

Manuale d'istruzione per Motociclette B.S.A.

B25	STARFIRE	A50	ROYAL STAR
B44	SHOOTING STAR	A65T.	THUNDERBOLT
B44	VICTOR SPECIAL	A65L.	LIGHTNING
D14/4	BANTAM SUPREME	A65F.S.	FIREBIRD SCRAMBLER
D14/4S	BANTAM SPORTS	A65S.S.	SPITFIRE SPECIAL Mk. IV
D14/4B	BANTAM BUSHMAN		

B.S.A. MOTOR CYCLES LIMITED,

Armoury Road, Birmingham 11, England

Telefono **021-772-2381**

Telegrammi e cablogrammi **"SELMOTO", Birmingham**

La B.S.A. Motor Cycles Ltd., si riserva il diritto di apportare modifiche a progetti o altri dettagli di sua costruzione a qualsiasi momento, senza preavviso.

Copyright B.S.A. Motorcycles Ltd.

Manuale d'istruzione per Motociclette B.S.A.

ALBERO ECCENTRICO RUTTQRE

Modelli 'A' e 'B'

Un nuovo metodo di lubrificazione a secco dell'albero, attualmente, rende superflua l'applicazione d'olio ai prescritti intervalli per cui, le norme elencate nel manuale, cessano di far testo. L'albero, pertanto, NON DEVE PIU' VENIR LUBRIFICATO.

B25	STARFIRE	A50	ROYAL STAR
B44	SHOOTING STAR	A65T.	THUNDERBOLT
B44	VICTOR SPECIAL	A65L.	LIGHTNING
D14/4	BANTAM SUPREME	A65F.S.	FIREBIRD SCRAMBLER
D14/4S	BANTAM SPORTS	A65S.S.	SPITFIRE SPECIAL Mk. IV
D14/4B	BANTAM BUSHMAN		

INDICE

	Pagina		Pagina
Avviamento	6	Livello dell'olio:	
Batteria	37	Serbatoio	10
Cambio:		Scatola della trasmissione	23
Livello dell'olio	21	Cambio	21
Spurgo	21	Forcella anteriore	34
Candele (tabella 6)	41	Manutenzione ordinaria:	
Capacità per l'olio (tabella 4) ...	40	(1) Regolazioni	8
Carburatore:		(2) Lubrificazione	9
Costruzione	30	Messa in fase dell'accensione	
Catene:		(tabella 6)	41
Regolazione (frontale)	23	Motore:	
Regolazione (posteriore)	25	Sostituzione dell'olio	10
Lubrificazione (frontale)	23	Sistema di lubrificazione	10
Lubrificazione (posteriore)	25	Olio (tabella 1 e 2)	38
Dati tecnici (tabella 6)	41	Valvola a sfera della pompa	12
Dispositivo di anticipo automatico	16	Pipa dello sterzo:	
Filtri:		Regolazione	35
Carter	10	Pneumatici:	
Serbatoio olio	10	Pressioni prescritte	
Filtro dell'aria	21	(tabella 3)	39
Freni:		Rodaggio	7
Registro (anteriore)	32	Ruote:	
Registro (posteriore)	32	Smontaggio (anteriore)	32
Eccentrici—lubrificazione	32	Smontaggio (posteriore)	34
Frizione:		Pressione dei pneumatici	
Funzionamento	27	(tabella 3)	39
Regolazione del cavo	29	Ruttore:	
Pressione della molla	29	Pulizia	16
Allineamento	29	Regolazione della distanza	16
Gioco delle valvole	12, 13	Lubrificazione	16
Guida:		Scatola della trasmissione:	
Per avviare il motore	6	Livello dell'olio	23
Impianto elettrico:		Spurgo	23
Batteria	37	Sospensioni:	
Lampadine (tabella 5)	41	Forcella anteriore	34
Anticipo automatico	16	Lubrificazione	34
Ruttore	15, 17	Regolazione (posteriore)	36
Raddrizzatore	37	Trasmissione:	
Diodo di Zener	37	Catena di comando	23
Lampadine (tabella 5)	41	Catena della ruota	25
		Lubrificazione della ruota	25
		Lubrificazione del cambio	21
		Valvola a sfera della pompa	12

DATI PRELIMINARI

Prima di avviare il motore, accertare che il serbatoio dell'olio, il cambio, la scatola catena di trasmissione e la forcella anteriore siano stati debitamente rabboccati con olio, e che la batteria sia stata, a sua volta, rabboccata e caricata. (Vedansi appositi capitoli sulle norme per rabboccare).

Solo Modello Bantam:—Accertare che il serbatoio contenga la prescritta miscela di olio e benzina.

NOTA:—Non usare carburante che contenga alcool, con serbatoi di vetroresina.

Quando si usa la motocucletta per la prima volta, famigliarizzarsi con i comandi, prima di avviare la macchina. La maggioranza dei comandi sono regolabili e si prestano a venire adattati in modo che li si possa raggiungere senza togliere le mani dalle manopole o i piedi dall'apposito appoggiapiede. Regolare l'impugnatura dello sterzo e l'appoggiapiede in modo che, chi guida, si trovi in posizione normale e comoda. Ultimate le regolazioni, accertare che i bulloni bloccasterzo siano stati chiusi saldamente.

B25, B44 e tutti i Modelli A:—Il dado situato sul pedale appoggiapiede sinistro possiede filetto sinistrorso; per toglierlo, girarlo verso destra. A regolazione avvenuta, rimettere in posizione l'arresto del pedale del freno.

COMANDI SULLO STERZO

Manopola comando gas:—Montata alla destra sullo sterzo, essa regola l'apertura della valvola a farfalla e, per conseguenza, il regime del motore. Per aprire la valvola (ossia per aumentare il regime del motore) girare la manopola in modo che questa muova verso il motociclista. Eventuale allentamento del cavo comando gas, si presta a venire rimediato a mezzo dell'apposito regolatore situato sul cavo all'altezza del carburatore o a metà strada del cavo stesso (secondo il modello).

La resistenza della manopola si regola a mezzo della relativa vite e controdado. La messa a punto viene effettuata dal costruttore però si presta a successivi ritocchi, a seconda delle preferenze individuali.

Comando dell'aria (carburatore):—Situato immediatamente al disopra della leva comando freno anteriore; esso regola il volume di aria alimentata al carburatore.

Quando è chiuso, cioè allontanato dal motociclista, la miscela viene arricchita per agevolare la partenza a bassa temperatura. Per la marcia normale, girare la leva in senso orario, per quanto consentito. Il regolatore è situato a metà strada del cavo oppure all'altezza del carburatore (secondo il modello).

Interruttore dell'abbagliante:—Per la commutazione dal fascio normale al fascio anabbagliante. Su alcuni modelli, quando si inserisce il fascio abbagliante, si accende una spia luminosa sul fanale.

Firebird Scrambler e Victor Special:—L'interruttore a pulsante per fascio anabbagliante è montato sul fanale.

Pulsante dell'avvisatore acustico:—Situato nella stessa custodia che ospita l'interruttore per l'anabbagliante.

Firebird Scrambler:—Il pulsante dell'avvisatore acustico è indipendente e si trova alla sinistra sullo sterzo.

ALTRI COMANDI MANUALI

Rubinetto per carburante:—Situato sul fondo della parte retrostante del serbatoio. Per aprire il rubinetto, estrarre il pomello zigrinato e bloccarlo in posizione

girandolo verso sinistra, oppure abbassare la leva, a seconda del modello. Se il modello è dotato di due rubinetti, entrambi comunicano con il raccordo di erogazione principale del serbatoio; se si usa un solo rubinetto, si mantiene la riserva, che verrà in seguito alimentata al carburatore, quando si spirà il secondo rubinetto.

Commutatore d'illuminazione:—Il commutatore possiede tre posizioni: (a) spento (b) fanalino posteriore, luce spia e quadro strumenti illuminati (c) fanale anteriore, fanalino posteriore e quadro strumenti illuminati; il commutatore situato sullo sterzo regola il fascio abbagliante e anabbagliante.

B25, B44 e tutti i Modelli A:—Indifferentemente dalla posizione del commutatore, il regime della carica alimentata dalla dinamo varia a seconda dello stato della batteria, ossia diminuisce quando quest'ultima si carica e viceversa.

Firebird Scrambler e Victor Special:—I fari abbaglianti e anabbaglianti si controllano a mezzo del pulsante situato sul fanale anteriore.

Bantam:—I fari vengono comandati a mezzo dell'interruttore situato sul fanale anteriore, il quale possiede tre posizioni OFF, LOW (L), e HEAD (H). La posizione "Low" deve venir impiegata quando la macchina è ferma, soltanto per i modelli Supreme e Sports.

Interruttore dell'accensione:—Questo viene azionato a mezzo dell'apposita chiavetta; quando essa viene fatta girare verso sinistra, stacca l'accensione e può venire tolta. Se il motore è fermo, lasciare la chiavetta nella suddetta posizione. Togliere la chiavetta quando la macchina non è in uso. Girare la chiavetta verso destra per avviare, e lasciarla in detta posizione per tutto il tempo in cui il motore è in marcia.

Bantam (Supreme e Sports):—La chiavetta è situata sul fanale anteriore e possiede tre posizioni. Se la lancetta d'indicazione è rivolta in avanti, l'accensione è staccata; l'interruttore deve venire lasciato in questa posizione quando il motore è fermo. Per il normale avviamento, far girare l'interruttore e portare il contrassegno "I" in avanti. Per avviamento di emergenza, nel caso che la batteria sia scarica, far girare l'interruttore e portare il contrassegno "E" in avanti, indi scattare l'interruttore dei fari alla posizione "OFF". Non tenere il motore in marcia se l'interruttore è in questa posizione, per più di 10-15 minuti.

Agitatore (del carburatore):—Questo è costituito da un pistoncino situato al disopra della vaschetta del galleggiante. Premendolo, si abbassa il galleggiante, si libera la valvola a spillo e si sovralimenta il carburatore.

Leva comando alzavalvola (solo modello B44):—Questa corrisponde alla levetta montata a sinistra sullo sterzo; quando viene azionata, si alza la valvola di scarico che sfoga la compressione del motore.

Arresto dell'accensione (solo Bantam Bushman):—L'arresto dell'accensione è situato a sinistra sullo sterzo, nella stessa custodia che ospita il pulsante dell'avvisatore acustico e l'interruttore del faro anabbagliante.

COMANDI A PEDALE

Pedale comando cambio:—Il cambio si aziona con il piede destro; ogni qualvolta si cambia marcia, la leva si riporta alla posizione centrale, non appena la pressione sul pedale viene allentata.

Il folle si trova tra la prima e la seconda posizione, per cui, abbassando la leva, si scende di marcia e portando la leva verso l'alto, si innestano le marce superiori. Il pedale può venir regolato allentando il bullone di arresto.

Pedale del freno ruota posteriore (B25, B44 e tutti i Modelli A):—Detto pedale è dotato di arresto regolabile, che deve venir adeguato in modo che mantenga il pedale ad una posizione comoda a contatto del piede, e pronto per l'intervento. Se si apportano regolazioni alla posizione del pedale, si dovrà, a sua volta, rimettere a punto il freno.

Ogni qualvolta si esegue la regolazione del pedale, accertare che l'interruttore, a sua volta, funzioni e, se necessario, intervenire sul braccio di prolunga, per conseguire quanto detto.

NORME PER LA GUIDA

Per avviare il motore

Mettersi a cavalcioni della motocicletta, accertando che il cambio sia in folle, ossia alla posizione tra la prima e la seconda marcia. Se, inavvertitamente, si innestra una marcia, la motocicletta si muove in avanti, quando si abbassa il pedale di avviamento.

Aprire il rubinetto del carburante e, se il motore è freddo, premere per un momento l'agitatore. Chiudere la leva comando aria (assente sui Modelli B) allontanandola da chi guida, onde arricchire la miscela per agevolare l'avviamento.

Nei Modelli Bantam, Supreme e Sports, girare l'interruttore di accensione portandolo al contrassegno "I"; per gli altri modelli, avviare l'accensione girando la chiavetta in senso orario. **I Modelli Bantam e Bushman, non posseggono nè chiavetta nè interruttore.**

Aprire moderatamente la manopola comando gas (senza esagerare, per non complicare l'avviamento) indi abbassare il pedale di avviamento fino a che si noti resistenza; indi, senza allentare la pressione sul pedale, premere fermamente verso il basso, e il motore si avvia.

Il regolatore di accensione si porta automaticamente alla posizione di ritardo durante l'avviamento, e anticipa progressivamente con l'aumentare del regime del motore. (Sui Modelli Bantam la messa in fase dell'accensione è fissa).

Intervenire sulla leva comando dell'aria quando si effettua l'avviamento a bassa temperatura; però, se il motore è caldo, oppure durante la normale marcia, riportare la leva alla posizione di piena apertura, onde mantenere aperte, a loro volta, le prese del carburatore.

Nota per il Modello Bantam:—Il comando dell'aria, deve venir usato solo momentaneamente, quando si esegue l'avviamento a bassa temperatura; anche in questo caso, usarlo solo se necessario. Non appena il motore parte, tornare ad aprirlo immediatamente. Questa norma riveste speciale importanza, particolarmente se si incontra difficoltà di avviamento, dovuto probabilmente a difetto delle candele di accensione. Quando si aziona ripetutamente il pedale di avviamento, con la leva dell'aria chiusa, si promuove l'accumulo di carburante nel carter, e se questo capita, diventa praticamente impossibile avviare la macchina fino a quando detto carburante non sia stato nuovamente scolato, previa rimozione dell'apposito tappo situato nel carter. (Il più piccolo dei due tappi situati sotto il carter).

Nota per il Modello B44:—Qualora si incontri resistenza dovuta alla compressione, abbassare e rilasciare immediatamente il comando alzavalvola, prima di impartire il colpo definitivo di avviamento.

Innesto della prima marcia

Con il motore al minimo, disinnestare la frizione premendo la leva che si trova alla sinistra sullo sterzo; trascorsi alcuni istanti, premere il pedale del cambio, e portarlo quanto più in basso possibile e innestare la prima. Se il pedale non percorre tutta la prescritta corsa e non permette di innestare la marcia, far muovere leggermente la macchina in avanti o indietro, mantenendo una leggera pressione sul pedale, fino a che la marcia si sia innestata.

Partenza

Aprire moderatamente il comando del gas e rilasciare gradatamente la leva della frizione fino a che si noti che la frizione stà innestando e la macchina si muova in avanti. Aprire un pò di la leva del gas, per evitare che il motore si fermi, indi rilasciare gradatamente la leva della frizione cosicchè la motocicletta parta. La frizione non è pienamente innestata fino a quando la leva non sia stata rilasciata completamente; per tal ragione, non accelerare eccessivamente nè tenere la frizione parzialmente innestata più a lungo di quanto sia necessario per la partenza in prima.

Cambio di marcia (superiore)

Quando la macchina si muova con regolarità, con la frizione innestata a fondo, passare alla seconda marcia. Staccare la frizione, chiudere il gas e alzare il pedale del cambio portandolo a fondo corsa. Questi tre movimenti devono venire eseguiti simultaneamente. Non appena la marcia sia ingranata tornare ad aprire il gas e innestare la frizione.

Cambio di marcia (inferiore)

Disinnestare la frizione, aprire leggermente il gas e spingere il pedale del cambio a fondo corsa in basso, indi tornare ad innestare la frizione, non appena si è ingranata la marcia. Non premere eccessivamente il pedale del cambio; per quanto possibile, muoverlo con uniformità.

Per arrestare il motore

Portare il pedale del cambio alla posizione di "folle" e chiudere il gas, portando il motore al minimo. Scattare l'interruttore di accensione sulla posizione "OFF"; per il Modello Bushman, premere il pulsante arresto accensione.

Rodaggio

Il rodaggio riveste vitale importanza nei confronti dell'efficienza della motocicletta; il modo in cui si usa la macchina per i primi 1500—2200 chilometri ne determina il rendimento successivo.

In rodaggio, non aprire la leva del gas oltre un terzo o metà per i primi 750 chilometri, la velocità non deve eccedere quanto precisato nell'apposita targhetta di rodaggio. In seguito, aprire la leva del gas progressivamente e, terminato il rodaggio, aprirla a fondo.

Per tutti i Modelli "A" e "B":—Accertare che il livello dell'olio nel serbatoio non scenda al disotto del contrassegno del minimo, tenuto conto che economizzare sull'olio è una falsa speculazione. Tenere la macchina in funzionamento con scarso livello di olio, può causare nocivo surriscaldamento dell'olio. Compiuti i primi 400 chilometri e, nuovamente dopo i primi 800 chilometri, scolare il serbatoio, sostituire l'olio, indi pulire i filtri. La quantità prescritta per l'olio figura alla tabella di lubrificazione 1. Sostituire l'olio nel cambio dopo aver completato i primi 800 chilometri.

Bantam:—Compiuti i primi 400 chilometri, togliere il più piccolo dei due tappi situati sul fondo del carter e scolare l'olio. Per via del sistema di lubrificazione a miscela, generalmente il volume che si raccoglie nel carter non è mai ragguardevole, tuttavia, scolare tutto l'olio ivi presente, preferibilmente quando il motore è caldo, poichè l'olio scorre più liberamente e trasporta con sè gli sfidi che si formano durante il rodaggio.

Quando si rimonta il tappo, bloccarlo fermamente onde evitare perdita di compressione dal carter.

Durante il rodaggio, scolare e lavare il cambio il momento in cui si spurga il carter. I dati sull'olio prescritto figurano alla tabella a pagina 38.

MANUTENZIONE ORDINARIA (REGOLAZIONI)

NOTA:—Dopo aver percorso il chilometraggio precisato, la macchina deve venire ritornata al concessionario B.S.A. per l'ispezione, a norma delle clausole prescritte nel Documento di Garanzia.

