

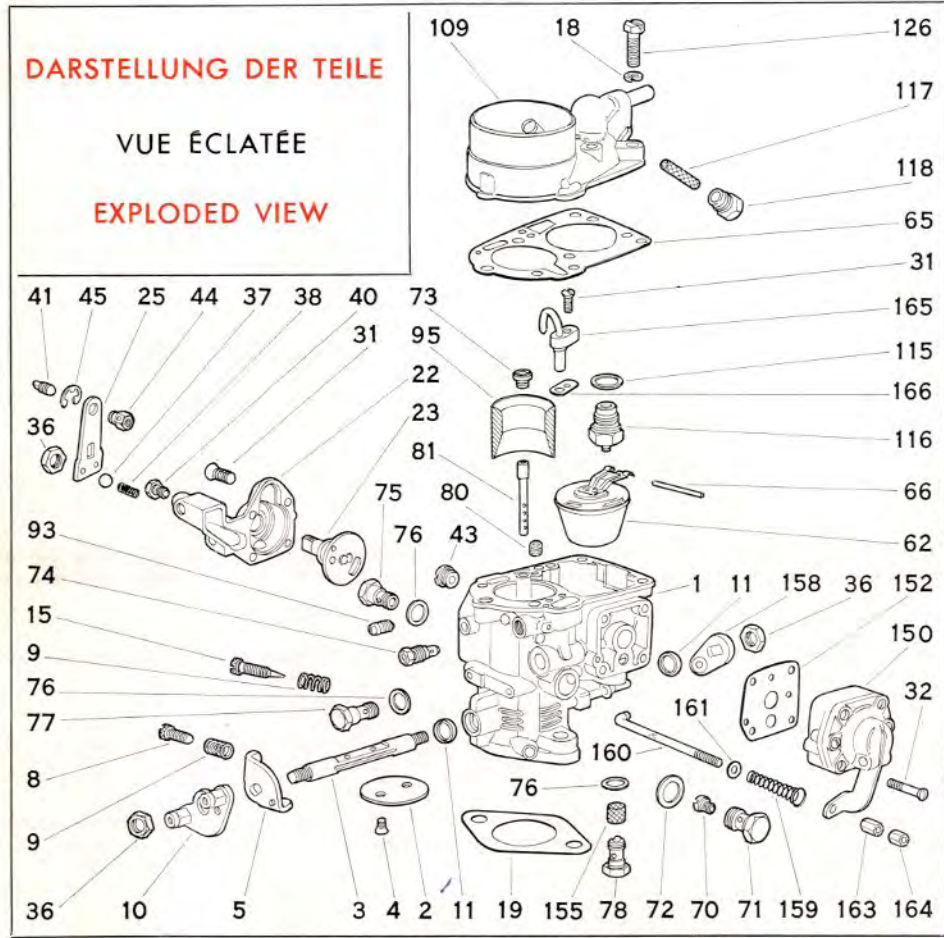
CARBURATEUR INVERSÉ

SOLEX 34 PBIC-3

CITROËN - DSpécial

BERLINE (MÉTROPOLE & EXPORTATION)

(MOTEUR 17 N - 4 Cyl. 86x85,5)



FALLSTROM

Vergaser

DOWNDRAUGHT

Carburettor

Bestell Nr.	N° Code	Code No.	11955 000
--------------------------	----------------------	-----------------------	------------------

