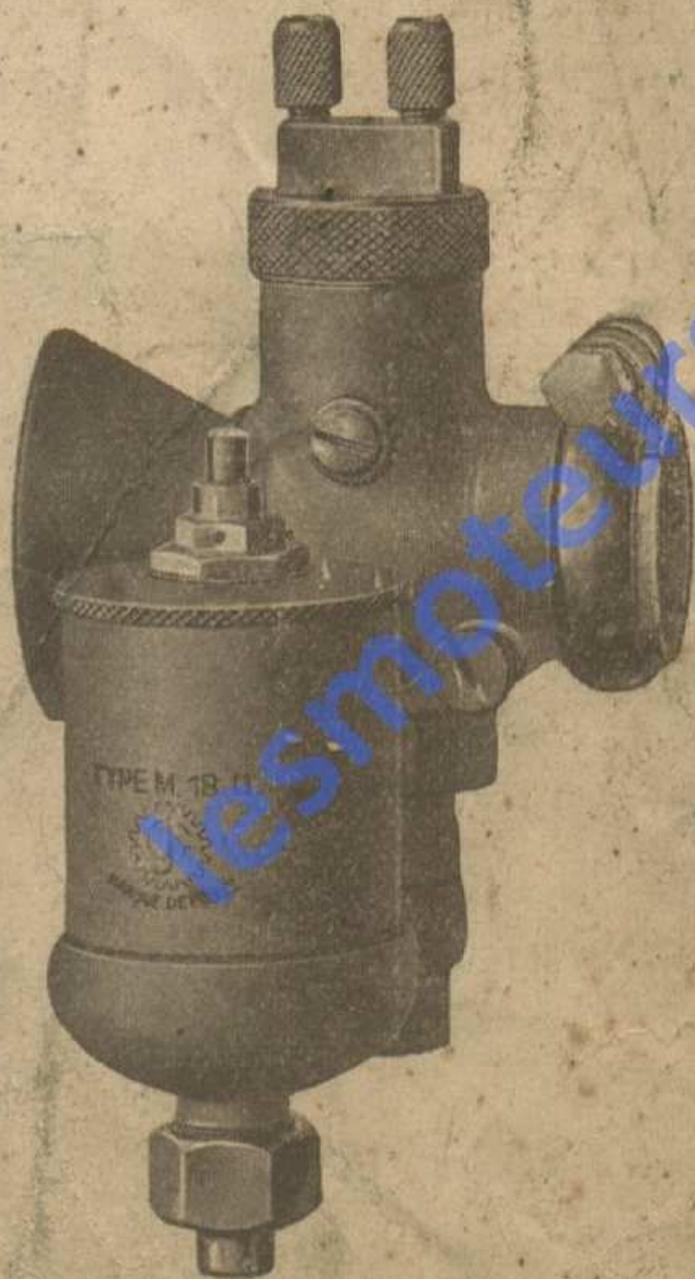


CARBURATEURS

GURTNER



TYPES

M 18 D

M 20 D

M 22 D

M 23,5 D

M 25 D



Etablissements
J. GURTNER
PONTARLIER (Doubs)
FRANCE

A notre honorable Clientèle :

Nos Établissements fondés en 1900 n'ont été, dès cette époque, affiliés à aucune autre industrie qu'à celle de la fabrication d'accessoires pour automobiles, motocycles et aviation. Ceci est une référence d'autant plus probante que le développement de notre Firme s'est accompli à l'avant-garde de l'évolution prodigieuse d'une grande industrie moderne.

Le fini et la qualité de nos articles sont à la base même de nos principes de fabrication : nous ne livrons que des produits manufacturés scientifiquement étudiés et mis à l'épreuve avec la plus grande rigueur.

Nos livraisons s'effectuent strictement aux dates fixées. A chaque lettre nous répondons dans sa langue propre et par même courrier.

Nous ne craignons pas les comparaisons de nos articles, si l'on veut tenir compte de nos

FINI, QUALITÉ et DURÉE de SERVICE

CARBURATEUR GURTNER

TYPE M. - A AIGUILLE

.....

