

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

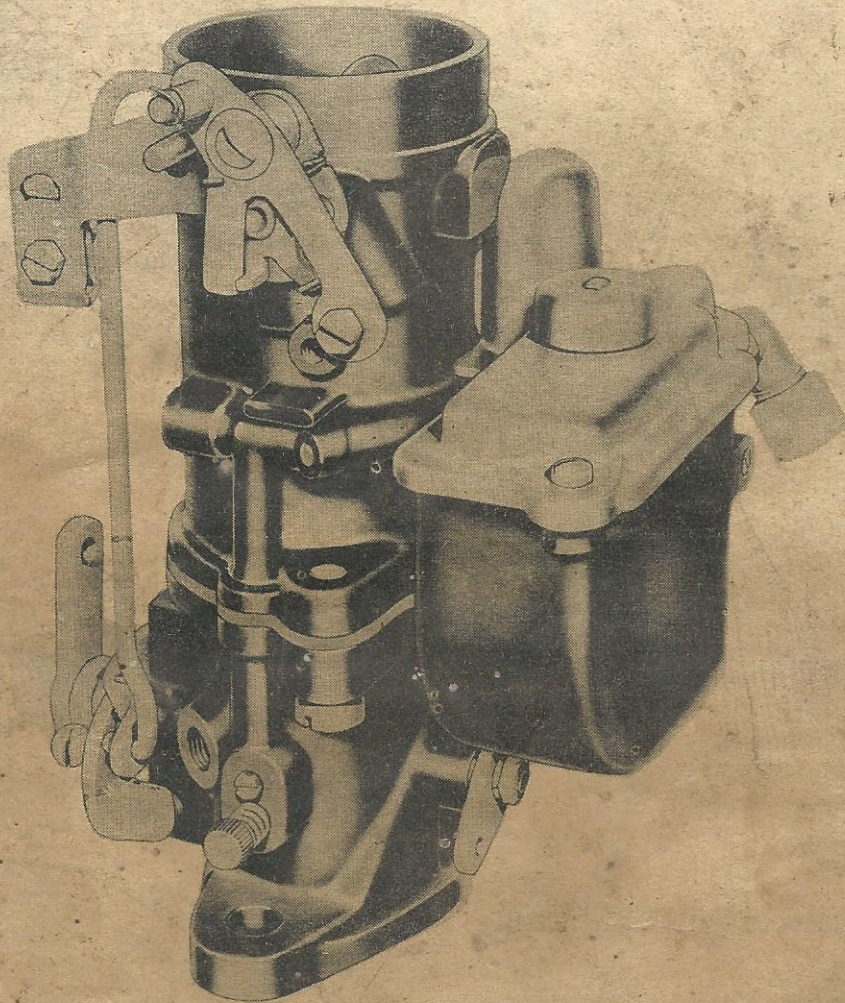
Tél. : PÉREIRE 17-02, 17-03, 17-04

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

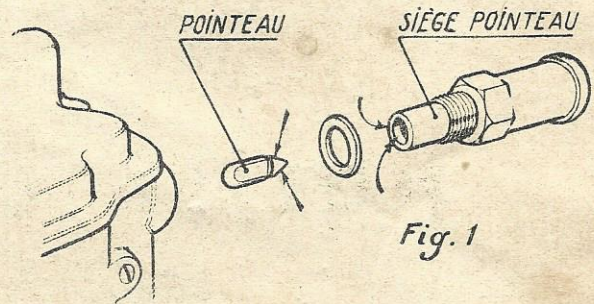
CHAPITRE I

ARRIVÉE D'ESSENCE

A) L'ESSENCE N'ARRIVE PAS AU CARBURATEUR

POMPE
D'ALIMENTATION
DÉFECTUEUSE

La vérifier.

