis entre les deux côtés - 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison ( 1 )



# CARBURATEUR SOLEX

Type 26x35 CSIC ou 26x35 SCIC



5

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps.
- Capsule de dénoyage.
- Vis de richesse « inviolable »

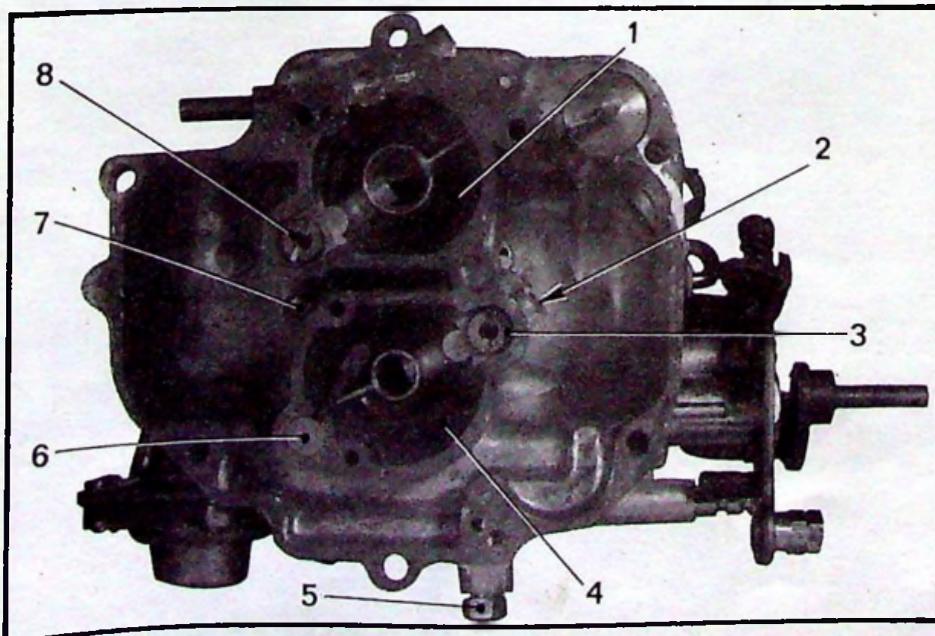
### IDENTIFICATION DES REPÈRES

REPÈRES	FREIN DE RALENTI	COMMANDE DU CARBURATEUR
183	Sans	par câble
184	Avec	par câble

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	18	rep. 4	26	rep. 1
Gicleur principal .....	105	rep. 2	82,5	rep. 7
Gicleur d'automatité .....	1 F 2 (115)	rep. 3	2 AA (120)	rep. 8
Gicleur de ralenti .....	38 (variable)	rep. 5		
Injecteur de pompe de reprise .....	35	rep. 6		
Pointeau (à ressort) .....			1,7	
Poids du flotteur (en polyamide) N° 59 807 .....			12,3 g	

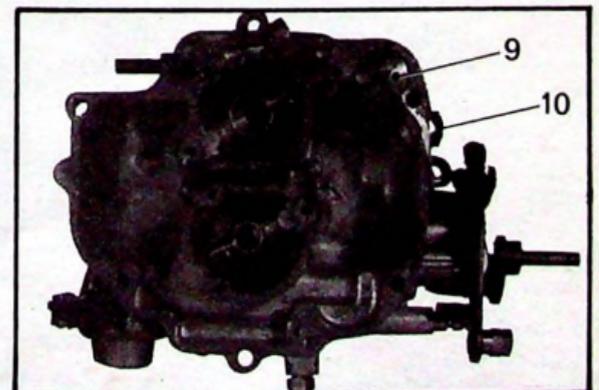
### POSITION DES REGLAGES

77-183



Rep. 9 : Frein de ralenti (emb. cent)  
Rep. 10 : Bouchon d'accès au gicleur principal du 1er corps.

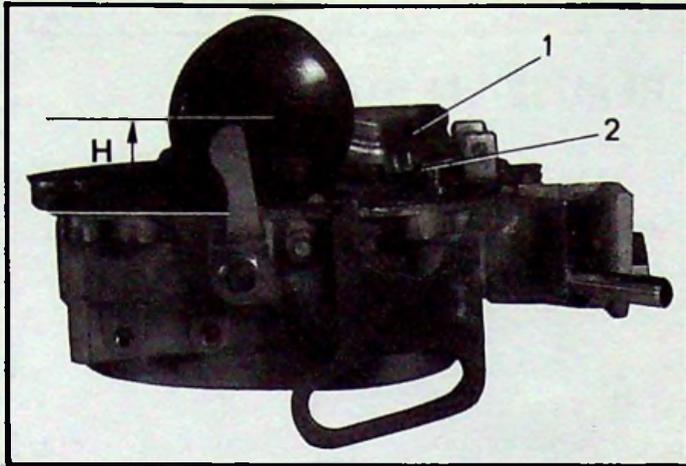
77-183



## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

77-186



La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

$$H = 19 \pm 2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (2).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison (1).



# CARBURATEUR SOLEX

Type 26x35 CSIC Repère 209-211



6

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

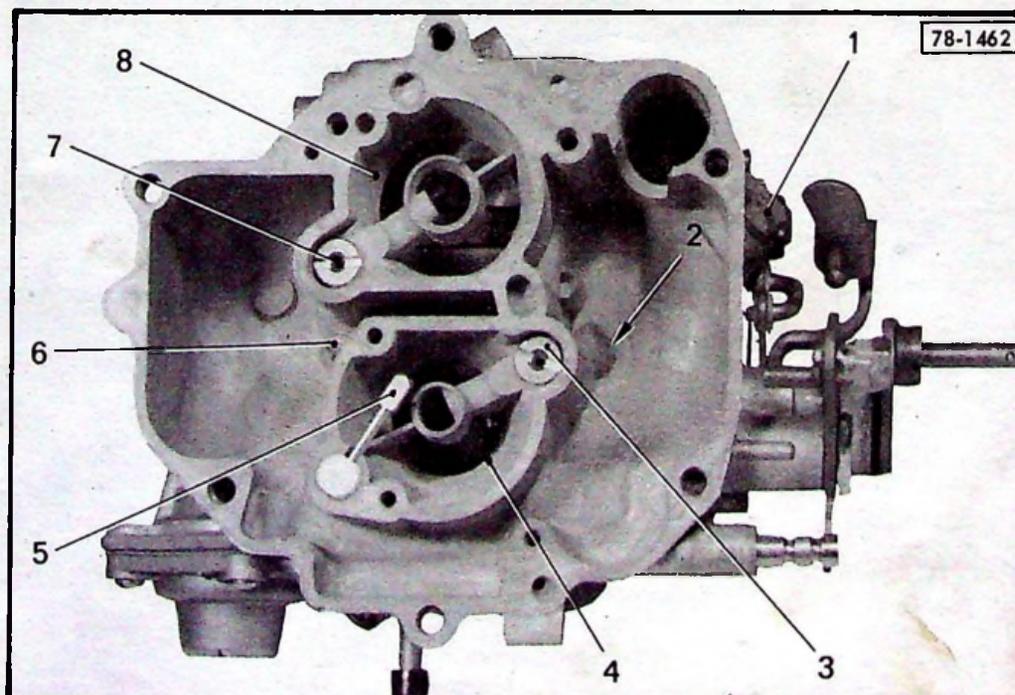
### GENERALITES

- CARBURATEUR DEPOLLUE : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps
- Capsule de dénoyage
- Vis de richesse « inviolable »
- Coupe-ralenti

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	21	rep. 4	26	rep. 8
Gicleur principal .....	125	rep. 2	130	rep. 6
Gicleur d'automatisme .....	1 F 4 (120)	rep. 3	2 AC (160)	rep. 7
Gicleur de ralenti (coupe-ralenti sur couvercle) .....	41 ± 5			
Injecteur de pompe de reprise (haut-lesté) .....	40	rep. 5		
Pointeau (à ressort) .....			1,7	
Poids du flotteur (en polyamide) N° 59 807 .....			12,3 g	
Entrebâillement du volet de départ sous 670 mbar (500 mmHg)	3,2 ± 0,05 mm			

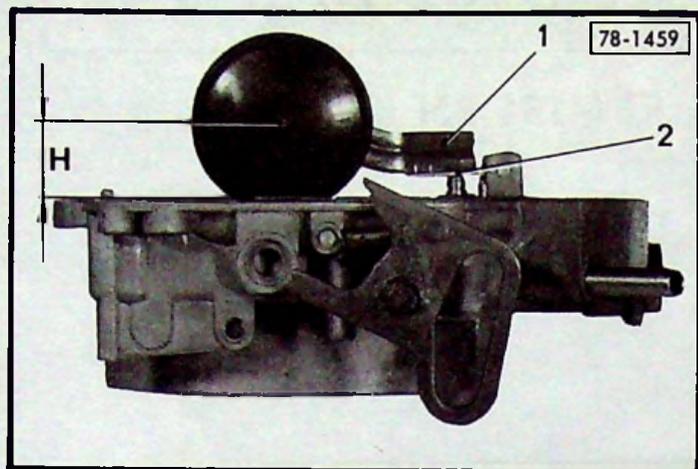
### POSITION DES REGLAGES

(Rep. 1 : Bouchon d'accès au gicleur principal du 1er corps)



## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE



La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

$$H = 18,5 \pm 2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette ( 2 ).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.

Sinon, agir sur la barrette de liaison ( 1 ).



## CARBURATEUR SOLEX

Type 26 x 35 CSIC Repère 232\_233\_238



6a

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

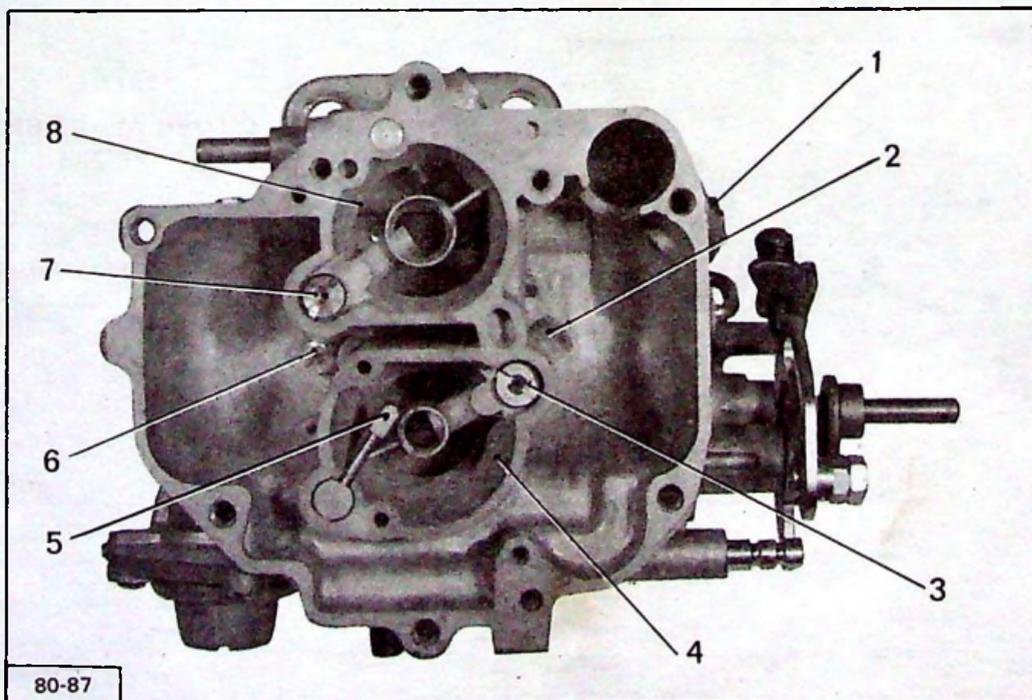
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à volet sur le 1er corps
- Capsule de dénoyage.
- Vis de richesse « inviolable ».
- Coupe-ralenti.

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	21	rep. 4	26	rep. 8
Gicleur principal .....	120	rep. 2	130	rep. 6
Ajutage d'automatité .....	1 F 4 (120)	rep. 3	2 AC (160)	rep. 7
Gicleur de ralenti ( coupe-ralenti sur couvercle ) .....	41			
Injecteur de pompe de reprise ( haut-lesté ) .....	40	rep. 5		
Pointeau ( à ressort ) .....			1,7	
Poids du flotteur ( en polyamide ) .....			12,3 g	
Entrebâillement du volet de départ sous 500 mbar .....	3,2 ± 0,3 mm			

MAN 108720

### POSITION DES REGLAGES

( Rep. 1 : Bouchon d'accès au gicleur principal du 1er corps )



80-87

## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

La cote « H » mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (*joint en place*) doit être de :

$$H = 15 \pm 1 \text{ mm}$$

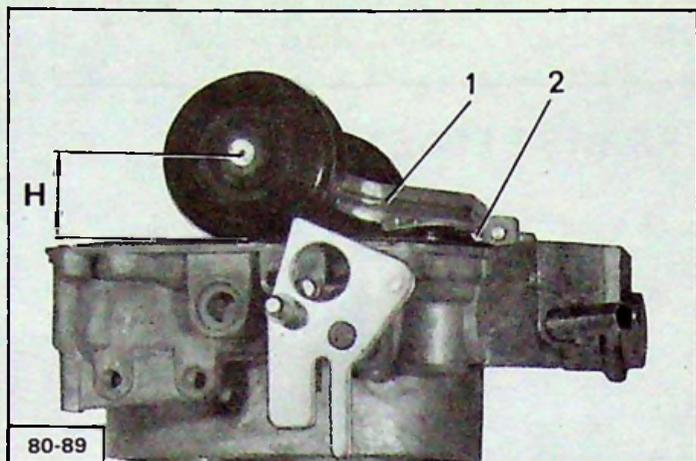
Sinon, agir sur la languette ( 2 ).

Ecart admis entre les deux côtés : **1 mm**.

Sinon, agir sur la barette de liaison ( 1 ).

La hauteur du flotteur est contrôlée par le calibre N° 71 644 079.

Ce calibre est distribué par la Société SOLEX.



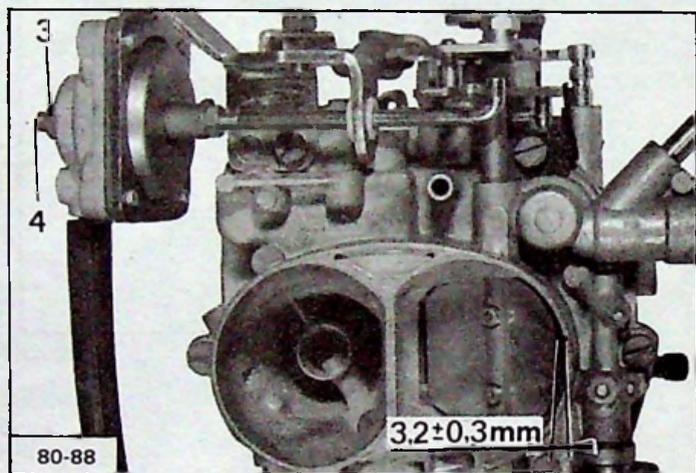
### REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOILET DE DEPART.

Tirer à fond le levier de starter et le maintenir.

La capsule soumise à une dépression de 500 mbar doit ouvrir le volet de départ de **2,9 à 3,5 mm**.

Si la valeur relevée n'est pas correcte, desserrer l'écrou ( 3 ) et agir sur la vis ( 4 ) dans le sens convenable pour obtenir l'entrebâillement demandé.

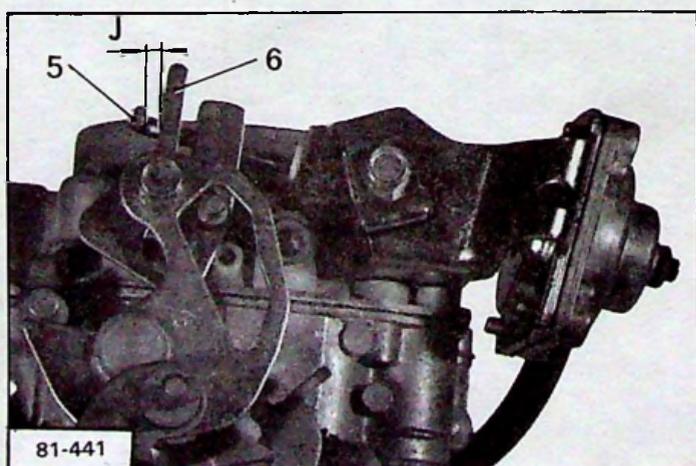
Resserrer l'écrou.



### OBTENTION DU JEU AVANT REGLAGE SUR REPERE 238

Sur le carburateur 26/35 CSIC Rep. 238, il faut assurer avant le réglage de l'entrebâillement du volet de départ, un jeu **J = 2,5 mm** entre l'extrémité de la tige ( 5 ) et le levier ( 6 ).

Si le jeu **J** n'est pas correct, plier la patte ( 6 ) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.



# CARBURATEUR SOLEX

Type 26 × 35 CSIC      Repère CIT 244

6b

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ÉTAT

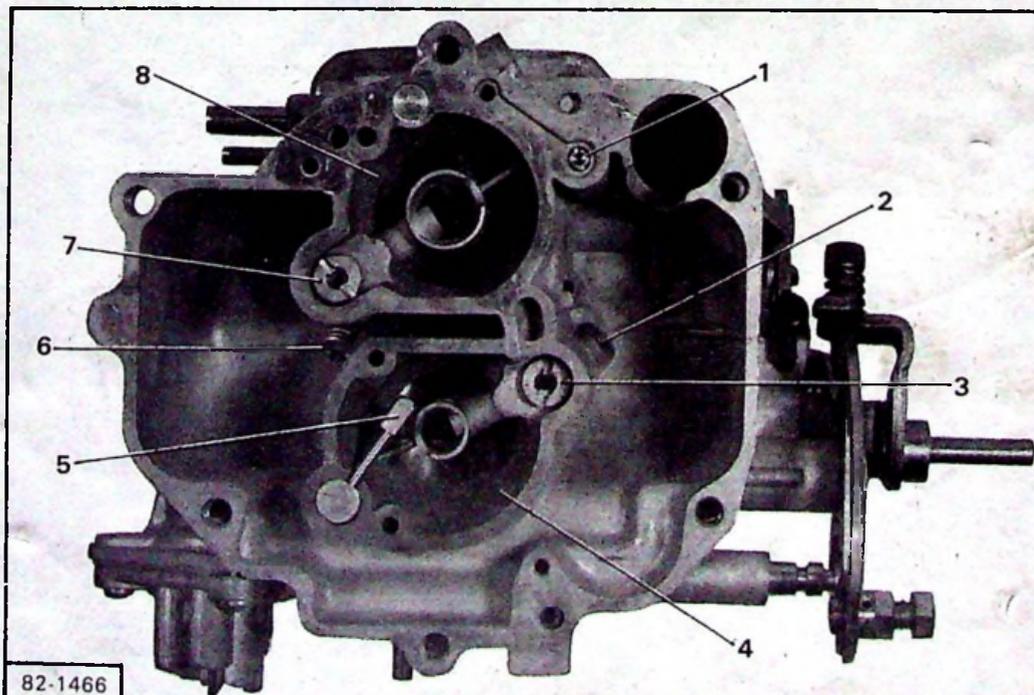
### GÉNÉRALITÉS

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2<sup>e</sup> corps.
- Starter à volet sur le 1<sup>er</sup> corps.
- Capsule de dénoyage.
- Vis de richesse « inviolable ».
- Coupe-ralenti.

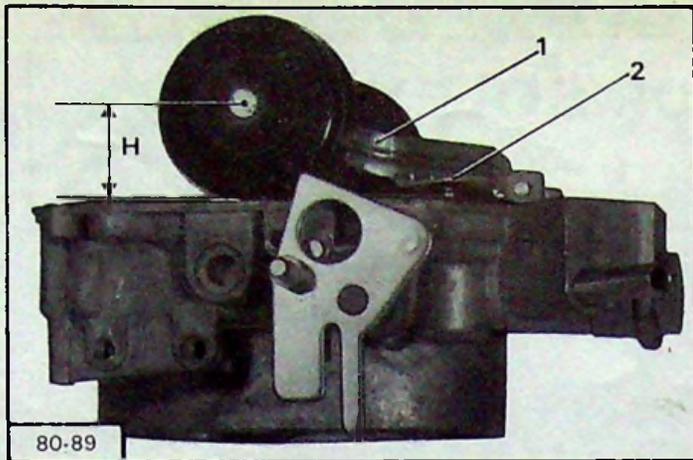
DÉSIGNATION	1 <sup>er</sup> CORPS		2 <sup>e</sup> CORPS	
Buse .....	21	rep. 4	26	rep. 8
Gicleur principal .....	120	rep. 2	120	rep. 6
Ajutage d'automatisme .....	130	rep. 3	130	rep. 7
Tube d'émulsion .....	1F5	sous rep. 3	2AB	sous rep. 7
Gicleur de ralenti (coupe-ralenti sur couvercle) .....	40			
Gicleur de by-pass .....			45	rep. 1
Injecteur de pompe de reprise (haut-lesté) .....	35	rep. 5		
Pointeau (à bille) .....			1,8	
Entrebâillement du volet de départ sous 500 mbar .....	3,2 ± 0,5 mm			

Additif au MAN 008720 et au MAN 008721

### POSITION DES RÉGLAGES



82-1466



### I - RÉGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

La côte « H » mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (*joint en place*) doit être de :

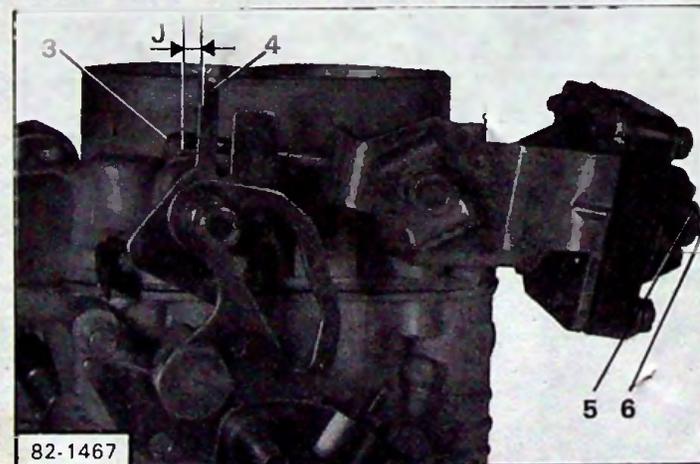
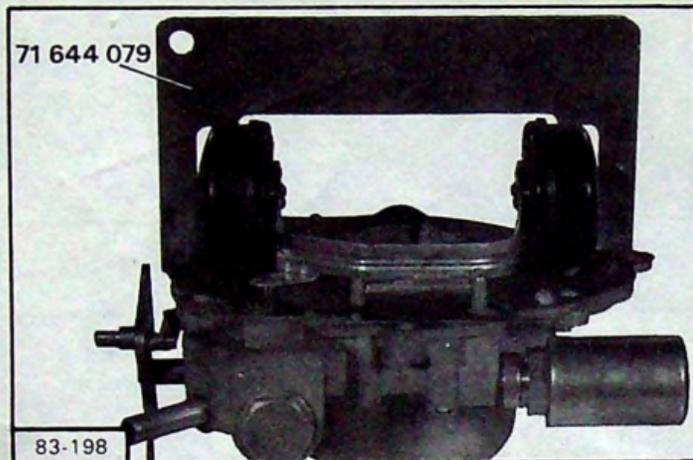
$$H = 1.5 \pm 1 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (2).

Écart admis entre les deux côtés : 1 mm.

Sinon, agir sur la barrette de liaison (1).

La hauteur du flotteur est contrôlée par le calibre N° 71 644 079.



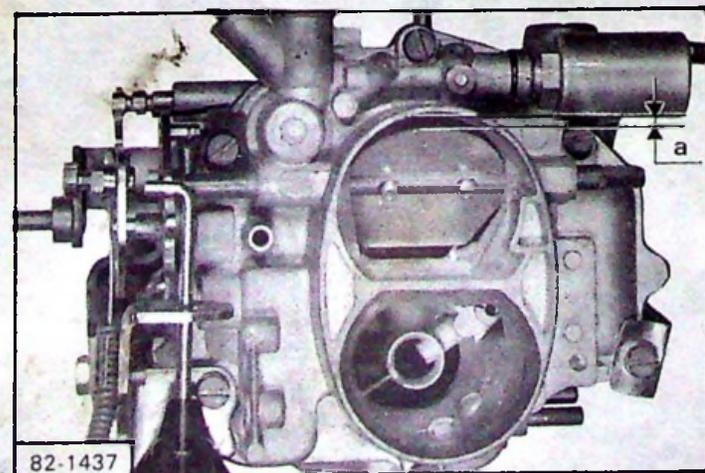
### II - RÉGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DÉPART

OBTENTION DU JEU AVANT RÉGLAGE DU VOLET DE DÉPART

Tirer à fond le levier de starter et le maintenir.

Contrôler l'existence d'un jeu  $J = 2,5 \text{ mm}$  entre l'extrémité de la tige (3) et le levier (4).

Si le jeu  $J$  n'est pas correct, plier la patte (4) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.



### III - RÉGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DÉPART

Tirer à fond le levier de starter et le maintenir.

La capsule soumise à une dépression de 500 mbar doit ouvrir le volet de départ de 2,7 à 3,7 mm.

Si la valeur relevée n'est pas correcte, desserrer l'écrou (5) et agir sur la vis (6) dans le sens convenable pour obtenir l'entrebâillement demandé.

Resserrer l'écrou (5).

**CARBURATEUR WEBER**  
 Type 32/34 DM TC                      Repère W 120-50

6c

**CONSEILS POUR LA REMISE EN ÉTAT**

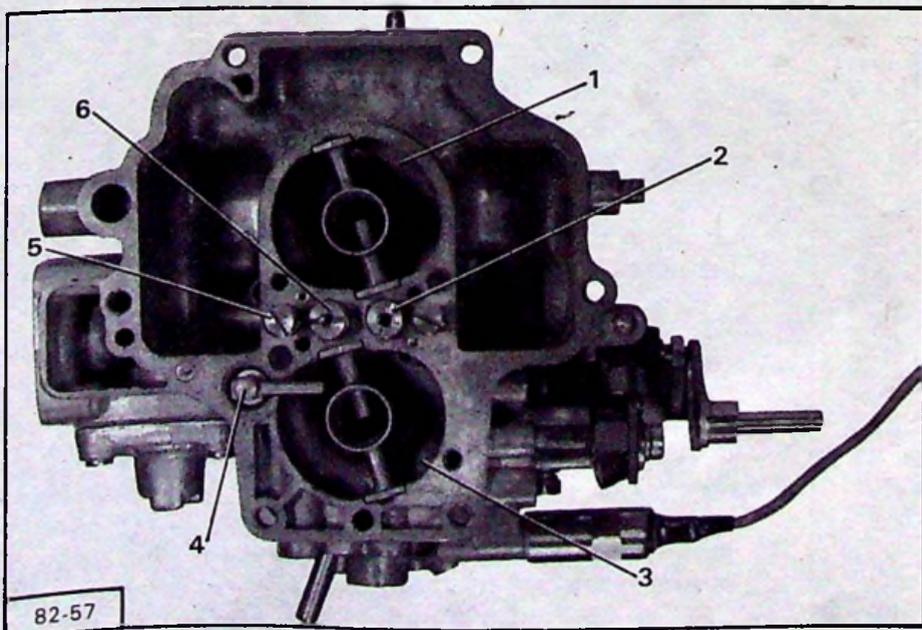
**GÉNÉRALITÉS**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2<sup>e</sup> corps.
- Vis de richesse « inviolable ».
- Starter à volet sur le 1<sup>er</sup> corps.
- Capsule de dénoyage.
- Coupe-ralenti.

DÉSIGNATION	1 <sup>er</sup> CORPS		2 <sup>e</sup> CORPS	
Buse .....	22	rep. 3	26	rep. 1
Gicleur principal .....	107	sous rep. 6	110	sous rep. 2
Calibreur d'air d'automatisme .....	165	rep. 6	215	rep. 2
Tube d'émulsion .....	F36	sous rep. 6	F39	sous rep. 2
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 5		
Injecteur de pompe de reprise .....	40	rep. 4		
Pointeau (à bille) .....			150	
Entrebâillement du papillon du 1 <sup>er</sup> corps (volet de départ fermé) .....	0,75 à 0,80 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar (400 mmHg) .....	3,5 ± 0,3 mm			

Additif au MAN 008720 et au MAN 008721

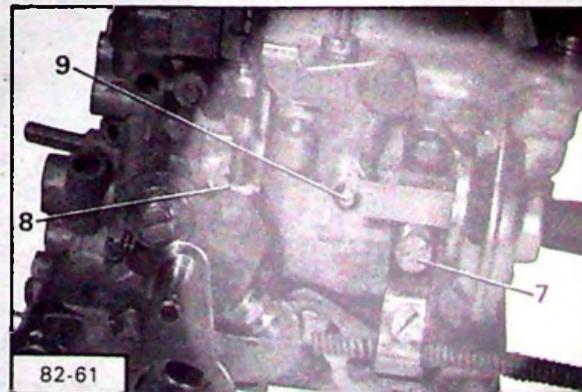
**POSITION DES RÉGLAGES**



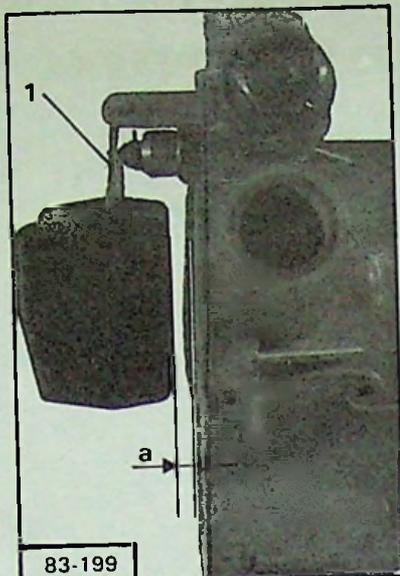
**POINTS PARTICULIERS**

**I - DÉPOSE DU COUVERCLE**

Désaccoupler la biellette en soulevant le manchon (8).  
 Déposer le clip (9).  
 Déposer, si nécessaire, la vis de fixation (7) de la capsule de dénoyage.



## II - RÉGLAGE DU NIVEAU DE CUVE



Positionner le couvercle verticalement (bille du pointeau non enfoncée).

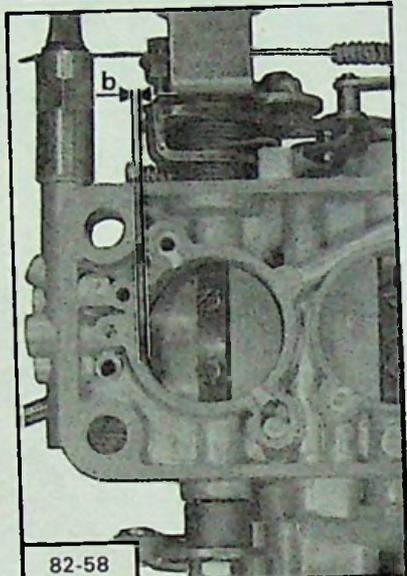
Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (joint en place) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $7 \pm 0,25$  mm.

Sinon, agir sur la languette (1).

Si la cote n'est pas identique sous les deux flotteurs agir sur la barrette de liaison des flotteurs.

## III - RÉGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS



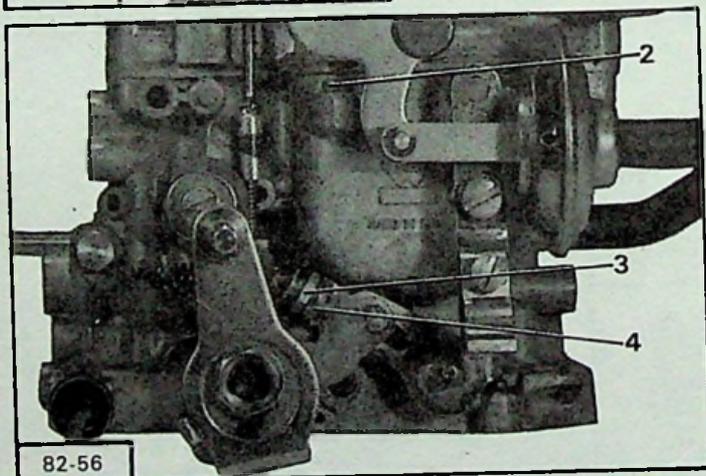
Volet de départ fermé.

La cote « b » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

$0,75$  à  $0,80$  mm

Sinon, débloquer l'écrou (3) et agir sur la vis (4) pour régler l'ouverture positive du papillon.

Bloquer l'écrou (3).



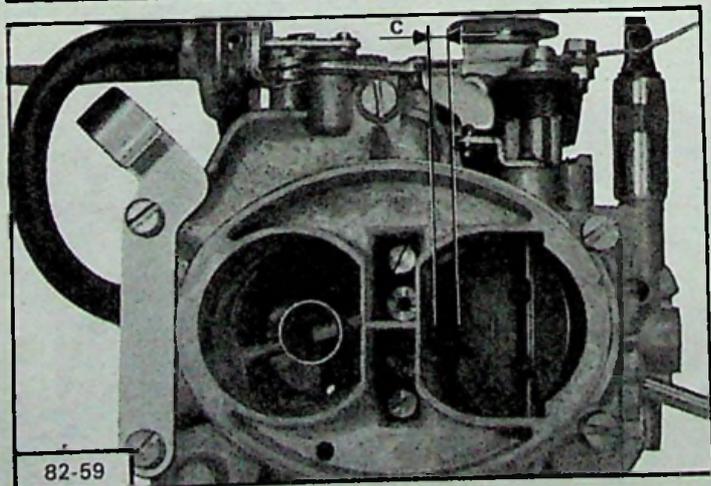
## IV - RÉGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DÉPART

Tirer à fond le levier de starter et le maintenir.

La capsule soumise à une dépression de 530 mbar doit ouvrir le volet de départ de :

$c = 3,2$  à  $3,8$  mm

Si la valeur relevée n'est pas correcte, agir sur la vis (2) dans le sens convenable pour obtenir l'entrebâillement du volet de départ.



# CARBURATEUR SOLEX

Type 32 PBISA 7 Repère 101

7

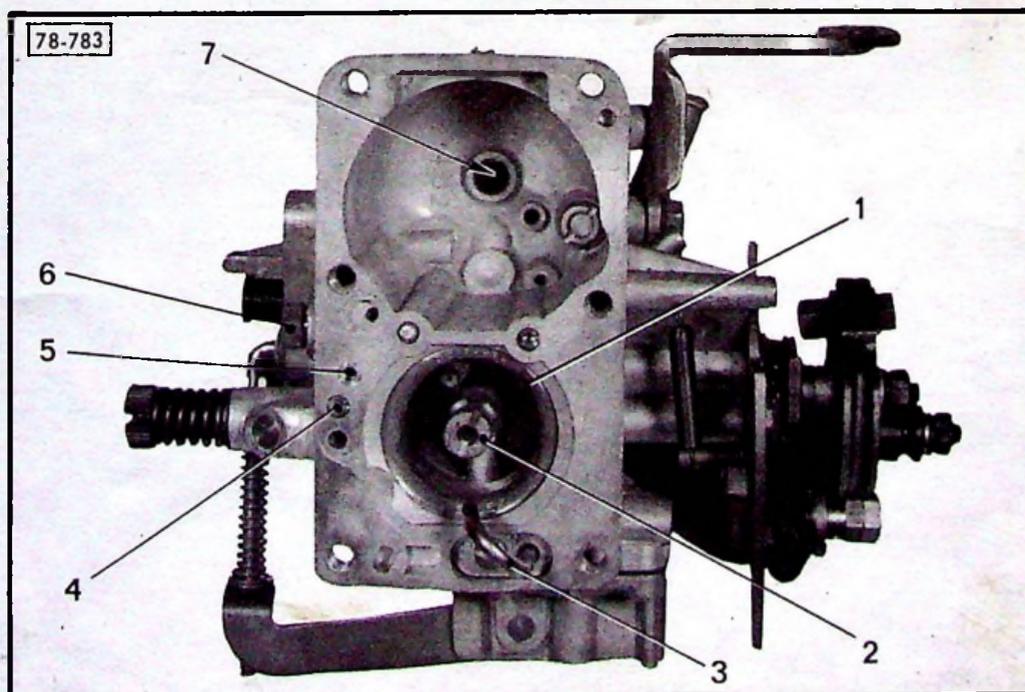
## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

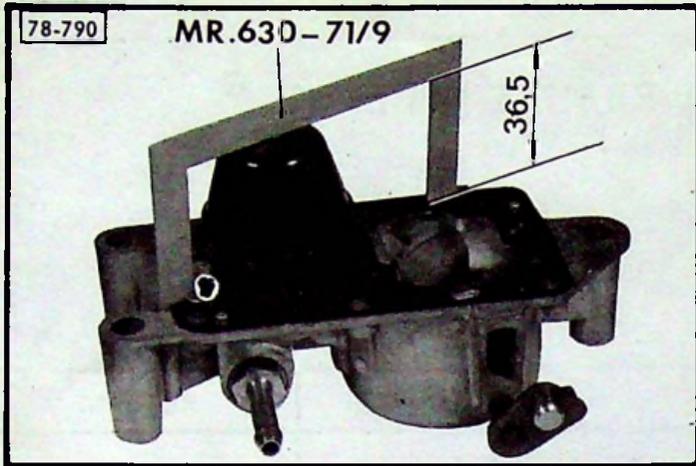
### GENERALITES

- CARBURATEUR DEPOLLUE : Monocorps inversé
- Starter à volet
- Obturateur d'inviolabilité sur la vis de richesse

DESIGNATION	REPÈRE	REGLAGE
Buse .....	1	25
Gicleur principal (sous la cuve) .....	7	127,5
Calibreur d'air d'automatité .....	2	155
Gicleur de ralenti .....	6	42
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	4	30
Calibreur d'air (CO constant) .....	5	100
Injecteur de pompe de reprise .....	3	40
Econostat .....		50
Pointeau à bille .....		$\phi = 1,5 \text{ mm}$
Poids du flotteur .....		5,7 g
Ouverture positive sous starter .....		12° 40'

### POSITION DES REGLAGES





### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Joint de cuve et calibre MR. 630-71/9 en place :

le flotteur doit être en contact avec le calibre.

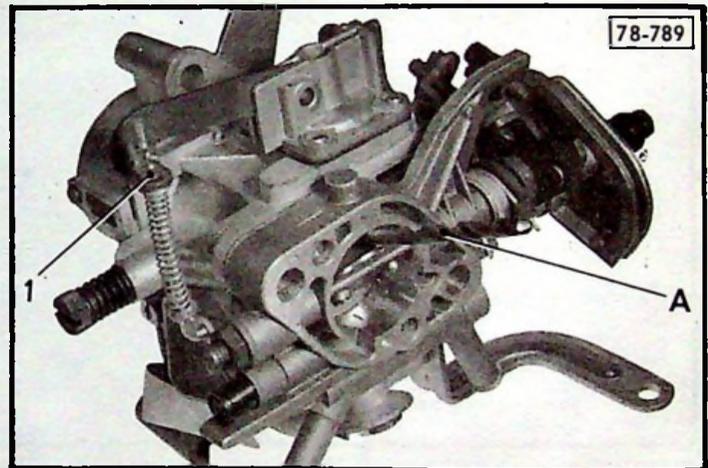
Sinon, agir sur la languette.

### REGLAGE DE LA COURSE DE POMPE DE REPRISE

Placer une pige **A**  $\phi = 5 \pm 0,5$  mm entre la tranche du papillon et le corps du carburateur.

Dévisser l'écrou (1) de plusieurs tours.

Revisser l'écrou jusqu'au contact avec le levier.





## CARBURATEUR SOLEX

Type 32 PBISA <sup>11</sup>/<sub>12</sub> Repère CIT 278-1 - CIT 240  
A 230 - 230/1



7a

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

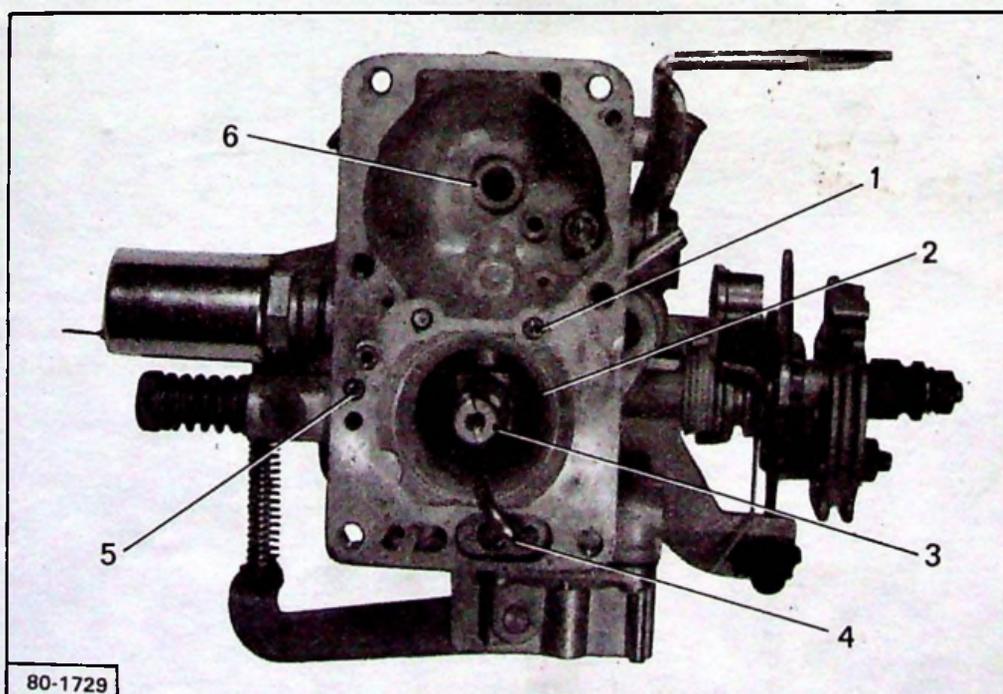
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Monocorps inversé.
- Starter à volet.
- Obturateur d'inviolabilité sur la vis de richesse.

DESIGNATION	REP.	32 PBISA 11-CIT 278-1	32 PBISA 12 A 230 A 230/1	32 PBISA 11-CIT 240
Buse .....	2	25	24	25
Gicleur principal ( sous la cuve ) .....	6	127,5	120	127,5
Calibreur d'air d'automaticité .....	3	160	150	160
Gicleur de ralenti .....		43	41	42
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	5	30	30	30
Calibreur d'air ( CO constant ) .....		100	140	140
Injecteur de pompe de reprise .....	4	40	35	40
Econostat .....	1	55	sans	50
Coupe-ralenti ( étouffoir ) .....		sans	sans	avec
Gicleur d'enrichisseur .....		sans	50	sans
Pointeau à bille .....		1,5 mm	1,6 mm	1,5 mm
Poids du flotteur .....			5,7 g	
Ouverture positive sous starter .....		0,75 mm	0,75 mm	0,90 mm

MAN 108720

### POSITION DES REGLAGES



80-1729

POINTS PARTICULIERS



**REGLAGE DE LA COURSE DE POMPE DE REPRISE**

Placer une pige **A** entre la tranche du papillon et le corps du carburateur.  
Dévisser l'écrou ( **1** ) de plusieurs tours.  
Revisser l'écrou jusqu'au contact avec le levier.

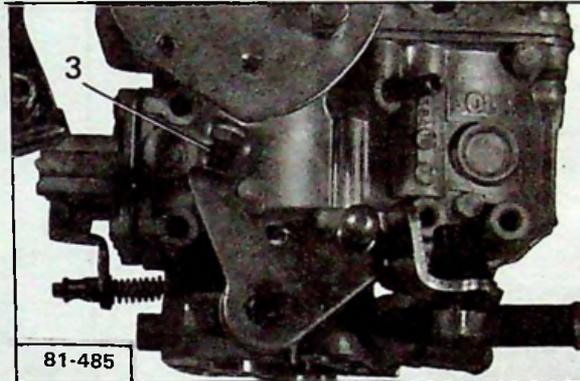
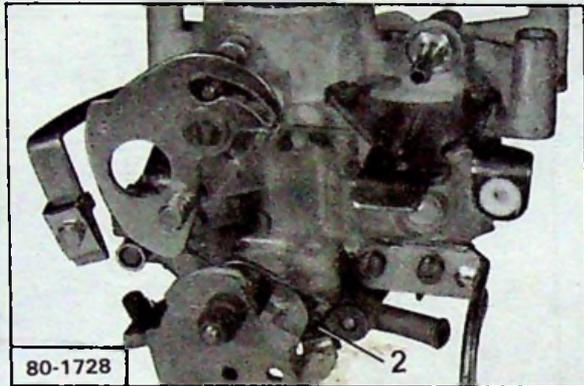
Type de carburateur	32 PBISA 11 CIT 278-1	32 PBISA 11 CIT 240	32 PBISA 12 A 230-A 230/1
Valeur de la pige <b>A</b> en mm	2,5 ± 0,5 mm	2,2 ± 0,5 mm	2 ± 0,5 mm

**REGLAGE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ SOUS STARTER**

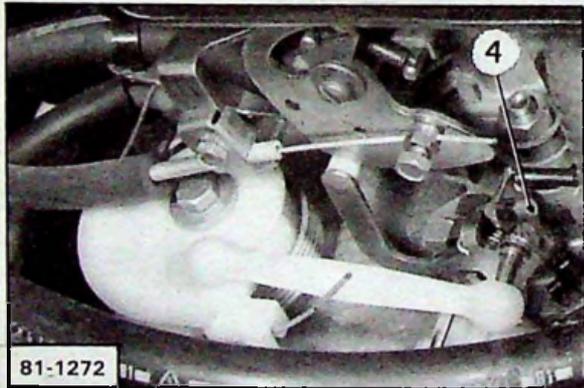
Fermer à fond le volet de départ et le maintenir.  
Vérifier à l'aide d'une pige **A** l'ouverture du papillon.

Type de carburateur	32 PBISA 11 CIT 240	32 PBISA 11 CIT 278-1 32 PBISA 12 A 230-A 230/1
Valeur de la pige <b>A</b> en mm	0,90 mm	0,75 mm

Si l'ouverture n'est pas conforme, agir sur la vis ( **2** ) ( 32 PBISA 11 CIT 240 et 32 PBISA 11 CIT 278-1 ) ou la vis ( **3** ) ( 32 PBISA 12 A 230 ) ou la vis ( **4** ) ( 32 PBISA 12 A 230/1 ).



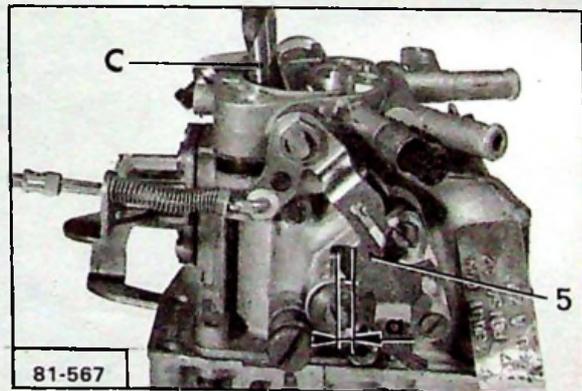
**REGLAGE DE L'ENRICHISSEUR SUR CARBURATEUR 32 PBISA A 230 - A 230/1**



Introduire une pige **C**  $\phi = 10$  mm entre le papillon et le corps du carburateur.

Le jeu « **a** » entre l'enrichisseur et le levier ( **5** ) doit être de **1 à 3 mm**.

Pour régler, plier la patte ( **5** ) dans le sens convenable pour obtenir la valeur demandée.



**REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE**

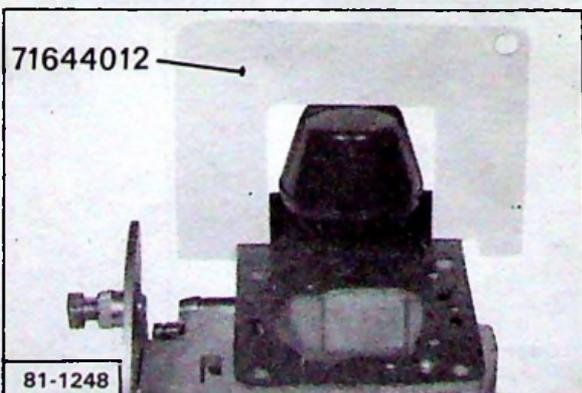
Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 644 012 sur le plan de joint du dessus de cuve ( *joint en place* ).

Le flotteur doit être en contact avec le calibre.

Dans le cas d'un flotteur avec levier métallique, plier celui-ci dans le sens convenable pour régler la position du flotteur.

Flotteur plastique : si la hauteur n'est pas correcte, changer le flotteur.