Les carburateurs Gurtner type M sont du type à aiguille, celle-ci agissant, non pour calibrer ou pour surcalibrer un gicleur, mais pour régler le débit d'un gaz riche (Brevet Boullay). Ceci permet de joindre aux qualités des carburateurs aiguilles (peu sensibles au niveau et économiques) une reprise d'une nervosité exceptionnelle et une automaticité parfaite, aussi bien en utilisation (aiguille) qu'à plein gaz (le grand jet étant noyé en dérivation et bénéficiant à la reprise de l'excès d'essence causé par le dénoyage). Son réglage est simple et efficace; son étanchéité parfaite, grâce à son joint unique.

FONCTIONNEMENT ET RÉGLAGE

Une manette commande le boisseau des gaz. Une seconde le volet de départ. Disons tout de suite à ce sujet que cette seconde manette n'est utile que pour les départs à froid et, qu'aussitôt le moteur chaud, on doit ouvrir cette manette en grand et la laisser immuablement ouverte pendant la marche, et ne pas s'en servir comme correcteur, ce qui amènerait une consommation exagérée.

La manette des gaz étant fermée : agir sur le tendeur de gaine du volet des gaz pour que le moteur tourne au ralenti, puis régler la vis de réglage de ralenti de manière à obtenir le meilleur ralenti.

Cette vis doit être desserrée d'environ $1/4$ de tour à 2 tours. Ne jamais forcer en serrant cette vis, ce qui détériorerait le cône de la vis et le siège du cône. En ouvrant progressivement la manette, le moteur doit augmenter régulièrement de vitesse sans trou; si le moteur accusait une faiblesse tout à fait au début de l'ouverture, c'est que la vis de ralenti serait trop desserrée.

Aussitôt que le volet est ouvert de 2 millimètres, le grand jet commence à débiter.

La richesse du mélange, à ce moment et jusqu'à 10 millimètres d'ouverture, est obtenue par le biais du volet : si celui-ci est haut la dépression sur le jet sera faible et le mélange sera pauvre; si celui-ci est bas, l'effet inverse sera obtenu.

En principe, les volets normaux sont de 8 millimètres (le volet est marqué d'un 8 indiquant la hauteur du biais), mais dans certains cas peuvent être de 6, 7, 9 ou 10 millimètres.

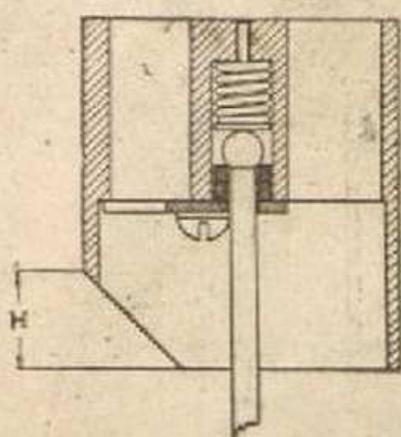
Lorsqu'une ouverture de 10 millimètres est atteinte, le cône de l'aiguille entre en jeu et, par conséquent, le réglage de la hauteur de l'aiguille influe sur la richesse du mélange. Plus l'aiguille sera haute, plus la richesse sera grande et inversement. Le réglage de la hauteur de l'aiguille s'effectue de la manière suivante :

Le volet étant sorti du carburateur, on remarquera une plaquette fixée par 2 vis, qui fixe à la fois le câble et l'aiguille : il faut d'abord enlever le câble de la manette pour lui donner du jeu, puis desserrer à moitié les vis de la plaquette, ce qui permettra de libérer le câble du volet par la gorge de la plaquette prévue à cet effet. En desserrant complètement les vis on aura alors l'aiguille : celle-ci à tête ronde est fixée dans son logement à l'aide de rondelles qui permettent d'en régler la hauteur. Si les 2 rondelles sont passées dans l'aiguille, celle-ci sera à la position haute H; si une rondelle est passée dans l'aiguille et l'autre placée contre le poussoir à ressort, l'aiguille sera donc abaissée par rapport au volet, et sa

position sera moyenne M; enfin, les 2 rondelles étant dans le logement contre le poussoir et l'aiguille portant directement sur la plaquette de fixation, la position sera basse B. On comprendra donc facilement que dans la position H on consommera plus qu'en M, et en M qu'en B.

