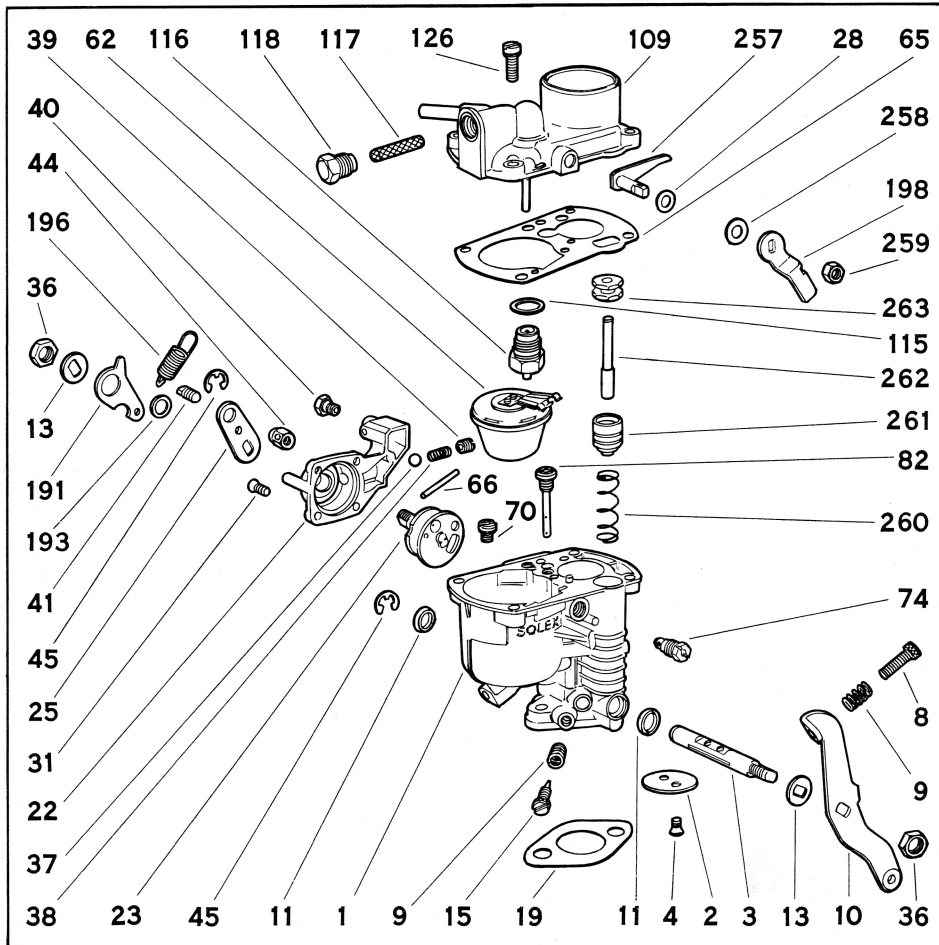
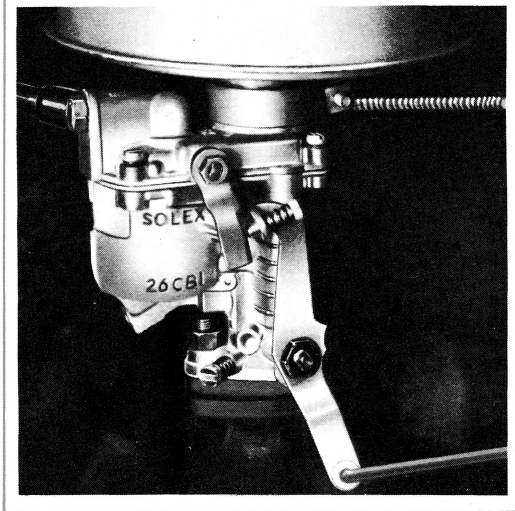


SOLEX 26 CBI

INVERSÉ (MONOJET)

CITROËN - AZ

2 CV - 2 Cyl. 66x62 (425 cm³)



FALLSTROM

Vergaser

(MIT ABHÄNGIGEM LEERLAUF)