## CARBURATEUR SOLEX

Type 32 PBISA 12      Repère 341



(7b)

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

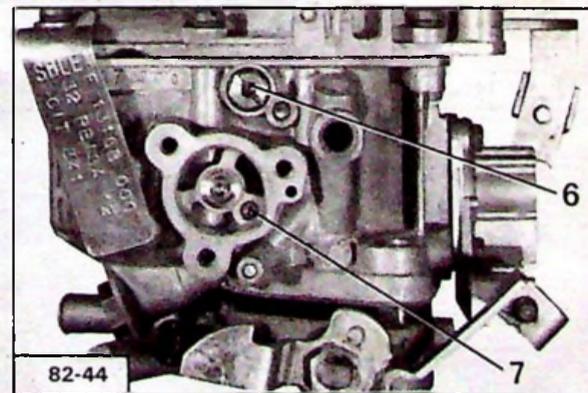
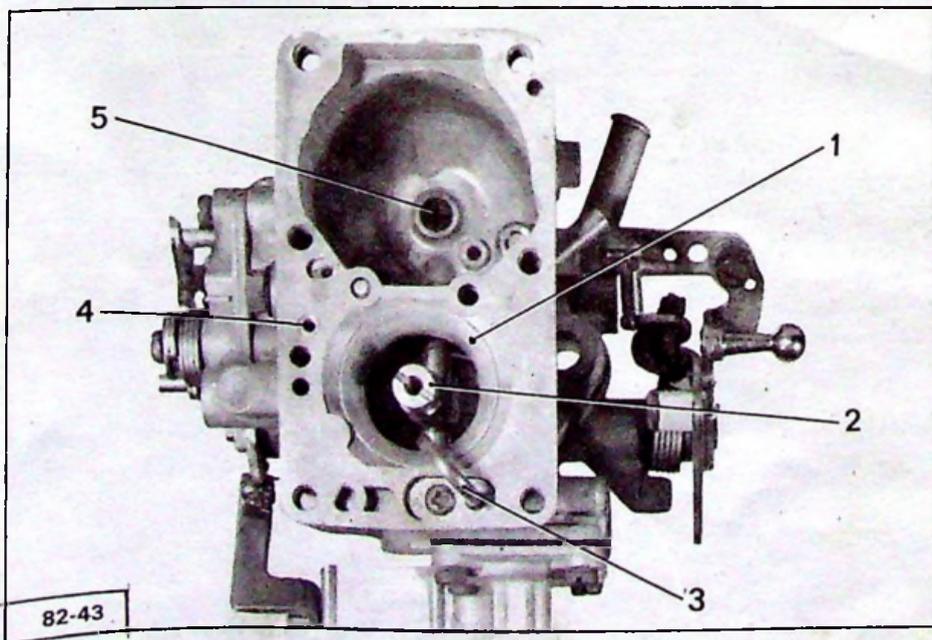
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Monocorps inversé.
- Starter à volet.
- Obturateur d'inviolabilité sur la vis de richesse.

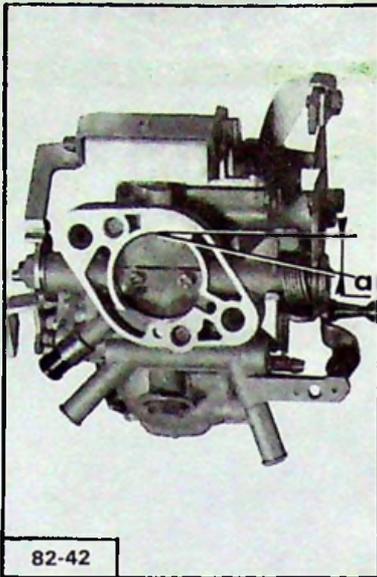
DESIGNATION	REPERE	REGLAGE
Buse .....	1	24
Gicleur principal ( sous la cuve ) .....	5	120
Calibreur d'air d'automaticité .....	2	170
Gicleur de ralenti .....	6	44
Gicleur d'enrichisseur .....	7	60
Injecteur de pompe de reprise .....	3	35
Calibreur d'air de ralenti ( inamovible ) .....	4	250
Pointeau à bille .....		1,6
Poids du flotteur .....		5,7 g
Ouverture positive sous starter .....		0,75 mm

MAN 108720

### POSITION DES REGLAGES



## POINTS PARTICULIERS

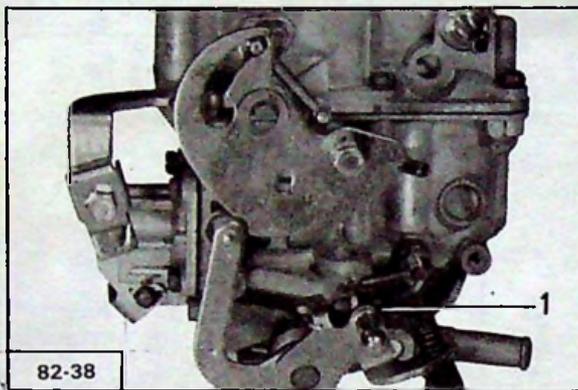


### REGLAGE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ SOUS STARTER.

Fermer à fond le volet de départ et le maintenir.

Vérifier à l'aide d'une pince de **0,75 mm** l'ouverture « a » du papillon.

Si l'ouverture n'est pas conforme agir sur la vis ( 1 ) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.

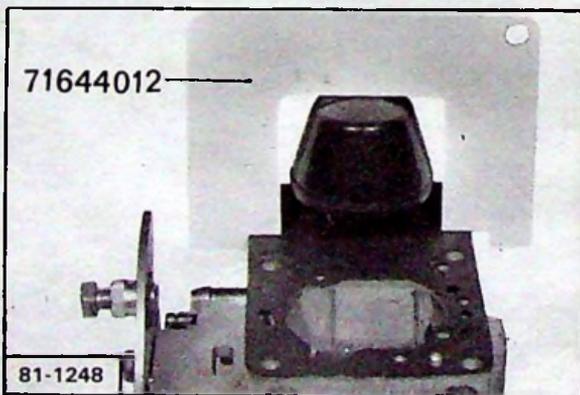


### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 644 012 sur le plan de joint du dessus de cuve (*joint en place*).

Le flotteur doit être en contact avec le calibre. Si la hauteur n'est pas correcte, changer le flotteur.



**CARBURATEUR SOLEX**  
 Type 32 PBISA 12      Repère 341

7b

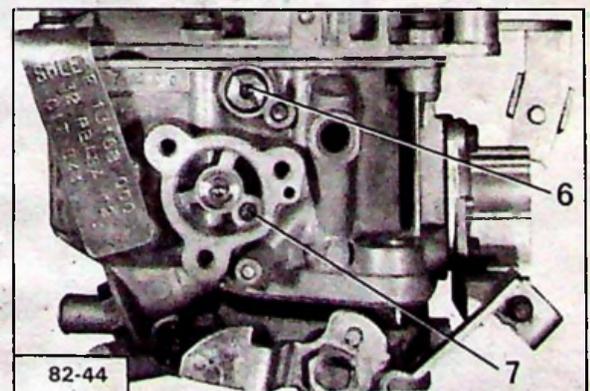
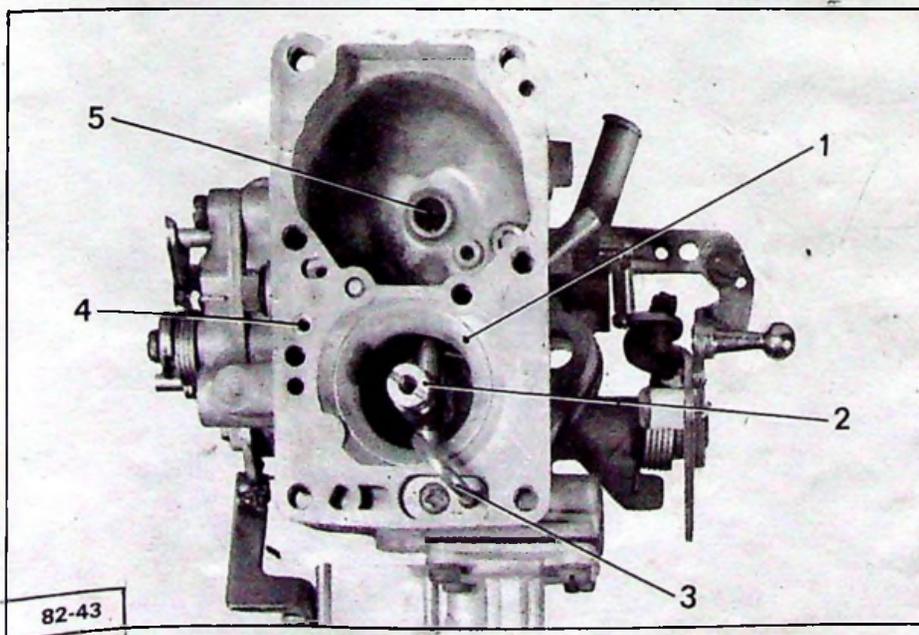
**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

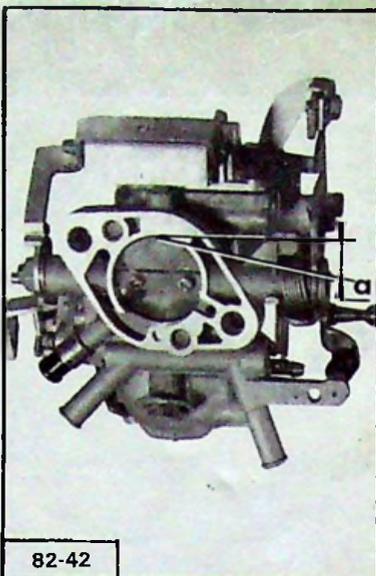
GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Monocorps inversé.
- Starter à volet.
- Obturateur d'inviolabilité sur la vis de richesse.

DESIGNATION	REPERE	REGLAGE
Buse .....	1	24
Gicleur principal ( sous la cuve ) .....	5	120
Calibreur d'air d'automaticité .....	2	170
Gicleur de ralenti .....	6	44
Gicleur d'enrichisseur .....	7	60
Injecteur de pompe de reprise .....	3	35
Calibreur d'air de ralenti ( inamovible ) .....	4	250
Pointeau à bille .....		1,6
Poids du flotteur .....		5,7 g
Ouverture positive sous starter .....		0,75 mm

POSITION DES REGLAGES





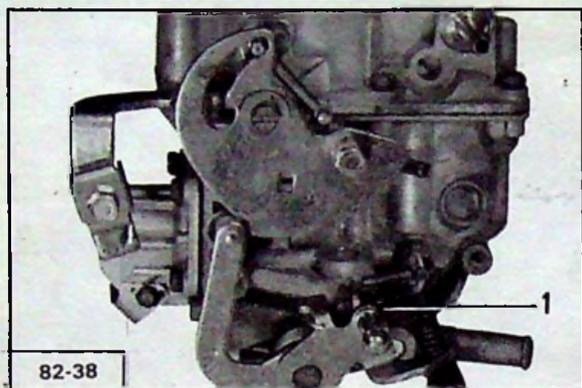
## POINTS PARTICULIERS

### REGLAGE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ SOUS STARTER.

Fermer à fond le volet de départ et le maintenir.

Vérifier à l'aide d'une pige de **0,75 mm** l'ouverture « a » du papillon.

Si l'ouverture n'est pas conforme agir sur la vis ( 1 ) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.

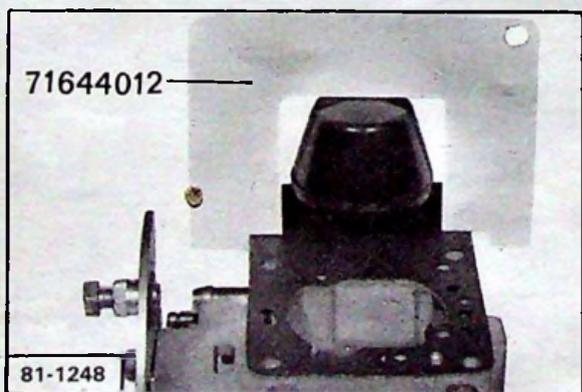


### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 644 012 sur le plan de joint du dessus de cuve (*joint en place*).

Le flotteur doit être en contact avec le calibre. Si la hauteur n'est pas correcte, changer le flotteur.



**CARBURATEUR SOLEX**  
 Type 35 PHHE 10      Repères CIT 358-359

7c

**CONSEILS POUR LA REMISE EN ÉTAT**

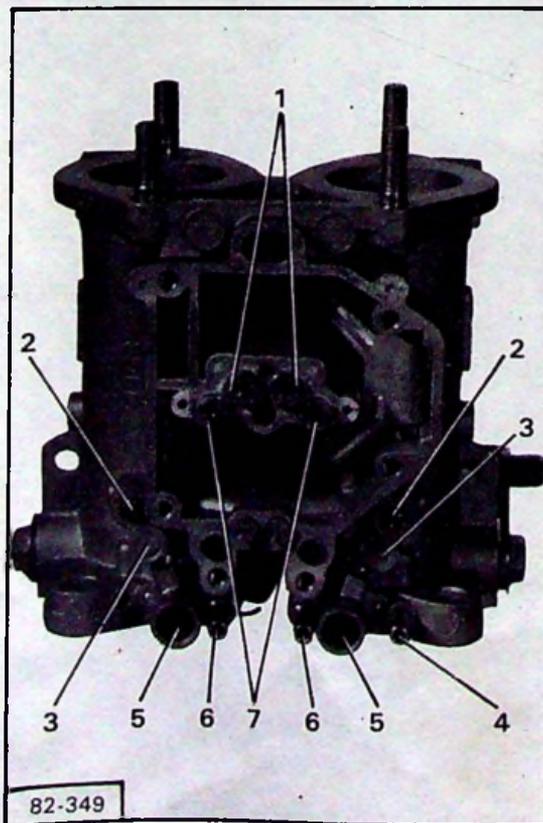
GÉNÉRALITÉS

- Carburateurs horizontaux, double corps à ouverture simultanée.
- Starter à glace sur les deux corps.
- Pompe de reprise à came sur les deux corps.
- Tubes de réaspiration des gaz du reniflard sur les deux corps.
- Tube de dépression allumeur sur un seul corps correspondant au cylindre 2 ou 4.
- Obturateur d'inviolabilité sur les vis de richesse.

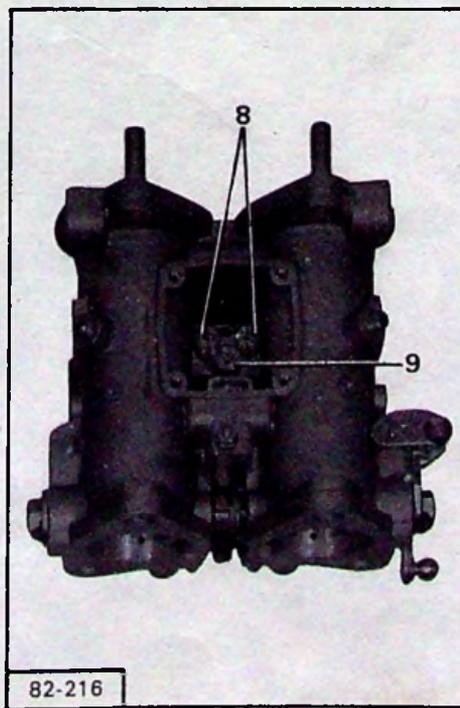
DÉSIGNATION	REPÈRE	RÉGLAGE
Gicleur principal (sous la cuve) .....	8	140
Calibre d'air d'automatité .....	1	145
Gicleur de ralenti .....	7	.45
Gicleur de starter (sous la cuve) .....	9	90
Injecteur de pompe de reprise .....	2	60
Pointeau à bille .....		1,3

Additif au MAN 008720 et au MAN 008721

POSITION DES RÉGLAGES



82-349



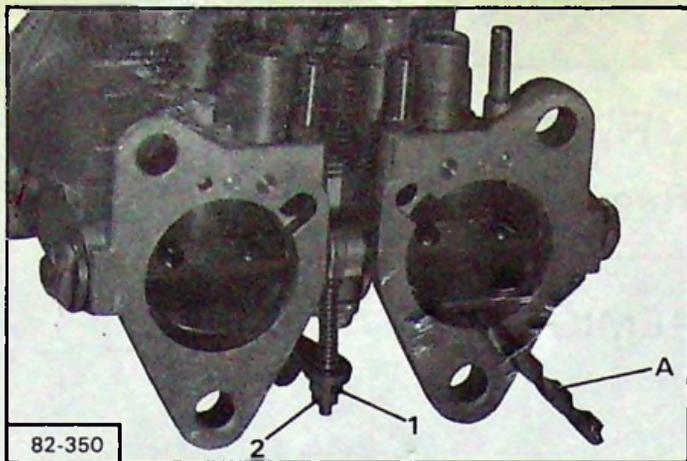
82-216

POINTS PARTICULIERS.

Les vis (3) masquées par de la cire servent à l'équilibrage entre les deux corps d'un même carburateur. Elles sont pré-réglées d'origine et ne doivent pas être touchées.

Les vis (5) sont les vis de richesse. Les tubes (6) sont les tubes de réaspiration de gaz de carter.

Le tube (4) sert de piquage à l'avance à dépression.

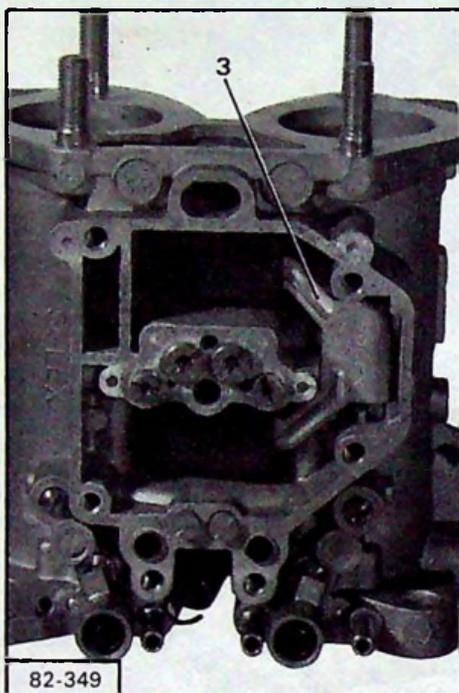


### I - RÉGLAGE DE LA COURSE DE POMPE DE REPRISE

Desserrer le contre-écrou (2), tirer à fond le levier de pompe et vérifier qu'une pique A = 5 mm passe librement et sans jeu entre la tranche du papillon et le corps du carburateur.

Régler en vissant ou dévissant l'écrou (1) pour obtenir l'entrebâillement de 5 mm du papillon.

Bloquer ensuite le contre-écrou (2) sur l'écrou de réglage (1).



### II - RÉGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Déposer le couvercle du carburateur.

Contrôler que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint du carburateur est de  $20 \pm 2$  mm.

Sinon, agir sur la barrette (3).



# CARBURATEUR SOLEX

Type 35 BISA 8

Repère 346-347



7d

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ÉTAT

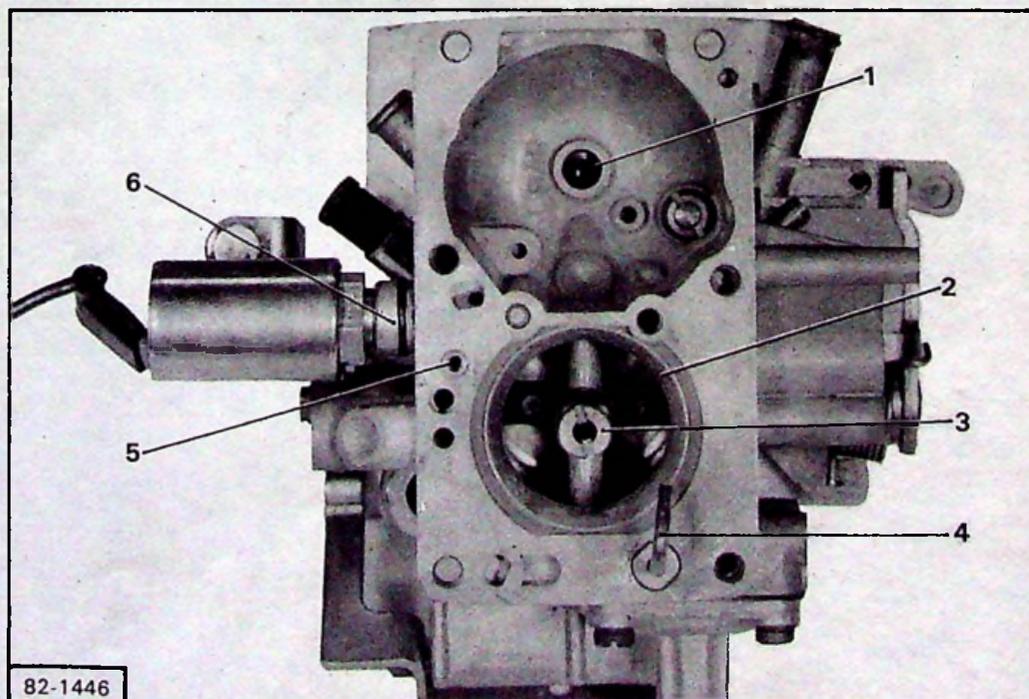
### GÉNÉRALITÉS

- CARBURATEURS DÉPOLLUÉS : Monocorps inversés.
- Starter à volet et capsule de dénoyage sur repère 346.
- Coupe ralenti.
- Obturateurs d'inviolabilité sur les vis de richesse, de butée de papillon sur repère 347.

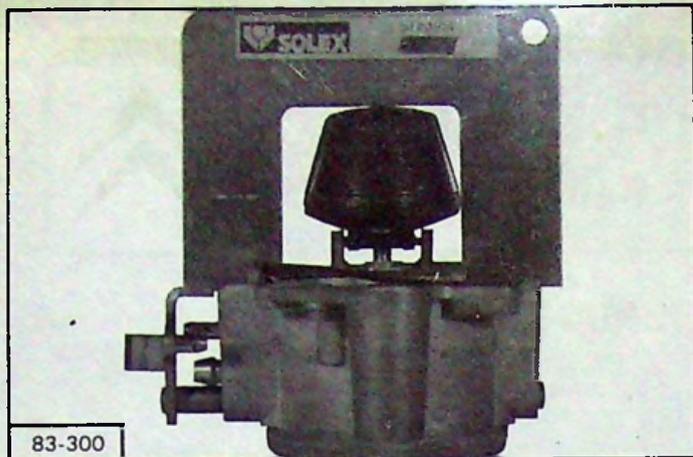
DÉSIGNATION Repère :	Carbur. gauche 346	Carbur. droit 347
Buse .....	28      ②	28      ②
Gicleur principal (sous la cuve) .....	145      ①	145      ①
Calibreur d'air d'automaticité .....	175 EC    ③	175 EC    ③
Gicleur de ralenti (étouffoir) .....	47      ⑥	47      ⑥
Injecteur de pompe de reprise .....	40      ④	40      ④
Calibreur d'air de ralenti (inamovible) .....	130      ⑤	130      ⑤
Pointeau à bille .....		1,2 g
Poids du flotteur .....		5,7 g
Ouverture positive sous starter .....	0,40 mm	
Entrebâillement du volet de départ sous 620 mb .....	2,5 ± 0,3 mm	

Additif au MAN 008720 et au MAN 008721

### POSITION DES RÉGLAGES



82-1446



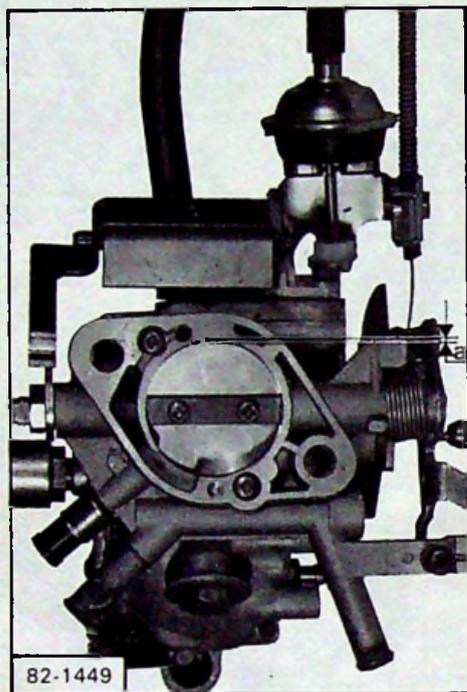
83-300

### I - RÉGLAGE DU NIVEAU DE CUVÉ

Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 644 012 sur le plan de joint du dessus de cuve (*joint en place*).

Le flotteur doit être en contact avec le calibre. Si la hauteur n'est pas correcte, changer le flotteur.



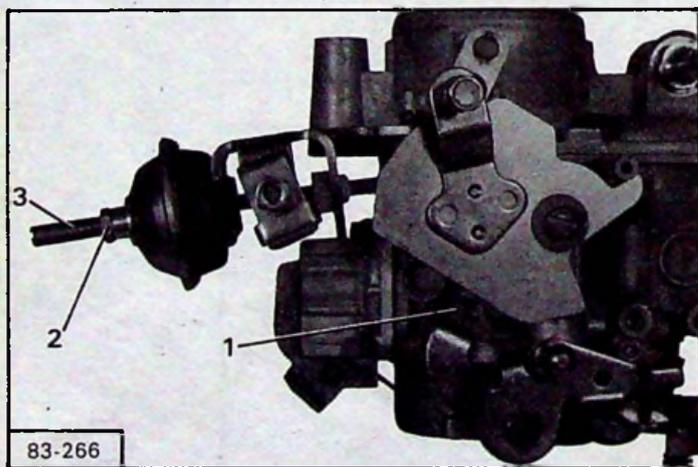
82-1449

### II - RÉGLAGE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ SOUS STARTER, SUR REPÈRE 346

Fermer à fond le volet de départ et le maintenir.

Vérifier à l'aide d'une pige de 0,40 mm l'ouverture « a » du papillon.

Si l'ouverture n'est pas conforme, agir sur la vis (1) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.



83-266

### III - RÉGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DÉPART SUR REPÈRE 346

Tirer à fond le levier de starter et le maintenir.

La capsule soumise à une dépression de 620 mbar doit ouvrir le volet de départ de 2,2 à 2,8 mm.

Si la valeur relevée n'est pas correcte, débrancher le tuyau de la capsule. Desserrer l'écrou (2), visser ou dévisser le tube (3) pour obtenir l'entrebâillement demandé.

Resserrer l'écrou (2). Rebrancher le tube à dépression.



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC

Repère 133<sup>1</sup>



8

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

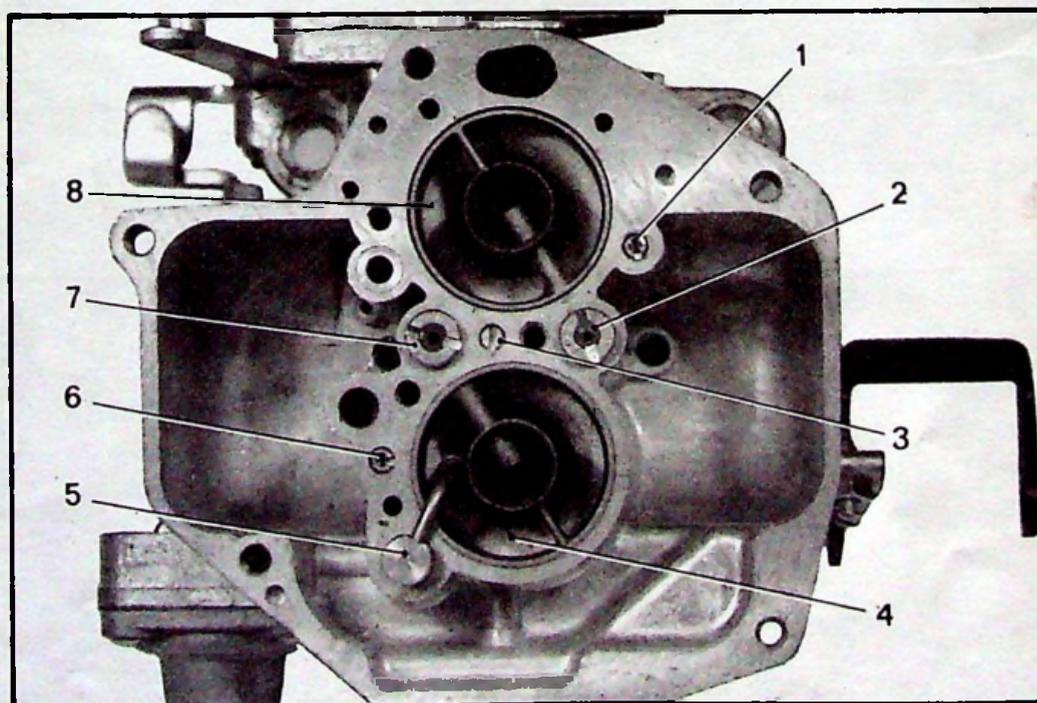
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à glace

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	19	rep. 4	19	rep. 8
Gicleur principal .....	100	sous rep. 7	70	sous rep. 2
Calibreur d'air d'automatité .....	1 P 1	rep. 7	2 P 2	rep. 2
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 6		
Gicleur de ralenti à richesse constante				
Gicleur de by-pass .....			40	rep. 1.
Econostat .....			140	rep. 3
Injecteur de pompe de reprise .....	45	rep. 5		
Pointeau ( à ressort ) .....			1,7	
Poids du flotteur ( en polyamide ) N° 59 807 .....			11,5g	
Ouverture positive du papillon du 2ème corps .....			0,5 mm	

### POSITION DES REGLAGES

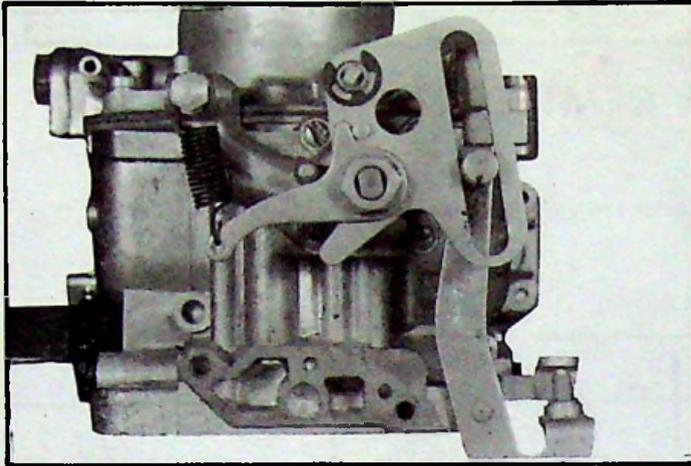
10408



## POINTS PARTICULIERS

### I. DEPOSE DU COUVERCLE

10135



Ne présente pas de difficultés.

### II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

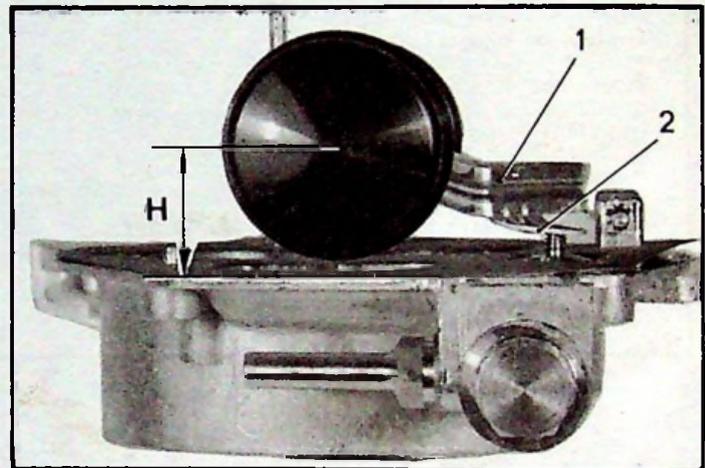
$$H = 20 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette ( 2 ).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison ( 1 ).

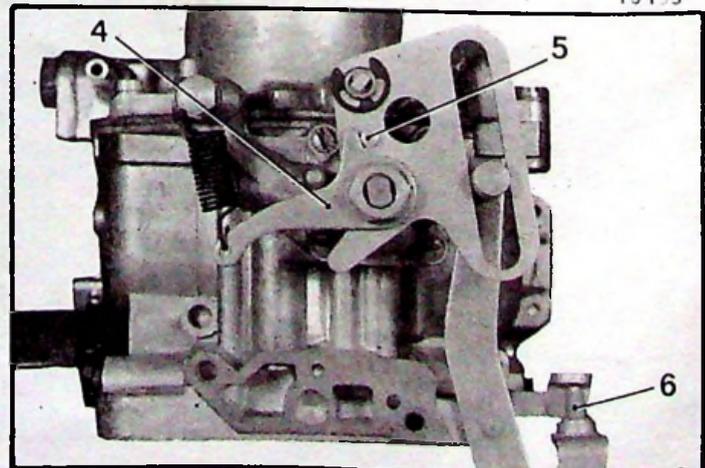
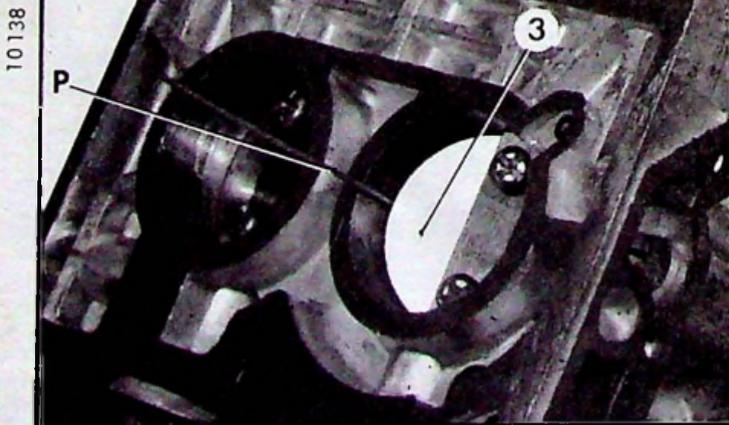
9403



### III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 2ème corps

Le levier de starter ( 5 ) en appui sur le levier ( 4 ) de volet de départ, une pige P de  $\phi = 0,5 \text{ mm}$  doit pouvoir passer librement et sans jeu entre le papillon ( 3 ) du 2ème corps et le corps de carburateur. Sinon, agir sur la vis ( 6 ).

10125





# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC 2 Repère 137<sup>4</sup>



9

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

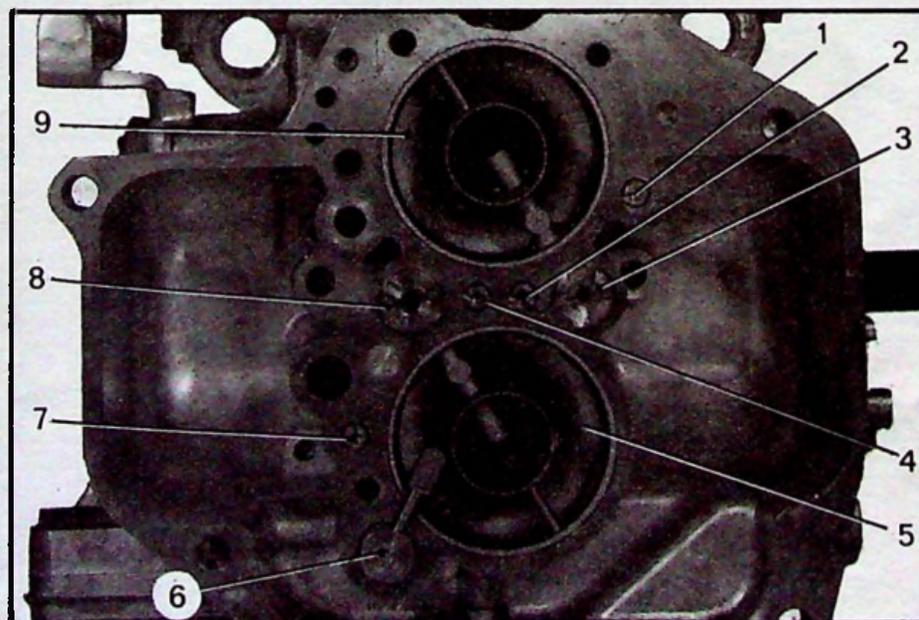
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à glace et volet de départ sur le 2ème corps

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	19	rep. 5	19	rep. 9
Gicleur principal .....	100	sous rep. 8	100	sous rep. 3
Calibreur d'air d'automatité .....	1 P 2	rep. 8	2 P 5	rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 7		
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30	rep. 4		
Gicleur de by-pass .....			40	rep. 1
Econostat .....			140	rep. 2
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 6		
Pointeau ( à ressort ) .....			1,7	
Poids du flotteur ( en polyamide ) N° 59 807 .....			11,4 g	
Ouverture positive du papillon du 2ème corps .....				0,5 mm

### POSITION DES REGLAGES

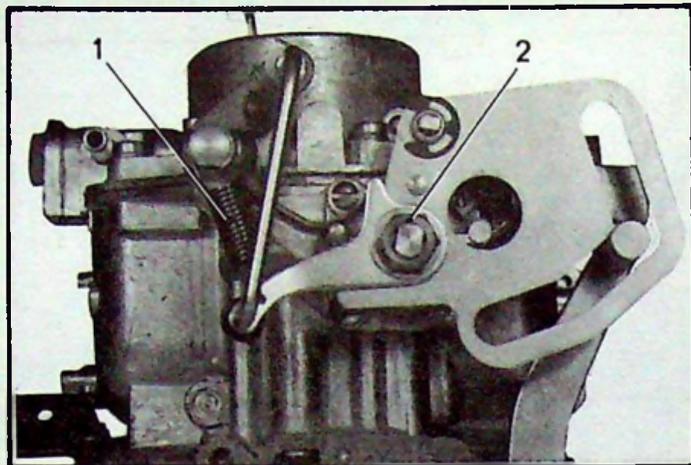
10 960



## POINTS PARTICULIERS

### I. DEPOSE DU COUVERCLE

10953



Déposer :

- le ressort (1),
- l'écrou (2),

Dégager la biellette

Déposer les vis de fixation du couvercle

### II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

10959

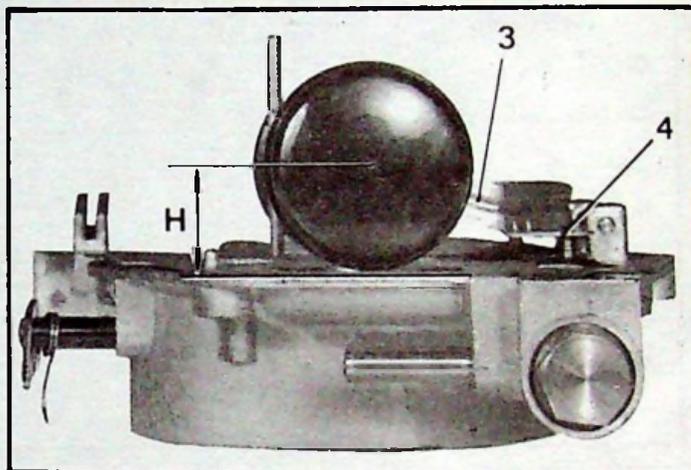
La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle ( joint en place ) doit être de :

$$H = 18 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (4).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison (3).

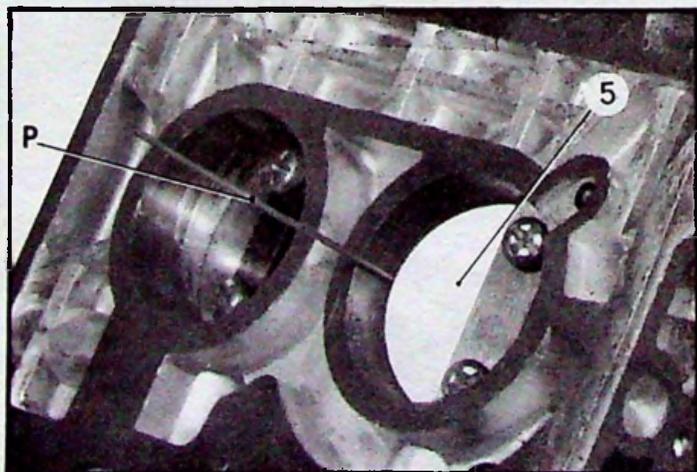


### III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 2ème CORPS

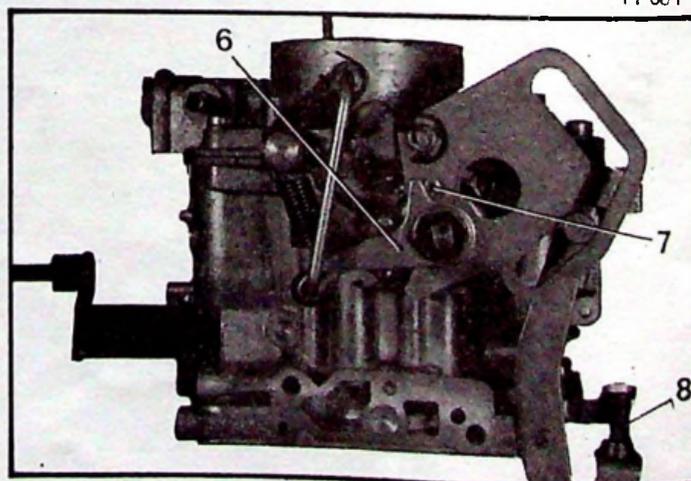
Le levier de starter (7) en appui sur le levier (6) de volet de départ, une pige P de  $\phi = 0,5 \text{ mm}$  doit pouvoir passer librement et sans jeu entre le papillon (5) du 2ème corps et le corps du carburateur

Sinon, agir sur la vis (8).

10138



11 061



# CARBURATEUR SOLEX

Type 34 PBIS      Repère 143-199

10

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

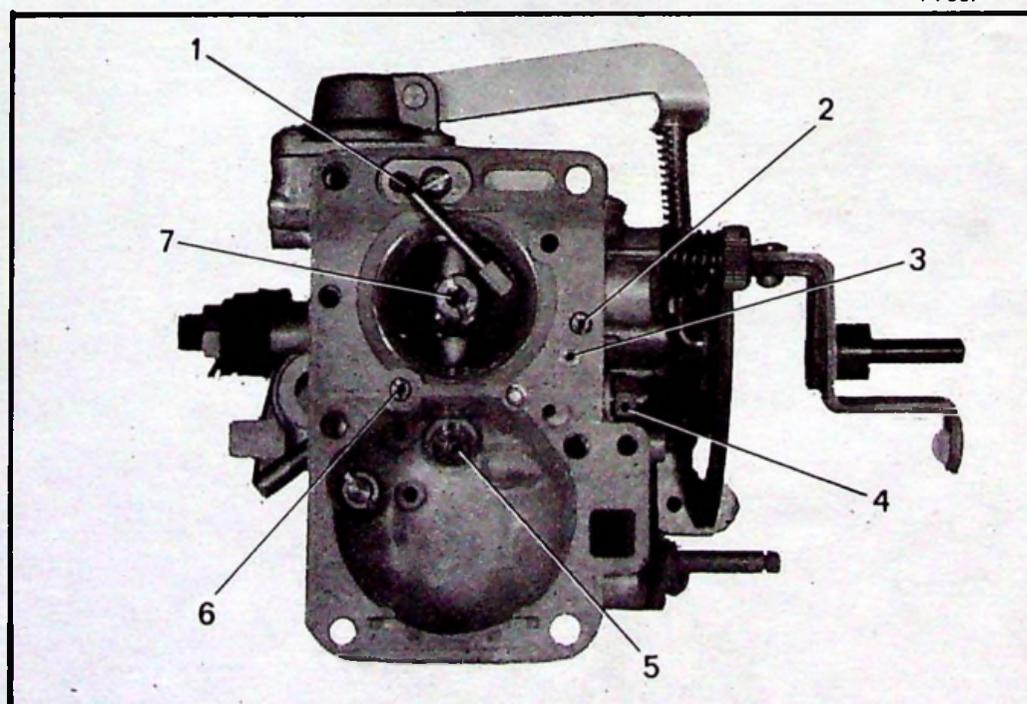
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Monocorps inversé
- Starter à volet
- Repère 199 : Obturateur d'inviolabilité sur la vis de richesse

DESIGNATION	REPÈRE POSITION	REPÈRE CARBURATEUR	
		Repère 143	Repère 199
Buse .....		25,5	25,5
Gicleur principal .....	5	130	127,5
Calibreur d'air d'automaticité .....	7	180 ( EA )	180 ( EA )
Gicleur de ralenti .....	4	40 ( ± 2 )	42 ( ± 2 )
Calibreur d'air .....		120	120
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	2	30	30
Calibreur d'air .....	3	140	140
Injecteur de pompe de reprise .....	1	35	45
Econostat .....	6	105	70
Pointeau à bille .....		φ = 1,5 mm	φ = 1,5 mm
Poids du flotteur .....		5,7 g	5,7 g

### POSITION DES REGLAGES

14 587



**CARBURATEUR SOLEX**  
 Type 28 CIC4      Repère 213\_217

**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

GENERALITES

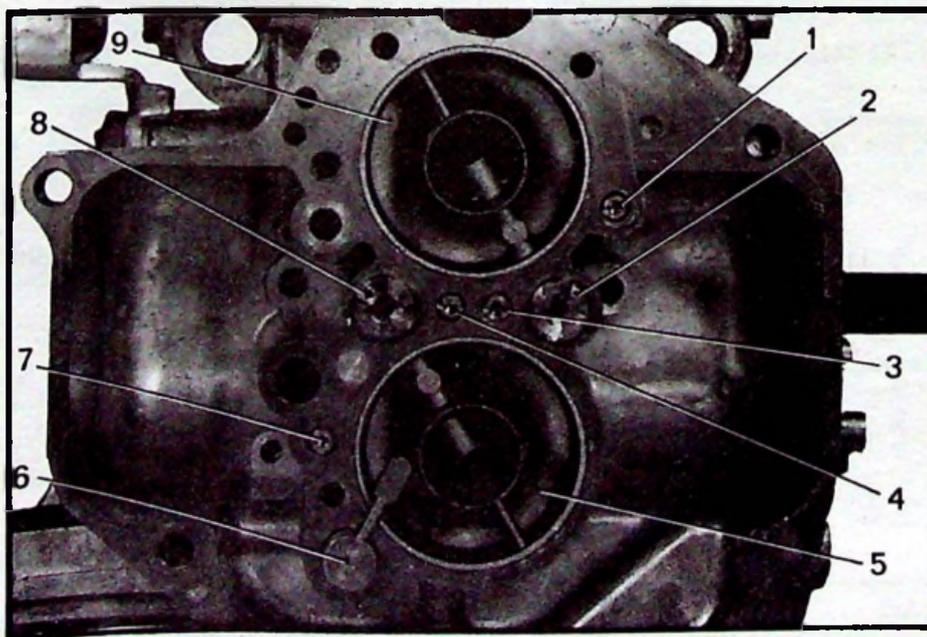
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Coupe-ralenti de série
- Vis de richesse et vis-butée de papillon « inviolable »
- Rep. 217 : Frein de ralenti

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 5	21	rep. 9
Gicleur principal .....	100	sous rep. 8	90	sous rep. 2
Calibreur d'air d'automaticité .....	1 P 5 (200)	rep. 8	2 P 5 (180)	rep. 2
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 7		
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30	rep. 4		
Gicleur de by-pass .....			35	rep. 1
Econostat .....			160	rep. 3
Injecteur de pompe de reprise .....	55	rep. 6		
Pointeau (à bille) .....			1,8	
Poids du flotteur (en polyamide) N° 59 807 .....			11,4 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps (volet de départ fermé) .....	1,25 à 1,35 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous une dépression de 250 mbars (190 mm Hg) .....	3,6 ± 0,2 mm			

POINTS PARTICULIERS

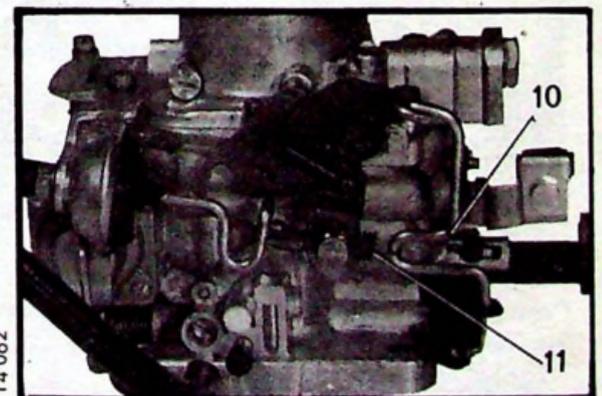
POSITION DES REGLAGES

10960



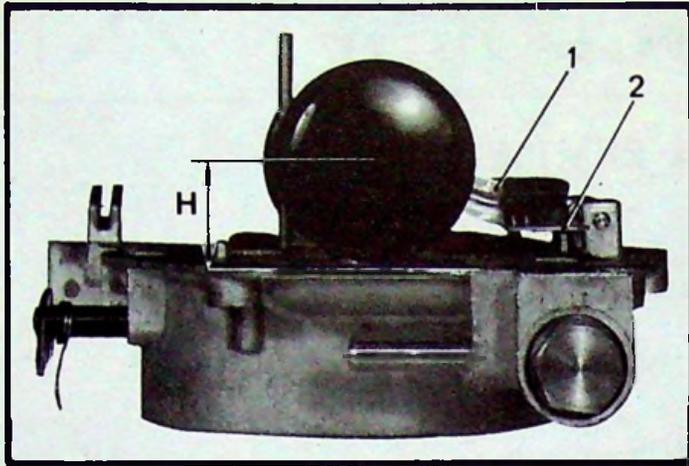
I. DEPOSE DU COUVERCLE

- Déposer :
- le ressort (11),
  - la biellette (10),
  - les vis de fixation du couvercle,
  - le support de capsule.