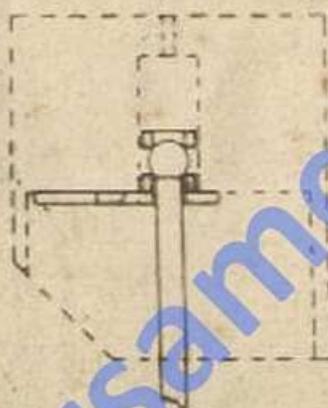
Si on constate donc une consommation exagérée, il faudra vérifier la position de l'aiguille et la mettre à une position inférieure.

Tous les carburateurs sont réglés en général aux positions H ou M : il faudrait donc respectivement les mettre en M ou B.



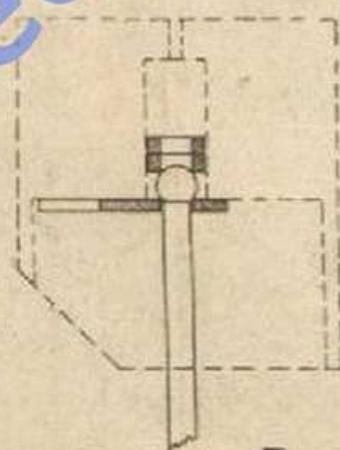
POSITION: H.

RICHE



POSITION: M.

NORMAL



POSITION: B.

