

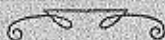
KARBURÁTOR SOLEX



Typu MV a MH

Dle tohoto návodu

. a
jednoduchým francouzským klíčem může každý karburátor Solex
namontovati a seříditi.



AUTOAVIA
Z. REJMAN A SPOL.,
PRAHA-KARLÍN - PALACKÉHO TR. Č. 14.
TEL. 339-97.

KARBURÁTOR SOLEX

typu MV a MH

výrobek firmy Solex, S. A., Neuilly sur Seine.

Generální zastoupení pro Č. S. R.:

AUTOAVIA

Z. REJMAN A SPOL.,

PRAHA - KARLÍN, PALACKÉHO Č. 14.

Telefon: 338-97.



OBSAH:

1.

Rozměry karburátorů MV	2
Rozměry karburátorů MH	3
Průřezy karburátorů MV a MH	4
Montážní předpisy	5
Spouštěcí zařízení	8
Předehřívání	9

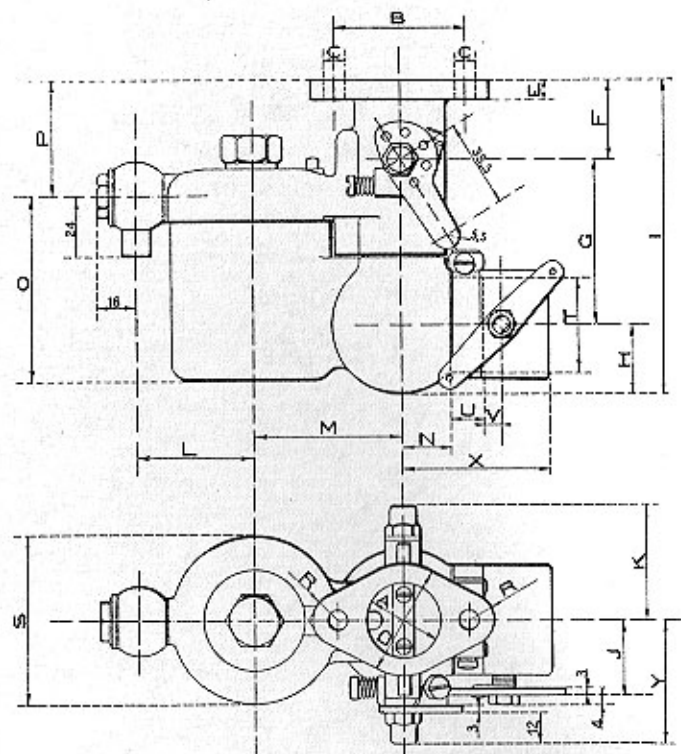
2.

Seřízení karburátoru	10
Seřízení spouštěcí trysky	11
Seřízení hlavní trysky	12
Volba karburátoru	13
Regulační tabulky	14 a 15

3.

Poruchy	16
Ztráty hořlaviny	16
Obtíže s natáčením motoru	17
Nepravdělný volný běh	18
Motor se špatně rozbíhá	19
Nedostatečný výkon motoru	19
Přehřátí motoru	20
Motor klepá	20
Velká spotřeba pohonné látky	20
Nesprávnosti nassávací	21
Deset důležitých pokynů	22
Ceník	23 a 24
Součásti	25, 26, 27 a 28

Karburátor Solex typ MV

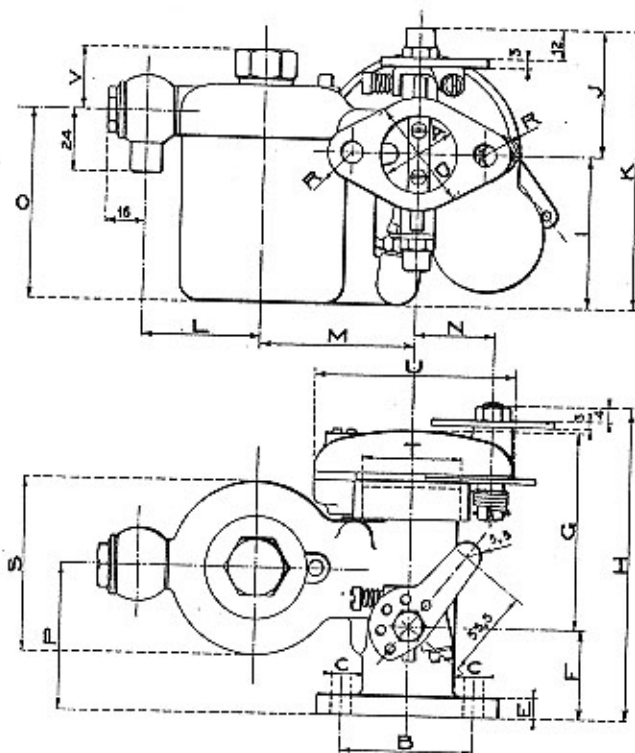


A Karbu- rátor	B	C	D	E	F	G	H	I	K	L	M	N	O	P	R	S	T	U	Y
26	48	8,5	38	6,5	28	58	24	110	42	43,5	54	17,5	69	38	8	58	35	12	46
30	53	8,5	44	8	35	66	27,5	128,5	45,5	50	60	20	73,5	49,5	10	58	40	12	49,5
35	65	10,5	53	9	37	72,5	30,5	140	45,5	47	66	24	80,5	52	12	74	46	12	49,5
40	72	10,5	62	10	39	80	34,5	153,5	50	50	68	26	80,5	57,5	11	74	52	12	54
46	78	10,5	62	11	41	105	37	183	54	50	76	32	80,5	73,5	12	74	66	14	58

Poznámka.

Páčka přívěry může být namontována po pravé nebo levé straně karburátoru. Přeměnu lze snadno provést.

Karburátor Solex typ MH



A Karbu- rátor	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	R	S	T
26	48	8,5	38	6,5	32	57	101,5	55	46	101	43,5	51	24,5	69	45	8	58	—
30	53	2,5	44	8	35	71,5	122	59	49,5	108,5	47	62	31,5	73,5	57	10	68	40
35	65	10,5	53	9	37	78	127,5	63	49,5	112,5	50	66	35	80,5	57,5	12	74	46
40	72	10,5	62	10	39	83,5	133	63	54	117	50	69	38	80,5	62	11	74	52
46	78	10,5	62	11	41	104	156,5	64,5	58	122,5	50	69	47	80,5	65	12	74	66

Poznámka.

Páčka přívěry může být namontována na horním nebo dolním konci hřídelku přívěry. Plováková komora (díváme-li se na karburátor se strany spouštěcího zařízení) jest u Φ 35, 40 a 46 vpravo. Karburátory o Φ 26 a 30 MH jsou buď levo- nebo pravostranné.

Místo pro karburátor má být voleno tak, aby vedení ssacího potrubí mohlo být co nejkratší, bez ostrých záhybů a přechodů.

Při typu MV se doporučuje za účelem předehtívání vzduchu spojit karburátor zvláštním potrubím s předehtivacím pláštěm, namontovaným na výfukovém potrubí.

Kolem karburátoru a zvláště pod ním má zůstatí dostatečně místa, aby byl pohodlně přístupným a aby plováková komora mohla být snadno vyňata a opět zasunuta; bylo by velkou chybou neuplatnit při montáži význačnou přednost „Solexu“ — jeho jednoduchost.

Přivádí-li se do karburátoru hořlavina pouhým spádem, nutno karburátor umístiti na motoru tak, aby spád mezi výtokem hořlaviny z nádrže a přívodem do karburátoru činil cca 10‰.

Dle možnosti budíž karburátor montován plovákovou komorou napřed.

Potrubí.

Potrubí má být konstruováno co nejpříměji a mít stejný průřez. Rozšíření jeho působí zpomalení plynu; vznikají víry, mající za následek, že částky benzínu se strhávají ze směsi ještě v kapalném stavu. Vnitřní stěny potrubí musí být hladké.

Potrubí má mít stejný průměr jako jest průměr karburátoru, event. o málo menší. Je důležité zamezití v potrubí zpomalení rychlosti plynu, které by způsobilo hromadění benzínu, jež zejména jest škodlivé při pomalém chodu.

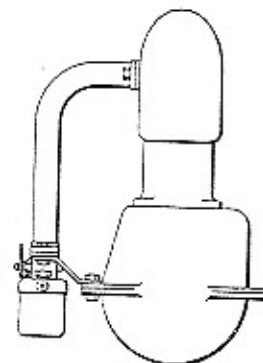
Zvláštní pozornost nutno též věnovati náležitěmu utěsnění spojovacích přírub. Přístup vedlejšího vzduchu do ssacího potrubí působí velmi škodlivě zvláště při spouštění a pomalém běhu.

