

APRIL }
 AVRIL } 1963
 APRIL }

TECHNISCHE BESCHREIBUNG }
 FICHE TECHNIQUE } N° 2222
 TECHNICAL LEAFLET }

F

CARBURATEUR **SOLEX** INVERSÉ

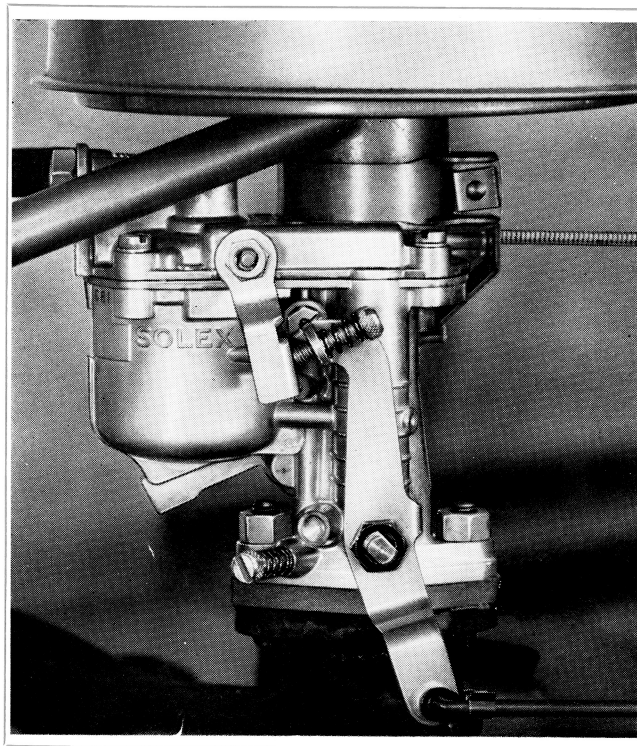
type **28 CBI** (MONOJET)

FALLSTROM

Vergaser

(MIT ABHÄNGIGEM LEERLAUF)

FÜR



DOWNDRAUGHT

Carburettor

(MONOJET)

FOR

POUR

2 CV CITROËN - 425 cm³

Types AZL (A & AM) - 2 Cyl. - 66 x 62

EINSTELLUNG DES VERGASERS

RÉGLAGE DU CARBURATEUR

CARBURETTOR SETTING

AUSRÜSTUNG } EQUIPEMENT } 222 EQUIPMENT }

Lufttrichter	Buse d'air
Hauptdüse	Gicleur principal
Luftkorrekturdüse	Ajutage d'automatisme
Leerlaufdüse	Gicleur de ralenti
Schwimmernadelventil	Pointeau
Schwimmer	Flotteur
STARTER	STARTER
Kraftstoffdüse	Gicleur d'essence
(Kalibriertedüse)	(Goupille calibrée)

