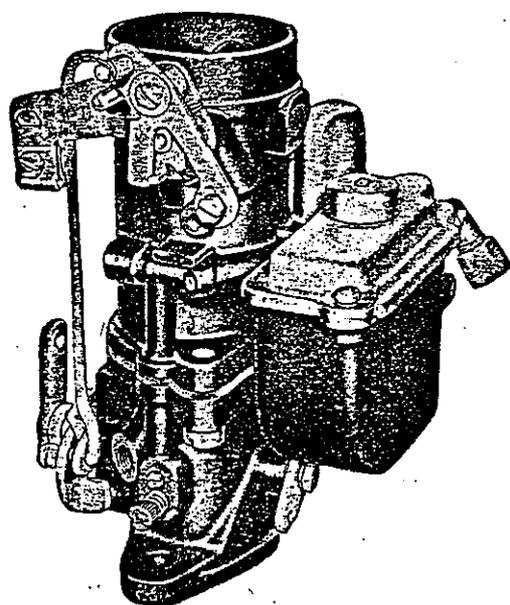


*la perfection
dans la carburation*

ZENITH STROMBERG

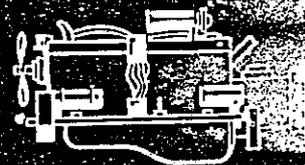
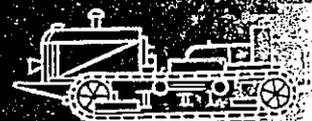
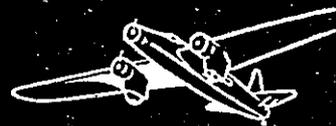
CARBURATEURS

MODÈLES EX - 12 - 22 - 32 - 42



NOTICE DESCRIPTIVE

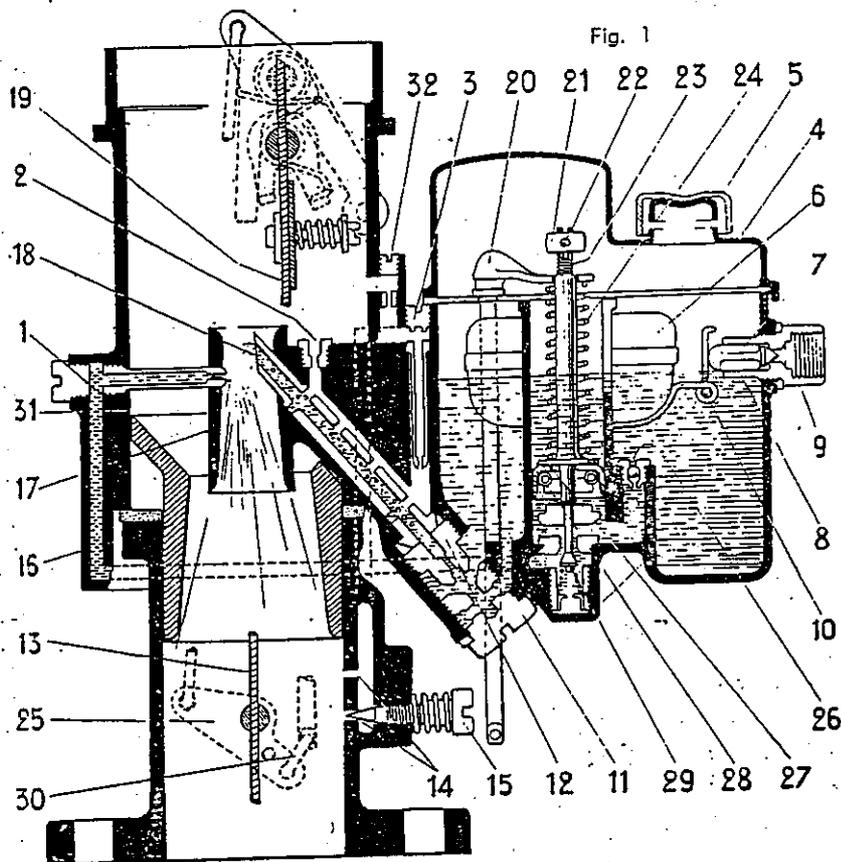
Réf. 744



DESCRIPTION GÉNÉRALE

Ces carburateurs comportent :

- Un gicleur noyé 12 (fig. 1).
- Un orifice d'air d'émulsion 2 (fig. 1) en dérivation sur le circuit principal.
- Un double diffuseur 16-17 (fig. 1) assurant une pulvérisation parfaite à tous les régimes de fonctionnement.
- Une pompe d'accélération 20 à 27 (fig. 1) qui fournit à la reprise un appoint d'essence exactement proportionné à l'effort demandé au moteur.
- Un dispositif 29-31 (fig. 1) enrichissant le mélange pour obtenir la puissance maximum lorsqu'elle est nécessaire et permettant d'utiliser un réglage pauvre aux régimes moyens de marche, d'où économie de carburant.
- Un dispositif de départ semi-automatique J-H-D (fig. 2) qui assure les départs aisés par les températures les plus basses.
- Un dispositif de ralenti accéléré I-M-D (fig. 2) conjugué avec le dispositif de départ. Le ralenti accéléré permet une mise en action rapide du moteur et évite le calage à froid.



LÉGENDE Fig. 1

- | | |
|--|---|
| 1) Corps-cuve (supérieur). | 17) Cône de diffusion. |
| 2) Vis calibrée d'air d'émulsion principale. | 18) Pulvérisateur. |
| 3) Gicleur de ralenti. | 19) Volet de départ. |
| 4) Couvercle de cuve. | 20) Tige de commande de pompe. |
| 5) Mise à l'air de cuve. | 21) Ecrou de réglage de pompe. |
| 6) Flotteur. | 22) Goupille fendue. |
| 7) Pointeau d'arrivée d'essence. | 23) Tige du piston de pompe. |
| 8) Siège de pointeau. | 24) Ressort de pompe. |
| 9) Raccord d'arrivée d'essence. | 25) Levier de commande de pompe. |
| 10) Axe du flotteur. | 26) Clapet d'aspiration de pompe. |
| 11) Bouchon du jet principal. | 27) Piston de pompe. |
| 12) Jet principal. | 28) Ressort du cuir de pompe. |
| 13) Papillon des gaz. | 29) Clapet de refoulement de pompe. |
| 14) Orifice de progression ralenti. | 30) Réglage de course de pompe. |
| 15) Vis réglage richesse ralenti. | 31) Gicleur de pompe. |
| 16) Diffuseur. | 32) Vis calibrée d'air d'émulsion de ralenti. |

FONCTIONNEMENT

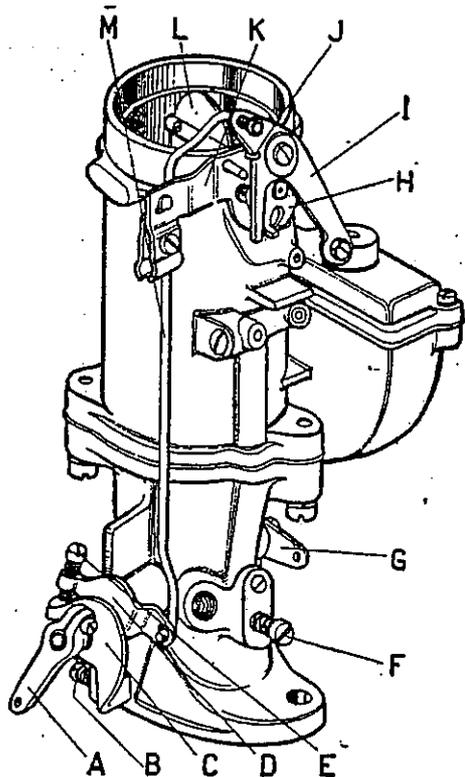
L'essence arrive par le raccord 9, passe par le siège de pointeau 8 et entre dans la cuve dont le niveau est maintenu constant par le flotteur 6.

Elle traverse ensuite le jet principal 12 et se rend au pulvérisateur 18.

L'automatisme, c'est-à-dire la constance de la richesse du mélange à tous les régimes est assurée par l'orifice calibré d'air d'émulsion 2.

L'émulsion pulvérisée grâce à la dépression élevée régnant au col du diffuseur secondaire 17, est ensuite entraînée par gravité et par dépression vers le moteur, en passant par le papillon de gaz 13.

Fig. 2



LÉGENDE Fig. 2

- A) Levier de commande du papillon de gaz.
- B) Vis de butée ralenti.
- C) Levier de butée de papillon de gaz.
- D) Levier du ralenti accéléré.
- E) Vis de réglage ralenti accéléré.
- F) Vis de réglage de richesse de ralenti.
- G) Levier de commande de pompe.
- H) Doigt d'entraînement du volet de départ.
- I) Levier de commande du volet de départ.
- J) Ressort de rappel volet de départ.
- K) Support de gaine.
- L) Volet de départ.
- M) Biellette ralenti accéléré.

SYSTÈME DE RALENTI

Au ralenti, le combustible est dosé par le gicleur de ralenti 3 et pulvérisé par les orifices 14 débouchant près de la tranche du papillon.

L'orifice inférieur fonctionne seul au ralenti extrême, l'autre pendant la progression (premiers degrés d'ouverture du papillon). La vis 15 règle la richesse du mélange au ralenti.

POMPE DE REPRISE

Aux reprises l'ouverture du papillon entraîne, par la tige 20 et le ressort 24, la descente du piston 27 de la pompe de reprise. L'injection d'essence, refoulée à travers le clapet 29, est pulvérisée par le tube gicleur calibré 31 débouchant dans le diffuseur.

Le ressort 24, comprimé pendant la manœuvre, se détend ensuite et achève la descente du piston, ce qui prolonge l'injection et soutient la reprise.