Díly ssacího potrubí.

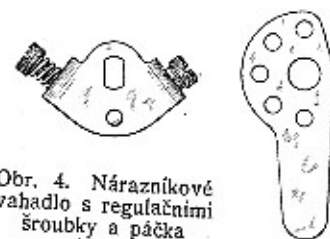
Abychom montáž usnadnili, pořídili jsme pro nejhlavnější značky motorů zvláštní pomocné díly; dotazy zodpovíme obratem. Pro ostatní montáže dodáváme kolena a kusy T, které ve spojení s přímými trubkami umožní provedení potrubí u každého vozu.

Díly ssacího potrubí								
Průměr hrdla	Koleno			T- kus			Přímá trubka (měděná)	
	A	B	C	A	B	C	A	B
26	20	35	29	60	30	29	29	26
30	20	40	33	70	36	33	33	30
35	20	40	38	80	40	38	38	35
40	25	45	43	86	43	43	43	40

Všechny míry jsou udány v mm.



Obr. 3.



Obr. 4. Nárazníkové vahadlo s regulačními šroubky a páčka přivěry.

Podpěra.

Aby se karburátor netřásl, doporučuje se při abnormálně dlouhém, nedosti odolném potrubí, vyztužití karburátor zvláštní podpěrou, resp. spojkou, vedenou od některého vhodného šroubu motorového bloku k hořejší části karburátoru. Tato spojka může být zcela lehká, neboť jejím jediným účelem jest zamezití horizontální otřásání.

Jinak správně provedené potrubí stačí k pevnému zachycení karburátoru.

Mechanismus akcelerační.

Množství přívodu plynu řídíme zvláštním vahadlem nárazníkovým (obr. č. 4.) namontovaným na hřídeli přivěry. Nárazníkové vahadlo jest opatřeno regulačním šroubkem B (obr. č. 2 a č. 4), jehož délka automaticky určuje maximální otevření přivěry; šroubek jest zajištěn perovou podložkou; vahadlo též obsahuje regulační šroubek Z pro řízení volného běhu.

Nárazníkové vahadlo jest dále opatřeno výstupkem, který zapadne do jednoho z otvorů páčky přivěry. Toto zařízení umožňuje postavit přivěru do jakékoli polohy, vždy po 45 stupních.

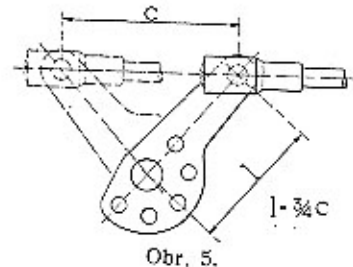
Páčka karburátorů vertikálních jest obyčejně namontována s levé strany, hledíme-li se strany přístupu vzduchu. U karburátorů horizontálních pak na části vrchní.

V některých případech u vertikálních karburátorů jest nutno přestaviti páčku přivěry napravo, neb na část spodní u karburátorů horizontálních. Abychom dosáhli tohoto účelu, odstraníme nárazníkové vahadlo z hřídelku přivěry a vyměníme mezi sebou regulační šroubek B pro otevření přivěry a regulační šroubek Z volného běhu. Nato nárazníkové vahadlo a páčku přivěry namontujeme opačně; zároveň též přemístíme podložku, která vždy má být namontována na druhém konci hřídelku přivěry.

Konec páčky nutno provrtati, aby k ní bylo možno připojiti konec akcelerační tyčinky; nutno však mítí na zřeteli, že účinná délka páčky „1“, t. j. vzdálenost od středu hřídelku přivěry do středu díry kloubové má činiti $\frac{3}{4}$ dráhy „C“ konané kloubem na konci páčky.

Abychom připojení tyčinky na páčku usnadnili, dodáváme dle zvl. přání kloub, který při minimálním tření zaručuje lehké řízení. Při montáži akceleračního mechanismu budíž používáno co nejméně kloubů a páček mezi pedálem a přivěrou karburátoru.

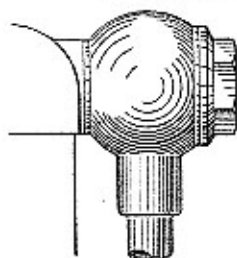
Nelze-li však vyhnouti se většímu počtu kloubů a páček, zamezíme škodlivý vliv event. přílišnou vůlí v kloubech, připojíme-li zpětné pero přímo k páčce přivěry. Akcelerační jest pak trvale tlačěn zpružinou pouze v jednom směru, čímž event. vzniklá vůle se neprojeví mrtvým chodem.



Obr. 5.

Prívod benzínu a kulovitý čistič.

Trubka přívodu budíž do patřičného otvoru zapájkována. Karburátory do-
dáváme již s namontovaným čističem.

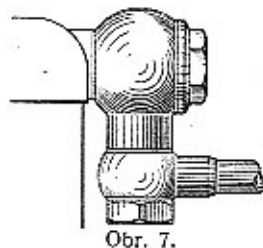


Obr. 6.

Na požádání dodáváme trubky 6×8, potřebné k
montáži karburátoru.

Jelikož čistič jest umístěn na nejvyšší části karbu-
rátoru, jest vždy lehce přístupný a kartáčkem mohou
nečistoty ze síta býti odstraněny. Sluší podotknouti, že
tento čistič není typu dekantačního, neboť plováková
komora jest uspořádána tak, že voda zůstává ve spodní
části, aniž by mohla býti nassáta do válců; voda vyleje
se při čištění plovákové komory, což ostatně vyžaduje
mnohem méně času, než demontáž filtru.

Abychom umožnili použití čističe v každém pří-
padě, dodáváme též čistič benzínu s lomeným vede-
ním (obr. č. 7.).



Obr. 7.

Spouštěcí zařízení.

Jak známo, působí spouštění studených motorů
někdy značně obtíže hlavně při použití těž-
kého benzínu nebo benzolu. Spuštění stude-
ného motoru vyžaduje větší námahy a přívodu
bohatší směsi.

Rozšířením elektrických spouštěčů stává
se naléhavým, aby natačení motoru se dě-
lo lehce, jinak se brzo vybijí akumulátor
a trpí jemný mechanismus elektrického spou-
štěče. Naše spouštěcí zařízení odstraňuje tyto
závady; docílíme jím téměř okamžitého na-
točení i nejsilnějších motorů za studena.

Spouštěcí zařízení se namontuje na při-
vod vzduchu, jehož přístup při spouštění se
uzavírá pomocí zvláštní přivírací klapky.

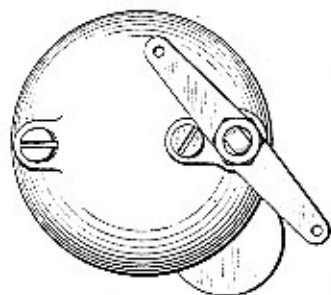
Během jízdy jest přivírací klapka otevřena, při čemž ji v této posici
drží pružina. Klapka jest řízena pomocí páčky s táhlem, jehož rukojeť vychází
na příční stěnu. Aby montáž spouštěcího zařízení byla usnadněna, jsou páčky
již provrtány na obou koncích.

S přístrojem dodáváme dvě zpružiny, jednu pro směr pravý, jednu pro
levý, aby řízení mohlo býti libovolně upraveno.

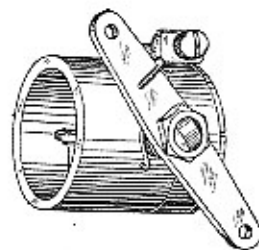
Upozorňujeme výslovně, že při spouštění motoru přivírací klapka musí
býti dokonale uzavřena, jinak by se spouštěcí zařízení mijelo účinkem. Dokud
motor není zahřát, doporučuje se nedávat mu plný plyn.

Spouštěcí zařízení pro typ MH sestává z víčka opatřeného klapkou a
páčkou (obr. č. 8.).

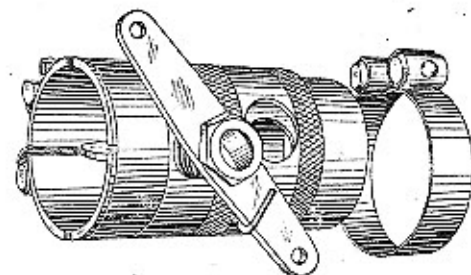
Spouštěcí zařízení pro typ MV se vyrábí ve dvou vzorech:



Obr. 8.



Obr. 9.



Obr. 10.

