

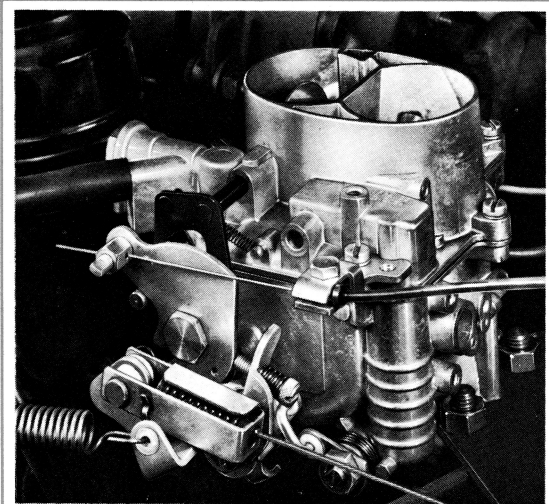
SOLEX INVERSÉS

26/35 SCIC und et CSIC

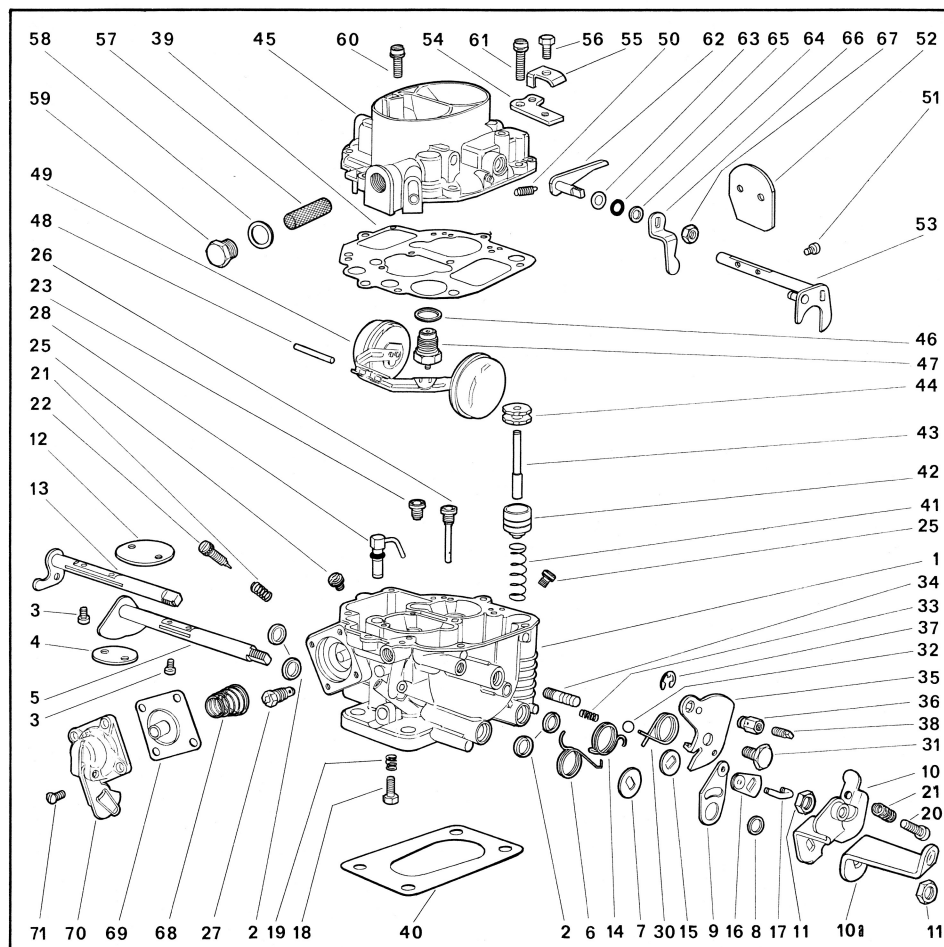
CITROËN AMI-6

(Moteur : M. 28)

3 CV - 2 Cyl. - 74 x 70



DOUBLE-CORPS COMPOUND,
A VOILET DE DÉPART ET POMPE DE REPRISE



STUFENFALLSTROM

Vergaser

mit Starterklappe
und
Membranpumpe

COMPOUND
DOWNDRAUGHT

Carburettors

with Strangler
and
Accelerating pump

Bestell-N°
Bestell-N°

N° Code
N° Code

Code n°
Code n°

26/35 SCIC = 11986000
26/35 CSIC = 11985000

EINSTELLUNG DER VERGASER

Lufttrichter
Hauptdüsen
Luftkorrekturdüsen
Leerlaufdüse
Federndes-Schwimmernadelventil
Schwimmer
Einspritzrohr

RÉGLAGE DES CARBURATEURS

Buses d'air
Gicleurs d'alimentation
Ajustages d'automaticité
Gicleur de ralenti
Pointeau à ressort
Flotteur
Injecteur de pompe

CARBURETTOR SETTING

Choke tubes K
Main jets Gg
Correction jets a
Pilot jet g
Needle valve with spring ... P
Float F
Pump injector i

