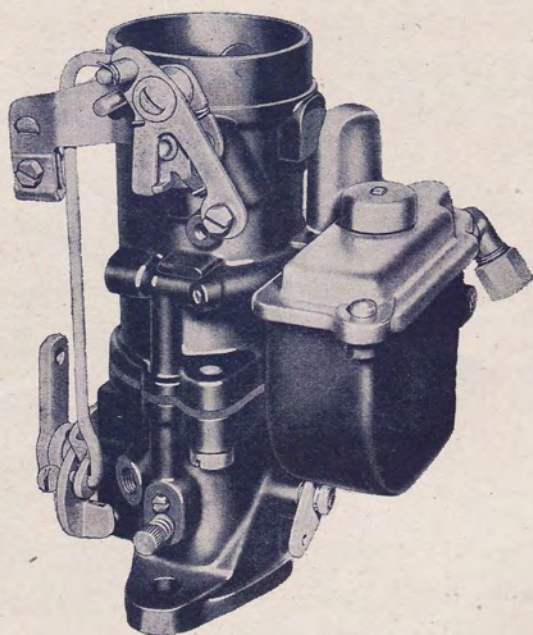


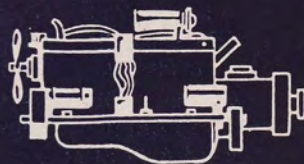
*la perfection
dans la carburation*

ZENITH STROMBERG

CARBURATEURS
MODÈLES EX - 12 - 22 - 32



NOTICE D'ENTRETIEN



CHAPITRE I

ARRIVEE D'ESSENCE

A) L'ESSENCE N'ARRIVE PAS AU CARBURATEUR.

Démonter le raccord d'arrivée d'essence (fig. 1), actionner le levier d'amorçage de la pompe d'alimentation :

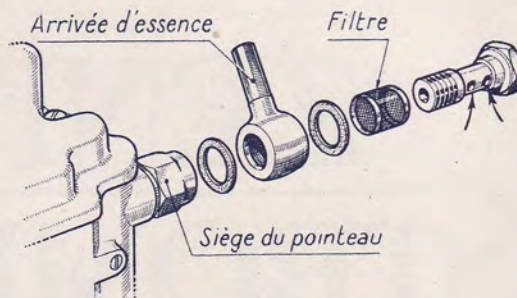


Fig. 1

1. L'essence n'arrive pas au raccord :

La vérifier.

Les déboucher.

2. L'essence arrive au raccord :

Nettoyer le filtre crépine ainsi que le raccord d'arrivée d'essence (fig. 1).

Vérifier la liberté d'articulation du flotteur. Nettoyer complètement le siège de pointeau en s'assurant que le pointeau coulisse librement dans sa partie guide (fig. 2).

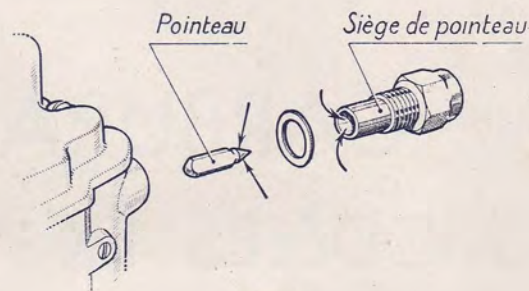


Fig. 2

B) VÉRIFICATION DU NIVEAU CONSTANT.

Démonter le couvercle de cuve. S'assurer que le niveau est correct (fig. 3) ; la cote A est en général de 15 mm. Elle peut cependant être différente de quelques millimètres suivant les types de moteurs (de 14 à 17 mm.). Nous consulter.

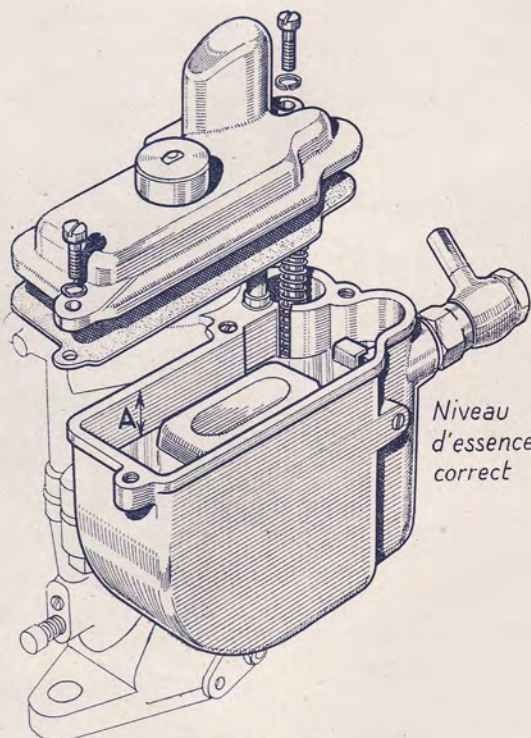


Fig. 3

C) LE CARBURATEUR SE NOIE.