EINSTELLUNG DES VERGASERS

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

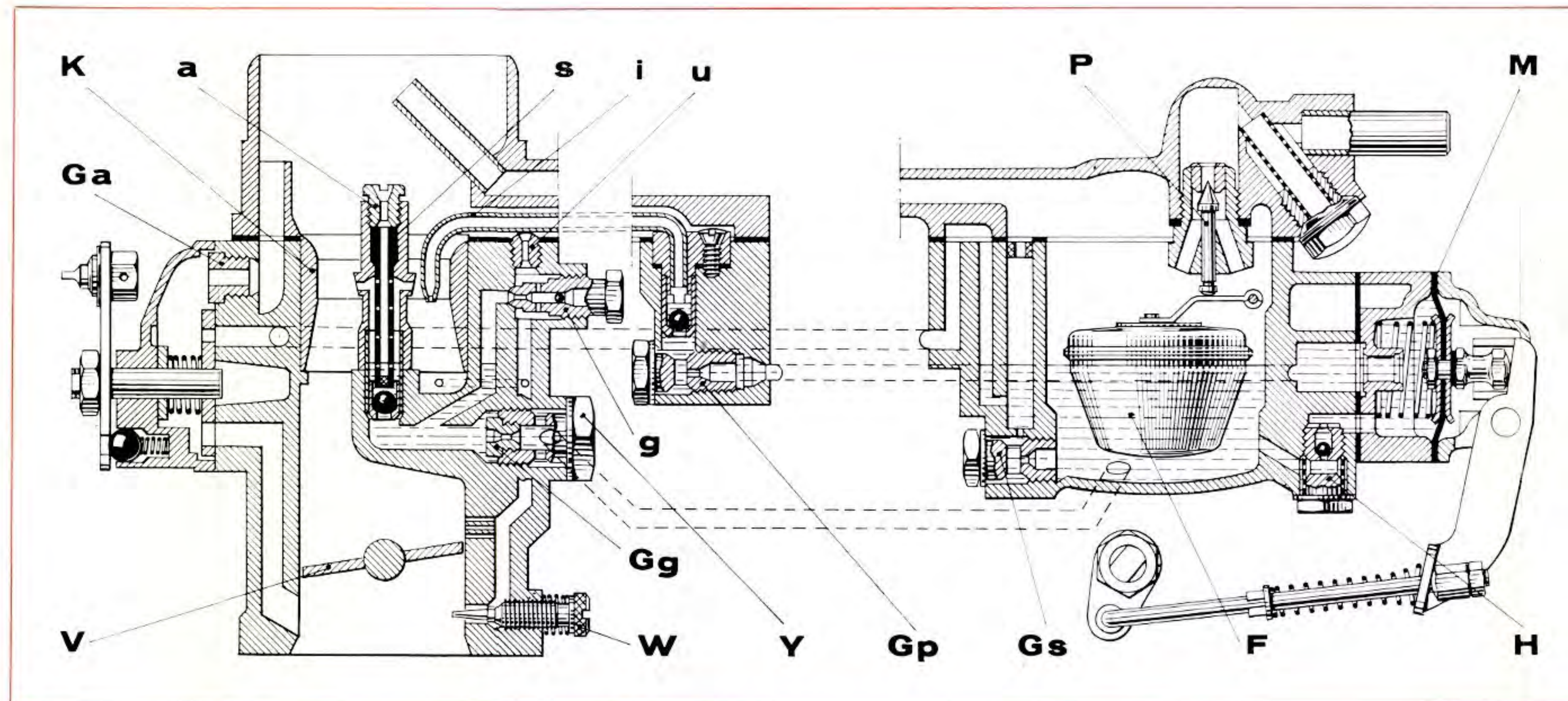
CARBURETTOR SETTING

Lufttrichter	Buse d'air	Choke tube	K	27
Hauptdüse	Gicleur d'alimentation	Main jet	Gg	142,5
Luftkorrekturdüse	Ajutage d'automatichité	Correction jet	a	AH
Leerlaufdüse	Gicleur de ralenti	Pilot jet	g	55
Leerlaufdüse	Calibreur d'air de ralenti	Idling air bleed	u	X
Mischrohr	Tube d'émulsion	Emulsion tube	s	130
Schwimmernadelventil	Poiteau	Needle valve	P	1,7 mm
Schwimmer	Floqueur	Float	F	5,7 g
Einspritzrohr (Niedrig)	Injecteur de pompe (Bas)	Pump injector (Low)	i	60
Pumpendüse	Gicleur de pompe	Pump jet	Gp	50
Ende des Pumpenhubes bei einer Öffnung der Drosselklappe von	Fin de course de pompe pour ouverture du papillon de	End of pump stroke for throttle opening of		4 mm
Starterluftdüse	Gicleur d'air de starter	Starter air jet	Ga	6
Starterkraftstoffdüse	Gicleur d'essence de starter	Starter petrol jet	Gs	145

