

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

En général, nous livrons nos carburateurs parfaitement réglés pour les moteurs auxquels ils sont destinés. Toutefois, si les précisions utiles ne nous ont pas été données à la commande, il est nécessaire que le client procède à la mise au point du carburateur après son montage sur le moteur.

Chercher le plus petit DIFFUSEUR U qui permette la plus grande vitesse en haut régime, donc, pour une voiture, la plus grande vitesse en palier. Les figures 3 et 4 montrent l'emplacement des pièces auxquelles on peut avoir éventuellement à toucher.

Adopter le plus petit JET G qui permette la puissance maximum en haut régime.

Adopter le plus petit COMPENSATEUR I assurant une marche sans à-coups aux très basses vitesses (10 kil. à l'heure, le papillon étant grand ouvert) et le maximum de nervosité pour les reprises à basses allures.

Le GICLEUR DE RALENTI H sera juste assez gros pour assurer un ralenti régulier et stable du moteur chaud, la vis de réglage D étant dévissée entre 1 tour et 1 tour 1/2.

La vitesse du ralenti du moteur à vide sera réglée au moyen de la vis moletée portée par la butée de papillon.

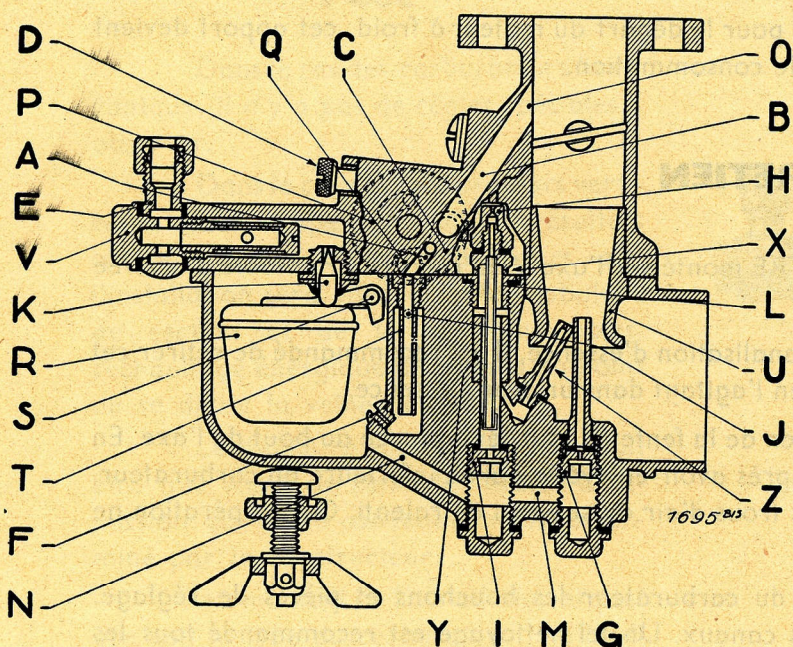


Fig. 3. — Type T

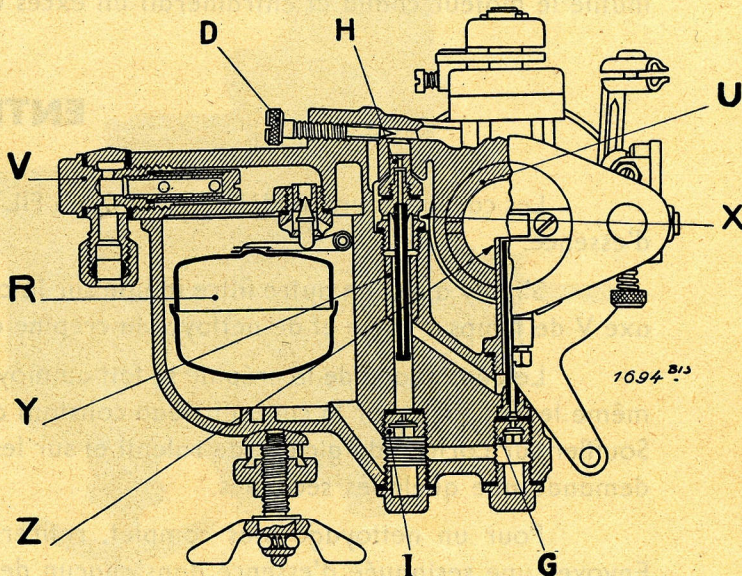


Fig. 4. — Type TH

B Canal du Starter
D Vis de réglage d'air du ralenti
E Raccord orientable d'arrivée d'essence
F Gicleur du Starter
G Jet
H Gicleur du ralenti
I Compensateur
K Pointeau
L Support du ralenti
P Plateau du Starter

Q Trou d'air du Starter
R Flotteur
S Axe du Flotteur
T Pipette du Starter
U Diffuseur
V Axe du Raccord d'arrivée d'essence
Y Trous de ventilation
X Capacité
Z Coiffe du Compensateur

RÉGLAGE DU STARTER

Il consiste à proportionner convenablement l'air et l'essence débitée par le gicleur F. En pratique, l'entrée d'air est déterminée pour chaque dimension de carburateur ; il suffit donc de régler le gicleur G pour obtenir un bon départ à froid, le moteur ne tournant pas à un régime trop élevé ou avec un trop grand excès d'essence (moteur qui galope).

