

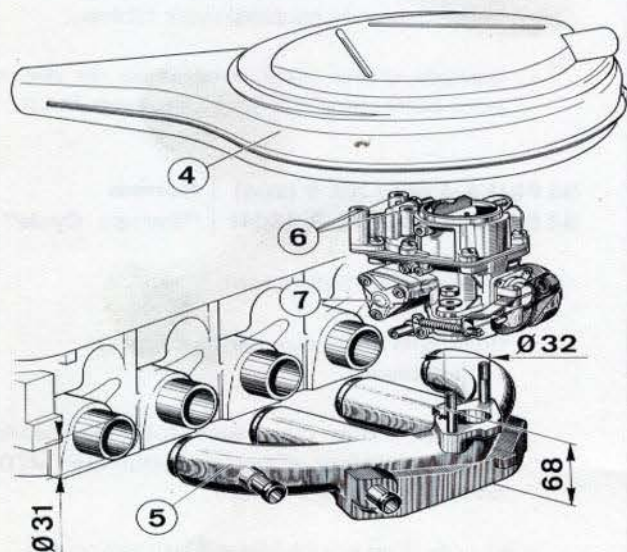
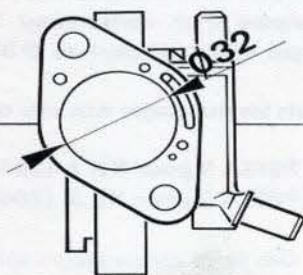
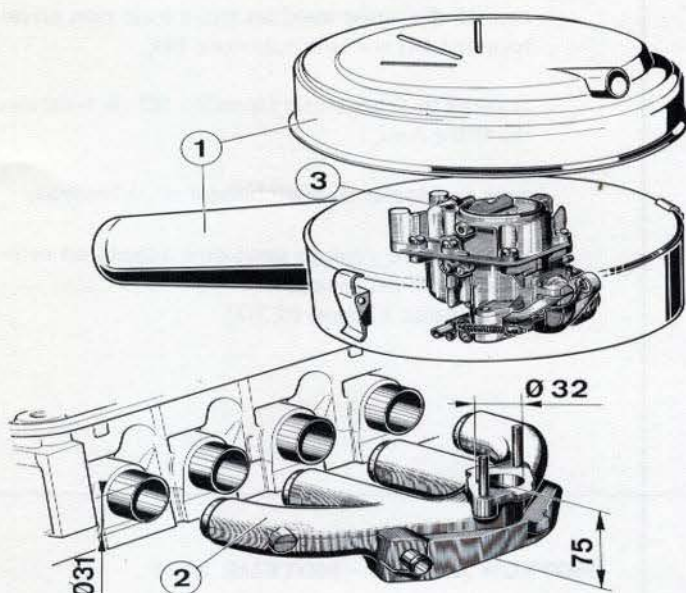
TYPES	204						304		304 S
MOTEURS	XK				XK4		XL3		XL3 S
CARBURATEURS	32 PBISA	32 PBISA2	32 PBISA3		34 PBISA3 Europe Ralenti	34 PBISA4 Europe Cycle	34 PBISA3 Europe Ralenti	34 PBISA4 Europe Cycle	35 EEISA Europe Cycle
			1er réglage	2e réglage					
Repère d'origine (1)	11		25	26	36	62	27	63	85
Buse	24	24	24	24	26	26	26	26	24
Gicleur principal	122,5	120	127,5	122,5	137,5	130	140	132,5	122,5
Ajutage d'auto- maticité	190	220	180	170	180	150	180	150	120
Tube d'émulsion	E 2	E 2	E 2	E 2	E 2	E 2 Ø 4	E 2	E 2 Ø 4	ND
Gicleur de ralenti	47,5	50	50	50	52	57,5	55	55	50
Calibre d'air de ralenti					220	180	220	180	80
Calibre de ralenti (sous buse)	220	220	220	220					200
By-pass	2 trous Ø 90	3 trous Ø 90	3 trous Ø 90	3 trous Ø 90	3 trous Ø 110	2 trous Ø 120 1 trou Ø 90	3 trous Ø 90	2 trous Ø 120 1 trou Ø 90	fente 0,6 x 6
Injecteur de pompe de reprise	45	45	45	45	45	40	45	40	35
Fin de course de pompe pour ouverture de papillon de :	3,5 mm	3,5 mm (2)	3,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	6,5 mm	came
Calibre d'enrichis- seur d'utilisation		60				E 50		E 40	
Calibre d'éconostat		130							
Aération d'éconostat		150							
Pointeau attelé	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,8
Flotteur	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	6,2 g

(1) Le repère est gravé sur le levier de commande du volet ou sur la plaque vissée sur le couvercle.

(2) Réglage d'origine - en réparation effectuer le réglage à 6,5 mm (voir classe 1, page 02 68).

NOTA - Pour les moteurs XK, taux de compression 7,6 monter un gicleur principal de 117,5.

Le carburateur 34 PBISA3 est réglé de la même manière pour moteur XK4, taux de 8,8 et pour moteur XK4, taux de 7,6.



CONFORMITE DE MONTAGE DU CARBURATEUR

- Les 204 et 304 sont équipées de carburateurs Solex de la série PBISA.

MOTEUR XK

(Identification : manchons d'acier sur culasse Ø 31 mm).

Les 204 avec moteur XK doivent être équipées d'un carburateur 32 PBISA (32 = Ø du corps).

En cas d'échange du carburateur complet, monter un 32 PBISA3 2ème réglage.

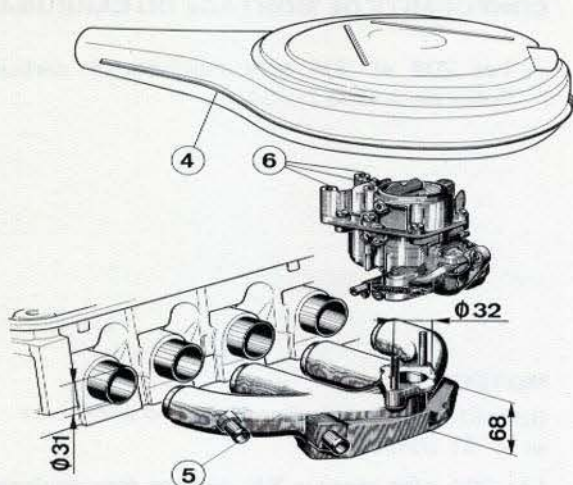
— 32 PBISA - Réglage (voir tableau) :

- monté d'origine avec un filtre à air enveloppant (1) sur une tubulure (2),
- ne comporte qu'un trou taraudé de fixation du couvercle de filtre (3).

