

CARBURATEUR

**SOLEX**

Type M

NOTICE

DE

RÉGLAGE

**AVEC  
CETTE NOTICE  
..... ET**

**UNE SIMPLE  
CLÉ ANGLAISE**

**LE DÉMONTAGE  
& LA MISE AU POINT**

**sont à la portée de tous**

**SOLEX**

SOCIÉTÉ ANONYME

AU CAPITAL DE DEUX MILLIONS DE FRANCS

190, Avenue de Neuilly, NEUILLY-SUR-SEINE

TÉLÉPHONE : Wag. 63-69  
" 63-70  
" 63-71  
" 63-72

Adresse Télégraphique :  
SOLEX-NEUILLY-SUR-SEINE  
Code Lieber

(R. du C. Seine 197.808)



# NOTICE DE RÉGLAGE DU CARBURATEUR SOLEX TYPE M

---

## I

### CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LE CHOIX & L'INSTALLATION DU CARBURATEUR

Le carburateur Solex type M se construit en deux modèles :

Le type MV à départ vertical.

Le type MH à départ horizontal.

**LE TYPE MV** (fig. 1) se monte plus généralement sur les moteurs qui comportent une tubulure d'admission.

Le carburateur est alors fixé à l'extrémité de la tuyauterie.

**LE TYPE MH** (fig. 2) est réservé aux moteurs monoblocs n'ayant qu'une entrée de gaz et dans lesquels le mode d'alimentation permet à l'essence d'arriver au carburateur quelle que soit l'inclinaison de la voiture.

L'avantage du carburateur horizontal réside dans la suppression de la tuyauterie d'admission et, en général, de la tuyauterie de réchauffage.

**COMMANDE.** — Elle se fait en général par la pédale d'accélérateur, qui agit par l'intermédiaire d'une tringlerie sur le levier du carburateur. Lorsqu'après un certain temps d'usage, les articulations de la tringlerie ont pris du jeu, il y a intérêt, pour la sensibilité de la commande, à supprimer ce jeu et adaptant sur le levier même du carburateur un ressort qui l maintienne dans la position de fermeture.

---

*Avec toute demande, indiquer le type et le numéro de fabrication du carburateur.*