Stufe-Corps-Barrel

I	II
21	24
125	70
1 F 1	2 AA
50	
	1,7 mm
	A/57992
40	

Position Repère Item.	BEZEICHNUNG	Teile Nr. N° de fabrication Part No.	DÉSIGNATION DES P M
1	VERGASERGEHÄUSE kpl. (mit Drosselklappenwellen, Drosselklappen, Linsensenkschrauben, Dichtringen, Pumpennocken, Anschlaghebel (auf Drosselklappenwelle 2. Stufe), Madenschraube und Kugelventil kpl. (für 26/35 SCIC) — dito — (für 26/35 CSIC)	C/70.684/5/8 C/70.684/5	CORPS-CUVE (avec axes, papillons, v came de commande de pompe, butée bouchon et siège de bille) pour 26/35 SCIC — CORPS-CUVE — d° — (pour 26/35 CSIC) ..
1	Dichtring	53.364	Bague d'étanchéité
2	Linsensenkschraube (für Drosselklappe)	57.392	Vis de papillon
3	Drosselklappe Ø 26	57.988	Papillon de 26
4	Drosselklappenwelle mit Pumpennocken	A/58.362	Axe de papillon avec came de commande d
5	Rückdrehfeder	56.770	Ressort de rappel
6	Anschlagscheibe	54.422	Rondelle butée
7	Distanzring	52.322/4	Bague entretoise
8	Betätigungshebel der 2. Stufe	A/56.705/1	Levier de commande 2 ^e corps avec coussin
9	Drosselhebel kpl.	A/57.545	Levier de commande des gaz complet
10	Rückhebel	A/58.266	Levier de rappel
10 a	Sechskantmutter (für Drosselklappenwelle)	4.024	Ecrou d'axe de papillon
11	Drosselklappe Ø 35	57.987	Papillon de 35
12	Drosselklappenwelle mit Anschlaghebel	A/57.234/1	Axe de papillon avec levier butée d'ouvertu
13	Rückdrehfeder	56.771	Ressort de rappel
14	Unterlegscheibe	4.031/3	Rondelle d'axe
15	Übertragungshebel kpl. (2. Stufe)	A/56.706/1	Levier intermédiaire avec coussinet (2 ^e cor
16	Übertragungsstange	56.367	Biellette de liaison
17	Mitnehmerstift (auf Drosselklappenwelle 2. Stufe)	55.564	Vis butée d'ouverture (2 ^e corps)
18	Druckfeder (für 18)	56.568	Ressort (pour repère 18)
19	LeerlaufEinstellschraube	53.871	Vis butée de ralenti
20	Druckfeder (für 20 und 22)	4.384	Ressort (pour repères 20 et 22)
21	Leerlaufgemischregulierschraube	58.086	Vis de richesse
22	Luftkorrekturdüse (a)	51.612	Ajutage d'automatizité (a)
23*	Hauptdüse (Gg)	50.552/2	Gicleur d'alimentation (Gg)
25*	Luftkorrekturdüse (a) mit Mischrohr	A/55.832	Porte-tube d'émulsion calibré (a) avec tube
26*	Leerlaufdüse (g)	50.797	Gicleur de ralenti (g)
27*	Pumpeneinspritzrohr kpl. (mit Dichtung n° 56.890)	A/57.922	Injecteur de pompe complet (avec joint tori
28*	Feder (für Starterklappenmitnehmerhebel)	56.085/1	Ressort du levier intermédiaire de volet ... d in
30	Achse (für Mitnehmerhebel)	55.527	Axe du levier intermédiaire de volet
31	Kugel (für Verriegelung)	53.548	Bille de verrouillage
32	Druckfeder (für Kugel)	51.762	Ressort (pour repère 32)
33	Achse (für 30)	55.719	Axe de butée de ressort
34	STARTERKLAPPENMITNEHMERHEBEL kpl.	A/57.415/1	ENSEMBLE COMPLET DU LEVIER INTE run
—	bestehend aus :		comprenant :
35	Starterklappenmitnehmerhebel	A/57.415/55.739/1	Levier intermédiaire de volet avec ergot ..
36	Klemmrolle (für Starterhebel)	57.407	Barillet
37	« Seeger ring »	53.974	Anneau « Truarc »
38	Starterkabelbefestigungsschraube	51.393	Vis de serrage de câble
39	Dichtung (für Vergaserdeckel)	56.733	Joint de cuve
40	Flanschdichtung	58.299	Joint de bride
41	Druckfeder	54.241	Ressort de frein de ralenti
42	Kolben	A/56.789/1	Piston de frein de ralenti
43	Kolbenstange	A/54.244	Poussoir de frein de ralenti
44	Zentrierbuchse	56.788	Bague de centrage
45	VERGASERDECKEL (mit Kraftstoffanschluss und Starterklappe kpl. für 26/35 CSIC)	C/70.692/3	DESSUS DE CUVE (avec arrivée d'ess pour 26/35 SCIC)
45	VERGASERDECKEL (mit Kraftstoffanschluss und Starterklappe kpl. für 26/35 SCIC)	C/70.692	DESSUS DE CUVE (avec arrivée d'ess pour 26/35 CSIC)
46	Dichtring (für Schwimbernadelventil)	2.261/1	Joint de pointeau
47*	Federndes Schwimbernadelventil (P) kpl., mit Dichtring	A/53.599	Pointeau à ressort (P) complet avec joint .. (u²)
48	Achse (für Schwimmer)	56.768	Axe de bascule de flotteur
49*	Schwimmer (F)	A/57.992	Flotteur (F)
50	Rückdrehfeder (für Starterklappenhebel)	56.817	Ressort de rappel du levier de volet
51	Linsensenkschraube (für 52)	56.801	Vis de fixation de volet
52	Starterklappe	56.758	Volet de départ
53	Starterklappenwelle kpl.	A/56.781	Axe de volet de départ complet
54	Bowdenzughalter	57.416	Support de gaine
55	Klemme (für 54)	56.285	Attache de gaine
56	Linsensenkschraube (für 55)	55.564	Vis-attache de gaine
57	Filtersieb	55.067	Filtre
58	Dichtring (für 59)	2.261/1	Joint (pour repère 59)
59	Hohlschraube	55.066	Bouchon de filtre
60	Demontierschraube	50.238/1	Vis de démontage
61	Demontierschraube	53.990	Vis de démontage
62	Widerlager für Leerlaufschliessdämpferachse (26/35 SCIC)	A/55.370/1	Levier-butée de frein de ralenti
63	Wellscheibe	54.359	Rondelle galbée (intérieure)
64	Unterlegscheibe	53.813/1	Rondelle d'axe de levier (extérieure)
65	Dichtring	58.221	Rondelle d'étanchéité
66	Leerlaufschliessdämpferhebel	57.417	Levier de commande de frein de ralenti ..
67	Sechskantmutter	52.837	Ecrou d'axe
—	MEMBRANPUMPE kpl.	C/58.134/1	POMPE COMPLETE
68	bestehend aus :		comprenant :
68	Membranfeder	55.231	Ressort de pompe
69	Membrane kpl.	A/57.934	Jeu de membrane assemblée
70	Deckel kpl.	A/57.931/1	Couvercle de pompe (avec axe, leviers et re
71	Linsensenkschraube (für 70)	3.947/4	Vis de fixation de couvercle de pompe ... ne it

