

Carburateur **ZÉNITH**



CARNET DE RÉGLAGES

POUR

CARBURATEURS "ZÉNITH"



Mis à disposition par Citroën
www.citroen-rosalie.fr

Carburateur ZÉNITH

Société Anonyme au Capital de 4.900.000 Francs

DIRECTION ET SIÈGE ADMINISTRATIF :

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

Ad. Tél. CARBUZÉNI-LEVALLOIS

Téléphone lignes groupées | PÉREIRE 17-02 et la suite.

— 32-85 et la suite.

Reg. Com. Seine 148.967

Rép. Prod. Seine C.A. N° 17.747

SIÈGE SOCIAL & USINES :

LYON (III^e) 39 à 51, Chemin Feuillat, MONTPLAISIR (Rhône)

Ad. Tél. ZÉNITH-LYON - Téléph. MONCEY 55-74 et 55-75

Reg. Com. Lyon B 665

Reg. Prod. 2.510 Rhône

Réglage des Carburateurs "ZÉNITH"

Ce Carnet est établi spécialement à l'intention de nos Clients garagistes et mécaniciens. Il permet de connaître rapidement le réglage convenant le mieux au carburateur ZÉNITH équipant un véhicule automobile.

Les renseignements figurant dans ce recueil sont le résultat des nombreux essais que nous avons effectués.

UTILISATION DU CARNET

Identification du Carburateur à vérifier.

Il faut, en premier lieu, connaître le type exact du carburateur ZÉNITH à vérifier.

Une plaquette fixée au-dessus ou sur le côté de la cuve du carburateur porte :

- 1° Un nombre formé de 2 chiffres (24 - 26 - 30 - 36 - 42 - ou 48) qui est le calibre du carburateur.
(dimension en millimètres du diamètre intérieur du corps principal);
- 2° Une lettre ou un groupe de lettres indicatif du type exact;
- 3° Un numéro d'ordre de fabrication.

NOTA. — Afin que les demandes de renseignements ou les commandes de pièces détachées puissent être satisfaites avec exactitude, il est indispensable que notre clientèle indique toujours :

- 1° — Toutes les inscriptions portées sur la plaquette ou la cuve du carburateur;
- 2° — La marque et le type de la voiture (mentionnés sur la carte grise);
- 3° — Son année de fabrication et sa puissance (carte grise);
- 4° — L'alésage et la course du moteur;
- 5° — Le nombre de cylindres;
- 6° — L'empreinte de la bride du carburateur d'origine (dans le cas de demande de renseignements en vue d'une installation);
- 7° La forme de la tubulure et, si possible, son mode de réchauffage.

Recherche du renseignement :

Se reporter à la page du carnet sur laquelle figure la marque de la voiture en examen.

Rechercher le type de cette voiture en consultant la carte grise ou la plaque apposée par le constructeur et lire dans le carnet, en regard de ce type, les différentes dimensions des pièces calibrées du carburateur à examiner.

Pour plus de facilité, vérifier l'emplacement de ces pièces en se reportant aux dessins ci-après, ou mieux, en utilisant la notice de réglage spéciale au carburateur en examen.

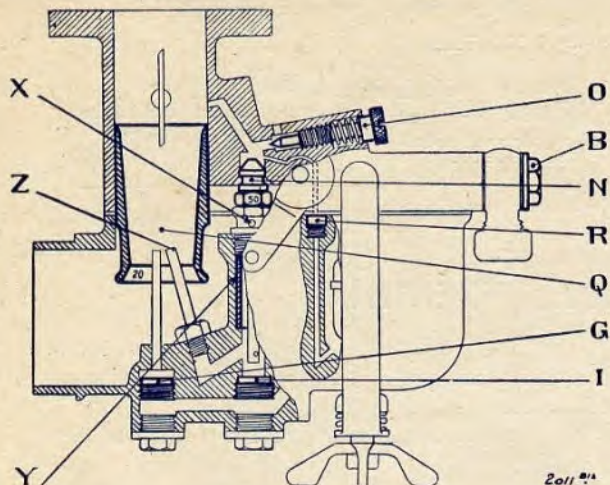
Nota. — Si l'on se trouve en présence d'un modèle ancien de carburateur ne figurant pas au présent carnet, il suffit de nous consulter.