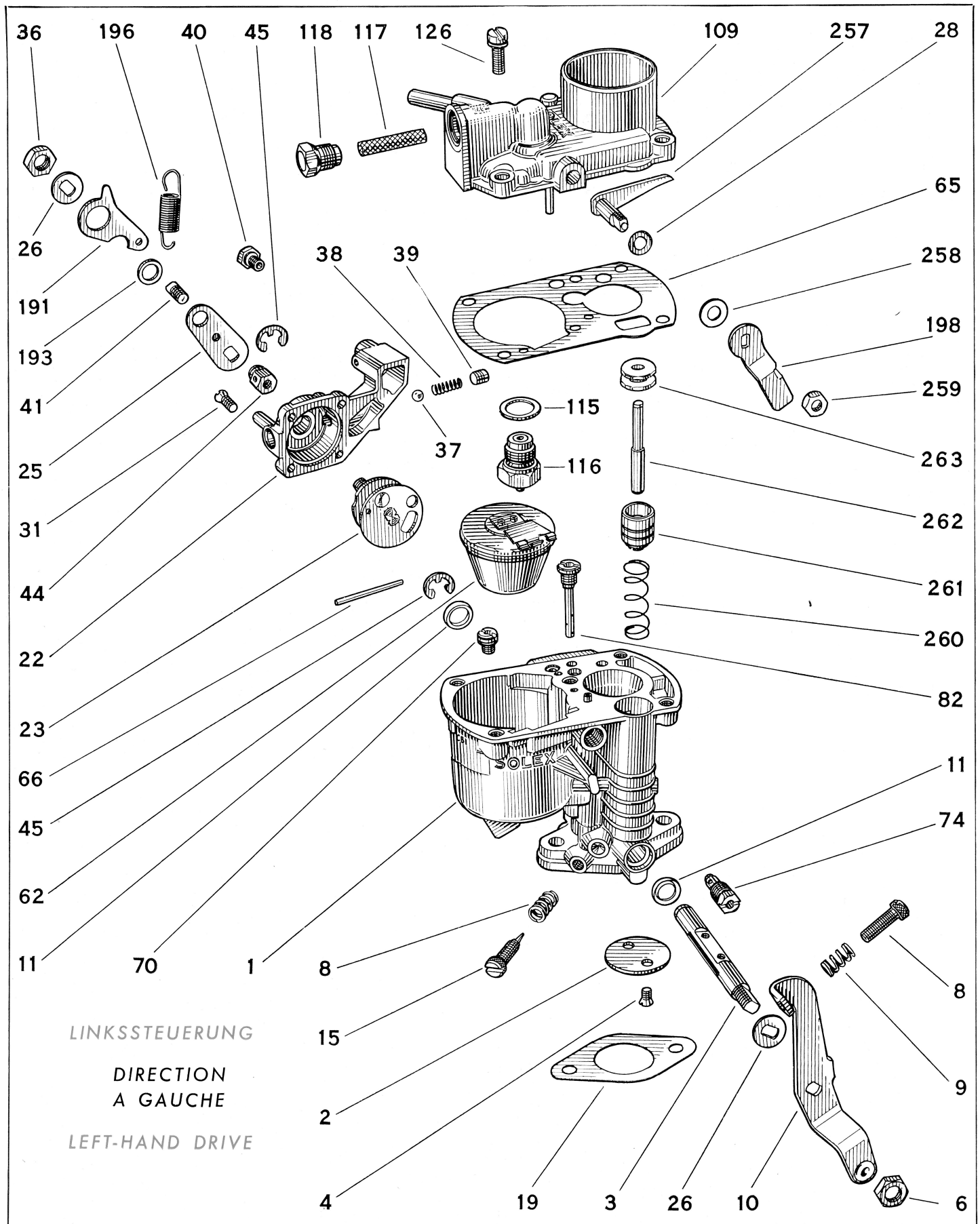
Choke tube	K	22
Main jet	Gg	125
Correction jet	a	230 E
Pilot jet	g	45
Needle valve	P	1,2
Float	F	5,7 g
STARTER		
Petrol jet	Gs	80
(Calibrated plug)		54.749 ¹

Siehe Seite 2: Darstellung der Teile.
 — 3: Ersatzteilliste.
 — 4: Beschreibung.

Voir page 2: Dessin des pièces (vue éclatée).
 — 3: Liste des pièces détachées.
 — 4: Notice descriptive.

See page 2: Parts drawing (Exploded view).
 — 3: Spare parts list.
 — 4: Descriptive Leaflet.

