



CARBURATEUR

Type H

INSTRUCTIONS CONCERNANT LA MISE AU POINT LE REGLAGE & L'ENTRETIEN

FABRIQUE PAR

THE S.U. CARBURETTER COMPANY LIMITED

WOOD LANE

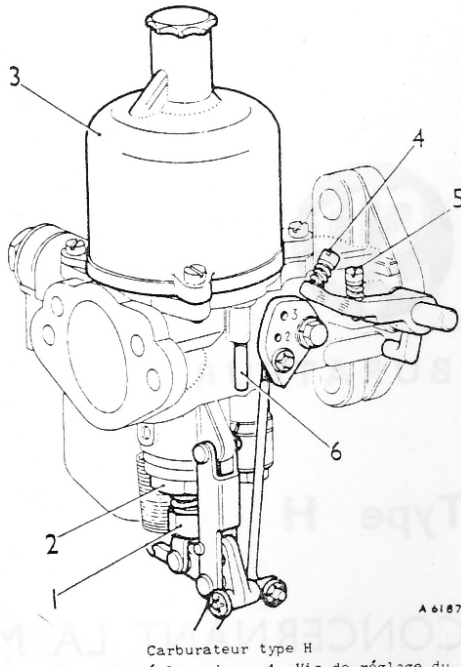
ERDINGTON

BIRMINGHAM 24

TELEPHONE ERDINGTON 7371 (9 lignes) TELEGRAMMES: CARBURFLEX,BIRMINGHAM
TELEX: 338342



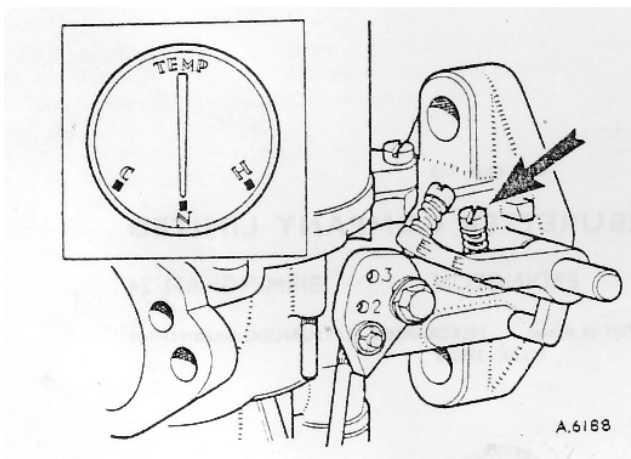
C THE BRITISH MOTOR CORPORATION LIMITED, 1966



1. Ecrou de réglage du gicleur.
2. Ecrou de blocage du gicleur.
3. Chambre de depression
4. Vis de réglage du ralenti accéléré
5. Vis de réglage du volet des gaz
6. Poussoir du piston.