Position Repère Item	BEZEICHNUNG	Teile Nr. N° de fabrication Part No.	DÉSIGNATION DES PIÈCES	DESCRIPTION	Stück Quantité No. off
1	VERGASERGEHÄUSE mit Drosselklappenwelle, Drosselklappe, Schrauben und Dichtringen	70480135 (Rep. V-47)	CORPS-CUVE avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité	BODY with throttle spindle, throttle, screws and dust proof rings.	1
2	Drosselklappe 8°	54249002	Papillon 8°	Throttle 8°	1
3	Drosselklappenwelle	53016022	Axe de papillon	Throttle spindle	1
4	Linsensenschraube (für Drosselklappe)	51636032	Vis de fixation	Throttle fixing screw	2
—	Widerlager kpl.	04019316	Butée de papillon complète	Throttle spindle abutment plate complete	1
5	Widerlager	04019314	Butée de papillon avec ergot	Throttle spindle abutment plate only	1
8	LeerlaufEinstellschraube (am Widerlager)	04023002	Vis de butée de ralenti	Slow running adjustment screw	1
9	Druckfeder (für 8 und 15)	04384002	Ressort (pour repères 8 et 15)	Spring (for items 8 and 15)	2
10	Drosselhebel kpl.	04019306	Levier de commande des gaz	Throttle lever	1
11	Dichtring	53364002	Bague d'étanchéité	Dust proof ring	2
15	Leerlaufgemischregulierschraube	54052002	Vis de richesse de ralenti	Volume control screw	1
18	Federring (für 126)	52875002	Rondelle Grower Ø 6 (pour repère 126)	Float chamber assembly screw washer (for item 126)	3
19	Flanschdichtung	54383002	Joint de bride	Flange washer	1
—	BISTARTER kpl.	52778064	BISTARTER COMPLET	BISTARTER COMPLETE	1
22	Starterdeckel	52778021	Couvercle de bistarter	Starter cover	1
23	Starterdrehschieber kpl.	54940104	Jeu de glace de starter	Starter valve complete	1
25	Starterhebel kpl.	55940004	Levier de starter complet	Starter lever complete	1
31	Linsensenschraube (für 22 und 165)	03947042	Vis de fixation (pour repères 22 et 165)	Screw (for items 22 and 165)	5
32	Linsensenschraube (für 150)	51421092	Vis de fixation (pour repère 150)	Screw (for item 150)	4
36	Sechskantmutter (für Drosselklappenwelle und Starterwelle)	04024002	Ecrou d'axes de papillon et de starter	Throttle spindle end nut and starter spindle end nut	3
37	Kugel für Verriegelung	53548002	Bille de verrouillage	Starter valve locating ball	1
38	Druckfeder (für Kugel)	51762002	Ressort de bille	Starter valve locating ball spring	1
40	Klemmschraube (für Starterzugspirale)	51760002	Vis de serrage de gaine	Starter cable locating screw	1
41	Starterkabelbefestigungsschraube	51393002	Vis de fixation de câble	Starter cable fixing screw	1
43	Starterluftdüse (Ga)	50906060	Gicleur d'air de starter (Ga)	Starter air jet (Ga)	1
44	Hülse (für Starterkabel)	54139002	Barillet de câble de starter	Swivel	1
45	« Seeger » Ring	53974002	Anneau « Truarc »	“Truarc” ring	1
62	Schwimmer (F)	53459004	Flotteur (F)	Float (F)	1
65	Dichtung (für Vergaserdeckel)	52787002	Joint de cuve	Float chamber gasket	1
66	Achse (für Schwimmer)	52204012	Axe de bascule de flotteur	Float toggle spindle	1
