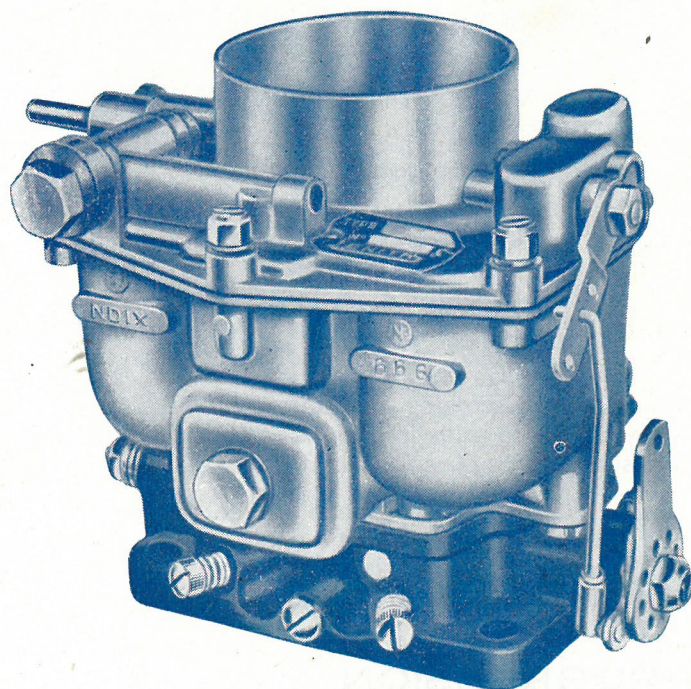


ZENITH

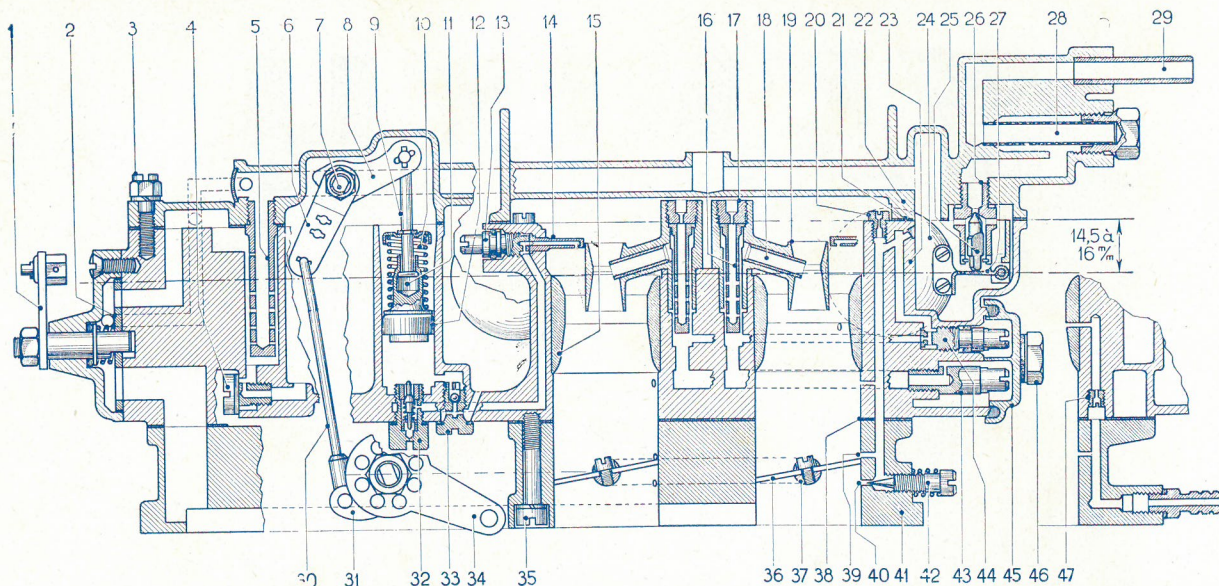
CARBURATEUR



CARBURATEURS : 32 et 38 NDIX



NOTICE DESCRIPTIVE RÉF. 1110b



Le carburateur 32 ou 38 NDIX est un double corps, tous terrains et étanche; c'est-à-dire qu'il est insensible aux inclinaisons du véhicule ainsi qu'aux accélérations, coups de freins, effet des virages, etc... et que d'autre part, toutes les prises d'air d'émulsion de starter, de mise à l'air libre de cuve, etc... sont faites dans l'entrée du carburateur, cette entrée pouvant être facilement reliée à un filtre à air. Il est d'un encombrement réduit et tous ses gicleurs sont d'un accès facile.

Chaque corps comporte ses circuits autonomes de carburation principale et de ralenti. Les autres éléments: niveau constant, entrée d'air et starter, sont communs aux deux corps. La pompe d'accélération est également commune, mais son circuit se divise avant les gicleurs de pompe (un par corps).

Le 32 ou 38 NDIX est composé de trois parties principales:

- 1° — Le corps-papillon 41 qui porte les papillons 36 montés sur un axe commun 37, lequel peut recevoir le levier de commande des gaz 34 et sa butée à l'une ou l'autre de ses extrémités.
- 2° — Le corps-cuve 23 où se trouvent réunis tous les éléments essentiels ainsi que le flotteur 24. Le diffuseur est incorporé dans le cas du 38 NDIX; il est amovible dans le cas du 32 NDIX.
- 3° — Le couvercle d'entrée d'air 22 portant le tube d'arrivée d'essence 29, la crépine de filtre 28, et le siège de pointeau 26. L'arrivée d'essence est possible par raccord orientable.

Le corps-papillon 41 est assemblé, avec interposition d'un joint 38, au corps-cuve 23 par quatre vis 35 à tête noyée dans la bride inférieure de fixation du carburateur. Le couvercle 22, avec un joint 21, est fixé sur le corps-cuve 23 par cinq vis à tête 6 pans fendue 3.

L'essence arrive au carburateur par le tube d'arrivée d'essence 29, traverse la crépine de filtre 28, puis le siège de pointeau 26 et pénètre dans la cuve dont le niveau est maintenu constant par le flotteur 24 et la bascule 27 agissant sur le pointeau 25. Ce niveau doit s'établir, sauf exception, à une distance de 14,5 à 16 mm du bord supérieur de la cuve.