A titre indicatif :

- 1^o Si le moteur part bien mais se met à galoper : diminuer le gicleur F (Fig. 3).
- 2^o Si le moteur part immédiatement mais ne peut pas continuer à tourner : augmenter le gicleur F (Fig. 3).
- 3^o Si le moteur ne part pas immédiatement : augmenter le gicleur F. S'assurer au préalable :
 - que l'essence arrive convenablement au starter ;
 - que le dispositif d'allumage est en bon état de marche (pointes des bougies à écartement voulu) ;
 - que tous les joints du dispositif d'admission sont parfaitement étanches.

MISE EN MARCHÉ A FROID

Le starter ne doit être utilisé pour la mise en marche que lorsque le moteur est froid.

Pour cela, sans toucher à l'accélérateur et le papillon des gaz étant fermé, placer la commande du starter à sa position DÉPART et lancer le moteur, soit à la manivelle, soit au démarreur. Le départ est immédiat : la voiture peut alors être utilisée de suite.

Dès que le moteur est suffisamment chaud, ramener la commande du starter à la fermeture.

Le starter fournissant un appoint d'essence pour le départ du moteur à froid, cet apport devient inutile le moteur chaud et entraînerait un excès de consommation.

ENTRETIEN

Les carburateurs modèle T portent un **FILTRE** monté sur l'axe V du raccord orientable d'arrivée d'essence.

S'il n'y a pas un autre filtre monté sur la canalisation d'essence, il est recommandé de retirer cet axe V de temps à autre et de nettoyer la crépine en l'agitant dans un peu d'essence.

Le démontage de la crépine se fait au moyen de la fente de tournevis placée au bout de l'axe. En même temps, vidanger la cuve à niveau constant après avoir enlevé la partie inférieure du carburateur. Souffler sur l'orifice du gicleur de ralenti et sur les trous d'air du support de ralenti. Cette opération ne demande que quelques secondes.

Pour un nettoyage plus complet, retirer du carburateur les bouchons et pièces de réglage. Envoyer une seringue d'essence dans chacun des canaux. Un tel nettoyage est recommandé tous les 20.000 km. environ.