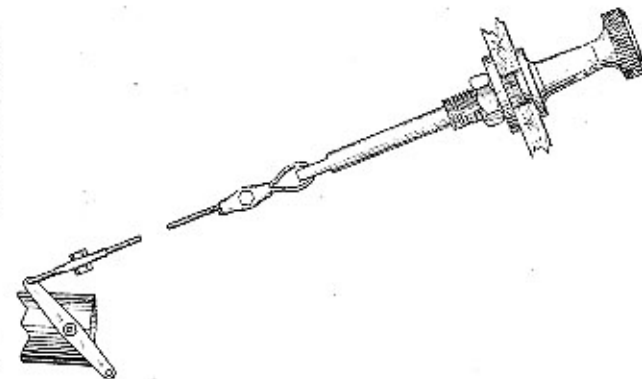
1. Provedení krátké (obr. č. 9.) pro karburátory, jichž přívod vzduchu
nemá předehřívání.

2. Provedení dlouhé (obr. č. 10.) s otvory pro studený vzduch, které
možno dle potřeby postupně uzavírat. Tyto dva typy se připevňují na přívod
vzduchu karburátoru pomocí spinacího pasu.

Spouštěcí zařízení MV může býti namontováno na karburátory MH (vyjma
Ø 26) v případě, že byly opatřeny předehříváním vzduchu.

Tahélko spouštěcího zařízení.

Řízení přivírací
klapky se montuje
na armaturní desce
před řídicím. Zvlášt-
ní malé táhlo (obr.
č. 11.) (tahélko spou-
štěcího zařízení) na
přání dodáme.

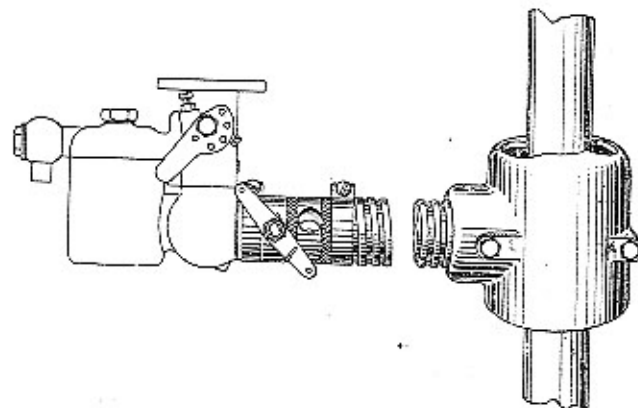


Obr. 11.

Předehřívání.

Horizontální kar-
burátor, namontova-
ný přímo na blok,
jest obyčejně díky vo-
divosti kovu dosta-
tečně ohřát. Předeh-
řívání vzduchu pro
typ vertikální jest
však zvláště v zimě
téměř nepostradatel-
no a jest zajisté do-
brě zařídití je včas.

Předehřátý vzduch
se vyvádí z objímky
(předehřívacího plá-
ště) nasazené na vý-
fukové trubici a ve-
de se do karburátoru
potrubím (ohebnou
hadici) nasazeným



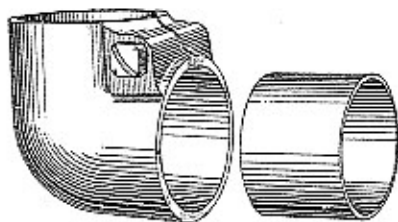
Obr. 12.

na konec „dlouhého spouštěcího zařízení“, na němž (Φ) připevněno jest upínacím pásem (obr. č. 10. a 12.).

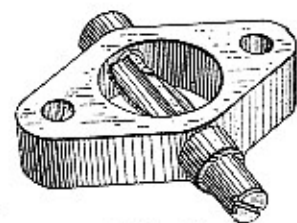
Jest nutno dáti pozor, aby průřez vzduchového potrubí nebyl nikde zmenšen, což jest zvláště důležité v místech okolo výfukové trubky, jinak by následovalo snížení výkonu (nedostatečné plnění válců).

Předeřivací objímky.

Aby předeřivání mohlo býti správně vedeno jakýmkoli žádoucím směrem, event. kolmo ku přístupu vzduchu do karburátoru, dodáváme dle přání objímku pravouhlou (koleno), jež se montuje buď na spouštěcí zařízení neb přímo na karburátor. Pro tento druhý případ dodáváme spojovací trubku přímou, kterou lze spojit „koleno“ a dlouhé spouštěcí zařízení (obr. č. 13.).



Obr. 13.



Obr. 14.

Regulační příruba.

Abychom usnadnili montáž karburátoru na motory opatřené regulátorem, dodáváme dle přání regulační přírubu (obr. 14.), která se zamontuje na výstup směsí. Příruba je opatřena klapkou, jejíž hřídelík jest řízen přímo regulátorem. (Tato regulační příruba jest používána v případech, kdy nutno předem omeziti počet otáček motoru.)

2. Seřízení karburátoru.

Seřízení karburátoru sestává:

1. z určení průměru spouštěcí trysky g, umožňující nejdokonalejší volný chod motoru, a

2. z určení průměru hlavní trysky G, umožňující nejvyšší rychlost a výkonnost při jízdě do vrchu a hbité zrychlení jízdy.

Vyzkoušení trysek lze provést velmi rychle, neb práce, spojená s odnětím plovákové komory, skytající přístup k tryskám, je zcela snadná.

Pokud se týče vzduchového hrdla K, určujeme jeho průměr pomocí tabulek otištěných na str. 14. a 15.

Demontáž.

Podržíme levou rukou plovákovou komoru, povolíme pravou rukou velkou demontážní matku E, která zůstane na svém místě; tím jsme získali přístup k tryskám bez použití zvláštního klíče, aniž bychom odstraňovali kterékoli těsnění.

Při opětné montáži plovákové komory se přesvědčíme, zda okraje přesně zapadají, načež utáhneme matku pevně, avšak bez násilí.

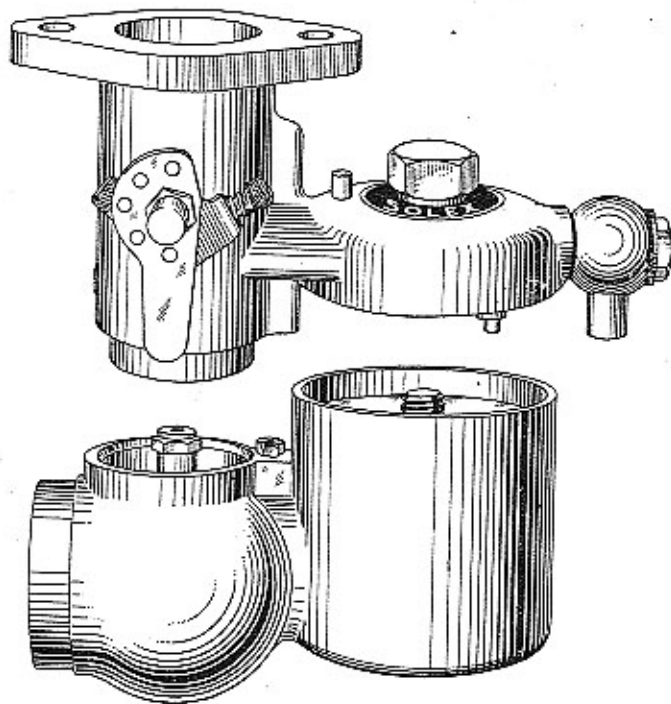
Seřízení spouštěcí trysky.



Obr. 15.

Při pomalém běhu motoru je přívěra postavena, jak označeno v obrázku čis. 17., při čemž benzin do karburátoru přichází spouštěcí tryskou g (obr. č. 15.). Tato tryska je opatřena zářezem, aby mohla býti odšroubována. Průměr otvoru jest vyražen v setinách milimetrů, na hlavičce trysky.

Jest naprosto nepřipustno zaklepávati neb rozšiřovati otvor jakýmkoliv způsobem. Spouštěcí trysku g určujeme při volném běhu motoru, aniž bychom se zabývali hlavní tryskou G.



Obr. 16. Demontovaný karburátor.

