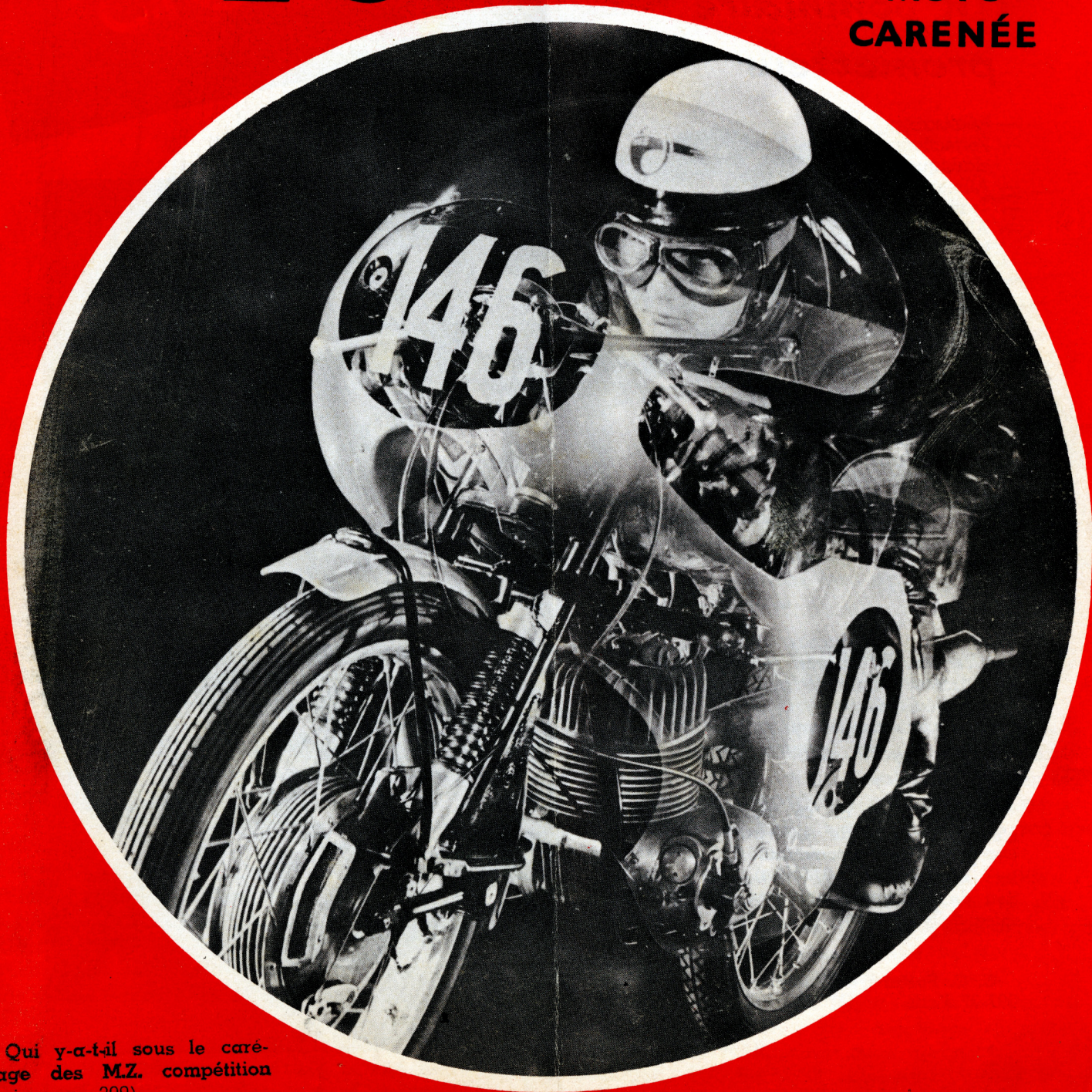


49^{ème} ANNEE. — 22 AVRIL 1961. — N° 1.538

Tous les samedis, le Numéro : 1 NF

Moto revue

POUR LA
MOTO
CARENÉE



Qui y-a-t-il sous le carénage des M.Z. compétition (voir page 399).

... ET VOICI LE NOUVEAU CARBURATEUR AMAL G. P.

C'EST par le sigle Amal « G.P. 2 » que l'on distingue nominalement ces nouveaux carburateurs « compétition » des anciens modèles Amal « GP ». Et disons de suite que ces « G.P. 2 » équipent de série, dès maintenant, les nouvelles Norton « Manx » 1961, après avoir été expérimentés avec succès, en 1960, par Alan Trow et Alan Shepherd sur leurs 350 Norton « Manx » et A.J.S. 7 R.