— 32 PBISA2 - Réglage (voir tableau) :

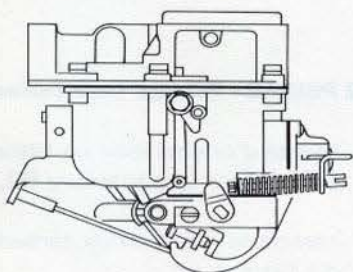
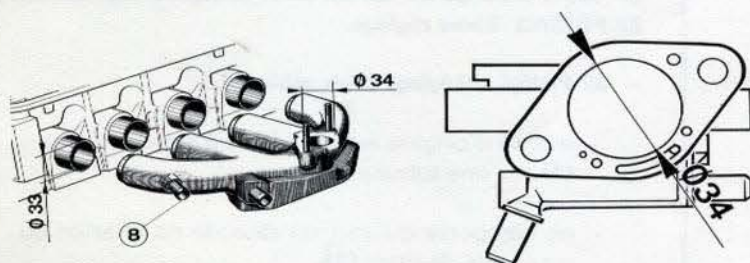
- monté d'origine avec un filtre à air non enveloppant (4) sur une tubulure (5),
- comporte trois trous taraudés (6) de fixation du filtre à air,
- équipé d'un éconostat (giclage additionnel à haut régime) et d'un enrichisseur d'utilisation (7),
- peut être réglé en réparation comme un 32 PBISA3 - 2ème réglage à condition de remplacer le calibre d'éconostat et le calibre d'enrichisseur par des bouchons filetés. (voir classe 1, page 02 66).

MOTEUR
CONFORMITE DE MONTAGE DES CARBURATEURS 204-304
"EUROPE RALENTI" ET "EUROPE CYCLE"

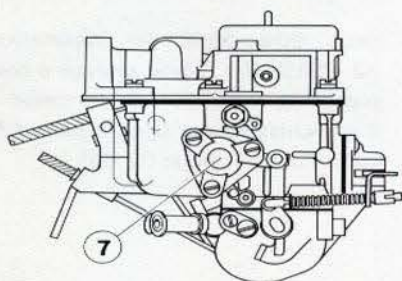


— **32 PBISA 3 : deux réglages (voir tableau) :**

- monté d'origine avec un filtre à air non enveloppant (4) sur une tubulure (5),
- comporte trois trous taraudés (6) de fixation du filtre à air,
- sans économostat ni enrichisseur d'utilisation,
- le deuxième réglage peut être adapté en remplacement du premier.
(voir classe 1, page 02 67).



34 PBISA 3



34 PBISA 4

MOTEUR XK 4 – MOTEUR XL 3

(Identification : manchons d'acier sur culasse Ø 33 mm).

Les 204 avec moteur XK 4 et les 304 doivent être équipées d'un carburateur 34 PBISA (34 = Ø du corps) et d'une tubulure Ø 34 (8).

Seuls les montages suivants doivent être réalisés :

34 PBISA 3 pour XK 4 (204)) Normes
34 PBISA 3 pour XL 3 (304)) "Europe Ralenti"

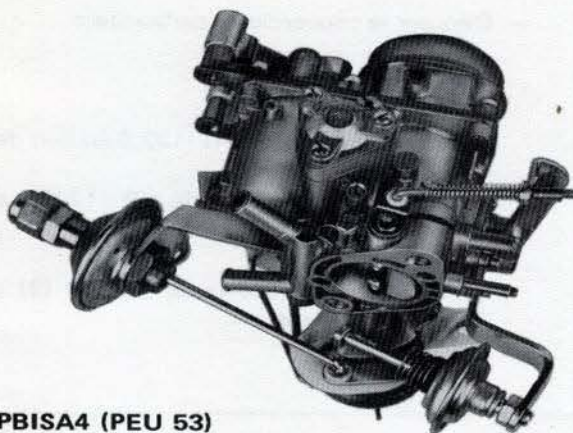
Ces deux carburateurs sont :

- différents entre eux par leur réglage et par leur corps (trous de by-pass) ; voir tableau,
- équipés d'une cuve avec prise de dépression pour correcteur d'avance (allumeur M43).

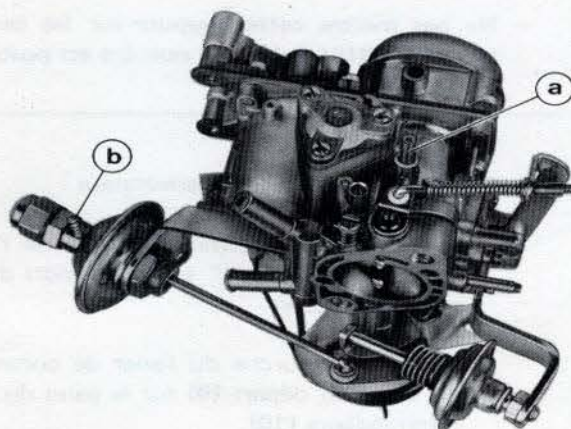
34 PBISA 4 pour XK 4 (204)) Normes
34 PBISA 4 pour XL 3 (304)) "Europe Cycle"

Ces deux carburateurs sont :

- différents entre eux par leur réglage (voir tableau),
- équipés d'une cuve sans tube de dépression pour correcteur d'avance (allumeur M70 sans correcteur à dépression),
- équipés d'un enrichisseur d'utilisation (7).



34 PBISA4 (PEU 53)



34 PBISA4 (PEU 82)

ATTENTION :

DEUX MONTAGES :

I – 304 NORMES 1971

II – 304 NORMES 1972

Identification

I – 304 Normes 1971

Carburateur 34 PBISA4 repère PEU 53.

II – 304 Normes 1972

Carburateur 34 PBISA4 repère PEU 82.

