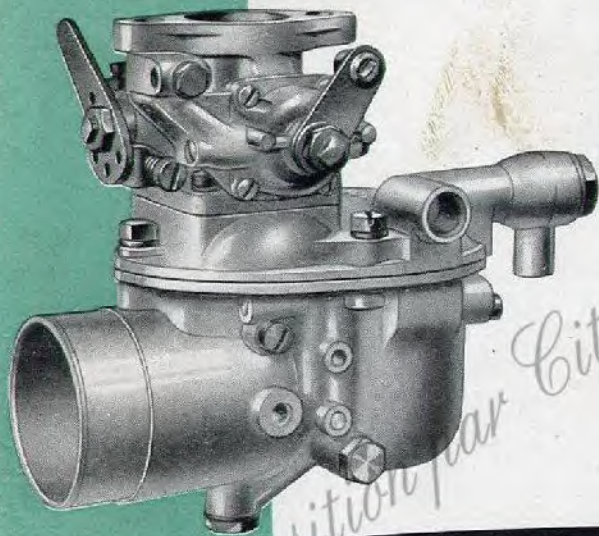


CARBURATEUR **SOLEX**

Vertical

TYPE 30 AKV

Caractéristiques particulières
Bistarter à 2 positions
Étanche à la poussière



Mis à disposition par Citroën 2
SOLEX, 190, Av. de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI 63-71 (20 lignes)

NOTICE N° 60
SEPTEMBRE 1946

Pour partir à froid

- Avant tout essai de départ à froid, actionner à la main la pompe d'alimentation.
- Tirer à **fond** la tirette de commande du bistarter.
- Mettre le contact et agir sur la commande du démarreur, sans appuyer sur l'accélérateur.
- Le moteur mis en marche, repousser la tirette du bistarter à mi-course (position repérée par un verrouillage du levier de starter).
- Repousser **complètement** la tirette du bistarter, aussitôt que le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans caler.
- Lorsque la commande de starter est conjuguée avec la commande de gaz, le starter est mis automatiquement hors circuit sous l'action de la pédale d'accélérateur.
- Si le moteur est encore tiède, sa mise en marche sera obtenue sur la position intermédiaire du bistarter.
- Sur un moteur chaud ou très chaud, ne pas mettre le starter en circuit et partir directement sur le gicleur de ralenti, en ouvrant légèrement les gaz.

Carburateur SOLEX Type 30 AKV
vertical à bistarter, étanche à la poussière

Si le ralenti est accidentellement dérégulé

Pour le régler...

- 1°) Attendre que le moteur soit chaud.
- 2°) Serrer légèrement la vis de butée de papillon (Z) pour faire tourner le moteur un peu plus vite.
- 3°) Desserrer la vis de réglage de richesse (W) jusqu'à ce que le moteur commence à « galoper », puis la serrer progressivement jusqu'à ce que le moteur tourne « rond ».
- 4°) Dévisser très lentement la vis (Z) pour amener la vitesse du moteur à environ 500 tpm.
- 5°) Si le moteur « galope » légèrement, resserrer légèrement la vis de richesse (W).

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

NOTA. — Avant de procéder au réglage du ralenti, il est essentiel de vérifier l'état des bougies d'allumage et de régler avec soin l'écartement des électrodes.

Carburateur SOLEX Type 30 AKV
vertical à bistarter, étanche à la poussière

Recommandations pour le montage du carburateur

Montage :

- Monter toujours le carburateur la cuve en avant, sauf impossibilité absolue.
- Utiliser des joints de bride minces, les joints épais entraînant la déformation de la bride.
- Eviter que la tubulure d'arrivée d'essence passe trop près du moteur et, en particulier, de l'échappement.
- Serrer progressivement et simultanément les deux écrous de fixation du carburateur, pour éviter toute déformation de la bride, en utilisant de préférence des rondelles indesserrables.
- Apporter le plus grand soin au montage de la tringlerie d'accélérateur.
- Eviter tout jeu ou tout « dur » dans les articulations.
- Vérifier la fermeture et l'ouverture complètes du papillon du carburateur.
- En montant la gaine du câble de commande du bistarter, éviter les coudes brusques et, avant de fixer le câble de commande au levier de starter, réserver une garde de 5 mm avant que la tirette soit repoussée à fond.

Carburateur SOLEX Type 30 AKV
vertical à bistarter, étanche à la poussière

CARACTÉRISTIQUES

I. - PRISE D'AIR UNIQUE - Étanchéité :

Dans le 30 AKV, l'air nécessaire à l'aération de la cuve, l'air du ralenti et l'air d'émulsion sont prélevés dans l'entrée d'air principale du carburateur et passent ainsi, nécessairement, par le filtre à air lorsque le carburateur en est muni.

Cette disposition a le double avantage d'éliminer les poussières et de rendre la consommation de carburant indépendante de l'état de colmatage du filtre à air, la richesse du mélange demeurant constante.

En outre, le montage éventuel d'un filtre à air ou son remplacement par un autre modèle étant sans influence sur la richesse du mélange carburé, aucune modification du réglage du carburateur n'est à prévoir.