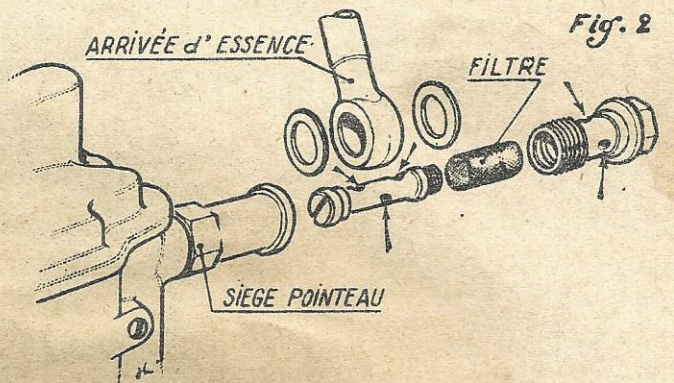


CANALISATIONS
D'ESSENCE
OBSTRUÉES

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)



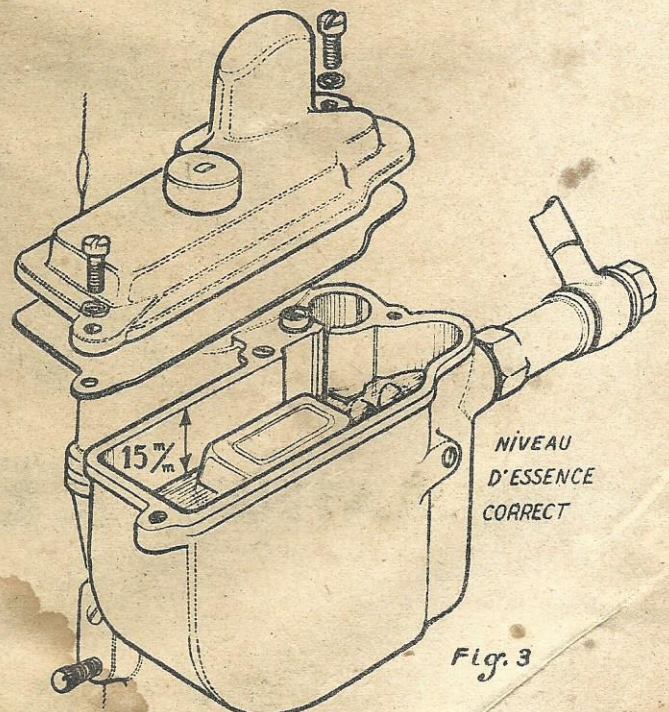
FILTRE
ENCRASSÉ

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

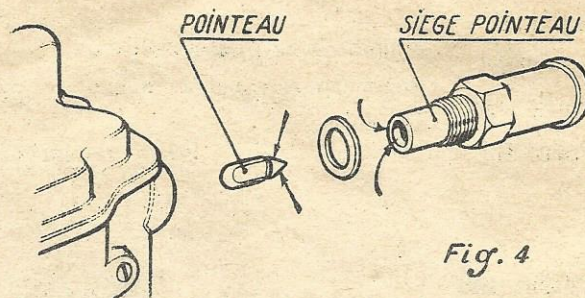
Démonter le couvercle de cuve. S'assurer que le niveau est correct (voir fig. 3)



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.



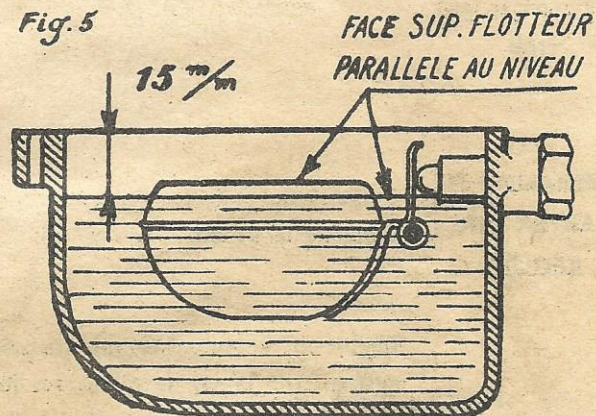
FLOTTEUR
PERCÉ

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



PRESSION
POMPE
D'ALIMENTA-
TION TROP
ÉLEVÉE

Faire vérifier la pompe.

VERIFICATION DU FLOTTEUR

CHAPITRE II

DÉPART A FROIDA) 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.