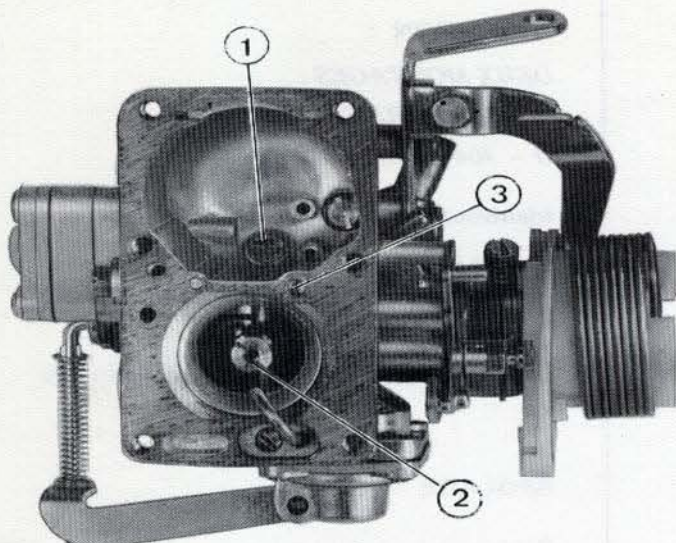
REGLAGE

Buse	26
Gicleur principal	*
Ajutage d'automatisme	150
Tube d'émulsion	E2 Ø 4
Gicleur de ralenti	55
Calibre de ralenti sous buse	180
Enrichisseur	type E40
Injecteur de pompe	40
Fin de course de pompe pour ouverture de papillon de :	6,5 mm
By-pass	$\left\{ \begin{array}{l} 1 \text{ trou } \varnothing 90 \\ 2 \text{ trous } \varnothing 120 \end{array} \right.$
Calibre de capsule	55
Pointeau attelé	1,5
Flotteur	5,7 gr

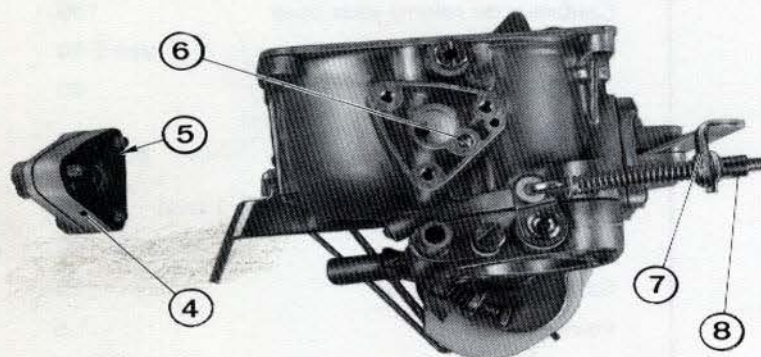
* le réglage du gicleur principal du carburateur 34 PBISA4 PEU 82 = 130 à 135 au lieu de 132,5 sur 32 PBISA4 PEU 53.

Le carburateur Solex 34 PBISA4 PEU 82 diffère du 34 PBISA PEU 53 par :

- la prise de dépression (a) utilisée pour la commande du correcteur de retard de l'allumeur,
- l'orientation du tube de dépression (b),
- la valeur de réglage du gicleur principal.

**MODIFICATION DU CARBURATEUR****32 PBISA2 EN 32 PBISA3 - 2ème REGLAGE**

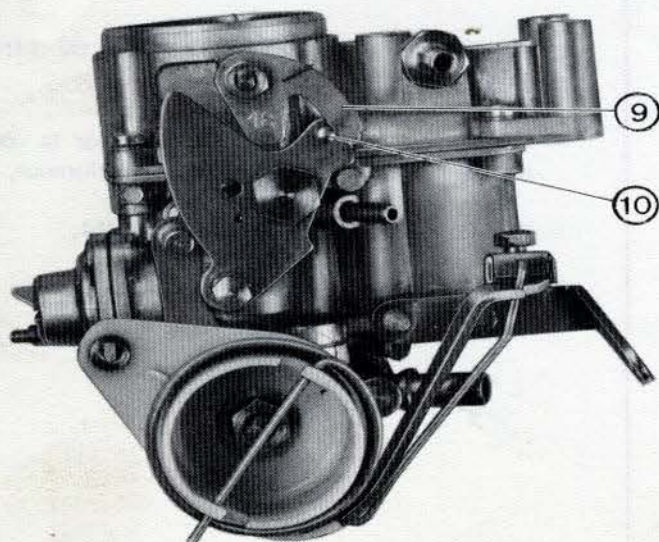
- Déposer le filtre à air.
- Déposer le couvercle de carburateur.
- Remplacer :
 - le gicleur principal **(1)** (122,5 au lieu de 120),
 - l'ajutage d'automaticité **(2)** (170E2 au lieu de 220E2),
 - le calibre d'éconostat de 130 **(3)** par un bouchon fileté.



- Déposer le corps de clapet enrichisseur **(4)**, le séparer de son couvercle en prenant soin de ne pas détériorer le joint **(5)**.
- Remplacer le calibre d'enrichisseur de 60 **(6)** par un bouchon fileté.
- Reposer le corps de clapet **(4)**.

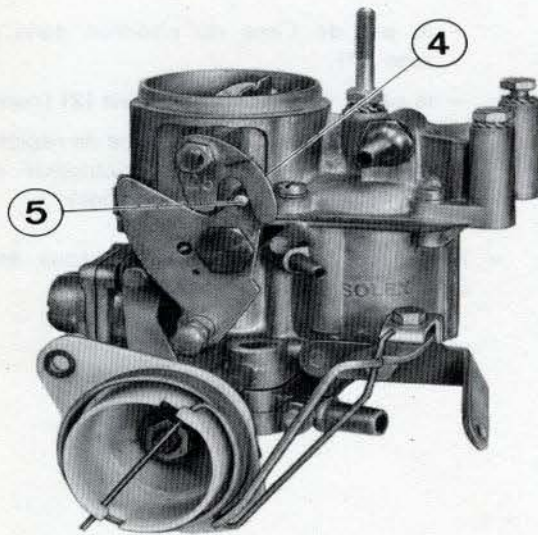
IMPORTANT

- Sur les carburateurs dont le numéro de fabrication gravé sur la cuve est antérieur à 6K6, placer sur la tige de commande de pompe de reprise, une tête de goupille de 3 mm entre le levier **(7)** et l'écrou **(8)**.
- Ne pas mettre cette goupille sur les carburateurs 32 PBISA2 dont le numéro est postérieur à 6K6.

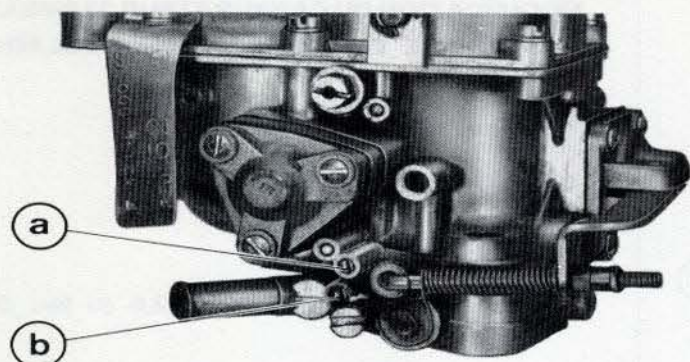


- Reposer le couvercle de carburateur :
 - s'assurer de la position correcte de l'agrafe du pointeau "attelé" et du support de bascule du flotteur,
 - engager la fourche du levier de commande du volet de départ **(9)** sur le galet du levier intermédiaire **(10)**,
 - reposer le filtre à air,
 - régler le ralenti (moteur chaud), voir page 02 73.

