

84 594

DESCRIPTION

Le carburateur SOLEX 32 DIS suralimenté est un carburateur simple corps, placé en aval du turbo. Tous ses circuits sont soumis à la pression de suralimentation.

La cuve à niveau constant ne comporte pas d'aération vers l'extérieur, toutes les parties internes sont soumises à la pression de suralimentation, ce qui nécessite une étanchéité parfaite du carburateur.

Les étanchéités sont renforcées sur les points suivants :

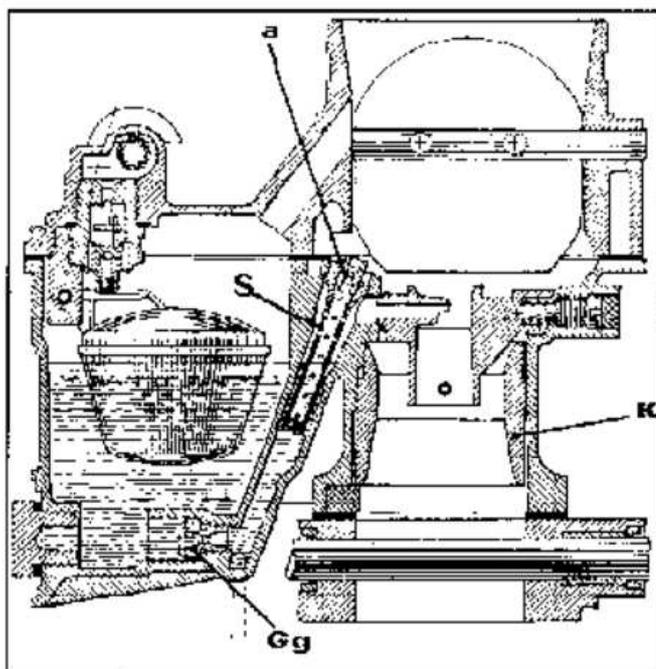
- couvercle et cuve en magnésium,
- joint de dessus de cuve en caoutchouc entoilé (épaisseur 0,6 mm),
- portées d'axe de papillon montées avec bagues à lèvres,
- gicleur de ralenti comportant un bouchon avec joint d'étanchéité,
- vis de richesse montée dans un puits (pour inviolabilité) et munie d'un joint torique,
- membranes de pompe de reprise et d'enrichisseur renforcées,

plan de joint entre couvercle et cuve augmenté par rapport au carburateur SOLEX DIS atmosphérique.

DISPOSITIF DE GICLAGE PRINCIPAL

En marche normale, le moteur est alimenté en essence par le gicleur (Gg) et en air par la buse (K).

L'automatisme du dosage air-essence est réalisée au moyen d'une entrée d'air calibrée par l'ajutage (a). Le tube d'émulsion (s) prolongé par le tube de giclage dont il fait partie intégrante est emmanché à force dans son logement donc inamovible.

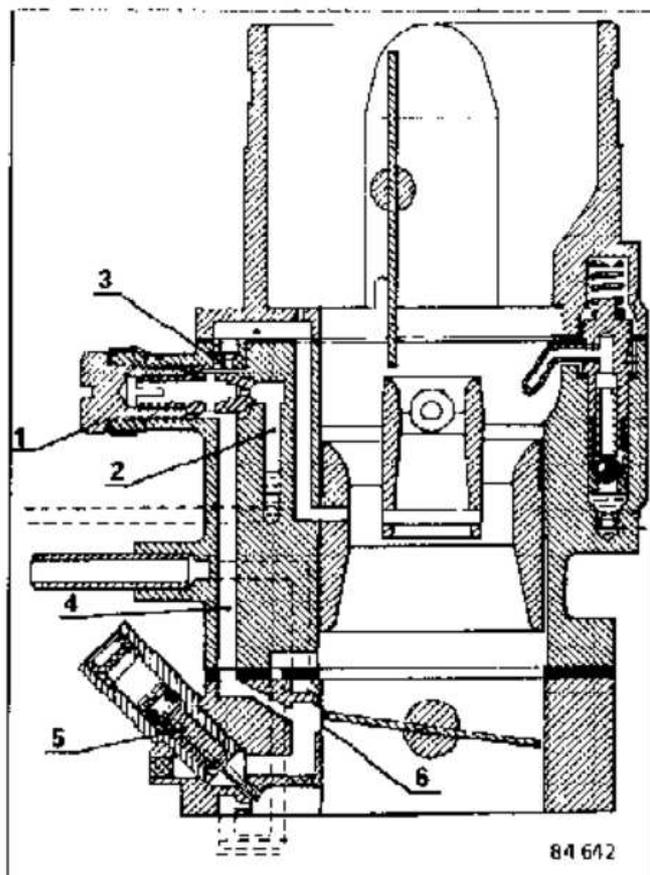


CIRCUIT DE RALENTI

Le gicleur de ralenti (1) est alimenté :

- en essence, par le canal (2) qui la prélève dans le puits d'émulsion situé en aval du gicleur principal,
- en air, par le calibrage (3).