DARSTELLUNG DER TEILE - VUE ÉCLATÉE - EXPLODED VIEW



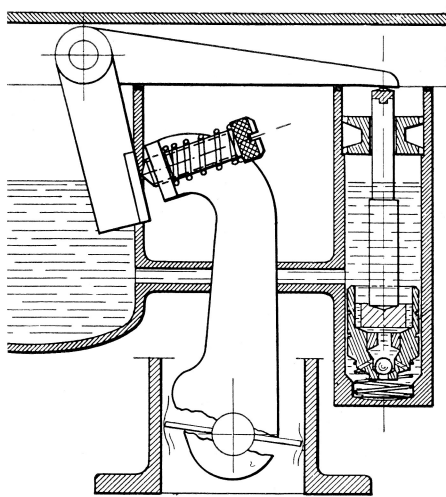
ERSATZTEILLISTE

LISTE DES PIÈCES DÉTACH

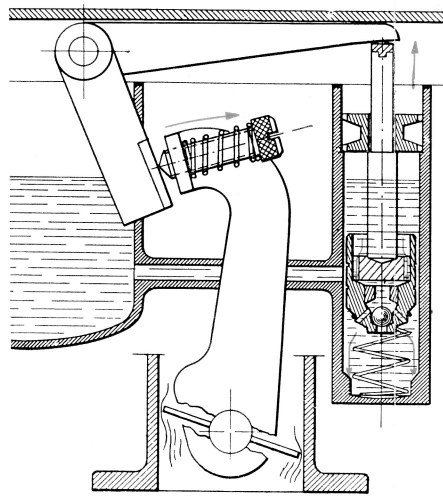
Position Repère Item	BEZEICHNUNG	Teile Nr. N° de fabrication Part No.	DESIGNATION DES PIÈCES
1	SCHWIMMERGEHÄUSE mit Achse, Drosselklappe, Drosselklappenschrauben und Dichtringen	70.514/3+4	CORPS-CUVE monojet avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité
2	Drosselklappe	53.876	Papillon
3	Drosselklappenachse	54.556	Axe de papillon
4	Drosselklappenschraube	51.636/2	Vis de papillon
8	LeerlaufEinstellschraube	53.871	Vis butée de ralenti
9	Druckfeder für LeerlaufEinstellschraube und Leerlaufgemischregulierschraube	4.384	Ressort pour vis butée de ralenti et vis de richesse
10	Drosselhebel	55.339/54.897	Levier de commande des gaz avec œil
11	Dichtring	53.364	Bague d'étanchéité
15	Leerlaufgemischregulierschraube	54.052	Vis de richesse de ralenti
19	Flanschdichtung	54.590	Joint de bride
22	Starterdeckel	53.959	Couvercle de bistarter
23	Starterdrehschieber komplett	53.154/4/AV	Jeu de glace de starter
—	Starterhebel komplett	54.499/54.139	Levier de commande de starter complet
25	Starterhebel	54.499	Levier de commande de starter nu
26	Unterlegscheibe (für 3 und 36)	4.031/1	Rondelle d'axe (pour 3 et 36)
28	Wellscheibe	54.359	Rondelle galbée (repères)
31	Schraube für Deckelbefestigung	3.947/3	Vis de fixation de couvercle
36	Mutter für Starterdrehschieber- und Drosselklappenachse	4.024	Ecrou d'axe de starter et d'axe de papillon
37	Kugel für Verriegelung	51.728	Bille de verrouillage
38	Druckfeder für Kugel	51.762	Ressort de la bille
39	Halteschraube für Feder	4.722	Vis butée de ressort
40	Klemmschraube	51.760	Vis de serrage de gaine
41	Starterkabelbefestigungsschraube	51.393	Vis de fixation de câble
—	BISTARTER KOMPLETT	53.959/AV/1.564	BISTARTER COMPLET
44	Hülse für Starterkabel	54.139	Barillet de câble de starter
45	"Seeger" Ring (für 3 und 44)	53.974	Anneau « Truarc » (pour repères 3 et 44)
62 *	Schwimmer (F)	53.459	Flotteur (F)
65	Dichtung für Schwimmergehäuse	54.909	Joint de cuve
66	Achse für Schwimmer	52.204	Axe de bascule
70 *	Hauptdüse (Gg)	50.552/2	Gicleur d'alimentation (Gg)
74 *	Leerlaufdüse (g)	50.797	Gicleur de ralenti (g)
82 *	Luftkorrekturdüse mit Mischrohr (a)	53.458/2/55.832	Porte-tube d'émulsion avec tube (a)
109	SCHWIMMERGEHÄUSEDECKEL mit Filter und Filterstopfen	60.431/2-6-7	DESSUS DE CUVE avec crépine-filtre et bouchon
115	Dichtung für Schwimbernadelventil	2.261/1	Joint de pointeau
116 *	Schwimbernadelventil (P) mit Dichtung	52.844	Pointeau complet (P) avec joint
117	Filtersieb	53.444/1	Crépine-filtre
118	Filterstopfen	53.445/2	Bouchon de filtre
126	Demontierschraube	50.238/1	Vis de démontage avec rondelle
191	Rückhohlhebel	54.609	Levier de rappel
193	Distanzring	52.322/4	Bague de levier
196	Feder für Rückhohlhebel	54.589	Ressort du levier de rappel
198	Mitnehmerhebel	54.236	Levier intermédiaire
257	Widerlager für Leerlaufschliessdämpfer	55.371/1/A	Levier butée de frein de ralenti avec axe
258	Unterlegscheibe	53.813/1	Rondelle d'axe de levier
259	Mutter für Leerlaufschliessdämpferachse	52.837	Ecrou d'axe de frein de ralenti
260	Druckfeder	54.241	Ressort de dash-pot
261	Kolben	54.242/A	Piston de dash-pot
262	Kolbenstange	54.244/54.435	Poussoir de piston
263	Zentrierbuchse	54.243	Bague de centrage
BEMERKUNG I: CITROËN AZU Vergaser 28 IBC (ohne Leerlaufdämpfer). Die Teile dieses Gerätes entsprechen denen des Vergasers 28 CBI mit Ausnahme der Teile Nr. 28 und 198 bis 263 einschliesslich, die in Fortfall kommen und der nachstehend aufgeführten Teile, die verschiedenen sind. Bitte beachten Sie die in dieser Ausführung verwendeten Fabrikationsnummern.			NOTA I: CITROËN AZU. Carburateur 28 IBC (sans frein de ralenti). Les pièces de cet appareil sont identiques à celles du 28 CBI à l'exception de celles repères 28 et 198 à 263 inclus, qui sont supprimées; d'autre part, les pièces suivantes étant différentes, on notera leurs numéros de fabrication dans cette application.
1	SCHWIMMERGEHÄUSE mit Achse, Drosselklappe, Drosselklappenschrauben und Dichtringen	70.514/3+4+5	CORPS-CUVE avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité.
8	LeerlaufEinstellschraube	53.871/2	Vis butée de ralenti
109	SCHWIMMERGEHÄUSEDECKEL mit Filter und Filterstopfen	60.431/6+7	Dessus cuve avec crépine et bouchon
BEMERKUNG II: Bei Bestellung von Regulierteilen, welche in der Ersatzteilliste mit einem Stern (*) versehen sind, ist es nötig, die aufgestempelten Nummern anzugeben, da die Teile dadurch in ihrer Grösse bestimmt sind.			NOTA II: Pour toutes les pièces de réglage dont le numéro repère est suivi d'un astérisque (*), il est indispensable de rappeler les inscriptions qu'elles portent et qui les caractérisent.

