

AUTOMOBILES  
**CITROËN**  
DIVISION TECHNIQUE APRÈS-VENTE

Il est possible de constater, sur certains véhicules de ce type dont le moteur est équipé d'un carburateur SOLEX 28-36 SFIF repères 26 ou 26-1, les incidents de fonctionnement suivants :

Ralenti instable

Fumée noire à l'échappement

Avant toute intervention sur le carburateur, il est impératif de vérifier les points suivants :

- 1°) le jeu des soupapes,
- 2°) l'allumage et en particulier les bougies,
- 3°) le calage dynamique de l'allumeur,
- 4°) le nettoyage du carburateur (souffler les conduits à l'air comprimé si nécessaire).

Si le défaut de fonctionnement persiste, procéder comme suit :

NOTA : L'émission de fumée noire à l'échappement provient généralement d'une trop grande ouverture fixe du papillon du deuxième corps.

T.S.V.P.

SOCIÉTÉ ANONYME AUTOMOBILES CITROËN - CAPITAL 982 666 000 F.  
SIÈGE SOCIAL, 117 à 167, QUAI ANDRÉ CITROËN - PARIS XV<sup>e</sup> - R. C. SEINE 64 B 5019  
DTAV (ASSISTANCE TECHNIQUE) - 163, Av. Georges Clemenceau - 92 NANTERRE  
Tél. 204 40-00 Postes 577 et 578.



**NOTE  
D'INFORMATION**

**N° 205** 89-D

Le 4 Janvier 1971.

Confidentielle  
(Droits de reproduction réservés)

**D. SUPER**

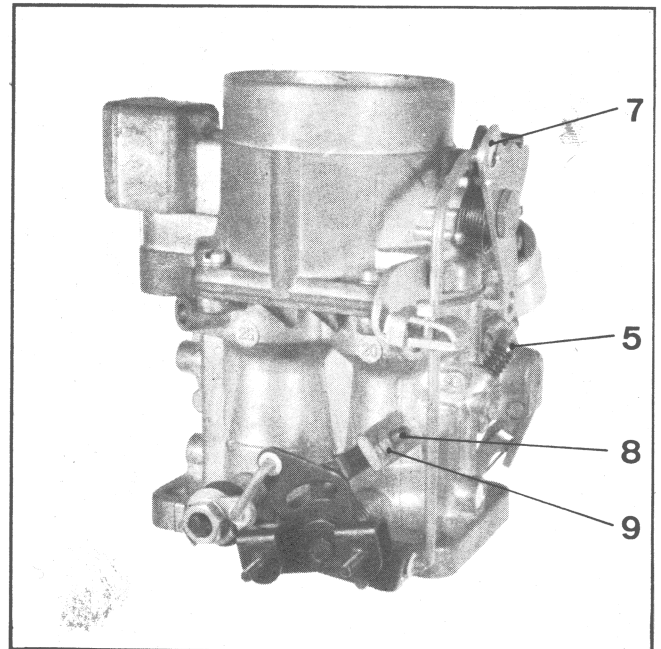
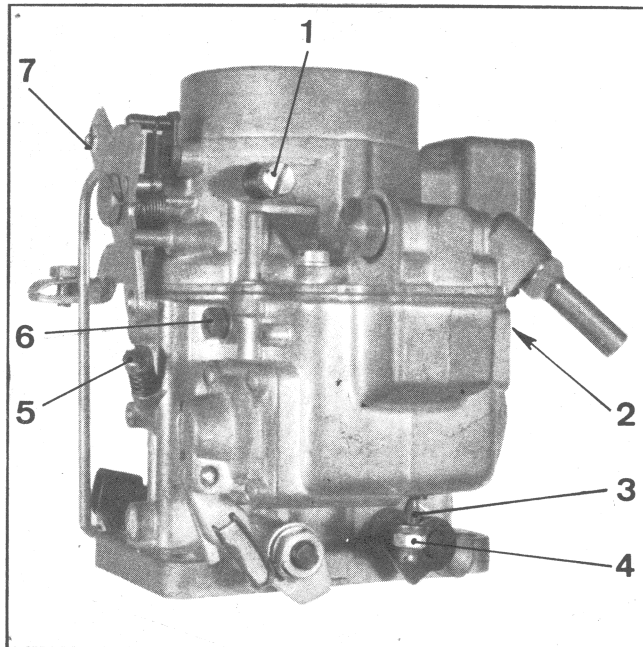
**( D T )**