MODIFICATION DU CARBURATEUR 32 PBISA3



- Déposer le filtre à air.
- Déposer le couvercle de carburateur.
- Remplacer :
 - le gicleur principal **(1)** (122,5 au lieu de 127,5),
 - l'ajutage d'automatisme **(2)** (170 E2 au lieu de 180 E2).
- Placer sur la tige de commande de la pompe de reprise **(3)** une tête de goupille de 3 mm entre le levier et l'écrou laiton.
- Reposer le couvercle de carburateur:
 - s'assurer de la position correcte de l'agrafe du pointeau "attelé" et du support de bascule du flotteur,
 - engager la fourche du levier de commande du volet de départ **(4)** sur le galet du levier intermédiaire **(5)**,
 - reposer le filtre à air,
 - régler le ralenti (moteur chaud), voir page 02 73.



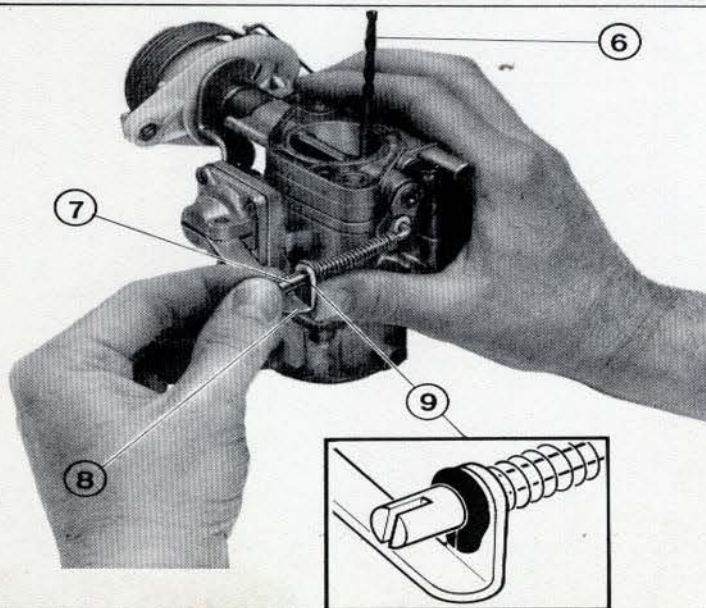
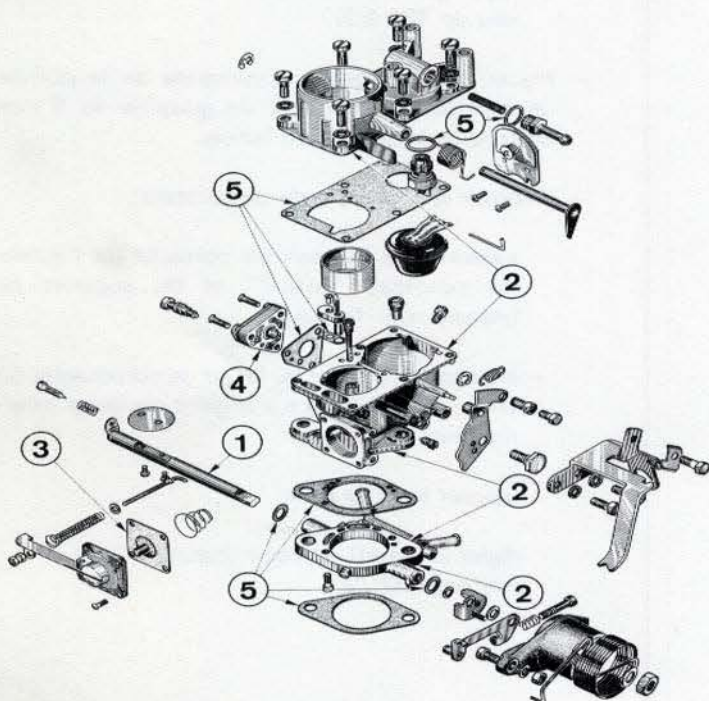
REVISION DU CARBURATEUR

IMPORTANT - Sur carburateur 34 PBISA4 ne jamais modifier le réglage des vis (a) et (b).

- S'assurer de la présence, de la conformité, de la propreté absolue des pièces.

Contrôler en particulier :

- le jeu de l'axe du papillon dans son alésage (1),
- la planéité des plans de joint (2) (marbre),
- les membranes de la pompe de reprise (3) et, le cas échéant, de l'enrichisseur d'utilisation (4) (durcissement perçage).
- Remplacer systématiquement tous les joints qui auront été démontés (5).