*Ces renseignements sont gravés sur la cuve en dessous de l'arrivée d'essence.*



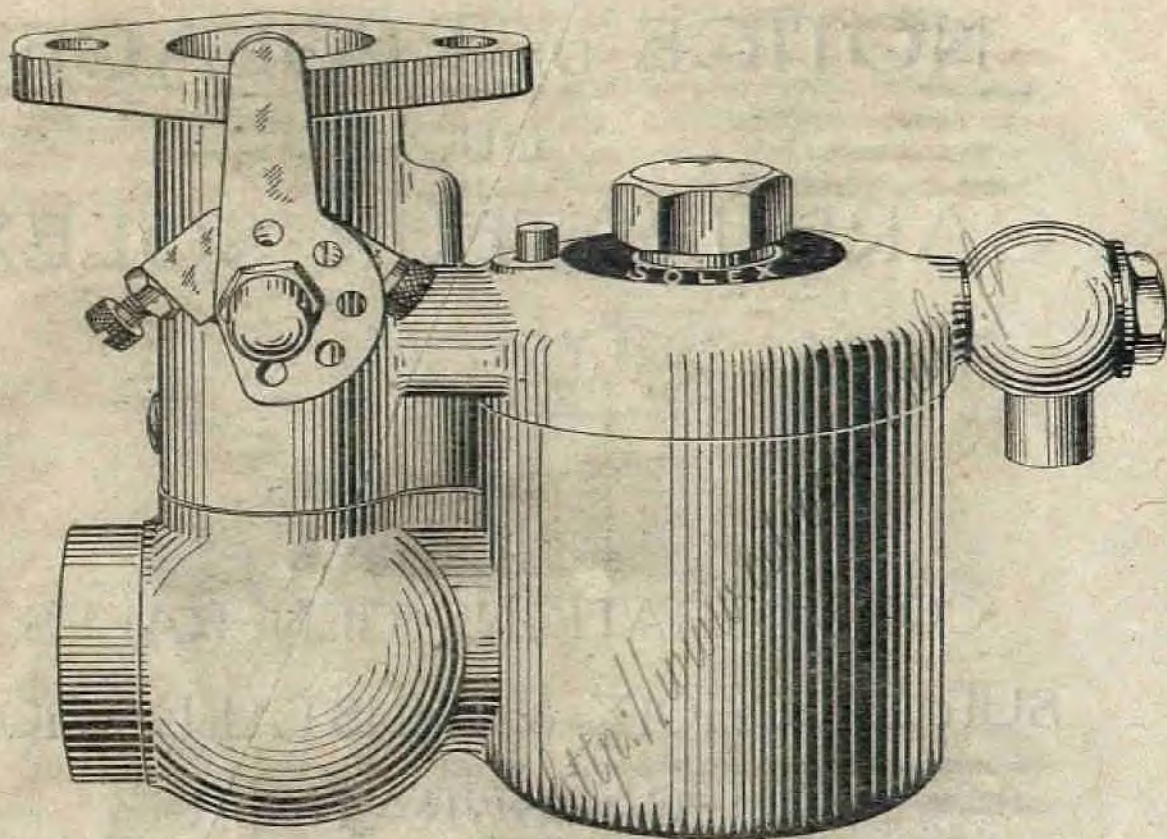


Fig. 1

CARBURATEUR VERTICAL

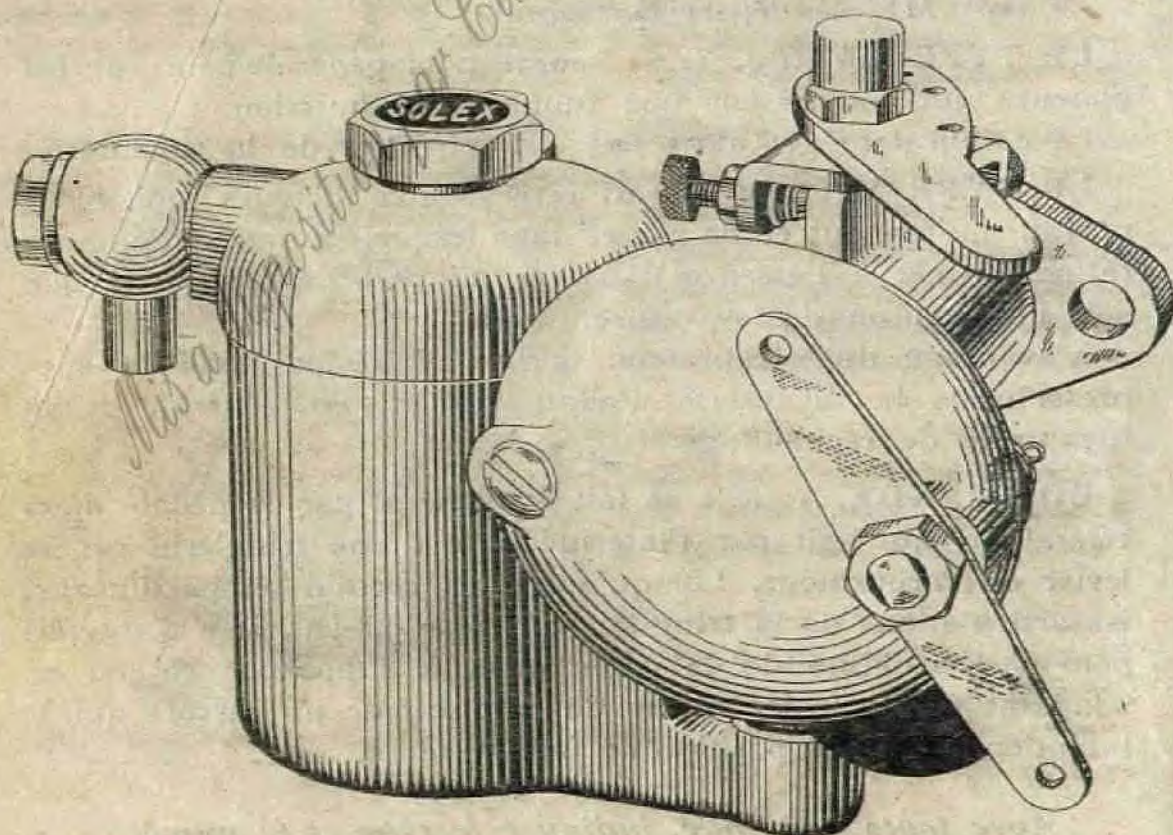


Fig. 2

CARBURATEUR HORIZONTAL



**RÉCHAUFFAGE.** — Nos carburateurs sont presque toujours montés sans réchauffage. Cependant, dans certains cas, soit que le climat soit particulièrement froid, soit que le moteur ait besoin d'être vite en action après des arrêts fréquents (exploitations de transports, services publics, etc...), il peut y avoir intérêt à installer un réchauffage.