ABREVIATIONS EMPLOYEES

- NF = Diffuseur ne portant pas de fente sur le côté.
PL = Réglage déterminé pour l'emploi du carburant poids lourd (75 à 70 % d'essence lourde et 25 à 30 % d'alcool).
Const. = Indique que le véhicule est livré par son constructeur avec le carburateur ZÉNITH correspondant.

TYPE "U" (VERTICAL)

L'emplacement des pièces de réglage reste le même dans le carburateur UH (horizontal).



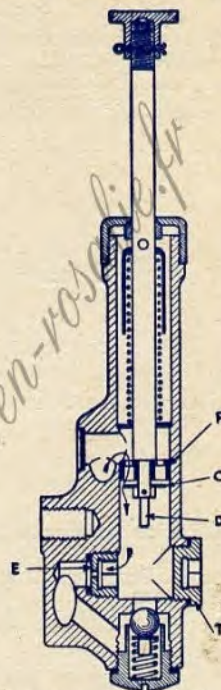
2011 B/1

- B — Axe du raccord d'arrivée d'essence avec filtre monté.
- G — Jet.
- I — Compensateur.
- N — Gicleur de ralenti.
- O — Vis de réglage d'air du ralenti.
- Q — Diffuseur.
- R — Gicleur du dispositif de départ.
- X — Trous de ventilation.
- Y — Capacité.
- Z — Coiffe de compensateur.

TYPES UP - UL - TP - TL

à pompe et à double alimentation

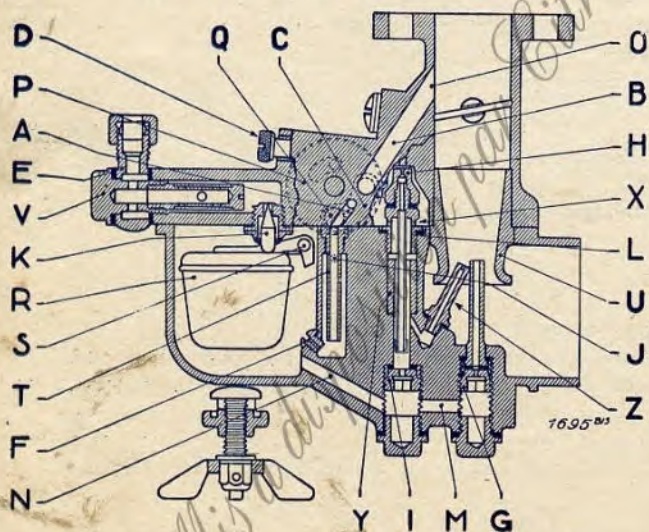
Ces appareils verticaux sont disposés comme les types U et T mais comportent en supplément la pompe figurée ci-dessous.



E — Gicleur d'Économie.

2026

TYPE "T" A STARTER



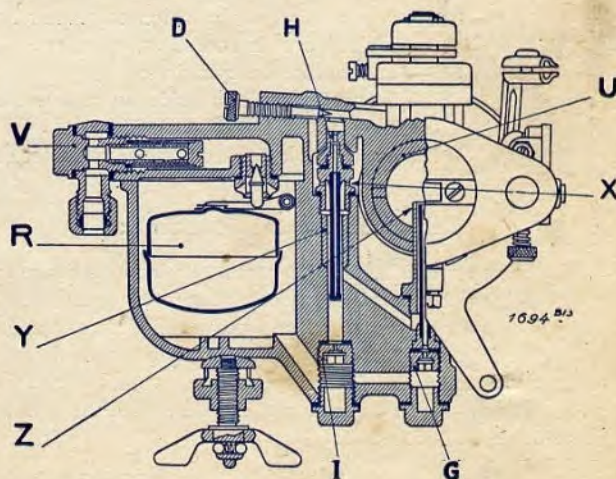
1695 B/3

- B — Canal du Starter.
- D — Vis de réglage d'air au 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.

