

I. CARBURATEUR SOLEX 28 C I C ———| Septembre 1972.

CARACTERISTIQUES :

Carburateur SOLEX à double corps du type « Compound » avec ouverture du second corps par commande mécanique différentielle.

Type : 28 C I C.

Repères : (sur plaquette en aluminium fixée par une vis du couvercle) :

CIT 118 ———| Décembre 1970

CIT 118¹ ———| Décembre 1970 : Suppression du gicleur de ralenti additionnel, en « a », qui est remplacé par un bouchon.

A partir de Mars 1971, le trou « a » devenant borgne, ce bouchon est supprimé.

CIT 118² ———| Mai 1971 : Modification de la commande de starter agissant, entre autre, sur l'entrebâillement du papillon de 2ème corps (amélioration du démarrage à froid) (voir réglage au verso).

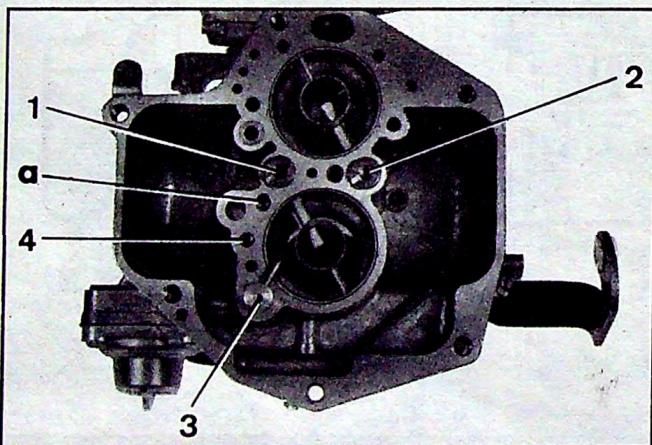
CIT 118³ ———| Juin 1971 : Modification du levier de commande de papillon.

CIT 133 ———| Juillet 1971 : Nouveaux réglages.

CIT 133¹ ———| Octobre 1971 ———| Septembre 1972 : Nouveaux réglages.

Correctif N° 1 au Manuel 582-4

9.402

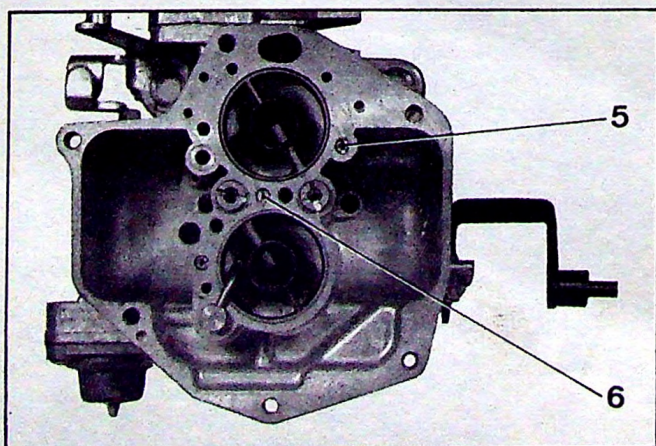


Position des réglages :

a) Carburateurs à repères CIT 118, 118¹, 118², 118³, 133 et 133¹.

- (1) Calibreur d'automatisme du 1er corps.
- (2) Calibreur d'automatisme du 2ème corps.
- (3) Injecteur de pompe de reprise.
- (4) Gicleur de ralenti.
- Gicleur principal du 1er corps situé au fond du puits du calibreur (1).
- Gicleur principal du 2ème corps situé au fond du puits du calibreur (2).

10.108



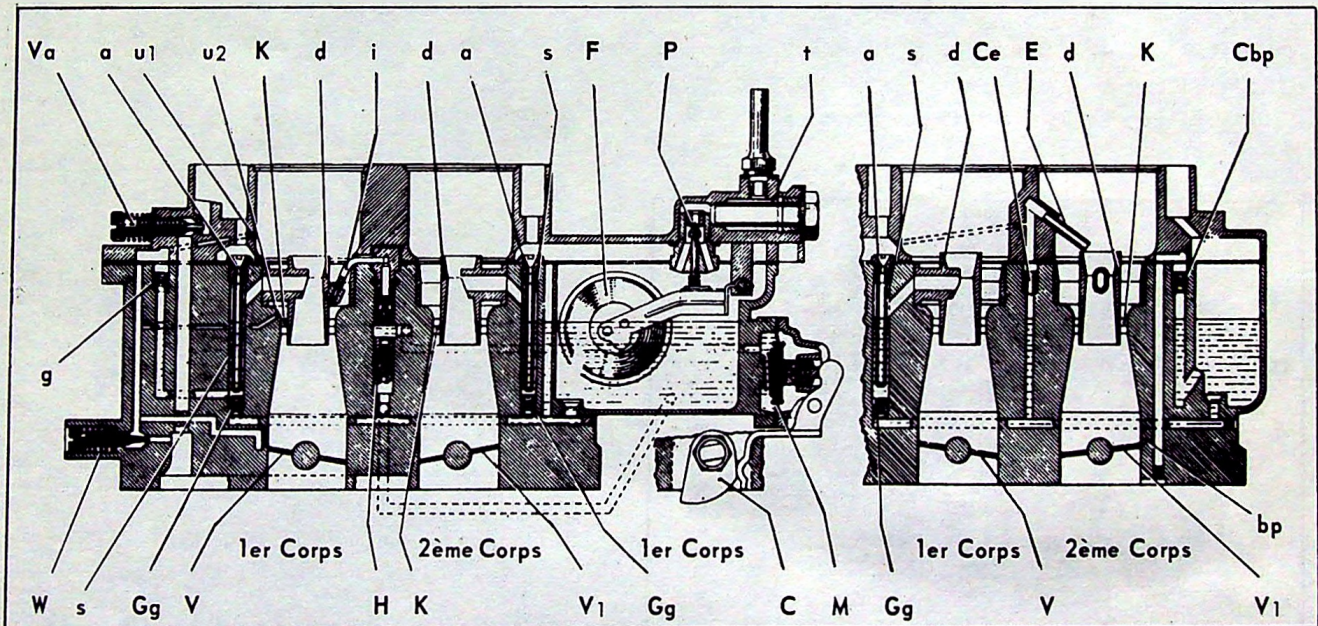
b) Carburateurs à repères CIT 133 ou 133¹.

- (5) Gicleur de by-pass sur le 2ème corps.
- (6) Econostat sur le 2ème corps (sur CIT 133¹) ou bouchon (sur CIT 133).

REGLAGES

DESIGNATION	CIT 118 - CIT 118 ¹ CIT 118 ² - CIT 118 ³		CIT 133		CIT 133 ¹	
	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps
Buse	21	21	19	19	19	19
Gicleur d'alimentation	110	90	100	90	100	70
Ensemble tube d'émulsion	1 P 1	2 U 1	1 P 1	2 P 2	1 P 1	2 P 2
Gicleur de ralenti	50		50		50	
Injecteur de pompe de reprise	35		35		45	
Gicleur de by-pass				40		40
Econostat						140
Siège de pointeau (à ressort)		1,7		1,7		1,7
Flotteur double en polyamide						

G.14-3



Légende :

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| - a : Ajustages d'automatisme | - K : Buses d'air |
| - bp : By-pass 2ème corps | - M : Membrane de pompe |
| - C : Came de pompe | - P : Pointeau à ressort |
| - Cbp : Calibre de by-pass | - s : Tubes d'émulsion |
| - d : Diffuseur | - t : Crépine - filtre |
| - E : Econostat | - u1 : Orifice d'air de ralenti |
| - Ce : Calibre d'éconostat | - u2 : Orifice calibré |
| - F : Flotteur | - V : Papillon des gaz (1er corps) |
| - g : Gicleur de ralenti | - V1 : Papillon des gaz (2ème corps) |
| - Gg : Gicleurs d'alimentation | - Va : Vis de réglage d'air |
| - H : Clapet de pompe | - W : Vis de richesse |
| - i : Injecteur de pompe | |

II - CARBURATEUR WEBER 30 DGS (W 50-00) 9/1972 → 1/1975
ou 30 DGS/100 (W 50-01) 1/1975 →

CARACTERISTIQUES :

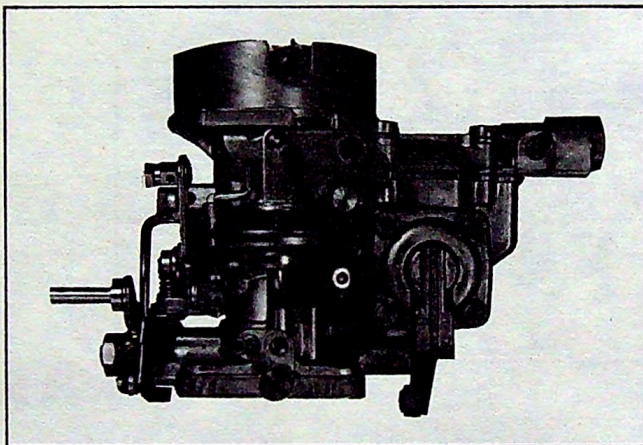
Carburateur à double corps du type « Compound » à commande mécanique du 2ème corps

Type : 30 DGS

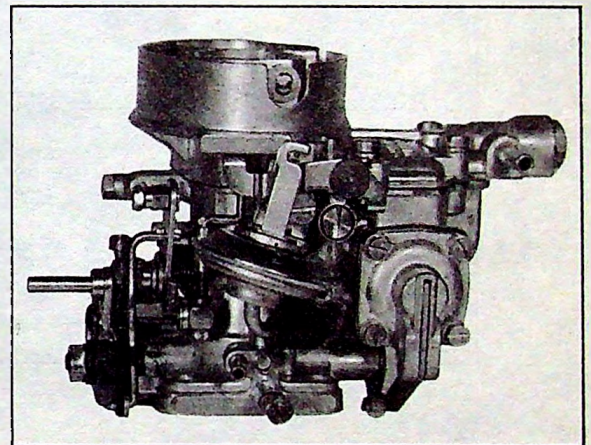
Repère : W 50-00 ou W 50-01 (sur plaquette fixée par une vis du couvercle).

Starter à volet sur premier corps.

10946



14 580



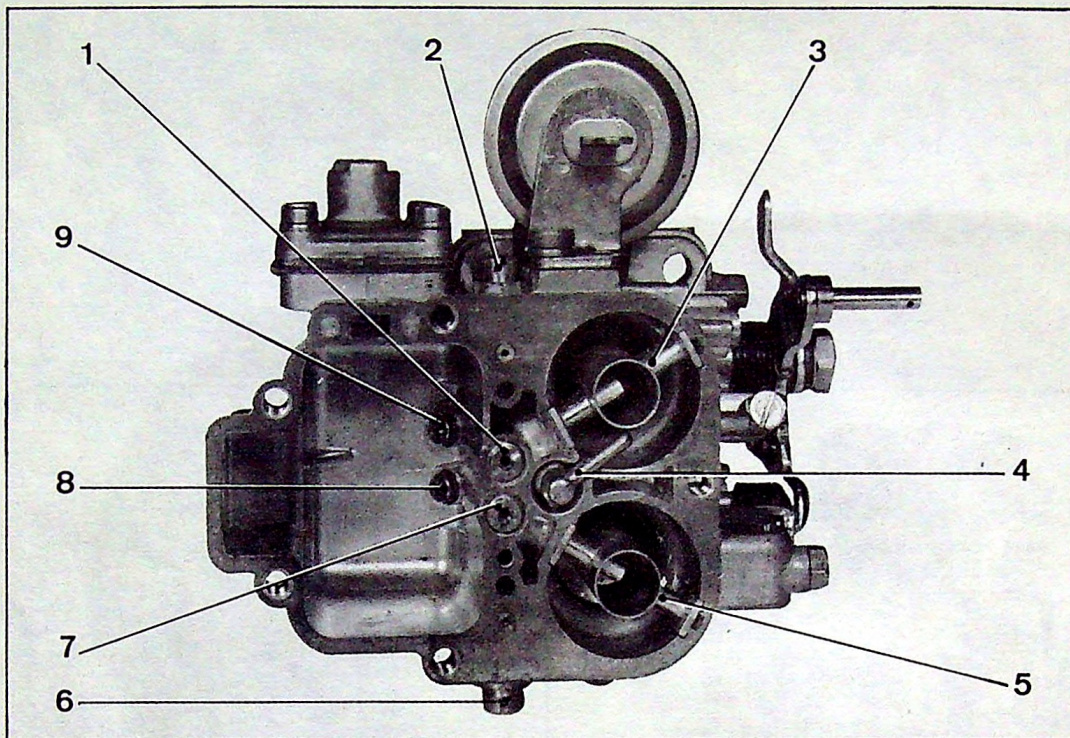
Correctif N° 2 au Manuel 582-4

REGLAGES (identiques pour W 50-00 et W 50-01)

DESIGNATION	1er corps	2ème corps
Buse	20	20
Gicleur principal	100	100
Calibreur d'air d'automatisme	AD 1	AD 2
Tube d'émulsion	F 20	F 20
Gicleur de ralenti	45	45
Injecteur de pompe de reprise	50	
Gicleur de mélange (diffuseur)	4,5	4,5
Pointeau	$\phi = 1,5 \text{ mm}$	
Flotteur en laiton	11 g	
Entrebâillement du papillon du 1er corps, levier de starter tiré à fond (entre tranche de papillon et corps) Pige de :	1,25 à 1,35 mm	
Entrebâillement du volet de starter sous 400 mmHg (545 m.bars) mesuré à l'aile inférieure du volet : Pige de :	4 à 4,5 mm	

Position des différents réglages.

10 951



- (1) Calibreur d'air d'automaticité du premier corps
- (2) Gicleur de ralenti du premier corps
- (3) Gicleur de mélange du premier corps
- (4) Injecteur de pompe de reprise
- (5) Gicleur de mélange du second corps
- (6) Gicleur de ralenti du second corps
- (7) Calibreur d'air d'automaticité du second corps
- (8) Gicleur principal du second corps
- (9) Gicleur principal du premier corps.

