

AUTOMOBILES
CITROËN

SERVICES A LA CLIENTELE
DEPARTEMENT TECHNIQUE APRES-VENTE

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

Les conditions de réglage pour l'anti-pollution ne sont impératives que pour les pays dont la législation en vigueur exige le contrôle du réglage après interventions. Ce contrôle nécessite l'utilisation d'analyseurs de gaz qui sont en cours d'Homologation Nationale.

T.S.V.P.



**NOTE
TECHNIQUE**

N° 158 A

Le 11 Octobre 1972

Confidentielle
(Droits de reproduction réservés)

VEHICULES

2 CV 4 (AZ série A 2)

2 CV 6 (AZ série KA)

DYANE 4 (AYA 2)

Dyane 6 (AY série CB)

Méhari (AY série CA)

AMI 8 (AM 3)

AMI 8 Break (AMF 3)

Camionnette 250 (AZU série B)

Fourgonnette 400 (AK série AK)

CARBURATION

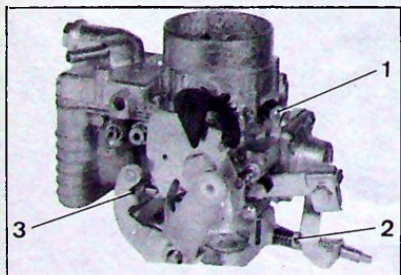
Anti-pollution

CARBURATEURS SOLEX 34 PICS⁶ ET 34 PCIS⁶

MONTAGE SUR VEHICULES

AZ - A 2 Moteur A. 79/1	AYA 2	AZU - B	AZ - KA Moteur M. 28/1	AY - CA	AK - AK
SOLEX 34 PICS ⁶ (sans frein de ralenti)	repère 121		SOLEX 34 PICS ⁶ (sans frein de ralenti)	repère 123	
SOLEX 34 PCIS ⁶ (avec frein de ralenti)	repère 122		SOLEX 34 PCIS ⁶ (avec frein de ralenti)	repère 124	
CARACTERISTIQUES					
Buse	28	Buse	28		
Gicleur principal	155	Gicleur principal	165		
Automaticité	AB	Automaticité	AC		
Gicleur de ralenti	40	Gicleur de ralenti	42,5		
Gicleur de progression	50	Gicleur de progression	52,5		
Injecteur de pompe de reprise	35	Injecteur de pompe de reprise	40		
Pointeau	1,3	Pointeau	1,3		

Réglage du ralenti 800 ± 50 tr/mn Réglage du ralenti 800 ± 50 tr/mn

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

REMARQUES IMPORTANTES :

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

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

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

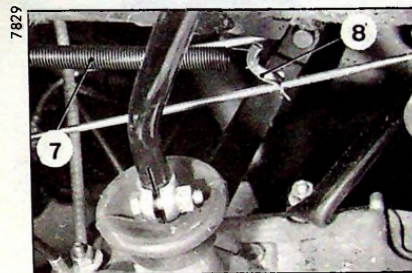
REGLAGE DU REGIME DU RALENTI ET DE LA TENEUR EN CO ET CO² (moteur chaud sans excès).A. VEHICULE SANS EMBRAYAGE CENTRIFUGE (34 PICS⁶).

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

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

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

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

B. VEHICULE AVEC EMBRAYAGE CENTRIFUGE (34 PCIS⁶).

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

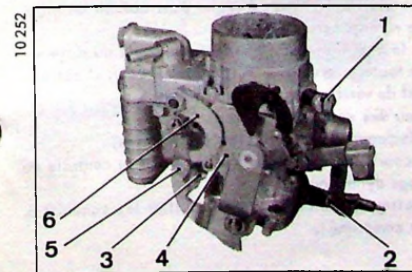
2. A l'aide de la vis (2), régler la richesse du mélange pour obtenir :

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

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

REGLAGE DU FREIN DE RALENTI.

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



CARBURATEURS SOLEX 26 × 35 CSIC ET 26 × 35 SCIC
MONTAGE SUR VEHICULES

AM 3	AMF 3	AY - CB
Moteur M. 28 (commande par câble)		Moteur M. 28 (commande par tige)
SOLEX 26 × 35 CSIC (sans frein de ralenti)	repère 125	SOLEX 26 × 35 CSIC (sans frein de ralenti)
SOLEX 26 × 35 SCIC (avec frein de ralenti)	repère 126	SOLEX 26 × 35 SCIC (avec frein de ralenti)

