

GB

Descriptive Leaflet

A 40 m/m dustproof downdraught carburettor incorporating progressive "Zero-Starter" with fast-idle providing enrichment on drive away from cold, accelerating pump and special "Econostat" circuit for peak performance and maximum cruising economy.



SOLEX

Model B40 PA10-5

Notice Descriptive

Carbureteur de 40 m/m, inversé, étanche à la poussière, avec starter à clapet progressif à ralenti accéléré et avec capacité d'enrichissement pour mise en action rapide, pompe de reprise dispositif spécial "Econostat" assurant des performances élevées et une économie maximum en utilisation.

SOLEX Carburetor Model B 40 PA10-5

DESCRIPTION . . .

Model B 40 PA10-5 embodies the latest technical developments including:

Full dustproofing (complete air filtration).

Dustproof Zero Progressive first-aid starter for immediate cold starting, quick drive-away with progressive weakening of the starting mixture.

Accelerating Pump for "boosted" acceleration.

Special "Economat" circuit for peak performance and maximum cruising economy, operation of channeled (D).

OPERATION . . .

1. **Dustproofing.** The whole carburetor is dustproofed, air being drawn through (Vt) to the Float Chamber, through (a) to the idling circuit and through (a) to the main spraying circuit, from the same source as the main air supply—all through the air cleaner. This ensures a balanced mixture even if the air cleaner gradually becomes clogged in service. All the other usual advantages of the SOLEX technique are retained.

2. **Dustproof Zero Progressive Starter.** Operation of the starter is by rotation of the starter disc (Dc) connected via lever (Sl) to the dashboard control. To start from cold, place control in the full-idle position thus aligning the slot in starter disc valve (Dd) with channel (D).

Suction created by cranking the engine draws petrol from the starter petrol jet (Gs) which, emulsified by air from starter air bleed (Sb), travels along channel (D) across the slot in valve (Dd) and then into the induction manifold. As soon as the engine fires, suction increases and lifts the air valve (C) against its spring (X) admitting additional air from the intake, through the drillings (Ga) and elongations in air valve (C).

When the engine has run a few seconds push the dashboard control back about one-quarter of its travel. This movement rotates the disc valve (Dd) to a position where the volume of mixture from channel (D) is considerably reduced whilst air is being admitted to the capacity of drillings (Ga) from the intake, through elongations in air valve (C).

Additional air is also supplied via channel (Z) reducing still further the restricted output from channel (D).

The car may now be driven away without difficulty although the engine is still cold, due to engine depression acting on (Z) when the throttle is opened, drawing an additional supply of petrol from (D) into (Z) to meet the engine requirements. At the same time depression acting on (d) continues to draw petrol from (D) which combines with air from (Ga) as before.

As the engine warms up, the mixture control should be moved progressively towards the "off" position, the rotation of the valve (Dd) gradually reducing the outlet from (D) and (Ga) until the former is finally blanked off as the control is moved into the full-off position.

3. **The Idling Circuit.** This supplies through (o) mixture required for idling when the engine is warm. It also provides through (Bp) the mixture required as the throttle is first opened, but before it opens enough for the main spraying orifices (Oo) to begin discharging. This ensures smooth transfer from the idling circuit to the main spraying system.

Petrol is supplied from the reserve well (v), metered by the pilot jet (gp) and air bleed (a), providing pre-mixing. For idling, additional air is drawn in through (Bp), the volume of this mixture being controlled by screw (M). On leaving (o) the emulsion is further mixed with air passing round throttle (Vt), the latter being lifted slightly open by an adjustment screw (W) which creates a vacuum suction acts on the drilling (Bp), which discharges additional fuel to meet the engine's requirements until the throttle (Vt) has been opened sufficiently for the main spraying system to come into operation.

4. **Main Spraying Circuit.** As the throttle (Vt) is opened further and air speed through the vent (Vt) increases, the fuel, depression acting on orifices (Oo) draws petrol from the float-chamber through main jet (Gp) into the spraying well (Mw) via the reserve well (v).

At the same time, air enters via the correction jet (a) into the emulsion tube (c) and passes out through holes into the annulus where it emulsifies the petrol and discharges from (Oo). As engine speed increases, the fuel level in the annulus around (o) drops rapidly, uncovering more holes in (c), thus increasing the volume of corrected air required to balance the output of petrol from main jet (Gp) to meet engine requirements according to speed and load.