III. CARBURATEUR SOLEX 28 CIC² (CIT 137) 9/1972 → 5/1973

CARACTERISTIQUES :

Carburateur SOLEX dépollué.

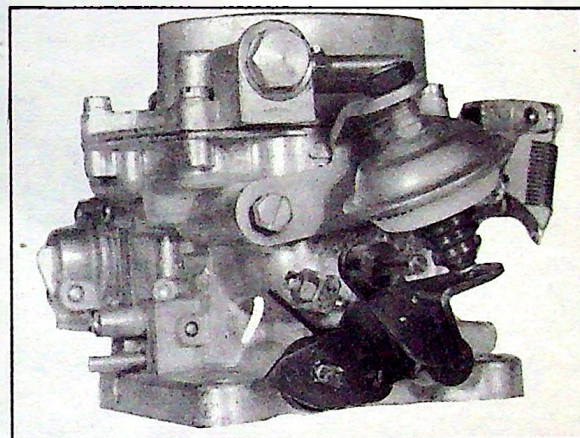
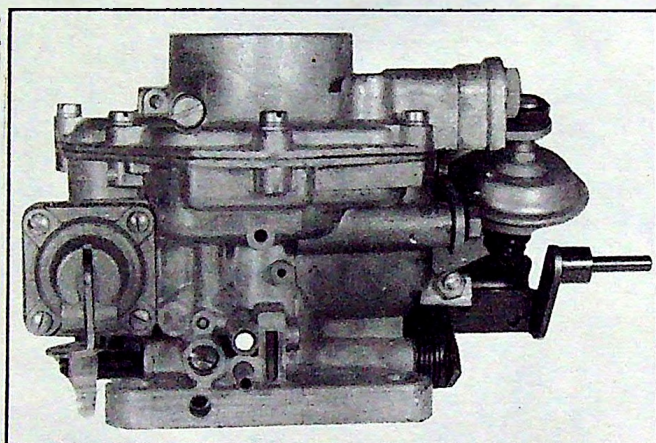
Type : 28 CIC².

Repère : (sur plaquette en aluminium) CIT 137.

Double corps « Compound » avec ouverture du second corps par commande mécanique.

Starter et pompe de reprise à commande mécanique.

Frein de ralenti.



REGLAGES

DESIGNATION	1er corps	2ème corps
Buse	19	19
Gicleur principal	100	75
Ensemble tube d'émulsion	1 P 2	2 P 3
Gicleur de ralenti	45	
Gicleur de ralenti à richesse constante	35	
Injecteur de pompe de reprise	50	
Gicleur de by-pass		50
Gicleur éconostat		160
Trou dans papillon du 2ème corps		∅ = 2 mm
Pointeau	∅ = 1,7 mm	
Flotteur double polyamide	11,4 g	

Correctif N° 2 au Manuel 582-4

10 297

10 297

IV - CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 3 (CIT 1374)

5/1973 →

CARACTERISTIQUES :

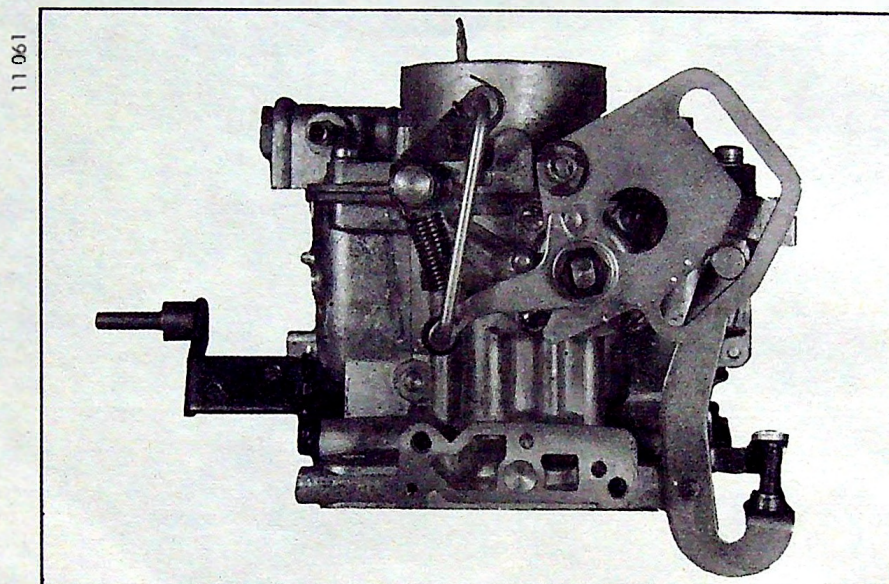
Carburateur SOLEX dépollué.

Type : 28 CIC - 3

Repère : CIT 137⁴ (sur plaquette en aluminium).

Double corps du type « Compound » à commande mécanique du deuxième corps.

Starter à glace, plus volet sur le deuxième corps.



REGLAGES

DESIGNATION	1er corps	2ème corps
Buse	19	19
Gicleur principal	100	100
Calibreur d'air d'automatisme	1 P 2	2 P 5
Gicleur de ralenti	45	
Gicleur de ralenti à richesse constante	30	
Injecteur de pompe de reprise	50	
Econostat		140
Gicleur de by-pass		40
φ du trou dans le papillon		2 mm
Pointeau (à ressort)		φ = 1,7 mm
Flotteur double en polyamide		11,5 g

V - CARBURATEUR SOLEX 34 PBIS (CIT 143)

CARACTERISTIQUES :

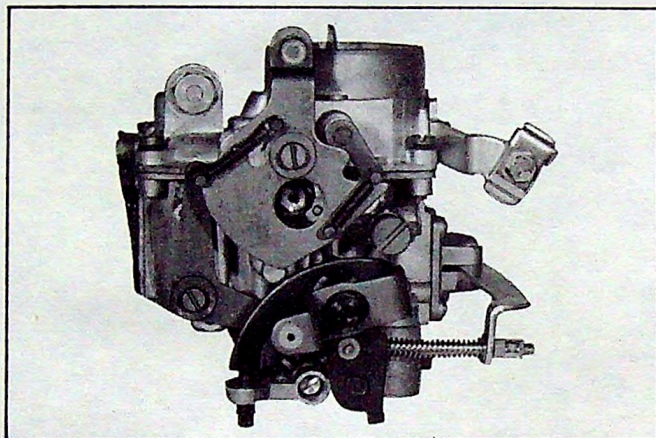
Carburateur SOLEX dépollué

Type : 34 PBIS

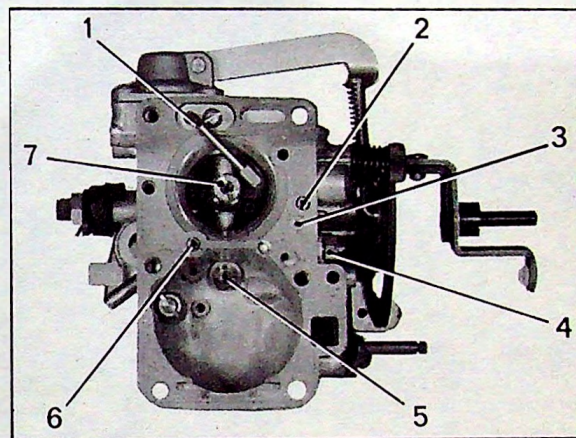
Repère : CIT 143 (sur plaquette en aluminium)

Starter à volet.

14 582



14 587



Additif N° 2 au Manuel 582-4

REGLAGES

Buse	25,5
Gicleur principal (5)	130
Automaticité (7)	180 EA
Gicleur de ralenti (4)	40
Calibreur d'air	120
Gicleur de ralenti à richesse constante (2)	30
Calibreur d'air (3)	140
Injecteur de pompe (1)	35
Econostat (6)	105
Pointeau à bille	$\phi = 1,5$ mm
Poids du flotteur	5,7 g

I - CARBURATEURS WEBER

CARACTERISTIQUES :

Carburateur à double corps du type « compound » à commande mécanique du deuxième corps.

Starter à volet sur premier corps.

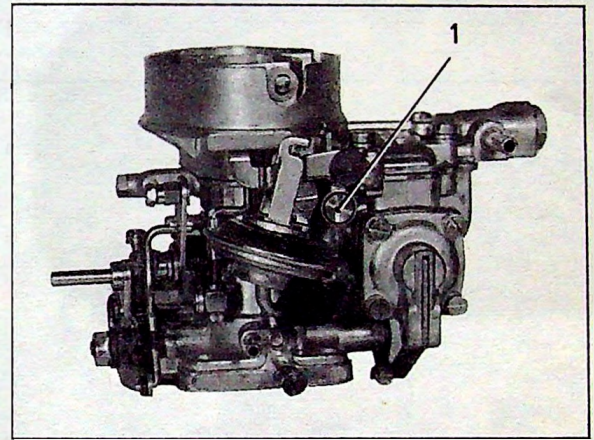
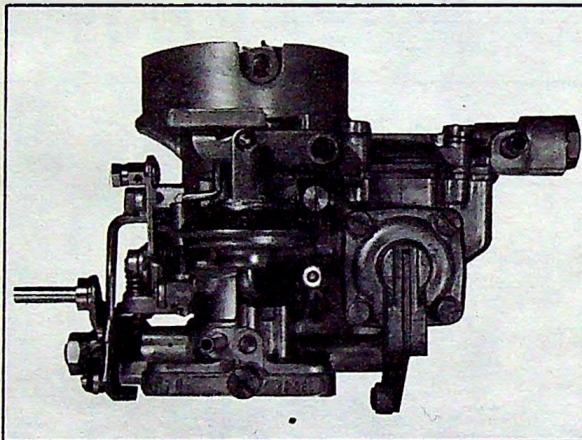
Type et repère sur plaquette fixée par une vis du couvercle.

TYPE	REPERE	DATE DE SORTIE	MOTEUR
30 DGS 1	W 51 - 00	9/1972 → 1/1975	G.12/612
30 DGS 1/100	W 51 - 01	1/1975 → 7/1975	
30 DGS 1/200	W 66 - 00 *	7/1975 →	
30 DGS 2	W 58 - 01	1/1975 → 4/1975	G.12/619
30 DGS 2/200	W 59 - 00 *	6/1975 →	

* Avec coupe ralenti

10 946

14 580



(1) Gicleur de ralenti 1er corps ou coupe ralenti

Correctif N° 2 au Manuel 582-4

DESIGNATION	W 51-00 - W 51-01 - W 66-00		W 58-01	W 59-00
	1er corps	2ème corps	1er corps	2ème corps
Buse	20	20	21	21
Gicleur principal	100	107	107	110
Calibreur d'air d'automatisme	AD1	AD2	AD1	AD2
Tube d'émulsion	F.20	F.20	F.71	F.20
Gicleur de ralenti	45	45	45	45
Injecteur de pompe de reprise	50		50	
Centreur de mélange (diffuseur)	4,5	4,5	4,5	4,5
Econostat (dans couvercle)		65		65
Pointeau à bille		1,5		1,5
Flotteur en laiton		11 g		11 g
Entrebâillement du papillon de 1er corps sous starter Pige de	1,05 ± 0,05 mm		1,05 ± 0,05 mm	
Entrebâillement du volet de starter sous 400 m.bars (545 mmHg) mesuré à l'aile inférieure de volet Pige de	4 à 4,5 mm		4 à 4,5 mm	
Réglage du flotteur (couvercle vertical et bille de pointeau non enfoncée) Pige de	6,5 mm		6,5 mm	

NOTA : Position des réglages identique à carburateur W 50-00 ou W 50-01 (voir Op. G.142-00).

II - CARBURATEURS SOLEX

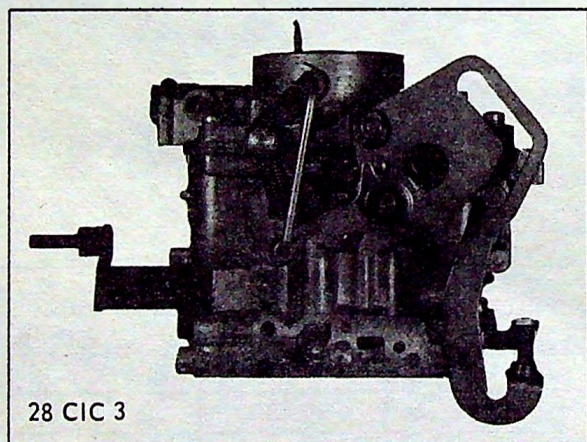
CARACTERISTIQUES

Carburateur à double corps du type « compound » à commande mécanique du deuxième corps
Type et repère sur plaquette en aluminium fixée par une vis du couvercle.