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

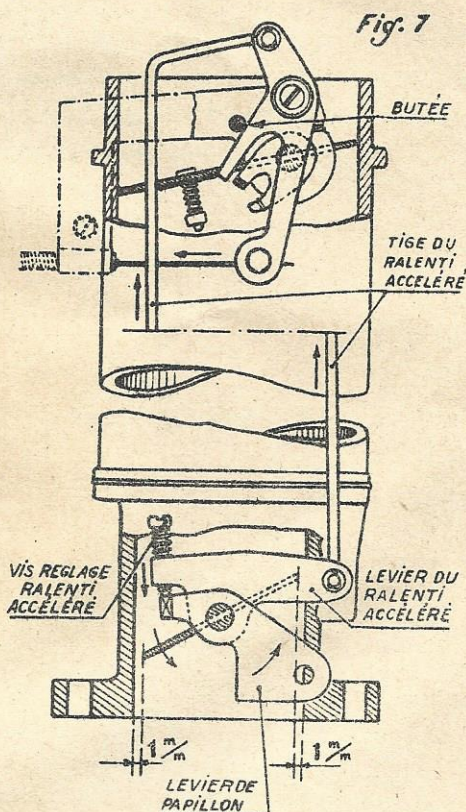
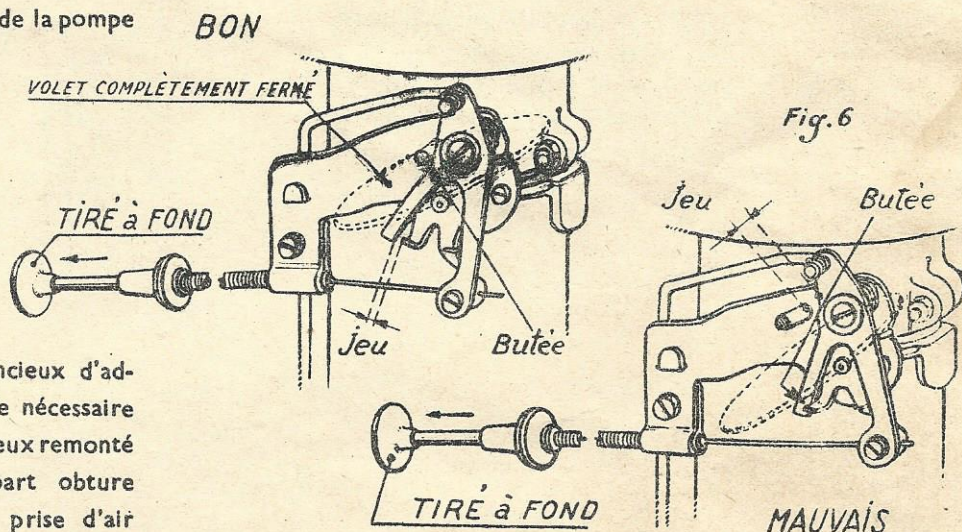
Desserrer le silencieux d'ad-
mission et faire le nécessaire
pour que le silencieux remonté
le volet de départ obture
complètement la prise d'air
lorsqu'on agit sur la tirette
du starter (fig. 6)

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)