5. **The Accelerating Pump.** The Pump mechanism is linked by a rod and lever (Pp) to the throttle spindle. When the throttle is closed the expansion spring (f) in the pump chamber forces membrane (M) to the right, thereby increasing the capacity of the pump chamber which fills with petrol from the float-chamber via the pump non-return valve (Cr).

Movement of the accelerator pedal actuates pump lever (Pp), pushing membrane (M) forward and creating a pressure build up in the pump chamber forcing valve (H) momentarily off its seating. In consequence, fuel is discharged into main air stream via pump jet (Gp) and injector tube, proportional to the amount of throttle movement.

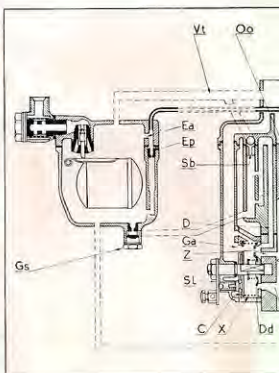
On sustained full throttle operation the reserve of petrol in the pump chamber is exhausted and the membrane spindle holds valve (H) open. Engine depression acting on the injector tube draws petrol through the pump unit via pump jet (Gp) to supplement the main jet for maximum power. Travel of lever (Pp), adjusted by means of a spring and split pin, controls the volume of petrol injected.

6. **"Economat" Circuit.** The "Economat" gives weaker cruising range mixtures on four-springs engines and improves accuracy of operation under full throttle conditions. At the same time, it is non-mechanical in nature, avoiding valves, diaphragms or other moving parts.

The diagram illustrates the basic principle of the "Economat" which consists of an air jet (Ea) and petrol jet (Ep) producing an emulsified mixture, discharging into the wast of the choke tube (K) at a point above the normal petrol level. Operation is not dependent on fuel manifold pressure but upon the pressure of the choke tube, creating a depression at the "Economat" outlet; no discharge will take place until a balance of depression has occurred, with rising engine speed, between the air jet (Ea) and petrol jet (Ep).

Key to Diagram

- A Correction jet
- Bp By-pass orifice
- Cr Starter air valve
- C Cr Pump non-return valve
- D Starter petrol channel
- Dd Starter valve
- Dc Starter outlet channel
- Ea "Economat" air bleed
- Ep "Economat" petrol jet
- Ga Starter air jet
- Gp Main jet
- gp Pump jet
- Gs Starter petrol jet
- g Pilot jet
- H Idling orifice
- h Choke tube
- K Pump membrane
- Mw Main spraying well
- Oo Spraying orifices
- Pp Pump lever
- P Pump spring
- Sl Starter lever
- Sb Starter air bleed
- s Emulsion tube
- Sl Main jet holder
- u Pilot air bleed
- v Throttle
- Vt Float chamber vent
- v Main reserve well
- V Volume control screw
- X Starter air valve spring
- Z Quick drive-away channel



The size of the air jet (Ea) determines the point at which the "Economat" comes into operation and the petrol jet (Ep) controls the quantity of fuel supplied; it is therefore possible, by careful selection of air and petrol jets, to supplement the main petrol mixture from a cruising engine speed up to maximum r.p.m. The "Economat" float allows the size of main jet to be chosen with regard to "cruising" economy, and to avoid over-enrichment at low throttle low r.p.m. since the main jet alone is no longer maintaining the necessary mixture strength at higher full throttle engine speeds.

7. **Petrol Level.** The level of fuel in the float chamber is controlled by the slight rise and fall of the float closing or opening the needle valve to cut off or admit petrol from the fuel pump as required. The design of the float mechanism ensures complete stability of the petrol level, thus eliminating all need for routine checking. However, in the event of damage occurring to the float arm or float, this would of course seriously effect fuel level and call for replacement action.

