

POCHETTE JOINTS POINTEAU MEMBRANES SUR CARBURATEUR

Au bout de 10 ans de service (bien souvent dépassé et ... en plein) il est normal de devoir remplacer les membranes caoutchouc d'un carbu, ce tellement le carburant sans plomb est agressif.

Remplacer les membranes à l'occasion d'une intervention sur le carbu est techniquement fondé, fait confirmé lors de la comparaison des vieilles pièces et des neuves (la trame des membranes usagées est visible au néon, quand on ne trouve pas en fait même une preuve de porosité du caoutchouc sous la forme de présence d'essence des deux côtés au lieu du seul où il est normal d'en trouver traces).

Par ailleurs les pointeaux SOLEX, conçus siège et pointeau d'un seul tenant serti, ne permet pas de s'apercevoir de ce que la pointe du pointeau se marque d'un anneau d'usure et perd ainsi son étanchéité, ce à force de taper sur le siège lors de la fermeture du pointeau poussé par le flotteur, lui même poussé par la réserve d'essence de la cuve du carbu (à la façon du flotteur d'une chasse d'eau de WC fermant le robinet d'arrivée d'eau). Cela induit un suintement d'essence continu, même lorsque la cuve du carbu est optimalement pleine, et influe dans le mauvais sens sur la consommation.

PAR AILLEURS un autre problème touche les FLOTTEURS des SOLEX de série **Z (Z1 & Z2 PEUGEOT CITROEN & Z10 Z13 RENAULT VOLVO)** Ce Flotteur est muni de deux éléments en mousse compressée que l'agressivité du carburant actuel rend au bout d'une petite dizaine d'années INSIDIEUSEMENT (car invisiblement) poreux, ceci induisant un Flotteur pesant plus de 20g quand le même en neuf en pèse à peine 10 (or vous savez ce qu'il en est d'une facture d'eau suite à une chasse d'eau défectueuse pour cause de flotteur défectueux)

Dans un carbu, si le flotteur est trop lourd il ne remonte pas suffisamment lorsque la cuve se remplit d'essence et donc le pointeau ne coupe pas quand il le faudrait pourtant l'alimentation en essence, autre source de dysfonctionnement et ... de gaspillages (**à 10F le L, qu'on se le dise**)

Dispo., avec notice de pose et éventuel(s) réglage(s), au demeurant fort simple(s)

Réglage de la richesse du mélange en essence (CO maxi C T 3.5% pour 88 à 92, 4.5% pour 70 à 87)

A la suite de cette opération « joints pointeau membranes » (au cours de laquelle il convient de bien régler le flotteur si réglable), vous pourrez vous livrer à cet ultime réglage qui n'a au demeurant rien de sorcier dans ces conditions et ne requiert qu'une oreille normale – rien de plus (ce que j'affirme là... je l'ai x fois vérifié avec un analyseur de CO, dont le verdict à ce jour m'a toujours rassuré quant à mon oreille ... qui n'a rien de plus que ... LA VOTRE – 1.5% CO au ralenti & moins de 1 dès 2000 t mn, voire même moins de 0.5, signe d'une excellente DEPOLLUTION donc d'un carbu en forme)

Portez le moteur à sa température optimale en maintenant un régime CONSTANT de 2500 t mn environ, ce starter au minimum possible puis coupez le plus tôt possible aussi, pendant 1 à 2 mn (le temps pour l'aiguille du thermom. de pl de bord de monter à sa normale-route..

Pour mettre le RALENTI à environ 900 t mn, agissez sur la vis de RALENTI à CHAUD, souvent une butée sur la cde d'accél (axe papillon 1^{er} corps si DOUBLE), parfois, si Vis BY PASS, (PIERBURG 1B- WEBER dara) située sur le bloc carbu lui-même ou son embase – à ne pas confondre avec en ce cas la VIS DE RICHESSE elle même / je fournis à cet effet un document suppl. voire un croquis du carbu avec mention d'emplacement de ces vis. Si donc BY PASS, il ne faut surtout pas toucher à la BUTEE de papillon des gaz sur cde d'accél. (elle est réglée-usine et protégée par capuchon plastique).MAIS ... si protection absente, il y a de grandes malchances qu'un « touche à tout BRICOLO » en a altéré le réglage (ce qui rend le réglage du carbu quasi impossible). Pour remettre les pendules à l'heure, vissez la Vis BY PASS complètement/en butée, retouchez la BUTEE Papillon/cde accél pour obtenir 600 t/mn (soit 2/3 du régime de ralenti souvent conseillé) et dévissez la BY PASS pour monter à 900 t (ce n'est pas la procédure officielle, mais ...c'est aussi efficace)

Pour simple corps ou double corps progressif (2^{ème} corps s'ouvrant après le 1^{er})

Dévissez (donc ANTI HORAIREMENT) la VIS DE RICHESSE lentement et tant que le ralenti augmente.(NB sauf pour PIERBURG 2E2 VW Golf/AUDI 1.6 1.8, pour lesquelles ce réglage s'effectue au niveau d'une VIS d'AIR sur le couvercle, VIS à tourner d'abord horairement tant que le ralenti augmente, puis anti-horairement en suivant le paragraphe qui suit).

Dès que la RALENTI n'augmente plus, revissez LENTEMENT (sur 2E2DEVISSEZ**) jusqu'au point où, si vous alliez plus loin, le ralenti baisserait.

Dévissez alors (sur 2E2 VISSEZ**) de 1/8 à 1 / 2 tour (le plus fréquemment 1/8 à 1 / 4 maxi, 1 / 2 sur PIERBURG & SOLEX dont le pas de VIS de RICHESSE est fin, ce rendant la vis peu sensible et donc pardonnant 1 / 4 tour de marge)

Au besoin remettez/baissez le RALENTI à environ 900 t mn. ** idem sur SU HIF & KIF pour raison exposée dans note spécifique

Maintenez un environ 2500 t mn CONSTANT pendant quelque 20 s et répétez Si BY PASS le réglage du RALENTI **puis en tous les cas** les 3 derniers points pour la RICHESSE, ce par acquis de conscience.

Pour double corps à papillons d'ouverture simultanée (cas où chaque moitié du carbu nourrit une moitié du moteur)

Vissez les 2 vis de richesse (symétriques l'une de l'autre à la base du carbu) jusqu'en butée, certes à fond mais sans forcer, ce en comptant le nombre des ¼ tours.

Les dévissez alors tous les 2 du même nb de ¼ de tours (exemple 8 quarts – même si vous avez compté 7 sur l'une et 9 pour l'autre lors du vissage à fond, ceci indiquant que le carbu était déséquilibré).

Démarrez le moteur, au starter au besoin, et si froid coupez le dit starter autant et aussi vite que possible, maintenez alors le moteur à 2.500/3.000 t mn pendant 2 mn – montée de l'aiguille du thermomètre de liquide à temp. normale.

Dévissez alternativement chacune des 2 vis par ¼ de tour lentement tant que le régime de ralenti augmente. Quand il cesse d'augmenter, revissez LENTEMENT par ¼ de tour alternatifs jusqu'à ce que le régime commence juste à baisser : de là dévissez les toutes deux de ¼ à 1/3 de tour, et au besoin agissez sur la vis de régime de ralenti pour le baisser.

Votre carbu est ainsi à même de nourrir chaque moitié du moteur de manière équilibrée.