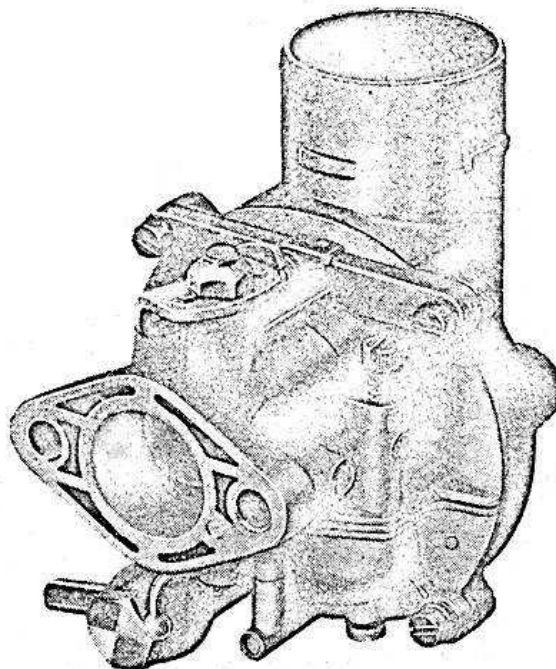


ZENITH CARBURATEUR

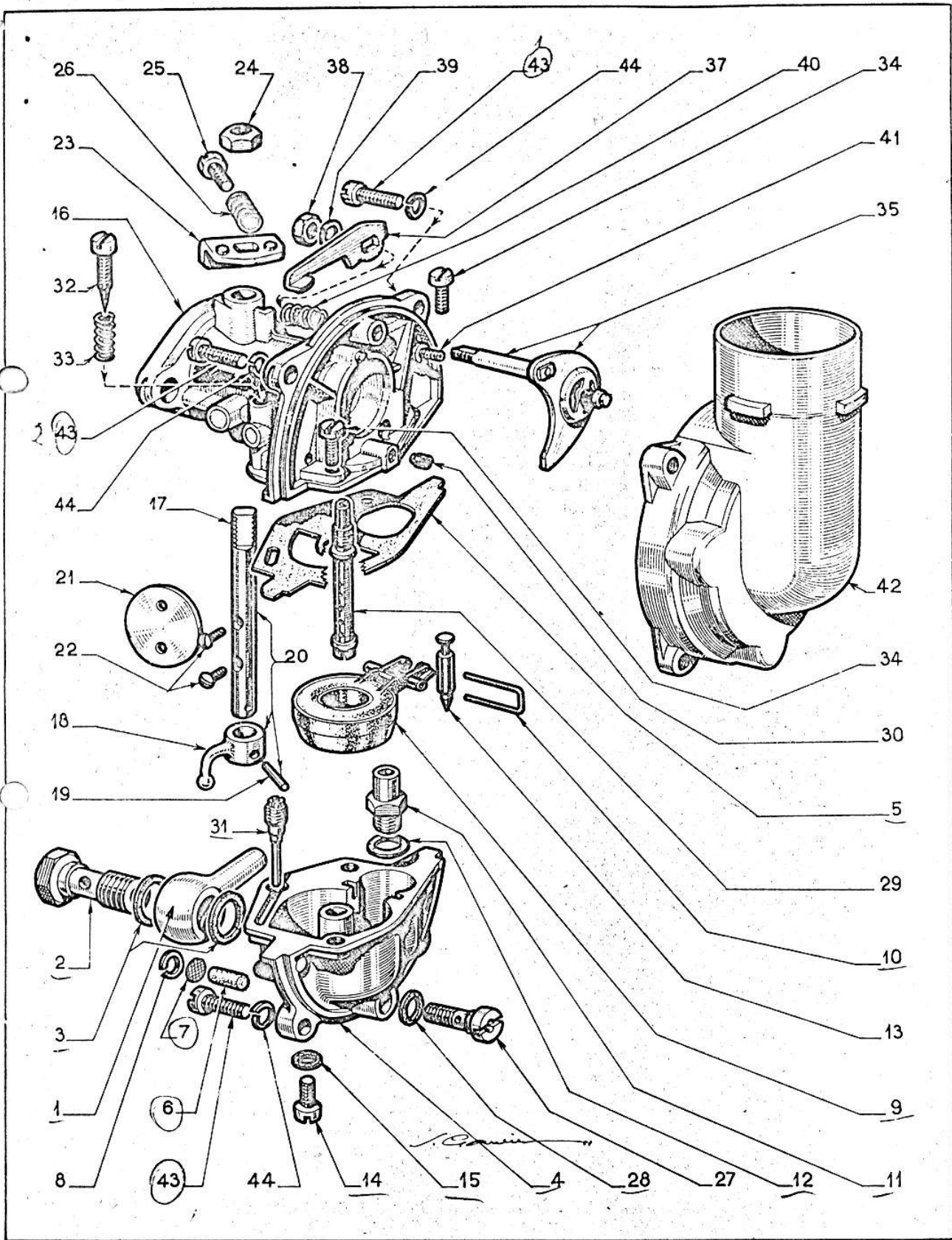
Tel. (02101) 59044



CARBURATEUR : 28 RXZ



TARIF DES PIÈCES DÉTACHÉES RÉF. XKKAOKBX 1321



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 étanche, 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.