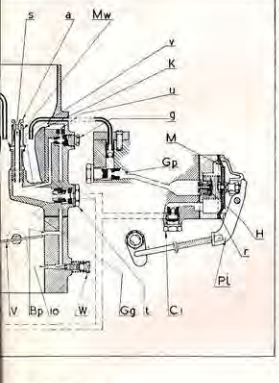
FAULT DIAGNOSIS

CARBURETTOR	ENGINE	IGNITION	MISCELLANEOUS
No petrol in float chamber. Filter gasket blocked. Impurities in float chamber. Gs jet blocked. Dush-circuit cable incorrectly adjusted.	Difficult Starting (Cold) Poor compression, sticking valves. Oil too thick. Lack of oil on cylinder walls.	Plugs sooted or out of spec. Condensation on plug points. Plugs incorrectly gapped. Battery low.	Air leak on suction side of pump. Petrol pump filters choked. Battery connections dirty.
Slow running too rich. Va p o u r i e c k s (hot weather). Pumping the accelerator pedal (flooding). Starter still in operation.	Difficult Starting (Hot) manifold drainpipe blocked. Slipping fan belt (over-heating).	Coil breaking down. Weak spark. Dirty plugs.	Petrol supply inadequate or excessive. Vapour lock in fuel lines.
Incorrect adjustment. Air leak at flange joint. Blocked pilot jet. Dragged volume control screw. Flooding. Starter still in operation (cable adjustment).	Defective Idling Leaking inlet valve stems and guides. Leak on induction manifold. Values not seating. Valve timing incorrect. Leaking cylinder head gasket. Manifold drainpipe blocked.	Defective plugs. Loose L.T. connection. Contact breaker gap too wide (points not closing). Wear in distributor. Dirty points.	Air leak on brake servo unit connection. Air leak on windscreen wiper connection. Water in petrol tank.

Le Carburateur SOLEX Modèle FA-10-O-15

Légende

- A Ajutage d'automatie
- Bp Trou de by-pass
- Cp Glace d'air de starter
- D Clapet papillon
- D1 Canal principal d'essence de starter
- Dd Glace de starter
- Do Déboüeur du starter
- Ea Calibrage d'air d'Économat
- Ee Glapet d'essence d'Économat
- Ga Gicleur d'air de starter
- Ge Gicleur principal
- Gp Gicleur de pompe
- Gr Gicleur d'essence de starter
- H Clapet de ralenti
- Io Carter de ralenti
- Io K Membrane
- Mw Puits de gicleur
- Do Orifices de gicleur
- O Levier de pompe
- Pl Levier de starter
- Si Calibrage d'air de starter
- u Porte gicleur principal
- v Calibrage d'air de ralenti
- Vu Papillon de gaz
- Vi Tube d'admission de la cuve
- W Puits de réserve
- W1 Puits de réserve de ralenti
- X Ressort de glace
- Z Canal d'accélération rapide



L'essence est prélevée du puits de réserve (v), son débit est limité par le gicleur de ralenti (h), le calibrage d'air (a) fournaissant l'air de pré-emulsion. Au ralenti vient s'ajouter l'air passant à travers (bp), le volume du mélange étant contrôlé par une valve (w).

En multipliant le débit du gicleur principal par 6 on obtient le débit d'air passant autour du papillon (v), ce débit étant maintenu légèrement ouvert par une vis de réglage. Quand le papillon s'ouvre, la dépression du moteur agit sur le trou (bp) ce qui envoie un supplément de carburant pour compenser les besoins du puits de réserve (v) et actionner le coefficient gicleur, soit ouvert suffisamment pour que le système de jaugeage principal s'annule.

4. Circuit principal. Lorsque le papillon (V) atteint une ouverture plus importante et que le gicleur d'air passant par la buse (K) augmente, la dépression s'exerce sur les orifices de carburant dans le coiffe autour du trou d'alimentation (G) d'essence qui, venant de la cuve, passe par le gicleur d'alimentation (Gp) et emprunte le puits de réserve (v) à l'aide du coefficient gicleur (Mw).

À la même temps lui pénétre par l'ajutage d'automatique (a) dans le tube d'emulsion (u) puis passe par les orifices latéraux de celui-ci dans l'espace annulaire du tube d'emulsion et l'essence. Il pète alors par (Oo). Lorsque la vitesse du moteur s'accroît, le niveau du carburant dans le coiffe autour du trou d'alimentation (G) s'abaisse rapidement, occurrant ainsi progressivement les trous de ce tube et augmentant par suite le volume d'air nécessaire à l'émulsion de l'essence émanant du gicleur principal (Ge). La richesse du mélange reste donc proportionnelle à la vitesse et à la charge du moteur.