La seguente distinta fornisce indicazioni sulla manutenzione. Le norme per le varie regolazioni, sono elencate sotto le appropriate voci nei capitoli a seguire.

Settimanale	Pagina
Verificare il livello dell'elettrolita nella batteria (secondo il caso) ...	37
Verificare il registro dei freni	32
Verificare la pressione dei pneumatici (vedasi tabella 3)	39
Ogni 3500 chilometri	
Verificare e bloccare dadi e bulloni	
Verificare il gioco delle valvole (Modelli A e B)	12, 13, 14
Pulire e regolare l'elettrolita delle candele (tutti i Modelli) ...	20
Verificare la regolazione della catena di trasmissione (Modelli A e B)	23
Verificare il funzionamento della frizione (tutti i Modelli)	27
Verificare la tensione della catena della ruota (tutti i Modelli) ...	25
Verificare l'allineamento delle ruote (tutti i Modelli)	26
Verificare la regolazione della pipa dello sterzo (tutti i Modelli) ...	35
Verificare la distanza delle puntine di contatto del ruttore (tutti i Modelli)	16, 17
Pulire il filtro dell'aria (tutti i Modelli)	21
Ogni 7500 chilometri	
Pulire e regolare la distanza delle puntine di contatto del ruttore (tutti i Modelli)	16, 17
Ispezionare il dispositivo di anticipo automatico (Modelli A e B) ...	16
Ogni 15.000 chilometri	
Verificare i segmenti dei freni, e pulire il tamburo del freno (tutti i Modelli)	
Scolare e tornare a rabboccare la forcella anteriore (tutti i Modelli)	34
Ispezionare la sospensione posteriore (tutti i Modelli)	36
A seconda del caso	
Messa in fase dell'accensione (tutti i Modelli)	17, 18, 19

MANUTENZIONE PERIODICA (LUBRIFICAZIONE)

Quotidiana

Verificare il livello dell'olio nel serbatoio (Modelli A e B) 10

Ogni 1500 chilometri

Verificare il livello dell'olio nella scatola catena di trasmissione (tutti i Modelli) 23

Lubrificare i cavi scoperti e tutti i giunti (tutti i Modelli)

Applicare grasso alle articolazioni del forcellone oscillante (Modello Bantam) 36

Applicare grasso al comando frizione (Modello Bantam) 28

Ogni 3500 chilometri

Verificare il livello dell'olio nel cambio (tutti i Modelli) 21

Scolare e rabboccare il serbatoio dell'olio (Modelli A e B) 10

Pulire il filtro del serbatoio dell'olio (Modelli A e B) 10

Pulire il filtro del carter (Modelli A e B) 10

Lubrificare la catena della ruota (tutti i Modelli) 25

Lubrificare la leva comando eccentrico del freno — anteriore e posteriore (tutti i Modelli) 32

Applicare grasso al cavalletto di sostegno o al piede di sostegno (a seconda del caso)

Applicare grasso al flessibile del tachimetro (tutti i Modelli) 30

Ispezionare la valvola a sfera della pompa dell'olio (Modelli A e B) 12

Lubrificare il perno del pedale del freno (tutti i Modelli)

Ogni 7500 chilometri

Lubrificare l'eccentrico del ruttore o il tampone di feltro (secondo il Modello) 16, 17

Lubrificare il dispositivo di anticipo automatico (Modelli A e B) 16

Scolare e tornare a rabboccare il cambio (tutti i Modelli) 21

Scolare e tornare a rabboccare la scatola catena di trasmissione (tutti i Modelli) 23

Ogni 15.000 chilometri

Scolare e tornare a rabboccare la forcella anteriore (tutti i Modelli) 34

MOTORE

Lubrificazione (solo Modello Bantam)

La lubrificazione del motore è promossa dall'olio presente nella benzina, che forma la miscela. La percentuale di olio da miscelare alla benzina è di 1 : 24 (4%) per oli a mescolazione spontanea. Se si usa olio normale (S.A.E. 40), usare la proporzione di 1 : 32 (3%). Vedasi tabella 2.

Poichè la lubrificazione del motore avviene esclusivamente a mezzo della miscela prelevata attraverso il carburatore, si rammenta di non viaggiare in discesa con il motore in folle e con la leva del gas chiusa, poichè il motore potrebbe grippare per difetto di lubrificazione.

I cuscinetti di banco sul lato comando vengono lubrificati automaticamente dalla scatola catena e, quelli sul lato opposto, dal cambio. Speciali tenute impediscono il passaggio dell'olio al carter.

Sistema di lubrificazione (Modelli A e B)

La lubrificazione è del tipo a carter secco, ossia, l'olio è racchiuso in uno scompartimento, separato dal motore. Una serie di ingranaggi della pompa a duplice ingranaggio, situata all'interno del coperchio della distribuzione, aspira l'olio dal serbatoio, attraverso un filtro a reticella, e lo eroga sotto pressione, oltre una valvola di ritegno, al cuscinetto di banco sul lato distribuzione, ai cuscinetti di biella, albero camme, e ad altre componenti.

L'olio, in seguito, passa attraverso un secondo filtro a reticella e si porta al fondo del carter (Fig. 2) ad una piccola coppa, dalla quale viene prelevato da una seconda serie di ingranaggi della pompa, attraverso la valvola a sfera, (Fig. 2), e riportato al serbatoio. Togliendo il tappo di rifornimento quando il motore è in marcia, l'olio di recupero è visibile mentre fuoriesce dal tubo (Fig. 1). L'olio, probabilmente, contiene bollicine d'aria; questo comunque non deve allarmare, inquantochè è una condizione normale, dovuta alla maggior capacità della pompa di recupero. **Qualora non si notasse flusso d'olio dal tubo, arrestare immediatamente il motore e analizzare la causa del difetto** (vedasi "Valvola a sfera della pompa", pagina 12).

Il meccanismo del bilanciante viene lubrificato da una diramazione del tubo di recupero olio; l'olio si porta nel carter attraverso apposite aperture nel blocco cilindro.

Sostituzione dell'olio (Modelli A e B)

Quest'operazione deve venire eseguita dopo aver tenuto la macchina in marcia, quando l'olio è ancora caldo e scorre liberamente. Svitare il filtro (Fig. 1) e scolare l'olio in una vaschetta. Pulire il filtro, indi rabboccare il serbatoio con olio per motore, facendo riferimento ai dati sulla lubrificazione alla tabella 1. La capacità del serbatoio dei Modelli B è di litri 2¼ e, nei Modelli A, di litri 2¾. Il livello dell'olio è indicato dall'astina situata sul tappo di rifornimento. Vedasi tabella 4.

Filtri (Modelli A e B)

Ad intervalli regolari, togliere e pulire i filtri del serbatoio dell'olio e del carter (vedasi "Lubrificazione periodica", pagina 9). Questa operazione può venir eseguita contemporaneamente alla sostituzione dell'olio. Lavare accuratamente con benzina ed accertare che questa sia evaporata completamente, prima di rimontare. Rabboccare il serbatoio con olio del grado prescritto (tabella 1).

Il filtro del carter è incorporato nella coppa; per smontarlo, togliere i quattro dadi autobloccanti. Detti dadi, devono venire sostituiti quando usurati.

Dopo aver sostituito il filtro del carter, per assicurare immediata lubrificazione delle componenti interne, versare nel carter grammi 250 circa di olio per motori, prima di avviare. L'olio può venire versato nella scatola bilanciante però, in tal caso, occorre attendere che esso si porti nel carter.

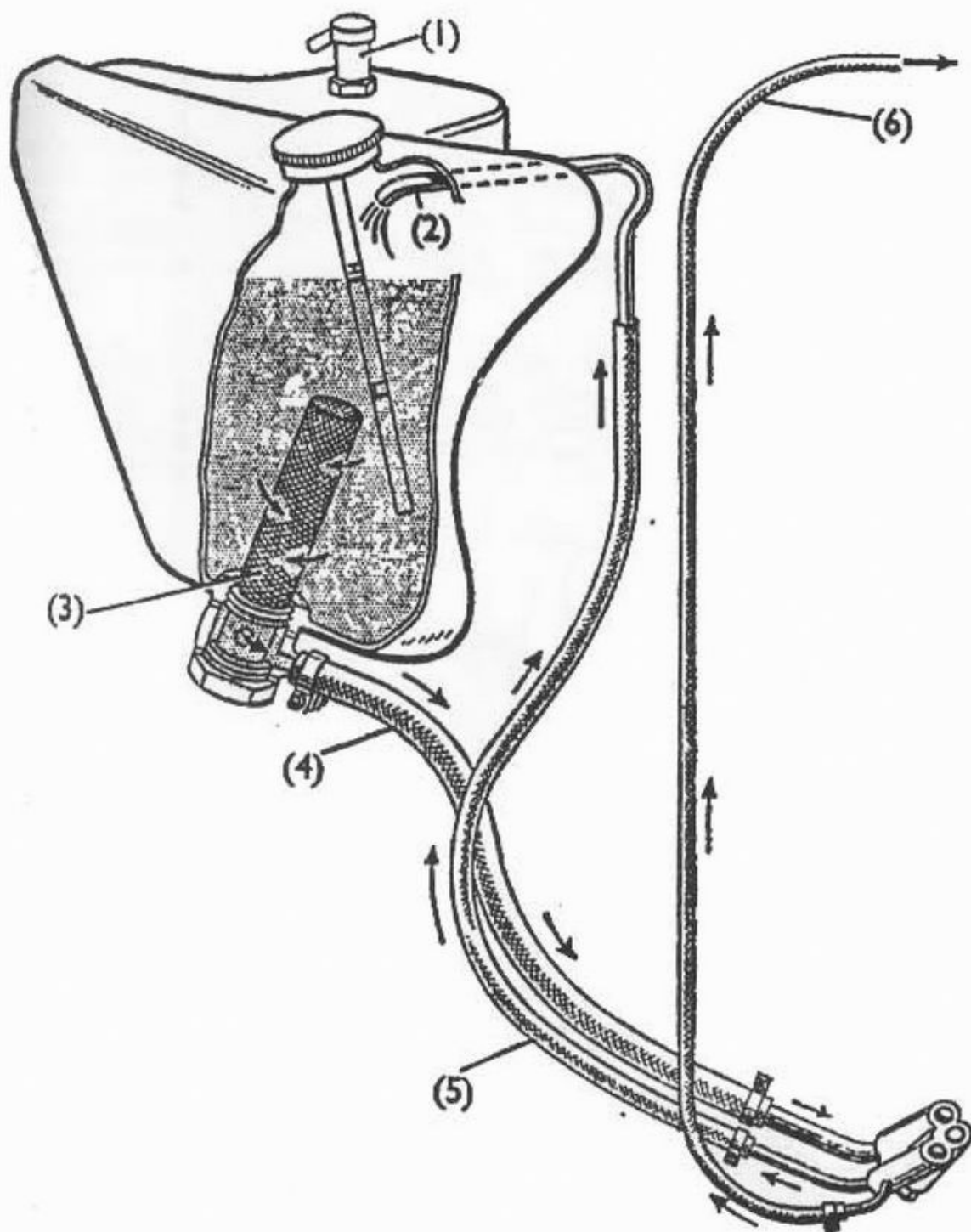


Fig. 1. Complessivo del serbatoio dell'olio, filtro, e tubazioni per il Modello Victor Special (il principio è analogo per gli altri Modelli, malgrado alcune differenze di costruzione).

- | | |
|--|--------------------------------|
| (1) Sfiato del serbatoio. | (4) Tubo alimentazione olio. |
| (2) Accertare che l'olio fluisca a questo punto. | (5) Tubo recupero olio. |
| (3) Filtro. | (6) Lubrificazione bilancieri. |

Tubi dell'olio (Modelli A e B)

Qualora si stacchino le tubazioni dell'olio, accertare, quando si rimonta, che il tubo di mandata proveniente dal filtro del serbatoio, venga nuovamente unito al raccordo interno del carter, ossia, al raccordo di incrocio.

Valvola a sfera della pompa (Modelli A e B)

Quando si smonta il filtro del carter per la pulizia, verificare la valvola a sfera (C) Fig. 2, inserita nel tubo di aspirazione della pompa. La sfera deve potersi muovere con libertà nella sede; questo si verifica inserendo un filo metallico nell'orifizio della valvola. Se la sfera è bloccata nella sede, impedisce il ritorno dell'olio al serbatoio. D'altra parte, se si nota un eccessivo volume d'olio nel carter a seguito, per esempio, di una fermata prolungata, questo può essere causato dalla sfera che non appoggia debitamente sulla sede, per via della presenza di sostanze estranee, e lascia che l'olio passi al carter, attraverso la pompa.

Valvola regolatrice della pressione dell'olio (Modelli A e B)

La valvola è montata alla destra del carter, al disotto del coperchio della distribuzione, e regola la pressione nel sistema di lubrificazione. Essa viene tarata dal costruttore e non richiede ulteriore attenzione fino a quando non si smonti il motore per la revisione.

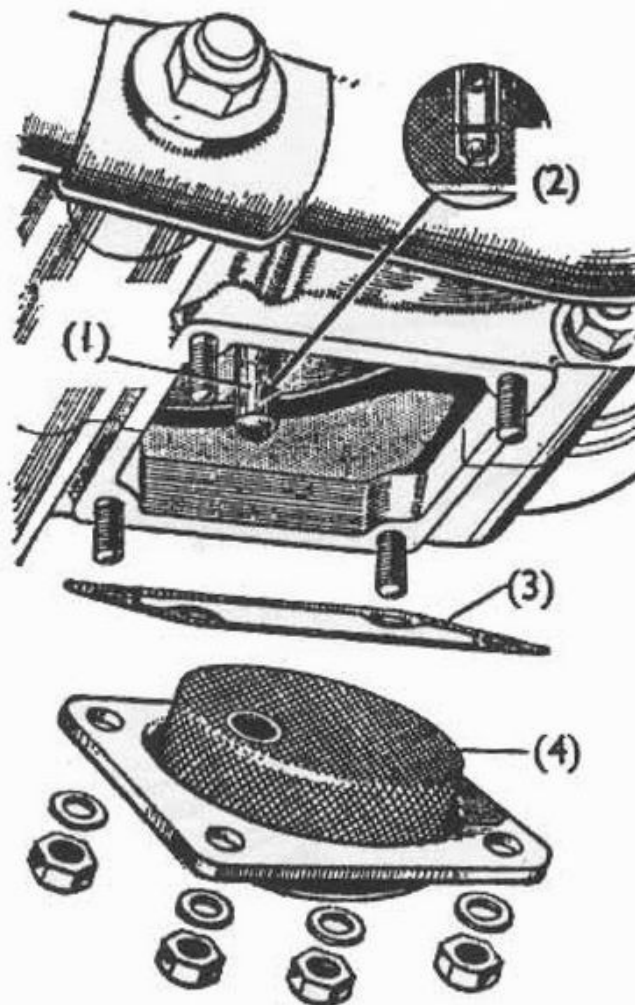


Fig. 2. Filtro del carter e valvola a sfera della pompa.

- (1) Tubo aspirazione della pompa.
- (2) Valvola a sfera della pompa.
- (3) Guarnizione.
- (4) Filtro.

Gioco delle valvole (Modelli A)

Togliere il serbatoio della benzina e sfilare il coperchio del bilanciere, onde ottenere accesso alle viti di registro, situate sulle estremità dei bilancieri.

Il gioco delle valvole si misura inserendo uno spessimetro tra lo stelo della valvola e la vite di registro del bilanciere (Fig. 3). Poichè gli eccentrici sono di speciale disegno, è essenziale seguire le seguenti norme, per evitare regolazioni inaccurate. Far girare il motore lentamente, a mezzo del pedale di avviamento, fino a che una della valvole di aspirazione sia completamente aperta. Questa è la prescritta posizione per verificare il gioco di aspirazione sull'altro cilindro. Far girare nuovamente il motore e ripetere l'operazione per la valvola di aspirazione sul lato opposto del motore. Ripetere l'operazione per le due valvole di scarico. Il gioco deve venir verificato o registrato quando il motore è redde e deve risultare di 0,2 mm. aspirazione e 0,25 mm. scarico.

Se si devono apportare regolazioni, per primo allentare il controdado, indi aprire o chiudere la vite e portare la luce tra l'estremità dello stelo della valvola e la vite al valore prescritto, controllando con lo spessimetro. Trattenendo la vite in detta posizione, torare a bloccare il controdado contro il bilanciere.

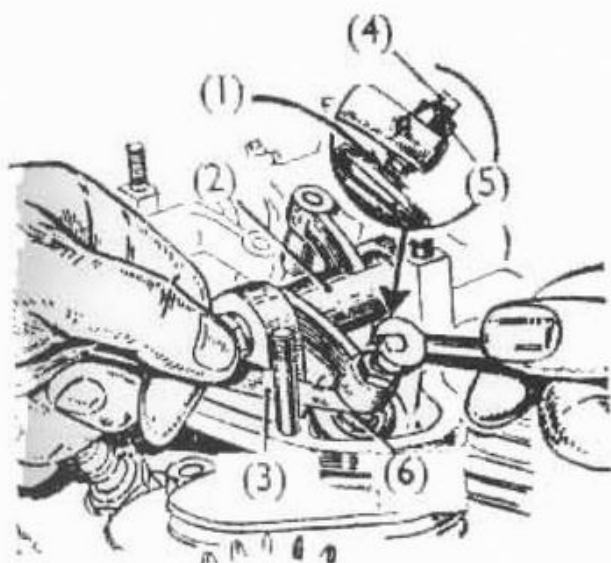


Fig. 3. Verifica del gioco delle valvole (Modello A).

- (1) Spessimetro.
- (2) Bilanciere.
- (3) Spessimetro.
- (4) Vite di registro.
- (5) Controdado.
- (6) Stelo della valvola.

