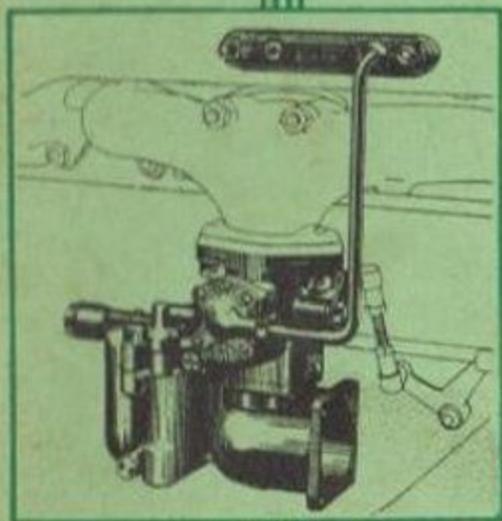


# NOTICE DE MONTAGE & RÉGLAGE

avec cette notice la mise au  
point est à la portée de tous



CARBURATEUR

# SOLEX

A THERMOSTARTER

TYPES T et IT

N° 5 A

# SOLEX

SOCIÉTÉ ANONYME

Registre de Commerce 197.808 Seine

190, AVENUE DE NEUILLY  
NEUILLY - SUR - SEINE

TÉLÉPHONE :  
N° D'APPEL UNIQUE

**MAILLOT 63-71**  
20 lign. groupées sous ce n°

Adresse Télégraphique  
**Solex-Neuilly-s/-Seine**  
Code Lieber

C.P. Paris-Compten° 252-73

---

---

---

# Carburateurs **SOLEX** à thermostarter Types T et IT

---

## SOMMAIRE

---

	Pages
Modèles . . . . .	3
Montage . . . . .	4
— du carburateur . . . . .	4
— des commandes . . . . .	5
— de la boîte à bilame . . . . .	7
Réchauffage . . . . .	9
Coupe du carburateur vertical . . . . .	8
Coupe du carburateur inversé . . . . .	14
Réglage . . . . .	11
Départ à froid . . . . .	11
Ralenti . . . . .	13
Puissance . . . . .	13
Carburant essence-alcool . . . . .	14
Incidents de fonctionnement . . . . .	15

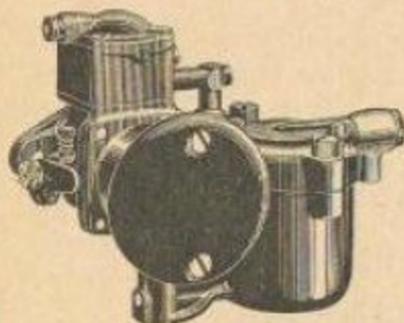
## Principe de Fonctionnement

Ces modèles comprennent deux parties :

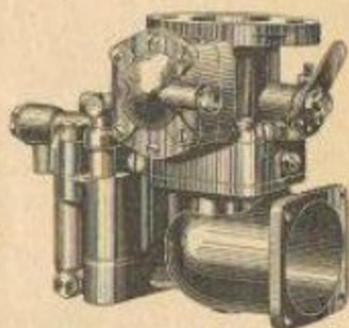
— Le carburateur principal assurant la marche au ralenti et à pleine puissance du moteur à chaud.

— Le thermostarter dont l'ensemble forme un carburateur complet assurant le départ et la mise en action à froid du moteur. La mise en circuit de ce dispositif dépend d'un thermostat, appelé *boîte à bilame*, qui, fixé sur la tubulure d'échappement, agit uniquement sous l'influence de la température du moteur. Cette boîte à bilame est reliée au carburateur par un tube laiton qui aboutit à la *boîte à membrane*. Celle-ci renferme le dispositif d'ouverture ou de fermeture, agissant sous la seule influence du thermostat.

### NOS MODÈLES



Carburateur horizontal



Carburateur vertical

#### Carburateurs horizontaux :

Types THD ou THG normaux (cuves à droite ou à gauche).

— THDL ou THGL renforcés, pour poids lourds.

#### Carburateurs verticaux :

Types TVD ou TVG normaux (starter à droite ou à gauche).

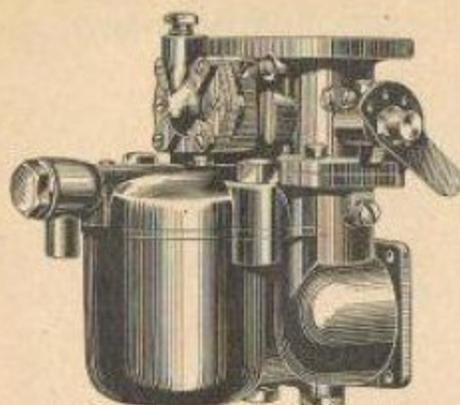
— TVDL ou TVGL renforcés, pour poids lourds.

#### Dimensions :

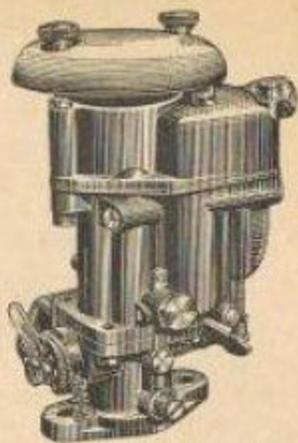
Série normale : 26 - 30 - 35 - 40 %.