5. Pompe de Reprise. Le mécanisme de la pompe est relié par une tige et par le levier (Pi) à l'axe du papillon. Lorsque ce dernier est fermé, un ressort (f) situe dans le corps de la pompe exerce une poussée vers la droite sur le membre (M); l'espace ainsi ménagé est rempli d'essence venant de la cuve par le clapet de pompe (C).

Lorsque une pression est exercée sur le pédale d'accélération, le levier de pompe (Pi) momentanément se soulève, ce qui permet à une certaine quantité d'essence, proportionnelle à l'effort du mouvement du papillon, d'être aspirée par le canal d'air gicleur de pompe (Gp) et de l'injecteur (I) dans l'entrée d'air principal.

Lorsque l'on maintient le papillon grand ouvert, la réserve d'essence dans la pompe se trouve chargée de manière à maintenir la pression à l'entrée d'ouverture permanente. La dépression qui s'exerce sur l'injecteur (I) est transmise au corps de pompe, et entraîne par le gicleur de pompe (Gp) une quantité supplémentaire d'essence pour compléter le volume passant par le gicleur principal et porter le régime de la puissance maximum. La course du levier de pompe (Pi), qui est réglée au moyen d'un ressort maintenu par une goupille fendue, règle le volume de carburant injecté.

6. Dispositif "Économat". Pour les moteurs à quatre cylindres, le dispositif "Économat" permet d'obtenir des mélanges plus pauvres aux régimes d'utilisation, et d'améliorer le réglage à pleine charge. Il est réglé à l'aide d'un bouton d'accélération mécanique type membranes, clapets, etc.

Le schéma montre le principe de l'Économat, qui comporte un calibrage d'air (Ea) et un gicleur d'essence (Ee). Ceux-ci produisent un mélange qui débouche dans le carter de la buse à un point au-dessus du niveau normal de l'essence.

Son fonctionnement n'est pas assuré par la dépression régnant dans la tubulure d'admission, mais par la vitesse d'air passant par la buse, ce qui crée une dépression au débouché, mais par la vitesse d'air passant par la buse, ce qui crée une dépression au débouché, mais par la vitesse d'air passant par la buse, ce qui crée une dépression au débouché, mais par la vitesse d'air passant par la buse, ce qui crée une dépression au débouché.

La dimension du calibrage d'air (Ea) détermine le point où commencent à débiter l'Économat le gicleur d'essence et le volume fournie.

Les dimensions du calibrage d'air et du gicleur d'essence déterminent donc le supplément le mélange principal, à partir d'une vitesse déterminée du moteur jusqu'au régime maximum. On peut régler ce mélange à l'aide d'un bouton d'accélération mécanique. L'essence en utilisation et aux bas régimes à pleine charge, étant donné que le gicleur principal n'est plus seul à fournir l'essence nécessaire aux régimes élevés.

7. Niveau de carburant. Le niveau de carburant dans la cuve est commandé par le Niveau du flotteur qui, en s'élevant ou en s'abaissant, ouvre ou ferme le pointeau afin d'interrompre ou de rétablir l'arrivée d'essence.

Le mécanisme du flotteur est tel qu'il assure la stabilité d'un niveau d'essence déterminé; il est donc inutile de se livrer à une vérification systématique de ce niveau. Cependant, une boussole de flotteur ou un appareil qui mesure son fonctionnement sensiblement le niveau d'essence, et il y aurait lieu de remplacer la pièce en question.

DESCRIPTION

La **Modèle B 40 PA10-O** comporte les derniers perfectionnements techniques à savoir : Étanchéité à la poussière (filtrage complet de l'air). Starter à clapet progressif à ralenti accéléré étanché à la poussière, pour départs à froid immobilisés, et mise en action rapide avec apparaissement progressif du mélange de départ.

Pompe de reprise, permettant des accélérations nerveuses. Dispositif spécial "Économat" assurant des performances élevées et une économie maximum en utilisation.

OPERATION

1. Étanchéité à la poussière. Le carburateur est étanché à la poussière, l'air passant par (V) pour l'admission de la cuve, par (u) pour le ralenti, et par (a) pour le circuit principal de gicleur étant prélevé dans l'entrée d'air principale en aval du filtre à air. Cette disposition assure une richesse constante du mélange indépendante de l'état de colmatage de la tige à air. Les autres avantages habituels de la technique SOLEX sont conservés.

