

CARACTERISTIQUES DU 26VBN (n° I.H. 756618R91) pour moteur à essence FC-123

Designation	Carburateur 26VBN pour moteur FC-123		Réglage
	N° de pièce		
	I.H.	Solex	
Diffuseur.....	756834R1	51708/2-17	17
Gicleur principal.....	756628R1	50552/1-90	90
Ajustage d'automaticité (air émulsion).....	756831R1	51612 -150	150
Gicleur de ralenti.....	756832R1	53555 -50	50
Pointeau.....	756840R91	52844 -1,5	1,5
Tube de giclage, diamètre intérieur.....			3,5
"By-pass" (trou de progression) à 2,3 de.....			
l'axe de papillon.....			120/100
Calibreur air ralenti.....			150
Poids du flotteur.....0,1 gramme			

NOTE: Les réglages ont été déterminés en accord avec le constructeur et il n'y a pas lieu de les changer.

Le carburateur 26VBN a été spécialement étudié pour assurer l'équipement des moteurs destinés à être utilisés en terrains variés et fonctionnant dans une atmosphère poussiéreuse.

- a) Ajustage d'automaticité
- F) Flotteur
- Gg) Gicleur d'alimentation
- K) Buse d'air
- P) Pointeau
- S) Tube d'émulsion
- V) Papillon des gaz
- V1) Volet de départ
- (gv) Gicleur de ralenti
- W) Vis de richesse de ralenti
- Y) Gicleur réglable

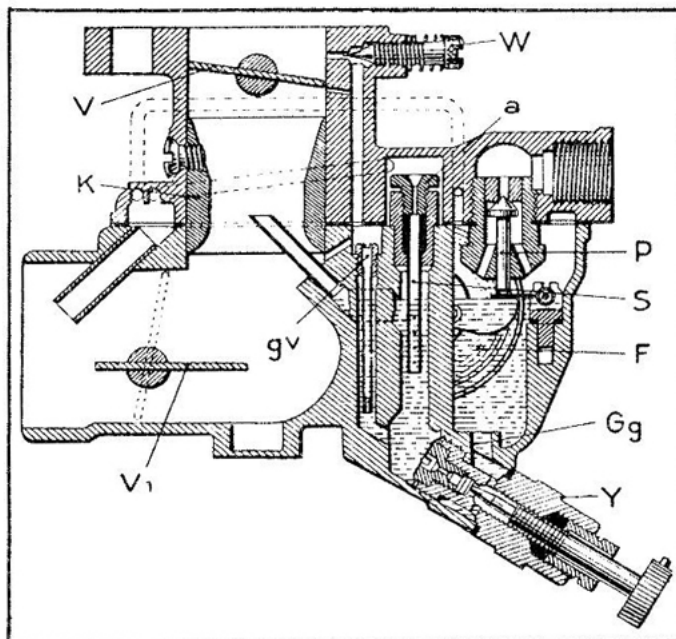


Figure 21

Etanchéité totale à prise d'air unique

L'air du ralenti, l'air d'émulsion ainsi que l'air d'aération de cuve sont prélevés dans l'entrée d'air principale et passent ainsi nécessairement et en totalité par le filtre à air.

Cette disposition a le double avantage d'interdire l'entrée des poussières et de rendre la consommation de carburant pratiquement indépendante de l'état de colmatage du filtre à air, la richesse du mélange restant constante.

En outre l'étanchéité a été rendue totale par le montage d'une bague d'étanchéité et d'un bouchon serti sur les portées d'axe de papillon de gaz et de volet de départ.

Départ à froid

La mise en marche à froid est assurée par un volet de départ commandé à la main, à l'aide d'un levier standard pour commande à distance.

A l'arrêt du moteur, le papillon des gaz reste normalement largement ouvert sous l'action du régulateur. Une disposition particulière du volet de départ a été prévue pour éviter tout excès d'essence lors de la mise en marche à froid, volet fermé: le volet est, en effet monté excentré sur son

axe, sur lequel est fixé un ressort compensateur, ce qui permet une ouverture automatique et progressive du volet sous l'action de la dépression, à mesure que le régime du moteur augmente.