Série renforcée : 30 - 35 - 40 - 46 %.

Entr'axe des trous de brides : 26 = 48 % - 30 = 53 % -  
35 = 65 % - 40 = 72 % - 46 = 78 %.



Carburateur vertical double corps



Carburateur inversé

**Carburateurs double-corps :**

Types TTV verticaux.

— ITT inversés.

Dimensions : 30 - 35 - 40 mm.

**Carburateurs inversés :**

Types IT sans pompe.

— ITP avec pompe.

— ITL avec pompe, renforcés, pour poids lourds.

Dimensions : IT en 26 - 30 mm.

ITP en 26 - 30 - 35 - 40 mm.

ITL en 35 - 40 - 46 mm.

**Boîte à bilame :**

Toujours du même modèle dans tous les cas.

## Montage

Le montage d'un carburateur SOLEX est chose facile, parce que nous avons tout prévu pour éliminer les difficultés. Il faut cependant y apporter une attention minutieuse, une très petite défectuosité pouvant provoquer des incidents difficiles à découvrir, que l'on pourrait imputer à la carburation.

Nous avons, dans les pages suivantes, résumé quelques recommandations essentielles que nous pourrons compléter en envoyant sur demande les renseignements particuliers à chaque moteur.

**Montage du Carburateur.**

Sur les moteurs modernes, le carburateur se monte sans modification. En d'autres cas, il faut intercaler une bride-raccord ou remplacer la tubulure d'admission. Nous possédons les brides et tubulures nécessaires pour les moteurs les plus courants (voir liste sur tarif général). Nous pouvons fournir,

d'autre part, les brides, tubes et coudes nécessaires pour l'usage de tubulures spéciales.

#### **Nous recommandons :**

— de remplacer toujours, sauf indications spéciales, un carburateur par un autre du même modèle, horizontal, vertical ou inversé;

— de toujours monter le carburateur la cuve à l'avant, sauf impossibilité absolue;

— d'utiliser des joints de brides très minces, les joints épais et mous provoquant la déformation de la bride;

— d'éviter que la canalisation d'essence passe trop près du moteur et surtout de l'échappement;

— de rendre cette canalisation le plus souple possible en évitant les raccords se désagrégeant à l'alcool;

Dans les cas les plus courants, nous fournissons une fiche de renseignements techniques à laquelle on se conformera strictement.



#### **Montage des Commandes (Renvois, tringleries) :**

On apportera le plus grand soin dans le montage de la tringlerie d'accélérateur.

Éviter le jeu des articulations.

Vérifier l'ouverture et la fermeture complète du papillon.

Fixer la rotule selon la course dont on dispose.

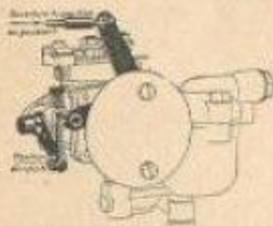
Éviter les angles d'attaque trop ouverts pouvant provoquer le coincement ou le déboîtement des rotules.

Dans le cas de commande verticale, supprimer le renvoi et monter un levier orientable.

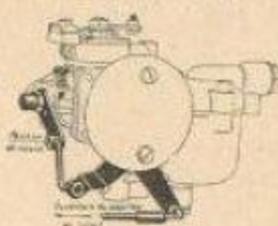
Les figures ci-après indiquent les différents montages permettant d'utiliser tous les systèmes possibles d'accélération, la cuve du carburateur étant placée vers l'avant du moteur.

#### **Carburateurs horizontaux**

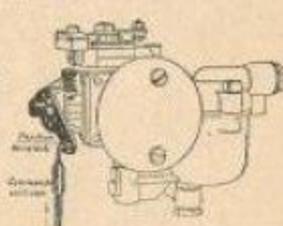
*Préciser toujours à la commande le sens d'action d'ouverture de l'accélérateur, le renvoi n'étant pas le même.*



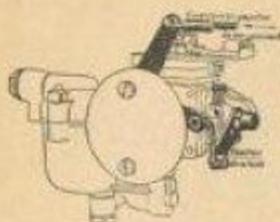
**THD**  
En poussant



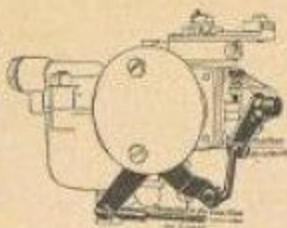
**THD**  
En tirant



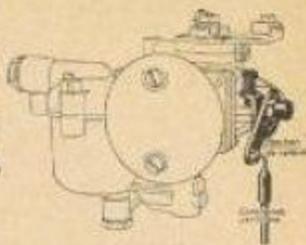
**THD**  
Commande verticale



**THG**  
En poussant



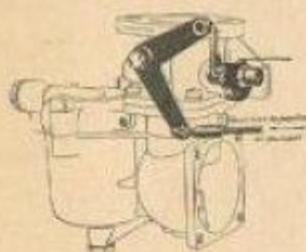
**THG**  
En tirant



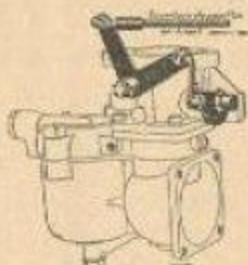
**THG**  
Commande verticale

### Carburateurs verticaux

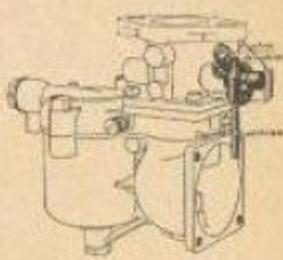
*Le même renvoi sera utilisé pour les deux sens; il suffit de le retourner.*