**M O T E U R**

**Carburateur**

**SOLEX 28-36 SFIF**

**repère 26 ou 26-1**



## A - MISE AU POINT DU CARBURATEUR

### I - Vérification et réglage de l'entrebâillement fixe des papillons.

#### 1°) Réglage de la vis (8) de butée de papillon du premier corps.

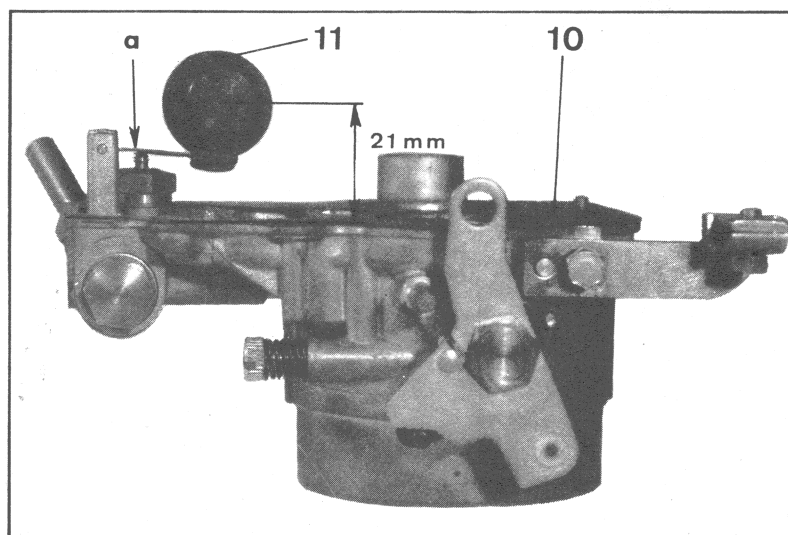
Repérer la position de cette vis avant de vérifier son réglage.

- a) Desserrer le contre-écrou (9), et dévisser la vis (8) jusqu'à obtenir « à la main » la fermeture complète du papillon.
- b) Approcher la vis (8) au contact du levier.
- c) Visser la vis (8) pour la remettre à son repère d'origine. Il doit y avoir trois quarts de tour environ; sinon la visser de **trois quarts de tour**. Serrer le contre-écrou (9).

#### 2°) Pré-réglage de la vis (3) de butée de papillon du deuxième corps.

- a) Desserrer le contre-écrou (4) et dévisser la vis (3) jusqu'à obtenir « à la main » la fermeture complète du papillon.
- b) Approcher la vis (3) au contact de la butée sur le fond de cuve.
- c) Visser la vis (3) d'un **demi tour**. Serrer le contre-écrou (4).

9390



## II - Vérification du niveau.

- a) Déposer le couvercle du carburateur en prenant soin de ne pas égarer la petite épingle (7) de maintien de la tige de commande de volet de starter.
- b) Placer le couvercle comme indiqué ci-contre. Le pointeau étant fermé, mesurer la cote entre le centre du flotteur (11) et le plan de joint du couvercle **muni de son joint papier**. Cette cote doit être de 21 mm sinon déformer légèrement la partie (a) du flotteur ou remplacer le flotteur.

## B - REGLAGE DU RALENTI

### 1°) Pré-réglage.

- a) S'assurer du parfait retour des papillons du premier et du deuxième corps à leur position de repos.
- b) Visser à fond sans forcer la vis de richesse (5) et la desserrer **d'un tour et quart**.
- c) Visser à fond sans forcer, la vis d'air (1) et la desserrer de **deux tours**.  
Démarrer le moteur, et réajuster éventuellement la vis de richesse (5) pour que le moteur chaud tourne rond au ralenti.  
Faire un essai sur route pour décroasser le moteur.

### 2°) Réglage.

Aussitôt après avoir effectué l'essai sur route :

- a) Visser à fond sans forcer la vis d'air (1).
- b) Visser la vis de richesse (5) jusqu'à obtenir une baisse de régime du moteur par appauvrissement du mélange, et la dévisser lentement jusqu'à obtenir le régime maximal. (Utiliser un compte-tours d'atelier, celui du tableau de bord n'ayant pas la précision suffisante).

**Remarque :** Le réglage de la vis de richesse (5) doit être précis; c'est la condition principale de fonctionnement du moteur au ralenti.

- c) Dans ces conditions le moteur doit tourner à un régime de 450 tr/mn environ sinon retoucher légèrement la position de la vis de butée (3) de papillon du deuxième corps après avoir desserré le contre-écrou (4) pour obtenir ce régime.
- d) Dévisser la vis d'air (1) de ralenti jusqu'à obtenir un régime de ralenti de  $650 \pm 25$  tr/mn. Après le réglage du régime de ralenti, il n'est pas nécessaire de retoucher la richesse qui doit être constante.