Carburateur ZÉNITH

CARNET DE RÉGLAGES

POUR

CARBURATEURS "ZÉNITH"

Mis à disposition par Citro21 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 (IIIe) 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 ZENITH 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 ZENITH 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.

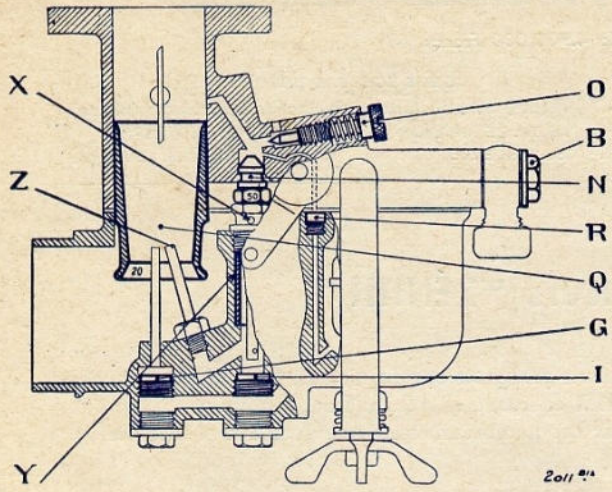
PL = Réglage déterminé pour l'emploi du carburant poids lourd (75 à 70 % d'essence lourde et 25 à 30 % d'alcool).

Const. = Indique que le véhicule est livré par son constructeur avec le carburateur ZENITH correspondant.

Association Citroën 21 www.citroen-rosalie.fr

Type "U" (vertical)

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

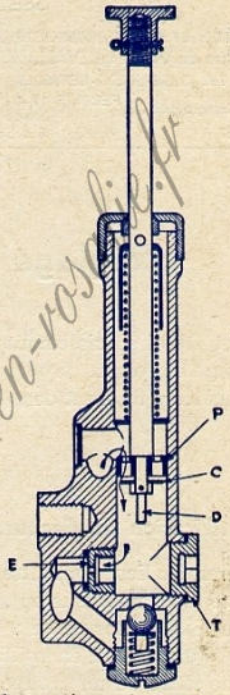


B — Axe du raccord d'arrivée d'essence avec filtre monté.
G — Jet.
I — Compensateur.
N — Gicleur de ralenti.
O — Vis de réglage d'air du ralenti.
Q — Diffuseur.
R — Gicleur du dispositif de départ.
X — Trous de ventilation.
Y — Capacité.
Z — Coiffe de compensateur.

Types UP - UL - TP - TL

à pompe et à double alimentation

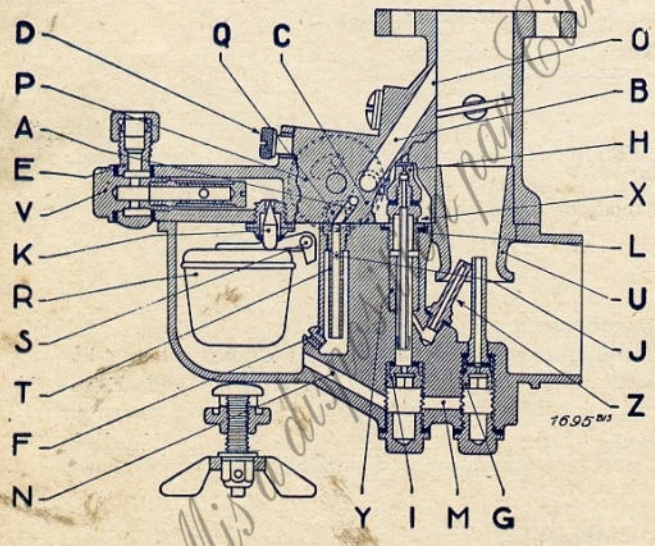
Ces appareils verticaux sont disposés comme les types U et T mais comportent en supplément la pompe figurée ci-dessous.



E — Gicleur d'Economie.