TYPE	REPERE	TYPE DE STARTER	DATE DE SORTIE	MOTEUR
28 CIC 3	CIT 131 ⁴	Glace et volet sur 2 ^e corps	9/1972 → 9/1974	G 12/612 G 12/611
28 CIC 4	CIT 131 ⁵	Volet sur 1 ^{er} corps	9/1974 → 7/1975	
28 CIC 4	CIT 181 *	Volet sur 1 ^{er} corps	7/1975 →	G 12/619
28 CIC 4	CIT 163	Volet sur 1 ^{er} corps	1/1975 → 4/1975	
28 CIC 4	CIT 163 ¹ *	Volet sur 1 ^{er} corps	4/1975 → 7/1975	
28 CIC 4	CIT 172 *	Volet sur 1 ^{er} corps	7/1975 →	

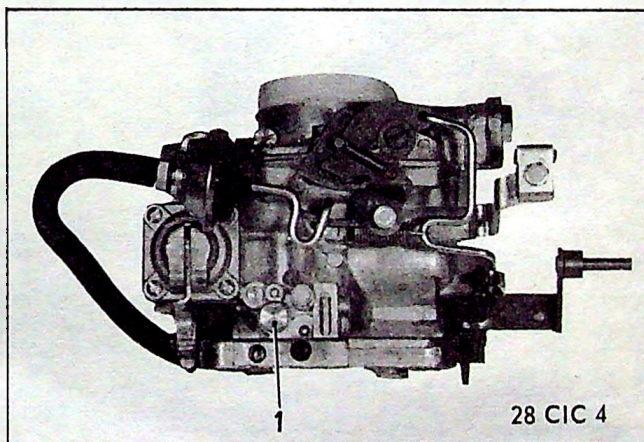
* Avec coupe ralenti

11 061



28 CIC 3

14 710



28 CIC 4

(1) Bouchon ou coupe ralenti

DESIGNATION	CIT 131 ⁴		CIT 131 ⁵		CIT 163 - CIT 163 ¹	
	1 ^{er} corps	2 ^e me corps	1 ^{er} corps	2 ^e me corps	1 ^{er} corps	2 ^e me corps
Buse	19	19	19	19	20	21
Gicleur principal	100	80	100	80	105	100
Ajutage d'automatisme	1P3	2P4	1P3	2P4	1P3	2P4
Gicleur de ralenti	50		50		50	
Gicleur de ralenti à richesse constante ..	30		30		30	
Gicleur de by-pass		40		40		40
Econostat		130		130		170
Injecteur de pompe de reprise	50		50		55	
Pointeau	1,7 à ressort		1,8 à bille		1,8 à bille	
Poids du flotteur	11,5 g		11,4 g		11,4 g	
Ouverture positive du papillon de 1 ^{er} corps (volet de départ fermé) Pige de:			1,3 ± 0,05mm		1,25 ± 0,05mm	
Entrebâillement du volet de départ sous 250 mbars : Pige de			3,5 ± 0,2mm		3,4 ± 0,2mm	

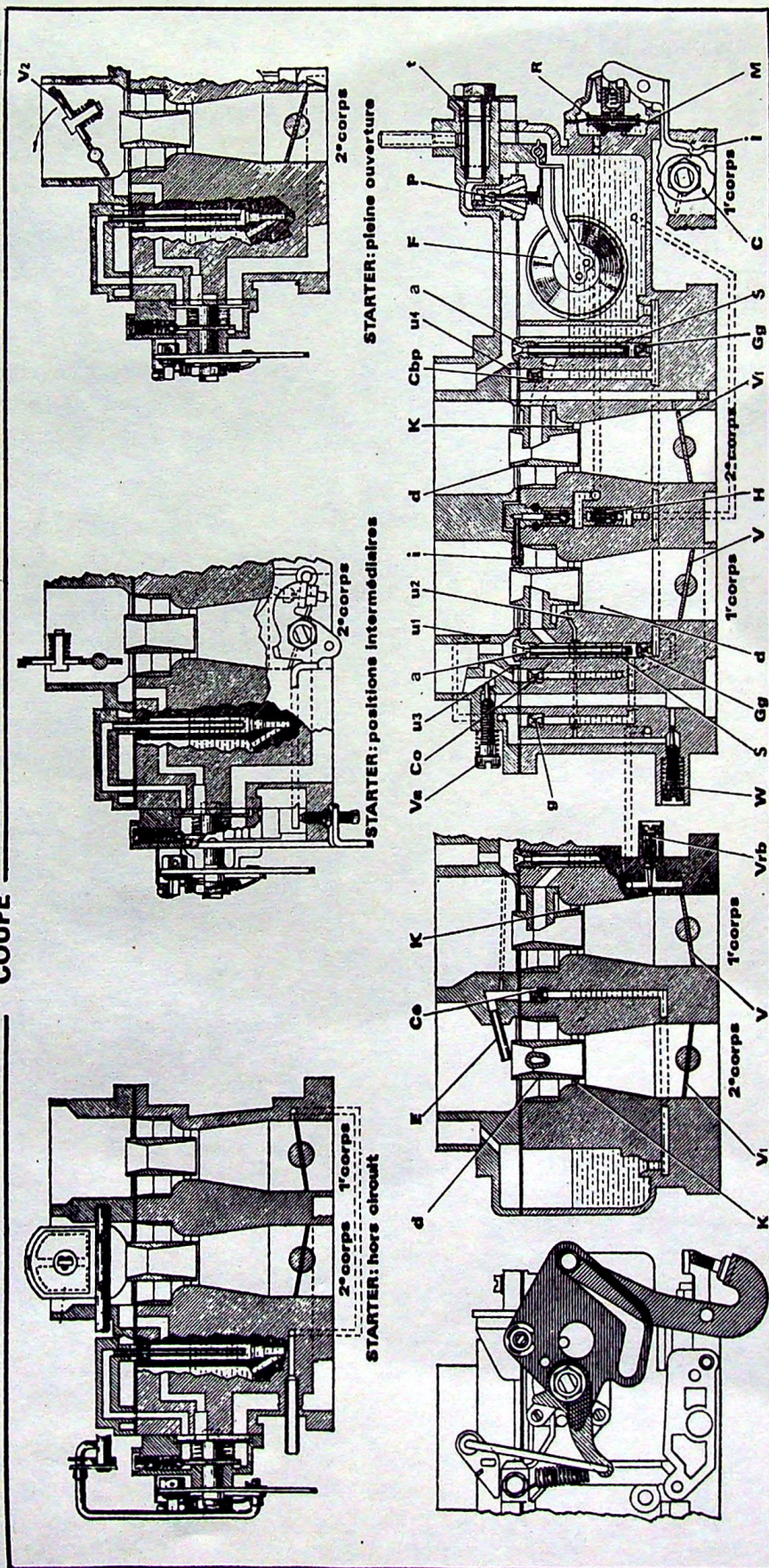
NOTA : Position des réglages identique à 28 CIC (voir Op. G.142-00).

♦ FONCTIONNEMENT DU CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 3 CIT 131⁴

Correctif N° 2 au Manuel 582-4

G. 14-5

COUPE



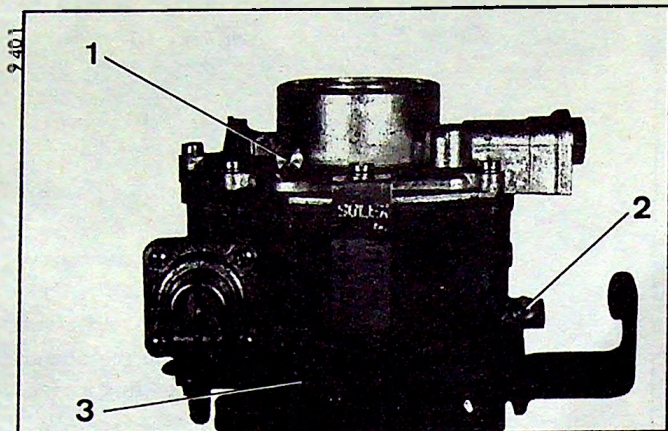
Légende

- a : Ajustages d'automatisme
- C : Came de pompe
- Cbp : Calibreur de by-pass
- Ce : Calibreur d'éconostat
- Co : Gicleur de ralenti à richesse constante
- d : Diffuseurs
- E : Econostat
- F : Flotteur

- g : Gicleur de ralenti
- Gg : Gicleurs principaux
- H : Clapet de pompe
- i : Injecteur de pompe
- K : Buses d'air
- M : Membrane de pompe
- P : Pointeau à ressort
- s : Tubes d'émulsion
- t : Crépine-filtre

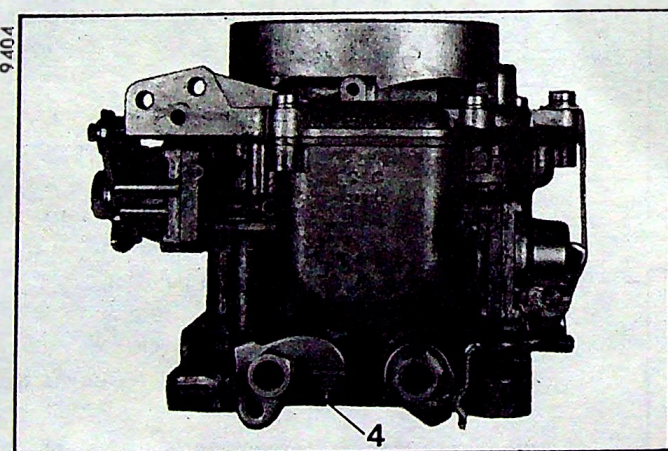
- u¹ : Orifice d'air de ralenti
- u² u³ u⁴ : Orifices calibrés
- V : Papillon de 1^{er} corps
- V¹ : Papillon de 2^{ème} corps
- V² : Voilet de départ
- Va : Vis de réglage d'air
- Vrb : Vis de by-pass
- W : Vis de richesse

I. REGLAGE D'UN CARBURATEUR SOLEX 28 CIC → Septembre 1972
(Séries CIT 118 et CIT 133)



REMARQUES IMPORTANTES :

- Le carburateur est réglé par le fabricant. La position des vis de butée (2) et (4) 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. Seule la vis d'air (1) de ralenti doit être réglée 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,
 - le calage dynamique de l'allumeur,
 - le nettoyage du carburateur (souffler les conduits à l'air comprimé).

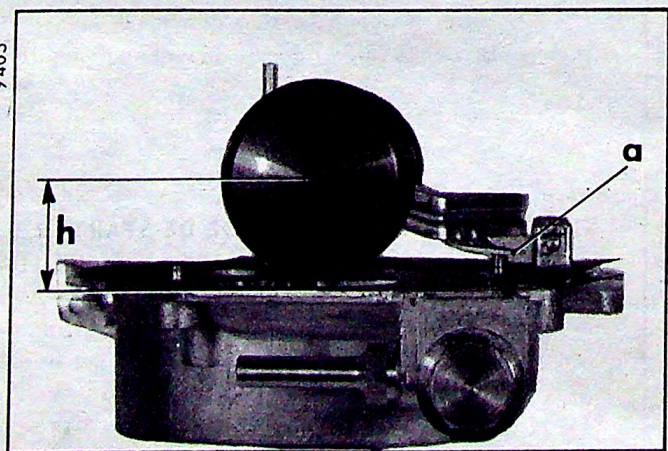


A. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

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 :
 - a) Carburateurs de la série CIT 118 :
 $h = 20 \pm 1 \text{ mm}$
 - b) Carburateurs de la série CIT 133 :
 $h = 18 \pm 1 \text{ mm}$

Si ces conditions ne sont pas réalisées, agir sur la languette « a » pour obtenir la cote « h » correspondant au type de carburateur considéré.

NOTA : La cote « h » doit être sensiblement égale pour chaque flotteur : (écart admis : 1 mm).



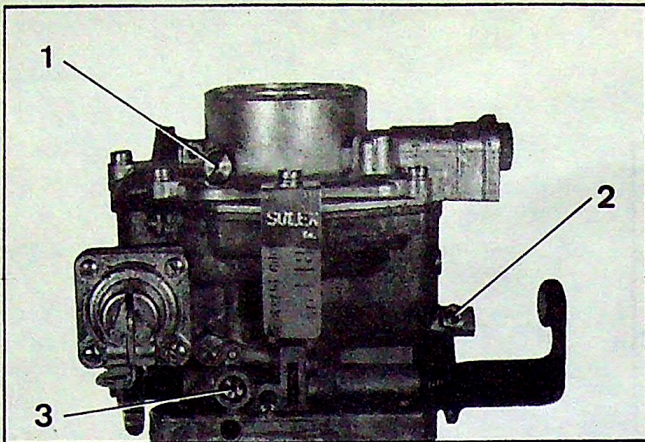
4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.

5. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence
REMARQUE : Lorsque le flotteur est réglé à la cote « h », le niveau de cuve (couvercle déposé) est tel que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve est de $26 \pm 1 \text{ mm}$.

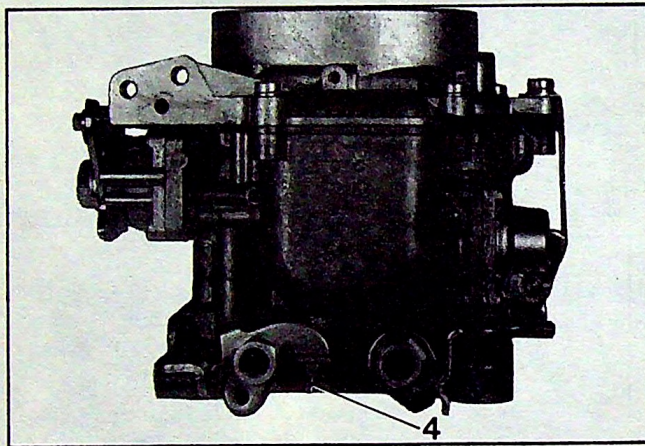
B. REGLAGE DU RALENTI.

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjointeur-disjoncteur.
3. Préréglage :
 - a) Visser à fond, sans forcer, la vis de richesse (3) puis la dévisser de six tours.
 - b) Visser à fond la vis d'air (1) puis la dévisser de quatre tours.

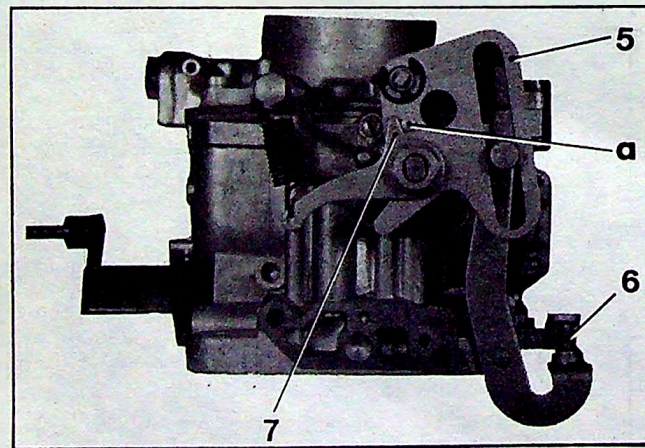
9401



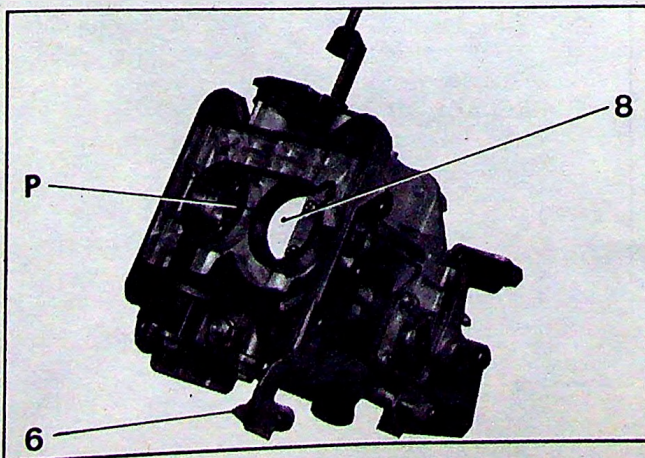
9404



10135



10138



4. Réglage (utiliser un compte-tours d'atelier).

a) A l'aide de la vis d'air (1) amener le régime moteur à :

$$- 850 + \frac{50}{0} \text{ tr/mn (moteur avec BV à convertisseur)}$$

$$- 900 + \frac{50}{0} \text{ tr/mn (moteur avec BV mécanique)}$$

- b) Rechercher le régime maximum en agissant sur la vis de richesse (3).
 c) Serrer ensuite cette vis (3) de façon à amorcer une baisse de régime de 10 à 20 tr/mn.
 d) Si le régime final ainsi obtenu est différent de celui indiqué à l'alinéa a), le rétablir et refaire les opérations indiquées aux alinéas b) et c).