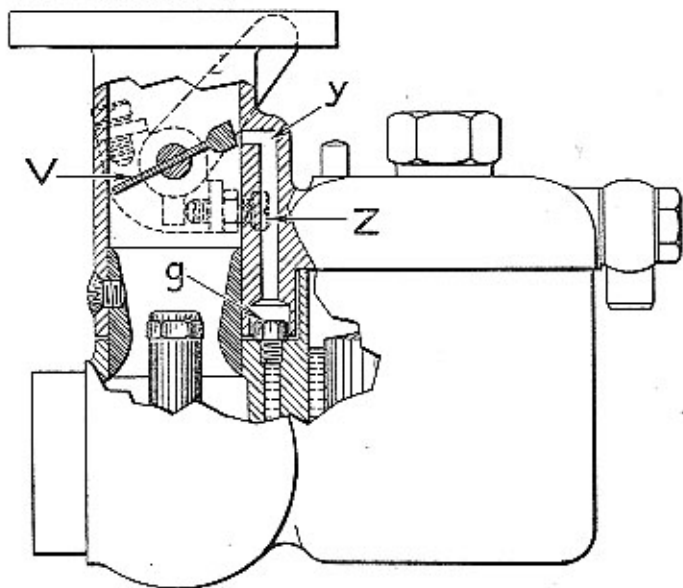
Seřízení pozůstává ze dvou úkonů:

1. Úpravy správné karburace: Zkoušíme nejdříve trysku odpovídající motoru dle regulačních tabulek na str. 14. a 15.

Nadbytek benzínu poznáme dle těchto příznaků:

- Motor jako by pokulhával a přebíhá občas do vyšších obrátek.
- Po krátkém volném běhu se motor sám zastaví, otevřeme-li pak přívěru, benzin počíná spodem přetékati.
- Svíčky jsou začazený. V takových případech vyměníme spouštěcí trysku za nejbližší menší.

Nedostatek benzínu poznáme dle nepravidelného volného chodu a dle obtížného spouštění.



Spouštěcí tryska má být volena o málo větší, než je nezbytně zapotřebí. Nepatrně zvýšená spotřeba benzínu usnadňuje natočení motoru a na celkovou spotřebu nemá skoro žádného vlivu.

Obr. 17. Řez vertikálním karburátorem (police při volném běhu).

2. Seřízení obrátek při volném běhu: Volný běh motoru seřídíme regulačním šroubkem Z; povolením resp. utažením tohoto šroubku dosáhneme rychlejšího neb pomalejšího chodu motoru. Nesmíme zapomenouti předem seříditi svíčky tak, aby poly jich byly vzdáleny 0·6 mm. Jakmile vystihneme nejsprávnější přivření, pojistíme šroubek utažením protimatky v této poloze. V poslední době používáme místo protimatky spirálového perka, které udržuje šroubek v příslušné poloze.

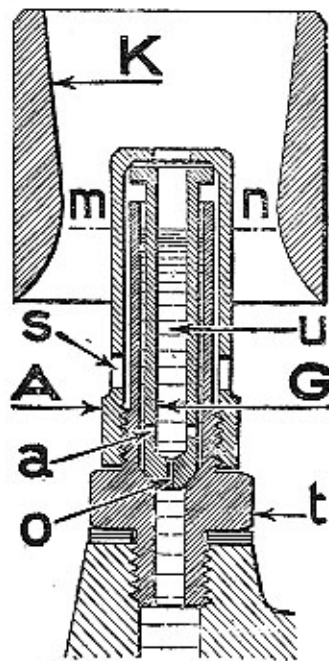
Seřízení hlavní trysky.

Nejdříve se přesvědčíme, zda průměr rozprašovacího hrdla se shoduje s předpisem tabulek na str. 20. a 21. Průměr jest označen na okraji hrdla.

K odmontování hrdla stačí odejmouti šroubek, který je drží. U karburátorů horizontálních jest hrdlo udržováno ve své poloze též ještě objímkou hlavní trysky; odmontováním plovákové komory uvolníme hrdlo.

Odpovídá-li průměr rozprašovacího hrdla údajům tabulky, omezi se seřízením na správnou volbu hlavní trysky G.

Z tabulek seznáme, jaký průměr hlavní trysky odpovídá danému hrdlu. Jelikož každý motor má své individuální vlastnosti, jest možno, že správná tryska bude se od předepsané lišiti o



Obr. 18. Hlavní tryska.

jedno nebo dvě čísla. K vynětí trysky G stačí odšroubovati objímku A, načež trysku vytáhneme rukou. Při této práci není zapotřebí vylévatí benzín z plovákové komory a též není třeba odstraňovati ani jedno těsnění.

Při opětném zasazení hlavní trysky postupujeme opačným způsobem, při čemž zase utáhneme šestihran objímky A. Naklepávati neb nějakým nástrojem rozšiřovati otvory trysky není přípustno.

V zásadě se doporučuje hledati nejmenší možný průměr hlavní trysky tak dlouho, dokud nejnižší číslo její nebude dodávati směs příliš chudou.

Nedostatek benzínu poznáme dle nepravidelných explozí, zvláště při přechodech z malého plynu na velký (střílení do karburátoru). Bohatá směs zanechává tmavý kouř. Bílý namodralý kouř pochází od oleje.

Dávají-li dvě různé velké hlavní trysky stejně uspokojivé výsledky, volíme z nich menší, aby spotřeba pohonné látky byla co nejmenší.

Volba karburátoru.

1. Horizontální nebo vertikální karburátor?

Nejprve jest nutno se rozhodnouti pro jeden neb druhý typ. Horizontální se hodí výhradně pro motory s válci litými v bloku s jediným ssacím otvorem. Benzinová nádrž musí býti umístěna tak, aby i při největším sklonu vozu přítok benzínu do karburátoru byl zajištěn.

Vertikální typ s patřičným potrubím se hodí ve všech případech.

2. Jaký průměr?

Průměrem karburátoru se nazývá průměr otvoru, kterým vychází karbuovaná směs. Průměr zjistíme dle tabulek na str. 14. a 15., vzavše v úvahu vtáání, zdvih a nejvyšší počet obrátek motoru.

První tabulka dle těchto tří údajů ukáže průměr vzduchového hrdla karburátoru, načež druhá tabulka udá průměr samotného karburátoru. Tabulka třetí a čtvrtá označí průměr trysky hlavní a spouštěcí. V případě pochybnosti nutno se rozhodnouti pro onen průměr karburátoru, jenž svým rozměrem jest nejbližší průměru ssacího otvoru válců.

Příklad prvý: Čtyřválcový motor 80×120, válce lité ve dvou, neb jednom bloku, avšak se dvěma otvory pro nassávanou směs, maximální počet otoček 1.600. Průměr otvoru 28 mm. Dle obsahu prvního odstavce rozhodli jsme se pro typ vertikální. (MV.)

Tabulka prvá na str. 14. udává vzduchové hrdlo 21, určující velikost karburátoru dle druhé tabulky, to jest 30 mm. Zvolíme tudíž karburátor MV 30; hlavní tryska bude 100, spouštěcí 45, 50 neb 55.

Příklad druhý: Čtyřválcový motor 90×140, válce v jednom bloku s jedním ssacím otvorem, maximální počet obrátek 2.200. Průměr otvoru bloku jest 40 mm.

Rozhodli jsme se příkladně pro typ horizontální (MH). Tabulka na str. 15. udává vzduchové hrdlo 27. Nutno tedy použití karburátoru MH 40 se vzduchovým hrdlem 27. Hlavní tryska 150, spouštěcí 50, 55 neb 60.

Jedno a dvouválcové motory: theoretický průměr vzduchového hrdla se snižuje o jedno číslo, průměr hlavní trysky o dvě až tři čísla.

Tabulka pro seřízení karburátorů Solex, typu MV.