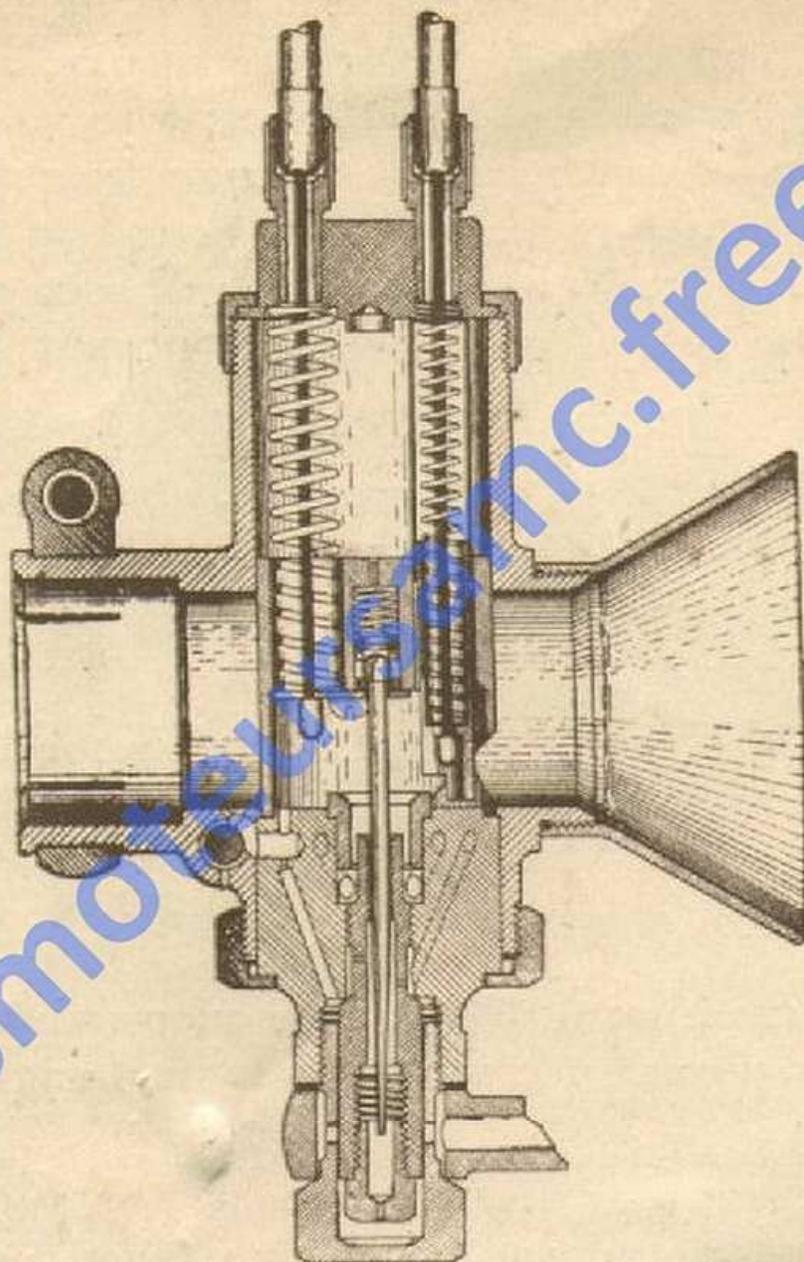
PAUVRE

En remontant la plaquette, il faut avoir soin de bien faire pénétrer les rondelles dans leur logement et d'agrafer le câble avant le serrage complet; de plus, s'assurer que la plaquette est bien parallèle au passage du volet d'air et que le guide de ce volet coulisse bien dans le grand volet. Si cette plaquette était vissée de travers, elle pourrait obstruer partiellement le passage du guide du volet d'air et empêcher le montage, ou produire un coincement des 2 volets.

Enfin, le grand gicleur agit depuis la demi-ouverture jusqu'à ouverture complète, et, par conséquent, en même temps que l'aiguille.

Il faut donc, pour régler, avoir le gicleur convenant bien au

moteur et au carburateur, la position d'aiguille la plus basse compatible avec la bonne marche. Les réglages sont faits dans les usines de motocyclettes par nos ingénieurs en collaboration avec les fabricants, et on doit s'y conformer.



Cependant, dans des cas spéciaux, de petites modifications peuvent être faites : comme changement de gicleur, position d'aiguille et réglage de ralenti.

Enfin, un carburateur, pour avoir une marche normale, doit

être monté bien droit, son collier de serrage bloqué : le carburateur étant emmanché à fond sur la tubulure, et être propre extérieurement et intérieurement. Graisser souvent les gaines pour que celles-ci coulissent bien.