NOTA : Si, après les vérifications et les réglages précédents, il est impossible d'obtenir un réglage de ralenti correct, il faut vérifier l'ouverture fixe des papillons.

Pour cela :

- a) Repérer la position des vis (2) et (4) de butée de papillon du premier et du deuxième corps.
 b) Desserrer les contre-écrous et dévisser ces deux vis jusqu'à obtenir « à la main » la fermeture complète de chaque papillon.
 c) Approcher :
 - la vis (2) au contact du levier,
 - la vis (4) au contact de la butée sur le fond de cuve.
 d) Visser ensuite ces deux vis pour les ramener à leurs repères d'origine. Il doit y avoir :
 - trois quarts de tour pour la vis (2),
 - un tour pour la vis (4).
 Sinon, les régler suivant ces conditions.
 Serrer les contre-écrous de chaque vis.
 e) Régler le ralenti comme indiqué au chapitre B.

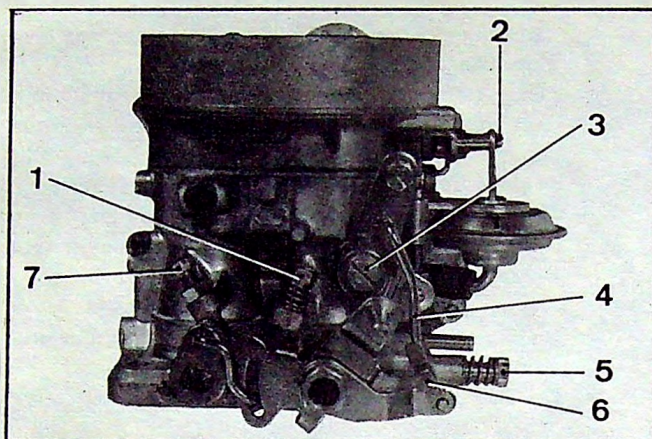
C. REGLAGE DE LA COMMANDE DE STARTER.

(Sur les carburateurs repérés CIT 118², CIT 118³, CIT 133 et CIT 133¹).

Le levier de starter (5) étant dans la position indiquée sur la figure (téton « a » en appui sur le levier (7)), une pince P de $\phi = 0,5 \text{ mm}$ doit passer librement et sans jeu entre le papillon du deuxième corps (8) et le corps du carburateur.

Sinon, agir sur la vis (6) pour obtenir cette condition.

II. REGLAGE D'UN CARBURATEUR WEBER 30 DGS (W 50-00 ou W 50-01) (Système anti-pollution)



A. REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la vis de butée (7) de papillon du second corps, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre, par le fabricant.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés, et le filtre à air propre.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz).

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du second corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour amener le régime de ralenti du moteur à :

$$900 \begin{matrix} + 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/mm}$$

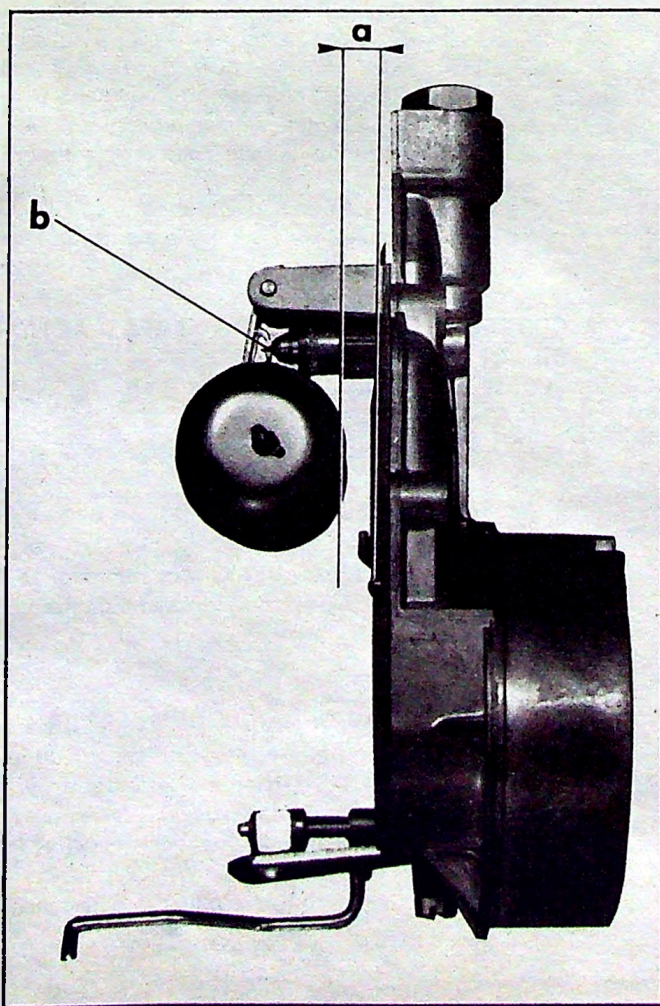
5. A l'aide de la vis (5), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %

NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime moteur indiqué au § 4 ; ces deux opérations doivent être faites simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.



B. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Déposer le couvercle du carburateur.

Pour cela :

- Déposer l'agrafe (6), sa rondelle caoutchouc et désaccoupler la biellette (4), du levier de commande des papillons.
- Désaccoupler le levier de starter, du corps de carburateur en déposant la vis (3) et son ressort.
- Désaccoupler le levier de commande, de la capsule en déposant le circlips (2).
- Déposer les cinq vis de fixation du couvercle et le dégager.

2. Positionner le couvercle verticalement comme indiqué sur la figure (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 ± 0,25 mm.

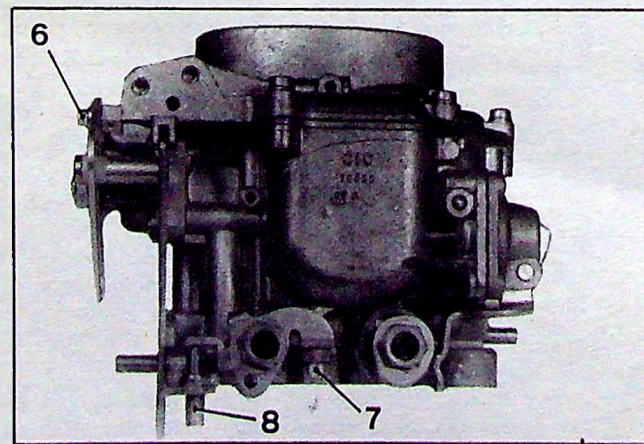
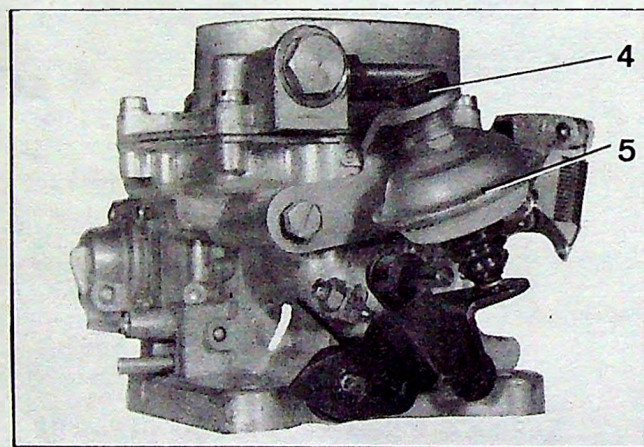
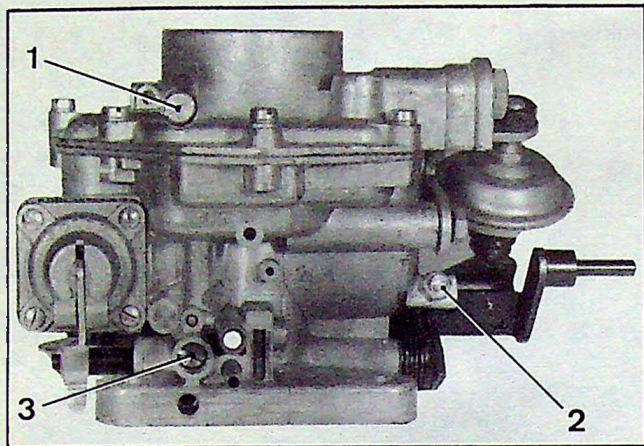
(Utiliser une cale de cette épaisseur) :

Sinon, l'obtenir en agissant sur la languette « b ».

3. Poser le couvercle (opérer en sens inverse de la dépose).

III. REGLAGE D'UN CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 2 CIT 137 9/1972 — 5/1973

(Système anti-pollution)



A. REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la position des vis de butée (2) et (7) des papillons du premier et du deuxième corps, celles-ci étant réglées par le fabricant à l'aide d'un micromètre.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz) :

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C.
Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour amener le régime de ralenti du moteur à :

$$900 + \frac{50}{0} \text{ tr/mn}$$

5. A l'aide de la vis (3), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %
Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %
NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant le régime moteur indiqué au § 4 ; ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

B. CONTROLE ET REGLAGE DU TEMPS D'ACTION DU FREIN DE RALENTI.

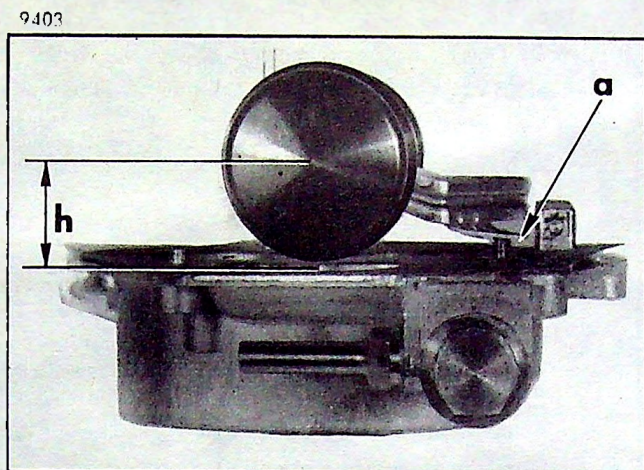
1. Contrôler le temps d'action :
Le régime du moteur doit chuter de 2 500 à 1 000 tr/mn dans un temps compris entre 2 et 5 secondes.
2. Régler le temps d'action :
Desserrer l'écrou (4).
Visser le frein de ralenti (5) pour diminuer le temps d'action, ou inversement pour l'augmenter.
Serrer l'écrou (4) entre chaque mesure.

C. REGLAGE DE LA COMMANDE DE STARTER.

La commande (6) de starter étant au 1er crantage (obtenu à partir de la position starter hors-circuit), une pîge de $\phi = 0,35$ mm doit passer librement et sans jeu entre le papillon du deuxième corps et le corps du carburateur.

Sinon, agir sur la vis (8) pour obtenir cette condition.

D. VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.



1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

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 :

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

et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis 1 mm).

Si cette cote n'est pas réalisée, agir sur la languette « a » pour modifier la position du flotteur.

4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.

5. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

REMARQUE : Lorsque le flotteur est réglé à la cote « h », le niveau de cuve (couvercle déposé) est tel, que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve est de 26 ± 1 mm.

♦ IV. REGLAGE D'UN CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 3 CIT 137⁴

5/1973 →

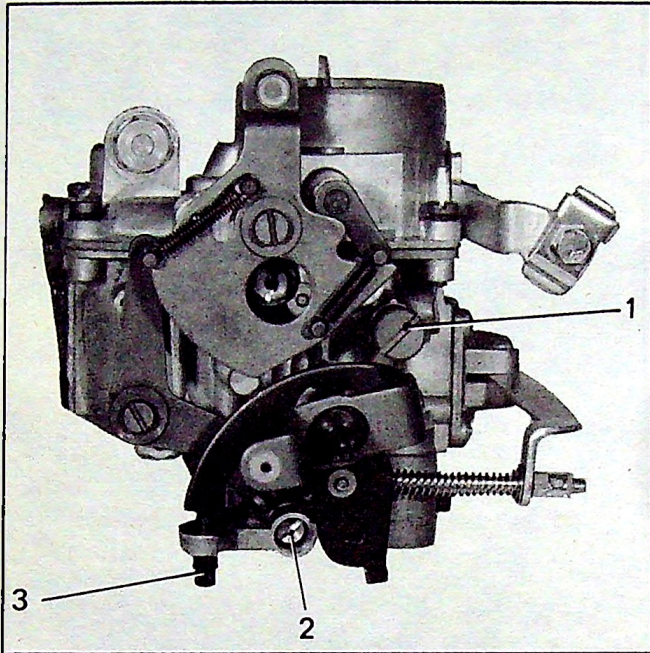
Réglage identique à 28 CIC 3 CIT 131⁴

(Voir Op. G. 142-0 a)

V. REGLAGE D'UN CARBURATEUR SOLEX 34 PBIS (CIT 143).

REGLAGE DU RALENTI.