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)

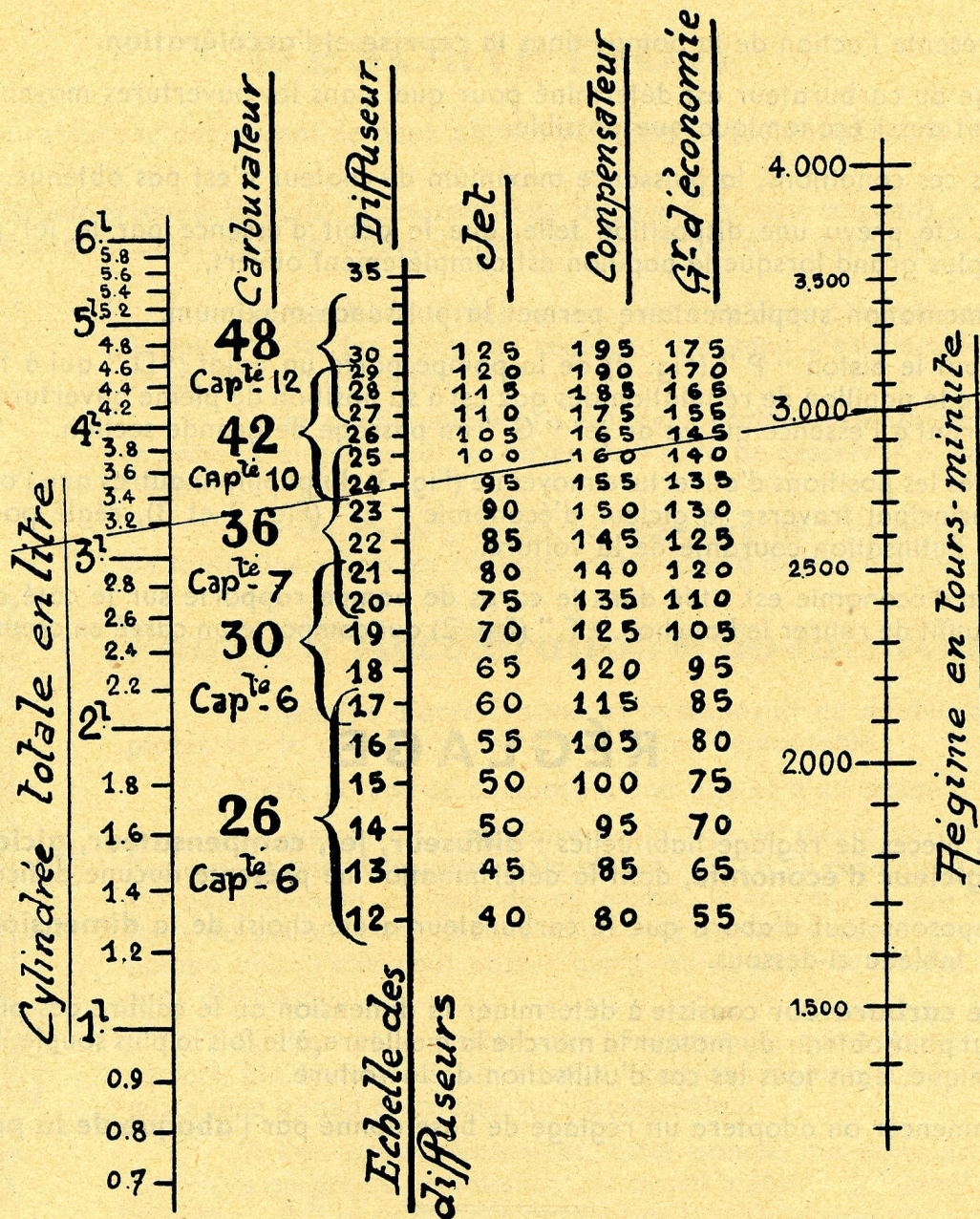
Adresse Télégr. : ZÉNITH-LYON

Tél. : MONCEY 55-74 et 55-75

Reg. Com. Lyon B. 665

USINES ET SUCCURSALES :

LONDRES - TURIN - DÉTROIT - NEW-YORK - BERLIN - BRUXELLES - GENEVE - ZURICH - BERNE - MADRID - BARCELONE
SÉVILLE - COPENHAGUE - PRAGUE - WIEN - BUDAPEST - VARSOVIE - AMSTERDAM - LISBONNE - ATHENES



NOTA. — Pour déterminer le numéro du diffuseur convenant à un moteur : Joindre, par sa droite, le chiffre correspondant à la cylindrée totale pris sur l'échelle de gauche, au chiffre représentant le régime de puissance maximum sur l'échelle de droite. Lire à l'intersection de cette ligne et de l'échelle centrale le diamètre du diffuseur. En face et horizontalement, lire la grosseur du carburateur ainsi que les numéros des jet et compensateur formant le réglage de base avec lequel on peut commencer la mise au point.