1. Theoretický průměr hrdla K.

Vrtání mm	Jevy	Počet obrátek za minutu															
		1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500
55	90	15	15	15	16	16	16	17	17	18	18	18	18	18	19	19	
55	100	15	15	16	17	17	17	17	18	18	19	19	19	20	20	20	
55	110	16	16	17	17	18	18	19	19	19	20	20	20	20	21	21	
55	120	16	16	17	18	18	19	19	19	20	20	21	21	21	21	22	
55	130	17	17	17	17	18	18	19	19	20	20	21	21	21	22	22	
55	140	17	18	18	18	19	19	20	20	21	21	22	22	22	23	23	
55	150	17	18	18	18	19	19	20	20	21	21	22	22	22	23	23	
55	160	17	18	18	18	19	19	20	20	21	21	22	22	22	23	23	
55	170	17	18	19	19	20	20	21	21	22	22	23	23	23	24	24	
55	180	18	18	19	20	20	21	21	22	22	23	23	24	24	25	25	
55	190	18	19	20	21	21	22	22	23	23	24	24	25	25	26	26	
55	200	18	19	20	21	21	22	22	23	24	24	25	25	26	27	27	
55	210	19	19	20	21	21	22	22	23	24	24	25	25	26	27	28	
55	220	19	20	21	22	22	23	23	24	24	25	25	26	27	28	29	
55	230	20	20	21	22	23	23	24	24	25	25	26	26	27	28	29	
55	240	20	21	21	22	23	24	24	25	25	26	26	27	28	29	30	
55	250	20	21	22	23	24	24	25	25	26	26	27	28	29	30	31	
55	260	21	21	22	23	24	24	25	25	26	26	27	28	29	30	31	
55	270	21	22	23	24	25	25	26	26	27	27	28	29	30	31	32	
55	280	21	22	23	24	25	26	26	27	27	28	29	30	31	32	33	
55	290	21	22	23	24	25	26	27	27	28	29	30	31	32	33	34	
55	300	22	22	23	24	25	25	26	26	27	28	29	30	31	32	33	
55	310	22	23	24	25	26	26	27	27	28	29	30	31	32	33	34	
55	320	22	23	24	25	26	27	27	28	29	30	31	32	33	34	35	
55	330	22	23	24	25	26	27	28	28	29	30	31	32	33	34	35	
55	340	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	350	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	360	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	370	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	380	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	390	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	400	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	410	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	420	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	430	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	440	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	450	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	460	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	470	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	480	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	490	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	500	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	510	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	520	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	530	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	540	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	550	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	560	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	570	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	580	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	590	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
55	600	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	

Tabulka pro seřízení karburátorů Solex, typu MH.

1. Theoretický průměr hrdla K.

Vrtání mm	Jevy	Počet obrátek za minutu															
		1000	1500	2000	2500	3000	3500	4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	8500
55	90				12	12	13	13	13	14	14	14	15	15	16	16	
55	100				12	12	13	14	14	15	15	16	16	17	17	18	
55	110	12	12	13	13	14	14	15	16	16	17	17	18	18	19	19	
55	120	12	13	13	14	14	15	16	16	17	17	18	18	19	19	20	
55	130	12	13	14	14	15	16	16	17	17	18	18	19	19	20	21	
55	140	12	13	14	15	16	16	17	17	18	18	19	20	20	21	22	
55	150	12	13	14	15	16	16	17	18	18	19	20	20	21	21	22	
55	160	12	13	14	15	16	17	17	18	19	19	20	21	21	22	23	
55	170	12	13	14	15	16	17	18	18	19	20	20	21	22	22	23	
55	180	12	13	14	15	16	17	18	19	19	20	21	21	22	23	24	
55	190	12	13	14	15	16	17	18	19	20	20	21	22	22	23	24	
55	200	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	21	22	23	23	24	
55	210	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	23	24	25	
55	220	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	23	24	25	
55	230	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	24	25	
55	240	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	250	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	260	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	270	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	280	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	290	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	300	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	310	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	320	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	330	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	340	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	350	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	360	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	370	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	380	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	390	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	400	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	410	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	420	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	430	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	440	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	450	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	460	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	470	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	480	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	490	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
55	500	12	13	14													

Pro šestiválcové motory, dokud jsou válce rozděleny na skupiny, nutno každou skupinu opatřit zvláštním karburátorem.

Je-li šestiválcový motor vyzbrojen jediným karburátorem, nutno volit průměr vzduchového hrdla i hlavní trysky o něco větší.

Pro šestiválcové vyrábí továrna Solex karburátor MOV, nebo MOH (vertikální nebo horizontální) se speciální hlavní tryskou. Plnění válců při použití těchto karburátorů jest dokonalé.

Karburátory MOV a MOH nahradily dřívější dvojité karburátory, jichž seřízení bylo obtížnější.

3. Poruchy.

Při použití karburátoru SOLEX netřeba se obávat náhodného snad neúspěchu, jehož by nebylo možno odstranit. Poruchy mohou spočívat výhradně v chybné montáži nebo nesprávném seřízení karburátoru.

Řádné, methodické zjištění poruchy budiž ovšem první cestou k vyhledání příčin závady. Nedělejme několik změn najednou, jinak nezjistíme v čem chyba spočívala.

Postupujte s rozvahou, a jedná-li se o seřízení, poznamenávejte si výsledky pokusů. Karburátor jest přístroj precizní, zacházejte s ním tedy opatrně a používejte při montáži pouze jemných nástrojů.

Nebudiž pod záminkou zlepšování „fušováno“. Všechny součástky karburátoru SOLEX jsou konstruovány po velmi zralé úvaze a na základě dlouholetých zkušeností. Jakýkoli pokus karburátor nějak zlepšit, může vést pouze k jeho zhoršení.

Ztráty hořlaviny.

Mohou spočívat:

a) V nedostatečném těsnění.

Karburátor SOLEX má pouze čtyři těsnění:

j¹ — pod držákem hlavní trysky,

j² — u sedla jehly plováku,

j³ a j⁴ — u přívodu benzínu.

Jelikož těsnění j² a j³ jsou viditelná zvenčí, může event. netěsnost snadno být zjištěna.

Netěsní-li řádně sedlo plovákové jehly j², může hořlavina kapat do plovákové komory a vytékat hlavní tryskou, jako kdyby hladina přestoupila dovolenou míru.

Proto, jakmile karburátor kape, nutno nejprve prohlédnouti zmíněná čtyři těsnění.

b) V nečistotě mezi jehlou a jejím sedlem.

Tato závada se objevuje obvykle jen v prvních dnech provozu, bylo-li použito nového potrubí, na jehož vnitřních stěnách se vyskytují oxidované částičky. Odšroubujete-li součástku X, máte v ruce jehlu i se sedlem, jež nyní lze snadno vyčistit. Při této práci nutno použití přesného klíče a dobře jej nasadit, aby vedení jehly se nezkřivilo.

c) V děravém plováku.

Vnikne-li do plováku benzin, stává se těžším a hladina v komoře stoupne nad trysku. Vyměňte plovák, aneb není-li nový plovák po ruce, nutno event. spáru neb díрку zapájkovati. Benzin z plováku odstraníte, ponoříte-li jej do vařící vody.

d) Ve zvýšené hladině.

Při naprosté jednoduchosti našeho zařízení, jímž se hladina benzínu udržuje ve stále stejné výši, se tento případ vyskytuje zřídka. Může nastati, byl-li karburátor seřízen pro těžký benzin, kdy také plovák je značně těžší, aneb byla-li zkrácena jehla. Závadu odstraníme, vyměníme-li těžký plovák za plovák pro obvyklý benzin, neb vložením normální jehly. Pro benzin až do hustoty 730 dodáváme plováky

o váze 33 g pro karburátory 26 mm

o váze 42 g pro karburátory 30 mm

o váze 64 g pro karburátory 35, 40 a 46 mm.

Pro benzol a těžký benzin dodáváme plováky o následující váze:

47 g pro karburátory 30 mm

70 g pro karburátory 35, 40 a 46 mm.

Zkouška správné výše hladiny

jest velmi snadná. — Odšroubujte objímku hlavní trysky A, vyjměte trysku, při čemž sedlo trysky zůstane na místě. Spodní část karburátoru namontujte zase na místo, ale bez zasunutí držáku trysky do vzduchového hrdla a sice tak, aby zůstal viditelným vně karburátoru. Otevřete-li pak kohoutek, má hladina benzínu (730) státi as 3 mm pod horní hranou sedla hlavní trysky t. Kohoutek má být otvírán velmi pomalu, jinak hladina setrvačností benzínu stoupne výše než odpovídá skutečnosti.

e) V příliš vysokém tlaku.

Je-li benzin do karburátoru přiváděn nasávacem aneb normálním spádem z nádrže, používá se pro karburátor 26 mm sedlo s jehlou, která má otvor 2 mm; pro karburátory 30, 35 a 40 pak jehla, jejíž sedlo má otvor 2,5 mm, pro karburátor 46 mm jehla se sedlem o otvoru 3 mm.

Při značnějším spádu benzínu (2—3 m), aneb nachází-li se nádrž pod tlakem, nestačí vztlak plováku, aby plovákovou jehlou řádně uzavřel přístup hořlaviny. Nutno pak normálně užívané sedlo s otvorem 2,5 mm zaměnit u karburátorů 30, 35 a 40 sedlem s otvorem 2 mm, které dodáváme na objednávku.

Motor natáčí se těžce, nebo se vůbec nedá spustiti.

Nedostatek hořlaviny.

Nedotýká-li se při zmáčknutí kolíček T plováku, což hmatem lze snadno poznati, leží plovák na dně komory, poněvadž v ni není benzínu. Nutno zjištění, zda kohoutek jest otevřen, zda benzinová nádrž jest naplněna, aneb zda potrubí není ucpano. Při novém potrubí stává se někdy, že vzduch v potrubí brání přítoku benzínu. Nutno tedy vzduch vytlačit, neb vysát.

