

# 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. : CARBU-VALLOIS

Adresse Télégr. : ZENITH-LYON

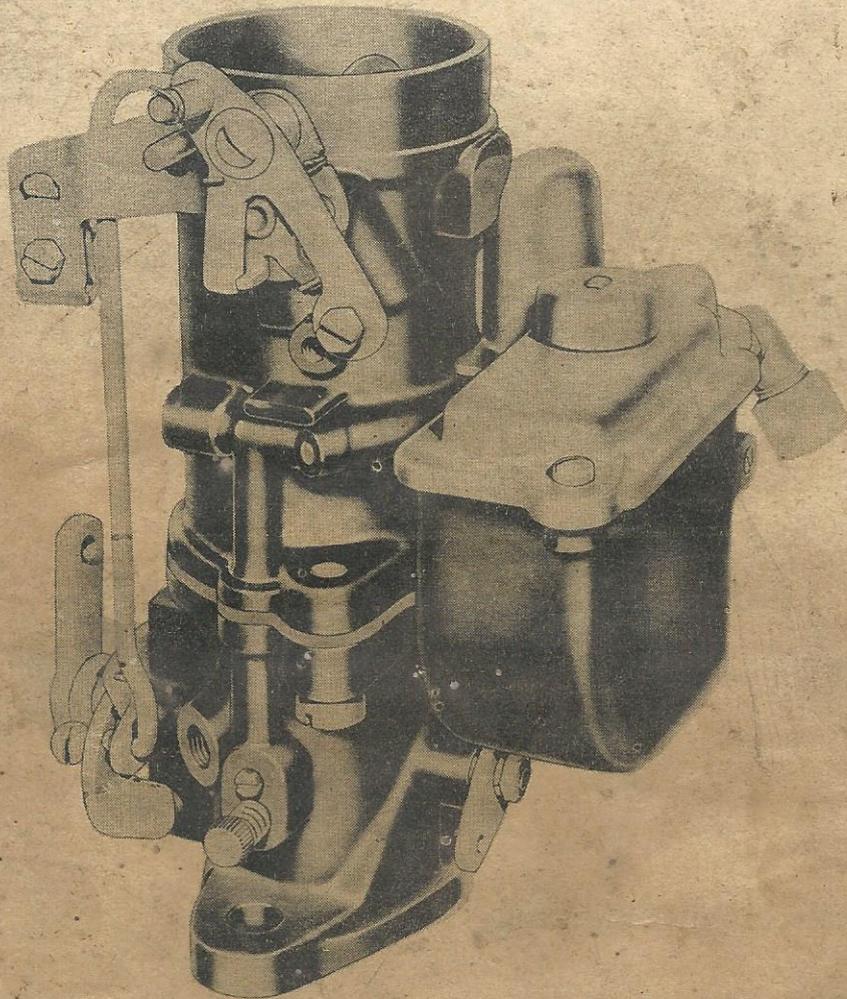
Tél. : PÉREIRE 17-02, 17-03, 17-04

Tél. : MONCEY 55-74 et 55-75

Reg. Com. Paris 146.000

Reg. Com. Lyon B. 665

## NOTICE D'ENTRETIEN



CARBURATEUR **ZENITH EX-22**

POUR

**PEUGEOT 402**

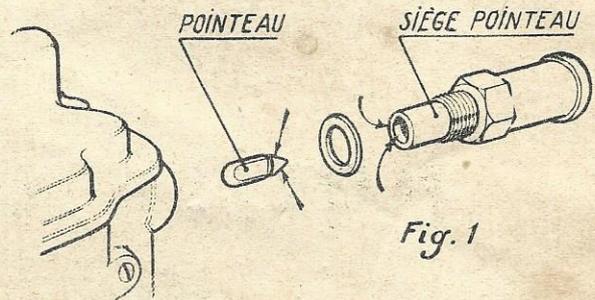
# CHAPITRE I

## ARRIVÉE D'ESSENCE

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

POMPE  
D'ALIMENTATION  
DÉFECTUEUSE

La vérifier.

