

De förgasare som delar **samma justeringsprincip** (brickor under nålventilen) och ofta har **samma eller mycket snarlika nivåvärden** (ca 19–21 mm under kanten) är:

1. Det direkta "syskonet": Solex PAIA

Solex 32 PAIA är i princip samma grundkonstruktion som PAITA men med en något annorlunda kallstartsanordning eller spjällarrangemang.

- **Användning:** Sitter ofta på tidiga Mercedes 190 SL eller Mercedes 220a (W180).
- **Inställning:** Identisk metod. Du lägger brickor under nålventilen för att justera nivån. Måttet (ca 20 mm under kanten) är detsamma.

2. Enkelports-varianterna: Solex PICB / PBIC

Dessa är enkelportsförgasare som sitter på 4-cylindriga Mercedes (t.ex. 180, 190 Ponton), men de delar flottörhusets designfilosofi med PAITA.

- **Modeller:** **32 PICB** och **34 PICB**.
- **Inställning:** Använder samma metod med brickor. Även här är målet att bränslet ska stå strax under spridarens utlopp, vilket brukar motsvara ca 18–20 mm från kanten.

3. Porsche-varianten: Solex 40 PII

Även om detta är en dubbelförgasare för Porsche (356/912), använder den samma **metod**.

- Du justerar nivån genom att lägga till eller ta bort koppar/fiberbrickor under nålventilen.
- Här mäter man dock ofta nivån med ett specialverktyg (ett glasrör på utsidan), men principen att "schimsa" nålventilen är densamma som på din PAITA.
- Gäller även **28-34 PICT**

Sammanfattning av metoden

Gemensamt för dessa äldre Solex (innan de gick över till att böja plåttungor på flottören är att:

1. Flottören är "stum" (ofta i mässing, utan justerbar arm).
2. Nålventilen är den justerbara parten.
3. Packningens tjocklek avgör nivån (Tjockare packning = Lägre bränslenivå).