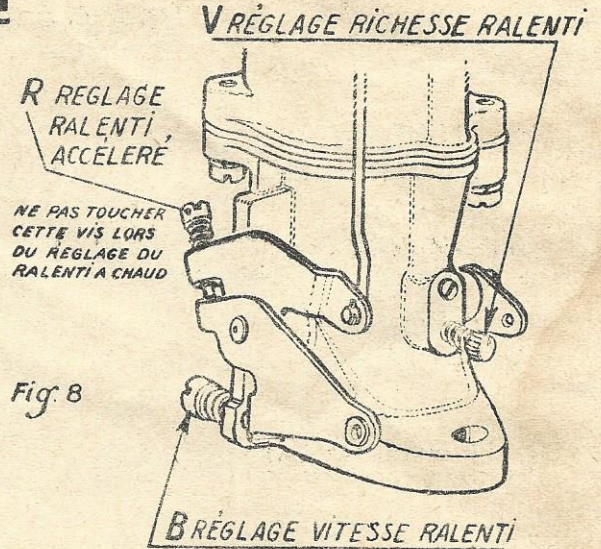
ENGORGEMENT
DE LA
TUBULURE
D'ADMISSION
PAR SUITE DE
FAUSSES
MANŒUVRES

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

CHAPITRE III

RALENTI

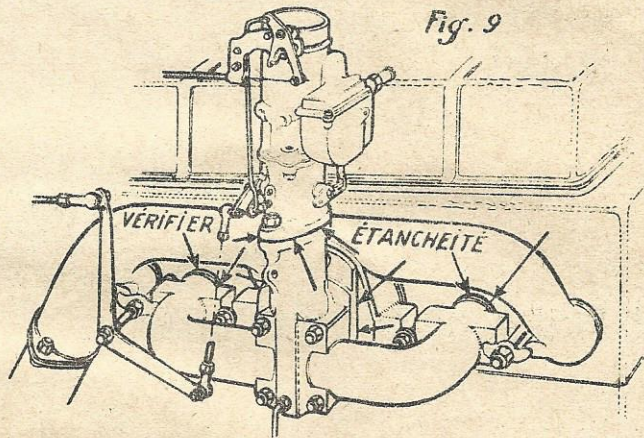
D'une façon générale ne procéder au réglage du ralenti que lorsque le moteur atteint sa température normale de marche. On enrichit le ralenti en dévissant la vis V. On appauvrit le ralenti en vissant la vis V (fig. 8) Le réglage de la vitesse de ralenti s'obtient par la vis de butée de papillon B. En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

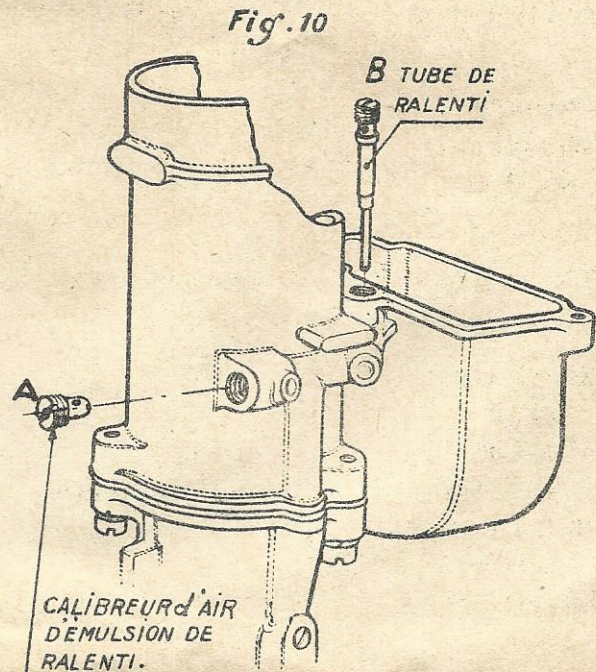
Vérifier la bonne étanchéité de tous les joints d'admission et s'assurer qu'il n'y a pas d'entrée d'air dans la tubulure (fig. 9)

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.