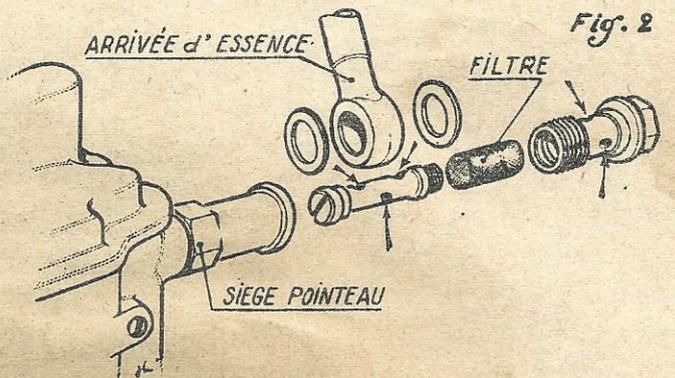


CANALISATIONS  
D'ESSENCE  
OBSTRUÉES

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)



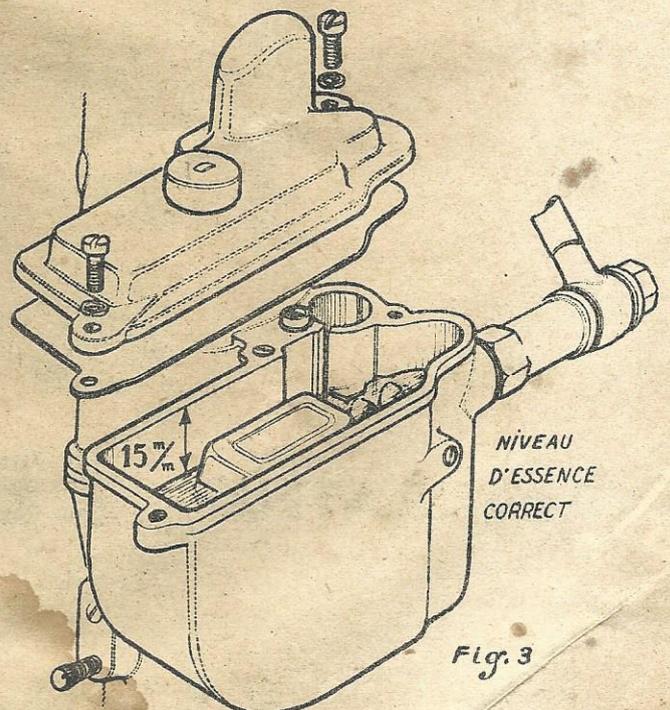
FILTRE  
ENCRASSÉ

Le démonter (voir figure 2) et le nettoyer.

### B) VÉRIFICATION DU NIVEAU CONSTANT

LE NIVEAU D'ES-  
SENCE DANS LA  
CUVE DOIT S'É-  
TABLIR A 15 m/m  
EN DESSOUS DE  
LA FACE SUPÉ-  
RIEURE DE LA  
CUVE

Démonter le couvercle de cuve. S'assurer que le niveau est correct (voir 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.

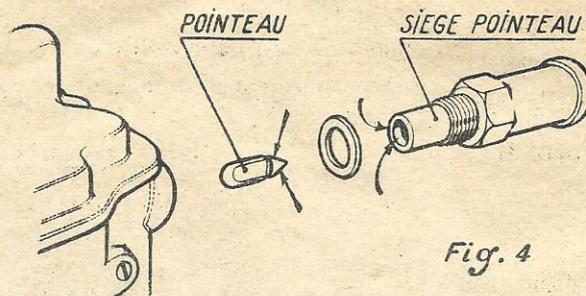


Fig. 4

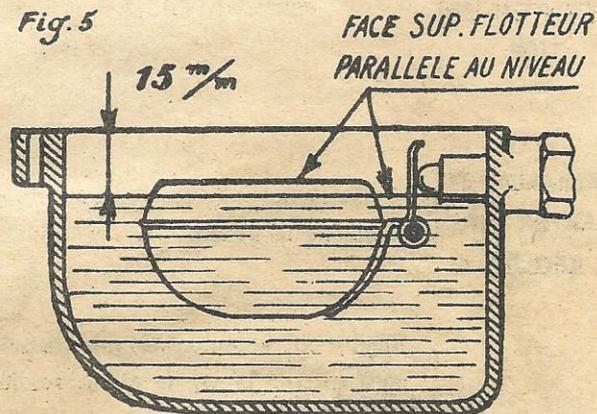
FLOTTEUR  
PERCÉ

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.

