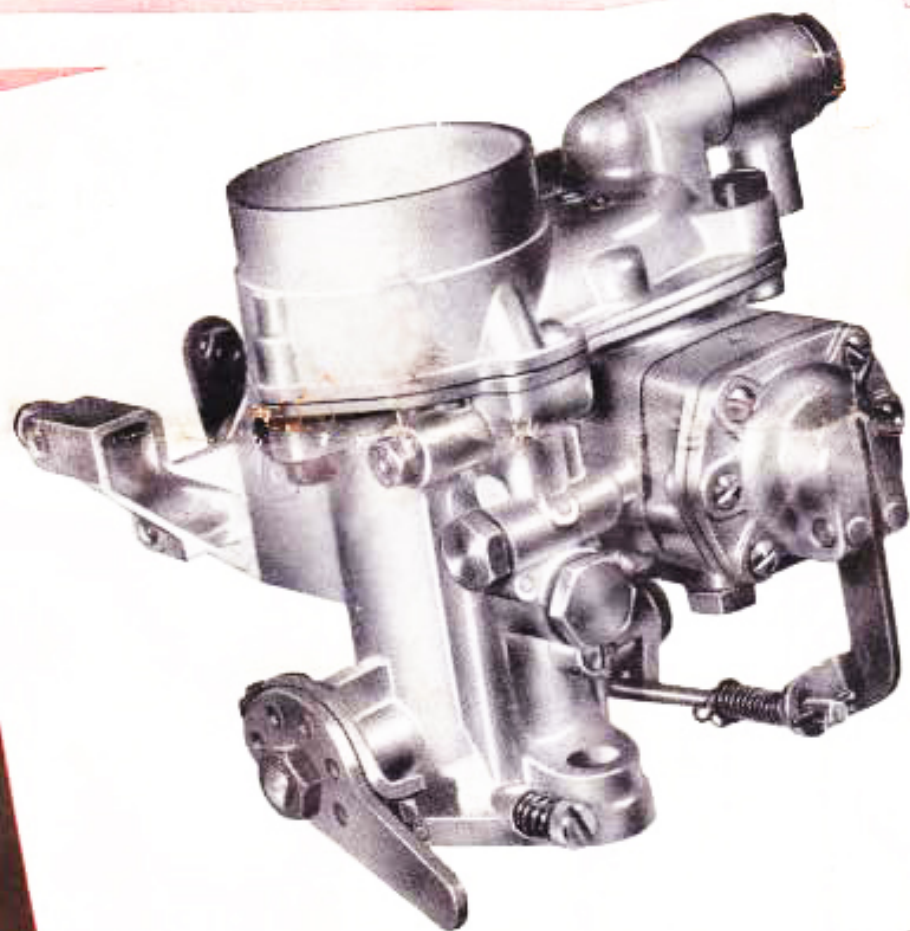


SOLEX

Type 32 PBIC

32 PBIC



*Inversé
Downdraught*

Prise d'air unique
Bistarter
Pompe de reprise
mécanique
à membrane

Single source of air
Bistarter
Mechanically operated
diaphragm accelerating
pump

SOLEX - 190, Av. de Neuilly - NEUILLY-S/S. - MAI 63-71

NOTICE N° 62^c

Pour partir à froid

- Avant tout essai de départ à froid, actionner à la main la pompe d'alimentation.
- Tirer à fond la tirette de commande du bistarter.
- Mettre le contact et agir sur la commande du démarreur, sans appuyer sur l'accélérateur.
- Le moteur mis en marche, repousser la tirette du bistarter à mi-course.
- Repousser complètement la tirette du bistarter, aussitôt que le moteur est suffisamment chaud pour tourner au ralenti sans caler.

Pour partir à chaud

- Si le moteur est encore tiède, partir sur la position intermédiaire du bistarter.
- A chaud, ne pas mettre le starter en circuit et partir directement sur le gicleur de ralenti, en ouvrant légèrement les gaz.

IMPORTANT : Lors de la mise en marche à froid ou à chaud du moteur, éviter absolument de donner des coups d'accélérateur.

Cold Starting

- Before any attempt is made to start from cold, operate the petrol pump by hand.
- Pull the bi-starter control **right** out.
- Switch on and operate the electric starter without depressing the accelerator.
- Once the engine is running, push the bi-starter control knob halfway.
- Push bi-starter control knob **fully** in as soon as the engine is warm enough to idle without stalling.

Starting when warm

- If the engine is still warm, start on the half way position of the bistarter.
- When hot do not pull the bistarter knob out at all, but depress the accelerator pedal slightly.

IMPORTANT: When starting from cold or when the engine is hot take good care not to "pump" the accelerator pedal.

