

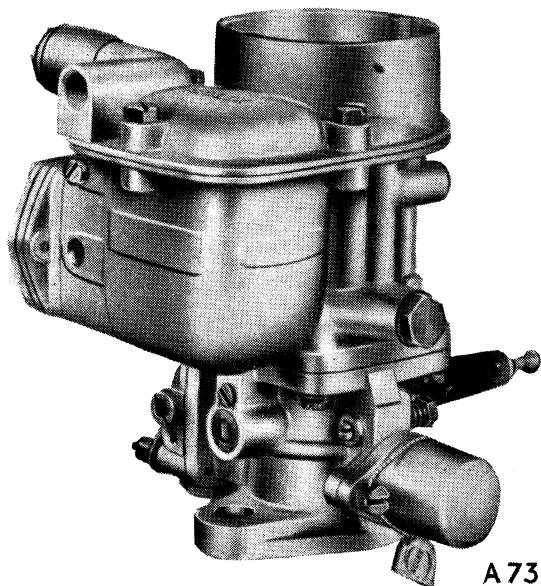
De zescylinder Benzinemotor

van de chassis series A 107, A 117 SF (P 300 E) en A 117 FF (P 400 E)

Type en uitvoering.

De zescylinder benzinemotoren van de chassis series A 107 en A 117 zijn geheel gelijk aan de zescylinder benzinemotoren van de chassis serie 40 (Groep IA), behoudens de belangrijke afwijking, dat de series A 107 en A 117 uitsluitend geleverd worden met een carburator met reguleur, welke laatste het hoogste aantal omwentelingen van de motor begrenst tot 2800 per minuut (belast).

Als brandstofpomp wordt op de series A 107 en A 117 uitsluitend het fabrikaat Guiot toegepast: betreffende deze pomp vindt men de nodige aanwijzingen in de aanvulling van Groep IA.



A73

Afb. 1. Solex carburator met reguleur.

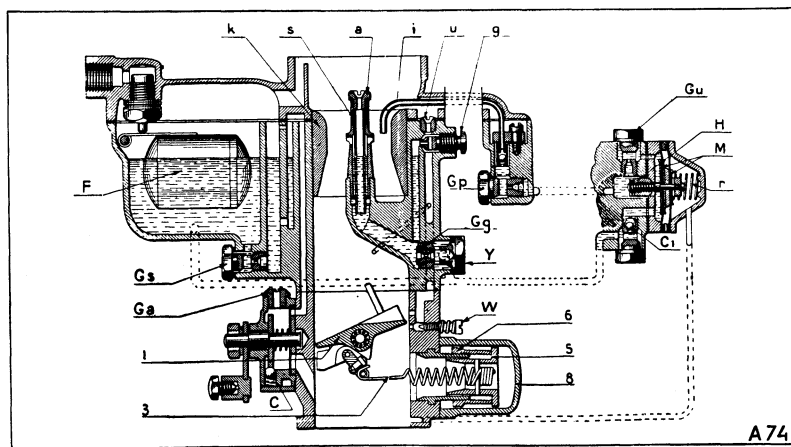
De carburator is een Zenith met reguleur, waaromtrent men de nodige gegevens in Groep IA kan vinden, of een Solex met reguleur. De werking en behandeling van deze carburator komt overeen met die van de Solex zonder reguleur; in het kort zij hieromtrent nog het volgende opgemerkt.

De Solex carburator met reguleur.

De Solex carburator (Afb. 1 en 2) is uitgerust met een door vacuum geregelde acceleratiepomp.

Bistarter.

De carburator heeft een zogenaamde bistarter, die het aanslaan en lopen van de koude motor vergemakkelijkt. De bij andere carburatoren gebruikelijke choke komt hierdoor te vervallen. De bistarter kan worden ingeschakeld in de volgende beide hoofdstanden:



A74

Afb. 2. Solex carburator met reguleur (doorsnede).

- | | |
|--------------------------------|---|
| a. Luchtcorrectiesproeier | K. Verstuiver |
| Cl. Pompkogeltje | M. Pompmembraan |
| C. Starterkogeltje | r. Pompveer |
| F. Vlotter | s. Mengbuis hoofdsproeier |
| Ga. Luchtsproeier voor starten | u. Luchtregeling nullast (stationnair draaien) |
| Gg. Hoofdsproeier | W. Regeling samenstelling gsmengsel nullast (stationnair draaien) |
| Gp. Pompsproeier | y. Sproeierhouder |
| Gs. Startsproeier | 1. Smoorklep |
| Gu. Correctiesproeier | 3. Veer |
| g. Nullastsproeier | 5. Veerbusje |
| H. Pompklepje | 6. Stelmoer |
| i. Injecteur | 8. Reguleurdop |



- a. Geheel geopend (startstand). Het mengsel is zeer rijk, hetgeen het aanslaan van de koude motor mogelijk maakt.
- b. Half geopend. In deze stand, die wordt ingeschakeld, zolang de motor nog te koud is om normaal te kunnen functioneren, is het mengsel iets armer dan in stand a.