Fig. 5



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

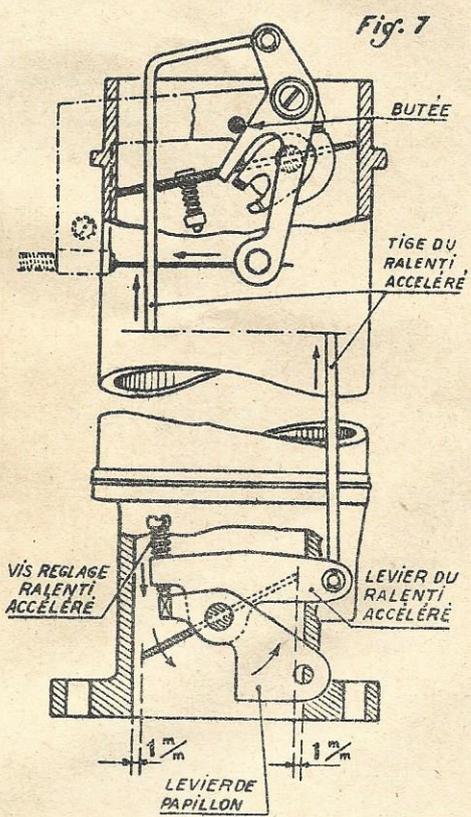
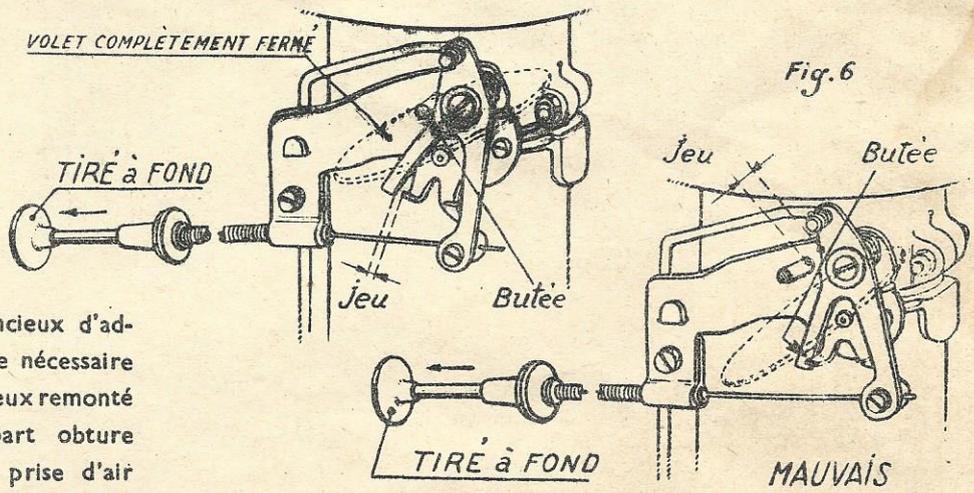
Desserrer le silencieux d'ad-  
mission et faire le nécessaire  
pour que le silencieux remonté  
le volet de départ obture  
complètement la prise d'air  
lorsqu'on agit sur la tirette  
du starter (fig. 6)

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.



## 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

Ne 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)

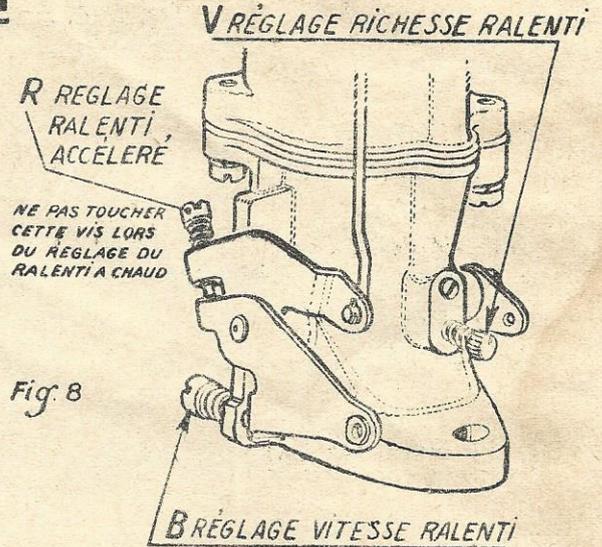
ENGORGEMENT  
DE LA  
TUBULURE  
D'ADMISSION  
PAR SUITE DE  
FAUSSES  
MANŒUVRES

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)

ÉTANCHÉITÉ 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.