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

10959



La cote « H » mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint (joint en place) doit être de :

$$H = 18 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (2).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison (1)

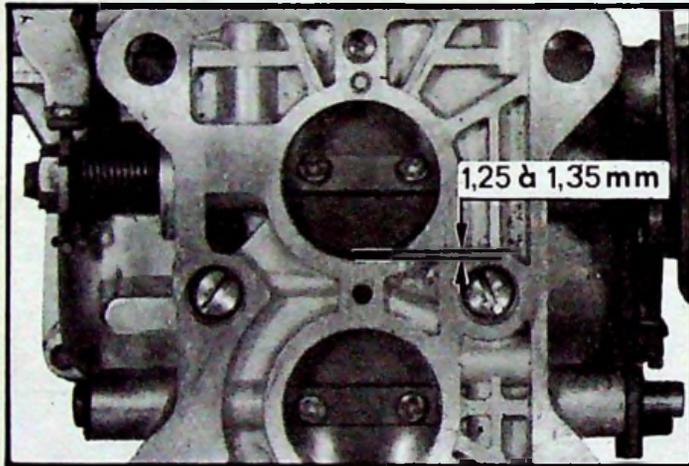
## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Volet de départ fermé (5).

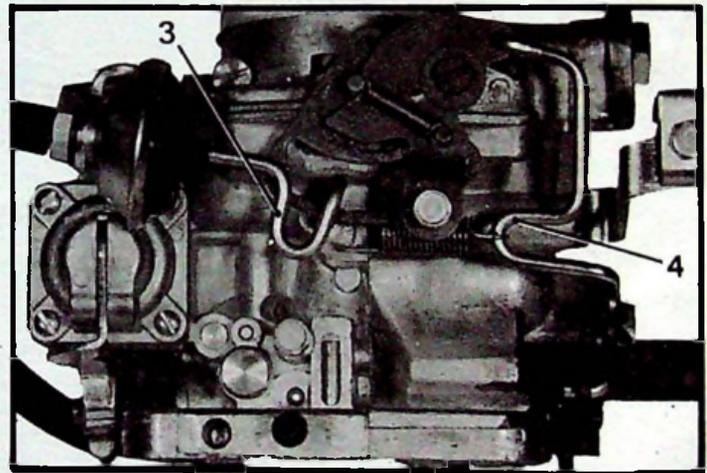
La cote comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de : 1,25 à 1,35 mm

Sinon, agir sur les branches de la boucle (4) de la biellette de liaison.

14847

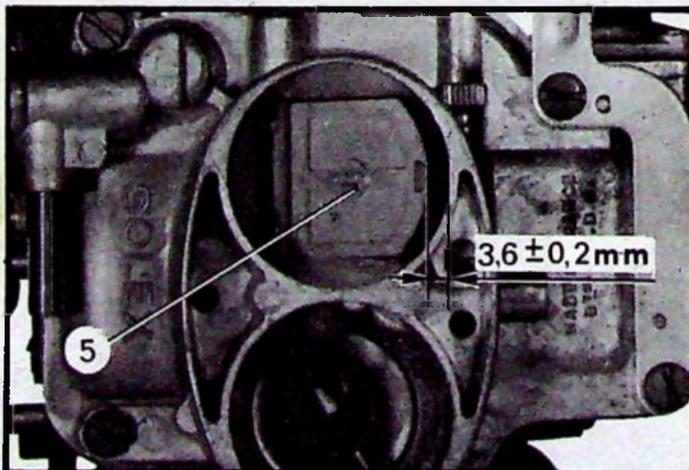


14710



## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DÉPART

14842

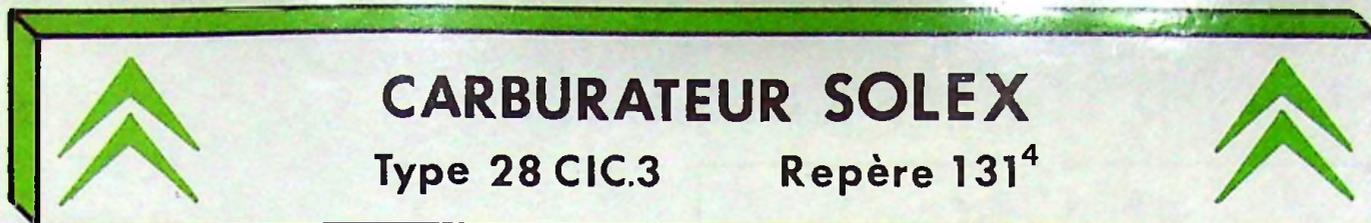


Volet de départ (5) fermé

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 250 mbars (190 mm Hg), l'entrebâillement du volet de départ doit être de :

$$3,6 \pm 0,2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la boucle (3).



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC.3

Repère 131<sup>4</sup>

12

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

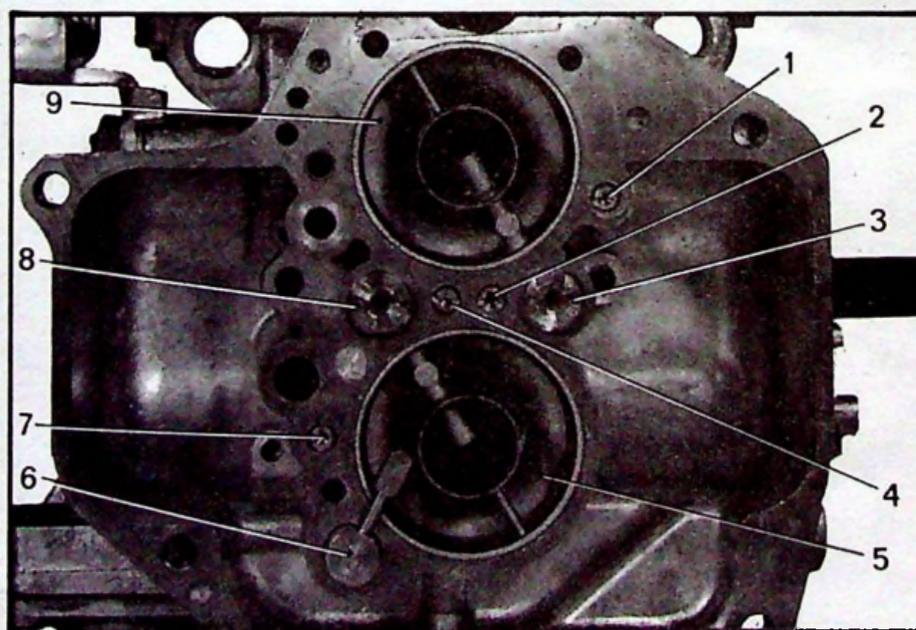
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à glace et volet de départ sur le 2ème corps

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	19	rep. 5	19	rep. 9
Gicleur principal .....	100	sous rep. 8	80	sous rep. 3
Calibreur d'air d'automatité .....	1 P 3	rep. 8	2 P 4	rep. 3
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 7		
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30	rep. 4		
Gicleur de by-pass .....			40	rep. 1
Econostat .....			130	rep. 2
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 6		
Pointeau ( à ressort ) .....			1,7	
Poids du flotteur ( en polyamide ) N° 59 807 .....			11,4 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps				
- pour came A .....			0,35 à 0,40 mm	
- pour came B .....			0,25 à 0,35 mm	

### POSITION DES REGLAGES

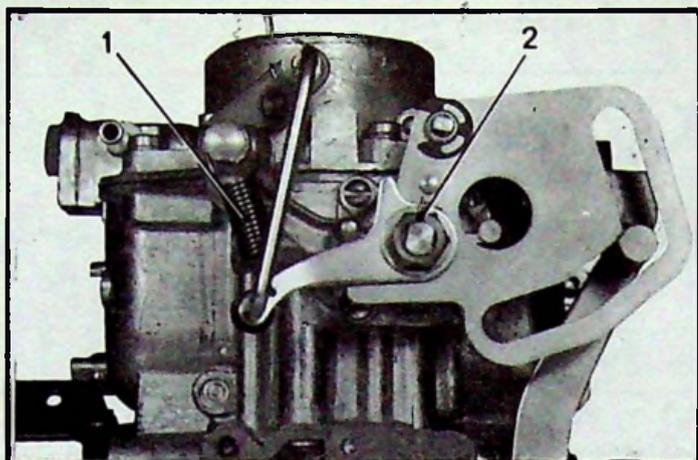
10 960



## POINTS PARTICULIERS

### I. DEPOSE DU COUVERCLE

10953



Déposer :

- le ressort (1),
- l'écrou (2).

Dégager la bielle.

Déposer les vis de fixation du couvercle.

### II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

10959

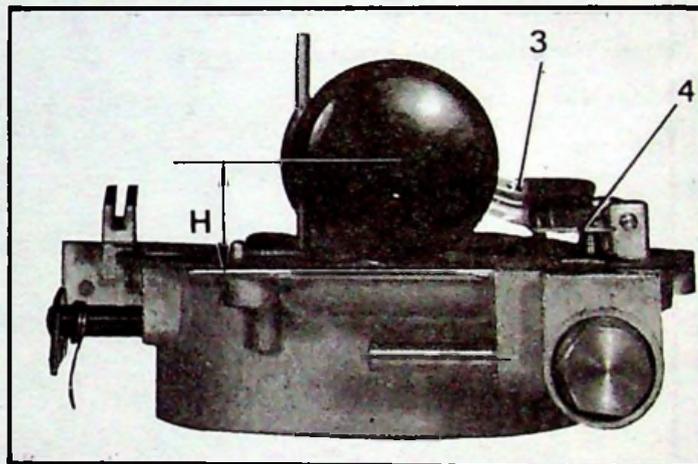
La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint ( joint en place ) doit être de :

$$H = 18 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (4).

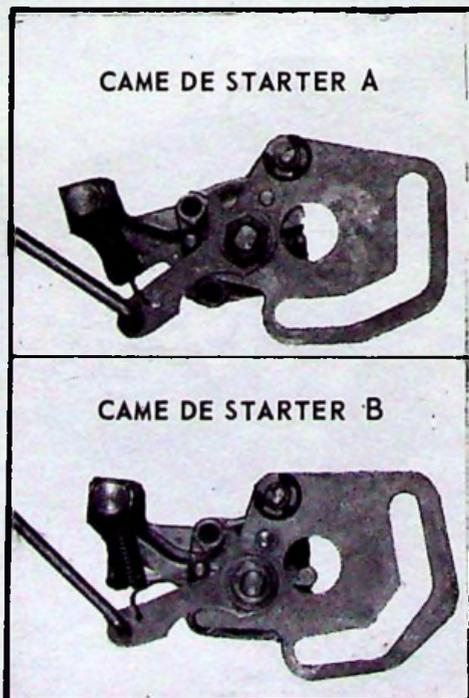
Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.

Sinon, agir sur la barrette de liaison (3).



### III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 2ème CORPS

12561



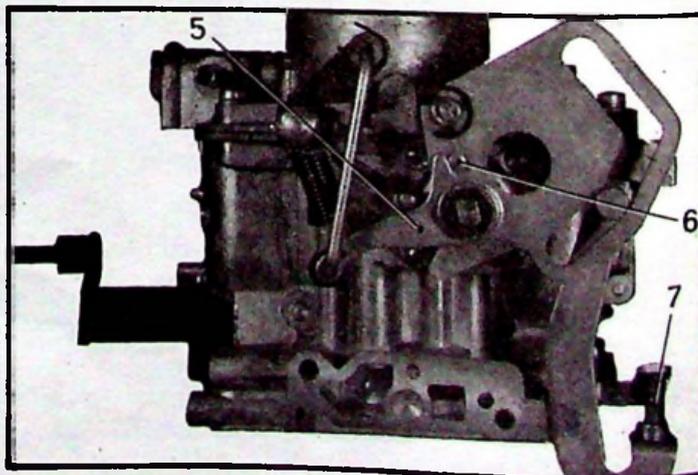
Le levier de starter (6) en appui sur le levier (5) de volet de départ, une pige de :

- $\phi = 0,35$  à  $0,40$  mm pour came A
- $\phi = 0,25$  à  $0,35$  mm pour came B

doit passer libre - ment et sans jeu entre le papillon du 2ème corps et le corps du carburateur.

Sinon, agir sur la vis (7)

11061



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC 4 Repère 163\_163<sup>1</sup>\_172\_201

13

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

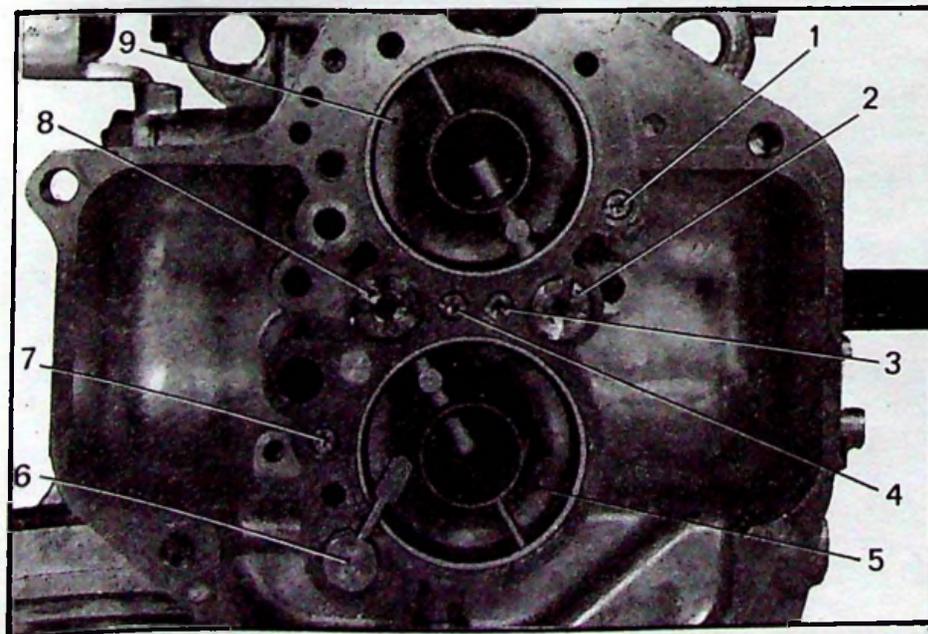
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Repère 163 : sans coupe-ralenti - (*impossibilité de montage du coupe-ralenti*)
- Repère 163<sup>1</sup> - 172 : coupe-ralenti de série
- Repère 201 : vis de richesse et vis-butée de papillon " inviolable "

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 5	21	rep. 9
Gicleur principal .....	105	sous rep. 8	100	sous rep. 2
Calibreur d'air d'automatisme .....	1 P3	rep. 8	2 P4	rep. 2
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 7		
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30	rep. 4		
Gicleur de by-pass .....			40	rep. 1
Econostat .....			170	rep. 3
Injecteur de pompe de reprise .....	55	rep. 6		
Pointeau ( à bille ) .....			1,8	
Poids du flotteur ( en polyamide ) N° 59 807 .....			11,4 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,20 à 1,30 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous une dépression de 250 mbar ( 190 mm Hg ) .....	3,5 ± 0,2 mm			

### POSITION DES REGLAGES

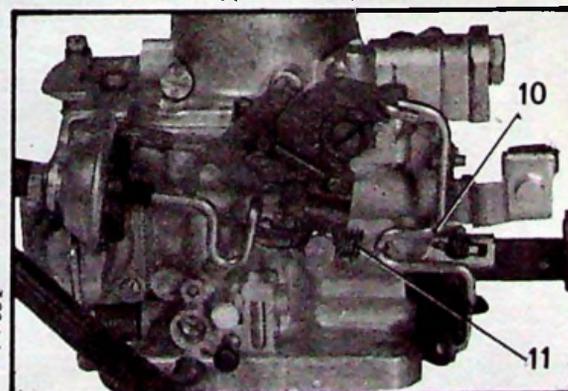
10960



### POINTS PARTICULIERS

#### I. DEPOSE DU COUVERCLE

- Déposer :
- le ressort (11),
  - la biellette (10),
  - les vis de fixation du couvercle,
  - le support de capsule





# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC 4

Repère 185

15

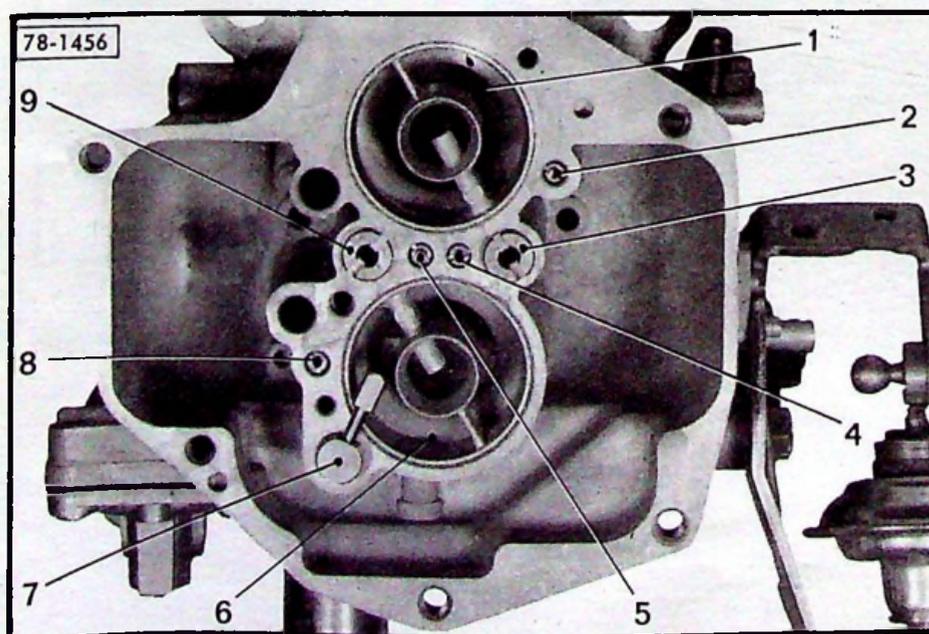
## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DEPOLLUE : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Vis de richesse « inviolable »
- Frein de retour au ralenti
- Retour d'essence au réservoir (sur couvercle)

DESIGNATION	1 <sup>er</sup> CORPS		2 <sup>ème</sup> CORPS	
Buse .....	20	rep. 6	22	rep. 1
Gicleur principal .....	107,5	sous rep. 9	95	sous rep. 3
Ajutage d'automatisme et tube d'émulsion .....	1 S 3 (220)	rep. 9	2 T 1 (155)	rep. 3
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 8		
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30	rep. 5		
Gicleur de by-pass .....			40	rep. 2
Econostat .....			95	rep. 4
Injecteur de pompe de reprise .....	55	rep. 7		
Pointeau (à bille) .....			1,8	
Poids du flotteur (en polyamide) N° 59 807 .....			11,4 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps (volet de départ fermé) .....	1,25 à 1,35 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous dépression de 250 mbar (190 mm Hg) .....	4 ± 0,2 mm			

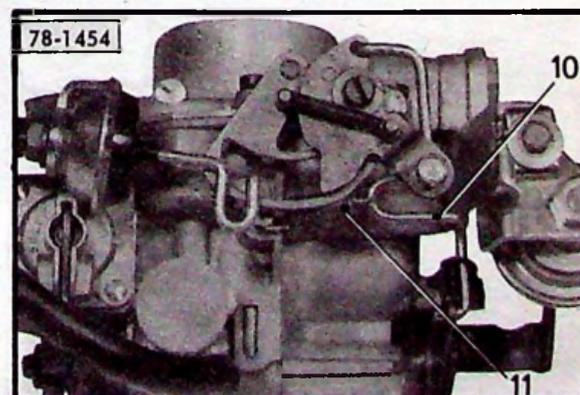
### POSITION DES REGLAGES



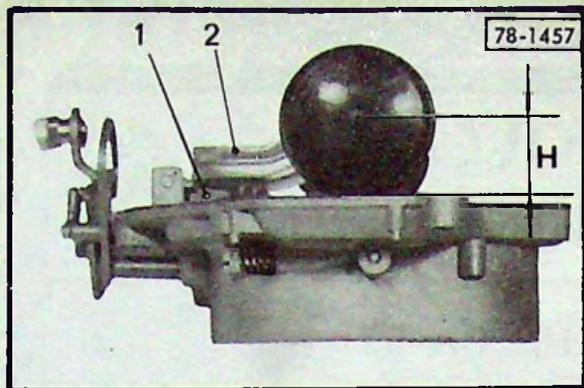
### POINTS PARTICULIERS

#### I. DEPOSE DU COUVERCLE

- Déposer :
- le ressort (11),
  - la bielle (10),
  - les vis de fixation du couvercle,
  - le support de capsule



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUYE



La cote « H » mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint (joint en place) doit être de :

$$H = 18 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (1).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.

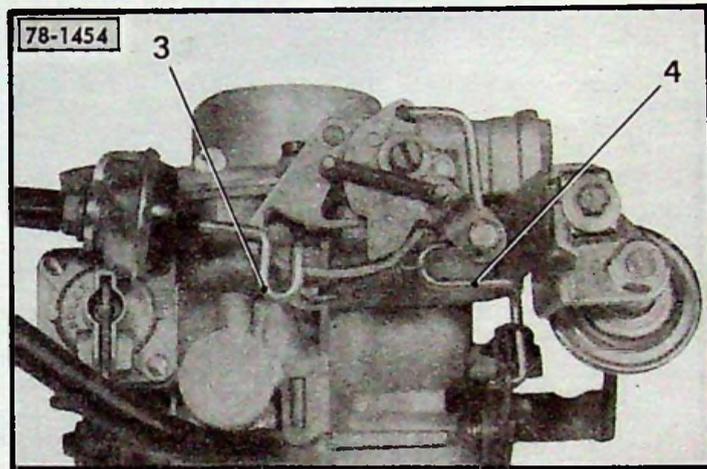
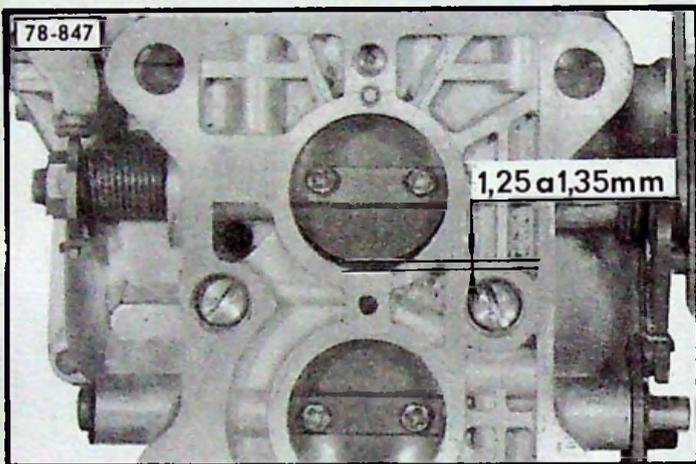
Sinon, agir sur la barrette de liaison (2).

## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de : 1,25 à 1,35 mm.

Sinon, agir sur les branches de la boucle (4) de la biellette de liaison.



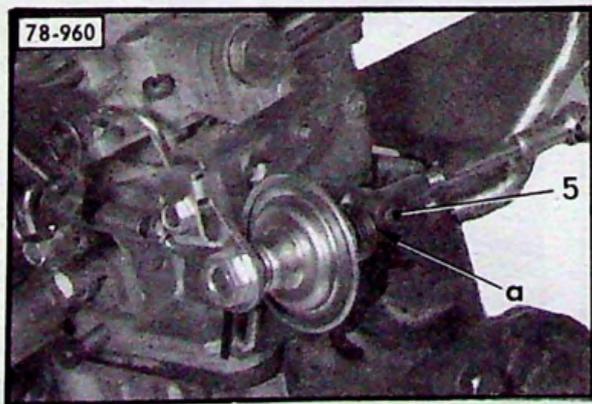
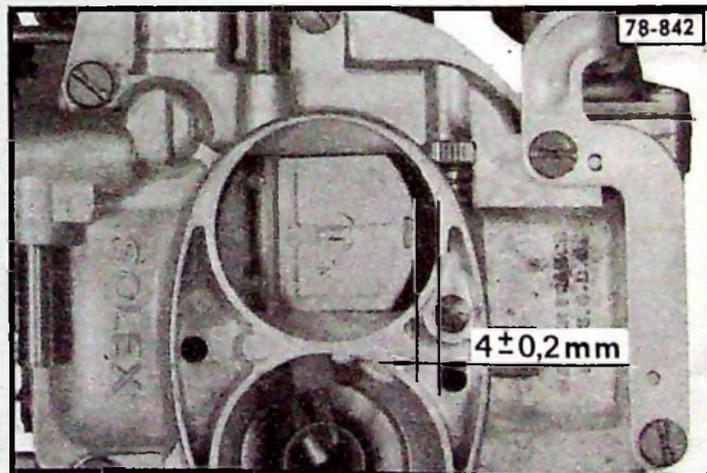
## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART.

Volet de départ fermé.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 250 mbar (190 mm Hg), l'entrebâillement du volet de départ doit être de :

$$4 \pm 0,2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la boucle (3).



## V. REGLAGE DU FREIN DE RALENTI (Sur véhicule).

### Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au 1<sup>er</sup> cran.

**Réglage :** Amener le moteur à  $4250 \pm 250$  tr/mn.

Régler la position du frein de ralenti (à l'état libre) pour que l'extrémité « a » soit au contact de la patte (5).

### Contrôle :

Stabiliser le moteur à 5000 tr/mn.

En relâchant la commande d'accélérateur, contrôler le temps passé de 4500 à 1200 tr/mn.

Il doit être compris entre 3 et 4,5 secondes.

# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC 4      Repère 131<sup>5</sup>-181  
200 - 218

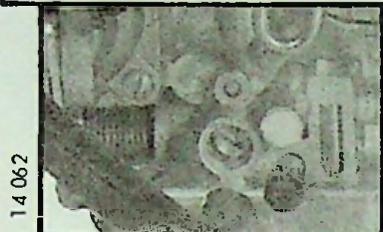
14

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénuyage
- Repère 200 : vis de richesse et vis-butée de papillon "inviolable"

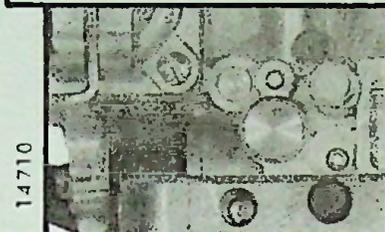
Repère 131<sup>5</sup> ( sans coupe-ralenti)  
Montage coupe-ralenti impossible



14062

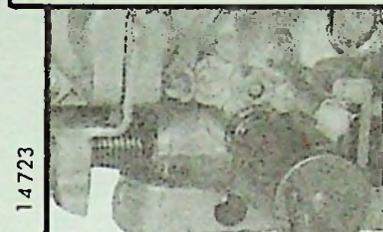
Rep. 218 : Frein de ralenti

Repère 131<sup>5</sup> modifié ( sans coupe-ralenti). Coupe-ralenti adaptable



14710

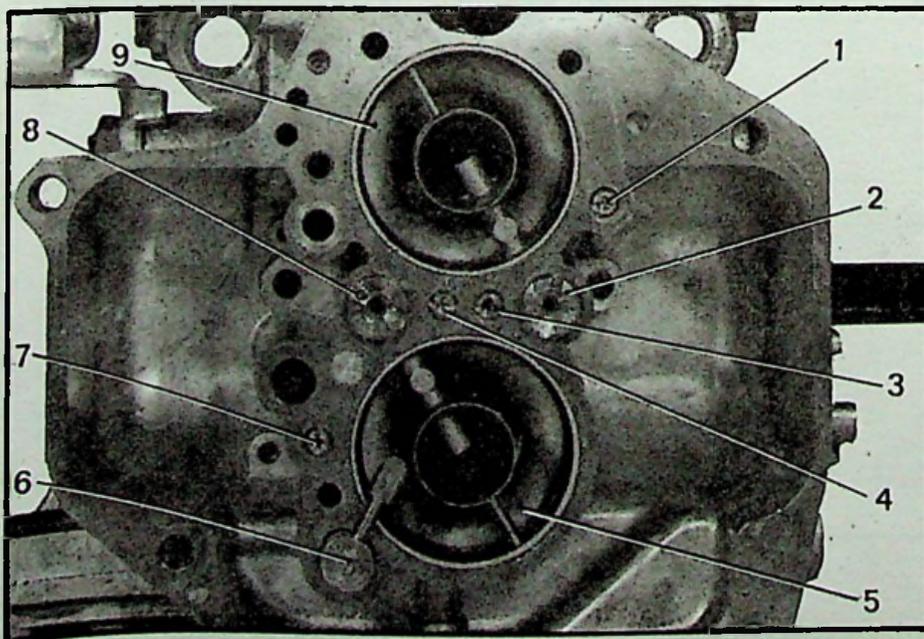
Repère 181 ( avec coupe-ralenti de série )



14723

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	19	rep. 5	19	rep. 9
Gicleur principal .....	100	sous rep. 8	80	sous rep. 2
Calibreur d'air d'automatité .....	1 P3	rep. 8	2 P4	rep. 2
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 7		
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30	rep. 4		
Gicleur de by-pass .....			40	rep. 1
Econostat .....			130	rep. 3
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 6		
Pointeau ( à bille ) .....			1,8	
Poids du flotteur ( en polyamide ) N° 59 807 .....			11,4 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,25 à 1,35 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous une dépression de 250 mbar ( 190 mm Hg ) .....	3,5 ± 0,2 mm			

**POSITION DES REGLAGES**

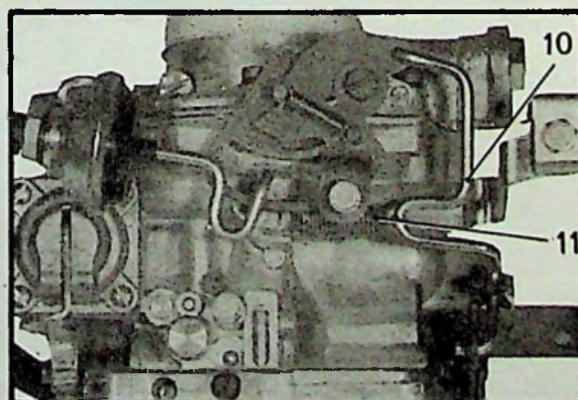


10960

**POINTS PARTICULIERS**

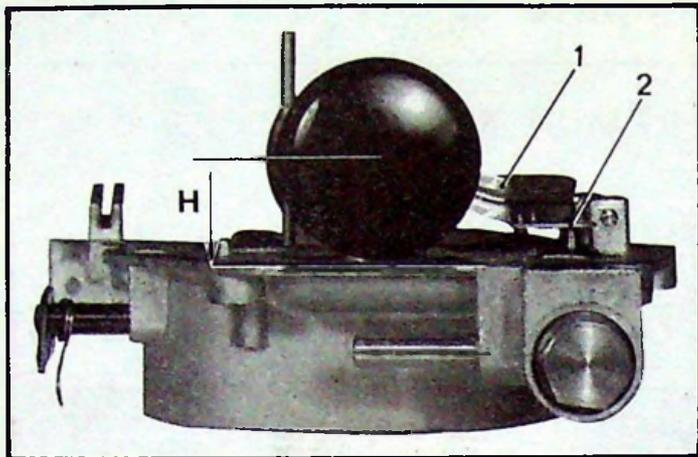
**I. DEPOSE DU COUVERCLE**

- Déposer : - le ressort ( 11 ),  
- la bielle ( 10 ),  
- les vis de fixation du couvercle.



14710

## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE



La cote " H " mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint ( joint en place ) doit être de :

$$H = 18 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette ( 2 ).

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm

Sinon, agir sur la barrette de liaison ( 1 ).

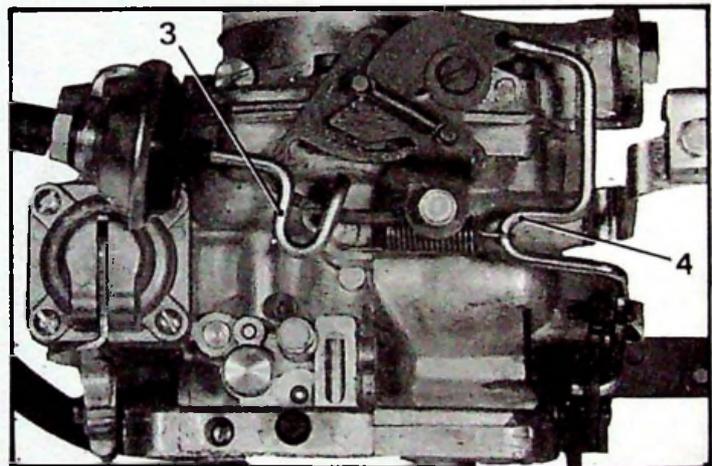
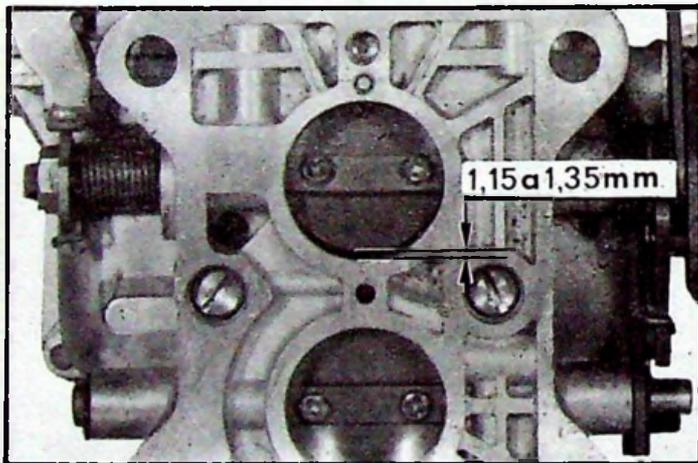
## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Volet de départ fermé ( 5 ).

La cote comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de : 1,25 à 1,35 mm

Sinon, agir sur les branches de la boucle ( 4 ) de la biellette de liaison.

14710



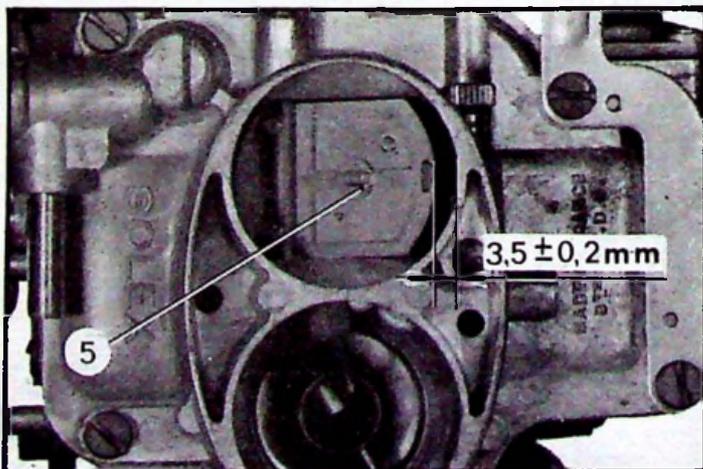
## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAÏLLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ ( 5 ) fermé

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 250 mbar ( 190 mm Hg ), l'entrebaïllement du volet de départ doit être de :

$$3,5 \pm 0,2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la boucle ( 3 ).



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC 4      Repère 229 - 230

15a

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

## GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage.
- Coupe-ralenti de série.
- Vis de richesse et vis-butée de papillon « inviolable ».
- Frein de ralenti.
- Enrichisseur à commande pneumatique sur le 1er corps.
- Retour d'essence au réservoir ( sur couvercle ).

DESIGNATION Type : ..... Repère : .....	GSA 1130 28 CIC 4 229		GSA 1300 28 CIC 4 230	
	1er Corps	2ème Corps	1er Corps	2ème Corps
Buse .....	20	21	20	22
Gicleur principal .....	92,5	85	107,5	95
Ajutage d'automatisme et tube d'émulsion .....	200 P 5 (7)	180 P 5 (4)	210 Y 3 (7)	160 T 1 (4)
Gicleur de ralenti .....	50 (6)		50 (6)	
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	30 et 35 (3/81) (1)		30 (1)	
Gicleur de by-pass .....		35 (3)		40 (3)
Econostat .....		170 (2)		90 (2)
Injecteur de pompe de reprise .....	55 (5)		55 (5)	
Gicleur d'enrichisseur pneumatique .....	40		50	
Pointeau .....		1,8		1,8
Poids du flotteur .....		11,7 g		11,7 g
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,25 ± 0,05 mm		1,30 ± 0,05 mm	
Entrebâillement du volet de départ sous dépression de 350 mbar .....	3,6 ± 0,3 mm		4 ± 0,3 mm	

MAN 108720

## POINTS PARTICULIERS

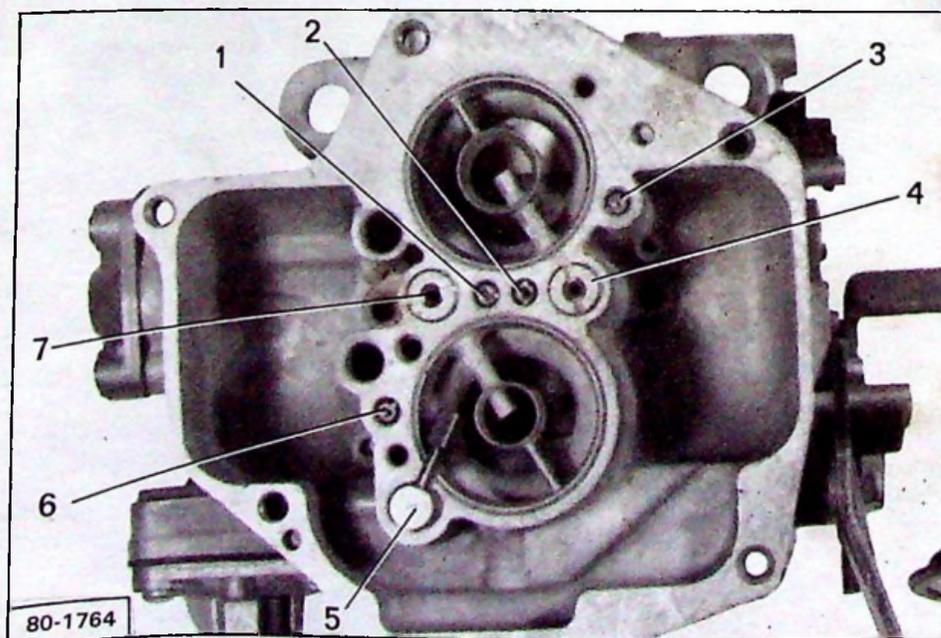
## I. DEPOSE DU COUVERCLE.

Déposer :

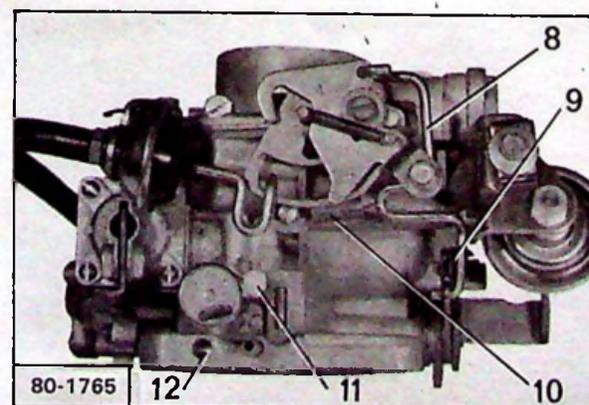
- le ressort ( 10 ),
- la biellette ( 8 ) en otant l'agrafe ( 9 ),
- les vis de fixation du couvercle,
- le support de capsule.

**NOTA : REGLAGE RALENTI  
AGIR SUR LA VIS DE RICHESSE  
( 12 ) ET NON SUR LA VIS DE  
PROGRESSION ( 11 ).**

## POSITION DES REGLAGES

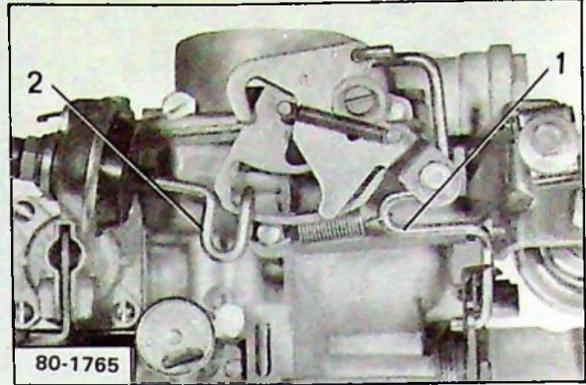
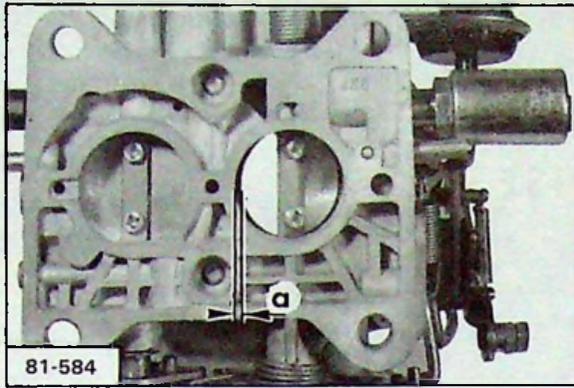


80-1764



80-1765

## REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1er CORPS



Volet de départ fermé.

La cote « a » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1,20 à 1,30 mm 28 CIC 4 Rep. 229  
1,25 à 1,35 mm 28 CIC 4 Rep. 230

Sinon, agir sur les branches de la boucle ( 1 ) de la biellette de liaison.

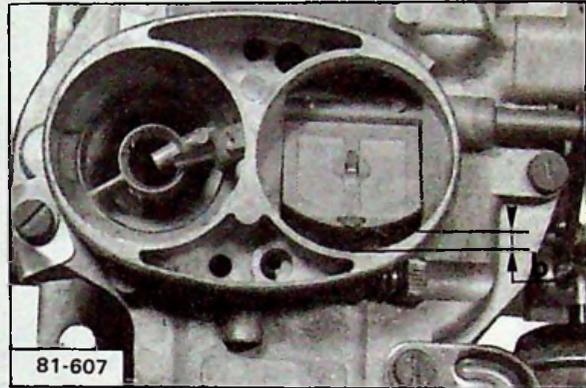
## REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ fermé.

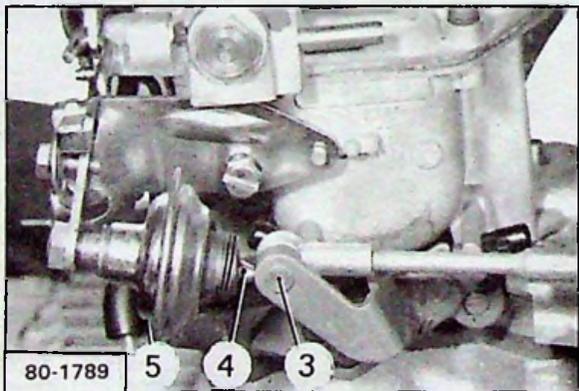
La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 350 mbar, l'entrebâillement « b » du volet de départ doit être de :

$3,6 \pm 0,3$  mm ( Rep. 229 )  
 $4 \pm 0,3$  mm ( Rep. 230 )

Sinon, agir sur la boucle ( 2 ).



## REGLAGE DU FREIN DE RALENTI ( Sur véhicule )



### Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au 1er cran.

**Réglage :** Amener le régime moteur à  $4250 \pm 250$  tr/mn.

Régler la position du frein de ralenti ( à l'état libre ) pour que l'extrémité ( 4 ) soit au contact de la patte ( 3 ).

### Contrôle :

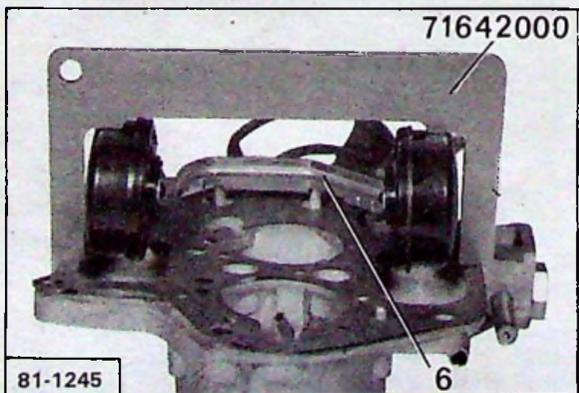
Stabiliser le régime moteur à  $5000$  tr/mn.

Relâcher la commande d'accélérateur et contrôler le temps de passage entre  $4500$  et  $1200$  tr/mn.

Ce temps doit être compris entre 2 et 4,5 secondes.

Sinon, modifier la position du ressort de rappel sur l'agrafe de réglage.

Si la condition ne peut être remplie, changer le frein de ralenti ( 5 ).



## REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

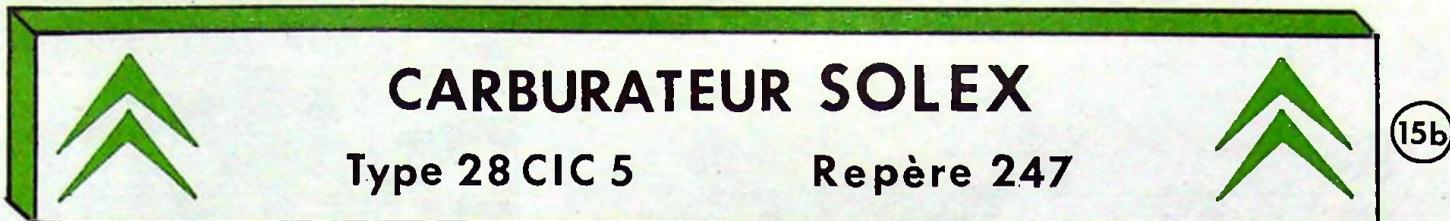
Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 642 000 sur le plan de joint du dessus de cuve ( joint en place ).

Les flotteurs doivent être en contact avec le calibre.

Régler éventuellement la hauteur des flotteurs en agissant sur la barrette de liaison ( 6 ).

Ecart admis entre les deux flotteurs :  $\pm 1$  mm.



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 CIC 5      Repère 247

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

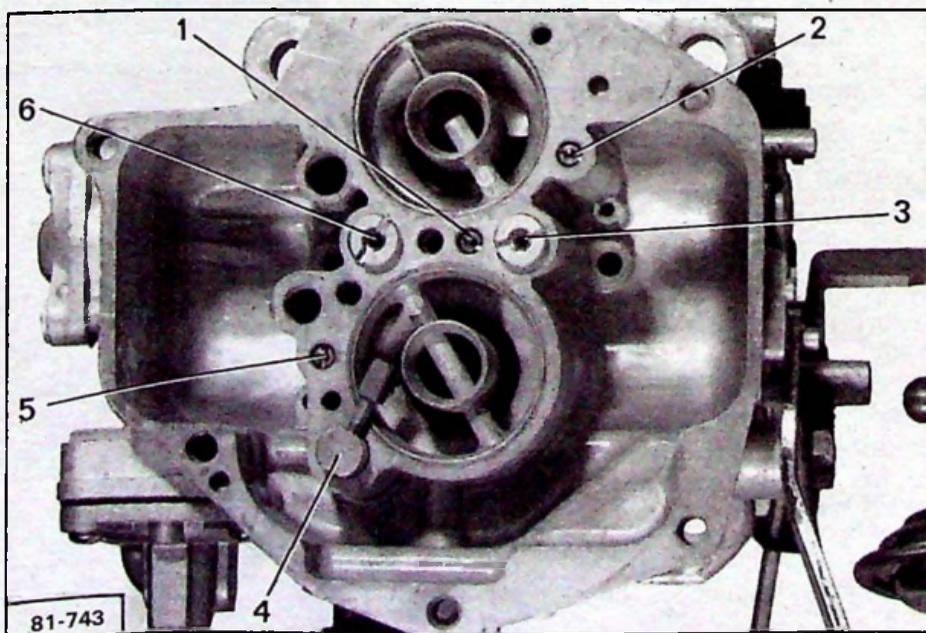
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage.
- Vis de richesse « inviolable ».
- Coupe-ralenti de série.
- Enrichisseur à commande pneumatique sur le 1er corps.
- Frein de retour au ralenti.
- Retour d'essence au réservoir ( sur couvercle ).