ENRICHISSEMENT DE PLEINE PUISSANCE

Dans la dernière partie de la course d'ouverture du papillon, le piston 27 de la pompe maintient ouvert le clapet 29. Un débit supplémentaire d'essence pulvérisée par le tube gicleur 31, vient s'ajouter alors à celui du pulvérisateur principal 18 et enrichit le mélange. Dans ces conditions, le moteur peut développer sans danger sa pleine puissance. Aux ouvertures partielles du papillon, le clapet 29 reste fermé et le carburateur débite un mélange économique.

SYSTÈME DE DÉPART

Le départ par temps froid est assuré par la fermeture du volet L, ce qui réduit le débit d'air et augmente la proportion d'essence.

Une biellette M, entraînée par le levier I, provoque en même temps l'entrebâillement du papillon des gaz par les leviers D et C; le ralenti accéléré ainsi obtenu permet un échauffement rapide du moteur et l'utilisation immédiate de la voiture.

Les deux dispositifs de départ et de ralenti accéléré sont commandés simultanément par la tirette du starter agissant sur le levier I.

RÉGLAGES

Réglage du ralenti accéléré. — Le moteur étant chaud, ouvrir en grand le volet de départ et régler l'entrebâillement du papillon de gaz à l'aide de la vis de butée de ralenti normal B pour obtenir une vitesse de la voiture en prise directe de 25 km/h. environ.

Arrêter alors le moteur. Fermer le volet de départ. Amener la vis de butée réglable du ralenti accéléré E juste en contact avec le doigt de butée correspondant du levier de papillon de gaz. Ouvrir le volet de départ et procéder ensuite au réglage du ralenti normal par la vis B.

Réglage du ralenti normal. — Le moteur devra être à la température normale de marche.

Le papillon de gaz étant en position de butée à la fermeture, ajuster la vis de butée B pour la vitesse de ralenti désirée.

Régler ensuite la richesse de ralenti en agissant sur la vis pointeau F. **En la dévissant on enrichit et inversement.** Un mélange trop pauvre fait caler le moteur, un mélange trop riche le fait boiter. On recherchera la position de la vis donnant le ralenti le plus régulier.

Retoucher ensuite s'il y a lieu le réglage de la vitesse de ralenti par la vis B.

Réglage de la pompe de reprise. — Deux réglages sont prévus.

La bielle 30 est en général montée dans le trou du levier 25 le plus rapproché de son axe (petite course).

On peut aussi la monter dans le trou le plus éloigné, ce qui, dans certains cas et en hiver en particulier, améliore la reprise en donnant un plus grand débit momentané d'essence.

L'écrou 21 est réglé à l'usine de façon que le clapet 29 commence à s'ouvrir pour une position bien définie du papillon 13. Ce réglage ne doit pas être modifié; si l'on doit démonter l'écrou, il faudra bien repérer sa position pour la rétablir exactement.

Réglage du niveau d'essence. — Le niveau de l'essence dans la cuve est déterminé par le flotteur 6. Il est réglé à l'usine en général à 15 mm. en-dessous de la face supérieure de la cuve (le joint étant retiré).

Ce réglage n'a pas à être retouché, à moins que l'on utilise de l'essence très lourde ou que le bras du flotteur ait été déformé.

Lorsque cela est nécessaire, on peut, en courbant ce bras vers le haut ou vers le bas, corriger le niveau et l'amener à la position voulue. Il est mieux d'employer les joints d'épaisseurs convenables que nous fournissons (6/10, 8/10 ou 12/10) placés entre le siège de pointeau et sa portée sur la cuve à niveau constant.

MANŒUVRES AU DÉPART

Par temps froid. — Tirer à fond sur le bouton du starter pour fermer le volet de départ. Mettre le contact. Actionner le démarreur. Si le moteur part et s'arrête après quelques explosions, renouveler l'action du démarreur.

Après un arrêt de longue durée, remplir d'essence la cuve du carburateur en actionnant à la main la pompe d'alimentation.

Le départ du moteur ayant été obtenu, repousser la tirette du starter de 1/3 de la course avant de se servir de la voiture.

Lorsque le moteur sera à la température normale, repousser à fond la tirette.

Départ à chaud. — Mettre le contact. Actionner le démarreur. Ne pas utiliser le dispositif de départ. En cas de difficulté, ne pas donner de coups d'accélérateur, car on engorgerait le moteur par la pompe de reprise.

Engorgement accidentel du moteur. — Repousser complètement le bouton de starter, maintenir ouvert en grand le papillon par la pédale d'accélérateur, actionner le démarreur jusqu'à ce que le moteur parte.

744 - 3/50 - 10.000 - ROOO

Carburateur ZÉNITH

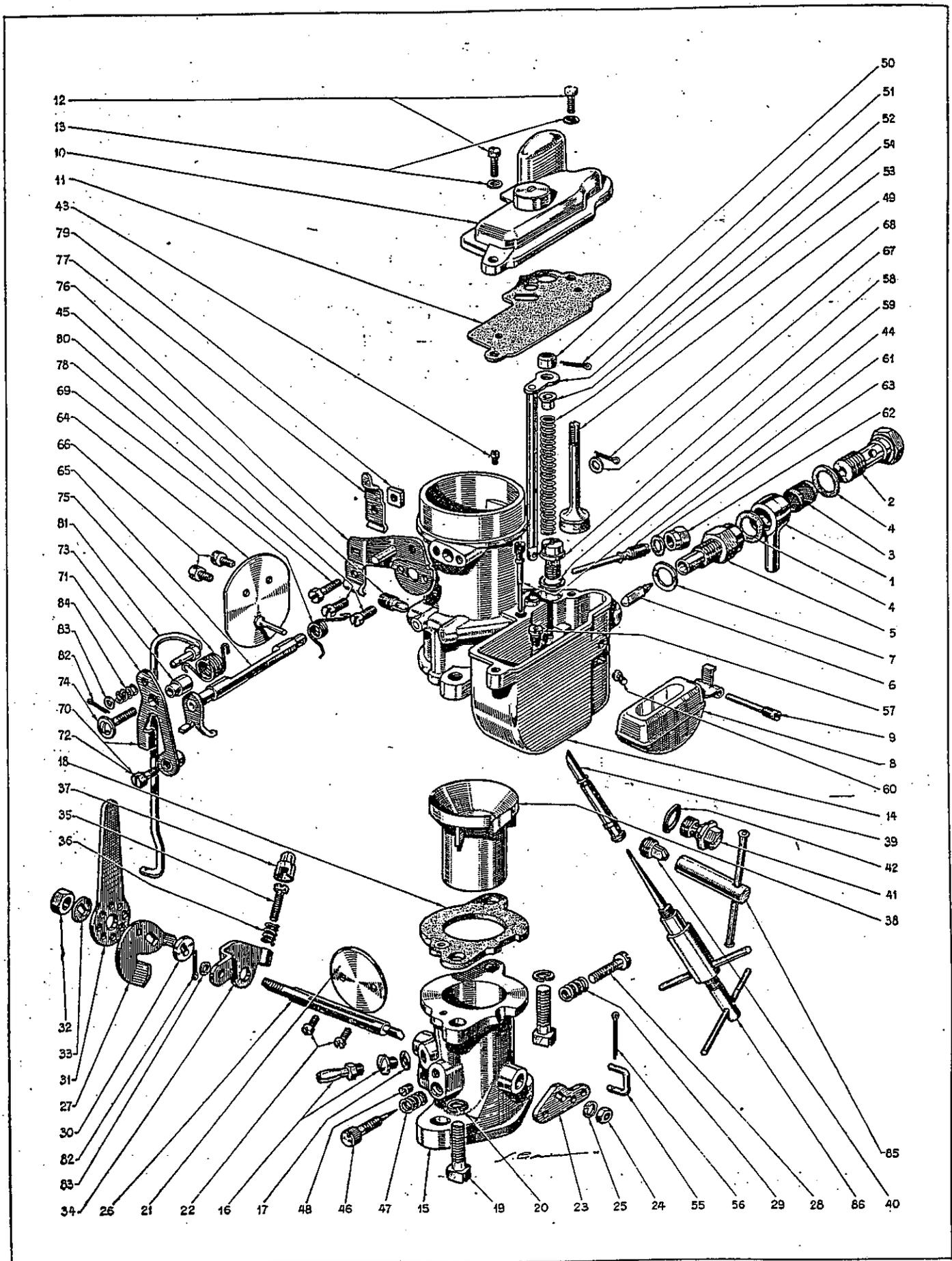
Société Anonyme au Capital de 49.000.000 francs

PARIS

26 à 32, r. de Villiers, LEVALLOIS-PERRET
Reg. Comm. Seine 148.967
Registre Producteurs 1655 Seine C.A.O.
Adr. 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 —