Démonter le siège de pointeau et le nettoyer (fig. 2). Vérifier la bonne portée du pointeau sur son siège. Ne jamais essayer de roder le pointeau. Si l'étanchéité n'est pas obtenue après le nettoyage, changer le pointeau et son siège.

POMPE
D'ALIMENTATION
DÉFECTUEUSE

CANALISATIONS
D'ESSENCE
OBSTRUÉES

FILTRE
ENCRASSÉ

POINTEAU
COINCÉ

LE NIVEAU
D'ESSENCE
DANS LA
CUVE DOIT
S'ÉTABLIR
DE 14 A 17 M/M
DE LA FACE
SUPÉRIEURE
DE LA CUVE

POINTEAU
NON
ÉTANCHE

FLOTTEUR
PERCÉ

Le remplacer.

FLOTTEUR
BUTE SUR
JOINT CUVE-
COUVERCLE

La face supérieure du flotteur doit être horizontale comme le montre la figure 4. On peut l'amener à cette position en cintrant légèrement le bras qui appuie sur le pointeau, ou mieux, en interposant des joints supplémentaires ou d'épaisseurs différentes entre le siège de pointeau et sa portée sur la cuve.

BASCULE
DE FLOTTEUR
BUTÉ SUR LE
SIÈGE DE
POINTEAU

Vérifier que la partie supérieure recourbée de la bascule du flotteur ne vienne pas buter sur la partie cylindrique du siège de pointeau. Si cela se produit, relever très légèrement la partie recourbée de la bascule.

PRESSION
POMPE
D'ALIMENTA-
TION TROP
RELEVÉE

Vérifier la pompe.

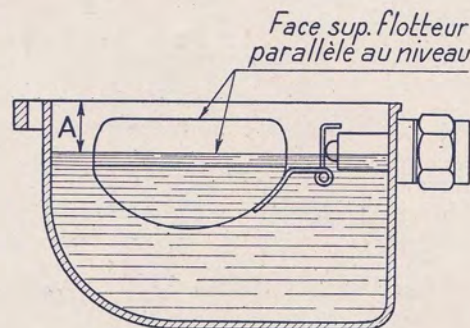


Fig. 4

CHAPITRE II

DEPART A FROID

A) LE MOTEUR NE PART PAS.

CUVE VIDE
APRÈS ARRÊT
PROLONGÉ
DE LA
VOITURE

Remplir la cuve au moyen du levier d'amorçage de la pompe.

PRISE D'AIR
DU CARBU-
RATEUR
DÉFORMÉE.
VOLET DE
DÉPART
FERMANT
MAL LORSQUE
LE STARTER
EST TIRÉ

Desserrer le silencieux d'admission ou la coupelle de prise d'air et faire le nécessaire pour que, cet organe étant remonté, le volet de départ ne soit pas gêné dans son mouvement de rotation et obstrué complètement l'entrée d'air lorsque l'on agit à fond sur la tirette du starter (fig. 5).

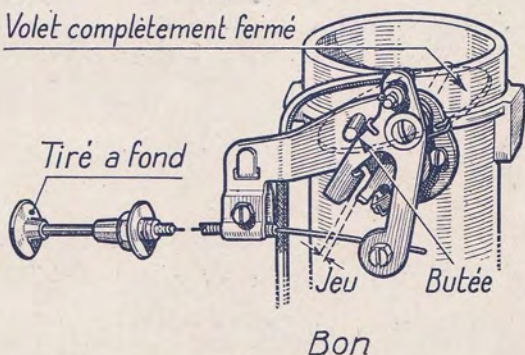
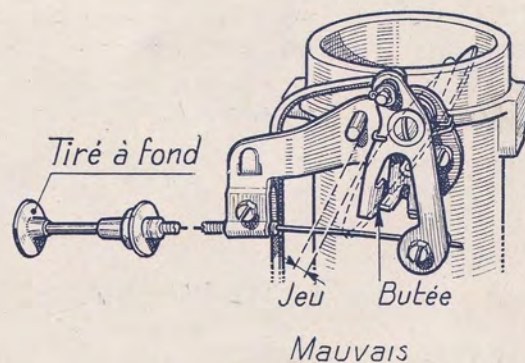


Fig. 5

COMMANDE
DE STARTER
MAL RÉGLÉ

Câble trop long. Raccourcir le câble de la tirette (fig. 5).

