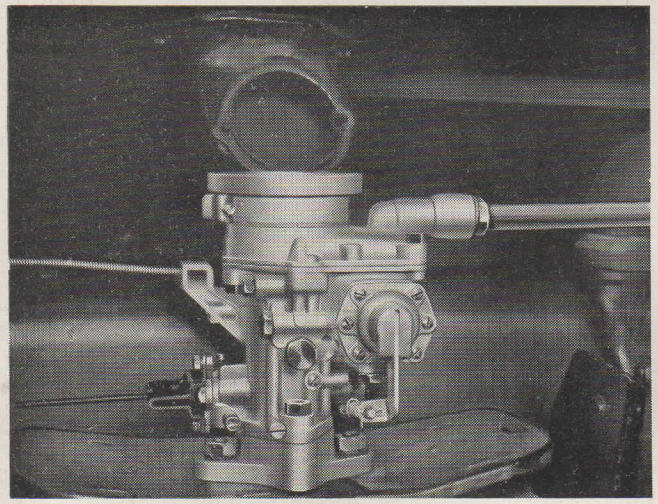
DEUX ÉQUIPEMENTS SOLEX

DE REMPLACEMENT

CITROEN
TRACTION-AVANT

"7" - 9 CV - 4 cyl. - 72×100
"11" - 11 CV - 4 cyl. - 78×100

ÉQUIPEMENT N° 131 N



REMPLACEMENT D'UN CARBURATEUR INVERSE
(Le filtre à air est représenté non monté sur le carburateur.)

MOTEURS « **PERFORMANCE** »

EQUIPEMENT N° 131 N

CARBURATEUR : 1 SOLEX type 32 PBIC, inversé, à bistarter, avec pompe de reprise à commande mécanique (sans cloche d'air), levier de gaz N° 4019 (2).

REGLAGE NORMAL :

Buse (K)	25
Gicleur d'alimentation (Gg)	125
Ajutage d'automaticité (a)	180
Gicleur de ralenti (g)	45
Calibreur d'air de ralenti (u)	100
Tube d'émulsion (s) marqué	19
Pointeau avec siège percé à	1 mm 5
Flotteur de	11 grs

POMPE :

Gicleur de pompe (Gp)	55
Injecteur	haut
Course de pompe	moyenne

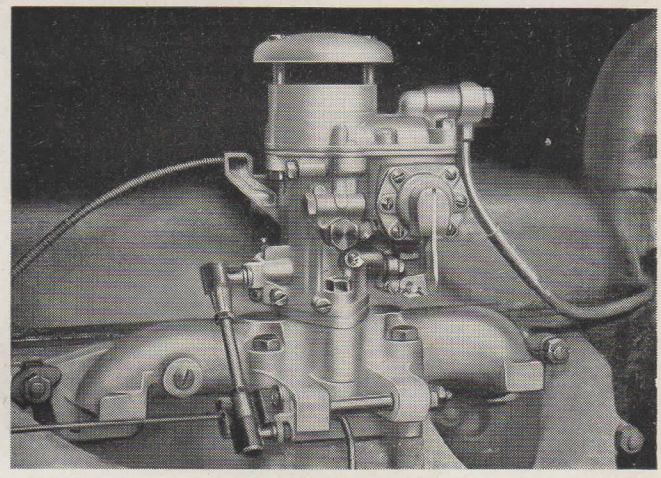
BISTARTER :

Gicleur d'air (Ga)	5,5
Gicleur d'essence (Gs)	140

ACCESSOIRES DE MONTAGE :

1 bride spéciale de raccord N° 52234.
1 bride isolante de 35.
1 joint de bride de 60.
1 entretoise de filtre à air N° 53142, avec collier 40 R, rouleaux et vis.
1 raccord d'arrivée d'essence avec tamis et joints (sans pipe).

ÉQUIPEMENT N° 136



REMPLACEMENT D'UN CARBURATEUR HORIZONTAL

MOTEURS 9 ET 11 CV ANTERIEURS A 1939

EQUIPEMENT N° 136

CARBURATEUR : 1 SOLEX type 32 PBIC, inversé, à bistarter, avec pompe de reprise à commande mécanique (avec cloche d'air), levier de gaz N° 50562, avec boule de rotule N° 50147 à 29 mm 5 d'entr'axe.

REGLAGE NORMAL (Montage 21) :

	"7"	"11"
Buse (K)	22	25
Gicleur d'alimentation (Gg)	110	125
Ajutage d'automaticité (a)	210	170
Gicleur de ralenti (g)	45	45
Calibreur d'air de ralenti (u)	100	100
Tube d'émulsion (s) marqué	23	19
Pointeau avec siège percé à	1 mm 5	
Flotteur de	11 grs	

POMPE :

Gicleur de pompe (Gp)	50	55
Injecteur de pompe	Haut	
Course de pompe	moyenne	

BISTARTER :

Gicleur d'air (Ga)	4	5,5
Gicleur d'essence (Gs)	125	140

ACCESSOIRES DE MONTAGE :

1 tubulure spéciale N° 70272, avec biellette de commande de gaz.
1 bride isolante de 60.
1 raccord d'arrivée d'essence N° 3149, avec 2 joints N° 2261 (sans pipe).

INSTRUCTIONS PARTICULIERES DE MONTAGE

EQUIPEMENT N° 131 N

I. — **CARBURATEUR** : Sur la tubulure d'admission d'origine, placer successivement et dans l'ordre :
— 1 bride isolante de 35,
— 1 bride spéciale de raccord N° 52234.
Sur la bride de raccord N° 52234, monter le carburateur SOLEX 32 PBIC. avec joint de bride de 60 intercalé.