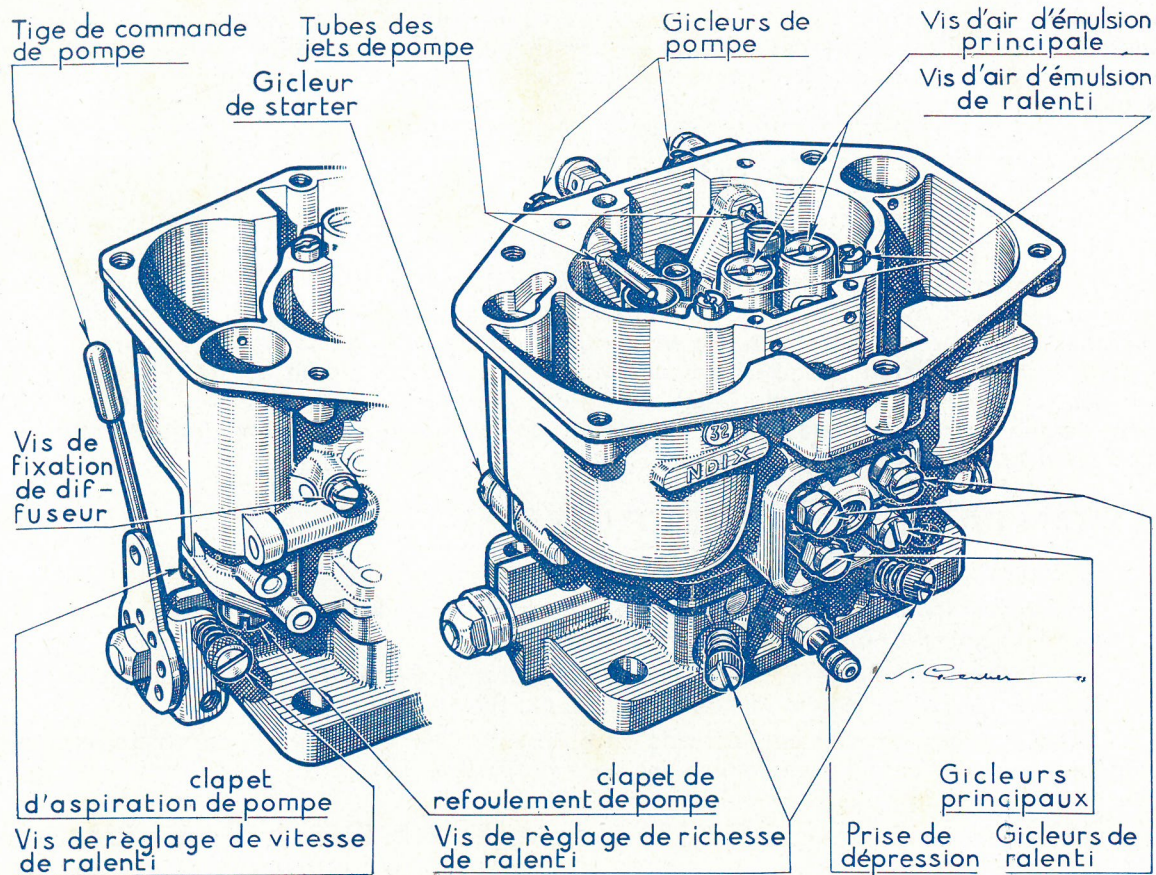
RALENTI et PROGRESSION

Pendant la marche au ralenti, l'essence débitée par le gicleur principal 43 est dosée par le gicleur de ralenti 44 pour chaque corps et émulsionnée par l'air traversant le calibrage de la vis 20; puis le mélange est de nouveau pulvérisé dans le courant d'air d'admission au moteur à la sortie des orifices 40 et 39.

Pour les 32 NDIX équipant les Vedette, Chambord, Beaulieu, Présidence et Ariane 8, les 2 gicleurs de ralenti 44 sont remplacés par 2 porte-filtres. Les gicleurs de ralenti sont alors vissés au-dessus de la cuve en avant des ventilateurs ralenti 20, carter des gicleurs vers soi.

L'orifice inférieur 40 (trou de ralenti) est contrôlé par la vis pointeau 42, qui dose la quantité d'émulsion introduite dans le corps de carburateur définissant ainsi la richesse du mélange. En dévissant cette vis, on enrichit le mélange, on l'appauvrit en vissant.

En accélérant, l'orifice supérieur 39 (trou de progression) débite progressivement aux faibles ouvertures du papillon une quantité croissante de mélange, assurant ainsi la liaison entre le fonctionnement au ralenti et la marche normale.



MARCHE NORMALE

Pendant la marche normale, l'essence est contrôlée directement par le gicleur 43 de chaque corps, puis arrive au pulvérisateur 16. Ce dernier est maintenu en place par la vis calibrée d'air d'émulsion principale 17, dont la double fonction est de produire d'une part une première émulsion de l'essence et de définir d'autre part, conjointement avec le pulvérisateur, l'automatisme du carburateur.

La dépression produite dans la tubulure d'admission par la rotation du moteur provoque dans le diffuseur 15 et le cône de diffusion 19, l'amorçage puis le débit croissant de l'émulsion fournie par le système principal (gicleur, pulvérisateur et air d'émulsion).