TYPE "TH" A STARTER

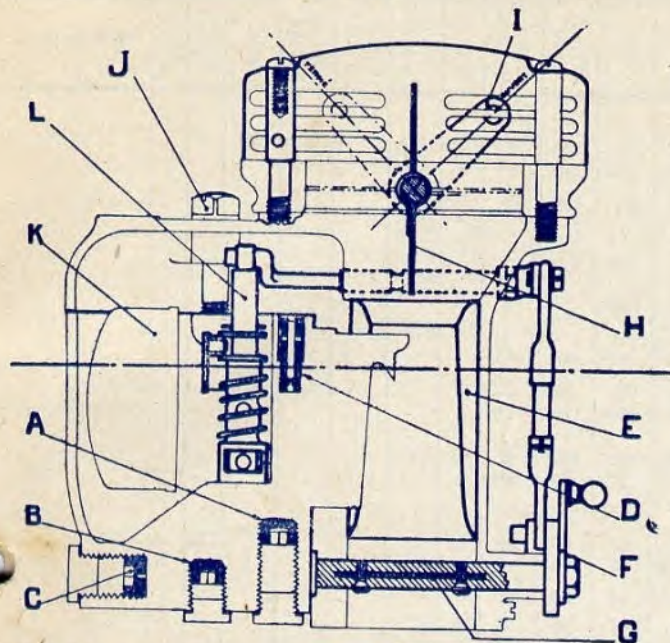
Le Type THG est identique mais avec la cuve disposée de l'autre côté par rapport au corps.



1694 B/3

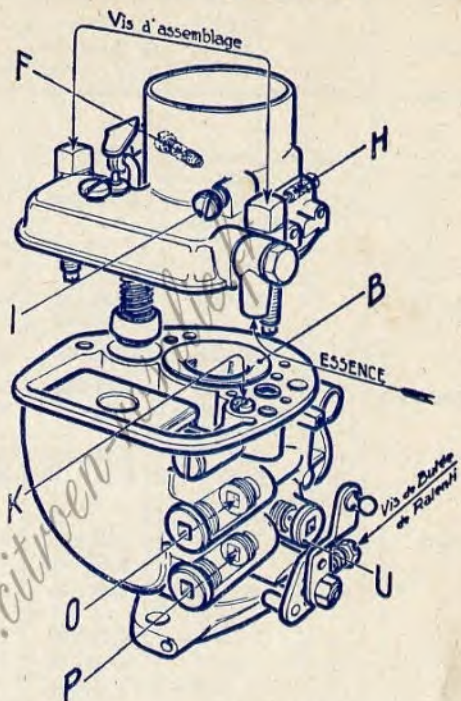
- T — Pipette du Starter.
- U — Diffuseur.
- V — Axe du Raccord d'arrivée d'essence.
- X — Capacité.
- Y — Trous de ventilation.
- Z — Coiffe du Compensateur.

TYPE VI



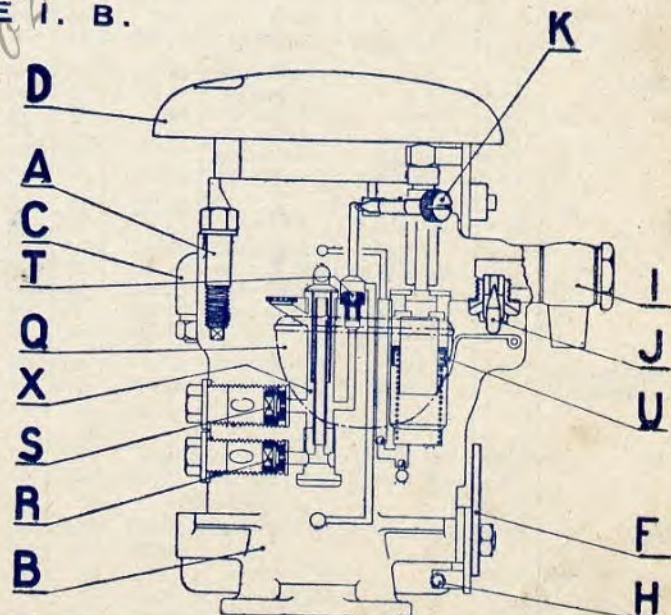
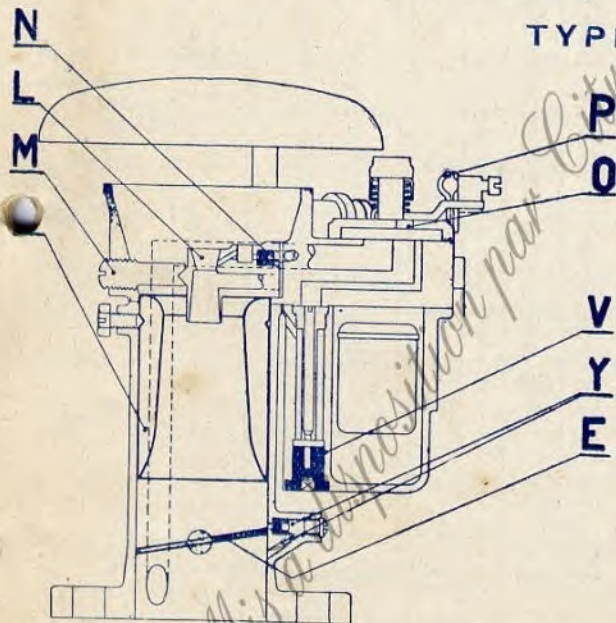
- | | |
|-------------------------|---------------------------------------|
| A Jet principal | G Papillon de régulation des gaz |
| B Jet d'économie | H Volet de départ |
| C Compensateur | I Levier de comm. du volet |
| D Gicleur de ralenti | J Vis de fixation de la cuve sur ont. |
| E Diffuseur | K Flotteur articulé |
| F Levier d'accélération | L Pompe d'accélération primaire |