BEMERKUNG. — Bei Bestellung von Regulerteilen, welche in der Ersatzteilliste mit einem Stern (*) versehen sind, ist es nötig, die aufgestempelten Nummern anzugeben, da die Teile dadurch in ihrer Grösse bestimmt sind.

NOTA. — Pour toutes les pièces de réglage est suivi d'un astérisque (*), il est indispensable qu'elles portent et qui les car

Teile Nr. N° de fabrication Part No.	DÉSIGNATION DES PIÈCES	DESCRIPTION
	CORPS-CUVE (avec axes, papillons, vis, bagues d'étanchéité, came de commande de pompe, butée d'ouverture du 2 ^e corps, bouchon et siège de bille) pour 26/35 SCIC	BODY (with throttle spindles, throttles, screws, dust proof rings, pump cam, abutment lever (for secondary throttle spindle), screw plug and pump inlet valve complete for 26/35 SCIC)
C/70.684/5/8	CORPS-CUVE — d° — (pour 26/35 CSIC)	— d° — (for 26/35 CSIC)
C/70.684/5	Bague d'étanchéité	Dust proof ring
53.364	Vis de papillon	Throttle fixing screw
57.392	Papillon de 26	Throttle Ø 26
57.988	Axe de papillon avec came de commande de pompe	Throttle spindle with pump cam
A/58.362	Ressort de rappel	Return spring
56.770	Rondelle butée	Stop washer
54.422	Bague entretoise	Distance bush
52.322/4	Levier de commande 2 ^e corps avec coussinet	Actuating lever (for secondary throttle spindle)
A/56.705/1	Levier de commande des gaz complet	Throttle lever complete
A/57.545	Levier de rappel	Intermediate lever
4.024	Ecrou d'axe de papillon	Throttle spindle end nut
57.987	Papillon de 35	Throttle Ø 35
A/57.234/1	Axe de papillon avec levier butée d'ouverture	Throttle spindle with abutment lever
56.771	Ressort de rappel	Retaining spring
4.031/3	Rondelle d'axe	Throttle spindle washer
A/56.706/1	Levier intermédiaire avec coussinet (2 ^e corps)	Intermediate lever (for secondary throttle spindle)
56.367	Biellette de liaison	Connecting link
55.564	Vis butée d'ouverture (2 ^e corps)	Abutment screw (for secondary throttle spindle)
56.568	Ressort (pour repère 18)	Spring (for item 18)
53.871	Vis butée de ralenti	Slow running adjustment screw
4.384	Ressort (pour repères 20 et 22)	Spring (for items 20 and 22)
58.086	Vis de richesse	Volume control screw
51.612	Ajustage d'automatisme (a)	Correction jet (a)
50.552/2	Gicleur d'alimentation (Gg)	Main jet (Gg)
A/55.832	Porte-tube d'émulsion calibré (a) avec tube	Calibrated emulsion tube carrier (a) with tube
50.797	Gicleur de ralenti (g)	Pilot jet (g)
A/57.922	Injecteur de pompe complet (avec joint torique n° 56.890)	Calibrated pump injector complete (with washer 56.890)
56.085/1	Ressort du levier intermédiaire de volet	Spring (for strangler intermediate lever)
55.527	Axe du levier intermédiaire de volet	Strangler intermediate lever spindle
53.548	Bille de verrouillage	Starter valve locating ball
51.762	Ressort (pour repère 32)	Spring (for item 32)
55.719	Axe de butée de ressort	Stop rod (for item 30)
A/57.415/1	ENSEMBLE COMPLET DU LEVIER INTERMÉDIAIRE	STRANGLER INTERMEDIATE LEVER COMPLETE
	comprenant :	comprising:
A/57.415/55.739/1	Levier intermédiaire de volet avec ergot	Strangler intermediate lever
57.407	Barillet	Cable swivel
53.974	Anneau « Truarc »	« Circlip »
51.393	Vis de serrage de câble	Strangler cable locking screw
56.733	Joint de cuve	Float chamber cover gasket
58.299	Joint de bride	Flange washer
54.241	Ressort de frein de ralenti (26/35 SCIC)	Dash-pot spring (26/35 SCIC)
A/56.789/1	Piston de frein de ralenti (— —)	Dash-pot piston (— —)
A/54.244	Poussoir de frein de ralenti (— —)	Piston rod (— —)
56.788	Bague de centrage (— —)	Piston rod guide (— —)
C/70.692/3	DESSUS DE CUVE (avec arrivée d'essence et volet de départ pour 26/35 SCIC)	FLOAT CHAMBER COVER (with petrol union and strangler for 26/35 SCIC)
C/70.692	DESSUS DE CUVE (avec arrivée d'essence et volet de départ pour 26/35 CSIC)	FLOAT CHAMBER COVER (with petrol union and strangler for 26/35 CSIC)
2.261/1	Joint de pointeau	Needle valve washer
A/53.599	Pointeau à ressort (P) complet avec joint	Needle valve complete with spring (P) and washer
56.768	Axe de bascule de flotteur	Float toggle spindle
A/57.992	Flotteur (F)	Float (F)
56.817	Ressort de rappel du levier de volet	Return spring for strangler lever
56.801	Vis de fixation de volet	Strangler fixing screw
56.758	Volet de départ	Strangler
A/56.781	Axe de volet de départ complet	Strangler spindle complete
57.416	Support de gaine	Bowden cable bracket
56.285	Attache de gaine	Strangler cable clamp
55.564	Vis-attache de gaine	Strangler cable clamp screw
55.067	Filtre	Filter gauze
2.261/1	Joint (pour repère 59)	Washer (for item 59)
55.066	Bouchon de filtre	Filter plug
50.238/1	Vis de démontage	Float chamber assembly screw
53.990	Vis de démontage	Float chamber assembly screw
A/55.370/1	Levier-butée de frein de ralenti (26/35 SCIC)	Abutment lever for dash-pot (26/35 SCIC)
54.359	Rondelle galbée (intérieure) (— —)	Retaining washer (— —)
53.813/1	Rondelle d'axe de levier (extérieure) (— —)	Lever spindle washer (— —)
58.221	Rondelle d'étanchéité (— —)	Dust proof ring (— —)
57.417	Levier de commande de frein de ralenti (— —)	Dash-pot lever (— —)
52.837	Ecrou d'axe (— —)	Strangler spindle end nut (— —)
C/58.134/1	POMPE COMPLETE	ACCELERATING PUMP COMPLETE
	comprenant :	comprising:
55.231	Ressort de pompe	Pump diaphragm spring
A/57.934	Jeu de membrane assemblée	Pump diaphragm complete
A/57.931/1	Couvercle de pompe (avec axe, leviers et ressort assemblés)	Pump cover complete
3.947/4	Vis de fixation de couvercle de pompe	Pump cover fixing screw
	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 purpose when ordering it is essential to quote the markings on all parts where the reference number is followed by an asterisk (*).

