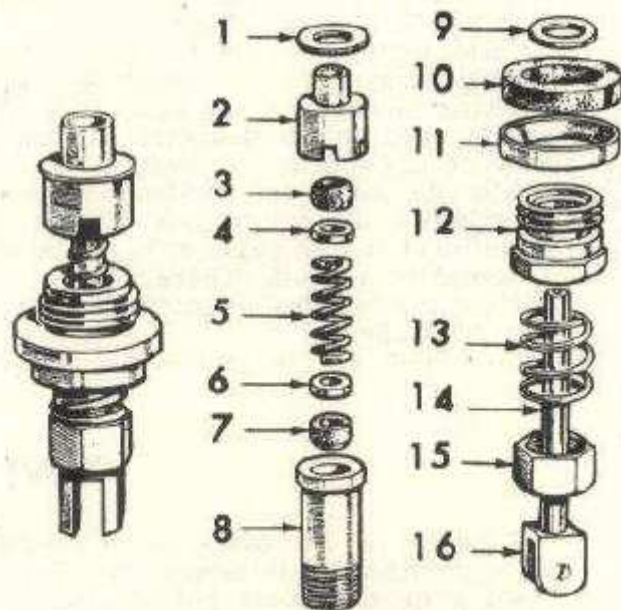


CARBURATEURS SU

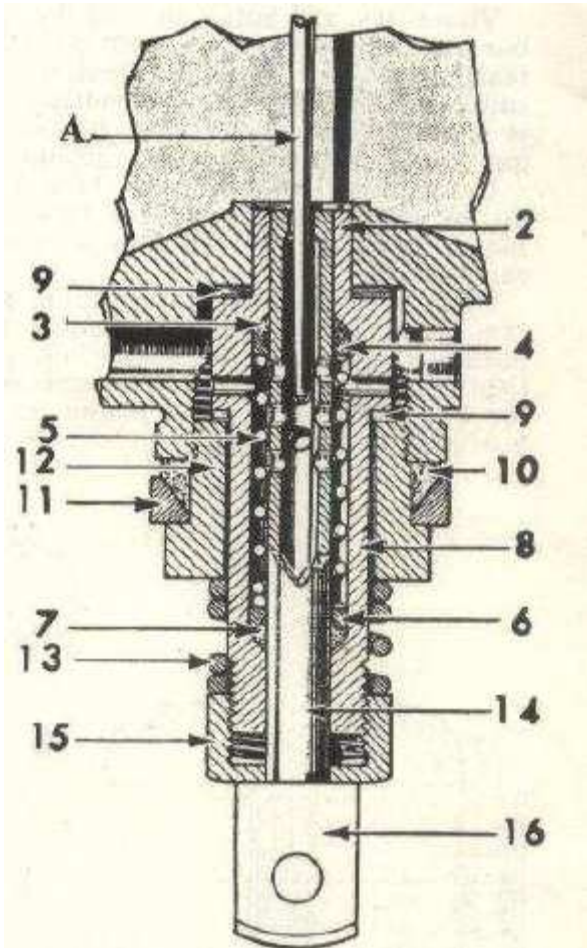
Les deux carburateurs équipant le moteur MG sont des carburateurs SU à aiguille de réglage de débit. Ils sont commandés par câble et réunis ensemble par une commande rigide réglable par étriers.



A gauche, vue d'ensemble du gicleur assemblée au centre — éclaté du gicleur — bague de gicleur et support

1. Rondelle cuivre. — 2. Bague supérieure. — 3 et 7. Joints coniques en liège. — 4 et 6. Rondelle bronze. — 5. Ressort. — 8. Bague de gicleur. — 9. Rondelle cuivre. — 10. Joints en liège. — 11. Rondelle conique du joint. — 12. Ecrou d'assemblage de la bague et son ressort. — 13. Ressort d'écrou de réglage. — 14. Gicleur. — 15. Ecrou de réglage. — 16. Chape de gicleur.

A droite, vue en coupe du dispositif de régulation d'essence



MG 1500-1600
TWIN CAM



REGLAGE DES DEBITS

- Faire tourner le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température normale de fonctionnement.
- Desserrer un des étriers de la commande d'accouplement de manière à ce que chaque carburateur puisse être commandé séparément.
- Débrancher le câble de commande et la tige de liaison entre les deux carburateurs.
- Dévisser les deux vis de butée de manière à fermer complètement les deux volets.
- Visser la vis butée du carburateur arrière d'un tour environ (position ralenti accéléré).
- Soulever le piston du carburateur AV de 13 mm de manière à supprimer son action.

