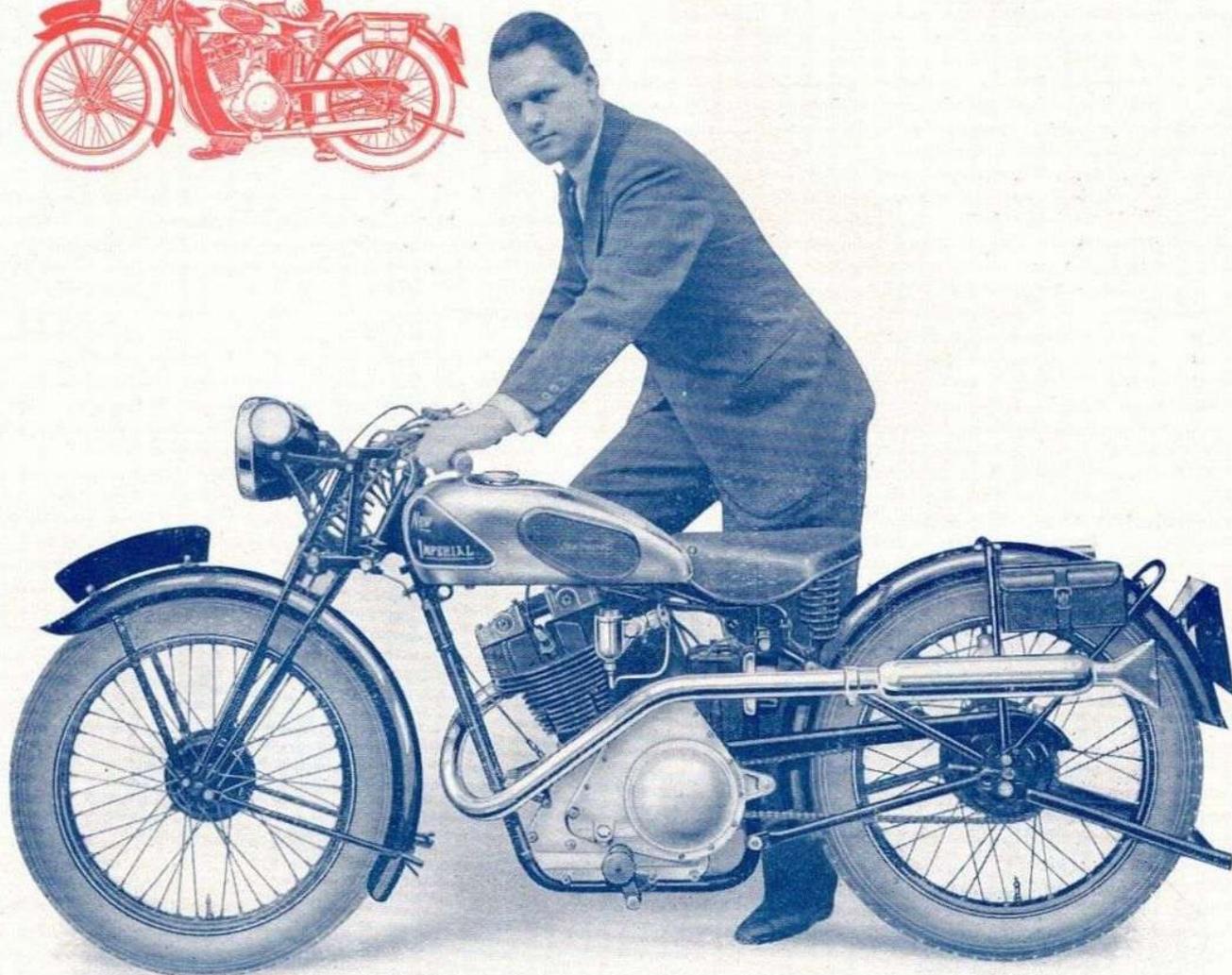
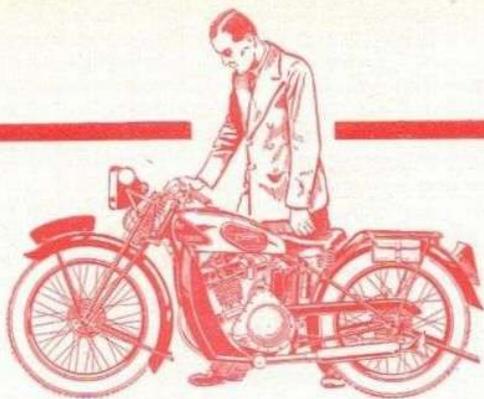


NEW IMPERIAL

**LE MOTOCICLETTE
DELLA PIÙ ALTA
REPUTAZIONE**



KING of MOTORS



UNIT-SUPER e UNIT-PLUS - Lusso, Sport **250 cc. - v. t. - Mod. 37 - 350 cc. - v. t. - Mod. 47**