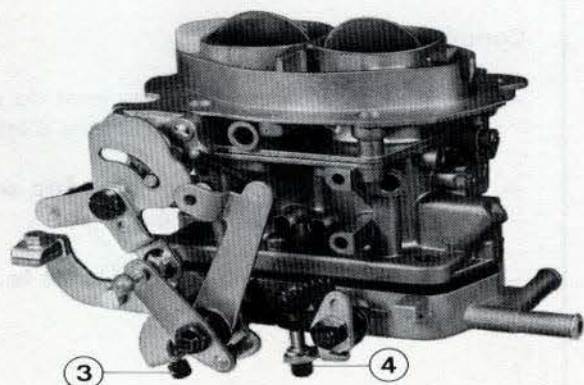
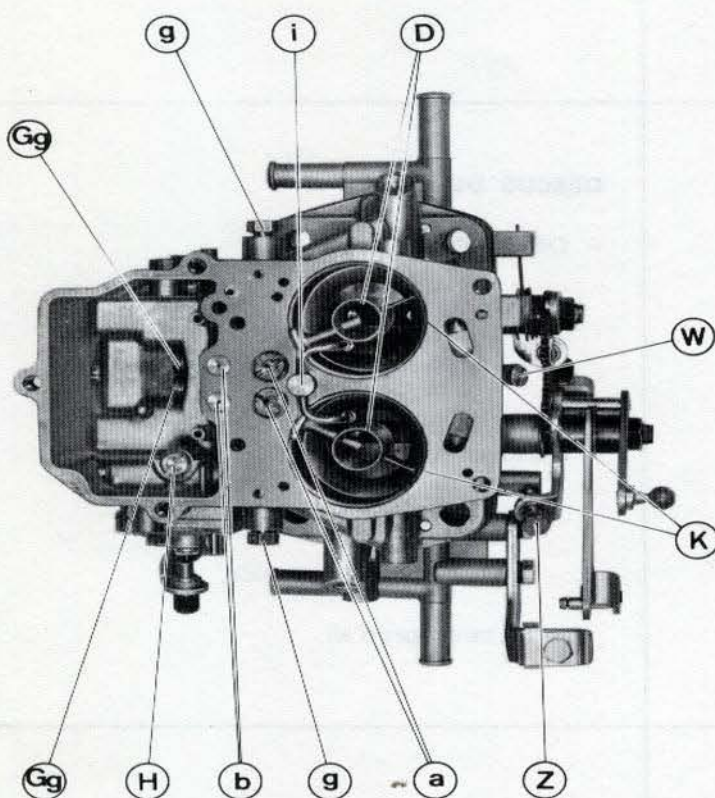
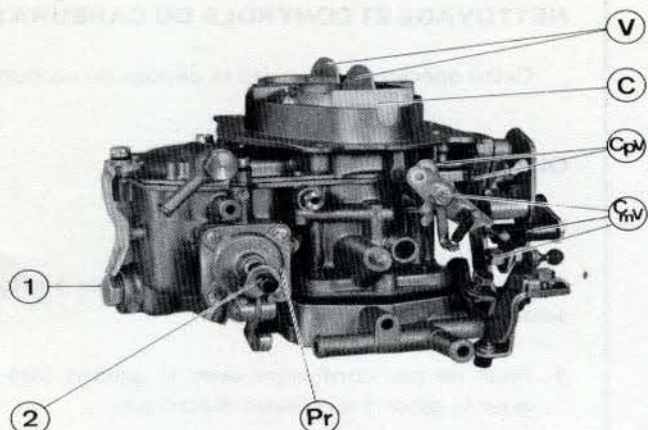


REGLAGE DE LA POMPE DE REPRISE

6 - Pige de diamètre 3,5 ou 6,5 mm selon réglage (voir tableau).

- Visser l'écrou (7) jusqu'au début de contact avec le levier (8).

NOTA - Régler le carburateur 32 PBISA2 à 6,5 mm. En cas d'impossibilité (filetage trop court) intercaler une tête de goupille de 3 mm d'épaisseur (9).

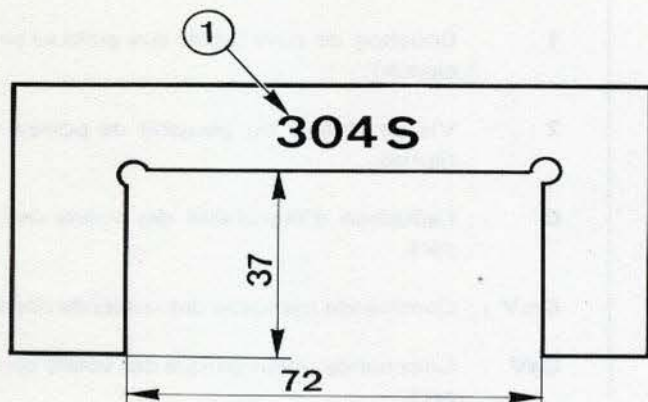


DESCRIPTION

- 1** - Bouchon de cuve (accès aux gicleurs principaux).
- 2** - Vis de réglage du poussoir de pompe de reprise.
- C** - Capuchon d'étanchéité des volets de départ.
- CmV** - Commande manuelle des volets de départ.
- CpV** - Commande pneumatique des volets de départ.
- Pr** - Pompe de reprise.
- V** - Volets de départ.
- Z** - Vis de butée de ralenti.
- W** - Vis de richesse de ralenti.
- a** - Ajutages d'automaticité (indémontables).
- b** - Calibreur de dégazage des puits d'émulsion (indémontable).
- D** - Diffuseurs (démontables).
- g** - Gicleurs de ralenti.
- Gg** - Gicleurs principaux.
- H** - Clapet de pompe de reprise.
- i** - Injecteur double de pompe de reprise avec joint torique (démontable).
- K** - Buses d'air ($\varnothing$ 24 sur les deux corps) comportant calibreurs d'air ralenti (démontables).

IMPORTANT - Le réglage des vis ci-dessous ne doit être modifié en aucun cas.

- 3** - Vis d'ouverture partielle des papillons lors de la mise en action des volets de départ.
- 4** - Vis de butée de repos des papillons.

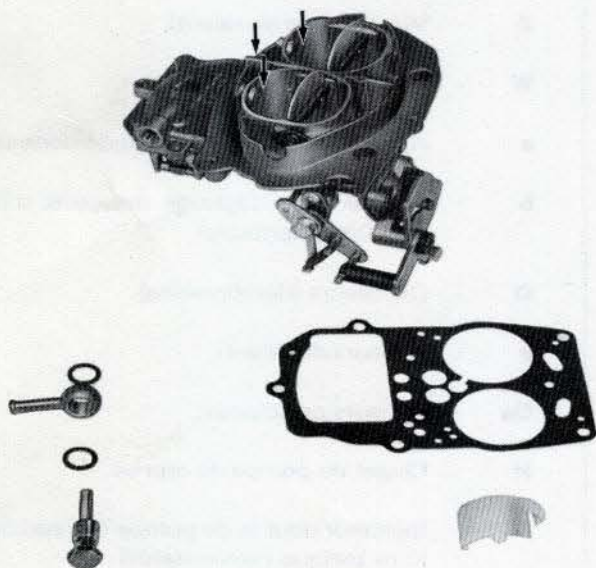
**NETTOYAGE ET CONTROLE DU CARBURATEUR**

Cette opération nécessite la dépose du carburateur.

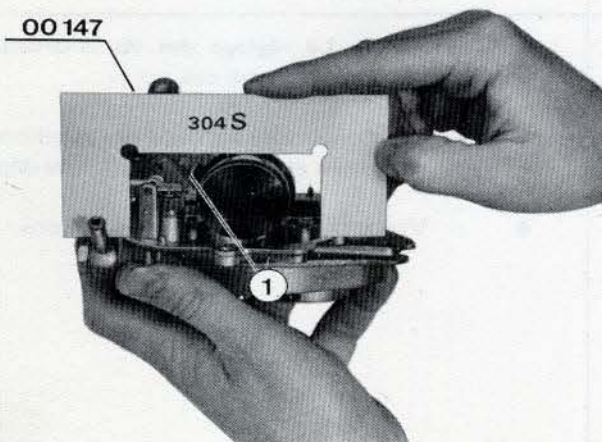
OUTIL A REALISER**0.0147**

Gabarit de contrôle du niveau d'essence à effectuer selon la vue ci-contre.