70	Hauptdüse (Gg)	58449142	Gicleur d'alimentation (Gg)	Main jet (Gg)	1
71	Hauptdüsenträger	50820002	Porte-gicleur d'alimentation	Main jet carrier	1
72	Dichtring für Hauptdüsenträger	50815012	Joint de porte-gicleur	Main jet carrier washer	1
73	Luftkorrekturdüse (a)	58550260	Ajutage d'automatisme (a)	Air correction jet (a)	1
74	Leerlaufdüse (g)	50797055	Gicleur de ralenti (g)	Pilot jet (g)	1
75	Starterkraftstoffdüse (Gs)	52823145	Gicleur d'essence de starter (Gs)	Starter petrol jet (Gs)	1
76	Dichtring (für 75, 77 und 78)	52825012	Joint (pour repères 75, 77 et 78)	Gs, Gp and pump inlet valve washer	3
77	Pumpendüse (Gp)	52200050	Gicleur de pompe (Gp)	Pump jet (Gp)	1
78	Kugelventil	52071004	Siège de bille	Pump inlet valve	1
80	Leerlaufluftdüse (u)	58574135	Calibreur d'air de ralenti (u)	Idling air bleed (u)	1
81	Mischrohr (s)	52684504	Tube d'émulsion (s)	Emulsion tube (s)	1
93	Halteschraube (für Lufttrichter)	50362002	Vis de buse	Choke tube fixing screw	1
95	Lufttrichter (K)	52846027	Buse (K)	Choke tube (K)	1
165	Einspritzrohr kpl. (Niedrig)	52952024	Injecteur de pompe (Bas)	Pump injector assembly (Low)	1
166	Dichtung (für Einspritzrohr)	52735002	Joint de l'injecteur de pompe	Pump injector support gasket	1
109	VERGASERDECKEL mit Filtersieb und Hohlschraube	60446045	DESSUS DE CUVE avec crépine et bouchon	FLOAT CHAMBER COVER with filter gauze and filter plug.	1
115	Dichtring (für Schwimmernadelventil)	02261012	Joint de pointeau	Needle valve washer	1
116	Schwimmernadelventil kpl. (P) mit Dichtring	52844717	Pointeau complet (P) avec joint	Needle valve complete (P) with washer	1
117	Filtersieb	53444012	Crépine-filtre	Filter gauze	1
118	Hohlschraube	53445002	Bouchon de filtre	Filter plug	1
126	Demontierschraube	02501022	Vis de démontage	Float chamber assembly screw	3
150	MEMBRANPUMPE kpl. Nr 72	57966004	POMPE DE REPRISE N° 72	ACCELERATING PUMP Nr. 72	1
152	Dichtung (für Membranpumpe)	52119002	Joint de fond de pompe	Pump body gasket	1
155	Sieb (für Kugelventil)	52847002	Filtre de pompe	Pump filter gauze	1
158	Übertragungshebel kpl.	55748004	Levier intermédiaire avec coussinet	Pump intermediate actuating lever	1
—	VERBINDUNGSSTANGE ZUR PUMPENBETÄTIGUNG kpl.	55749004	TRINGLE DE COMMANDE DE POMPE COMPLÈTE	PUMP CONTROL ROD COMPLETE	1
159	Feder (für Verbindungsstange)	53010002	Ressort de tringle de pompe	Pump control rod spring	1
160	Verbindungsstange (mit 163 und 164)	55749003	Tringle de commande de pompe (avec repères 163 et 164)	Pump control rod (with items 163 and 164)	1
161	Unterlegscheibe (für Verbindungsstange)	52760002	Rondelle d'arrêt de ressort	Control rod retaining washer	1
163	Ansatzmutter (für Verbindungsstange)	55194002	Ecrou de réglage pour tringle de pompe	Pump control rod adjustment nut	1
164	Gegenmutter (für Ansatzmutter)	53117002	Contre-écrou	Adjustment nut counternut	1