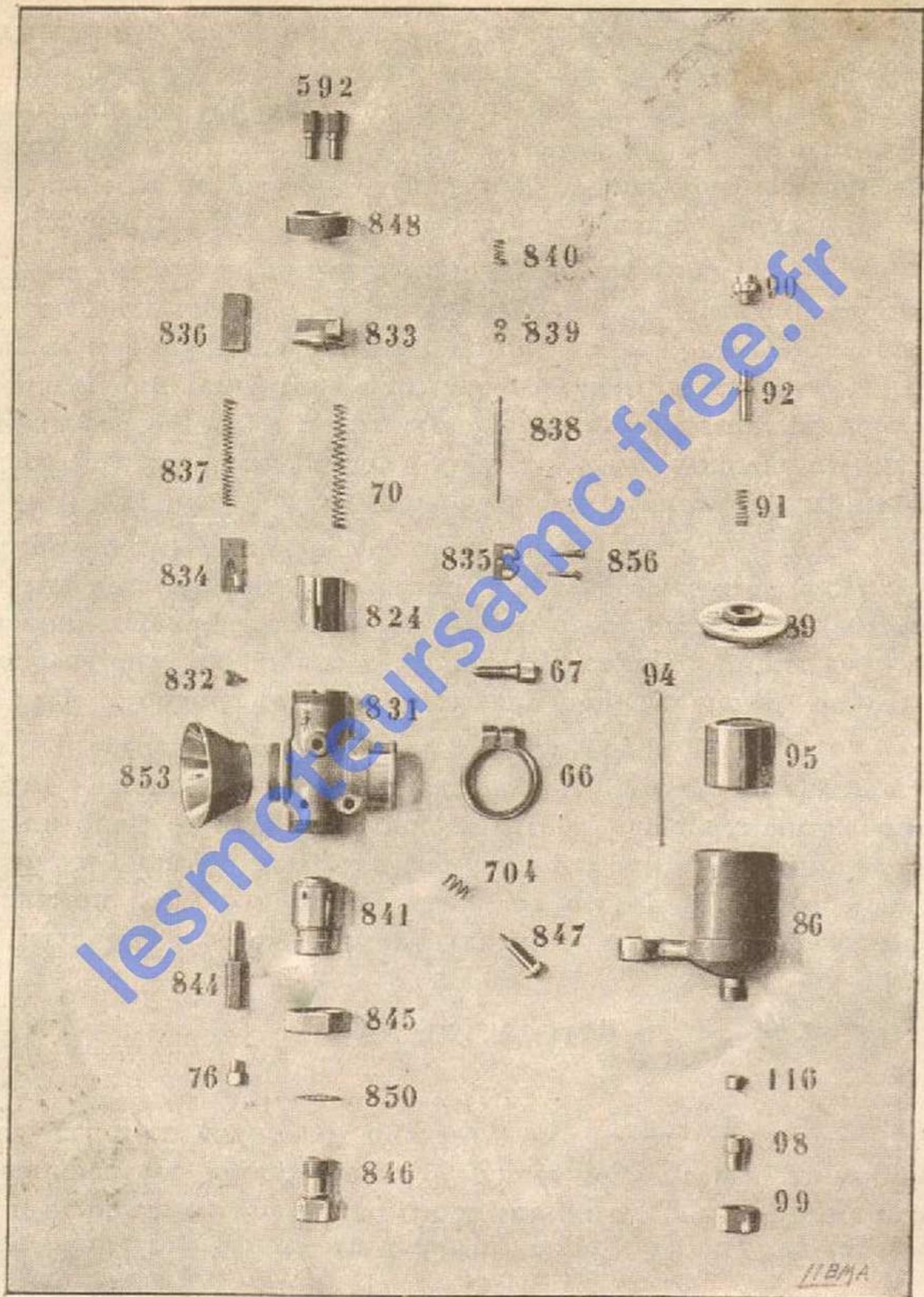
INSTRUCTIONS

DEPART. — Le moteur froid. — Faire venir l'essence à l'aide du bouton placé au sommet de la cuve, fermer la manette d'air s'il y a lieu. Mettre la manette des gaz entre la position ralenti et un quart de gaz. Si le moteur part et s'arrête aussitôt, refaire venir l'essence. Certains moteurs ayant tendance à s'engorger, il faut procéder comme pour le départ à chaud.

Moteur chaud. — Ne jamais faire venir l'essence; donner le coup de kick, air ouvert. Si le moteur s'engorge, ouvrir plein gaz et donner quelques coups de kick en décompressant, de manière à faire évaporer l'essence qui pourrait se trouver dans le cylindre, et faire partir le moteur plein air et plein gaz.

Nettoyage. — Nettoyer soigneusement le filtre du carburateur placé au dessous du pointeau de la cuve, retourner la cuve pour vider l'eau qui aurait pu pénétrer, la rincer à l'essence pure. Vérifier si les différents trous d'air du carburateur ne sont pas obstrués par de la boue, de la poussière ou de l'huile: pour cela, démonter le corps du manchon et rincer soigneusement à l'essence pure. Ne pas démonter inutilement l'aiguille du volet.