TYPES IBM-IMF



- | | |
|------------------------|---------------------------|
| B — Diffuseur. | F — Gicleur de pompe. |
| P — Jet principal. | U — Gicleur de starter. |
| O — Compensateur. | H — Gicleur de double |
| K — Gicleur de ralenti | alimentation. |
| | I — Vis de réglage d'air. |

TYPE I. B.



Indices	DÉSIGNATION	Indices	DÉSIGNATION	Indices	DÉSIGNATION	Indices	DÉSIGNATION
A	Boulon de fixat. de la cuve.	G	Diffuseur.	M	Vis de fixation du ralenti.	S	Compensateur.
B	Corps.	H	Vis de butée de ralenti.	N	Gicleur de pompe.	T	Gicleur de ralenti.
C	Couvercle.	I	Raccord d'arrivée d'essence	O	Orifice d'entrée d'air.	U	Pompe de reprise.
D	Coupelle amovible.	J	Siège de pointeau.	P	Sup. de gaine de c ^{te} Starter.	V	Gicleur de starter.
E	Papillon de comm. des gaz.	K	Vis de régl. d'air du ralenti.	Q	Flotteur.	X	Puits d'émulsion.
F	Levier de comm. de papillon.	L	Cône de diffusion.	R	Gicleur principal.	Y	Orifices calibres de ralenti.