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

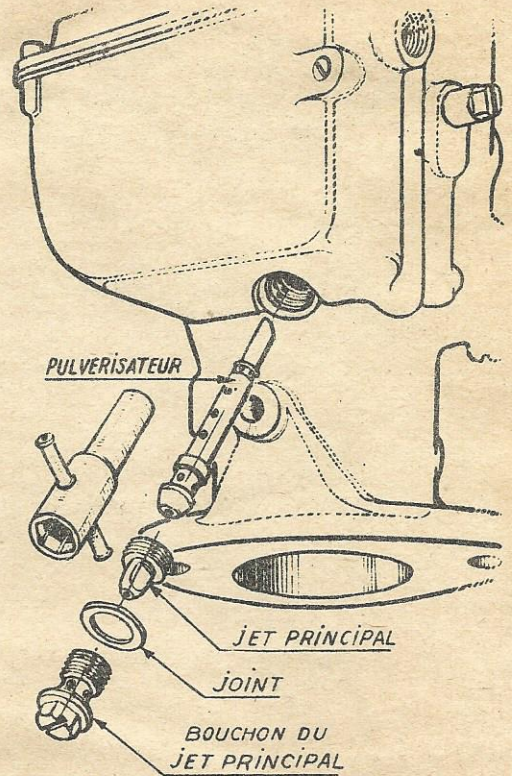


Fig. 12

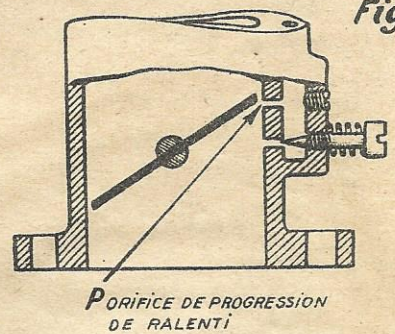
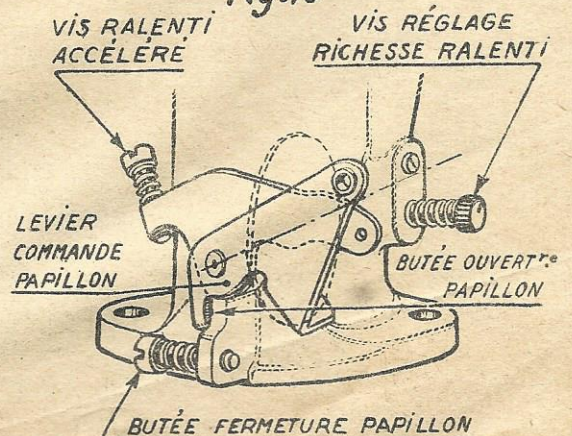


Fig. 13



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

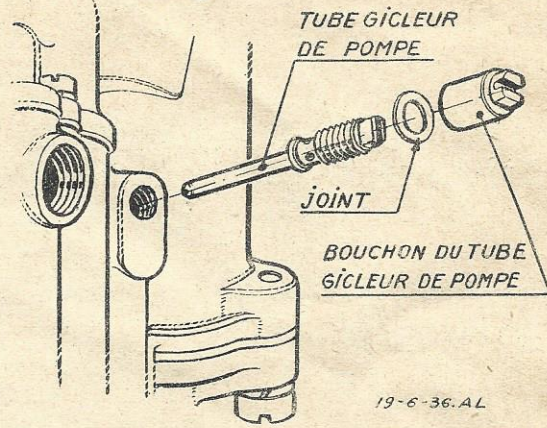


Fig. 15-31

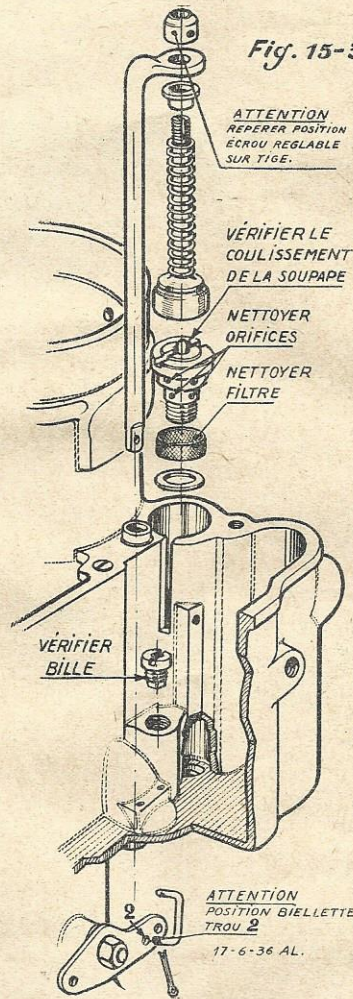
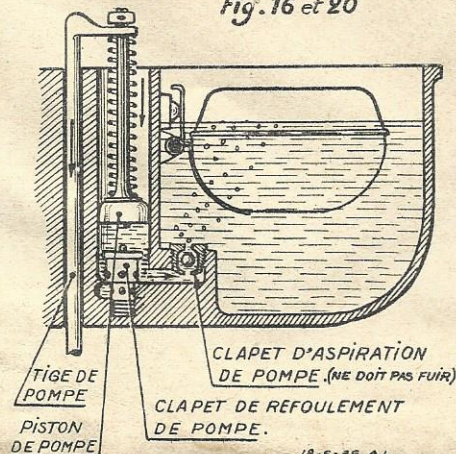


