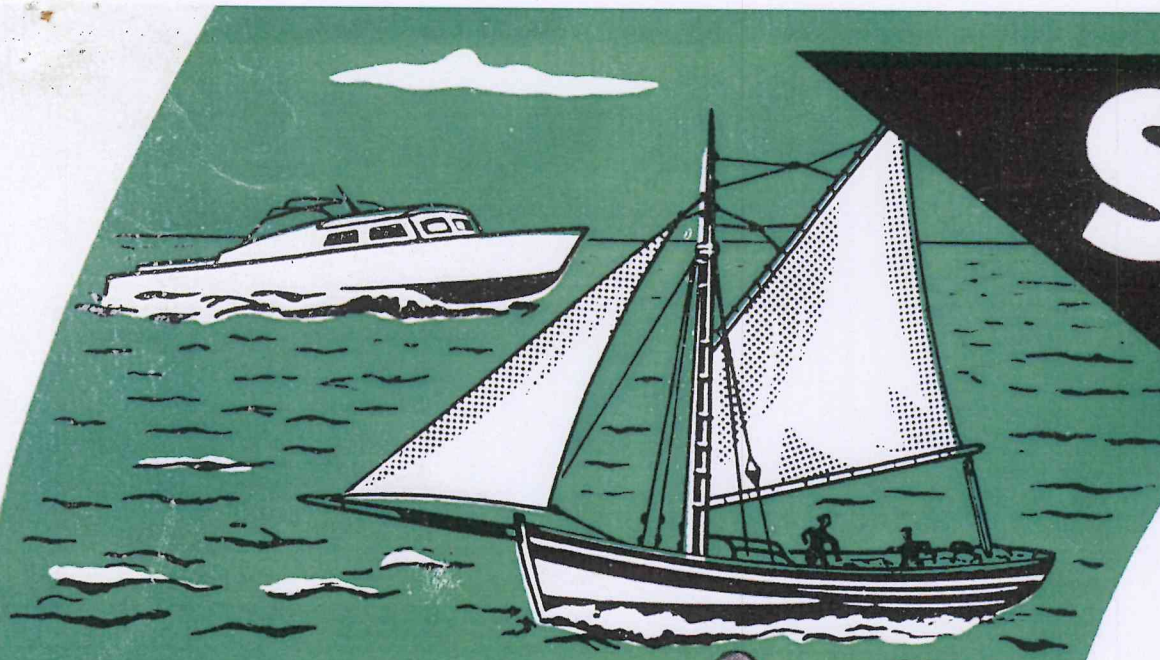
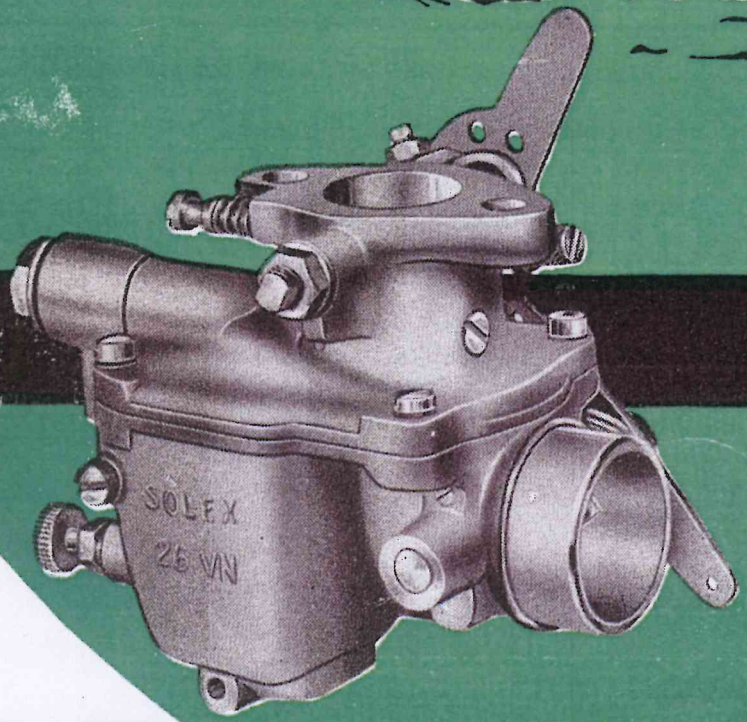