MARQUE	CV.	TYPE OU ANNÉE	NOMBRE DE CYLINDRES ALÉS. COURSE	TYPE du carburat.	Diffuseur	Jet	Compen- sateur	Gicleur de ralenti	Capacité	Gicleur d'économie	Gicleur de DA	Gicleur de pompe	Ventilat.	Coffre du compensat.	Siège de point.	OBSERVATIONS
BERLIET	10	VIH	6-62×100	30 U	19	70	110	55	6							
	11	VIHG VIHB VIHC VIHF VIHG	Moteur MLFC 6-65×100 Moteur MLFD	30 U	20	75	115	55	6							
	11	VIT 11	4-73×118	30 U	20	70	120	55	6							Const.
	11	VILDIX														
		VIR-1144	4-80×100	36 T	23	95	115	50	6				4×250	200	2	Const.
		Dauphine 1934-35														
	11	VIRL-11	4-80×99,6	36 EH 36 EHG	26	90	90	50/55			180	45				Const.
		Dauphine 1936										huile 100				
	12	VF-VHF	4-80×130	26 UH 30 UH	18 19	65 75	105 120	65 55	6							Except.
	12	VRK	4-78×130	42 UH	24	85	145	60	10							
	12	VRL	4-80×130	30 UH	18	65	105	65	6							
				36 U	21	80	125	50	7							
	12	VRCS	4-80×130	36 T 30 T	21 18	75 65	125 110	55 65	7 6						3 2,5	Si élévateur. Si pompe Const. Const.
	15	VRD15-1243	4-80×130	36 T	22	80	125	60	7					300		Const.
	15	T6	4-80×120	30 U	18	65	120	50	6							
	16	VIHP	6-73×109	36 U	22	85	130	55	7							Const.
	22	VRB	6-85×120	42 UP	25	105	145	55	8	130						
BERLIET		(Camions ou omnibus)														
	9	VIM														
		VIP-1932	4-65×111,7	26 U	17	65	95	50	5							Const.
	9	VIL-VIP1933	4-68×111,7	30 T	18	65	110	50	5					150		Const.
	11	VSL-VIP 11	4-80×99,8	30 T	21	85	125	55	6							Const.
	11	VILF 11			23	100	110	50	6				4×250			Const.
		VILG 11	4-80×100	30 T	19	85	90	50	6				4×250			Économique.
				36 U	21	80	125	50	7						3	Si élévateur.
	12	VRCS	4-80×130	36 T 30 T	21 18	75 65	125 110	55 65	7 6						2 2,5	Si pompe. Const.
	12	VHA VHB VHC		30 UH 30 TH	18 19	65 70	105 110	65 65	6 6							
	12	VSA 12														
		VSF 12	4-80×130	30 U 30 TG	18 18	65 65	105 105	65 65	6 6							
	14	VSD VSF	4-80×120	36 T	22	100	105	55					4×250	175		Const.
	14	VIP 14													2	Si pompe.
	14	VIPC 14	4-80×120	36 T	22	100	105	55					4×250	175		Const.
		VSL 14			20	85	105	55								Const.
				36 U	22	85	115	70	7							
	15	VKR	4-95×140	36 VI 36 T	24 22	100 90	105 105	60 70	7	140						Const. Const.
				36 IB	22	100	100	60								
	16	VUR B2	6-73×109	36 UD	26	95	115	55				75				Const.
	16	VMB VLB	4-90×130	30 UH	18	70	115	65	6							
	16	VSA 16														
		VSB 16	4-90×130	30 U	20	70	120	65	6							
		VMP TVS														
	16	VSAO VSBQ	4-90×130	36 U 36 T	21 21	80 75	120 120	60 60	7 7							Const. Const.
	16	VDA 16													3	
		VDB 16	4-90×130	36 T	22	80	130	55	7						2,5	Const.
		PSB														
	16	VDBC VDC 16	4-90×130	36 T	22 24	100 105	105 120	55 55					4×250	175	2	Const. PL.
	17	VDB 17	4-100×140	36 T	24	95	135	55	7				4×250	175	3	Const. Armée PL.
	18	VDAE 18	4-100×130	36 T	22	100	110	55						300	2,5	PL.
	18	VDCE 18											4×250	175	3	Const.
	19	VRD 19	4-90×130	36 US 36 T	24 24	95 95	125 130	60 60	7 7					300	2,5	Const.
	19	TVR	4-95×140	36 VI	24	100	105	60		140			4×250	300	2,5	Const.
	20	CBA	4-110×140	36 U	23	85	120	80	7						2	Const.
		CBA 2	Moteur Z	36 T	23	90	115	80	7							
		CBA 9	Régul. à l'AV													

