

FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET



La Lettre

N° 184

Décembre 2017

Sommaire

2



6 - CARBURER
AU ZÉNITH



10



11 - ÉCHOS DE PRESSE

12/13 - BRÈVES

14 et 16 - EN VISITE

15 - MODÈLES RÉDUITS / DVD
CALENDRIER

Fondation de l'Automobile
Marius Berliet

39, avenue Esquirol
69003 LYON - France

Tél. : +33 (0)4 78 54 15 34

Fax : +33 (0)4 72 33 20 25

Internet : www.fondationberliet.org

Avec le soutien de Renault Trucks.

DES ALPES AU SAHARA



Berliet



Cottin & Desgouttes



Plateau présenté par la Fondation Berliet.

Au volant de sa voiture Lorraine-Dietrich acquise en **1903**, François constate que l'alimentation en carburant du moteur présente de graves défauts : le mélange « essence air » est trop pauvre ou trop riche. Il décide donc de concevoir un carburateur qui assure une constance du mélange quel que soit le régime du moteur. Ainsi est réalisé le dispositif à deux gicleurs, dont l'un appelé compensateur maintient une alimentation correcte du moteur quel que soit son régime. Le prototype, réalisé à Irigny et monté sur la Lorraine Dietrich, donne d'excellents résultats. Passionné d'astronomie, science qui occupe ses loisirs, l'inventeur retient le nom de Zénith.

Dès **1907**, MM. Boulade Frères, constructeurs d'instruments de précision à Lyon, sont chargés de l'exploitation de cette invention. Exposé au Salon de l'Automobile de Paris, le nouveau carburateur connaît un succès immédiat ; son principe d'automatisme fait même l'objet d'une présentation à l'Académie des Sciences le **22 juin 1908**.

■ ENTRE ZÉNITH ET ROCHET-SCHNEIDER

Edouard Rochet, directeur de la Société de construction automobile Rochet-Schneider, vivement intéressé par cet efficace carburateur, met à disposition de l'inventeur son atelier d'études et son laboratoire, rue Feuillat à Lyon, afin que ce dernier puisse procéder à diverses expériences pratiques sur les moteurs. Elles donnent de bons résultats.

Intervient le **7 décembre 1906** une convention entre la Société et François Baverey dont la durée est égale à celle des brevets concernés : la cession par François Baverey à Rochet-Schneider de ses brevets français et étrangers et l'engagement de faire profiter Rochet-Schneider des études et perfectionnements futurs.

En contrepartie, Rochet-Schneider s'engage à verser une somme de **0,75 franc par carburateur par force de cheval** sur tous les carburateurs montés ou livrés au public et **40 %** sur le montant de la vente de licences du carburateur en France et à l'étranger.



François Baverey (1873-1956). Passionné d'astronomie, il fit construire en 1913 par l'architecte parisien Pierre Parent, 21 boulevard des Belges à Lyon (6^e), un hôtel particulier en lisière du parc de la Tête d'Or. Les dimensions devaient lui permettre d'installer sur le toit une coupole abritant un

grand équatorial, c'est-à-dire une lunette astronomique mobile permettant, grâce à un mouvement d'horlogerie, de suivre la marche des astres.



SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR "ZÉNITH"
RUE FEUILLAT 21 LYON - 6^e - FRANCE - TÉLÉPHONE 10 50 00 00

Vue générale des usines : à gauche Rochet-Schneider, à droite Zénith (catalogue des foires de Lyon 1916).



Porte monumentale classée Monument Historique prolongée par une galerie de structure métallique couverte par une verrière (1913).

Deux mots de logique :

1) Le Carburateur ZÉNITH est le plus cher ;
2) Il est néanmoins employé par le plus grand nombre des Constructeurs français et étrangers.

Les Constructeurs étant, par définition, à la fois des techniciens et des commerçants, on en tire :

1° Que le Carburateur ZÉNITH est supérieur à tous les autres ;
2° Que les Constructeurs qui l'ont adopté ne regardent pas au prix lorsqu'il s'agit de donner entière satisfaction à leur clientèle.



SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR ZÉNITH

SIÈGE SOCIAL et USINES : 51, chemin Feuillat, LYON
 1^{re} SAISON à PARIS : 15, rue de D'Arcade
 Quatre Usines à Lagny, Lons-le-Saunier, Berlin, Detroit (U.S.A.)
 Succursales : Paris, Londres, Berlin, Detroit, Bruxelles, La Haye, Milan.



Publicité 1913.

Les chiffres ne trompent pas.

Tout carburateur Zenith "U" ou "UP" procure une économie d'essence et un accroissement de la moyenne horaire. Votre tableau de bord le dit en chiffres éloquent. Et votre voiture, rajeunie, devient souple, nerveuse, ardente.

UN MOIS A L'ESSAI.

Durant un mois, vous pouvez expérimenter un nouveau Zenith avec possibilité de le rendre. Votre garagiste en fera la pose, ...les chiffres parleront... et vous le garderez.

LES NOUVEAUX CARBURATEURS ZENITH

MODÈLES "U" et "UP" les plus simples et les plus facilement démontables, sont décrits dans la notice N° 121 envoyée gratuitement par le CARBURATEUR ZENITH.

Siège Social : 39, Chemin Feuillet - LYON (Rhône)
210, Rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Publicité 1931.

Leur ensemble couvre une superficie de 55 000 m², emploie 2 500 ouvriers et produit 110 000 carburateurs par mois. En particulier, l'usine de Détroit arrive actuellement à une production mensuelle de 80 000 unités. Elle ne fera que s'accroître et dépassera 100 000 appareils, l'usine de Détroit ayant reçu la consécration de la valeur du carburateur Zenith, par l'appel fait par Ford à sa collaboration ; la société Zenith française a conquis une avance considérable sur ses concurrents par les enseignements qu'elle tire des études de sa filiale de Détroit. »

A cette époque, Zenith élargit son activité en fabriquant divers accessoires tels que le dispositif de ralenti, l'épurateur d'air, le système de préchauffage, le filtre à essence, etc.

■ LES ANNÉES 30

Les efforts se portent sur des améliorations : départ à froid, gicleur de ralenti, pompe de reprise, trous de progression. Le modèle U, en 1929, permet d'obtenir une synchronisation parfaite entre le mouvement de la pédale et l'accélération du moteur, ce qu'affirme la publicité : « Des départs rapides et certains et des reprises foudroyantes ».

En raison des dépenses d'étude et de mise au point de produits devenus très complexes et de la chute des

Le carburateur **ZENITH** techniquement imbattable depuis sa création, reste imbattable avec ses nouveaux modèles

ZENITH STROMBERG

En France, en Angleterre, en Amérique et partout dans le monde, **ZENITH** triomphe par ses qualités techniques.

SIÈGE SOCIAL : 39, Chemin Feuillet - LYON (Rhône)
4, Rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Publicité 1946.

ventes liée à la crise mondiale, Zenith et l'américain Bendix Aviation Corporation (Stromberg) associent leurs moyens techniques, chaque firme profitant de l'expérience de l'autre. En 1935, les carburateurs Stromberg de type inversé sont fabriqués à Lyon et figurent dans les catalogues Zenith.

■ VERS LES RESTRUCTURATIONS

Durant la 2^{ème} guerre mondiale, Zenith procède à des travaux d'adaptation sur les carburateurs existants et propose injecteurs et dispositifs pour les moteurs fonctionnant désormais à l'alcool, à l'acétylène, au charbon de bois ou au bois cru.

Les fabrications reprennent en 1946. En raison de frais d'études toujours plus importants, de la concentration de la construction automobile dans le monde, la fabrication des carburateurs automobiles est reprise par Solex, mais Zenith lance pourtant son « Duplex » en 1967 qui répond à la réglementation de l'époque sur la limitation des émissions de vapeurs d'hydrocarbures et d'oxydes de carbone. L'usine de Lyon ferme ses portes en 1971, la production étant transférée dans la région de Troyes.