Fig. 16 et 20

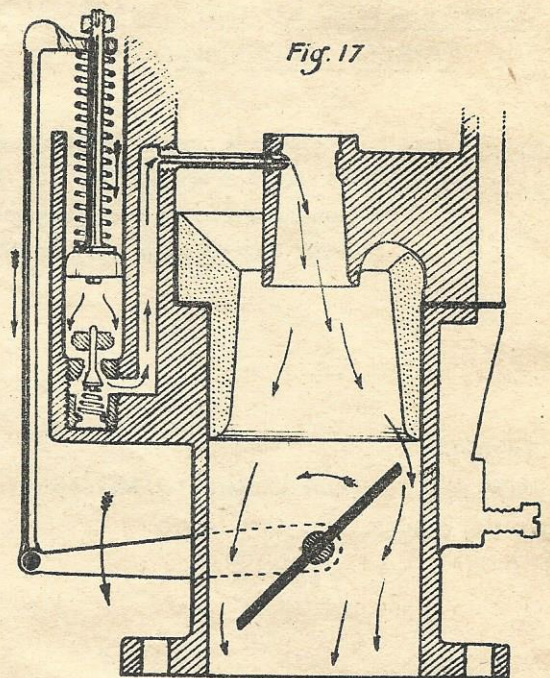


REPRISES

A) LE MOTEUR REPREND PAR SACCADÉS.

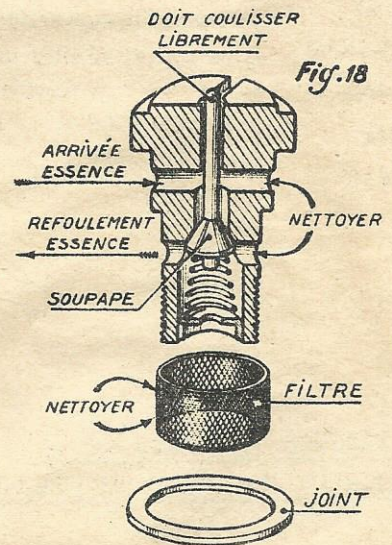
LE GICLEUR DE
POMPE
EST BOUCHÉ
OU
PARTIELLEMENT
OBSTRUÉ

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) 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'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.