ES SPARE PARTS LIST

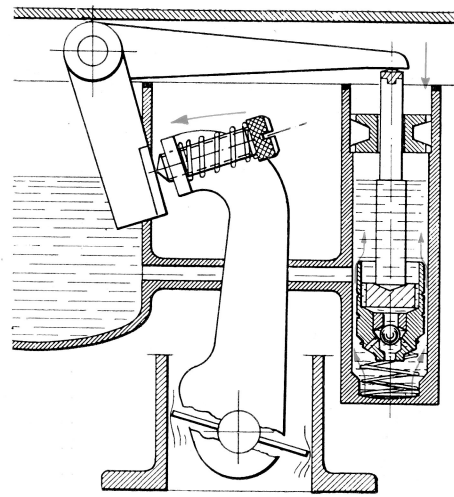
Teile Nr. N° de fabrication Part No.	DESCRIPTION	Stück Nombre de pièces No. off
70.514/3+4	BODY with throttle spindle, throttle, screws and dust proof rings	1
53.876	Throttle	1
54.556	Throttle spindle	1
51.636/2	Throttle fixing screw	2
53.871	Slow running adjustment screw	1
4.384	Slow running adjustment screw spring and volume control screw spring	2
55.339/54.897	Throttle lever	1
53.364	Dust proof ring	2
54.052	Volume control screw	1
54.590	Flange washer	1
53.959	Starter cover	1
53.154/4/AV	Starter valve complete	1
54.499/54.139	Starter lever complete	1
54.499	Starter lever	1
4.031/1	Spindle washer (for 3 and 36)	2
54.359	Retaining washer	1
3.947/3	Starter cover fixing screw	4
4.024	Starter spindle end nut and throttle spindle end nut	2
51.728	Starter valve locating ball	1
51.762	Starter valve locating ball spring	1
4.722	Spring stop screw	1
51.760	Starter cable locking screw	1
51.393	Starter cable swivel screw	1
53.959/AV/1.564	BI-STARTER COMPLETE	1
54.139	Swivel	1
53.974	"Truarc" ring (for 3 and 44)	2
53.459	Float (F)	1
54.909	Float chamber cover gasket	1
52.204	Float toggle spindle	1
50.552/2	Main jet (Gg)	1
50.797	Pilot jet (g)	1
53.458/2/55.832	Calibrated emulsion tube carrier with tube (a)	1
60.431/2-6-7	FLOAT CHAMBER COVER with filter gauze and plug	1
2.261/1	Needle valve washer	1
52.844	Needle valve complete (P) with washer	1
53.444/1	Filter gauze	1
53.445/2	Filter plug	1
50.238/1	Float chamber assembly screw	4
54.609	Starter intermediate lever	1
52.322/4	Lever ring	1
54.589	Starter intermediate lever spring	1
54.236	Intermediate lever	1
55.371/1/A	Abutment lever for dash-pot	1
53.813/1	Lever spindle washer	1
52.837	Dash-pot spindle end nut	1
54.241	Dash-pot spring	1
54.242/A	Dash-pot piston	1
54.244/54.435	Piston rod	1
54.243	Piston rod guide	1
NOTE I: CITROËN AZU 28 IBC carburettor (without slow running dash-pot). The components for this carburettor are identical to those of the 28 CBI apart from those numbered 28 and 198 to 263 inclusive which are deleted; in addition the following parts are different. Kindly note their part numbers in this application.		
70.514/3+4+5	BODY with throttle spindle, throttle, screws and dust proof rings	1
53.871/2	Slow running adjustment screw	1
60.431/6+7	Float chamber cover with filter gauze and plug	1
NOTE II: For identification purposes, when ordering it is essential to quote the markings on all parts where the reference number is followed by an asterisk (*).		