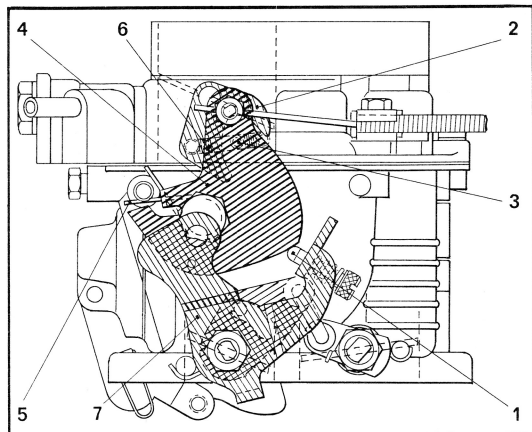


Fig. I Kaltstart Départ à froid Starting from cold

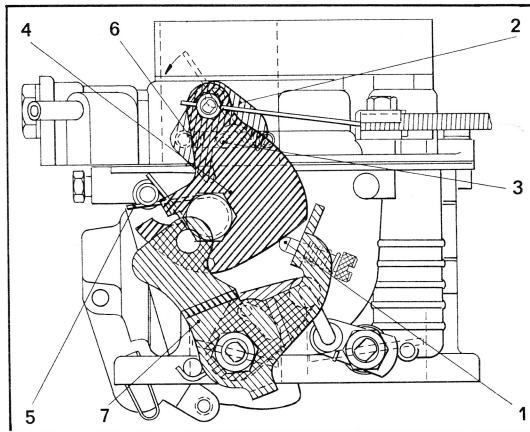


Fig. II Warmlauf Ralenti accéléré Fast idle

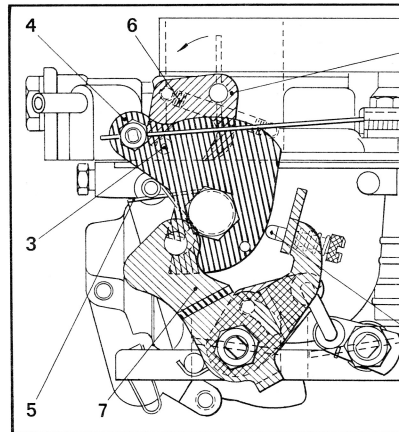


Fig. III Normal Leerlauf Ralenti normal

BESONDERE MERKMALE

Die Solex Vergaser 26/35 SCIC und 26/35 CSIC sind Stufenfallstromvergaser mit mechanischer Betätigung mit Starterklappe und Beschleunigerpumpe.

STARTERKLAPPE. — Die Starterklappe ermöglicht den Kaltstart des Motors, den Betrieb im Leerlauf bei niedrigen Temperaturen und das Kalt-Anfahren. Die Betätigung der Starterklappe erfolgt durch Kabelzug. Diese Starterklappenbetätigung wurde so ausgelegt, dass einerseits mit Hilfe eines Systems von Hebeln, Nocken und Federn die Anlage auf eine Zwischenstellung, die einem teilweisen Öffnen der Starterklappe und der Drosselklappe entspricht, gebracht werden kann, und andererseits die Möglichkeit einer leichten Demontage des Vergaserdeckels dadurch gegeben wird, dass jedes Gestänge zur Verbindung mit dem Vergasergehäuse in Fortfall kommt.

Die Anlage besteht im wesentlichen aus einer Starterklappe (V^2), die den Hauptlufteinlass des Vergasers der ersten Stufe vollkommen verschliessen kann und in der folgenden Weise arbeitet :

Bei Kaltstart wird der Starterknopf ganz herausgezogen und festgehalten, wobei die einzelnen Teile der Anlage die in der Abb. 1 angegebenen Stellungen einnehmen.