MAN 108720

DESIGNATION	1er CORPS	2ème CORPS
Buse .....	20	22
Gicleur principal .....	95	95
Ajutage d'automatisme et tube d'émulsion .....	210 S 3 6	160 T 1 3
Gicleur de ralenti .....	55 5	
Gicleur de by-pass .....		40 2
Econostat .....		90 1
Injecteur de pompe de reprise .....	55 4	
Gicleur d'enrichisseur pneumatique .....	50	
Pointeau .....		1,8
Poids du flotteur .....		11,7 g
Ouverture positive du papillon du 1er corps (volet de départ fermé)	1,30 ± 0,05 mm	
Entrebâillement du volet de départ sous dépression de 350 mbar ...	2,5 ± 0,3 mm	

### POINTS PARTICULIERS

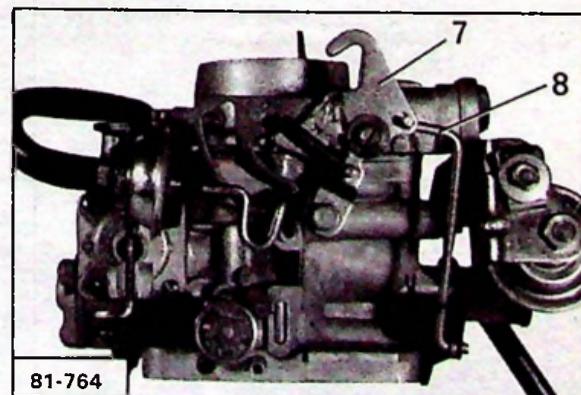
#### POSITION DES REGLAGES



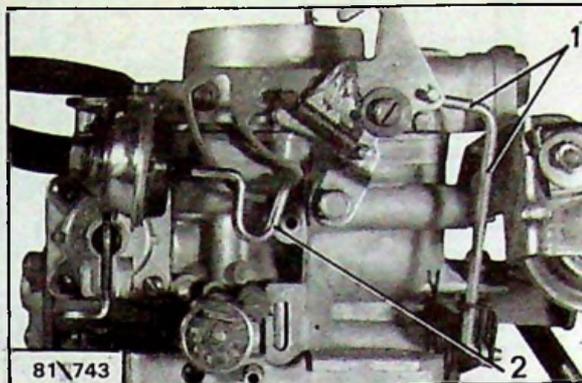
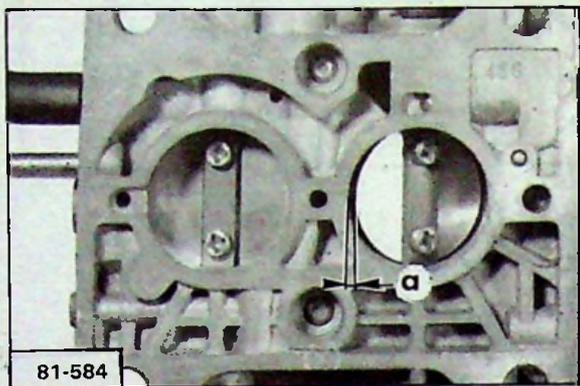
#### I. DEPOSE DU COUVERCLE.

Déposer :

- les vis de fixation du couvercle,
- le support de capsule,
- Basculer le couvercle pour dégager l'ergot de la bielle ( 8 ) de l'encoche de la came ( 7 ) de starter.



## REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1er CORPS



Volet de départ fermé.

La cote « a » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

**1,25 à 1,35 mm**

Sinon, agir sur l'angle formé par les branches ( 1 ) de la biellette de liaison pour assurer la condition.

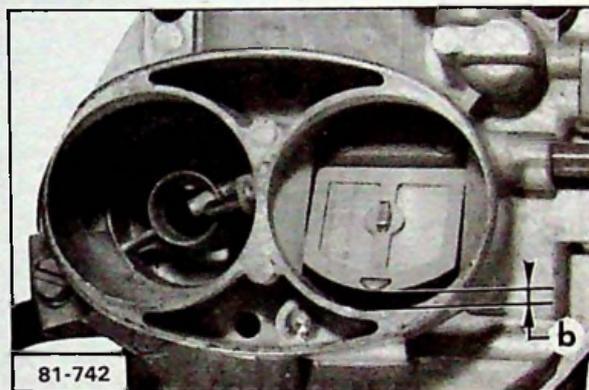
## REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ fermé.

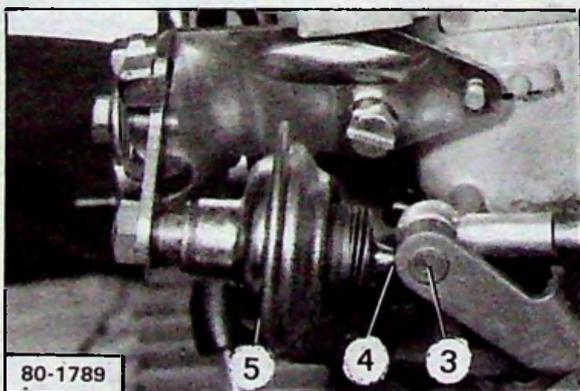
La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 350 mbar l'entrebâillement « b » du volet de départ doit être de :

**2,2 à 2,8 mm**

Sinon, agir sur la boucle ( 2 ).



## REGLAGE DU FREIN DE RALENTI ( Sur véhicule )



### Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au 1er cran.

**Réglage :** Amener le régime moteur à **4250 ± 250 tr/mn.**

Régler la position du frein de ralenti ( à l'état libre ) pour que l'extrémité ( 4 ) soit au contact de la patte ( 3 ).

### Contrôle :

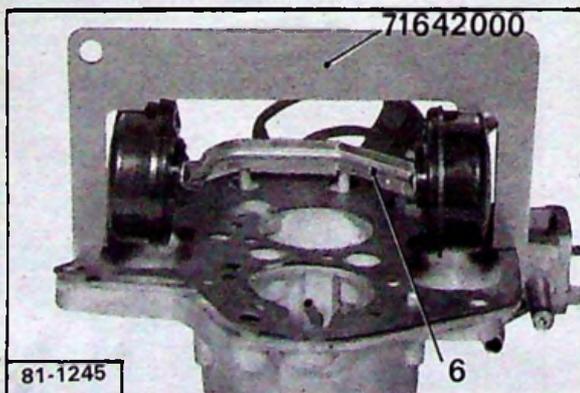
Stabiliser le régime moteur à **5000 tr/mn.**

Relâcher la commande d'accélérateur et contrôler le temps de passage entre **4500 et 1200 tr/mn.**

Ce temps doit être compris entre 2 et 4,5 secondes.

Sinon, modifier la position du ressort de rappel sur l'agrafe de réglage.

Si la condition ne peut être remplie, changer le frein de ralenti ( 5 ).



## REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71 642 000 sur le plan de joint du dessus de cuve ( joint en place ).

Les flotteurs doivent être en contact avec le calibre.

Régler éventuellement la hauteur des flotteurs en agissant sur la barrette de liaison ( 6 ).

Ecart admis entre les flotteurs : **± 1 mm.**

# CARBURATEUR WEBER

Type 30 DGS

Repère W 50-00

16

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

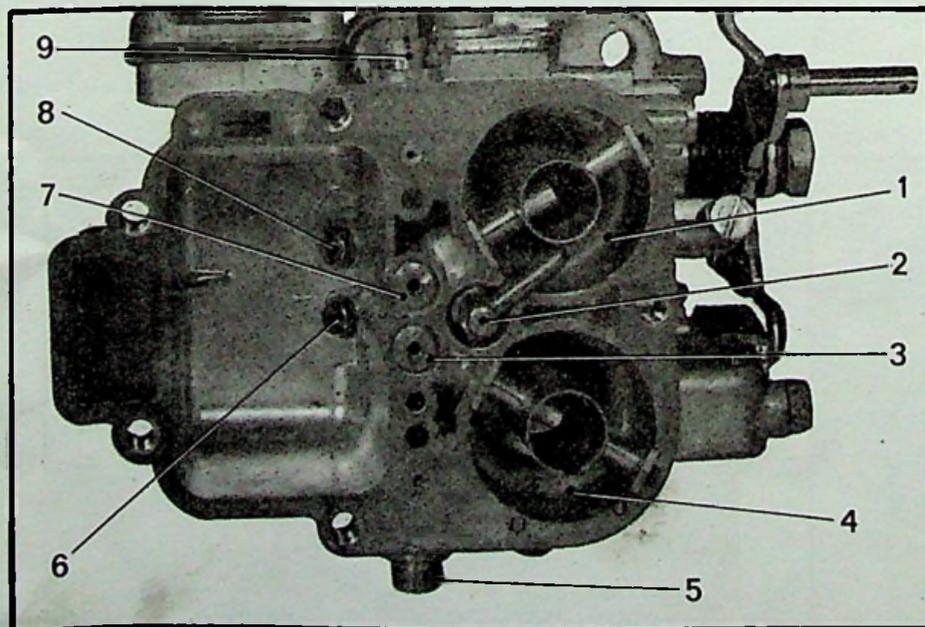
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage verticale.

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 1	20	rep. 4
Gicleur principal .....	100	rep. 8	100	rep. 6
Calibre d'air d'automatisme .....	AD 1 ou 185	rep. 7	AD 2 ou 190	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 7	F 20	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 9	45	rep. 5
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 2		
Econostat ( dans le couvercle ) .....		75 ( inamovible )		
Pointeau ( à bille ) .....		1,5		
Poids du flotteur ( en laiton ) .....		11 g		
Entrebâillement du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,25 à 1,35 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 400mbar ( 300mmHg)	4 à 4,5 mm			

### POINTS PARTICULIERS

#### POSITION DES REGLAGES

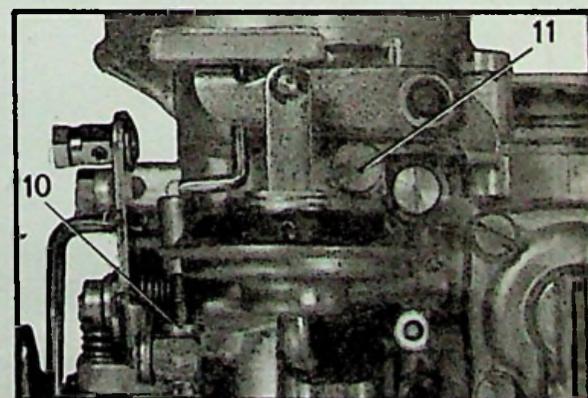
10 951



#### I. DEPOSE DU COUVERCLE

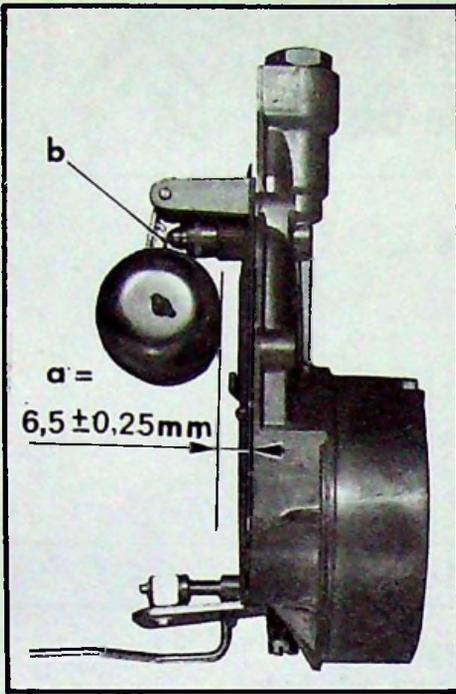
Désaccoupler la biellette en soulevant le manchon (10).

Déposer, si nécessaire la vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.



10 946

10 950



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Positionner le couvercle verticalement (bille du pointeau non enfoncée)

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (joint en place) et le flotteur

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la languette « b ».

## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

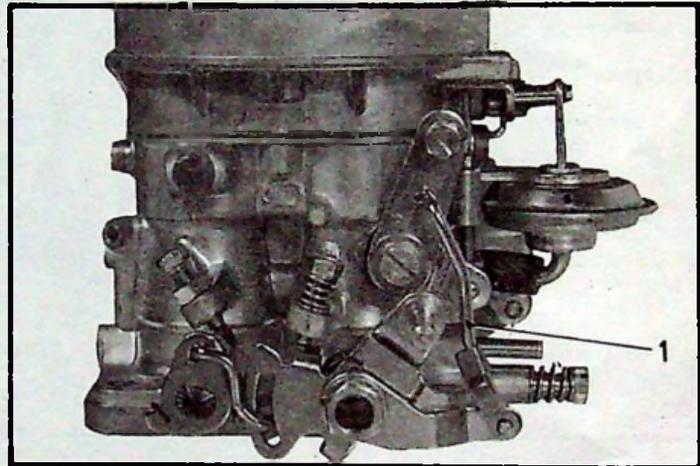
10 943

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1,25 à 1,35 mm

Sinon, modifier la forme de la biellette (1).

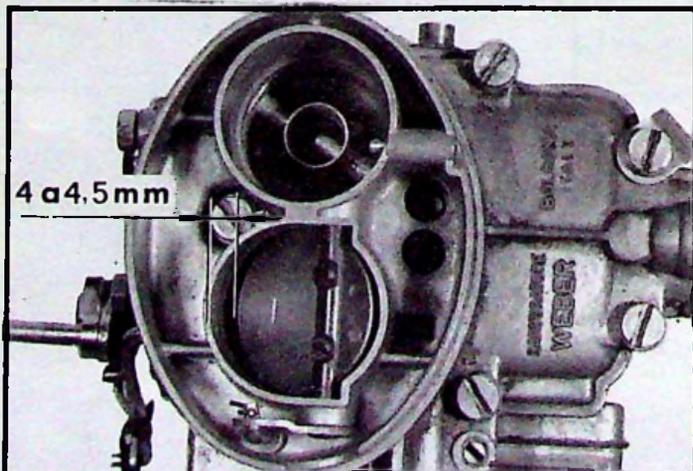


## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

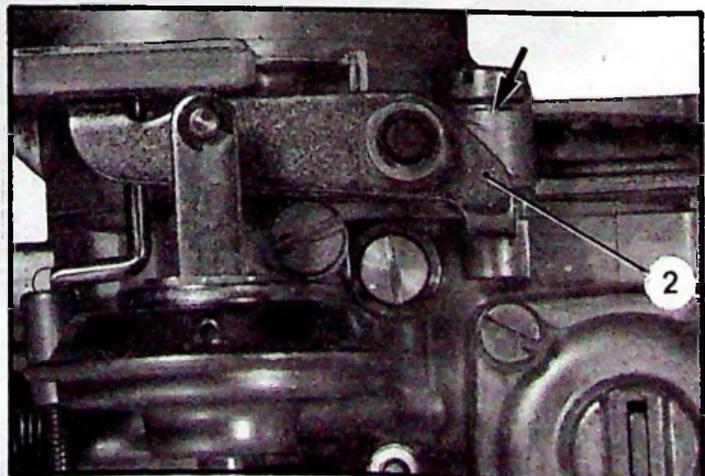
Volet de départ fermé

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 400 mbar, (300 mm Hg), le levier (2) doit être en butée sur la vis (→) l'entrebâillement du volet de départ doit être de : 4 à 4,5 mm. Sinon, agir sur la vis butée (→).

14 804



10 946





# CARBURATEUR WEBER

Type 30 DGS/  $\frac{100}{150}$

Repère W  $\frac{50-01}{50-50}$



17

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

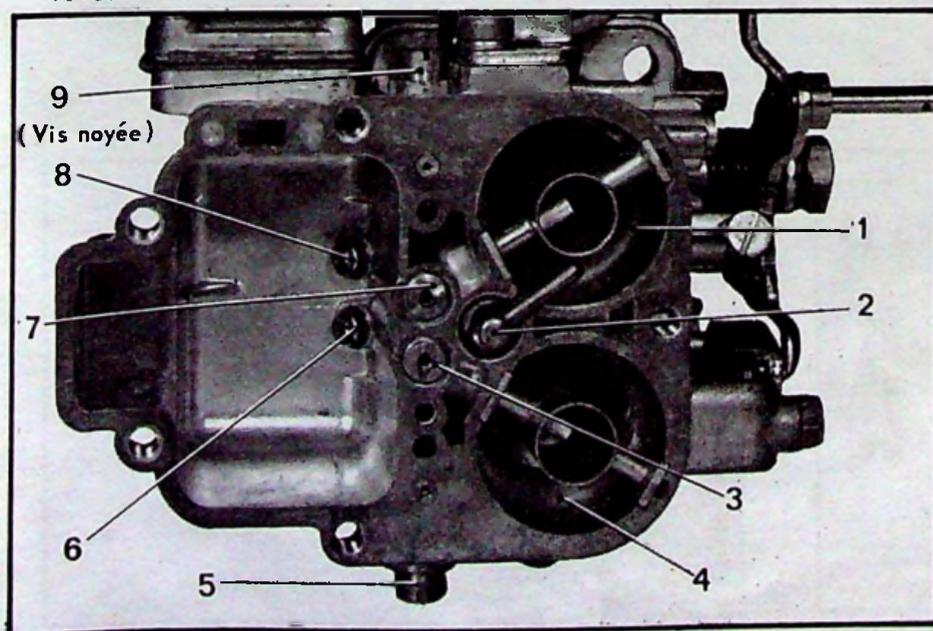
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage inclinée
- Coupe-ralenti adaptable
- Repère 50-50 : vis de richesse « inviolable »

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 1	20	rep. 4
Gicleur principal .....	100	rep. 8	100	rep. 6
Calibreur d'air d'automatité .....	AD 1 ou 185	rep. 7	AD 2 ou 190	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 71	sous rep. 7	F 20	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 9	45	rep. 5
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 2		
Econostat ( dans le couvercle ) .....			75 ( inamovible )	
Pointeau ( à bille ) .....			1,5	
Poids du flotteur ( en laiton ) .....			11 g	
Entrebâillement du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,25 à 1,35 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar ( 400 mmHg ) .....	4 à 4,5 mm			

### POINTS PARTICULIERS

#### POSITION DES REGLAGES

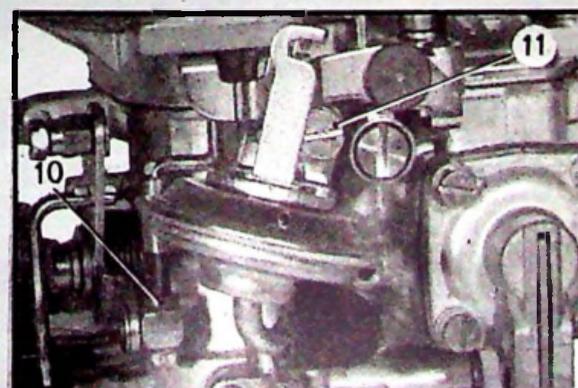
10951



#### I. DEPOSE DU COUVERCLE

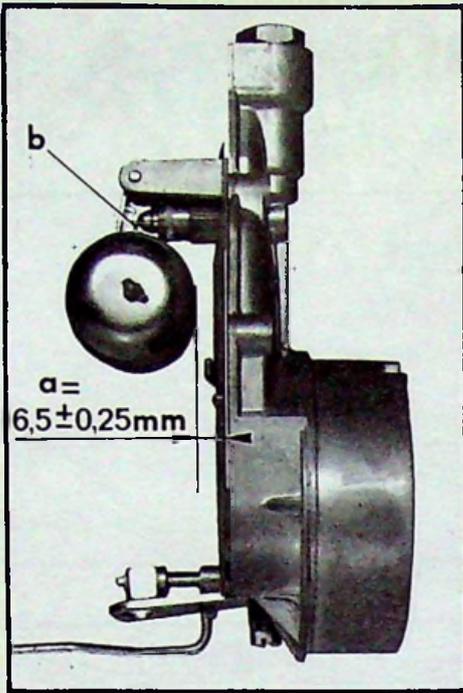
Désaccoupler la bielle en soulevant le manchon (10).

Déposer la vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage, la déposer, si nécessaire.



14 580

10950



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée )

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place )  
et le flotteur

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la languette « b ».

## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1er CORPS

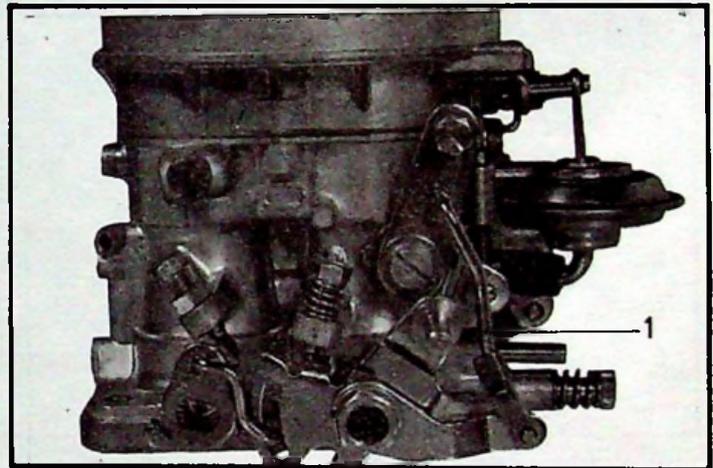
10943

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps  
du carburateur doit être de :

1,25 à 1,35 mm

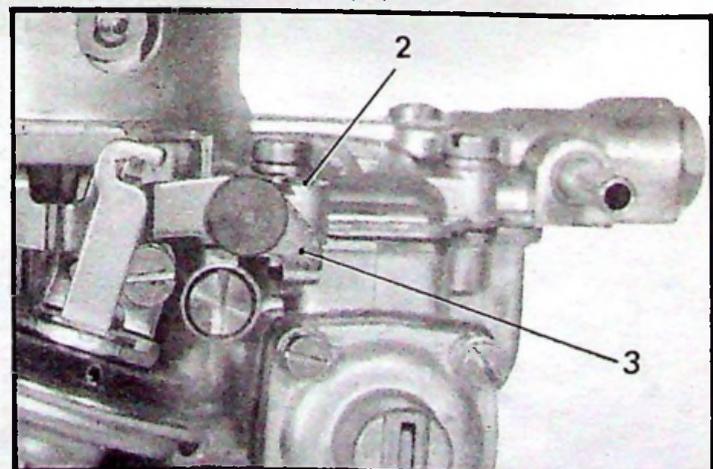
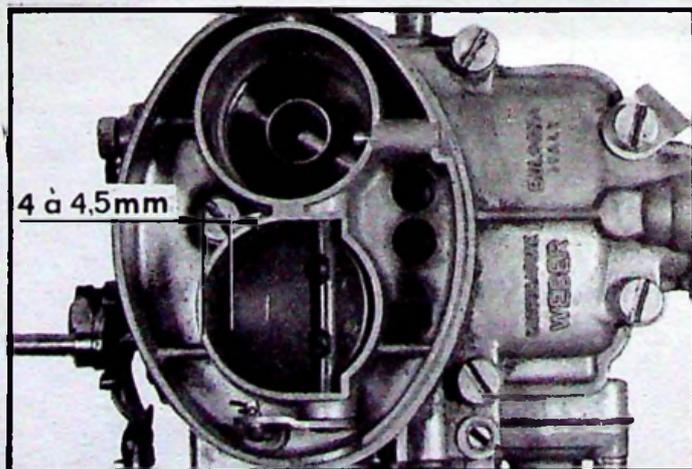
Sinon, modifier la forme de la biellette (1).



## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ fermé

La capsule de dénuyage soumise à une dépression de 530 mbar, ( 400 mm Hg ), le levier (3) doit être en butée sur la vis (2),  
l'entrebâillement du volet de départ doit être de : 4 à 4,5 mm. Sinon, agir sur la vis butée (2)



14804

14580



## CARBURATEUR WEBER

Type 30 DGS <sup>9/250</sup><sub>14/250</sub> Repère W 84-51  
93-50



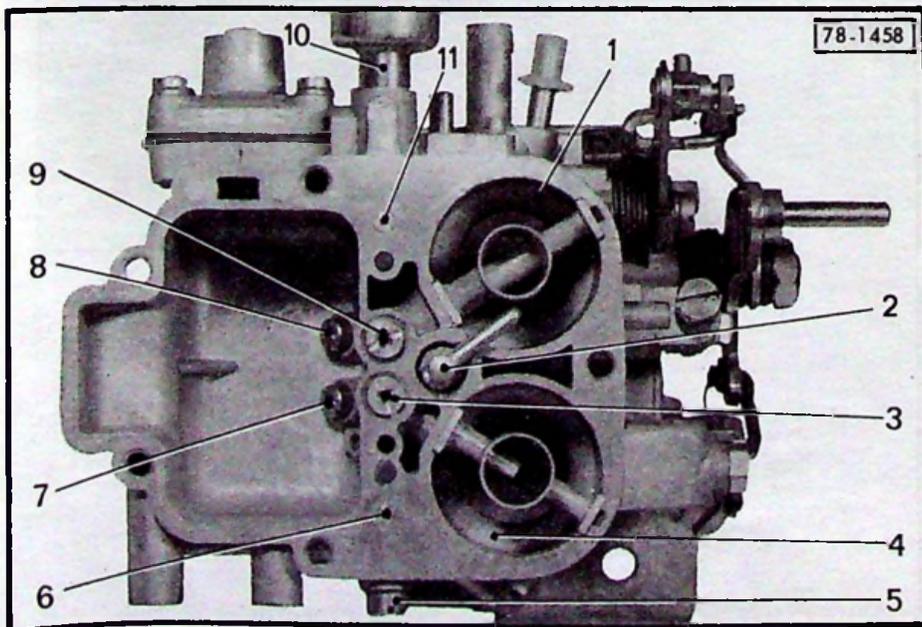
### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

**GENERALITES**

- CARBURATEUR DEPOLLUE : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage à double action
- Coupe-ralenti de série
- Vis de richesse « inviolable »
- Rep. W 93-50 : Frein de ralenti

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 1	20	rep. 4
Gicleur principal .....	100	rep. 8	95	rep. 7
Calibreur d'air d'automatécité .....	195	rep. 3	195	rep. 9
Tube d'émulsion .....	F 85	sous rep. 3	F 20	sous rep. 9
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 10	45	rep. 5
Calibreur d'air ralenti .....	120	rep. 11	100	rep. 6
Injecteur de pompe de reprise .....	45	rep. 2		
Econostat ( dans le couvercle ) .....		100 ( inamovible )		
Pointeau (à bille) .....		1,5		
Poids du flotteur (en laiton) .....		11 g		
Entrebâillement du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,05 ± 1,15 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar ( 400 mmHg )		1ère position 2ème position	3 à 3,5 mm 5 à 5,5 mm	

**POSITION DES REGLAGES**

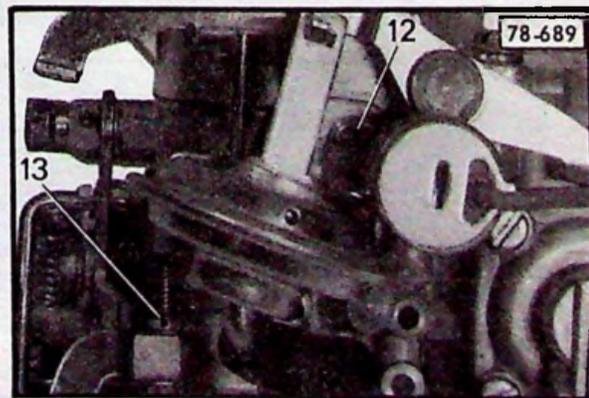


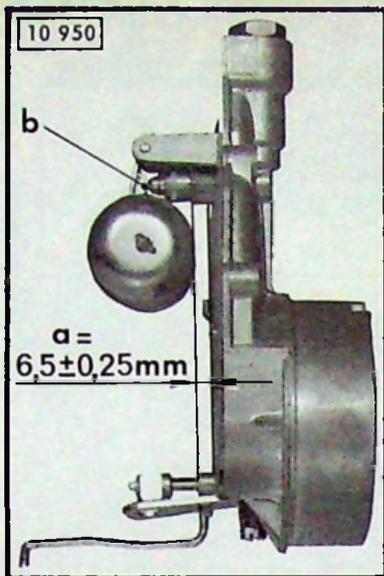
**POINTS PARTICULIERS**

**I. DEPOSE DU COUVERCLE**

Désaccoupler la biellette en soulevant le manchon (13)

Déposer la vis de fixation (12) de la capsule de dénoyage, la déposer si nécessaire.





## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25$  mm.

Sinon, agir sur la languette « b ».

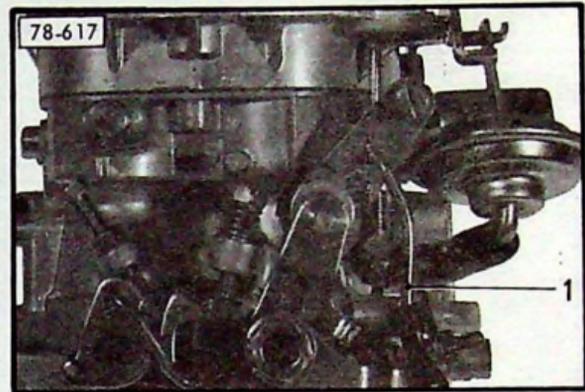
## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1,05 à 1,15 mm

Sinon, modifier la forme de la biellette ( 1 ).



## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART.

### 1<sup>ère</sup> Position

Levier de starter en butée sur le bossage et maintenu manuellement.

La capsule soumise à une dépression de 530 mbar ( 400 mm Hg ) doit amener le levier ( 2 ) en butée sur la vis ( 3 ).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de : 3 à 3,5 mm.

Sinon, agir sur la vis butée ( 3 ).

### 2<sup>ème</sup> Position

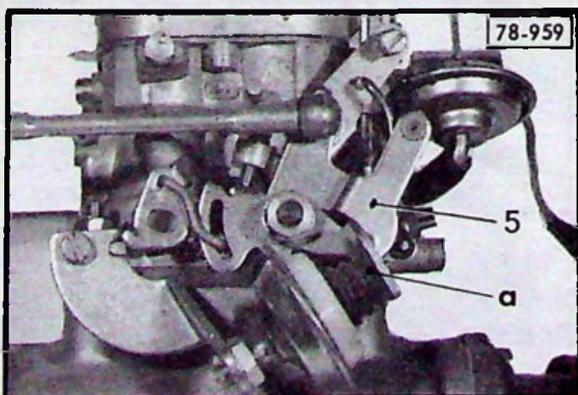
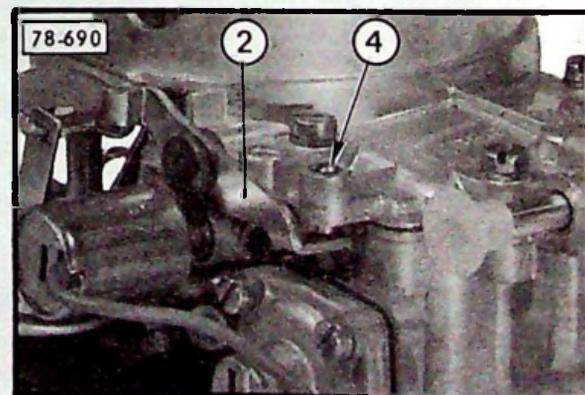
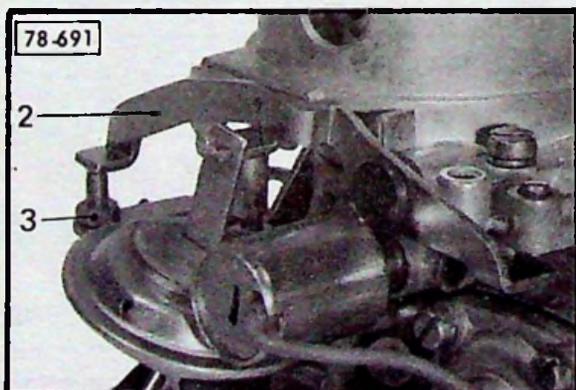
( A effectuer de préférence sur véhicule )

Tirette de starter tirée à fond, sans action manuelle.

La capsule soumise à une dépression de 530 mbar ( 400 mm Hg ) doit amener le levier ( 2 ) en butée sur la vis ( 4 ).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de : 5 à 5,5 mm.

Sinon, agir sur la vis butée ( 4 ).



## V. REGLAGE DU FREIN DE RALENTI ( Sur véhicule ).

Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au 1<sup>er</sup> cran.

Réglage : Amener le moteur à  $4250 \pm 250$  tr/mn.

Régler la position du frein de ralenti ( à l'état libre ) pour que l'extrémité « a » soit au contact de la patte ( 5 ).

Contrôle :

Stabiliser le moteur à 5000 tr/mn.

En relâchant la commande d'accélérateur, contrôler le temps passé de 4500 à 1200 tr/mn

Il doit être compris entre 3 et 4,5 secondes.

# CARBURATEUR WEBER

Type 30 DGS<sup>1</sup>    Repère W 51-00

19

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage verticale.

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 1	20	rep. 4
Gicleur principal .....	100	rep. 8	107	rep. 6
Calibreur d'air d'automatité .....	AD 2 ou 190	rep. 7	AD 2 ou 190	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 7	F 20	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 9	45	rep. 5
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 2		
Econostat ( dans le couvercle ) .....		65 ( inamovible )		
Pointeau ( à bille ) .....		1,5		
Poids du flotteur ( en laiton ) .....		11 g		
Entrebâillement du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1 à 1,10 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 400mbar (300 mm Hg)	4 à 4,5 mm			

### POINTS PARTICULIERS

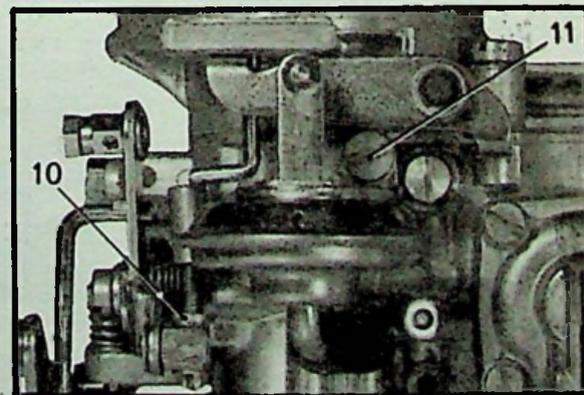
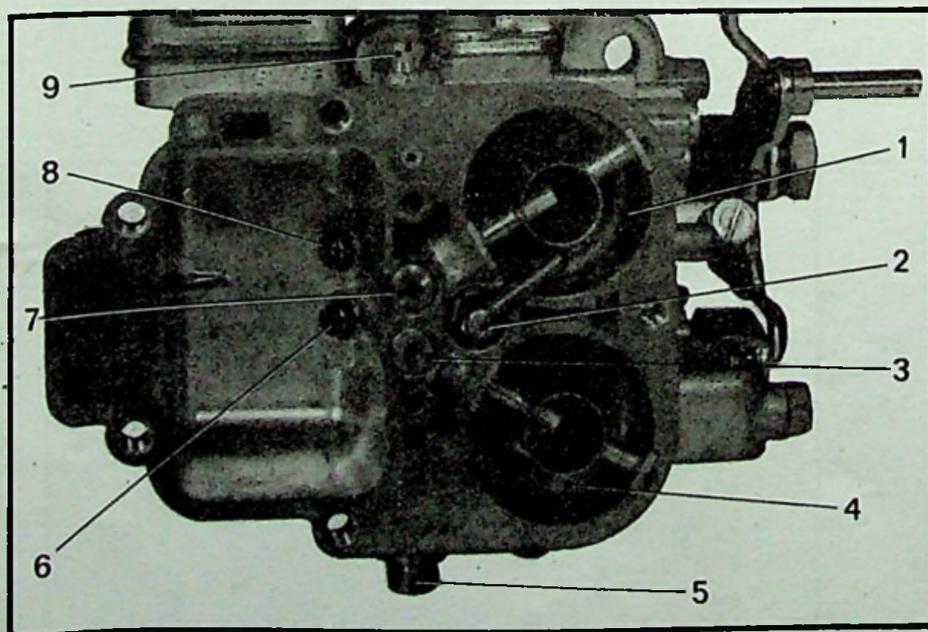
#### I. DEPOSE DU COUVERCLE

Désaccoupler la biellette en soulevant le manchon (10).

Déposer la vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.

#### POSITION DES REGLAGES

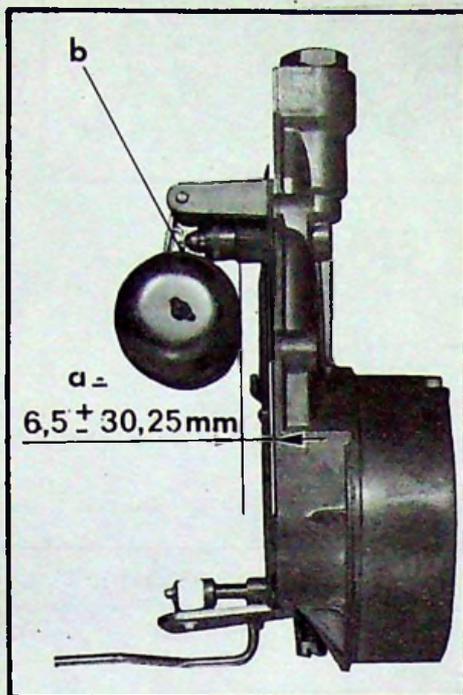
10951



10946

10 950

## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE



Positionner le couvercle verticalement (bille du pointeau non enfoncée)

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (joint en place) et le flotteur

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la languette « b ».

a =  
 $6,5 \pm 0,25$  mm

## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1er CORPS

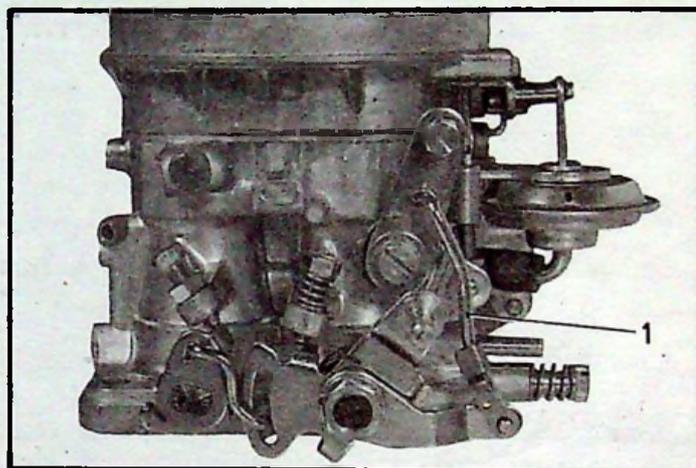
10 943

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1 à 1,10 mm

Sinon, modifier la forme de la biellette (1).



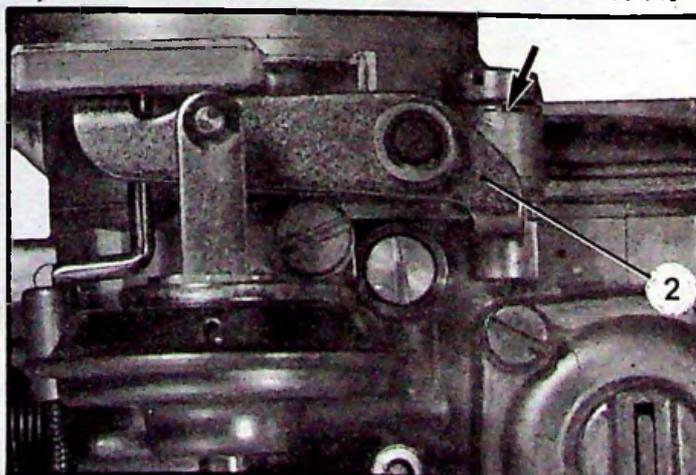
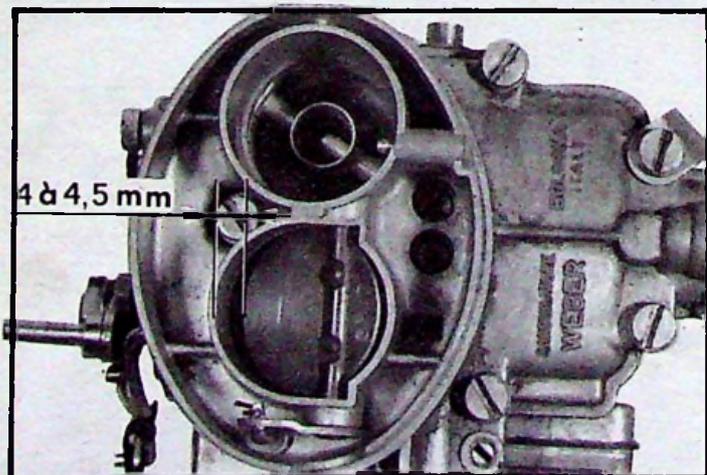
## IV. REGLAGE DE L'ENTRABAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ fermé

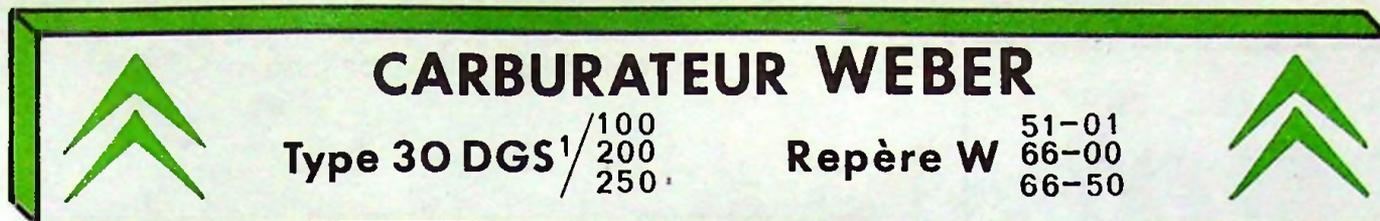
La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 400 mbar, (300 mm Hg), le levier (2) doit être en butée sur la vis (→) l'entrebâillement du volet de départ doit être de : 4 à 4,5 mm. Sinon, agir sur la vis butée (→).

14 804

10 946



4 à 4,5 mm

Type 30 DGS<sup>1</sup>/<sub>100</sub>  
<sub>200</sub>  
<sub>250</sub>Repère W 51-01  
66-00  
66-50

20

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

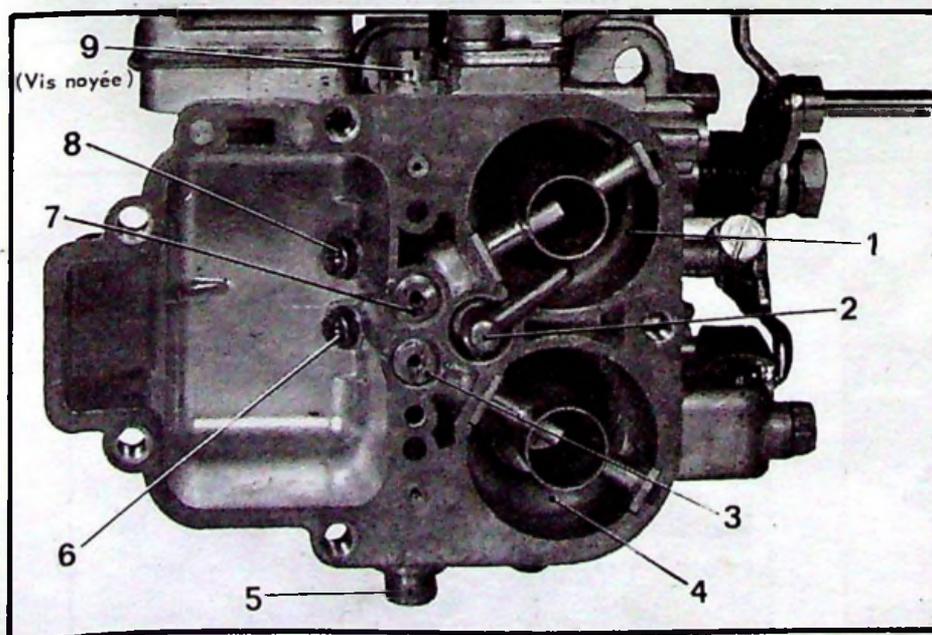
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage inclinée
- Repère W 51-01 : coupe-ralenti adaptable
- Repère W 66-00 : coupe-ralenti de série
- Repère W 66-50 : vis de richesse « inviolable »

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 1	20	rep. 4
Gicleur principal .....	100	rep. 8	107	rep. 6
Calibreur d'air d'automatité .....	AD 1 ou 190	rep. 7	AD 2 ou 190	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 71	sous rep. 7	F 20	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 9	45	rep. 5
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 2		
Econostat ( dans le couvercle ) .....		65 ( inamovible )		
Pointeau ( à bille ) .....		1,5		
Poids du flotteur ( en laiton ) .....		11 g		
Entrebâillement du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1 à 1,10 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar ( 400 mm Hg ) .....	4 à 4,5 mm			

### POINTS PARTICULIERS

#### POSITION DES REGLAGES

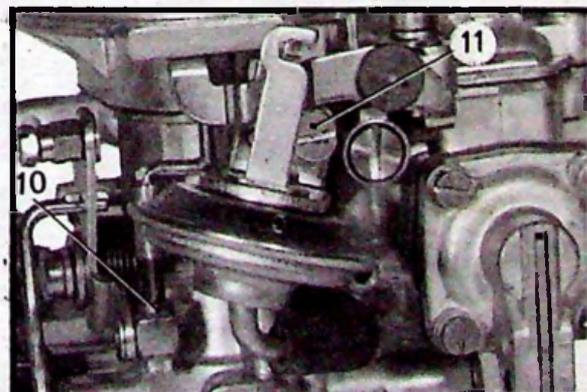
10951



#### I. DEPOSE DU COUVERCLE

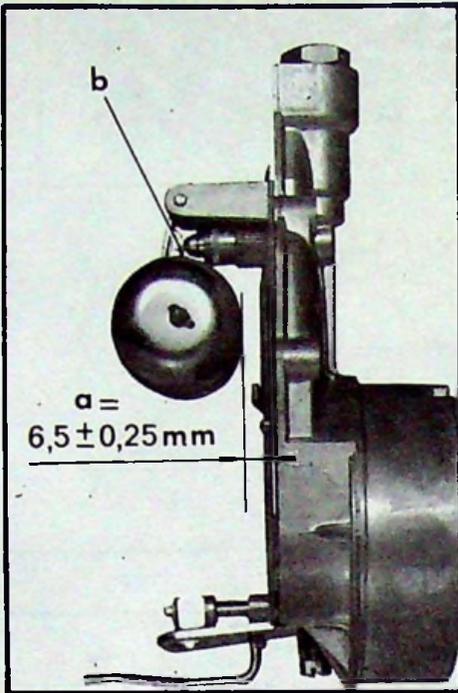
Désaccoupler la biellette en soulevant le manchon (10).

Déposer, si nécessaire, la vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.



14 580

10950



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée )

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la languette « b ».

## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1er CORPS

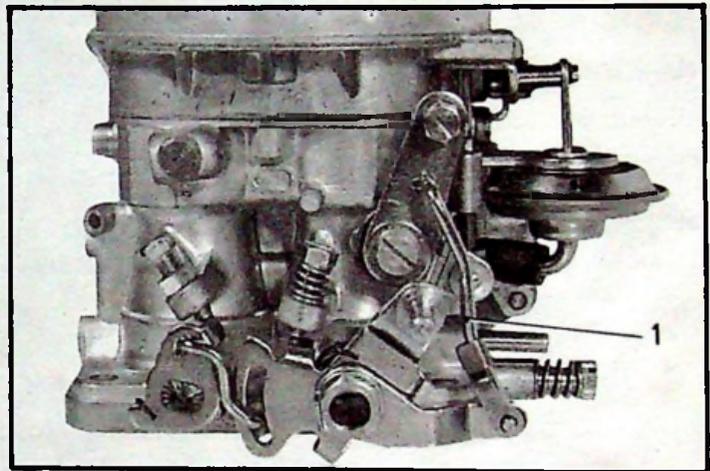
10943

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1 à 1,10 mm

Sinon, modifier la forme de la biellette (1).