SOLEX

TYPE 26 VN

VERTICAL
TOUTES INCLINAISONS
ÉTANCHE A LA POUSSIÈRE
A VOLET DE DÉPART



NOTICE N° 75

STIGFÖRGASARE
LUTNINGSSÄKER
FULLSTÄNDIGT DAMMTÄT
STARTSPJÄLL

SOLEX, 190, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-sur-SEINE - Tél. : MAI. 63-71 (20 lignes)

SOLEX

MARCHE EN MONOJET

SERIEMATAT TOMGÅNGSSYSTEM

I. — **DESCRIPTION** : Le carburateur SOLEX 26 VN comporte les plus récents perfectionnements de la technique, alliés à une extrême simplicité. Du modèle « Tous terrains », il a été spécialement étudié pour répondre de façon parfaite aux conditions d'emploi en inclinaisons variées et assurer en toute sécurité une alimentation correcte des moteurs.

Ces caractéristiques font du SOLEX 26 VN un carburateur tout spécialement adapté à l'équipement des moteurs marins appelés à fonctionner sous des inclinaisons importantes.

II. — **ÉTANCHÉITÉ TOTALE - PRISE D'AIR UNIQUE** : L'air du ralenti, l'air d'émulsion ainsi que l'air d'aération de cuve sont prélevés dans l'entrée d'air principale et passent ainsi nécessairement et en totalité par le filtre à air.

Cette disposition a le double avantage d'interdire l'entrée des poussières et de rendre la consommation pratiquement indépendante de l'état de colmatage du filtre à air, la richesse du mélange restant constante.

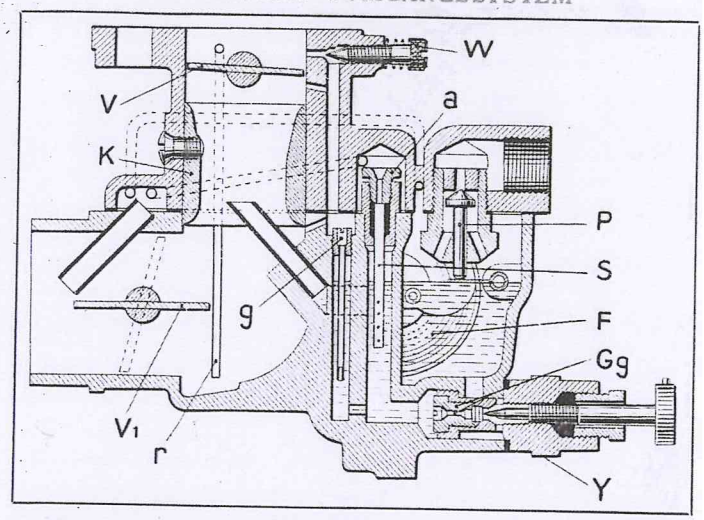
III. — **DÉPART A FROID** : La mise en marche à froid est assurée par un volet de départ commandé à la main, à l'aide d'un levier à bouton moleté ou d'un levier standard pour commande à distance. Le carburateur 26 VN étant généralement applicable à des moteurs comportant un régulateur mécanique, qui agit sur le papillon de gaz du carburateur, le dispositif de départ à froid par volet est spécialement indiqué. En effet, à l'arrêt du moteur, le papillon de gaz reste normalement largement ouvert sous l'action du régulateur.

IV. — **RALENTI** : Un gicleur de ralenti tubé (g) alimente le moteur à faible régime. Conjugué avec la vis de richesse (W), ces deux éléments permettent de réaliser un réglage précis du mélange air-essence au ralenti. Le régime du moteur au ralenti est réglé à l'aide d'une vis de butée de ralenti.

V. — **CARBURATEUR PRINCIPAL** : En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée en essence par le gicleur d'alimentation (Gg) et en air par la buse d'air (K). Le débit du gicleur d'alimentation peut être réglé au moyen d'une tige pointeau à bouton moleté. Cette disposition permet de faire varier le débit du gicleur d'alimentation (Gg). Il est possible, par un réglage du débit du gicleur d'alimentation, de rendre le carburateur utilisable avec des carburants différents. L'automaticité du dosage est réalisée par une entrée d'air calibrée par l'ajutage d'automaticité (a).