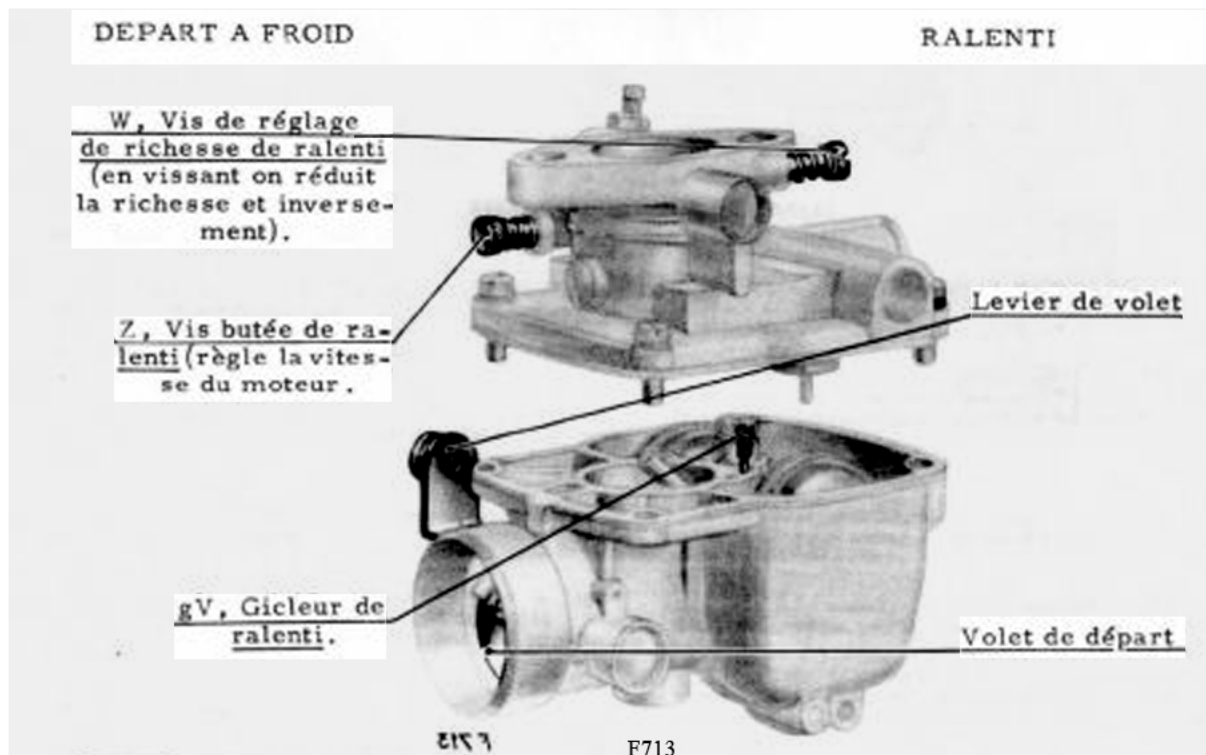
Ralenti

Un gicleur de ralenti tubé (gV) alimente le moteur à faible régime. Conjugué avec la vis de richesse (W), ces deux éléments permettent de réaliser un réglage précis du mélange air-essence au ralenti. Le régime du moteur au ralenti est réglé à l'aide d'une vis de butée de ralenti (Z), (Voir "Réglage du ralenti").

Carburateur principal

En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée par le gicleur d'alimentation (Gg) et en air par la buse d'air (K), référence 51 7082, maintenue en place à l'aide d'une vis. L'automatisme du dosage est réalisé par l'entrée d'air, calibré par l'ajustage d'automatisme (a).

