

JANVIER

JANUARY

1963

SOLEX 26 BCI (Monojet)

INVERSÉ - DOWNDRAUGHT

2 CV CITROËN - 2 Cyl.**425 cm³** (66x62) - 1955-58 - types AZ - AZL - AZU**375 cm³** (62x62) - 1949-55 - types A - AU**LISTE DES PIÈCES
DETACHEES****REGLAGE DU CARBURATEUR**

| | | |
|--------------------------|----------------------|----|
| Buse d'air..... | Choke tube | K |
| Gicleur principal..... | Main jet | Gg |
| Ajutage d'automatisme .. | Correction jet | a |
| Gicleur de ralenti | Pilot jet | g |
| Pointeau | Needle valve | P |
| Flotteur | Float | F |
| STARTER | STARTER | |
| Gicleur d'essence | Petrol jet | Gs |

CARBURETTOR SETTING

| | Mot. 425 cm ³ | Mot. 375 cm ³ |
|-------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Série | Rechange Eq ^t 179 A | Rechange Eq ^t 179 A |
| 15,5 | 17 | 17 |
| 100 | 110 | 102 |
| 195 M | 195 M | 190 M |
| 42 | 42 | 42 |
| 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| 5,7 | 5,7 | 5,7 |
| 90 | 90 | 90 |

TYPE AZ (ou AZL)**DIRECTION A GAUCHE**

| Repère | Désignation des pièces | N° de fabrication | Nombre de pièces |
|--------|--|-------------------|------------------|
| 1 | CORPS-CUVE monojet avec axe, papillon, vis et bague d'étanchéité | 70.391/3 | 1 |
| 2 | Papillon | 53.862 | 1 |
| 3 | Axe de papillon | 53.860/1 | 1 |
| 4 | Vis de papillon | 51.636/2 | 2 |
| 5 | Butée de papillon | 53.869 | 1 |
| 8 | Vis butée de ralenti | 53.871 | 1 |
| 9 | Ressort pour vis butée de ralenti et vis de réglage de richesse de ralenti | 4.384 | 2 |
| 10 | Levier de commande des gaz | 53.867 | 1 |
| 11 | Bague d'étanchéité | 53.364 | 2 |
| 15 | Vis de réglage de richesse de ralenti | 54.052 | 1 |
| 19 | Joint de bride | 54.590 | 1 |
| 22 | Couvercle de bistarter | 53.959 | 1 |
| 23 | Jeu de glaces de starter | 53.154/4 AV | 1 |
| 25 | Levier de commande de starter | 54.499/54.139 | 1 |
| 26 | Rondelle d'axe de starter | 4.031/1 | 1 |
| 29 | Support de dash-pot | 53.868 | 1 |
| 31 | Vis de support | 53.890 | 1 |
| 32 | Vis de fixation de couvercle | 3.947/3 | 4 |
| 36 | Ecrin d'axe de glace de starter et d'axe de papillon | 4.024 | 2 |
| 37 | Bille de verrouillage | 51.728 | 1 |
| 38 | Ressort de bille | 51.762 | 1 |
| 39 | Vis de butée de ressort | 4.722 | 1 |
| 40 | Vis de fixation de gaine | 51.760 | 1 |
| 41 | Vis de serrage de câble | 51.393 | 1 |
| 42 | STARTER COMPLET | 53.959/AV/1564 | 1 |
| 44 | Barillet de câble de starter | 54.139 | 1 |
| 45 | Anneau "Truarc" | 53.974 | 2 |
| 62* | Flotteur (F) | 53.459 | 1 |
| 65 | Joint de cuve | 54.909 | 1 |
| 66 | Axe de bascule | 52.204 | 1 |
| 70* | Gicleur d'alimentation (Gg) | 50.552/2 | 1 |
| 74* | Gicleur de ralenti (g) | 50.797 | 1 |
| 75* | Gicleur d'essence de starter (Gs) | 52.823 | 1 |
| 76 | Joint du gicleur d'essence de starter | 52.825/1 | 1 |
| 82* | Porte-tube d'émulsion calibré avec tube (a) | 53.458/54.048 | 1 |
| 109 | DESSUS DE CUVE avec crépine et bouchon | 60.431/6 | 1 |
| 115 | Joint du siège de pointeau | 2.261/1 | 1 |
| 116* | Pointeau complet avec joint (P) | 52.844 | 1 |
| 117 | Crépine-filtre | 53.444/1 | 1 |
| 118 | Bouchon de filtre | 53.445/2 | 1 |
| 120 | Rondelle Grower pour vis de démontage | 52.874 | 4 |
| 126 | Vis de démontage | 50.238/1 | 4 |
| 131 | Rondelle Grower | 52.875 | 1 |
| 191 | Levier de rappel | 54.609 | 1 |
| 193 | Bague de levier | 52.322/4 | 1 |
| 196 | Ressort de levier de rappel | 54.589 | 1 |