Au-dessous de l'ajutage d'automaticité est situé un tube percé de trous latéraux, dénommé tube d'émulsion (s). Cette pièce ne doit pas être modifiée.

VI. — **NIVEAU CONSTANT** : Un flotteur double (F) à bascule règle le niveau d'essence dans la cuve de l'appareil, en agissant sur le pointeau (P) qui ouvre et ferme l'arrivée d'essence dès que le flotteur amorce un mouvement de descente ou de montée. Cette disposition assure un niveau régulier et constant et, par suite, une alimentation correcte du moteur pour des inclinaisons, en tous sens, de l'ordre de 5°.



a	Ajutage d'automaticité.	K	Buse d'air.	V1	Volet de départ.
F	Flotteur.	P	Pointeau.	W	Vis de richesse de ralenti.
Gg	Gicleur d'alimentation.	r	Tube de ravalement d'essence.	Y	Porte - gicleur d'alimentation.
g	Gicleur de ralenti.	s	Tube d'émulsion.		
		V	Papillon de gaz.		

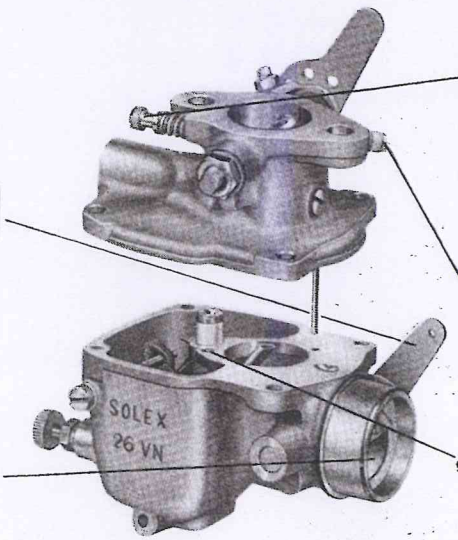
VII. — **COMMANDE DE GAZ ET VOLET DE DÉPART** : Le levier de commande du papillon de gaz ou du volet de départ peuvent être montés, suivant les applications, à droite ou à gauche du carburateur, par rapport à l'entrée d'air.

VIII. — **ROBINET DE VIDANGE** : Un robinet de vidange peut être monté à la partie inférieure de la cuve pour permettre l'élimination des impuretés et. le cas échéant. un changement de carburant.

IX. — **TUBE DE RAVALEMENT D'ESSENCE** : Lors du fonctionnement du moteur à bas régime, pleine charge, il peut se produire un refoulement d'essence dans l'entrée d'air du carburateur. Pour éviter une fuite de ce carburant vers l'extérieur, on a disposé un tube de ravalement (r) dont une extrémité est placée au point bas de l'entrée d'air et l'autre extrémité en aval du papillon.
En retombant au ralenti, la forte dépression régnant dans le tube (r) permet d'évacuer vers le moteur l'essence pouvant rester dans l'entrée d'air.

Départ à Froid Kallstart

Ralenti Tomgång



I LEVIER DE VOLET
STARTSPJÄLLARM

V1 VOLET DE DÉPART
STARTSPJÄLL

W VIS DE RICHESSE DU RALENTI
(en vissant on réduit la richesse et inversement)
BLANDNINGSSKRUV
(vid inskruvning blir blandningen magrare och vice-versa)

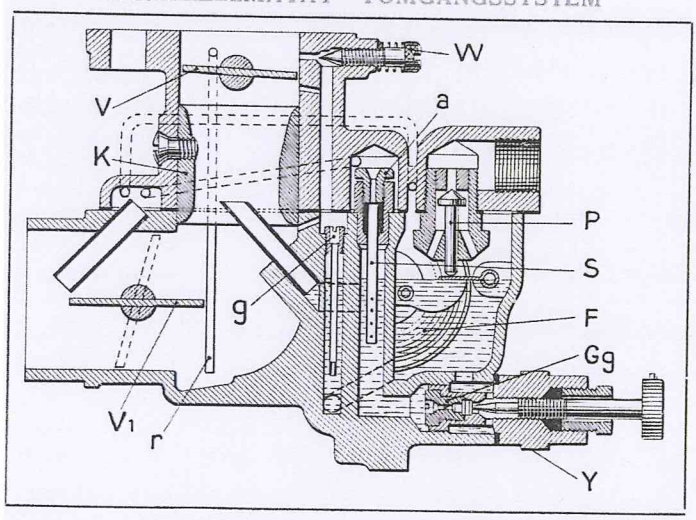
Z VIS BUTÉE DE RALENTI
(règle la vitesse du moteur)
TOMGÅNGSSKRUV
(reglerar motorns varvtal i tomgång)