L'émulsion, créée par le gicleur (1), est dirigée par le canal (4) vers la vis de richesse (5) et se mélange à l'air aspiré par le moteur, dans le conduit d'admission.

**CIRCUIT DE PROGRESSION**

Il est réalisé par un orifice à fente verticale (6) piqué sur le canal (4) du circuit de ralenti.

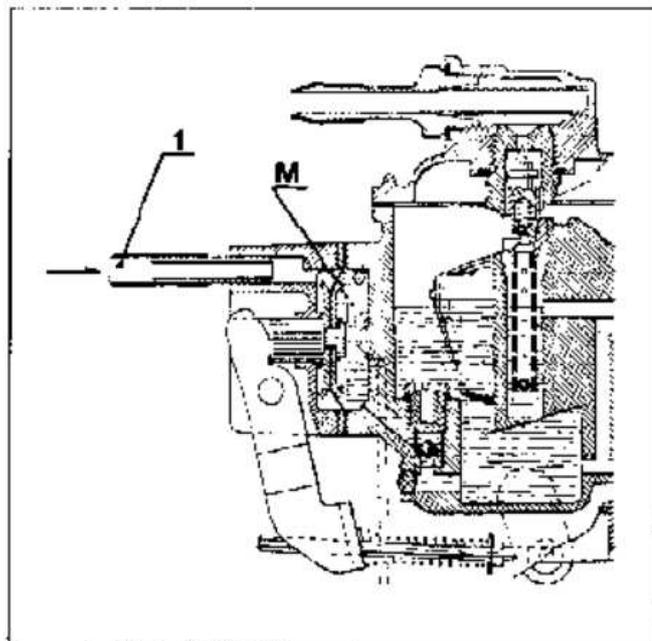
Dès que le papillon s'entrouvre l'orifice (6) soumis à la dépression débite.

POMPE DE REPRISE

La pompe de reprise à commande mécanique comporte un corps venu de fonderie avec la cuve du carburateur.

En position de ralenti, papillon des gaz fermé, la membrane (M), repoussée vers l'extérieur sous l'effet d'un ressort permet le remplissage de la capacité de la pompe.

La membrane (M) est en liaison avec la commande du papillon des gaz par un système avec leviers et tringle reliés à l'axe du papillon. Lorsqu'on ouvre le papillon des gaz, le mouvement de l'axe provoque un déplacement instantané de la membrane (M) qui chasse l'essence contenue dans la capacité à travers le clapet à bille et l'injecteur calibré débouchant à l'entrée de la buse. Le calibrage de l'injecteur règle la vitesse de l'injection.



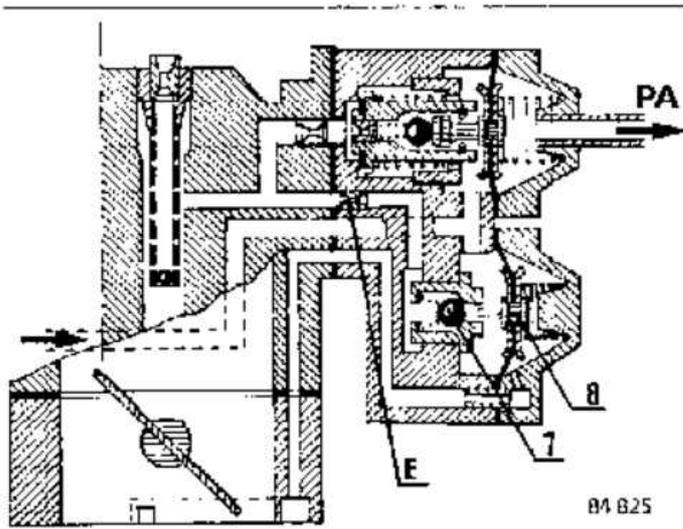
NOTA : De façon à équilibrer les pressions sur la membrane, la pression d'air de suralimentation est appliquée, sur la membrane côté levier de commande, par le canal (1).

DISPOSITIF D'ENRICHISSEMENT DE PLEINE CHARGE

Il est composé d'un gicleur (E) commandé par un clapet à bille (7) et une membrane (8) soumise à la dépression du collecteur d'admission.