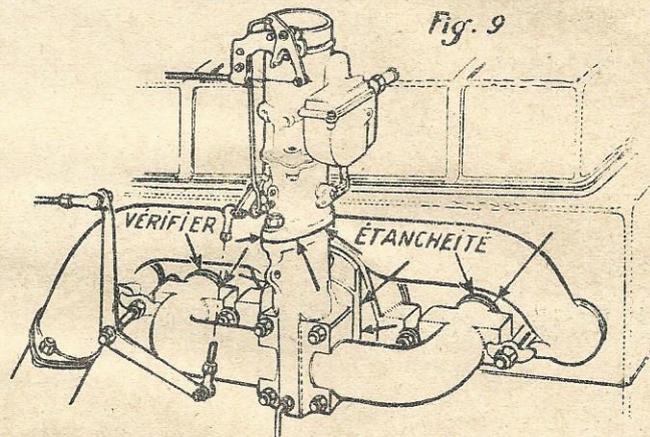
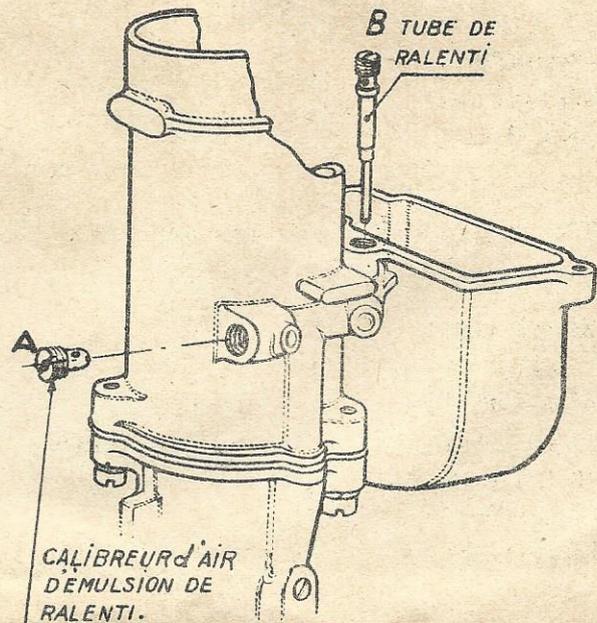


Fig. 10



**UTILISATION DE LA VOITURE**

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

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

**B) MARCHE IRRÉGULIÈRE ET A-COUPS A FAIBLE  
OUVERTURE DU PAPILLON ET EN VITESSE  
ENTRETENUE, 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

Régler les commandes (Fig. 13) pour que le levier de papillon vienne buter sur le bossage du corps.