Der Hebel (2) steht nicht im Eingriff mit dem Zapfen (3), die Starterklappe ist unter der Wirkung der kalibrierten Feder (6) geschlossen, die Drosselklappe nimmt eine Öffnungsstellung ein, in der das Anspringen bei niedrigen Temperaturen ermöglicht wird.

Nach dem Anspringen des Motors bewirkt der durch die Bewegung der Motorkolben in den Zylindern geschaffene Unterdruck eine leichte Öffnung der Starterklappe, die durch die kalibrierte Feder (6) im Gleichgewicht gehalten wird. Hierdurch wird die richtige Versorgung des Motors ohne Gefahr eines Stehenbleibens gewährleistet.

Wenn der Kabelzug nach dem Anspringen des Motors losgelassen wird, führt die Feder (5) die einzelnen Teile der Anlage auf die in der Abb. II gezeigten Stellungen zurück.

Die Starterklappe (V^2) nimmt dann eine Stellung für teilweise Öffnung ein, und die Drosselklappe (V) gelangt durch den Nocken des Hebels (4), der auf die Leerlaufeinstellschraube (1) des auf der Drosselklappenachse angebrachten Drosselhebels (7) wirkt in eine Stellung, durch die eine erhöhte Leerlaufdrehzahl erzielt wird. Diese ist für eine einwandfreie Funktion des Motors erforderlich, wenn dieser noch keine ausreichende Betriebstemperatur erreicht hat.

Wenn der Motor genügend erwärmt und der Anlassvorgang abgeschlossen ist, sowie der Starterknopf ganz zurückgeschoben ist, nehmen die einzelnen Teile die in der Abb. III angegebenen Positionen ein.

Die Starterklappe ist dann vollständig geöffnet und die Drosselklappe des Vergasers befindet sich in der Stellung für den normalen Leerlauf. Die Leerlaufeinstellschraube (1) steht hierbei in Kontakt mit dem Nocken des Hebels (4).

Beim Anlassen des leicht erwärmten Motors wird die Starterklappe etwas geschlossen. Hierfür wird der Starterknopf in eine Zwischenstellung gebracht.

Beim Anlassen eines warmen Motors bleibt die Starterklappe ganz geöffnet (der Starterknopf bleibt ganz zurückgeschoben).

LEERLAUF. — Für den Leerlauf wird dem Motor der Kraftstoff durch die Leerlaufdüse (g) zugeführt.

Die Gemischluft wird zwei Leerlaufbohrungen entnommen, von denen eine (u^1) in den Hauptlufteinlass des Vergasers und die andere (u^2) am engsten Durchmesser des Lufttrichters mündet.

Die Leerlaufeinstellschraube (1), die die Stellung der Drosselklappe der ersten Stufe bestimmt, gibt die Möglichkeit, die Leerlaufdrehzahl zu verändern, während die Leerlaufgemischregulierschraube (W), die ebenfalls an der ersten Stufe angebracht ist, die Möglichkeit gibt, das Gemisch Kraftstoff-reicher oder Kraftstoff-ärmer einzustellen.

In den Vergaser 26/35 SCIC ist eine Vorrichtung eingebaut, welche als Drosselklappenschliessdämpfer oder dash-pot bezeichnet wird. Diese hat die Aufgabe, die Schliessbewegung der Drosselklappe der ersten Stufe abzubremesen, wenn die Drosselklappe auf die Leerlaufstellung zurückgeht.

NORMALBETRIEB. — Während des Normalbetriebs wird der Motor durch die Hauptdüsen (Gg), die am Boden der Schwimmerkammer schräg eingeschraubt sind, mit Kraftstoff versorgt. Durch den Lufttrichter (K) wird er mit Luft versorgt.

Das richtige Kraftstoff-Luftgemisch wird automatisch durch einen kalibrierten Lufteinlass und die Luftkorrekturdüse (a) gewährleistet.

Die Mischrohre (s) sind in der ersten Stufe mit der Luftkorrekturdüse und in der zweiten Stufe mit der Schwimmerkammer fest verbunden. Diese Rohre sind mit seitlichen Öffnungen versehen, die nicht verändert werden dürfen.

Die beiden Drosselklappen (V und V^1) sind mechanisch derart verbunden, dass bei Betätigung des Gaspedals die Drosselklappe der zweiten Stufe sich erst öffnet, wenn die Drosselklappe der ersten Stufe um 2/3 geöffnet ist.

Diese Anordnung ergibt eine einwandfreie Beschleunigung und einen runden Motorbetrieb bei niedrigen Drehzahlen und maximaler Leistung bei einem optimalen Kraftstoffverbrauch.

BESCHLEUNIGERPUMPE. — Die Arbeitsweise der Beschleunigerpumpe mit mechanischer Betätigung ist wie folgt :

In der Leerlaufstellung, wenn die Drosselklappen geschlossen sind, ermöglicht die Membrane (M), die durch eine Feder nach aussen gedrückt wird, die Füllung der Pumpenkammer.

Die Membrane (M) steht über zwei Hebel (von denen einer mit einer Gelenkrolle versehen ist), die mit Hilfe einer Feder und eines Nockens, der auf der Drosselklappenwelle der ersten Stufe angebracht ist, elastisch aufgehängt sind, mit dem Gaspedal in Verbindung.

Beim Öffnen der Drosselklappe der ersten Stufe führt die Drehung der Drosselklappenwelle zu einer Bewegung des Nockens. Dieser biegt die Membrane durch, die somit Kraftstoff aus der Pumpenkammer durch das kalibrierte Einspritzrohr (i) in den Lufttrichter drückt. Das Nockenprofil bestimmt den Einsatzpunkt der Pumpe, die Einspritzdauer und die Einspritzmenge in Abhängigkeit vom Motorbedarf.