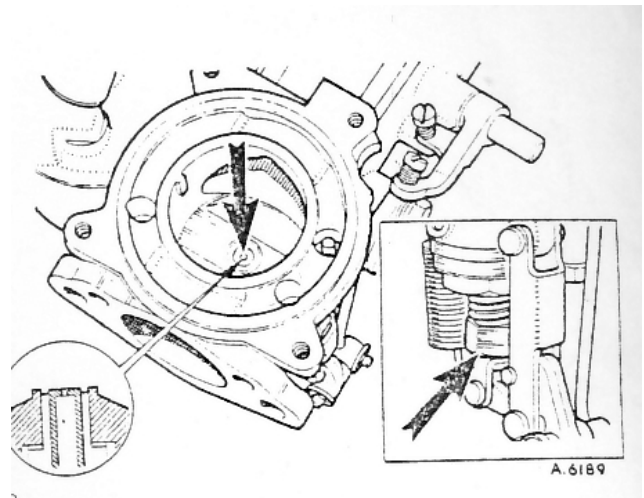
MISE AU POINT

Carburateurs simples

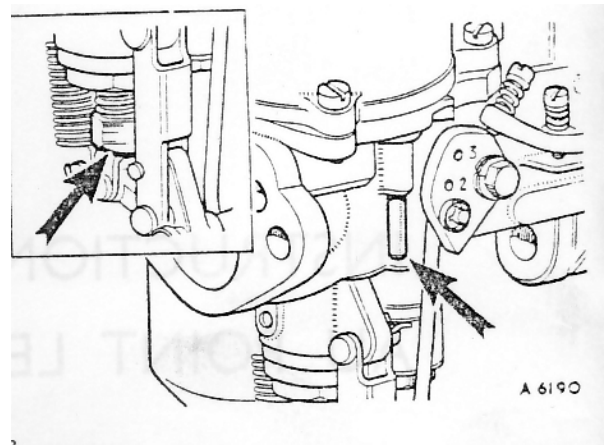


1.
 - A. Amener le moteur à sa température de fonctionnement normale.
 - B. Couper l'allumage.
 - C. Dévisser la vis de réglage du volet des gaz

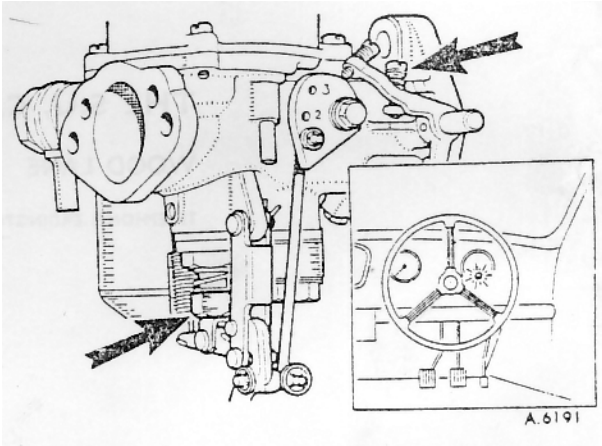
jusqu'au moment précis où elle cesse de toucher sa butée, le volet étant fermé.
 D. Régler l'ouverture en vissant de 1 1/2 tour.



2.
 - A. Après avoir repéré la position en vue du remontage, déposer la chambre de depression.
 - B. Débrancher le câble de réglage du mélange.
 - C. Visser l'écrou de réglage du gicleur jusqu'à ce que le gicleur affleure à l'intérieur du carburateur; si cette position ne peut pas être atteinte, visser l'écrou au maximum.



3.
 - A. Remonter la chambre de depression en respectant les repères.
 - B. S'assurer que le piston retombe librement quand on lâche son poussoir. Sinon, voir § 15, 16 et 17.
 - C. Dévisser de deux tours complets l'écrou de réglage du gicleur.

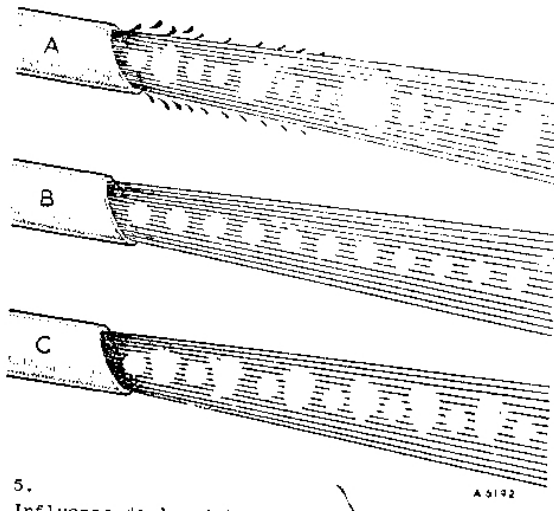


4.

A. Remettre le moteur en marche et régler la vis du volet des gaz pour obtenir le ralenti désiré, indiqué par l'allumage de la lampe témoin.