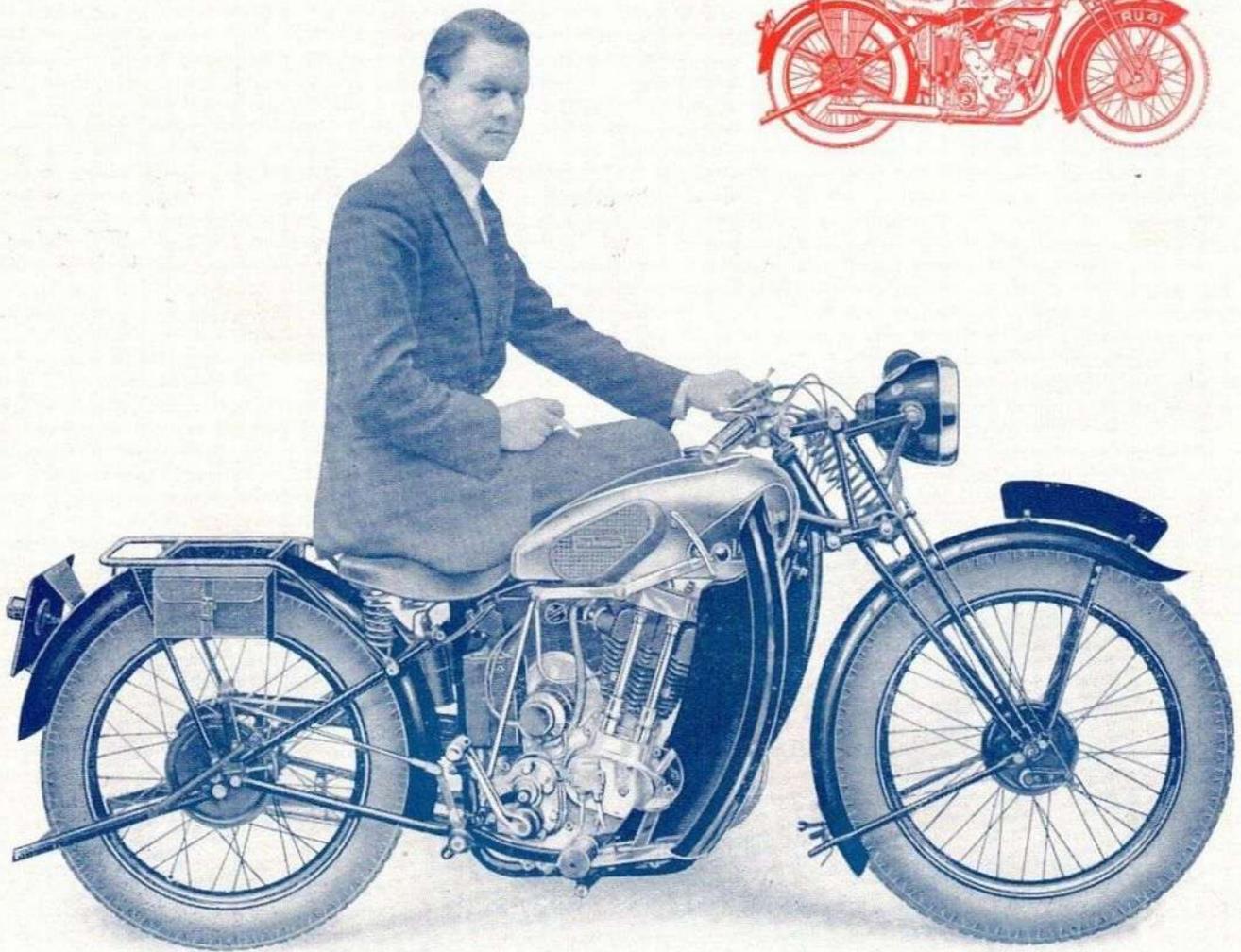
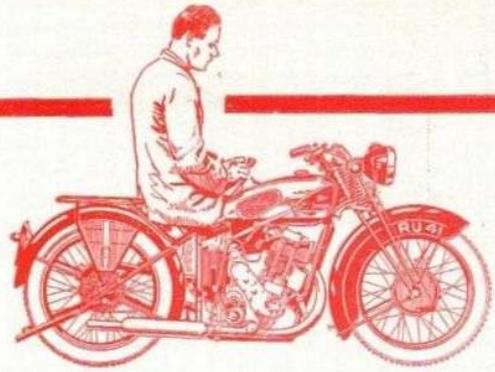
Motore e cambio New Imperial in blocco — Cambio a 4 rapporti comandato a pedale e automaticamente lubrificato dal motore — Motore inclinato di 20 gradi — 4 tempi — Valvole in testa completamente racchiuse — Alesaggio e corsa 67 x 70 mm. e 74 x 80 mm. rispettivamente per le due cilindratae — Trasmissione primaria comandata da ingranaggio elicoidale silenzioso a bagno d'olio — Frizione a dischi multipli — Impianto LUCAS perfezionato, di accensione a Magnete-Dinamo e d'illuminazione con faro di grande diametro — Tromba elettrica — Gomme Dunlop 26 x 3,25 — Serbatoio a sella cromato e smaltato, capacità litri 10 — Parafanghi di grande efficacia — Ginocchiere — Forcella tubolare a parallelogramma rinforzata — Freni grandi. **Velocità oraria 95 e 110 km.**

Consumo approssimativo: 1 litro per 40 e 32 km. rispettivamente per i 2 modelli.

Peso netto: kg. 108 e 122 rispettivamente per i 2 modelli.