Les SOLEX 26/35 SCIC et CSIC de reprise.

VOLET DE DÉPART. — L'action du moteur. Sa position de ralenti, le rappel des ressorts, le rappel des papillons des gaz du carburateur, la position de liaison avec le corps du moteur.

Le dispositif, essentiel du carburateur, fonctionne lors des démarrages à froid, la position indiquée sur la vis-butée de ralenti.

Le levier (2) se trouve en position de ralenti, il occupe lui-même une position de ralenti.

Dès le lancement du moteur, le volet de départ (1) se trouve en position de ralenti, il risque de calage.

La tirette étant lâchée, le volet de départ (1) se trouve en position de ralenti, il risque de calage.

Quand le moteur est au ralenti, les divers éléments du volet de départ (1) se trouvent en position de ralenti, il risque de calage.

Le volet de départ est en position de ralenti, il risque de calage.

Lors des mises en marche, les démarrages du moteur sont facilités.

RALENTI. — L'essence est aspirée par le volet de départ (1) au niveau de la position de ralenti, il agit sur la vis-butée de ralenti et la vis de richesse (1).

Le carburateur 26/35 SCIC et CSIC de reprise.

Le volet de départ est en position de ralenti, il risque de calage.

Lors des mises en marche, les démarrages du moteur sont facilités.

MARCHE NORMAL. — L'essence est aspirée au fond de la cuvette du carburateur.

L'automatisme du dosage du carburateur est constant. Ces tubes, les deux papillons des gaz du carburateur, celui du second corps du moteur.

Cette disposition permet de régler le ralenti pour une consommation optimale.

POMPE DE REPRIS. — La position de ralenti, la capacité de la pompe à injecter le carburateur.

La membrane (M) est en position de ralenti, elle est maintenue en position de ralenti par un ressort et d'une came.

Lors de l'ouverture du volet de départ, le déplacement de la membrane (M) détermine la fonction des besoins du moteur.

ERKLÄRUNG

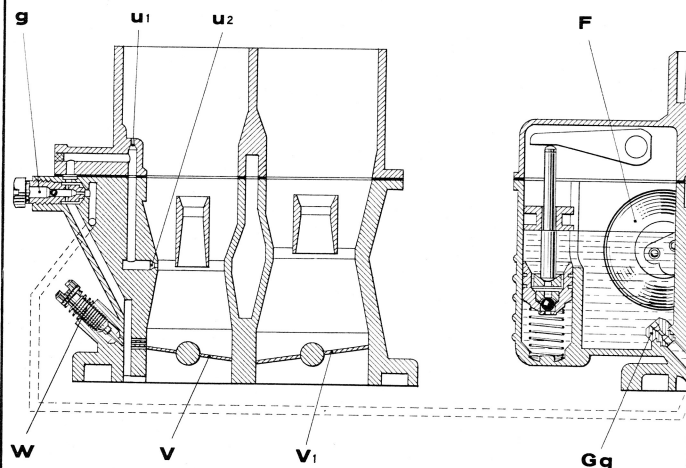
LEGENDE

KEY TO DIAGRAM

a Luftkorrekturdüsen.
F Schwimmer.
Gg Hauptdüsen.
g Leerlaufdüse.
H¹ } Kugelventil.
H² }
i Einspritzrohr.
K Lufttrichter.
M Pumpenmembrane.
P Federndes-Schwimm-
nadelventil.
s Mischrohr.
u¹ } Leerlaufbohr-
u² } rungen.
V } Drosselklappen.
V¹ }
V² Starterklappe.
W Leerlaufgemisch-
Regulierschraube.

a Ajustages
d'automatité.
F Flotteur.
Gg Gicleurs
d'alimentation.
g Gicleur de ralenti.
H¹ } Sièges de bille.
H² }
i Injecteur de pompe.
K Buses d'air.
M Membrane de pompe.
P Pointeau à ressort.
s Tube d'émulsion.
u¹ } Orifices calibrés.
u² }
V } Papillons des gaz.
V¹ }
V² Volet de départ.
W Vis de richesse de ra-
lenti.

a Correction jets.
F Float.
Gg Main jets.
g Pilot jet.
H¹ } Pump inlet valve.
H² }
i Pump injector.
K Choke tubes.
M Pump membrane.
P Needle valve
with spring.
s Emulsion tube.
u¹ } Calibrated orifices.
u² }
V } Throttles.
V¹ }
V² Strangler.
W Volume control screw.



ACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

SPECIA

C sont des carburateurs inversés double corps compound mécanique, à volet de départ et pompe

de départ facilite la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en
par tirette a été étudiée pour; d'une part, obtenir au moyen d'un système de leviers, cames et
dans une position intermédiaire correspondant à une ouverture partielle du volet de départ et du
et, d'autre part, permettre un démontage facile du dessus de cuve en supprimant toute tringlerie

titué par un volet (V²) pouvant obturer complètement l'entrée d'air principale du premier corps
çon suivante :

commande du volet **étant maintenue tirée à fond**, les différents éléments occupent respective-
ure (1).

l'ergot (3), le volet de départ est fermé sous l'action du ressort taré (6). Le papillon des gaz (V)
ouverture permettant le départ aux basses températures.

pression créée par le mouvement des pistons dans les cylindres provoque une légère ouverture
ressort taré (6), ce qui assure une alimentation correcte du moteur et lui permet de tourner sans

départ du moteur, le ressort (5) ramène les éléments dans la position repérée sur la figure (II).
position plus ouverte et le papillon (V) sollicité par l'intermédiaire de la came du levier (4) agissant
des gaz (7), lui-même fixé sur l'axe de papillon, se referme partiellement assurant un régime
actionnement correct du moteur tant que ce dernier n'a pas atteint une température suffisante.