14582



IMPORTANT : Ne pas intervenir sur la vis (3) de butée de papillon, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.

a) Conditions de réglage :

- Moteur « décrassé ».
- Allumage et culbuteurs correctement réglés.
- Filtre à air propre.
- Température de l'huile moteur de 70° à 80° C (à maintenir pendant le réglage).
- Papillon en position ralenti.

b) Matériel à utiliser :

- Compte-tours.
- Analyseur de gaz homologué.
- Contrôleur CDA 23 ou pupitre de mise au point d'atelier.
(Appareils mentionnés dans les Notes Outillages et Equipement).

c) Régime de ralenti :

900 à 950 tr/mn.

Teneur en CO : 2 à 3,5 %

Teneur en CO² : 10 à 13 %

d) Réglage du ralenti et des teneurs en CO et CO² :

Agir simultanément sur la vis (1) de volume de ralenti et sur la vis de richesse (2) en répétant cette opération autant de fois que nécessaire pour obtenir le régime et les teneurs en CO et CO² indiqués ci-dessus.

NOTA : Teneurs en CO et CO² données pour une température ambiante entre 15° et 30° C.

♦ Moteurs G 12 tous types (1220 cm³)♦ I. REGLAGE DU CARBURATEUR WEBER 30 DGS¹ ou 30 DGS²

W 51-00 - W 51-01 - W 66-00 - W 58-01 - W 59-00

REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la vis de butée (7) du papillon du second corps, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés et le filtre à air propre.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz) :

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du second corps à leur position de repos.
2. Desserrer la vis de détente du conjointeur-disjoncteur.
3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C. Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
4. Agir sur la vis (1) pour obtenir un régime de ralenti, suivant le modèle de véhicule :
 - a) Véhicule avec convertisseur de couple : 850 à 900 tr/mn
 - b) Véhicule avec embrayage classique : 900 à 950 tr/mn.

5. A l'aide de la vis (5), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %

Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %.

NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant les régimes moteur indiqués au paragraphe précédent : ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

1. Déposer le couvercle du carburateur :

Pour cela :

- Déposer l'agrafe (6) et sa rondelle caoutchouc et désaccoupler la biellette (4), du levier de commande des papillons.
- Désaccoupler le levier de starter, du corps de carburateur en déposant la vis (3) et son ressort.
- Désaccoupler le levier de commande, de la capsule en déposant le circlips (2).
- Déposer les cinq vis de fixation du couvercle et le dégager.

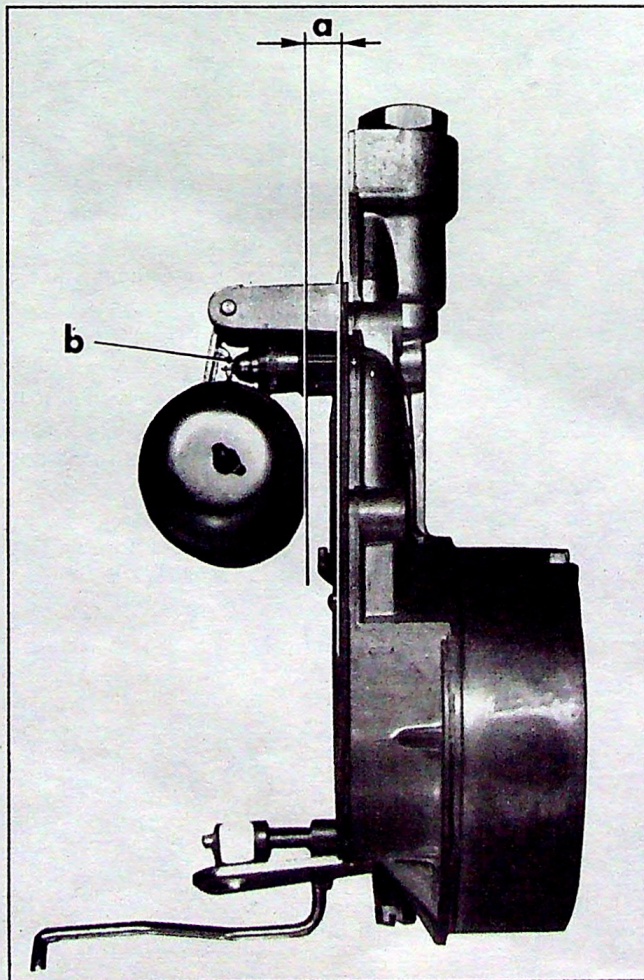
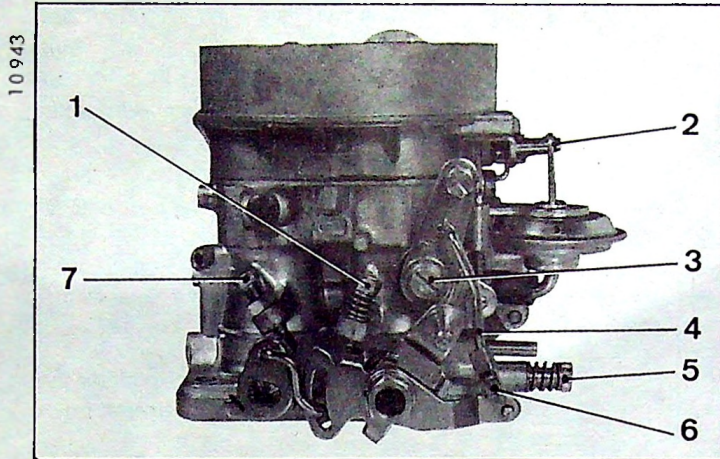
2. Positionner le couvercle verticalement comme indiqué sur la figure (bille du pointeau non enfoncée).

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

Cette cote doit être :

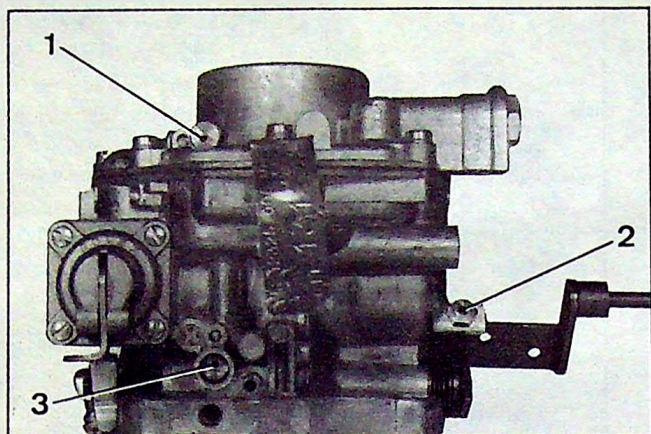
« a » = 6,5 ± 0,25 mm (Utiliser une cale de cette épaisseur). Sinon, l'obtenir en agissant sur la languette « b ».

3. Poser le couvercle (opérer en sens inverse de la dépose).

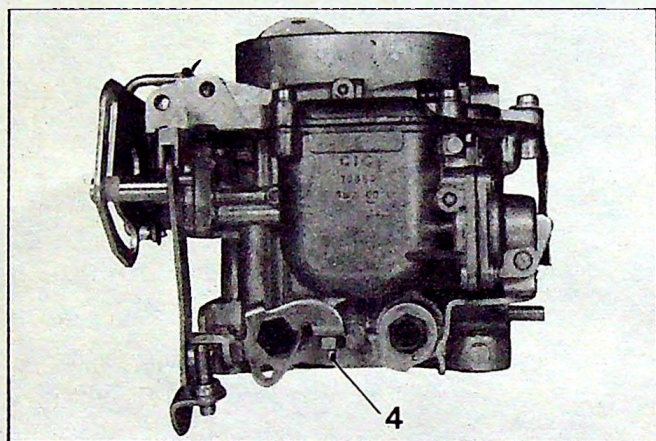


II. REGLAGE DU CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 3 (CIT 131⁴).

10955



10956



REGLAGE DU RALENTI.

REMARQUES IMPORTANTES :

- Ne pas intervenir sur la position des vis de butée (2) et (4) des papillons du premier et du deuxième corps, celles-ci étant réglées par le fabricant à l'aide d'un micromètre.
- Le réglage du ralenti ne doit être effectué que sur un moteur ayant les culbuteurs et l'allumage correctement réglés.

Réglage du régime de ralenti et de sa teneur en CO et CO² (à l'aide d'un analyseur de gaz) :

1. S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position repos.
 2. Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
 3. Faire chauffer le moteur pour obtenir une température d'huile de 70° à 80° C. Maintenir cette température pendant toute la durée des opérations de réglage du ralenti.
 4. Agir sur la vis (1) pour obtenir un régime de ralenti suivant le modèle de véhicule :
 - a) Véhicule avec convertisseur de couple : 850 à 900 tr/mn
 - b) Véhicule avec embrayage classique : 900 à 950 tr/mn
 5. A l'aide de la vis (3), régler la richesse du mélange pour obtenir :

Teneur en oxyde de carbone (CO) : 2 à 3,5 %
Teneur en gaz carbonique (CO²) : 10 à 13 %.

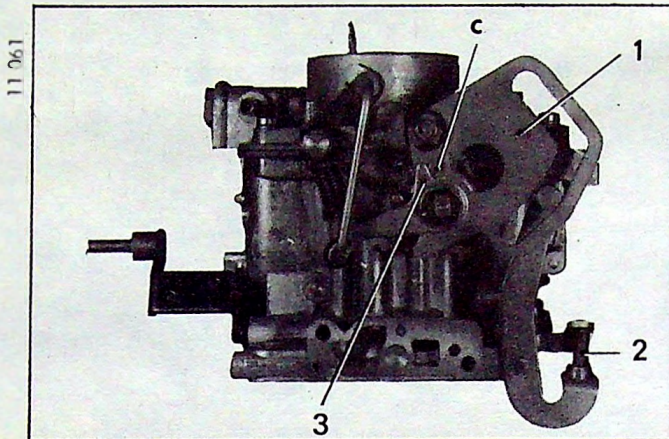
NOTA : Ces teneurs doivent être obtenues tout en respectant les régimes moteur indiqués au paragraphe précédent ; ces deux opérations doivent donc être faites simultanément.
- REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température de l'air ambiant comprise entre 15° et 30° C.

REGLAGE DE LA COMMANDE DE STARTER

1. Carburateurs montés sur véhicules sortis jusqu'en Juin 1973 et équipés de la came de starter A (voir figure)

La came de starter (1) étant dans la position indiquée sur la figure ci-contre (téton « c » en appui sur le levier (3) de volet de départ), une pige de 0,35 à 0,40 mm doit passer librement et sans jeu, entre le papillon du deuxième corps et le corps du carburateur.

Agir sur la vis (2) pour obtenir cette condition



2. Carburateurs montés sur véhicules sortis depuis Juin 1973 et équipés de la came de starter B (voir figure) :

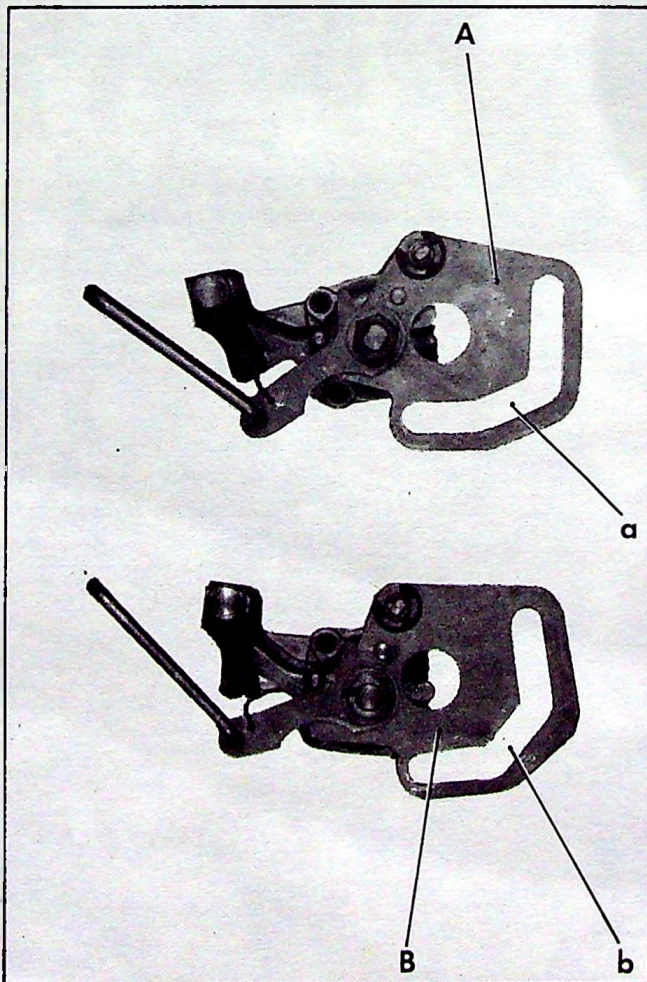
La came de starter (1) étant dans la position indiquée sur la figure ci-contre (téton « c » en appui sur le levier (3) de volet de départ), une pige de 0,25 à 0,35 mm doit passer librement et sans jeu, entre le papillon du deuxième corps et le corps du carburateur.

Agir sur la vis (2) pour obtenir cette condition.

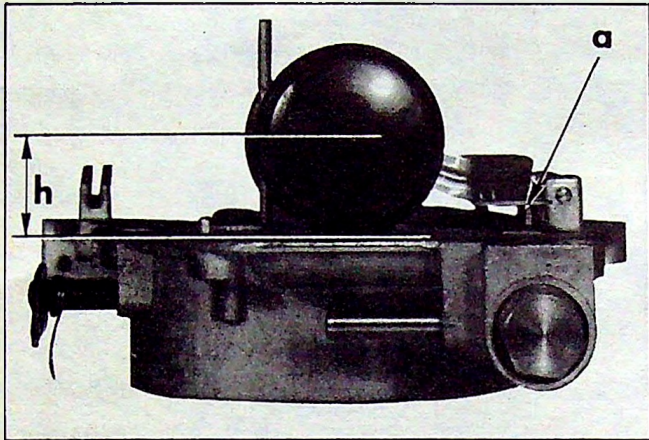
REMARQUE : Il est recommandé de remplacer l'ensemble de starter A par l'ensemble B. Dans ce cas, régler la commande comme indiqué au paragraphe 2 ci-dessus.