Fig. 11

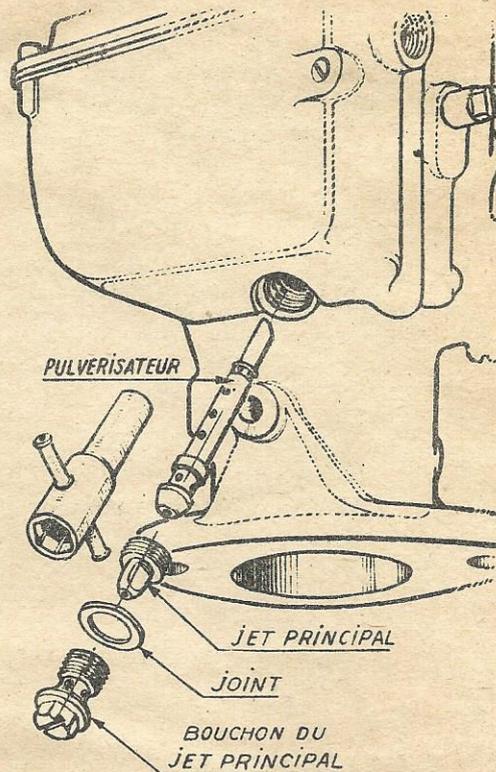


Fig. 12

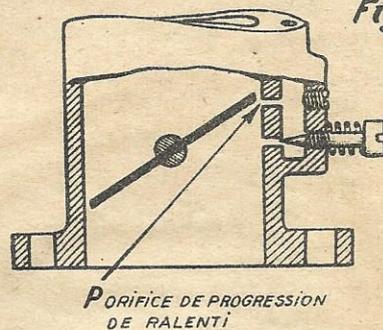
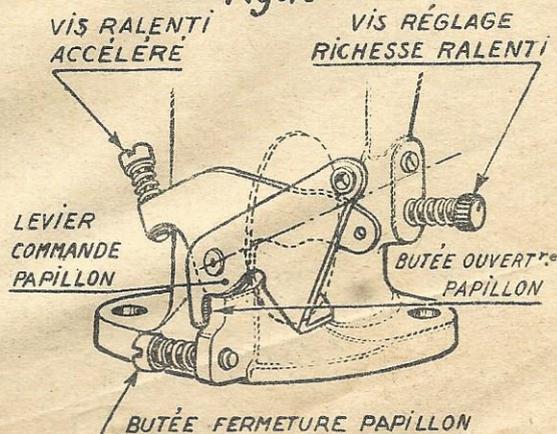


Fig. 13



## 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

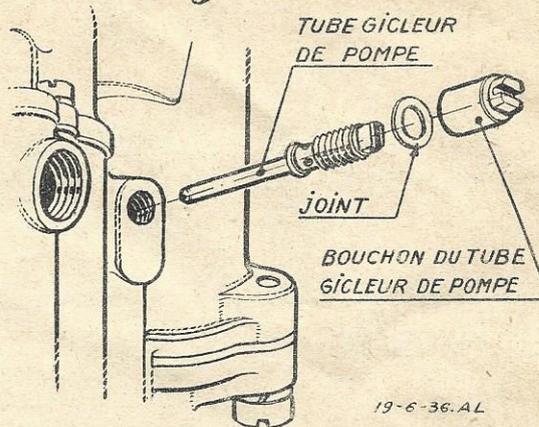


Fig. 15-31

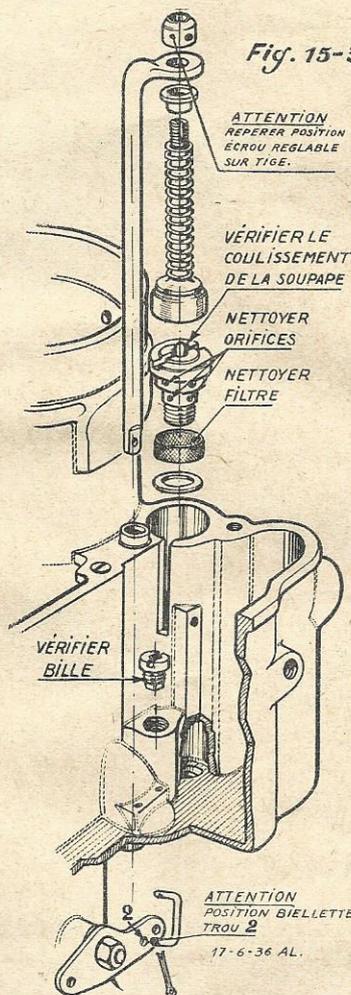
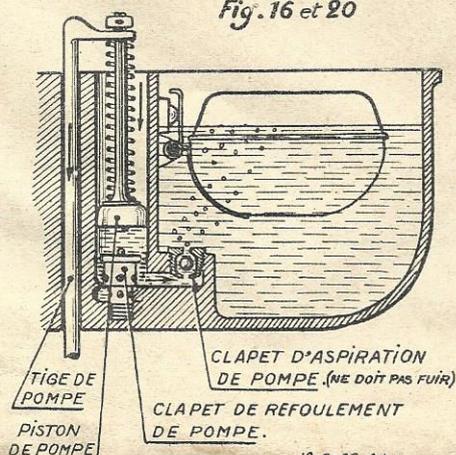