Lubrificazione: GARGOYLE MOBILOIL D.

Extra: a richiesta, Speedometro Smith. Tromba Bosch.



UNIT-PLUS

350 cc. - v. t. - Modello 40

Motore e cambio New Imperial in blocco — Cambio a 4 velocità, automaticamente lubrificato dal motore — Motore inclinato di 20 gradi - 4 tempi — Valvole in testa completamente racchiuse — Alesaggio e corsa 74 x 80 mm. — Trasmissione primaria comandata da ingranaggio elicoidale silenzioso a bagno d'olio — Frizione a dischi multipli — Carburatore « Amal » con comando a manopola — Telaio con attacchi per carrozino — Impianto LUCAS perfezionato di accensione a Spinterogeno e d'illuminazione — Tromba elettrica. — Gomme Dunlop 26 x 3,25 — Serbatoio a sella larghissimo, cromato e smaltato — Paragambe e ginocchiere.

Velocità oraria 105 km.

Consumo approssimativo: 1 litro per 32 km.

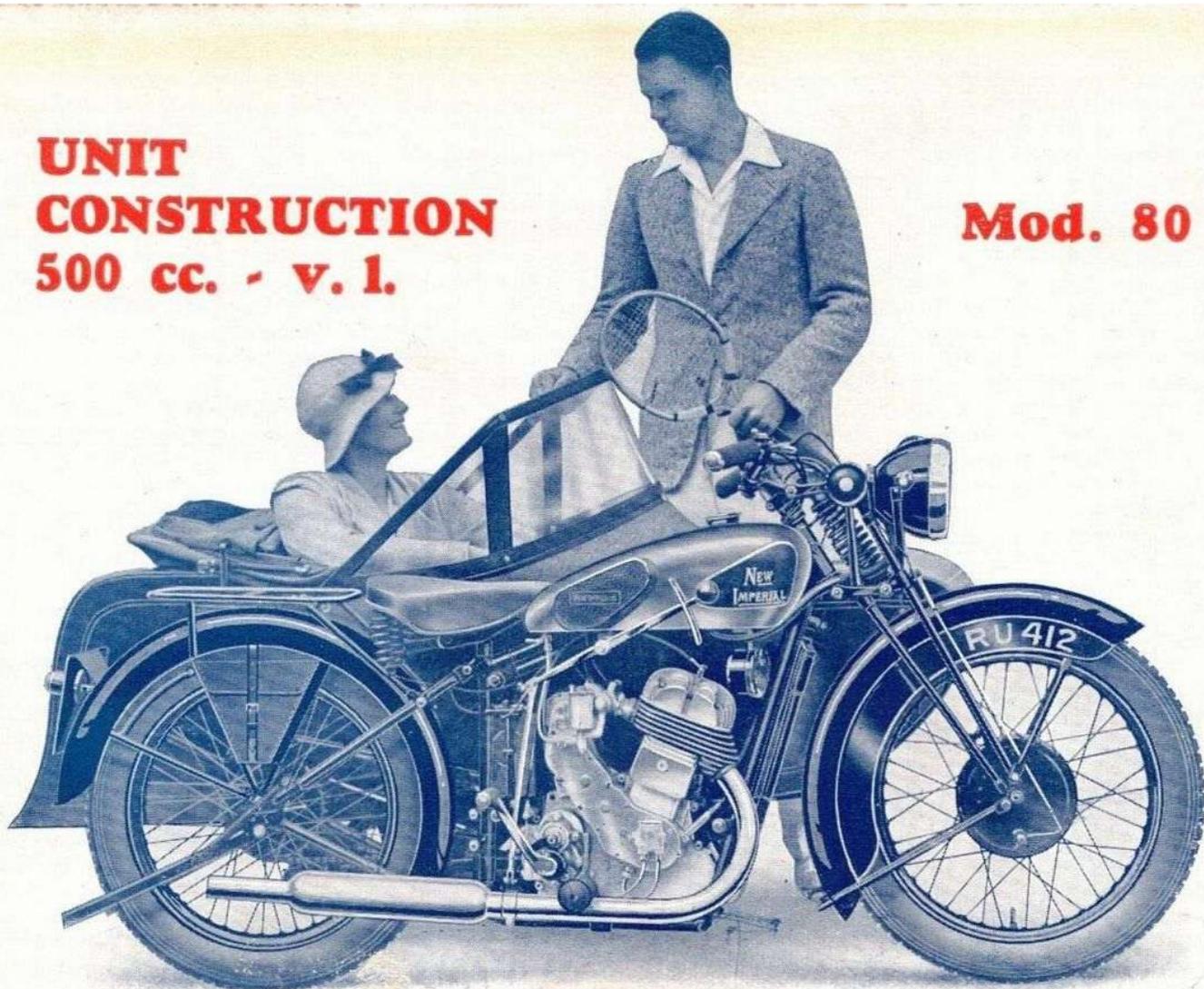
Peso netto: kg. 122.

Lubrificazione: GARGOYLE MOBILOIL D.

Extra: a richiesta, Speedometro Smith. Tromba Bosch.

**UNIT
CONSTRUCTION
500 cc. - v. l.**

Mod. 80



Telaio. — Di speciale disegno « New Imperial » che permette il montaggio del blocco motore, per mezzo di 3 punti di sospensione.