IMPORTANT : Il est impératif de bien repérer la forme « a » ou « b » de la came de starter A ou B, avant de procéder au réglage (ou à un remplacement éventuel de la came).

Correctif N° 2 au Manuel 582-4



VERIFICATION ET REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.



1. Débrancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

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 : $h = 18 \pm 1 \text{ mm}$
et sensiblement égale pour chaque flotteur (écart admis = 1 mm).

Si cette cote n'est pas réalisée, agir sur la languette « a » pour modifier la position du flotteur.

4. Poser le couvercle en s'assurant que le flotteur ne touche pas aux parois de la cuve.

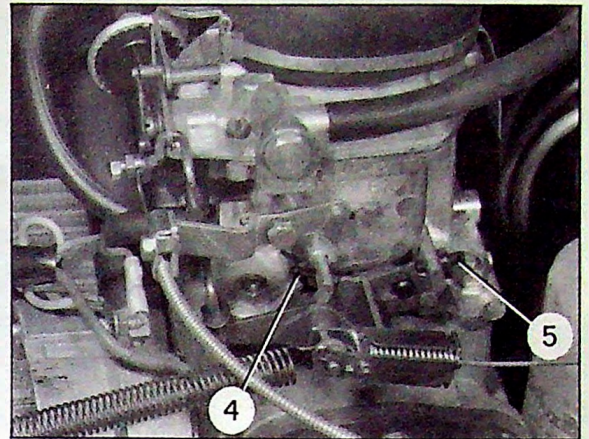
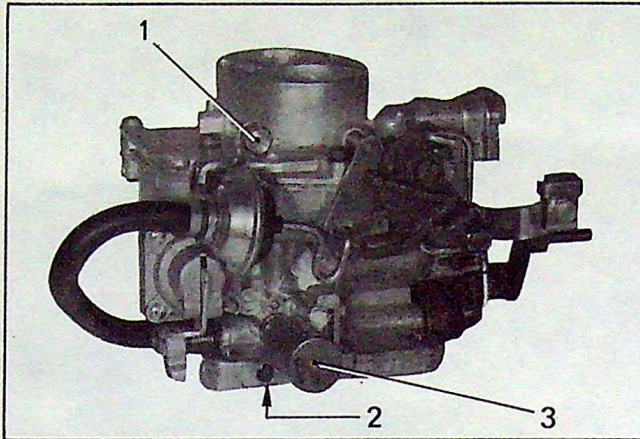
5. Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

REMARQUE : Lorsque le flotteur est réglé à la cote « h », le niveau de cuve (couvercle déposé) est tel, que la distance entre la surface libre de l'essence et le plan de joint de la cuve est de $26 \pm 1 \text{ mm}$.

♦ III - REGLAGE DU CARBURATEUR SOLEX 28 CIC 4
CIT 131⁵ - CIT 181 - CIT 163 - CIT 163¹ - CIT 172

14 723

14 127



REGLAGE DU RALENTI.

IMPORTANT : Il est formellement proscrié d'intervenir sur les vis (4) et (5) de butée des papillons de premier et de deuxième corps, celles-ci étant réglées à l'aide d'un micromètre par le fabricant.

NOTA : Sur les carburateurs CIT 131⁵ et CIT 163 montés depuis Mars 1975, la vis de richesse (2) est située dans le socle du corps. Un bouchon obture l'ancien emplacement de cette vis.

Sur CIT 163¹ ce bouchon est remplacé par un coupe ralenti (3) qui équipe également le CIT 181 et le CIT 172.

a) Régime de ralenti :

- 900 à 950 tr/mn (embrayage classique),
- 850 à 900 tr/mn (convertisseur de couple) vitesse passée.

Teneur en CO : 2 à 3,5 %

Teneur en CO² : 10 à 13 %.

b) Matériel à utiliser :

- un compte-tours,
 - un contrôleur de réglage des carburateurs au ralenti (ou un analyseur de gaz homologué),
 - un contrôleur CDA 23 ou un pupitre de mise au point d'atelier.
- (Appareils mentionnés dans les notes Outillages et Equipement - Notes vertes).

c) Conditions de réglages :

- Le moteur doit être « décrassé », avoir les culbuteurs et l'allumage correctement réglés et un filtre à air propre.
- La température d'huile du moteur doit être de 70° à 80° C (à maintenir pendant le réglage).
- S'assurer du parfait retour des papillons jusqu'à leurs butées.

d) Réglage du ralenti et de sa teneur en CO et CO² :

Agir simultanément sur la vis (1) de volume de ralenti et sur la vis de richesse (2) en répétant cette opération autant de fois que nécessaire pour obtenir le régime de ralenti et sa teneur en CO et CO² (comme indiqué à l'alinéa a) ci-dessus).

REMARQUE : Les teneurs autorisées en CO et CO² sont données pour une température ambiante comprise entre 15° et 30°C.

REGLAGE DU NIVEAU DE CUVE.

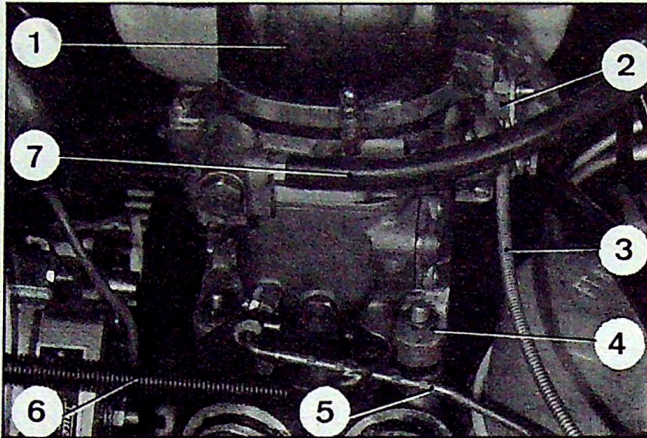
Le réglage est identique à celui du carburateur CIT 131⁴.

DEPOSE ET POSE D'UN CARBURATEUR OU D'UN JOINT ENTRETOISE

DEPOSE.

1. Déconnecter le câble de la borne négative de la batterie.
2. Déposer le tube de liaison (1) filtre - carburateur.
3. Décrocher le ressort (6).
4. Désaccoupler du carburateur :
 - le câble de starter (2) et sa gaine (3),
 - le tube (7) d'arrivée d'essence,
 - la tige (5) de commande de papillon du premier corps.
5. Déposer les écrous (4) de fixation du carburateur sur tubulure.
6. Dégager le carburateur et son entretoise (8).
 NOTA : Dans le cas d'une pose non immédiate, boucher l'orifice de tubulure à l'aide d'un chiffon propre.

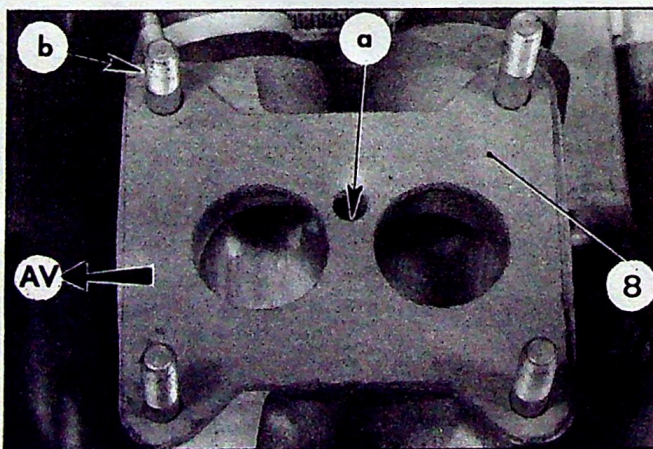
8357

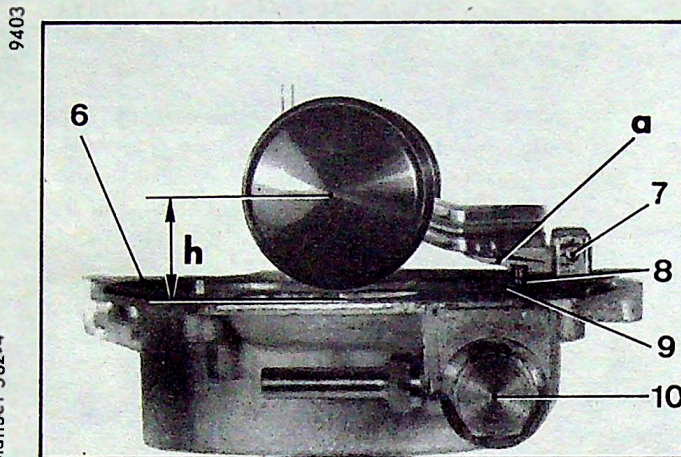
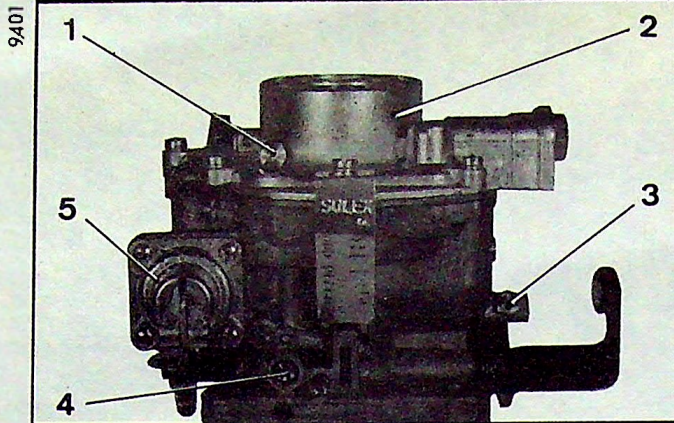


POSE.

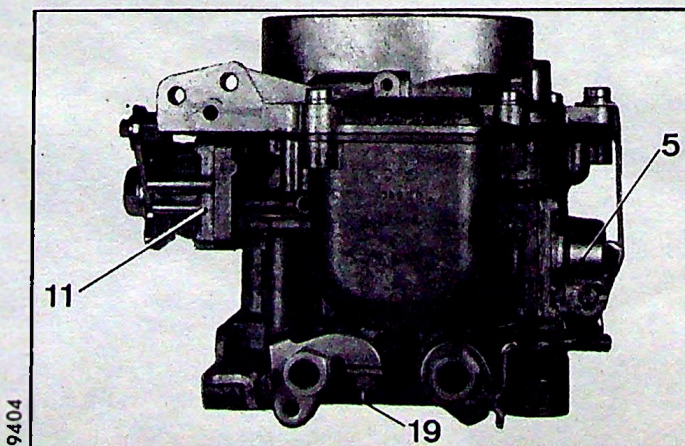
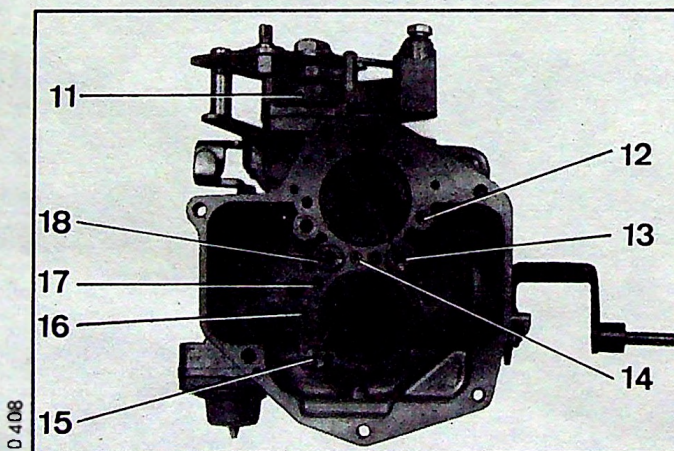
7. Enlever le chiffon de protection (éventuellement).
8. Poser l'entretoise (8) enduite de pâte LOWAC sur les deux faces; la positionner sur la tubulure comme indiqué sur la figure : placer le trou « a » côté droit, et le coin « b » côté avant droit.
9. Fixer le carburateur à l'aide des écrous (4) (sans rondelle).
10. Accoupler la tige (5) de commande de papillon, au carburateur.
 Accrocher le ressort (6). Choisir le cran d'accrochage sur la tige (5) pour obtenir un rappel correct de la commande d'accélérateur en position « ralenti »
11. Accoupler au carburateur :
 - le câble de starter et sa gaine. Laisser une garde de 3 à 5 mm à la tirette,
 - le tube (7) d'arrivée d'essence.
12. Poser le tube de liaison (1) filtre - carburateur.
13. Connecter le câble à la borne négative de la batterie.

9005



REVISION D'UN CARBURATEUR SOLEX CIT 118 - 118¹ - 118² - 118³ - 133 - 133¹

Correctif N° 1 au Manuel 582-4

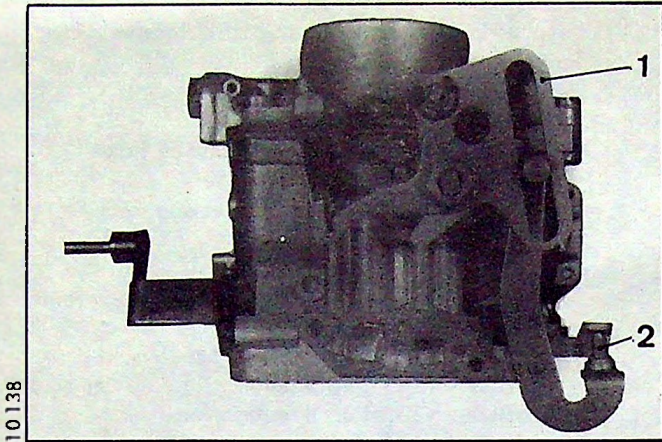


DEMONTAGE.