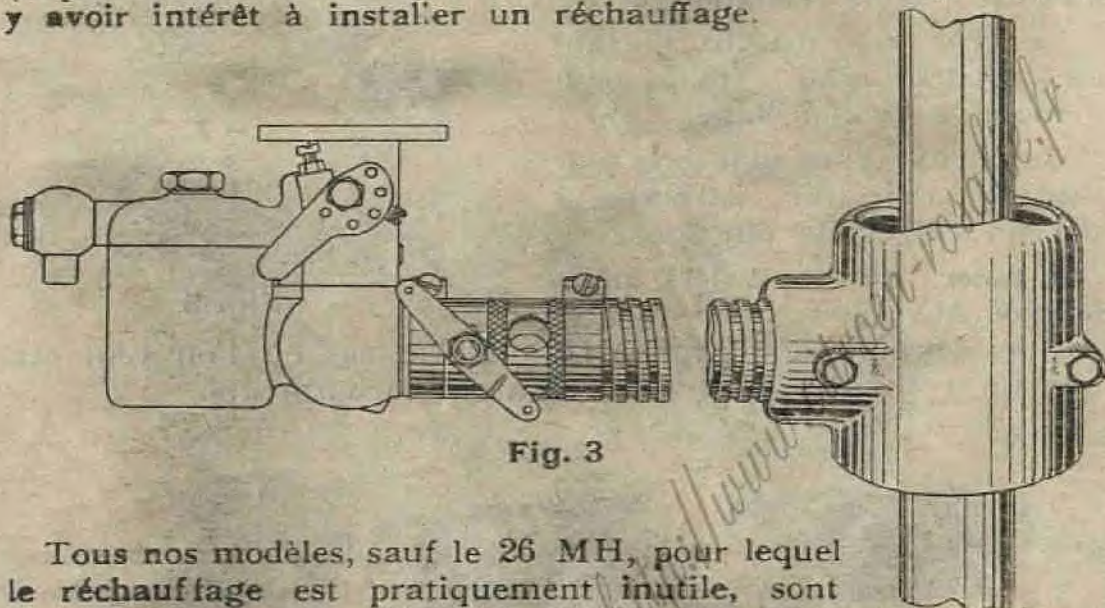


Fig. 3

Tous nos modèles, sauf le 26 MH, pour lequel le réchauffage est pratiquement inutile, sont prévus pour que cette installation soit très facile à réaliser.

Nous préconisons de prendre l'air chaud au moyen d'un manchon entourant le tuyau d'échappement et amené au carburateur par une tuyauterie qui s'emmanche sur l'entrée d'air comme le montre la figure 3. Il est inutile de souder ce raccord.

Il faut faire attention de ne pas rétrécir la section d'entrée d'air principalement autour du tuyau d'échappement, car il en résulterait une diminution de puissance.

**VOLET DE DÉPART.** — Certains moteurs, lorsqu'ils sont froids, présentent quelque difficulté de mise en marche, surtout avec le benzol ou les essences lourdes actuellement utilisées. Le départ à froid demande, en effet, à la fois un plus grand effort au moteur et une carburation plus riche.

De plus, la généralisation de la mise en marche électrique impose également un départ facile, afin de ménager la batterie d'accus.

Pour obvier à cet inconvénient, nous avons créé des dispositifs qui peuvent se mettre sur l'entrée d'air des carburateurs, et qui ferment l'air à l'aide d'un volet.

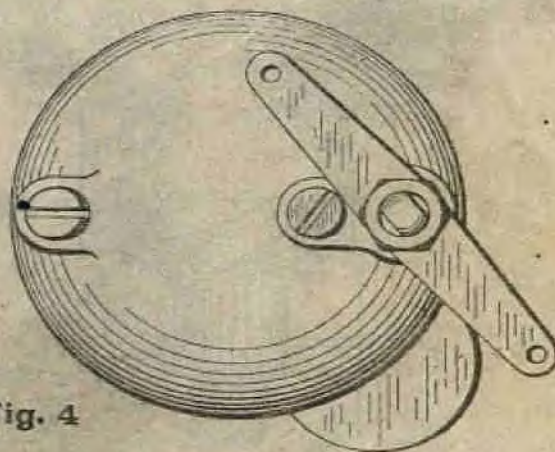


Fig. 4

*Avec toute demande, indiquer le type et le numéro de fabrication du carburateur, Ces renseignements sont gravés sur la cuve en dessous de l'arrivée d'essence.*



Le volet de départ pour type MH est constitué par une cloche portant une pièce d'obturation (fig. 4).

Le volet de départ pour type MV se fait en deux modèles.

Le type court (fig.5) lorsqu'on n'utilise pas le réchauffage

Le type long (fig.6) portant un registre d'air froid pour l'emploi du réchauffage.

Ces deux types sont fixés sur l'entrée d'air du carburateur par un collier de pinçage.

A noter que les volets, pour le type MV, peuvent se monter sur les carburateurs type MH, dans le cas où l'on veut établir un réchauffage sur ces derniers carburateurs.

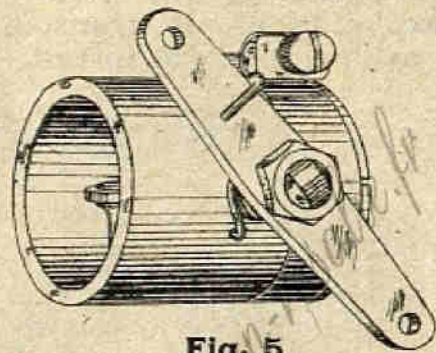


Fig. 5

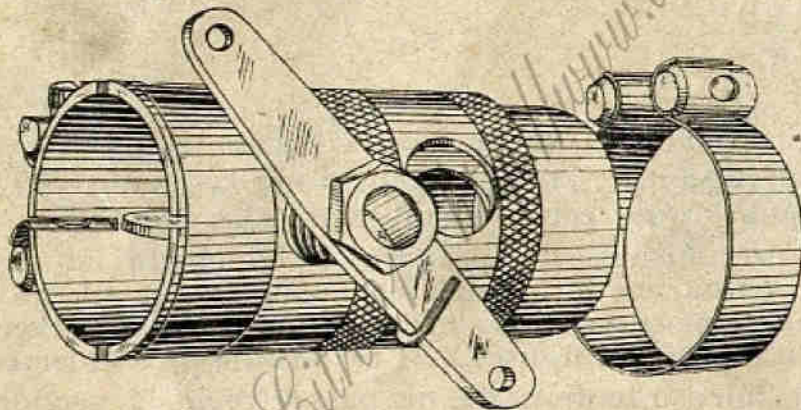


Fig. 6

Il est recommandé, pour obtenir un départ très facile, de se servir du volet de la manière suivante : Fermer le volet, ouvrir légèrement les gaz et faire faire ainsi quelques tours au moteur, ALLUMAGE COUPÉ; remettre le contact et ouvrir ensuite le volet aussitôt le moteur en route.