Gioco delle valvole (Modello B44)

Questo deve venir verificato quando il motore è freddo; i dati relativi al gioco sono 0,2 mm. aspirazione e 0,25 mm. scarico.

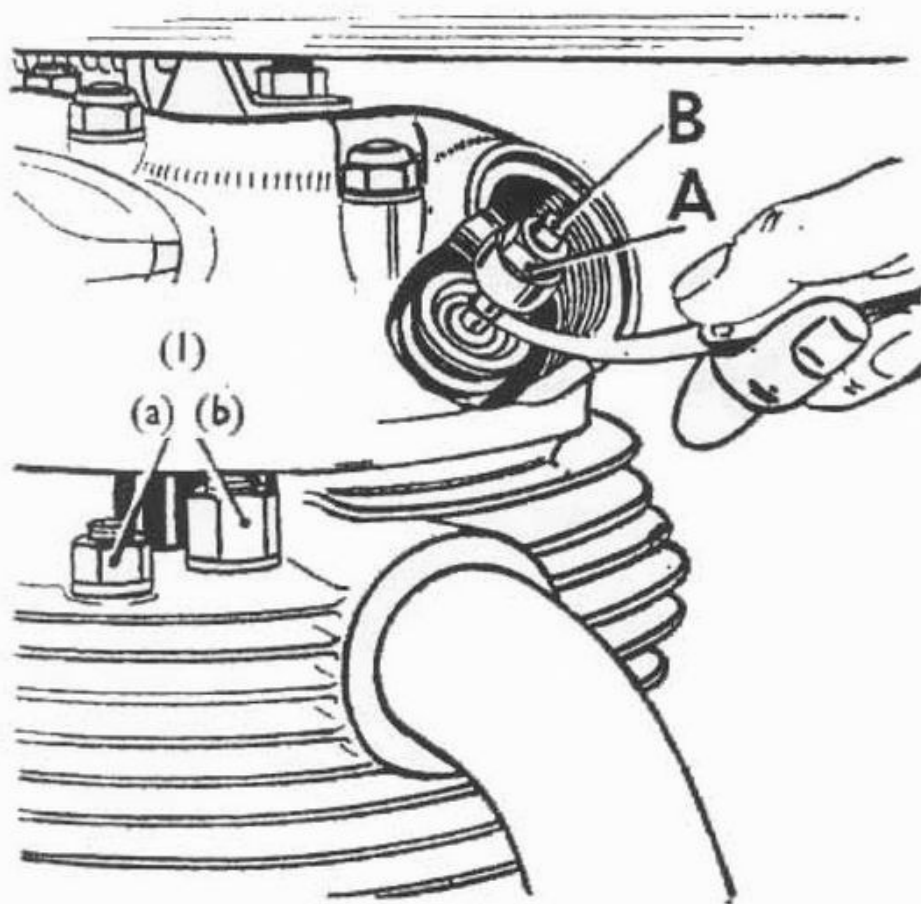


Fig. 4. Verifica del gioco delle valvole (Modello B44).

- (1) Dadi bloccaggio testa cilindro.
- (a) 4 a destra.
- (b) 2 a sinistra.

Togliere le calotte d'ispezione e far girare il motore in avanti, fino a che la valvola di aspirazione si chiuda, ossia, quando l'asta della punteria sia libera di girare. Questo corrisponde alla prescritta posizione per verificare o registrare il gioco della valvola di scarico.

Eseguita la regolazione, far nuovamente girare il motore in avanti fino a riprendere il gioco, ossia, prima che la valvola cominci ad aprirsi. Questo corrisponde alla prescritta posizione per verificare o registrare il gioco della valvola di aspirazione. Verificare il gioco inserendo uno spessimetro tra lo stelo della valvola e il perno di registro, come illustrato alla Fig. 4.

Se occorrono regolazioni, allentare il controdado (A) e regolare il perno (B) fino a che si possa inserire il prescritto spessimetro tra valvola e perno.

Trattenere il perno in detta posizione indi tornare a bloccare il controdado.

Gioco delle valvole (Modello B25)

Il gioco tra bilanciere e stelo della valvola si regola a mezzo del perno del bilanciere; anche in questo caso, si inserisce lo spessimetro attraverso l'apertura d'ispezione, come illustrato alla Fig. 4.

Verificare il gioco attendosi alle stesse norme enunciate per il Modello B44; se occorrono regolazioni, attenersi a quanto segue.

Togliere il coperchio d'ispezione dell'asta di punteria, situato sulla destra della scatola bilanciere per ottenere accesso all'estremità con tacca degli alberi del bilanciere, indi allentare i controdadi sui lati opposti degli alberi Fig. 5.

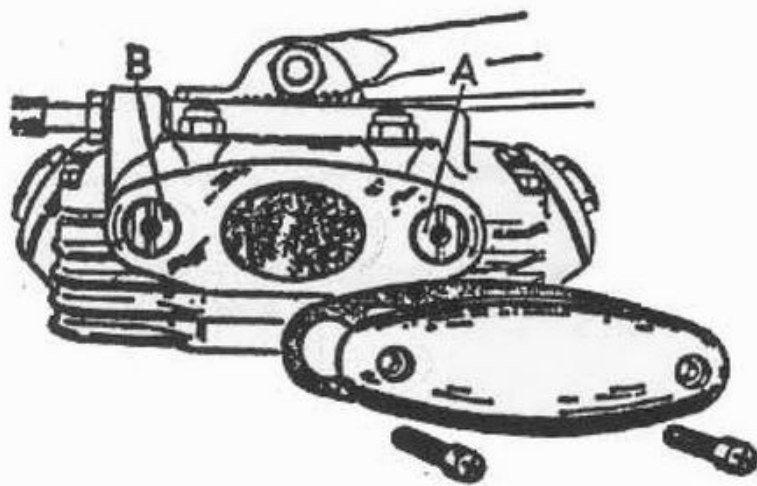


Fig. 5. Regolazione del gioco delle valvole (Modello B25).

Per definire la giusta posizione dei bilancieri in relazione agli steli delle valvole, far girare l'albero del bilanciere di scarico (A) verso destra, fino a portare il bilanciere appena a contatto con lo stelo della valvola, indi girarlo in senso inverso di quanto basti per conseguire il gioco prescritto, controllando con lo spessimetro.

Le norme per registrare il gioco della valvola d'aspirazione sono analoghe a quanto detto, eccettuato il fatto che l'albero (B) viene fatto girare verso sinistra. Il gioco è di 0,2 mm. per aspirazione e 0,25 mm. per lo scarico.

A regolazione avvenuta, tornare a bloccare il controdado.

Leva comando alzavalvola (solo Modello B44)

Regolare la lunghezza del cavo onde mantenere il debito gioco tra il lobo del bilanciere di scarico e l'alberino dell'alzavalvola (Fig. 6).

La regolazione deve permettere che la leva situata sullo sterzo, possa venir mossa di un certo tratto prima che si incontri la tipica resistenza che indica che i piani del lobo e dell'alberino dell'alzavalvola sono venuti a contatto e la valvola stà per venire staccata dalla sede, vincendo la resistenza della molla.

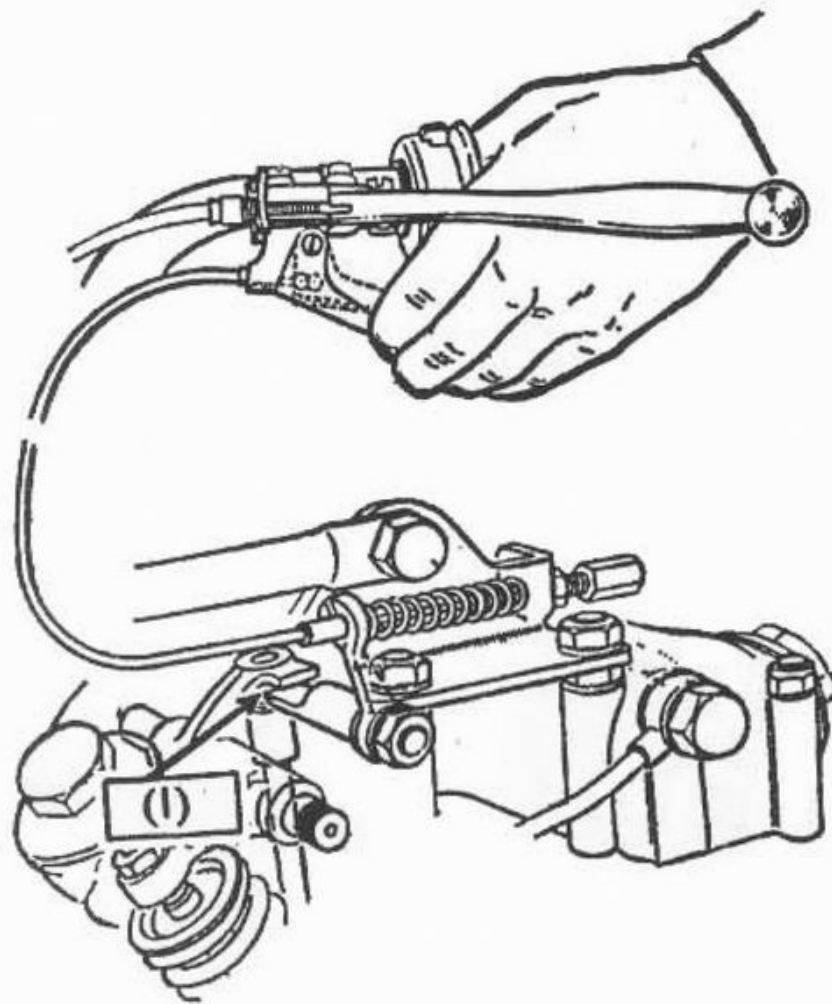


Fig. 6. Gioco per la leva comando alzavavola (Modello B44).

Ruttore (Modelli A e B)

Dopo aver percorso i primi 750 chilometri e, successivamente, ogni 3500 chilometri, verificare la distanza delle puntine di contatto e, se necessario, regolarla.

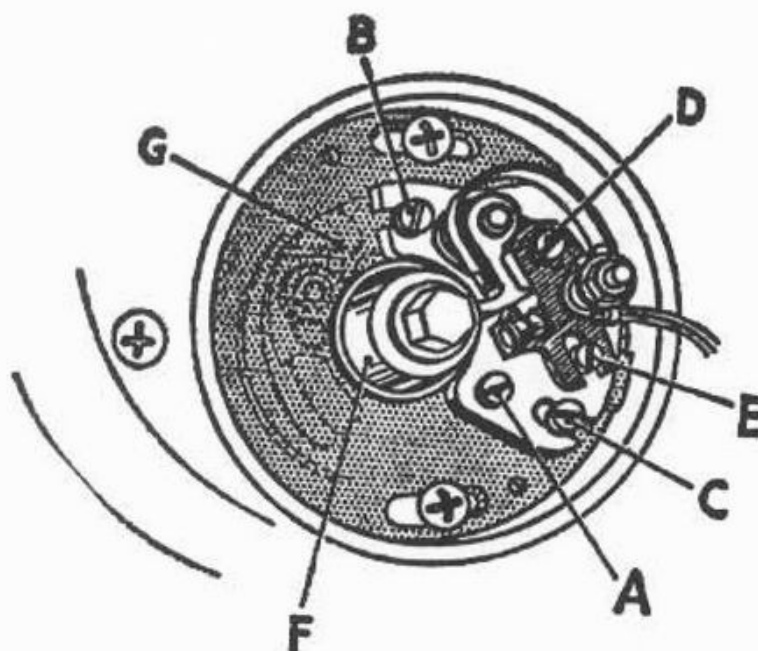


Fig. 7. Il ruttore (parte del dispositivo di anticipo automatico è tratteggiata dietro la base di montaggio). Modelli B.

Pulizia (tutti i Modelli)

I contatti devono venir mantenuti scrupolosamente puliti. Se essi sono bruciati o anneriti, pulirli con una pietra fine al carborundum oppure con tela smeriglio finissima, indi ripulire il polverino metallico con un panno inumidito con benzina.

Regolazione della distanza (Modelli A e B)

Con le puntine completamente aperte, la distanza deve essere di 0,38 mm.

Per verificare, togliere la candela e far girare il motore lentamente, fino a portare il bilanciere sulla cresta dell'eccentrico. In questa posizione, la distanza è al punto massimo; la messa a punto può venir verificata con uno spessimetro. Per apportare regolazioni, allentare la vite (D) indi regolare la piastra che sostiene il contatto fisso a mezzo della vite dell'eccentrico (E) fino a conseguire la giusta distanza. Bloccare la vite e verificare la messa a punto (Fig. 7 e 8).

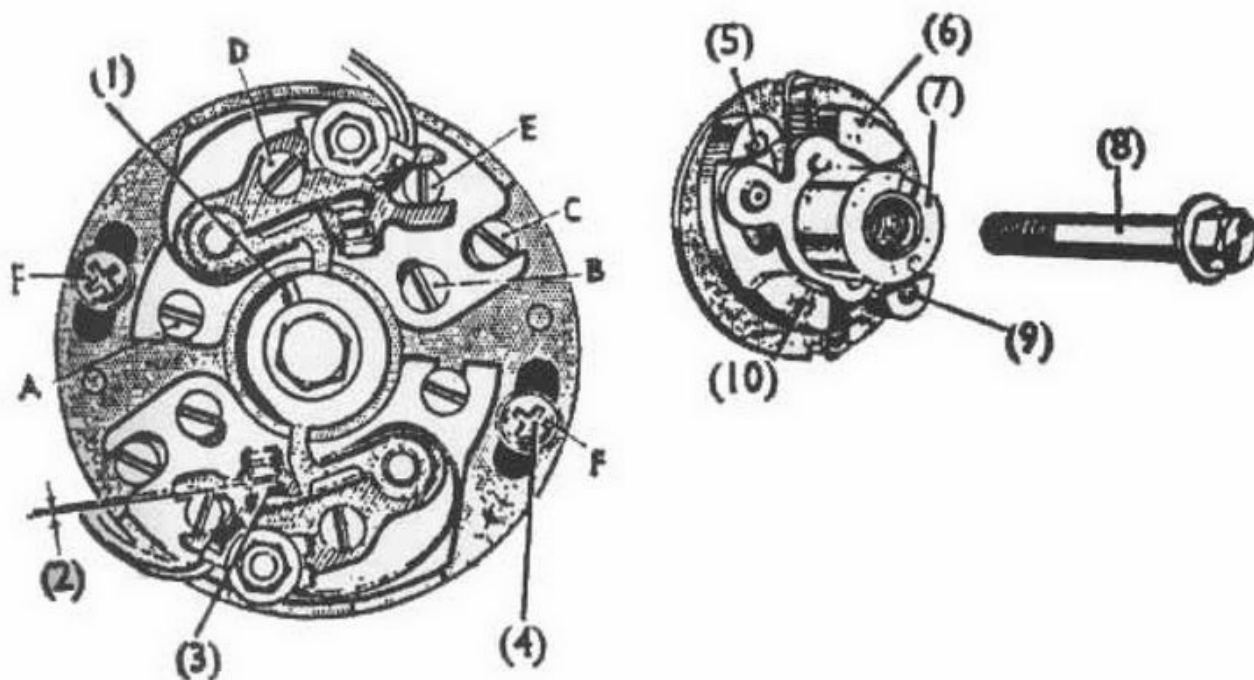


Fig. 8. Nell'illustrazione: complessivo del ruttore (sinistra) e (in alto) il regolatore, montato al disotto dello stesso (Modelli A).

- | | |
|--|---------------------------|
| (1) Tacca dell'eccentrico. | (5) Supporto. |
| (2) Distanza. | (6) Massa di contrappeso. |
| (3) Contatto regolabile. | (7) Eccentrico. |
| (4) Vite bloccaggio piastra di supporto. | (8) Bullone centrale. |

Nei Modelli A ciascun cilindro è dotato di molle separate poichè occorrono due paia di puntine di contatto, azionate da un solo eccentrico, Fig. 8.

Lubrificazione (Modelli A e B)

Applicare un velo di grasso sul piano esposto dell'eccentrico. Non eccedere nel quantitativo, poichè le puntine di contatto non devono venir contaminate dal lubrificante, per evitare accensione irregolare o difficoltà di avviamento. Contemporaneamente, far girare il motore fino a portare la tacca dell'eccentrico al punto più alto, indi applicarvi una goccia di olio per motore e lubrificare l'albero dell'eccentrico. Applicare una goccia di olio ai sostegni delle masse di contrappeso del regolatore.

Dispositivo di anticipo automatico (Modelli A e B)

Per accedere al meccanismo, togliere le due viti (F) Fig. 8, e staccare la piastra del ruttore completa di puntine di contatto, ecc.

Accertare che le masse di contrappeso possano muovere con libertà e che, quando si gira a mano l'eccentrico e lo si porta in posizione di anticipo (ossia le masse completamente protese verso l'esterno) indi lo si rilascia, le molle richi amino le masse verso l'interno (posizione di ritardo). Lubrificare i supporti con una goccia di olio, senza eccedere nel quantitativo, per evitare che il lubrificante raggiunga le puntine di contatto. Dopo aver rimontato in posizione il ruttore, verificare la messa in fase dell'accensione.

Ruttore Modello Bantam

Per accedere al ruttore, togliere le viti (G) che fissano il coperchio (F) Fig. 9. Far girare il motore fino a staccare le puntine e inserirvi uno spessimetro. La distanza prescritta, in questa posizione, deve risultare di 0,3 mm. Se occorrono regolazioni, allentare la vite (E) Fig. 9) e far girare la vite (H) dell'eccentrico fino a conseguire la prescritta distanza, indi tornare a bloccare la vite (E).

Lubrificazione

Applicare un velo di grasso (preferibilmente con alto punto di liquefazione) al feltro che lubrifica l'eccentrico.