1. Déposer le couvercle (2) du carburateur en déposant les six vis de fixation.
2. Déshabiller le couvercle :
Déposer :
 - le flotteur double, après avoir chassé l'axe (7),
 - le joint en papier (6),
 - le ressort (8), le pointeau (9) et son joint,
 - le bouchon (10) et son filtre.
3. Déposer :
 - l'injecteur (15) de pompe de reprise et son joint,
 - le gicleur de ralenti (16),
 - le bouchon (17), (sur CIT 118¹ seulement),
 - le calibre (18) d'air d'automatisme du 1er corps,
 - le calibre (13) d'air d'automatisme du 2ème corps,
 - le gicleur principal du premier corps (situé au fond du puits du calibre (18)),
 - le gicleur principal du deuxième corps (situé au fond du puits du calibre (13)),
 - l'éconostat (14) (sur CIT 133¹ seulement),
 - le gicleur de by-pass (12) (sur CIT 133 et 133¹ seulement),
 - la pompe de reprise (5) avec sa membrane et son ressort,
 - la commande de starter (11),
 - la vis de richesse (4) de ralenti,
 - la vis d'air (1) de ralenti.
4. Nettoyer les pièces à l'essence, ou au diluant cellulosique si le carburateur est très encrassé. Souffler soigneusement à l'air comprimé les conduits et les gicleurs.
Ne pas chercher à déboucher les gicleurs avec un fil métallique.

MONTAGE.

5. Procéder dans l'ordre inverse du démontage.
REMARQUES :
 - a) Mettre en place la vis d'air (1) de ralenti. La visser à fond *sans forcer* et la dévisser de quatre tours.
 - b) Mettre en place la vis de richesse (4) de ralenti. La visser à fond *sans forcer* et la dévisser de six tours (Position de préréglage de ralenti).
 - c) Préréglage la hauteur « h » du flotteur qui doit être de 20 mm, en agissant sur la languette « a ». Ecart admis pour chaque flotteur : 1 mm.
6. Vérifier l'ouverture fixe des papillons :
 - a) Repérer la position des vis (3) et (19) de butée de papillon du premier et du deuxième corps.
 - b) Desserrer les contre-écrous et dévisser les deux vis jusqu'à obtenir « à la main » la fermeture complète de chaque papillon,
 - c) Approcher :
 - la vis (3) au contact du levier,
 - la vis (19) au contact de la butée sur le fond de cuve.
 - d) Visser ensuite ces deux vis pour les ramener à leurs repères d'origine.
Il doit y avoir :
 - trois quarts de tour pour la vis (3),
 - un tour pour la vis (19).
 Sinon, les régler suivant ces conditions.
Serrer les contre-écrous de chaque vis.

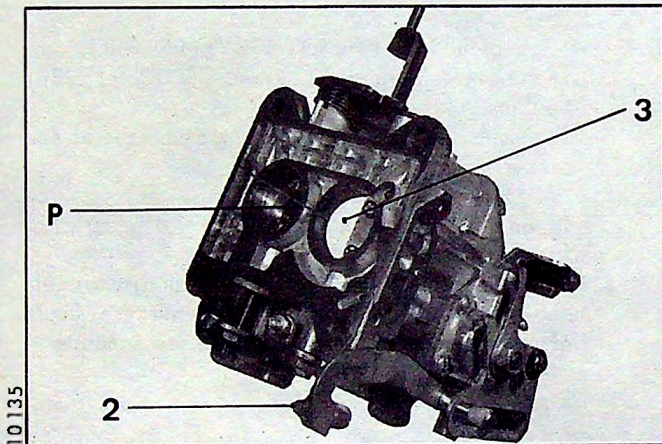


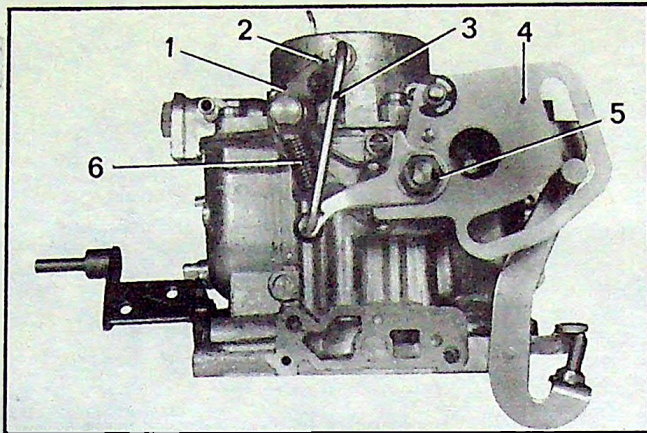
7. Régler la commande de starter :

(Sur carburateurs type CIT 118², 118³, 133, 133¹ seulement).

La commande (1) étant en *deuxième position*, (comme indiqué sur la figure ci-contre) une pige P de $\phi = 0,5$ mm doit pouvoir passer *librement et sans jeu*, entre le papillon (3) du deuxième corps et le corps du carburateur.

Agir sur la vis (2) pour obtenir cette condition.



REVISION D'UN CARBURATEUR SOLEX CIT 131⁴**REMARQUE IMPORTANTE :**

Ne pas intervenir sur les vis de butée des papillons du premier et du deuxième corps, celles-ci étant réglées par le fabricant à l'aide d'un micromètre.

DEMONTAGE.**1. Déposer le couvercle :**

Déposer le levier de starter (4) en déposant l'écrou de fixation (5).

Décrocher le ressort (6).

Désaccoupler le levier de starter avec sa bielle (3), du levier de commande (1) de volet de départ. (Pousser sur l'extrémité du ressort (2)).

Déposer les six vis de fixation du couvercle et le dégager.

2. Déshabiller le couvercle :

Déposer :

- le flotteur double après avoir chassé l'axe (8),
- le joint papier (7),
- le ressort (9), le pointeau (10) et son joint,
- le bouchon (11) et son filtre.

3. Déposer :

- l'injecteur (17) de pompe de reprise et son joint,
- le gicleur de ralenti (18),
- le gicleur de ralenti à richesse constante (15),
- le calibre (19) d'air d'automatisme du premier corps,
- le calibre (14) d'air d'automatisme du second corps,
- le gicleur principal du premier corps (situé au fond du puits du calibre (19)),
- le gicleur principal du second corps (situé au fond du puits du calibre (14)),
- l'éconostat (16),
- le gicleur de by-pass (13),
- la pompe de reprise (22),
- la commande de starter (12),
- la vis de richesse (21),
- la vis d'air de ralenti (20).

4. Nettoyer les pièces à l'essence (ou au diluant cellulosique si le carburateur est très encrassé). Souffler soigneusement les conduits et les gicleurs à l'air comprimé.

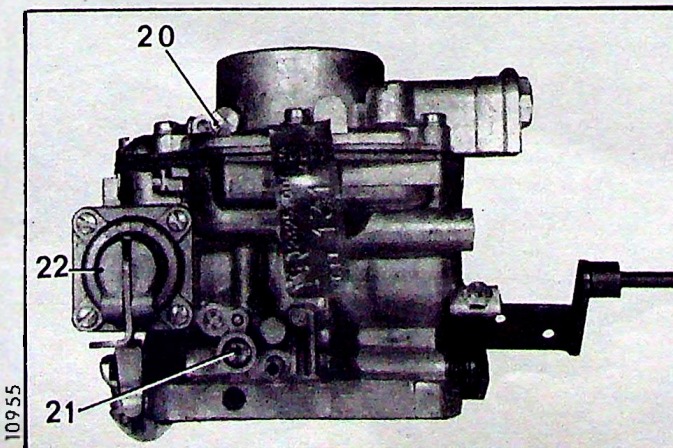
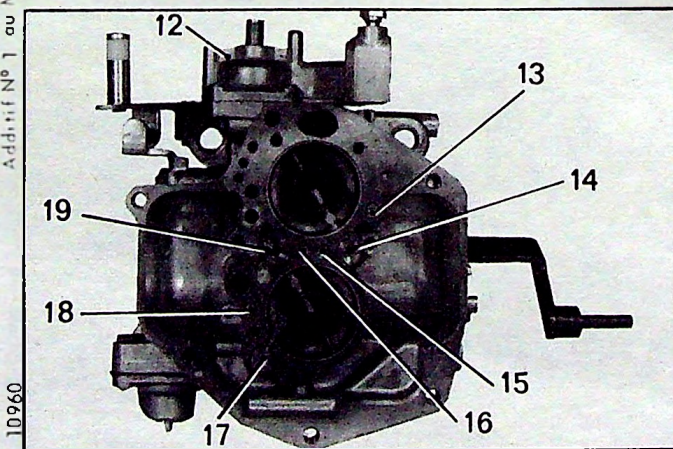
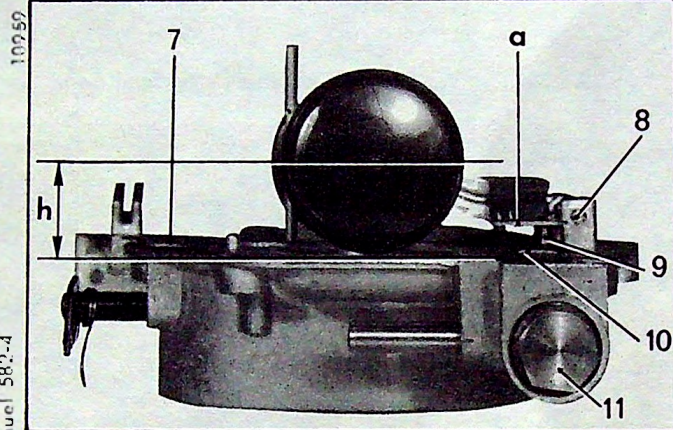
Ne jamais chercher à déboucher les gicleurs avec un fil métallique.

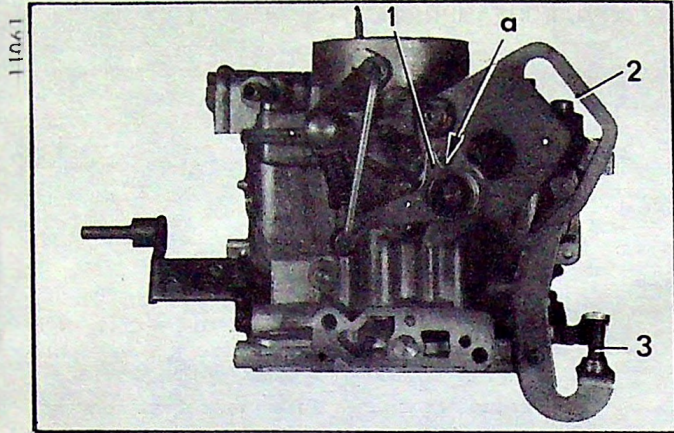
MONTAGE.**5. Procéder dans l'ordre inverse du démontage.****REMARQUES :**

- a) Mettre en place la vis d'air de ralenti (20). La visser à fond *sans forcer* et la dévisser de quatre tours.
- b) Mettre en place la vis de richesse (21). La visser à fond *sans forcer* et la dévisser de six tours (Position de pré réglage de ralenti).
- c) Régler la hauteur du flotteur double, en agissant sur la languette « a », pour obtenir :

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

Ecart admis pour chaque flotteur : 1 mm maxi.



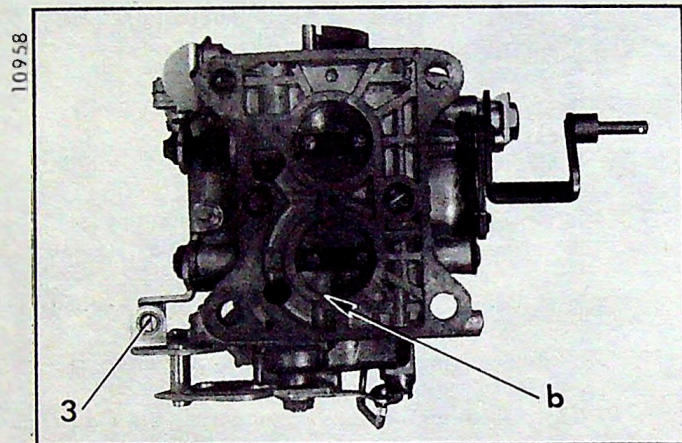


6. Régler la commande de starter :

Le levier de starter (2) étant dans la position indiquée sur la figure ci-contre (têton «a» au contact du levier (1) de volet de départ), une pige de :

$\phi = 0,35$ à $0,40$ mm (Véhicules \rightarrow 3/1973).

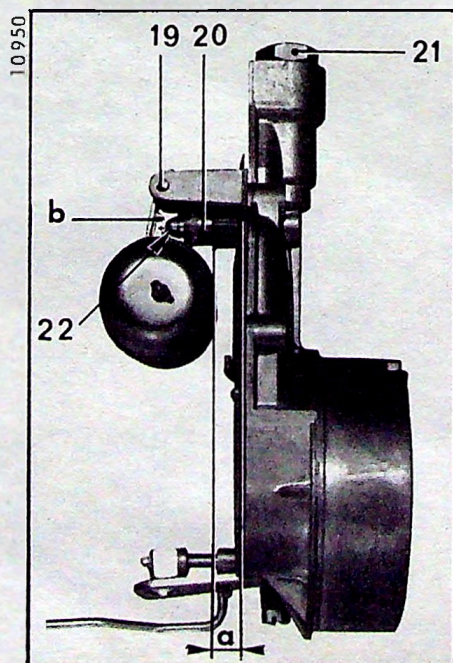
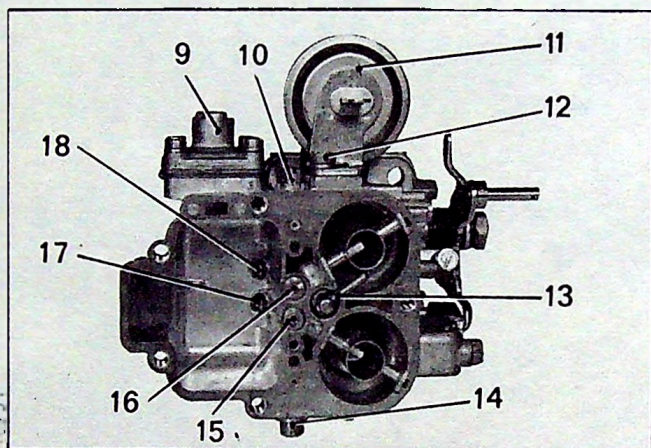
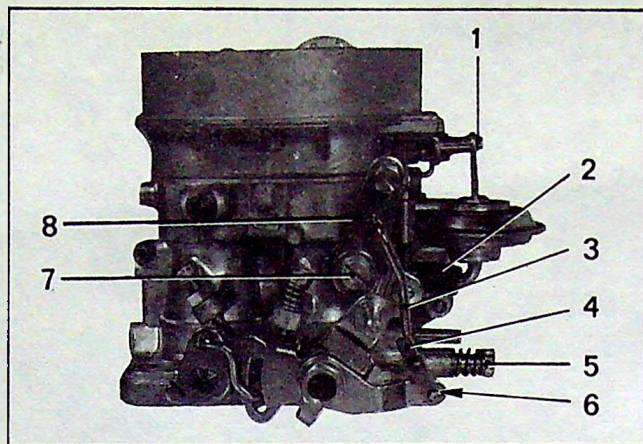
$\phi = 0,25$ à $0,35$ mm (Véhicules \rightarrow 3/1973 et équipés d'un carburateur avec repère 20-21-B-3, frappé sur la cuve), doit passer librement mais sans jeu en «b» entre le papillon du deuxième corps et le corps du carburateur.