Repère	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Numéro	Prix	Repère	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Numéro	Prix
ARRIVÉE D'ESSENCE				ADMISSION DES GAZ			
1	Raccord orientable pour durit	65.098	.100, »	21	Papillon de gaz :		
2	Axe du raccord	48.167	60, »		pour EX. 12	10.586P	180, »
3	Crépine de filtre	48.169	.55, »		— EX. 22	11.157P	180, »
4	Joint de l'axe du raccord	17.596	3, »		— EX. 32	10.621P	225, »
	formant :				— EX. 42	65.122	275, »
	Raccord complet d'arrivée d'essence pour durit	65.099	.221, »	22	Vis de fixation du papillon :		
	Durit de 7 (longueur 0,05)	212.485	.20, »		pour EX. 12	64.596	12, »
					— EX. 22-32 et 42	64.518	12, »
NIVEAU CONSTANT				23	Levier de commande du poussoir de pompe d'accélération	13.217P	50, »
5	Siège de pointeau court :			24	Écrou du levier	13.250P	20, »
	D = 1,75 mm.	65.108	150, »	25	Rondelle GROWER de l'écrou	10.469M	5, »
	D = 2,36 mm.	203.511	150, »	COMMANDE DU PAPILLON DE GAZ			
	D = 2,60 mm.	64.846	150, »	a) Ancienne disposition ; avec levier de papillon orientable à serrage à pince : Axe de papillon avec butée montée :			
	D = 2,87 mm.	61.805	150, »		pour EX. 12	13.804M	300, »
	D = 3,2 mm.	65.126	150, »		— EX. 22 et EX. 32	13.378M	300, »
6	Pointeau d'arrivée d'essence	13.238P	200, »		— EX. 42	65.123	350, »
7	Joint du siège de pointeau :				Entretoise de l'axe de papillon (pour EX. 12 seulement)	13.949P	20, »
	de 5/10 ^e alu.	65.128	15, »		Levier de commande de papillon avec vis de serrage :		
	de 8/10 ^e alu.	61.418	15, »		court	13.779M	150, »
	de 10/10 ^e alu.	65.120	15, »		long	61.513	150, »
	de 12/10 ^e alu.	61.848	15, »		Vis de serrage du levier	64.078	20, »
8	Flotteur	13.221M	400, »		Vis de réglage de vitesse du ralenti	13.070P	25, »
9	Axe du flotteur	13.222P	20, »		Ressort frein de la vis de réglage	13.071P	15, »
10	Couvercle de la cuve	14.062M	230, »	34	Levier de commande du ralenti accéléré, avec vis de butée et ressort :		
11	Joint du couvercle de la cuve	13.239M	45, »		pour EX. 12	13.833M	235, »
12	Vis de fixation du couvercle	14.063P	20, »		— EX. 22-32 et 42	13.324P	235, »
13	Rondelle GROWER des vis de fixation	10.467M	5, »		— EX. 22-32 et 42	13.317P	15, »
CORPS-CUVE ET CORPS PAPILLON				35	Vis de butée du levier de commande	13.318P	20, »
14	Corps-cuve nu (corps supérieur) pour volet de départ avec méplats et axe de 8 mm.	61.816	2.500, »	36	Ressort de freinage de la vis		
	Corps-cuve complet avec vis d'assemblage et rondelles, sans diffuseur, ni joint d'assemblage, ni biellette d'entrebaillement		6.000, »	b) Nouvelle disposition, avec levier de papillon orientable à trous et serrage en bout :			
15	Corps-papillon nus (corps inférieur) :			26	Axe de papillon nu pour EX. 12	211.350	200, »
	EX. 12 avec trou de prise de dépression à 6 x 100 - entr'axes 53 mm.	61.864	1.000, »		Axe de papillon réparation pour EX. 12	213.175	200, »
	EX. 12 avec trou de prise de dépression à 6 x 100 - entr'axes 60 mm.	65.133	1.000, »		Axe de papillon nu pour EX. 22 et EX. 32	211.349	200, »
	EX. 22 avec trou de prise de dépression à 6 x 100 - entr'axes 65 mm.	61.488	1.100, »		Axe de papillon réparation pour EX. 22 et EX. 32	213.173	200, »
	EX. 22 avec trou de prise de dépression à 8 x 125 - entr'axes 65 mm.	61.725	1.100, »		Axe de papillon nu pour EX. 42	211.521	200, »
	EX. 22 avec trou de prise de dépression à 6 x 100 - entr'axes 68 mm.	65.051	1.100, »		Axe de papillon réparation pour EX. 42	213.174	200, »
	EX. 32 avec trou de prise de dépression à 6 x 100 - entr'axes 72 mm.	14.606M	1.200, »	27	Levier de butée du papillon	211.353	100, »
	EX. 32 avec trou de prise de dépression à 6 x 100 - entr'axes 75 mm.	213.176	1.200, »	28	Vis de réglage de vitesse du ralenti	13.070P	25, »
	EX. 42 (avec emplacement pour trou de prise de dépression)	65.121	2.200, »	29	Ressort frein de la vis	13.071P	15, »
	Corps-papillon complets avec biellette 13.235.P. et goupille 1 x 2,5, sans diffuseur, ni joint d'assemblage, ni biellette d'entrebaillement :			30	Rondelle entretoise avec méplats placée sous le levier de butée de papillon	211.354	10, »
	EX. 12		2.190, »	31	Levier de commande de papillon :		
	EX. 22		2.290, »		court (entr'axes 34 mm.)	48.240	120, »
	EX. 32		2.430, »		long (non percé maximum 60 mm.)	60.049	120, »
	EX. 42		3.480, »		Écrou de serrage du levier	25.497	15, »
16	Raccord de prise de dépression :			33	Rondelle GROWER de 8	10.473M	5, »
	pour trou de 6 x 100	200.642	90, »	34	Levier de commande du ralenti accéléré avec vis et ressort	13.324P	235, »
	ou — 8 x 125	27.104	90, »	35	Vis de butée du levier de commande	13.317P	15, »
16	Vis bouchon de prise de dépression :			36	Ressort de freinage de la vis	13.319P	20, »
	pour trou de 6 x 100	603	10, »	37	Capuchon de la vis de réglage	61.439	30, »
	— 8 x 125	20.714	30, »	RÉGLAGE GÉNÉRAL			
17	Joint de vis ou de raccord :			38	Diffuseur :		
	pour trou de 6 x 100	19.381	3, »		pour EX. 12 (de 18,2 à 26,2)	13.805M	200, »
	— 8 x 125	20.455	3, »		— EX. 22 (de 21,4 à 29,4)	13.199M	200, »
18	Joint du corps papillon sur corps-cuve :				— EX. 32 (de 23,8 à 35)	13.200M	250, »
	pour EX. 12	13.803P	50, »		— EX. 42 (de 32,5 à 38,5 de 2 en 2)	65.124	450, »
	— EX. 22	13.050P	50, »	39	Pulvérisateur :		
	— EX. 32	13.422P	50, »		de 2,5	14.116P	260, »
	— EX. 42	65.125	50, »		— 2,5L	13.276P	260, »
19	Vis d'assemblage du corps papillon sur le corps-cuve	13.076P	40, »		— 2,7	14.099P	260, »
20	Rondelle GROWER des vis d'assemblage	10.743P	5, »		— 2,7L	13.470P	260, »
					— 2,9	13.780P	260, »
					— 3,2	13.781P	260, »
					— 3,6	13.084P	260, »
					— 2,7 x 2	61.487	260, »
					— 3,2 x 2,5	61.797	260, »
					— 3,6 x 2,5	14.359P	260, »
					— 3,6 x 2,7	14.529P	260, »

Repère	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Numéro	Prix	Repère	DÉSIGNATION DES PIÈCES	Numéro	Prix
40	Jet principal : de 036" à 080"	13.081P	100, »		DISPOSITIF DE DÉPART A FROID ET RALENTI ACCÉLÉRÉ		
41	Bouchon du jet principal	13.228P	70, »	64	Volet de départ à méplats, sans clapet...	61.835	150, »
42	Joint du bouchon	13.527P	5, »	65	Axe du volet de départ (D = 8 mm.) avec levier de butée rivé	61.497	380, »
43	Vis calibrée d'air d'émulsion : de 65/100 à 150/100	13.671P	55, »	66	Vis de fixation du volet sur l'axe	211.138	25, »
	RALENTI			67	Rondelle de bout d'axe de volet	13.241P	20, »
44	Gicleur de ralenti : non émulsionné (de 65 à 85/100). émulsionné (de 65 à 75/100).	13.086M 61.484	150, » 150, »	68	Goupille fendue de maintien de la rondelle	11.125P	3, »
45	Vis calibrée d'air de ralenti : de 90/100 à 220/100	12.935P	80, »	69	Ressort de rappel à la fermeture du volet : Standard (en fil de 0,7)	61.517	40, »
46	Vis pointeau de réglage de richesse de ralenti	13.072P	55, »		faible (en fil de 0,6)	61.516	40, »
47	Ressort frein de la vis	34.797	25, »	70	Levier de commande de fermeture du volet, complet avec attache fil et vis...	61.421	180, »
48	Bouchon du trou de progression	10.719P	20, »	71	Levier de commande nu	61.420	155, »
	POMPE DE REPRISE ET ENRICHISSEUR			72	Vis de l'attache fil du levier	13.109P	25, »
49	Piston de pompe de reprise avec cuir et ressort de cuir	13.237M	300, »	73	Bague entretoise épaulée formant tou- rillon du levier de commande	13.102P	40, »
50	Écrou de la tige du piston	13.248P	35, »	74	Vis de fixation de la bague entretoise ...	13.103P	40, »
	pour tige de 5,5 (ancienne disposition)	211.526	35, »	75	Ressort de rappel à l'ouverture du levier de commande	61.573	55, »
	— 6 (nouvelle disposition)	11.123P	3, »		Support de gaine de commande de départ, complet avec pince, vis et écrou	13.608M	245, »
51	Goupille fendue de l'écrou	212.121	100, »		comprenant :		
52	Ressort du cuir de pompe	14.505P	100, »	76	Support de gaine nu	15.089P	150, »
53	Ressort de tige de piston de pompe : faible	13.232P	55, »	77	Pince de la gaine	11.080P	55, »
	fort	61.392	55, »	78	Vis de blocage de la gaine	11.081P	20, »
54	Bague de ressort de la tige du piston de pompe (ancienne disposition)	61.447	25, »	79	Écrou de la vis de blocage	11.082P	20, »
55	Bielle en U de commande de piston	13.235P	40, »	80	Vis de fixation du support	13.105P	25, »
56	Goupille de la bielle	1 x 25	3, »	81	Tige coudée de commande de ralenti accélérée	61.492	110, »
57	Clapet d'aspiration de la pompe	13.253M	95, »	82	Goupilles fendues de la tige de commande	1,5 x 10	3, »
58	Clapet d'enrichissement et de refou- lement de pompe : avec queue	209.959	280, »	83	Rondelles d'appuis des goupilles	10.436P	20, »
	sans queue	209.962	280, »	84	Ressort antibruit de la tige coudée	13.318P	20, »
59	Joint du clapet de refoulement	10.916	3, »		ACCESSOIRES		
60	Bouchon du canal inférieur de refoulement	13.245P	2, »	85	Clé pour jet principal	209.729	120, »
	Gicleur de pompe : (de 40 à 90/100).				Clé pour jet principal et bouchon acier ordinaire	209.833	200, »
	— long type USA	13.226P	160, »		Clé pour jet principal et bouchon vana- dium	209.833	500, »
	— court type USA	13.083P	160, »		Coupelle d'entrée d'air	61.896	250, »
61	— long type FRANÇAIS	61.401	160, »		Coupelle anti-retour	210.129	500, »
	— court type FRANÇAIS	61.461	160, »	86	Arrache pulvérisateur	211.394	360, »
	Vis bouchon du gicleur type USA	13.244P	20, »		Joint de la bride de fixation du carbura- teur :		
62	Écrou bouchon du gicleur type FRANÇAIS	209.859	55, »		pour EX. 12 (entr'axes 53)	12.145	28, »
63	Joint de l'écrou bouchon	37.220	3, »		— EX. 12 (— 60)	210.600	28, »
					— EX. 22 (— 65)	12.147	30, »
					— EX. 22 (— 68)	10.964P	30, »
					— EX. 32 (— 72)	11.672	35, »
					— EX. 32 (— 75)	213.042	35, »
					— EX. 42 (— 78/84) ...	214.266	40, »
					— EX. 42 (— 84/90) ...	213.694	44, »