**FILTRE.** — Nos carburateurs sont livrés avec un filtre qui se trouve logé dans la pipe du raccord d'arrivée d'essence (voir fig. 7). Ce filtre, se trouvant placé à la partie supérieure, est toujours très accessible. On pourra donc le nettoyer sans difficulté.

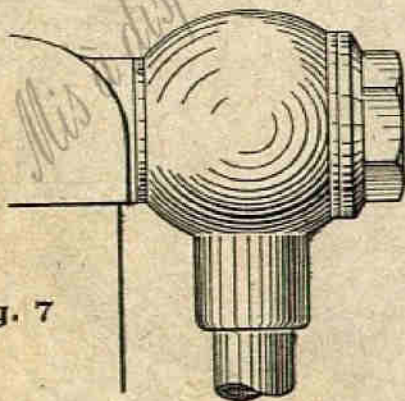


Fig. 7

A noter que ce filtre n'est pas du type à décantation, car la cuve du carburateur est disposée de façon telle que l'eau reste à la partie inférieure, sans pouvoir être aspirée par le moteur, et on la vide en nettoyant la cuve, opération d'ailleurs beaucoup plus rapide que le démontage du filtre.

*Avec toute demande, indiquer le type et le numéro de fabrication du carburateur.*

*Ces renseignements sont gravés sur la cuve en dessous de l'arrivée d'essence.*



## DÉMONTAGE DU CARBURATEUR

Chaque fois que l'on a à démonter le carburateur (réglage ou nettoyage), il suffit de dévisser l'écrou de fixation d'une main (en le laissant en place) pour recevoir dans l'autre main la cuve et avoir ainsi accès aux gicleurs et au flotteur (voir fig. 8).

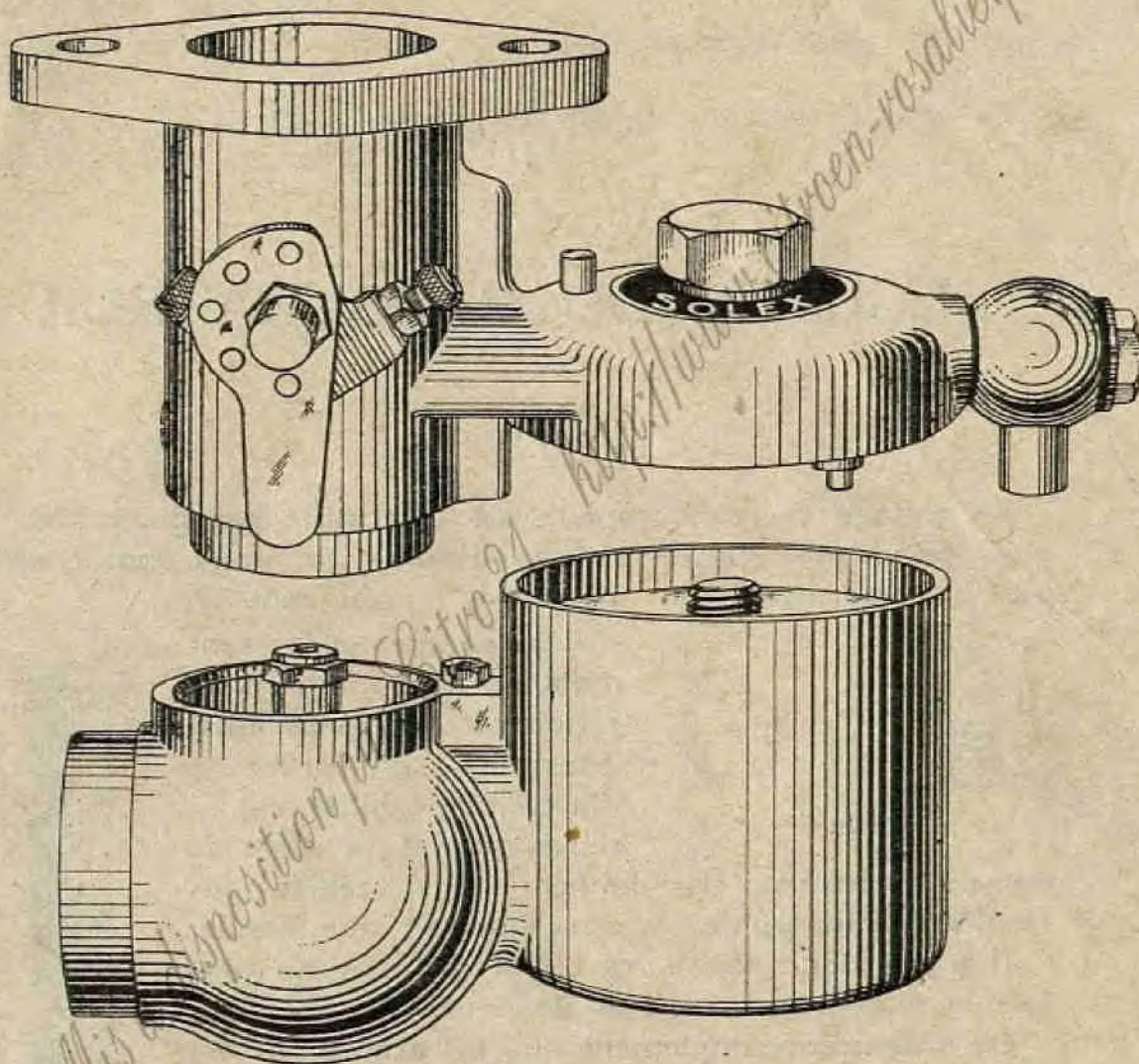


Fig. 8. — Carburateur vertical démonté.