Dédiée à l'activité aéronautique, Zenith-Aviation est implantée à Roche-la-Molière (Loire) dans la région stéphanoise. ■

■ UN RAYONNEMENT MONDIAL

Le succès est grandissant et l'opération très rentable. L'audience est extraordinaire dans le monde entier. **En juillet 1909**, la Société du Carburateur Zénith est constituée. Société anonyme au capital de 50 000 francs souscrit à hauteur de 44 000 francs par Rochet-Schneider, elle est dirigée par Amédée Boulade, François Baverey étant ingénieur conseil. Elle loue des locaux au constructeur automobile **51 chemin Feuillat** dans le prolongement de l'usine. Les bâtiments sont édifiés par l'architecte Louis Payet, maître d'œuvre du site Rochet-Schneider, selon les mêmes principes de modernisme et fonctionnalité.

En 1916, nouvelle extension de l'usine Zénith compte tenu de la rapide augmentation de la production. **En 1920, celle-ci occupe 25 000 m² de bâtiments couverts, emploie 1 500 ouvriers et sort 10 000 carburateurs par mois.**

En 1914-18, le Ministère de la Guerre impose à Zénith de produire des carburateurs destinés aux moteurs d'avion, de matériels militaires et de fabriquer différentes pièces pour moteurs.

Les filiales industrielles créées à l'étranger : en Angleterre et en Allemagne en 1910, aux Etats-Unis en 1911, en Italie en 1912, se développent à toute

allure car les constructeurs de ces pays adoptent le carburateur Zénith.

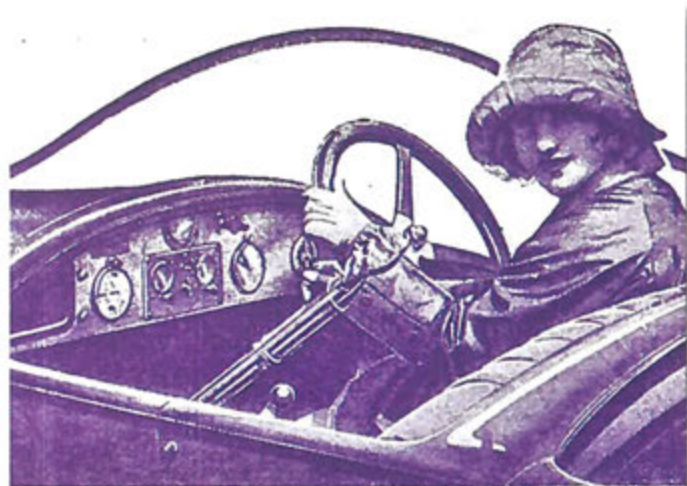
En 1920, à Londres, la cadence est de 8 000 carburateurs par mois, à Turin de 2 000 et à Détroit de 40 000 unités par mois.

Le numéro spécial Salon de l'Auto 1924 de la publication « La Vie Lyonnaise » met en lumière la place considérable du carburateur Zénith :

« Quarante-huit pour cent de la totalité des moteurs, châssis ou voitures exposés, sont munis du carburateur Zénith qui réunit les suffrages de cinquante-cinq constructeurs. Dix-neuf autres marques de carburateurs se partagent le restant des moteurs présentés ».

« La Vie automobile » à l'occasion du Salon de Paris de 1928, écrit :

« Toujours le premier depuis 1907, le carburateur Zénith reste toujours en tête du progrès. Cette Maison est, et de beaucoup, la manufacture de carburateurs la plus importante du monde entier. C'est ainsi qu'elle possède à Londres, Berlin, Turin, Détroit et Lyon de vastes usines modèles installées suivant les derniers enseignements de la technique industrielle.



LE CARBURATEUR

ZÉNITH

Publicité 1923 - Dans les années 20, Madame commence à conduire...

LE CARBURATEUR
ZENITH
s'est imposé partout

le plus répandu en Europe, il est également le plus apprécié en Amérique où il équipe notamment les nouvelles voitures FORD

PLUS DE 10 MILLIONS D'APPAREILS EN CIRCULATION

Publicité 1928.