AVIS IMPORTANT : 1° — Les prix indiqués sont établis sur la base du 1^{er} Juillet 1949. Il est cependant possible que les circonstances nous obligent à les modifier et nous nous excusons de ne pouvoir, dans ce cas, en informer préalablement notre clientèle.

2° — Pour toute commande de pièces détachées, il faut rappeler les indications du type, d'origine de fabrication et de numéro de série portées par le carburateur, ainsi que la marque et le type de la voiture sur laquelle le carburateur est installé. A défaut de la désignation exacte du type de la voiture, indiquer : son année de sortie de l'Usine du Constructeur et l'alésage, la course, le nombre des cylindres, la puissance du moteur.

934d - VII-50-10.000-AHOO

Carburateur ZÉNITH

Société Anonyme au Capital de 49.000.000 francs

PARIS

26 à 32, rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET

Reg. Comm. Seine 148 967
Registre Producteurs 1655 Seine C. A. O.
Adr. 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 —

Premières pages : tableau des abréviations, tableau de concordances des unités employées, note sur les ressorts de pompe **STROMBERG**.

Colonne 5 : caractères maigres : **ZENITH** ; caractères gras : **STROMBERG**.

Colonnes 6 à 16 : appellations des pièces de réglages. 1^{re} ligne : **ZENITH** ; 2^e ligne : **STROMBERG**.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Puissance - Type Année				STROMBERG		Jet princ.	Jet oux.	Pulvérisateur	Air amul.	Gicleur roi.	Air de rél. pompe	Ressort pompe	Course pompe			
8	301 T	4-72 x 90	1.569	26 TH	18	60	100		250	50	4	Tube de jet de 30		2,5	Econo.	
10	302	4-78 x 92	périmé.	30 IMF	21	80	80		250	50	55	120		2	Normal	
				EX 12	22	105	85		250	50	55	120		2	Puissant	
12	302 DARL'MAT	4-83 x 92	10.794	EX 12	23,8	045	100	2,5	70	65 émul.	175	45	61.392 petite	1,75	Recommandé	
				2-EX 22	25,4	050	115	2,5	65	55	75	40	61.392 petite	1,75	Origine	
10	401	4-78 x 90	périmé	36 IB	27	145	100		60	60	6	Tube de jet de 42	2	Normal		
12	402 (1 ^{re} Série)	4-83 x 92	périmé	36 TH	23	95	120		60	60	6	Tube de jet de 42	2,5	Puissant		
					22	95	125		70	65	4		1,75			
					24,6	049		2,5	e. font	65	175	45	61.392 petite	1,75	Origine pour 402 normale	
12	402	4-83 x 92	périmé	EX 22	23,8	048		2,5	e. font	65	175	55 e.	61.392 petite	1,75	Origine pour 402 familiale	
12	402	4-83 x 92	périmé	EX 22	25,4	052		2,5	85	65 émul.	175	45	61.392 petite	1,75	Origine	
				EX 22	25	130		190	45	50	petite	1,5	Origine			
12	402 taxi	4-83 x 92	périmé	EX 12	20,6	038		2,5	70	65	175	55 e.	61.392 petite	1,75	Origine taxi	
12	402 B	4-83 x 99	5.176	EX 22	26,2	051		2,7	85	65 émul.	130	50	61.392 petite	1,75	Origine	
12	402 BL	4- x	10.793	2-EX 22	26,2	050		3,2	85	65	175	40	61.392 petite	1,75	Origine	
12	402 tous modèles	6-72 x 88	périmé	30 DU	18	65	115/120		150	55	sans			3		
				36 TG	22	80	125		150	55	7			3		
6	SK	4-63 x 90	1.172 bis	26 TH	17	60	90		250	50	4	Tube de jet de 30	2,5			
8	SK 3	4-78 x 92	périmé	30 IMF	20	80	80		70	65 émul.	125	45	13.232 petite	1,75	Normal	
8	SK 3	4-78 x 92	169	EX 12	23,8	045		2,5	2x150	60	6	Tube de jet de 42	2,5	Econo.		
8	MK-SKD - SKR	4-72 x 90	1.501	30 TH	19	70	110		300	50	125	45 e.	61.392 petite	1,75	Origine	
10	MKD	4-78 x 90	1.501	30 TH	19	70	110		300	50	125	45 e.	61.392 petite	1,75	Origine	
12	MK 4 - MK 5	4-83 x 92/99	périmé	30 IMF	21	100	90		2,5	70	65 émul.	55	sans	1,75	Origine	
12	DMA	4-83 x 99	périmé	EX 12	22,2	040	90		300	50	125	45 e.	61.392 petite	1,75	Origine	
				30 IMF	21	100	90		300	50	70	65 émul.	125	45 e.	61.392 petite	1,75
12				EX 12	23,8	048		2,7	70	65 émul.	125	45 e.	61.392 petite	1,75	Origine	
				32 IN	23,8	115		2 N	210	50	110					

Carburateur ZENITH

Société Anonyme au Capital de 4.900.000 francs

SIÈGE ADMINISTRATIF :

SIÈGE SOCIAL ET USINES :

PARIS, 26 à 32, Rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

LYON, 39 à 51, Chemin Feuillat, MONPLAISIR (Rhône)

Adresse Télégr. : CARBUZÉNI-LEVALLOIS

Adresse Télégr. : ZENITH-LYON

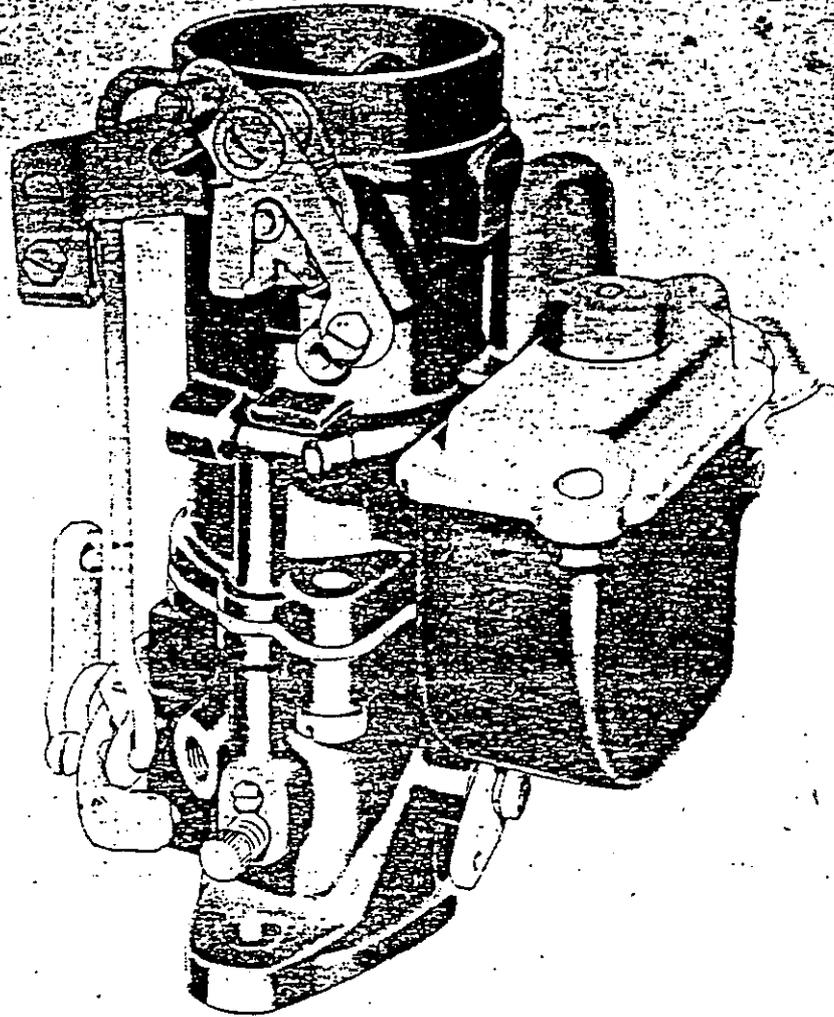
Tél. : PÉREIRE 17-02, 17-03, 17-04

Tél. : MONCEY 55-74 et 55-75

Reg. Com. Paris 148.967

Reg. Com. Lyon B. 665

NOTICE D'ENTRETIEN



CARBURATEUR ZENITH EX-22

POUR

PEUGEOT 402

CHAPITRE I

ARRIVÉE D'ESSENCE

A) L'ESSENCE N'ARRIVE PAS AU CARBURATEUR

POMPE D'ALIMENTATION DÉFECTUEUSE

La vérifier

CANALISATIONS D'ESSENCE OBSTRUÉES

Les déboucher.