REPRISES

Les reprises sont assurées par la pompe de reprise commune aux deux corps. Son piston est commandé mécaniquement par l'intermédiaire du système de leviers, axe et bielle 31, 30, 6, 7 et 8 lorsqu'on ouvre les papillons 36.

Le fonctionnement de la pompe de reprise est le suivant:

A la remontée du piston, c'est-à-dire à la fermeture des papillons, l'essence est aspirée sous le piston 12 en ouvrant et traversant le clapet d'aspiration 33.

A l'accélération suivante, la tige 9 du piston se déplace de haut en bas dans la cavité 11 en comprimant le ressort 10 sur l'essence contenue dans le cylindre. Cette essence comprimée ouvre le clapet de refoulement 32, le piston 12 de la pompe descend, et l'essence, dont le débit est contrôlé par le gicleur de pompe 13, gicle dans chaque corps par le tube de pompe 14.

DOUBLE ALIMENTATION

La disposition du circuit de pompe de reprise prévoit qu'à partir d'une ouverture donnée des papillons, l'extrémité inférieure de la pompe 12 vient buter sur la queue du clapet de refoulement 32 et ouvre ce clapet; les gicleurs de pompe peuvent alors débiter sans qu'il y ait mouvement du piston de pompe. Il est ainsi possible de créer un léger enrichissement au régime maximum à plein gaz.

DÉPART à FROID STARTER

Le départ à froid est assuré par un starter à gicleur 4 du type progressif pratiqué par ZENITH.

Un plateau 2, lié au levier 1, commandé par la tirette de départ, donne la richesse maximum pour le départ avec la tirette à fond. Le starter est du type progressif, c'est-à-dire que le mélange qu'il débite est à sa richesse maximum lorsque le levier de starter est tiré à fond et que cette richesse décroît progressivement jusqu'à la mise hors circuit du starter en repoussant peu à peu son levier de commande 1. De cette façon, le moteur peut tourner sans aucun engorgement depuis sa mise en route à froid jusqu'à ce qu'il ait atteint sa température normale de fonctionnement.

DÉMONTAGE des GICLEURS

Tous les gicleurs sont accessibles sans clé spéciale.

Les gicleurs principaux 43 et les gicleurs de ralenti 44 sont groupés sous un carter 45 fixé par la vis centrale 46.

Les gicleurs de pompe 13 et le gicleur de starter 4, montés horizontalement à l'extérieur du corps cuve sont directement accessibles côté starter.

Le démontage des autres pièces du carburateur n'est en principe pas à faire, mais il peut néanmoins s'effectuer très facilement sans outils spéciaux.

PRISE de DÉPRESSION pour AVANCE à l'ALLUMAGE

Ces carburateurs comportent une prise de dépression pour avance automatique d'allumage à simple ou double dépression, suivant que la vis 47 est bouchée ou percée à un calibrage déterminé. Si le système d'allumage ne nécessite aucune prise de dépression, le raccord est remplacé par un bouchon.

ENTRETIEN

Aucune précaution spéciale pour l'entretien de ce carburateur. Un nettoyage de temps à autre et plus particulièrement si la voiture a été immobilisée un certain temps.

IMP. KRUCH - SAINT-ETIENNE - 1110 b - IX-51 - 5000 - IN

SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR ZÉNITH

Société Anonyme au Capital de 3.681.000 nouveaux francs

PARIS

17, Rue Louise Michel LEVALLOIS-PERRET

Regist. du Commerce Seine 57 B 5501

Rép. Producteurs 1655 Seine C. A. O.

Adresse Télégr. CARBUZENI-LEVALLOIS

TÉLÉPHONE : PÉREIRE 17-02

LYON (III^e)

39 à 51, Chemin Feuillat, 39 à 51

Registre du Commerce Lyon B 665

Répertoire Producteurs 2.510 Rhône

Adresse Télégraphique: ZÉNITH-LYON

TÉLÉPHONE : 60-75-61