



**LIBRETTO
ISTRUZIONI
MOTOLEGGERA**

” B ”

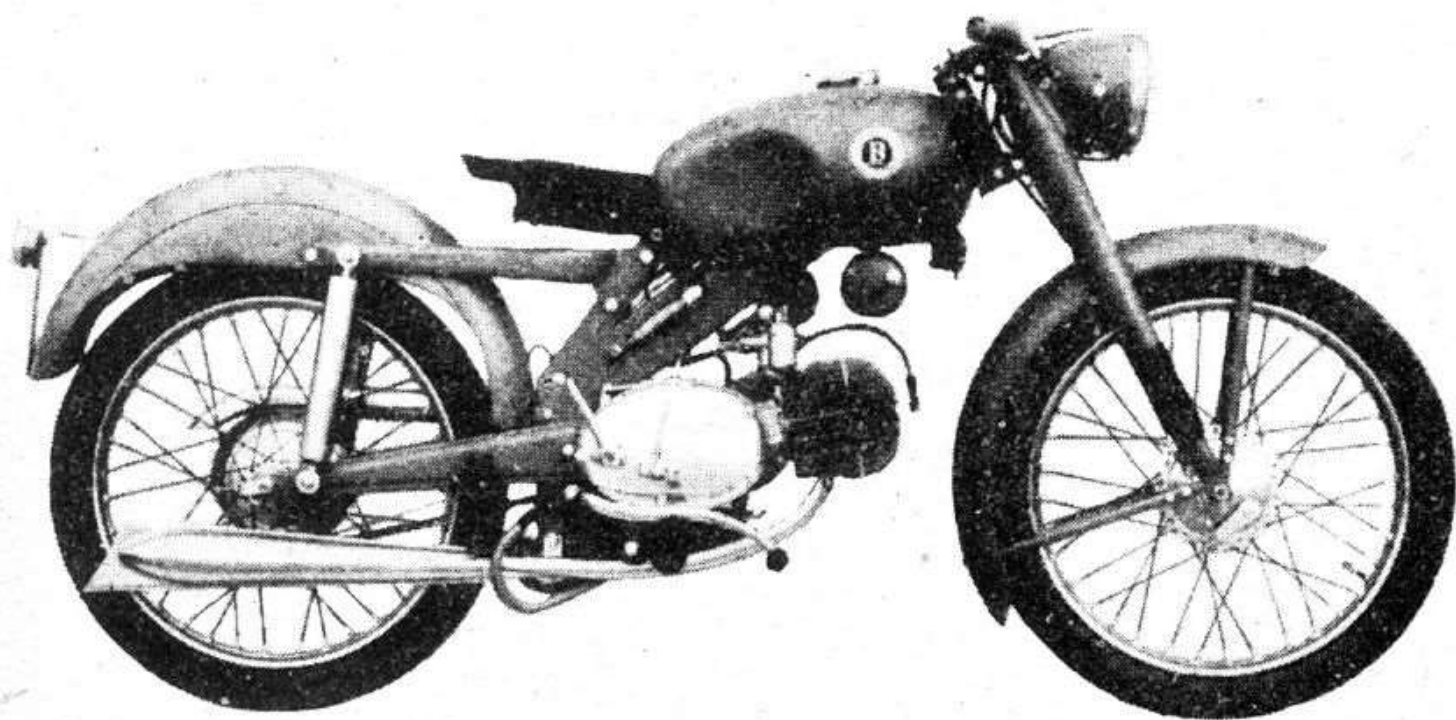


Alcuni motivi della nuova marca

La Ditta sorta sulla esperienza ben nota dell'Ingegnere GIUSEPPE BENELLI e con le energie fresche dei figli, ha approntato dopo la distruzione bellica e dopo studi accurati, con spirito e intendimenti modernissimi, una nuova organizzazione a Pesaro nel dopoguerra, che ha per base la "produttività nella produzione", con lo scopo di vendere a buon prezzo un prodotto di classe.

Evoluzione e progresso nella tecnica e nell'industria meccanica e relativa amministrazione, particolarmente seguiti ed interpretati, hanno favorito la soluzione del problema che si poteva ritenere poco allettante e di difficile soluzione nel periodo attuale.

La selezione dei materiali, la precisione delle lavorazioni, il rigore dei controlli, assicurano la qualità ai prodotti che portano il marchio "B",



FABBRICA AUTO MOTOVEICOLI OFFICINE STRADA ADRIATICA

Comm. Ing. Giuseppe Benelli Amministratore unico

PESARO

www.rpw.it

Caratteristiche della Motoleggera

Telaio : monotrave rettilineo in lamiera - leggero e resistente.

Sospensione anteriore : su forcella telescopica.

Sospensione posteriore : con ammortizzatori telescopici.

Motore : a due tempi con particolare distribuzione rotante e centrifuga - cilindro orizzontale in alluminio con camicia di ghisa speciale riportata. Testa staccabile in lega leggera. Accensione con magneti volano.

Cambio : unito al motore a tre velocità con ingranaggi sempre in presa in bagno d'olio.