Au ralenti et dans les fonctionnements à charge partielle, la dépression du collecteur agit sur la membrane, le clapet à bille est fermé.

A pleine charge et lors de reprises dans le collecteur d'admission, la pression et le ressort agissent sur la membrane, le clapet à bille (7) s'ouvre établissant le circuit d'enrichissement, calibré par le gicleur (E).

**ENRICHISSEMENT DE SURALIMENTATION**

3 types possibles :

A deux étages

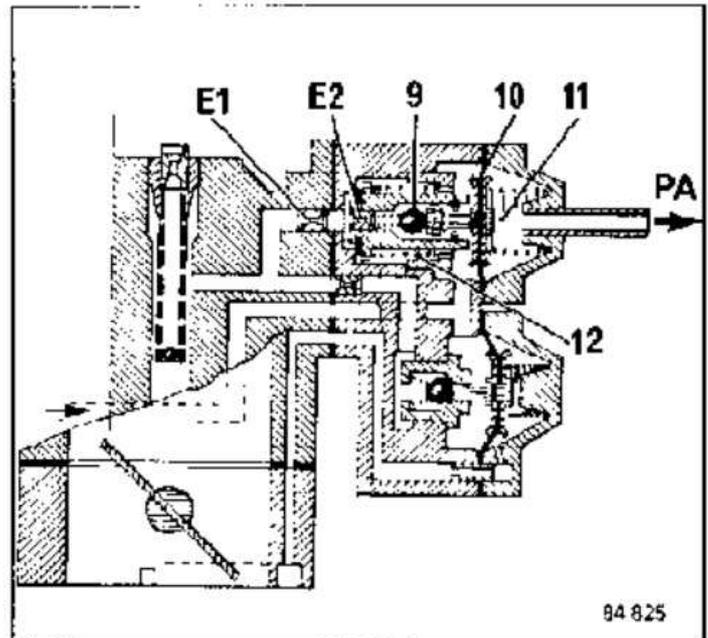
Cet ensemble est composé d'un gicleur (E1), d'un piston calibré (E2) maintenu sur son siège par un ressort 12, d'un clapet bille (9), d'une membrane (10) et d'un ressort (11) qui maintient le clapet fermé.

La membrane est soumise, d'une part à la pression d'essence, d'autre part à la pression atmosphérique.

La pression de suralimentation agit sur la cuve à niveau constant faisant varier la pression d'essence.

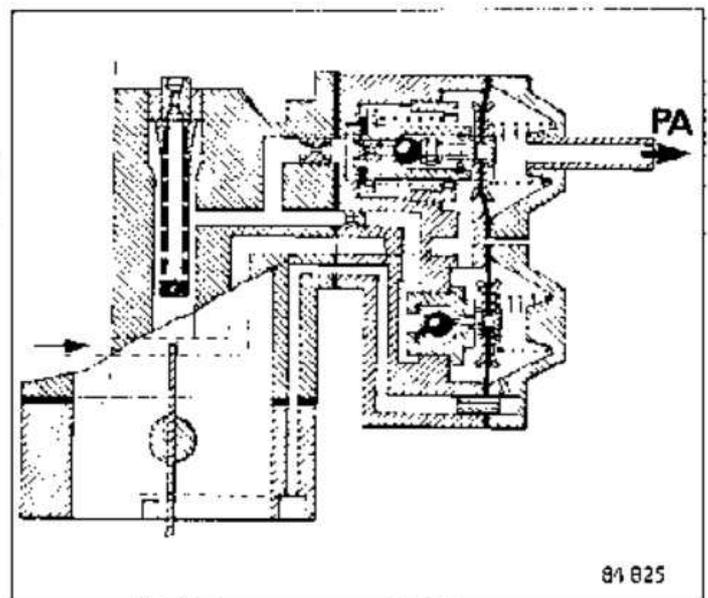
- 1er temps : (faible suralimentation)

La pression d'essence repousse la membrane, le clapet bille s'ouvre, l'essence passe au travers des calibrages (E2) et (E1) (le calibrage (E2) étant plus faible, le débit d'essence est déterminé par celui-ci).



- 2ème temps : (forte suralimentation)

La pression d'essence repousse la membrane qui lève le piston, l'essence passe par la périphérie du piston et c'est le calibre (E1) qui détermine la quantité d'essence complémentaire envoyée au puits de dosage.



A trois étages

Cet ensemble comporte trois étages de suralimentation.