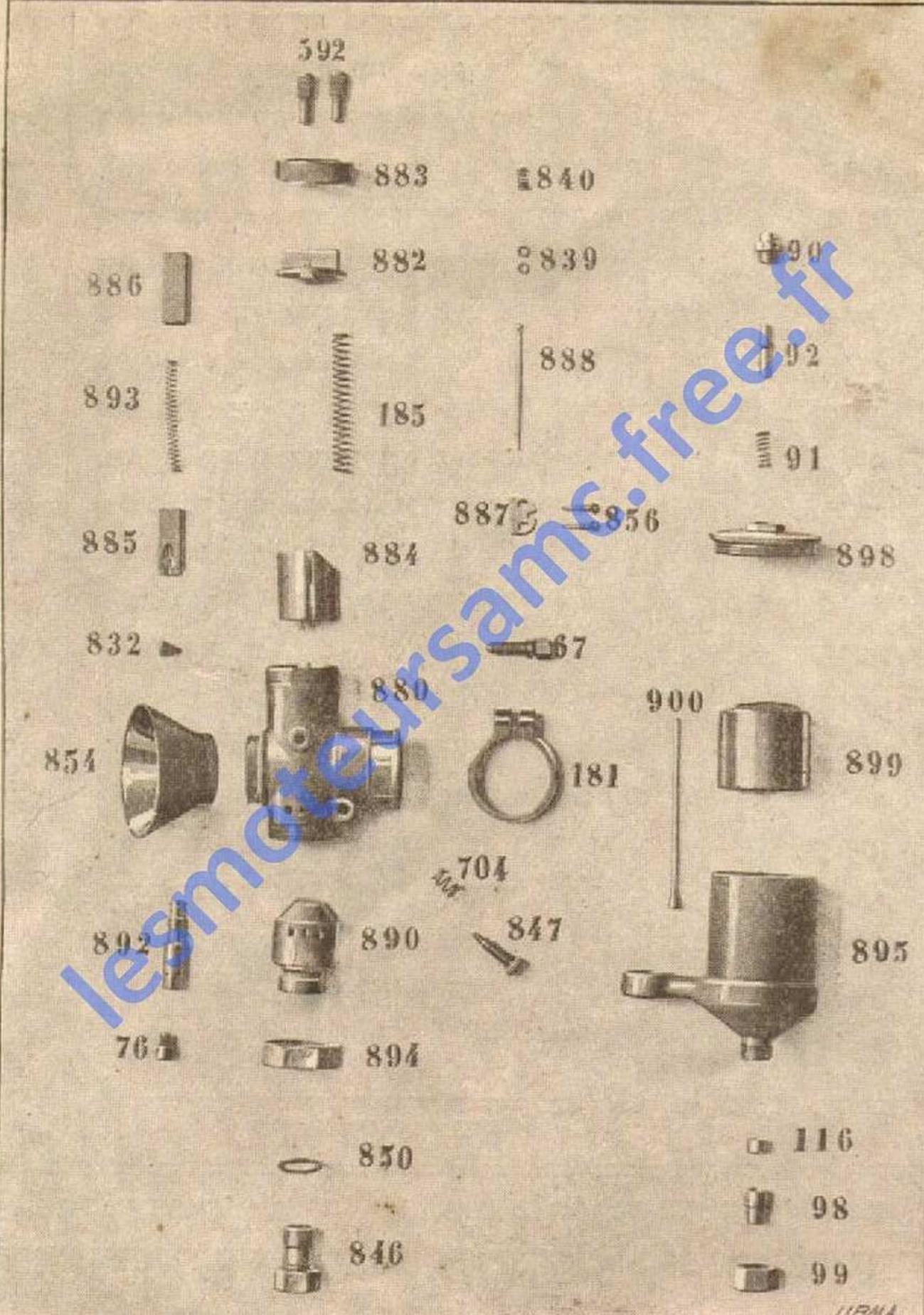
Un mauvais ralenti ne provient pas, à priori, du carburateur, de même qu'un manque de puissance ou une consommation exagérée. Mettre une bonne bougie, s'assurer que la magnéto donne bien, que les soupapes ont une bonne portée et que le moteur comprime bien, sont aussi nécessaires que de s'assurer si l'essence arrive bien au carburateur.