POINTEAU COINCÉ

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 (voir fig. 1)

FILTRE ENCRASSÉ

Le démonter (voir figure 2) et le nettoyer.

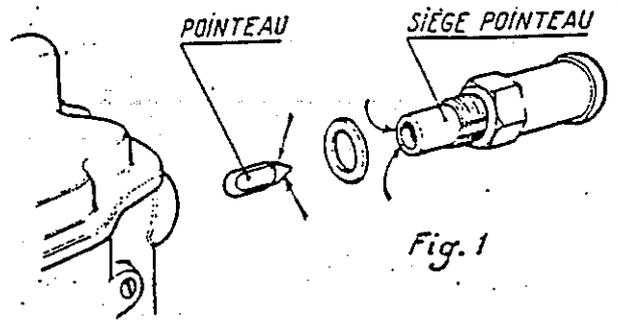


Fig. 1

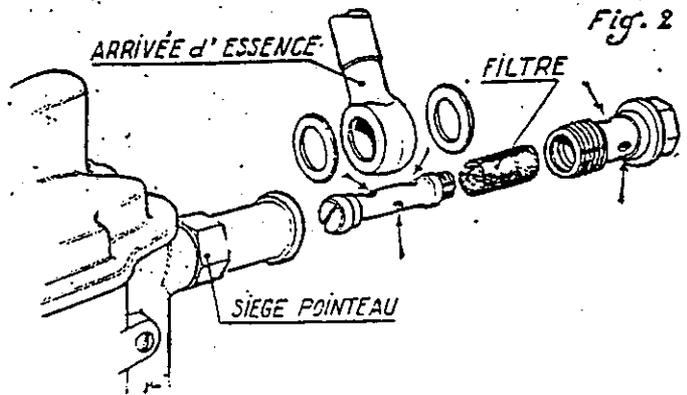


Fig. 2

B) VÉRIFICATION DU NIVEAU CONSTANT

LE NIVEAU D'ESSENCE DANS LA CUVE DOIT S'ÉTABLIR A 15 mm EN DESSOUS DE LA FACE SUPÉRIEURE DE LA CUVE

Démonter le couvercle de cuve. S'assurer que le niveau est correct (voir fig: 3)

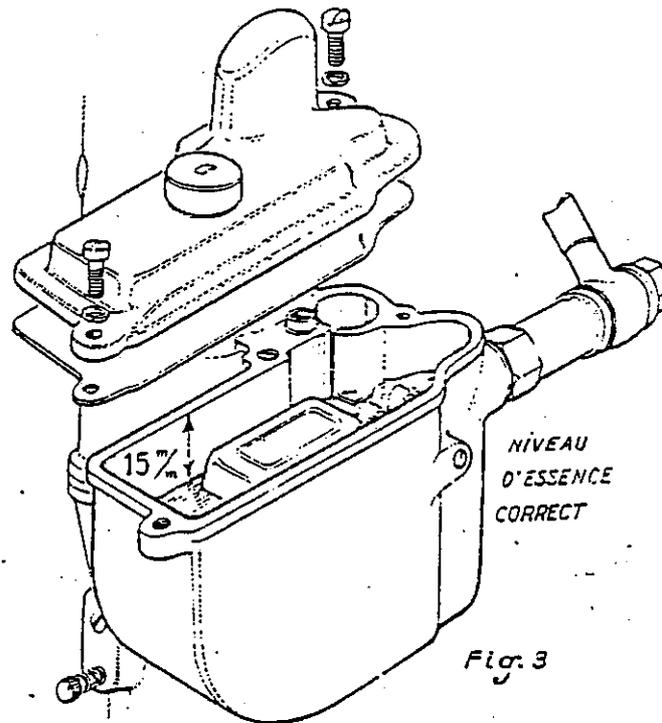


Fig. 3

C) LE CARBURATEUR SE NOIE

POINTEAU
NON
ÉTANCHE

Démonter le siège de pointeau et le nettoyer (Fig. 4) Vérifier la bonne portée du pointeau sur son siège. Ne jamais essayer de roder le pointeau. Si l'étanchéité n'est pas obtenue après nettoyage changer le pointeau et son siège.

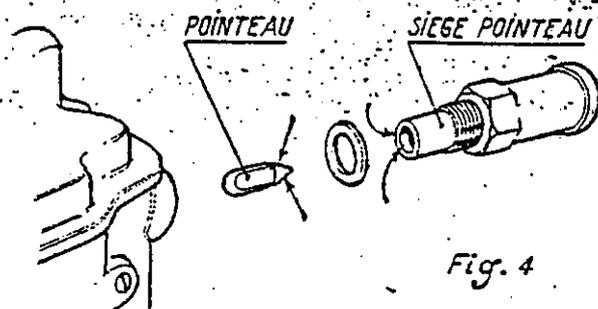


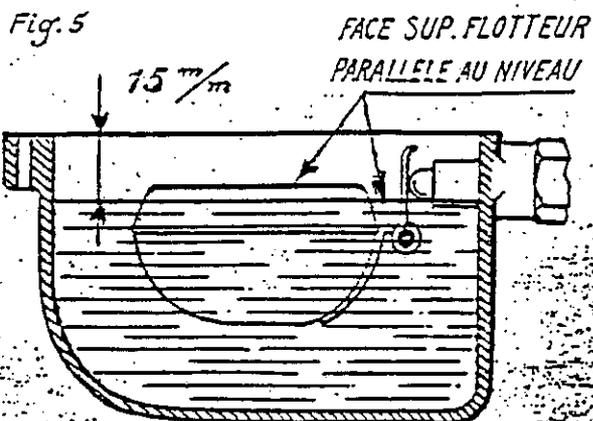
Fig. 4

FLOTTEUR
PERCÉ

Le remplacer.

FLOTTEUR
BUTE SUR JOINT
CUVE-COUVERCLE

La face supérieure du flotteur doit être horizontale comme le montre la figure 5. On peut l'amener à cette position en cintrant légèrement le bras qui appuie sur le pointeau.



VERIFICATION DU FLOTTEUR

PRESSION
POMPE
D'ALIMENTA-
TION TROP
ÉLEVÉE

Faire vérifier la pompe.

CHAPITRE II DÉPART 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
à essence.

BON

PRISE D'AIR DU
CARBURATEUR
DÉFORMÉE VO-
LET DE DÉPART
NE FERMANT
PAS COMPLÈTE-
MENT ET
OBSTRUANT
IMPARFAITE-
MENT LA PRISE
D'AIR LORSQUE
LE STARTER EST
TIRÉ

Desserrer le silencieux d'ad-
mission et faire le nécessaire
pour que le silencieux remonté
le volet de départ obture
complètement la prise d'air
lorsqu'on agit sur la tirette
du starter (fig. 6)

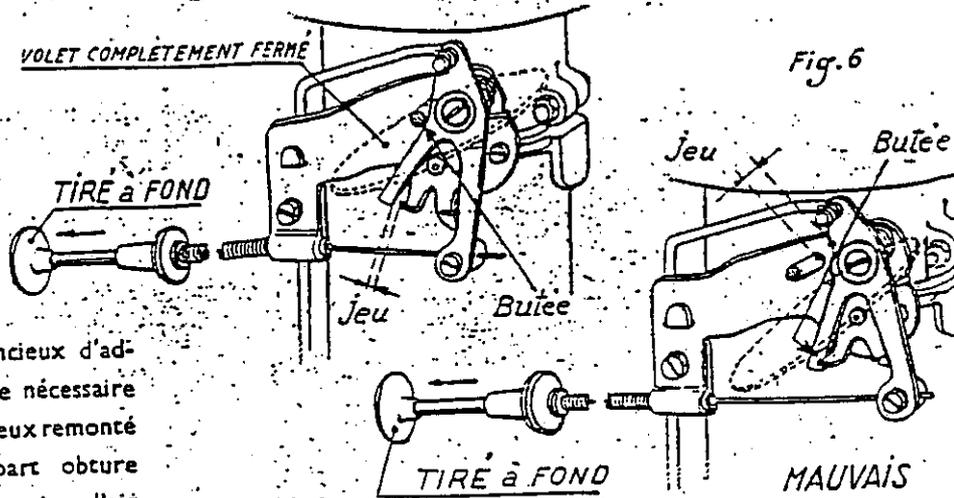


Fig. 6

COMMANDE DE
STARTER MAL
RÉGLÉE

Cable trop long — Raccourcir le
cable de la tirette (voir fig. 6)

RALENTI
ACCÉLÉRÉ
DÉRÉGLÉ

Régler correctement le ralenti accéléré en
agissant sur la vis de ralenti accéléré. Le
carburateur étant démonté, l'entrebaille-
ment du papillon doit être de 1 m/m
lorsque le volet de départ est fermé. Pour
éviter de démonter le carburateur pour
effectuer cette opération, opérer comme
suit (fig. 7) Le ralenti à chaud étant con-
venablement réglé et le moteur arrêté,
tirer la commande de starter à fond; des-
serrer complètement la vis de ralenti
accéléré et la revisser jusqu'à ce qu'elle
arrive en contact avec la butée du levier
de papillon. Serrer ensuite cette vis de
1 tour pour obtenir la bonne position de
la vis du ralenti accéléré.