LEERLAUF RALENTI IDLING POSITION
Fig. I



DROSSEL-KLAPPEN-ÖFFNUNG OUVERTURE DU PAPILLON OPENING OF THE THROTTLE
Fig. II



RÜCKKEHR ZUM LEERLAUF RETOUR AU RALENTI RETURN TO IDLING POSITION
Fig. III

a Luftkorrekturdüse.
F Schwimmerflotteur.
Gg Hauptdüse.
Gs Starterkraftstoffdüse.
g Leerlaufdüse.
K Lufttrichter Starterhebel.
I Schwimmer-nadelventil.
s Mischrohr.
t Filtersieb.
v Drosselklappe.
W Leerlauf-gemischregulierschraube.

a Ajustage d'auto-
F Flotteur.
Gg Gicleur d'alimen-
Gs Giel. d'essence
g Gicleur de ralenti.
K Buse d'air.

BESONDERE CHARAKTERISTIK

Der SOLEX Vergaser 28 CBI ist ein Fallstromvergaser neuester Konstruktion, verbunden mit grosser Einfachheit. So ist besonders jede Gefahr der "Vereisung" beseitigt, d. h., die Eisbildung im Düsen-system bei kaltem und feuchtem Wetter wird vermieden.

ZENTRALER LUFTEINTRITT - ABSOLUTE STAUBDICHTHEIT. — Die Luft für die Schwimmergehäusebelüftung, den Leerlauf, die Gemischbildung und die Starterluft wird dem zentralen Lufteintritt entnommen und geht daher zwangsläufig durch den Luftfilter. Diese Einrichtung hat nicht nur den Vorteil, alle Verschmutzungsmöglichkeiten innerhalb des Vergasers auszuschalten, sondern auch den Kraftstoffverbrauch von der Verschmutzung des Luftfilters unabhängig zu machen. Das Kraftstoffluftgemisch bleibt stets konstant. Durch Verwendung längerer Drosselklappenachsen und Montage von Dichtringen ist der Vergaser absolut staubdicht.

STARTER. — Der Starter gewährleistet das leichte Anspringen des Motors bei Kälte, das einwandfreie Funktionieren des Leerlaufs bei Kälte und das Wegfahren. Er wird betätigt, solange der Motor seine normale Betriebstemperatur noch nicht erreicht hat. Je nach Stellung des Starterzuges ändert sich auch das Gemisch. Die Abmagerung des Gemisches wird allmählich erzielt, indem man den Starterzug langsam löslässt. Ganz geöffnet (Kaltstart) bewirkt, dass das Gemisch sehr reich an Kraftstoff ist und ein einwandfreier Start, auch bei kaltem Motor möglich ist. Die halb geöffnete Stellung wird verwendet, wenn der Motor etwas aufgewärmt ist, sei es, dass er einige Zeit in der früheren Stellung gelaufen ist oder nach einem Stillstand noch nicht völlig ausgekühlt ist.

LEERLAUF. — Für den Leerlauf erhält der Motor den Kraftstoff durch die Leerlaufdüse (g). Durch die Leerlaufeinstellschraube kann die Drehzahl des Motors eingestellt werden, während mit Hilfe der Leerlaufgemischregulierschraube (W) das Leerlaufgemisch genau reguliert werden kann, um einen regelmässigen Leerlauf zu erhalten. In den Vergaser 28 CBI ist eine Vorrichtung eingebaut, welche mit Drosselklappenschliessdämpfer oder Dashpot bezeichnet wird. Diese hat die Aufgabe, die Schliessbewegung der Drosselklappe in dem Augenblick abzubremesen, wo sie auf die Leerlaufstellung zurückgeht, (siehe Abb. I, II, III).