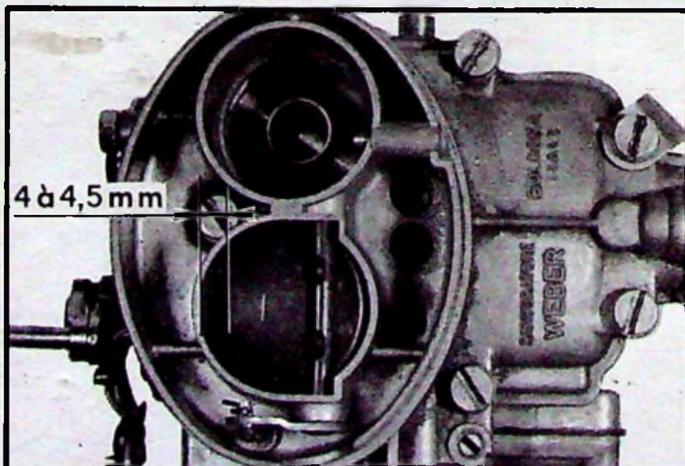


## IV. REGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DEPART

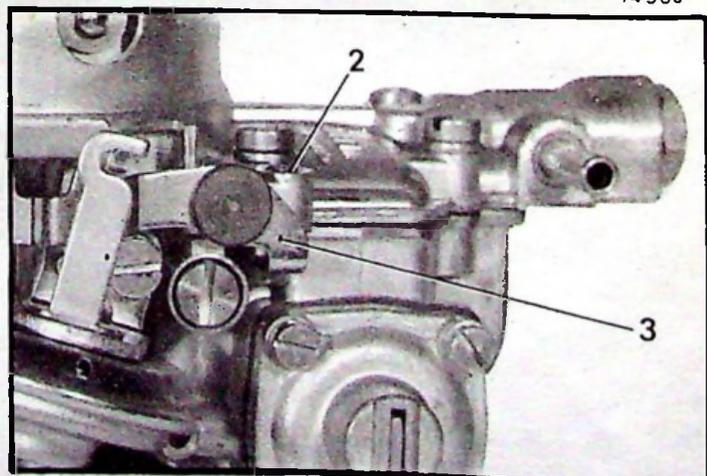
Volet de départ fermé

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 530 mbar, (400mmHg), le levier (3) doit être en butée sur la vis (2) l'entrebâillement du volet de départ doit être de : 4 à 4,5 mm. Sinon, agir sur la vis butée (2)

14804



14580



# CARBURATEUR WEBER

Type 30 DGS 11/250 Repère W 90-50

21

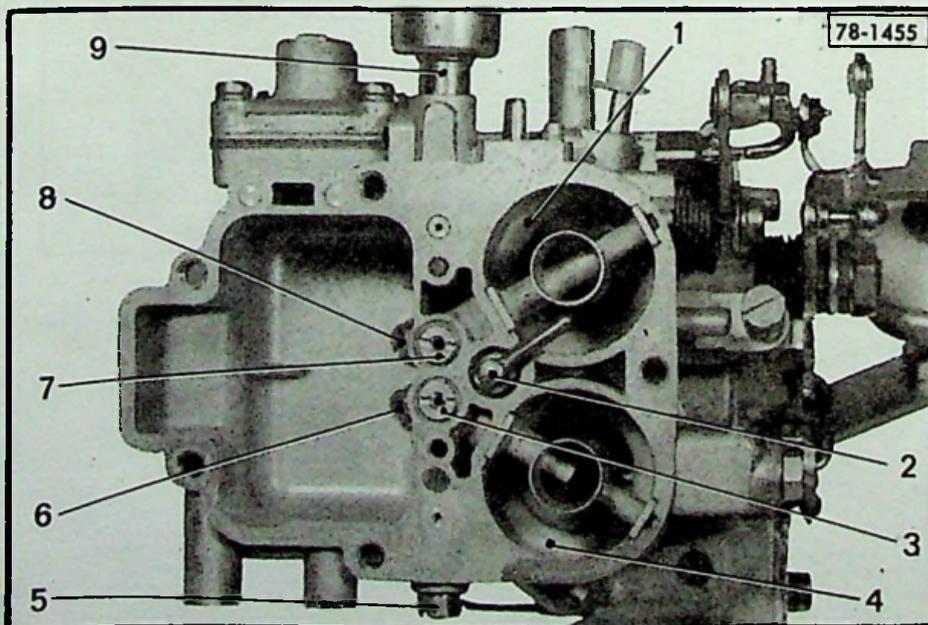
## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DEPOLLUE : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage inclinée
- Couple-ralenti
- Vis de richesse « inviolable »
- Frein de ralenti

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 1	20	rep. 4
Gicleur principal .....	100	rep. 8	107	rep. 6
Calibre d'air d'automatisme .....	AD 2 ou 190	rep. 7	AD 2 ou 190	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 71	sous rep. 7	F 20	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 9	45	rep. 5
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 2		
Econostat (dans le couvercle) .....		65 (inamovible)		
Pointeau (à bille) .....		1,5		
Poids du flotteur (en laiton) .....		11 g		
Entrebâillement du papillon du 1er corps (volet de départ fermé) .....	1,15 à 1,25 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar (400 mm Hg) .....	4 à 4,5 mm			

### POSITION DES REGLAGES

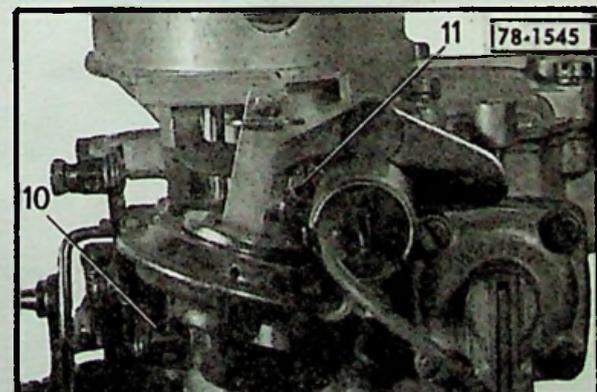


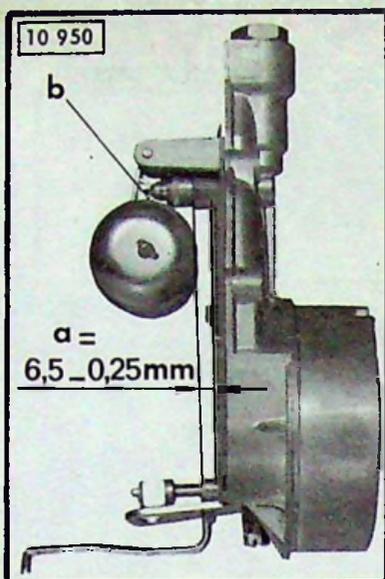
### POINTS PARTICULIERS

#### I. DEPOSE DU COUVERCLE.

Désaccoupler la bielle en soulevant le manchon (10).

Déposer, si nécessaire, la vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.





## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

$a = 6,5 \pm 0,25 \text{ mm}$

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25 \text{ mm}$ .

Sinon, agir sur la languette « b ».

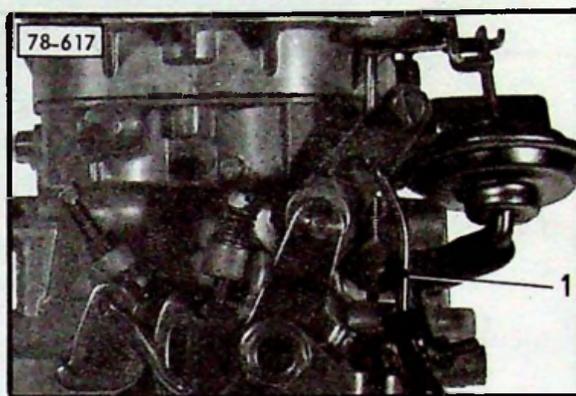
## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1,15 à 1,25 mm

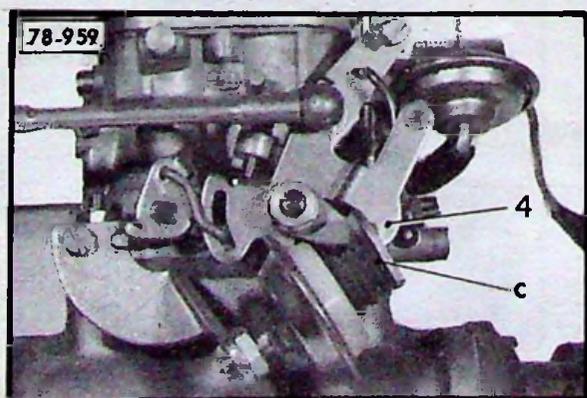
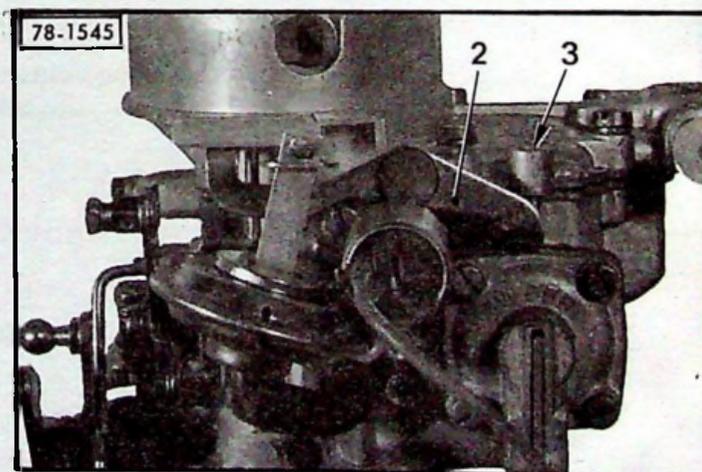
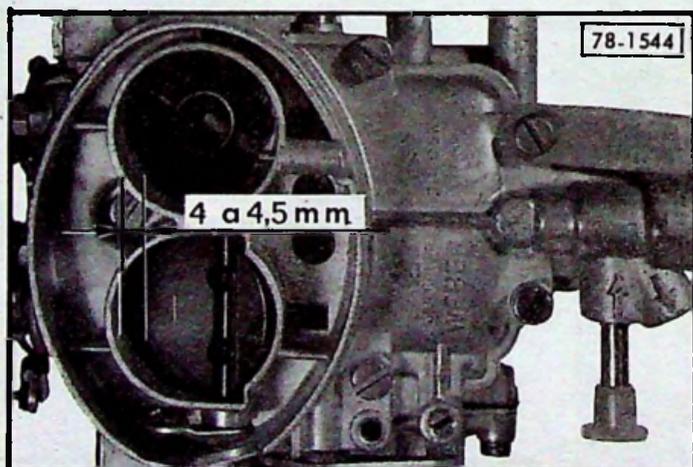
Sinon, modifier la forme de la biellette ( 1 ).



## IV. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ fermé.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 530 mbar ( 400 mm Hg ), le levier ( 2 ) doit être en butée sur la vis ( 3 ) l'entrebâillement du volet de départ doit être de : 4 à 4,5 mm. Sinon, agir sur la vis butée ( 3 ).



## V. REGLAGE DU FREIN DE RALENTI ( Sur véhicule )

Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au 1<sup>er</sup> cran  
Réglage : Amener le moteur à  $4250 \pm 250 \text{ tr/mn}$ .

Régler la position du frein de ralenti ( à l'état libre ) pour que l'extrémité « c » soit au contact de la patte ( 4 ).

Contrôle :

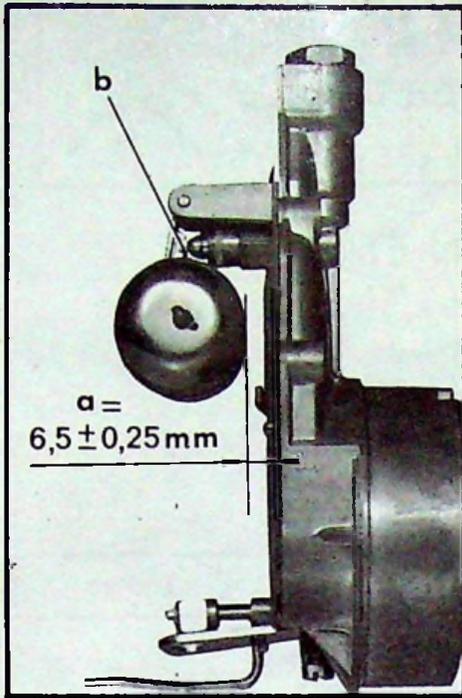
Stabiliser le moteur à 5000 tr/mn.

En relâchant la commande d'accélérateur, contrôler le temps passé de 4500 à 1200 tr/mn.

Il doit être compris entre 3 et 4,5 secondes.



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE



Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée )

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25 \text{ mm}$

Sinon, agir sur la languette « b ».

## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

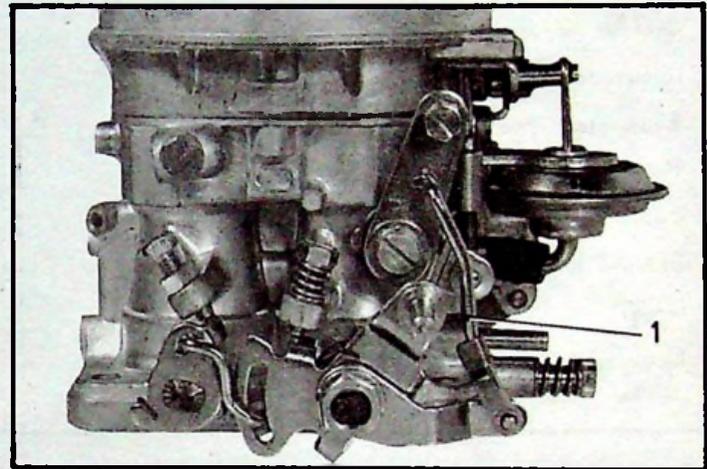
10943

Volet de départ fermé.

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1 à 1,10 mm

Sinon, modifier la forme de la biellette (1).

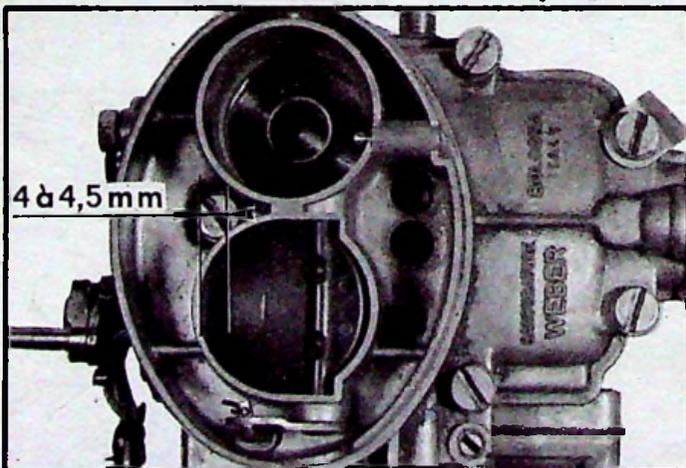


## IV. REGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DEPART

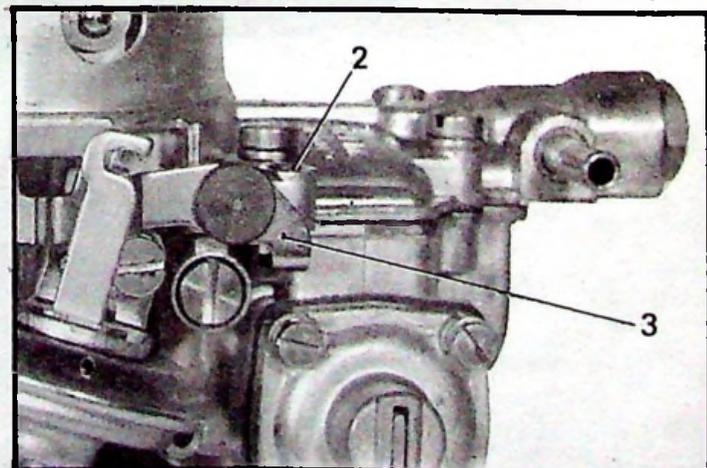
Volet de départ fermé

La capsule de dénuyage soumise à une dépression de 530 mbar, (400mmHg), le levier (3) doit être en butée sur la vis (2) l'entrebâillement du volet de départ doit être de : 4 à 4,5 mm. Sinon, agir sur la vis butée (2).

14804



14580





# CARBURATEUR WEBER

Type 30 DGS 13/250

Repère W 92-50



23

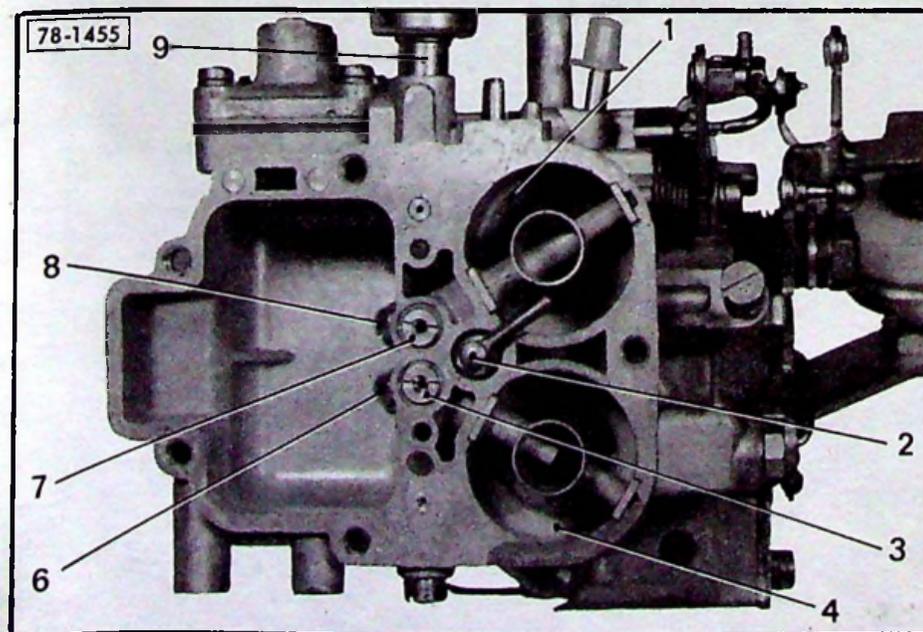
## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DEPOLLUE : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Vis de richesse « inviolable »
- Starter à volet sur le 1er corps
- Capsule de dénoyage à double action
- Retour d'essence au réservoir ( sur couvercle )
- Frein de retour au ralenti
- Coupe-ralenti

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	21	rep. 1	21	rep. 4
Gicieur principal .....	105	rep. 8	107	rep. 6
Calibreur d'air d'automatité .....	200	rep. 7	155	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 85	sous rep. 7	F 20	sous rep. 3
Gicieur de ralenti .....	45	rep. 9	45	rep. 5
Injecteur de pompe de reprise .....	45	rep. 2		
Econostat (dans le couvercle) .....		65 (inamovible)		
Pointeau (à bille) .....		1,5		
Poids du flotteur (en laiton) .....		11 ± 2 g		
Entrebâillement du papillon du 1er corps (volet de départ fermé) .....	1,30 à 1,40 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar (400 mmHg)	} 1ère position .....	3 à 3,5 mm		
		} 2ème position .....	5 à 5,5 mm	

### POSITION DES REGLAGES

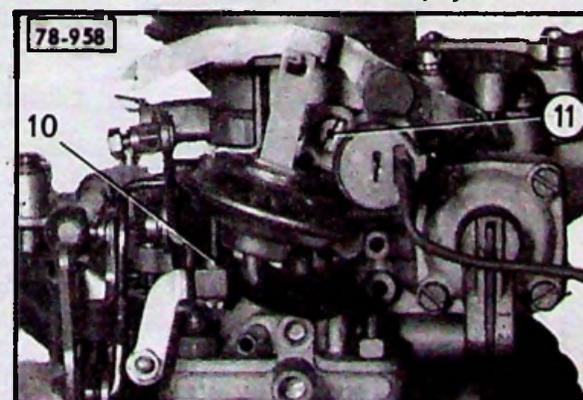


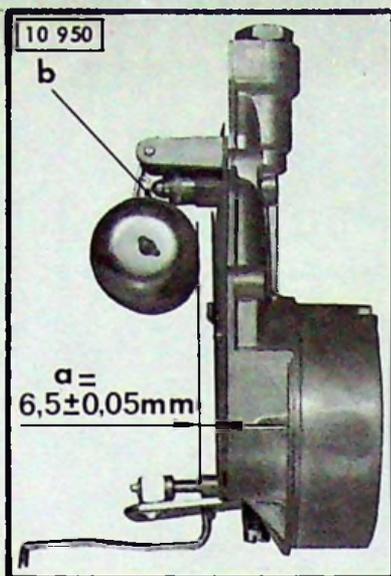
### POINTS PARTICULIERS

#### 1. DEPOSE DU COUVERCLE

Désaccoupler la biellette en soulevant le manchon (10).

Déposer, si nécessaire, la vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.





## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

$a = 6,5 \pm 0,05 \text{ mm}$

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25 \text{ mm}$ .

Sinon, agir sur la languette « b ».

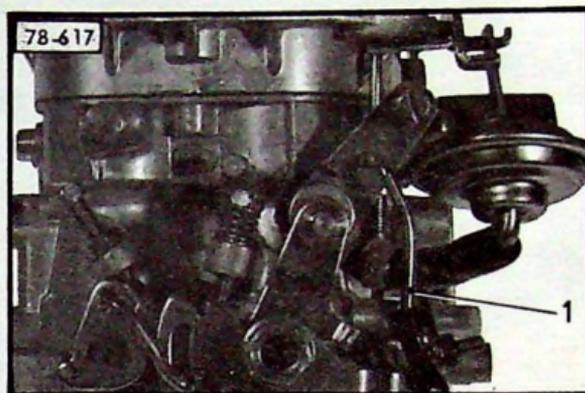
## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Volet de départ fermé

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

1,30 à 1,40 mm

Sinon, modifier la forme de la biellette ( 1 ).



## IV. REGLAGE DES ENTREBAILLEMENTS DU VOLET DE DEPART.

### 1<sup>ère</sup> Position

Levier de starter en butée sur le bossage et maintenu manuellement.

La capsule soumise à une dépression de 530 mbar ( 400 mm Hg ) doit amener le levier ( 2 ) en butée sur la vis ( 3 ).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de : 3 à 3,5 mm.

Sinon, agir sur la vis butée ( 3 )

### 2<sup>ème</sup> Position

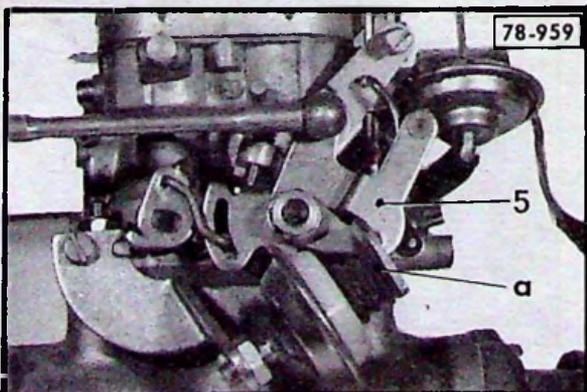
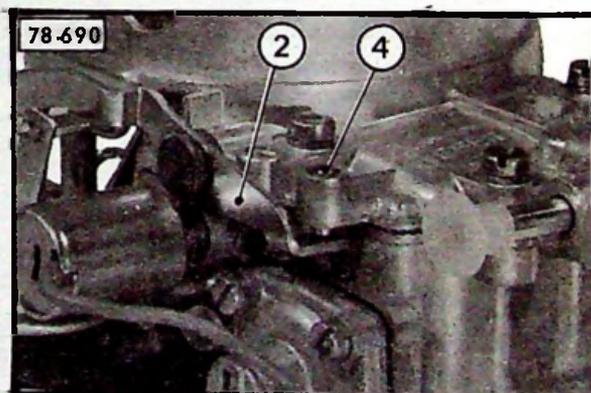
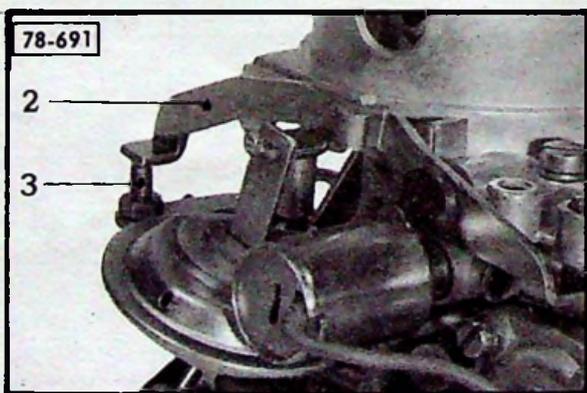
( A effectuer de préférence sur véhicule )

Tirette de starter tirée à fond , sans action manuelle.

La capsule soumise à une dépression de 530 mbar ( 400 mm Hg ) doit amener le levier ( 2 ) en butée sur la vis ( 3 ).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de : 5 à 5,5 mm.

Sinon, agir sur la vis butée ( 4 ).



## V. REGLAGE DU FREIN DE RALENTI ( Sur véhicule ).

Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au 1<sup>er</sup> cran.

Réglage : Amener le moteur à  $4250 \pm 250 \text{ tr/mn}$ .

Régler la position du frein de ralenti ( à l'état libre ) pour que l'extrémité « a » soit au contact de la patte ( 5 ).

Contrôle :

Stabiliser la moteur à 5000 tr/mn.

En relâchant la commande d'accélérateur, contrôler le temps passé de 4500 à 1200 tr/mn.

Il doit être compris entre 3 et 4,5 secondes.



## CARBURATEUR WEBER

17/250      97/50  
16/250      96/50  
18/250      98/50  
25/250      115/50  
26/250      116/50



Type 30 DGS      Repère W



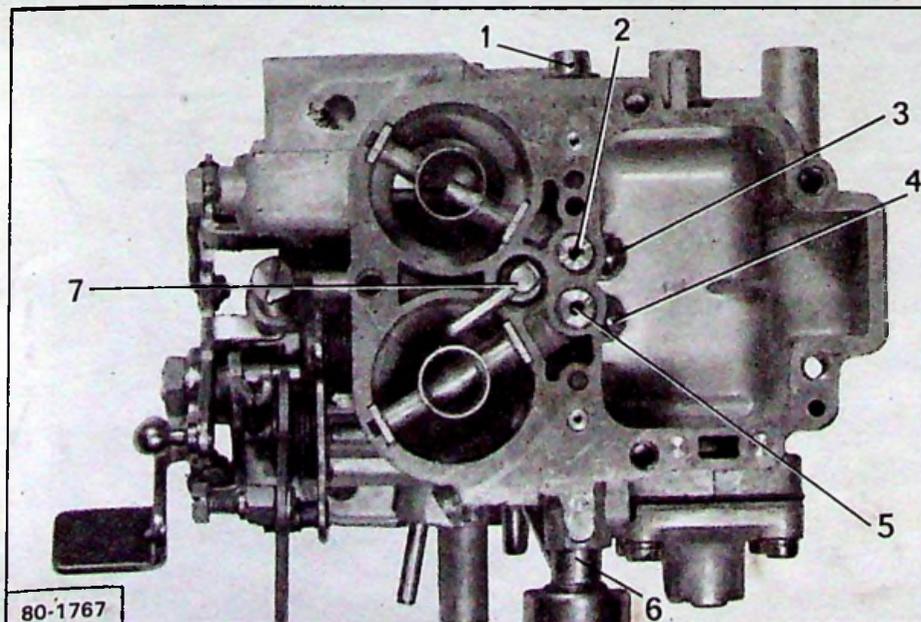
## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Vis de richesse « inviolable ».
- Starter à volet sur le 1er corps.
- Capsule de dénoyage.
- Retour d'essence au réservoir ( sur couvercle ).
- Frein de retour au ralenti.
- Coupe-ralenti.

DESIGNATION Repère : .....	GSA 1130		GSA 1300			
	W 97-50		W 96-50 et W 98-50		W 115-50 et W 116-50	
	1er Corps	2ème Corps	1er Corps	2ème Corps	1er Corps	2ème Corps
Buse .....	20	20	21	21	22	22
Gicleur principal .....	100 (4)	90 (3)	103 (4)	103 (3)	97 (4)	100 (3)
Calibreur d'air d'automatité .....	230 (5)	215 (2)	230 (5)	175 (2)	205 (5)	140 (2)
Tube d'émulsion .....	F 74	F 20	F 74	F 74	F 74	F 20
Gicleur de ralenti .....	45 (6)	45 (1)	45 (6)	45 (1)	40 (6)	40 (1)
Injecteur de pompe de reprise .....	45 (7)		45 (7)		55 (7)	
Position du levier de pompe de reprise	N° 1		N° 2		N° 1	
Econostat .....		100		65		65
Aération riche de } <i>dans le couvercle</i> premier corps	195		200		180	
Pointeau .....	φ 150		φ 150		φ 150	
Poids du flotteur .....	11 g		11 g		11 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,15 ± 0,05 mm		1,35 ± 0,05 mm		1,35 ± 0,05 mm	
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mb .....	3,5 ± 0,30 mm		3,25 ± 0,25 mm		3,70 ± 0,30 mm	

### POSITION DES REGLAGES



### POINTS PARTICULIERS.

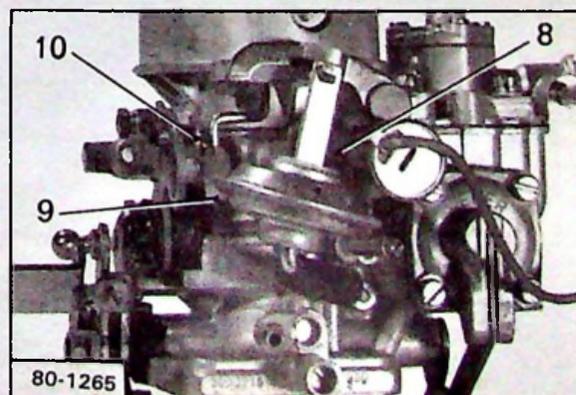
#### I. DEPOSE DU COUVERCLE.

Déposer la capsule de dénoyage en otant la vis ( 8 ).

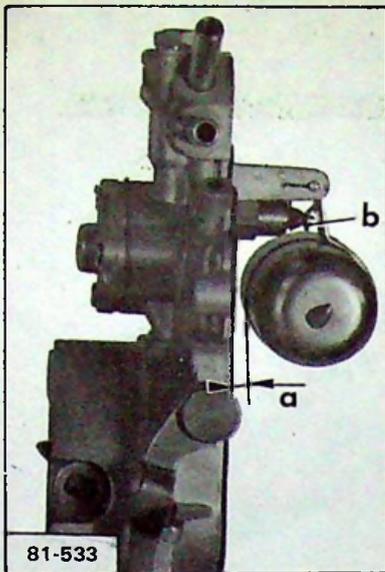
Déposer les vis du couvercle.

Tirer le levier de starter en position « plein starter » et le maintenir.

Soulever le couvercle et l'incliner de manière à dégager l'écrou plastique ( 9 ) du levier ( 10 ).



## REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE



Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (*joint en place*) et le flotteur

Cette cote doit être de :  $6,5 \pm 0,25$  mm.

Sinon, agir sur la languette « b ».

## REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1er CORPS

81-533

Volet de départ fermé.

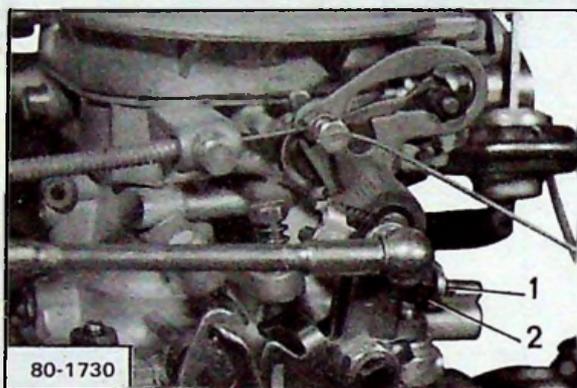
L'ouverture du papillon du 1er corps « c » mesurée entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

- 1,10 à 1,20 mm ( W 97-50 ),

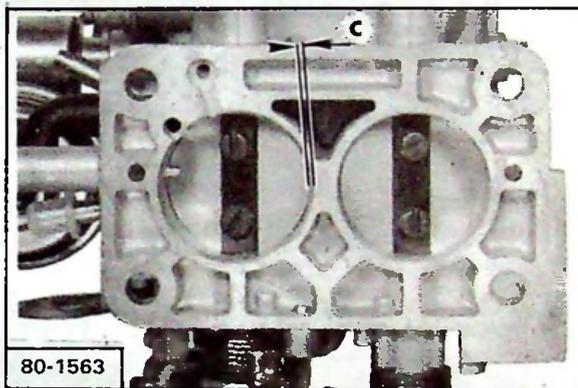
- 1,30 à 1,40 mm ( W 96-50 - W 98-50 - W 115-50 - W 116-50 ).

Sinon, agir sur la vis ( 1 ) après avoir desserré l'écrou ( 2 ).

NOTA : Pour effectuer les mesures, l'écrou ( 2 ) doit toujours être serré.



80-1730



80-1563

## REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Tirer à fond le levier de starter et le maintenir.

La capsule soumise à une dépression de 530 mbar doit ouvrir le volet de départ de :

- 3,25 à 3,75 mm ( W 97-50 ),

- 3 à 3,5 mm ( W 96-50 et W 98-50 ),

- 3,2 à 3,8 mm ( W 115-50 et W 116-50 ).

La cote est mesurée à l'aile inférieure du volet de départ.

Si la valeur relevée n'est pas correcte, agir sur l'écrou plastique ( 3 ) dans le sens convenable pour obtenir l'entrebaillement du volet de départ.

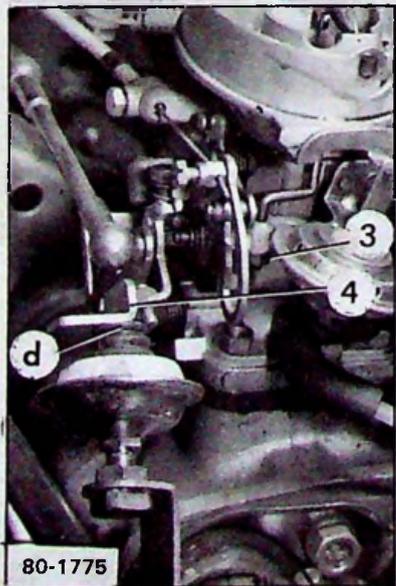
## REGLAGE DU FREIN DE RALENTI ( W 97-50 - W 96-50 et W 115-50 seulement ) SUR VEHICULE.

Conditions de réglage :

Ralenti réglé - Ressort de rappel au premier cran.

Réglage : Amener le moteur à  $4250 \pm 250$  tr/mn.

Régler la position du frein ralenti ( à l'état libre ) pour que l'extrémité « d » soit au contact de la patte ( 4 ).



80-1775

Contrôle : Stabiliser le régime à 5000 tr/mn.

Relâcher la commande d'accélérateur et mesurer le temps de passage entre 4500 et 1200 tr/mn. Il doit être compris entre 2 et 4,5 secondes.

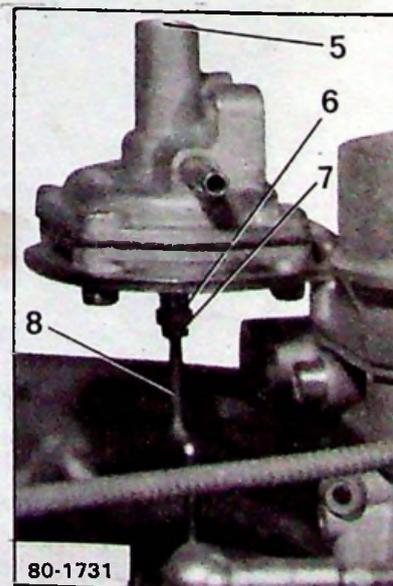
Sinon agir sur la position d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

## REGLAGE DU RALENTI « ACCÉLÉRÉ » ( W 98-50 et W 116-50 ).

Débrancher le tube de dépression de l'électrovanne et relier directement l'entrebâilleur à la prise du carburateur.

Agir sur la vis ( 5 ) pour obtenir une vitesse de ralenti de 850 à 900 tr/mn avec un rapport engagé.

Si l'action sur la vis ( 5 ) est insuffisante pour obtenir le régime souhaité, desserrer le contre-écrou ( 7 ), désaccoupler la biellette ( 8 ) du levier de papillon en otant la goupille. Visser ou dévisser la biellette ( 8 ) dans l'écrou ( 6 ) afin d'obtenir une nouvelle position de réglage.



80-1731

**CARBURATEUR SOLEX**  
 Type 34 CICF      Repère 161

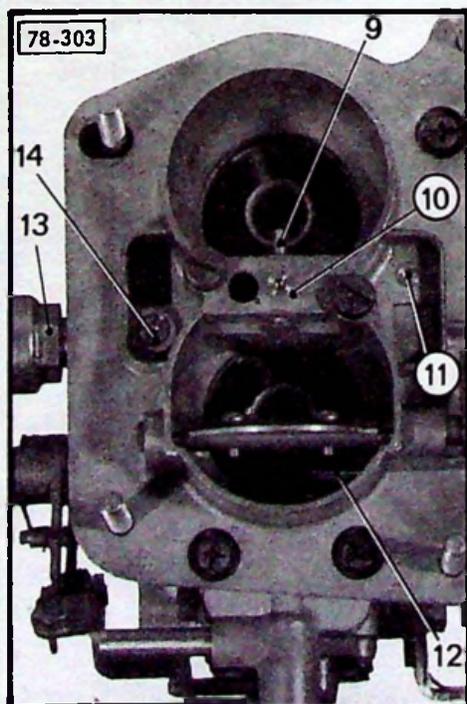
**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

GENERALITES

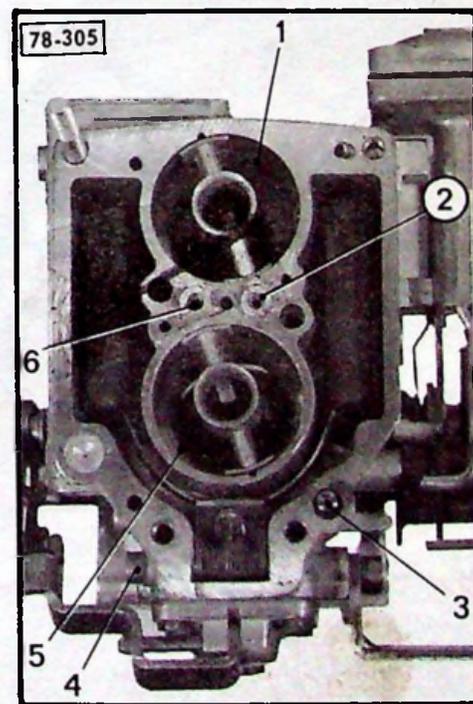
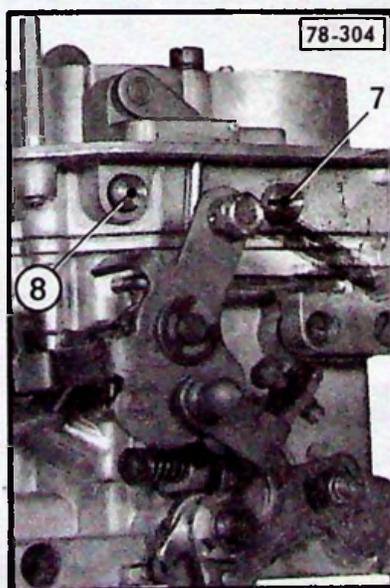
- CARBURATEUR DEPOLLUE : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Coupe-ralenti
- Vis de richesse « inviolable »
- Retour au réservoir ( sur couvercle )

DESIGNATION	1 er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	24	rep. 5	27	rep. 1
Gicleur principal .....	130	sous rep. 6	122,5	sous rep. 2
Calibreur d'air d'automaticité .....	1 V 5 ( 190 )	rep. 6	2 X 7 ( 150 )	rep. 2
Tube d'émulsion .....	21 479	sous rep. 6	21 643	sous rep. 2
Gicleur de ralenti .....	65	rep. 13		
Air ralenti .....	variable	rep. 14		
Gicleur de by-pass .....			60	rep. 7
Air de by-pass .....			90	rep. 11
Injecteur ( type haut à bille acier ) de pompe de reprise .....	60	rep. 12		
Enrichisseur - Gicleur essence .....			160	rep. 9
Gicleur air .....			100	rep. 10
Flotteur ( en polyamide ) n° 20 516 004 .....			9 ± 2	
Pointeau ( à bille ) .....			1,8	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....		16° 45' ± 35'		
Entrebâillement du volet de départ sous 466 mbar ( 350 mmHg ) .....		4 ± 0,2 mm		

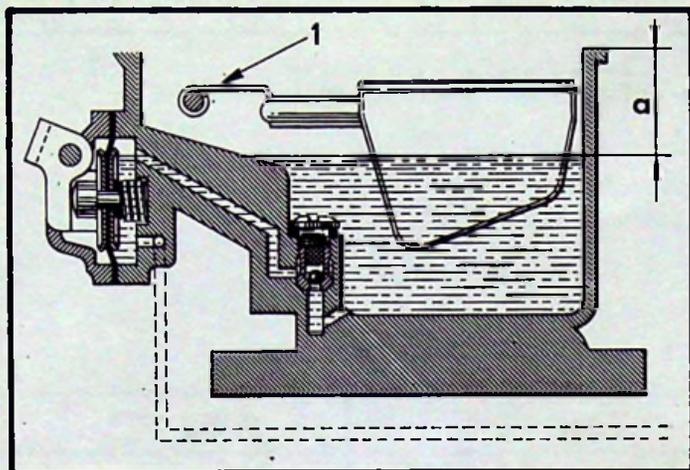
POSITION DES REGLAGES



Rep. 4 : Axe de flotteur  
 Rep. 3 : Soupape à bille d'injecteur



## CONTROLE DU NIVEAU DE CUVE



La distance « a » entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve (*joint déposé*) doit être de :

$$« a » = 20 \pm 2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (1) pour obtenir cette condition.

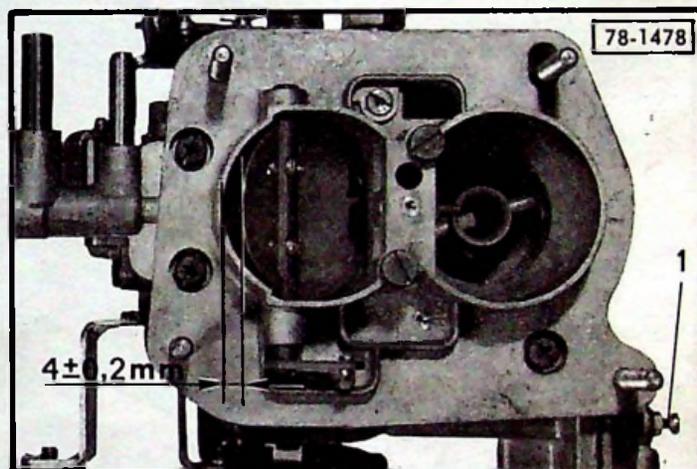
## REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART

Volet de départ fermé.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 466 mbar (350 mmHg) l'entrebâillement du volet de départ doit être de :

$$4 \pm 0,2 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la vis (1).



## CARBURATEUR SOLEX

Type 34 CICF      Repère 214

24a

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

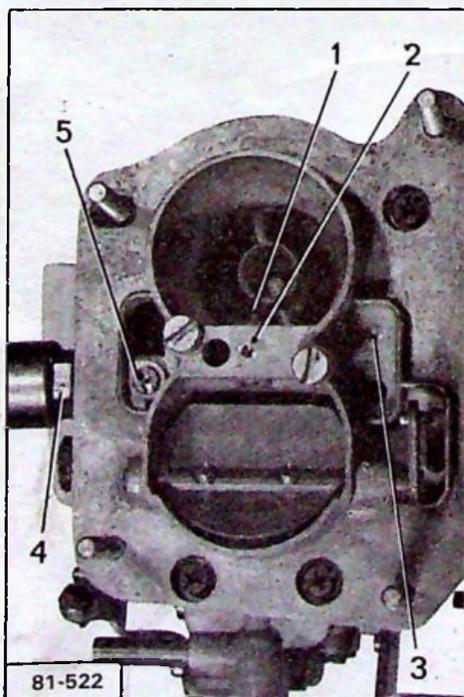
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage.
- Coupe-ralenti.
- Vis de richesse « inviolable ».
- Retour au réservoir ( sur couvercle ).

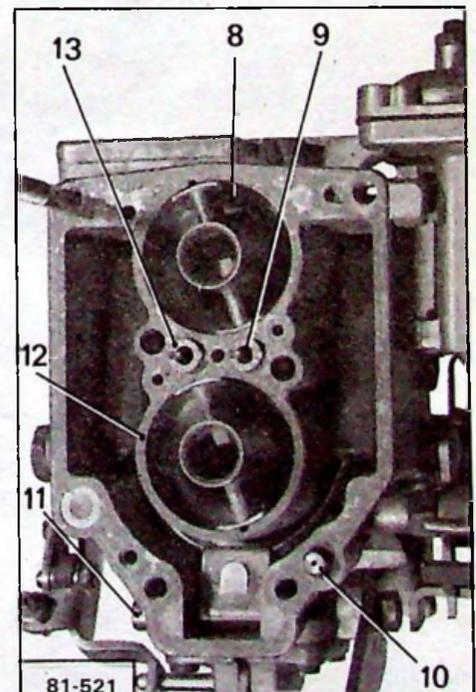
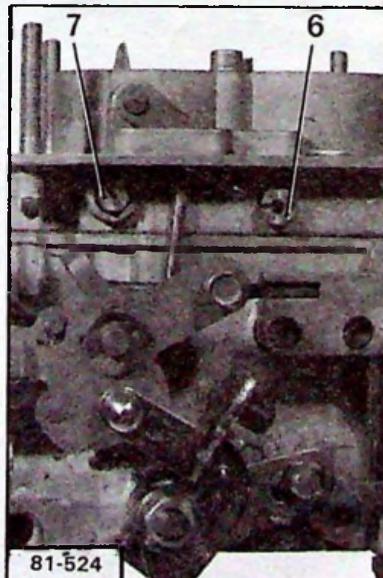
DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 12	26	rep. 8
Gicleur principal .....	127,5	sous rep. 13	115	sous rep. 9
Calibreur d'air d'automaticité: .....	205	rep. 13	140	rep. 9
Tube d'émulsion .....	VA	sous rep. 13	ZA	sous rep. 9
Gicleur de ralenti .....	55	rep. 4		
Calibreur d'air de ralenti .....		rep. 5		
Gicleur de by-pass .....			60	rep. 6
Calibreur d'air de by-pass .....			90	rep. 3
Injecteur ( type haut à bille acier ) de pompe de reprise ...	60	rep. 7		
Econostat - Gicleur essence .....			145	sous rep. 2
Gicleur d'air .....			80	rep. 2
Flotteur ( en polyamide ) .....			12 ± 2 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,8	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....		1,25 ± 0,05 mm		
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar ( 400 mmHg ) .....		4,4 ± 0,5 mm		

MAN 108720

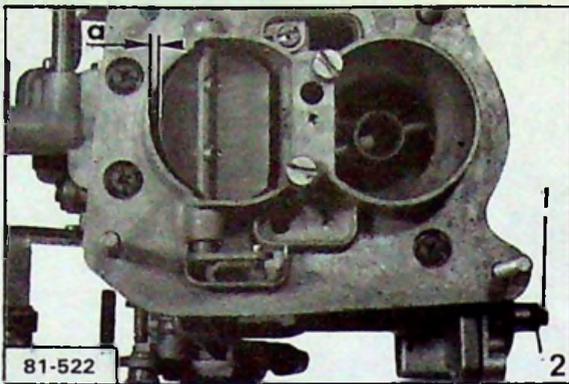
### POSITION DES REGLAGES



- Rep. 1 : Tube de sortie Econostat
- Rep. 10 : Soupape à bille d'injecteur
- Rep. 11 : Axe du flotteur



**REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOILET DE DEPART**



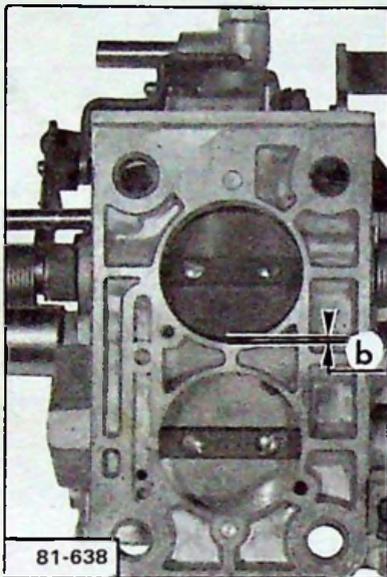
Tirer le levier de starter et le maintenir en position fermée.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 530 mbar l'entrebâillement « a » du volet de départ doit être de :

**4,4 ± 0,5 mm**

Sinon desserrer l'écrou ( 2 ) et agir sur la vis ( 1 ) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.

**REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DE 1er CORPS**

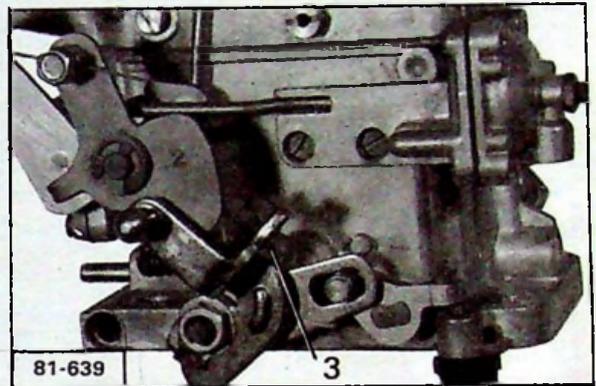


Voilet de départ fermé.

La cote « b » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

**1,20 à 1,30 mm**

Sinon agir sur la vis ( 3 ).



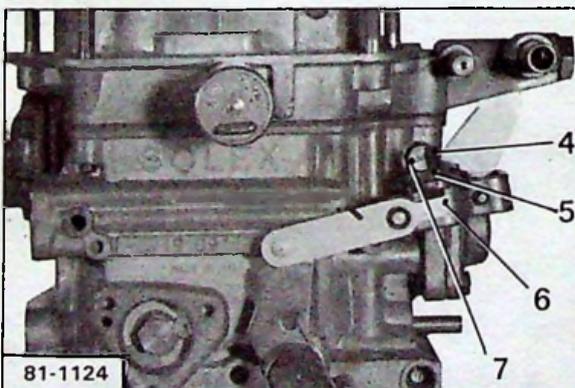
**REGLAGE DE LA COURSE DE POMPE DE REPRISE.**

Ouvrir à fond les papillons des gaz et les maintenir.

Desserrer l'écrou ( 5 ).

Agir sur la vis ( 4 ) dans le sens convenable pour qu'elle vienne juste en contact avec le levier ( 6 ).

Resserrer l'écrou ( 5 ).