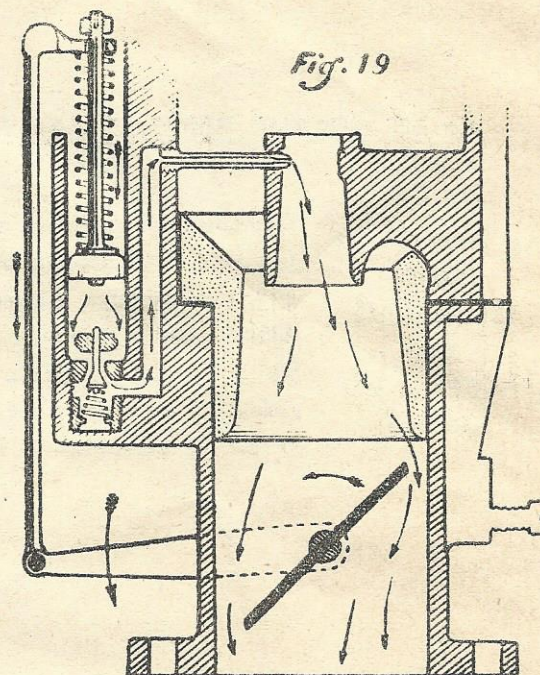


Fig. 19

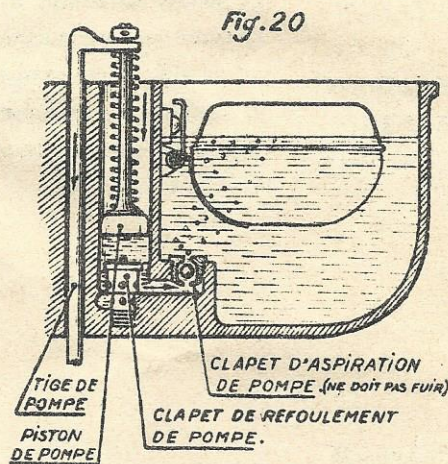


Fig. 20

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

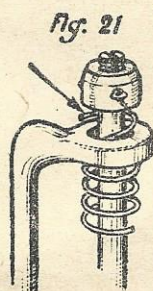


Fig. 21

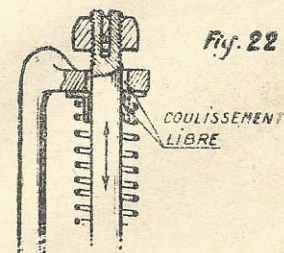


Fig. 22

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.