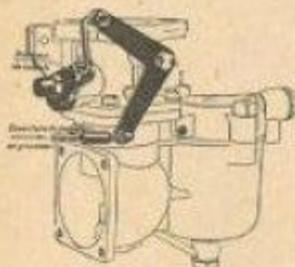
**TVD**  
En poussant



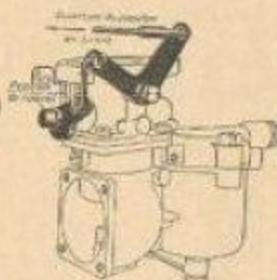
**TVD**  
En tirant



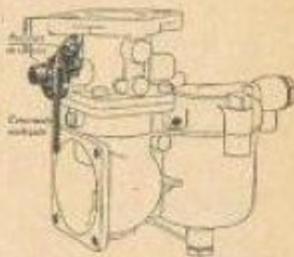
**TVD**  
Commande verticale



**TVG**  
En poussant



**TVG**  
En tirant



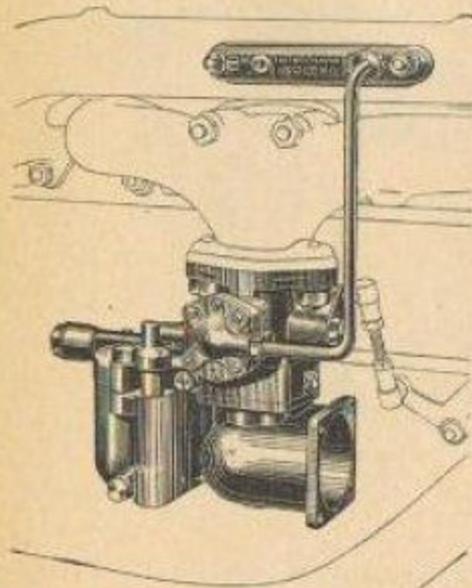
**TVG**  
Commande verticale

### Montage de la Boîte à bilame.

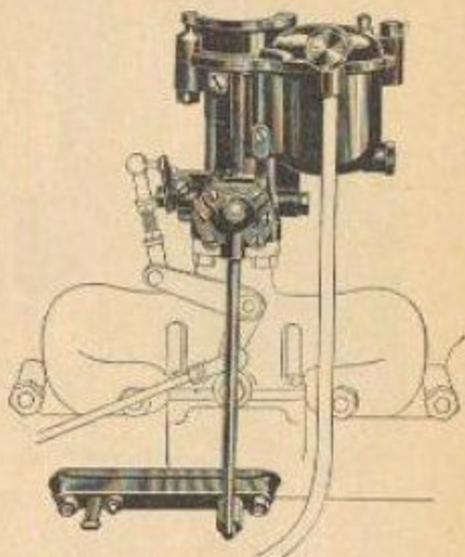
La boîte à bilame doit être fixée sur un point particulièrement chaud du collecteur d'échappement : au niveau des sorties d'échappement des troisième et quatrième cylindres pour un moteur 4 cylindres et, pour un 6 cylindres, au niveau des sorties d'échappement des cinquième et sixième cylindres.

Choisir une partie plane du collecteur d'échappement et, si possible, à l'abri du courant d'air produit par le ventilateur.

Pour assurer un fonctionnement correct, la boîte à bilame ne doit subir aucune déformation. A cet effet, elle doit s'engager sans forcer sur les goujons de fixation. Les axes de ces goujons montés sur le collecteur d'échappement doivent être bien parallèles et à l'entr'axe de 104 mm. Pour fixer ces axes, percer deux trous de 5, taraudés à 6 pas de 100 et utiliser les goujons, écrous et rondelles fournis avec la boîte à bilame.