DOWNDRAUGHT

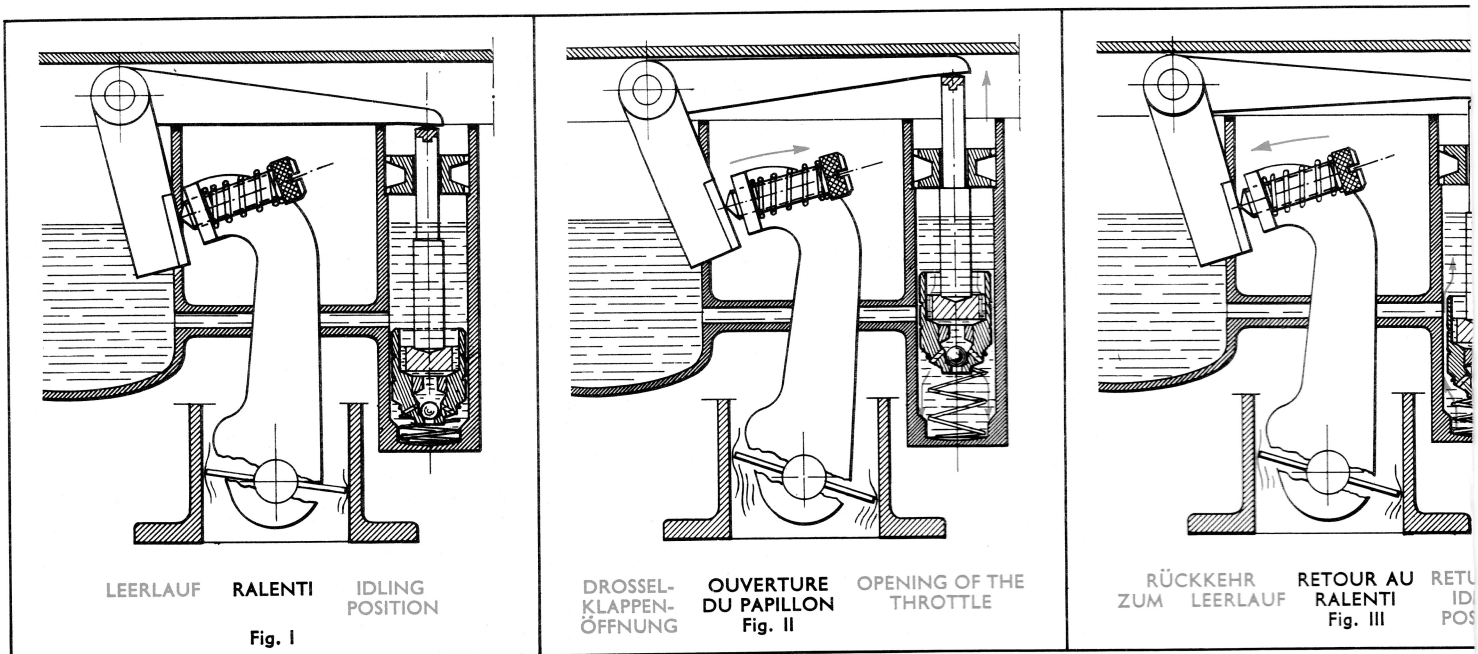
Carburettor

(MONOJET)

| Bestell - N° | N° Code | Code No | II406000 | | | | Ausrüstg Equipt 192 |
|--|---------------|---------------|----------|-------------|--------------|------|---------------------------|
| Verdichtungsverhältnis Taux de compression Compression Ratio | | | 7,2 | 7,5 | 7,2 oder 7,5 | | |
| | | | 1958-61 | X-61/III-62 | IV-62/II-63 | | |
| EINSTELLUNG DES VERGASERS | | | 15,5 | 17 | 19 | 19 | |
| Hauptdüse | | | 100 | 110 | 110 | 110 | |
| Luftkorrekturdüse | | | 195M | 195M | 180M | 180M | |
| Leerlaufdüse | | | 42,5 | 42,5 | 42,5 | 42,5 | |
| Schwimmernadelventil | | | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | |
| Schwimmer | | | 5,7 | 5,7 | 5,7 | 5,7 | |
| Starterkraftstoffdüse (Kalibriertedüse) | | | 85 | 85 | 85 | 85 | |
| Buse d'air | | | | | | | |
| Gicleur d'alimentation | | | | | | | |
| Ajustage d'automatisme | | | | | | | |
| Gicleur de ralenti | | | | | | | |
| Pointeau | | | | | | | |
| Flotteur | | | | | | | |
| Gicleur d'essence de starter (Goupille calibrée) | | | | | | | |
| Choke tube | | | K | | | | |
| Main jet | | | G | | | | |
| Correction jet | | | a | | | | |
| Pilot jet | | | g | | | | |
| Needle valve | | | P | | | | |
| Float | | | F | | | | |
| Starter petrol jet (Calibrated plug) | | | Gs | | | | |