Accensione e Luce. — Magnete-Dinamo « Lucas » comandato a ingranaggio dal lato distribuzione.

Tromba. — Elettrica ad alta frequenza.

Carburatore. — « Amal » con comando del gas a manopola. **Freni.** — Ad espansione interna, facilmente regolabili, diametro tamburi, 18 cm. Pedale del freno posteriore azionato dalla pianta del piede; freno anteriore con leva a mano sul manubrio. **Forcella** « New Imperial » di lusso con ammortizzatore a frizione, e volantino di ebanite per regolarlo.

Gomme. — « Dunlop » 26 x 3,25. **Mozzi** con cuscinetti a rulli.

Parafanghi. — A sezione profonda con rinforzi nell'interno. Anteriore con volantini laterali. Posteriore con coda smontabile. **Sella:** « Dunlop » misura grande. **Serbatoio:** a sella cromato e smaltato nero, capacità litri 12.

Silenziatore. — Tubo di grande diametro con curva netta; marmitta efficiente. **Manubrio:** a comandi interni. **Utensili:** serie completa in borsa grande, comprendente anche pompa e graso. **Portapacchi:** posteriore e smontabile. **Portabollo:** sul fanale.

Poggiapiedi e cavalletti. — Finitura smalto nero e cromatura.

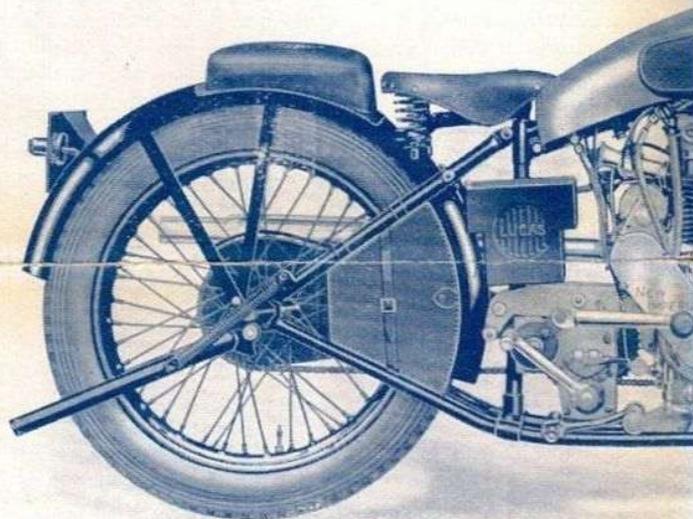
Velocità: 125-130 km. orari. — **Consumo:** 1 litro ogni 30 km. circa. **Peso netto:** kg. 138.

MODELLO 80 — Blocco motore come il mod. 70, ma con valvole laterali e mollemente racchiuse in una scatola fusa col cilindro — Cambio a 4 marcie con comando a mano. — Tutte le altre caratteristiche come mod. 70. — Consumo: 1 litro ogni 30 km. circa. — Velocità: 105-110 km. orari circa. — Peso netto: kg. 137.

Lubrificazione per entrambi i modelli: **GARGOYLE MOBILOIL D.**

GRAND PRIX - Modelli veloci - v. t. - 250 cc.

I Motocicli della Casa New Imperial sono rinomati in tutto il mondo per la loro perfezione, modernità e capacità di un lungo ed arduo servizio, e coll'andar del tempo, tale rinomanza si afferma sempre maggiormente. Un altro passo in avanti è stato fatto nei disegni, poichè la trionfante "costruzione in blocco" è stata estesa anche ai 500 cc. con valvole laterali e in testa. I nostri clienti possono essere certi che acquistando una "New Imperial" avranno quanto di meglio si possa comperare.



Motore a valvole in testa mm. 62,5x80, 246 cc.;
— Aste, punterie, bilancieri e gambe valvole, con
conduttura d'olio. — Carburatore inclinato da cor-
esterne flessibili — Cambio a 4 rapporti con com-
ficate — Telaio leggero a tubi doppi, con sterzo
diametro — Serbatoio contenente 12 litri di benzina.
Velocità oraria 125 e 140 km. con l'impiego di
Peso netto: mod. 50: kg.135 - mod.: 60 kg. 137
Lubrificazione: GARGOYLE MOBILOIL D.
Impianto elettrico completo con magnete-dinamo I

GRAND PRIX-SPECIA

per tenuta di alte velocità, speciale testa del cili
— Cambio di velocità a 4 marcie con rapporti
Magnete speciale BTH — Manubrio abbassato c
senza marmitta — Gomme Dunlop da corsa.
Lubrificazione: **GARGOYLE MOBILOIL D.**



Modello 50 - 350 cc. Modello 60

mm. 70 x 90, 346 cc. con cilindro verticale.
stantemente lubrificate per mezzo di speciale
sa. — Lubrificazione a ricupero con tubazioni
ondo a pedale, trasmissione con catene lubri-
montato su rulli conici Timken; freni a grande
e 3 kg. d'olio.
carburanti normali.

UCAS. Tromba Bosch.