Je-li benzin veden příliš blízko výfukového potrubí, může se proměnit v páry, které svým tlakem zabraňují přístupu benzínu.

Snížená hladina.

Je-li hořlavina příliš těžká, klesne hladina příliš nízko a motor pak nelze natočit.

Vyměňte plovák, nebo se přesvědčte o jakosti benzínu.

Spouštěcí tryska g je příliš malá.

Zkuste trysku o jedno nebo dvě čísla větší, nevolte ovšem trysku příliš velkou, aby motor v chodu „nekuhal“. Mezi dvěma tryskami, dávajícími stejný výsledek, volte raději větší.

Všimněte si též, zda tryska není snad ucpaná.

Přívěra příliš otevřená neb zavřená.

Značný podtlak, potřebný v pomocné trysce ke spuštění motoru, může být dosažen jen skoro úplným uzavřením přívěry, jako při volném běhu.

Byl-li však karburátor mačkáním na kuliček T zalit, dostane příliš mnoho benzínu a po několika explozích zůstane státi. Nutno tedy klapku otevřítí poněkud více.

Studený motor spustíme nejlépe při plynu mírně otevřeném, tedy: otevřeme-li trochu plyn.

Netěsné ssací potrubí.

Vniká-li následkem netěsností do ssacího potrubí t. zv. vedlejší vzduch, může být natáčení velmi znesnadněno. Netěsná místa se mohou vyskytnouti u přírub spojících karburátor s motorem, kolem stvolů ventilových, je-li jejich vedení příliš opotřebováno; po dlouhém používání může se hřídelik přívěry uvolnit. V těchto případech nenastane v pomocné trysce náležitý podtlak a karburátor nedodává motoru směs dostatečně bohatou benzinem.

Stisknutím kuličku T nutno karburátor „přelítí“, otevřítí poněkud více přívěru, načež motor snadno naskočí. Řádně utěsnití ssací potrubí; vyměnití vedení ventilových stvolů, event. zapouzdití hřídelik přívěry není obtížné; než se tak stane, doporučuje se použití větší pomocné trysky.

Závada v zapalování neb v předstihu bodu zážehu.

Nespočívá-li závada ve špatně seřízeném karburátoru, je třeba se přesvědčtí, zda jest v pořádku zapalování. Nezapomeňte, že magnety při malých obrátkách dávají jiskru jen při řádném seřízení.

Je-li přerušovač ve špatném stavu, nutno odpojití kábel hmoty od magnetky a zkoušetí dále, kde je závada.

Přerušovač, rozdělovač magnetky a elektrody svíček mají vždy býti úplně čisté. Správná vzdálenost elektrod svíček činí cca 0.6 mm.

Nepravidelný volný chod motoru.

Když přese všechny pokusy s různými pomocnými tryskami nebylo při nízkých obrátkách dosaženo pravidelného volného chodu, nutno příčinu hledati v netěsnosti ssacího potrubí. (Viz odstavec o obtížném natáčení.)

Při pokusech o pomalý chod motor vážne neb běží zcela nepravidelně. Necháme-li karburátor zmáčknutím kuličku přetéci, rozběhne se motor ihned do vyšších obrátek.

V tomto případě není možno docílití volného chodu. Motor nassává spárami větší množství vzduchu než potřebuje, při čemž ještě má nassávatí vzduch karburátorem, aby strhl částčky hořlaviny až do válců.

Další příčina nepravidelného volného chodu může spočívatí ve špatném stavu rozdělovače magnetky aneb ve příliš velké vzdálenosti elektrod svíček (správná vzdálenost jest cca. 0.6 mm).

Motor se špatně rozbíhá.

Jest zcela normálním zjevem, když za studeného počasí motor nelze spustití jinak než zcela pozvolným otíráním přívěry; jakmile se motor zahřál, tato závada odpadne po několika minutách chodu.

Nedostatečné přehřátí.

Vyskytne-li se tato závada i po zahřátí motoru, dlužno usuzovatí, že přehřívání není dostatečné. Přehřívací plášť (objímku) nutno položití (smontovatí) na dostatečné délce kolem výfukového potrubí. Přejchod není také dokonalejší, používáme-li příliš malé spouštěcí trysky.

Vadné seřízení.

Zjistěte, zda průměr vzduchového hrdla odpovídá údajům tabulek. Dle toho použijte pak přiměřené hlavní trysky. Podle potřeby vyzkoušejte hrdlo K o číslo menší.

Vadné zapalování.

Při roztáčení motoru doporučuje se dáti magnetce mírný předstih. Přílišný předstih zaviňuje klepání stroje.

Vzdálenost elektrod svíček nemá přesahovatí udanou míru, aby jiskra mohla přeskočití i při nižším napětí magnetky a při nejvyšší kompresi, která klade elektrické jiskře velký odpor.

Vadné potrubí.

Je-li použité potrubí příliš velkého průměru, proudí směs příliš zvolna a po krátkém volném chodu se hořlavina sráží v kapky, jež jsou výkonu motoru na závadu.

Taktěž nevhodný tvar potrubí může býti příčinou nestejnomyšerného rozdělení směsi do jednotlivých válců, o čemž se můžete přesvědčtí, prohlédnete-li svíčky.

Jsou-li všechny póly stejně zbarveny, rozděluje se směs správně; jinak nutno provéstí novou úpravu ssacího potrubí.

Ucpaná hlavní tryska G

jest často příčinou, že motor se nerozbíhá, že funguje nepravidelně, neb že nefunguje vůbec.

Nedostatečný výkon motoru.

Špatné seřízení.

Nutno zjistití podle tabulek, zda seřízení jest správné a zda vzduchové hrdlo jest dostatečně velké.

Přívěra není úplně otevřená.

Zkuste, zda při zcela sešlápnutém akcelérátoru jest přívěra úplně otevřená, což poznáte podle police regulačního šroubku pro plný chod; klapka jest plně otevřená, když tento šroubek doléhá zcela na zarážku.

Nedostatečné plnění válců.

Přesvědčte se, zda příchod předehřívajícího vzduchu jest dostatečný. Průřez příchodu vzduchu a přidavného obřátého vzduchu dohromady má být i něco málo větší než jest průměr karburátoru.

Karburátor příliš malý.

Zkuste dvě následující větší vzduchová hrdla s příslušnými hlavními tryskami. Vyvíjí-li motor s větším ze dvou hrdel vyšší výkon, jest pravděpodobno, že s větším karburátorem docílíte lepších výsledků.

Předstih bodu zážehu jest nedostatečný.

Zkontrolujte, zda předstih jest dostatečný, zda v tomto ohledu bylo dbáno pokynů výrobce magnetky.

Přívod hořlaviny jest nedostatečný.

Tuto záadu poznáte podle toho, že motor rychle dosáhne určitých obrátek, jež však nemůže překročit. Motor vynechává a střílí do karburátoru, což znamená nedostatek benzínu.

Průřez potrubí nutno tedy zvětšiti, případně zanesené potrubí vyčistiti. Doporučuje se též provést zkoušku tím, že se ku přívodu hořlaviny použije nádrže umístěné značně výše než obyčejně.

Příliš značné předehřívání vzduchu

způsobí, že nassátá směs jest příliš řídká a plnění válců nedostatečné, má tedy za následek špatnou výkonnost. Zkuste zmenšiti předehřívání, nebo přidejte regulačním kroužkem spoušť. zařízení čerstvý vzduch.

Výfukový hrnc ucpan.

Stává se, že po jisté době se ve výfukovém hrnci nashromáždí mnoho sazí. Jelikož tento případ je dosti častý, jest nutno mu věnovati pozornost. Přesvědčte se o tom porovnávací zkouškou, nechavše pracovati motor s otevřeným výfukem.

Motor jest přehřát.

Přehřátí motoru obyčejně nebývá způsobeno vadami karburátoru. Příčina spočívá zpravidla ve vadné cirkulaci vzduchu neb vody. Není však vyloučeno, že příliš velká spotřeba benzínu má za následek zvýšení teploty vody. Nutno tedy přikročiti ke snížení spotřeby paliva.

Ostatně může též příliš velké zpoždění zážehu býti příčinou přehřátí motoru.

Motor klepá.

Klepání motoru může býti způsobeno vadami, jež nemají s karburací nic společného, jako samovznícením, přeolejováním motoru, příliš velkým předstihem bodu zážehu, vůli v ložiskách atd.