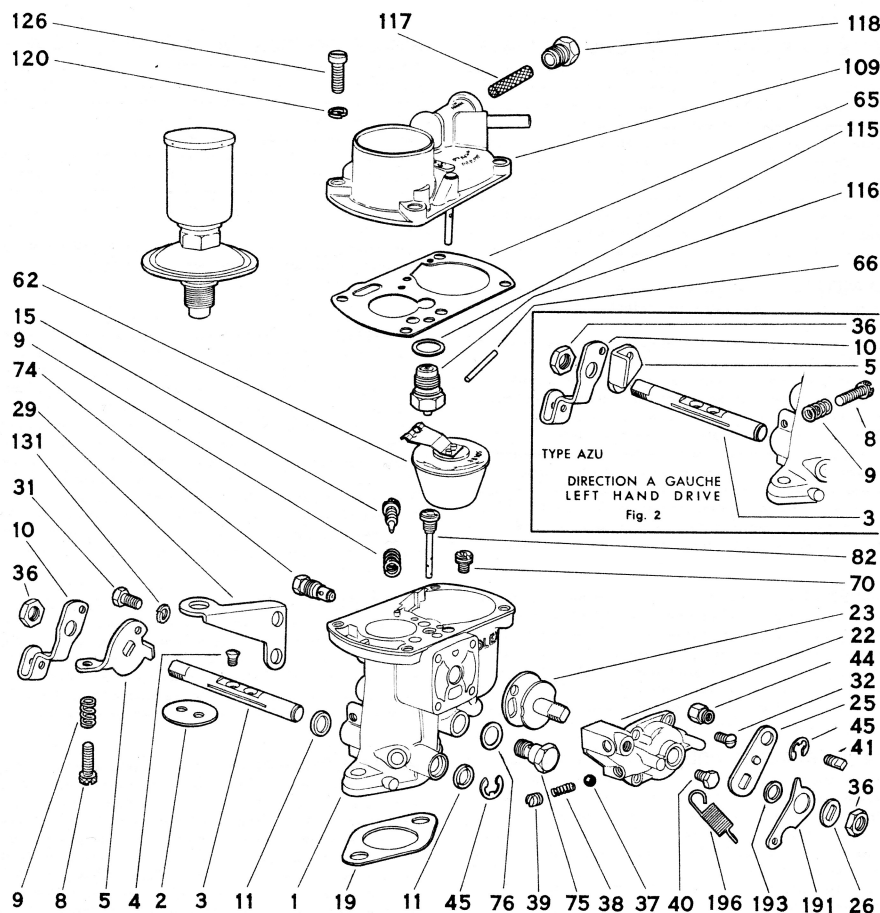
TYPE AZU**DIRECTION A GAUCHE (Fig. 2)**

Se reporter au type AZ ci-dessus, mais ce moteur ne comportant pas de frein de ralenti, les pièces 29, 31, 131 sont supprimées. Les deux trous de fixation de cette pièce sont rebouchés par deux vis de rebouchage 4.722.