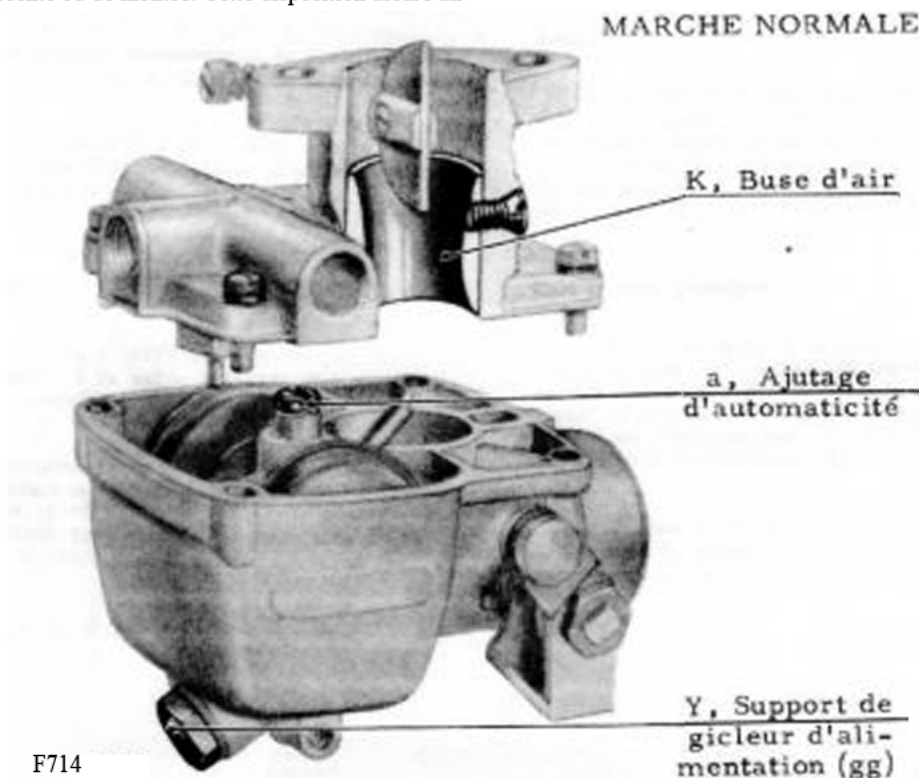
Au dessous de l'ajustage d'automatisme est situé un tube percé de trous latéraux, dénommé tube d'admission (S). Cette pièce ne doit pas être modifiée.



Niveau constant

Un flotteur double (F) à bascule règle le niveau d'essence dans la cuve de l'appareil, en agissant sur le pointeau (P) qui ouvre et ferme l'arrivée d'essence dès que le flotteur amorce un mouvement de descente ou de montée. Cette disposition assure un

niveau régulier et constant et, par suite, une alimentation correcte du moteur pour les inclinaisons, en tout sens, de l'ordre de 35°.



RECOMMANDATIONS GENERALES

Pour partir à froid et à chaud

Le robinet du réservoir d'essence étant ouvert, placer sur la position "fermée" le levier de commande du volet de départ et s'assurer que le papillon des gaz est ouvert au moins partiellement.

Mettre le moteur en marche, laisser tourner le moteur quelques instants volet fermé, et dès que ce dernier commence à "galoper" légèrement, ouvrir en grand le volet de départ.

Sur un moteur chaud, ne pas fermer le volet de départ et partir en ouvrant légèrement les gaz lorsqu'il s'agit d'un moteur à 4 temps, et en grand pour un moteur à 2 temps.

Réglage du ralenti

1) Le réglage du ralenti doit être effectué sur un moteur chaud.

2) Serrer légèrement la vis de butée papillon (Z) et faire tourner le moteur à vitesse modérée, sans l'emballer.

3) Desserer la vis de richesse de ralenti (W) jusqu'au moment où le moteur commence à "galoper", puis la serrer progressivement jusqu'à ce que le moteur tourne "rond".

4) Devisser très lentement la vis de butée de ralenti (Z) pour amener le moteur à un régime de ralenti normal (500/550 tr/mn).

5) Si, à ce moment, le moteur "galope" légèrement, resserrer quelque peu la vis de richesse (W).

