

Catalogue Zenith 1920

MOTOCYCLETTES

ZENITH

à
Changement de vitesse
"GRADUA"
à combinaisons
illimitées
1920

H. GARAUD & P. VIAUD
Représentants exclusifs pour la France
Tél. : Wag. 01-69 4 Rue Roussel, 4 PARIS

TYPE C "SPORT"

CARACTÉRISTIQUES :

MOTEUR — Deux cylindres J. A. P. Magneto haute tension commandée par chaîne.

CHANGEMENT DE VITESSE — Par poulie extensible "Gradua", donnant un nombre illimité de rapports de transmission entre le maximum et le minimum. Ce changement de vitesse donne depuis si longtemps de bons résultats qu'on n'y a apporté aucune modification.

LEVIER DE COMMANDE DE LA POULIE EXTENSIBLE — Écarte ou rapproche les joues de la poulie motrice, et pendant une partie de sa course, laisse la roue arrière immobile, ce qui permet : 1° De débrayer le moteur en détenant la courroie; 2° De tendre celle-ci à volonté et de pouvoir ainsi, en marche normale, le tendre beaucoup moins qu'on ne le fait d'ordinaire.

CADRE — En trois pièces, qui sont :
1° Le cadre proprement dit;
2° La fourche arrière (partie basse);
3° Le porte-bagage, formant une seule pièce avec la partie oblique de la fourche arrière. Repose-pieds amovibles.

FOURCHE — Élastique, à deux ressorts verticaux.

CARACTÉRISTIQUES :

RÉSERVOIR — Renforcé, à angles arrondis, fixé par des colliers en dessous. Gros bouchon de remplissage. Disque de verre de visée, monté dans le bouchon du réservoir d'essence. Entonnoir spécial, avec filtre.

PNEUS — 650×65.

GARDE-BOUE — Avant à flasques latéraux; Arrière avec élargissement protégeant le porte-bagage et la courroie. Bouclier protège-magnéto.

SELLE — Surélevée "Zenith" brevetée.

FORTE-BAGAGE — En tubes entretoisés, très rigide, marque déposée "Zenith".

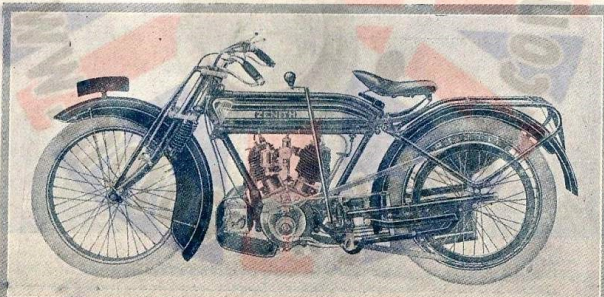
BÉQUILLE-SUPPORT — "Zenith", commandée au pied.

SACOCHE — "Zenith", fixée au cadre et très spacieuse, avec trousses d'outils et agrafe de courroie.

COURROIE — Caoutchouc 25%.

POMPE A PNEUS — Au pied.

PLAQUES D'IMMATRICULATION.



MODÈLE C
5 HP
70×85 m/m

MODÈLE E
6 HP - 76×85 m/m
Caractéristiques ci-dessus

MODÈLE G
8 HP - 85,5×85 m/m
(Sur commande seulement)

NOTA — Sur toutes ces machines, on peut démonter les cylindres sans enlever le moteur du cadre.

TYPE H à débrayage pour Sidecar

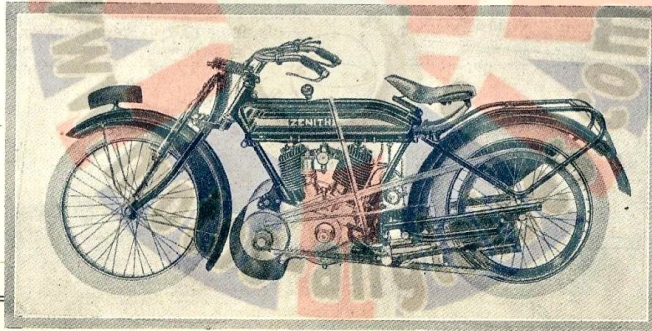
CARACTÉRISTIQUES :