Nomenclature des pièces détachées des Carburateurs

TYPES M 18 D, M 20 D, M 22 D, M 23,5 D, M 25 D

N°	DESIGNATION	PRIX
66	Collier de serrage	11. »
67	Vis de fixation collier	3.50
70	Ressort du volet des gaz	1.30
76	Gicleur	2. »
86	Chambre du flotteur	21.40
89	Couvercle de la chambre du flotteur ..	10. »
90	Ecrou d'agitation	1.50
91	Ressort d'agitation	0.95
92	Agitateur	2.80
94	Pointeau	5. »
95	Flotteur	12.40
98	Raccord du réservoir	1.80
99	Ecrou de fixation du raccord	3. »
116	Filtre	2.60
181	Collier de serrage	12. »
185	Ressort du volet des gaz	1.60
592	Vis du tendeur	1.50
704	Ressort du ralenti	1.30
824	Volet des gaz	9. »
831	Chambre de mélange	36. »
832	Vis de guidage du volet	0.70
833	Chapeau de la chambre	3. »



Nomenclature des pièces détachées des Carburateurs

TYPES M 18 D, M 20 D, M 22 D, M 23,5 D, M 25 D

N°	DÉSIGNATION	PRIX
834	Volet d'air	2.50
835	Plaquette fixation câble	0.30
836	Tube de guidage volet	3.50
837	Ressort du volet d'air.....	1.50
838	Aiguille longue	5. »
839	Rondelle de réglage de l'aiguille.....	0.30
840	Ressort de l'aiguille.....	1.20
841	Manchon.....	10. »
844	Gigleur d'aiguille	1.90
845	Ecrou de blocage	6. »
846	Boulon d'assemblage	5. »
847	Vis pointeau ralenti.....	1.80
848	Ecrou de serrage du chapeau	3.60
850	Rondelle joint	0.25
851	Câble des gaz	10. »
852	Câble d'air	10. »
853	Prise d'air cône	7.50
854	Prise d'air cône	8.20
856	Vis fixation plaquette	0.80
866	Chambre de mélange	36. »
879	Chambre de mélange M 22 D.....	40. »
880	Chambre de mélange M 23,5 D	40. »

Nomenclature des pièces détachées des Carburateurs

TYPES M 18 D, M 20 D, M 22 D, M 23,5 D, M 25 D

N°	DÉSIGNATION	PRIX
881	Chambre de mélange M 25 D	40. »
882	Chapeau de la chambre	3.80
883	Ecrou de serrage du chapeau	4. »
884	Volet des gaz	9.80
885	Volet d'air	2.50
886	Tube de guidage du volet	3.50
887	Plaquette de fixation câble	0.30
888	Aiguille	5. »
889	Manchon M 22 D	12. »
890	Manchon M 23,5 D	12. »
891	Manchon M 25 D	12. »
892	Gicleur d'aiguille	3.70
893	Ressort du volet d'air	1.30
894	Ecrou de blocage	6.80
895	Chambre de flotteur	24. »
898	Couvercle de la chambre du flotteur	12. »
899	Flotteur	15. »
900	Pointeau	5.50
901	Câble des gaz	12. »
902	Câble d'air	12. »

Pour les commandes de pièces détachées, bien indiquer le type de carburateur inscrit sur la cuve et le numéro de la pièce.

Nomenclature des différents types de Carburateurs

TYPE M.

DESIGNATION du type	PRIX	CORRECTION d'air	DIAMETRE de la pipe du moteur
M 18 D M 19 D M 20 D	210. »	avec avec avec	pour 22 — 24 — 25,4
M 18 M 19 M 20	200. »	sans sans sans	pour 22 — 24 — 25,4
M 22 D M 23,5 D M 25 D	240. »	avec avec avec	pour 25,4 et — 28,6

Nota. — Le numéro suivant la lettre du type indique le passage de gaz, la lettre D après le numéro indique que le carburateur comporte une deuxième manette de correction d'air.

Commandes. — Indiquer la marque de la moto et du moteur, 2 ou 4 temps, soupapes latérales ou culbuteur, la cylindrée et le diamètre de la pipe d'admission.

Avis important. — Pour les commandes de pièces détachées, il est nécessaire, en plus du numéro, de spécifier d'abord le type du carburateur auquel ces pièces détachées sont destinées. S'il s'agit d'ancien modèle, se reporter au catalogue de ces types.

GUR/NER



lesmoteursamc.free.fr

IMPRIMERIE G. BUDY & FILS

102, R. DE CHARONNE - PARIS