HAUPTVERGASER. — Bei normalem Lauf erhält der Motor den Kraftstoff durch die Hauptdüse (Gg), welche auf den Boden des Schwimmergehäuses aufgeschraubt ist. Die Gleichmässigkeit des Luft-Kraftstoff-Gemisches wird durch die Luftkorrekturdüse (a) gewährleistet. Das Mischrohr (s) ist mit der Luftkorrekturdüse vereinigt. Der Lufttrichter (K), der den Lufteintritt reguliert, ist in das Vergasergehäuse eingegossen und sein Durchmesser kann und soll auch nicht geändert werden.

WARTUNG. — Vergaser von Zeit zu Zeit reinigen, am besten mit Pressluft, und zwar die Düsen, die Kanäle des Vergasers und auch das Filtersieb (t) Man vergewissere sich von Zeit zu Zeit, dass alle Schrauben fest angezogen sind, und dass der Starterdrehseiber sich leicht dreht, ebenfalls, dass der Starterhebel am Anschlag anliegt.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

Le carburateur SOLEX inversé type 28 CBI comporte les plus récents perfectionnements de la technique, alliés à une grande simplicité. On notera, en particulier, l'élimination de tout risque de « givrage », c'est-à-dire de formation de glace, par temps froid et humide, au niveau du système de giclage.

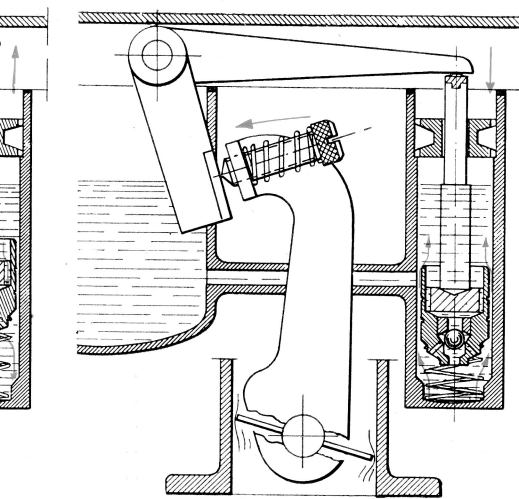
PRISE D'AIR UNIQUE - ÉTANCHÉITÉ TOTALE. — L'air nécessaire à l'aération de la cuve, l'air du ralenti, l'air d'émulsion ainsi que l'air du starter est prélevé dans l'entrée d'air principale et passe ainsi nécessairement par le filtre à air. Cette disposition a le double avantage d'éviter l'entrée de poussières et de rendre la consommation de carburant indépendante de l'état de colmatage du filtre à air, la richesse du mélange restant constante. En outre, l'étanchéité a été rendue totale par l'utilisation de portées d'axe de papillon des gaz plus longues et par le montage de bagues d'étanchéité.

STARTER. — Le starter assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en action. Il est utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement. La richesse du starter varie suivant la position de la tirette, l'appauvrissement du mélange est réalisé progressivement pendant toute la course de la tirette. Ouvert en grand (commande tirée à fond), le mélange est très riche et permet d'assurer le départ lorsque le moteur est complètement froid. Ouvert à demi, cette position est à utiliser lorsque le moteur est déjà tiède, soit après un certain temps de fonctionnement sur la position précédente, soit après arrêt lorsque le moteur n'est pas complètement froid.

RALENTI. — Pour la marche au ralenti, l'alimentation du moteur est assurée par le gicleur de ralenti (g). La vis de butée permet de faire varier la vitesse de rotation du moteur, alors que la vis de richesse (W), qui agit sur le débit d'essence du gicleur de ralenti (g), permet de corriger avec précision la richesse du mélange carburé pour obtenir un ralenti à vide régulier et stable du moteur. Le carburateur 28 CBI comporte intérieurement un dispositif dénommé frein de ralenti ou dash pot dont le rôle est d'assurer un freinage du mouvement du papillon des gaz au moment de la retombée au ralenti (voir schéma de fonctionnement fig. I, II, III).