CARACTERISTIQUES

	1er corps	2ème corps		1er corps	2ème corps
Buse	21	24	Buse	21	24
Gicleur principal	117,5	82,5	Gicleur principal	117,5	82,5
Gicleur d'automatisme	1 F 1	2 A A	Gicleur d'automatisme	1 F 1	2 A A
Gicleur de ralenti	40		Gicleur de ralenti	40	
Injecteur de pompe de reprise	40		Injecteur de pompe de reprise	40	
Pointeau		1,7	Pointeau		1,7
Flotteur (voir photo)		18 ± 1 mm	Flotteur (voir photo)		18 ± 1 mm

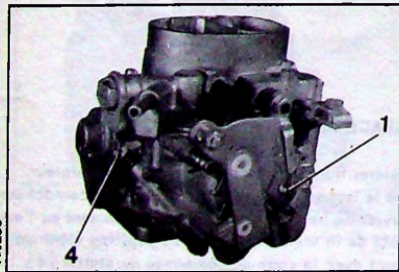
Réglage du ralenti $750 \begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn Réglage du ralenti $750 \begin{smallmatrix} + 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn

II. REGLAGES DES CARBURATEURS SOLEX 26 × 35 CSIC et 26 × 35 SCIC.
REMARQUES IMPORTANTES :

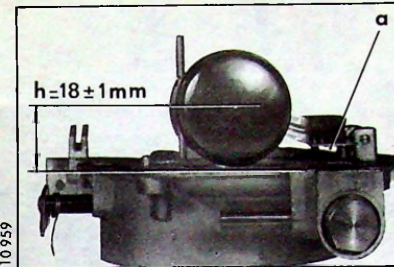
Le carburateur est réglé par le fabricant. La position des vis de butée (1) et (2) des papillons du premier et du deuxième corps est obtenue à l'aide d'un micromètre et, *en aucun cas, ces vis ne doivent être déréglées*. Seules les vis de commande d'air additionnel (3) et de richesse (4) sont à régler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

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

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



10.253



10.959

VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence.
2. Déposer le couvercle du carburateur.
3. Vérifier le réglage du flotteur :
La cote, mesurée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place), doit être de $h = 18 \pm 1$ mm et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis 1 mm).
Dans le cas contraire, modifier la position du flotteur en agissant sur la languette « a ».
4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.
5. Brancher le tuyau d'essence.

REGLAGE DU REGIME DU RALENTI ET DE LA TENEUR EN CO ET CO² (moteur chaud sans excès)
A. VEHICULE SANS EMBRAYAGE CENTRIFUGE (26 × 35 CSIC).

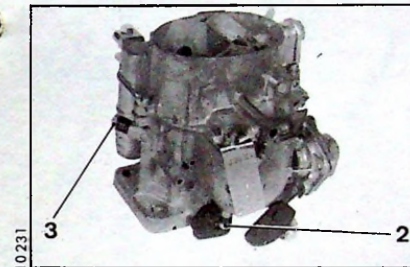
1. Agir sur la vis (3) pour obtenir un régime de ralenti correct :

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

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

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

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



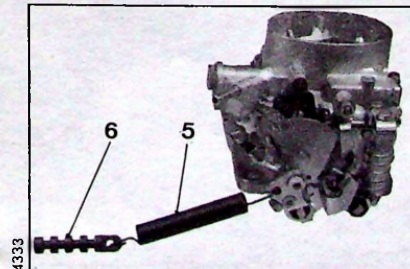
10.231

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

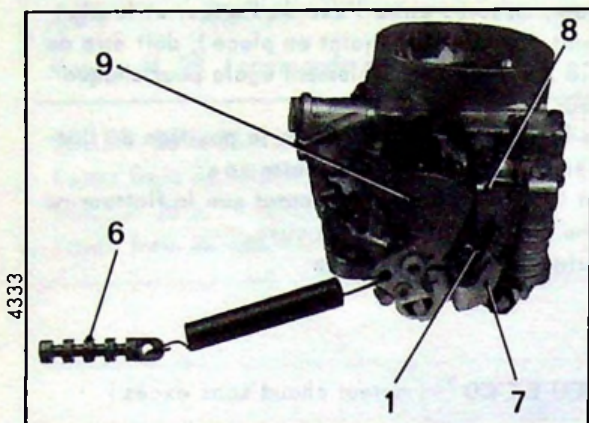
1. Positionner la tige de réglage (6) de ressort de rappel (5) sur le silencieux d'admission. Amener le régime de ralenti à l'aide de la vis (3) de manière à être à la limite d'entraînement du tambour d'embrayage (léchage), puis faire chuter le régime de 50 tr/mn environ.

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

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



4333



REGLAGE DU FREIN DE RALENTI.

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

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

PIECES DE RECHANGE

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