RALENTI
ACCÉLÉRÉ
DÉRÉGLÉ

Régler correctement le ralenti accéléré en agissant sur la vis de ralenti accéléré. Le carburateur étant démonté, l'entrebaillement du papillon de gaz doit être de 1 mm. lorsque le volet de départ est fermé. Pour éviter de démonter le carburateur, opérer comme suit (fig. 6). Le ralenti à chaud étant convenablement réglé, arrêter le moteur et tirer à fond la commande du starter. Desserrer complètement la vis de ralenti accéléré et la revisser jusqu'à ce qu'elle arrive en contact avec la butée du levier du papillon. Serrer ensuite cette vis d'un tour exactement ; la bonne position de la vis de ralenti accéléré est obtenue.

ENGORGE-
MENT DE LA
TUBULURE
D'ADMISSION
PAR SUITE
DE FAUSSES
MANŒUVRES

Repousser la tirette de starter, maintenir le papillon de gaz et le volet de départ grand ouvert et actionner le démarreur ou la manivelle jusqu'à ce que le moteur parte.

ALLUMAGE
DÉFECTUEUX

Le vérifier.

BATTERIE
INSUFFISAM-
MENT
CHARGÉE

La recharger.

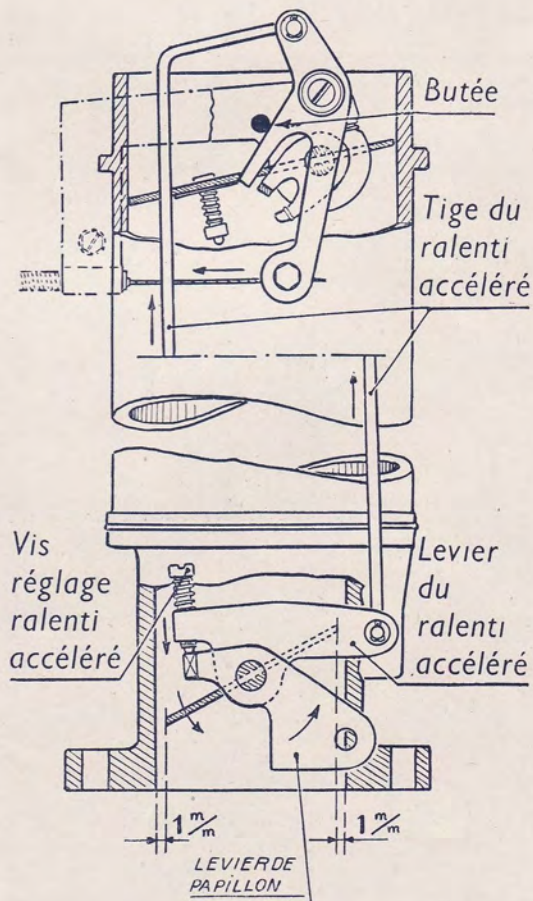


Fig. 6

B. LE MOTEUR PART ET CALE.

MAUVAIS
RÉGLAGE
DU RALENTI
ACCÉLÉRÉ

Régler le ralenti accéléré comme il est indiqué ci-dessus (fig. 6).

DEPART A CHAUD

LE MOTEUR NE VEUT PAS PARTIR.

LE STARTER
A ÉTÉ UTILISÉ

Ne jamais utiliser le dispositif de départ pour lancer le moteur chaud.

MAUVAIS
RÉGLAGE
DU RALENTI

Régler correctement le ralenti à chaud de façon à obtenir le départ à la première sollicitation du démarreur (voir chap. III sous le titre RALENTI).

CUVE NOYÉE

Voir arrivée d'essence page I en B.

ENGORGE-
MENT DE LA
TUBULURE
D'ADMISSION

Cet engorgement peut se produire par suite de fausses manœuvres. Ouvrir en grand le papillon de gaz et actionner le démarreur jusqu'au départ du moteur.