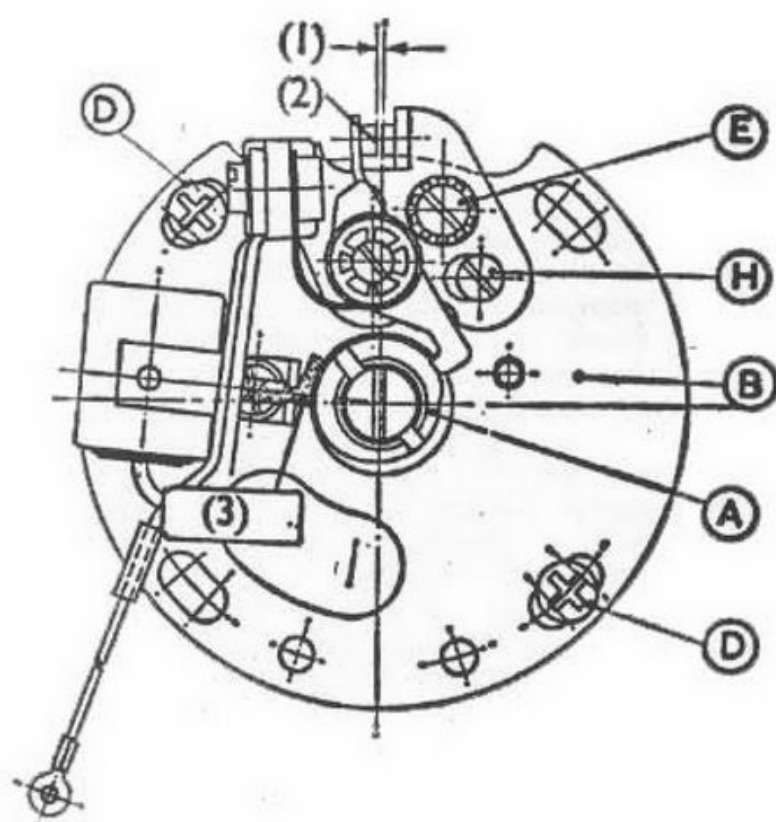


Fig. 9. Ruttore per modello Bantam.

(1) Distanza. (2) Puntine di contatto. (3)

Messa in fase dell'accensione (Modelli A)

Prima di verificare la messa in fase, regolare la distanza del ruttore poichè, qualsiasi variazione di detta distanza dalla quota prescritta, si riflette sulla messa in fase.

Per semplificare la messa in posizione del pistone, il volano è stato predisposto per accogliere una spina di messa in fase (presente nel corredo attrezzi) da inserirsi nell'apposita apertura ricavata sul piano frontale del carter (Fig. 10). Innanzitutto, portare il pistone destro a fondo corsa di compressione (entrambe le valvole chiuse). Togliere il coperchio (4) ed inserire la spina. Far girare il motore all'indietro lentamente, fino a percepire la spina quando innesta nella chiave di messa in fase, ricavata sul volano, indi montare e bloccare le viti.

Il motore in tal modo resta bloccato con il pistone destro nella posizione

prescritta per la messa in fase. La spina deve venire inserita con la sezione spianata rivolta in alto (tutti i Modelli, Fig. 10).

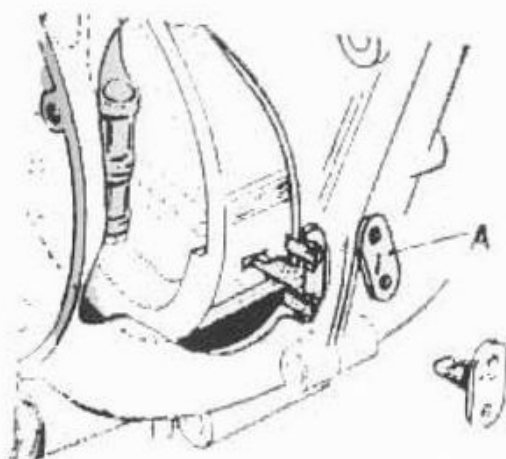


Fig. 10.
Impiego della spina di messa in fase.

Successivamente, portare il dispositivo di avanzamento automatico alla **posizione di pieno anticipo**.

Togliere il bullone centrale (Fig. 8), estrarre la rondella e sostituirla provvisoriamente con un'altra che possieda un foro di larghezza sufficiente per passare sul supporto dell'eccentrico, onde la rondella appoggi contro il piano laterale dell'eccentrico. Rimontare il bullone; prima di chiuderla far girare l'eccentrico in senso antiorario, fino al limite di rotazione, tenerlo in tale **posizione**, indi bloccare il bullone. Questo fissa il dispositivo di avanzamento automatico alla **posizione di pieno anticipo** che corrisponde alla **posizione prescritta per la messa in fase dell'accensione**.

I gruppi del ruttore possono venir entrambi regolati individualmente in modo che impartiscano la prescritta accensione al rispettivo cilindro.

A questo punto, accertare che la coppia di puntine del ruttore superiore stiano appena aprendosi. Se la loro posizione fosse diversa, allentare le due viti (A) e (B) che bloccano la piastra di supporto del ruttore, indi intervenire sulla vite dell'eccentrico (C) e portare le puntine sul punto di apertura (Fig. 8). Bloccare le viti e verificare con cura la nuova messa a punto. Il metodo indicato per accertare il punto preciso di apertura delle puntine consiste nel collegare una batteria e una lampadina in serie con le puntine.

Quando il cilindro destro è stato messo in fase, togliere la spina, far compiere al motore un giro completo, indi rimontare la spina. Accertare che la coppia di puntine di contatto sottostanti sia sul punto di aprirsi. Se la loro **posizione fosse diversa**, ripetere le operazioni suaccennate, sul gruppo sottostante del ruttore.

Togliere la spina prima di far girare il motore e togliere la rondella provvisoria collocata dietro il bullone centrale del ruttore, altrimenti il **dispositivo di avanzamento automatico rimane inoperativo**.

La regolazione dell'accensione al pieno anticipo, per tutti i Modelli, corrisponde a 34 gradi, misurati all'albero a gomito (tabella 6).

Messa in fase dell'accensione (Modelli B)

Prima di verificare la messa in fase, regolare la distanza del ruttore, poichè qualsiasi variazione di detta distanza dalla quota prescritta si riflette sulla messa in fase.

La messa in fase, si esegue montando sull'albero un quadrante graduato, previa rimozione del coperchio della scatola (Fig. 11). Bloccare, su un punto adatto del motore, una lancetta di indicazione.

Successivamente, portare il dispositivo di avanzamento automatico alla **posizione di pieno anticipo**, alla maniera descritta per i Modelli A.

Per verificare la messa a punto dell'accensione, portare il pistone al punto

morto superiore della corsa di compressione (entrambe le valvole chiuse). Far girare il motore all'indietro di circa 45 gradi, indi farlo girare in avanti, lentamente, fino a che le puntine del ruttore stiano per aprirsi (una batteria e una lampadina collegate in serie con le puntine indicano l'istante in cui queste si separano). L'albero a gomito, deve trovarsi a 29-31 gradi prima del punto morto superiore (tabella 6).

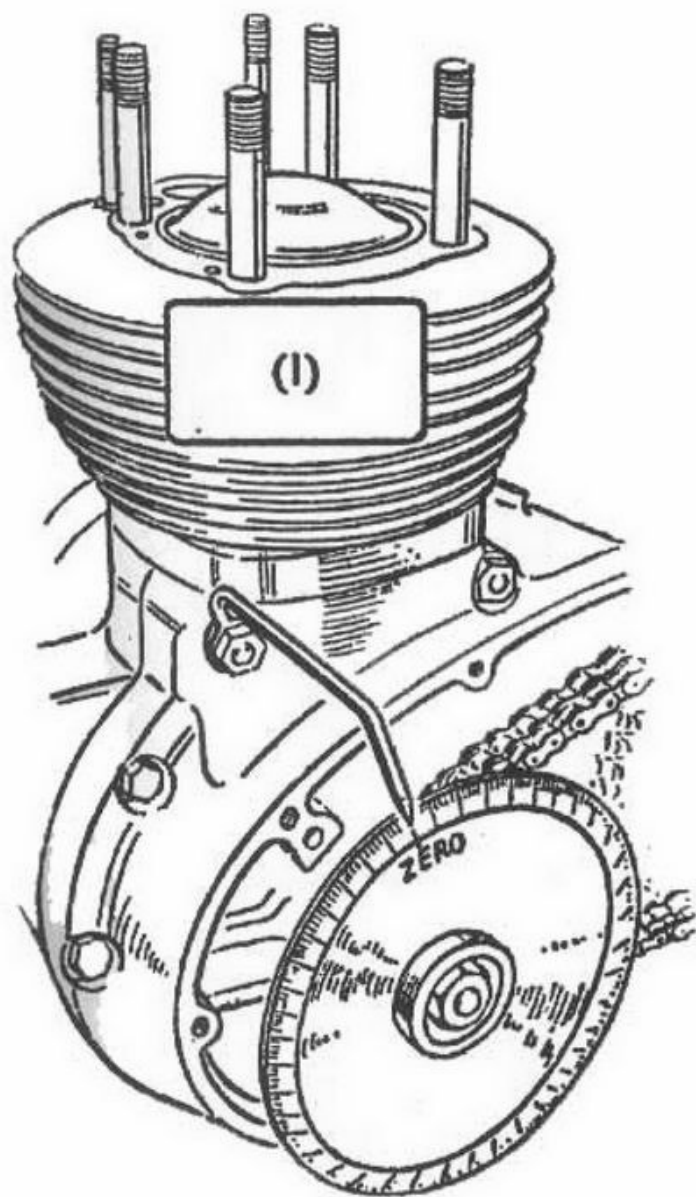


Fig. 11.
Montaggio del quadrante graduato (Modelli B).

(1) Pistone al punto morto superiore.

Se la regolazione dell'accensione non è in ordine, allentare le due viti (A) e (B) Fig. 7, che bloccano la piastra di supporto del ruttore indi intervenire sulla vite dell'eccentrico (C) e portare le puntine sul punto di apertura.

Bloccare le viti e verificare la messa a punto. Togliere la rondella provvisoria collocata dietro il bullone centrale del ruttore, altrimenti il dispositivo di avanzamento automatico rimane inoperativo.

Messa in fase dell'accensione (Bantam)

La messa in fase viene accuratamente regolata, entro stretta tolleranza, presso lo stabilimento per cui non è possibile né necessario alterarla.

È, comunque, essenziale che la distanza delle puntine di contatto sia precisa, prima di regolare la messa in fase dell'accensione.

Qualsiasi variazione alla messa in fase si consegue facendo girare la piastra (B) Fig. 9, di quel poco che è consentito, dopo aver allentato le viti (D). Per verificare la messa in fase, rilevare il punto morto superiore del pistone, montando il quadrante graduato sull'albero motore, e bloccando una lancetta d'indicazione contro uno dei bulloni, come illustrato alla Fig. 12.

Far girare il motore all'indietro di $16\frac{1}{2}$ gradi indi accertare che, con il pistone in questa posizione, le puntine del ruttore si stiano appena staccando. Se, invece, esse fossero staccate di più di quanto precisato, la messa in fase è troppo anticipata o viceversa (tabella 6).

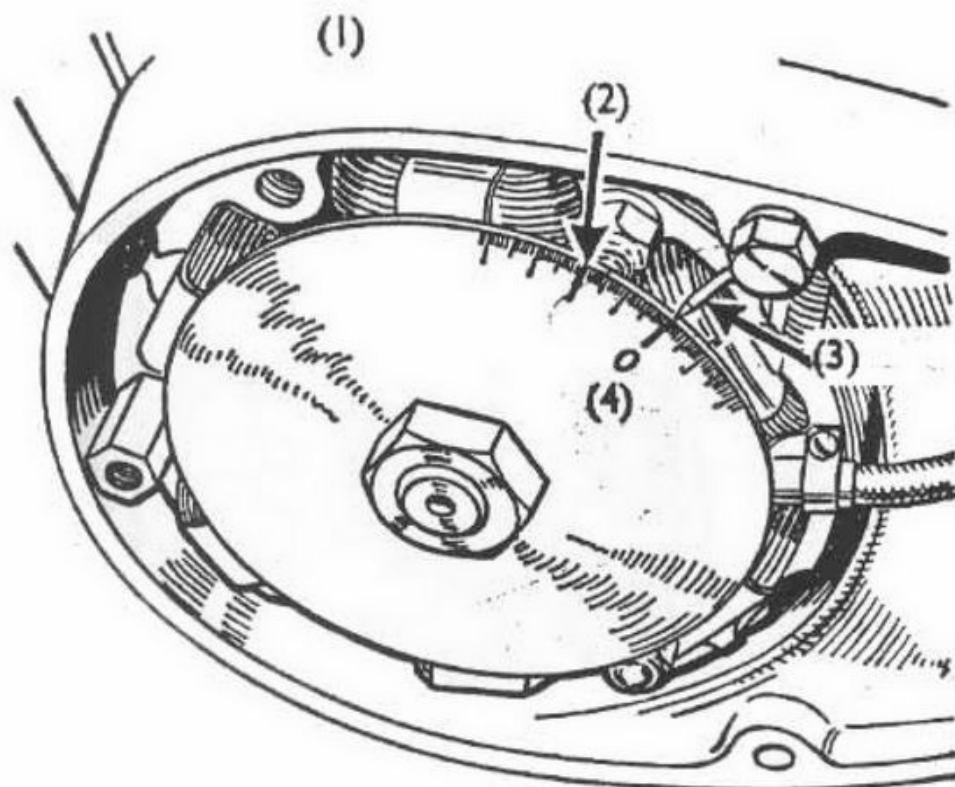


Fig. 12. Messa in fase del Bantam a mezzo quadrante graduato.

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| (1) Pistone a fondo corsa. | (3) Lancetta d'indicazione. |
| (2) Angolo di messa in fase. | (4) Zero. |

Messa in fase dell'accensione a mezzo dello "Strobelight" (Modelli A e B)

Detti motori sono dotati del suddetto accessorio, compresa la lancetta d'indicazione e la linea di contrassegno sul rotore della dinamo, per accedere ai quali basta togliere il coperchio circolare della scatola della trasmissione.

Lo "strobelight" deve venir collegato a norma di quanto prescritto dal costruttore, ricorrendo ad una batteria separata e non a quella della macchina.

Modelli A

Verificare per primo il cilindro di destra. Portare il motore ad un regime sufficientemente alto perchè il comando automatico porti l'accensione al pieno anticipo; se la messa in fase è in ordine, a questo punto la linea di contrassegno e la lancetta indicatrice devono coincidere, se vengono esaminate sotto il fascio uminoso dello strobelight. Se occorrono regolazioni, allentare le vit (A) e (B) Fig. 8, che bloccano la piastra di supporto della parte superiore del ruttore, indi intervenire sulla vite dell'eccentrico (C) fino a che le puntine stiano per staccarsi. Tornare a bloccare le viti.

Successivamente, verificare il cilindro di sinistra; se occorrono regolazioni ripetere le operazioni suaccennate, per la parte inferiore del ruttore.

Modelli B

Le istruzioni suddette valgono altresì per i Modelli B, però facendo riferimento alla Fig. 7.

Candele di accensione (Champion)

Pulire le candele con una soffiatrice di abrasivo, indi rifinire i piani degli elettrodi delle candele standard, con una limetta fine accertando che siano

nitidi, piani e paralleli. Regolare la distanza alla quota prescritta di 0,5—0,6 mm. Per la regolazione della distanza, piegare l'elettrodo laterale. Pulire con cura il filetto e l'appoggio della rondella, prima di rimontare la candela sul motore.

Le speciali rondelle fisse in acciaio delle candele Champion, durano quanto la candela stessa (vedasi tabella 6).

Filtro dell'aria (Modelli A e B)

I filtri si prestano a venire smontati dalla presa del carburatore; le estremità della fascetta perforata sono bloccate da un bulloncino con relativo dado; questo deve venir allentato per sfilare il filtro. Lavare l'elemento con benzina, indi asciugarlo.

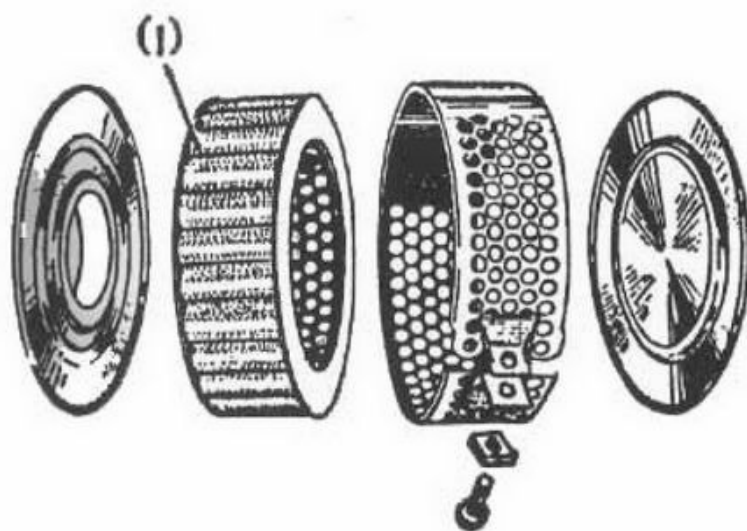


Fig. 13.
Filtro dell'aria smontato nelle varie componenti.

(1) Elemento del filtro.

Se si usa la motocicletta per competizioni o in condizioni particolarmente ardue, pulire il filtro almeno una volta la settimana e preferibilmente, prima della gara.

Bantam (eccettuato il Bushman)

L'elemento è bloccato da una fascetta flessibile. Ad intervalli di circa 3500 chilometri, lavare l'elemento con benzina, lasciarlo asciugare, indi rimontarlo. L'inosservanza di questa norma causa il parziale intasamento e, per conseguenza, alto consumo di benzina e scarso rendimento.