D'autre part, la pièce 5 est supprimée et remplacée par:

Butée de ralenti

(La vis de butée 8 et le ressort 9 sont montés sur le corps cuve)

**NOTA**

Pour toutes les pièces de réglage dont le numéro repère est suivi d'un astérisque (*), il est indispensable de rappeler les inscriptions qu'elles portent et qui les caractérisent.

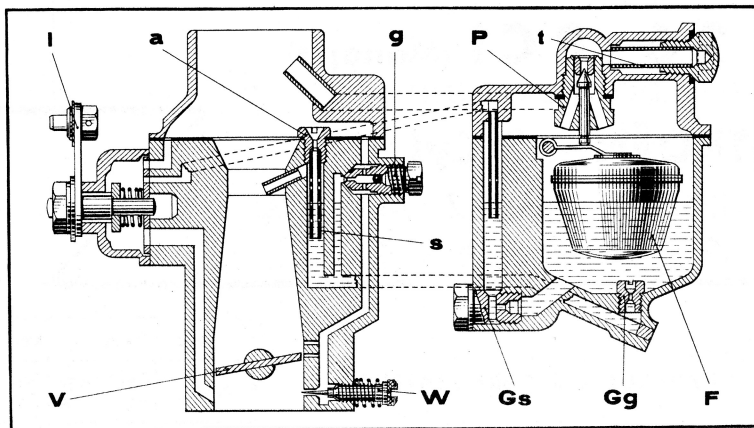
NOTE

For identification purposes, when ordering it is essential to quote the markings on all parts where the reference number is followed by an asterisk (*).

SOLEX Société à Responsabilité Limitée, au capital de 30.000.000 de F.

190, Av. de Neuilly - NEUILLY-SUR-SEINE - Tél. : Maillot 63-71 (20 lignes) - R.C. Seine 57 B 8215

COUPE SCHEMATIQUE



DIAGRAMMATIC SECTION

LÉGENDE

| | |
|----|------------------------------|
| a | Ajutage d'automatécité |
| F | Flotteur |
| Gg | Gicleur d'alimentation |
| Gs | Gicleur d'essence de starter |
| g | Gicleur de ralenti |
| K | Buse d'air |
| I | Levier de starter |
| P | Pointeau |
| s | Tube d'émulsion |
| t | Crépîne-filtre |
| V | Papillon des gaz |
| W | Vis de richesse de ralenti |

KEY TO DIAGRAM

| | |
|----|----------------------|
| a | Air correction jet |
| F | Float |
| Gg | Main jet |
| Gs | Starter petrol jet |
| g | Pilot jet |
| K | Choke tube |
| I | Starter lever |
| P | Needle valve |
| s | Emulsion tube |
| t | Filter element |
| V | Throttle butterfly |
| W | Volume control screw |