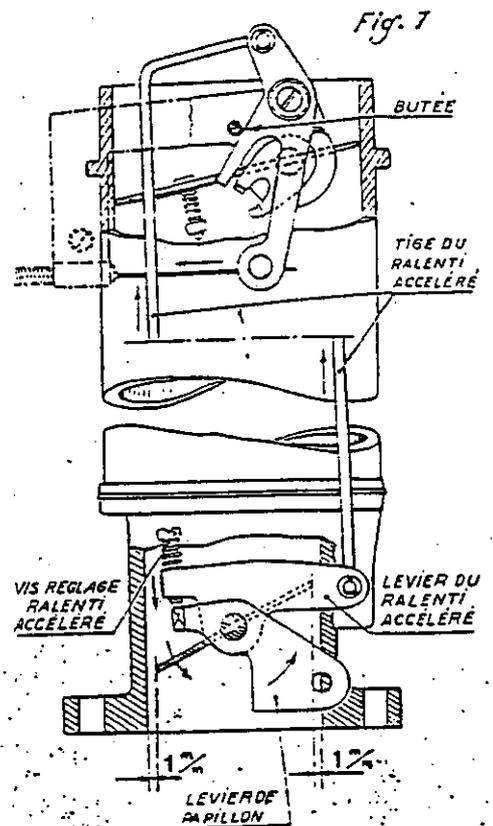


Fig. 7

DÉPART A FROID (Suite)

ENGORGEMENT
DE LA
TUBULURE
D'ADMISSION
PAR SUITE DE
FAUSSES
MANŒUVRES

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

B) LE MOTEUR PART ET CALE

MAUVAIS
RÉGLAGE DU
RALENTI
ACCÉLÉRÉ

Régler le ralenti accéléré comme il est indiqué ci-dessus (voir fig. 7)

DÉPART A CHAUD

LE MOTEUR NE VEUT PAS PARTIR

LE STARTER A
ÉTÉ UTILISÉ

Né jamais utiliser le dispositif de départ pour lancer le moteur à chaud.

MAUVAIS
RÉGLAGE DU
RALENTI

Régler correctement le ralenti à chaud de façon à obtenir le départ à la première sollicitation du démarreur.

CUVE NOYÉE

Voir arrivée d'essence page 1 (vérification du niveau constant)

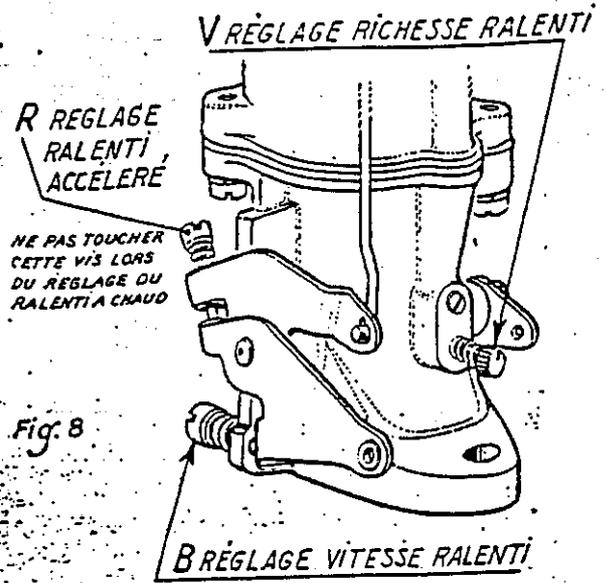
ENGORGEMENT,
DE LA
TUBULURE
D'ADMISSION
PAR SUITE DE
FAUSSES
MANŒUVRES

Ouvrir en grand le papillon et actionner le démarreur jusqu'à ce que le moteur parte.

CHAPITRE III

RALENTI

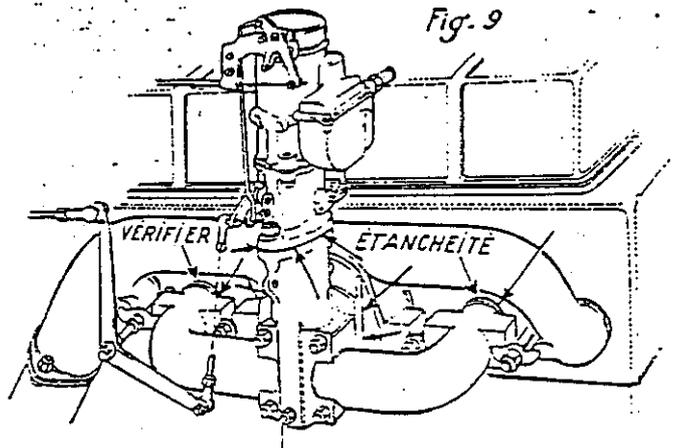
D'une façon générale ne procéder au réglage du ralenti que lorsque le moteur atteint sa température normale de marche. On enrichit le ralenti en dévissant la vis V. On appauvrit le ralenti en vissant la vis V (fig. 8) Le réglage de la vitesse de ralenti s'obtient par la vis de butée de papillon B. En vissant cette vis on 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.



LE MOTEUR CALE AU RALENTI

RALENTI TROP RICHE OU TROP PAUVRE — VITESSE DE RALENTI INSUFFISANTE

Régler correctement le ralenti par les 2 vis V et B (Fig. 8)



ÉTANCHEITÉ DE LA TUBULURE D'ADMISSION ET DES JOINTS DE BRIDE

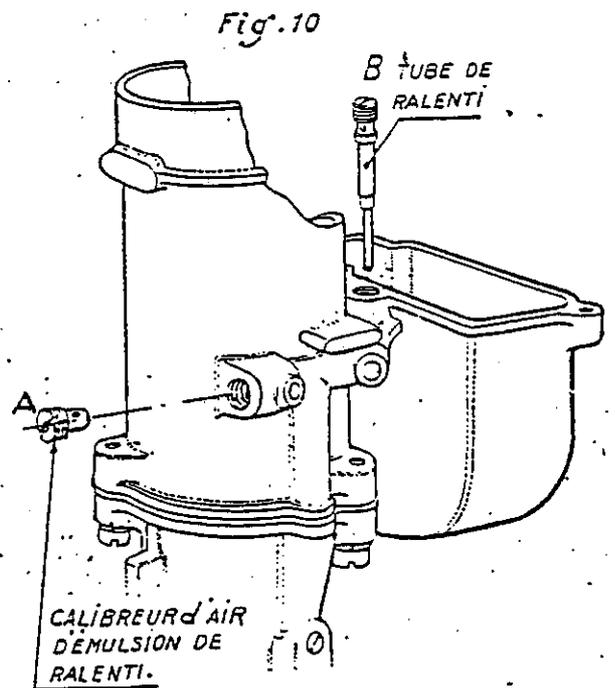
Vérifier la bonne étanchéité de tous les joints d'admission et s'assurer qu'il n'y a pas d'entrée d'air dans la tubulure (fig. 9)

JOINTS CORPUS-CUVE DÉTÉRIORÉ

Remplacer le joint.

CALIBREUR D'AIR A (fig. 10) NON BLOQUÉ

Vérifier son blocage (Fig. 10)



AVANCE A L'ALLUMAGE ET ÉCARTEMENT DES POINTES DE BOUGIES

Vérifier le point d'avance à l'allumage ainsi que l'écartement des électrodes de bougies.

UTILISATION DE LA VOITURE

**A) MARCHÉ IRRÉGULIÈRE AUX VITESSES
COMPRISES ENTRE 30 et 100 km COMPTEUR**

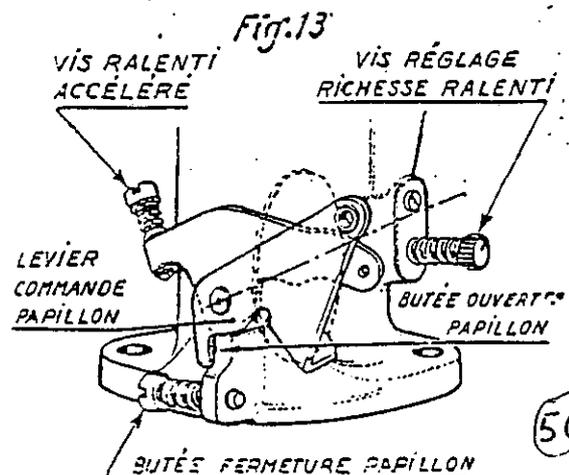
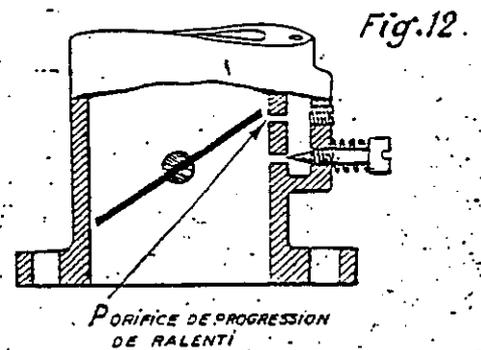
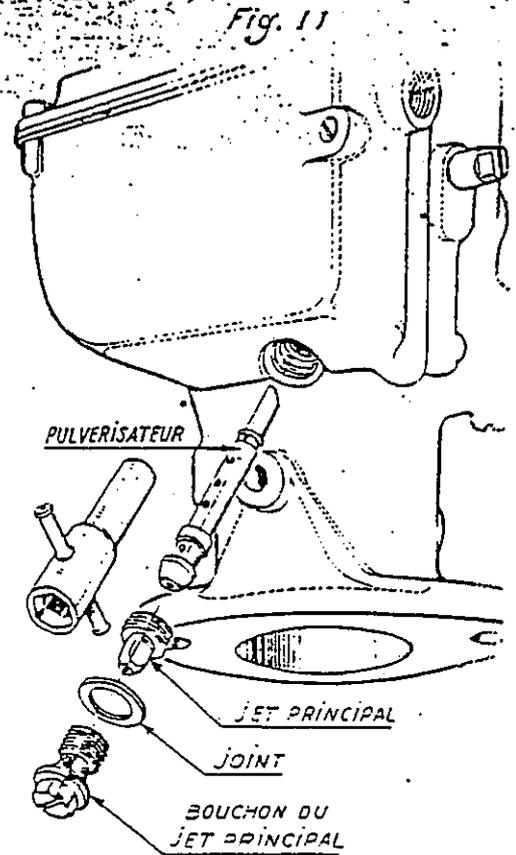
JET PRINCIPAL BOUCHÉ Le démonter et le nettoyer
(voir fig. 11)