MARQUE	CV.	TYPE OU ANNÉE	NOMBRE DE CYLINDRES ALÉS. COURSE	TYPE du carburat.	Diffuseur	Jet	Compen- sateur	Gicleur de ralenti	Capacité	Gicleur d'économie	Gicleur de DA	Gicleur de pompe	Ventilat.	Coiffe du compensat.	Siege de point	OBSERVATIONS
BERLIET	20	CBAB-CBAC CBOV-CBO GDHM-GDHV GVH GCM GPC-GSE-GSD CBACG Transforme	4-110×140 Moteur MLB Régul. à l'AR	36 U 36 T	23 23	85 90	120 115	80 80	7 7						3,5 3,5	
	20	GDHV	4-110×140	33 U	25	105	125	80	7							
	20	CBAC	4-110×140	36 VI	24	100	110	55		140					2	Const.
		GCE														
		GCM 5														
	20	CBOV	4-110×140	42 VI	26	110	125	60							2,5	Const.
	20	GVH-GDHM	4-110×140	36 VI	26	110	130	60		140					2	Const.
	20	GDHL-GKR	4-110×140	36 VI	24	95	110	60		140					2	Const.
	20		4-110×140	36 IB	24	100	120	55			70	75			2	
	20	VKRM	4-110×140	36 U	23	80	120	60	7							Const.
	20	PB 5	4-110×140	42 VI	24	95	105	65		140					3	Const.
	22	PB15-PC-PC2			26	125	125	70		180					2	PL sans réchauf.
		PC6-PCB-D-H	4-110×155	42 VI	32	135	145	60		180					2	Const.
		GKR2-GDHV		42 IB	28	120	130	60								
	22	VDC	4-110×155	42 T	23	105	115	60	9				2×3,50	200	2	Const.
	23	VKF	6-85×120	36 U	25	110	125	65	7							Const.
	23	GSF 6	6-95×140	42 U	24	100	130	60	6							
		PB 16														
	25	PB 16	6-100×140	42 US	27	95	150	55					4×300	350	2	Const.
		GDHMB	Moteur MKU	48 VI	33	140	155	60							2	Const.
BERNA	28	GDHMB	4-120×160	42 VI	26	115	125	60		140					2	Const.
		GDHE	Moteur MPA													
		GPCD														
	30	GSF 8	6-110×140	48 U	30	115	160	60	6							
	25	GDLG	6-110×140	26/30 THG	14	70	100	50							3	Const.
BERNARD	camion		4-115×170	36 U	22	80	130	60	7							
	camion	G 5-1930	4-125×170	36 U	24	80	130	60	6							
	camion		6-115×170	42 U	28	100	165	70	10							
	13	D	4-80×130	30 THG	21	85	120	60	6							
	14	A4-AR4-B4-C4	4-95×127	36 UH	23	75	125	55	7							
	16	AN 6-46	6-82/85×115	36 IB	26	110	90	50			50	70			3	
	16	A 6	6-82×115	42 U	26	95	160	60	11							
	19	D6 SC-D6 SL			27	100	145	70	11							
BLITZ (Voir Opel et G.M.C.)		E6 D-E6 S	6-95×115	42 US	27	110	160	70	11							P.L. avec réch
		G6D-G6 S														
	22	B 6	6-98×127	42 US	27	110	135	60/55	9							
							140									
	26	H 8	8-95×120	48 U	30	125	165	65	12							
BIANCHI	7	S 5-1-2	4-64×100	26 UH	17	65	100	50	5							Const.
	7	S 5-3	4-64×100	30 UH	18	70	100	50	5							Const.
BLITZ (Voir Opel et G.M.C.)	19	Camions 1932-33	6-79,4×117,5	36 TP	25	110	160	60	5	sans						
	10	20-12-1935	6-67,5×90	30 1MF	23	100	85	50			120	45	totale		1,75	
B. N. C.	7	1100 cm ³	4-61×94	42 U	32	125	175	60	11							
	7	X 527	4-63×87	30 U	19	80	135	55	6							
BOLLÉE Amédée	16	F	4-100-130	42 US	23	80	135	60	7							
BOLLÉE Léon	11	A ELB	4-72,8×120	36 UH	21	75	100	50	7						3,5	Const.
BOLLÉE Moriss (Voir à Moriss)																
BRASIER (et Chaigneau- Brasier)	6	TE 4	4-62×90	26 UH	18	75	80	65	5							Const.
	9	TD 4	4-68×100	26 UH	16	60	95	55	5							Const.
	9	TH 4	4-70×100	30 UP	22	85	110	55	6							Const.
	20	VIA	4-100×150	36 UH	24	80	120	55	5						3,5	
BRENNABOR	8	1929	4-70×102	26 UH	16	65	95	55	6							
	12/55		4-77×111	36 UL	24	95	160			105						
BRISTOL		Super	4-4½×5¼	42 UH	24	85	120	65	7							
		J.W.	6-4×5	42 UH	32	125	180	65	11							