Spočívá-li příčina v karburátoru, pak jest klepání známkou toho, že směs je chudá.

Příliš velká spotřeba hořlaviny.

Nejdříve nutno zjistiti, zda ztráty benzínu nejsou způsobeny netěsností nádrže, vedení, neb karburátoru.

Přesné měření spotřeby pohonných látek ve voze jest dosti obtížné, a proto nutno je prováděti za určitých předpokladů, které uvádíme.

Zkouška má býti provedena na trati předem známé, případně zjištěna délka dráhy pomocí mapy.

Používáte-li měřiče kilometrů, musí tachometr před i po zkoušce býti zkontrolován.

Po zkoušce spotřeby pohonných látek doporučujeme způsob následující:

Naplňte zcela nádrž vozu, který stojí vodorovně, až po kraj; načež pojedte trať. Po skončení jízdy doplňte opět až po okraj nádrž vodorovně stojícího vozu z nádoby, v níž benzin byl přesně odměřen; doplněné množství udává spotřebu benzínu.

Zkouška má býti provedena tentýž den na trati nejméně 100 km dlouhé.

Zkouška podle výše popsaného způsobu, bude ovšem jen přibližná. Větší přesnosti dosáhnete, použijete-li ku měření nádrže speciálního tvaru (úzké a dlouhé).

Nesprávné seřízení.

Je-li předehřívání provedeno správně a jsou-li pečlivě zvoleny nejmenší trysky, pokud dávají největší rychlost, nemůže příliš velká spotřeba hořlaviny býti zaviněna karburátorem, neuvolnila-li se ovšem objímka hlavní trysky A, anebo sedlo s jehlou. V tomto případě odstraňte záadu utažením. Zjistěte, není-li sedlo s jehlou poškozeno.

Závada předehřívání.

Vadné předehřívání může míti za následek nutnost použití trysek větších než jest zapotřebí, neboť špatně se vypařující benzin nemůže býti správně využitkován.

Jelikož předehřívání působí až po určité době chodu, musí seřízení karburace býti prováděno až teprve na motoru teplém. Motor, který by ihned po spuštění, ještě za studena, vyvíjel bez obtíží plný výkon, musil by míti hlavní trysku značně větší, která by pak při teplém motoru byla nevhodnou.

Příliš malý předstih bodu zážehu

rovněž zvyšuje spotřebu. Je-li na voze uspořádána ruční regulace bodu zážehu, má býti používáno předstihu co největšího, pokud ovšem motor nezačne klepati.

Vynechané exploze znamenají velkou ztrátu benzínu.

Motor je příliš opotřeben.

S motorem opotřebeným stoupá spotřeba značně. Jest pochopitelno, že netěsné pístní kroužky a špatně dosedající ventily propouštějí množství směsi a stupeň komprese se velmi sníží. Obě tyto příčiny dohromady mají za následek velké zvýšení spotřeby, která pak u motorů značně vychozených může dostoupiti až dvojnásobné výše spotřeby motoru normálního.

Je-li zvýšená spotřeba hořlaviny způsobena opotřebením motoru, následuje též vždy i pokles výkonnosti.

Po provedené opravě motoru nutno karburátor znovu seříditi.

Nesprávnosti nassávačů.

Jelikož veliký počet vozů jest dnes opatřen nassávači, nutno podotknouti, že mohou často býti příčinou poruch.

1. Není-li vedení podtlaku všude těsné, může voikati do něho vzduch (obtížné spouštění, vadný volný chod).

2. Může se stát u některých přístrojů, že malé množství benzínu vnikne podtlakovým vedením přímo do ssacího potrubí (vadný chod a příliš velká spotřeba).

3. Jede-li se dlouho plným plynem, může se stát, že podtlak je nedostatečný a přístroj pak nassává příliš málo benzínu. Stává se to zvláště při dlouhém stoupání, při trvalém plném sešlápnutí akceleračního (motor často vynechává, střílí do karburátoru, vůz se zastaví).

Případnou závadu nassávače lze zjistit, nechá-li se pracovat jako obyčejnou nádrž pod vlastním spádem. Zavřete otvor v přívodu benzínu a naplňte nassávač benzinem, který pak může do karburátoru vnikat jen vlastním spádem. Pracuje-li pak motor bezvadně a uvedené případy se již neopakují, nebyl příčinou karburátor, nýbrž nassávač, který nutno dát opravit odborné dílně.

10 důležitých pokynů.

1. Čtěte pozorně tuto brožuru. V případě, že poruchy nastanou, můžete je snadno odstranit.

2. Karburátory jsou přesné přístroje a proto nesmějí být násilím (kládivem nebo pod.) demontovány.

3. Domnělé samovolné zlepšování karburátoru, který jest naprosto dokonalým přístrojem, může vést jenom k jeho zhoršení.

4. V případě, že vám je něco nejasno, neb náš návod nestačí k plnému poučení, obraťte se nás, rádi vám vše vysvětlíme.

5. Nikdy trysky nepřevrtávejte ani nezaklepávejte. Vždy mějte rezervní trysky s sebou.

6. Velkou demontážní matku E neutahujte nikdy přílišnou silou, nýbrž vždy malým klíčem, a pokud možno mírně.

7. Plovák montujte vždy napsím nahoru. Mějte vždy jeden rezervní plovák s sebou.

8. Pamatujte, že nynější jakost hořlaviny jest velice různá a proto je nutno hladině hořlaviny věnovati vždy největší pozornost.

9. Věnujte patřičnou pozornost utěsnění karburátoru; není jich mnoho a vždy se vám vyplatí míti s sebou rezervní těsnění, neboť tím event. předejete ztrátě benzínu.

10. Používejte v zimě, zvláště při těžkém benzínu, našich výtečných a osvědčených spouštěcích zařízení. Uspoříte si tím mnohé nepříjemnosti.



Výroba dílů
na vozy Aero a Tatra
profilová těsnění
dobové příslušenství
na historická vozidla

Aktuální nabídka
www.veteranservice.cz

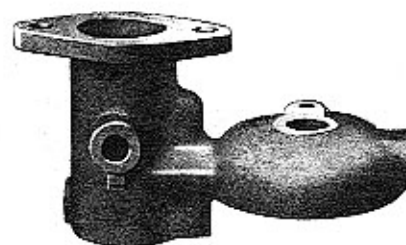
Ceník karburátoru SOLEX typu M:

Vrtání motoru	do 65 mm	65-75 mm	75-85 mm	85-100 mm	přes 100 mm			
Průměr karburátoru	26	30	35	40	46			
MV Úplný karburátor <small>vertikální s ústředím</small>	465.—	540.—	600.—	720.—	860.—			
MH Horizontální karburátor <small>s ústředím a spouštěcím zařízením</small>	480.—	570.—	630.—	750.—	890.—			
Karburátor MH 46 jest opatřen vertikálním spouštěcím zařízením.								
Speciální karburátory s montážními potřebami a regulačním materiálem:								
Praga Piccolo Alfa	Ford	Chevrolet	Essex	Chrysler Six	Indian Big Chief	Renault 6 HP Citroen 5 nebo 10 HP	Fiat 509 Morris	Fordson
500.—	450.—	540.—	600.—	900.—	675.—	500.—	540.—	780.—
Hlavní díly a součásti pro ①		26	30	35	40	46		
Těleso karburátoru úplné		320.—	380.—	420.—	500.—	620.—		
Plováková komora úplná		160.—	190.—	210.—	250.—	270.—		
. bez součástí		100.—	115.—	135.—	170.—	200.—		
Vzduch. víko horiz. karburátoru		28.—	38.—	48.—	58.—	78.—		
Spouštěcí zařízení horiz. neb vert.		42.—	50.—	60.—	70.—	90.—		
Spouštěcí zařízení vertikál. dlouhé		54.—	64.—	74.—	84.—	100.—		
Příruba s těsněním a šrouby		20:60	22:10	23:80	25:90	32:40		
Regulační příruba		80.—	88.—	96.—	104.—	—		
Těsnění pro přírubu		2:20	2:50	3:10	3:60	4.—		
Šroub příruby		1:80	1:80	2:20	2:20	2:20		
Plovák		14.—	17:30	21:60	21:60	21:60		
Vzduchové hrdlo-K		13:20	14:80	21:60	25:90	31:20		
Díly tělesa karburátoru:								
Přívěra		21:60	22:40	23.—	24.—	26.—		
Hřídelník přívěry		21:40	22.—	22:40	23.—	24.—		
Společné díly všem karburátorům uvádíme zvláště.								
Montážní potřeby	Upínací pás spoušť. zařízení úplný	8.—	9.—	10:20	11:40	13.—		
	Koleno	27:60	31:70	34:60	37:40	—		
	Koleno pro předehřívání	26.—	31:20	34.—	41:60	50:60		
	T kus	25:90	29:30	32:20	35:30	—		
	Měděná roura 300 mm délky 500	22:30	26:60	31:90	35:30	—		
	38:40	43:20	51:80	57:60	—			
	Spojovací mosazná trubka	6:40	7:60	8:50	9:40	11.—		
	Předehřívací ohebná hadice 1 m Předehřívací plášť	40.—	60.—	70.—	90.—	120.—		
	36.—	48.—	57:60	66.—	—			