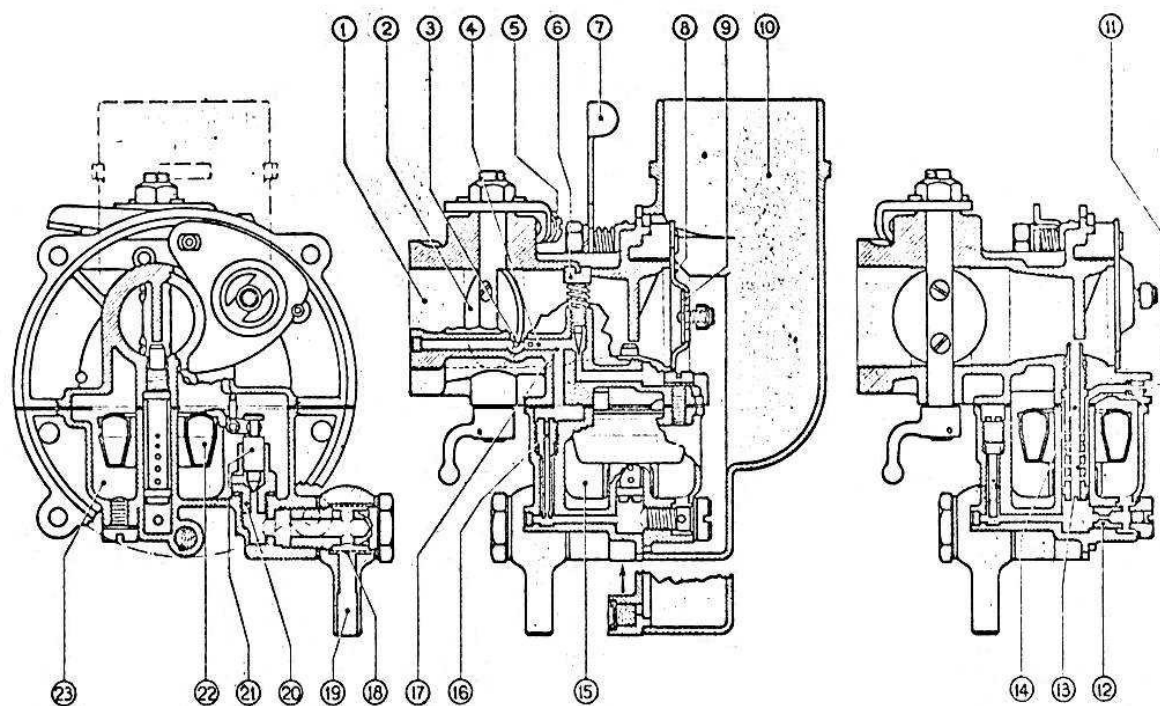
DESCRIPTION

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

Tel. (02104) 53044

Der Vergaser 28 RXZ ist zur Ausrüstung von Industrie- und Landwirtschaftsmotoren bestimmt.

Die Hauptdüse des Vergasers befindet sich in der Achse des in der Schwimmerkammer angeordneten Ringschwimmers. Der Motor kann daher ebenso wie der Vergaser bei großen Anstellwinkeln betrieben werden, ohne daß das Kraftstoffniveau in der Schwimmerkammer und die Arbeitsweise des Vergasers beeinträchtigt werden.

Der Vergaser ist staubdicht ausgelegt, d.h. die Sekundärlufteinlässe, wie auch die zur Bildung des Gemisches benötigte Luft oder die Schwimmerkammerbelüftung stehen mit dem Hauptlufteinlaß des Vergasers in Verbindung, so daß lediglich gefilterte Luft zugeführt wird.

Beschreibung

Der Vergaser besteht aus einem Vergasergehäuse (1), einer Schwimmerkammer (23) und einem Lufteinlaufstutzen (10).

Das Vergasergehäuse trägt die Drosselklappe, die Starterklappe und das Mischrohr.

Die Schwimmerkammer nimmt die Düsen und die Schwimmeranlage auf.

Im Lufteinlaßstutzen sind keinerlei arbeitende Teile vorgesehen.

Arbeitsweise

Der Kraftstoff wird durch den Anschluß (19) zugeführt, fließt dann durch das Siebfilter (18) und durch den Schwimbernadel-Ventilsitz (20) in die Schwimmerkammer. Der Schwimmer (22) wirkt auf das Schwimbernadelventil (21), so daß in der Schwimmerkammer ein konstantes Niveau aufrechterhalten wird.