Le moteur en fonctionnement, régler l'écrou de butée de gicleur de manière à obtenir un mélange correct avec l'ouverture de papillon déterminée plus haut.

Pour vérifier si ce mélange est correct, soulever le piston plongeur à l'aide de la vis pointeau prévue, de 0,8 mm. Il doit en résulter une légère accélération sans toutefois troubler la marche du moteur. Si celui-ci cale, le mélange est trop pauvre. Par contre si le régime augmente d'une façon continue avec le piston levé de 6 mm le mélange est trop riche. Il faudra alors visser l'écrou de butée de gicleur tout en vérifiant que la chape de celui-ci reste bien en appui pendant l'opération.

Lorsque ce réglage est obtenu, dé-

visser la vis de butée du volet de maître et soulever le piston de 13 mm de manière à fermer complètement celui-ci nière à annuler son action.

Opérer de la même façon pour le réglage du 2^e carburateur.

Régler ensuite le ralenti sur chaque carburateur par les 2 vis de butée de volet et accoupler la commande de manière à ce que l'ouverture soit identique sur les deux carburateurs lorsqu'on actionne le levier de commande des gaz.

SYNCHRONISATION ET RALENTI

Visser les vis butée de chaque carburateur de la même valeur pour obtenir un ralenti accéléré. Dévisser ensuite chacune des vis alternativement et autant l'une que l'autre jusqu'à ce que le ralenti correct soit atteint.

Un meilleur réglage peut être obtenu en écoutant à l'aide d'un tube souple, le bruit de l'entrée d'air à chaque carburateur.

Pour réaliser la synchronisation désirée, vérifier séparément chaque carburateur en court circuitant l'un puis l'autre carburateur en soulevant comme indiqué plus haut, le piston de régulation d'entrée d'air.

CENTRAGE DU GICLEUR

Chaque gicleur doit être parfaitement centré par rapport au corps de carburateur de manière à ce que l'aiguille portée par le piston coulisse librement et au centre de l'orifice supérieur du gicleur.

La cause principale d'un fonctionnement défectueux est le mauvais centrage du gicleur au remontage.

La vérification est à effectuer comme suit :

- Déconnecter la chape du gicleur (16) du levier de manœuvre.
- Retirer le gicleur (14) ainsi que l'écrou butée et son ressort (15 et 13).
- Replacer l'écrou butée, sans ressort et visser à fond.
- Replacer le gicleur (14) et l'enfoncer en butée.
- Retirer le dispositif amortisseur (dash - pot) (26) et vérifier si le piston coulisse librement dans son alésage.
- Si ce coulissement est défectueux, desserrer l'écrou d'assemblage (12) et faire tourner à la demande l'ensemble bague de gicleur (8) et écrou butée (15) et gicleur (14).
- S'assurer que l'écrou d'assemblage ne soit pas trop desserré.
- Le piston doit alors coulisser librement car l'aiguille centrera d'elle même le gicleur.
- Resserrer l'écrou d'assemblage.
- Vérifier à nouveau et si le piston n'est pas absolument libre, recommencer l'opération.
- Le résultat étant obtenu, remettre en place le ressort de l'écrou de réglage et refaire le réglage comme indiqué plus haut.

PISTON DE REGULATION ET DE COMMANDE D'AIGUILLE

Le coulissement du piston peut être freiné du fait d'un gommage de la tige guide (contenant la réserve d'huile du dash pot) dans son alésage.

Cette tige guide est la seule pièce ajustée du système de régulation d'air, le piston lui-même et son boisseau étant prévus avec un jeu diamétral suffisant pour ne pas toucher les parois.