Au remontage, vérifier que les emboîtements sont corrects et serrer modérément l'écrou de fixation.

Pour démonter le gicleur de ralenti g, on peut se servir soit d'un tournevis, soit d'une petite clef anglaise.

Pour démonter le gicleur principal G, dévisser le chapeau de gicleur en agissant sur le six pans et retirer le gicleur à la main.

Pour démonter la buse K dévisser la vis de fixation placée sur le côté, à la partie inférieure du corps de l'appareil. Les numéros gravés sur la buse K doivent toujours être placés, au remontage, en bas s'il s'agit d'un carburateur vertical et du côté opposé au moteur s'il s'agit d'un horizontal.

*Tous ces démontages se font sans clef spéciale et sans défaire aucun joint.*



### III

## RÉGLAGE DU CARBURATEUR

Le réglage des carburateurs est déterminé par nous avec le plus grand soin sur les châssis d'essais qui nous sont confiés par le constructeur de la voiture ou du moteur.

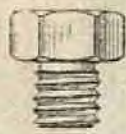


Fig. 9



Les carburateurs sont montés sur les moteurs de série avec le réglage ainsi déterminé, et, grâce à l'interchangeabilité rigoureuse qui est la règle de notre fabrication, ils donnent ainsi réglés des résultats comparables à ceux obtenus aux essais.

Il n'y a donc pas à les régler de nouveau tant que le moteur est à l'état de neuf.

On s'assurera simplement que le carburateur est bien celui qui a été prévu par le constructeur et qu'il comporte le réglage normal.

A) On reconnaîtra aisément le type du carburateur :

1° Par sa disposition. Il est horizontal ou vertical (voir fig. 1 et 2);

2° Par ses numéros de fabrication qui sont marqués sur la cuve au-dessous de l'arrivée d'essence.

Le premier indique la dimension du carburateur (26, 30, etc.).

Le deuxième est un numéro d'ordre qui nous permet dans tous les cas de retrouver sur nos livres toutes les caractéristiques du carburateur.

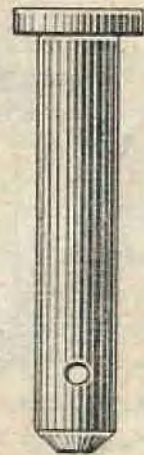


Fig. 10



B) On vérifiera le réglage en démontant le carburateur. Pour cela, on opérera comme indiqué au chapitre II. On aura ainsi en mains la cuve avec son flotteur et les deux gicleurs.

Le gicleur auxiliaire g (fig. 9) est immédiatement apparent.

Le gicleur principal G (fig. 10) s'obtient en dévissant le chapeau de gicleur.

La buse K est la partie rétrécie qui se trouve à hauteur du gicleur principal.

Ces trois pièces portent un numéro qu'il sera facile de vérifier.

Il y aura lieu de s'assurer également que les gicleurs n'ont pas été alésés ou matés.

Le réglage ci-dessus a été déterminé en employant comme carburant de l'essence tourisme de densité moyenne égale à 750.

Si l'on utilise de l'essence poids lourd ou du benzol, il faut augmenter le poids du flotteur et diminuer légèrement le numéro des gicleurs.

Un autre réglage peut également être nécessaire si le climat est nettement différent ou si le moteur est très usagé.

Se reporter alors au chapitre suivant qui indique dans chaque cas particulier le remède à apporter.

Pour le choix des gicleurs, on se reportera à la quatrième partie de cette brochure qui traite des incidents qui peuvent se produire et de la manière d'y remédier.



## IV

# INSUCCÈS

Il n'y a jamais à redouter d'insuccès définitif avec le carburateur SOLEX. Il ne peut se produire que des erreurs de montage ou de réglage.

Il faut toujours se rappeler que l'esprit de méthode doit présider à la recherche des insuccès. Il faut éviter de faire des changements simultanés qui auraient pour résultat de laisser dans l'incertitude la cause du défaut constaté.

## FUITE AU CARBURATEUR

**JOINTS MAL SERRÉS.** — Le carburateur Solex ne comporte que quatre joints :

Le joint du porte-gicleur;

Le joint du siège du pointeau;

Les joints d'arrivée d'essence;

Les joints d'arrivée d'essence étant extérieurs au carburateur, on voit facilement s'ils sont étanches. L'essence qui peut fuir par le joint du siège de pointeau peut tomber dans la cuve du flotteur et ressortir par le gicleur comme si le niveau était trop haut.

La première chose à faire, au cas où le carburateur perd, est la vérification de ces quatre joints.

## IMPURETÉS ENTRE LE POINTEAU ET SON SIÈGE.

Cet inconvénient ne se produit que dans les carburateurs non munis de filtre et, généralement, les premiers jours de fonctionnement. Il provient d'un tuyau d'essence neuf, dont l'intérieur est garni de pellicules d'oxyde. Pour vérifier et nettoyer le siège du pointeau, on dévisse cette pièce et l'on a en mains le pointeau et son siège.