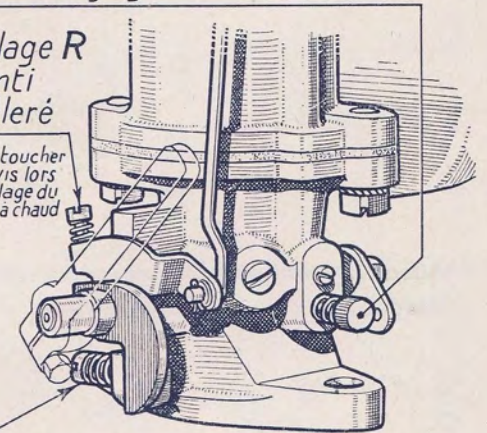
CHAPITRE III

RALENTI

Vis de réglage richesse ralenti V

*Règlage R
ralenti
accélééré*

*Ne pas toucher
cette vis lors
du réglage du
ralenti à chaud*



Vis de réglage vitesse ralenti B

Fig. 7

D'une façon générale, **ne procéder au réglage du ralenti que lorsque le moteur a atteint sa température normale de marche**. On enrichit le ralenti en dévissant la vis V (fig. 7). On appauvrit le ralenti en la vissant. Le réglage de la vitesse de ralenti s'obtient par la vis de butée de papillon B. En vissant, ou augmente la vitesse et inversement. Il est recommandé de maintenir la vitesse de ralenti suffisamment élevée à chaud afin d'éviter le calage du moteur dans l'utilisation de la voiture, tant que celui-ci n'a pas atteint sa température normale.

LE MOTEUR CALE AU RALENTI.

RALENTI
TROP RICHE
OU TROP
PAUVRE.
VITESSE DE
RALENTI
INSUFFISANTE

Régler correctement le ralenti par les deux vis V et B (fig. 7).

ÉTANCHÉITÉ
DE LA
TUBULURE
D'ADMISSION
ET DES JOINTS
DE BRIDES

Vérifier la bonne étanchéité de tous les joints d'admission et s'assurer qu'il n'y a pas d'entrée d'air dans la tubulure (fig. 8).

JOINTS
CORPS-CUVE
DÉTÉRIORÉ

Remplacer ce joint.

VIS CALBRÉE
D'AIR
D'ÉMULSION
DE RALENTI
NON BLOQUÉE

Vérifier le blocage de cette vis calibrée en A (fig. 9).

AVANCE A
L'ALUMAGE
ET
ÉCARTEMENT
DES POINTES
DE BOUGIES

Vérifier le point d'avance à l'allumage ainsi que l'écartement des électrodes de bougies (se conformer aux instructions du constructeur du moteur) et tenir compte du carburant utilisé.

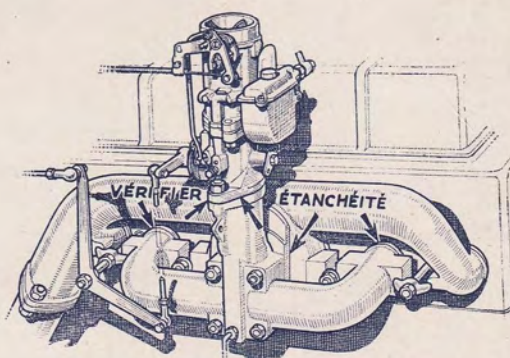


Fig. 8

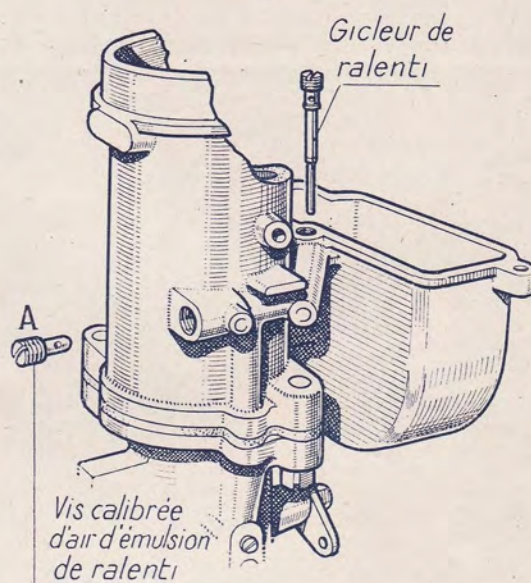


Fig. 9

CHAPITRE IV

UTILISATION DE LA VOITURE

A. MARCHE IRRÉGULIÈRE ENTRE 30 ET 100 KMH.

JET
PRINCIPAL
BOUCHÉ

Le démonter et le nettoyer (fig. 11).

B. MARCHE IRRÉGULIÈRE ET A-COUPS A FAIBLE OUVERTURE DU PAPILLON A VITESSE ENTRETENUE.

ORIFICE DE
PROGRESSION
OBSTRUÉ

Si le ralenti avait été correctement réglé, il s'agit d'un orifice de progression obstrué ; le nettoyer (fig. 10).