2026

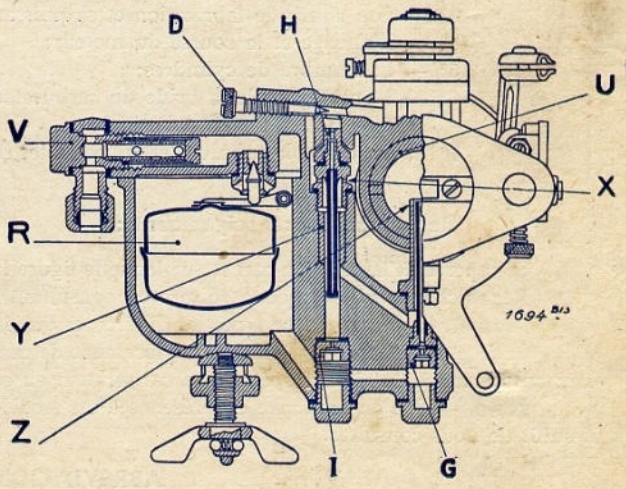
Type "T" A STARTER



B — Canal du Starter.
D — Vis de réglage d'air au relenti.
E — Raccord orientable d'arrivée d'essence.
F — Gicleur du Starter.
G — Jet.
H — Gicleur du ralenti.
I — Compensateu .
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.
X — Capacité.
Y — Trous de ventilation.
Z — Coiffe du Compensateur.

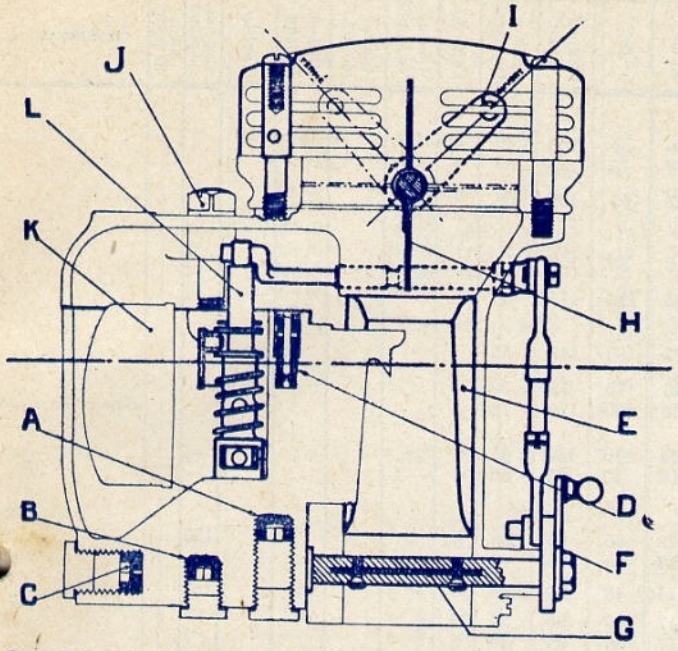
Type "TH" A STARTER

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



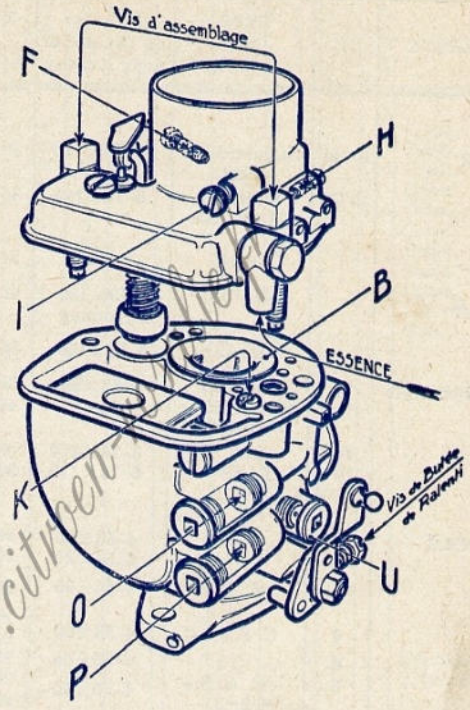
www.citroen-rosalie.fr
Mis à disposition par Citro 21