II. - LE BISTARTER.

Le bistarter assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en action.

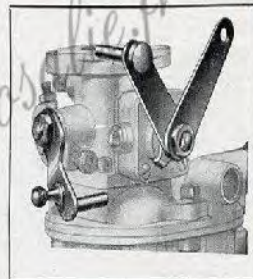
Utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement, il comporte deux positions principales :

- Ouvert en grand (position de départ) le mélange est très riche et permet d'assurer le départ lorsque le moteur est complètement froid.
- Ouvert à demi (position repérée par un verrouillage du levier), le mélange est plus pauvre. Cette position intermédiaire est à utiliser lorsque le moteur est déjà tiède, soit après un certain temps de fonctionnement sur la position précédente, soit après arrêt lorsque le moteur n'est pas complètement refroidi.

NOTA. — Le carburateur 30 AKV est normalement prévu avec un bistarter de départ standard, c'est-à-dire à deux positions et commandé par une tirette fixée sur la planche de bord.

PARTICULIÈRES

Une disposition spéciale peut de même être prévue. Elle consiste dans la conjugaison du fonctionnement du levier de commande du starter avec celui du levier de gaz : en ouvrant les gaz, le starter est ainsi mis automatiquement hors circuit, sa mise en circuit étant toujours assurée par une tirette de commande.



Commande de starter conjuguée avec le levier de gaz.

III. - RALENTI.

Pour la marche au ralenti, l'alimentation du moteur est assurée par le gicleur de ralenti (g) et par le calibre d'air (a). La vis de réglage "W" fait varier la richesse qui est réduite quand on la serre et inversement (voir au dos).

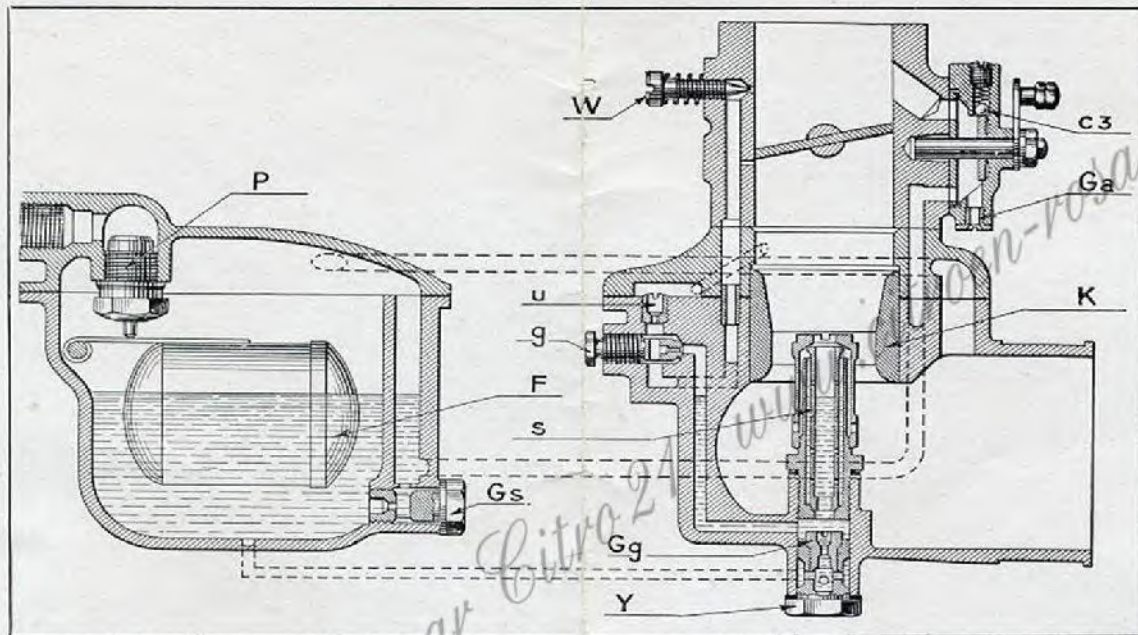
IV. - MARCHÉ NORMALE.

Pour la marche normale, c'est-à-dire lorsque le moteur développe une puissance moyenne ou élevée, son alimentation en essence est assurée par le gicleur d'alimentation (Gg) et en air par la buse d'air (K). Le dosage du mélange carburé est assuré, en fonction de la vitesse de rotation du moteur, par un tube d'émulsion (s).

Accessibilité. — Les différents gicleurs de réglage sont facilement accessibles de l'extérieur et sans démontage du carburateur.

Pour accéder au pointeau d'arrivée d'essence, au flotteur et au tube d'émulsion, démonter la cuve de l'appareil, après avoir dévissé les quatre vis qui en assurent la fixation sur le dessus de cuve. Lors du remontage de la cuve, ne pas omettre de replacer avec soin le joint d'étanchéité entre cette dernière et le dessus de cuve.

Carburateur SOLEX Type 30 AKV
vertical à bistarter, étanche à la poussière



Coupe schématique du carburateur 30 AKV.

C3 Bille de glace de starter.
 F Flotteur.
 Ga Gicleur d'air de starter.
 Gg Gicleur d'alimentation.
 Gs Gicleur d'essence de starter.
 g Gicleur de ralenti.