SPARE PARTS LIST

| Item | Description | Part N° | N° off |
|-------------------------|---|----------------|--------|
| TYPE AZ (or AZL) | | | |
| LEFT HAND DRIVE | | | |
| 1 | BODY with throttle, throttle spindle, throttle butterfly screws and dust proof ring | 70.391/3 | 1 |
| 2 | Throttle butterfly | 53.862 | 1 |
| 3 | Throttle spindle | 53.860/1 | 1 |
| 4 | Throttle butterfly fixing screw | 51.636/2 | 2 |
| 5 | Throttle spindle abutment plate | 53.869 | 1 |
| 8 | Slow running adjustment screw.... | 53.871 | 1 |
| 9 | Slow running adjustment screw spring and volume control screw spring..... | 4.384 | 2 |
| 10 | Throttle lever | 53.867 | 1 |
| 11 | Dust proof ring | 53.364 | 2 |
| 15 | Volume control screw | 54.052 | 1 |
| 19 | Flange washer | 54.590 | 1 |
| 22 | Starter cover | 53.959 | 1 |
| 23 | Starter valve complete | 53.154/4 AV | 1 |
| 25 | Starter lever..... | 54.499/54.139 | 1 |
| 26 | Spindle washer..... | 4.031/1 | 1 |
| 29 | Dash-pot carrier | 53.868 | 1 |
| 31 | Dash-pot carrier screw..... | 53.890 | 1 |
| 32 | Starter cover fixing screw | 3.947/3 | 4 |
| 36 | Starter spindle end nut and throttle spindle end nut..... | 4.024 | 2 |
| 37 | Starter valve locating ball | 51.728 | 1 |
| 38 | Starter valve locating ball spring..... | 51.762 | 1 |
| 39 | Spring stop screw..... | 4.722 | 1 |
| 40 | Starter cable locking screw | 51.760 | 1 |
| 41 | Starter cable swivel screw | 51.393 | 1 |
| 42 | STARTER COMPLETE | 53.959/AV/1564 | 1 |
| 44 | Cable swivel | 54.139 | 1 |
| 45 | "Truearc" ring | 53.974 | 2 |
| 62* | Float (F) | 53.459 | 1 |
| 65 | Float chamber cover gasket | 54.909 | 1 |
| 66 | Float toggle spindle | 52.204 | 1 |
| 70* | Main jet (Gg) | 50.552/2 | 1 |
| 74* | Pilot jet (g) | 50.797 | 1 |
| 75* | Starter petrol jet (Gs) | 52.823 | 1 |
| 76 | Gs washer | 52.825/1 | 1 |
| 82* | Calibrated emulsion tube carrier with tube (a)..... | 53.458/54.048 | 1 |
| 109 | FLOAT CHAMBER COVER with filter gauze and plug | 60.431/6 | 1 |
| 115 | Needle valve washer..... | 2.261/1 | 1 |
| 116* | Needle valve complete with washer (P) | 52.844 | 1 |
| 117 | Filter gauze..... | 53.444/1 | 1 |
| 118 | Filter plug | 53.445/2 | 1 |
| 120 | Float chamber assembly screw washer | 52.874 | 4 |
| 126 | Float chamber assembly screw .. | 50.238/1 | 4 |
| 131 | Screw washer | 52.875 | 1 |
| 191 | Starter intermediate lever..... | 54.609 | 1 |
| 193 | Lever ring..... | 52.322/4 | 1 |
| 196 | Starter intermediate lever spring..... | 54.589 | 1 |

TYPE AZU LEFT HAND DRIVE (Fig. 2)

Report to type AZ but as type A. Z. U. left hand drive does not include a slow-running dash-pot, items 29, 31, 131 are omitted, the two fixing holes in the main body are plugged by means of screw plugs Part N°4.722.

Item 5 is not fitted and is replaced by:
Throttle spindle abutment plate ... 53.485/1 1

(The slow running adjustment screw 8 and its spring 9 are fitted on the body).

CARACTERISTIQUES PARTICULIERES

SPECIAL FEATURES

Le carburateur SOLEX inversé type 26 BCI comporte les plus récents perfectionnements de la technique, alliés à une grande simplicité. On notera, en particulier, l'élimination de tout risque de "givrage", c'est-à-dire de formation de glace, par temps froid et humide, au niveau du système de giclage.

PRISE D'AIR UNIQUE - ETANCHEITÉ TOTALE.-

L'air nécessaire à l'aération de la cuve, l'air du ralenti, l'air d'émulsion, ainsi que l'air du starter est prélevé dans l'entrée d'air principale et passe ainsi nécessairement par le filtre à air.

Cette disposition a le double avantage d'éviter l'entrée de poussières et de rendre la consommation de carburant 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 l'utilisation de portées d'axe de papillon des gaz plus longues et par le montage de bagues d'étanchéité.

STARTER.-

Le starter assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en action.