2. Starter à clapet progressif, étanché à la poussière. Le fonctionnement du starter est assuré par la rotation de la glace de starter (Dd) reliée par l'intermédiaire du levier de starter (Si) à la tige de la tige du tableau de bord. Pour partir à froid, plonger la tige à la position de richesse maximum, maintenant ainsi en communication l'orifice dans la glace (Dd) avec le canal (D).

Sous l'effet de la dépression du moteur provoquée par l'action du démarreur, l'essence est aspirée par le gicleur d'essence de starter (Gp) et émulsionnée par l'air admis par la goupille calibrée du puits de starter (Cp) et est amenée dans la tubulure d'admission à travers le canal (D) et l'orifice de la glace (Dd). Dès que le moteur a démarré la dépression augmente et surmonte la résistance du ressort (X) de la glace d'air (C). Celle-ci se soulève, admettant ainsi une quantité d'air supplémentaire, par les percages (Ga) et les ouvertures pratiquées dans la glace d'air (C).

Lorsque le moteur a tourné, quelques secondes, reprendre la tige de commande environ un quart de sa course. Il en résulte une rotation de la glace (Dd) qui réduit le volume du mélange provenant du canal (D) et en offre admet par les percages (Ga) et des ouvertures pratiquées dans la glace d'air (C) un supplément d'air d'émulsion.

Une quantité d'air supplémentaire provient aussi du canal (Z) réduisant davantage encore le débit du canal (D). La mise en action de la visière peut maintenant être réalisée sans difficulté, bien que le moteur soit encore froid, en raison de la dépression qui s'exerce sur (Z), lorsque le papillon est ouvert, et qui entraîne une quantité supplémentaire d'essence de (D) en (Z), permettant ainsi l'alimentation normale du moteur. En même temps, la dépression s'exerce sur l'orifice de sortie du starter dans le corps du carburateur (d) entraînant à aspirer en provenance du canal (D) l'essence qui se mélange avec l'air de (Ga) comme précédemment.

Au réchauffement du moteur doit correspondre une manœuvre progressive de la tige vers la position "fermeture", la rotation de la glace (Dd) réduisant graduellement le volume du mélange émanant de (D) et de (Ca) jusqu'à ce que ces deux orifices soient finement obturés à totalité, ce qui fait la fermeture complète du dispositif.

3. Circuit de ralenti. Ce circuit fournit, par l'orifice (v) le mélange nécessaire au ralenti, lorsque le moteur est chaud. Il procure aussi par (bp) le mélange voulu quand le papillon vient de s'ouvrir mais avant qu'il ne soit assez pour que l'orifice (Oo) du système de jaugeage principal commence à débiter. Ceci assure un passage progressif du circuit de ralenti au circuit de marche normale.

INCIDENTS DE FONCTIONNEMENT

CARBURATEUR	MOTEUR	ALLUMAGE	DIVERS
	Difficultés de départ à froid		
Pa d'essence dans la cuve.	Compressions insuffisantes.	Bougies noyées.	Prise d'air à la pompe d'alimentation.
Filtre d'air bouché.	Gripages des soupapes.	Coulage de l'électrode sur les bougies.	Fuite de la pompe commandée.
Essence obturée.	Huile trop épaisse.	Mouque dans les bougies.	Impuretés aux bornes de la batterie.
Obstruction dans la cuve.	Manque de lubrification.	Régime incorrect de l'accélération des électrodes.	Fautes de fonctionnement des accumulateurs.
Gicleur d'essence de buse défectueux.	Parois des cylindres déformés.		
Mauvais réglage du câble de commande.			
	Difficultés de départ à chaud		
Ralenti trop riche.	Tube de dégorgeement obstrué.	Défectuosité de la bobine. Allumage défectueux.	Arrivée d'essence insuffisante ou excessive.
Tampon de vapeur ou vapor lock.	Surchauffement de l'air admis.	Bougies encrassées.	Tuyaux de vagues dans les tuyauteries d'essence.
Chaudière.	Coups d'accélérateur régulés (Noyage).		
Starter encore en circuit.			
	Ralenti défectueux		
Régime incorrect.	Prise d'air aux bougies défectueuses.	Mauvais branchement du servo-frein.	Fuite d'air au branchement du servo-frein.
Prise d'air au niveau du joint de la buse.	Obstruction de la tubulure d'admission.		Prise d'air au branchement du levage.
Obstruction de l'air de ralenti obturée.	Reglage des soupapes incorrect.	Trop grand écartement des contacts (surtension non établie).	Usure dans la came de distribution de l'essence.
Vis de réglage déformées et émulsionnée.	Régime incorrect.		
Mauvais réglage de la vis de la cuve.	Obstruction de la tubulure d'admission.		
Starter encore en circuit.			