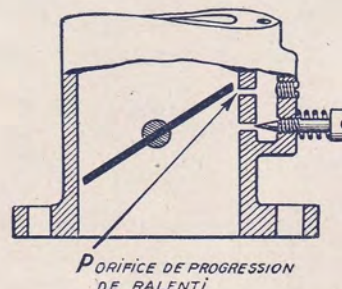


Fig. 10

C. MANQUE DE PUISSANCE, L'ACCÉLÉRATEUR A FOND-VITESSE INSUFFISANTE EN PALIER.

LE PAPILLON
DES GAZ
N'OUVRE PAS
COMPLÈTE-
MENT

Régler les commandes d'accélérateur pour que le levier de papillon vienne bien buter sur le bossage du corps (fig. 12).

GICLÉUR DE
POMPE
BOUCHÉ OU
PARTIELLE-
MENT
OBSTRUÉ

Démonter le silencieux d'admission. Commander l'accélérateur à la main et s'assurer qu'il y a injection d'essence dans le diffuseur par le gicleur de pompe (fig. 16). S'il n'y a pas de débit d'essence ou si ce débit est lent, démonter le gicleur de pompe et le nettoyer (fig. 13).

CLAPET DE
REFOULEMENT
DE POMPE
BOUCHÉ

Le gicleur de pompe étant nettoyé, si on ne constate encore aucune injection d'essence par le gicleur de pompe, démonter la pompe et le clapet de refoulement. Vérifier que le clapet n'a pas été bouché (l'ancien modèle porte un filtre), le nettoyer (fig. 14, 17 et 18) et le remplacer au besoin.

CLAPET
D'ASPIRATION
DE POMPE
BLOQUÉ OU
OBSTRUÉ

Le nettoyer et le remplacer au besoin (fig. 14 et 15).

AVANCE A
L'ALLUMAGE
INSUFFISANTE
OU EXCESSIVE

La régler convenablement suivant les indications du constructeur et en tenant compte des carburants employés.

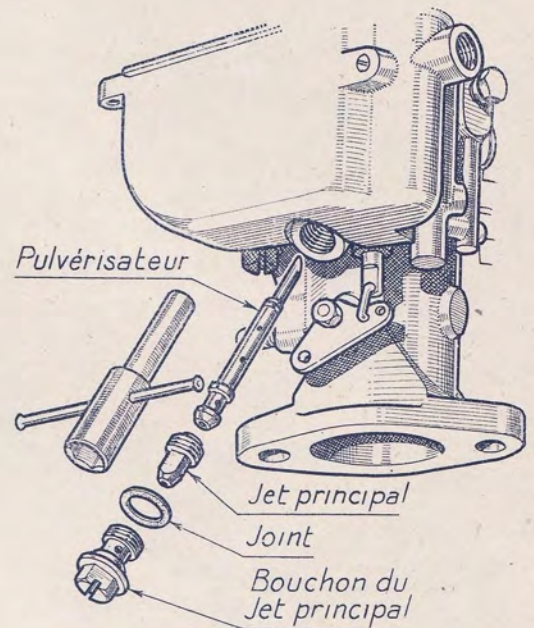


Fig. 11

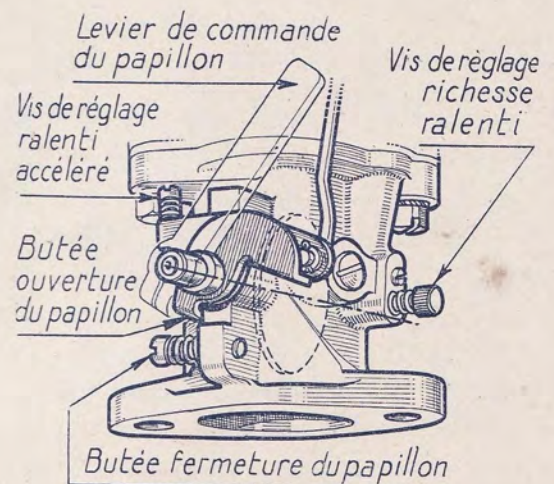


Fig. 12

CHAPITRE V

REPRISES

A. LE MOTEUR REPREND PAR SACCADÉS.

LE GICLEUR
DE POMPE
EST BOUCHÉ
OU
PARTIELLE-
MENT
OBSTRUÉ

Le vérifier comme il est indiqué au chapitre précédent à « manque de puissance ».