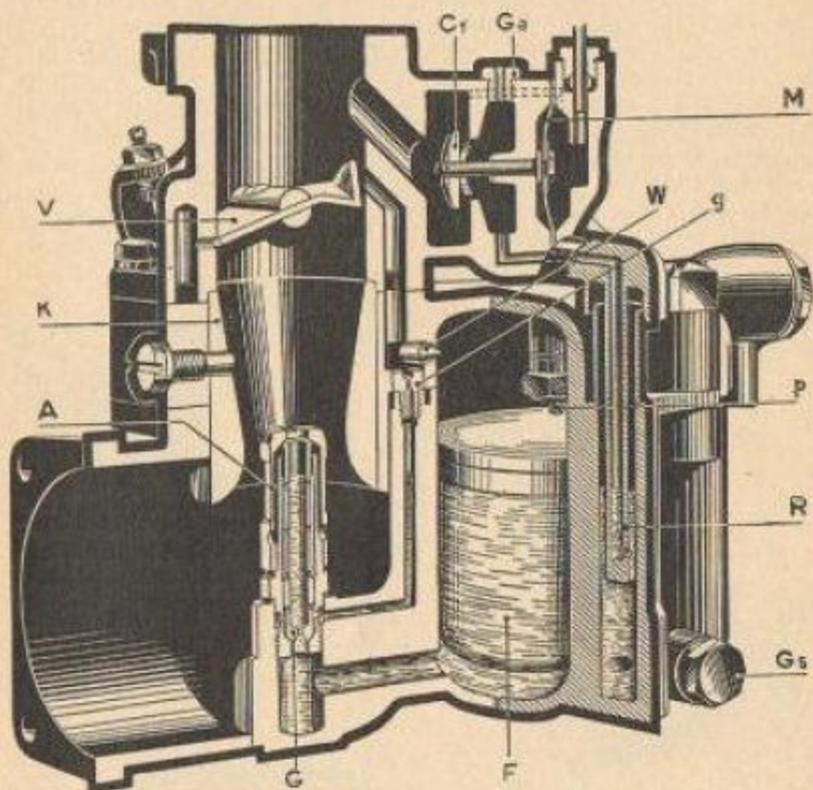
Carburateur vertical monté



Carburateur inversé monté

Pour les moteurs chauffant beaucoup (en particulier les poids lourds), il y a lieu d'interposer entre la boîte et le collecteur les rondelles entretoises également fournies.

La boîte à bilame sera reliée au carburateur par un tube en laiton de 4x6 et, après l'avoir coudé comme il convient, on en fixera les extrémités sur les bécônes prévus à cet effet. La longueur normale du tube fourni est de 40 cm. Cette longueur peut être modifiée sur demande. **Eviter toutes entrées d'air** pouvant se produire dans le tube raccord, ce qui aurait pour résultat d'annuler l'action de la bilame et de maintenir le starter en circuit.

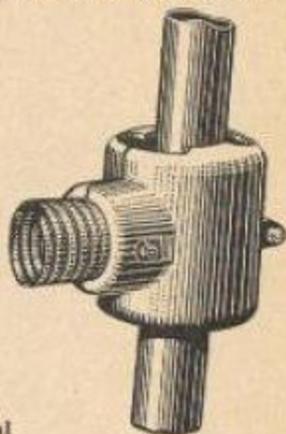
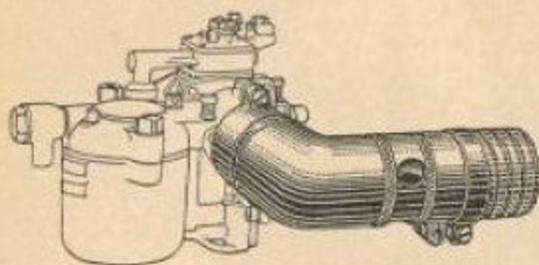


Coupe d'un carburateur vertical SOLEX à Thermostarter  
Type TV

- |                |                                  |   |  |
|----------------|----------------------------------|---|--|
| A              | Chapeau de gicleur.              | g | Gicleur auxiliaire.                    |
| G <sub>t</sub> | Clapet du thermostat.            | p | Pointeau.                              |
| F              | Flotteur.                        | M | Membrane                               |
| K              | Buse.                            | R | Tube d'émulsion.                       |
| G              | Gicleur principal.               | V | Papillon.                              |
| Ga             | Gicleur d'air du thermostat.     | W | Vis de réglage de richesse du ralenti. |
| Gs             | Gicleur d'essence du thermostat. |   |  |

## RECHAUFFAGE

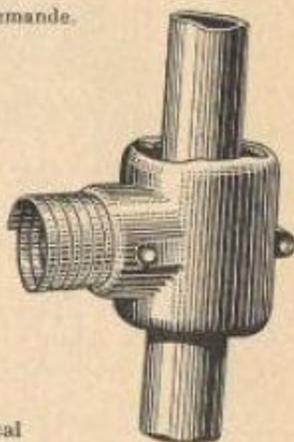
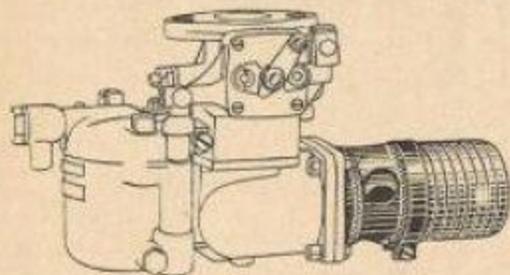
Le réchauffage de l'air d'admission est généralement inutile sur les moteurs modernes comportant un « point chaud » (hot-spot) par contact entre la tubulure d'admission et d'échappement. Il est indispensable sur les moteurs anciens et dans tous les cas lorsqu'on utilise du carburant lourd, de l'essence fortement alcoolisée ou du benzol.