L Con le stesse caratteristiche dei mo-
delli 50 e 60, ma con messa a punto
ndro in bronzo carburatore «Amal-Racing»
avvicinati — senza pedale di avviamento —
on comandi speciali — Tubo scarico diretto

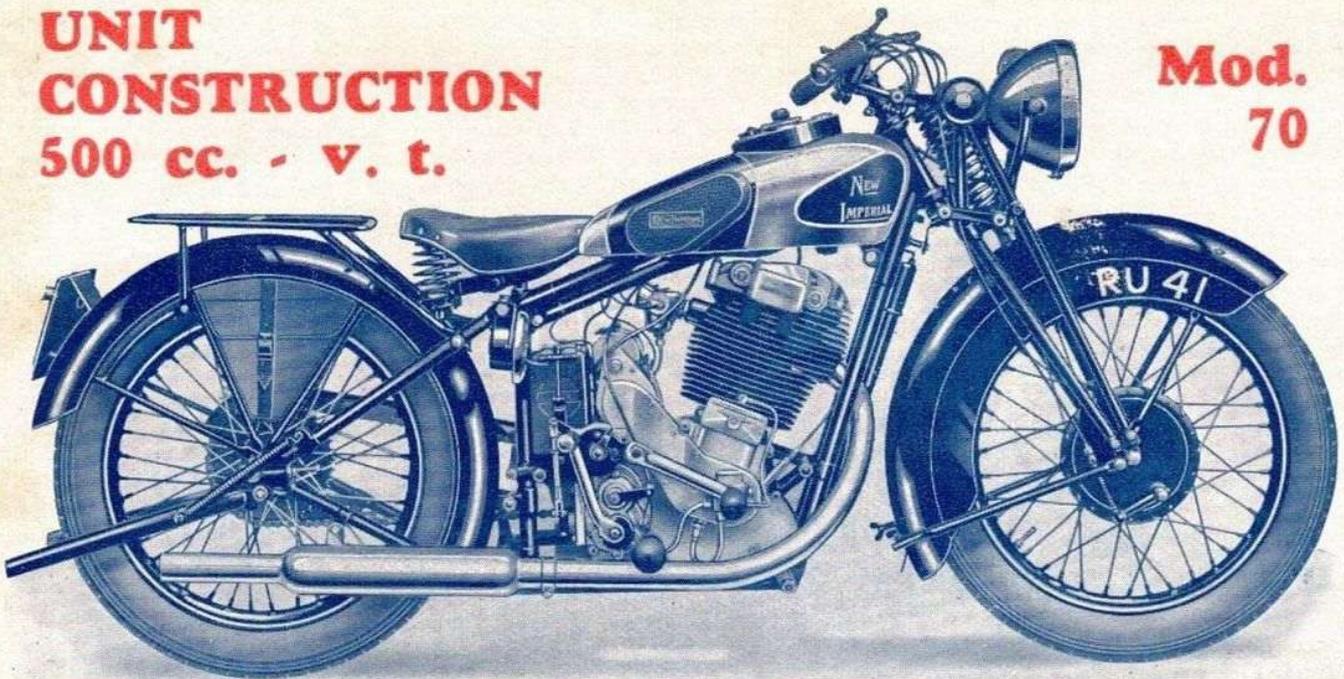
Numerose Vittorie sono state ri-
portate negli ultimi 12 mesi, fra
le quali ci limiteremo a citare:
Quattro Record Mondiali, nella
categoria 150 cc. a Brooklands.
Quattro Campionati Scozzesi di
velocità (250 e 350 cc.)

Il Campionato Irlandese di ve-
locità (500 cc.) su New Imperial
bicilindrica.

La Coppa "The Motor Cycle"
su New Imperial 500 cc. bici-
lindrica - la prima 500 plurici-
lindrica che ha percorso più
di 100 miglia in un'ora, alla
velocità di 164,533 Km.