que sa mise en action est effectuée — et que la tirette a été repoussée à fond depuis le tableau
ent la position indiquée sur la figure (III).

tement ouvert et le papillon des gaz du premier corps ramené en position de ralenti normal, la
contact avec la came du levier (4).

ir tiède, refermer légèrement le volet de départ (commande placée en position intermédiaire).

rent volet grand ouvert (tirette repoussée à fond).

au fonctionnement du moteur est fournie par le gicleur (g).

s deux canalisations débouchant, l'une (u¹) dans l'entrée d'air principale du carburateur, l'autre
ranglée de la buse.

on de fermeture du papillon des gaz du premier corps permet de faire varier le régime de ralenti
montée sur le premier corps, de corriger avec précision le dosage du mélange carburé.

un dispositif incorporé dénommé frein de ralenti ou dash-pot dont le rôle est d'assurer un
des gaz du premier corps au moment de la retombée au ralenti.

normale, l'alimentation du moteur est assurée par les gicleurs principaux (Gg) vissés oblique-
stant et en air par les buses (K).

au moyen des entrées d'air calibrées par les ajustages d'automatité (a).

res : dans le premier corps de l'ajutage d'automatité, dans le second corps de la cuve à niveau
s latéraux, ne doivent pas être modifiés.

sont reliés mécaniquement de telle sorte que, lorsqu'on appuie sur la pédale d'accélérateur,
e quand celui du premier corps est déjà ouvert aux 2/3 environ.

souplesse des reprises et de fonctionnement du moteur aux bas régimes, puissance maximum,
nce optimale.

ipe de fonctionnement de la pompe de reprise, à commande mécanique, est le suivant : en
fermés, la membrane (M) comprimée vers l'extérieur par un ressort permet le remplissage de la

c l'accélérateur au moyen de deux leviers (dont un à galet) attelés élastiquement à l'aide d'un
axe du papillon des gaz du premier corps.

az du premier corps, la rotation de l'axe entraîne la came ce qui, à l'instant voulu, provoque le
sse ainsi l'essence de la capacité dans l'injecteur calibré (i) débouchant dans la buse. Le profil
la pompe entre en action, le temps durant lequel elle débite et le volume d'essence injecté en

The SOLEX 26/35 SCIC and 26/35 CSIC are downdraught
accelerating pump.

THE STRANGLER. — The strangler ensures starting with
cold engine. Its operation, by dashboard control, has bee
cams and springs, the return to an intermediate position
butterfly of the primary barrel; whilst on the other hand, a
controls connecting with the float chamber.

The device consists of a strangler butterfly (V²) which is able
and functions in the following manner:

When starting from cold, the dashboard control being pull
figure (1).

The lever (2) becoming freed from the pin (3), allows
throttle butterfly (V) assumes an open position allowing sta

As soon as the engine starts, the depression created by the
strangler balanced by the spring (6), thus assuring the co
without risk of stalling.

As soon as possible after the start of the engine, the dashbo
to the position shown in Figure (II).

The strangler butterfly (V²) assumes a wider open pos
of the lever (4) acting on the slow running screw (1) of the
a fast idle which is necessary for the continued operation c

When the engine is warm enough and the starting operatio
home, the various components occupy the positions sho

The strangler butterfly is then completely open and the thro
the slow running screw (1) remaining in contact with the c

When starting with a warm engine, close the strangler but

When starting with a hot engine the strangler butterfly sh

SLOW RUNNING. — The petrol needed for the function
Emulsifying air is taken by means of two channels, one of v
in the waist of the choke tube.

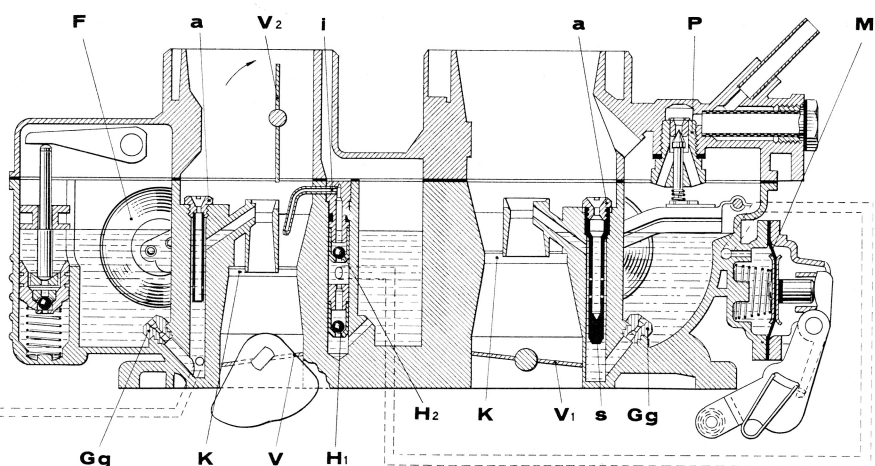
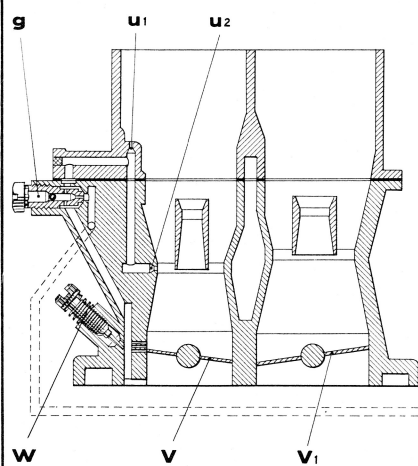
The slow running screw (1) which controls the closing po
the slow running speed and the volume control screw (W)
the mixture.