Bantam Bushman

Togliendo le viti, si può smontare il filtro e rimuovere l'elemento.

Detto elemento, costruito con carta sottoposta a trattamento speciale, deve venir ripulito ad intervalli che non superino i 1500 chilometri, o più frequentemente, se si viaggia in ambiente polveroso. Sostituire l'elemento con regolarità; se questo non fosse possibile, spazzolarlo accuratamente, togliere la polvere accumulata e ripulire l'interno, in modo analogo.

CAMBIO

Lubrificazione (Modelli A)

Il prescritto livello dell'olio è indicato sull'astina unita al tappo di rifornimento (Fig. 14).

Per scolare l'olio (questo deve venir fatto quando l'olio è caldo, dopo che la macchina sia stata in marcia) togliere il tappo di spurgo dalla borchia situata al disotto del cambio (Fig. 14). Ispezionare la tenuta anulare in gomma, prima di rimontare il tappo, e ostituirla, se necessario. La capacità del cambio è di circa 500 c.c. Rabboccare indi verificare il livello con l'astina. Gli oli prescritti, figurano alla tabella 1.

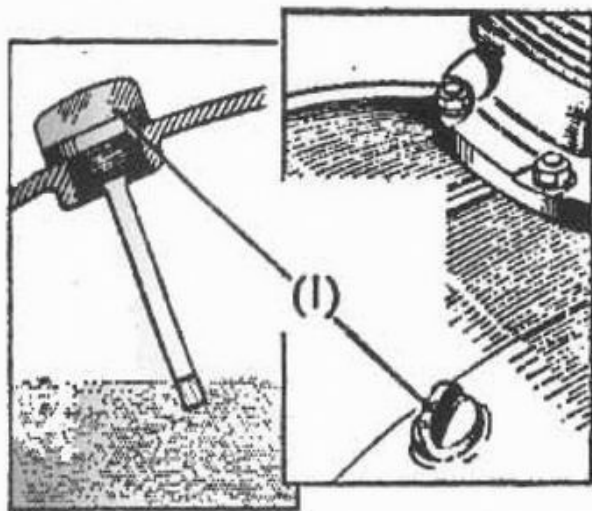
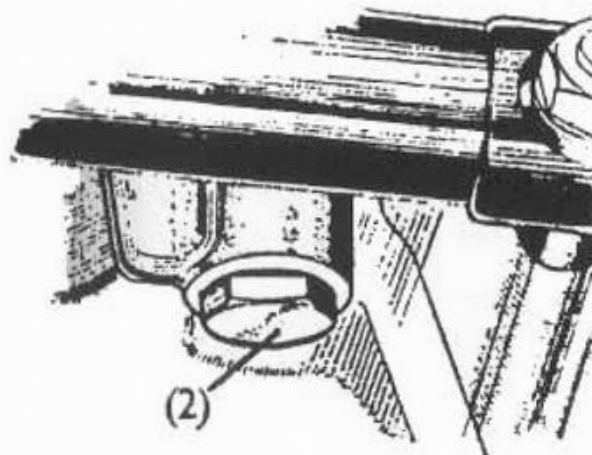


Fig. 14. Astina di livello dell'olio per il cambio, e tappo di spurgo (Modelli A).

- (1) Tappo di rifornimento con astina, per l'olio del cambio.
- (2) Tappo di spurgo del cambio.



Modelli B

Le istruzioni per il modello A valgono altresì per il Modello B; per quest'ultimo, la capacità è di circa 285 c.c.

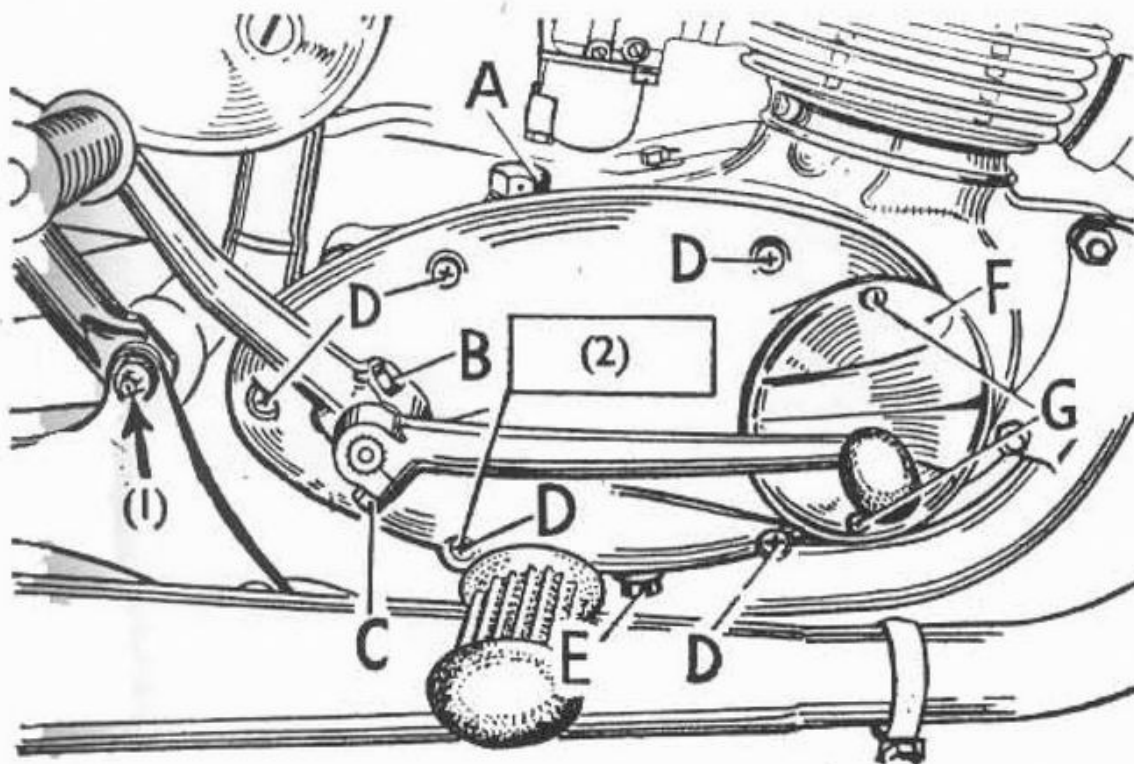


Fig. 15. Vite livello olio del cambio e coperchio del ruttore (Bantam).

(1) Raccordo per lubrificazione.

(2) Vite livello olio.

Bantam

La lubrificazione degli ingranaggi e della trasmissione avviene a mezzo olio per motore (vedasi tabella 2, pagina 38). Non si usi olio per motore a miscelazione spontanea.

Per sostituire l'olio del cambio, togliere il tappo di spurgo (E), sottostante (Fig. 15) indi scolare l'olio. Lavare accuratamente il cambio, con olio di seiacquo, indi rabboccare nuovamente al prescritto livello, attraverso l'apposito foro di rifornimento (A) Fig. 15.

Il livello è indicato dalla vite (D) Fig. 15, situata sul coperchio dietro il pedale appoggiapiedi, la quale è verniciata in rosso, per facilitarne l'identificazione. Essa deve venir tolta quando si rabbocca il cambio. Versare il olio fino a che fuoriesca dal foro di livello, lasciar scolare l'eccedenza, indi ricollocare e bloccare la vite di livello e, successivamente, il tappo del foro di rifornimento.

CATENE E FRIZIONE

Lubrificazione della catena di trasmissione (Modelli A e B)

Una moderata ma regolare alimentazione di olio, proveniente dalla scatola della catena attraverso un lubrificatore-dosatore non regolabile, lubrifica la catena della ruota.

Sul bordo sottostante del coperchio della scatola esistono due viti, entrambe dipinte in rosso; quella frontale è la vite del livello dell'olio (Fig. 16).

Per rabboccare, togliere questa vite, indi quella del tappo di rifornimento. Versarvi l'olio del grado prescritto (vedansi tabelle 1, pagina 38) indi lasciare scolare l'eccedenza. Rimontare la vite di livello e quella del tappo di rifornimento. Per scolare l'olio, togliere la vite dipinta in rosso, situata sul punto più basso della scatola della catena. Questa vite deve venir rimontata e bloccata fermamente per evitare perdite di olio.

Capacità della scatola della catena: circa 140 c.c.

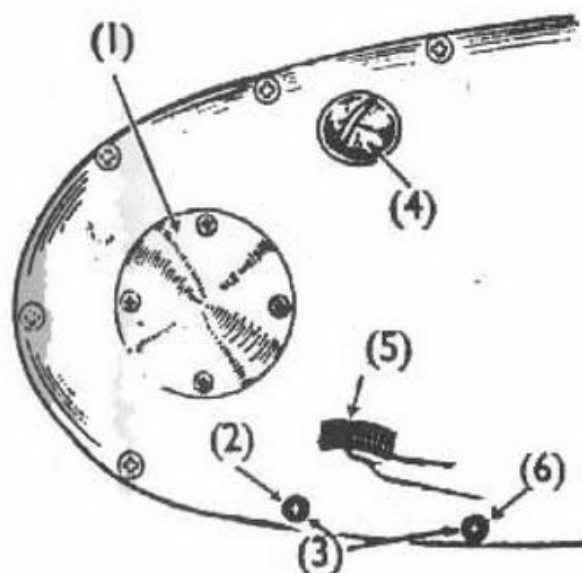


Fig. 16. Livello dell'olio nella scatola della catena.

- (1) Coperchio d'ispezione dello Strobelight.
- (2) Vite di livello.
- (3) Entrambe le teste delle viti sono dipinte in rosso.
- (4) Vite del tappo di rifornimento.
- (5) Pedale del freno posteriore.
- (6) Vite di spurgo.

Bantam

In questo modello, la fornitura di olio è in comune con quella del cambio, pertanto non occorre speciale attenzione, al di fuori di quanto menzionato per il cambio.

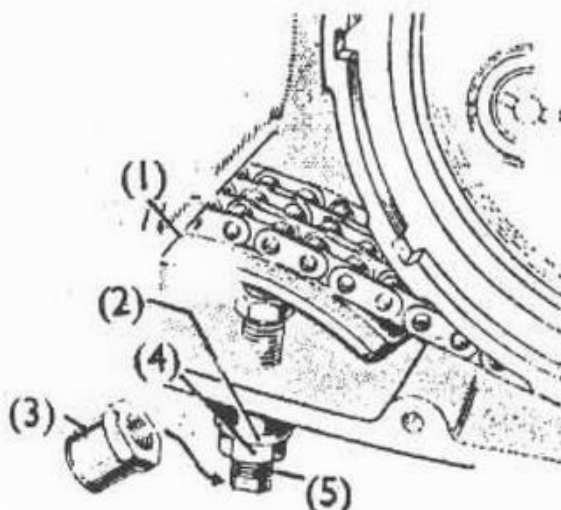
Regolazione della catena di trasmissione (Modello A)

La catena è debitamente tesa se la flessione, misurata a metà strada tra gli ingranaggi, non è inferiore a 3,2 mm. e non superiore a 6,3 mm.

La regolazione può venir verificata senza togliere il coperchio, svitando il tappo di rifornimento, e accertando, con un dito se la tensione è quella prescritta. Per regolare, togliere il cappello del regolatore (sotto la scatola) allentare il controdado indi serrare la vite di regolazione, con l'apposita chiave (Fig. 17).

Fig. 17. Regolazione della catena di trasmissione.

- (1) Tenditore.
- (2) Rondella ermetica.
- (3) Capellotto filettato.
- (4) Controdado.
- (5) Regolatore.



Modelli B

La messa a tensione si esegue a mezzo di un pattino. Eventuale allentamento della catena, si presta a venire individuato inserendo un dito attraverso l'apertura, previa rimozione del coperchio d'ispezione. La catena è debitamente tesa se la flessione, misurata a metà strada tra gli ingranaggi, non è inferiore a 3,2 mm. e non superiore a 6,3. mm.

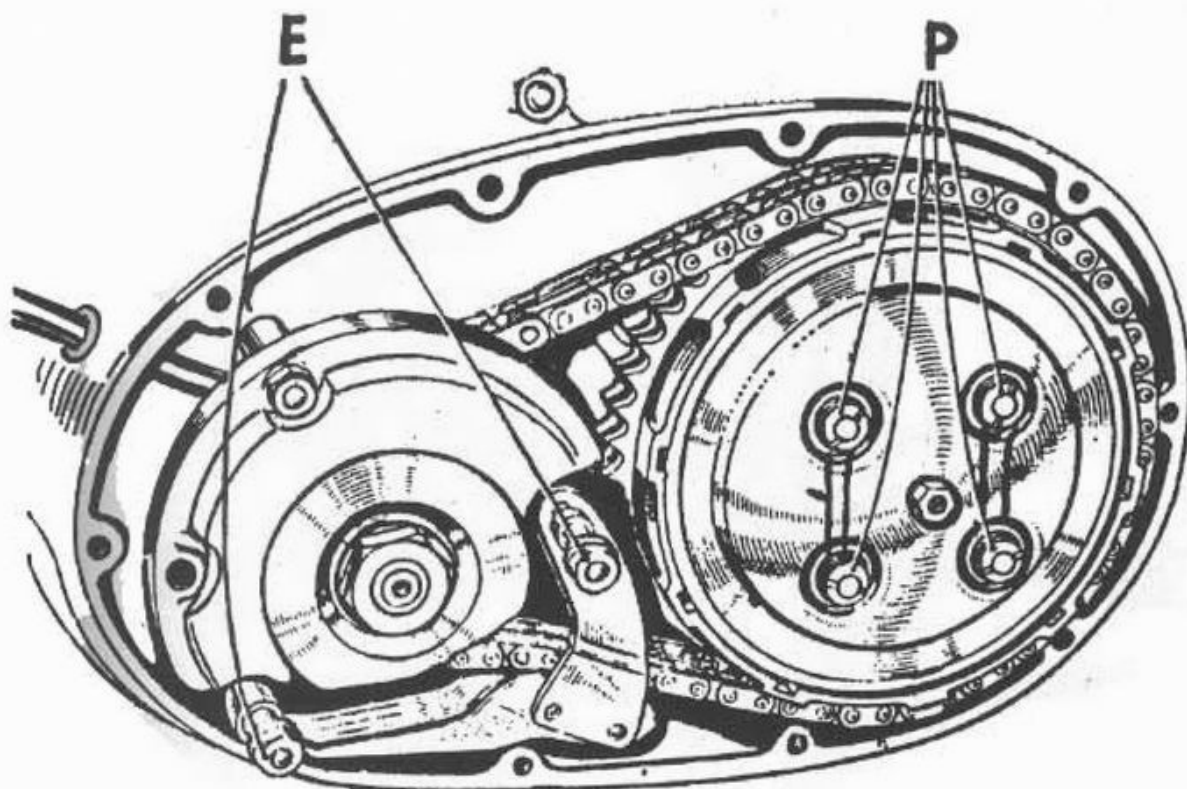


Fig. 18. Trasmissione e frizione (Modello B).

Per regolare la catena, togliere il coperchio, allentare i due dadi sottostanti (E) che fissano la dinamo, Fig. 18, indi regolare il pattino per conseguire la prescritta tensione.

A regolazione avvenuta, accertare che la distanza tra il motore della dinamo montato sull'albero del motore e i poli dello statore, non superi 0,2 mm.

Bantam

La catena di comando appoggia su centri fissi, non è possibile né occorre apportare alcuna regolazione.

Lubrificazione della catena della ruota

(Modelli A e B)

La lubrificazione è fornita da un apposito oliatore, situato sulla parte retrostante della scatola della trasmissione, che eroga una dose controllata di lubrificante, sufficiente per mantenere la catena in ottime condizioni. La lubrificazione dipende dalla precisione con cui si mantiene il livello dell'olio nella scatola della trasmissione.

Tutti i Modelli

A prestabiliti intervalli, smontare la catena e lavarle a fondo con benzina, asportando sporco e grasso. Lasciarla asciugare, indi immergerla in una bacinella che contenga grasso grafitato tiepido. Quando si rimonta la catena, accertare che la maglia molleggiata di unione sia stata montata con l'estremità chiusa rivolta nel senso di rotazione della catena (ossia, rivolta in avanti, nel tratto superiore della catena).

Regolazione della catena della ruota

(Modello A)

Allentare il dado che blocca il braccio di reazione al disco portaceppi, onde il disco possa muovere con libertà. Allentare di alcuni giri l'asse della ruota (B) Fig. 19, indi allentare il dado (A) di quanto basti per muovere la ruota.

Allentare i controdadi (C), svitare il bullone regolatore (D) e tendere la catena. Ritirando la ruota per quanto possibile, si dovrà notare una flessione di 32 mm., al punto più teso del tratto centrale della catena. Accertare che l'asse della ruota si trovi a contatto con il bullone regolatore, e che le ruote siano allineate.