Normalbetrieb

Der Kraftstoff fließt durch die Hauptdüse (12) und tritt im Innern des Mischrohres (14) aus. Luft, die durch die Öffnung (11) zugeführt wird, fließt am Mischrohr (14) vorbei und gelangt durch seitliche Öffnungen (13) in das Innere des Mischrohres.

Es bildet sich eine Emulsion, die durch den Saugrohrunterdruck angesaugt wird. Die Anordnung und die Kalibrierung der Öffnungen (13) gewährleisten die automatische richtige Gemischzusammensetzung, d.h. die richtige Dosierung der Luft und des Kraftstoffes, durch die der Motor bei verschiedenen Drehzahlen und Belastungen von Volllast bis zum Leerlauf betrieben werden kann.

Leerlauf:

Im Leerlauf wird der Kraftstoff durch die Leerlaufdüse (16) zugeleitet. Dieser Kraftstoff wird bis zum Punkt (17) angesaugt. Hier nimmt ein anderer Kanal, der von der Leerlauf-Luftschraube (6) ausgeht, die dosierte Luft auf, die mit dem Kraftstoff eine Emulsion bildet, die bis zur Öffnung (3) im Drosselklappenteil des Vergasers, die auch Leerlaufbohrung genannt wird, geführt wird.

Eine weitere Öffnung (4), "Übergangsbohrung" genannt, dient der quantitativen und qualitativen Verteilung des Gemisches während der ersten Öffnungsgrade der Drosselklappe (2) bei der Beschleunigung oder der Belastung des Motors.

Kaltstart

Die Gemischzusammensetzung muß beim Anlassen des kalten Motors fetter ausgelegt werden, als dies im Normalbetrieb bei voll erwärmtem Motor notwendig wäre. Um diese Anreicherung zu erzielen, ist die Starterklappe (8) mit einem Ventil (9) versehen, das sich automatisch unter der Einwirkung des Saugrohrunterdrucks öffnet.

Es ist zu beachten, daß bei Industriemotoren die Stellung der Drosselklappe (2) stets durch die Funktion des Drehzahlreglers bestimmt wird. Bei Stillstand des Motors ist die Drosselklappe (2) vollkommen geöffnet.

Nach dem Anspringen des Motors ist die Starterklappe (8) durch Betätigung des Handhebels (7) progressiv zu öffnen. Wenn der Motor seine normale Betriebstemperatur erreicht hat, muß die Starterklappe die voll geöffnete Stellung eingenommen haben, die sie während des Normalbetriebs beibehält.

Einstellung und Wartung

Jeder Vergaser wird mit der richtigen Einstellung für den Motor, für den er bestimmt ist, ausgeliefert. Es sind daher keinerlei Einstellarbeiten durchzuführen.

Der Motorleerlauf kann durch die Leerlaufeinstellung beeinflusst werden. Hierbei ist zu beachten, daß eine solche Einstellung des Leerlaufs bei warmem Motor durchgeführt werden muß.

Durch Lösen der Schraube (6) wird das Gemisch abgemagert, durch Anziehen der Schraube erfolgt eine Anreicherung. Durch die Leerlauf-Einstellschraube (5) am Drosselklappen-Anschlaghebel wird die Leerlauf-Drehzahl des Motors einreguliert.

Der Vergaser ist in hohem Maße wartungsfrei. Es genügt, wenn man von Zeit zu Zeit die Schwimmerkammer reinigt, um eventuelle Schmutzablagerungen zu beseitigen.

Luftfilter

Da die Lebensdauer des Motors von einer guten Luftfiltrierung abhängt, hat die Société du Carburateur Zénith den Filter FA 50 P 20 mit Papierfilterelement mit großer Filtrierfläche besonders für den Vergaser 28 RXZ entwickelt.

Carburetor Kit part number 41.01.157 and individual part numbers below.

Sté EUROPEENNE DE CARBURATION

Carburateur ZENITH

28-RXZ
41.01.157

POCHETTE DE JOINTS

Réf. 4.I 01. 157

Pour Carburateur 28 RXZ - NI 01. 009

QUANTITE	DESIGNATION	REFERENCE
2	Joint du raccord d'arrivée d'essence	JN 437 313
1	Joint entre cuve et corps	4.I 01. 209
1	Joint du siège de pointeau	JN 433. 83
1	Joint de la vis de vidange	JN 437 53
1	Joint torique de l'axe papillon	JN 431. 003
1	Joint du gicleur principal	JN 437. 173
1	Joint du couvercle de prise d'air	4.I 01. 095

Made In France

Réf. 4.I 01. 157

GM/JG - 10.1.74