Fig. 16 et 20

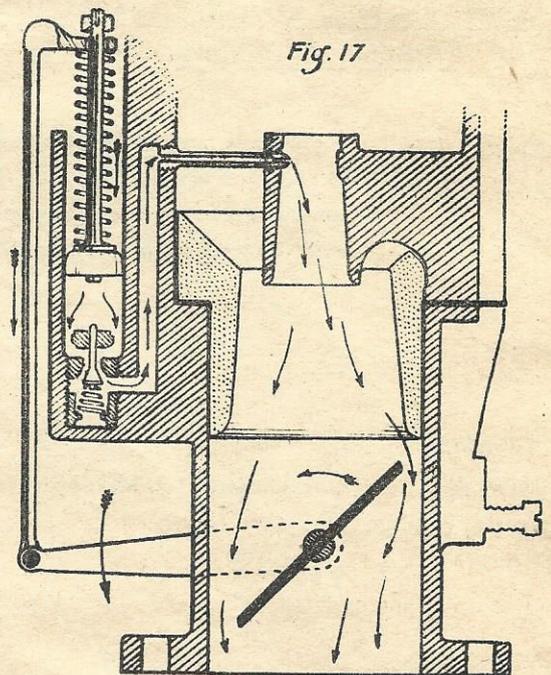


REPRISES

A) LE MOTEUR REPREND PAR SACCADÉS.

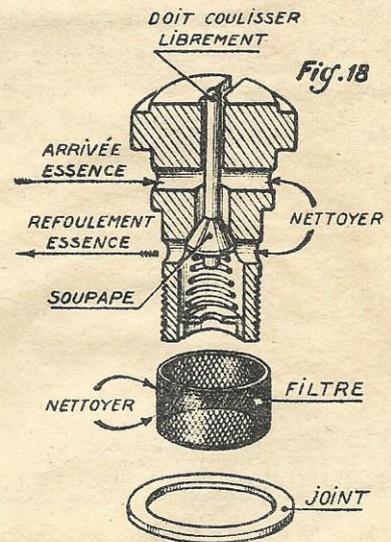
LE GICLEUR DE POMPE EST BOUCHÉ OU PARTIELLEMENT OBSTRUÉ

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)

## CHAPITRE V

Page 9

# REPRISES (Suite)

### B) CLAUQUEMENTS AU CARBURATEUR AUX FAIBLES ACCÉLÉRATIONS.

RESSORT DE  
POMPE TROP  
FAIBLE

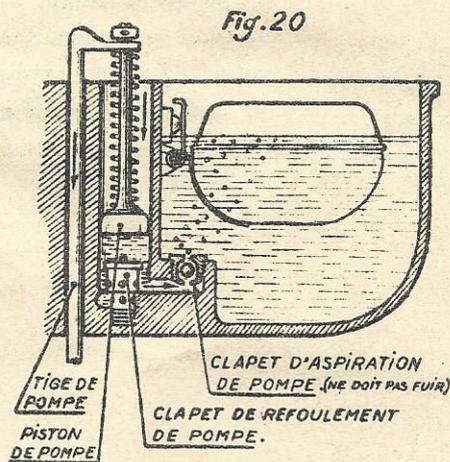
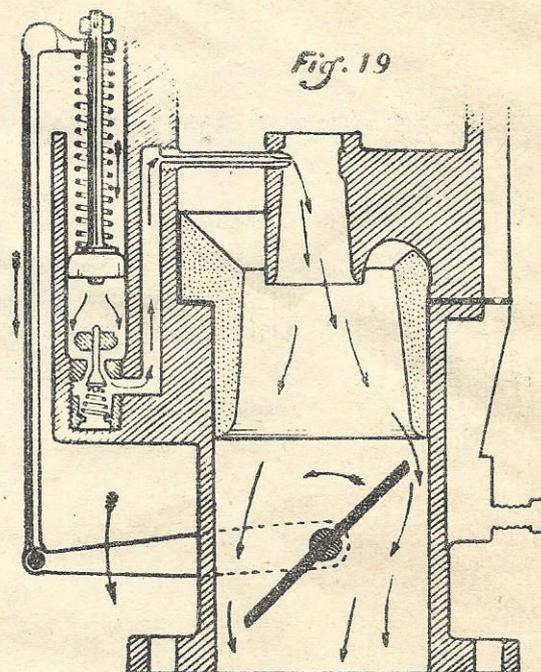
Retendre le ressort de pompe en l'étirant  
Le débit d'essence par le gicleur de  
pompe doit suivre instantanément une très  
faible ouverture du papillon (voir fig. 19)

NIVEAU  
TROP BAS  
DANS LA CUVE

Voir Chapitre I "Niveau"

CLAPET  
D'ASPIRATION  
DE POMPE  
NON  
ÉTANCHE

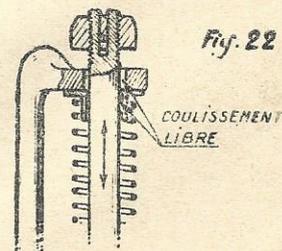
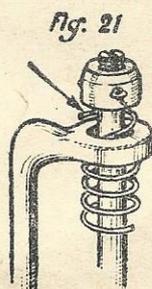
Démonter le couvercle de cuve. Actionner  
la pompe et vérifier que l'injection d'es-  
sence n'est pas refoulée dans la cuve par  
le clapet d'aspiration (voir fig. 20) Net-  
toyer le clapet. Le remplacer au besoin.