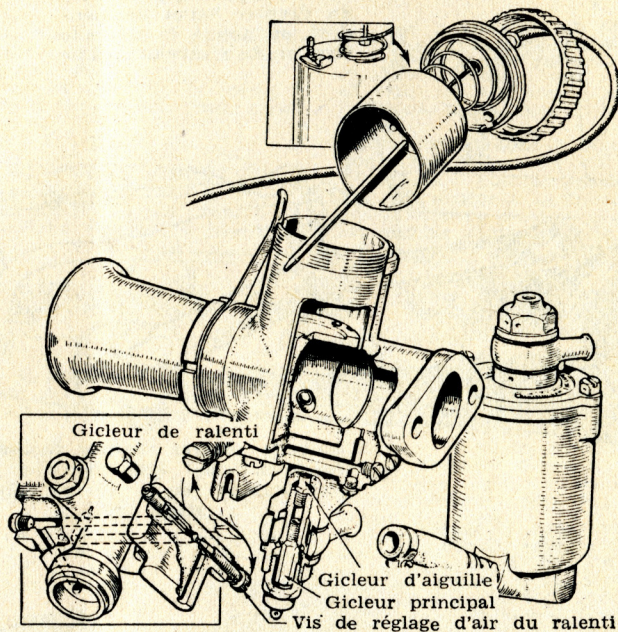
Non modifié dans son principe fondamental (aiguille passant extérieurement au venturi de la buse, correcteur d'air) le G.P. 2 se distingue essentiellement par un nouveau système de ralenti, nouveau par la place qu'il occupe et par son système de réglage.

Une nouvelle place

Précédemment, le système de ralenti se trouvait placé en aval du corps du carburateur, donc accolé à ce corps côté fixation du carburateur à la culasse. Maintenant, ce système de ralenti, toujours solidaire du corps du carburateur, est en amont de ce corps, donc côté pavillon d'air.



Cette solution permettrait d'éviter de noyer le moteur lors des départs ou dans les virages très lents. De plus, elle permet d'incliner davantage le carburateur (alors que, précédemment, l'inclinaison maximum permise était de 20-25 degrés).



Un réglage comme
sur les carburateurs

de série

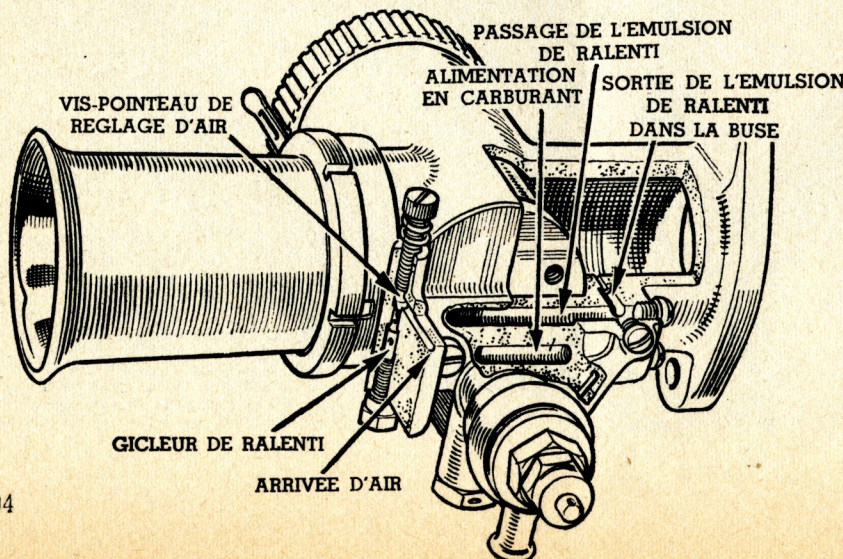
Jusqu'ici, le réglage du système de ralenti des carburateurs de compétition (et de celui des Amal G.P.) s'opérait en réglant le débit d'essence à l'aide d'une vis pointeau, alors que l'air comburant passait par un orifice calibré inamovible.

Maintenant, sur le G.P. 2, on a adopté le système utilisé sur la plupart des bons carburateurs de série : débit d'essence réglé par un gicleur de ralenti amovible et calibrage de l'air comburant par une vis pointeau (plus celle-ci est vissée, plus l'émulsion du ralenti est « riche »).

Cette solution permet un réglage plus précis du système de ralenti que la précédente solution : en effet, on peut jouer sur le débit de carburant par le choix du gicleur de ralenti et sur le débit d'air par l'action sur la vis-pointeau.



De plus, cette modification a permis de réduire considérablement la section de



sortie de l'orifice par lequel l'émulsion de ralenti débouche dans la buse en aval du boisseau des gaz. Cette plus petite section de passage des gaz de ralenti fait que ce dernier système joue un rôle plus limité que précédemment, ne continuant plus à intervenir dès qu'une certaine ouverture du boisseau des gaz est atteinte. D'où un réglage plus simple pour l'ensemble de la carburation.

LE FONCTIONNEMENT DU RALENTI

Voyons maintenant plus précisément comment fonctionne ce système de ralenti les illustrations jointes, dues à nos confrères «Motorcycling» et «Motor Cycle News », permettant de mieux suivre.

★

Le carburant, arrivant de la cuve dans le bas du corps du carburateur, vient alimenter le système de ralenti par une dérivation formée d'abord par une canalisation en biais, puis par une canalisation horizontale se terminant par le gicleur de ralenti.

L'air comburant pénètre par une petite canalisation verticale venue de fonderie et, avant de rejoindre la petite chambre où se forme l'émulsion, voit son débit réglé par la vis-pointeau.

L'émulsion ainsi formée est dirigée vers l'aval du carburateur par une canalisation horizontale. Puis une autre canalisation, cette fois perpendiculaire à l'axe de la buse, amène cette émulsion dans la buse elle-même.