B. Visser l'écrou de réglage du gicleur pour appauvrir le mélange, ou inversement, jusqu'à obtention d'un ralenti aussi accéléré que possible sans que le moteur cesse de tourner rond.

C. Si nécessaire, régler de nouveau la vis du volet des gaz pour assurer un ralenti correct.



5.

Influence de la richesse du mélange sur la fumée d'échappement.

A. TROP PAUVRE :

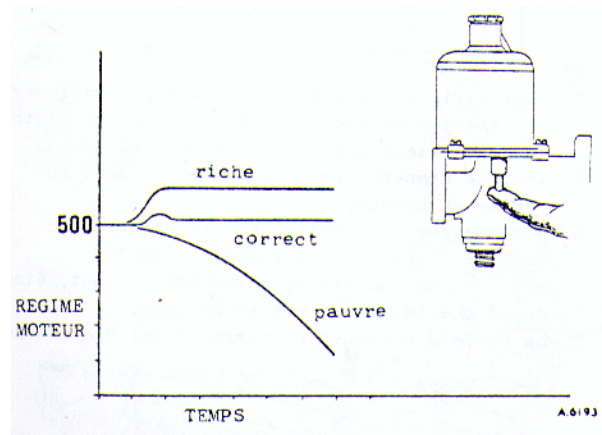
Bruits irréguliers, ratés assourdis, fumée incolore.

B. CORRECT:

Bruits réguliers et rythmés.

C. TROP RICHE:

Ratés réguliers et rythmé, fumée noirâtre.



6.

A. Pour vérifier la qualité du mélange, soulever doucement d'environ 1 mm le poussoir du piston.

B. Le tableau ci-dessus indique comment cette manoeuvre affecte le régime du moteur, suivant le degré de richesse du mélange.

MELANGE RICHE.

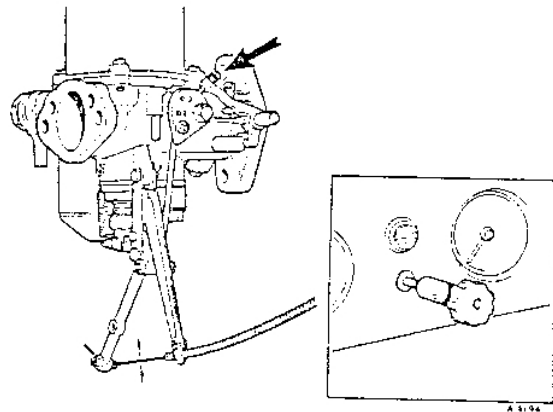
Elevation importante du régime

MELANGE CORRECT:

Très légère élévation du régime.

MELANGE PAUVRE:

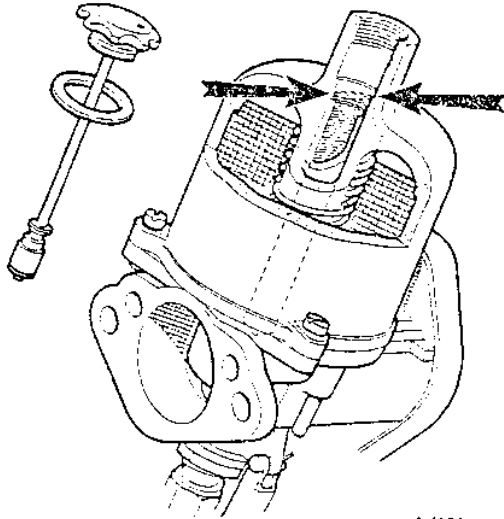
Chute immédiate du régime.



7.

A. Rebrancher le cable de réglage du

mélange, en lui laissant environ 1,6 mm de garde avant l'attaque du levier de gicleur.
 B. Tirer le bouton de réglage du mélange jusqu'à ce que la timonerie soit sur le point d'entraîner le gicleur; régler la vis de ralenti accéléré pour un régime d'environ 1000 tours minutes à chaud.