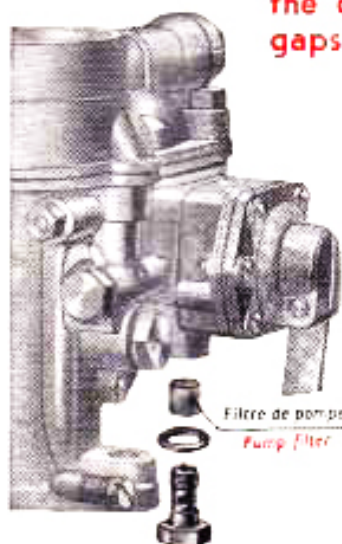
Pour régler le ralenti

- Attendre que le moteur soit chaud.
- Serrer légèrement la vis de butée de papillon (Z) pour faire tourner le moteur un peu plus vite.
- Desserrer la vis de réglage de richesse (W) jusqu'à ce que le moteur commence à « galoper », puis la serrer progressivement jusqu'à ce que le moteur tourne « rond ».
- Dévisser très lentement la vis (Z) pour amener la vitesse du moteur à environ 500 tpm.
- Si le moteur « galope » légèrement, resserrer quelque peu la vis de richesse (W). **En aucun cas, cette vis ne doit être serrée à fond.**

NOTA : Avant de procéder au réglage du ralenti, il est essentiel de vérifier l'état des bougies d'allumage et de régler avec soin l'écartement des électrodes.

Pompe de reprise

- Ne pas modifier la cote du gicleur (Gp).
- Si l'on constate un fonctionnement défectueux de la pompe, qui se traduit généralement par un « trou » marqué à la reprise, s'assurer qu'il ne s'agit pas d'une obstruction du gicleur (Gp), de l'injecteur de pompe (i), ou du filtre de pompe (les souffler à l'air comprimé).
- Tous les 2 à 3.000 kms démonter et nettoyer le filtre de pompe représenté ci-contre.
- Si la pompe est détériorée, ne pas la réparer : il est préférable de la remplacer par une pompe neuve.



Slow Running ajustement

- Wait for the engine to warm up.
- Screw in slightly the throttle stop screw (Z) so as to let the engine run a little faster.
- Unscrew the volume control screw (W) until the engine begins to hunt, then screw it in progressively until the engine fires evenly.
- Unscrew very slowly the screw (Z) to bring the engine speed down to about 500 rpm.
- If the engine hunts slightly, screw in the volume control screw (W) a little further. **In no case should the screw be screwed fully home.**

N.B.: Before adjusting the idling, it is essential to check the condition of the sparking plugs, and adjust the plug gaps carefully.

Accelerating Pump

- Do not alter the size of the jet (Gp).
- If the pump is not working properly, which normally shows itself as a flat spot in accelerating, check that the jet (Gp), the pump injector (i) or the pump filter, are not blocked (blow them through with compressed air).
- Every 2000 miles remove and clean the pump filter shown at left.
- If the pump is worn out do not repair it. It is preferable to replace it with a new pump.

CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES

I. PRISE D'AIR UNIQUE : L'air nécessaire à l'aération de la cuve, l'air du ralenti, l'air d'émulsion, ainsi que l'air du starter sont prélevés dans l'entrée d'air principale du carburateur et passent ainsi nécessairement par le filtre à air. Cette disposition a le double avantage d'éliminer les impuretés 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, le montage éventuel d'un filtre à air ou son remplacement par un autre modèle étant sans influence sur la richesse du mélange carburé, aucune modification du réglage du carburateur n'est à prévoir.

II. LE BISTARTER : Le bistarter assure la mise en marche à froid, le fonctionnement du ralenti et la mise en action. Utilisable tant que le moteur n'a pas atteint sa température normale de fonctionnement, il comporte deux positions principales :

a) Ouvert en grand (position de départ), le mélange est très riche et permet d'assurer le départ lorsque le moteur est complètement froid ;
b) Ouvert à demi, le mélange est plus pauvre. Cette position intermédiaire 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 tout à fait froid.

III. AIR D'ÉMULSION DU RALENTI : Dans le 32 PBIC de série normale, l'air d'émulsion du ralenti est assuré par un calibre d'air de ralenti (u). Voir figure 1. Pour certaines applications particulières, le calibre d'air (u) est supprimé et remplacé par un orifice calibré (O) percé dans le corps du carburateur au niveau d'un espace annulaire ménagé à la partie inférieure de la buse d'air K. Voir figure 2.