| Position Repère Item | BEZEICHNUNG | Teile Nr. N° de fabrication Part No. | DÉSIGNATION DES PIÈCES |
|----------------------------|--|--|---|
| | TYPE AZ - LINKSSTEUERUNG | | TYPE AZ - DIRECTION A GAUCHE |
| | SCHWIMMERGEHÄUSE mit Achse, Drosselklappe, Drosselklappenschrauben und Dichtringen : | | CORPS-CUVE monojet avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité : |
| 1 | — — (mit K= 15,5)... | 70459005 | — (avec K= 15,5) |
| 1 | — — (mit K= 17)... | 70459035 | — (avec K= 17) |
| 1 | — — (mit K= 19)... | 70459055 | — (avec K= 19) |
| 2 | Drosselklappe | 53862002 | Papillon |
| 3 | Drosselklappenachse | 53860012 | Axe de papillon |
| 4 | Drosselklappenschraube | 51636032 | Vis de papillon |
| 8 | LeerlaufEinstellschraube | 53871002 | Vis butée de ralenti |
| 9 | Druckfeder für LeerlaufEinstellschraube und Leerlaufgemischregulierschraube | | Ressort pour vis butée de ralenti et vis de réglage de richesse de ralenti |
| 10 | Drosselhebel | 04384002 | Levier de commande des gaz avec œil |
| 11 | Dichtring | 55339004 | Bague d'étanchéité |
| 13 | Unterlegscheibe | 53364002 | Rondelle d'axe de papillon et de starter |
| 15 | Leerlaufgemischregulierschraube | 04031012 | Vis de réglage de richesse de ralenti |
| 19 | Flanschdichtung | 54052002 | Joint de bride |
| — | BISTARTER KOMPLETT | 54590002 | BISTARTER COMPLET |
| 22 | Starterdeckel | 53959034 | Couvercle de bistarter |
| 23 | Starterdrehschieber komplett | 53959001 | Jeu de glace de starter |
| — | Starterhebel komplett | 53154084 | Levier de commande de starter complet |
| 25 | Starterhebel | 54499014 | Levier de commande de starter nu |
| 28 | Wellscheibe | 54499002 | Rondelle galbée |
| 31 | Schraube für Deckelbefestigung | 54359002 | Vis de fixation de couvercle |
| 36 | Mutter für Starterdrehschieber und Drosselklappenachse | 03947042 | |
| 37 | Kugel für Verriegelung | 04024002 | Ecrou d'axe de papillon et de glace de starter |
| 38 | Druckfeder für Kugel | 51728002 | Bille de verrouillage |
| 39 | Halteschraube für Feder | 51762002 | Ressort de la bille |
| 40 | Klemmschraube | 04722002 | Vis butée de ressort |
| 41 | Starterkabelbefestigungsschraube | 51760002 | Vis de serrage de gaine |
| 44 | Hülse für Starterkabel | 51393002 | Vis de fixation de câble |
| 45 | « Seeger » Ring (für 3 und 44) | 54139002 | Barillet de câble de starter |
| 62 | Schwimmer (F) | 53974002 | Anneau « Truarc » (pour repères 3 et 44) |
| 65 | Dichtung für Schwimmergehäuse | 53459004 | Flotteur (F) |
| 66 | Achse für Schwimmer | 54909002 | Joint de cuve |
| 70 | Hauptdüse (Gg) | 52204002 | Axe de bascule |
| 74 | Leerlaufdüse (g) | 58450110 | Gicleur d'alimentation (Gg) |
| 82 | Luftkorrekturdüse mit Mischrohr (a) | 50797042 | Gicleur de ralenti (g) |
| 109 | SCHWIMMERGEHÄUSEDECKEL mit Filter und Filterstopfen | 54048180 | Porte-tube d'émulsion avec tube (a) |
| 115 | Dichtung für Schwimbernadelventil | 60431085 | DESSUS DE CUVE avec crépine-filtre et bouchon |
| 116 | Schwimbernadelventil (P) mit Dichtung | 02261012 | Joint de pointeau |
| 117 | Filtersieb | 52844712 | Pointeau complet (P) avec joint |
| 118 | Filterstopfen | 53444012 | Crépine-filtre |
| 126 | Demontierschraube | 53445002 | Bouchon de filtre |
| 191 | Rückhohlhebel | 50238014 | Vis de démontage avec rondelle |
| 193 | Distanzring | 54609002 | Levier de rappel |
| 196 | Feder für Rückhohlhebel | 52322042 | Bague de levier |
| 198 | Mitnehmerhebel | 54589002 | Ressort du levier de rappel |
| 257 | Widerlager für Leerlaufschliessdämpfer | 54236002 | Levier intermédiaire |
| 258 | Unterlegscheibe | 55370014 | Levier butée de frein de ralenti avec axe |
| 259 | Mutter für Leerlaufschliessdämpferachse | 53813012 | Rondelle d'axe de levier |
| 260 | Druckfeder | 52837002 | Ecrou d'axe de frein de ralenti |
| 261 | Kolben | 54241002 | Ressort de frein de ralenti |
| 262 | Kolbenstange | 54242004 | Piston de frein de ralenti |
| 263 | Zentrierbuchse | 54244004 | Poussoir de piston |
| | | 54243002 | Bague de centrage |
| 1 | BEMERKUNG I. — CITROEN AZU Vergaser 26 IBC (Bestell Nr. 11565000). Die Teile dieses Gerätes entsprechen denen des Vergasers 26 CBI mit Ausnahme der Teile Nr. 28 und 198 bis 263 einschliesslich, die in Fortfall kommen und der nächstehend aufgeführten Teile, die verschieden sind. Bitte beachten Sie die in dieser Ausführung verwendeten Fabrikationsnummern. | | NOTA I. — CITROEN AZU. Carburateur 26 IBC (N° code 11565000). Les pièces de cet appareil sont identiques à celles du 26 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 (mit K=19) | 70459085 | CORPS-CUVE avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité (avec K = 19) |
| 8 | LeerlaufEinstellschraube | 53871022 | Vis butée de ralenti |
| 109 | SCHWIMMERGEHÄUSEDECKEL mit Filter und Filterstopfen | 60431065 | DESSUS DE CUVE avec crépine et bouchon |

