

# RÉGLAGE CARBURATEUR

## Carburateur Solex non-dépollués avant septembre 1972

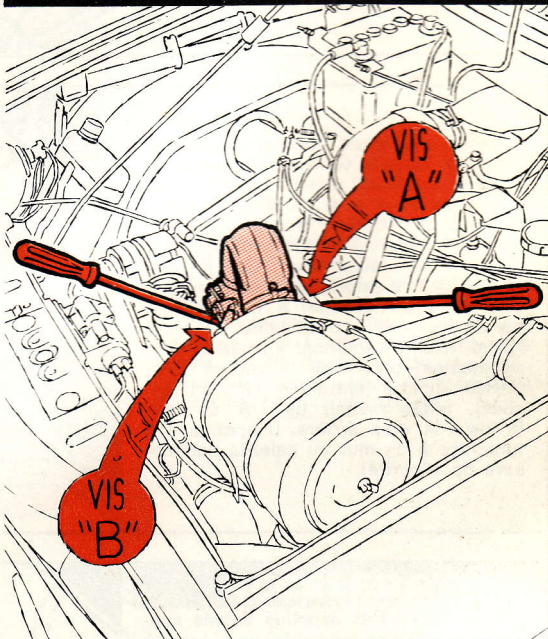
Le moteur tourne mal au ralenti, surtout à froid où il a tendance à caler. Un réglage est nécessaire (moteur chaud).

Deux vis assurent cette mise au point.

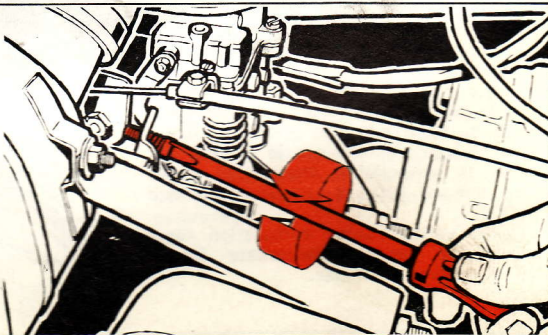
« A » réglage vis butée de papillon.  
« B » réglage vis de richesse.

Si ce réglage s'avère impossible, le gicleur de ralenti ou le filtre sont probablement en cause. Voir page 15. Théoriquement, le ralenti normal du moteur se situe (à chaud) aux alentours de 750 à 850 tr/mn. N'ayant ni compte-tours, ni autre moyen de vérifier ces chiffres, procédez à un réglage « A L'OREILLE ».

Depuis, les modèles 1977, les AMI 8 sont équipées de carburateurs « indérégables » qui ne doivent pas être touchés par l'amateur.



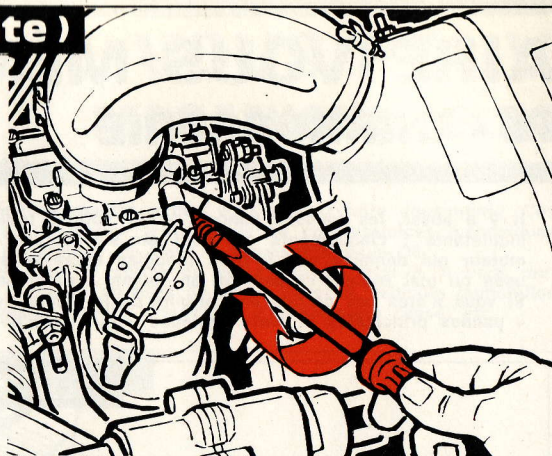
Dans un premier temps, agissez sur la vis « A » et amenez la vitesse du ralenti à la valeur de ce qu'elle était avant de constater « l'anomalie ».



# RÉGLAGE CARBU. ( suite )

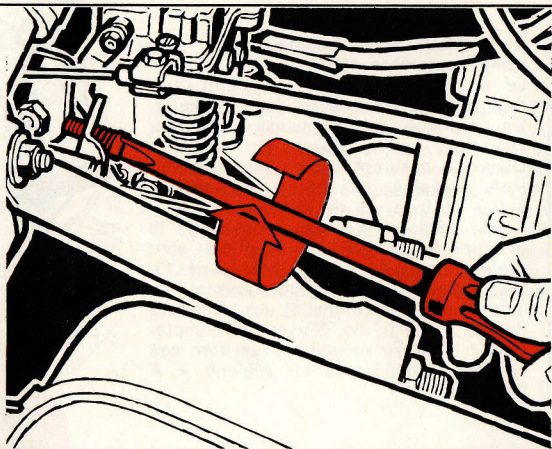
Tournez maintenant la vis « B » pour obtenir une accélération maximum, lorsque le moteur a tendance à « boiter », revenez légèrement en arrière.

Revenez à la vis « A ». Tournez-la en sens inverse de la première opération. Ramenez la vitesse de ralenti à la valeur de ce qu'elle était à cette première opération (théoriquement entre 750 et 850 tr/mn).



Répétez ces deux opérations alternativement jusqu'à ce que la vitesse de rotation maximum possible avec la vis « A » se situe « A L'OREILLE » dans la zone des 750-850 tr/mn.