**FLOTTEUR PERCÉ.** — L'essence qui peut entrer dans le flotteur l'alourdit, et le niveau de la cuve s'élève au-dessus du gicleur. Il faut changer le flotteur ou, à défaut de rechange, boucher la fuite avec un point de soudure. Dans ce cas, il est indispensable de vider le flotteur en le plongeant dans de l'eau bouillante.

**NIVEAU TROP HAUT.** — La simplicité du mécanisme de niveau constant rend ce cas extrêmement rare. Il peut se produire si le carburateur a été réglé pour fonctionner avec un combustible plus lourd et, par conséquent, si le flotteur est un flotteur spécial plus lourd, ou si le pointeau a été raccourci. On y remédiera en mettant un nouveau flotteur pour l'essence ordinaire, ou un nouveau pointeau de longueur normale. Les poids des flotteurs pour l'essence pesant 730 sont les suivants :

33 grammes pour les carburateurs de 26 m/m.

42 grammes pour les carburateurs de 30 m/m.

64 grammes pour les carburateurs de 35, 40 et 46 m/m.

Nous pouvons fournir pour le benzol des flotteurs spéciaux, dont les poids sont les suivants :

47 grammes pour les carburateurs de 30 m/m.

70 grammes pour les carburateurs de 35, 40 et 46 m/m.

**VÉRIFICATION DU NIVEAU.** — La vérification du niveau est très facile. On dévisse le chapeau de gicleur, on enlève le gicleur principal G, en laissant le porte-gicleur en place. On remonte la cuve sans engager le porte-gicleur dans la buse, mais, au contraire, en le laissant visible en dehors du carburateur. Ensuite, si l'on ouvre le robinet d'essence, le liquide doit arriver à 3 m/m. environ au-dessous de l'extrémité supérieure du porte-gicleur pour de l'essence à 730.

**EXCÈS DE PRESSION DE L'ESSENCE.** — Avec un exhausteur, ou pour une hauteur de charge normale du réservoir, les carburateurs de 26 sont munis d'un pointeau, dont le siège est percé à 2 m/m., et les carburateurs de 30, 35 et 40, d'un pointeau dont le siège est percé à 2 m/m. 5.

Quand l'essence est sous forte charge (2 ou 3 mètres), ou quand le réservoir est sous pression, la poussée du flotteur peut être insuffisante à maintenir le pointeau sur son siège. On y remédiera, dans les carburateurs de 30, 35 et 40, en remplaçant le siège du pointeau, qui, normalement, est à 2 m/m. 5, par un siège à 2 m/m., que l'on demandera spécialement.



## MISE EN MARCHÉ DIFFICILE OU IMPOSSIBLE

**DÉFAUT D'ARRIVÉE D'ESSENCE.** — On reconnaît que l'essence n'arrive pas à ce que, si l'on appuie sur le bouton de noyage, on ne sent pas la rencontre de celui-ci avec le flotteur qui reste au fond de la cuve et à ce que, en appuyant quelques instants, le carburateur ne se noie pas. Il faut vérifier si le robinet d'essence est ouvert, s'il y a de l'essence dans le réservoir et enfin, en dévissant le raccord d'arrivée d'essence, si la canalisation n'est pas bouchée.

Il arrive souvent que, lorsque la canalisation est neuve, ou vient d'être vidée, l'air contenu dans le tuyau s'oppose à l'écoulement de l'essence. On amorcera la tuyauterie d'essence par un moyen quelconque.

L'essence peut également arriver à se vaporiser si le tuyau d'arrivée passe trop près du tuyau d'échappement.

**NIVEAU TROP BAS.** — Si la densité de l'essence est trop élevée, le niveau peut être exagérément bas, ce qui rend le départ plus difficile.

Il y a lieu, ou de changer le flotteur, ou de surveiller la qualité de l'essence.

**GICLEUR DE RALENTI TROP PETIT.** — Essayer un gicleur de ralenti d'un ou deux numéros plus fort sans exagérer, car alors le moteur boiterait. On a toujours intérêt, entre deux gicleurs de ralenti donnant le même résultat, à conserver le plus grand.

Le gicleur peut également être plus ou moins obstrué.

**VOLET DE DÉPART FERMANT MAL.** — Il y a lieu de s'assurer que le volet de départ est bien à sa position de fermeture. Dans la négative, vérifier la commande par tringlerie ou par câble, pour réaliser une fermeture correcte.

**PAPILLON TROP OUVERT OU TROP PEU.** — La très forte succion sur le gicleur auxiliaire, nécessaire à la mise en marche, ne peut s'obtenir qu'en fermant presque complètement le papillon. Celui-ci doit donc se trouver, pour la mise en marche, dans la même position que pour la marche au ralenti à vide.

Cependant, si l'on vient de noyer le carburateur, il y aura, pour cette position, excès d'essence. Le moteur donnera quelques explosions et s'arrêtera. Il faut alors ouvrir un peu le papillon.

La mise en marche la plus facile par temps très froid, et quand la voiture est restée quelque temps sans fonctionner, s'obtient en ouvrant très légèrement les gaz et en fermant le volet de départ comme il est indiqué page 4.