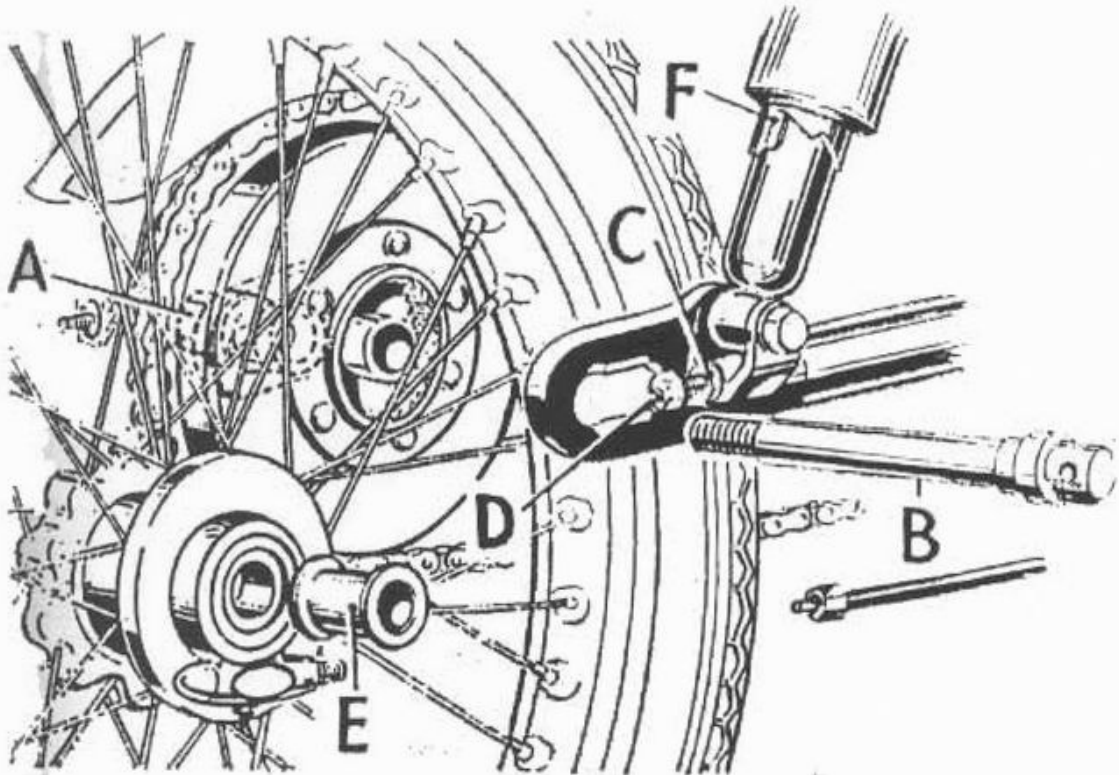


Fig. 19. Rimozione della ruota posteriore, in cui è visibile la posizione dei bulloni regolatori della catena, per il Modello A.

Bloccare per primo il dado (A) indi l'asse (B) e, per ultimo, il dado che fissa il braccio di reazione contro il disco portaceppi. Verificare la regolazione dell'assetto e l'allineamento delle ruote.

Modello B

Allentare i dadi ad entrambe le estremità del biscottino (tra il disco portaceppi e il forcellone oscillante) indi il regolatore del tirante del freno. Allentare l'asse sul lato destro della macchina, di un giro o due, indi ripetere l'operazione sul dado dell'asse situato alla sinistra.

Far girare la ruota lentamente fino a che, sul punto più teso della catena, esista una flessione di 28,5 mm.

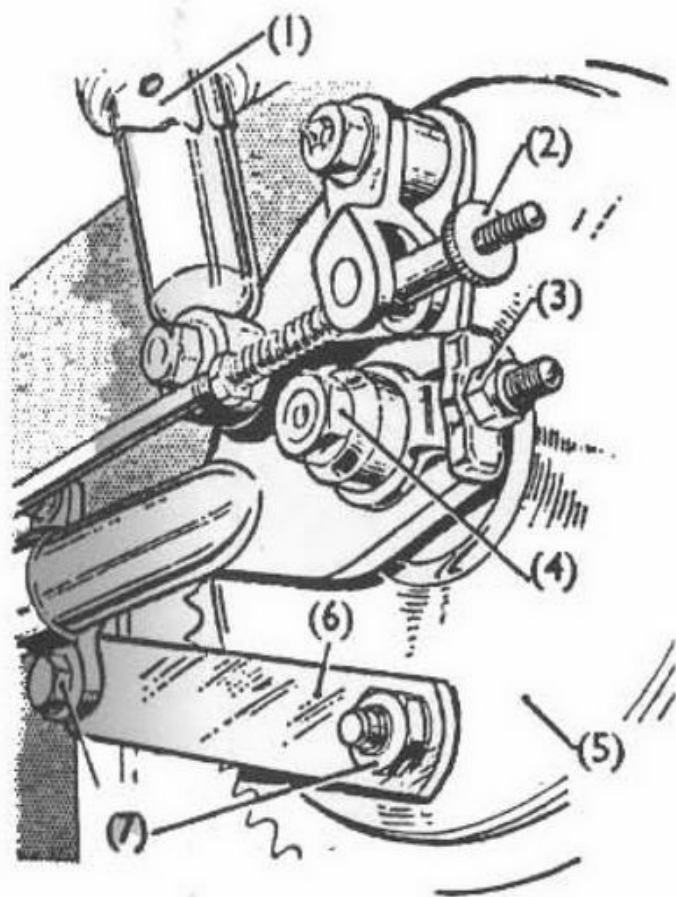


Fig. 20. Regolazione della catena della ruota (Modello B).

- (1) Regolazione della sospensione.
- (2) Regolatore del freno.
- (3) Dado regolazione catena.
- (4) Dado dell'asse della ruota.
- (5) Calotta del freno.
- (6) Biscottino.
- (7) Dadi bloccaggio biscottino.

Ad entrambe le estremità dell'asse, sono montati tiranti per la regolazione della catena; entrambi i relativi dadi (Fig. 20) devono venir chiusi di un numero uguale di giri, accertando che la tensione della catena sia conforme a quanto citato in alto. Successivamente, bloccare per primo il dado sinistro dell'asse indi l'asse vero e proprio, alla destra. Successivamente, bloccare i dadi del biscottino, indi registrare il freno.

Bantam

Allentare il regolatore del freno, indi allentare il dado del braccio del disco portaceppi, al punto (C), onde il braccio dentellato possa venir portato alla prescritta posizione, quando si muove la ruota.

Allentare i dadi che bloccano l'asse (A) Fig. 21, indi bloccare i dadi di regolazione (B) fino a impartire la prescritta tensione alla catena, ossia una flessione di circa 19 mm. sul tratto centrale.

Accertare che i tenditori siano a fermo contatto contro l'estremità della forcella, il momento in cui si esegue la verifica. La regolazione deve essere uguale su entrambi i lati della ruota, e quest'ultima deve trovarsi in perfetto allineamento con il telaio. A regolazione avvenuta, bloccare i dadi A e C.

Allineamento delle ruote

Ogni qualvolta si tende la catena, verificare l'allineamento delle ruote, collocando una lama dritta contro i fianchi delle ruote stesse.

Tenere la lama il più alto possibile dal suolo, in posizione orizzontale. Tenendo la ruota anteriore perfettamente dritta in avanti, la lama deve toccare entrambe le ruote, su due punti ciascuna.

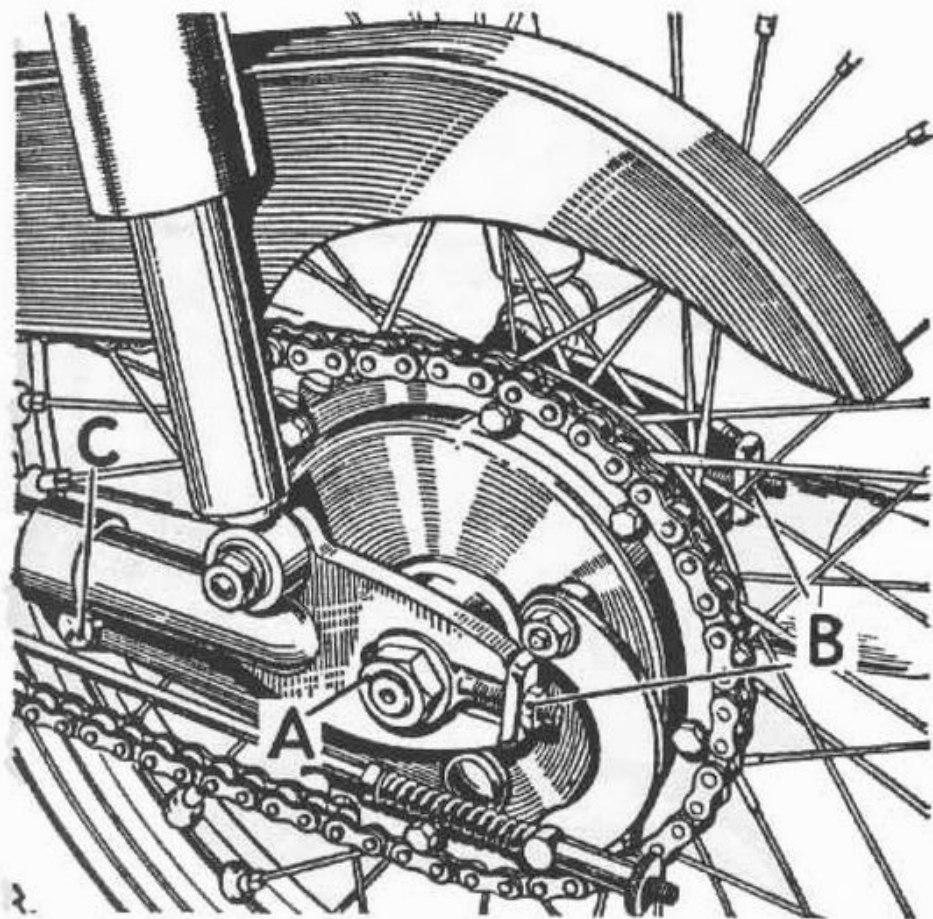


Fig. 21. Regolazione della catena della ruota (Bantam).

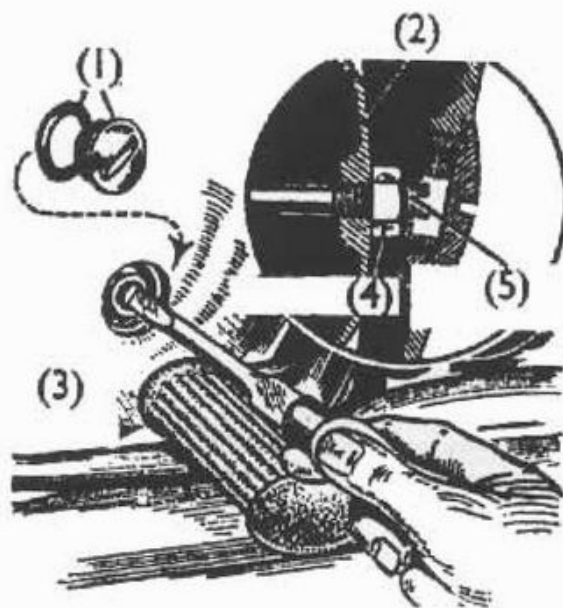
REGISTRO DELLA FLIZIONE

Modello A

Per registrare la frizione, togliere la vite nel foro d'ispezione dalla scatola di trasmissione, onde scoprire la vite di registro e relativo controdado, situati al centro dello spingidisco. Allentare il cavo situato sullo sterzo, indi chiudere la vite di registro fino a riprendere completamente il gioco. Non chiudere eccessivamente. Successivamente, allentare la vite di registro di metà/tre quarti di giro, indi bloccare il controdado (Fig. 22).

Fig. 22. Metodo per registrare la frizione (Modello A).

- (1) Vite e rondella d'ispezione.
- (2) Springidisco della frizione.
- (3) Coperchio della scatola trasmissione.
- (4) Controdado.
- (5) Vite di registro.



Successivamente, tendere il cavo regolando alla leva situata sullo sterzo, accertando che esista un preciso ma moderato gioco, onde permettere pieno innesto della frizione.

Modello B

Per registrare, allentare il cavo alla leva situata sullo sterzo, indi liberare il cavo dalla leva situata al disopra del coperchio della distribuzione, alla destra del motore. Allentare il controdado (G) Fig. 23, e intervenire sul perno filettato (F) fino ad inclinare la leva leggermente all'infuori. Inserire una prolunga alla leva, per conseguire maggior forza, indi disinnestare la frizione; la leva dovrà portarsi pressochè in parallelo con il piano di unione del coperchio della distribuzione.

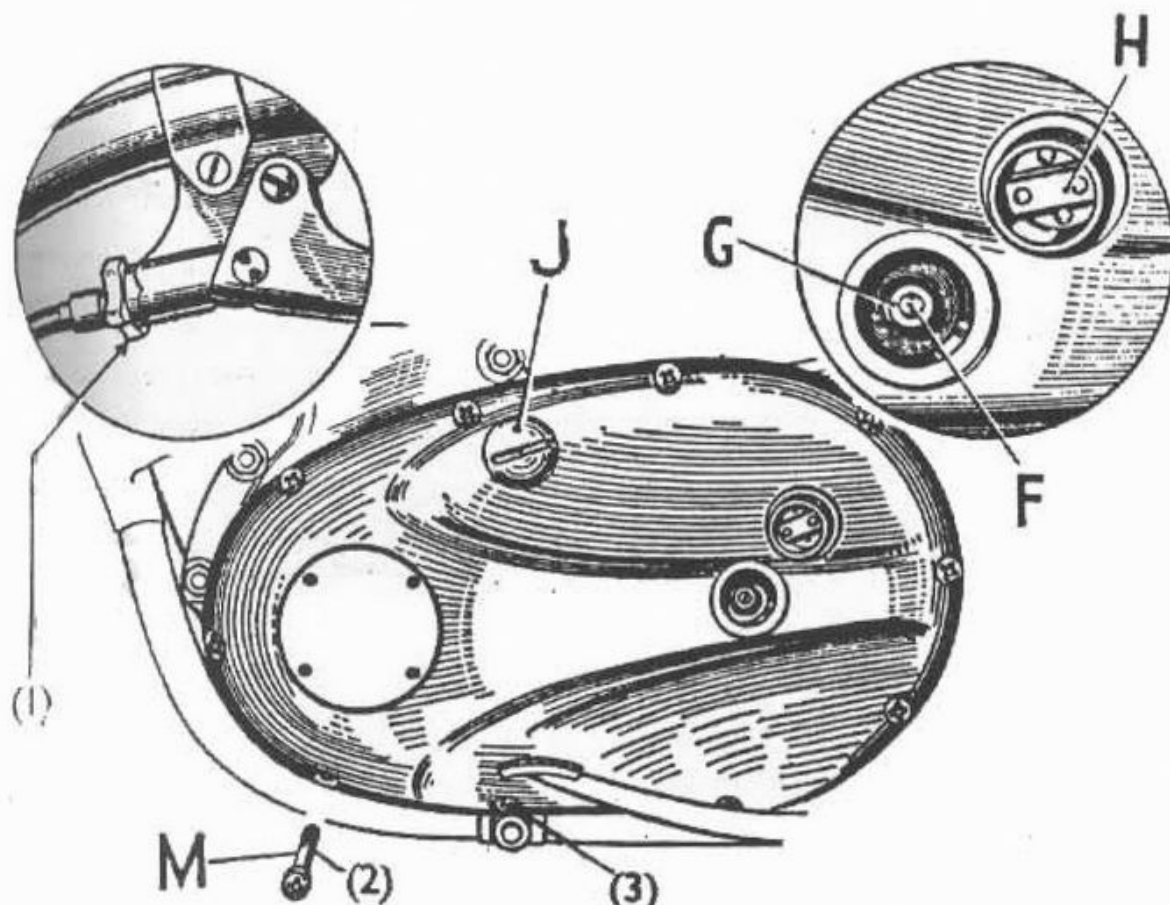


Fig. 23. Registro della frizione e livello dell'olio nella scatola di trasmissione (Modello B).

- (1) Regolatore del cavo. (2) Vite di livello. (3) Vite di spurgo.

Per ultimo, ricollegare il cavo alla leva regolandone la lunghezza sullo sterzo in modo da conseguire un gioco sulla leva di circa 1,5 mm.

Bantam

Il registro della frizione è situato all'estremità sinistra dell'albero (Fig. 24), e consiste del perno filettato (C) avvitato nel manicotto di disinnesto della frizione e del controdado (B), che lo blocca in posizione. Queste componenti sono accessibili attraverso un'apertura situata nel coperchio, previa rimozione della calotta di gomma o del coperchio vero e proprio.

Per registrare, allentare il controdado, bloccarlo con una chiave e svitare il perno filettato di uno/due giri. Senza togliere la chiave dal controdado, tornare ad avvitare il perno, senza forzare, fino a notare resistenza. Successivamente, svitarlo di mezzo giro, trattenerlo in detta posizione, e bloccare il controdado. Se il registro viene eseguito nel modo suddetto, si noterà che è stato lasciato un modesto gioco alla leva di comando sullo sterzo, prima che questa vinca la resistenza della molla, quando la frizione viene disinnestata.

Il meccanismo della frizione deve venir ingrassato ad intervalli regolari, per mantenerlo in condizioni adeguate (vedasi pagina 9).

Molle di spinta della frizione (Modelli A e B)

Dette molle sono regolate da manicotti filettati, che si prestano a venire avvitati individualmente, semprechè venga loro impartito un numero identico di giri onde assicurare parallelismo dei dischi. Una giusta regolazione si consegue quando il piano di registro della molla è a livello con il piano esterno dello scodellino della molla. Detta posizione viene puramente fornita come guida, inquantochè si possono apportare regolazioni a seconda delle circostanze.

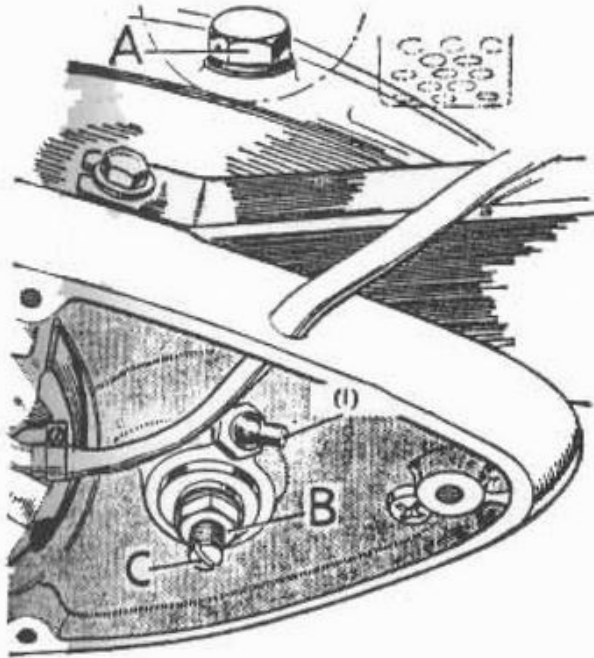


Fig. 24. Registro della frizione; il coperchio è stato smontato (Bantam).

