

# ZENITH

CARBURATEUR



CARBURATEUR : 28 RXZ



NOTICE DESCRIPTIVE RÉF. 1189

Le carburateur 28 RXZ est destiné à l'équipement de moteurs à usages industriels ou agricoles.

Le gicleur principal est placé dans l'axe du flotteur annulaire de la cuve à niveau constant. Le moteur, et par suite le carburateur, peuvent prendre des inclinaisons importantes sans que le niveau constant et le fonctionnement du carburateur soient influencés.

Ce carburateur est écanché, c'est-à-dire que les prises d'air secondaires telles que celles d'émulsion ou de mise à l'air de cuve sont raccordées à l'entrée d'air principale alimentée en air filtré.

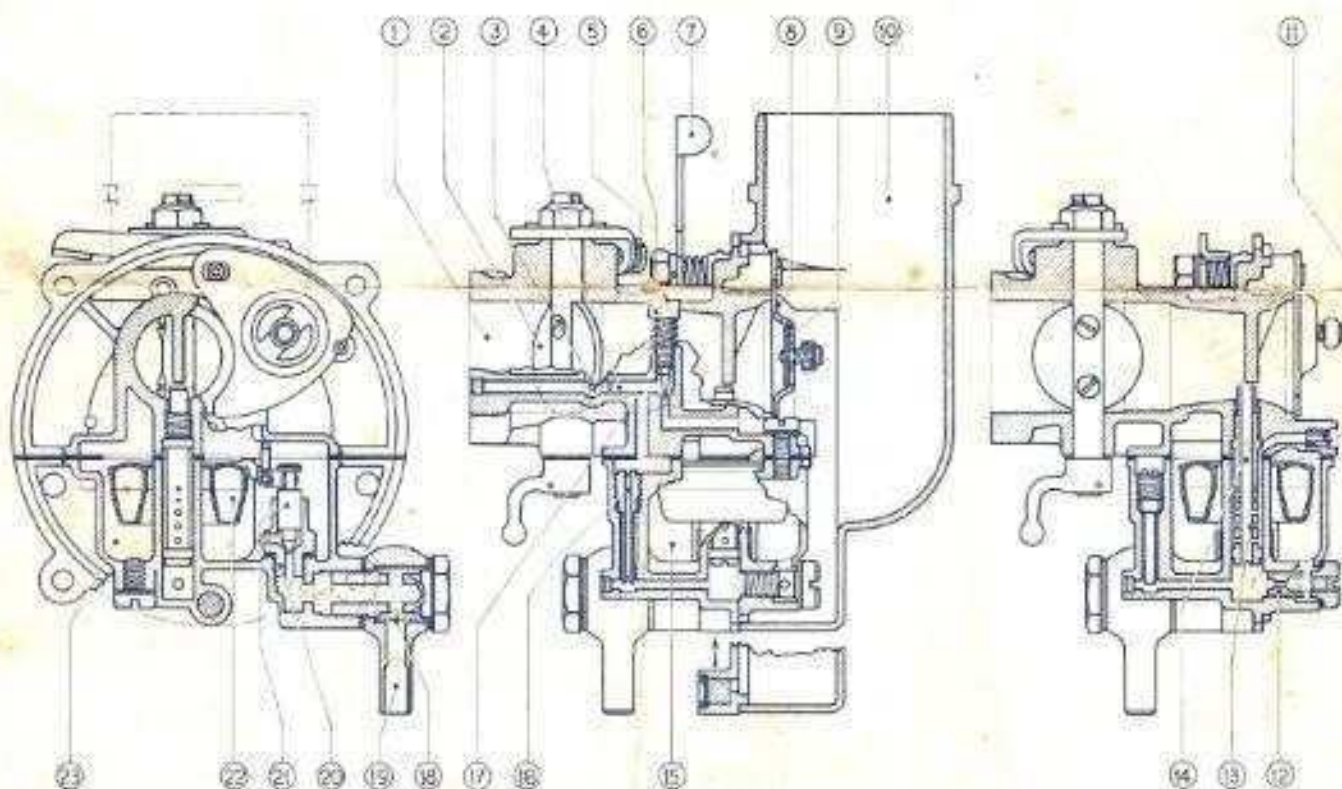
### DESCRIPTION

Le carburateur comprend un corps principal (1) une cuve à niveau constant (23) et un coude de prise d'air (10).