**RENTRÉES D'AIR.** — La difficulté de la mise en route peut provenir des rentrées d'air après le carburateur, soit par défaut d'étanchéité de la tuyauterie, soit par le jeu anor-



mal des tiges de soupapes d'admission dans leurs guides. La dépression sur le gicleur auxiliaire est alors insuffisante à lui faire débiter la quantité d'essence nécessaire pour carburer la trop grande quantité d'air aspirée.

Pour mettre en route, on sera obligé d'ouvrir légèrement le papillon et de noyer le carburateur.

Il est, en général, facile de rendre la tuyauterie et les joints étanches, et de changer, s'il est nécessaire, les guides de soupapes. En attendant, on aura intérêt à exagérer le gicleur auxiliaire.

**DÉFAUT D'ALLUMAGE OU D'AVANCE.** — Il faut s'assurer, avant de vérifier le carburateur, que « l'allumage y est bien et ne pas oublier que, du moins en général, les magnétos ne donnent l'étincelle à la mise en route que sur la position d'avance.

D'autre part, le distributeur de la magnéto et les bougies doivent être dans le plus grand état de propreté.

Les pointes de bougies doivent être écartées de 6/10 de millimètres environ.

### **MAUVAIS RALENTI**

Si, malgré l'essai des différents gicleurs auxiliaires, on n'a pu obtenir un bon ralenti, cela provient à coup sûr de rentrées d'air. (Voir plus haut la mise en marche difficile.) Le moteur ne ralentit qu'irrégulièrement et cale si on cherche à le faire tourner doucement. De plus, si on noie le carburateur sans toucher au papillon, la vitesse du moteur augmente immédiatement.

On comprend qu'il est impossible dans ce cas d'obtenir la marche au ralenti. Le moteur aspire par les fuites une quantité d'air plus grande que celle qui lui est nécessaire, et il doit encore en passer par le carburateur pour entraîner l'essence jusqu'aux cylindres.

Une autre cause de ralenti défectueux est le mauvais état du distributeur de la magnéto ou le trop grand écartement des pointes de bougies. Pour ce dernier, nous préconisons 6/10 de millimètre.

### **MAUVAISES REPRISES**

Par temps froid, il est normal de ne pouvoir démarrer aussitôt après la mise en marche qu'en ouvrant progressivement les gaz, mais cet inconvénient doit disparaître après quelques minutes de fonctionnement. On peut pour y remédier fermer légèrement le volet de départ qu'on rouvrira quelques instants après.

**MAUVAIS RÉGLAGE.** — Essayer un gicleur G d'un numéro au-dessus.

Vérifier que la buse est bien proportionnée au moteur et, pour cela, se reporter à l'indication de la page 7. Au besoin, diminuer légèrement la buse.



Pour cela on démontera la cuve et on enlèvera la buse K que l'on remplacera par une buse d'un numéro inférieur.

**MAUVAIS ALLUMAGE.** — A cause de la faible vitesse du moteur au début de la reprise, la magnéto ne doit jamais être complètement au retard.

Pour la même raison, les pointes de bougies ne doivent pas être trop écartées pour que l'étincelle puisse jaillir malgré le faible voltage de la magnéto et la pleine admission des gaz qui sont alors comprimés au maximum et résistants à l'étincelle électrique.

**IMPOSSIBILITÉ TOTALE DE LA REPRISE.** — Elle ne peut provenir que de l'obturation du gicleur principal qui n'empêche ni la mise en marche, ni le fonctionnement au ralenti.

### **MANQUE DE VITESSE EN PALIER**

**MAUVAIS RÉGLAGE.** — On vérifiera le réglage en se reportant aux indications données précédemment.

**PAPILLON N'OUVRANT PAS.** — Vérifier que, lorsque la pédale d'accélérateur est à fond, le papillon est grand ouvert, ce que l'on reconnaît à la position de la vis butée d'ouverture; le papillon est grand ouvert lorsque cette vis est en contact avec le bossage de butée faisant corps avec le carburateur.

**DÉFAUT D'AVANCE A L'ALLUMAGE.** — Vérifier que l'avance n'est pas trop faible; se reporter à ce sujet aux indications du Constructeur de magnétos.

**INSUFFISANCE D'ARRIVÉE D'ESSENCE.** — Ce défaut se reconnaît à ce que la voiture accélère rapidement jusqu'à une certaine vitesse. Elle se maintient à cette vitesse, mais l'on sent que le tirage n'est pas régulier, et l'on peut entendre des ratés et des retours au carburateur indiquant le défaut d'essence. On se reportera au défaut d'arrivée d'essence et au besoin on pourra être fixé sur ce point en faisant un essai avec un petit réservoir auxiliaire placé plus haut que le réservoir ordinaire.

**POT D'ÉCHAPPEMENT OBSTRUÉ.** — Il se peut qu'après un certain temps de marche le pot d'échappement de la voiture soit obstrué par de la suie. Cette cause de manque de puissance est assez fréquente, et il importe d'examiner ce point avec attention. Il sera facile de s'en rendre compte en faisant une série d'essais comparatifs avec l'échappement libre.

### **MOTEUR QUI CHAUFFE**

Le carburateur est assez rarement à incriminer dans ce cas. La cause d'un échauffement exagéré du moteur réside surtout dans le mauvais fonctionnement de la circulation d'air ou d'eau.



Cependant, un excès d'essence au carburateur peut entraîner une légère élévation de la température de l'eau. Il faudra donc s'appliquer à réduire la consommation.