**B) MARCHÉ IRRÉGULIÈRE ET A-COUPS A FAIBLE
OUVERTURE DU PAPILLON ET EN VITESSE
ENTRETEUNE, ALORS QUE LE RALENTI A ÉTÉ
CORRECTEMENT RÉGLÉ**

**ORIFICE DE PROGRESSION
OBSTRUÉ** Le nettoyer (voir fig. 12)

**C) MANQUE DE PUISSANCE LORSQU'ON APPUIE
A FOND SUR L'ACCÉLÉRATEUR —
VITESSE INSUFFISANTE EN PALIER**

**LE PAPILLON DES GAZ
N'OUVRE PAS
COMPLÈTEMENT** Régier les commandes (Fig. 13)
pour que le levier de papillon
vienne buter sur le bossage du corps.



UTILISATION DE LA VOITURE (Suite)

C) MANQUE DE PUISSANCE etc... (Suite)

LE DISPOSITIF DE DOUBLE ALIMENTATION (Enrichissement à pleine puissance) NE FONCTIONNE PAS

TUBE-GICLEUR
DE POMPE
BOUCHÉ

Le nettoyer (voir fig. 14)

CLAPET DE
REFOULEMENT
DE POMPE
BOUCHÉ

Le vérifier et le nettoyer en démontant la
pompe (voir fig. 15)

CLAPET
D'ASPIRATION
DE POMPE
BLOQUÉ OU
OBSTRUÉ

Le nettoyer et le remplacer au besoin
(voir fig. 15 et 16)

AVANCE A
L'ALLUMAGE
INSUFFISANTE
OU
EXCESSIVE

La régler convenablement

Fig. 14

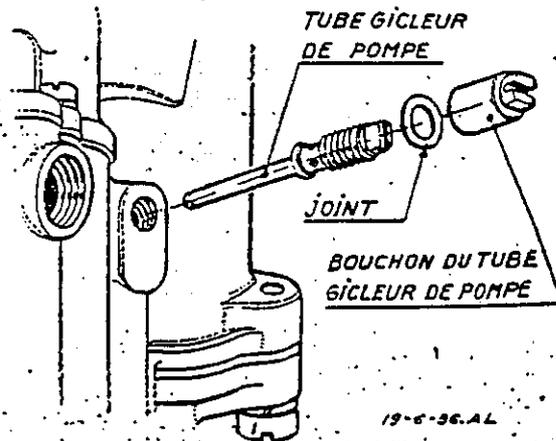


Fig. 15-31

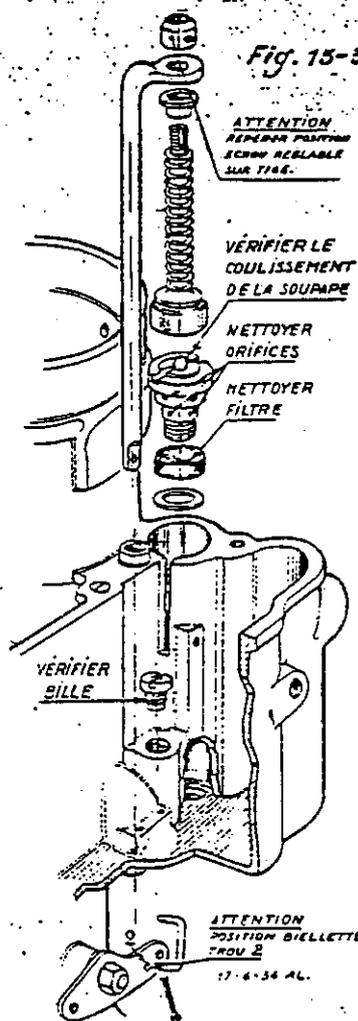
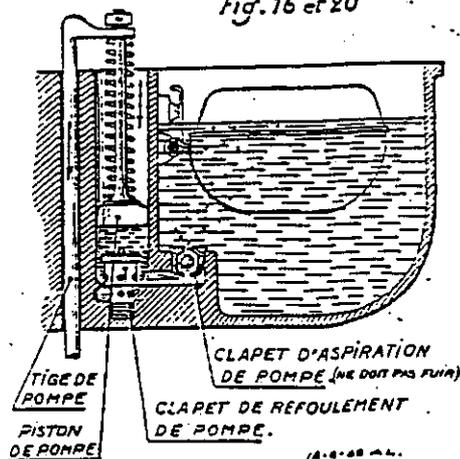


Fig. 16 et 20



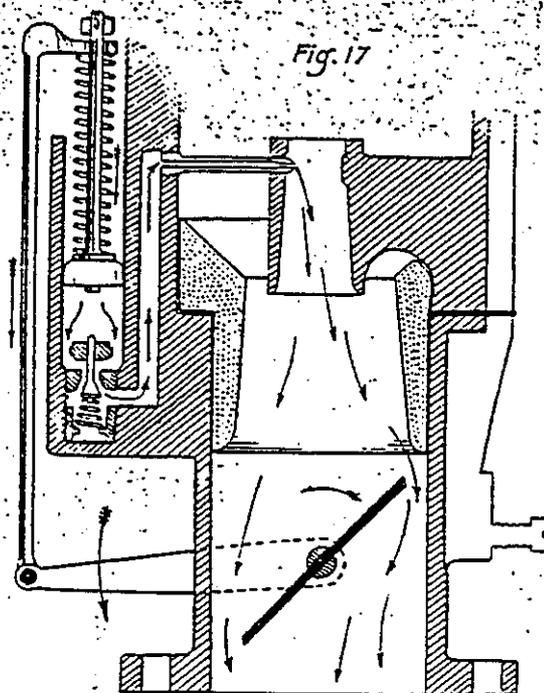
CHAPITRE V

REPRISES

A) LE MOTEUR REPREND PAR SACCADÉS.

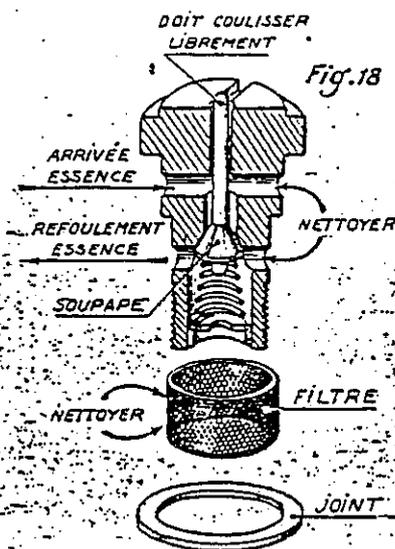
LE GICLEUR DE POMPE EST BOUCHÉ OU PARTIELLEMENT OBSTRUÉ

Démonter le silencieux d'admission. Commander l'accélérateur à la main et s'assurer qu'il y a injection d'essence dans le petit diffuseur par le gicleur de pompe (v. fig. 17). S'il n'y a pas de débit d'essence par ce gicleur ou si le débit est lent, démonter le gicleur de pompe et le nettoyer. (fig. 14)



LE CLAPET DE REFOULEMENT DE POMPE EST OBSTRUÉ

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 nettoyer le filtre du clapet (fig. 18)



LE CUIR DE POMPE EST DÉTÉRIORÉ

Remplacer le piston de pompe complet (voir fig. 15)

REPRISES (Suite)

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 instantanément une très faible ouverture du papillon (voir fig. 19)

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 (voir fig. 20). Nettoyer le clapet. Le remplacer au besoin.