Pour carburateur horizontal

Pièces nécessaires

- 1 raccord de réchauffage avec tube raccord.
- 1 coude réchauffage.
- 1 tubulure réchauffage droite à registre.
- 1 collier de serrage
- 1 manchon.
- Tube flexible à la demande.

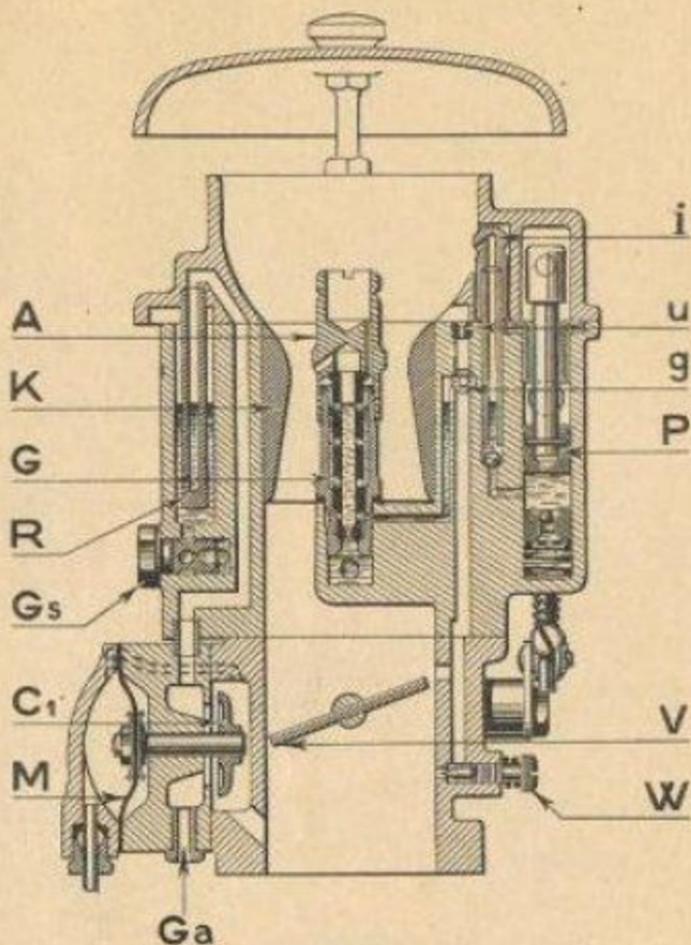


Pour carburateur vertical

Pièces nécessaires

- 1 raccord de réchauffage avec registre.
- 1 collier de serrage.
- 1 manchon.
- Tube flexible à la demande.

Pour certains modèles de voitures très répandus, nous avons créé des montages de réchauffage spécialement adaptés. Nous en demander la liste.



Coupe d'un carburateur inversé SOLEX à Thermostarter  
Type IT

- |    |                                     |   |                                       |
|----|-------------------------------------|---|---------------------------------------|
| A  | Chapeau de gicleur.                 | M | Membrane.                             |
| C  | Clapet du thermostarter.            | P | Pompe.                                |
| K  | Buse.                               | R | Tube d'émulsion.                      |
| G  | Gicleur principal.                  | u | Calibreur d'air.                      |
| g  | Gicleur auxiliaire.                 | V | Papillon.                             |
| Ga | Gicleur d'air du thermostarter.     | W | Vis de réglage de richesse du ralenti |
| Gs | Gicleur d'essence du thermostarter. |   |                                       |
| i  | Injecteur de pompe.                 |   |                                       |

# Réglage

Refusez catégoriquement toutes les pièces dont la provenance, l'origine ou l'état paraissent douteux, car vous vous exposez, en les utilisant, à perdre beaucoup de temps pour n'obtenir aucun résultat.

De même, ne jamais modifier par alésage ou matage les cotes des pièces de réglages.

Pour tous les véhicules et moteurs nous envoyons, sur demande, tous les renseignements techniques concernant le réglage.

On obtiendra toujours les meilleurs résultats en s'y conformant exactement, à moins qu'on ne désire modifier les performances de la voiture.

Lorsqu'un moteur est équipé d'origine avec un carburateur SOLEX, on adoptera exclusivement le réglage préconisé par le constructeur.

## Départ à froid.

Si on ne possède pas d'indications précises pour le réglage du thermostarter, on se conformera aux indications du tableau