1 - Pour ne pas confondre avec le gabarit 504, marquer le gabarit au crayon électrique.

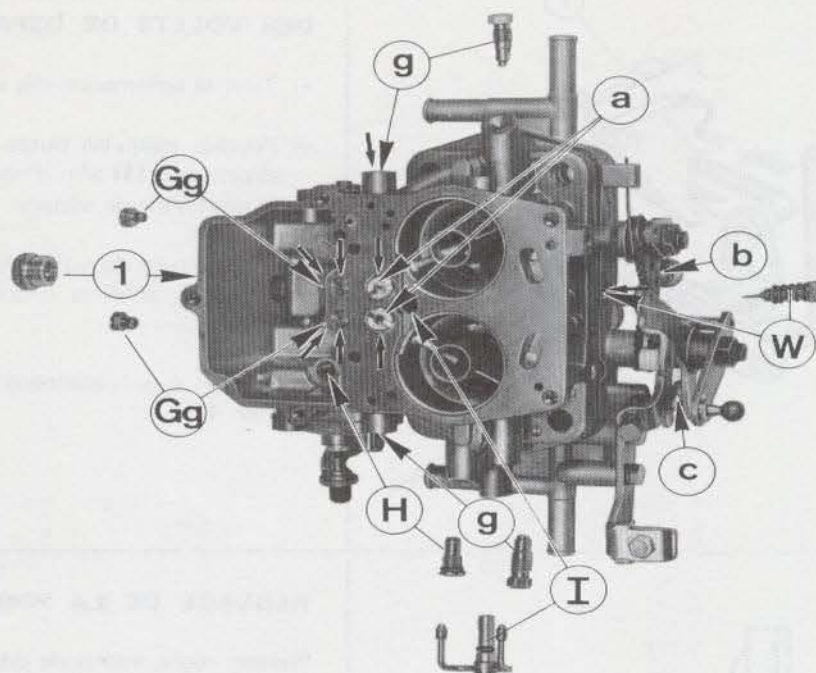
**DESSUS DE CUVE**

- Déposer :
 - le dessus de cuve,
 - le joint (vérifier son état) .
- Nettoyer et souffler :
 - le dessus de cuve,
 - le filtre d'entrée d'essence,
 - les calibrages d'air.

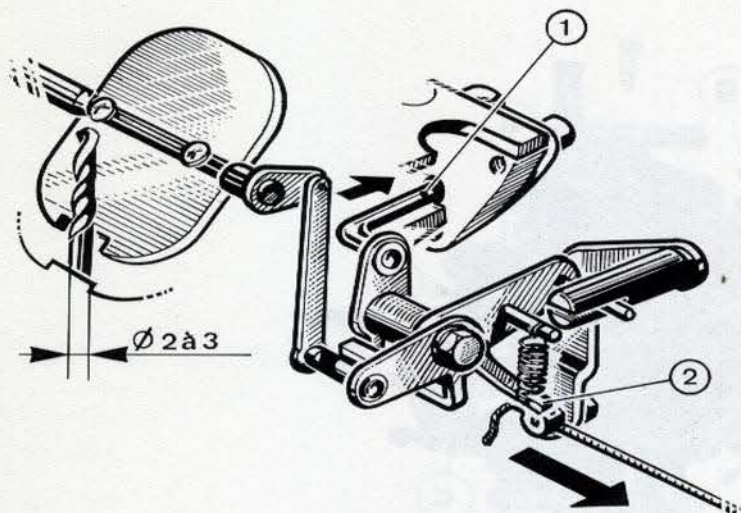


Contrôler le niveau d'essence.

- Placer le gabarit sur le plan de joint du couvercle (gabarit posé en dehors des cordons d'étanchéité).
- Le plus petit $\varnothing$ du flotteur doit être en contact avec le gabarit, le pointeau étant fermé.
- Régler éventuellement par torsion de la plaquette de support (1) du flotteur.

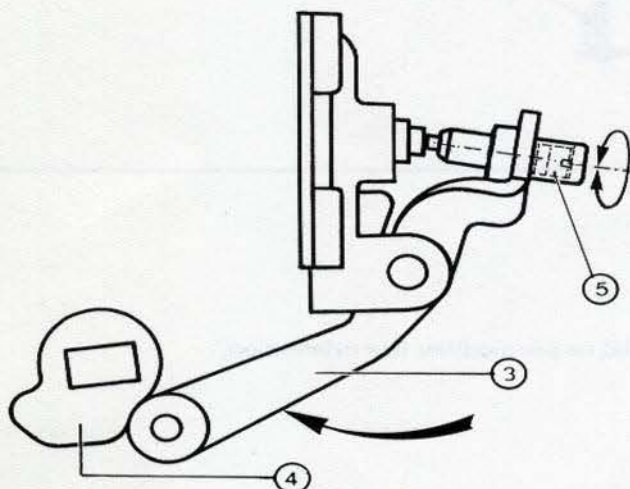
**IMPORTANT**

- Ne jamais démonter les ajutages d'automaticité (a), ne pas modifier leur orientation.
- Ne pas modifier le réglage des vis (b) et (c).
- Déposer :
 - 1 _ le bouchon de cuve,
 - W _ la vis de richesse,
 - g _ les deux gicleurs de ralenti,
 - H _ le clapet de pompe de reprise,
 - I _ l'injecteur de pompe de reprise,
 - Gg _ les deux gicleurs principaux .
- Nettoyer le fond de la cuve.
- Souffler les trous (repère →).
- Souffler les gicleurs déposés.