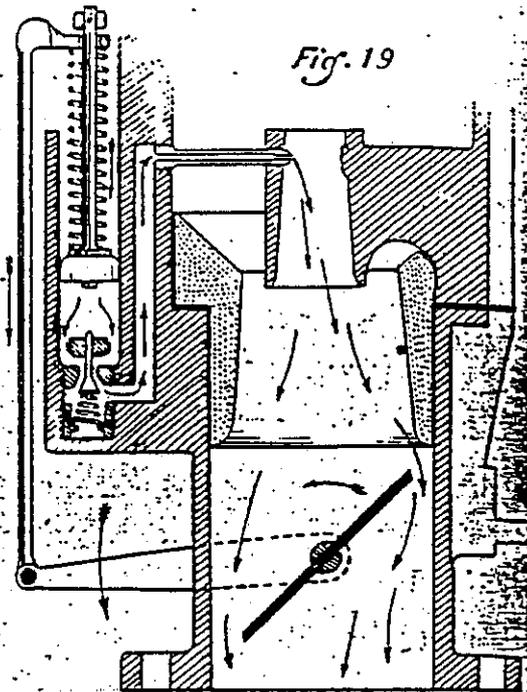


Fig. 19

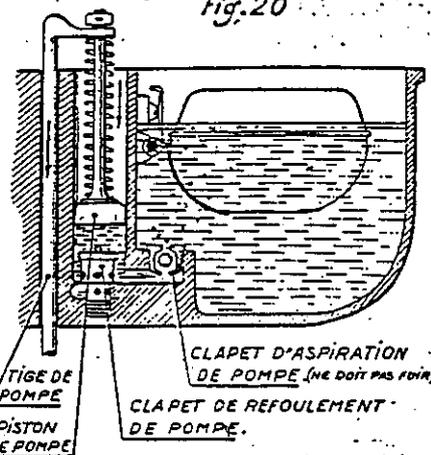


Fig. 20

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

LA POMPE N'A PAS UN EFFET DE DURÉE SUFFISANT

S'assurer que le ressort de pompe n'est pas engagé dans l'œilleton du levier de commande et que la tige coulisser bien dans ce dernier. (fig. 21-22)

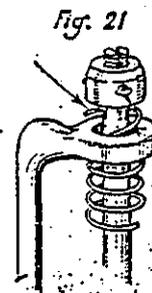


Fig. 21

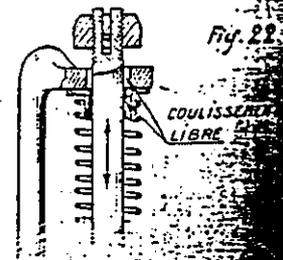


Fig. 22

CLAQUEMENTS A L'ÉCHAPPEMENT

RALENTI TROP PAUVRE Enrichir le ralenti. Le régler correctement (voir Fig. 23).

RALENTI BOUCHÉ Le déboucher (voir fig.12)

ÉTANCHÉITÉ DE LA TUBULURE D'ÉCHAPPEMENT

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. 9)

MODIFICATION DU RALENTI

Dans le cas où toutes les conditions ci-dessus seraient réalisées et où l'on constaterait encore des claquements à l'échappement, apporter les modifications suivantes au carburateur :

1° — Remplacer le tube gicleur de ralenti normal par le nouveau tube gicleur de ralenti de 65, mais émulsionné à 100, Réf. 61484 (fig. 26)

2° — Changer le calibre d'air d'émulsion de ralenti de 220, Réf. 15477, par un calibre percé à 175 (Fig. 26)

3° — Remplacer le joint du couvercle de cuve, Réf. 13239 M, par le nouveau joint (même référence) comportant un trou supplémentaire et permettant de prendre l'air dans la cuve pour le passage de l'air d'émulsion du tube-gicleur de ralenti (Fig. 27).

NOTA. — Les carburateurs EX-22 comportent cette modification du ralenti à partir du n° 43603.

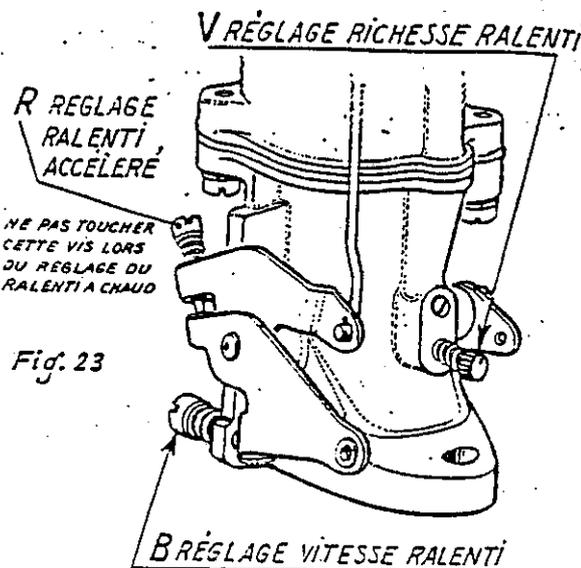


Fig. 23

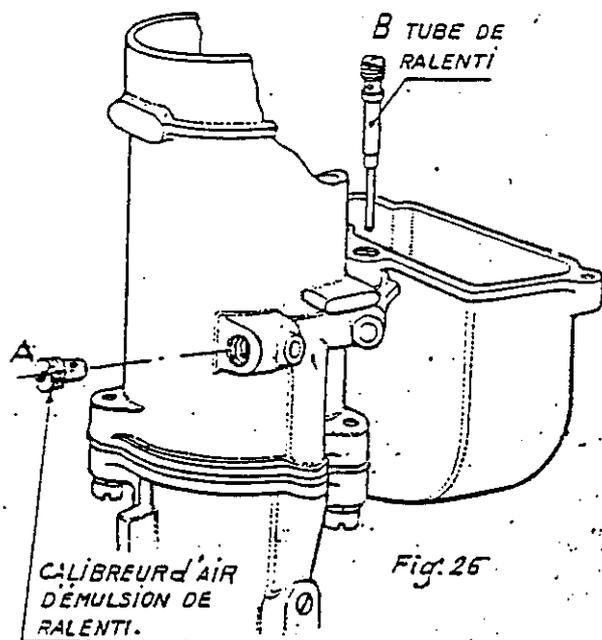
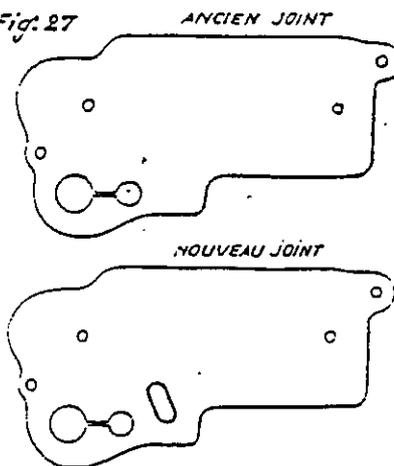


Fig. 26

Fig. 27



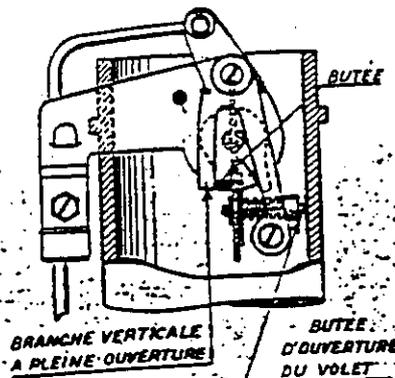
CONSOMMATION ÉLEVÉE

LE RÉGLAGE DÉTERMINÉ EN SÉRIE N'A PAS A ÊTRE MODIFIÉ

NIVEAU TROP HAUT
CUVE-NOYÉE

Établir le niveau normal comme indiqué au chapitre "Arrivée d'essence" (Fig.3).

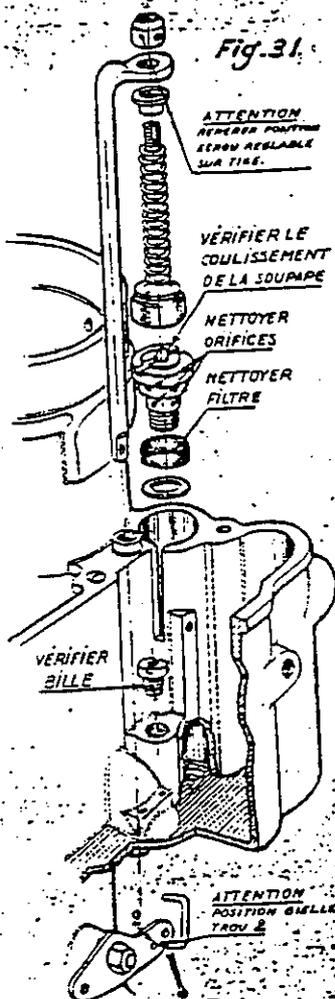
Fig. 29



LE VOLET DE DÉPART NE REVIENT PAS A SA POSITION D'OUVERTURE TOTALE LORSQUE LA TIRETTE DE STARTER EST REPOUSSÉE A 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. 29)

Fig. 31

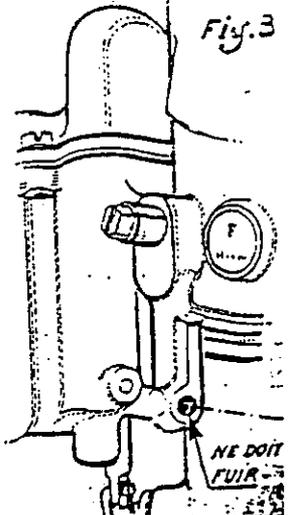


CLAPET DE REFOULEMENT NON ÉTANCHE

Pour vérifier l'étanchéité du clapet de refoulement, dévisser le bouchon du canal de refoulement de la pompe comme indiqué (fig. 30).

Si l'essence fuit par ce bouchon le clapet n'est pas étanche. Dans ce cas démonter le clapet, le nettoyer et le remplacer s'il y a lieu (fig. 31)

Fig. 3



CONSOMMATION ÉLEVÉE (Suite)

CALIBREUR D'AIR D'ÉMULSION PRINCIPAL OBSTRUÉ

Le nettoyer (Fig. 32 en haut)

LES TROUS D'AIR D'ÉMULSION DU PULVÉRISATEUR SONT BOUCHÉS OU PARTIELLEMENT OBSTRUÉS

Démonter le pulvérisateur et le nettoyer (Fig. 32 en bas)

JET PRINCIPAL INSUFFISAMMENT BLOQUÉ

S'assurer de la bonne portée du jet principal sur la base du pulvérisateur (Fig. 32 en bas)

AVANCE A L'ALLUMAGE INSUFFISANTE

Vérifier le point d'avance.