A.6195

8. En dernier lieu, verser de l'huile à moteur fluide (SAE 20) dans l'amortisseur du piston jusqu'à 13 mm au-dessus du sommet de la tige creuse du piston.

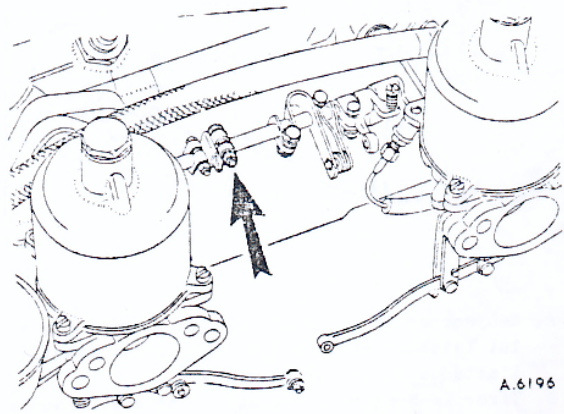
Note:

Certains carburateurs sont protégés contre la poussière; on les reconnaît au trou percé transversalement dans le col des chambres de dépression et à l'absence d'évent dans le bouchon de l'amortisseur. Dans ces carburateurs, le niveau d'huile doit s'établir à 13 mm au-dessous du sommet de la tige creuse.

MISEAU POINT

Carburateurs jumelés

Déposer les filtres à air et effectuer l'opération 1 sur tous les carburateurs, de la même façon que sur un carburateur simple. Ensuite :



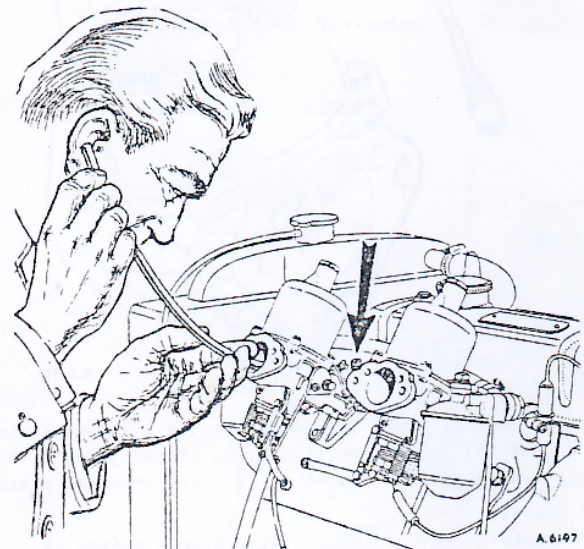
A.6196

9.

A. Desserrer l'un des boulons accouplant les arbres des volets.

B. Pour débrancher la timonerie de commande des gicleurs, extraire un des pivots (deux dans le cas des carburateurs triples).