CARBURATEUR PRINCIPAL. — En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée en essence par le gicleur d'alimentation (Gg) lequel est vissé dans le fond de la cuve à niveau constant. L'automatisme du dosage air-essence est réalisée grâce à une entrée d'air, calibrée par l'ajutage d'automatisme (a). Le tube d'émulsion (s) est solidaire de l'ajutage d'automatisme. La buse (K) qui règle l'entrée d'air est venue de fonderie avec le corps du carburateur et son diamètre ne peut, ni ne doit, être modifié.

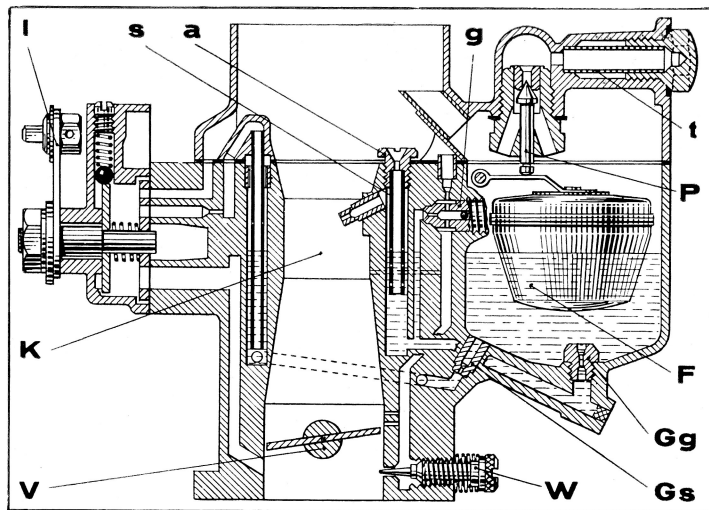
ENTRETIEN. — Procéder périodiquement à un nettoyage, de préférence à l'air comprimé, des gicleurs et des canalisations du carburateur, de la crépine-filtre (t), ainsi qu'à un resserrement des vis. S'assurer également que la glace de commande du starter tourne librement et qu'en manœuvrant la tirette, le bras de commande vient parfaitement en contact avec la butée qui limite sa course.



RETURN TO IDLING POSITION
RÜCKKEHR ZUM LEERLAUF
RETOUR AU RALENTI
Fig. III

a Luftkorrektur-
düse.
F Schwimmer.
Gg Hauptdüse.
Gs Starterkraft-
stoffdüse.
g Leerlaufdüse.
K Lufttrichter.
I Starterhebel.
P Schwimmer-
nadelventil.
s Mischrohr.
t Filtersieb.
v Drosselklappe.
W Leerlauf-
gemischregulier-
schraube.

a Ajustage d'automatisme.
F Flotteur.
Gg Gicleur d'alimentation.
Gs Gicl. d'essence de starter.
g Gicleur de ralenti.
K Buse d'air.



I Levier de starter.
P Pointeau.
s Tube d'émulsion.
t Crépine-filtre.
v Papillon des gaz.
W Vis de richesse de ralenti.

a Air correction jet.
F Float.
Gg Main jet.
Gs Starter petrol jet.
g Pilot jet.
K Choke tube.
I Starter lever.
P Needle valve.
s Emulsion tube.
t Filter element.
v Throttle.
W Volume control screw.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

Le carburateur SOLEX inversé type 28 CBI comporte les plus récents perfectionnements de la technique, alliés à une grande simplicité. On notera, en particulier, l'élimination de tout risque de « givrage », c'est-à-dire de formation de glace, par temps froid et humide, au niveau du système de giclage.

PRISE D'AIR UNIQUE - ÉTANCHÉITÉ TOTALE. — L'air nécessaire à l'aération de la cuve, l'air du ralenti, l'air d'émulsion, ainsi que l'air du starter est prélevé dans l'entrée d'air principale et passe ainsi nécessairement par le filtre à air.

Cette disposition a le double avantage d'éviter l'entrée de poussières et de rendre la consommation de carburant indépendante de l'état de colmatage du filtre à air, la richesse du mélange restant constante. En outre, l'étanchéité a été rendue totale par l'utilisation de portées d'axe de papillon des gaz plus longues et par le montage de bagues d'étanchéité.

STARTER. — Le starter assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti à froid et la mise en action. Il est utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement.