CONTROLE DE L'OUVERTURE PARTIELLE DES VOILETS DE DEPART

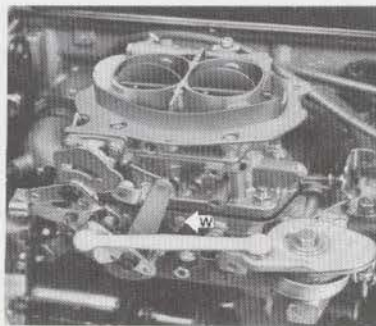
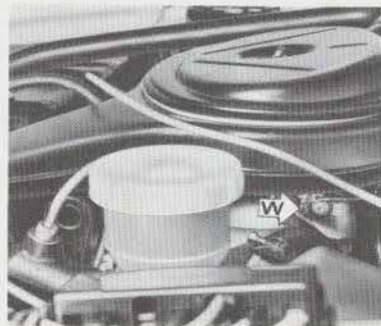
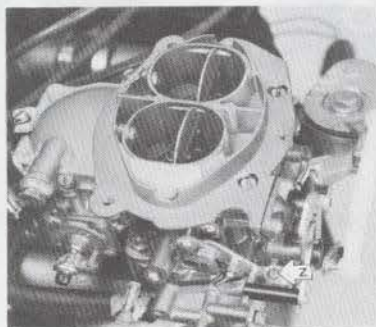
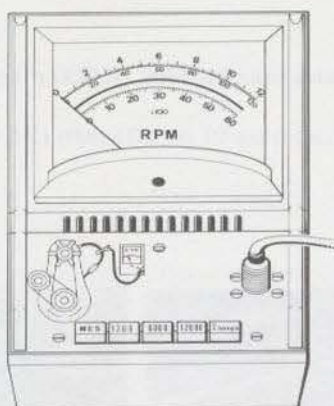
- Tirer la commande des volets de départ.
- Pousser jusqu'en butée la tige de la capsule à dépression (1) afin d'obtenir l'ouverture partielle des volets de départ.
- L'ouverture du volet du premier corps mesurée selon le schéma ci-contre doit être de 2 à 3 mm.
- Régler éventuellement en agissant sur le levier (2).



REGLAGE DE LA POMPE DE REPRISE

Ralenti réglé, volets de départ ouverts, moteur arrêté.

- En maintenant le levier (3) en appui sur la came (4) :
 - dévisser la vis (5), pour obtenir un jeu visible entre cette vis et le poussoir de pompe ;
 - s'assurer du coulissement et du retour en butée corrects du poussoir ;
 - revisser la vis (5), jusqu'à ce qu'elle effleure le poussoir.



REGLAGE DU RALENTI

OUTILLAGE RECOMMANDE

Tachymètre HT Souriau Réf. 1494

IMPORTANT — Le réglage doit être effectué dans les conditions suivantes :

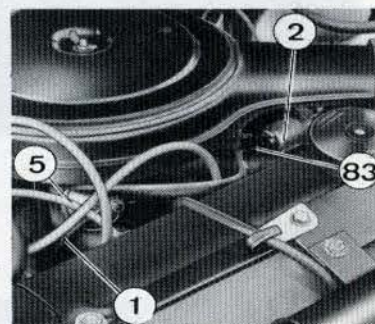
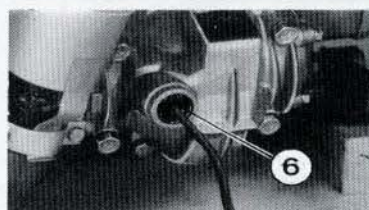
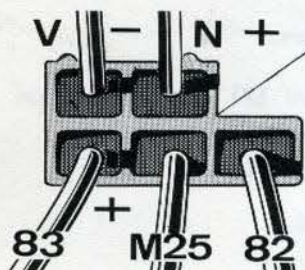
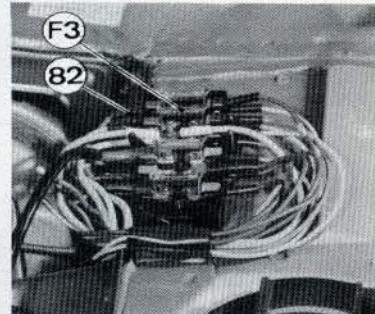
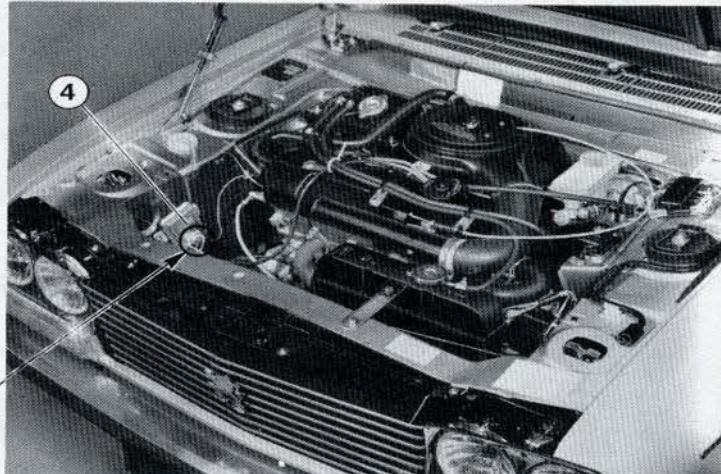
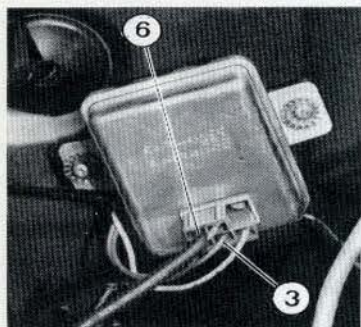
- allumage parfaitement réglé et en bon état,
- moteur chaud (87°C ou enclenchement du ventilateur débrayable),
- filtre à air déposé,
- brancher le compte.tours,
- régler la vis de ralenti (Z) pour obtenir un régime d'environ :
 - 820 tr/mn pour 204 et 304,
 - 950 tr/mn pour 304 S ;
- chercher le régime maximum avec la vis de richesse (W),
- régler de nouveau la vis de ralenti (Z) pour ramener au régime indiqué ci-dessus,
- recommencer l'opération jusqu'à ce que le ralenti corresponde à ce régime,
- terminer le réglage en vissant la vis de richesse (W) de façon à amorcer une baisse de régime sans nuire à la régularité du ralenti jusqu'à :
 - 800 tr/mn pour 204 - 304,
 - 900 tr/mn pour 304 S.

En cas d'instabilité du ralenti s'assurer qu'il n'existe aucune entrée d'air anormale ni anomalie mécanique.

CONTROLE DU FONCTIONNEMENT DU RALENTI ACCELERE

Ce contrôle doit être effectué systématiquement à 3000 — 9000 — 18 000 miles puis tous les 18 000 miles:

- sur route ou sur banc à rouleaux, laisser décélérer la voiture au point mort à partir de 50 km/h (31 m.p.h.) ;
- le ralenti doit :
 - être accéléré jusqu'à 35 km/h (22 m.p.h.) ,
 - redevenir normal à partir de 30 km/h (19 m.p.h.).