TYPE VI



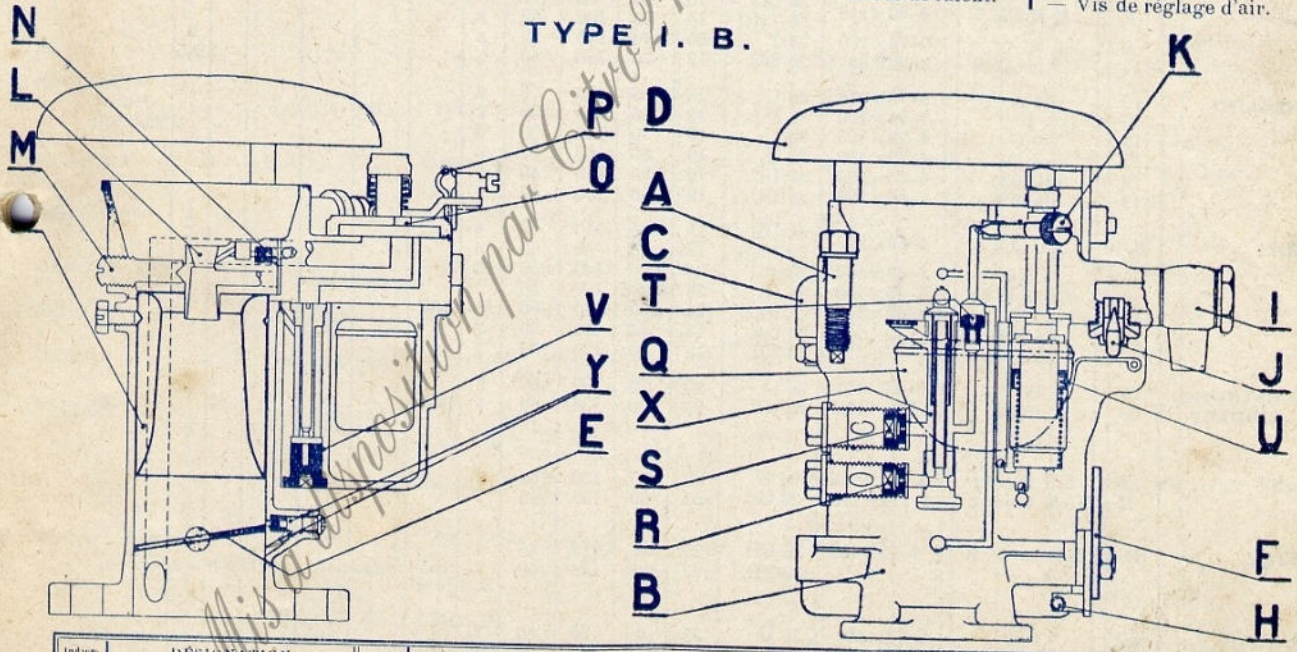
A Jet principal
B Jet d'économie
C Compensateur
D Gicleur de ralenti
E Diffuseur
F Levier d'accélération
G Papillon de régulation des gaz
H Volet de départ
I Levier de com.ᵉ du volet.
J Vis de fixation de la cuve & Hiv. cont.
K Flotteur articulé
L Pompe d'accélération primaire

TYPES IBM-IMF



B — Diffuseur.
P — Jet principal.
O — Compensateur.
K — Gicleur de ralenti
F — Gicleur de pompe.
U — Gicleur de starter.
H — Gicleur de double 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 cᵈᵉ 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 com. de papillon.	L	Cône de diffusion.	R	Gicleur principal.	Y	Orifices calibrés de ralenti.

Mis à disposition par Citro 21 www.citroen-21.fr

MARQUE	CV.	TYPE ou ANNÉE	NOMBRE DE CYLINDRES ALÉS. COURSE	TYPE du carburat.	Diffuseur	Jet	Compensateur	Gicleur de ralenti	Capacité	Gicleur d'économie	Gicleur de DA	Gicleur de pompe	Ventilat.	Coiffe du compensat.	Siège de point.	OBSERVATIONS
BERLIET	10	VIH VIHG	6-62×100 Moteur MLFC	30 U	19	70	110	55	6							
	11	VIHB VIHC VIHF VIHG	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	VILDX VIR-1144 Dauphine 1934-35	4-80×100	36 T	23	95	115	50	6				4×250	200	2	Const.
	11	VIRL-11 Dauphine 1936	4-80×99,6	36 EH 36 EHG	26	90	90	50/55			180	45 fuite 100				Const.
	12	VF-VHF	4-80×130	26 UH 30 UH	18 19	65 75	105 120	65 55	6 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							
	12	VRCS	4-80×130	36 U 36 T 30 T	21 21 18	80 75 65	125 125 110	50 55 65	7 7 6						3 2 2,5	Si élévateur. Si pompe 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 VILG 11	4-80×100	30 T	23 19	100 85	110 90	50 50	6 6				4×250 4×250			Const. Économique.
	12	VRCS	4-80×130	36 U 36 T 30 T	21 21 18	80 75 65	125 125 110	50 55 65	7 7 6						3 2 2,5	Si élévateur. Si pompe. Const.
	12	VHA VHB VHC	4-80×130	30 UH 30 TH	18 19	65 70	105 110	65 65	6 6							
	12	VSA 12 VSB 12 VSD	4-80×130	30 U 30 TG	18 18	65 65	105 105/110	65 65	6 6							
	14	VSF	4-80×120	36 T	22	100	105	55					4×250	175		Const.
	14	VIP 14 VIPC 14 VSL 14	4-80×120	36 T	22 20	100 85	105 105	55 55					4×250	175	2	Si pompe. Const.
	15	VKR	4-95×140	36 U 36 VI 36 T 36 IB	22 24 22 22	85 100 90 100	115 105 105 100	70 60 70 60	7 7	140		75				Const. Const.
	16	VUR B2	6-73×109	36 UD	26	95	115	55								Const.
	16	VMB VLB	4-90×130	30 UH	18	70	115	65	6							
	16	VSA 16 VSB 16 VMP TVS	4-90×130	30 U	20	70	120	65	6							
	16	VSAO VSBO	4-90×130	36 U 36 T	21 21	80 75	120 120	60 60	7 7						3	Const. Const.
	16	VDA 16 VDB 16 PSB VDBC	4-90×130	36 T	22	80	130	55	7						2,5	Const.
	16	VDAC VDC 16	4-90×130	36 T	22 24	100 105	105 120	55 55					4×250 4×250	175 175	2 3	Const. PL. Const. Armée PL
	17	VDB 17	4-100×140	36 T	24	95	135	55	7					300	2,5	PL.
	18	VDAE 18 VDCE 18	4-100×130	36 T	22	100	110	55					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				4×250	300 300	2,5 2,5	Const. Const.
	19	TVR	4-95×140	36 VI	24	100	105	60		140					2	Const.
	20	CBA CBA 2 CBA 9	4-110×140 Moteur Z Régul. à l'AV	36 U 36 T	23 23	85 90	120 115	80 80	7 7							