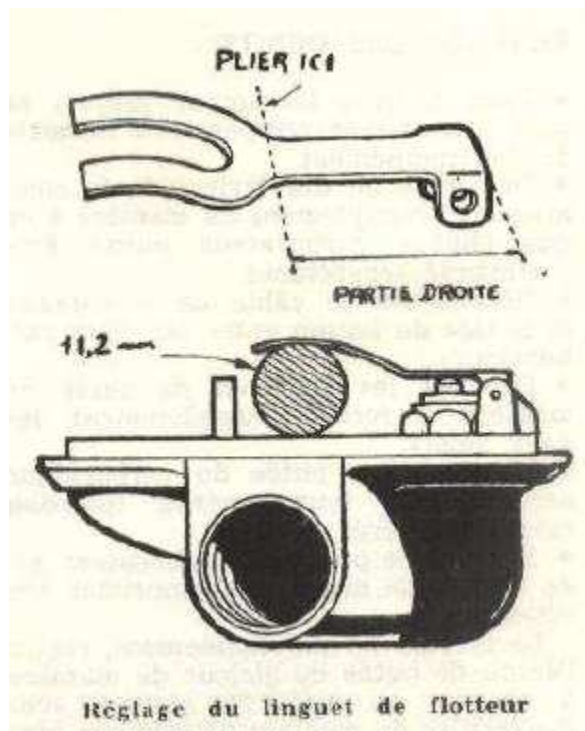
Afin de parer cet incident, déposer le cylindre du piston (vis d'arrêt 7) et nettoyer la tige guide et son alésage.

Remonter à l'huile légère. Les autres parties coulissantes ne nécessitent aucun graissage.

En aucun cas le tarage du ressort de rappel du piston ne doit être aléré, ni celui-ci changé pour activer la redescente du piston.

NOTA. — Depuis juillet 59, une modification a été apportée au dash pot du piston, celui-ci pouvant créer des perturbations aux régimes élevés.

Le nouveau modèle (AUC 8114) peut être monté à la place de l'ancien. A défaut, modifier le piston du dispositif amortisseur (dash pot) suivant dessin ci-contre.



REGLAGE DU NIVEAU

Celui-ci peut être influencé par une mauvaise forme du levier de flotteur dont la partie rectangulaire, avant la chape, doit être plate.

Disposer une jauge cylindrique de 11,1 mm (7/16") comme indiqué sur la figure ci-contre. Le pointeau doit juste fermer lorsque la fourchette du levier vient en contact avec la jauge.

ALLUMAGE

Deux types d'allumeurs ont été montés sur la MGA, le TM 2 et le DM 2 P4.

Les caractéristiques et réglages en ont été donnés au début de cette Etude.

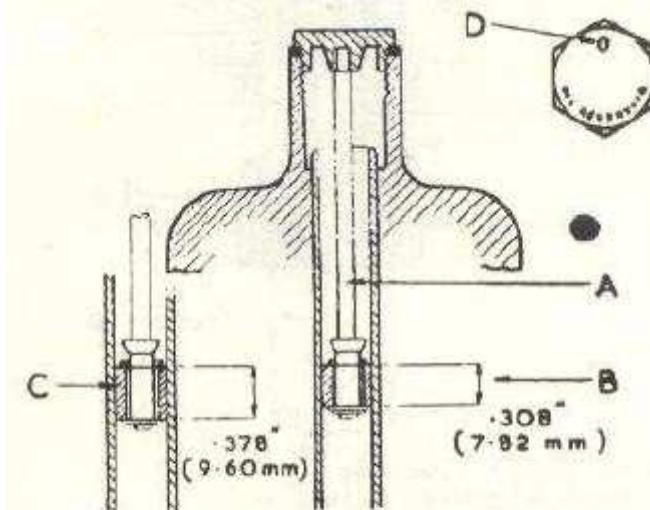
Les deux types sont à avance automatique centrifuge et correcteur à dépression réglable.

Le calage du distributeur et le réglage des contacts ne présentent aucune particularité sur le distributeur TM2. Sur le DM2 P4, le dispositif de rupture est particulier et son réglage tout en ayant les mêmes valeurs que le modèle précédent, n'est pas obtenu de la même manière — voir figure.

Sur les deux types d'allumeurs, un bouton moleté permet le réglage du correcteur suivant la qualité du carburant utilisé.

Le support de membrane comporte une graduation en degrés permettant de corriger l'avance à la demande. L'indication fléchée sur le corps de distributeur donne le sens dans lequel la correction peut être effectuée.

Depuis le moteur n° 6625 la tubulure de dépression du correcteur, comporte un petit tampon de feutre ayant pour but d'empêcher l'essence de pénétrer dans le chambrage de la membrane. Les premiers moteurs peuvent être équipés de cette nouvelle tubulure.



Modification de l'amortisseur de piston A. Nouveau type d'amortisseur. — B. Piston nouveau modèle. — C. Piston ancien modèle. — D. Identification d'un carburateur modifié