C. Effectuer les opérations 2 et 3 comme pour un carburateur simple. En outre:

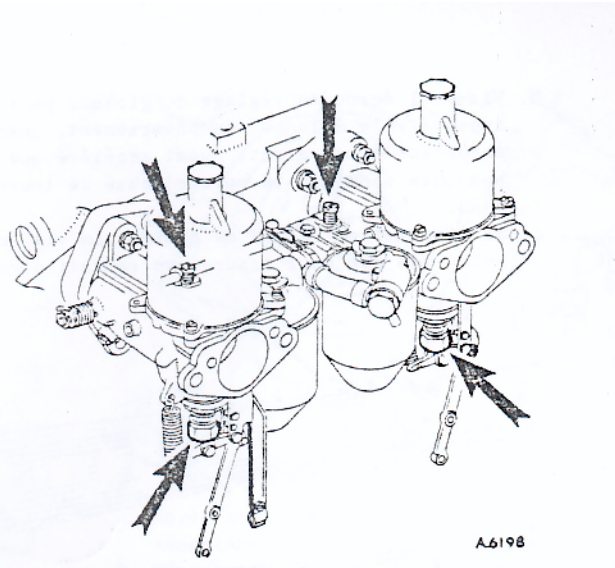


A.6197

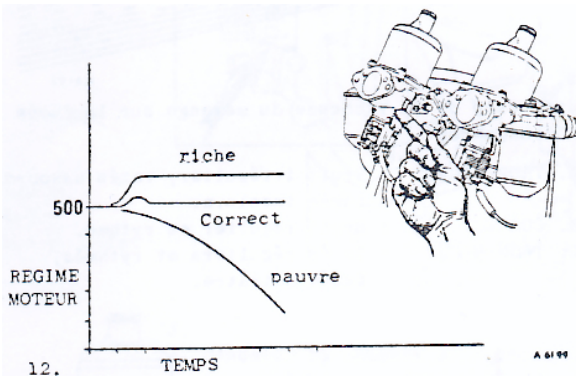
10

A. Remettre le moteur en marche et régler la vis de butée de chaque carburateur pour obtenir le ralenti désiré, indiqué par l'allumage de la lampe témoin.

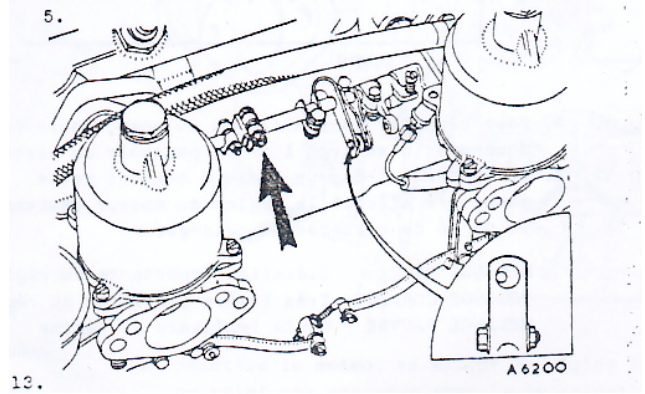
B. Comparer l'intensité du sifflement d'admission de tous les carburateurs et agir sur les vis de butée du volet des gaz jusqu'à ce que le sifflement soit partout le même.



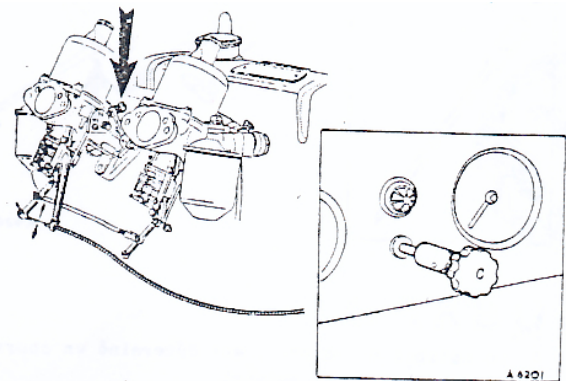
- 11
 A. Sur chaque carburateur, visser l'écrou du gicleur pour appauvrir le mélange, ou inversement, d'un nombre égal de tours, jusqu'à obtention d'un ralenti aussi accéléré que possible sans que le moteur cesse de tourner rond.
 B. Retoucher 'il y a lieu les vis du volet des gaz pour assurer un ralenti correct.



- 12
 A. Pour vérifier la qualité du mélange, soulever doucement d'environ 1 mm le poussoir du piston du carburateur avant. Le tableau ci-dessus indique comment cette manoeuvre affecte le régime du moteur.
 B. Recommencer l'opération sur le carburateur arrière, une fois le réglage effectué, vérifier de nouveau le carburateur avant, étant donné que les deux sont solidaires.
 C. La fumée d'échappement correcte est décrite au § 5.