K Buse d'air.
 P Pointeau d'arrivée d'essence.
 s Tube d'émulsion.
 u Calibreur d'air de ralenti.
 W Vis de richesse de ralenti.
 Y Support de gicleur d'alimentation.

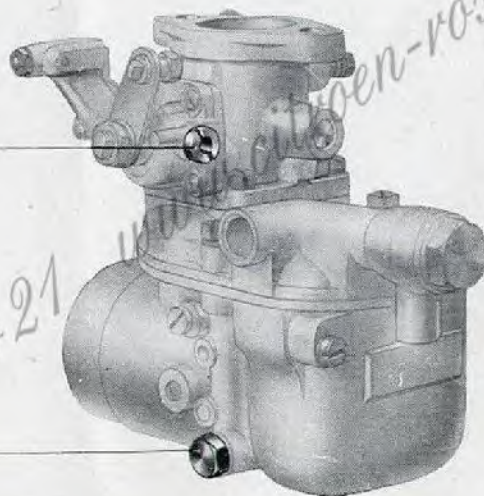
Carburateur SOLEX Type 30 AKV
 vertical à bistarter, étanche à la poussière

Départ à froid

ÉLÉMENTS DE RÉGLAGE :

Ga CICLEUR D'AIR DE STARTER

Gs CICLEUR D'ESSENCE
DE STARTER



Carburateur SOLEX Type 30 AKV
vertical à bistarter, étanche à la poussière

Ralenti

ÉLÉMENTS DE RÉGLAGE :

W VIS DE RICHESSE DE RALENTI
(en vissant on réduit la richesse
et inversement.)

Z VIS BUTÉE DE RALENTI

G GICLÉUR DE RALENTI

Marche normale

ÉLÉMENTS DE RÉGLAGE :

S TUBE D'EMULSION

K BUSE (règle l'entrée d'air principale).

Y SUPPORT (dans lequel est vissé le
gicleur d'alimentation (Gg) qui règle
le débit d'essence en marche nor-
male).

Carburateur SOLEX Type 30 AKV
vertical à bistarter, étanche à la poussière

Quelques causes d'incidents de fonctionnement

Il faut toujours se rappeler que l'esprit de méthode doit présider à la recherche des incidents et surtout éviter de faire des changements simultanés qui laisseraient dans l'incertitude la cause du défaut constaté.

CARBURATEUR

Manœuvre incorrecte du starter.
Réglage incorrect du starter.
Remontage incorrect du starter.
Commande du starter trop dure.

Gicleur de ralenti obstrué.
Ralenti trop lent ou trop pauvre.

Réglage incorrect (voir à l'intérieur le paragraphe « Si le ralenti... »).
Pointeau fuyant.

Réglage incorrect.
Papillon n'ouvrant pas à fond.
Buse déplacée ou mal remontée.
Flotteur percé.

Réglage incorrect.
Gicleurs alésés ou trop gros.
Carburateur usagé ou détérioré.
Fuites d'essence, flotteur percé.
Pointeau fuyant.
Buse desserrée ou mal remontée, ou de diamètre insuffisant.
Usage abusif du starter.
Tube d'émulsion bouché.

MOTEUR

Entrées d'air par les joints de tuyauterie.
Soupapes grippées.
Compressions insuffisantes.
Moteur dur.

Soupapes brûlées ou déformées.

Entrée d'air par la tuyauterie.
Jeu excessif dans les guides de soupapes.
Manque de compression.
Remontées d'huile.

Refroidissement insuffisant.
Réglage incorrect des poussoirs ou des culbuteurs de soupapes ou soupapes détériorées.
Réglage incorrect de la distribution, moteur caléminé.

Moteur qui échauffe ou en mauvais état mécanique.

ALLUMAGE

Batterie déchargée ou insuffisante.
Allumage en mauvais état ou mal réglé.
Bougies défectueuses ou humides.
Bobine défectueuse.

Allumage défectueux.
Bougies encrassées, inappropriées ou électrodes mal réglées.

Machine avancée à l'allumage.
Bougies défectueuses ou inappropriées.
Bobine défectueuse ou inappropriée.

Avance mal réglée (retard ou avance).
Bougies encrassées ou défectueuses.
Bobine défectueuse.

DIVERS

Pas d'essence, pompe désamorcée ou membrane perforée.
Huile trop épaisse (en hiver surtout).
Mauvaise qualité de l'essence.

Arrivée d'essence insuffisante.
Tampons de vapeur (vapor-lock) dans la canalisation d'essence.

RALENTI DEFECTUEUX

PUISSANCE OU VITESSE INSUFFISANTE

EXCES DE CONSOMMATION

Arrivée d'essence insuffisante.
Tampons de vapeur (vapor-lock).
Pot d'échappement obstrué.
Freins qui serrent.
Tous frottements anormaux.

Filtre à air colmaté.
Pot d'échappement obstrué.
Embrayage qui patine.
Pompe d'alimentation détériorée.
Pneus dégonflés.
Freins qui serrent.
Charge excessive.
Abus des accélérations, coups de frein.
Etc...