Un moteur équipé d'un embrayage centrifuge a son ralenti bien réglé lorsque le tambour d'embrayage commence à être entraîné (léchage) à 1/8° de tour par la vis « A », c'est-à-dire : moteur chaud, ralenti « tournant » parfaitement, au moment précis où la voiture commence à être entraînée (1<sup>re</sup> enclenchée), faites revenir de 1/8° de tour la vis « A » en arrière. (Placez la voiture face à un mur ou caliez-la par mesure de sécurité).

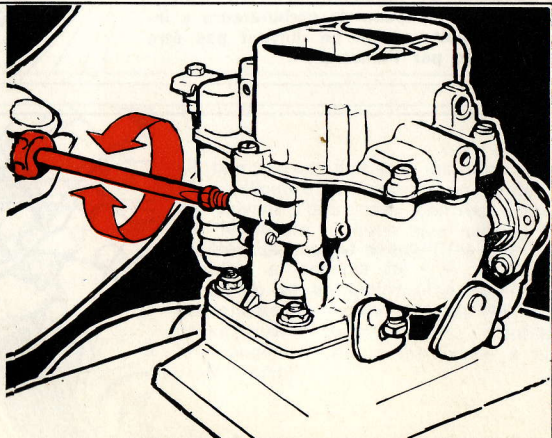


**Carbureteur Solex dépollué depuis septembre 1972 (modèles 1973 et suivants)**  
Ne touchez pas aux vis-butées de papillon, celles-ci étant réglées à l'aide d'un micromètre par le fabricant.

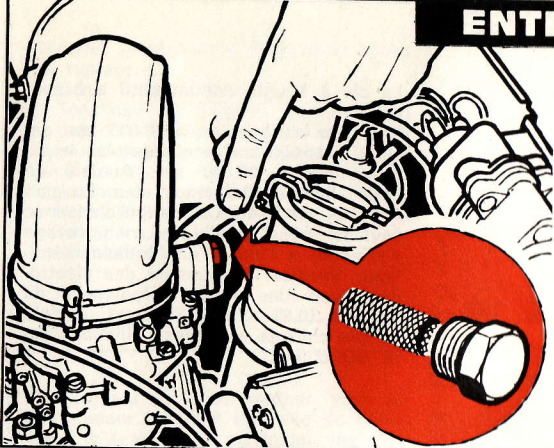
Le seul réglage possible par l'amateur concerne le régime de ralenti qui s'effectue par la vis de balayage. Tournez cette vis pour obtenir un régime de  $800 \pm 50$  tr/mn.

Ce réglage n'assure pas le respect des normes antipollution (teneur en oxyde de carbone (CO) et en gaz carbonique (CO<sub>2</sub>)).

Faites vérifier votre carburation régulièrement par un spécialiste équipé d'un analyseur de gaz.

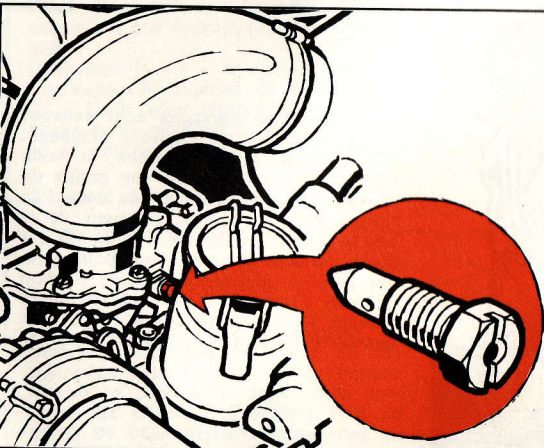


## ENTRETIEN CARBURATEUR



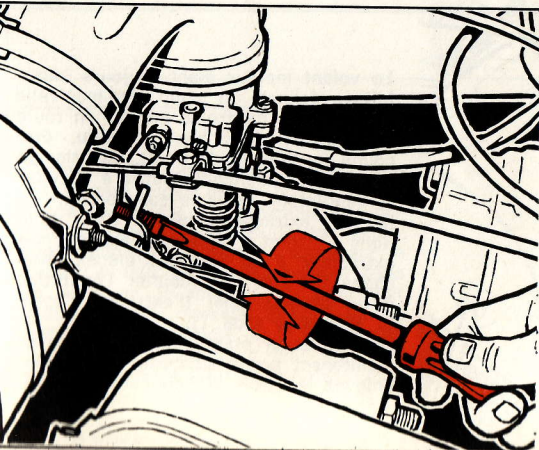
Pour éviter certains ennuis de carburation, vous pouvez, tous les 20 000 km environ, procéder au nettoyage de la crépine de filtre du carburateur.

Dévissez le bouchon du filtre. Sortez la crépine-filtre et nettoyez-la en la frottant avec le doigt et en soufflant sur le pourtour, jusqu'à ce que toutes les mailles soient désobstruées.



Si le moteur cale au ralenti ou boite lorsque vous relâchez la pédale d'accélérateur, l'une des principales causes peut être l'obstruction du gicleur de ralenti.

Pour déboucher un gicleur nettoyez-le à l'essence et soufflez-le. N'employez jamais de fil de fer, cette mauvaise manœuvre aurait pour conséquence d'agrandir l'orifice du gicleur.



## ACCÉLÉRATEUR

C'est la panne imprévisible, le câble d'accélérateur s'est rompu. Pour atteindre le garage le plus proche, un moyen très simple : accélérez le ralenti en agissant sur la vis de butée de papillon (avant septembre 1972) ou sur la vis de balayage, mais attention au changement de vitesses au moment du ré-embayage.