| Teile Nr. N° de fabrication Part No. | DÉSIGNATION DES PIÈCES | DESCRIPTION | Stück Nbre de pièces N° off. |
|--|--|---|---------------------------------------|
| | TYPE AZ - DIRECTION A GAUCHE | TYPE AZ - LEFT HAND DRIVE | |
| | CORPS-CUVE monojet avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité : | BODY with throttle spindle, throttle, screws and dust proof rings : | |
| 70459005 | — (avec K = 15,5) | — (with K = 15,5) | 1 |
| 70459035 | — (avec K = 17) | — (with K = 17) | 1 |
| 70459055 | — (avec K = 19) | — (with K = 19) | 1 |
| 53862002 | Papillon | Throttle | 1 |
| 53860012 | Axe de papillon | Throttle spindle | 1 |
| 51636032 | Vis de papillon | Throttle fixing screw | 2 |
| 53871002 | Vis butée de ralenti | Slow running adjustment screw | 1 |
| 04384002 | Ressort pour vis butée de ralenti et vis de réglage de richesse de ralenti | Slow running adjustment screw spring and volume control screw spring | 2 |
| 55339004 | Levier de commande des gaz avec œil | Throttle lever | 1 |
| 53364002 | Bague d'étanchéité | Dust proof ring | 2 |
| 04031012 | Rondelle d'axe de papillon et de starter | Spindle washer | 2 |
| 54052002 | Vis de réglage de richesse de ralenti | Volume control screw | 1 |
| 54590002 | Joint de bride | Flange washer | 1 |
| 53959034 | BISTARTER COMPLET | BISTARTER COMPLETE | 1 |
| 53959001 | Couvercle de bistarter | Starter cover | 1 |
| 53154084 | Jeu de glace de starter | Starter valve complete | 1 |
| 54499014 | Levier de commande de starter complet | Starter lever complete | 1 |
| 54499002 | Levier de commande de starter nu | Starter lever | 1 |
| 54359002 | Rondelle galbée | Retaining washer | 1 |
| 03947042 | Vis de fixation de couvercle | Starter cover fixing screw | 4 |
| 04024002 | Ecrou d'axe de papillon et de glace de starter | Starter spindle end nut and throttle spindle end nut | 2 |
| 51728002 | Bille de verrouillage | Starter valve locating ball | 1 |
| 51762002 | Ressort de la bille | Starter valve locating ball spring | 1 |
| 04722002 | Vis butée de ressort | Spring stop screw | 1 |
| 51760002 | Vis de serrage de gaine | Starter cable locking screw | 1 |
| 51393002 | Vis de fixation de câble | Starter cable fixing screw | 1 |
| 54139002 | Barillet de câble de starter | Swivel | 1 |
| 53974002 | Anneau « Truarc » (pour repères 3 et 44) | "Truarc" ring (for 3 and 44) | 2 |
| 53459004 | Flotteur (F) | Float (F) | 1 |
| 54909002 | Joint de cuve | Float chamber cover gasket | 1 |
| 52204002 | Axe de bascule | Float toggle spindle | 1 |
| 58450110 | Gicleur d'alimentation (Gg) | Main jet (Gg) | 1 |
| 50797042 | Gicleur de ralenti (g) | Pilot jet (g) | 1 |
| 54048180 | Porte-tube d'émulsion avec tube (a) | Calibrated emulsion tube carrier with tube (a) | 1 |
| 60431085 | DESSUS DE CUVE avec crépine-filtre et bouchon | FLOAT CHAMBER COVER with filter gauze and plug | 1 |
| 02261012 | Joint de pointeau | Needle valve washer | 1 |
| 52844712 | Pointeau complet (P) avec joint | Needle valve complete (P) with washer | 1 |
| 53444012 | Crépine-filtre | Filter gauze | 1 |
| 53445002 | Bouchon de filtre | Filter plug | 1 |
| 50238014 | Vis de démontage avec rondelle | Float chamber assembly screw | 4 |
| 54609002 | Levier de rappel | Starter intermediate lever | 1 |
| 52322042 | Bague de levier | Lever ring | 1 |
| 54589002 | Ressort du levier de rappel | Starter intermediate lever spring | 1 |
| 54236002 | Levier intermédiaire | Intermediate lever | 1 |
| 55370014 | Levier butée de frein de ralenti avec axe | Abutment lever for dash-pot | 1 |
| 53813012 | Rondelle d'axe de levier | Lever spindle washer | 1 |
| 52837002 | Ecrou d'axe de frein de ralenti | Dash-pot spindle end nut | 1 |
| 54241002 | Ressort de frein de ralenti | Dash-pot spring | 1 |
| 54242004 | Piston de frein de ralenti | Dash-pot piston | 1 |
| 54244004 | Poussoir de piston | Piston rod | 1 |
| 54243002 | Bague de centrage | Piston rod guide | 1 |
| | NOTA I. — CITROEN AZU. Carburateur 26 IBC (N° code 11565000). Les pièces de cet appareil sont identiques à celles du 26 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. | NOTE I. — CITROEN AZU 26 IBC carburettor (Code No. 11565000). The components for this carburettor are identical to those of the 26 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. | |
| 70459085 | CORPS-CUVE avec axe, papillon, vis et bagues d'étanchéité (avec K = 19) | BODY with throttle spindle, throttle, screws and dust proof rings (with K = 19) | 1 |
| 53871022 | Vis butée de ralenti | Slow running adjustment screw | 1 |
| 60431065 | DESSUS DE CUVE avec crépine et bouchon | FLOAT CHAMBER COVER with filter gauze and plug | 1 |