### 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'ocillon du levier de  
commande et que la tige coulisse bien  
dans ce dernier. (fig. 21-22)



# 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.

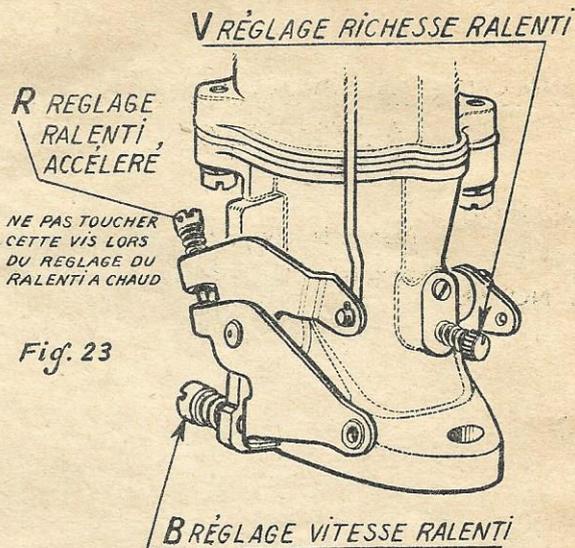


Fig. 23

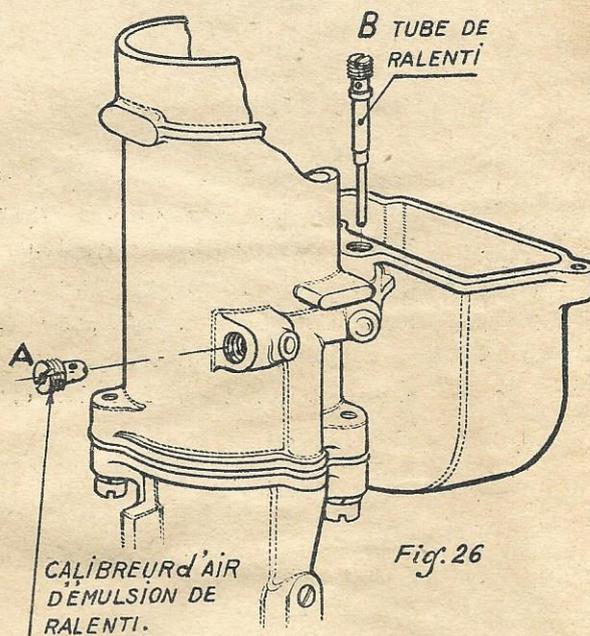


Fig. 26

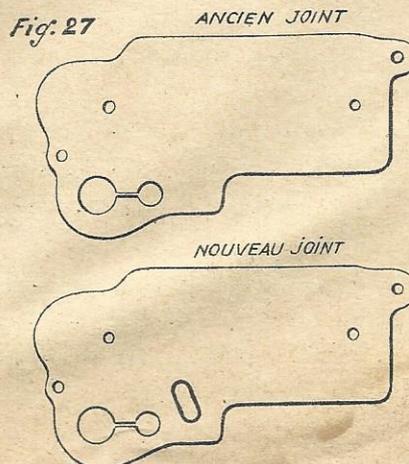


Fig. 27

## CHAPITRE VII

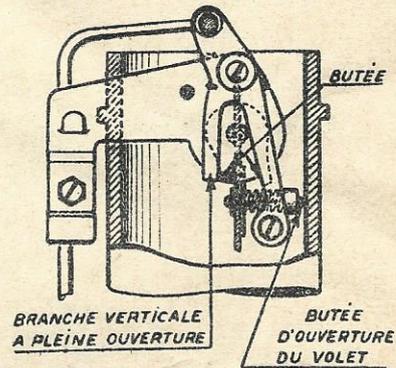
# CONSOMMATION ÉLEVÉE

### 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 VOILET 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

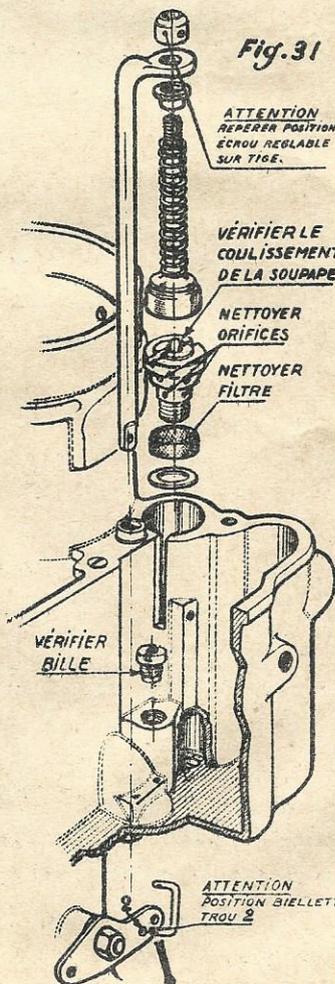
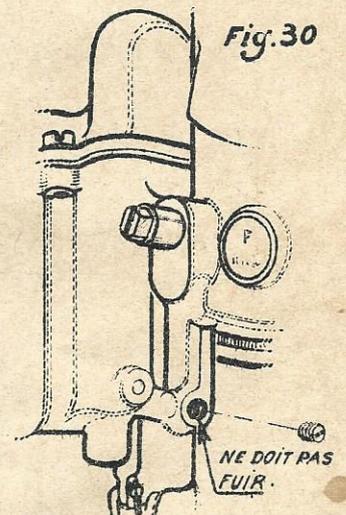


Fig.30



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)

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