g GICLEUR DE RALENTI
TOMGÅNGSMUNSTYCKE

'PE 26 VN

MARCHE EN BIJET

PARALLELLMATAT TOMGÅNGSSYSTEM



a Emulsionsmunstycke.
F Flottör.
Gg Huvudmunstycke.
g Tomgångsmunstycke.
K Luftkona.
P Flottörventil.
r Sugrör för överskottsbränsle.
s Emulsionsrör.
V Gasspjäll.
V1 Startspjäll (choke).
W Blandningsskruv för tomgång.
Y Hållare för huvudmunstycke.

I. — **BESKRIVNING :** Solex förgasare typ 26 VN är utrustad med teknikens allra senaste finesser kombinerade med en långt driven enkelhet. Med utgångspunkt från « terräng »-förgasaren har dess konstruktion givits en speciell utformning, så att förgasaren kan fungera perfekt under de driftförhållanden som uppträda vid olika lutningar hos motorn, och att en rätt avpassad bränsleluftblandning tillföres motorn med full driftsäkerhet.

II. — **FULLSTÄNDIGT DAMMTÄT. ENDAST ETT LUFTINTAG :** Tomgångsluften, emulsionsluften och luften för ventilering av flottörhuset tages in genom det gemensamma huvudluftintaget och tvingas sålunda att passera genom luftfiltret.

Denna anordning medför den dubbla fördelen att den förhindrar damm och smuts att tränga in och gör bränsleförbrukningen praktiskt taget oberoende av igensättningsgraden hos luftfiltret. Blandningsförhållandet bränsle luft förblir konstant.

III. — **START AV KALL MOTOR :** Start av kall motor sker med hjälp av ett startspjäll (choke) manövrerat för hand medelst en dragknapp med bowdenkabel eller en enkel hävarm.

Förgasaren 26 VN är i princip lämplig för motorer försedda med en mekanisk regulator (centrifugalregulator), som påverkar förgasarens gasspjäll, och på grund härav är det särskilt lämpligt att den är försedd med startspjäll såsom startanordning. Då motorn stannas blir nämligen gasspjället stående helt öppet på grund av regulatorns inverkan.

IV. — **TOMGÅNG :** Ett rörformat tomgångsmunstycke (g) matar motorn med bränsle vid låga hastigheter. I kombination med en blandningsskruv (W), gör dessa två inställningselement det möjligt att exakt inställa blandningen bränsle luft på tomgång. Motorns varvtal på tomgång inställes med hjälp av tomgångsskruven (Z).

V. — **HUVUDFÖRGASARE :** Under normal gång matas motorn med bränsle genom huvudmunstycket (Gg) och med luft genom luftkonan (K). Bränslemängden genom huvudmunstycket kan regleras medelst en ställskruv. Denna möjlighet till variation av bränslemängden genom huvudmunstycket (Gg) innebär att förgasaren kan användas för olika slags bränslen. Korrektion av bränsledoseringen sker genom ett kalibrerat luftintag, vars storlek bestämmes av emulsionsmunstycket (a).

Under emulsionsmunstycket sitter ett med flera sidohål försett rör, som kallas emulsionsrör (s). Detta rör får icke ändras.

VI. — **BRÄNSLENIVÅ :** En dubbelflottör (F) med gängjärn reglerar bränslenivån i förgasarens flottörhus genom att påverka flottörventilen (P) som öppnar eller stänger hålet för bränsletillförseln allt eftersom flottören utför en stigande eller sjunkande rörelse. Denna anordning ger en regelbunden och konstant bränslenivå och därigenom en korrekt matning av motorn vid lutning upp till 35° i alla riktningar.