- 13
 A. Serrer le boulon accouplant les arbres des volets, et régler le levier d'accouplement dans une position telle que son ergot touche le bord du trou du levier de reprise (voir cartouche). On assure ainsi le retard voulu à l'ouverture du volet du carburateur avant.
 B. Rebrancher la timonerie de commande du gicleur, de telle façon que les deux gicleurs soient attaqués simultanément.

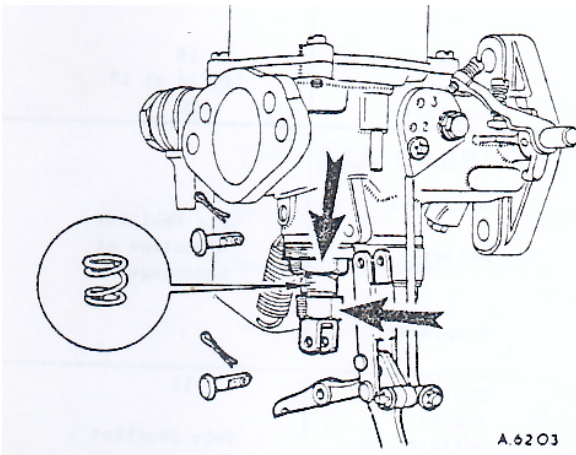


- 14
 A. Rebrancher le câble de réglage du mélange, en lui laissant environ 1,6 mm de garde avant l'attaque des leviers de gicleurs.
 B. Tirer le bouton de réglage du mélange jusqu'à ce que la timonerie soit sur le point d'entraîner les gicleurs: régler la vis de ralenti accéléré pour un régime d'environ 1000 tours-minute à chaud.
 C. Remonter les filtres à air.

REGLAGE ET ENTRETIEN**Centrage du gicleur**

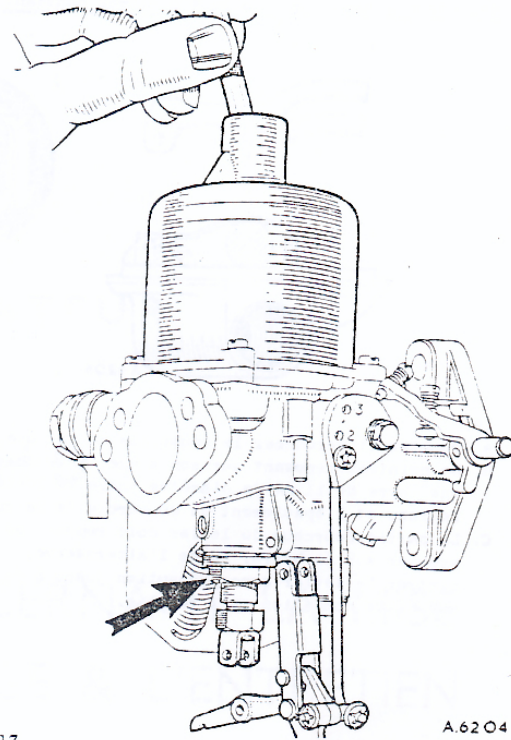
15

Le gicleur étant remonté au maximum, le piston doit retomber librement avec un bruit perceptible quand on lâche son poussoir. Si cette condition n'est réalisée que quand le gicleur est abaissé, c'est que le gicleur et ses annexes ont besoin d'être centrés. L'opération s'effectue de la manière suivante:



16

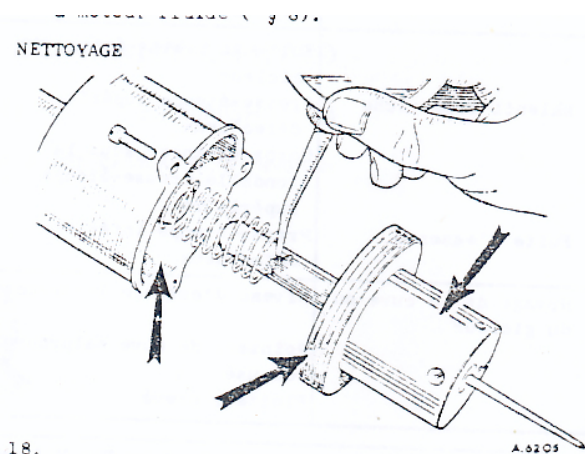
- A. Déposer la timonerie de commande du gicleur et la repousser sur le côté.
- B. Extraire le gicleur après avoir repéré sa position, déposer son ressort de maintien, remonter et revisser au maximum l'écrou de réglage.
- C. Reposer le gicleur, en maintenant la mortaise de la tête dans la position correcte par rapport à la commande.
- D. Desserrer, l'écrou de blocage du gicleur jusqu'à ce que l'ensemble tourne librement.



17.

17

- A. Déposer l'amortisseur du piston et appuyer avec un crayon sur le haut de la tige du piston.
- B. Serrer l'écrou de blocage du gicleur tout en maintenant la mortaise de la tête du gicleur dans la position correcte et en appliquant énergiquement le gicleur contre l'écrou de réglage.
- C. En dernier lieu, contrôler comme indiqué § 15.
- D. Raccorder les commandes.
- E. Remplir l'amortisseur du piston avec de l'huile à moteur fluide § 8.

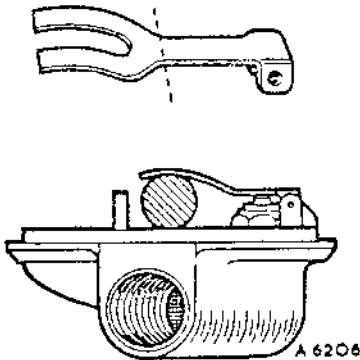


18.

18

- A. Aux périodes préconisées, déposer avec précaution la chambre de dépression, après avoir tracé des repères en vue du remontage.
 B. A l'aide d'un chiffon humecté d'essence, nettoyer l'intérieur de la chambre et les deux diamètres du piston.
 C. Huiler légèrement la tige du piston seulement et remonter en s'aidant des repères.

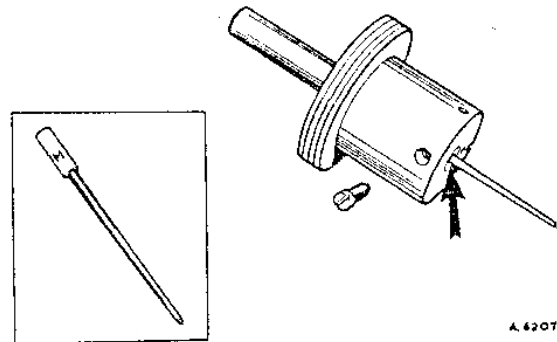
Hauteur d'essence dans la cuve à niveau constant



19

- A. Déposer et retourner le couvercle de la cuve.
 B. Le pointeau reposant sur son siège, introduire une barre de 11 mm de diamètre entre le levier fourchu et l'épaule du couvercle de la cuve.
 C. La partie fourchue du levier doit reposer sans appuyer sur la barre. Dans l'alternative, cintrer le levier avec précaution jusqu'à ce que cette condition soit remplie.

Calibre et position du pointeau.



20.

- A. Le calibre du pointeau est déterminé en cours de fabrication du moteur.
 B. Pour s'assurer que le calibre du pointeau est bien celui qui convient : déposer la chambre de dépression après avoir repéré sa position.
 C. Desserrer la vis de blocage du pointeau, extraire le pointeau, et collationner son repère d'identification avec les spécifications.
 D. Remonter le pointeau qui convient et le bloquer en position, de telle façon que l'épaule de la tige affleure à la face inférieure du piston.
 E. Remonter la chambre de dépression en observant les repères.