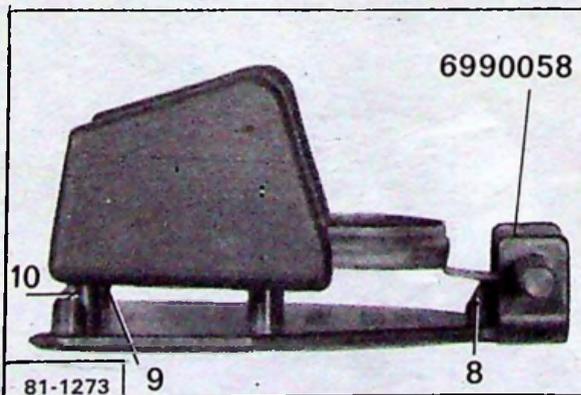
**REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.**

Déposer le couvercle.

Déposer les flotteurs en otant la vis ( 7 ).

Placer les flotteurs dans le calibre 6 990 058 et vérifier que les flotteurs portent sur les trois pointes ( 8 ), ( 9 ) et ( 10 ).

**Réglage :** Agir sur la barrette de liaison des flotteurs pour obtenir la condition demandée.





## CARBURATEUR WEBER

**Type 34 DMTR 25** /  $\begin{matrix} 100 \\ 150 \\ 200 \\ 250 \end{matrix}$

**Repère W**  $\begin{matrix} 54-00 \\ 54-50 \\ 55-00 \\ 55-50 \end{matrix}$



### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

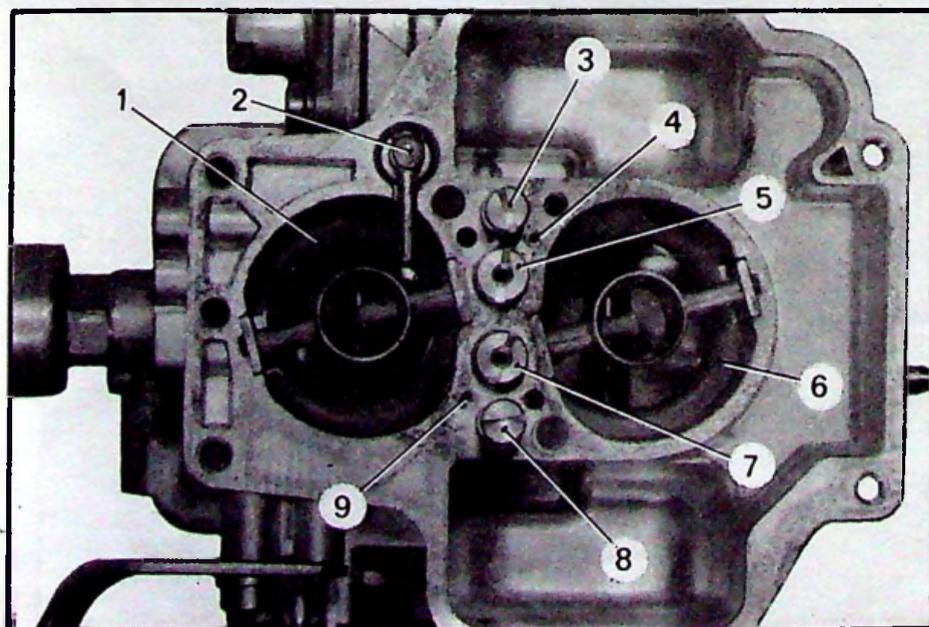
**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Coupe-ralenti
- W 54-00 - W 54-50 : dispositif de ralenti accéléré
- W 54-50 - W 55-50 : vis de richesse « inviolable »

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	22	rep. 1	26	rep. 6
Gicleur principal .....	115	sous rep. 5	135	sous rep. 7
Calibreur d'automaticité .....	AD 1 ( 195 )	rep. 5	AD 2 ( 180 )	rep. 7
Tube d'émulsion .....	F 30	sous rep. 5	F 25	sous rep. 7
Gicleur d'essence de ralenti .....	50	rep. 3	70	rep. 8
Calibreur d'air de ralenti .....	110	rep. 4	70	rep. 9
Injecteur de pompe de reprise type haut ( lesté ) .....	40	rep. 2		
Gicleur d'essence d'éconostat ( dans couvercle ) .....			110 ( inamovible )	
Trou de retardement d'éconostat ( dans couvercle ) .....			100 ( inamovible )	
Pointeau à bille .....			1,75	
Flotteur double .....			13 ± 0,5 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....	1,20 à 1,30 mm			

POINTS PARTICULIERS

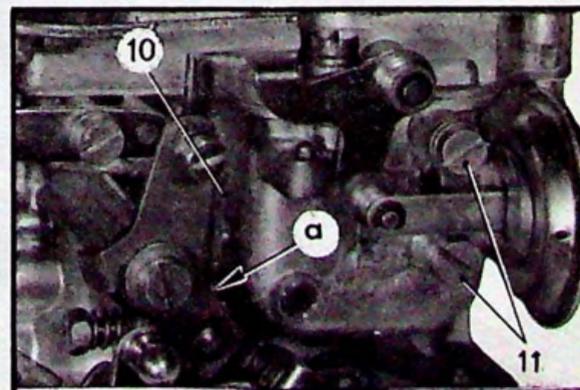
POSITION DES REGLAGES



I. DEPOSE DU COUVERCLE

Désaccoupler la biellette (10) en soulevant le manchon épaulé en « a ».

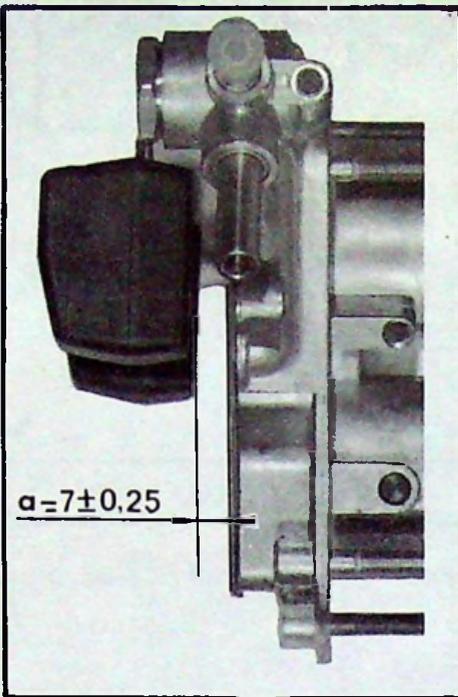
Déposer les vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.



13 718

## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

13 720



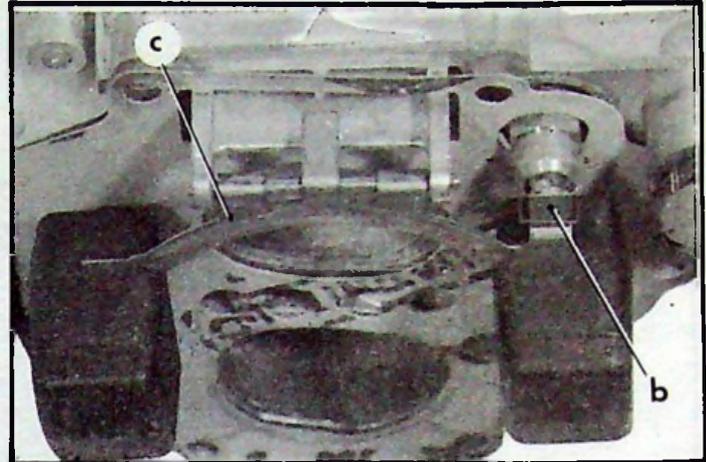
Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).  
Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $7 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la languette « b ».

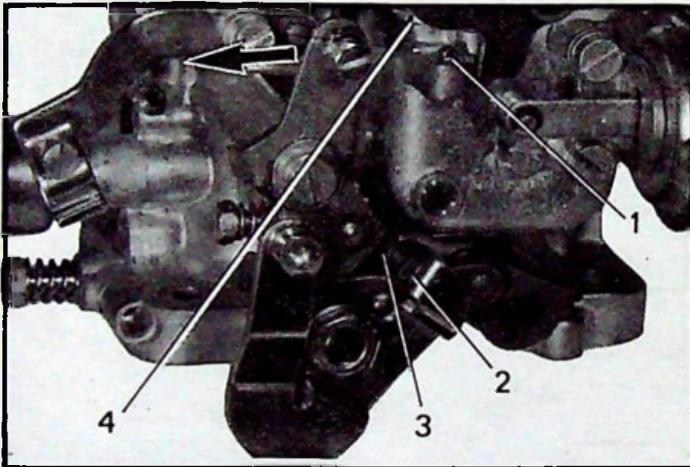
Cette cote doit être égale sous les deux flotteurs, sinon agir sur la barrette de liaison « c ».

13 721



## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU PREMIER CORPS.

13 718



Volet de départ fermé → :

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de : 1,2 mm mini (maxi 1,3 mm).

Sinon, agir sur la butée réglable (3).

NOTA : Pour effectuer les mesures, l'écrou (2) doit toujours être serré.

## IV. REGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DEPART

13 717

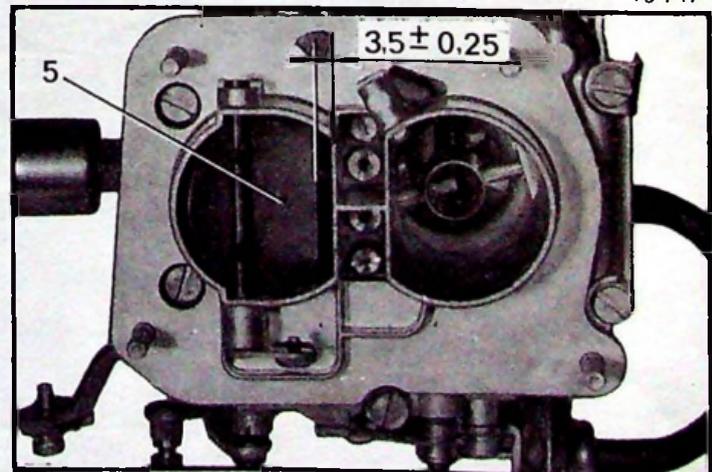
Volet de départ (5) fermé :

capsule de dénuyage soumise à une dépression de 400 mm Hg mini, le levier (4) doit être en butée sur la vis (1).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de :

$3,5 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la vis butée (1).



## CARBURATEUR WEBER

Type 34 DMTR 46/250  
46/150    Repère W 88/50  
89/50

25a

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage.
- Coupe-ralenti.
- Vis de richesse « inviolable ».
- W 89-50 dispositif de ralenti accéléré.

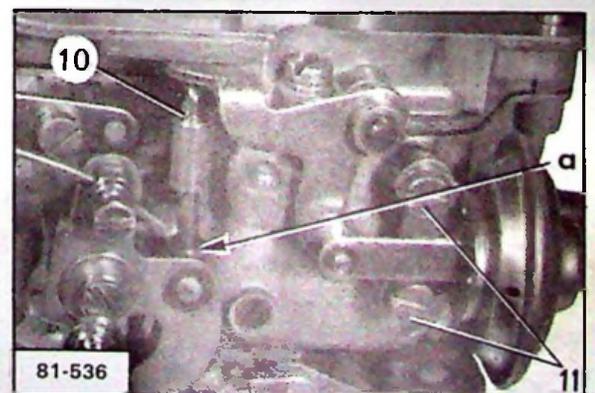
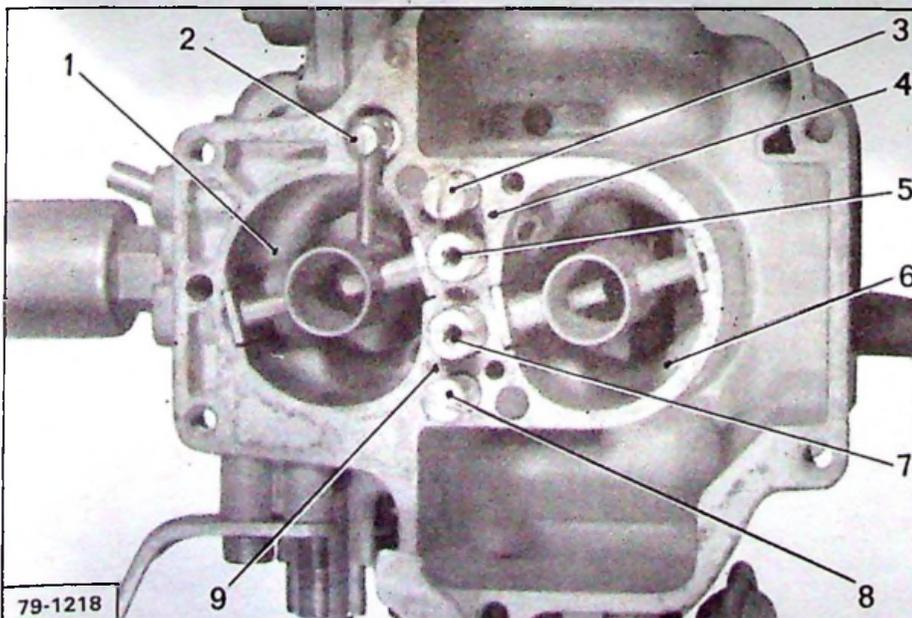
DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 1	26	rep. 6
Gicleur principal .....	112	sous rep. 5	120	sous rep. 7
Calibreur d'automatisme .....	240	rep. 5	230	rep. 7
Tube d'émulsion .....	F 45	sous rep. 5	F 25	sous rep. 7
Gicleur d'essence de ralenti .....	47	rep. 3	50	rep. 8
Calibreur d'air de ralenti .....	125	rep. 4	70	rep. 9
Injecteur de pompe de reprise type haut ( lesté ) .....	40	rep. 2		
Gicleur d'essence d'éconostat ( dans couvercle ) .....			130 ( inamovible )	
Trou de retardement d'éconostat ( dans couvercle ) .....			110 ( inamovible )	
Pointeau à bille .....			1,75	
Flotteur double .....			13 ± 0,5 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de depart fermé à fond ) .....	1,35 à 1,40 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar ( 400 mm Hg ) .....	3,5 à 4 mm			

MAN 108720

### POINTS PARTICULIERS

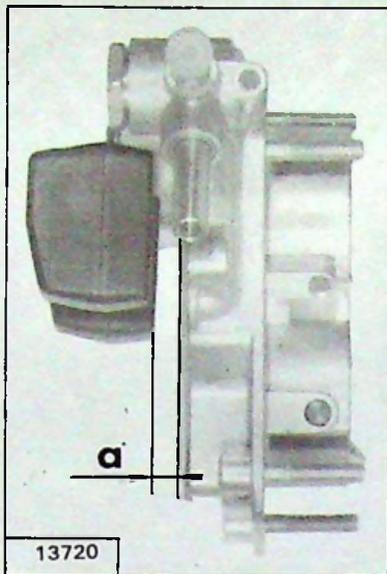
### POSITION DES REGLAGES

### DEPOSE DU COUVERCLE



Désaccoupler la biellette ( 10 ) en soulevant le manchon épaulé en « a ».

Déposer les vis de fixation ( 11 ) de la capsule de dénoyage.



13720

### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

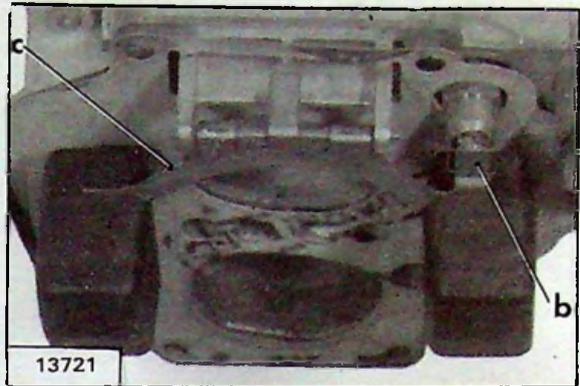
Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).

Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (*joint en place*) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $7 \pm 0,25$  mm.

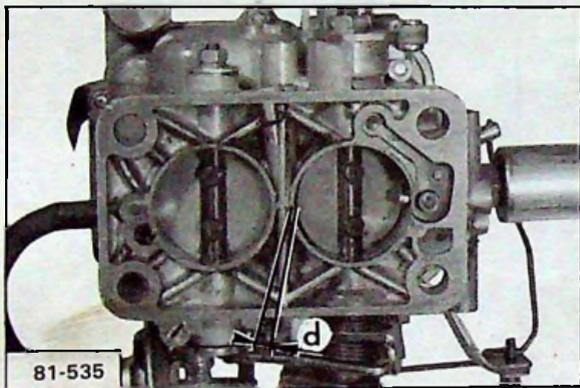
Sinon, agir sur la languette « b ».

Cette cote doit être égale sous les deux flotteurs, sinon agir sur la barrette de liaison « c ».



13721

### REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU PREMIER CORPS



81-535

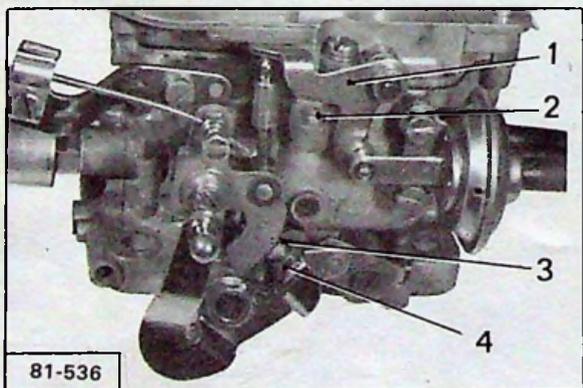
Volet de départ fermé.

La cote « d » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de :

**1,35 à 1,40 mm**

Sinon, agir sur la butée réglable ( 3 ) en desserrant l'écrou ( 4 ).

NOTA : Pour effectuer les mesures, l'écrou ( 4 ) doit toujours être serré.



81-536

### REGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DEPART

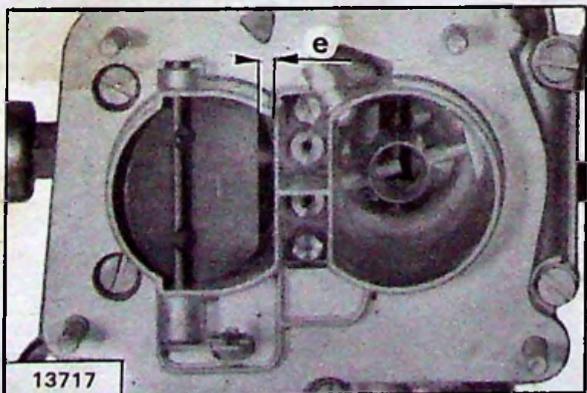
Volet de départ fermé.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 530 mbar, le levier ( 1 ) doit être en butée sur la vis ( 2 ).

L'entrebâillement « e » du volet de départ doit être de :

**3,50 à 4 mm**

Sinon, agir sur la vis-butée ( 2 ).



13717

## CARBURATEUR WEBER

Type 34 DMTR 28 /  $\begin{matrix} 200 \\ 100 \\ 300 \end{matrix}$  Repère W  $\begin{matrix} 57-00 \\ 56-00 \\ 73-00 \end{matrix}$

### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

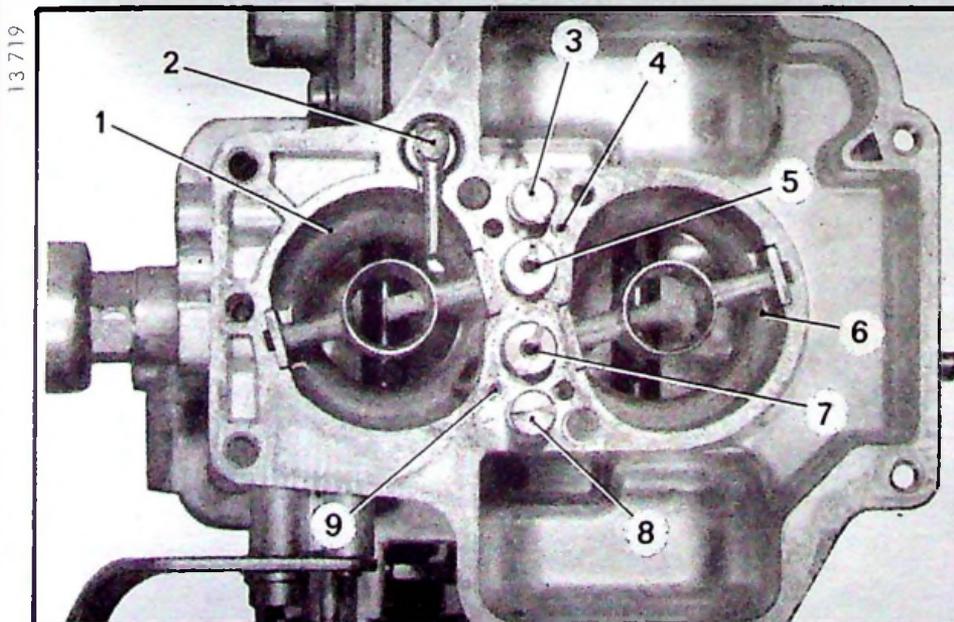
**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Coupe ralenti
- W 56-00 : dispositif de ralenti accéléré
- W 73-00 : dispositif de ralenti accéléré

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 1	26	rep. 6
Gicleur principal .....	120	sous rep. 5	135	sous rep. 7
Calibreur d'automatisme .....	AD 1 (195)	rep. 5	AD 2 (180)	rep. 7
Tube d'émulsion .....	F 30	sous rep. 5	F 25	sous rep. 7
Gicleur d'essence de ralenti .....	50	rep. 3	70	rep. 8
Calibreur d'air de ralenti .....	110	rep. 4	70	rep. 9
Injecteur de pompe de reprise type haut ( lesté ) .....	40	rep. 2		
Gicleur d'essence d'éconostat ( dans couvercle ) .....		110 ( inamovible )		
Trou de retardement d'éconostat ( dans couvercle ) .....		100 ( inamovible )		
Pointeau à bille .....		1,75		
Flotteur double .....		13 ± 0,5 g		
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....	1,20 à 1,30 mm			

POINTS PARTICULIERS

POSITION DES REGLAGES

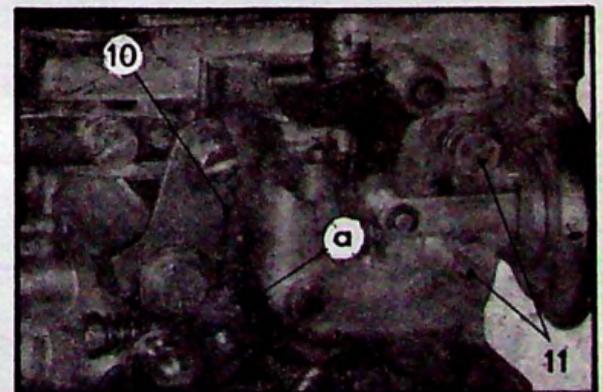


I. DEPOSE DU COUVERCLE

Désaccoupler la biellette (10) en soulevant le manchon épaulé en « a ».

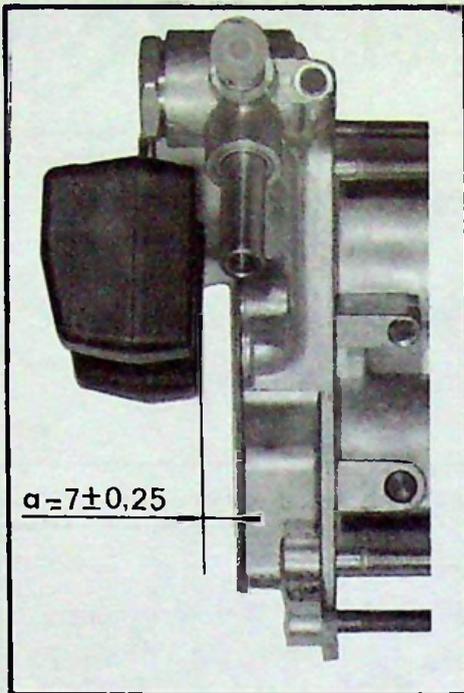
Déposer les vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.

13 718



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

13 720



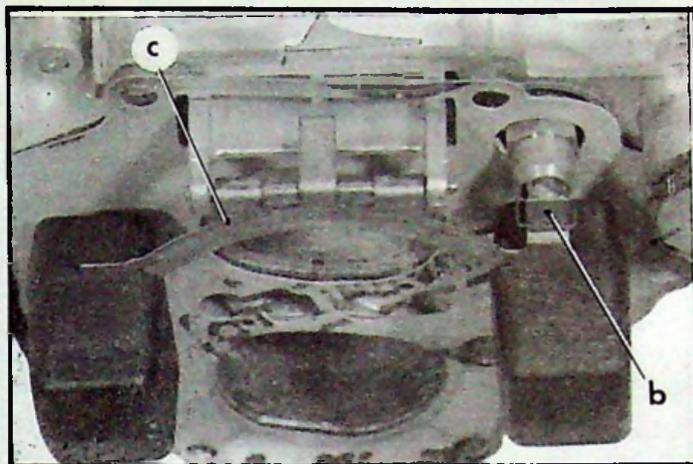
Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).  
Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $7 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la languette « b ».

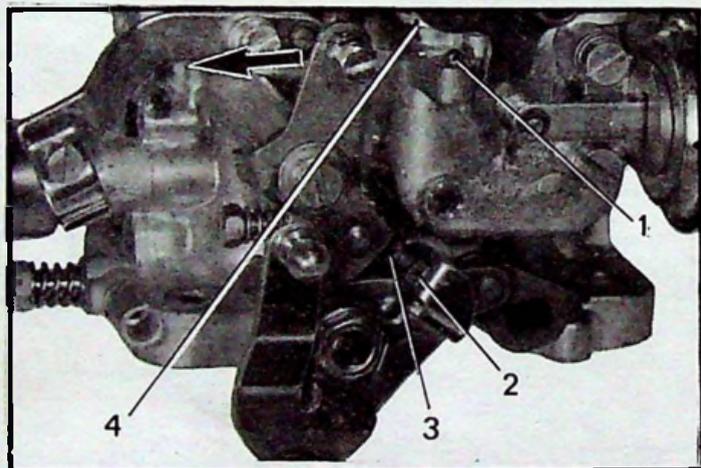
Cette cote doit être égale sous les deux flotteurs, sinon agir sur la barrette de liaison « c ».

13 721



## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU PREMIER CORPS.

13 718



Volet de départ fermé → :

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de : 1,2 mm mini (maxi 1,3 mm).

Sinon, agir sur la butée réglable (3).

NOTA : Pour effectuer les mesures, l'écrou (2) doit toujours être serré.

## IV. REGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DEPART

13 717

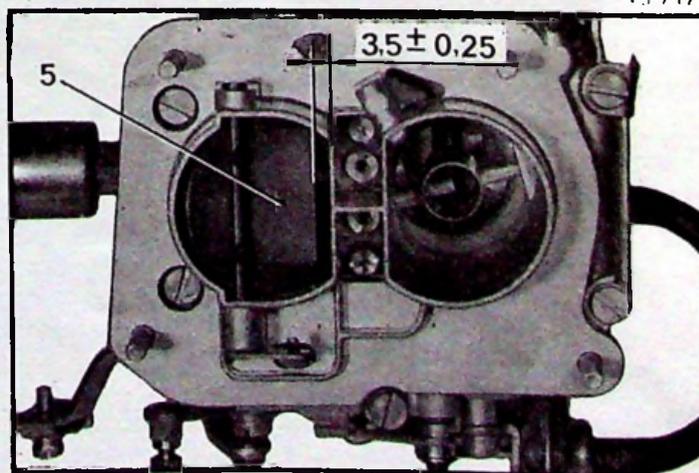
Volet de départ (5) fermé :

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 400 mm Hg mini, le levier (4) doit être en butée sur la vis (1).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de :

$3,5 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur la vis butée (1).



**CARBURATEUR WEBER**

Type 34 DMTR 35 /  $\begin{matrix} 250 \\ 300 \\ 350 \end{matrix}$       Repère W  $\begin{matrix} 69-50 \\ 74-00 \\ 74-50 \end{matrix}$

**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

GENERALITES

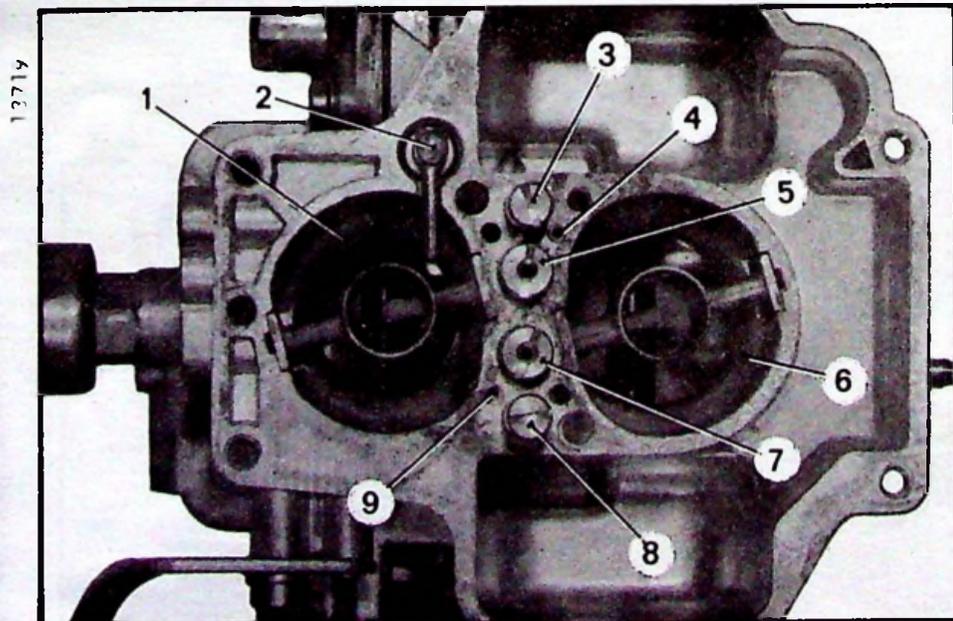
- CARBURATEUR DEPOLLUE double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps et capsule de dénoyage
- Coupe ralenti
- W 74-00 - W 74-50 : Dispositif de ralenti accéléré
- W 74-50 - W 69-50 : Vis de richesse " inviolable "

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 1	27	rep. 6
Gicleur principal .....	115	sous rep. 5	130	sous rep. 7
Calibreur d'automatité .....	225	rep. 5	190	rep. 7
Tube d'émulsion .....	F 21	sous rep. 5	F 25	sous rep. 7
Gicleur d'essence de ralenti .....	50	rep. 3	50	rep. 8
Calibreur d'air de ralenti .....	100	rep. 4	70	rep. 9
Injecteur de pompe de reprise type haut .....	45	rep. 2		
Gicleur d'essence d'éconostat (dans couvercle) .....		110 (inamovible)		
Trou de retardement d'éconostat (dans couvercle) .....		100 (inamovible)		
Pointeau à bille .....		1,75		
Flotteur double .....		13 ± 0,5 g		
Ouverture positive du papillon du 1er corps (volet de départ fermé à fond)	1,20 à 1,30 mm			

POINTS PARTICULIERS

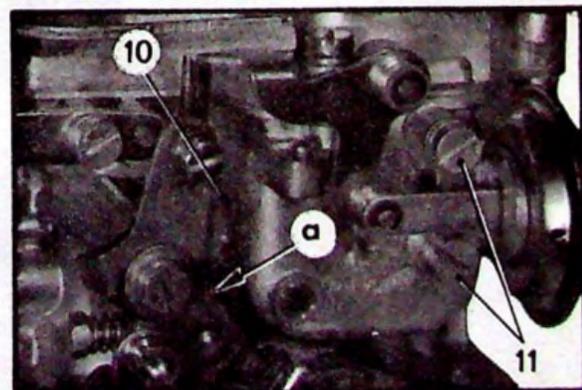
POSITION DES REGLAGES

I. DEPOSE DU COUVERCLE



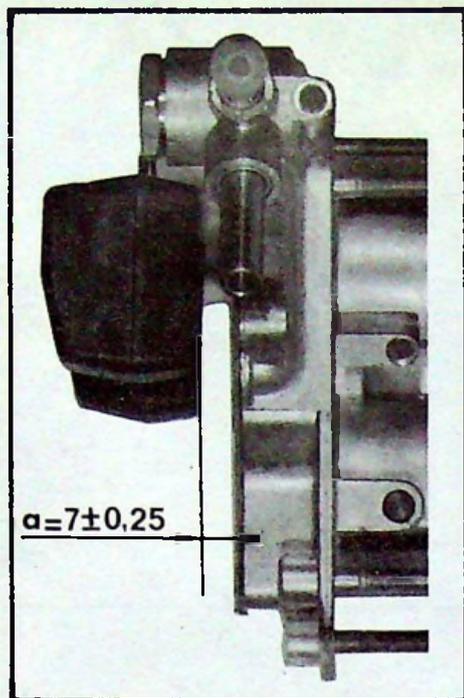
Désaccoupler la bielle (10) en soulevant le manchon épaulé en « a ».

Déposer les vis de fixation (11) de la capsule de dénoyage.



## II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

13720



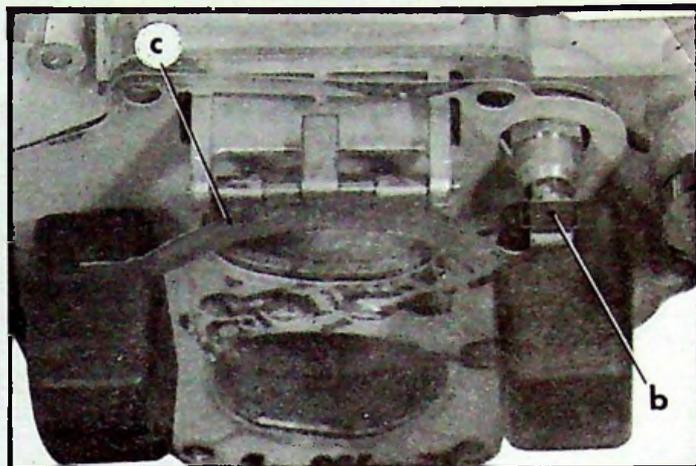
Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée )  
Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place )  
et le flotteur.

Cette cote doit être de  $7 \pm 0,25$  mm

Sinon, agir sur  
la languette « b »

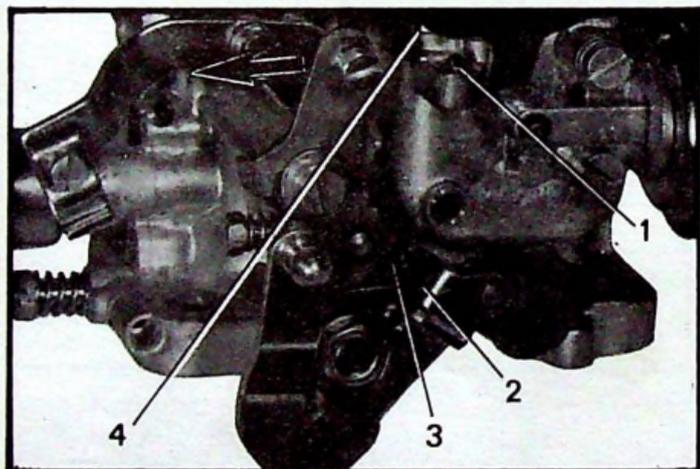
Cette cote doit  
être égale sous  
les deux flot-  
teurs, sinon agir  
sur la barette de  
liaison « c ».

13721



## III. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU PREMIER CORPS

13718



Volet de départ fermé → :

La cote comprise entre la tranche du papillon et le corps du  
carburateur doit être de : 1,2 mm mini ( maxi 1,3 mm ).

Sinon, agir sur la butée réglable ( 3 ).

NOTA : Pour effectuer les mesures, l'écrou ( 2 ) doit toujours  
être serré.

## IV. REGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DEPART

13717

Volet de départ ( 5 ) fermé :

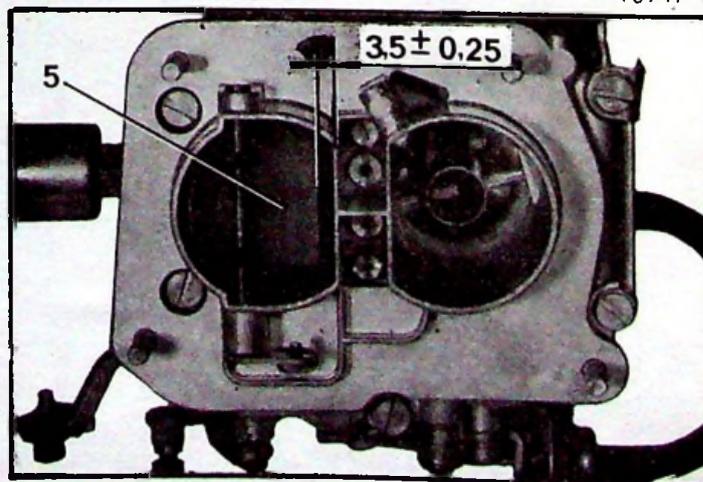
La capsule de dénoyage soumise à une dépression de  
400 mm Hg mini, le levier ( 4 ) doit être en butée sur  
la vis ( 1 ).

L'entrebâillement du volet de départ doit être de :

$3,5 \pm 0,25$  mm ( W 74-00 )

$4 \pm 0,25$  mm ( W 59-50 - W 74-50 )

Sinon, agir sur la vis butée ( 1 ).





## CARBURATEUR WEBER

Type 34 DATC  $\frac{1}{200}$   $\frac{1}{100}$  Repère W 106-50  
105-50



27a

### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps.
- Starter automatique à volet sur le premier corps avec capsule de dénoyage pneumatique et dénoyage mécanique par levier.
- Enrichisseur d'essence à commande pneumatique sur le 1er corps.
- Coupe-ralenti.
- W 105-50 : Dispositif de ralenti accéléré.

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	24	rep. 1	27	rep. 6
Gicleur principal .....	115	sous rep. 5	125	sous rep. 7
Calibreur d'automaticité .....	230	rep. 5	160	rep. 7
Tube d'émulsion .....	F 51	sous rep. 5	F 25	sous rep. 7
Gicleur d'essence de ralenti .....	52	rep. 3	50	rep. 8
Calibreur d'air de ralenti .....	130	rep. 4	70	rep. 9
Injecteur de pompe de reprise type bas .....	50	rep. 2		
Gicleur d'essence d'enrichisseur pneumatique .....	60			
Gicleur d'essence d'éconostat ( dans couvercle ) .....			110	
Trou de retardement d'éconostat ( dans couvercle ) .....			100	
Pointeau à bille .....			200	
Flotteur double .....			13 ± 0,5 g	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....		1,30 mm		
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar ( 400 mm Hg ) .....		4 à 4,5 mm		

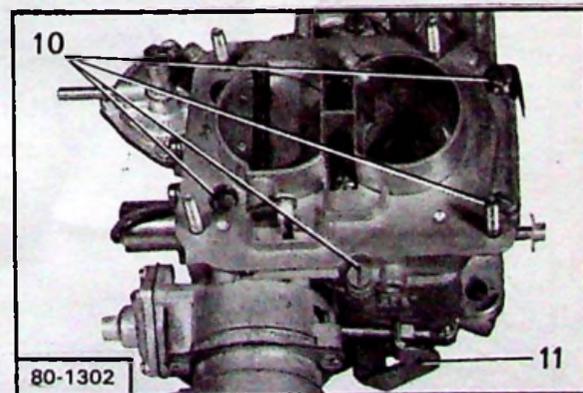
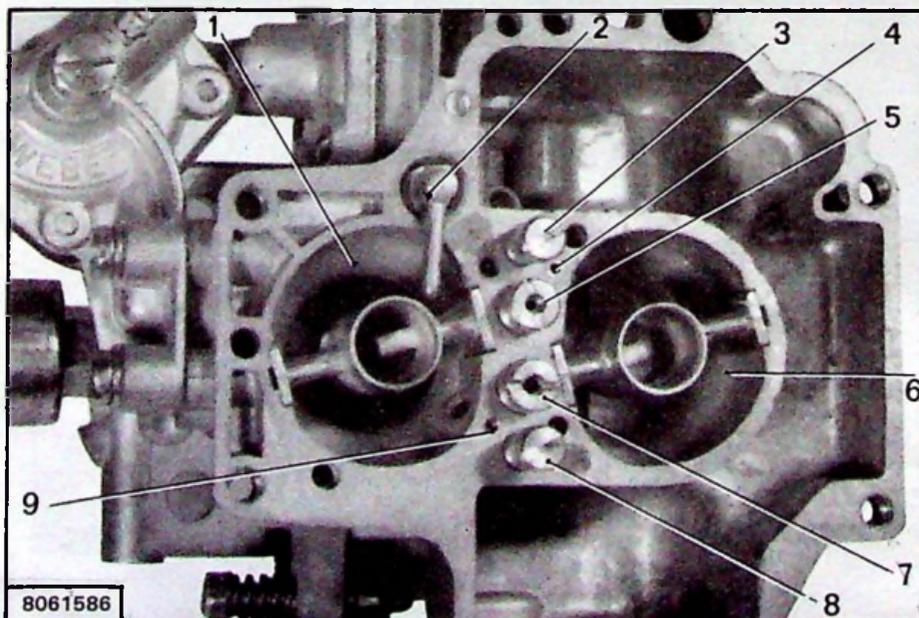
**POSITION DES REGLAGES**

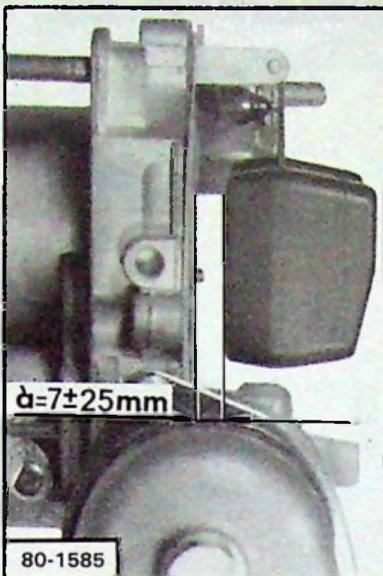
**POINTS PARTICULIERS**

**DEPOSE DU COUVERCLE**

Déposer les vis de fixation ( 10 ) du couvercle.

Reculer le levier ( 11 ) d'accélérateur.





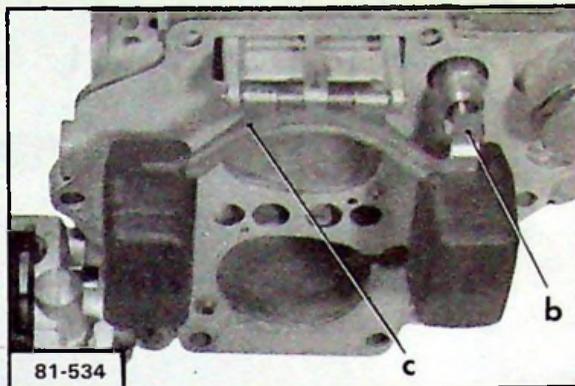
### REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

Positionner le couvercle verticalement ( bille du pointeau non enfoncée ).

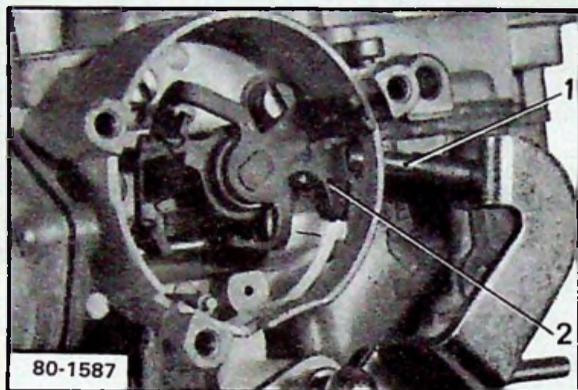
Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle ( joint en place ) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  
 **$7 \pm 0,25$  mm.**  
 Sinon, agir sur la languette « b ».

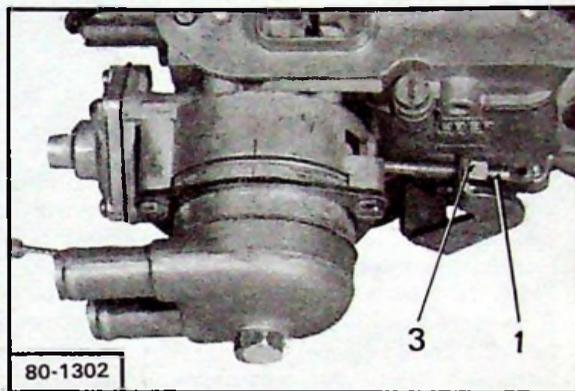
Cette cote doit être égale sous les deux flotteurs, sinon agir sur la barette de liaison « c ».



### REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DE PAPILLON DE 1er CORPS

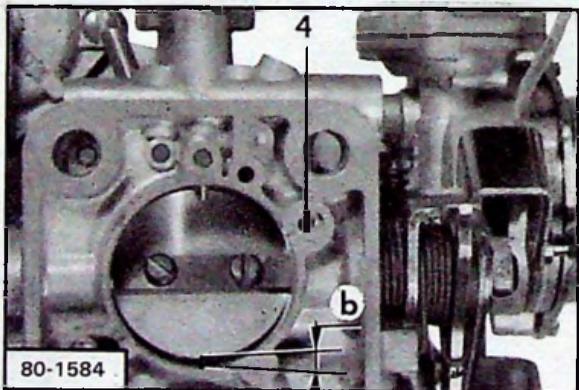


- Volet de départ fermé.
  - La vis ( 1 ) vient en appui sur l'avant dernier bossage de la came ( 2 ).
- L'entrebâillement « d » du papillon du 1er corps doit être de **1,30 mm.**



Sinon, desserrer l'écrou ( 3 ) et agir sur la vis ( 1 ) pour obtenir la condition. Resserrer l'écrou ( 3 ).

**Réglage grand froid :** en forçant la came à pivoter, la vis ( 1 ) vient en appui sur le dernier bossage de la came ( 2 ). L'entrebâillement « d » du volet de départ doit être de **1,50 mm.**

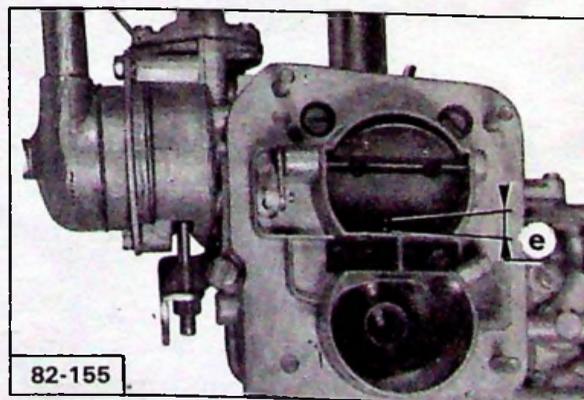
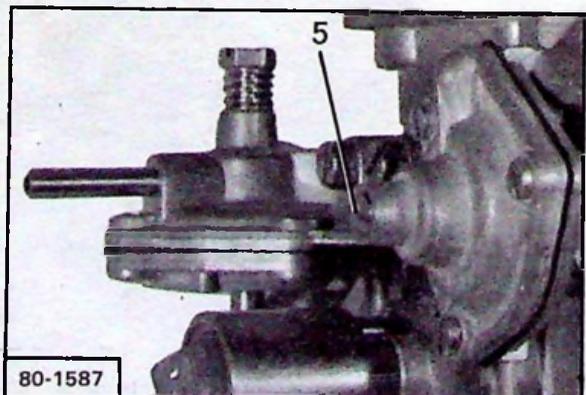


### REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOLET DE DEPART.

Volet de départ fermé.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 530 mbar appliquée à l'orifice ( 4 ) doit ouvrir le volet de départ d'une valeur « e » = **4 à 4,5 mm.**

Sinon oter l'obturateur et agir sur la vis de réglage ( 5 ).





