



## Desarme y reglaje de Carburador de doble cuerpo.

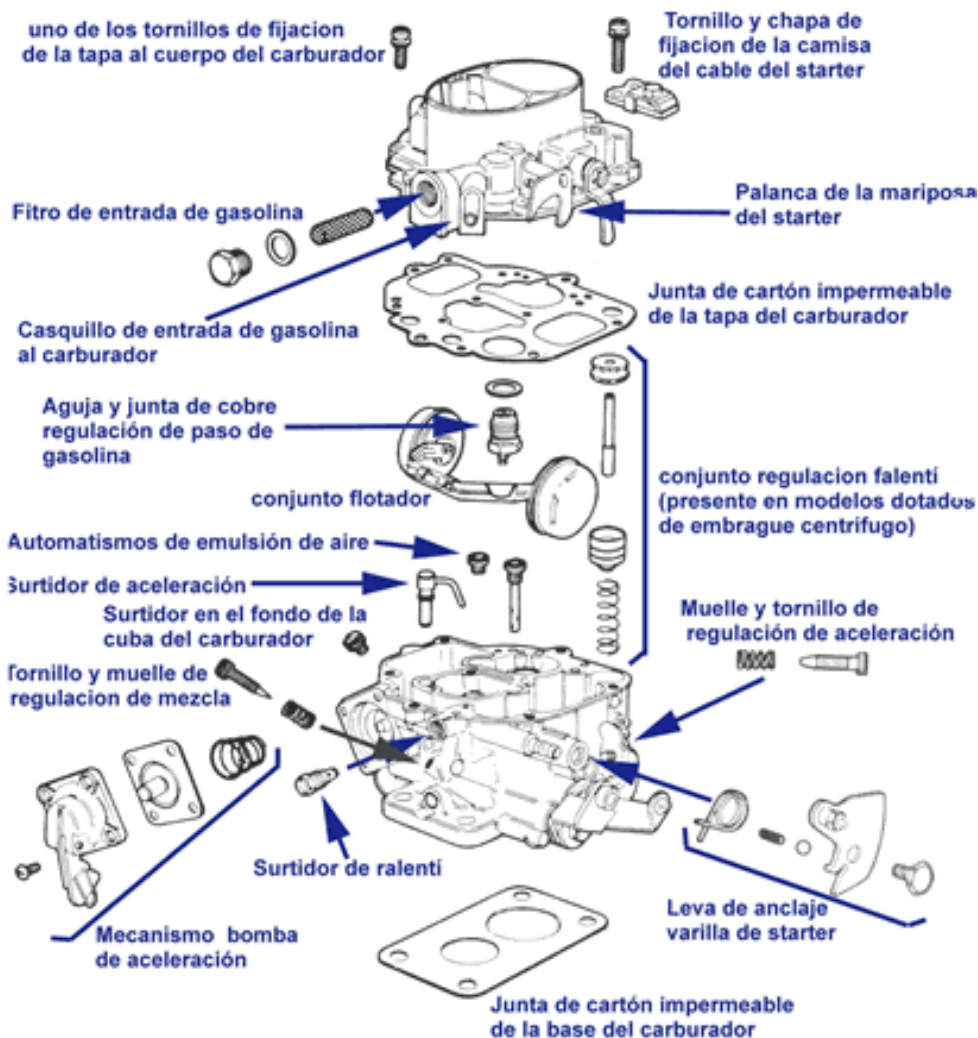
Fecha Sábado, 22 marzo a las 01:39:56

Tema Información sobre mecánica

Nuestro amigo J6rge, que no podrá participar en el 1º Encuentro Mecánico, nos deleita con este documento sobre carburadores para que nos vayamos preparando en las sesiones que impartirá su colega Sr. de la Ossa...

Hola chicos, va para allá como "tocar" el carburador de doble cuerpo de un Dyane6, C8, 2cv, etc... y ya que lo hago una vez, pues para todos que os va...

El carburador Solex 26/35 CSIC está compuesto por tres partes principales: [tapa del carburador](#), [cuerpo del carburador](#) y [suplemento](#).



En la tapa del carburador está: el FLOTADOR, al que hace flotar a medida que se llena la cuba del carburador, la gasolina, la AGUJA, a la que presiona el flotador para bloquear la entrada de más gasolina cuando esta llega al nivel óptimo, un FILTRO de malla metálica a la entrada de gasolina (que es desmontable), para el mecanismo del STARTER, tenemos la palomilla, la palanca exterior y la chapa que fija la camisa del cable de starter y la JUNTA DE LA TAPA, que es de cartón impermeable y que ha de sustituirse cada vez que al desmontar se vea demasiado aplastada o deteriorada.