Le corps principal porte le papillonage, le volet de départ à froid et le pulvérisateur.

La cuve à niveau constant porte les gicleurs et le système de niveau constant.

Le coude de prise d'air ne porte aucun organe de fonctionnement.



### FONCTIONNEMENT

L'essence arrive par le raccord orientable (19), traverse la crépine (18) de filtre, le siège de pointeau (20) et tombe dans la cuve. Le niveau constant est assuré par le flotteur (22) agissant sur le pointeau (21).

#### MARCHE NORMALE :

L'essence traverse le gicleur principal (12) et arrive à l'intérieur du pulvérisateur (14). D'autre part l'air entrant par l'orifice (11) est conduit autour du pulvérisateur (14) et, traversant les trous latéraux (13), arrive à l'intérieur du pulvérisateur.

Il se forme une émulsion qui est aspirée par la dépression entretenue par le moteur dans la tubulure d'admission. La disposition et le calibrage des trous (13) assurent l'automatisme du carburateur, c'est-à-dire le dosage correct d'air et d'essence nécessaires au bon fonctionnement du moteur à différentes vitesses et sous différentes charges, de la pleine charge à la marche à vide.

#### RALENTI :

Au ralenti ou en marche à vide, l'essence est dosée par le gicleur de ralenti (16). Cette essence est aspirée jusqu'au point (17). A cet endroit, un autre canal venant de la vis pointeau d'air de ralenti (6) amène l'air dosé, lequel forme avec l'essence une émulsion conduite jusqu'à l'orifice (3) appelé « trou de ralenti », dans le corps du carburateur.

Un autre orifice (4) appelé « trou de progression » assure la distribution quantitative et qualitative du mélange pendant les premiers degrés d'ouverture du papillon de gaz (2) au moment de l'accélération ou de la mise en charge du moteur.

#### DÉPART A FROID :

La richesse du mélange, au départ du moteur froid, doit être plus grande qu'en marche normale, moteur chaud. Pour obtenir cet enrichissement, il est prévu un volet (8) dit « de départ » actionné par le levier à main (7). Ce volet doit être fermé avant le lancement du moteur froid. Pour éviter un engorgement d'essence après le départ du moteur, il existe sur le volet (8) un clapet (9) s'ouvrant automatiquement sous l'effet de la dépression créée dans la tubulure d'admission par la rotation du moteur.

A noter que lorsqu'il s'agit de moteurs fixes à usages industriels, la position du papillon de gaz (2) est fixée à tous moments par l'action du régulateur de vitesse du moteur. A l'arrêt du moteur, le papillon de gaz (2) se trouve complètement ouvert.

Dès que le moteur est parti, il faut ouvrir progressivement le volet de départ (8) en agissant sur le levier à main (7). Le volet doit être complètement ouvert dès que le moteur a atteint une température suffisante et doit être maintenu toujours complètement ouvert pendant la marche normale.

#### RÉGLAGE ET ENTRETIEN

Chaque carburateur est livré correctement réglé pour le moteur auquel il est destiné. De ce fait, aucun réglage ne doit être nécessaire.

La marche du moteur au ralenti ou au régime à vide peut être influencée par le réglage du ralenti.

Noter qu'un tel réglage doit toujours être fait le moteur étant chaud. On appauvrit le mélange en dévissant la vis (6). On l'enrichit en la vissant. La vis de butée (5) montée sur le levier de butée de papillon règle le régime de ralenti du moteur.

L'entretien du carburateur est réduit au minimum puisqu'il ne consiste qu'en un nettoyage de temps à autre de la cuve pour en retirer les impuretés que l'essence aurait pu y déposer.

UNION MOULIN - 1189 - V 59 - 1.000 - HNOO

## SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR ZÉNITH

Société Anonyme au Capital de 245.400.000 francs

#### PARIS

17, Rue Louise Michel LEVALLOIS-PERRET

Regist. du Commerce Seine 578 3301

Reg. Producteurs 1653 Seine C. A. O.

Adresse Télégr. CARBUZÉNI-LEVALLOIS

TÉLÉPHONE : PÉRIÈRE 17-07

#### LYON (III<sup>e</sup>)

39 à 51, Chemin Faulliat, 39 à 51

Regist. du Commerce Lyon B 665

Regist. Producteurs 2510 Rhône

Adresse Télégraphique: ZÉNITH-LYON

TÉLÉPHONE : 60-35-74