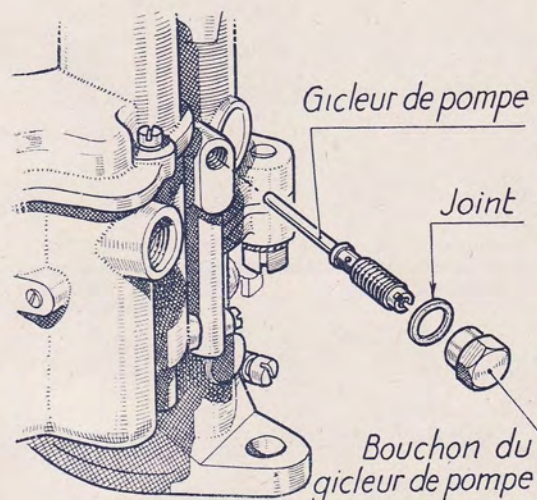


Fig. 13

LE CLAPET DE
REFOULEMENT
DE POMPE
EST OBSTRUÉ

Le vérifier comme il est indiqué au chapitre précédent, à « manque de puissance ».

LE CUIR DE
POMPE EST
DÉTÉRIORÉ

Remplacer le piston de pompe complet (fig. 14).

B. CLAQUEMENTS AU CARBURATEUR AUX FAIBLES ACCÉLÉRATIONS.

RESSORT DE
POMPE TROP
FAIBLE

Retendre le ressort de pompe en l'étirant. Le débit d'essence par le gicleur de pompe doit suivre immédiatement une très faible ouverture du papillon (fig. 16).

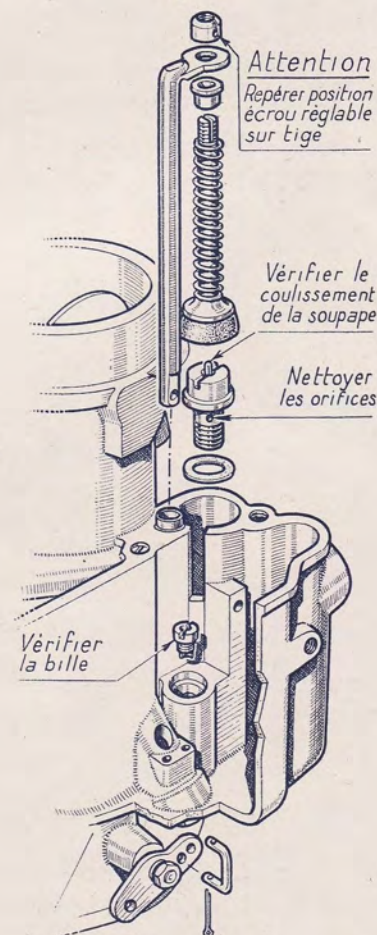


Fig. 14

BIELLETTES
DE POMPE
USÉES

Si le jeu de la bielle dans le levier de commande de pompe est excessif, changer la bielle et si nécessaire, le levier (fig. 14).

NIVEAU TROP
BAS DANS
LA CUVE

Voir chapitre I « Niveau ».

CLAPET
D'ASPIRATION
DE POMPE
NON
ÉTANCHE

Démonter le couvercle de cuve. Actionner la pompe et vérifier que l'injection d'essence n'est pas refoulée dans la cuve par le clapet d'aspiration (fig. 14 et 16). Nettoyer le clapet. Le remplacer si nécessaire.

C. MAUVAISES REPRISES LE MOTEUR TRÈS CHAUD. LE MOTEUR S'ÉTOUFFE.

S'assurer que le ressort de pompe n'est pas engagé dans l'œilleton du levier de commande (ancien montage sans rondelle) et que la tige coulisse bien dans ce dernier (fig. 20 et 21).

LA POMPE
N'A PAS UN
EFFET DE
DURÉE
SUFFISANT

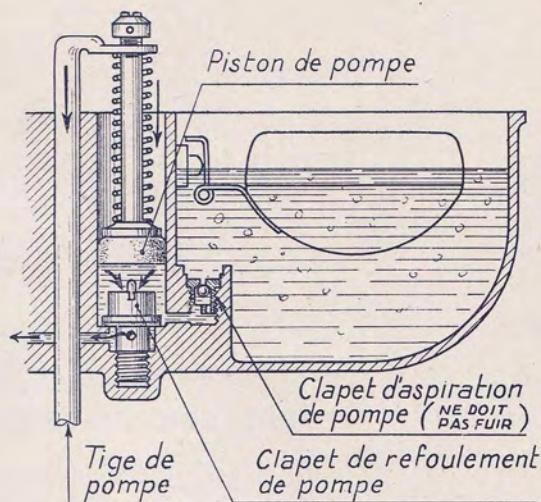


Fig. 15

CHAPITRE VI

CLAQUEMENTS A L'ÉCHAPPEMENT

CLAQUEMENTS A L'ÉCHAPPEMENT.