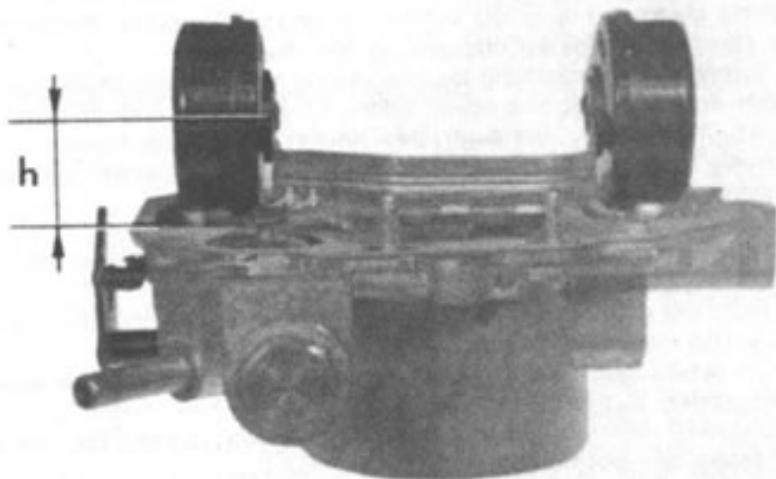
En el cuerpo está el resto de automatismos, pero en el nos hemos de parar únicamente para limpiar los chiclés (también llamados surtidores o calibres, según libros), revisar la bomba de aceleración, hacer las regulaciones de aceleración o mezcla de gasolina (el tornillo de mezcla, que es el que está en el frontal, hay que manipularlo con cuidado, pues un apretado a fondo puede provocar su deterioro irremisible, nunca se ha de manipular con fuerza...)

El suplemento es una pieza de baquelita que evita que pase demasiado calor de los colectores de escape hacia la base del carburador... ha de tener junta de cartón por arriba y abajo de ella con sus mismos taladros para no entorpecer el paso de la mezcla. De fábrica no trae estas juntas, pero en la primera reparación ha de colocárselas, pues con los años, los materiales pierden rigidez y comienza a pasar aire entre el carburador y la base, con lo cual, la mezcla se empobrece (pasa más aire en prelación a la gasolina) y entonces el ralentí se vuelve irregular, y sobre todo las arrancadas se vuelven dificultosas).

Para empezar hemos de desenganchar las mangueta que conduce el aire del filtro a la parte superior del carburador, una vez hecho, hemos de tener a partir de ahora mucha precaución de que no se nos caiga algo dentro de las toberas, pues si se nos cuele a los colectores, tendríamos que desmontarlos y también una culata tras otra hasta que apareciese la pieza en cuestión... tened esto en cuenta...

Después de liberar la mangueta de entrada de aire, podemos comenzar por desmontar la tapa, para ello aflojamos todos los tornillos, teniendo la precaución de fijarnos que el que bloquea la chapa de retención de la camisa del starter es de mayor longitud...

$h = 18 \pm 1 \text{ mm}$



Una vez estén todos fuera, tiramos suavemente de la tapa hacia arriba y nos fijamos en la posición de la palomilla del estarter, que se cerrará al separarla del cuerpo del carburador... suele ser un despiste muy común que ocurre las primeras veces que se monta y queda cerrada... y entonces la sacamos y colocamos invertida y horizontal, de manera que los flotadores queden hacia arriba, y comprobamos que la separación entre sus centros y la junta del carburador sea de 18m m (mas-menos un mm) y con una variación aceptable de 1 mm entre

flotadores.