Mis à disposition par Retro 01 www.citroen-rosalie.fr

MARQUE	CV.	TYPE ou ANNÉE	NOMBRE DE CYLINDRES ALÉS. COURSE	TYPE du carburat.	Diffuseur	Jet	Compensateur	Gicleur de ralenti	Capacité	Gicleur d'économie	Gicleur de DA	Gicleur de pompe	Ventilat.	Coiffe du compensat.	Siège de point.	OBSERVATIONS
BERLIET	20	CBAB-CBAC CBOV-CBO														
		GDHM-GDHV	4-110×140	36 U	23	85	120	80	7						3,5	
		GVH GCM	Moteur MLB	36 T	23	90	115	80	7						3,5	
		GPC-GSE-GSD CBACG Transforme	Régul. à l'AR													
	20	GDHV	4-110×140	36 U	25	105	125	80	7							
	20	CBAC GCE GCM 5	4-110×140	36 VI	24	100	110	55		140					2	Const.
	20	CBOV	4-110×140	42 VI	26	110	125	60							2,5	Const.
	20	GVL-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.
				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	4-110×155	42 VI	26	125	125	70		180					2	PL sans réchauf.
		PC6-PCB-D-H GKR2-GDHV			32	135	145	60		180					2	Const.
				42 IB	28	120	130	60								
	22	VDC	4-110×155	42 T	23	105	115	60	9				2×350	200	2	Const.
	23	VKF	6-85×120	36 U	25	110	125	65	7							Const.
	23	GSF 6 PB 16	6-95×140	42 U	24	100	130	60	6							
	25	PB 16	6-100×140	42 US	27	95	150	55					4×300	350		Const.
		GDHMB	Moteur MKU	48 VI	33	140	155	60							2	Const.
	28	GDHMB GDHE GPCD	4-120×160 Moteur MPA	42 VI	26	115	125	60		140					2	Const.
	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.
BERNA	camion	G 5-1930	4-115×170	36 U	22	80	130	60	7							
	camion		4-125×170	36 U	24	80	130	60	6							
	camion		6-115×170	42 U	28	100	165	70	10							
BERNARD	13	D	4-80×130	30 THG	21	85	120	60	6							
Camion ou car	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 E6 D-E6 S G6D-G6 S	6-95×115	42 US	27	100	145	70	11							
					27	110	160	70	11							P.L. avec réch
	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 cm³	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.
				30 U	22	80	115	55	6							
	20	VIA	4-100×150 camion 5 t.	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							