## CARBURATEUR SOLEX

Type 28 x 36 SFIF      Repère 138



28

### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

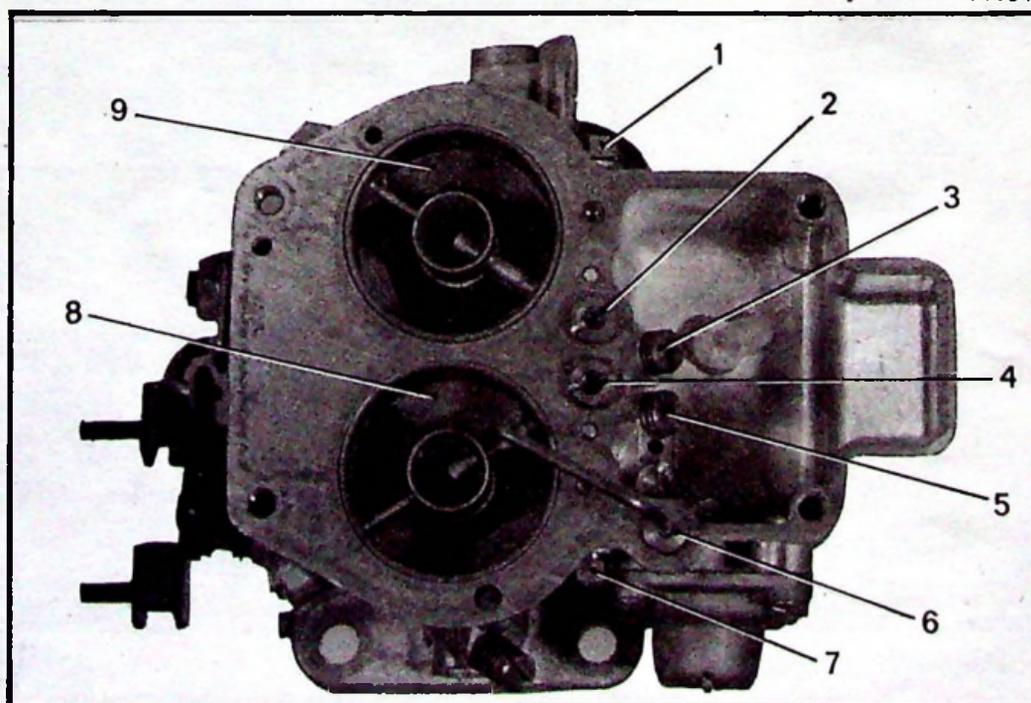
**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 8	26	rep. 9
Gicleur principal .....	120	rep. 5	145	rep. 3
Calibreur d'air d'automaticité .....	1 AD	rep. 4	2 AA	rep. 2
Tube d'émulsion .....	57 105 002	sous rep. 4	57 105 002	sous rep.2
Gicleur de ralenti .....	48	rep. 7		
Gicleur de by-pass .....			65	rep. 1
Injecteur ( type haut, à bille acier ) de pompe de reprise .....	60	rep. 6		
Flotteur ( en polyamide ) .....			5,2 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,7	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,40 à 1,50 mm			

POSITION DES REGLAGES

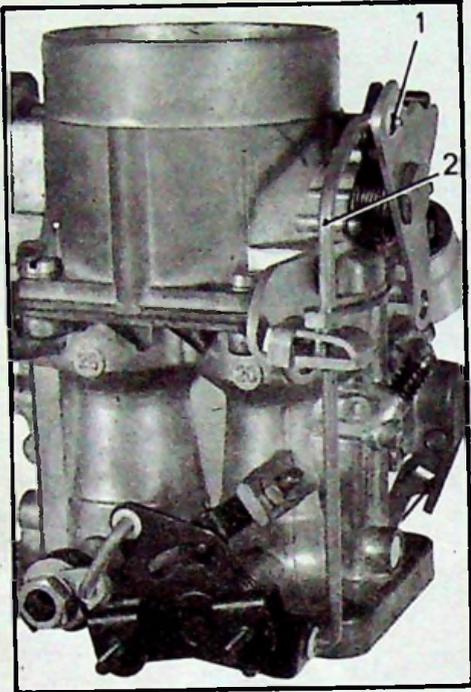
14 934



## POINTS PARTICULIERS

### I. DEPOSE DU COUVERCLE

9295

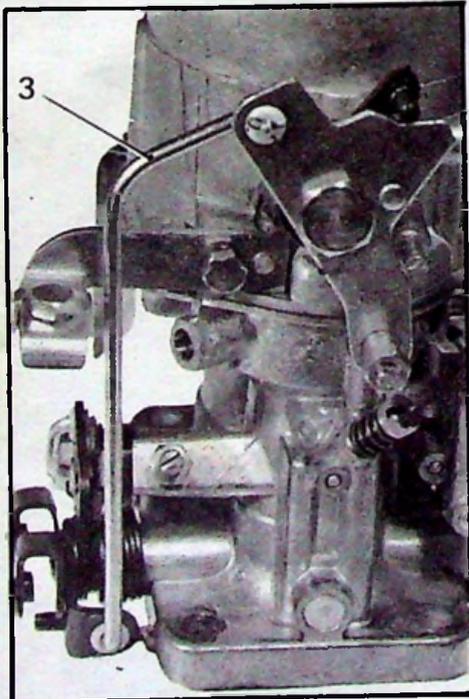


Déposer :

- l'épingle (1)
- la tige de liaison (2)
- les vis de fixation du couvercle

### II. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOILET DE DEPART

8908

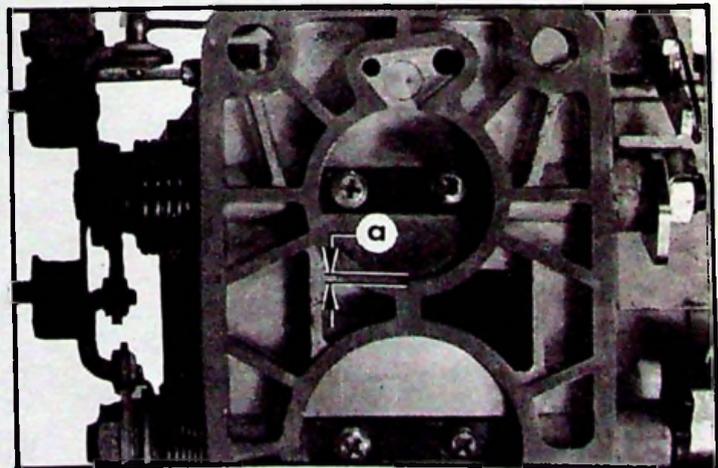


Volet de départ fermé.

La cote « a » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de : 1,40 à 1,50 mm.

Sinon, agir sur la forme de la biellette (3)

8943



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28 x 36 S FIF      Repère 20

29

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

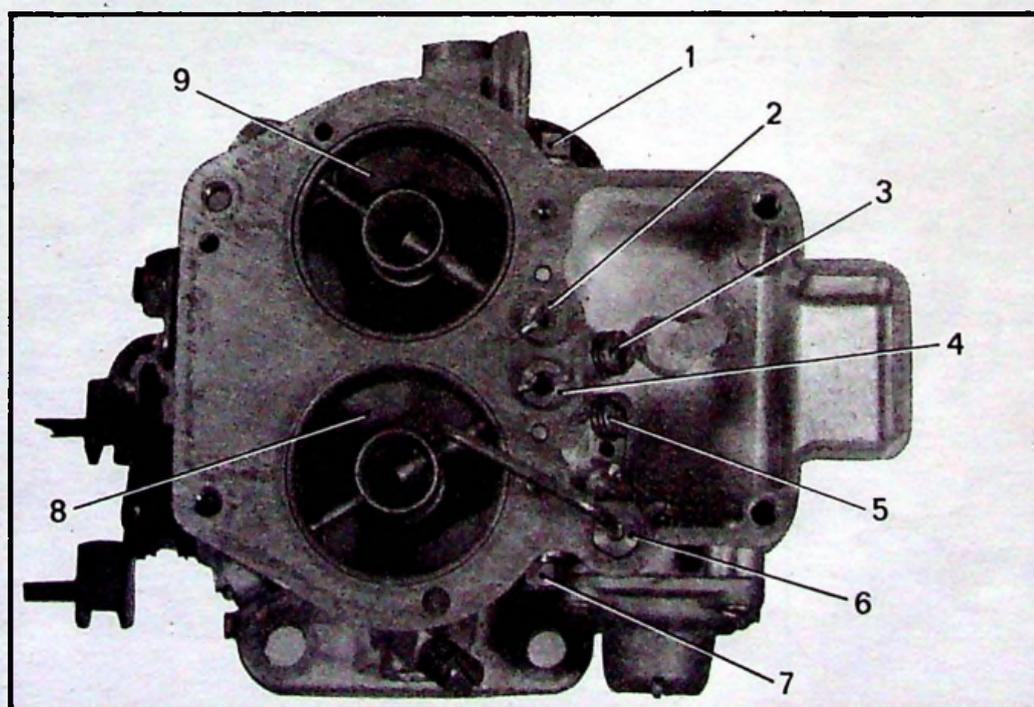
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 8	27	rep. 9
Gicleur principal .....	130	rep. 5	165	rep. 3
Calibreur d'air d'automatité .....	1 AB	rep. 4	2 AB	rep. 2
Tube d'émulsion .....	57 105 002	sous rep. 4	57 105 002	sous rep. 2
Gicleur de ralenti .....	55	rep. 7		
Gicleur de by-pass .....			65	rep. 1
Injecteur ( type haut à bille acier ) de pompe de reprise .....	60	rep. 6		
Flotteur ( en polyamide ) .....			5,2 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,7	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,25 à 1,35 mm			

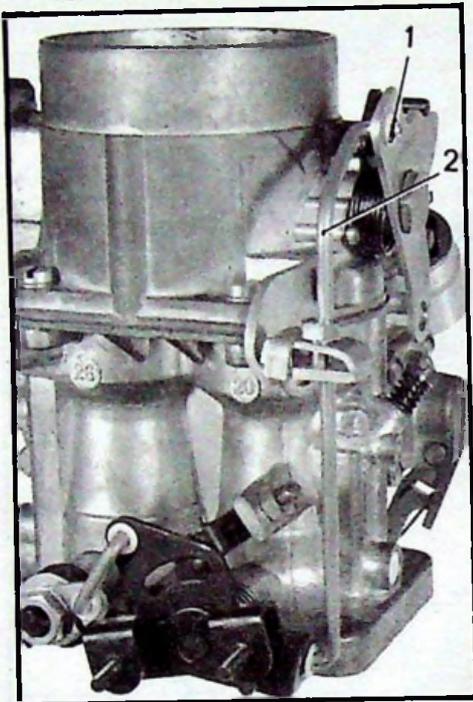
### POSITION DES REGLAGES

14 939



POINTS PARTICULIERS  
I. DEPOSE DU COUVERCLE

9295

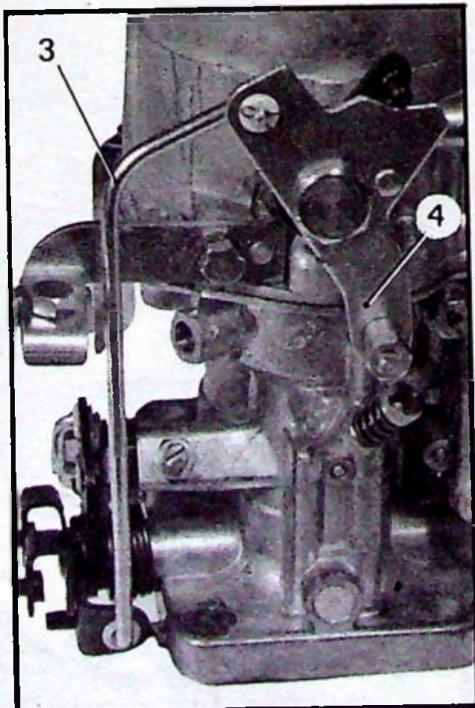


Déposer :

- l'épingle (1),
- la tige de liaison (2)
- les vis de fixation du couvercle.

II. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOILET DE DEPART

8908

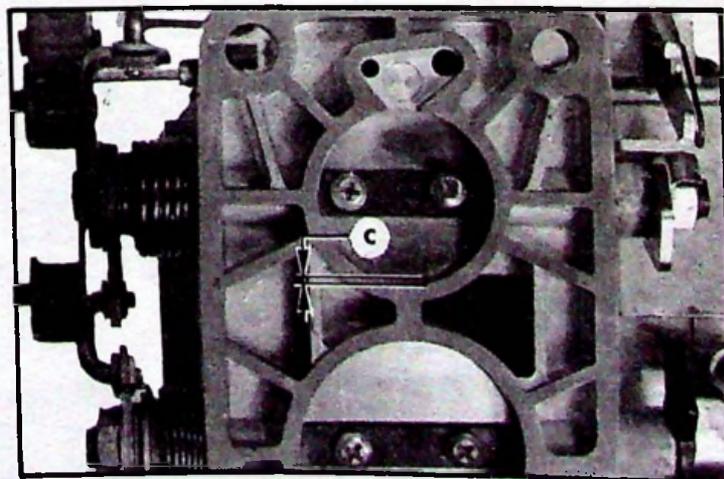


Voilet de départ (4) fermé

La cote «c» comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de : 1,25 à 1,35 mm

Sinon, modifier la  
forme de la biel-  
lette (3)

8943



# CARBURATEUR SOLEX

Type 28x36 SFIF      Repère 154

30

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

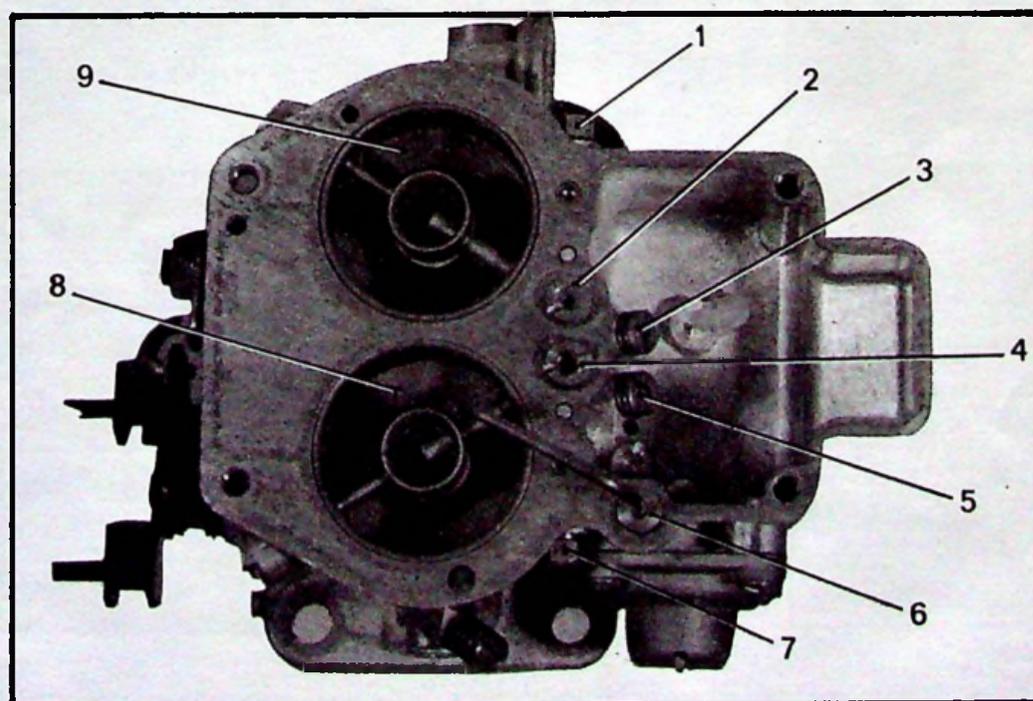
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Starter à volet sur le 1er corps, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 8	27	rep. 9
Gicleur principal .....	122,5	rep. 5	170	rep. 3
Calibreur d'air d'automatisme .....	1 AB	rep. 4	2 AB	rep. 2
Tube d'émulsion .....	57 105 002	sous rep. 4	57 105 002	sous rep. 2
Gicleur de ralenti .....	51	rep. 7		
Gicleur de by-pass .....			65	rep. 1
Injecteur ( type haut à bille acier ) de pompe de reprise .....	60	rep. 6		
Flotteur ( en polyamide ) .....			5,2 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,7	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé ) .....	1,40 à 1,50 mm			

### POSITION DES REGLAGES

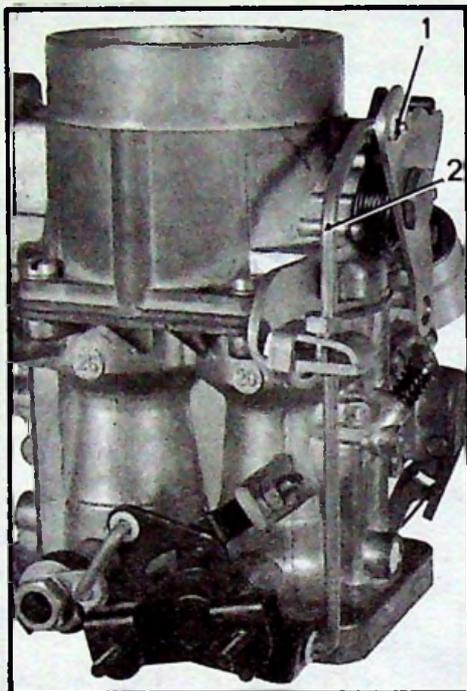
14 934



## POINTS PARTICULIERS

### I. DEPOSE DU COUVERCLE

9295

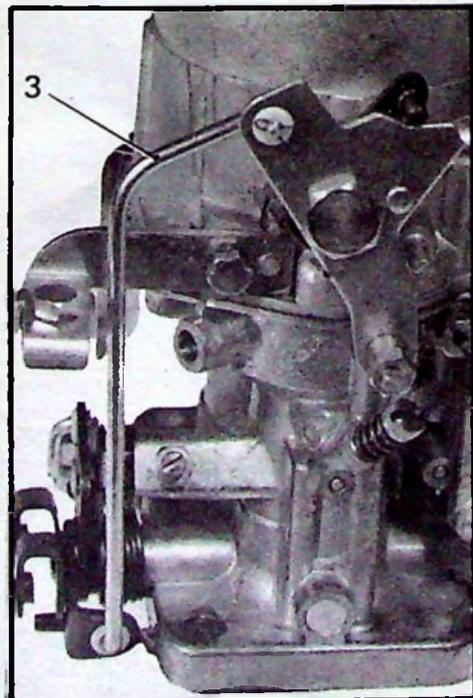


Déposer :

- l'épingle (1)
- la tige de liaison (2)
- les vis de fixation du couvercle

### II. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU VOILET DE DEPART

8908

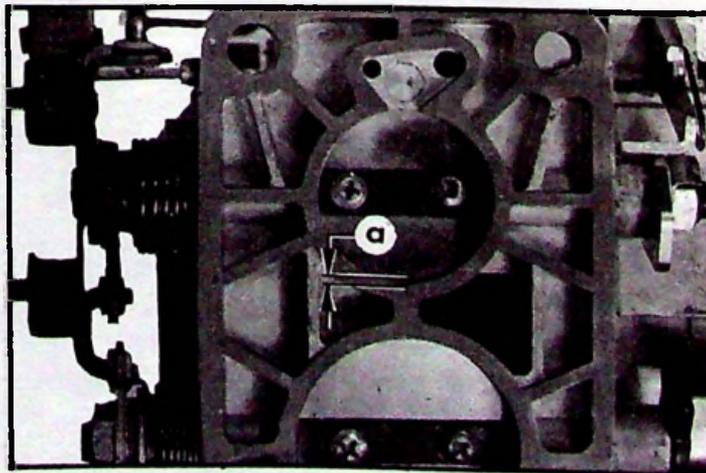


Volet de départ fermé.

La cote « a » comprise entre la tranche du papillon et le corps du carburateur doit être de : 1,40 à 1,50 mm.

Sinon, agir sur la forme de la biellette (3).

8943





## CARBURATEUR WEBER

**Type 28x36 DMA 3**      **Repère W 43-01**



31

### CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

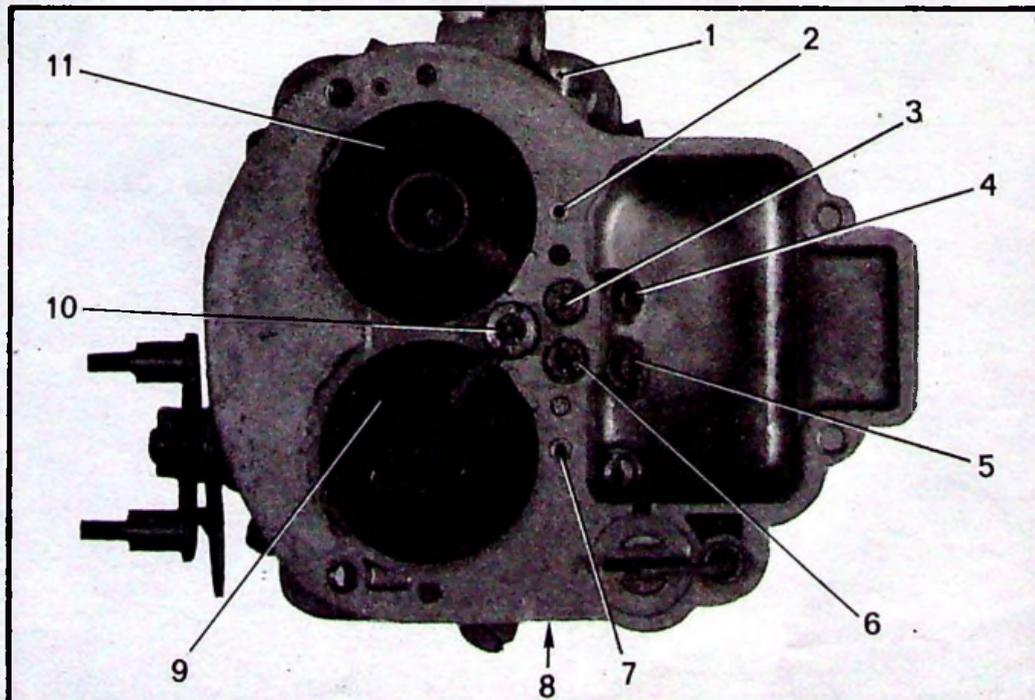
**GENERALITES**

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Volet de départ sur le 1er corps. Dénoyage par dispositif à dépression incorporé

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 9	26	rep. 11
Gicleur principal .....	105	rep. 5	150	rep. 4
Calibreur d'air d'automatisme .....	1 AD	rep. 6	2 AA	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 6	F 6	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 8	70	rep. 1
Calibreur d'air de ralenti .....	AC	rep. 7	AA	rep. 2
Calibreur d'air de ralenti additionnel .....	4 mm			
Trou de mélange .....	90			
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 10		
Flotteur ( en laiton ) .....		11 g		
Pointeau ( à bille ) .....		1,75		
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( Volet de départ fermé à fond ) .....	1,15 à 1,25 mm			

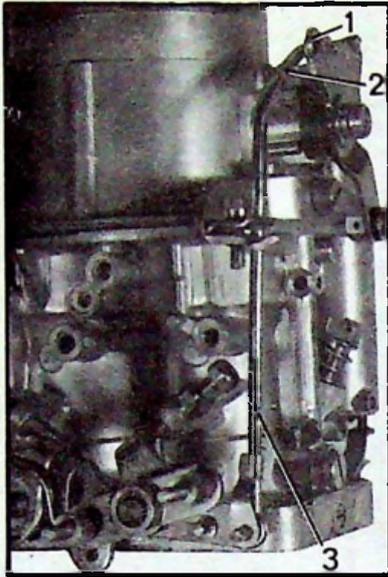
**POSITION DES REGLAGES**

14938



POINTS PARTICULIERS  
I. DEPOSE DU COUVERCLE

11524



Déposer :

- les agrafes (2),
- les joints toriques (1),
- la tige de liaison (3) et ses rondelles épaulées,
- les vis de fixation du couvercle.

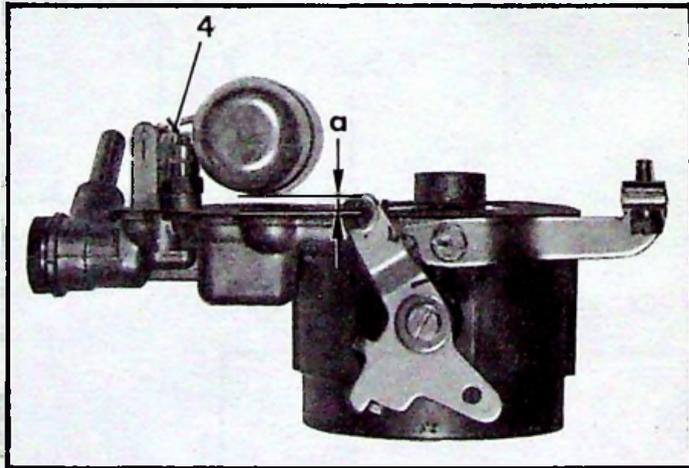
II. REGLAGES DU NIVEAU DE CUVE

Le couvercle ( muni de son joint ) étant retourné, la distance « a » entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (4).

1239

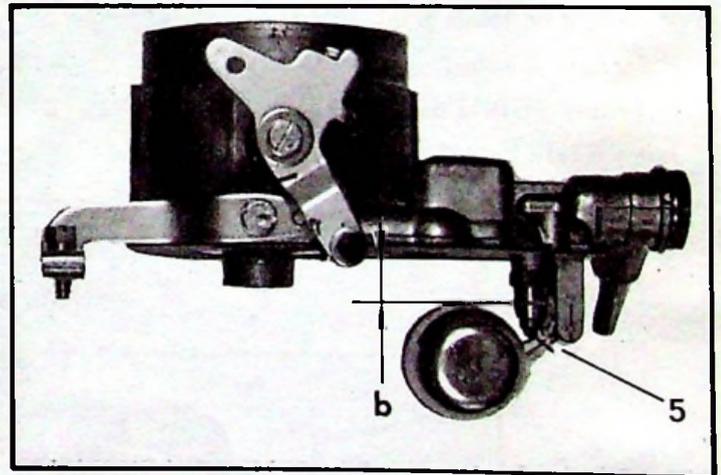


Le couvercle étant placé normalement, la distance entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$$

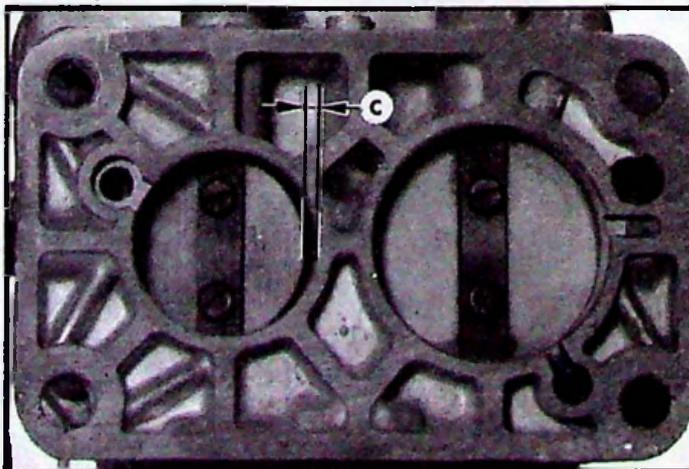
Sinon, agir sur la languette (5).

1238



III. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU PAPILLON DU 1er CORPS

15192



Le volet de départ étant fermé.

La cote « c » comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de :

$$c = 1,15 \text{ à } 1,25 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la tige de liaison (3).

**CARBURATEUR WEBER**  
 Type 28x36 DMA 2      Repère W 41-00

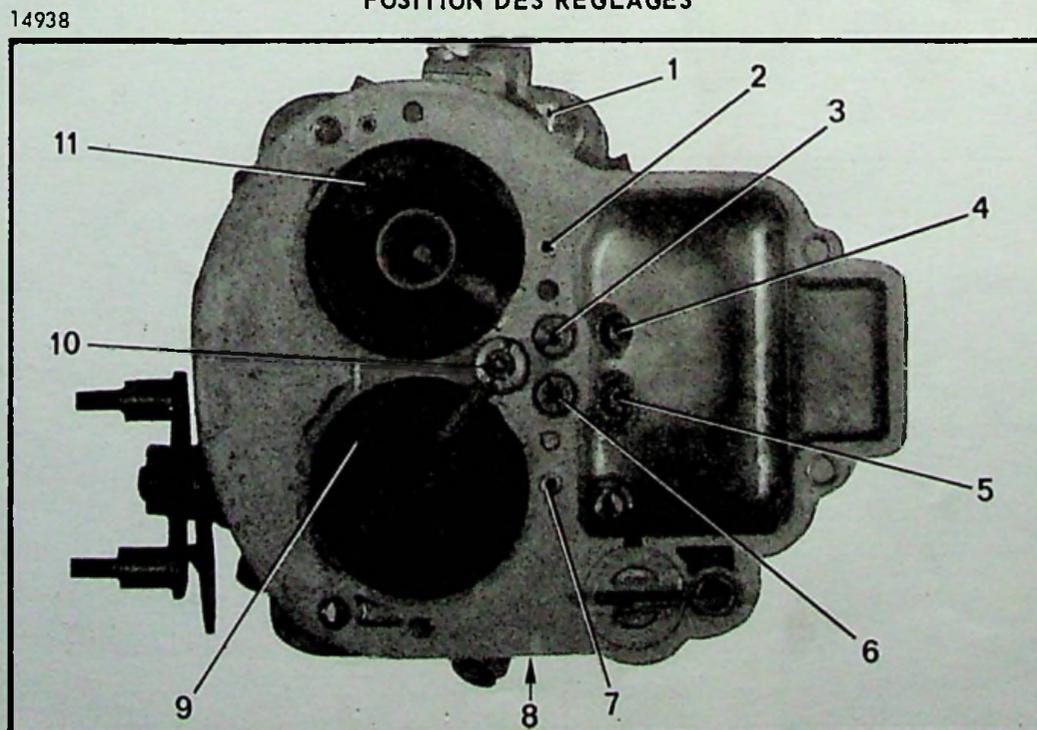
**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Volet de départ sur le 1er corps, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

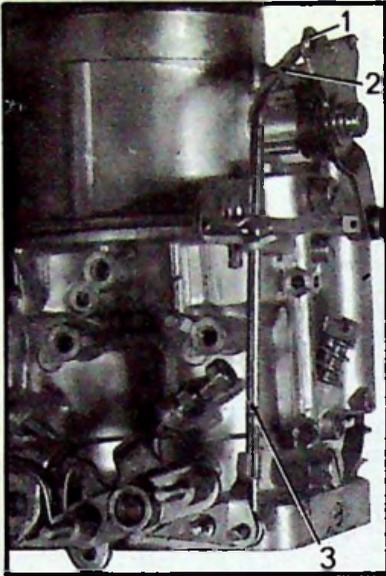
DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	23	rep. 9	27	rep. 11
Gicleur principal .....	115	rep. 5	175	rep. 4
Calibreur d'air d'automatité .....	AC 1	rep. 6	AC 2	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 6	F 6	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 8	70	rep. 1
Calibreur d'air de ralenti .....	AC	rep. 7	AA	rep. 2
Calibreur d'air de ralenti additionnel .....	4 mm			
Trou de mélange .....	80			
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 10		
Flotteur ( en laiton ) .....			11 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,75	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....	1,15 à 1,25 mm			

POSITION DES REGLAGES



POINTS PARTICULIERS  
I. DEPOSE DU COUVERCLE

11524



Déposer :

- les agrafes (2),
- les joints toriques (1),
- la tige de liaison (3) et ses rondelles épaulées,
- les vis de fixation du couvercle.

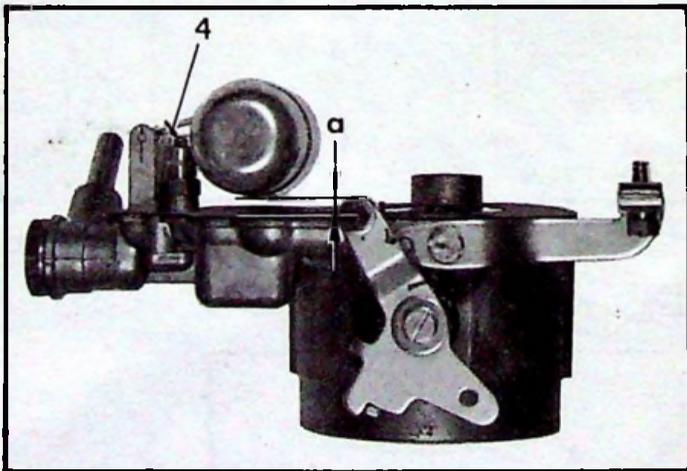
II. REGLAGES DU NIVEAU DE CUVE

Le couvercle ( muni de son joint ) étant retourné, la distance « a » entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (4)

1239

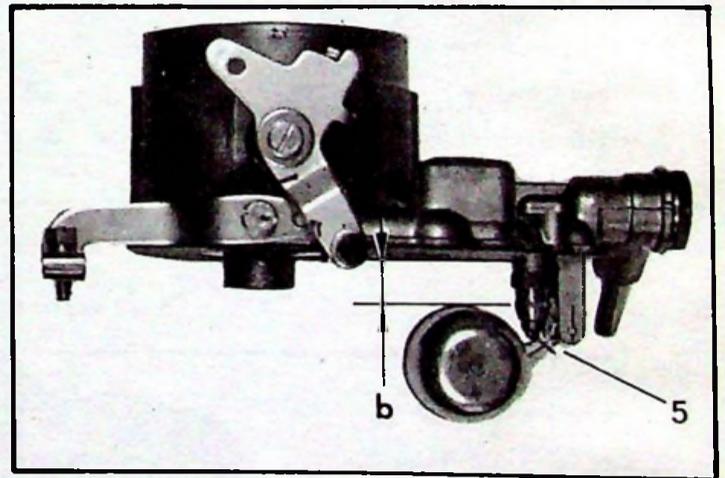


Le couvercle étant placé normalement, la distance entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$$

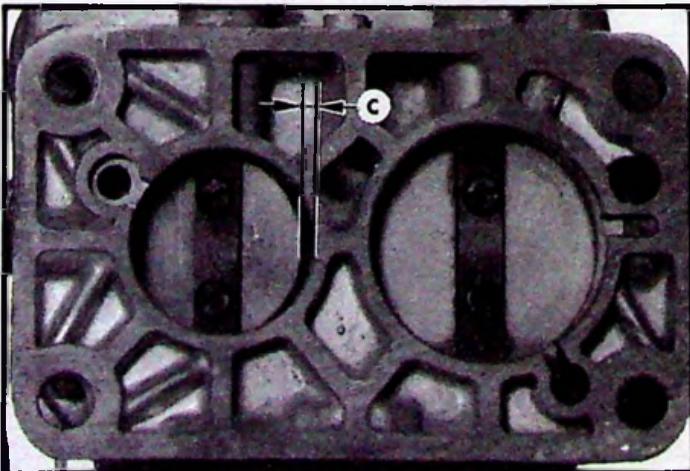
Sinon, agir sur la languette (5)

1238



III. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU PAPILLON DU 1er CORPS

15192



Le volet de départ étant fermé.

La cote « c » comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de :

$$c = 1,15 \text{ à } 1,25 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la tige de liaison (3).



# CARBURATEUR WEBER

Type 28 x 36 DM1

Repère W 42-01



33

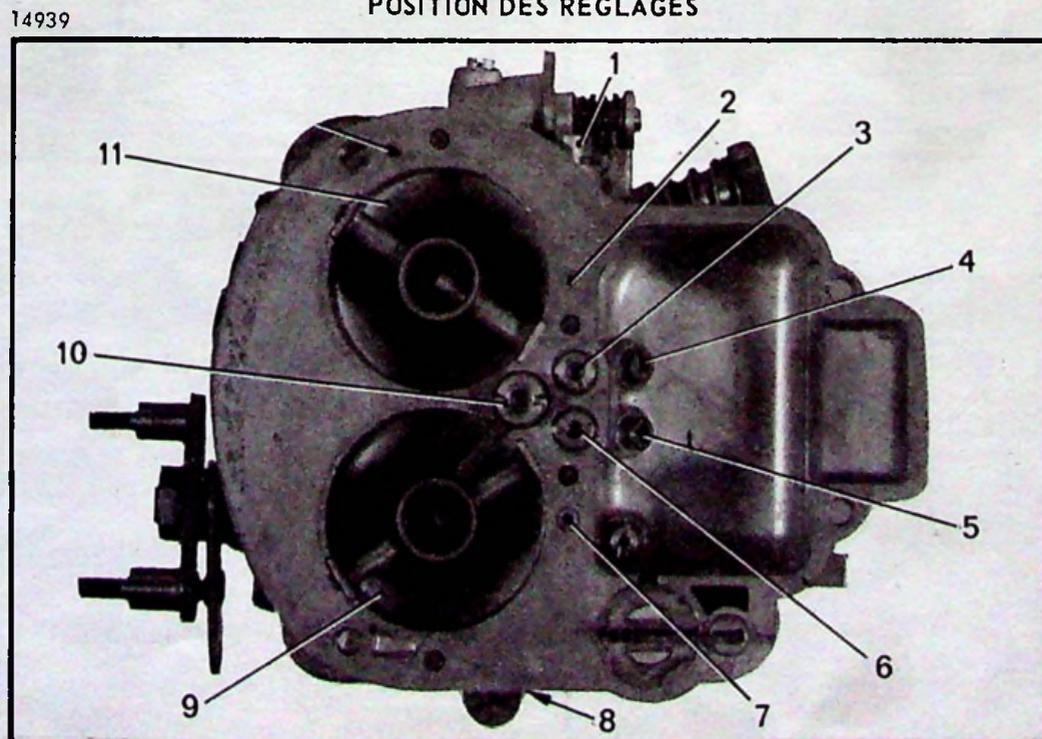
## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Volet de départ sur le 1er corps, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

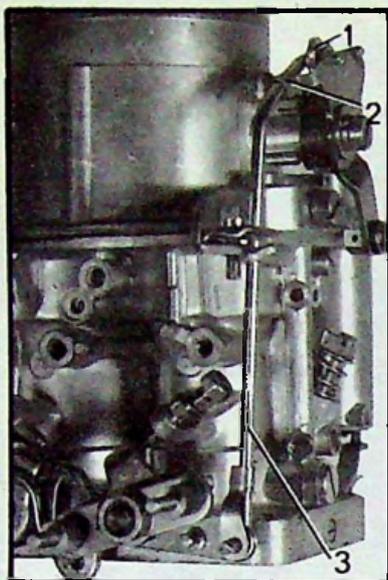
DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	20	rep. 9	26	rep. 11
Gicleur principal .....	105	rep. 5	150	rep. 4
Calibreur d'air d'automatisme .....	AD 1	rep. 6	AA 2	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 6	F 6	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	45	rep. 8	70	rep. 1
Calibreur d'air de ralenti .....	AC ( 160 )	rep. 7	AA ( 110 )	rep. 2
Calibreur de mélange de ralenti accéléré .....			90	
Calibreur d'air de ralenti accéléré .....			5,5 mm	
Calibreur d'air de ralenti additionnel .....	4 mm			
Trou de mélange de ralenti additionnel .....	90			
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 10		
Flotteur ( en laiton ) .....			11 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,75	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....	0,95 à 1,05 mm			

### POSITION DES REGLAGES



POINTS PARTICULIERS  
I. DEPOSE DU COUVERCLE

11524



Déposer :

- les agrafes (2),
- les joints toriques (1),
- la tige de liaison (3) et ses rondelles épaulées,
- les vis de fixation du couvercle.

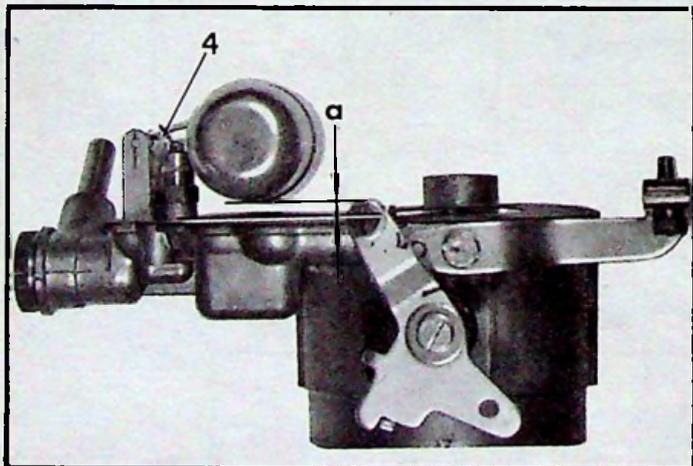
II. REGLAGES DU NIVEAU DE CUVE

Le couvercle ( muni de son joint ) étant retourné, la distance « a » entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (4).

1239

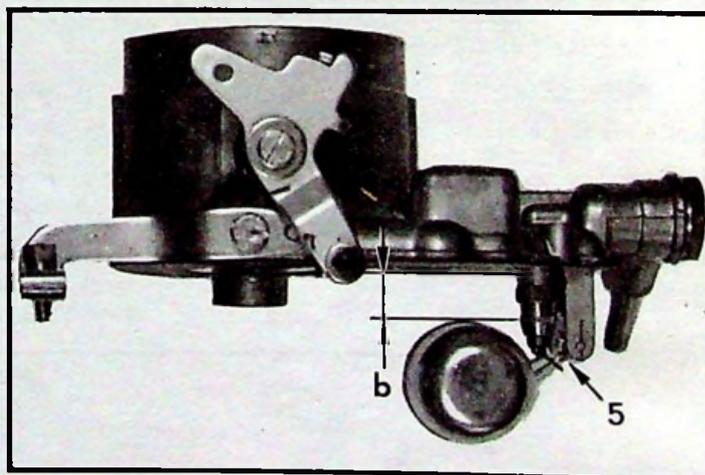


Le couvercle étant placé normalement, la distance entre flotteur et plan de joint doit être de :

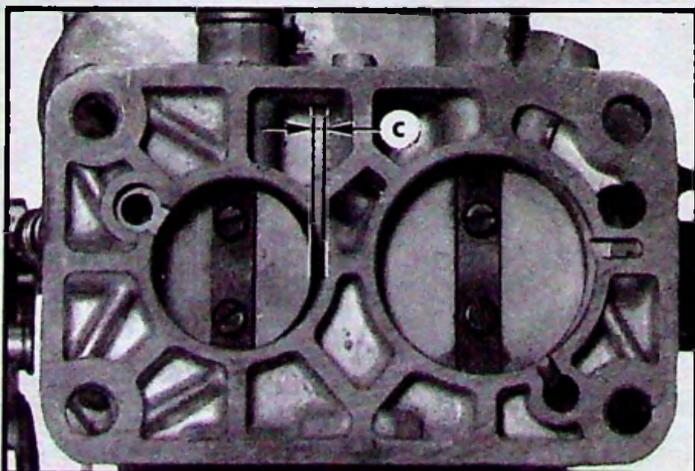
$$b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (5).

1238



III. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU PAPILLON DU 1er CORPS



Le volet de départ étant fermé.

La cote « c » comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de :

$$c = 0,95 \text{ à } 1,05 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la tige de liaison (3).



# CARBURATEUR WEBER

Type 28 x36 DM 2 Repère W47-00



34

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

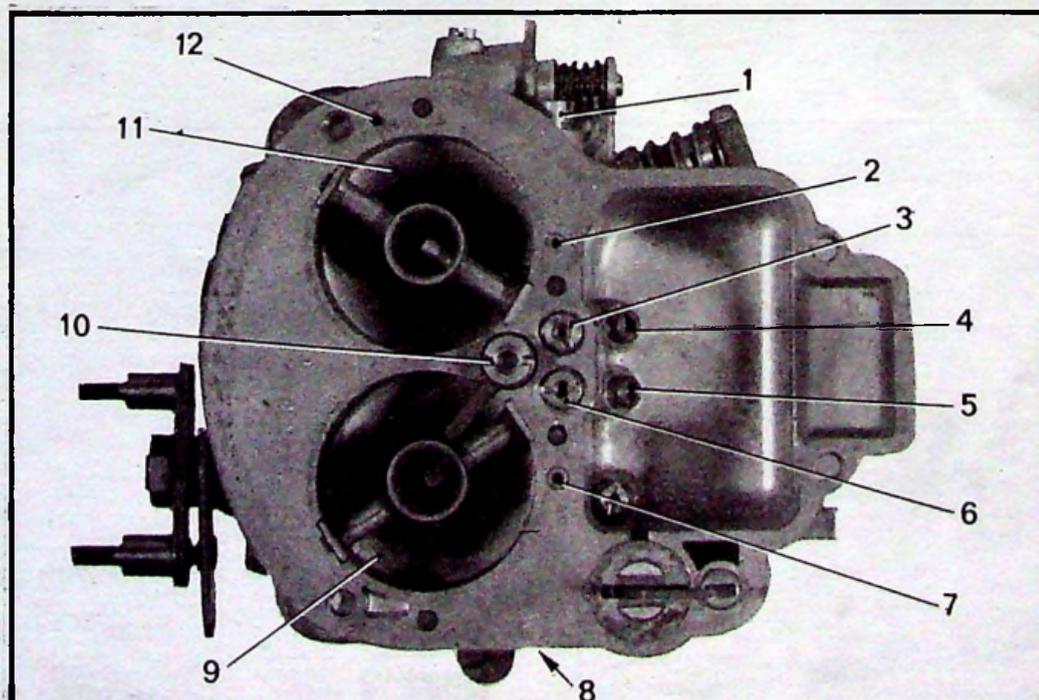
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Volet de départ sur le 1er corps, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	24	rep. 9	27	rep. 11
Gicleur principal .....	120	rep. 5	160	rep. 4
Calibre d'air d'automatisme .....	AB 1	rep. 6	AA 2	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 6	F 6	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 8	70	rep. 1
Calibre d'air de ralenti .....	AC	rep. 7	AA	rep. 2
Calibre de mélange de ralenti accéléré .....			90	
Calibre d'air de ralenti accéléré .....			5,5 mm	
Calibre d'air de ralenti additionnel .....	4 mm			
Trou de mélange de ralenti additionnel .....	80			
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 10		
Flotteur ( en laiton ) .....			11 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,75	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....	1,20 à 1,30 mm			

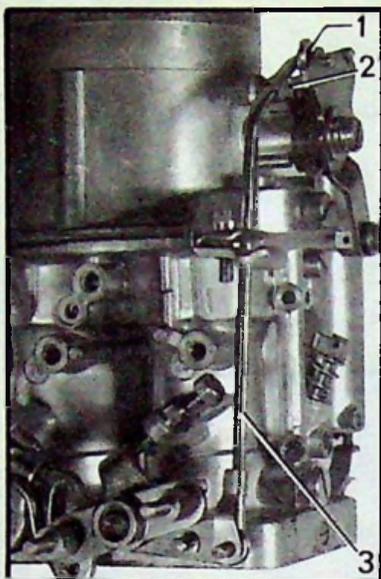
### POSITION DES REGLAGES

14 939



POINTS PARTICULIERS  
I. DEPOSE DU COUVERCLE

11 524



Déposer :

- les agrafes (2),
- les joints toriques (1),
- la tige de liaison (3) et ses rondelles épaulées,
- les vis de fixation du couvercle

II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Le couvercle ( muni de son joint ) étant retourné, la distance « a » entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$$

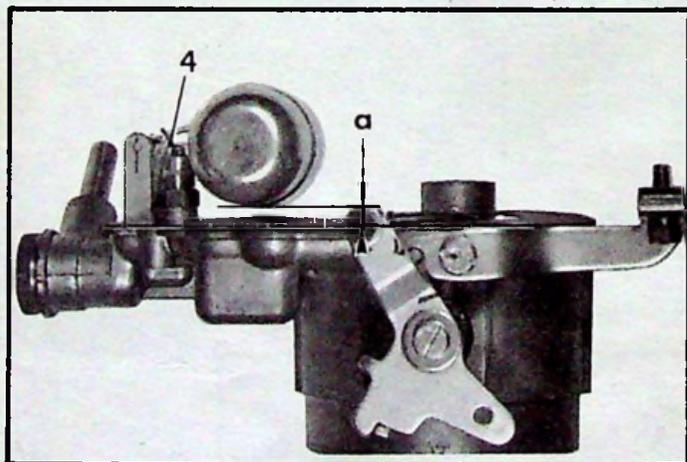
Sinon, agir sur la languette (4).

Le couvercle étant placé normalement, la distance entre flotteur et plan de joint doit être de :

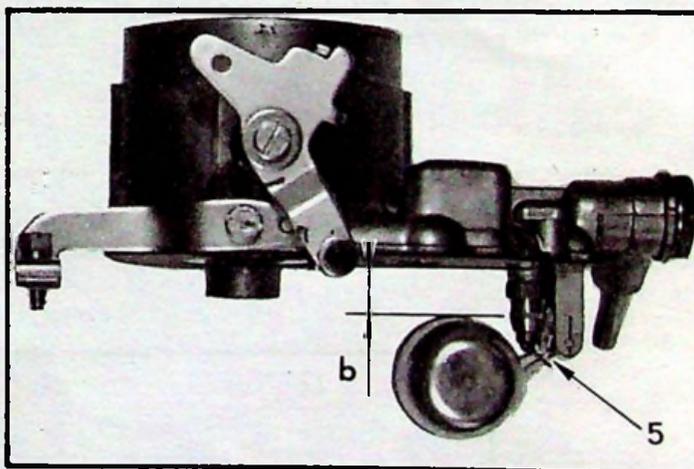
$$b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (5).

1239

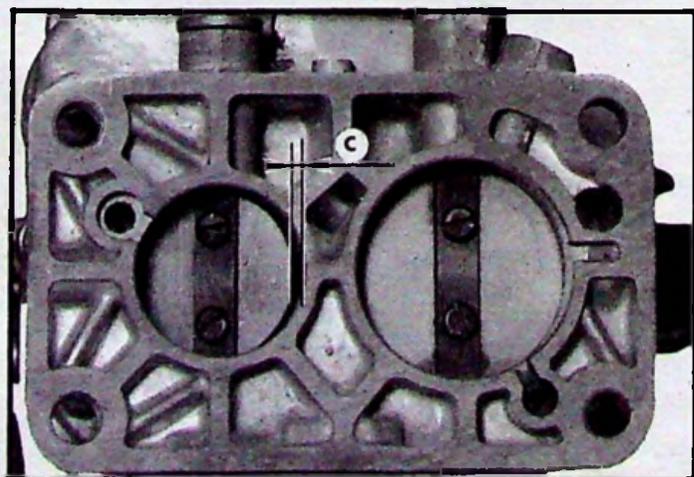


1238



III. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU PAPILLON DU 1er CORPS

15192



Le volet de départ étant fermé.

La cote « c » comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur doit être de :

$$c = 1,20 \text{ à } 1,30 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la tige de liaison (3).