ERKLÄRUNG

- a Luftkorrekturdüse.
- F Schwimmer.
- Ga Starterluftdüse.
- Gg Hauptdüse.
- Gp Pumpendüse.
- Gs Starterkraftstoffdüse.
- g Leerlaufdüse.
- H Kugelventil.
- i Einspritzrohr.
- K Lufttrichter.
- M Pumpenmembrane.
- P Schwimmernadelventil.
- s Mischrohr.
- u Leerlaufluftdüse.
- V Drosselklappe.
- W Leerlaufgemisch-Regulierschraube.
- Y Hauptdüsenträger.



LÉGENDE

- a Ajustage d'automatité.
- F Flotteur.
- Ga Gicleur d'air de starter.
- Gg Gicleur d'alimentation.
- Gp Gicleur de pompe.
- Gs Gicleur d'essence de starter.
- g Gicleur de ralenti.
- H Siège de bille.
- i Injecteur de pompe.
- K Buse d'air.
- M Membrane de pompe.
- P Pointeau.
- s Tube d'émulsion.
- u Calibreur d'air de ralenti.
- V Papillon des gaz.
- W Vis de richesse de ralenti.
- Y Support de gicleur d'alimentation.

KEY TO DIAGRAM

- a Correction jet.
- F Float.
- Ga Starter air jet.
- Gg Main jet.
- Gp Pump jet.
- Gs Starter petrol jet.
- g Pilot jet.
- H Pump valve.
- i Pump injector.
- K Choke tube.
- M Pump membrane.
- P Needle valve.
- s Emulsion tube.
- u Idling air bleed.
- V Throttle butterfly.
- W Volume control screw.
- Y Main jet carrier.

BESONDERE MERKMALE

ZENTRALER LUFTINTRITT. — Die Luft für die Schwimmergehäusebelüftung, den Leerlauf, die Gemischbildung und die Starterluft wird dem zentralen Lufteintritt entnommen und geht daher zwangsläufig durch den Luftfilter.

BISTARTER. — Der Bistarter gewährleistet das leichte Anspringen des Motors bei Kälte, das einwandfreie Funktionieren des Leerlaufs bei Kälte und das Wegfahren. Er wird betätigt, solange der Motor seine normale Betriebstemperatur noch nicht erreicht hat, er weist zwei Stellungen auf :

- a) Ganz geöffnet (Kaltstart) bewirkt, dass das Gemisch sehr reich an Kraftstoff ist und einwandfreier Start, auch bei kaltem Motor möglich ist.
- b) Die halb geöffnete Stellung wird verwendet, wenn der Motor etwas aufgewärmt ist, sei es, dass er einige Zeit in der früheren Stellung gelaufen ist oder nach einem Stillstand noch nicht völlig ausgekühlt ist.

LEERLAUF. — Für den Leerlauf erhält der Motor den Kraftstoff durch die Leerlaufdüse (g). Durch die LeerlaufEinstellschraube kann die Drehzahl des Motors eingestellt werden, während mit Hilfe der Leerlaufgemischregulierschraube (W) das Leerlaufgemisch genau reguliert werden kann, um einen regelmässigen Leerlauf zu erhalten.

Die Luft für das Gemisch wird durch die Leerlaufdüse (u) sichergestellt.

NORMALER BETRIEB. — Im Normalbetrieb wird dem Motor Brennstoff durch die Hauptdüse (Gg) und Luft durch den Lufttrichter (K) zugeleitet. Die richtige Gemischzusammensetzung wird durch die Luftkorrekturdüse (a) hergestellt. Unterhalb der Luftkorrekturdüse befindet sich ein Rohr mit seitlichen Bohrungen, das Mischrohr (s). Es darf nicht geändert werden.

BESCHLEUNIGUNGSPUMPE (72). — Die Beschleunigungspumpe spritzt im Augenblick der Beschleunigung eine zusätzliche Brennstoffmenge ein, und zwar folgendermassen :

In der Leerlaufstellung füllt sich der Raum vor der Membrane, die durch eine Feder zurückgedrückt wird, mit Brennstoff. Die Membrane (M) ist andererseits mit einem Gestänge über die Drosselklappenachse mit dem Gaspedal verbunden. Dadurch verschiebt sich auch im selben Augenblick mit der Öffnung der Drosselklappe die Membrane (M) und drückt so den vor der Membrane befindlichen Kraftstoff über die Pumpendüse (Gp) in das Einspritzrohr (i) welches in den Lufttrichter mündet.

Die Grösse der Düse (Gp) regelt die Einspritzmenge in der Zeiteinheit. Es ist bemerkenswert, dass bei dieser Pumpe mit mechanischer Betätigung keinerlei Reibung auftritt, weshalb sich diese nicht verstellen oder festsetzen kann. Man muss nur alle 2-3000 km den Filter reinigen, der um das Rückschlagventil (H) herum angeordnet ist.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

PRISE D'AIR UNIQUE. — L'air nécessaire à l'aération de la cuve, l'air du ralenti, l'air d'émulsion, ainsi que l'air du starter, est prélevé dans l'entrée d'air principale du carburateur et passe ainsi nécessairement par le filtre à air.