**UNIT
CONSTRUCTION**
500 cc. - v. t.

**Mod.
70**

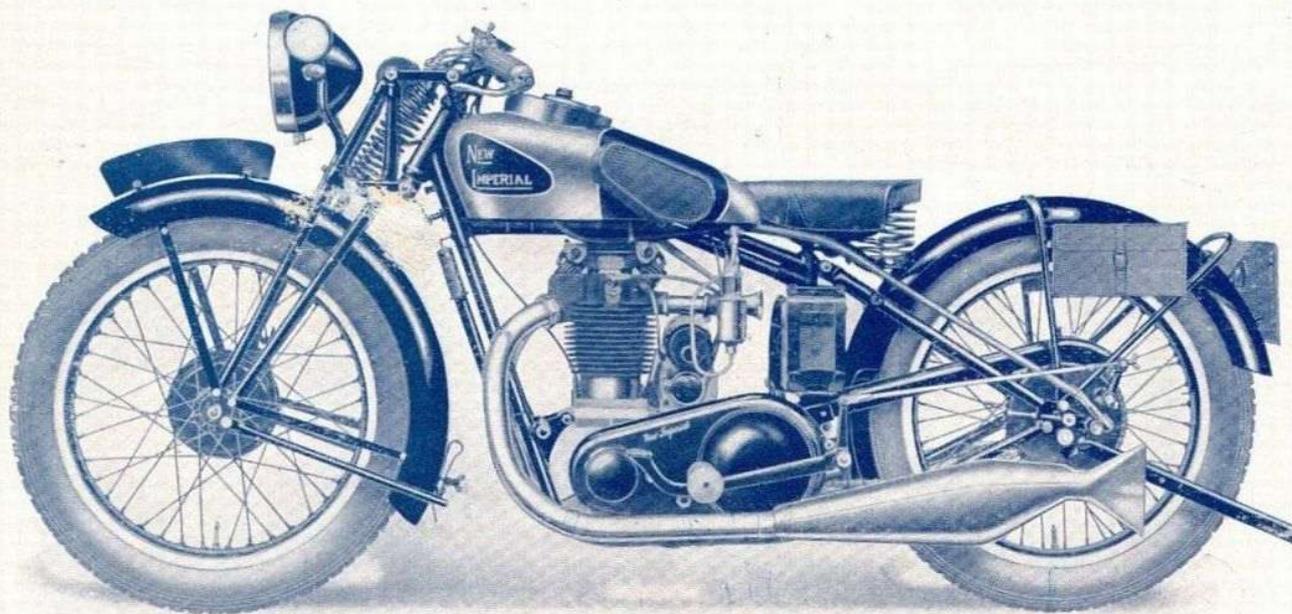


⚙ L'illustrazione mostra l'ingrandimento delle alette sul cilindro e sulla testa, il che aumenta il raffreddamento e quindi lo sviluppo della potenza; è pure visibile l'alettatura della scatola bilancieri ed il coperchio d'ispezione alla base del cilindro per la registrazione delle punterie. Le coperture delle aste sono fuse sul cilindro e sulla testa e racchiudono completamente le aste stesse.

Attraverso l'alettatura del cilindro, della testa, e della scatola bilancieri, vi è un passaggio lungo il quale l'olio viene pompato per la lubrificazione alle cime delle aste, ai bilancieri e valvole.

MODELLO 70 - **Blocco motore** «New Imperial» ultimo disegno, comprendente motore e cambio in un sol blocco. Il motore è inclinato ad un angolo di 20 gradi dalla verticale. Testa riportata. Valvole in testa, alesaggio e corsa 82 x 94 mm. 496 cc. Valvole, molle, guide, bilancieri ed aste, tutto completamente racchiuso e lubrificato meccanicamente. Pistone in alluminio. Spinotto oscillante. Cuscinetto «Hoffmann» a doppia fila di rulli alla testa di biella e larghissimo cuscinetto a doppia fila di sfere «Journal» sul lato della trasmissione. Lubrificazione a ricupero «New Imperial». L'olio è fornito attraverso un tappo riempitore situato nel carter motore, indi per mezzo della pompa «Pilgrim» ad alimentazione visibile, ed attraverso il perno distribuzione passa nel cuscinetto della testa di biella; per forza centrifuga e per mezzo dei volani l'olio lubrifica il cilindro. Un raschiatore toglie dai volani l'eccedenza di olio e la manda ai pignoni, perni e tutte le parti del cambio assicurando così un continuo e costante rifornimento di olio fresco ai medesimi. L'olio quindi scende per gravità attraverso una valvola ad una sola via situata alla base della scatola del cambio e ritorna così al punto di partenza. Il **cambio a 4 velocità** comandato a pedale (in presa diretta) incorporato nel motore, ha la frizione specialmente disegnata; con 4 dischi di ferro, completo con avviamento a pedale.

Trasmissione. — Un efficiente parastrappi del tipo a cam è montato sull'albero motore. Il movimento viene quindi trasmesso attraverso ad un ingranaggio a doppia elica, all'ingranaggio di frizione, e dall'ultimo pignone, alla ruota posteriore, per mezzo di catena «Hans Renold» o «Coventry»: la catena è protetta da un efficiente carter. Tutta la trasmissione primaria è racchiusa in un carter a perfetta tenuta d'olio, e gli ingranaggi sono lubrificati dalla riserva situata nel fondo del carter stesso, alla quale l'olio viene immesso per mezzo di apposito tappo, separato da quello del motore.



STANDARD TYPE - di lusso - v. t. 350 cc. Modello F 10 - 500 cc. Modello F 11

Motore New Imperial a 4 tempi — Doppio tubo di scarico — Alesaggio e corsa: Mod. F 10: 74 x 80 mm., 346 cc.; Mod. F 11, 86 x 86 mm., 499 cc. — TRASMISSIONE con catena primaria racchiusa — Cambio a 4 velocità a pedale — Serbatoio a sella cromato e smaltato — Gomme Dunlop 26 x 3,25 — IMPIANTO elettrico LUCAS Magdyno.