MARQUE	CV.	TYPE OU ANNÉE	NOMBRE DE CYLINDRES ALÉS. COURSE	TYPE du carburat.	Diffuseur	Jet	Compen- sateur	Gicleur de ralenti	Capacité	Gicleur d'économie	Gicleur de DA	Gicleur de pompe	Ventilat.	Coiffe du compensat.	Siège de point.	OBSERVATIONS
CHRYSLER	23	72-75	6-82×127	30 TG 36 U 36 ULS	26 103 28 110 25 100	140 160 140	60 55 60	5 5 7		150 130				175		
	27	70/30 - 77/30	6-86×127	42 VI 42 IB	30 140 30 135	135 115	60 50				65	80			2	
	29	80	6-88×127	42 ULSC	26 100	145	60	9	160						2	
	29	80 L	6-92×127	42 TG	26 120	135	60	9								
	36	Impérial L	8-89×127	42 DIB 42 DVI 42 DIB	27 115 28 120 25 90	100/105 130 105	70 80 70		200		60	70				Économique.
CITROEN		" Marine "	6-92,5×127	36 DIB	27 105	120	55									Economique. Puissant.
	5	C 3	4-55×90	26 UH 26 TH	13 45 15 60	80 90	50 50	5 5								
	7/9	7A-7B 7 C - 9 traction avant	4-72/78×80 4-72×100	30 TH 30 IMF 3 30 IB	19 90 22 95 22 110	90 90 100	65 55 50	4		200	60		2×100	320	2	
	8	8-1933	4-68×100 P. 35	30 TG	19 75	105	50	4					65	175	2	
	9	9 U 500 Kgs M I	4-72×100	30 THG 30 IMF	19 70 22 95	115 90	50 55	5			200	60	2×200		2,5 175	il faut pompe à essence
	9	A B 2 B 12	4-65/68×100	24 UHA 26 UH 26 THG	16 50 16 60 17 55	90 90 90	45 50 55	5 6						200		
	9	B 14 B 15	4-70×100	26 UH 26 THG	16 60 17 60	90 85	60 55	6 6								
	10	C 4 A C 4	4-72×100	30 U 30 TG	18 65 19 70	115 110	60 60	6 6								Puissant. Economique. Taxi.
	10	C 4 F C 4-1X	4-72×100	30 TH 30 UH 30 TH	15 60 20 70 20 70	85 110 110	60 55 55	6 5 5		Tube de jet 48272					3	
	10	C 4 G	4-75×100	30 UH 30 TH	21 80 18 75	105 100	55 60	5 5			d"				3	Taxi.
	10	C 4 MFP	4-75×100	30 U 30 TG 30 U	21 80 20 80 19 70	115 110 110	60 60 55	5 4 4			d"				3	camionnette
	10	A A L	4-75×100 P 34-P 34 L	30 U 30 TG	21 85 21 90	110 115	60 60	5 5						175 175 175	2 2 2	Puissant.
	11	11-11AL-11BL traction avant	4-78×100	30 TH 36 IB	20 75 23 90	95 95	60 55	5			45	50			2 2 2	
	11	11 U - 23 500Kgs 850Kgs	4-78×100	30 THG 36 IB	20 80/85 23 90	95 95	60 65	5			45	50			2 2 2	
	13	32	4-94×110	36 TG	23 85	120	60	7							2	
	14	C 6 C 6 E C 6 F	6-72×100	30 U 30 TG 30 UL	20 70 18 75 21 85	125 100 125	60 60 60	6 6 6		100 105				150 175		Taxi.
	14	C 6-L camion	6-72×100	30 TLG 2-30 TH 36 VI	19 90 19 75 26 130	110/125 100 130	60 60 55	6 6 6								
	14	C 6 GL	6-72×100	30 UL 36 ULG	19 80 22 90	125 130	60 60	6 6								Autobus.
	15	C 6 G C 6 MFP	6-75×100	2-30 TH 36 UL 36 TLG	21 70 24 100 24 100	120 140 140	50 55 55	6 6 6		140 140 150						
	15	15 A 15 AL	6-75×100 P 36-P 36 L	36 UL 36 TLG 2-30 TH	24 115 24 115 21 75	130 130 120	50 45 50	6 6 6		115 120					2 2	
	15	C 6 G1 Camion P 29 Autocar	6-75×100	36 TLG	20 85/90 19 80	130 120	55 55	6 6							2 2	si pompe à ess. Economique.
	17	45 camion	6-94×110	42 TG	24 100/105	150	60	8							2,5	