- MOTEUR** — Deux cylindres J. A. P. Magnéto haute tension commandée par chaîne.
- CHANGEMENT DE VITESSE** — Par poulie extensible "Gradua", donnant un nombre illimité de rapports de transmission entre le maximum et le minimum. Ce changement de vitesse donne depuis si longtemps de bons résultats qu'on n'y a apporté aucune modification.
- EMBRAYAGE** — A cônes métalliques, monté sur un arbre secondaire en avant du moteur, ce qui permet d'avoir un grand entr'axe et d'ajouter, à la douceur de roulement de la courroie, l'avantage d'une usure réduite de celle-ci. (Les courroies s'usent en raison inverse de l'entr'axe des poulies.) Une démultiplication du moteur à l'arbre secondaire permet une démultiplication totale beaucoup plus forte que sur les machines normales.
- MISE EN MARCHÉ** — Au pied; le mécanisme est situé dans le carter d'embrayage et tourne dans un bain d'huile.
- CADRE** — En trois pièces qui sont: 1° Le cadre proprement dit; 2° La fourche arrière (partie basse); 3° Le porte-bagage, combiné avec la partie oblique de la fourche arrière.
- Attaches de sidecar.
Repose-pieds amovibles.

MODÈLE H

8 HP

85,5 × 85 m/m



CARACTÉRISTIQUES :

- FOURCHE** — Élastique, à ressorts verticaux et horizontaux.
- RÉSERVOIR** — Renforcé, avec angles arrondis, fixé par des colliers en dessous. Gros bouchon de remplissage. Disque de verre de visée, monté dans le bouchon du réservoir d'essence. Entonnoir spécial, avec filtre.
- PNEUS** — 650 × 65.
- GARDE-BOUE** — Avant à flasques latéraux; Arrière avec élargissement protégeant le porte-bagage et la courroie. Bouclier protégé-magnéto.
- SELLE** — Surélevée "Zénith".
- PORTE-BAGAGE** — En tubes entrelacés "Zénith".
- BÉQUILLE-SUPPORT** — Commandée au pied, "Zénith".
- SACOCHE** — "Zénith", fixée au cadre, très spacieuse, avec trousses d'outils et agrafe de courroie.
- COURROIE** — Caoutchouc 25%.
- POMPE A PNEUS** — Au pied.
- PLAQUES D'IMMATRICULATION.**

NOTA — Sur toutes ces machines, on peut démonter les cylindres sans enlever le moteur du cadre.

MODÈLE H

8 HP

85,5 × 85 m/m

Changement de Vitesse et Embrayage "Gradua"

NOTICE EXPLICATIVE D'ENTRETIEN, DE RÉGLAGE ET DE CONDUITE

Ne jamais manœuvrer la manivelle de commande pour fermer la poulie extensible sans mettre celle-ci en rotation d'une façon quelconque, par exemple en la tournant à la main ou en poussant la moto, afin de permettre à la courroie de monter dans la gorge. On peut toujours, par contre, ouvrir la poulie sans la faire tourner, mais, hors le cas de réglage de la courroie, il faut s'abstenir de fermer la poulie sans que le moteur tourne.

CONDUITE GÉNÉRALE.

- 1° Ne jamais embrayer brusquement, afin d'avoir une bonne prise et d'éviter le patinage exagéré du côté.
- 2° Régler sa démultiplication sur la vitesse linéaire de la machine et se rappeler qu'un moteur marche d'autant mieux que son allure est plus voisine de sa vitesse de régime.
- 3° En côte, n'ouvrir la poulie que progressivement, de façon à maintenir le moteur à sa vitesse de régime et à son maximum de puissance.

MONTAGE D'UNE COURROIE NEUVE (Fig. 1).

Desserrer le boulon, 3; tourner la manivelle du changement de vitesse jusqu'à ce que la roue, R, prenne sa position la plus avancée; pousser en avant la pièce, 2, jusqu'à ce que la poulie se ferme, et resserrer le boulon, 3. Couper alors la courroie à la longueur voulue et la monter comme sur une courroie directe ordinaire.

CONSTRUCTION DE L'EMBRAYAGE.

L'embrayage est à double entraînement, par cônes métalliques et par griffes; ces dernières n'entrant en prise qu'en fin de course de la pédale d'embrayage, et rendant tout patinage impossible en marche normale.

Cet embrayage fonctionne dans l'huile et se trouve logé dans un carter cylindrique en avant du moteur, contenant également le kick-starter et supportant en bout, la roue de chaîne de commande et la poulie extensible.

Les frottements ont lieu: acier sur bronze phosphoreux.

POUR DÉMONTER L'EMBRAYAGE.

Pour éviter de perdre du temps en démontant l'embrayage, il y a lieu de se conformer aux indications ci-dessous.