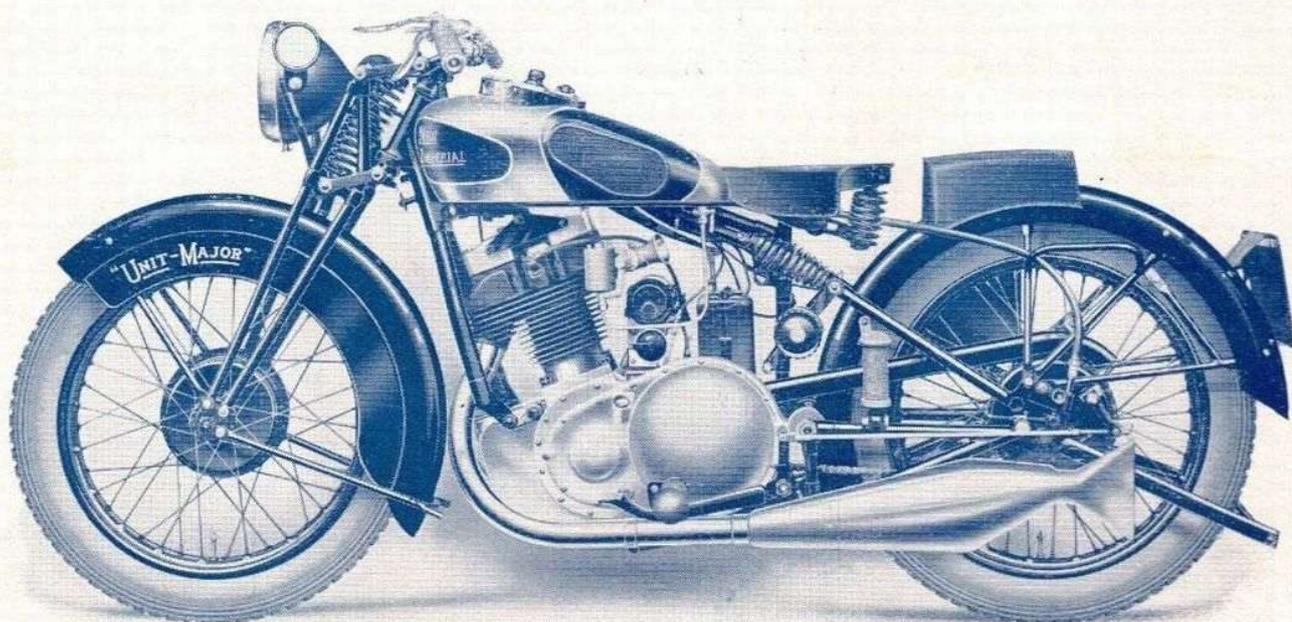
Extra: a richiesta — Tubi scarico rialzati con speciale marmitta — **Quadro sul serbatoio con incorporato:** Interruttore per comando fari, Amperometro, Lampadina d'illuminazione degli apparecchi segnalatori, smontabile per ispezioni, Speedometro Smith, Orologio Smith 8 giorni di carica. Tromba Bosch.

Velocità oraria 110 e 120 km. rispettivamente per le due cilindratae.

Consumo approssimativo: 1 litro per 30-32 o 25-28 km.

Peso netto: mod. F 10 kg. 135 - mod. F 11 kg. 139

Lubrificazione: GARGOYLE MOBILOIL D.



UNIT MAJOR - Telaio elastico 500 cc. Mod. 17 - Telaio rigido 500 cc. Mod. 17-a

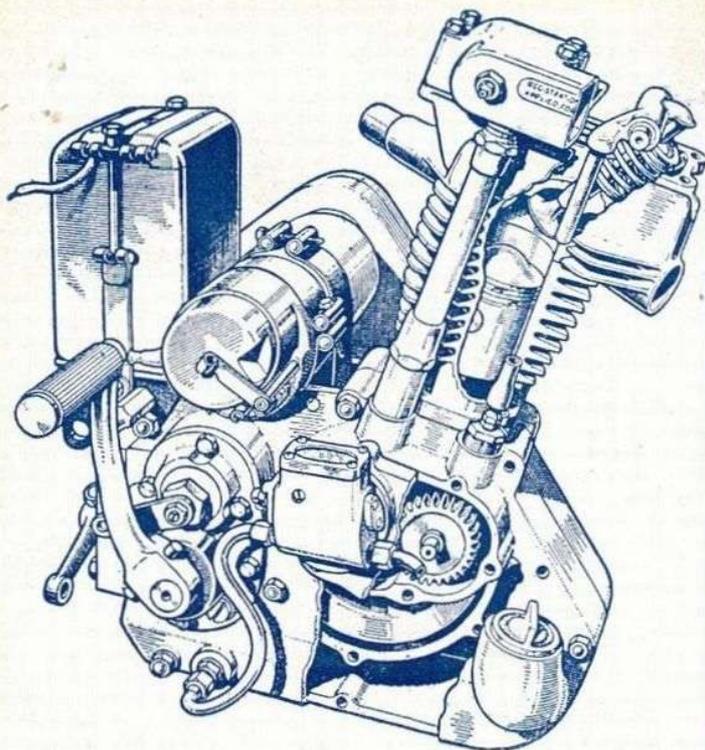
Motore e cambio New Imperial, costruiti in blocco — Motore inclinato di 20 gradi — Doppio tubo di scarico — 4 tempi — Valvole in testa — Alesaggio e corsa: 86 x 86 mm., 499 cc. — Cambio a 4 velocità, comando a pedale — Catena primaria completamente racchiusa in carter a bagno d'olio, con tenditori automatici. — Guide valvole, valvole, molle, bilancieri, aste, e punterie, il tutto completamente racchiuso e meccanicamente lubrificato con pompa a ricupero — **TELAIO ELASTICO BREVETTATO** registrabile a mano, da fermo ed in marcia. Impianto: LUCAS Magdyno — **Quadro sul serbatoio con incorporato:** Interruttore per comando fari, Amperometro, Lampadina d'illuminazione degli apparecchi segnalatori, smontabile per ispezioni e Speedometro — Tromba Bosch — Seggiolino posteriore Lycett con poggiatesta.