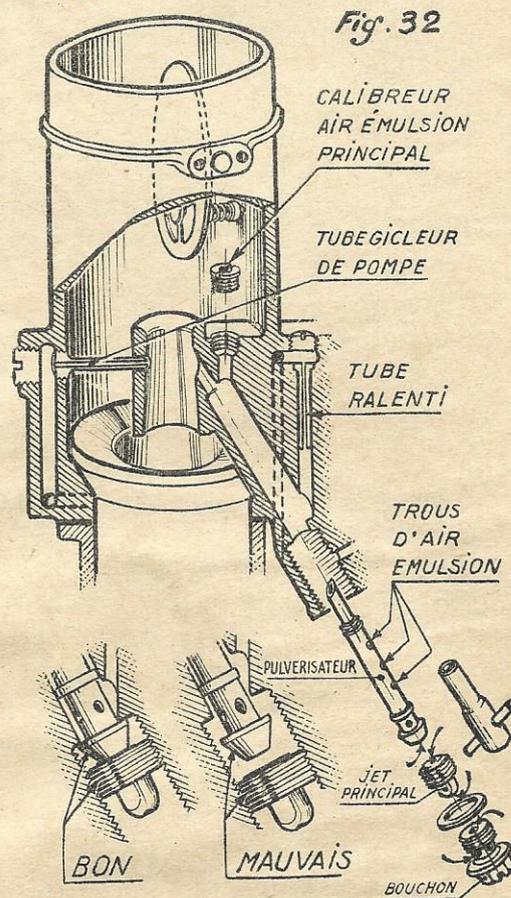
Démonter le pulvérisateur et le  
nettoyer (Fig. 32 en bas)

JET PRINCIPAL  
INSUFFISAMMENT  
BLOQUÉ

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

AVANCE A  
L'ALLUMAGE  
INSUFFISANTE

Vérifier le point d'avance.



18-6-36.AL

F. 751 SD. 3-7-36

*Carburateur* **ZENITH**

Société Anonyme au Capital de 4.900.000 francs

SIÈGE ADMINISTRATIF :

PARIS, 26 à 32, Rue de Villiers, **LEVALLOIS-PERRET** (Seine)  
Adresse Télégr. : CARBUZÉNI-LEVALLOIS  
Tél. : PÉREIRE 17-02, 17-03, 17-04  
Reg. Com. Paris 148.967

SIÈGE SOCIAL ET USINES :

LYON, 39 à 51, Chemin Feuillat, **MONPLAISIR** (Rhône)  
Adresse Télégr. : ZÉNITH-LYON  
Tél. : MONCEY 55-74 et 55-75  
Reg. Com. Lyon B. 665