Frizione : incorporata con dischi di ferro comandata dal manubrio.

Messa in moto : a pedale.

Trasmissione : a catena dal cambio alla ruota posteriore.

Ruote : con gomme Pirelli 2.50 - 19.

Freni : ad espansione - quello anteriore comandato dal manubrio - quello posteriore a pedale.

Serbatoio miscela : in lamiera di forma consueta - capacità 10 litri circa.

Illuminazione : dal volano magnete - fanale anteriore a due luci e fanalino posteriore regolamentare.

Accessori : una chiave a tubo per candela - un cacciavite - una chiave fissa 10-12 mm. altra 14-17 mm. spazzolino per candela - coppia levagomme.

Velocità massima : 70 Km. ora per tipo 100 cc. - 80 per tipo " Super „ - 90 per tipo 125 cc.

Consumo : un litro di miscela ogni 55 Km. per tipo 100 - 50 Km. per tipo " Super „ - 45 per il 125.

Peso a vuoto : Kg. 70 circa.

Norme per l'uso

La motoleggera " B „ non richiede alcuna pratica particolare per la sua manutenzione. Le norme qui indicate sono quelle che ogni utente premuroso della propria macchina farà bene a non dimenticare.

RIFORNIMENTO MISCELA. - La miscela benzina-olio deve essere fatta introducendo 70 grammi di olio tipo A della Vacuum per i primi 1000 Km. di percorso, su ogni litro di benzina - 50 gr. di olio su ogni litro per i successivi. (Il misurino nel tappo del serbatoio contiene appunto 50 grammi di olio).

Avere cura che i piccoli fori nel tappo, per l'aspirazione dell'aria non siano ostruiti.

OLIO DA USARSI. - Per la miscela usare olio **Mobiloil** tipo **A**.

AVVIAMENTO. - Aprire il rubinetto del serbatoio della miscela, mettere il cambio in posizione folle, e il comando del gas al minimo, agire sulla pedivella di avviamento. Per caso che il motore non parta, assicurarsi che il carburatore non sia ingolfato. Se non lo è premere sul pulsante della vaschetta tre o quattro volte per il richiamo della miscela, chiudere l'aria spingendo verso l'interno la valvola relativa sul carburatore (da tenersi aperta a motore caldo) spingere di nuovo la pedivella di avviamento. Se il carburatore sarà eccessivamente ingolfato tanto da impedire la partenza del motore, ingranare la seconda marcia e spingere la macchina prima con la frizione sollevata, indi lasciarla di colpo tirare di nuovo la leva della frizione appena il motore sarà partito.

RICORDARE. - Per i primi 1000 Km. comporre la miscela col 7% di olio e usare la macchina con velocità ridotta.

CAMBIO MARCIE. - Togliere il gas, quindi azionare la leva di comando della frizione e agire sul pedale del comando marcie e rilasciare la frizione. Con tale manovra, partendo dalla prima velocità, si passa alla seconda, poi alla terza. Se si passa poi dalle marcie superiori a quelle inferiori, fare eguale manovra spingendo il pedale in senso inverso.

Il cambio delle marcie può essere eseguito anche senza agire sulla frizione senza deteriorare gli organi

del cambio che ha gli ingranaggi sempre in presa. Per la manovra del cambio ben fatta, occorre tuttavia una breve pratica per rendersi conto delle velocità più adatte del motore nell'istante della manovra, ciò diviene facile e intuitivo con poca pratica.

N. B. - È inutile ricordare di chiudere ad ogni fermata il rubinetto del serbatoio specie quando la fermata è lunga.

Manutenzione

PULIZIA DELLA MOTO. - Per la pulizia esterna del gruppo motore-cambio è bene servirsi di petrolio a mezzo di pennelli e stracci per asciugare.

Per le parti verniciate usare preferibilmente acqua con spugna, asciugando con pelle scamosciata.

OGNI 1.000 Km verificare il livello dell'olio nella scatola del cambio e frizione. Nel carter esistono un tappo a vite superiore di introduzione, un tappo laterale pure a vite per la verifica del livello, un tappo al disotto del carter per lo svuotamento (*vedi fig. 1*). Introducendo l'olio dal tappo superiore, dovrà farsi uscire da quello di verifica del livello che dovrà essere tolto per la verifica stessa.

RIEMPIRE il tecaletmit del perno della forcella posteriore.

OGNI 5000 Km. togliere le incrostazioni al motore. Per far ciò smontare la testa del cilindro (non

occorre smontare il motore dal telaio) smontare il cilindro. Togliere le incrostazioni dalla testa e dal pistone senza produrre rigature. Nelle luci del cilindro toglierle con raschietto possibilmente di ottone o rame, senza graffiare le superfici avendo cura di pulire bene specialmente la luce di scarico e il relativo tubo.

Pulire per quanto possibile la marmitta silenziatrice.

OSSERVARE che i segmenti del pistone siano liberi nella loro sede.

PULIRE il filtro dell'aria del carburatore agitandolo in bagno di benzina.