SOLEX Carburettor Model B 40 PA10-5

INSTR

STARTING THE ENGINE WHEN COLD

Place mixture control in full-rich position. Switch on ignition, but do not touch the accelerator pedal whilst attempting to start the engine. The engine will start immediately the electric starter button makes contact and as soon as the engine gathers speed move the mixture control in approximately one-quarter of its travel.

After this process it is recommended to drive away at a moderate speed (to allow engine lubricant to distribute), the mixture control being progressively moved to the "off" position as the engine warms up. Do not forget to move the mixture control to the full "off" position as soon as possible in order to avoid unnecessary fuel wastage and high consumption.

Starting the Engine at Moderate Temperatures.

This can normally be carried out with the mixture control in a half-way position.

Hot Starting.

Do not use the mixture control if the car has only been left for a short time and the engine is still reasonably warm. If the engine and ambient temperatures are high and it does not start at once, depress the accelerator pedal about one-third of its travel maintaining this position until the engine fires and runs.

SETTING THE IDLING

Having made sure that there is no undue wear in the throttle spindle and bearings, that flange joints are tight, distributor and spark plug points are clean and set to Manufacturers' recommendation, the following adjustments are made with the engine warmed up:—

1. Set the throttle (slow-running adjustment) screw until the idling speed is approximately 500 r.p.m.
2. Unscrew the volume control screw (W) until the engine begins to hunt.
3. Screw it in again gradually until the hunting disappears and the engine idles smoothly.
4. If the engine speed has risen then reset the slow running screw to bring it back to about 500 r.p.m.
5. This may cause a slight resumption of hunting. If so, gently screw in the volume control screw (W) until idling is perfect. (Under no circumstances should (W) be screwed hard home).

Le Carburateur SOLEX Modèle B 40 PA10-5

TIONS

DEPART A FROID

Tirer à fond la tirette de starter. Mettre le contact mais ne pas toucher à la pédale d'accélérateur pour mettre en marche le moteur. Ce dernier doit partir immédiatement sous l'action du démarreur, et dès qu'il a atteint un régime suffisant, pousser la tirette environ un quart de sa course.

Après ces opérations, il est recommandé de conserver une allure modérée (pour permettre une bonne repartition du lubrifiant); au fur et à mesure de l'échauffement du moteur, la tirette sera manoeuvrée jusqu'à la position fermeture. Ne pas oublier de fermer le circuit aussitôt que possible afin d'éviter de consommer de l'essence sans nécessité.

Départ lorsque le moteur est a une température modérée.

Normalement, de tels départs doivent pouvoir être effectués avec la tirette placée dans une position intermédiaire.

Départ à chaud.

Après un court arrêt du véhicule, et si le moteur est encore suffisamment chaud, il ne faut pas utiliser la tirette de starter. Si la température du moteur et la température ambiante sont suffisamment élevées et que le moteur ne part pas du premier coup, appuyer sur la pédale de l'accélérateur à environ $\frac{1}{2}$ de sa course et la maintenir dans cette position jusqu'à ce que le moteur démarre et tourne.