- 1er temps (faible suralimentation)

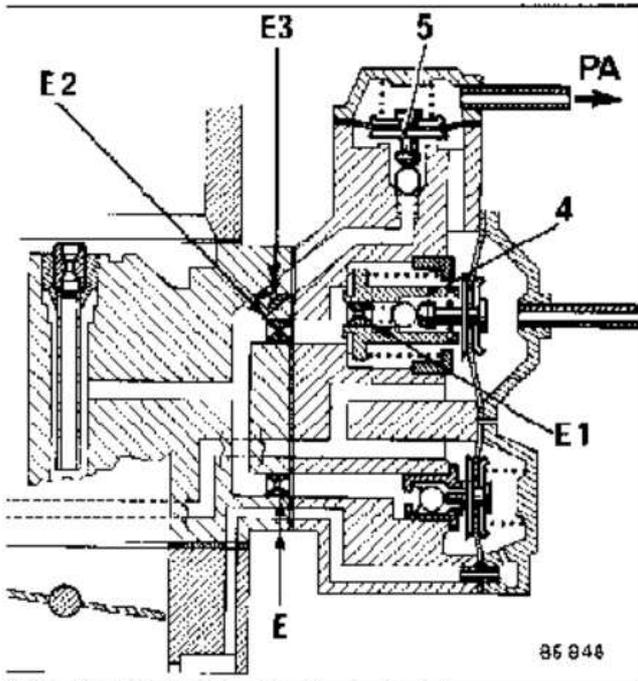
La pression d'essence déplace légèrement la membrane, le clapet bille s'ouvre et l'essence est dirigée vers le puits de dosage par le calibrage (E1).

- 2ème temps (moyenne suralimentation)

La pression d'essence s'exerçant sur la membrane l'ensemble clapet (4), l'essence est dirigée vers le puits de dosage par le calibrage (E2).

- 3ème temps (forte suralimentation)

La pression d'essence ouvre le clapet (5), l'essence passe par le circuit complémentaire vers le puits de dosage par le calibrage (E3).



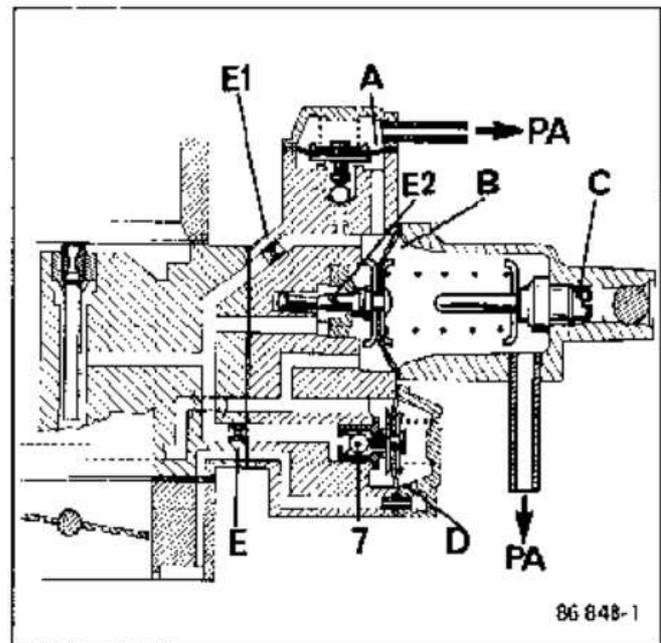
86 846

A aiguille

L'enrichisseur de suralimentation est composé de deux ensembles de suralimentation en essence.

1er temps : suralimentation moyenne supérieure à 320 mbar. La pression d'essence repousse la membrane (A), le clapet à bille s'ouvre, l'essence passe au travers du calibrage (E1) et est envoyée au puits de dosage.

- 2ème temps : suralimentation moyenne à maxi. La pression d'essence repousse la membrane (B) qui en se déplaçant ouvre l'enrichisseur à aiguille (E2). Le débit est croissant jusqu'au déplacement total de la membrane. Le débit d'essence est limité par la vis (C) réglée en usine.



86 848-1

PA : La mise à pression atmosphérique se fait par deux tuyaux dirigés vers le bas pour éviter les projections d'essence sur les parties chaudes du moteur en cas de fuite d'une membrane.

DISPOSITIF DE DEPART A FROID

Lors des départs à froid, tirette de commande du volet tirée à fond (position dite grand froid), un ressort taré (R), exerce son action sur un levier, monté en bout d'axe du volet et maintient ce dernier fermé.

Le papillon des gaz (V) sollicité par l'intermédiaire du levier à came (L) du dispositif agissant sur le galet du levier d'ouverture positive, se trouve lui-même entrebaillé d'une quantité fixée, ce qui permet le départ du moteur aux basses températures.

Dès le lancement du moteur, la dépression provoque une légère ouverture du volet, équilibré par le ressort taré, ce qui assure une alimentation correcte du moteur.