Zodra de motor warm genoeg is, om normaal te functioneren, moet de bistarter worden uitgeschakeld, waartoe de knop geheel moet worden ingedrukt.

Starten van de motor.

Het starten van de motor geschiedt op de volgende wijze:

- a. Koude motor.
 1. Trek de knop van de bistarter geheel uit.
 2. Zet het contact aan en druk op de startknop, *zonder het gaspedaal aan te raken*.
 3. Druk, zodra de motor aanslaat, de bistarter terug in de middenstand.
 4. Druk de bistarter geheel in, zodra de motor warm genoeg is, om in deze stand stationnair te draaien, zonder af te slaan.
- b. Warme motor.

Trek, wanneer de motor niet te koud is, de bistarter half uit. Is de motor niet ver onder de bedrijfstemperatuur, raak dan de bistarter in het geheel niet aan, maar druk licht op het gaspedaal.

Stationnair draaien.

Voor stationnair en langzaam lopen van de motor wordt de samenstelling van het gasmengsel geregeld door de nullastsproeier g en de luchtregeling u (Afb. 2).

Voor het verstellen van het aantal omwentelingen van de motor bij nullast zie hieronder bij de bespreking van de reguleur (Afb. 6).

Alvorens de carburator af te stellen voor het stationnair draaien, moet men de staat van de bougies controleren en zorgdragen, dat de elektroden op de voorgeschreven afstand staan.

Onderhoud.

ALLE AFMETINGEN VAN SPROEIERS ZIJN DOOR DE FABRIEK VASTGESTELD EN MOGEN NIET WORDEN GEWIJZIGD. WIJ WAARSCHUWEN IN DIT VERBAND SPECIAAL TEGEN HET OPRUIMEN VAN SPROEIERS.

Het normale onderhoud blijft beperkt tot het nu en dan reinigen van de carburator. Wat de sproeiers en kanalen betreft, kan dit het beste geschieden met behulp van samengeperste lucht. *Men moet voor dit doel nooit staaldraad gebruiken.*

Bij de periodieke contrôle moet worden nagegaan, of het asje van de smoorklep geen zijdelingse speling heeft en of het klepje van de bistarter gemakkelijk draait en geheel terugkomt, wanneer men de knop op het instrumentenbord indrukt.

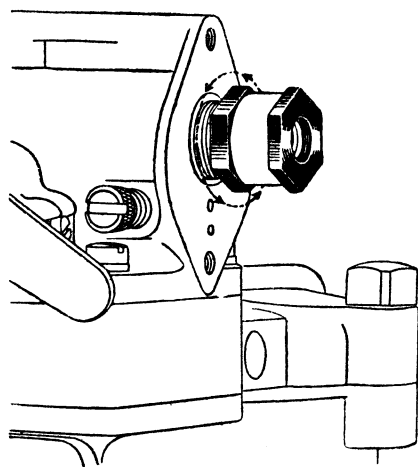
De Solex reguleur.

Een belangrijk verschil tussen de Solex carburatoren met en zonder reguleur ligt in de smoorkleppen. De as van de smoorklep 1 (Afb. 2) van de modellen met reguleur is niet geplaatst in het midden van de klep, noch in de middellijn van de carburator. De klep is vrij op de as gemonteerd door middel van een naaldlager. Veer 3 heeft de neiging de klep te openen, doch zolang het gaspedaal niet naar beneden gedrukt wordt, wordt de klep gesloten gehouden door een kraag op de as, die bewogen kan worden door het pedaal.

Druk op het gaspedaal maakt dus mogelijk, dat veer 3 de smoorklep opent. Behalve door deze veer wordt echter ook een druk uitgeoefend op de uit twee ongelijke delen bestaande smoorklep door de binnenstromende lucht. Deze druk, die varieert met de snelheid van de lucht, is tegengesteld aan de druk van de veer. Op een zeker moment zal de druk van de lucht op de klep groter worden dan de druk van de veer en de klep, die vrij kan draaien om het naaldlager, zal bewegen naar de gesloten stand, waardoor het aantal omwentelingen van de motor begrensd wordt. Het ogenblik, waarop de reguleur begint te werken, hangt dus geheel af van de spanning van veer 3.