Exemple : Pour un moteur 3 l² régime 3.000 tm., il faut un carburateur de 36 m/m, réglage de base 24-95-155-135.

MISE AU POINT

Chercher le plus petit diffuseur " Q " (Fig. 5) qui permette la plus grande puissance en haut régime, donc, pour une voiture, la plus grande vitesse en palier.

La figure 5 montre l'emplacement des pièces auxquelles on peut avoir éventuellement à toucher.

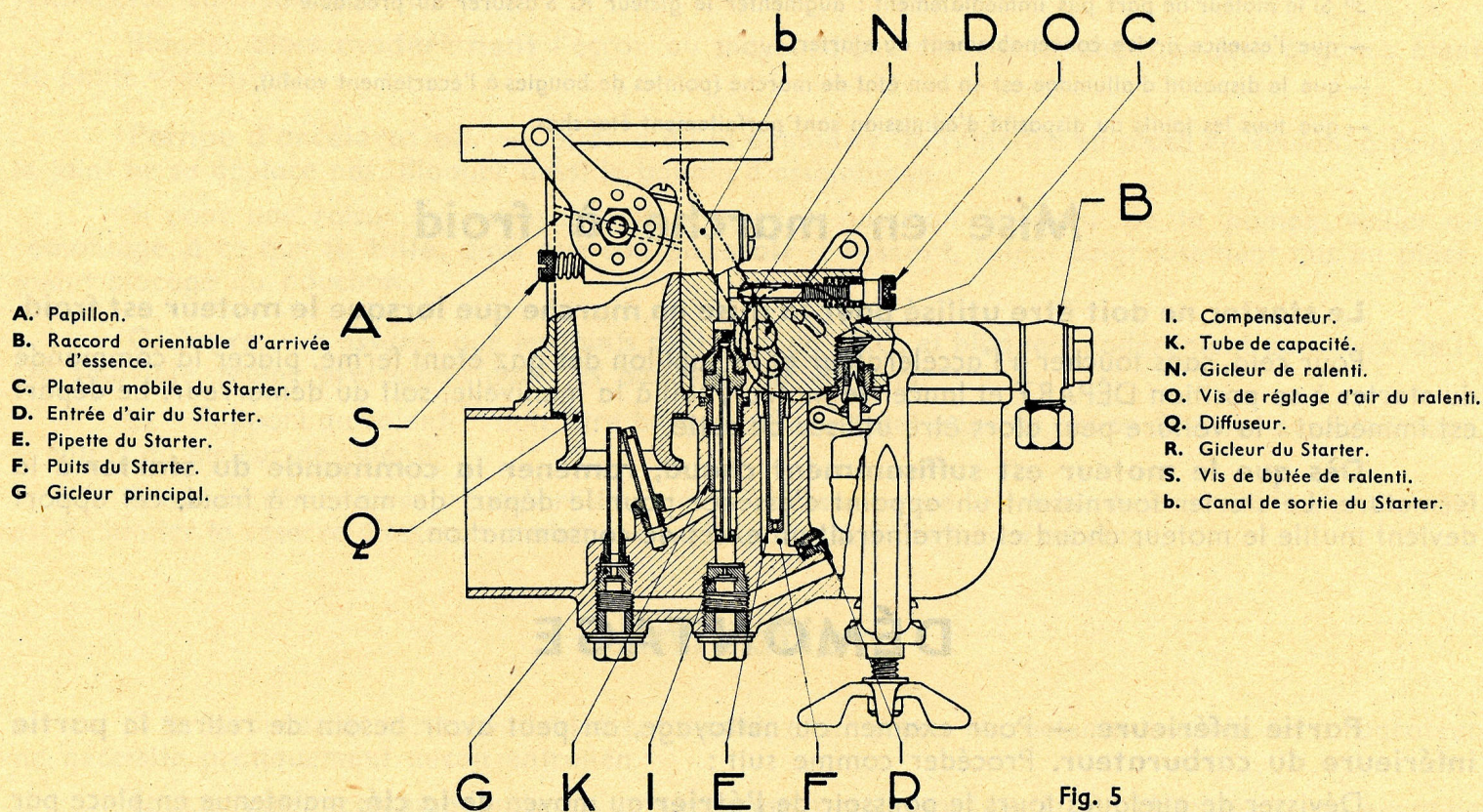
Adopter le plus petit compensateur " I " assurant une marche sans à-coups aux très basses vitesses (10 km. à l'heure, le papillon étant grand ouvert) et le maximum de nervosité pour les reprises à basses allures.