RALENTI
TROP
PAUVRE

Enrichir le ralenti. Le régler convenablement (fig. 7, chap. III « Ralenti »).

RALENTI
BOUCHÉ

Le déboucher (fig. 9).

ÉTANCHÉITÉ
DE LA
TUBULURE
D'ÉCHAPPE-
MENT

S'assurer qu'il n'y a pas d'entrée d'air par les différents joints du collecteur d'échappement (moteur chaud). Serrer énergiquement les écrous de fixation de la tubulure d'admission et d'échappement sur le moteur lorsque ce dernier est très chaud (fig. 8). Vérifier l'étanchéité de tous les joints du tuyau et du pot d'échappement.

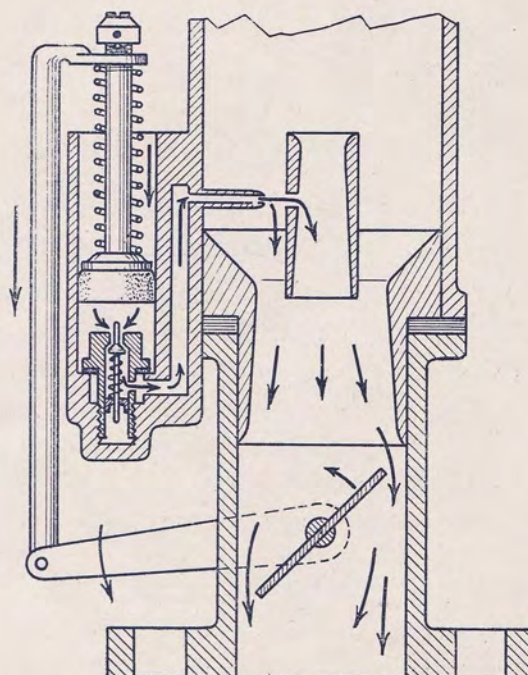


Fig. 16

CONSOMMATION ELEVÉE

LE RÉGLAGE DU CARBURATEUR EST CORRECT ET N'A PAS À ÊTRE MODIFIÉ.

NIVEAU
TROP HAUT
CUVE
NOYÉE

Etablir le niveau normal comme indiqué au chapitre « Arrivée d'essence » (fig. 3 « Vérification du niveau constant »).

LE VOLET DE
DÉPART NE
REVIENT PAS À
SA POSITION
D'OUVERTURE
TOTALE
LORSQUE
LA TIRETTE
DE STARTER
EST
REPOUSSÉE
À FOND

Régler la commande du starter et rendre la liberté de fonctionnement du volet de départ. S'assurer que lorsque le silencieux d'admission est remonté, la prise d'air du carburateur n'est pas déformée et permet au volet de départ de reprendre sa position verticale lorsque la tirette de starter est repoussée à fond (fig. 19).

CLAPET DE
REFOULEMENT
DE POMPE
NON
ÉTANCHE

Pour vérifier l'étanchéité du clapet de refoulement, dévisser le bouchon du canal inférieur de refoulement de pompe, comme indiqué (fig. 22). Si l'essence fuit par ce bouchon, le clapet n'est pas étanche. Dans ce cas, démonter le clapet, le nettoyer ou le remplacer s'il y a lieu (fig. 14).

VIS CALBRÉE
D'AIR
D'ÉMULSION
PRINCIPAL
OBSTRUÉE

La nettoyer (fig. 23).