The 26/35 SCIC carburetter incorporates a device known as
movement of the throttle butterfly of the primary barrel wh

NORMAL RUNNING. — For normal running, the fuel fo
bottom of the float chamber and the air by the choke tubes
The correction of the mixture is effected by means of the
The emulsion tubes (s) are integral with the correction jet
These tubes with various lateral drillings should not be c
The two throttle butterflies (V and V²) are connected mecl
that of the secondary barrel, does not open until that of th
This arrangement ensures flexibility of the operation of tl
possible economy.

ACCELERATOR PUMP. — The principle of operation o
In the slow running position, with the throttle butterflies clo
reserve chamber to be charged with fuel.

The membrane (M) is in contact with the accelerator by n
spring and also in contact with a cam fitted on the throttle
With the opening of the throttle butterfly of the primary
desired moment, displacement of the membrane forcing
into the choke tube. The profile of the cam determines
discharges and the amount of fuel injected dependent upo



SPECIAL FEATURES

départ et pompe

The SOLEX 26/35 SCIC and 26/35 CSIC are downdraught, twin choke, mechanical, compound carburetters with strangler and accelerating pump.

d et la mise en
viers, cames et
de départ et du
toute tringlerie

THE STRANGLER. — The strangler ensures starting with a cold engine, idling whilst the engine is cold and driving away with a cold engine. Its operation, by dashboard control, has been designed on the one hand to obtain, by means of a system of levers, cams and springs, the return to an intermediate position corresponding to a partial opening of the strangler and of the throttle butterfly of the primary barrel; whilst on the other hand, allowing the easy removal of the float chamber cover by eliminating all controls connecting with the float chamber.

premier corps

The device consists of a strangler butterfly (V^2) which is able to close completely the air intake of the primary barrel of the carburettor and functions in the following manner:

ent respective-

When starting from cold, the dashboard control being pulled fully out, the various components assume the positions indicated in figure (1).

on des gaz (V)

The lever (2) becoming freed from the pin (3), allows the strangler to close under the action of the spring (6). The throttle butterfly (V) assumes an open position allowing starting at low temperatures.

gère ouverture
e tourner sans

As soon as the engine starts, the depression created by the movement of the piston in the cylinders causes a slight opening of the strangler balanced by the spring (6), thus assuring the correct supply of mixture to the engine and allowing it to continue to run without risk of stalling.

ur la figure (II).

As soon as possible after the start of the engine, the dashboard control being released allows the spring (5) to carry the components to the position shown in Figure (II).

ier (4) agissant
rant un régime
re suffisante.

The strangler butterfly (V^2) assumes a wider open position and the butterfly (V) actuated by the intermediary of the cam of the lever (4) acting on the slow running screw (1) of the throttle lever, itself fixed to the throttle spindle, partially closes assuring a fast idle which is necessary for the continued operation of the engine whilst it has not reached a sufficient temperature.

puis le tableau

When the engine is warm enough and the starting operation completely effected and the dashboard control has been pushed fully home, the various components occupy the positions shown in Figure (III).

enti normal, la

The strangler butterfly is then completely open and the throttle butterfly of the primary barrel has resumed the normal idling position, the slow running screw (1) remaining in contact with the cam of the lever (4).

ermédiaire).

When starting with a warm engine, close the strangler butterfly slightly (dashboard control in intermediate position).

When starting with a hot engine the strangler butterfly should be fully opened (dashboard control fully home).

urateur, l'autre

SLOW RUNNING. — The petrol needed for the function of the engine is supplied by the jet (g).

gime de ralenti
rburé.

Emulsifying air is taken by means of two channels, one of which (u^1) opens into the main air intake of the carburettor, the other (u^2) in the waist of the choke tube.

t d'assurer un

The slow running screw (1) which controls the closing position of the throttle butterfly of the primary barrel, allows adjustment of the slow running speed and the volume control screw (W) also fitted to the primary barrel, the precise controlling of the volume of the mixture.

vissés oblique-

The 26/35 SCIC carburettor incorporates a device known as an idling brake or dash-pot, the operation of which is to slow down the movement of the throttle butterfly of the primary barrel when returning to the idling position.

cuve à niveau

NORMAL RUNNING. — For normal running, the fuel for the engine is supplied by the main jets (Gg) screwed obliquely in the bottom of the float chamber and the air by the choke tubes (K).

d'accélérateur,

The correction of the mixture is effected by means of the correction jets (a).

nce maximum,

The emulsion tubes (s) are integral with the correction jet in the primary barrel and with the float chamber in the secondary barrel. These tubes with various lateral drillings should not be changed.

The two throttle butterflies (V and V^1) are connected mechanically in such a manner that when the accelerator pedal is depressed that of the secondary barrel, does not open until that of the primary barrel is already approximately two thirds open.

This arrangement ensures flexibility of the operation of the engine at low speeds, maximum power, whilst ensuring the greatest possible economy.

e suivant : en
mplissage de la

ACCELERATOR PUMP. — The principle of operation of the mechanically operated accelerating pump is as follows:

t à l'aide d'un

In the slow running position, with the throttle butterflies closed, the membrane (M) is forced outwards by a spring allowing the pump reserve chamber to be charged with fuel.

u, provoque le
buse. Le profil

The membrane (M) is in contact with the accelerator by means of two levers (one of which carries a roller) kept in contact with a spring and also in contact with a cam fitted on the throttle spindle of the primary barrel.

With the opening of the throttle butterfly of the primary barrel the rotation of the spindle in contact with the cam causes, at the desired moment, displacement of the membrane forcing the petrol in the chamber through the calibrated injector (i) discharging into the choke tube. The profile of the cam determines the moment at which the pump comes into action, the length of time it discharges and the amount of fuel injected dependent upon the requirement of the engine.