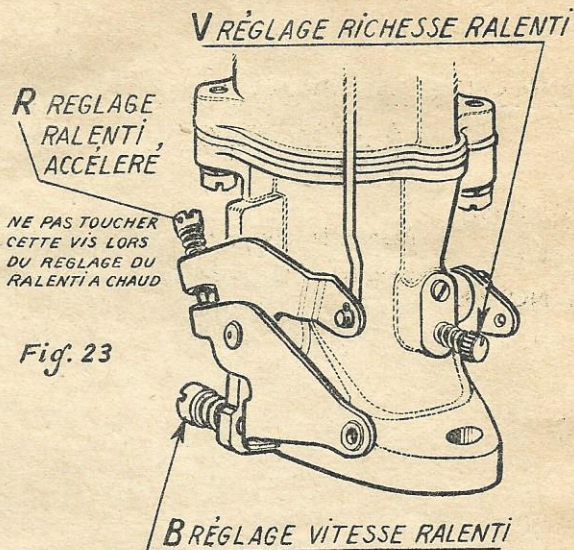


Fig. 23

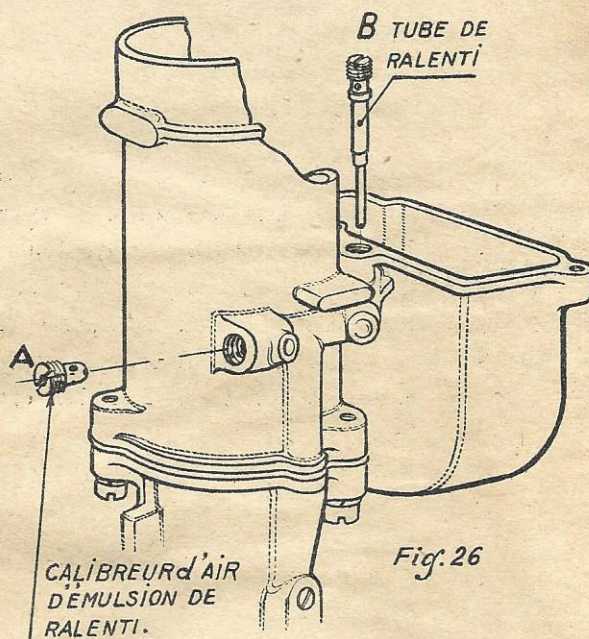


Fig. 26

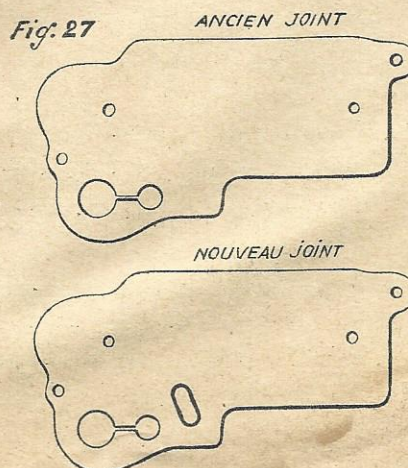


Fig. 27

CHAPITRE VII

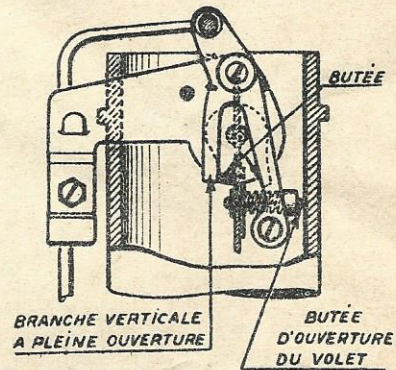
CONSOMMATION ÉLEVÉE

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

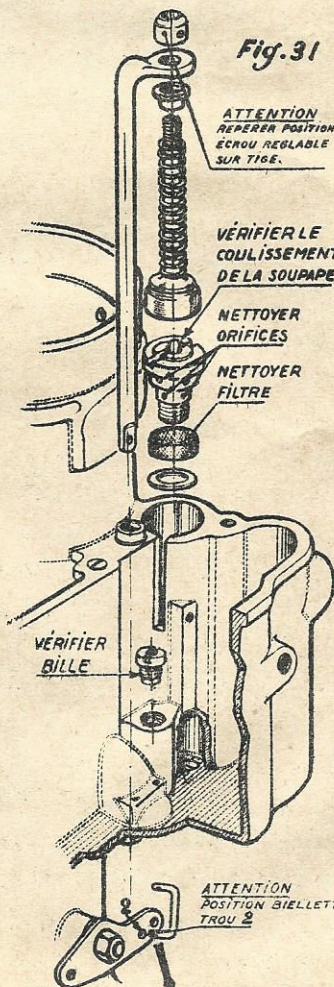
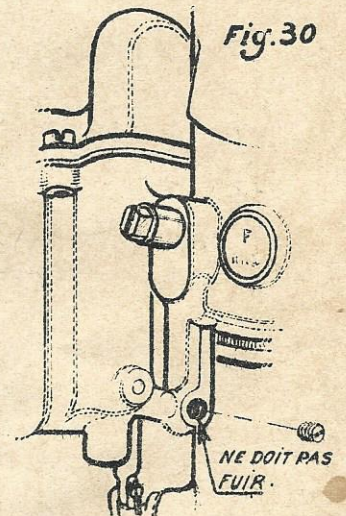


Fig.30



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

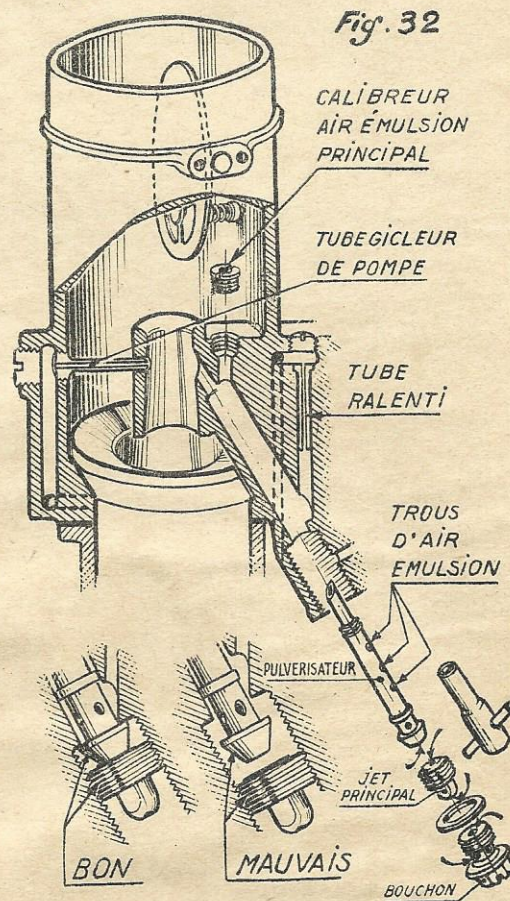
Démonter le pulvérisateur et le
nettoyer (Fig. 32 en bas)

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