VERIFICARE la regolazione e pulire le puntine platiniate del ruttore del volano magnete, e gli elettrodi della candela. La distanza tanto degli elettrodi della candela, che delle puntine platiniate del ruttore, deve essere di mm. 0,4.

INGRASSARE il feltro che striscia sulla camme del volano magnete per il distacco delle puntine.

N. B. - Per pulire le puntine platiniate e gli elettrodi della candela, usare carta smerigliata fine, o apposite limette. Non è consigliabile cambiare il tipo di candela montato dalla Casa. Molti inconvenienti nel funzionamento del motore possono essere evitati mediante l'uso costante di un tipo di candela adatta.

Ogni 10.000 Km. sostituire l'olio nel cambio di velocità - carter trasmissione - frizione fra essi intercomunicanti. Per far ciò aprire il tappo di svuotamento che si trova al disotto del carter (A fig. 1). Togliere il tappo superiore di introduzione dell'olio (B fig. 1). Lavare l'interno con olio nuovo; cioè dopo aver chiuso di nuovo il foro di scarico (o svuotamento) A e avere introdotto un poco di olio nuovo, far compiere qualche

giro al motore con la pedivella di avviamento, vuotare di nuovo il cambio, fissare bene il tappo di scarico A introdurre di nuovo olio Mobiloil A se d'inverno, (BB se d'estate) sino al livello (facendolo arrivare cioè sino al foro laterale apposito che va chiuso col tappo C) tolto per l'occorrenza.

L'olio del cambio di velocità passa a lubrificare anche la coppia di ingranaggi di riduzione dal motore al cambio e frizione interposta nell'apposito carter a mezzo di apposita comunicazione fra i due carter uniti.

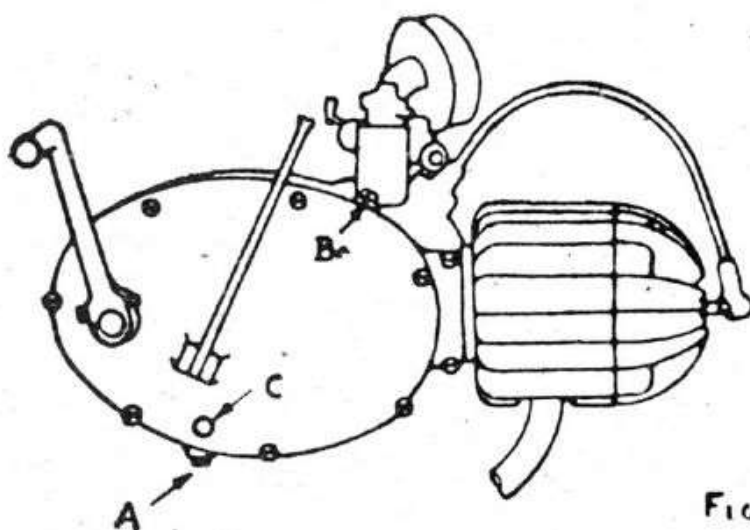


FIG. 1

RICERCA DEI GUASTI E DELLE IRREGOLARITÀ DI FUNZIONAMENTO

IL MOTORE NON PARTE: serbatoio vuoto. Cavo di accensione staccato o guasto. Candela sporca o difettosa. Viti platinato oleate o bruciate. Tubazione della benzina o filtro otturati. Getto otturato. Carburatore che perde.

IL MOTORE SI FERMA: guasti all'accensione. Guasti all'alimentazione della benzina. Motore troppo caldo e pistone bloccato. Getto ostruito. Le istruzioni di rodaggio o di miscela non osservate.

IL MOTORE FUNZIONA IRREGOLARMENTE : Candela allentata, difettosa o sporca. Attacco del cavo staccato. Guasti al carburatore. Accensione sregolata.

IL MOTORE FUNZIONA A QUATTRO TEMPI : Miscela con troppo olio. Getto troppo grande. Carburatore invasato.

IL MOTORE NON TIRA : Guasti all'accensione. Guasti al carburatore. Candela allentata. Cattiva compressione. Incrostazioni nel cilindro o nello scarico.

IL MOTORE SCALDA TROPPO : Accensione ritardata. Miscela troppo magra. Olio non adatto. Condotti di scarico otturati. Alette di raffreddamento troppo sporche.

IL MOTORE S'AFFOLLA : Slittamento della frizione per cattiva registrazione o dischi consumati.

CONSUMO ECCESSIVO : Carburatore che perde. Perdite alla tubazione della benzina. Serbatoio che spande. Getto troppo grande.

TENERE BEN PRESENTE : Allo scopo di ottenere il graduale adattamento di tutti gli organi della moto e particolarmente del motore, si raccomanda di non utilizzare la piena apertura del gas durante i primi 1.000 chilometri. Questa pratica ha grande influenza sul buon funzionamento e particolarmente sulla durata. È importante la perfetta tenuta del carter motore. Per questo l'albero motore, nel lato che sostiene il magnete volano, è munito di guarnizione speciale **Stefa**. Così pure dal lato della frizione.

LA CASA si tiene volentieri a disposizione della propria clientela per ogni chiarimento richiesto.

