



FIGURE N° 2
CARBURATEUR « SOLEX » 32 P.B.I.C.

- | | |
|-------------------------------------|---|
| a - Ajustage d'automatisme. | K - Buse d'air. |
| b - Arrivée d'essence. | L - Levier de pompe. |
| C1 - Clapet à bille d'aspiration. | M - Membrane. |
| C2 - Clapet à bille de refoulement. | N - Orifices du starter. |
| d - Orifice de progressivité. | O - Orifices de débit du principal. |
| e - Arrivée d'essence au starter. | P - Pointeau d'arrivée d'essence. |
| f - Orifice de ralenti. | R - Ressort de progressivité. |
| g - Gicleur de ralenti. | S - Tube d'émulsion. |
| Ga - Gicleur d'air de starter. | Si - Siphon du starter et sa prise d'air. |
| Gg - Gicleur principal. | t - Tamis de filtrage. |
| G1 - Glace du starter. | u - Prise d'air du ralenti. |
| Gp - Gicleur de pompe. | W - Vis de réglage du ralenti. |
| Gs - Gicleur d'essence du starter. | |

2. Description et fonctionnement :

a) CORPS DE 32 MILLIMÈTRES

- Moulé d'un seul bloc avec la cuve à niveau constant.
- Une buse de 26 millimètres.

b) CUVE A NIVEAU CONSTANT

- Arrivée d'essence par tube en nylon ou ajustage fileté.
- Un tamis de filtrage (dans certains modèles).
- Pointeau commandé par un flotteur en plastique.
- Prise d'air d'équilibrage dans le corps en amont de la buse.

c) CIRCUIT DE MARCHÉ NORMALE

- Le gicleur de marche normale (Gg) noyé et mis en dérivation.
- La prise d'air de dérivation (a) située à l'extrémité supérieure du tube d'émulsion (s).
- Le mélange air-essence gicle par des orifices latéraux (o).

d) POMPE DE REPRISE

- Pompe à membrane de caoutchouc commandée par une tringlerie solidaire du papillon des gaz. Un ressort assure l'élasticité de la liaison (progressivité).
- Un clapet d'aspiration et un clapet de refoulement constitués chacun par une bille.
- Un gicleur de reprise, conjugué avec le ressort de progressivité dose le débit qui s'ajoute à celui du circuit principal.
- Si l'on ouvre le papillon des gaz on actionne la pompe de reprise qui envoie l'essence à l'entrée du diffuseur par le gicleur de reprise et le clapet de refoulement.
- Quand on lâche l'accélérateur la membrane est repoussée par son ressort, le clapet d'aspiration s'ouvre et l'essence remplit le corps de pompe.

e) CIRCUIT AU RALENTI

- Une prise d'essence dans le puits du circuit principal.
- Débit d'essence réglé par le gicleur de ralenti.
- Une prise d'air, débit d'air, *réglé par un gicleur d'air* (u).
- Le papillon des gaz étant fermé, la dépression se fait sentir sur l'orifice (f) de débit du circuit de ralenti. Elle aspire le mélange air-essence venant du gicleur (g) et de l'orifice d'entrée d'air (u).
- Réglage qualitatif par la vis (w).

f) PROGRESSION

- Le papillon des gaz s'ouvrant légèrement, la dépression se fait sentir sur l'orifice (f) de débit du circuit de ralenti et sur les 2 orifices (d) de progressivité. Donc il y a accélération du ralenti juste avant que le circuit de marche normale ne commence à débiter.

g) DISPOSITIF DE DÉPART A FROID

- Débit d'essence limité par un gicleur de starter.
- Circuit d'essence en siphon (Si) foré dans le corps du carburateur.
- Prise d'air venant du corps en amont du diffuseur agissant sur le puits du starter et sur la canalisation d'essence en siphon.
- Une prise d'air calibrée par un gicleur (Ga).
- Une glace (Gl) avec 2 orifices d'arrivée d'essence de calibres différents et un orifice de débit du mélange.
- Cette glace est actionnée par le conducteur à l'aide d'un câble de commande.
- Deux orifices de débit du mélange en aval du papillon des gaz (N).
- *Le papillon des gaz étant fermé*, on tire la commande du starter, la glace pivote présentant le trou de débit du mélange N° 3 en face de la canalisation (N) et le plus gros orifice (1) en face de l'arrivée d'essence (e).
- La dépression agit sur le circuit de ralenti qui fonctionne et sur les orifices de débit du starter. Elle se fait donc sentir sur l'orifice (3) de la glace. De l'air est aspiré par le gicleur d'air (Ga) et de l'essence est aspirée par l'orifice (1) de la glace.
- En actionnant la tirette, le conducteur peut faire pivoter légèrement la glace, l'essence passe à ce moment-là par l'orifice (2) plus petit. Donc le mélange est moins riche.

N.B. - En appuyant sur l'accélérateur on fait diminuer la dépression sur les orifices N, on diminue donc la richesse en essence du mélange admis au moteur : le départ à froid devient plus difficile.