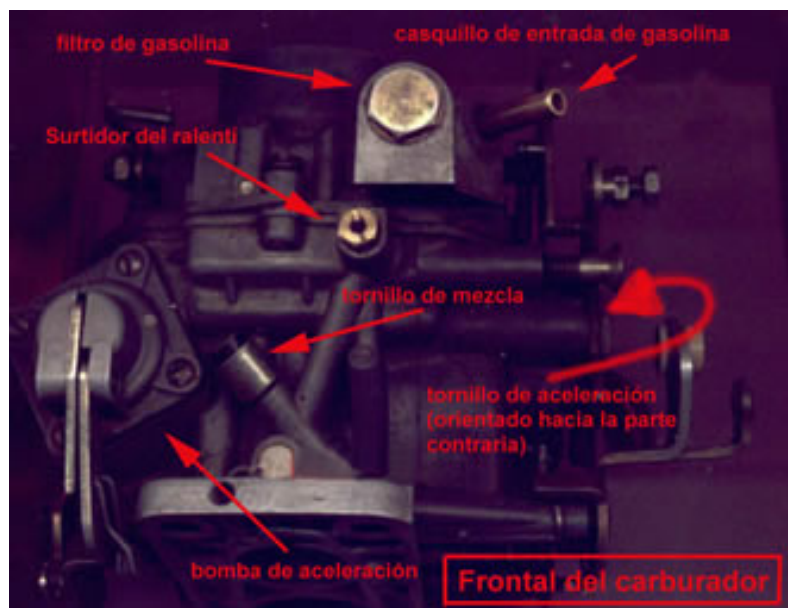
En el cuerpo del carburador, podemos extraer todos los surtidores (fáciles de reconocer por su color dorado) , siempre con un destornillador de pala plana y ranura suficientemente ancho y grueso para apoyarse en toda la y limpiarlos, para ello no debemos pasar hilos metálicos por los agujeros de su interior, pues se puede variar imperceptiblemente su diámetro y se desequilibraría el paso de gasolina o aire... si después del soplado siguen obturados, entonces usaremos hilos de cobre blandos y finísimos, conseguidos al pelar cable eléctrico...

Veremos dos tornillos con muelle en el exterior, uno delante (regulador de mezcla), es el que abre o cierra

el caudal de gasolina para el ralenti, y otro a la parte izda al lado del filtro de aire (que apoya en la leva del starter) y es el que regula el caudal de entrada de aire y afecta directamente a la aceleración del ralenti. Una vez todo limpio y recolocado, procedemos a recolocar la tapa del carburador, (manteniendo la mariposa del starter vertical con la mano) y asentándola delicadamente, hemos de colocar todos los tornillos sin apretarlos de todo, y una vez que todos estén ligeramente asentados, hacemos el apretado definitivo siempre entre tornillos opuestos y sin apretar demasiado, es decir, cuando ofrezcan resistencia al roscado, parar, e intentar que todos tengan la misma presión de roscado...

Una vez hecho esto, colocamos de nuevo el manguetón que tapa el carburador y lo conectamos al filtro de aire...

Hemos de estar seguros del buen estado y limpieza del filtro de aire y las bujías, si nó el ajuste estará variado...



Para empezar este ajuste, arrancamos el coche y le dejamos calentar, lo mejor es dejarle a ralenti unos 20 min o dar una vuelta de unos km a una velocidad normal y dejarle un par de minutos a ralenti para que estabilice... si intenta pararse (lo que en España llamamos "calarse") lo que hacemos es apretar el tornillo de regulación de aceleración (posición latero-posterior) una vuelta o lo que nos haga falta... veremos que a medida que vamos apretando el tornillo, el coche va acelerando su régimen de ralenti...

Una vez que conseguimos un ralenti en el que se mantenga en funcionamiento, apretamos poco a poco el tornillo de regulación de mezcla (posición frontal inclinado) hasta que el motor COMIENZE a traquetear (lo que comúnmente se conoce como "galope" pues justamente cuando el sonido del motor deje de sonar "redondo" o uniforme), cuando esto ocurra, volvemos a aflojar el mismo tornillo dos tercios de vuelta, con lo que el sonido del motor será uniforme, si ha quedado alto o bajo de vueltas, actuar en el tornillo de aceleración para aumentarlas (apretando) o disminuirlas (aflojando) y está concluido el ajuste.

Si el ralenti queda muy acelerado, y al aflojar el tornillo de aceleración, traquetea, suele ocurrir que el ajuste se ha hecho cerrando demasiado el tornillo de mezcla, si ocurrió así, se afloja una media vuelta y se afloja también el tornillo de aceleración para que baje la velocidad de giro del motor... si el problema sigue, el problema lo podemos tener en otro punto del motor, como puede ser: entradas indebidas de aire por el colector de admisión (juntas en mal estado o flojas), por los ejes de las palomillas del carburador (carburador desgastado), ajuste de taqués desarreglado, mala compresión o incluso motor agotado...

Y hala, a hacer millas... XD

Insisto mucho en que ha de estar el filtro de aire y las bujías en perfecto estado....

Los mas experimentados habréis notado la ausencia de referencia a la "luz de las válvulas" o también llamado "ajuste de taqués", eso es cosa para ya usuarios ya un poco familiarizados con la mecánica.

Un saludo a todos

J6rge

Este artículo proviene de Portal del Citroën 2CV y derivados  
<http://www.doscaballos.org>

La dirección de esta noticia es:  
<http://www.doscaballos.org/modules.php?name=News&file=article&sid=161>