Velocità oraria 120 km.

Consumo approssimativo: 1 litro per 28 km.

Peso netto: mod. 17 kg. 153 - mod. 17-A kg. 144.

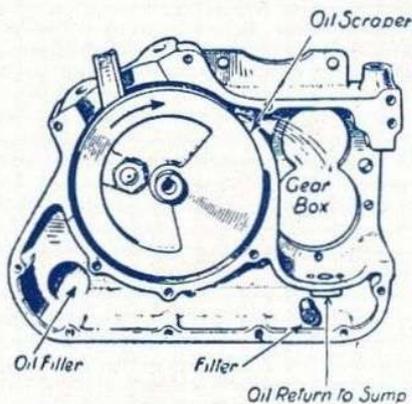
Lubrificazione: GARGOYLE MOBILOIL D.



Reproduced by permission of "Motor Cycling"

Illustrazione N. 1

Disegno parzialmente sezionato del complesso Motore e Cambio dei modelli "Unit Plus" e "Unit Super" che mostra i meccanismi.



Reproduced by permission of "Motor Cycling"

Illustrazione N. 2

Sezione del carter motore, che mostra il funzionamento del raschiatore che fa passare l'olio nella scatola del cambio.

- Oil Scraper - Raschiaolio.
- Gear Box - Scatola del cambio.
- Oil Filler - Foro di riempimento.
- Filter - Filtro.
- Oil Return to Sump - Ritorno dell'olio nel serbatoio di riserva.

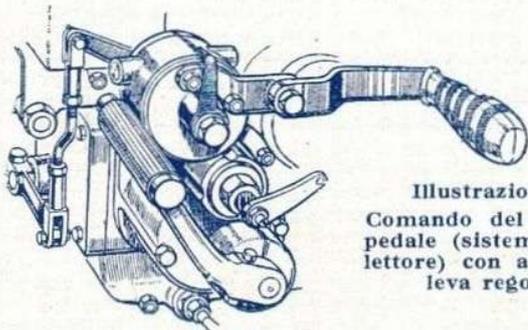
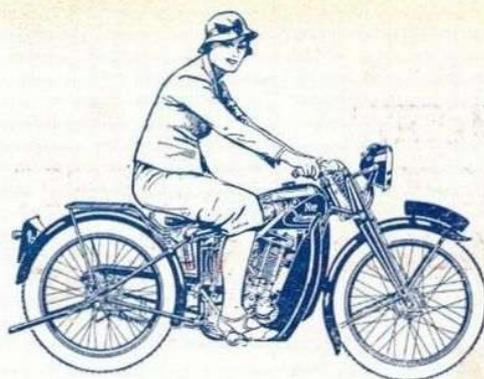


Illustrazione N. 3

Comando del cambio a pedale (sistema a preselettore) con angolo della leva regolabile.



LUBRIFICAZIONE

L'efficienza e la durata della prestazione della motocicletta dipende in sommo grado dalle cure poste nella sua lubrificazione. Raccomandiamo all'uopo di seguire scrupolosamente le principali norme qui indicate.

Motore — Per tutti i modelli usare il **GARGOYLE MOBILOIL D** della Vacuum Oil Company. Verificare frequentemente il livello e ripristinarlo. Ogni 2500 km. scaricare l'olio usato dal serbatoio, a motore caldo, e rifare il pieno con olio fresco. Eseguire il primo ricambio della carica dopo 750 km. (periodo di rodaggio). Ogni 750 km. estrarre e pulire il filtro o i filtri dell'olio. Ogni 15 giorni lubrificare i bilancieri delle valvole con **GARGOYLE MOBILGREASE n. 2**.

Cambio di velocità — Ad eccezione dei modelli Unit-Super (250 cc.) e Unit-Plus (350 cc.) e mod. 70 e 80 New Unit-Construction, ove il cambio è lubrificato automaticamente dall'olio del motore, impiegare il **GARGOYLE MOBILOIL D**, verificando il livello ogni 2500 km.

Trasmissione primaria — Per i modelli Unit-Super, Unit-Plus e New Unit Construction, con trasmissione primaria ad ingranaggi, riempire la scatola a livello con miscela 1:1 di **Mobiloil e Mobiloil D**. Per il modello Unit-Major, 500 cc., con trasmissione primaria a catena, riempire la scatola a livello con **MOBILOIL D**, verificando il livello ogni 750 km. Negli altri modelli la catena primaria è lubrificata automaticamente.

Catena secondaria — Pulirla e lubrificarla periodicamente con **GARGOYLE MOBILGREASE n. 2**.

Forcella — Lubrificarla regolarmente con **GARGOYLE MOBILGREASE n. 2**.

Cavi flessibili — Lubrificarli ogni 3 mesi con olio del motore.

AGENTE GENERALE
PER L'ITALIA:

ACERBONI MARIO

MILANO - TEL. 92.733
VIA PACINOTTI N. 4