# CARBURATEUR WEBER

Type 28 x 36 DMA 4      Repère W 48-00

35

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

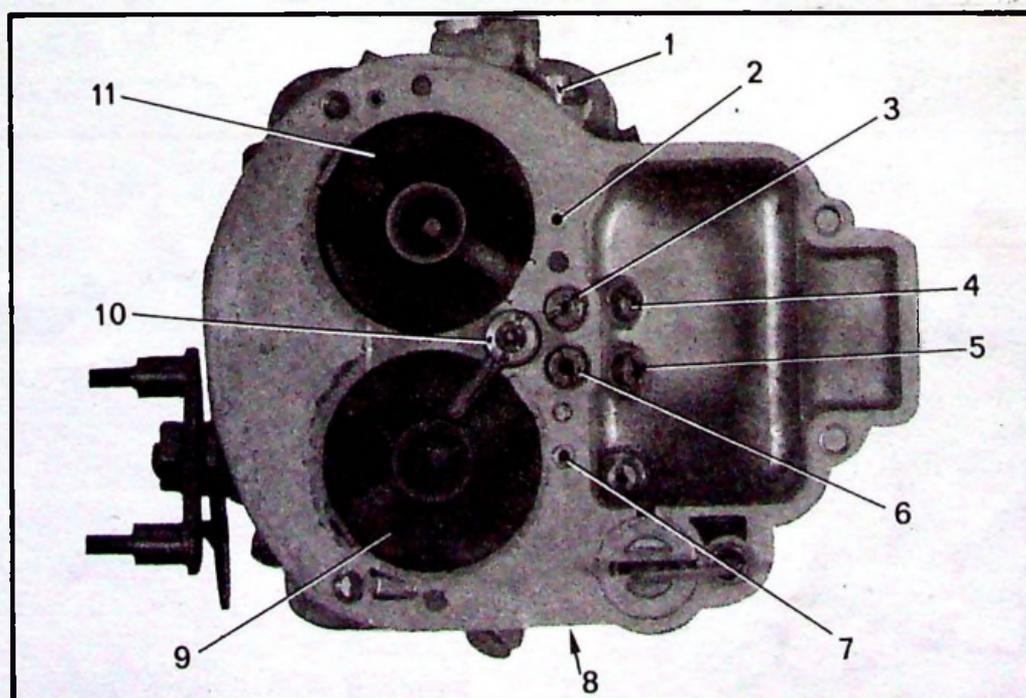
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps
- Volet de départ sur le 1er corps, dénoyage par dispositif à dépression incorporé

DESIGNATION	1er CORPS		2ème CORPS	
Buse .....	24	rep. 9	27	rep. 11
Gicleur principal .....	120	rep. 5	160	rep. 4
Calibreur d'air d'automatisme .....	AB 1	rep. 6	AA 2	rep. 3
Tube d'émulsion .....	F 20	sous rep. 6	F 6	sous rep. 3
Gicleur de ralenti .....	50	rep. 8	70	rep. 1
Calibreur d'air de ralenti .....	AC	rep. 7	AA	rep. 2
Calibreur d'air de ralenti additionnel .....	4 mm			
Trou de mélange .....	80			
Injecteur de pompe de reprise .....	50	rep. 10		
Flotteur ( en laiton ) .....			11 g	
Pointeau ( à bille ) .....			1,75	
Ouverture positive du papillon du 1er corps ( volet de départ fermé à fond ) .....	1,20 à 1,30 mm			

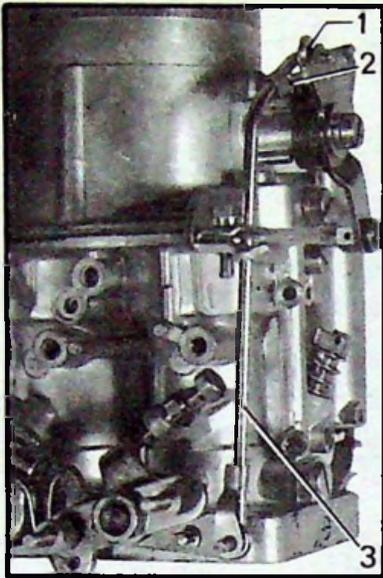
### POSITION DES REGLAGES

14938



POINTS PARTICULIERS  
I. DEPOSE DU COUVERCLE

11 524



Déposer :

- les aqrates (2),
- les joints toriques (1),
- la tige de liaison (3) et ses rondelles épaulées,
- les vis de fixation du couvercle

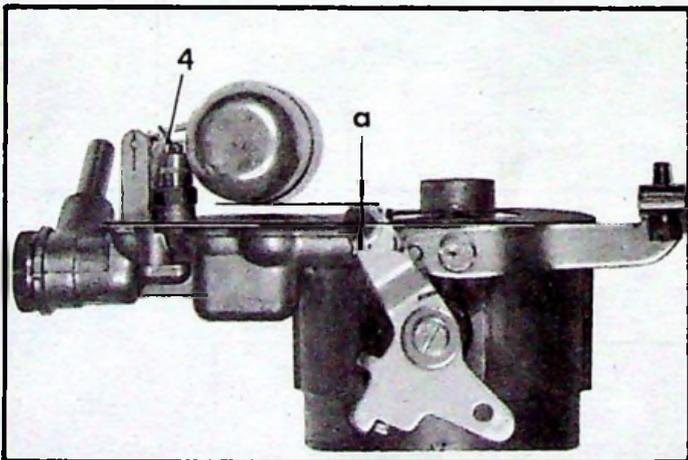
II. REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Le couvercle ( muni de son joint ) étant retourné, la dis-  
tance « a » entre flotteur et plan de joint doit être de :

$$a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (4).

1239

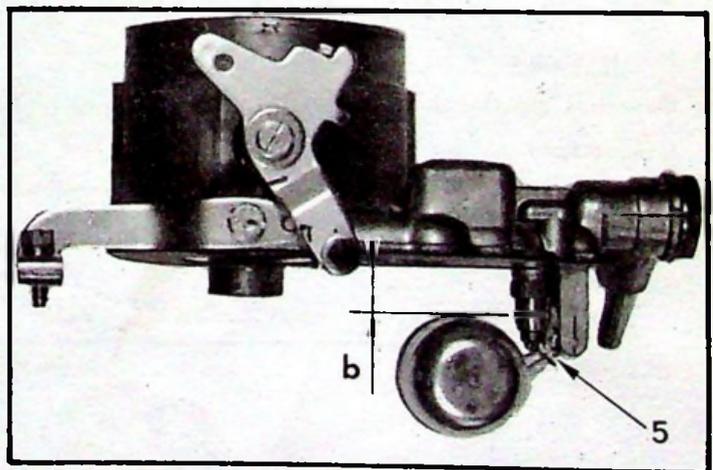


Le couvercle étant placé normalement, la distance entre  
flotteur et plan de joint doit être de :

$$b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la languette (5).

1238



III. REGLAGE DE L'ENTREBAILLEMENT DU PAPILLON DU 1er CORPS

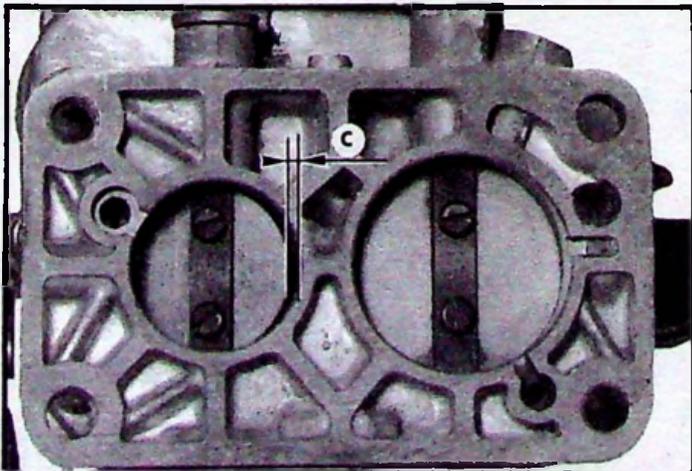
Le volet de départ étant fermé.

La cote « c » comprise entre la tranche de papillon et le  
corps de carburateur doit être de :

$$c = 1,20 \text{ à } 1,30 \text{ mm}$$

Sinon, agir sur la tige de liaison (3).

15 192





## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

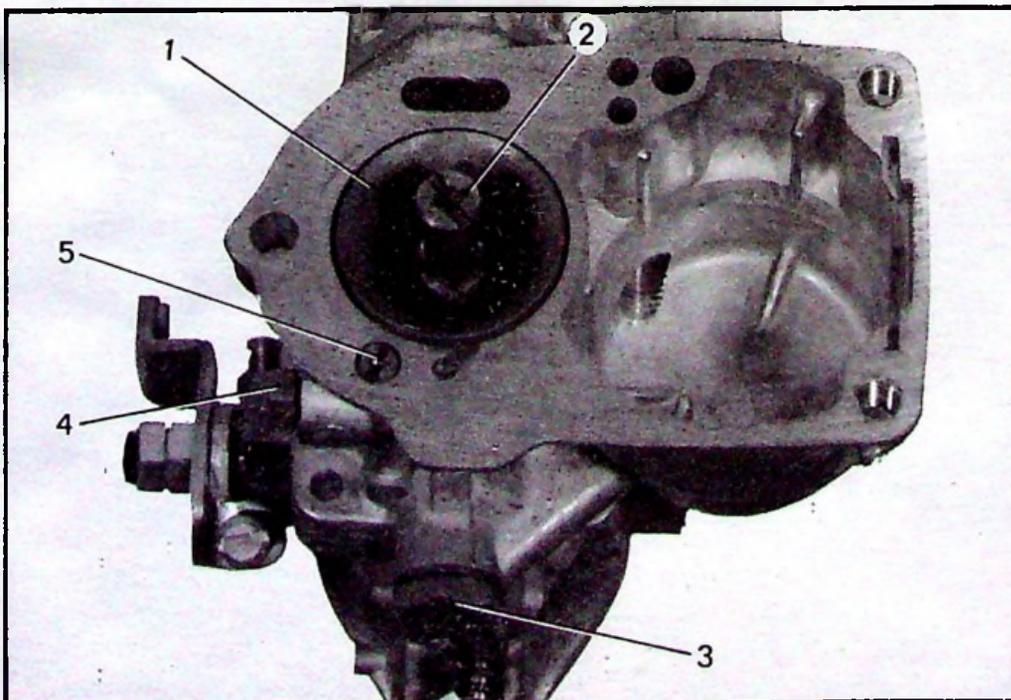
### GENERALITES

- Carburateur monocorps inversé
- Bi-starter à glace
- Limiteur plombé
- Repère 204 : vis de richesse "inviolable"

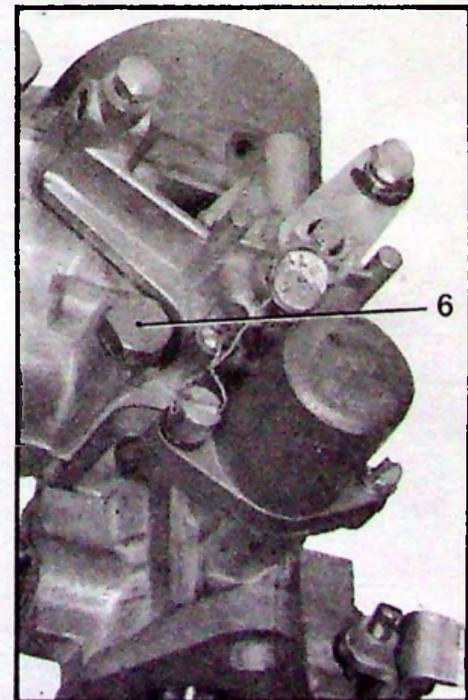
DESIGNATION	REPÈRE	REGLAGES
Buse .....	1	22
Gicleur principal .....	3	115
Calibreur d'automaticité .....	2	195
Tube d'émulsion .....	sous rep. 2	N° 10
Gicleur de ralenti .....	4	55
Calibreur d'air de ralenti .....	5	150
Gicleur de starter .....	6	125
Calibreur d'air de starter .....		4,5 mm
Flotteur ( en polyamide ) .....		5,7 g
Pointeau .....		1,5

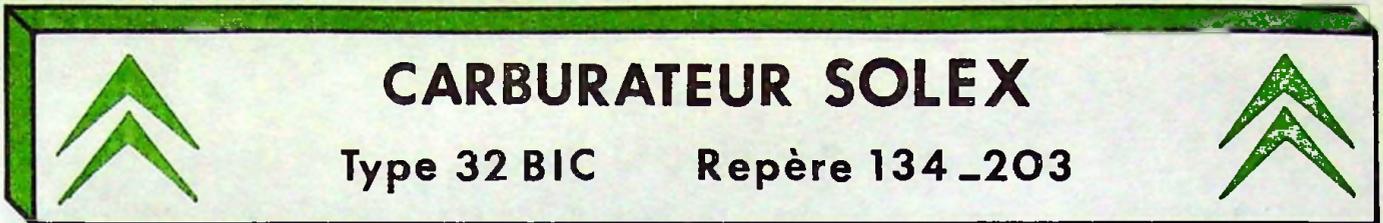
### POSITION DES REGLAGES

14935



14933



**CARBURATEUR SOLEX**

Type 32 BIC

Repère 134\_203

37

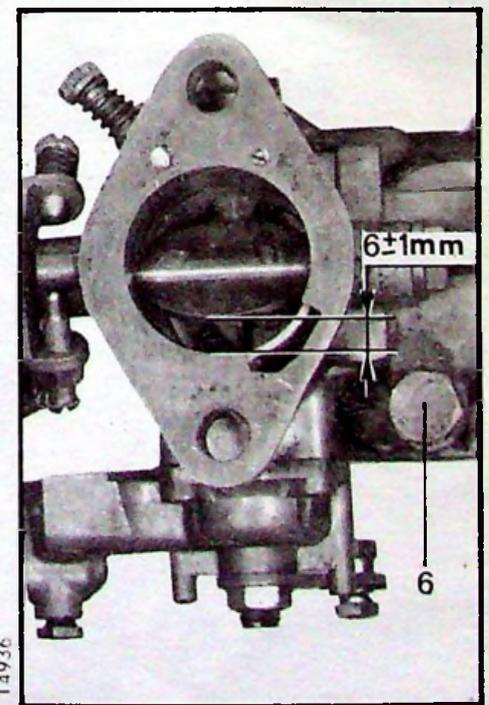
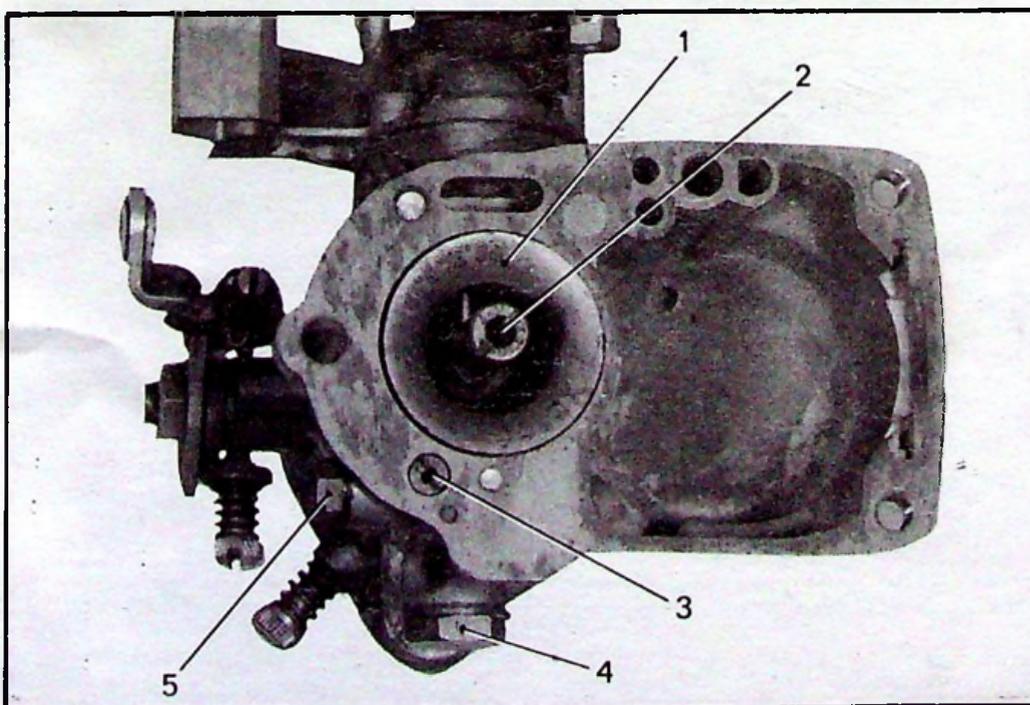
**CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT**

## GENERALITES

- Carburateur monocorps inversé
- Starter à glace
- Vis d'ouverture maxi du papillon, plombée
- Rep. 203 : vis de richesse " inviolable "

DESIGNATION	REPÈRE	REGLAGES
Buse .....	1	19
Gicleur principal .....	4	97,5
Calibreur d'automatisme .....	2	220
Tube d'émulsion .....	sous rep. 2	N° 10
Gicleur de ralenti .....	5	50
Calibreur d'air de ralenti .....	3	150
Gicleur de starter .....	6	125
Calibreur d'air de starter .....		4 mm
Flotteur ( en polyamide ) .....		5,7 g
Pointeau .....		1,5
Ouverture du papillon limitée à .....		6 ± 1 mm

## POSITION DES REGLAGES





# CARBURATEUR SOLEX

Type 32 SEI Repère 139\_139<sup>1</sup>\_139<sup>2</sup>\_205



38

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

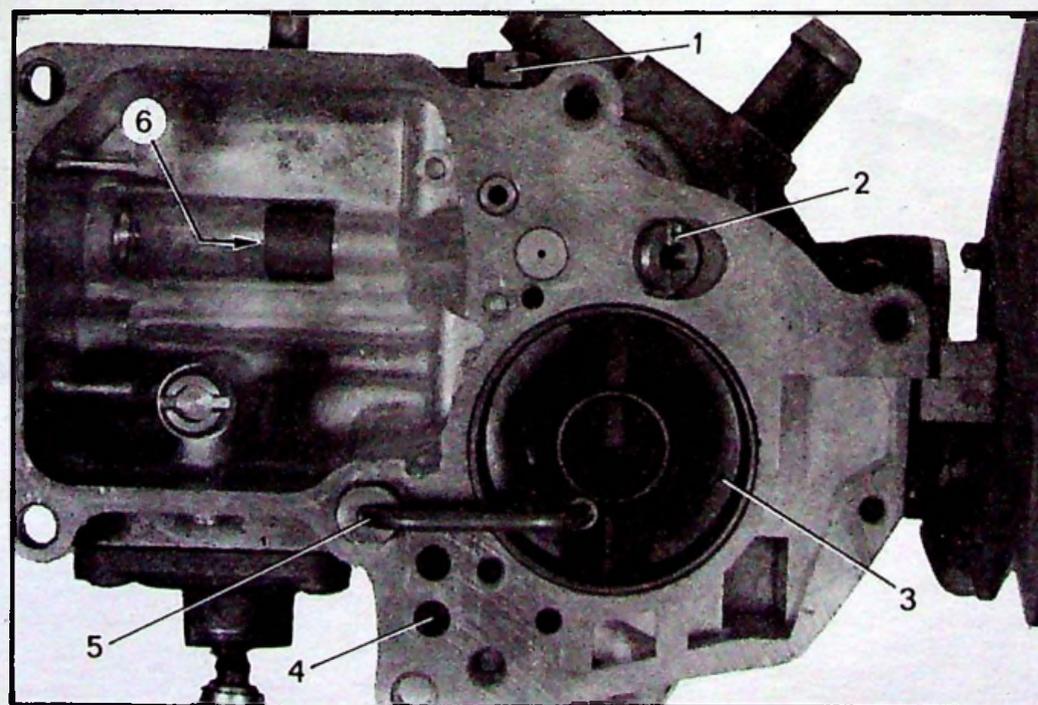
### GENERALITES

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ, monocorps type inversé
- Starter à volet
- Repère 139<sup>1</sup> : (avec coupe-ralenti)
- Repère 139<sup>2</sup> : (avec coupe-ralenti et prise à dépression)
- Repère 205 : vis de richesse " inviolable "

DESIGNATION	REPÈRE	REGLAGES
Buse .....	3	23
Gicleur principal .....	6	130
Ajutage d'automatité ( inamovible ) .....	2	NP
Gicleur de ralenti .....	1	50
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	4	30
Injecteur de pompe de reprise .....	5	40
Econostat ( dans le couvercle ) .....		60
Pointeau ( à bille ) .....		1,5
Poids du flotteur ( en polyamide ) .....		
Ouverture positive du papillon ( sous starter ) .....		1,20 mm

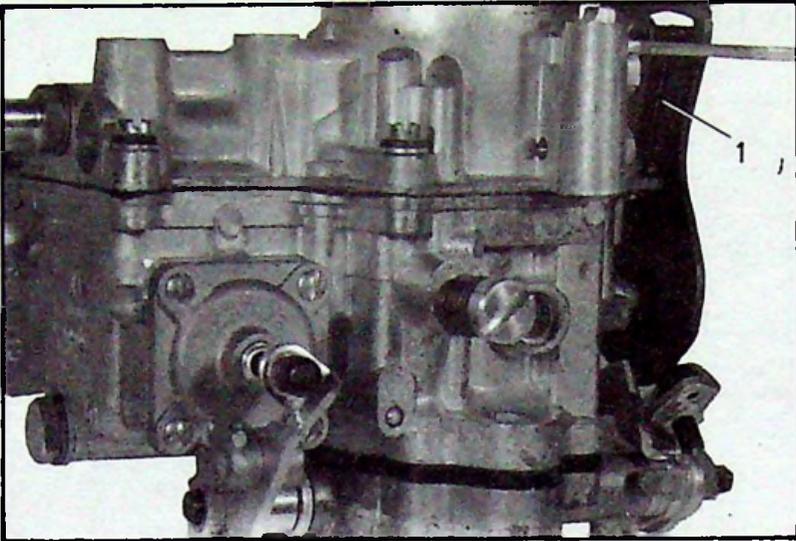
### POSITION DES REGLAGES

14781



## POINTS PARTICULIERS

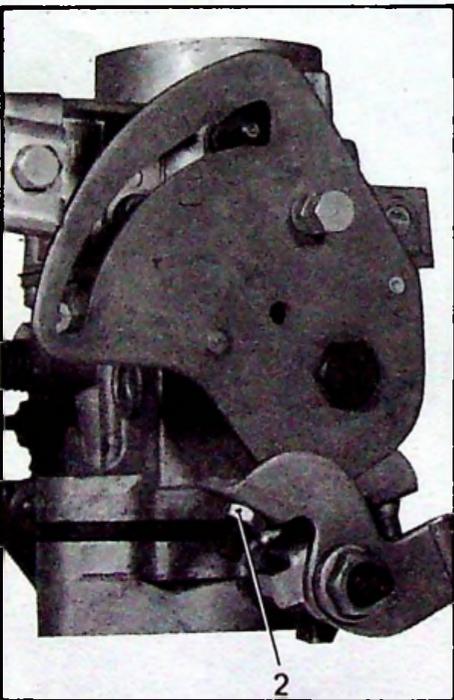
### I. DEPOSE DU COUVERCLE



Déposer le ressort (1).

Déposer les vis de fixation du couvercle.

### II. REGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON

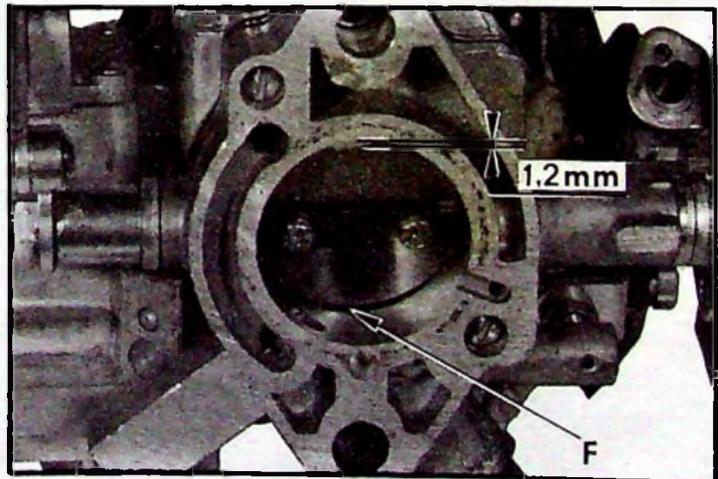


Volet de départ fermé a fond.

La cote comprise entre la tranche de papillon et le corps de carburateur (côté opposé à la fente de progression « f ») doit être de : 1,20 mm.

Sinon, agir sur la vis butée (2).

NOTA : Pour les mesures, l'écrou doit toujours être serré.





# CARBURATEUR SOLEX

Type 34PBISA 16

Repère Peu A 315



39

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ETAT

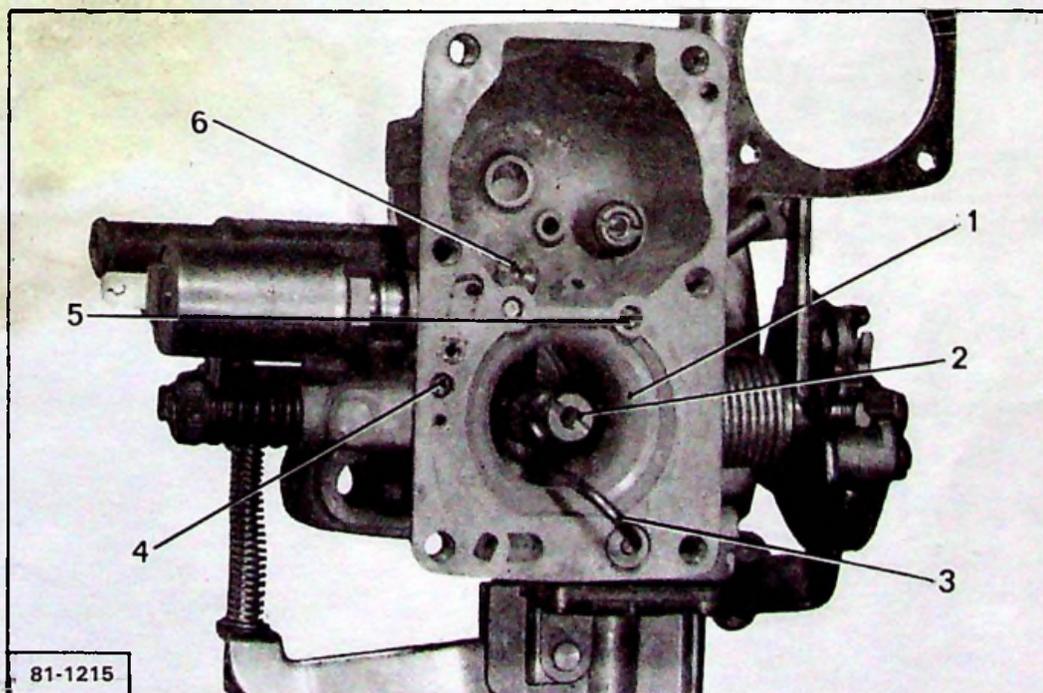
### GENERALITES

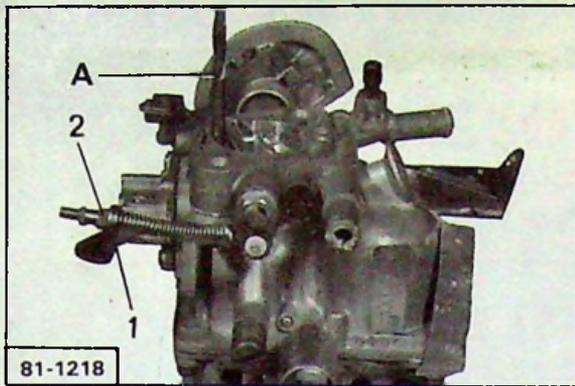
- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Monocorps inversé.
- Starter à volet.
- Obturateur d'inviolabilité sur la vis de richesse.

DESIGNATION	REPÈRE	REGLAGE
Buse .....	1	25
Gicleur principal ( dans la cuve ) .....	6	130
Calibreur d'air d'automatité .....	2	160
Gicleur de ralenti ( dans l'étouffoir ) .....		44
Gicleur de ralenti à richesse constante .....	4	35
Calibreur d'air ( CO constant ) .....		180
Injecteur de pompe de reprise .....	3	50
Econostat .....	5	70
Pointeau à bille .....		1,6 mm
Poids du flotteur .....		5,7 g
Ouverture positive sous starter .....		0,75 mm

MAN 108720

### POSITION DES REGLAGES





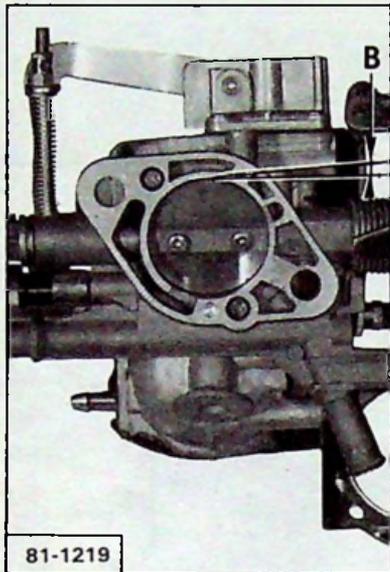
**REGLAGE DE LA COURSE DE POMPE DE REPRISE.**

Débloquer l'écrou ( 2 ).

Tirer à fond le levier de pompe ( 1 ) pour comprimer le ressort de membrane de pompe.

Placer une pige **A**  $\phi = 4 \pm 0,6 \text{ mm}$  entre la tranche du papillon et le corps du carburateur.

Agir sur l'écrou ( 2 ) pour obtenir un coulissement libre mais sans jeu de la pige **A**.

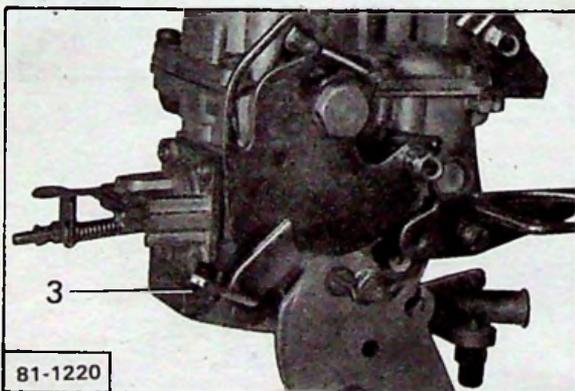


**REGLAGE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ SOUS STARTER.**

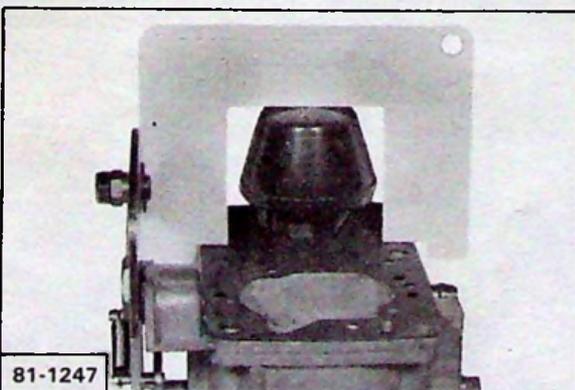
Fermer à fond le volet de départ et le maintenir.

Vérifier à l'aide d'une pige l'ouverture **B** du papillon :

**B = 0,75 mm**



Si l'ouverture n'est pas conforme, agir sur la vis ( 3 ) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.



**REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.**

Déposer et retourner le dessus de cuve.

Placer le calibre 71'644 012 sur le plan de joint du dessus de cuve (*joint en place*).

Le flotteur doit être en contact avec le calibre. Sinon, changer le flotteur.

# CARBURATEUR SOLEX

Type **30 - 30 Z2**      Repère **329**  
 32 - 34 Z2                      **348**

40

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ÉTAT

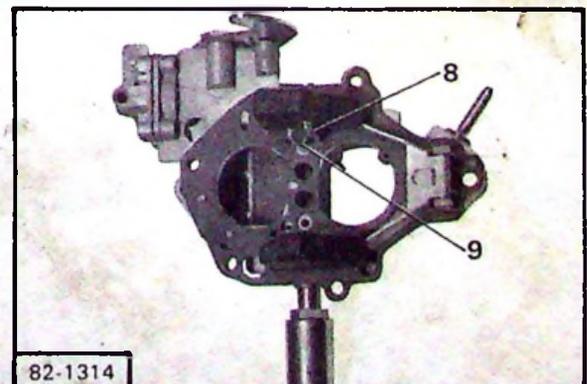
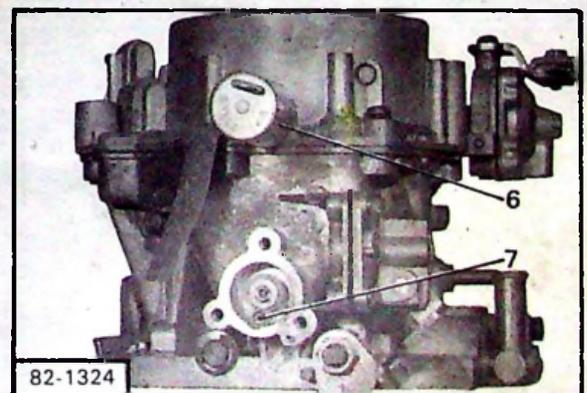
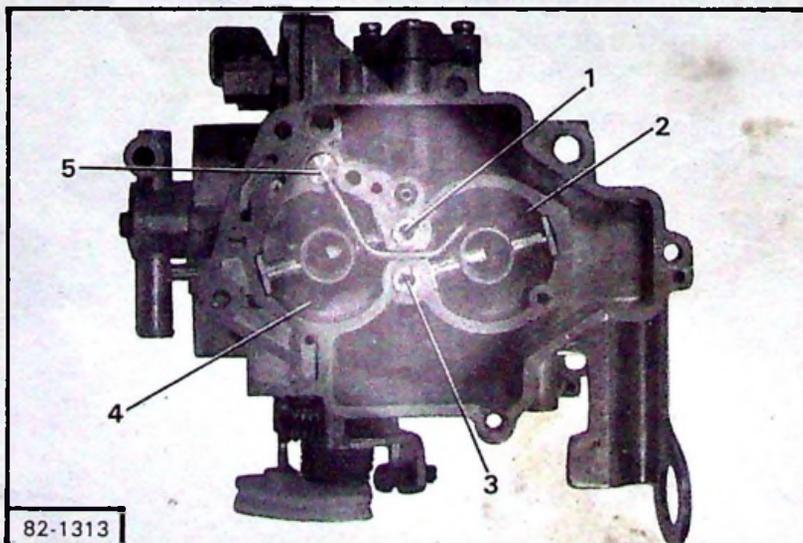
**GÉNÉRALITÉS**

- Carburateur double corps « compound » à commande mécanique de second corps.
- Starter à volet sur le premier corps avec capsule de dénoyage.
- Coupe ralenti (étouffoir).
- Retour d'essence au réservoir sur couvercle.
- Témoins d'inviolabilité sur vis de richesse et de butée de papillon de second corps.

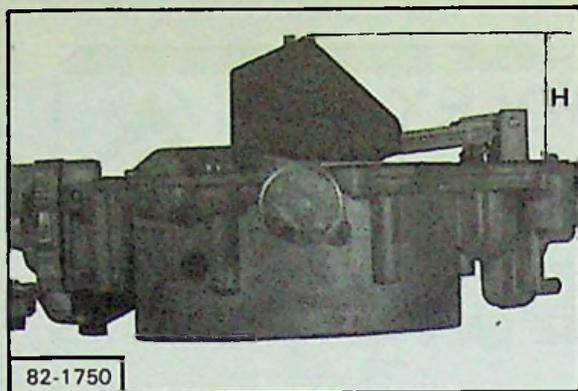
DÉSIGNATION Type : Repère :	BX 30-30 Z2 CIT 329		BX 14 E - RE 32-34 Z2 CIT 348	
	1 <sup>er</sup> corps	2 <sup>e</sup> corps	1 <sup>er</sup> corps	2 <sup>e</sup> corps
Buse .....	24      ④	25      ②	24      ④	25      ②
Gicleur principal .....	112,5 sous ①	125 sous ③	115 sous ①	120 sous ③
Ajutage d'automatisme et tube d'émulsion .....	165 ZD    ①	180 ZC    ③	155 ZE    ①	160 ZC    ③
Gicleur de ralenti .....	40      ⑥		40      ⑥	
Gicleur de by-pass .....		50      ⑨		50      ⑨
Enrichisseur pneumatique .....	50      ⑦		45      ⑦	
Injecteur de pompe .....	35      ⑤	35      ⑤	35      ⑤	35      ⑤
Gicleur d'essence d'éconostat .....		80      ⑧		80      ⑧
Pointeau .....	1,6 mm		1,6 mm	
Ouverture positive du papillon de 1 <sup>er</sup> corps (volet de départ fermé) ....	0,90 mm		0,75 mm	
Entrebâillement du volet de départ sous dépression de 350 mbar .....	3,2 ± 0,5 mm		3,7 ± 0,5 mm	

Additif au MAN 008720 et au MAN 008721

**POSITION DES RÉGLAGES**



## POINTS PARTICULIERS



### I - RÉGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Joint de cuve en place, la cote H comprise entre le plan de joint du dessus de cuve et la partie supérieure des flotteurs doit être de :  $A = 33 \pm 1$  mm.

Si la cote H n'est pas respectée, agir sur la languette (2).  
Écart admis entre les flotteurs : 1 mm.

Sinon, agir sur les branches de la barrette de liaison (1).  
Ce niveau peut aussi être contrôlé à l'aide du calibre 71 644 82.



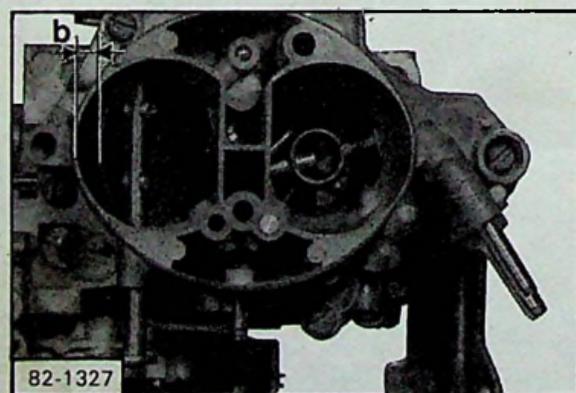
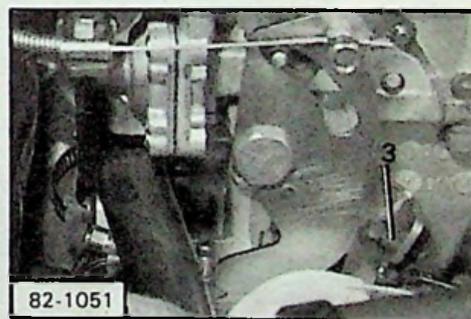
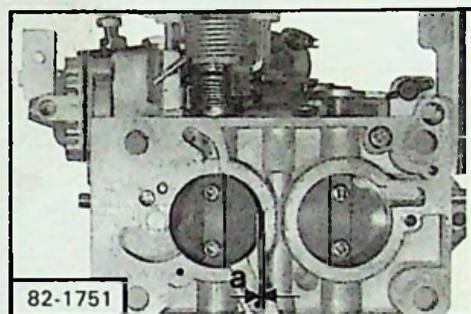
### II - RÉGLAGE DE L'OUVERTURE DU PAPILLON DES GAZ SOUS STARTER

Fermer à fond le volet de départ et le maintenir.

Vérifier à l'aide d'une pince l'ouverture « a » du papillon.

30 - 30 Z2 CIT 329	$a = 0,90$ mm
32 - 34 Z2 CIT 348	$a = 0,75$ mm

Si l'ouverture n'est pas conforme agir sur la vis (3) dans le sens convenable pour obtenir la condition demandée.



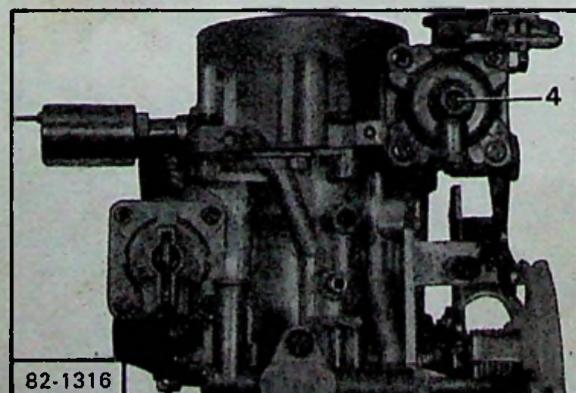
### III - RÉGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOLET DE DÉPART

Volet de départ fermé.

La capsule de dénoyage soumise à une dépression de 350 mbar, l'entrebâillement « b » du volet de départ doit être de :

30 - 30 Z2 CIT 329	$b = 3,2 \pm 0,3$ mm
32 - 34 Z2 CIT 348	$b = 3,7 \pm 0,3$ mm

Sinon, agir sur la vis (4).



# CARBURATEUR WEBER

Type 32-34 DRTC/100      Repère W 121-50

## CONSEILS POUR LA REMISE EN ÉTAT

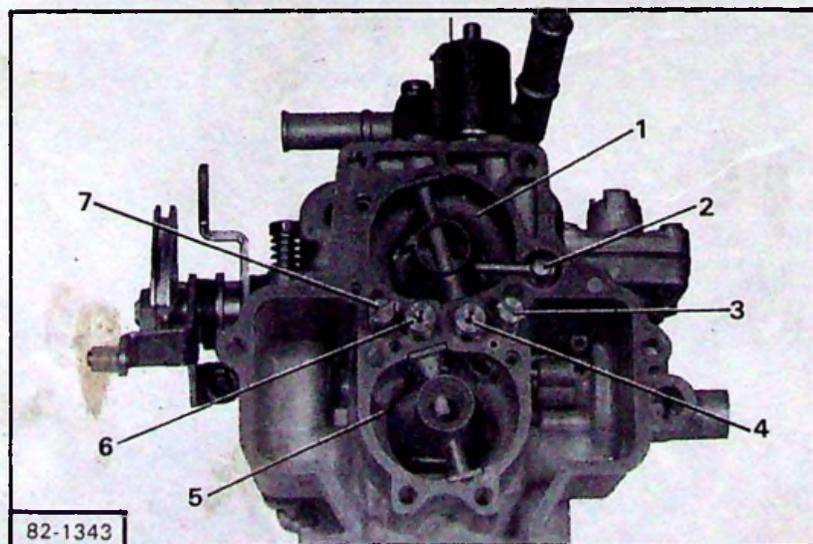
### GÉNÉRALITÉS

- CARBURATEUR DÉPOLLUÉ : Double corps type « Compound » à commande mécanique du 2<sup>e</sup> corps.  
 Starter automatique à volet, sur le premier corps avec capsule de dénoyage pneumatique.  
 Dénoyage mécanique forcé par ouverture du second corps.  
 Enrichisseur à commande pneumatique sur premier corps.  
 Coupe-ralenti (étouffoir).  
 Retour d'essence au réservoir sur couvercle (indiqué par flèche).

DÉSIGNATION	1 <sup>er</sup> CORPS	2 <sup>e</sup> CORPS
Buse .....	24      ①	26      ⑤
Gicleur principal .....	107 sous      ④	115 sous      ⑥
Ajutage d'automatisme .....	165      ④	160      ⑥
Tube d'émulsion .....	F27 sous*      ④	F27 sous      ⑥
Gicleur de ralenti .....	45      ③	
Gicleur de by-pass .....		70      ⑦
Injecteur de pompe .....	55      ②	
Gicleur d'essence d'éconostat .....		60
Pointeau .....		175
Ouverture positive de papillon de 1 <sup>er</sup> corps à 20°C ....	0,50 mm	
Entrebâillement du volet de départ sous dépression de 530 mbar .....	4,5 mm	

Additif au MAN 008720 et au MAN 008721

### POSITION DES RÉGLAGES



82-1343

### I - RÉGLAGE DU NIVEAU DE CUVE

Positionner le couvercle verticalement (bille du pointeau non enfoncée).

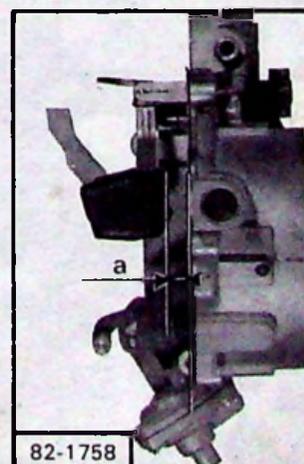
Mesurer la cote « a » entre le plan de joint du couvercle (joint en place) et le flotteur.

Cette cote doit être de :  $7,5 \pm 0,25$  mm.

Sinon, agir sur la languette (1).

Écart admis entre les flotteurs : 1 mm environ.

Sinon, agir sur la barrette de liaison (2).



82-1758

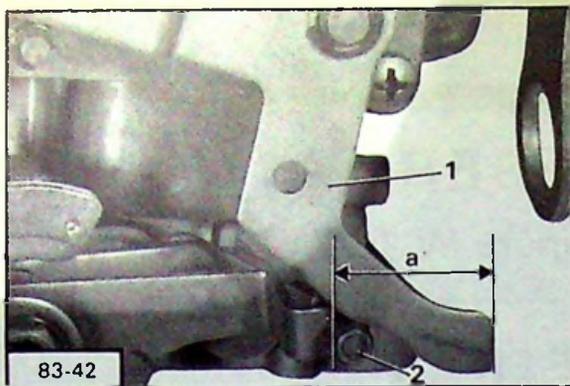


82-1759

## II - RÉGLAGE DE L'ÉQUIPAGE MOBILE

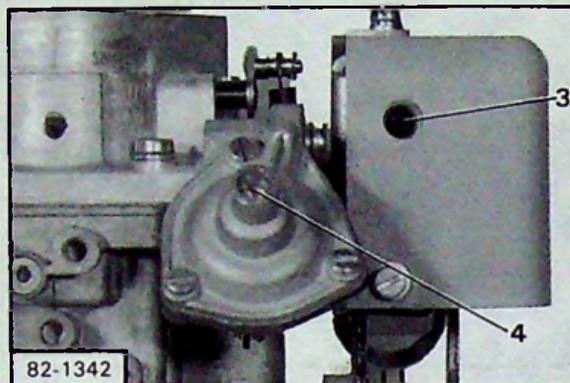
A VÉRIFIER AVANT TOUT RÉGLAGE DU SYSTÈME DE DÉPART

Mesurer la cote «a» entre l'extrémité du levier (1) et l'extérieur du rouleau (2).



Température en °C de la capsule (6)	Cote "a" en mm
5	22,7
10	23,7
15	24,7
20	25,6
25	26,4
30	27,2
35	28
40	29,1
45	30,2

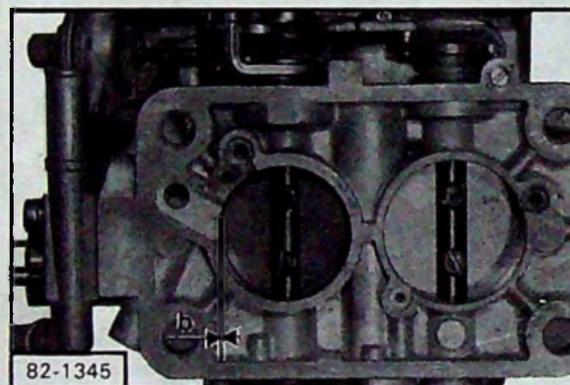
Si la cote «a» n'est pas conforme, agir sur la vis (3)



Avant tout réglage, stabiliser la température de la capsule (6) pendant 30 minutes mini.

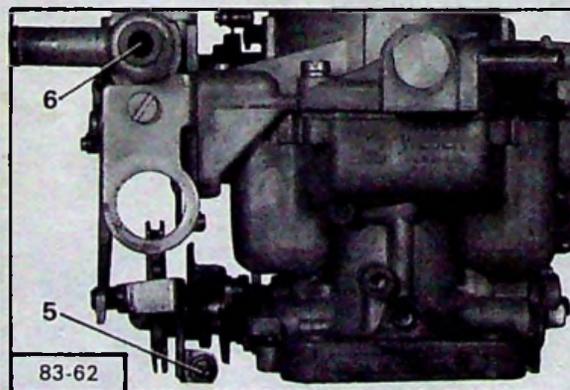
## III - RÉGLAGE DE L'OUVERTURE POSITIVE DU PAPILLON DU 1<sup>er</sup> CORPS

Vérifier à l'aide d'une pige, l'ouverture «b» du papillon de 1<sup>er</sup> corps.



Température en °C de la capsule (6)	Cote "a" en mm
5	0,65
10	0,60
15	0,55
20	0,50
25	0,45
30	0,40
35	0,37
40	0,35
45	0,33

Si la cote «b» n'est pas conforme, agir sur la vis (5)



## IV - RÉGLAGE DE L'ENTREBÂILLEMENT DU VOILET DE DÉPART

Forcer le starter en position «grand froid».

Placer un étrier (7) réalisé à la cote «c» = 103 mm environ.

Pousser à fond la tige (8).

Vérifier l'ouverture «d» du volet de départ. d = 4,5 mm.

Sinon, agir sur la vis (4).