BISTARTER. — Le bistarter assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en action. Il est utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement, et comporte deux positions :

- a) Ouvert en grand (position de départ), le mélange est très riche et permet d'assurer le départ lorsque le moteur est complètement froid;
- b) Ouvert à demi, 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 tout à fait froid.

RALENTI. — Pour la marche au ralenti, l'alimentation du moteur est assurée par le gicleur de ralenti (g). La vis butée permet de faire varier la vitesse de rotation du moteur alors que la vis de richesse (W), permet de corriger avec précision la richesse du mélange carburé.

L'air d'émulsion est fourni par le calibreur d'air (u).

MARCHE NORMALE. — En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée en essence par le gicleur d'alimentation (Gg) et en air par la buse (K). L'automatité du dosage est obtenue par une entrée d'air calibrée par l'ajutage d'automatité (a). Au-dessous de l'ajutage d'automatité se trouve un tube percé de trous latéraux dénommé tube d'émulsion (s). Cette pièce ne doit pas être modifiée.

POMPE DE REPRISE (72). — La pompe de reprise injecte une quantité d'essence supplémentaire au moment de la reprise, de la façon suivante :

Le papillon étant fermé — position de ralenti — la membrane (M) maintenue en place par un ressort permet le remplissage d'une réserve d'essence. D'autre part, la membrane (M) est solidaire de l'accélérateur par le moyen d'une biellette reliée à l'axe du papillon des gaz. Par conséquent, au moment précis de l'ouverture du papillon, le mouvement de l'axe provoque un déplacement instantané de la membrane (M) qui chasse ainsi l'essence de la réserve par le gicleur de pompe (Gp) dans l'injecteur (i) débouchant dans la buse.

La dimension du gicleur (Gp) règle la vitesse d'injection. Il y a lieu de remarquer que, dans cette pompe à commande mécanique, il ne peut y avoir aucun frottement, ce qui exclut tous risques de dérèglement ou de grippage. Tous les 2 à 3.000 kilomètres, nettoyer le filtre placé autour du siège de bille (H).

SPECIAL FEATURES

SINGLE SOURCE OF AIR. — The air required for ventilating the float chamber, the air for slow running, for emulsifying the mixture and also for the starter is all drawn from the main air intake of the carburettor and thus must pass through the air cleaner.

BISTARTER. — Provides starting from cold, idling and driving away when cold. It may be used as long as the engine has not reached its normal operating temperature, and it has two main positions:

- a) Fully open (starting position) the mixture is very rich, and enables the engine to be started when dead cold.
- b) Half open, the mixture is weaker. This position is to be used when the engine is already slightly warm, either after a short time of operation on the previous position, or after stopping when the engine is not quite cold.

SLOW RUNNING. — For slow running, feeding of the engine is ensured by the slow running jet (g). The slow running speed adjustment screw allows the speed of the engine to be varied, and the volume control screw (W) allows the richness of the mixture to be corrected with accuracy.

The air for idling is provided by an idling air bleed (u).

NORMAL RUNNING. — For normal running, the fuel is provided by the main jet (Gg) and the air by the choke tube (K). The correct balance is automatically ensured by air entering through and being calibrated by the correction jet (a). Underneath the correction jet is a tube called the emulsion tube (s) with lateral holes. The calibration of this part should not be touched.

ACCELERATING PUMP (72). — The accelerating pump injects a certain amount of supplementary petrol at the moment of acceleration in the following way:

The throttle being closed—idling position—the membrane (M), held in position by a spring, allows a reserve of petrol to be built up. On the other hand the membrane (M) is connected to the accelerator by means of a lever to the throttle spindle.

Consequently the instant the throttle is opened the movement of the spindle displaces the membrane (M) which forces petrol from the reserve through the pump jet (Gp) into the injector (i) discharging into the choke tube. The size of the jet (Gp) controls the rate of injection. It may be seen that in this mechanically operated pump there is no possibility of friction which excludes any risk of the adjustment altering or of the pump sticking. Every 2000 miles, clean the gauze around the pump valve (H).