

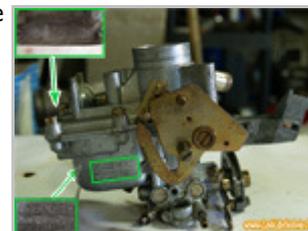


Démontage et remontage du carbu Zenith 28IF

Identification du carburateur :

Sur la cuve du carburateur on trouve les informations suivantes (éventuellement après un bon nettoyage à l'essence 😊) :

Zénith	28	IF	V 05 83 A	01/92
↑	↑	↑	↑	↑
Marque	Diamètre du corps	Type	Numéro de réglage et d'affectation	Date de fabrication



Le tableau ci-dessous répertorie les différents carburateurs Zénith 28IF (excepté ceux montés sur les moteurs GPL). Comme on peut le voir, il existe une grande variété de carburateur Zénith 28IF qui ont chacun des caractéristiques différentes (principalement au niveau de la taille des gicleurs et des valeurs de réglage). On voit aussi que les moteurs sont conçus pour tourner avec un carburateur spécifique. Il faut donc préférentiellement monter sur son moteur le carburateur adéquat car l'utilisation d'un carburateur différent de celui prévu à l'origine peut être la cause de réglages difficiles, d'un moteur qui ne tourne pas correctement ou qui n'avance pas, d'une pollution importante,...

Les valeurs **A** (hauteur du pointeau) et **B** (ouverture positive) serviront pour les réglages au moment du remontage (voir plus bas).

Numéro de réglage et d'affectation	Monté sur moteur	Cylindre du moteur	Hauteur du pointeau (cote A)	Ouverture positive (Cote B)
V 05 053	800..05	845 cm ³	0,75 ± 0,05 mm	0,85 mm
V 05 069	800..05	845 cm ³	8,4 ± 0,1 mm	0,75 mm
V 05 071	839..06	782 cm ³	8,4 ± 0,1 mm	0,9 mm
V 05 073	688..11	1108 cm ³	8,4 ± 0,1 mm	0,9 mm
V 05 074	839..06	782 cm ³	8,4 ± 0,1 mm	0,9 mm
V 05 075	800..07	845 cm ³	8,4 ± 0,1 mm	0,85 mm
V 05 078	688..12	1108 cm ³	8,9 ± 0,1 mm	1,0 mm
V 05 080	688..12	1108 cm ³	8,9 ± 0,1 mm	1,0 mm
V 05 082	C1E..14 688..12	1108 cm ³	8,9 ± 0,1 mm	0,95 mm
V 05 083	C1E..18	1108 cm ³	8,9 ± 0,1 mm	1,0 mm
V 05 084	C1E..14 688..12	1108 cm ³	8,9 ± 0,1 mm	1,0 mm
V 05 085	Pas d'origine sur Renault 4		8,9 ± 0,1 mm	1,0 mm
V 05 086	C1C..8	945 cm ³	8,9 ± 0,1 mm	1,05 mm

Démontage et remontage du carburateur :

Commencer par démonter l'arrivée d'essence. Derrière il y a un petit filtre métallique à nettoyer si besoin.



Ouvrir la cuve du carburateur en dévissant les 5 vis situées sur le dessus du carbu ce qui permet de procéder à quelques vérifications à l'intérieur.



Vérifier que le flotteur n'est pas abîmé et surtout qu'il est toujours étanche (il flotte vachement moins bien s'il se remplit d'essence). Si celui-ci est percé, il faut le remplacer.



Démonter le gicleur principal pour le nettoyer => un simple tournevis suffit pour le retirer. Le but étant de vérifier que rien ne bouche les orifices du gicleur, un coup de soufflette ne faisant jamais de mal.

Attention : il ne faut jamais essayer de nettoyer les trous des gicleurs avec un fil de fer



Afin de nettoyer le gicleur de ralenti à la soufflette, retirer le bouchon sous le carburateur afin de pouvoir dévisser le dévisser.

Dévisser aussi la vis de réglage de richesse pour vérifier son état et mettre un coup de soufflette dans le trou de la vis.

Attention : il ne faut jamais essayer de nettoyer les trous des gicleurs ou du carburateur avec un fil de fer



Réglage de la hauteur du pointeau :

Après l'avoir changé si besoin, vérifier la hauteur du pointeau à l'aide d'un pied à coulisse. La distance mesurée plan de joint (sans joint) jusqu'à la bille libre et non enfoncée correspond à la valeur **A** (voir le tableau plus haut).

Si la valeur A mesurée est trop grande, il faut serrer le pointeau afin d'écraser la rondelle. Par contre si la valeur **A** mesurée est inférieure à la côte préconisée, il faut remplacer la rondelle et en mettre une plus épaisse.



Remonter la cuve en mettant un joint neuf. Il s'agit juste un joint en "carton" qui ne demande pas de précaution particulière au moment de la pose.

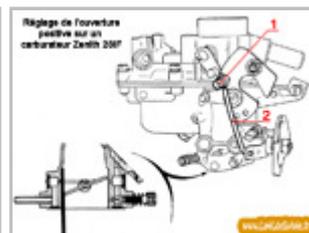


Réglage de l'ouverture positive du papillon des gaz :

- Insérer une pige de diamètre **B** (voir tableau plus haut) entre le papillon et l'alésage du corps du carburateur

- Dévisser la vis (1) de la tige (2) reliant le volet de départ à froid et le papillon des gaz

- Fermer le volet de départ à froid (volet du haut)



- Dans cette position (volet de départ à froid fermé et papillon des gaz maintenu ouvert grâce à la pignone de diamètre **B**) faire coulisser la tige vers le haut puis revisser la vis **V**



Et voilà, le carburateur est prêt à être remonté sur la pipe d'admission en n'oubliant pas évidemment la cale pare-chaueur et les 2 joints de part et d'autres de cette cale.