IV. POMPE DE REPRISE : La pompe de reprise injecte une quantité d'essence supplémentaire au moment de la reprise, de la façon suivante :
Le papillon étant fermé, — position de ralenti — la membrane (M) maintenue en place par un ressort permet le remplissage d'une réserve d'essence. D'autre part, la membrane (M) est solidaire de l'accélérateur par le moyen d'une biellette reliée à l'axe du papillon de gaz.
Par conséquent, au moment précis de l'ouverture du papillon, le mouvement de l'axe provoque un déplacement instantané de la membrane (M) qui chasse ainsi l'essence de la

SOLEX TYPE 32 PBIC

**inversé à bistarter et pompe de reprise
mécanique à membrane**

**Downdraught, with bi-starter and mechanically
operated diaphragm accelerating pump.**

a Ajustage d'automatisme.
Ga Gicleur d'air de starter.
Gg Gicleur d'alimentation.
Gp Gicleur de pompe.
Gs Gicleur d'essence de starter.
g Gicleur de ralenti.
H Bille clapet de pompe.
I Injecteur de pompe.
K Buse d'air.
l Levier de pompe.
M Membrane de pompe.
O Prise d'air calibrée de ralenti.
r Goupille de levier de pompe.
s Tube d'émulsion.
u Calibre d'air de ralenti.
W Vis de richesse de ralenti.
Y Support de gicleur d'alimentation.

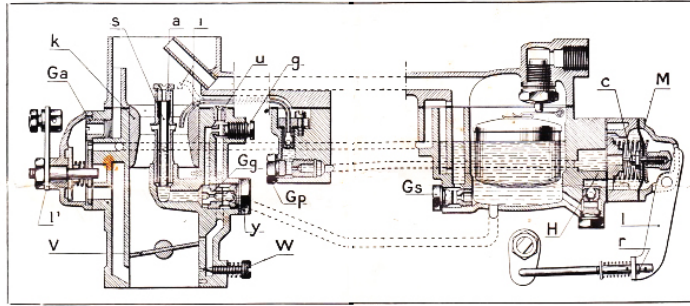


Fig. 1

réserve par le gicleur de pompe (Gp) dans l'injecteur (i) débouchant dans la buse. La dimension du gicleur (Gp) règle la vitesse d'injection. L'injecteur de pompe (i) existe en deux modèles différents : le modèle *haut* — représenté en pointillé sur le dessin ci-contre — convient en principe pour les moteurs 4 cylindres ; le modèle *bas* — en trait plein — pour les 6 cylindres.

Il y a lieu de remarquer que, dans cette pompe à commande mécanique, il ne peut y avoir aucun frottement, ce qui exclut tous risques de dérèglement ou de grippage. Tous les 2 à 3.000 kilomètres, nettoyez le filtre placé autour du siège de la bille (H).

V. PRISE POUR CORRECTEUR D'AVANCE A DEPRESSION : Au niveau de la partie inférieure du corps du carburateur, un tube de 3x5 est prévu pour la prise de dépression. Ce tube est normalement obturé par une vis de 4x75 qu'il suffit d'enlever.

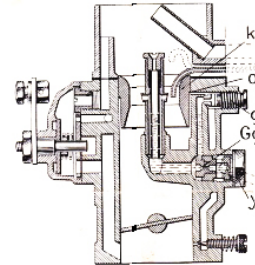


Fig. 2

a Air correction jet.
Ga Starter air jet.
Gg Main jet.
Gp Pump jet.
Gs Starter petrol jet.
g Slow running jet.
H Pump valve.
I Pump injector.
K Choke tube.
l Pump lever.
M Bistarter lever.
M Pump membrane.
O Idling air calibrated orifice.
r Pump lever split pin.
s Emulsion tube.
u Idling air bleed.
W Volume control screw.
Y Main jet carrier.

SPECIAL CHARACTERISTICS

1. SINGLE SOURCE OF AIR: 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. Furthermore, the eventual fitting of an air filter, or its replacement by another type, has no effect on the mixture strength, and does not make retuning of the carburettor necessary.

2. THE STARTER provides starting from cold, idling and driving away when cold. It may be used as long as the engine has not reached its normal operating temperature, and it has two main positions:
a) Fully open (starting position) the mixture is very rich, and enables the engine to be started when dead cold.
b) Half open, the mixture is weaker. This position is to be used when the engine is already slightly warm, either after a short time of operation on the previous position, or after stopping when the engine is not quite cold.

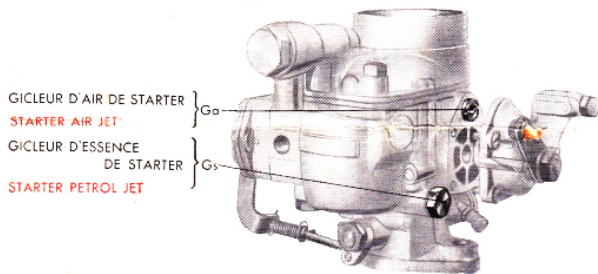
3. PILOT AIR BLEED: In the normal 32 PBIC the air for the idling circuit is provided by a calibrated orifice (u). See figure 1. In certain particular cases this air bleed (u) is suppressed, being replaced by a calibrated orifice (O) situated in the body of the carburettor level with an annular groove provided in the lower part of the choke (K). See figure 2.