NOTE: Avant de procéder au réglage de ralenti du moteur, il est essentiel de vérifier l'état des bougies d'allumages et d'en régler avec soin l'écartement des électrodes.

I) Enlever la vis de ralenti A et son ressort, le raccord d'alimentation d'essence B avec tamis et filtre.

Démontez le bouchon porte-gicleur C et sa rondelle.

Retirez de ce dernier le gicleur principal en utilisant un clé à dents ou un tournevis à tête large pour ne pas l'endommager (voir figure 23A).

II) Séparez le corps du papillon D de la cuve E en retirant les quatre vis F (voir figure 23A).

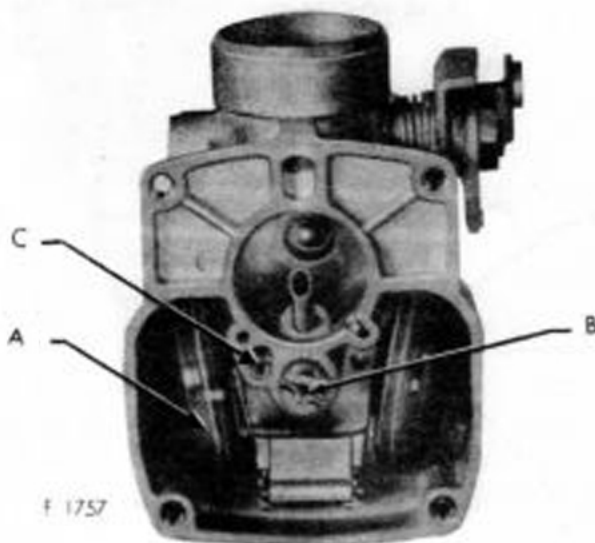


Figure 23B - Vue de la cuve
3ème et 4ème phase du démontage

V) Enlevez le diffuseur B et sa vis de blocage A. Démontez le siège du pointeau C.

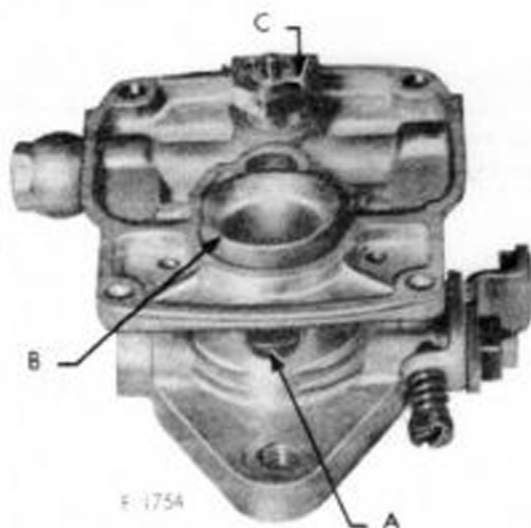


Figure 23C - Corps du papillon
5ème phase de démontage

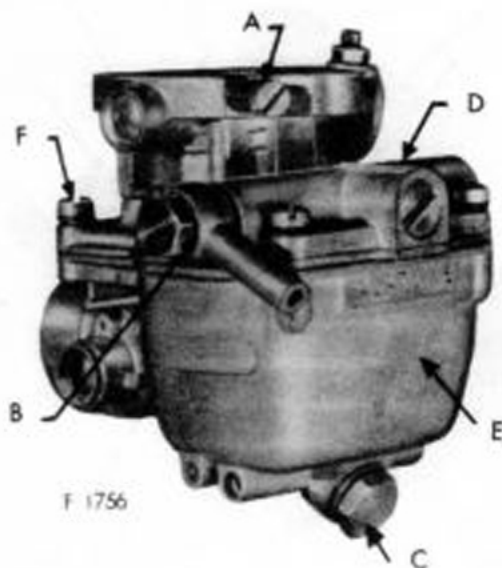


Figure 23A
Vue d'ensemble du carburateur Solex 26 VBN
1ère et 2ème phase du démontage

III) Retirer de la cuve le flotteur A et son axe. Pour cela écarter légèrement les deux pattes du support d'axe du flotteur (voir Figure 23B).