**TABLEAU DE RÉGLAGE DU THERMOSTARTER**

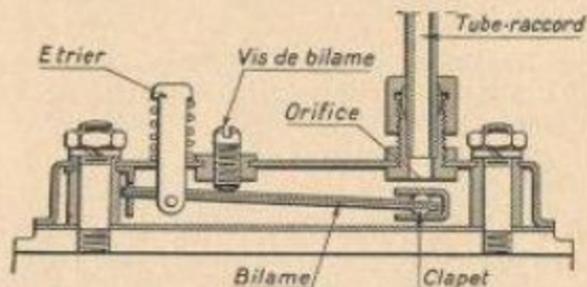
Cylindrées en cmc.	Gicleur d'air	Gicleur d'essence	Carburateurs
900 à 1000	3,5	115	Pour 26 et 30 TV, TH et IT
1000 à 1200	4	125	
1200 à 1400	4,5	130	
1400 à 1500	5	140	
1500 à 1700	5,5	150	
1700 à 1900	6	160	
1500 à 1700	3	150	Pour 35 et 40 TV, TH et IT Pour 30, TVL, THL
1700 à 1900	3,5	155	
1900 à 2200	4	160	
2200 à 2600	4,5	165	
2600 à 3000	5	170	
3000 à 3300	5,5	180	
1900 à 2400	2×3,5	160	Pour 35, 40 et 46 TVL, THL, ITL, TTV, ITT.
2400 à 3000	— 4	165	
3000 à 3600	— 4,5	180	
3600 à 4100	— 5	190	
4100 à 4600	— 5,5	200	
4600 à 5100	— 6	210	
5100 à 6000	— 6,5	230	

ci-contre pour la détermination du gicleur d'air (Ga) et d'essence (Gs). Ces réglages seront corrects pour la grande majorité des cas. On s'efforcera toujours de conserver le plus petit gicleur d'essence (Gs).

On pourra modifier le réglage, soit par température très basse, soit pour l'utilisation d'un carburant alcoolisé, en augmentant le gicleur d'essence de 1 ou 2 numéros (5 à 10 centièmes) et ceci sans aucun danger pour le moteur. On pourra faire l'inverse en été.

Le gicleur d'air (Ga) ne sera jamais changé, sa dimension dépendant de la cylindrée.

Nous recommandons de ne jamais démonter la boîte à bilame ni la boîte à membrane. En cas de non fonctionnement, nous les retourner complètes et montées.



Coupe de la boîte à bilame

Le clapet de la bilame n'obstrue pas l'orifice et le starter est en circuit.

Le réglage de la boîte à bilame ne doit pas, en principe, être modifié, sauf lorsque la durée de fonctionnement du starter est manifestement insuffisante ou excessive.

Dans ces deux cas — d'ailleurs très rares — il faudra :

Verser un peu de pétrole sur la vis de bilame avant d'y toucher pour la dégraisser.

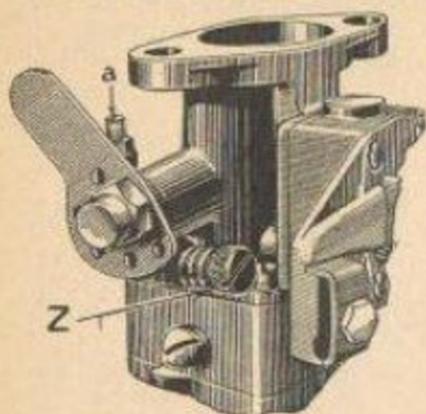
Serrer légèrement la vis de bilame pour augmenter la durée de fonctionnement du starter ou, au contraire, la desserrer pour en réduire la durée.

Cette modification ne devra, en aucun cas, excéder un tour complet de la vis, en plus ou en moins.

Lorsque, le moteur étant chaud, on veut régler le starter, il suffit pour le mettre en circuit, de débrancher le tube reliant la boîte à bilame à la boîte à membrane.

## Ralenti.

Si on ne possède pas d'indications précises, on déterminera par approximations successives le gicleur de ralenti *g*. Puis pour terminer le réglage, on utilisera les deux vis de réglage dont on dispose. La première est la vis butée d'ouverture du papillon (Z). En la serrant on constate que le moteur tourne plus vite et inversement. La seconde est la vis de richesse (W) qui permet d'obtenir un ralenti stable et régulier. Quand cette vis est trop desserrée, le moteur boîte et risque de s'arrêter à tous moments; quand elle est trop serrée, le moteur « galope ».



Commande du papillon

- a Vis de butée d'ouverture.
- Z Vis de butée de ralenti.

La meilleure méthode de réglage consiste à serrer à fond la vis (W). Le moteur doit galoper fortement et tourner lentement. En desserrant la vis (W) le galopage disparaît, mais le moteur tourne plus vite, ce que l'on compensera avec la vis butée d'ouverture du papillon.

On remarquera que les carburateurs inversés comportent en plus le calibre d'air, toujours mis par nos soins et dépendant de la cylindrée. Sur ces modèles, la vis de richesse agit en sens contraire (richesse diminuée en serrant).

## Puissance.

Le réglage de la puissance consiste à déterminer le diamètre de la buse (K) et du gicleur principal (G).

On procédera à une série d'essais de vitesse en palier et en côte, en se rappelant que les grandes sections de buses favorisent la vitesse et les petites sections la reprise à bas régime, avec un gicleur approprié bien entendu.

Le gicleur principal règle le débit d'essence. Son diamètre dépend de la puissance du moteur. De plus, il est percé de trous latéraux par lesquels s'écoule de l'air, ce qui rend le mélange gazeux automatique. Cette automaticité sera d'autant plus grande que les trous de côtés (ou émulsion) sont plus grands.

Sans indications, utiliser uniquement les émulsions 51 et 56 d'automaticité moyenne.