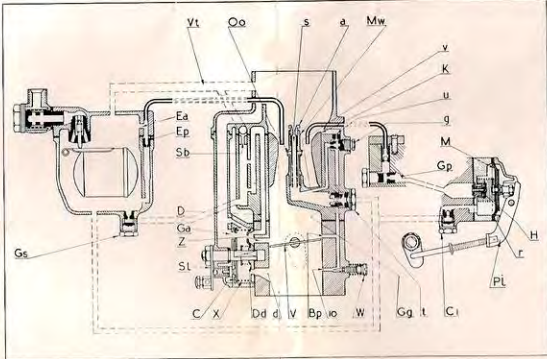
REGLAGE DU RALENTI

Après s'être assuré tout d'abord que tous les joints du carburateur sont parfaitement étanches, qu'il n'y a aucun jeu latéral de l'axe du papillon, que l'allumage et le réglage des électrodes des bougies sont corrects, procéder au réglage suivant sur le moteur chaud:

1. Agir sur le papillon (vis butée de ralenti) jusqu'à ce que le moteur tourne à 500 t/m environ.
2. Desserrer la vis de richesse (W) jusqu'à ce que le moteur commence à " galoper."
3. La resserrer progressivement jusqu'au moment où le moteur ne galope plus et le ralenti est normal.
4. Si le régime du moteur est alors trop élevé desserrer légèrement la vis de butée de ralenti, pour le ramener à environ 500 t/m.
5. Cette dernière opération peut faire réapparaître un léger galop. S'il en est ainsi, resserrer très modérément la vis de richesse (W) jusqu'à obtention d'un ralenti parfait. (En aucun cas la vis (W) ne doit être serrée à fond).

Key to Diagram

a	Correction jet
Bp	By-pass orifice
C	Starter air valve
Ct	Pump non-return valve
D	Starter petrol channel
Dd	Starter valve
d	Starter outlet channel
Ea	"Econostat" air bleed
Ep	"Econostat" petrol jet
Ga	Starter air jet
Gg	Main jet
Gp	Pump jet
Gs	Starter petrol jet
g	Pilot jet
H	Pump valve
io	Idling orifice
K	Choke tube
M	Pump membrane
Mw	Main spraying well
Oo	Spraying orifices
Pl	Pump lever
r	Pump spring
Sl	Starter lever
Sb	Starter air bleed
s	Emulsion tube
t	Main jet holder
u	Pilot air bleed
V	Throttle
Vt	Float chamber vent
v	Main reserve well
W	Volume control screw
X	Starter air valve spring
Z	Quick drive-away channel



Légende

a	Ajutage d'auto- maticité
Bp	Trou de by-pass
C	Glace d'air de starter
Ct	Clapet à bille
D	Canal principal d'essence de starter
Dd	Glace de starter
d	Débouché du canal de starter
Ea	Calibrage d'air d'Econostat
Ep	Gicleur d'essence d'Econostat
Ga	Gicleur d'air de starter
Gg	Gicleur principal
Gp	Gicleur de pompe
Gs	Gicleur d'essence de starter
g	Gicleur de ralenti
H	Clapet de pompe
io	Orifice de ralenti
K	Buse d'air
M	Membrane
Mw	Puits de giclage
Oo	Orifices de giclage
Pl	Levier de pompe
r	Ressort de pompe
Sl	Levier de starter
Sb	Calibreur d'air de starter
s	Tube d'emulsion
t	Porte gicleur principal
u	Calibreur d'air de ralenti
V	Papillon de gaz
Vt	Tube d'aération de la cuve
v	Puits de réserve
W	Vis de richesse de ralenti
X	Ressort de glace d'air
Z	Canal d'accéléra- tion rapide



SOLEX LTD.

SOLEX WORKS
223-231 MARYLEBONE ROAD
LONDON, N.W.1.

Telegrams : Solexcarb, Norwest, London. Telephone : PADdington 5011 (6 lines)

France:

SOLEX S.A.R.L.

190 AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-SUR-SEINE

Telephone : MAILLOT 63-71

Germany:

DEUTSCHE VERGASER G.M.B.H.

BÜDERICHER STRASSE, 15, NEUSS/RHEIN

Czechoslovakia:

MOTOKOV S.A.

PERSTYN 12, PRAGUE 1

Japan:

MIKUNI SHOKO CO. LTD.

No.4 KANDA-GOKENCHO,CHIYODA-KU,TOKYO

Italy:

SOLEX S.P.A.

VIA FREIDOUR 1, TORINO (505)

Spain:

AUTOCESORIOS HARRY WALKER, S.A.E.

ROSELLON 192, BARCELONA

Australia:

BENDIX-TECNICO (Automotive) PTY. LTD.,

61/69 JAMES STREET, ROCKDALE, N.S.W.