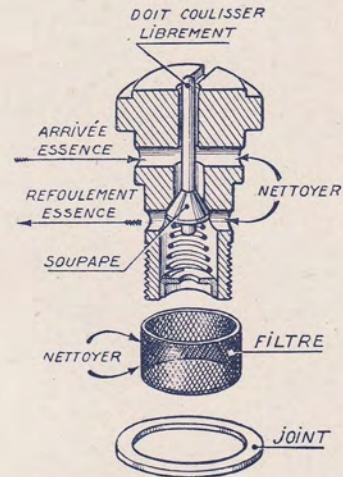


Fig. 17

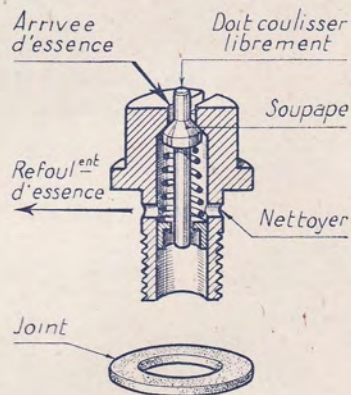


Fig. 18

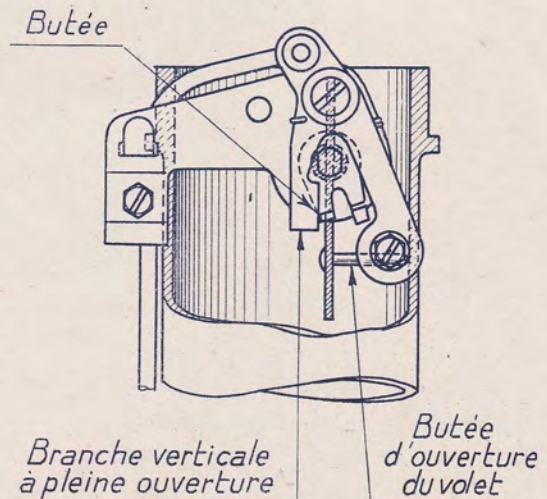


Fig. 19

LES TROUS
D'AIR
D'ÉMULSION
DU
PULVÉRISA-
TEUR SONT
BOUCHÉS OU
PARTIELLE-
MENT
OBSTRUÉS

Démonter le pulvérisateur en utilisant un arrache-pulvérisateur et le nettoyer (fig. 23).

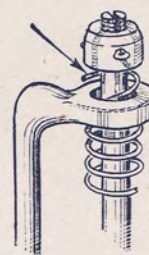


Fig. 20

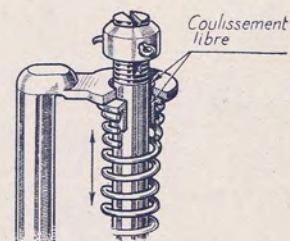


Fig. 21

JET
PRINCIPAL
INSUFFISAM-
MENT BLOQUÉ

S'assurer de la bonne portée du jet principal sur la base du pulvérisateur (fig. 23).

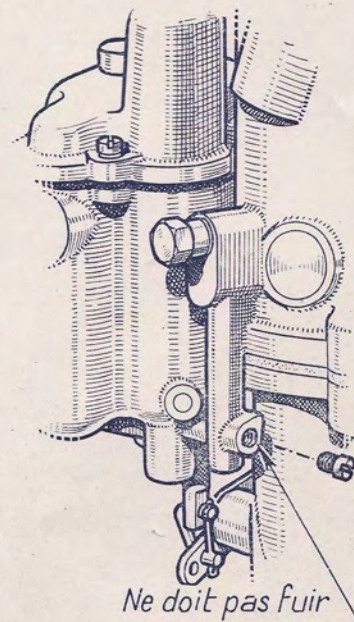


Fig. 22

AVANCE A
L'ALLUMAGE
INSUFFI-
SANTE

Vérifier le point d'avance, le régler suivant les indications du constructeur du moteur et en tenant compte du carburant utilisé.

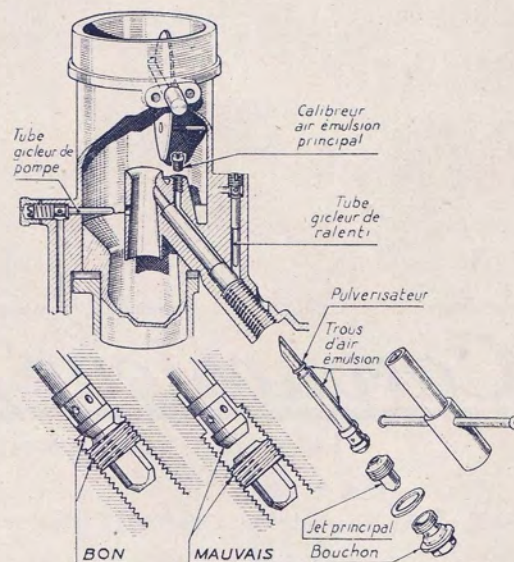


Fig. 23

Carburateur **ZÉNITH**

Société Anonyme au Capital de 24.500.000 francs

PARIS

26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET

Reg. Com. Seine 148.697

Registre Producteurs 1655 Seine C. A. O.

Ad. Tél. : CARBUZENI-LEVALLOIS

TÉLÉPHONE { PEREIRE 17-02 et la suite
— 32-85 —

LYON (III^e)

39 à 51, Chemin Feuillat, 39 à 51

Registre du Commerce : Lyon B 665

Registre Producteurs 2.510 Rhône

Adresse Télégr. : ZÉNITH-LYON

TÉLÉPHONE { MONCEY 55-74
— 55-75 —