II. — **COMMANDE DE GAZ** : Utiliser intégralement la commande de gaz d'origine.
Raccorder la biellette de commande au levier de gaz N° 4019 (2) monté sur l'axe de papillon du carburateur.

III. — **COMMANDE DE BISTARTER** : Utiliser intégralement la tirette de commande de starter d'origine, en fixer la gaîne flexible sur le support de gaîne du carburateur et le câble de commande sur le levier du bistarter.
Régler la tirette de commande, en réservant une garde de 3 à 5 mm. avant la fermeture totale, afin d'assurer la mise hors-circuit complète du bistarter en marche normale.

IV. — **TUBULURE D'ARRIVEE D'ESSENCE** : Maintenir intégralement la tubulure d'arrivée d'essence d'origine et en relier l'extrémité libre au carburateur 32 PBIC, en utilisant le raccord d'arrivée d'essence avec tamis et joints contenus dans l'équipement.

V. — **FILTRE A AIR** : Le filtre à air d'origine peut être remonté sur l'entrée d'air du carburateur 32 PBIC, à l'aide d'une entretoise spéciale N° 53142, avec collier de serrage de 40 R., rouleaux et vis.
Il peut être nécessaire, pour faciliter le débattement du levier de commande de la pompe de reprise « d'emboutir » très légèrement le filtre à air au niveau du point de contact possible.

NOTA : En l'absence d'un filtre à air, il y a lieu de **remplacer l'ajutage d'automaticité (a) de 180** monté normalement dans le carburateur par un ajutage d'automaticité (a) de **170**, afin de compenser le léger freinage de l'air d'admission qu'entraîne normalement la présence d'un filtre à air.

EQUIPEMENT N° 136

I. — **CARBURATEUR** : Démonter le carburateur et la tubulure d'admission d'origine, en conservant intégralement la tringle de commande de gaz existante.
Monter sur le bloc des cylindres la tubulure d'admission spéciale N° 70272 en remplaçant les joints métallo-plastiques s'ils sont en mauvais état.
Sur la tubulure spéciale, monter le carburateur 32 PBIC, avec une bride isolante de 60 intercalée, sans joint d'étanchéité.

II. — **COMMANDE DE GAZ** : Utiliser intégralement la tringle de commande d'accélérateur d'origine et en fixer l'extrémité libre sur le croisillon intermédiaire porté par l'axe situé à la base de la tubulure spéciale.
Raccorder ensuite le levier de gaz du carburateur par l'intermédiaire de la biellette de gaz jointe à la tubulure spéciale N° 70272.

III. — **COMMANDE DE BISTARTER** : Utiliser intégralement la tirette de commande de bistarter d'origine, en fixer la gaîne flexible sur le support de gaîne du carburateur et le câble de commande sur le levier du bistarter.
Régler la tirette de commande, en réservant une garde de 3 à 5 mm. avant la fermeture totale, afin d'assurer la mise hors circuit complète du bistarter en marche normale.

IV. — **TUBULURE D'ARRIVEE D'ESSENCE** : Utiliser la tubulure d'arrivée d'essence d'origine et en relier l'extrémité libre au carburateur 32 PBIC, en utilisant le raccord d'arrivée d'essence, avec joints contenus dans l'équipement.

INSTRUCTIONS GENERALES

CORRECTEUR D'AVANCE A DEPRESSION :

Sur les moteurs 9 et 11 CV comportant un correcteur d'avance à l'allumage à dépression, visser le raccord de la tubulure de prise de dépression dans l'orifice percé et taraudé au niveau du corps du carburateur 32 PBIC, lequel est normalement obturé par une vis de rebouchage.

RECOMMANDATIONS GENERALES

1° **MONTAGE DU CARBURATEUR** : Utiliser toujours des joints de bride minces. Avoir soin de serrer également et simultanément les écrous de fixation, afin d'éviter toute déformation de la bride du carburateur.

2° **MOTEUR** : Avant la mise en marche du moteur équipé du SOLEX nouveau modèle, procéder aux vérifications suivantes :
— Vérifier qu'il n'existe aucune entrée d'air additionnel au niveau des joints de la tuyauterie d'admission ou d'une prise de dépression.
— Vérifier tout spécialement le calage du point d'avance initial et le bon fonctionnement du dispositif de correction d'avance automatique et de l'allumeur.
— Utiliser des bougies d'allumage bien adaptées au moteur envisagé et en bon état, régler avec soin l'écartement des électrodes.
— S'assurer du bon état de fonctionnement de la bobine et du condensateur.
— Vérifier que les différentes compressions du moteur sont normales et égales et, si nécessaire, procéder à un rodage de soupapes.
— S'assurer que le réglage des culbuteurs des soupapes est conforme aux données du constructeur.

3° **DEPART A FROID** :
a) Avant tout essai de départ à froid, actionner, à la main, la pompe mécanique d'alimentation.
b) Tirer **à fond** la tirette de commande du starter de départ.
c) **Mettre le contact et agir sur la commande du démarreur, sans appuyer sur l'accélérateur.**
d) Le moteur mis en marche, repousser la tirette du bistarter à mi-course (position repérée par un verrouillage du levier de starter).
e) Repousser **complètement** la tirette du starter dès que le moteur est assez chaud pour tourner au ralenti sans caler.
f) Sur un moteur encore tiède, la mise en marche sera obtenue sur la position intermédiaire du bistarter.
g) Sur un moteur chaud, ne pas mettre le starter en circuit et partir directement sur le gicleur de ralenti, en ouvrant **légèrement** les gaz.
h) **IMPORTANT : Lors de la mise en marche à froid ou à chaud du moteur, éviter absolument de donner des coups d'accélérateur.**

SOLEX - S. A. R. L. 190, Avenue de Neuilly - NEUILLY-sur-SEINE - *MAI 63-71 (20 lignes)*

E. A. 10. 7-49