Mis à disposition par Cité 21 - www.cite-solie.fr

MARQUE	CV.	TYPE ou ANNÉE	NOMBRE DE CYLINDRES Alés. COURSE	TYPE du carburat.	Diffuseur	Jet	Compensateur	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	26	105	140	60	5							
				36 U	28	110	160	55	5							
				36 ULS	25	100	140	60	7	150				175		
	27	70/30 - 77/30	6-86×127	42 VI	30	140	135	60		130						
				42 IB	30	135	115	50			65	80			2	
	29	80	6-88×127	42 ULSG	26	100	145	60	9	160						
	29	80 L	6-92×127	42 TG	26	120	135	60	9						2	
	36	Impérial L	8-89×127	42 DIB	27	115	100/105	70				70				
				42 DVI	28	120	130	80		200						
				42 DIB	25	90	105	70			60	70				Économique.
		" Marine "	6-92,5×127	36 DIB	27	105	120	55								
				26 UH	13	45	80	50	5							Economique.
CITROEN	5	C 3	4-55×90	26 TH	15	60	90	50	5							Puissant.
					15	60	80	55	6							
	7/9	7A-7B	4-72/78×80	30 TH	19	90	90	65	4				2×100	320	2	
		7 C - 9 traction avant	4-72×100	30 IMF 3	22	95	90	55			200	60			1,75	
				30 IB	22	110	100	50				150	65		2	
	8	8-1933	4-68×100 P. 35	30 TG	19	75	105 / 110	50	4					175		
	9	9 U 500 Kgs M I	4-72×100	30 THG	19	70	115	50	5				2×200		2,5	
				30 IMF	22	95	90	55			200	60			1,75	il faut pompe à essence
	9	A	4-65/68×100	24 UHA	16	50	90	45						200		
		B 2		26 UH	16	60	90	50	5							
		B 12		26 THG	17	55	90	55	6							
	9	B 14	4-70×100	26 UH	16	60	90	60	6							
		B 15		26 THG	17	60	85	55	6							
				30 U	18	65	115	60	6							
	10	C 4	4-72×100		19	70	110	60	6							Puissant.
		A C 4		30 TG	18	75	100	60	6							Economique.
					15	60	85	60	6							Taxi.
				30 TH	20	75	110	60	5	Tube de jet 48272					3	
	10	C 4 F	4-72×100	30 UH	20	70	110	55	5	—						
		C 4-1X		30 TH	20	75	110	60	5	— d° —					3	
					19	70	100	60	5	— d° —					3	Taxi.
				30 UH	21	80	105	55	5	—						
	10	C 4 G	4-75×100	30 TH	21	80	115	60	5	— d° —					3	
					18	75	100	60	5	- d° -					3	camionnette
	10	C 4 MFP	4-75×100	30 U	19	70	110	55	4					175		
				30 TG	20	80	110	60	4					175		
	10	A	4-75×100	30 U	19	70	110	55	4					175	2	
		A L	P 34-P 34 L	30 TG	21	85	110	60	5					175	2	
	11	11-11AL-11BL traction avant	4-78×100	30 TH	21	90	115	60	5					175	2	Puissant.
				36 IB	20	75	95	60	5						2	
					23	90	95	55			45	50			2	
	11	11 U - 23 500Kgs 850Kgs	4-78×100	30 THG	20	80/85	95	60	5						2	
				36 IB	23	90	95	65			45	50			2	
	13	32	4-94×110	36 TG	23	85	120	60	7						2	
				30 U	20	70	125	60	6							
	14	C 6	6-72×100	30 TG	20	75	115	60	6							
		C 6 E			18	75	100	60	6							Taxi.
		C 6 F		30 UL	21	85	125	60	6	100				150		
				30 TLG	19	90	120/125	60	6	105				175		
				2-30 TH	19	75	100	60	6							
				36 VI	26	130	130	55		145						
	14	C 6-1 camion	6-72×100	30 UL	19	80	125	60	6	95						
	14	C 6 GL	6-72×100	36 ULG	22	90	130	60	6	110						
					23	95	125	60	6	110						Autobus.
				2-30 TH	21	70	120	50	6							
	15	C 6 G	6-75×100	36 UL	24	100	140	55	6	140						
		C 6 MFP		36 TLG	24	100	140	55	6	140						
				36 VI	27	135	140	55		150						
	15	15 A	6-75×100	36 UL	24	115	130	50	6	140					2	
		15 AL	P 36-P 36 L	36 TLG	24	115	130	45	6	150					2	
				2-30 TH	21	75	120	50	6							
	15	C 6 G1 Camion P 29 Autocar	6-75×100	36 TLG	20	85/90	130	55	6	115/120					2	si pompe à ess.
					19	80	120	55	6	115					2	Economique.
	17	45 camion	6-94×110	42 TG	24	100/105	150	60	8						2.5	

Mis à disposition par Retro Audi Citroen-rasale.fr