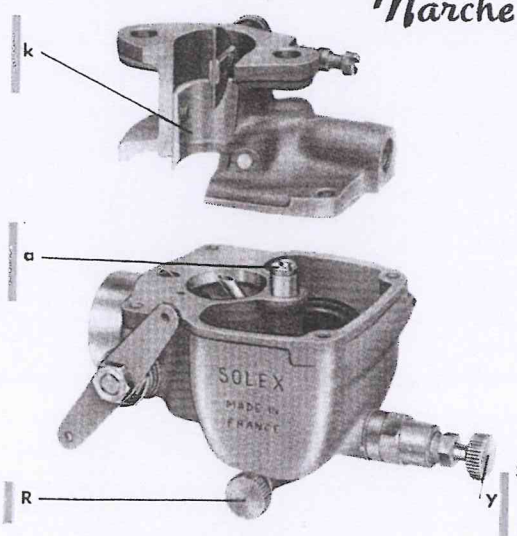
VII. — **MANÖVRERING AV GASSPJÄLL OCH STARTSPJÄLL :** Hävarmarna för gasspjäll och startspjäll kunna efter behov monteras på förgasarens högra eller vänstra sida, sett från luftintaget.

VIII. — **AVTAPPNINGSKRAN :** En avtappningskran är monterad i nedre delen av flottörhuset. Genom denna kan smuts och andra föroreningar tömmas ut. Vid byte av bränsle avtappas det kvarvarande tidigare bränslet genom denna kran.

IX. — **UPPSUGNINGSRÖR FÖR ÖVERSKOTTSBRÄNSLE :** När motorn körs med full belastning vid låga varvtal, kan överskottsbränsle samlas i förgasarens luftintag. För att förhindra detta bränsle att rinna ut, finns ett uppsugningsrör (r) vars nedre ände når den lägsta punkten i luftintaget och dess övre står i förbindelse med insugningsröret ovanför gasspjället.

Vid återgång till körning på tomgång, kommer det bränsle som eventuellt samlats i luftintaget att sugas in i motorn, beroende på det höga vakuum som uppstår i röret (r).

Marche normale *Normal drift*



BUSE D'AIR
(règle l'entrée d'air principale)
LUFTKONA
(bestämmer strömningen av huvudluften)

AJUTAGE D'AUTOMATICITÉ
(règle l'air d'émulsion)
EMULSIONSMUNSTYCKE
(reglerar emulsionsluften)

ROBINET DE VIDANGE
AVTAPPNINGSKRAN

SUPPORT GICLEUR RÉGLABLE (Gg)
(règle le débit d'essence en marche normale)
HÅLLARE FÖR HUVUDMUNSTYCKE
(i denna är huvudmunstycket inskruvat)

ALLMÄNNA REKOMMENDATIONER

Montering av förgasaren

- Använd alltid en tunn flänspackning utom i de fall då en isolationsbricka av tillräcklig tjocklek är att föredraga.
- Drag gradvis och samtidigt åt förgasarens båda fästmuttrar, så att förgasarflänsen icke deformeras. Använd fjäderbrickor om så erfordras.
- Undvik att placera bränsleröret för nära någon varm del av motorn, i synnerhet avgasröret.
- Om bowdenkabel användes som gasreglage, bör skarpa krökar på kabeln undvikas. Innan kabeln fästes vid spjällarmen, tillse att spjällarmen fritt kan öppnas till sitt maximala läge.

Kall-och varmstart

- När bränslekranen har öppnats, för över startspjällarmen till sitt stängda läge och tillse att gasspjället är något öppet.
- Starta motorn och låt den gå några sekunder med startspjället stängt. Så snart som motorn börjar gå ojämnt öppnas startspjället helt.
- Stäng inte startspjället **om motorn är varm**, utan öppna i stället gasspjället - litet för en 4-taktsmotor och helt för en 2-taktsmotor.

Inställning av tomgången

1. Inställning av tomgången skall ske då motorn är varm.
2. Skruva försiktigt in tomgångsskruven (Z) och låt motorn gå i snabbtomgång utan att rusa den.
3. Skruva ut blandningsskruven (W) tills motorn börjar gå ojämnt, varefter den åter långsamt inskruvas tills motorn går jämnt.
4. Skruva försiktigt ut tomgångsskruven (Z), så att motorn går ner till normalt tomgångsvarvtal (500/550 v/min).
5. Om motorn nu åter börjar gå ojämnt skruvas blandningsskruven (W) försiktigt in.

OBS. — Innan inställningen av tomgången sker, är det viktigt att kontrollera att tändstiften icke är oljiga eller sotiga och att de har rätt elektrodavstånd.