IV) Enlevez l'ajustage d'automatisme B en utilisant un tournevis à tête large et sortez le tube d'émulsion en retournant la cuve. Dévissez le gicleur de ralenti C.

NE JAMAIS UTILISER UN FIL DE FER OU TOUT AUTRE OBJET METALLIQUE POUR DEBOUCHER UN GICLEUR.

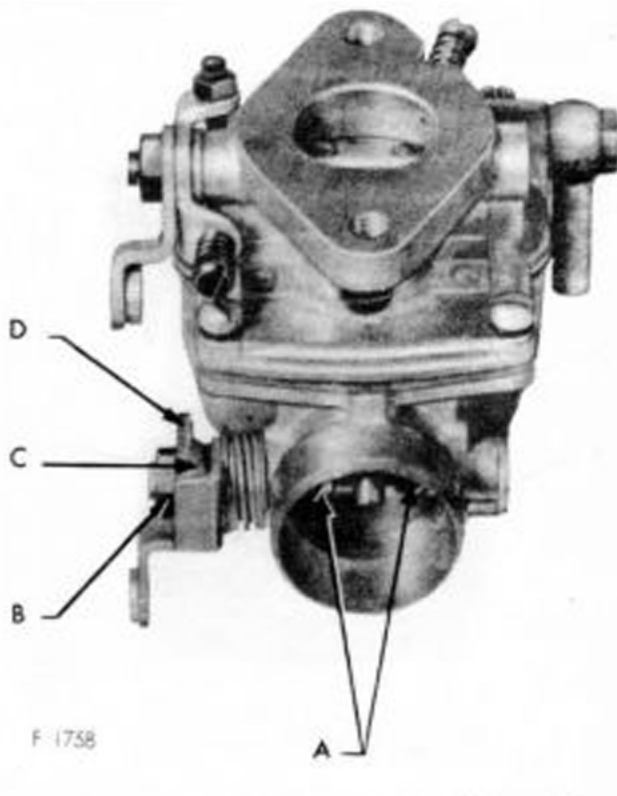


Figure 23D - Vue d'ensemble du carburateur Solex.
6ème phase de démontage.

VI) De la cuve, retirez le volet obturateur d'air en enlevant les deux vis de fixation A. retirez l'axe du volet obturateur d'air en démontant l'écrou de blocage B, le levier de commande D et le ressort compensateur C (voir figure 23D).

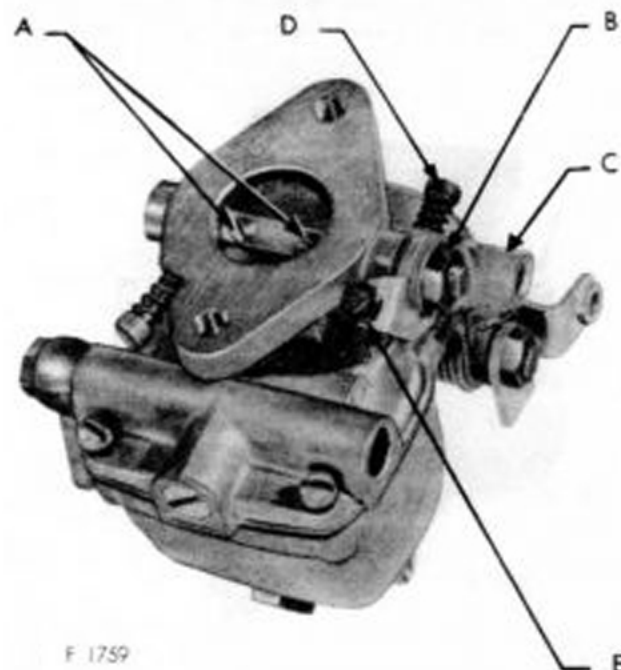


Figure 23E - Vue d'ensemble du carburateur Solex
7ème phase du démontage

26 VBN FERGUSON-STANDARD