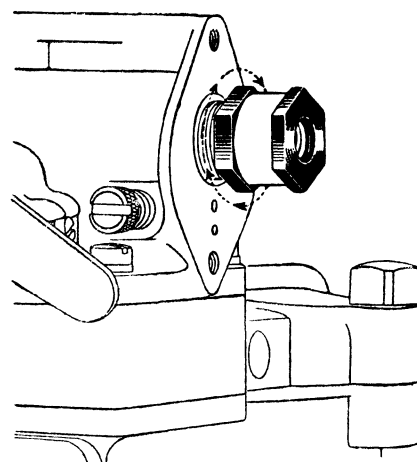
DE VOLGENDE INSTRUCTIES BETREFFENDE HET AFSTELLEN GELDEN ALLEEN VOOR ZEER SPECIALE OMSTANDIGHEDEN.

DE REGULATEUR IS AAN DE FABRIEK AFGESTELD OP EEN MAXIMUM AANTAL OMWENTELINGEN VAN DE BELASTE MOTOR VAN 2800 PER MINUUT. (Dit komt overeen met ca. 3200 tpm. voor een onbelaste motor). EEN WIJZIGING VAN DIT MAXIMUM AANTAL OMWENTELINGEN HEEFT ON-



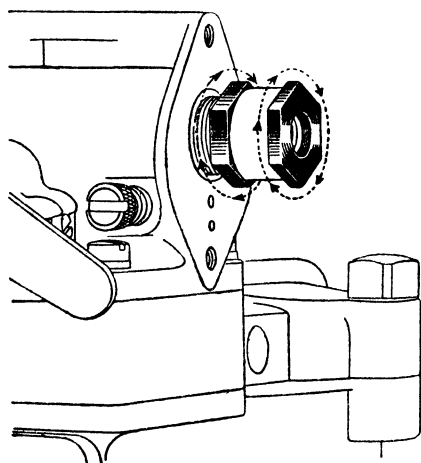
A 75

Afb. 3



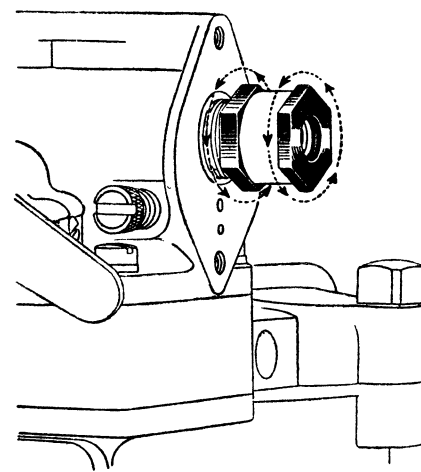
A 76

Afb. 4



A 77

Afb. 5



A 78

Afb. 6

HERROEPELIJK INTREKKEN VAN DE FABRIEKSGARANTIE VOOR HET BETREFFENDE CHASSIS TENGEVOLGE.

Men vergeet niet, dat deze motor bij een hoger aantal omwentelingen een hoger vermogen ontwikkelt, waarop de andere onderdelen van het chassis niet berekend zijn.

Afstellen van de reguleur.

De veer 3 (Afb. 2) is bevestigd aan het busje 5, dat versteld kan worden met behulp van de stelmoer 6. Na de afstelling worden deze delen opgesloten onder de dop 8.

In de afbeeldingen 3, 4, 5 en 6 is de afstelling aangegeven voor een stijgstroom-carburator. Voor de valstroom-carburator blijven de handelingen gelijk.

Teneinde het maximum aantal omwentelingen van de motor te verhogen, moet men de stelmoer losdraaien (Afb. 3), zonder het veerbusje te verdraaien; dit laatste moet dus met de hand worden vastgehouden. Eén zesde slag van de stelmoer wijzigt het aantal omwentelingen van de motor ongeveer met 60 per minuut.

Teneinde het maximum aantal omwentelingen van de motor te verlagen, moet de stelmoer worden ingedraaid, zonder dat het veerbusje meedraait (Afb. 4).

Wanneer de motor niet met een constant aantal omwentelingen wil lopen, moet men de stelmoer en het veerbusje tezamen indraaien (Afb. 5).

Tenslotte moet men, om bij stationnair draaien het aantal omwentelingen te verlagen, de stelmoer en het veerbusje tezamen losdraaien (Afb. 6).