BESONDERE MERKMALE

Der SOLEX Vergaser 26 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 genommen und geht daher zwangsläufig durch den Luftfilter. Diese Einrichtung hat nicht 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 loslässt. 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 26 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).

NORMALER BETRIEB. — 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 Starterdrehschieber sich leicht dreht, ebenfalls, dass der Starterhebel am Anschlag anliegt.

CARA

Le carburateur SOLEX technique, allié à un « givrage », c'est-à-dire giclage.

PRISE D'AIR UNIQUE. — L'air pour le ralenti, l'air d'admission, l'air d'automatisme, l'air d'émulsion, l'air d'automatisme. Cette disposition a le avantage de rendre le carburateur indépendant de la température.

En outre, l'étanchéité est parfaite et par le montage.

STARTER. — Le starter permet le démarrage du moteur à froid.

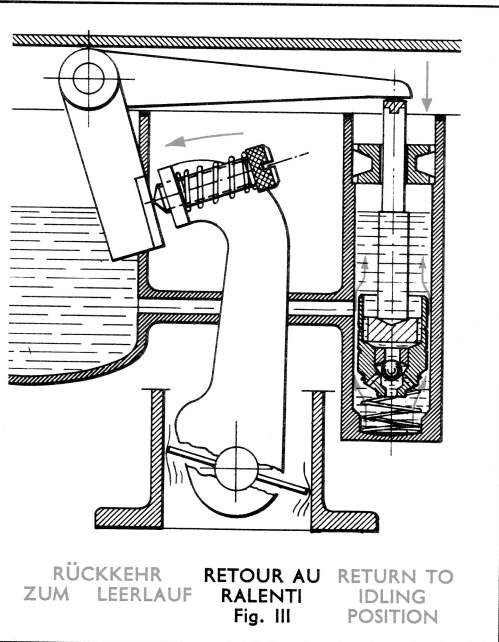
Il est utilisable tant qu'il y a du carburateur. La richesse du starter progressivement pour le mélange est très riche. Ouvert à demi, cette disposition permet de fonctionner complètement froid.

