

Le carburateur

Nettoyage ou rénovation

C'est le carburateur qui donne le souffle au moteur. Mélangeur de l'air et de l'essence, le carburateur est une pièce éminemment compliquée dans sa fabrication, mais celui de la Deuche s'entretient facilement parce qu'il est très peu sensible à l'usure.

DeuchGab

Pour ainsi dire quasiment dépourvus de membranes à la différence de leurs homologues, les carburateurs de la 2 CV ne sont que très peu sensibles à l'usure puisque les risques de porosité sont réduits à presque rien. La principale pièce à changer est le joint situé entre le corps du carburateur et son couvercle ; avec selon les modèles, un ou deux joints toriques en sus. Mais ça n'empêche pas les impuretés de s'installer et de contraindre le bon fonctionnement du carburateur. Un filtre à air non étanche, de l'essence mal raffinée ou un remplissage de réservoir peu regardant, voilà autant de menaces de pannes, les conduits et



A simple ou à double corps, le carburateur de la Deuche ne comporte pour certains aucunes membranes. Les causes d'usures sont donc minimales. Mais l'encrassement peut être source de dysfonctionnements. A nettoyer !

gicleurs risquant d'être bouchés. Un nettoyage méthodique est à la portée de tous, une rénovation aussi à condition d'être très soigneux. La 2cv est née avec un carburateur permettant à un moteur de 375 centimètres cubes de fonctionner. En septembre 1954, le modèle AZ est modifié pour atteindre les 425 centimètres cubes, et c'est en février 1963 que le carburateur est une fois de plus modifié pour plus de puissance. Il faut attendre le mois de février 1970 pour conduire une 2 CV équipée d'un nouveau moteur et donc d'un nouveau carburateur, portant la cylindrée à 602 centimètres cubes ! Ce gain de puissance permettra à la Deuche d'être beaucoup plus à l'aise sur les routes. Ce carburateur ressemble étonnamment à celui de la 2 CV 4, seuls les gicleurs diffèrent ; les nouveaux ont une capacité

de débit bien supérieure. Mais c'est septembre 1978 qui accueillera l'apparition d'un véritable nouveau carburateur pour la Deuche : un double corps ! Pour faire simple, les premiers aspirent

l'air dans le filtre à air et vaporisent de l'essence dans une seule chambre avant de laisser le mélange partir vers les pistons. Ce sont des carburateurs simple corps. Les carburateurs double corps comportent deux chambres où le mélange peut se faire. Le début de la course de la pédale d'accélérateur sollicite la première chambre ; il se comporte alors comme un carburateur simple corps. Si l'on continue d'appuyer, le mélange va également s'effectuer dans la deuxième

chambre en plus de la première, permettant un gain de puissance certain. La consommation est certes augmentée mais une conduite doucement normale ne dépassera tout de même pas les 6 litres aux cent kilomètres.

Le carburateur double corps est le plus complexe, il ne faudra pas mélanger les gicleurs. Le mieux sera de les nettoyer les uns après les autres en les replaçant dans leur logement au fur et à mesure. Mais attention !! Pas de fil de fer qui endommage leur précision. De l'air, de l'essence, un pinceau et du chiffon propre suffiront au nettoyage. Quant aux outils, munissez-vous de clefs mixtes de 8 et 12, à tube de 8 et 14, d'un gros tournevis plat et d'un second plus petit. Les plus « experts » auront également besoin d'une clef de 12 modifiée, d'un réglet et d'une lime à métal.

----- Le fer est l'ennemi de l'al -----

Profitez de l'essence présente dans les deux cuves pour nettoyer le carburateur au pinceau dans un bac. Surtout, ne pas utiliser de brosse métallique qui détériorerait gravement l'aluminium trop souple en regard des brins d'acier. Les formes du carburateur sont extrêmement étudiées pour permettre un rendement maximum. L'air circule finement dans les différentes parties, tout comme l'essence qui doit être elle aussi calibrée à chaque moment du mélange, en fonction de la commande de l'accélérateur et de l'aspiration du moteur. Il faut nettoyer et non pas usiner. Les gicleurs seront également débarrassés de leurs impuretés sans usage de fil métallique qui modifierait les fines cotes de fabrication.





Le filtre d'origine

Sitôt la durite d'essence se trouve un filtre métallique caché derrière un bouchon-écrou de 14. Ce filtre doit être également nettoyé même si un filtre à essence est installé en amont du circuit. De même, il doit être changé si vous installez un catalyseur d'essence pour rouler au sans plomb, pour être remplacé par un identique en matière plastique. La même clef de 14 sera utile au démontage de la vanne mécanique de coupure d'essence située dans le couvercle et commandée par les bras des flotteurs. Cette vanne permet de couper l'arrivée d'essence si le carburateur en est trop rempli, au risque de débordements et d'incendies dévastateurs.

→ ❶ Après avoir débranché la durite d'essence et démonté le manchon reliant le carburateur au filtre à air, deux clefs de 8 seront nécessaires pour retirer le câble de starter. Le câble d'accélérateur se débranche en ôtant la goupille qui retient son axe.



← ❷ Les plus avertis utiliseront une clef plate de 12 dont l'une des extrémités est coudée et meulée sur l'extérieur, pour dévisser les quatre écrous qui retiennent le carburateur à la pipe d'admission. Il n'est pas nécessaire d'opérer ainsi pour un simple nettoyage.



→ ❸ Quelques passages d'une lime à métal sur le plan de joint de la base du carburateur permettront d'assurer une étanchéité complète sur la semelle noire. Procédez bien à plat et en diagonale après avoir constaté les défauts en plaçant la tranche d'un réglét en travers de la surface.



← ❹ A l'aide d'un gros tournevis plat, retirer les 6 vis qui maintiennent le couvercle sur le carburateur. Certains modèles ont des vis plus longues en fonction de leur place. Il convient donc de bien les repérer pour un remontage conforme sans dégradations.



→ ❺ Un tournevis sera utile pour dévisser les gicleurs d'air. La chambre du carburateur la plus en avant du moteur est le premier corps ; la plus en arrière, le second. Elle est utilisée lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée à plus de la moitié de sa course.



← ❻ Le gicleur d'essence du deuxième corps est facilement accessible au fond de la cuve de gauche. Celui du premier corps demande d'enlever le bouchon-écrou de 12 situé sur le côté arrière droit du carburateur avant d'être dévissé à l'aide d'un petit tournevis plat. S'il ne sort pas, souffler dans la chambre.



→ ❼ Une fois le dernier gicleur nettoyé (celui pour le ralenti, tête boulonnée sur le devant du carburateur à fleur de joint de couvercle), ôter l'axe de maintien des flotteurs avec un petit clou coupé pour remplacer le joint éventuellement abîmé.

← ❸ Le joint de couvercle en place, il doit y avoir entre 16 et 19 millimètres d'écart entre ce joint et le centre des flotteurs ; pareillement de chaque côté. Imprimer de légères déformations sur les pattes des flotteurs pour atteindre un résultat conforme.



→ ❾ Le filtre et la vanne de coupure nettoyés comme les gicleurs, il est temps de remonter le couvercle sur le corps du carburateur. Attention à bien replacer le levier de commande supérieure du deuxième corps avant de remettre les 6 vis !

DeuchGab Juillet05
2cv-club de Sucey