Sauf spécifications spéciales, utiliser comme chapeaux de gicleurs les 12 × 300 pour verticaux et 18 × 300 pour horizontaux. Pour les inversés, un seul modèle.

### Réglages économiques.

Ne pas appauvrir le mélange, car un réglage trop pauvre consomme autant qu'un réglage trop riche. Un seul moyen : réduire légèrement la vitesse en diminuant buse et gicleur avec la plus petite émulsion possible (51 ou 57). Opérer de préférence avec un carburateur en parfait état.

### Carburant essence-alcool.

Pour utiliser au mieux un tel carburant, on apportera les quelques modifications suivantes :

- Monter un carburateur à starter qui assure le départ à froid et une bonne mise en action tout en conservant une marche économique lorsque le moteur est chaud.
- Enrichir le réglage du starter de deux à trois numéros de gicleur (Gs).
- Augmenter légèrement le diamètre du gicleur principal et l'émulsion.
- Empêcher le moteur de trop refroidir (écran sur radiateur).
- Monter un réchauffeur de l'air d'admission (voir *Réchauffage*).
- Augmenter l'avance initiale à l'allumage.
- Si possible, augmenter le taux de compression.

# Tableau

## des Incidents de Fonctionnement

---

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. Dans ce chapitre on trouvera énumérées quelques causes d'incidents pouvant provenir du carburateur et surtout d'autres organes dont les défaillances peuvent faire croire à un mauvais fonctionnement du carburateur.

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

### FUITES.

#### Canalisations :

Tuyauterie percée ou dessoudée,  
Robinet non étanche,  
Joint de filtre desserré ou défectueux,

#### Niveau trop haut :

Pointeau défectueux, usagé ou trop grand,  
Impuretés empêchant la fermeture du pointeau,  
Flotteur percé ou trop lourd,  
Essence trop légère,  
Pression de pompe trop forte,  
Porte-gicleur desserré.

Tous les joints du carburateur, mal serrés ou défectueux.

### DÉPART A FROID difficile ou impossible

#### Carburateur :

Pas d'essence. Pompe désamorcée,  
Entrées d'air additionnel (axe de papillon, joint de bride),  
Mauvais réglage,  
Mauvais montage,  
Qualité de l'essence, lourde ou fortement alcoolisée.

### Allumage :

Tout le circuit d'allumage,  
Batterie déchargée,  
Magnéto ou allumeurs en mauvais état,  
Manque d'avance,  
Bougies défectueuses ou encrassées,  
Bougies mal réglées (4/10<sup>e</sup> magnéto, 7 à 8/10<sup>e</sup> allumage batterie),  
Condensation d'eau sur les bougies.

**Moteur :** Doit réaliser une dépression maximum, sinon

- a) Etanchéité défectueuse :  
Tubulure mal serrée,  
Jeu dans les guides de soupapes,  
Soupapes coincées, ressorts cassés,  
Bougies, segments, défectueux,  
Tous les appareils branchés sur la tubulure d'admission.
- b) Vitesse d'entraînement du démarreur insuffisante :  
Batterie défectueuse,  
Démarreur défectueux,  
**Qualité et viscosité de l'huile (prépondérant),**  
Graisse trop épaisse,  
Moteur dur, neuf ou refait.

### DÉPART A CHAUD difficile ou impossible

Mauvaise arrivée d'essence (exhausteur désamorcé),  
Pompe désamorcée (tampons de vapeur ou vapor-lock),  
Gicleur de ralenti trop petit. Bouché,  
Ralenti réglé trop lent, trop pauvre,  
Tubulure noyée (avec inversé, partir papillon grand ouvert),  
Bilame mal réglée (starter en circuit trop tôt ou trop tard),  
Allumage défectueux,  
Soupapes grippées ou déformées, ressorts cassés.

### MAUVAIS RALENTI.

Réglage du carburateur (*voir réglage*),  
Inégalités de compressions (soupapes),  
Entrées d'air additionnel (*voir Départ à froid difficile*),  
Allumage défectueux,  
Écartement irrégulier des pointes de bougies,  
Bougies non appropriées (trop froides),  
Remontées d'huile.

## MAUVAISES REPRISES.

### Carburateur :

En général, manque d'essence,  
Mauvais réglage : Buse trop grande,  
Gicleur trop petit,  
Automaticité insuffisante.  
Tringlerie mal montée qui accroche,  
Entrées d'air additionnel (*voir Départ à froid difficile*),  
Réchauffage insuffisant,  
Refroidissement trop fort,  
Gicleur non approprié (essence-alcool).

### Moteur :

Neuf ou trop serré,  
Manque de compression,  
Bougies défectueuses,  
Avance mal réglée,  
Avance automatique irrégulière.

## VITESSE INSUFFISANTE.

### Carburateur :

En général, sections trop petites,  
Mauvais réglage : Buse trop petite,  
Gicleur insuffisant,  
Automaticité trop grande.  
Impuretés dans l'essence,  
Papillon n'ouvrant pas à fond,  
Manque d'essence par ébullition dans la tuyauterie,  
Débit d'exhausteur insuffisant,  
Pointeau trop petit,  
Réchauffage trop fort (en été).