RALENTI. — Pour le ralenti (g). La vis de réglage du ralenti (W) permet de régler le ralenti à vide régulier. Le carburateur 26 CBI dont le rôle est d'assurer le ralenti (voir schéma).

MARCHE NORMALE. — Le carburateur 26 CBI par le gicleur d'alimentation. L'automatisme du carburateur d'automatisme (a).

Le tube d'émulsion (s) est réglé par la buse (K) qui règle le débit. Ne peut, ni ne doit, être réglé.

ENTRETIEN. — Prévoir le nettoyage des gicleurs et des canaux. S'assurer également la tirette, le bras de



ERKLÄRUNG

LÉGENDE

KEY TO DI

a Luftkorrekturdüse.
F Schwimmer.
Gg Hauptdüse.
Gs Starterkraftstoff-
düse.
g Leerlaufdüse.
K Lufttrichter.
I Starterhebel.
P Schwimmer-
nadelventil.
s Mischrohr.
t Filtersieb.
V Drosselklappe.
W Leerlauf-
gemischregulier-
schraube.

a Ajutage d'automati-
cité.
F Flotteur.
Gg Gicleur d'alimenta-
tion.
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 corr
F Float.
Gg Main jet.
Gs Starter
g Pilot jet.
K Choke tu
I Starter le
P Needle v
s Emulsion
t Filter el
V Throttle.
W Volume
screw.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

Le carburateur SOLEX inversé type 26 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) permet de corriger avec précision la richesse du mélange carburé pour obtenir un ralenti à vide régulier et stable du moteur.

Le carburateur 26 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).

MARCHE NORMALE. — 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 resserrage 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.

AGRAM

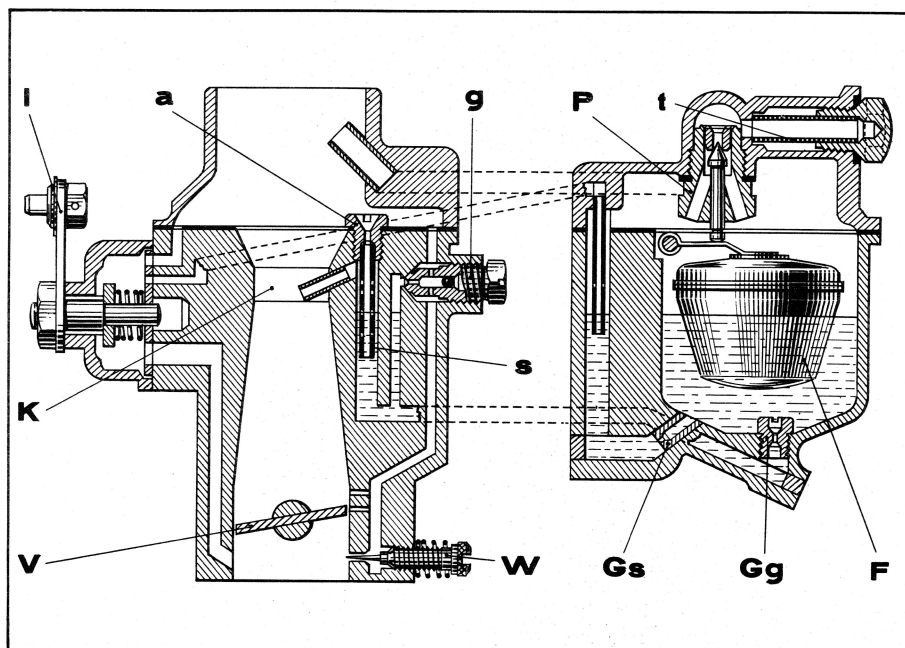
ection jet.

petrol jet.

oe.
ver.
valve.

tube.
ment.

control



SPECIAL CHARACTERISTICS

The 26 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 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 the richness of the mixture to be corrected with accuracy.

The 26 CBI carburettor has built into it a device known as a slowrunning 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 on pushing in the dashboard control, it goes properly home.