(1) Raccordo di lubrificazione.

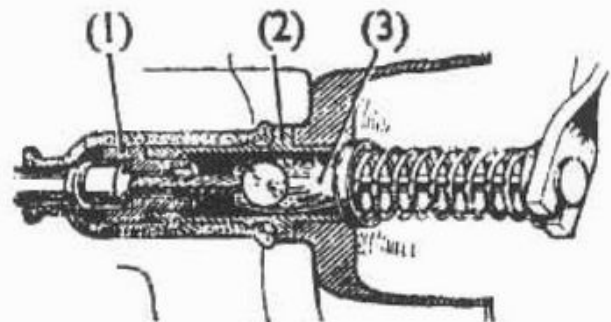
Per accertare se i dischi siano reciprocamente paralleli, premere la leva della frizione ed azionare il pedale di avviamento, cosicchè i dischi possano girare senza far girare il motore. Se occorrono regolazioni, intervenire individualmente sui manicotti filettati, chiudendoli o aprendoli, fino a che le molle esercitino identica pressione, e si consegua concentricità.

Cavo comando frizione (Modello A)

Il cavo della frizione è unito da un blocco a distacco rapido, al coperchio della distribuzione (Fig. 25).

Fig. 25. Collegamento del cavo comando frizione.

- (1) Attacco.
- (2) Gradino d'appoggio.
- (3) Collegamento.



Staccare il cavo dalla leva sullo sterzo, e sfilare la fascetta di gomma, all'estremità del cavo situata sul cambio, onde scoprire il gradino di appoggio che porta l'attacco. Quest'ultimo, si presta a venire sfilato e tolto dal cavo, scoprendo il collegamento. A questo punto il cavo si presta a venire staccato o sostituito, a seconda del caso.

CARBURATORE AMAL

Detto carburatore è semplice e robusto, e non richiede alcuna attenzione eccettuata eventuali regolazioni al getto del minimo e all'arresto della valvola del gas.

Una vista, con le varie componenti smontate, è illustrata alla Fig. 26. Aprendo la manopola del gas, si alza la valvola e si regola l'alimentazione dell'aria al motore.

Lo spillo conico che regola l'alimentazione di carburante, è unito alla valvola del gas, onde mantenere una miscela equilibrata. Lo spillo possiede una serie di tacche alla sua estremità superiore e viene bloccato nella valvola del gas dalla molla e dall'anello di arresto, che innesta in una delle tacche. La valvola del gas e la posizione dello spillo vengono regolate con precisione dal costruttore, per cui non occorrono successivi ritocchi.

La regolazione della miscela, a basso regime, avviene per intervento del getto del minimo, il quale possiede un'alimentazione d'aria regolabile. Un apposito arresto regolabile della valvola del gas, permette inoltre di variare il regime del minimo. Tanto l'arresto della valvola del gas come la vite di regolazione dell'aria, sono dotati di tenute anulari che mantengono la regolazione inalterata; quando si tolgono le viti, accertare che non si smarriscano dette tenute.

Un ottimo rendimento dal carburante è subordinato alla precisa messa a punto del getto del minimo e dell'arresto della valvola del gas. Questi vengono regolati dal costruttore, quantunque si possano apportare ritocchi in base alle esigenze del motociclista o di particolari località. La regolazione, comunque deve venire eseguita quando il motore è caldo.

Chiudendo la vite regolazione del minimo dell'aria, si riduce l'alimentazione dell'aria, per cui la miscela viene arricchita; aprendola, la miscela si indebolisce. Il sistema migliore per la messa a punto, consiste nel chiudere la vite dell'aria fino a che miscela sia evidentemente troppo ricca, e il motore cominci a battere in modo irregolare, indi aprire la vite fino a che il motore torni ad un regime uniforme. Se si svita eccessivamente, il motore si ferma oppure si verifica riflusso attraverso il carburatore, quando si apre la valvola del gas. Effettuata la messa a punto, e se il motore gira ad un regime troppo alto, svitare leggermente l'arresto della valvola del gas. Qualora si apportino una regolazione ragguardevole al suddetto arresto, tornare a regolare la vite dell'aria.

In caso di intasamento, scoprire gli spilli, previa rimozione della vaschetta del galleggiante; per il getto principale, usare una chiave fissa; per il getto del minimo, usare un cacciavite. Per semplificare la rimozione della vaschetta, staccare il carburatore alla canna del cilindro, onde conseguire accesso alle viti che bloccano la vaschetta. Non sostituire gli ugelli con altri maggiorati, poiché non si consegue alcun miglioramento.

RUOTE

Pneumatici

Ogni settimana o, comunque, prima di iniziare un lungo viaggio, verificare la pressione dei pneumatici. Una pressione inadeguata si ripercuote seriamente non solo sulla durata del pneumatico, ma altresì sulla guida. La pressione prescritta figura alla tabella 3.

Trasmissione del tachimetro

Il tachimetro è azionato dall'asse della ruota posteriore, attraverso un riduttore; quest'ultimo deve venir ingrassato ad intervalli regolari (vedasi pagina 9). Non occorrono ulteriori attenzioni.

Mozzi

Entrambi i mozzi sono dotati di cuscinetti a sfere, che non richiedono regola-

9. Spillo.
10. Regolatore dell'aria.
11. Valvola del gas.
14. Getto del minimo.
15. Getto del massimo.
16. Sostegno getto del massimo.
17. Getto principale.
18. Spina del galleggiante.
19. Galleggiante.
26. Vite arresto valvola gas.
27. Vite regolazione del minimo dell'aria.

NOTA:—Il modello B è sprovvisto della regolazione dell'aria.

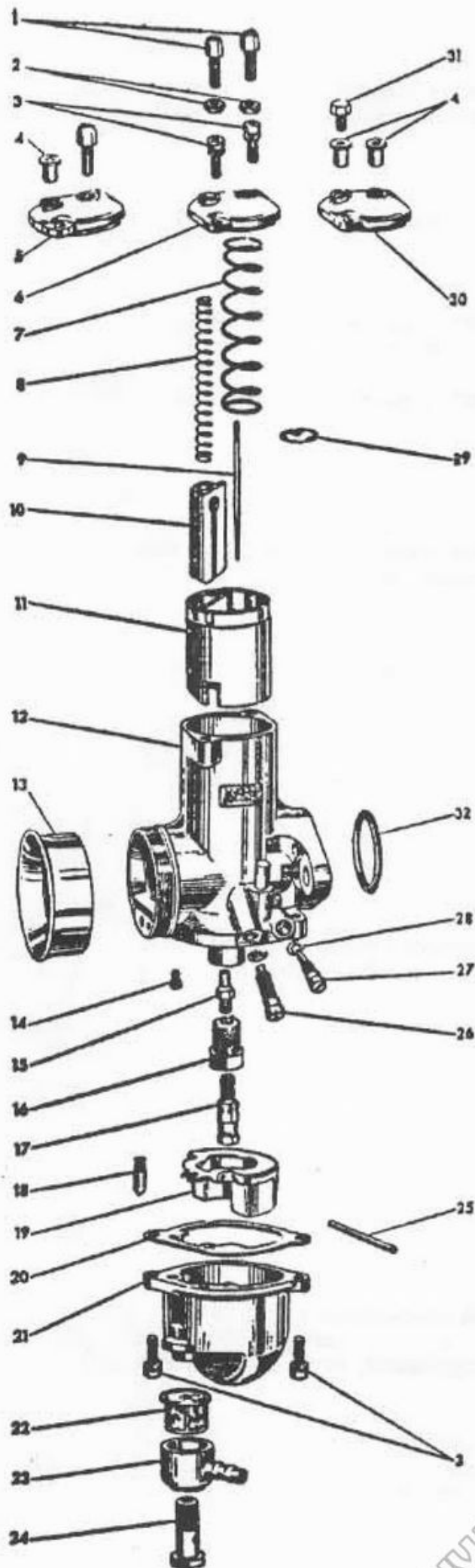


Fig. 26.
Carburatore concentrico Amal.

zione. Detti cuscinetti sono caricati con grasso durante il montaggio e non devono venir successivamente ingrassati, fino a quando non vengano smontati per la revisione.

Eccentrico del freno

L'abero dell'eccentrico del freno di entrambe le ruote è dotato di raccordi filettati - l'ingrassaggio a mezzo pompa a pressione.

Registro dei freni

Freno posteriore:—Il regolatore è situato sull'estremità del tirante del freno.

Freno anteriore:—Il regolatore è situato sulla leva dello sterzo, eccettuato il modello Bantam, in cui detto regolatore si trova sul disco portaceppi.

Freno anteriore (Thunderbolt, Royal Star e Victor Special):—I regolatori sono situati ad entrambe le estremità del cavo del freno.

Smontaggio e Sostituzione della ruota anteriore

Modello A:—Lightning, Firebird Scrambler, Spitfire Mk. IV.

Modello B:—Starfire, Shooting Star.

Staccare il cavo del freno, previa rimozione delle graffa elastica o del perno e coppia dal cavallotto con perno di chiusura (E) Fig. 27 e 28, indi estrarre il cavo attraverso l'apposita apertura.

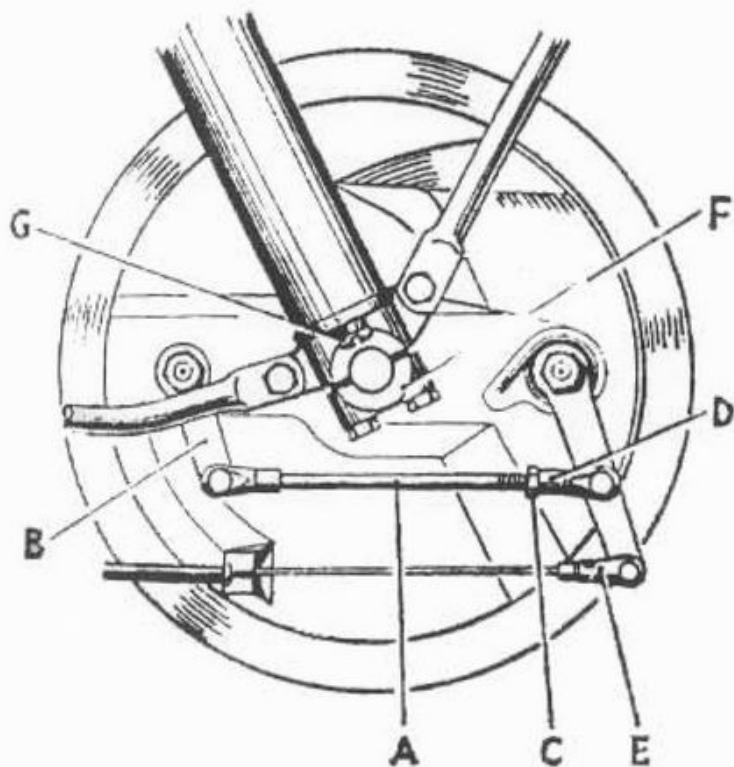


Fig. 27.

Sostegno ruota anteriore con visibile il freno anello.

Togliere i cappelli d'estremità della forcella anteriore (F) sostenendo la ruota, per evitare danno sia ai bulloni che alle relative sedi filettate.

Abbassare la ruota verso il pavimento, fino a liberare il disco portaceppi dalla linguetta situata sulla forcella, indi togliere la ruota.

Quando si rimonta la ruota, per primo far innestare la tacca del disco portaceppi con la linguetta situata sulla forcella, indi montare il cappello d'estremità della forcella e relativi bulloni. Il cappello alloggia entro guide scanalate situate ad entrambe le estremità, per cui deve venir collocato nella prescritta posizione, prima di inserire i bulloni.

Sostituire la coppia del cavallotto (E).

Importante (Modello A)

Poichè i cappelli d'estremità della forcella non sono identici, devono venire

www.rpw.it

rimontati sulla forcella dalla quale sono stati tolti. Per agevolare l'identificazione, cappello e forcella sono contraddistinti da appositi numeri.

Bantam Supreme

Staccare il cavo del freno dalla leva situata sulla copertura del disco del freno, indi togliere il bullone che blocca la copertura alla forcella. Togliere i cappelli di estremità delle forcelle, sostenendo la ruota, indi togliere quest'ultima. Quando si rimonta la ruota, accertare che le estremità dell'asse siano a livello con i piani di estremità dei cappelli, indi bloccare saldamente il dado del coperchio.

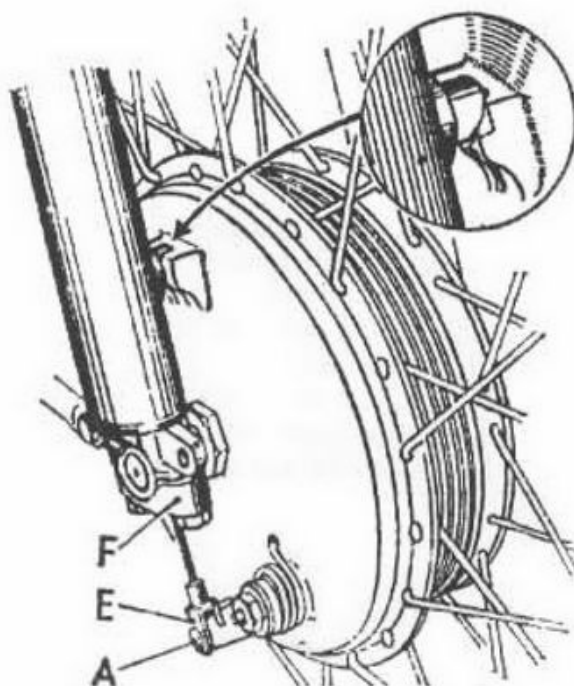


Fig. 28. Complessivo della ruota anteriore Starfire, Shooting Star.

Bantam Sports e Bushman

Le norme per lo smontaggio della ruota sono analoghe a quelle per il modello Supreme, eccettuato il fatto che il coperchio del freno è ancorato da un'apposita linguetta sulla forcella anteriore. Accertare che la linguetta e la tacca ricavata nel coperchio vengano debitamente innestate, quando si sostituisce la ruota.

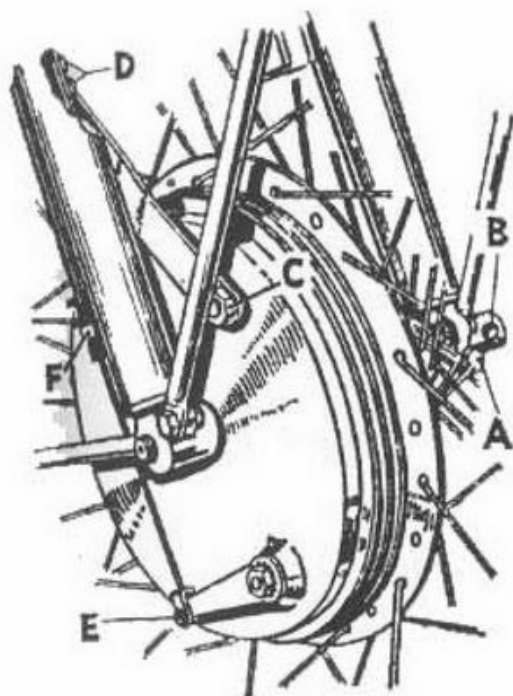


Fig. 29. Smontaggio della ruota anteriore (Thunderbolt, Royal Star e Victor Special).

Royal Star e Thunderbolt, Victor Special

Staccare il cavo comando freno, ritirandolo dal cavallotto (E) Fig. 29, e svitandolo dal sostegno al punto (F). Togliere il dado (C) del braccio di reazione, allentare i dadi (D) e il bullone (A). Inserire una spina nel foro esistente nella testa dell'asse al punto (B), e svitare l'asse. Il filetto è sinistrorso; per svitare, girare verso destra. Sostenere la ruota, sfilare l'asse, indi estrarre la ruota dalla macchina.

Sostituita la ruota e dopo aver bloccato l'asse, prima di bloccare il bullone (A) premere una volta o due verso il basso la forcella, per accertare che l'estremità della gamba sinistra si assesti sull'asse. L'inosservanza di questa regola può causare il montaggio fuori centro della forcella anteriore, che causa funzionamento irregolare.

Smontaggio e sostituzione della ruota posteriore

(Modelli A e B)

Togliendo la ruota posteriore non si pregiudica la regolazione della catena o del freno. Staccare il cavo comando tachimetro all'altezza del mozzo e svitare l'asse (B) Fig. 19, girandolo dall'estremità di destra; il filetto è destrorso, per cui occorre girarlo verso sinistra. Un apposito foro permette l'inserimento di una spina, per agevolare l'estrazione. Togliere la fascetta distanziale (E), situata tra la trasmissione del tachimetro e l'estremità della forcella, staccare la ruota dal tamburo del freno e sfilarla dalla macchina. Quando si stacca la ruota, non occorre aprire il dado a testa esagona (A) situato alla sinistra, poiché questo trattiene il tamburo del freno in posizione.

Modello B

Non interferire con il regolatore della catena, se la ruota è stata tolta dal telaio; quando questa viene rimontata in posizione, spingere feramente i regolatori contro l'estremità della forcella.

Bantam

Staccare il cavo del tachimetro dalla trasmissione e svitare il regolatore del tirante del freno. Staccare la catena di trasmissione, togliendo la maglia molleggiata d'unione dal pignone della ruota, lascinandola però in posizione sull'ingranaggio del cambio. Staccare il braccio del disco portaceppi dal forellone oscillante, al punto (C) Fig. 21. Per ultimo, allentare i dadi dell'asse di quanto basti per estrarre la ruota. Quando si ricollega la ruota in posizione, tornare a bloccare il bullone del disco portaceppi. I regolatori della catena devono venir saldamente bloccati contro le estremità della forcella.