Adopter le plus petit jet " G " qui permette la puissance maximum en haut régime.

En ce qui concerne le **gicleur d'économie** on prendra celui qui correspond au réglage de base et qui se trouve indiqué sur l'abaque.

Si l'on se reporte à ce que nous avons dit précédemment, ce gicleur est hors d'action lorsque la vanne d'admission est **complètement ouverte** ; il n'intervient donc pas dans les essais de vitesse sur route. On peut pour plus de sécurité ne le mettre en place que ces essais terminés.

On le choisit alors de manière à obtenir, sur la consommation sans ce gicleur, une économie de 10 % pour une vitesse assez voisine de la vitesse maximum, environ les neuf dixièmes (par ex. : à 70 km. si la vitesse maximum est 80) ou, mieux encore, pour la vitesse correspondant à l'ouverture maximum que l'on peut donner au papillon sans que la bille soit soulevée de son siège. Cette ouverture se repère facilement par la résistance éprouvée à ce moment.



- A. Papillon.
- B. Raccord orientable d'arrivée d'essence.
- C. Plateau mobile du Starter.
- D. Entrée d'air du Starter.
- E. Pipette du Starter.
- F. Puits du Starter.
- G. Gicleur principal.

- I. Compensateur.
- K. Tube de capacité.
- N. Gicleur de ralenti.
- O. Vis de réglage d'air du ralenti.
- Q. Diffuseur.
- R. Gicleur du Starter.
- S. Vis de butée de ralenti.
- b. Canal de sortie du Starter.

Cette économie est réalisée d'une façon très simple et suffisamment précise en prenant un gicleur d'économie ayant une section double de celle du jet proprement dit. L'abaque indique en regard de chaque calibre de jet, le jet d'économie de section double.

Les carburateurs modèle " T " comportent d'autres pièces calibrées auxquelles le client n'a jamais à toucher. Il est bon de savoir cependant que la pièce " K " (Fig. 5) appelée " **tube de capacité** " limite la réserve d'essence absorbée par le moteur à la reprise. Cette réserve doit être d'autant plus petite que la tubulure d'admission est mieux conçue et mieux réchauffée.

Ralenti. — Le ralenti doit être réglé lorsque le moteur est chaud ; il est obtenu en agissant sur les deux vis O et S. La première permet le réglage qualitatif du mélange en augmentant la quantité d'air lorsqu'on dévisse, et inversement en la diminuant ; c'est-à-dire en appauvrissant ou en enrichissant le mélange gazeux. La seconde assure le réglage quantitatif du mélange en faisant varier la position de fermeture du papillon, c'est-à-dire en alimentant plus ou moins le moteur, ce qui règle sa vitesse.

Le gicleur de ralenti doit être juste assez gros pour assurer un ralenti régulier et stable du moteur chaud, alors que la vis du réglage O est dévissée entre 1/2 tour et 1 tour.

Starter automatique

Pour faciliter la mise en marche à froid, les carburateurs sont livrés avec un starter automatique, dispositif assurant le départ instantané du moteur et l'utilisation immédiate de la voiture.

Son réglage est extrêmement simple.