Agir sur la vis (3) pour obtenir cette condition.

REVISION D'UN CARBURATEUR WEBER W 50 - 00 ou W 51 - 00

DEMONTAGE.



1. Déposer le couvercle du carburateur :

- a) Déposer l'agrafe (4) et son joint (6) et désaccoupler la bielle (3), du levier de commande des papillons.
- b) Désaccoupler le levier de starter (8) du corps de carburateur, en déposant la vis (7). Dégager le levier (8) et son ressort.
- c) Désaccoupler le levier de commande, de la capsule en déposant le circlips (1).
- d) Déposer les cinq vis de fixation du couvercle et le dégager.

2. Déshabiller le couvercle :

Déposer le bouchon-filtre (21) et son filtre.
Déposer le flotteur, en chassant l'axe (19).
Déposer le joint papier.
Dégager le pointeau (20) et son crochet (22).
Déposer le siège de pointeau en le dévissant.

3. Déposer la pompe de reprise (9), en déposant les quatre vis de fixation.

4. Déposer la capsule (11).

Déposer la vis (12) de fixation et désaccoupler la capsule, du corps de carburateur, avec son tube de liaison (2).

5. Déposer :

- le gicleur de ralenti (10) du premier corps et son joint,
- le gicleur de ralenti (14) du deuxième corps et son joint,
- le gicleur principal (18) du premier corps,
- le gicleur principal (17) du deuxième corps,
- le calibre d'air (16) du premier corps et son tube d'émulsion,
- le calibre d'air (15) du deuxième corps et son tube d'émulsion,
- la vis de richesse (5),
- l'injecteur (13) de pompe de reprise.

6. Nettoyer les pièces à l'essence, ou au diluant cellulosique, si le carburateur est très encrassé. Souffler soigneusement les conduits et les gicleurs à l'air comprimé.

Ne jamais déboucher les gicleurs avec un fil métallique.

MONTAGE.

Procéder dans l'ordre inverse du démontage.

7. Vérifier le réglage du flotteur :

Positionner le couvercle verticalement comme indiqué sur la figure ci-contre (*la bille du pointeau ne doit pas être enfoncée*).

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

Cette cote doit être : « a » = $6,5 \pm 0,25$ mm.

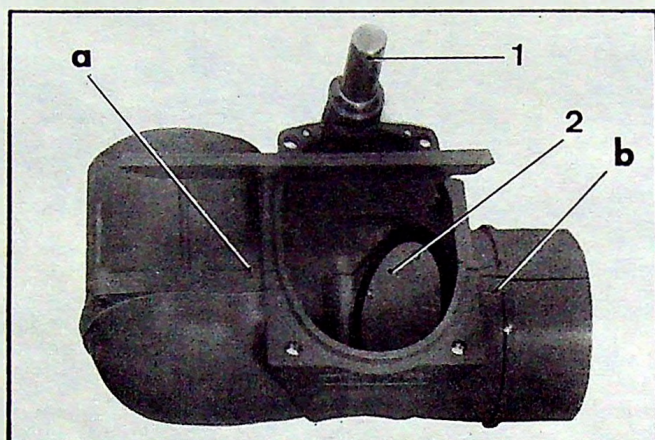
Utiliser une cale de cette épaisseur.

Sinon, agir sur la languette « b ».

RECHAUFFAGE DE L'AIR D'ADMISSION.

CONTROLE DE LA SONDE THERMOSTATIQUE.

10 472

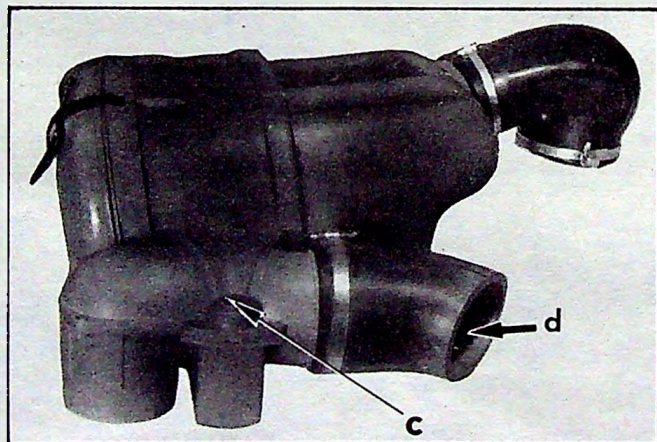


Contrôle.

- A la température ambiante (inférieure à 36°), le volet (2) doit obturer le conduit « b » (air ambiant)
- Plonger la sonde (1) dans de l'eau froide.
- Chauffer lentement l'eau, de façon à élever progressivement sa température.
- Lorsqu'elle atteint, et dépasse $39^{\circ} \pm 3^{\circ}$ C le volet (2) doit progressivement obturer le conduit « a » (air réchauffé) et rester dans cette position.

Correctif N° 2 au Manuel 582-4

10 247



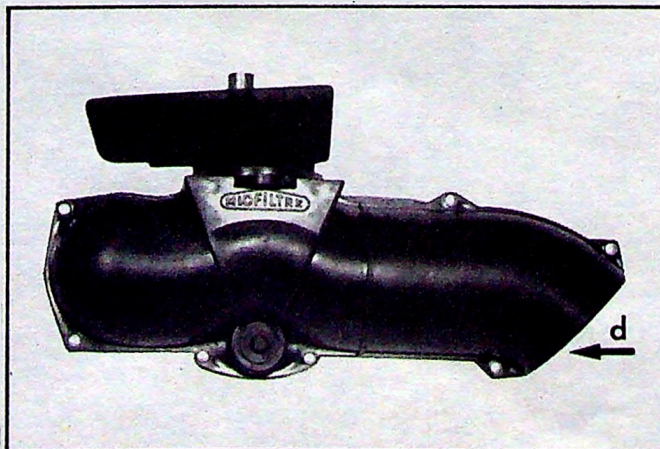
- Laisser refroidir l'eau : lorsque sa température atteint, et devient inférieure à $39^{\circ} \pm 3^{\circ}$ C, le volet (2) doit obturer à nouveau le conduit « b » (air ambiant).
- ♦ NOTA : Sur véhicule, il est possible de contrôler rapidement le déplacement du volet :

a) En observant le trait repère « c » situé en bout d'axe de volet.

b) Si l'axe du volet n'est pas apparent, en introduisant une tige (règle par exemple) par l'orifice « d » :

- Moteur froid : volet fermé,
- Moteur chaud : volet ouvert.

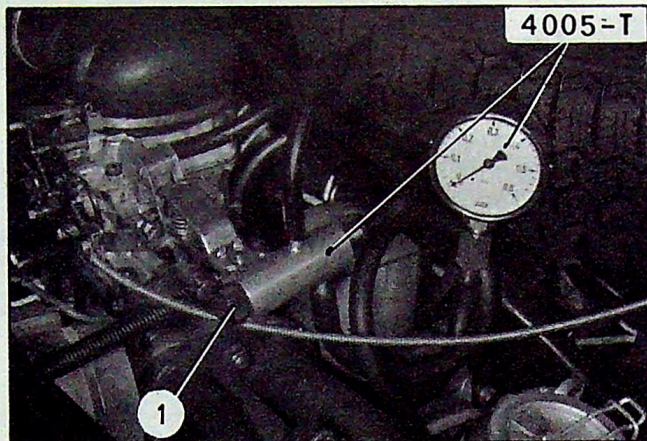
14 818



POMPE A ESSENCE

1. Caractéristiques :

Pompe aspirante et refoulante du type à membrane, commandée par excentrique en bout d'arbre à cames.



Fournisseurs	GUIOT	AC DELCO
Références	567 B	6930

2. Contrôles à l'aide de l'appareil 4005-T :

- Mettre l'appareil en place comme indiqué sur la figure ci-contre.
- Dévisser le bouton moleté (1) d'un tour et demi environ.
- Mettre le moteur en marche

a) Contrôler la pression à débit nul :

- Visser à fond le bouton moleté (1)
- Lire sur le manomètre la pression stabilisée qui doit être de : 250 millibars maxi.

b) Contrôler l'étanchéité des clapets de pompe :

- Arrêter le moteur.
- La pression ne doit pas chuter brutalement.

c) Contrôler l'étanchéité du pointeau de carburateur :

- Desserrer le bouton moleté (1)
- Mettre le moteur en marche et le laisser tourner quelques instants.
- Arrêter le moteur
- La pression ne doit pas chuter brutalement

Déposer l'appareil 4005-T.

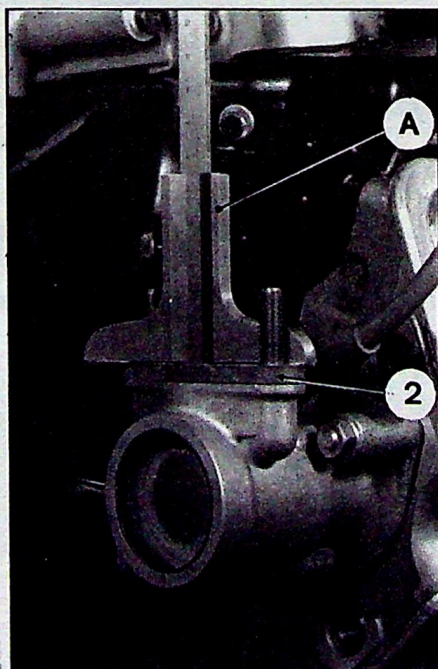
Brancher le tuyau d'arrivée d'essence au carburateur.

3. Contrôler la course du poussoir de pompe :

- a) A l'aide d'une jauge de profondeur A, mesurer la cote entre la face supérieure de l'entretoise(2) et l'excentrique de commande du poussoir de pompe en position haute, puis en position basse. (Faire tourner le moteur à la manivelle pour faciliter cette opération).

Cette cote doit être comprise entre :

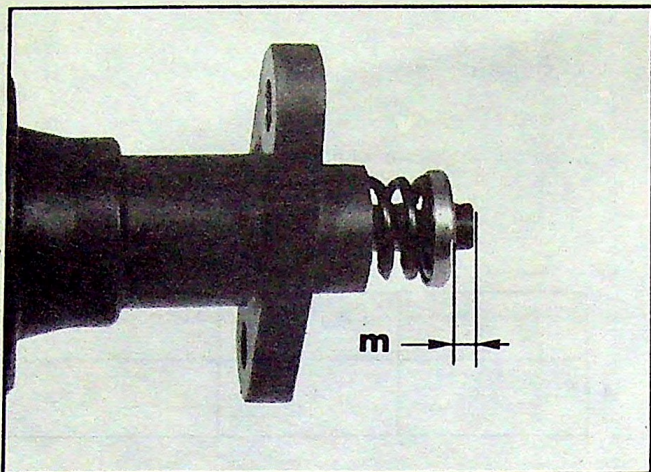
21,5 et 22 mm (position haute de l'excentrique) et 26,5 et 27 mm (position basse de l'excentrique).



14130

Correctif N° 2 au Manuel 582-4

8651



b) Mesurer la longueur « m » entre la coupelle d'arrêt de ressort et l'extrémité du poussoir de commande de pompe. Cette longueur doit être de 4 mm mini.

4. Contrôler l'étanchéité de la pompe :

Obturer le tube de refoulement.

Souffler de l'air comprimé sous une pression de 800 millibars dans le tube d'aspiration de la pompe. Immerger la pompe dans un récipient contenant de l'essence propre.

Aucune fuite ne doit être décelée.

NETTOYAGE D'UN TAMIS DE TRANSMETTEUR DE JAUGE A ESSENCE

DEPOSE.

5. Déconnecter le câble de masse de la batterie

6. Par l'intérieur du coffre, déposer le transmetteur de jauge à essence. Pour cela :

- Déposer la plaque de fermeture.
- Déconnecter les deux fils et désaccoupler la durite (2), du transmetteur.
- Déposer la bague de verrouillage (1) du transmetteur sur le réservoir, en la tournant de 1/6 de tour vers la gauche.
- Dégager avec précaution le transmetteur, du réservoir, pour ne pas le détériorer.
- Nettoyer l'élément filtrant A à l'essence et le souffler à l'air comprimé.

POSE

7. Poser le transmetteur :

- Engager d'abord le flotteur dans le réservoir, puis le tube plongeur.
- Positionner correctement le joint d'étanchéité (3).
- Poser la bague de verrouillage (1) et la tourner de 1/6 de tour vers la droite.
- Connecter les fils et accoupler la durite (2) au transmetteur.
- Poser la plaque de fermeture.

8. Connecter le fil de masse à la batterie et vérifier le fonctionnement du transmetteur de jauge.

FILTRE A ESSENCE

Marques : GUIOT - Référence : G 20

♦ ou : AC DELCO - Réf. : E / OF 16103

Depuis Février 1972, un filtre (4) est monté sur la canalisation d'alimentation en essence, entre le réservoir et la pompe.

NOTA : Le remplacement du filtre est à effectuer tous les 20 000 km.

Respecter le sens de montage; une flèche indique le sens du passage de l'essence.