### Moteur :

En général, tous les frottements anormaux et défectuosités de fonctionnement,  
Manque de compression,  
Moteur trop serré,  
Mauvais refroidissement,  
Manque d'avance, avance automatique qui coince,  
Bougies non appropriées ou défectueuses,  
Pot d'échappement obstrué,  
Freins qui serrent. Défaut de parallélisme.

## PUISSANCE EN COTES insuffisante.

Mauvais réglage : Buse trop grande ou trop petite,  
Gicleur trop petit,

Automaticité insuffisante,

Manque d'avance initiale,

Réchauffage insuffisant,

Exhausteur désamorcé (dans une longue côte),

Réglage non approprié au carburant.

(Voir les incidents concernant les reprises et la vitesse.)

## MOTEUR QUI CHAUFFE.

Carburateur :

Mal réglé, trop riche ou trop pauvre.

Moteur :

Neuf ou refait,

Mauvais refroidissement,

Radiateur entartré,

Huile défectueuse,

Graissage insuffisant,

Manque d'avance,

Pot d'échappement obstrué.

## MOTEUR QUI CLIQUETTE

Carburateur :

Réglage trop pauvre,

Carburant non approprié au taux de compression.

Chambre d'explosion calaminée.

Allumage :

Trop d'avance.

## CARBURATION TROP RICHE

Produite par :

Mauvais réglage. Gicleur trop grand,

Gicleur alésé ou tordu,

Gicleur de contrefaçon,

Chapeau de gicleur desserré,

Starter en circuit,

Niveau trop haut (voir Fuites),

Exhausteur débitant directement dans la tubulure  
d'admission,

Filtre à air mal monté.

Se reconnaît à :

La teinte des porcelaines de bougies (noire),

Fumées noires, odeur d'essence,

Moteur qui galope,

Le moteur chauffe.

## CARBURATION TROP PAUVRE

### Produite par :

Mauvais réglage,  
Entrées d'air additionnel (*voir Départ à froid*),  
Émulsion trop grande,  
Gicleurs de contrefaçon,  
Canalisations obstruées,  
Economiseurs-appauvrisseurs.

### Se reconnaît à :

La teinte des bougies (blanche),  
Le moteur cliquette,  
Retours au carburateur,  
Le moteur chauffe,  
Rendement défectueux.

## RETOURS AU CARBURATEUR.

Carburateur trop pauvre,  
Auto-allumage : Bougie trop chaude,  
Calamine,  
Allumage défectueux,  
Bougie cassée ou défectueuse,  
Soupapes cassées ou grippées (ressort cassé).

## EXCÈS DE CONSOMMATION.

La consommation dépend des facteurs principaux suivants : poids du véhicule, régime du moteur et vitesse moyenne, carburation, état ou réglage des organes mécaniques, genre d'utilisation, circonstances atmosphériques et carburant utilisé.

Avant de juger la consommation d'une voiture, il est indispensable de procéder à un essai de consommation rigoureux. Cette opération est délicate parce que sujette à des erreurs d'appréciation ou de lecture.

Afin d'obtenir un résultat précis, on observera les trois points suivants :

1° Disposer sur la voiture un petit réservoir auxiliaire, directement relié au carburateur et suffisamment haut pour l'alimenter par gravité ;

2° Remplir ce réservoir à l'aide d'une éprouvette graduée, en verre, permettant de connaître exactement la quantité d'essence versée. Utiliser cette éprouvette pour mesurer la quantité d'essence qui reste après essai ;

3° Faire l'essai sur un parcours d'une longueur exactement connue, ayant au moins 25 kilomètres et comportant quelques-unes des difficultés rencontrées habituellement sur la route.

A défaut de bidon auxiliaire, mettre la voiture sur un plan horizontal, remplir le réservoir jusqu'au bord, parcourir une centaine de kilomètres et remplir à nouveau le réservoir avec une éprouvette. La consommation sera donnée par la quantité d'essence versée pour remplir à nouveau le réservoir.

Si le résultat ainsi obtenu indique un excès de consommation, on étudiera les points suivants :

#### **Carburateur :**

En mauvais état :

Fuites,  
Entrées d'air,  
Gicleurs abîmés,  
Gicleurs de contrefaçon.

Mauvais réglage :

Trop riche ou trop pauvre (même importance).

Mauvais réchauffage :

Surtout avec l'alcool.  
Tubulure sans « Hot-spot »,  
Filtre à air mal monté ou colmaté.

#### **Moteur :**

En général, tous les échauffements anormaux et tout ce qui diminue le rendement. Un moteur qui « tire » bien consomme peu.

#### **Châssis :**

Tout ce qui va gêner le roulement.

Enfin on n'oubliera pas que les moyennes élevées, le mauvais temps, les arrêts fréquents influencent considérablement la consommation.



**L'ENSEIGNE DE LA  
BONNE CARBURATION**

Ce panneau vous indiquera toujours un établissement possédant une Station-Service SOLEX où vous trouverez des pièces de rechange et un technicien ayant passé par l'Ecole de Carburaton SOLEX.



**Un réseau de  
STATIONS SERVICE SOLEX  
en France...**