RECHERCHE DE PANNE (moteur en marche)

NOTA : Pour contrôler le circuit de commande électronique, utiliser un voltmètre. Ne jamais intervenir avec une lampe témoin.

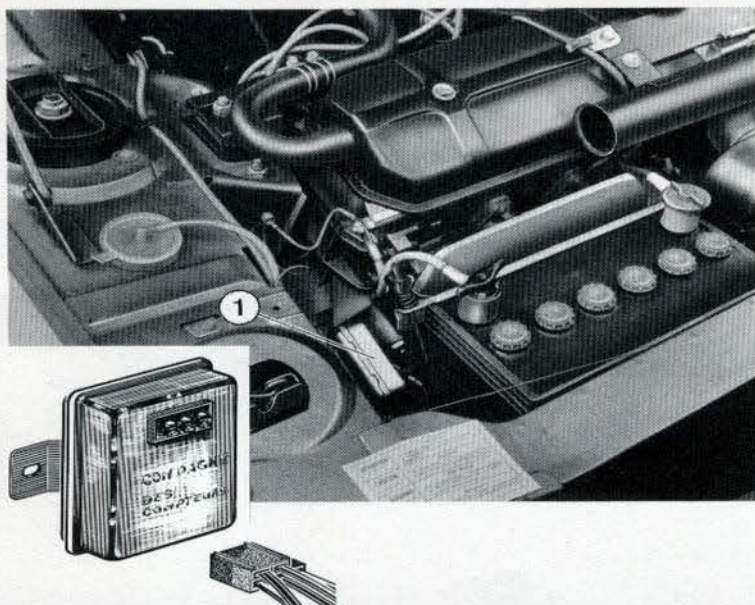
Si le ralenti est toujours accéléré :

- Débrancher la tuyauterie de dépression (1), le régime doit chuter sinon contrôler les commandes mécaniques du carburateur (pédale, câbles, leviers, etc.).
Attention : ne jamais mettre le fil (83) d'alimentation de l'électrovanne à la masse.
- Contrôler :
 - l'alimentation électrique de l'électrovanne (2). Si l'alimentation est correcte, remplacer l'électrovanne ;
 - le fusible (F 3) ;
 - la tension à la borne + du connecteur triclips (3) (fil (82) au moins 12 V). Si l'alimentation est correcte, remplacer le coffret électronique (4).

Si le ralenti n'est pas accéléré au-dessus de 35 km/h (22 m.p.h.):

- Brancher directement la capsule (5) sur la prise de dépression du carburateur. Le régime doit s'élever sinon changer la capsule.
- S'assurer du branchement correct du capteur de proximité (6).
- Débrancher le triclips (3) du coffret électronique :
 - si le ralenti n'est pas accéléré, remplacer l'électrovanne,
 - si le ralenti est accéléré, brancher un coffret électronique neuf.
- Renouveler l'essai en décélération : si le défaut n'est pas supprimé, remplacer le capteur de proximité.

NOTA - Vidanger l'huile moteur avant de déposer le capteur de proximité.

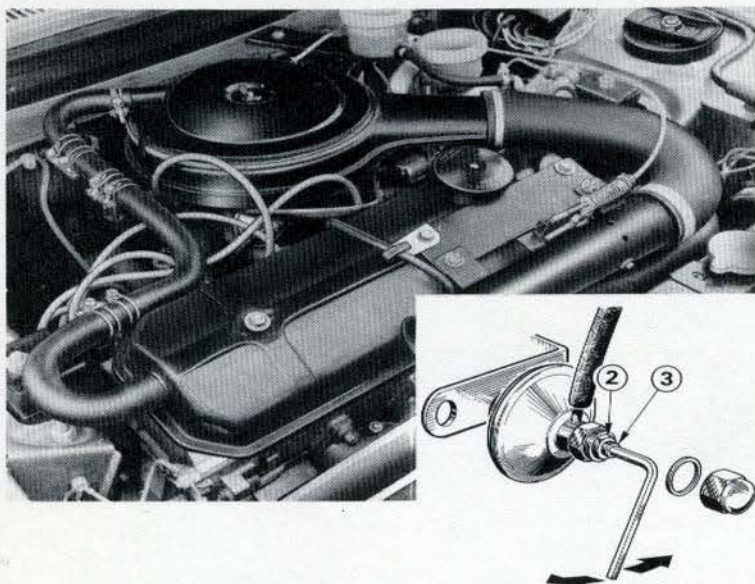


REGLAGE DU RALENTI ACCELERE SUR 34 PBISA4 U.S.A.*

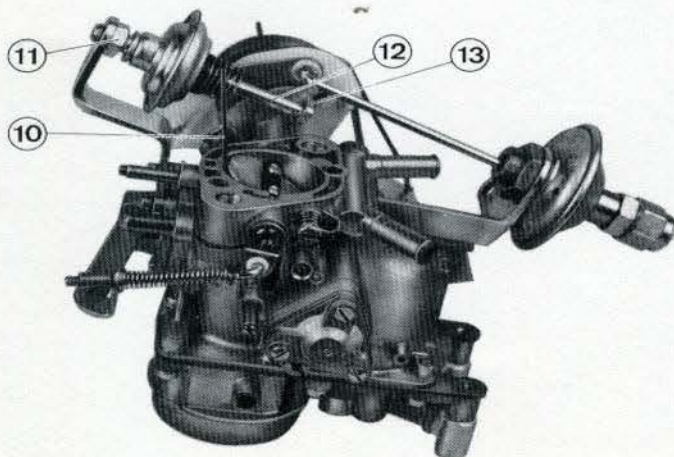
- Débrancher le connecteur triclips sur le coffret de commande électronique (1).

(le moteur doit accélérer).

* Le réglage du ralenti accéléré ne peut se faire qu'après avoir réglé le ralenti normal.



- Desserrer le contre-écrou (2).
- Régler la vis butée (3) pour obtenir un régime de 1 300 tr/mn.
- Serrer le contre-écrou, rebrancher le connecteur triclips.
- Après quelques instants de stabilisation le moteur doit revenir à son régime de ralenti normal (800 tr/mn).



REGLAGE DU DASH. POT (34 PBISA4 U.S.A.)

10 - Tige de diamètre 1,9 mm

- Desserrer le contre-écrou (11).
- Régler le Dash-pot de manière que sa tige de commande (12) effleure le levier (13). Resserrer le contre-écrou.
- Retirer la tige (10); le retour du papillon en position de fermeture doit se faire progressivement.