La richesse du starter varie suivant la position de la tirette, l'appauvrissement du mélange est réalisé progressivement pendant toute la course de la tirette. Ouvert en grand (commande tirée à fond), le mélange est très riche et permet d'assurer le départ lorsque le moteur est complètement froid. Ouvert à demi, cette position est à utiliser lorsque le moteur est déjà tiède, soit après un certain temps de fonctionnement sur la position précédente, soit après arrêt lorsque le moteur n'est pas complètement froid.

RALENTI. — Pour la marche au ralenti, l'alimentation du moteur est assurée par le gicleur de ralenti (g). La vis de butée permet de faire varier la vitesse de rotation du moteur, alors que la vis de richesse (W), qui agit sur le débit d'essence du gicleur de ralenti (g), permet de corriger avec précision la richesse du mélange carburé pour obtenir un ralenti à vide régulier et stable du moteur. Le carburateur 28 CBI comporte intérieurement un dispositif dénommé frein de ralenti ou dash pot dont le rôle est d'assurer un freinage du mouvement du papillon des gaz au moment de la retombée au ralenti (voir schéma de fonctionnement fig. I, II, III).

CARBURATEUR PRINCIPAL. — En marche normale, l'alimentation du moteur est assurée en essence par le gicleur d'alimentation (Gg) lequel est vissé dans le fond de la cuve à niveau constant. L'automatisme du dosage air-essence est réalisée grâce à une entrée d'air, calibrée par l'ajutage d'automatisme (a).

Le tube d'émulsion (s) est solidaire de l'ajutage d'automatisme. La buse (K) qui règle l'entrée d'air est venue de fonderie avec le corps du carburateur et son diamètre ne peut, ni ne doit, être modifié.

ENTRETIEN. — Procéder périodiquement à un nettoyage, de préférence à l'air comprimé, des gicleurs et des canalisations du carburateur, de la crépine-filtre (t), ainsi qu'à un resserrement des vis. S'assurer également que la glace de commande du starter tourne librement et qu'en manœuvrant la tirette, le bras de commande vient parfaitement en contact avec la butée qui limite sa course.

SPECIAL CHARACTERISTICS

The 28 CBI carburettor includes the most recent improvements in technique combined with extreme simplicity. It has been specially designed to avoid "freezing up"—i.e. formation of ice which might occur in the air intake in cold but humid weather.

SINGLE SOURCE OF AIR - DUSTPROOF.—The air required for ventilating the float chamber, the air for slow running, for emulsifying the mixture and also for the starter is all drawn from the main air intake of the carburettor and thus must pass through the air cleaner.

This arrangement has the double advantage of eliminating impurities and of making the fuel consumption independent of the state of cleanliness of the air cleaner as the richness of the mixture remains constant.

Moreover, dustproofing has been made absolute by the use of longer throttle spindle bearings, and by the fitting of seal rings.

STARTER.—The starter ensures starting from cold, slow running from cold and driving away.

It is used until the engine has reached its normal running temperature. The starting mixture strength changes with the position of the dashboard control, the weakening of the mixture is gradually obtained by progressively releasing the dashboard control.

Fully out (starting position), the mixture is very rich, and allows starting when the engine is cold.

Half way in this intermediate position is used when the engine is just warm, either after having run in the previous position, or when the engine has not become quite cold after stopping.

SLOW RUNNING.—For slow running feeding of the engine is ensured by the pilot jet (g). The slow running speed adjustment screw allows the speed of the engine to be varied, and the volume control screw (W) allows variation of the slow running jet's delivery of petrol, allowing the richness of the mixture to be corrected with accuracy.

The 28 CBI carburettor has built into it a device known as a slow-running damper, or dash-pot, whose function is to retard the movement of the throttle when the latter is being returned to the idling position (see schematic diagram—figs. I-II-III).

NORMAL RUNNING.—For normal running, the fuel is provided by the main jet (Gg) which is fixed in the bottom of the float chamber. The correct balance is automatically ensured by air entering through and being calibrated by the correction jet (a). The emulsion tube (s) is combined with the correction jet. The choke tube (K) which controls the intake of air is cast in the carburettor. Its diameter cannot and should not be altered.

MAINTENANCE.—Clean periodically, with compressed air whenever possible, the jets and channels in the carburettor, as well as the filter-gauze (t).

Make sure from time to time that all assembly screws are correctly tightened and that there is no sideplay in the throttle spindle. Make sure also that the bi-starter valve plate turns easily, and that in pushing in the dashboard control, it goes properly home.