SOSPENSIONE ANTERIORE E POSTERIORE

Forcella anteriore

L'unico intervento necessario consiste nella sostituzione periodica dell'olio.

Bantam Sports e Bushman

(Modello A e B)

Togliere i dadi (A) Fig. 30, e le viti di spurgo (G) Fig. 27 e 29, situate all'estremità sottostante dell'elemento telescopico della forcella.

Scolare l'olio, applicare il freno anteriore e premere verso il basso la forcella alcune volte, onde scolare tutto l'olio dall'interno.

Accertare che le rondelle di tenuta siano in buone condizioni, indi sostituire le viti di spurgo. Alzare di alcuni centimetri i dadi (A), versare il prescritto volume d'olio entro ciascuna gamba della forcella, indi tornare a bloccare i dadi.

Qualità e volume dell'olio prescritto per i vari modelli figurano alle tabelle 1 e 4.

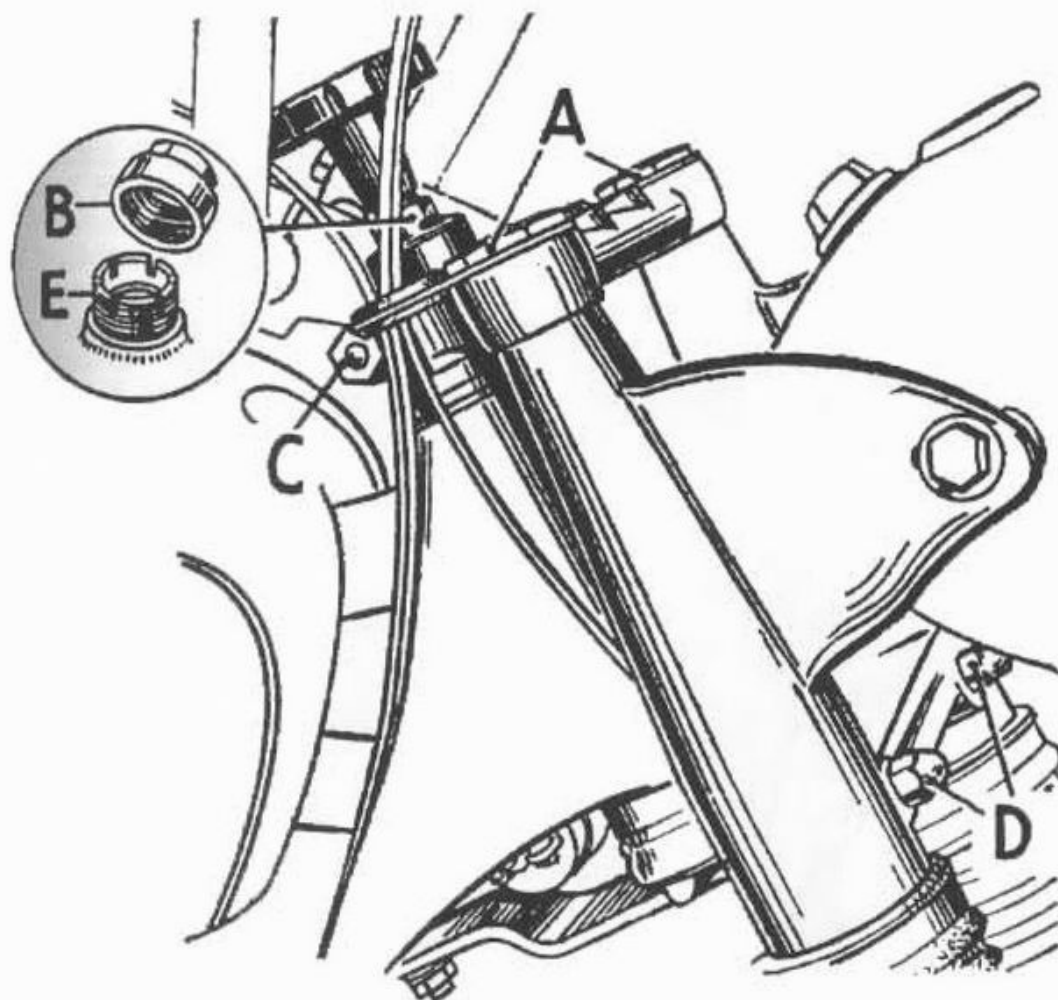


Fig. 30. Forcella anteriore e pipe dello sterzo (i particolari B e E sono presenti soltanto sul modello A).

Bantam Supreme (Fig. 31)

Togliere la calotta situata sull'estremità della forcella, avvalendosi dell'apposito foro, indi con una chiave a tubo, svitare il piccolo dado che in tal modo diventa accessibile. Successivamente, togliere il dado grande che sostiene la calotta. Staccare il sostegno del parafrangente all'estremità sottostante della forcella anteriore e svitare il prigioniero. Scolare l'olio, applicare il freno anteriore indi premere verso il basso la forcella alcune volte, onde scolare tutto l'olio dall'interno. Rimontare il tappo di spurgo e la rondella di fibra. Rabboccare ciascuna gamba della forcella con il prescritto volume d'olio (vedasi tabella 4) indi tornare a montare i dadi e relative calotte sull'estremità superiore.

Regolazione della pipa dello sterzo

A prescritti intervalli, accertare che la pipa dello sterzo non denoti gioco e giri con libertà. Mettersi a cavalcioni della motocicletta e collocare le dita della mano sinistra sul junto tra la pipa dello sterzo e il coperchio del cuscinetto superiore. Applicare il freno anteriore e far oscillare la macchina in avanti e indietro; questo permette di accertare immediatamente se esista gioco; in tal caso, regolare la pipa dello sterzo.

Modello A

Allentare il frenasterzo e togliere il cappellotto (B) Fig. 30. Allentare i dadi (C) e (D) indi avvitarlo il manicotto filettato (E) fino a conseguire la prescritta regolazione. Impugnare lo sterzo e farlo girare lentamente. Le sterzate deve essere libera, e le forcelle devono girare senza resistenza; se il movimento è irregolare è sintomo che la regolazione è troppo serrata o che la pista del cuscinetto è usurata. Conseguita la debita regolazione, tornare a bloccare i dadi (C) e (D), indi ricollocare in posizione il cappellotto (B) e il frenasterzo.

Bantam

(Modello B)

Allentare il bullone su ciascuna gamba della forcella, al disotto del fanale, onde il giogo sottostante possa venir collocato ad una nuova posizione.

Allentare il bullone bloccaggio della pipa dello sterzo (Fig. 31), indi intervenire sul bullone regolasterzo e riprendere il gioco.

Impugnare lo sterzo e farlo girare lentamente; la sterzata deve essere libera e le forcelle devono girare senza resistenza; se il movimento è irregolare, è sintomo che la regolazione è troppo serrata o che la pista del cuscinetto è usurata. Conseguita la debita regolazione, tornare a bloccare il bullone della pipa dello sterzo e, successivamente, quelli sul giogo sottostante.

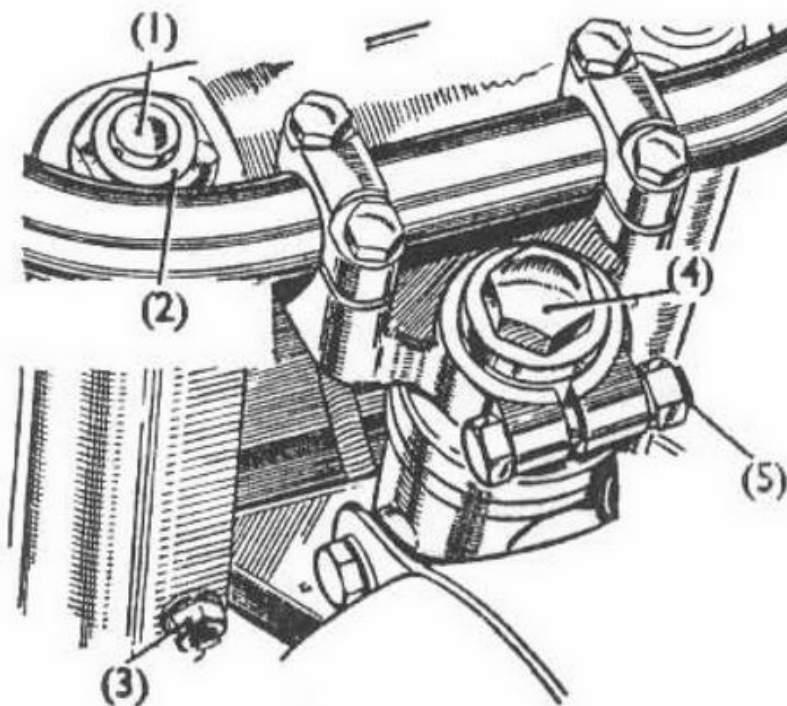


Fig. 31. Forcella anteriore e pipa dello sterzo (Bantam Supreme).

- | | |
|------------------------------------|---|
| (1) Calotta amovibile. | (4) Bullone regolasterzo. |
| (2) Dado sulla forcella anteriore. | (5) Bullone bloccaggio pipa dello sterzo. |
| (3) Bullone fissaggio forcella. | |

Sospensione posteriore

(Modello A e B)

Il forcellone oscillante è articolato su una boccia elastica e non richiede regolazione nè lubrificazione.

I due elementi di sospensione consistono di un ammortizzatore telescopico e di una molla a elica. La pressione impartita sulla molla si presta a venir variata a mezzo di un regolatore eccentrico a tre posizioni, situato all'estremità sottostante del gruppo (F) Fig. 19.

Gli ammortizzatori idraulici non richiedono alcuna attenzione. Essi vengono sigillati durante la costruzione. Qualora subiscano danno o non funzionino nel modo prescritto, devono venir sostituiti.

Bantam

L'articolazione del forcellone oscillante è dotata di raccordi filettati per l'ingrassaggio. Lubrificare a fondo ogni 1500 chilometri.

Gli ammortizzatori idraulici non richiedono alcuna attenzione. Essi vengono sigillati durante la costruzione. Qualora subiscano danno o non funzionino nel modo prescritto, devono venir sostituiti.

IMPIANTO ELETTRICO

Livello della batteria

(Modelli A e B)

Ogni settimana, e più frequentemente nei paesi caldi, verificare il livello dell'elettrolita nella batteria; se necessario, aggiungere acqua distillata per mantenere il livello indicato dalla linea.

Bantam (eccettuato il Bushman)

Quando necessario, rabboccare con acqua distillata e portare il livello dell'elettrolita all'estremità superiore dei separatori.

Tutti i Modelli

Non lasciar scaricare la batteria. Se non si usa la macchina per un certo periodo, caricare a fondo la batteria e, ogni due settimane, applicare una carica di conservazione.

Collegamento a massa

Il complesso illuminazione/accensione è adeguato per sistemi con collegamento a massa positivo. Se si invertono i collegamenti della batteria, si causa danno all'apparecchiatura. Quando si attaccano i conduttori della batteria collegare il positivo (+) al telaio.

Raddrizzatore

I dadi che bloccano le piastre del raddrizzatore non devono venir allentati per alcun motivo, poiché la pressione di chiusura è stata accuratamente regolata durante la costruzione. Per bloccare il raddrizzatore sul telaio, usare l'apposito dado.

Diode di Zener

Il dado di bloccaggio deve venir chiuso con una coppia di serraggio non superiore a 0,32 kg/m. né inferiore a 0,27 kg/m.

TABELLA 1
LUBRIFICANTI PRESCRITTI
MOTORE A QUATTRO TEMPI

Marca	Castrol	Shell	Mobil	Regent	Esso	B.P.
Motore	XL	X100 20W/50	Super	Havoline 20W/50	Motor Oil 20W/50	Visco Static 20W/50
Cambio	Hypoy 90 E.P.	Spirax 90 E.P.	Mobil GX.90	Multi Gear 90 E.P.	Gear Oil 90 E.P.	Gear Oil 90 E.P.
Forcella anteriore e scatola trasmissione	Castro- lite	Motor Oil 10W/40	Super	Havoline 10W/30	Motor Oil 10W/30	Visco Static 10W/40
Grasso	Castro- lease L.M.	Retinax A	Mobil Grease M.P.	Marfak Multi Purpose 2	Multi Purpose H	Ener- grease L.2

TABELLA 2
LUBRIFICANTI PRESCRITTI
MOTORE A DUE TEMPI

Marca	Castrol	Shell	Mobil	Regent	Esso	B.P.
Motore	Two- Stroke Oil	2T Two- Stroke Oil	Mobil Mix T.T.	Motor Oil 2T	Two- Stroke 2T	Two- Stroke Oil
Cambio	XXL	X100-40	BB	Havoline S.A.E. 40	Motor Oil 40/50	Energol S.A.E. 40
Forcella anteriore	Castro- lite	Motor Oil 10W/40	Super	Havoline 10W/30	Motor Oil 10W/30	Visco Static 10W/40
Grasso	Castro- lease L.M.	Retinax A	Mobil Grease M.P.	Marfak Multi Purpose 2	Multi Purpose H	Ener- Grease L.2

Gli oli suelencati sono a mescolazione spontanea, e devono venire usati nella proporzione di una parte di olio su 24 di benzina (miscela al 4%). Se l'olio non è a mescolazione spontanea (S.A.E. 40), la proporzione deve essere di una parte di olio su 32 di benzina (miscela al 3%).

TABELLA 3**DIMENSIONI DEI PNEUMATICI E
PRESSIONI PRESCRITTE**

Modello	Pneumatico (anteriore)	Pneumatico (posteriore)	Pressione (anteriore)	Pressione (posteriore)
D14/4	3.00-18	3.00-18	16 p.s.i. (1.09 atm)	22 p.s.i. (1.5 atm)
D14/4S	3.00-18	3.00-18	16 p.s.i. (1.09 atm)	22 p.s.i. (1.5 atm)
D14/4B	3.00-19	3.25-19	16 p.s.i. (1.09 atm)	00 p.s.i. (0.00 atm)
B25	3.25-18	3.50-18	16 p.s.i. (1.09 atm)	17 p.s.i. (1.15 atm)
B44S.S.	3.25-18	3.50-18	16 p.s.i. (1.09 atm)	17 p.s.i. (1.15 atm)
B44V.S.	3.25-19	4.00-18	16 p.s.i. (1.09 atm)	16 p.s.i. (1.09 atm)
A50	3.25-19	4.00-18	23 p.s.i. (1.56 atm)	21 p.s.i. (1.43 atm)
A65T	3.25-19	4.00-18	23 p.s.i. (1.56 atm)	21 p.s.i. (1.43 atm)
A65L	3.25-19	4.00-18	23 p.s.i. (1.56 atm)	21 p.s.i. (1.43 atm)
A65F.S.	3.25-19	4.00-18	23 p.s.i. (1.56 atm)	21 p.s.i. (1.43 atm)
A65S.S.	3.25-19	4.00-18	23 p.s.i. (1.56 atm)	21 p.s.i. (1.43 atm)

TABELLA 4
CAPACITA DELL'OLIO

Modello	Serbatoio dell'olio	Forcella anteriore (ciascuna gamba)	Scatola trasmissione	Cambio
D14/4	—	1/8 pint (70 c.c.)	—	3/4 pint (425 c.c.)
D14/4S	—	1/6 pint (95 c.c.)	—	3/4 pint (425 c.c.)
D14/4B	—	1/6 pint (95 c.c.)	—	3/4 pint (425 c.c.)
B25	4 pints (2 1/4 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	1/2 pint (285 c.c.)
B44S.S.	4 pints (2 1/4 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	1/2 pint (285 c.c.)
B44V.S.	4 pints (2 1/4 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	1/2 pint (285 c.c.)
A50	5 pints (3 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	7/8 pint (500 c.c.)
A65T	5 pints (3 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	7/8 pint (500 c.c.)
A65L	5 pints (3 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	7/8 pint (500 c.c.)
A65F.S.	5 pints (3 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	7/8 pint (500 c.c.)
A65S.S.	5 pints (3 litres)	1/3 pint (190 c.c.)	1/4 pint (140 c.c.)	7/8 pint (500 c.c.)

**TABELLA 5
LAMPADINE**

Modello	Fanale	Spia	Luce posteriore
D14/4	6v. 30/24w.	6v. 3w.	6v. 6/18w.
D14/4S	6v. 30/24w.	6v. 3w.	6v. 6/18w.
D14/4B	6v. 30/24w.	—	6v. 6/18w.
B25	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.
B44S.S.	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/12w.
B44V.S.	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.
A50	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.
A65T	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.
A65L	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.
A65F.S.	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.
A65S.S.	12v. 50/40w.	12v. 6w.	12v. 6/21w.

**TABELLA 6
DETTAGLI TECNICI**

Modello	Messa in fase dell'accensione (anticipata)	Candele Champion	Rapporto compressione	Marcia più elevata	Getto principale
D14/4	16,½ gradi	N9Y	10	6.58	160
D14/4S	16,½ gradi	N9Y	10	6.58	160
D14/4B	16,½ gradi	N9Y	10	8.0	160
B25	37 gradi	N3	10	6.92	200
B44S.S.	29-31 gradi	N4	9.4	5.14	230
B44V.S.	29-31 gradi	N4	9.4	5.36	220
A50	34 gradi	N4	9	5.41	200
A65T	34 gradi	N4	9	4.87	230
A65L	34 gradi	N3	9	4.87	190
A65F.S.	34 gradi	N3	9	4.87	190
A65S.S.	34 gradi	N3	9	4.87	220

Copyright B.S.A. Motorcycles Ltd.

March, 1968

Printed in England at the B.S.A. Press