4. ACCELERATING PUMP: The accelerating pump injects a certain amount of supplementary petrol at the moment of acceleration in the following way: The throttle being closed—idling position—the membrane (M), held in position by a spring, allows a reserve of petrol to be built up. On the other hand the membrane (M) is connected to the accelerator by means of a lever to the throttle spindle. Consequently the instant the throttle is opened the movement of the spindle displaces the membrane (M) which forces petrol from the reserve through the pump jet (Gp) into the injector (i) discharging into the choke tube.

The size of the jet (Gp) controls the rate of injection. The pump injector (i) is made in two different types. The *High* injector, shown in dotted line on the accompanying drawing, normally suits 4 cylinder engines. The *Low* injector, shown in unbroken line, 6 cylinder engines. It may be seen that in this mechanically operated pump there is no possibility of friction which excludes any risk of the adjustment altering or of the pump sticking. Every 2000 miles, clean the gauze around the pump valve (H).

5. CONNECTION FOR SUCTION IGNITION ADVANCE: On the engines fitted with depression-operated ignition timing, connect the depression pipe to the size 3x5 tube provided on the throttle body of the carburettor, after removing the 4x75 screw plug from the orifice.

Départ à froid STARTING FROM COLD

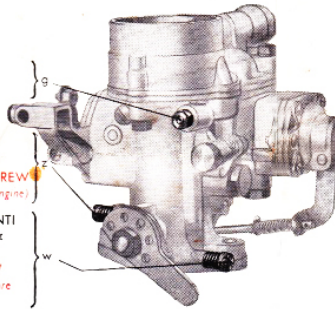


Gicleur d'air de starter
STARTER AIR JET
Gicleur d'essence de starter
STARTER PETROL JET

Ralenti SLOW RUNNING

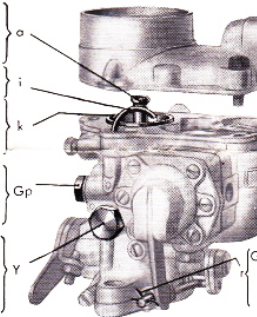
GICLÉUR DE RALENTI
SLOW RUNNING JET

VIS BUTÉE DE RALENTI
(régule la vitesse au ralenti)
SLOW RUNNING STOP SCREW
(controls the idling speed of the engine)
VIS DE RICHESSE DU RALENTI
(en vissant on réduit la richesse et l'inversement)
VOLUME CONTROL SCREW
(By screwing it in, the idling mixture becomes leaner and vice-versa)



Marche normale NORMAL RUNNING

AJUSTAGE D'AUTOMATICITÉ
(régule l'air d'émulsion)
CORRECTION JET
(controls the emulsifying air)
INJECTEUR DE POMPE
PUMP INJECTOR
BUSE
(régule l'entrée d'air principale)
CHOKE TUBE
(controls the main air flow)
GICLÉUR DE POMPE
(régule la vitesse d'injection)
PUMP JET
(controls the rate of injection)
SUPPORT du Gicleur d'Alimentation
(Gg) (ce gicleur règle le débit d'essence en marche normale)
MAIN JET CARRIER
(in which is screwed the main jet) (Gg)

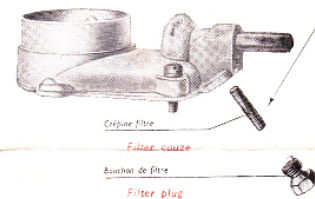


DESSUS DE CUVE — FLOAT-CHAMBER COVER

avec raccord orientable et filtre pipe
with banjo union and filter

FLOAT-CHAMBER COVER

avec tube emmanché et crépine filtre
with pressed in tube and filter gauze



GOUPIILLE DE LEVIER DE POMPE
(régule le volume d'injection)
PUMP LEVER SPLIT PIN
(controls the amount injected)

Il est conseillé de resserrer périodiquement les gicleurs et vis d'assemblage du carburateur

It is recommended to screw up periodically the carburettor's jets and fixing screws

SOLEX

GOUDARD ET MENNESSON

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 72.000.000 DE FRF

REGISTRE DU COMMERCE 197 808 SETNE

190, AVENUE DE NEUILLY

NEUILLY - SUR - SEINE

TÉLÉPHONE : MAILLOT 63-71

(20 LIGNES GROUPEES SOUS CE NUMÉRO)