Il est utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement. La richesse du starter varie suivant la position de la tirette, l'appauvrissement du mélange est réalisé progressivement pendant toute la course de la tirette. Ouvert en grand (commande tirée à fond), le mélange est très riche et permet d'assurer le départ lorsque le moteur est complètement froid. Ouvert à demi, cette position est à utiliser lorsque le moteur est déjà tiède, soit après un certain temps de fonctionnement sur la position précédente, soit après arrêt lorsque le moteur n'est pas complètement froid.

RALENTI.- Pour la marche au ralenti, l'alimentation du moteur est assurée par le gicleur de ralenti (g). La vis de butée permet de faire varier la vitesse de rotation du moteur, alors que la vis de richesse (W), qui agit sur le débit d'essence du gicleur de ralenti (g), permet de corriger avec précision la richesse du mélange carburé pour obtenir un ralenti à vide régulier et stable du moteur.

CARBURATEUR PRINCIPAL.- En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée en essence par le gicleur d'alimentation (Gg) lequel est vissé dans le fond de la cuve à niveau constant. L'automatécité du dosage air-essence est réalisée grâce à une entrée d'air, calibrée par l'ajutage d'automatécité (a).

Le tube d'émulsion (s) est solidaire de l'ajutage d'automatécité.

La buse (K) qui règle l'entrée d'air est venue de fonderie avec le corps du carburateur et son diamètre ne peut, ni ne doit, être modifié.

ENTRETIEN.- Procéder périodiquement à un nettoyage, de préférence à l'air comprimé, des gicleurs, des canalisations du carburateur et de la crépine-filtre (t) ainsi qu'à un resserrage des vis. S'assurer également que la glace du starter tourne librement et qu'en manoeuvrant la tirette, le bras de commande vient parfaitement en contact avec la butée qui limite sa course.

The 26 BCI carburettor includes the most recent improvements in technique combined with extreme simplicity. It has been specially designed to avoid "freezing up" - i.e. formation of ice which might occur in the air intake in cold but humid weather.

SINGLE SOURCE OF AIR - DUSTPROOF. -

The air required for ventilating the float chamber, the air for slow running, for emulsifying the mixture and also for the starter is all drawn from the main air intake of the carburettor and thus must pass through the air cleaner.

This arrangement has the double advantage of eliminating impurities and of making the fuel consumption independent of the state of cleanliness of the air cleaner as the richness of the mixture remains constant.

Moreover, dustproofing has been made absolute by the use of longer throttle spindle bearings, and by the fitting of seal rings.

STARTER.-

The starter ensures starting from cold, slow running from cold and driving away. It is used until the engine has reached its normal running temperature. The starting mixture strength changes with the position of the dashboard control, the weakening of the mixture is gradually obtained by progressively releasing the dashboard control. Fully out (starting position), the mixture is very rich, and allows starting when the engine is cold. Half way in this intermediate position is used when the engine is just warm, either after having run in the previous position, or when the engine has not become quite cold after stopping.

SLOW RUNNING.- For slow running feeding of the engine is ensured by the pilot jet (g). The slow running speed adjustment screw allows the speed of the engine to be varied, and the volume control screw (W) allows variation of the slow running jet's delivery of petrol, allowing the richness of the mixture to be corrected with accuracy.

NORMAL RUNNING.- For normal running, the fuel is provided by the main jet (Gg)-which is fixed in the bottom of the float chamber. The correct balance is automatically ensured by air entering through and being calibrated by the correction jet (a). The emulsion tube (s) is combined with the correction jet. The choke tube (K) which controls the intake of air is cast in the carburettor. Its diameter cannot and should not be altered.

MAINTENANCE.- Clean periodically, with compressed air whenever possible the jets and channels in the carburettor, as well as the filter-gauze (t).

Make sure from time to time that all assembly screws are correctly tightened and that there is no sideplay in the throttle spindle. Make sure also that the starter valve plate turns easily, and that in pushing in the dashboard control, it goes properly home.