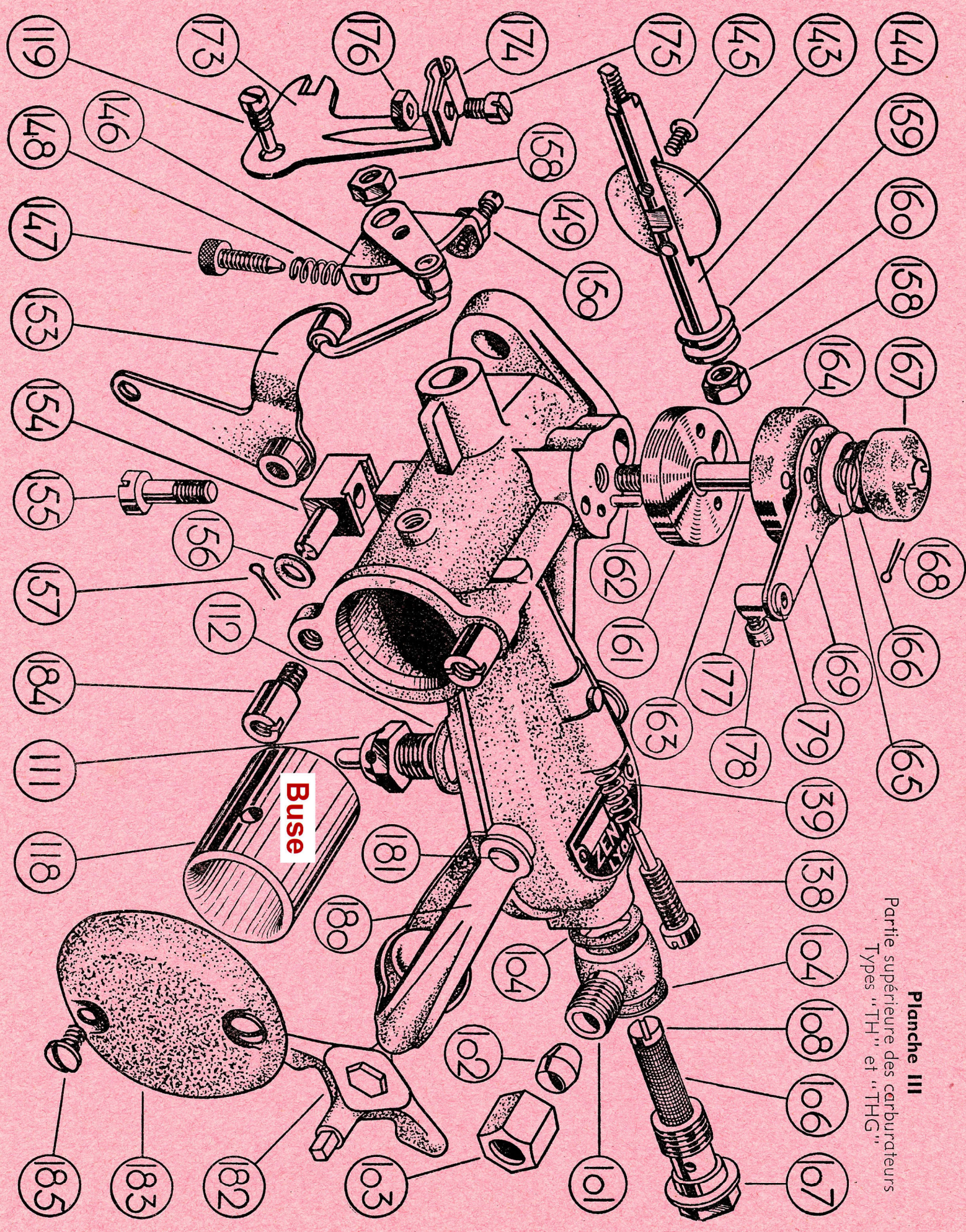


Planche III

Partie supérieure des carburateurs
Types "TH" et "THG"

Ralenti

134

135

136

113

170

171

116

110

125

124

127

126

114

115

137

133

131

132

129

128

121

120

123

122

Capacité

Jet

Compensateur