Součásti společné všem karburátorům SOLEX:

Hlavní tryska pro karburátor MV a MH	Kč	7—
" " " " MOV a MOH	"	15—
" " " " Ford	"	10—
Spouštěcí tryska	"	5—
Sedlo hlavní trysky pro MV nebo MH	"	10·80
Objímka trysky pro MV nebo MH	"	6·50
Těsnění sedla trysky J'	"	1—
Sedlo hlavní trysky pro MOV nebo MOH	"	18—
Objímka hlavní trysky pro MOV nebo MOH	"	10—
Těsnění sedla trysky MOV nebo MOH	"	1—
Nárazníkové vahadlo	"	7·60
Šroubek pro volný běh s perem	"	2·40
" " plný běh s perovou podložkou	"	1·80
Páčka přivěry	"	4·80
Krycí matka	"	3·20
Podložka na hřídelík	"	1·60
Přípojka přívodu benzínu	"	7·20
Těleso přípojky	"	6·90
Těsnění přívodu	"	1—
Čistič benzínu úplný s těsněními	"	24—
Přípojka čističe	"	7·60
Těleso čističe	"	10·40
Sítka čističe	"	4—
Těsnění malé	"	1—
Těsnění velké	"	1—
Jehla se sedlem	"	18—
Těsnění sedla	"	1—
Kolíček na plovák, úplný	"	1·50
Šroubek do upevňovacího kroužku	"	1·50
" k připevnění spouštěcího zařízení	"	1·50
" k upevnění vzduchového hrdla	"	1—
" k upevnění přivěry	"	1—
" pro spinací pás	"	1·50
Váleček	"	3—
Přípojka k nassávači	"	8·10
Tahélko spouštěcího zařízení na příční desku	"	32—
Svorka pro laničko	"	2—
Laničko 1 metr	"	2—
Kloubové kolénko	"	10—
Páčka spouštěcího zařízení	"	4—
Zpružina	"	3—
Matka na hřídelík spouštěcího zařízení	"	2—
Přívodní trubka měděná 6×8 mm za 1 metr	"	15—
Štítek „SOLEX“	"	1·40
Demontážní matka	"	16—
Skříňka s velkou soupravou trysek a běžných součástí	"	550—

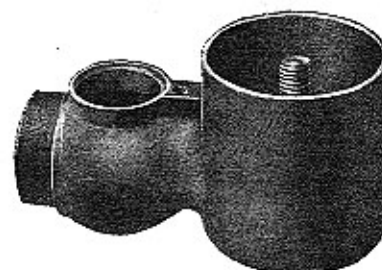
VERTIKÁLNÍ KARBURÁTOR (MV).



Těleso karburátoru — H — MV bez součástí.



Vzduchové hrdlo K.

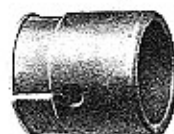


Plováková komora — O — karburátoru MV, bez součástí.



Objímka hlavní trysky A-vert.

SPOUŠTĚCÍ ZAŘÍZENÍ VERTIKÁLNÍ.



Těleso krátkého spouštěcího zařízení.



Těleso dlouhého spouštěcího zařízení.



Regulační kroužek pro vzduch.



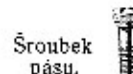
Upínací pás.



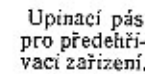
Hlávka kladka upínacího pásu.



Závitová kladka.



Šroubek pásu.



Upínací pás pro předehřívací zařízení.



Matka hřídelíku přivěry.



Hřídelík přivěry.

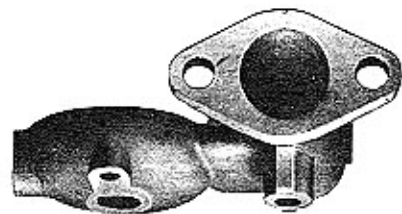


Přivěra.



Pěro pro spouštěcí zařízení.

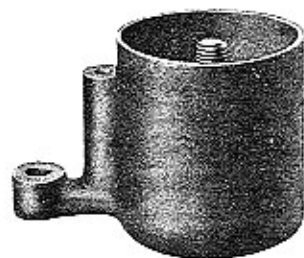
HORIZONTÁLNÍ KARBURÁTOR (MH).



Těleso karburátoru-H-MH bez součástí.



Vzduchové víko.



Plováková komora-O pro MH bez součástí.



Šroubek k upevnění.



Objímka hlavní trysky-A-horiz.



Vzduchové hrdlo-K.

Karburátory MH 26 a 30 dodáváme s plovákovou komorou levou nebo pravou. Uvedené díly jsou pro levostranný karburátor (MHG), nutno tudíž v objednávce poznamenati, jaký díl má být odeslán MHG-levý, MHD-pravý. Karburátory o \varnothing 35 a větší jsou jen s pravou plovákovou komorou.

SPOUŠTĚCÍ ZAŘÍZENÍ HORIZONTÁLNÍ.



Šroubek upevňovacího kroužku.



Upevňovací kroužek pro karburátor 30 a větší.



Víko spouštěcího zařízení.



Klapka.



Závlačka.



Pero spoušt. zařízení.



Osa klapky.



Kroužek osy.



Matka osy.

RŮZNÉ MONTÁŽNÍ DÍLY.



Příruba R.



Měděná roura 300 nebo 500 m dl.



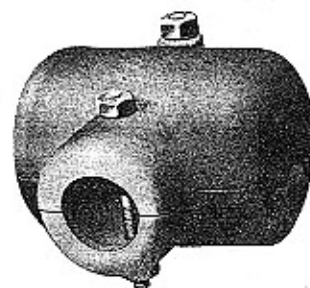
T-kus c.



Těsnění na přírubu.



Koleno-k.



Předehřívací plášť X.



Koleno k předehřívání.



Šroubek předehřívacího kolena.



Vložka kolena.



Ohebná hadice.



Úplný kuličkový kloub.



Šroubek pro objímku.



Kabelová svorka.



Tahátko spouštěcího zařízení.



Regulační příruba bez dílů.



Krycí matka hřídelky.



Příložka na nasávan.



Spojka.



Matka Q 4.



Hřídelík regulační přívěry.



Regulační přívěra.

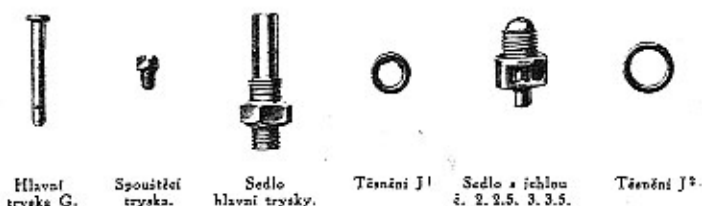


Regulační páčka.



Regulační páčka 90°.

DÍLY VŠEM KARBURÁTORŮM SOLEX SPOLEČNÉ.



Hlavní tryska G.

Spouštěcí tryska.

Sedlo hlavní trysky.

Těsnění J1

Sedlo s jehlou č. 2. 2.5. 3. 3.5.

Těsnění J2.



Šroubek valného běhu.



Pero k šroubku volného běhu.



Vahadlo hřídelku přívěry.



Páčka přívěry.



Perová podložka.



Šroubek plného běhu.

Keycí matka hřídelku přívěry.



Podložka hřídelku.



Šroubek přívěry.



Šroubek vodorovného hrdla.



Páčka spouštěcího zařízení.



Přípojka lističe benzínu.



Volká česnění lističe.



Sítko.



Těleso lističe benzínu.



Malé česnění lističe J2.

DÍLY SPOLEČNÉ RŮZNÝM TYPŮM.



Demontážní matka pro karburátory 30 a větší.



Demontážní matka pro 26.



Přívěra (nutno udati velikost).



Hřídelku přívěry (nutno udati velikost).



Štítek Solex.



Količek na plovák pro 26.



Pero količku.



Količek T na plovák pro karburátory 30 a větší.



Pero količku.



Zavlačka količku.



Plovák F.