D'autre part, un retard à l'allumage exagéré tend à faire chauffer le moteur.

## MOTEUR QUI GOGNE

Le cognement d'un moteur peut provenir des causes diverses qui n'ont rien à voir avec la carburation comme par exemple auto-allumage, encrassement du moteur, excès d'avance, jeu dans les paliers ou les têtes de bielle.

Si le cognement vient de la carburation, c'est l'indice certain d'un manque d'essence.

## EXCÈS DE CONSOMMATION

Il faut d'abord vérifier qu'il n'y a aucune perte d'essence par le réservoir, la canalisation et le carburateur.

La mesure de la consommation étant une des opérations les plus délicates, nous croyons utile d'indiquer les précautions indispensables à prendre.

La mesure de la distance doit être faite de préférence sur un parcours repéré à l'avance ou déterminé sur la carte. Si l'on se sert des indications, d'un compteur kilométrique, celui-ci doit être très soigneusement vérifié avant et après l'essai.

Nous conseillons, pour la mesure de l'essence consommée, la méthode suivante :

Remplir complètement le réservoir, la voiture étant sur un plan horizontal; effectuer le parcours, faire à nouveau le plein, la voiture étant dans la même position que la première fois, et mesurer le nombre de litres avec une éprouvette graduée.

L'essai doit porter au moins sur 100 kilomètres faits dans la même journée.

La méthode précédente constitue une approximation à peine suffisante dans la pratique. Pour avoir une plus grande précision, il est nécessaire de se servir d'un réservoir auxiliaire de forme appropriée (faible section et grande hauteur).

On devra toujours éviter de mesurer l'essence consommée en prenant les chiffres du distributeur.

**CHAPEAU DE GICLEUR DESSERRÉ.** — Si le réchauffage est suffisant, et si l'on a bien choisi les plus petits gicleurs, donnant le maximum de vitesse, l'excès de consommation ne peut provenir du carburateur, à moins que le chapeau de gicleur ne soit desserré et que le gicleur ne porte plus sur son siège. Dans ce cas resserrer le chapeau.

**MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU VOLET DE DÉPART.** — Vérifier que le volet de départ pendant la marche est bien à sa position d'ouverture maximum.



**DÉFAUT D'AVANCE A L'ALLUMAGE.** — Ce point est souvent une cause d'excès de consommation. Si l'avance du moteur est réglable, il est préférable de marcher toujours avec l'avance maximum sans, toutefois, faire cogner le moteur.

Se rappeler que tout raté du moteur est de l'essence gaspillée en pure perte.

**MAUVAIS ÉTAT DU MOTEUR.** — L'influence de l'usure du moteur sur la consommation peut être considérable.

Il est facile de comprendre que si les segments ne sont pas étanches et si les soupapes ferment mal, il se produit, au moment de la compression, des fuites qui laissent échapper les gaz et en même temps abaissent le taux de la compression. Ces deux causes réunies provoquent une augmentation sensible de la consommation qui, dans des moteurs très fatigués, peut atteindre le double de la normale.

Si la cause de l'excès de consommation est l'usure du moteur, elle est toujours accompagnée d'une diminution de puissance notable.

Après avoir remédié à cette usure, on aura soin de refaire le réglage du carburateur.

## **INCIDENTS CAUSÉS PAR LES ÉLÉVATEURS D'ESSENCE**

Un assez grand nombre de voitures étant munies d'appareils de ce genre, il est bon de signaler qu'ils peuvent être quelquefois la cause de troubles dans la carburation.

1° Il peut se produire des rentrées d'air par la prise de dépression si la canalisation n'est pas étanche (départ difficile et mauvais ralenti);

2° Il peut arriver également, dans certains appareils, qu'une petite quantité d'essence passe directement dans la tuyauterie d'admission par la prise de dépression (marche défectueuse et consommation exagérée);

3° Après une marche assez longue à pleine puissance en côte, l'alimentation peut être insuffisante par suite de la diminution de la dépression. Ce phénomène se produit surtout lorsqu'on monte une côte en appuyant à fond sur l'accélérateur (nombreux ratés, retours au carburateur et arrêt de la voiture).

Pour vérifier l'influence de l'appareil élévateur, supprimer la prise de dépression en ayant soin d'obstruer l'orifice sur la tuyauterie d'admission et le remplir pour faire un essai. Il se comportera comme un simple réservoir auxiliaire fonctionnant par la gravité.

Si les accidents signalés ne se reproduisent pas, le carburateur devra être mis hors de cause.

Il y a lieu, dans ce cas, de consulter les constructeurs de l'appareil élévateur.



## CONDITIONS DE VENTE

---

*Nos marchandises sont livrables prises et payables à Paris.*

*Elles voyagent aux risques et périls du destinataire.*

*Nous prions les clients n'ayant pas de compte ouvert de nous couvrir à l'avance du montant de leur commande, sinon nous nous considérons autorisés à expédier contre remboursement.*

*En cas de contestations, le Tribunal de Commerce de la Seine est seul compétent.*

*Nos traites, acceptations de règlement et envois contre remboursement ne peuvent constituer ni novation, ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.*





**L** EDITION  
ARTISTIQUE  
55, Avenue de S'Ouen

*Mis à disposition par*

*<http://www.citroen-rosalie.fr>*

904 S