VÉRIFICATION DU DISPOSITIF DE LANCEMENT (Fig. 1 et 2)

1° Démontez la tige de commande, V, du moteur, en enlevant la goupille, VI, et en dévissant la tige de l'écrou cylindrique, 37; puis, enlever la tige de commande (qui est d'une seule pièce avec le levier, 36), en lui faisant faire un demi-tour en sens inverse des aiguilles d'une montre.

2° Dévissez le boulon de la clavette, 23, et sortez cette dernière afin de pouvoir séparer le kick-starter, 22, de son axe, 20, et dévisser alors la vis, 26, du couvercle du carter, 2. Enlever alors le couvercle, 2, en ayant soin de ne pas entraîner l'axe, 20, et l'on aura alors, sous les yeux, le dispositif de lancement prêt à être vérifié.

Pour démonter la roue libre, 15, et l'axe, 20, il faut démonter la vis (non figurée sur le dessin), fixant le ressort, 16, au carter.

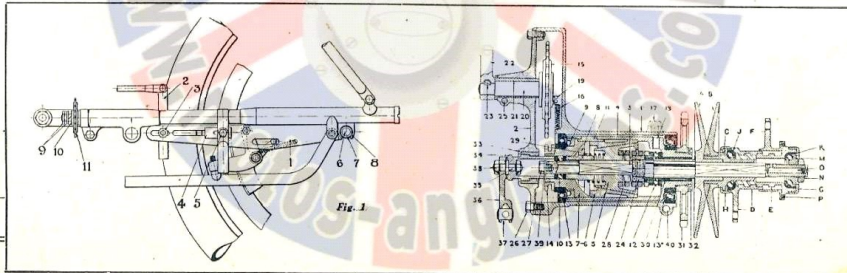
RÉGLAGE DE LA COMMANDE D'EMBRAYAGE (Fig. 2).

L'expérience a prouvé que l'embrayage "Zénith" ne peut pas patiner, mais il arrive parfois qu'un réglage défectueux de la tige de commande, V, provoque ce patinage.

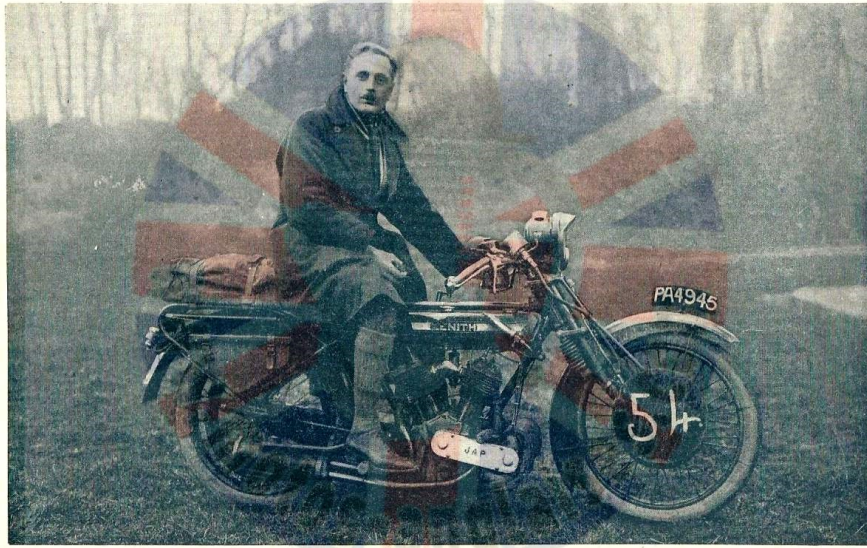
Quand la machine quitte l'usine, le réglage de la pédale, Z, est tel que, livrée à elle-même (quand le levier, V, attaque la came en creux, X), l'embrayage est débrayé, et l'on peut faire rouler facilement la machine sans faire tourner le moteur. Si cela ne débraye pas, détacher la tige, V, de la goupille, VI, et la visser à droite jusqu'à obtention du réglage ci-dessus. Si cela débraye trop, la dévisser. La course de la vis 34, est d'au moins 10% et évite bien des démontages de l'embrayage.

RÉGLAGE DE LA CHAÎNE DU KICK-STARTER (Fig. 2).

Il s'opère par l'excentrage de la douille, 21, dans le couvercle du carter, 2.



PARIS-NICE



KAYE DON qui obtint, sur Moto-cyclette "Zénith" type Sport, le plus grand nombre de points de tous les concurrents engagés
.....
Gagnant la Coupe de "Motocyclisme", le Prix "Gomperz" et le Prix du Conseil Municipal de Paris