

INDICIZIO TELEGRAFICO:  
"HOPIT. WOLVERHAMPTON."

TELEFONO:  
1731 (QUATTRO LINEE)

# MOTOCICLETTA

# A.J.S.

## 1925

## LIBRETTO D'ISTRUZIONE

ad uso di tutti i Modelli A.J.S. 1921 - 1925.

A. J. STEVENS & CO. (1914) LTD.,  
GRAISELEY HOUSE, WOLVERHAMPTON.

Agenzia esclusiva per l'Italia:

Ditta U. VELADINI di C. VELADINI & G. FANTONI,  
MILANO,

Via Vittorio Pisani 12-14.

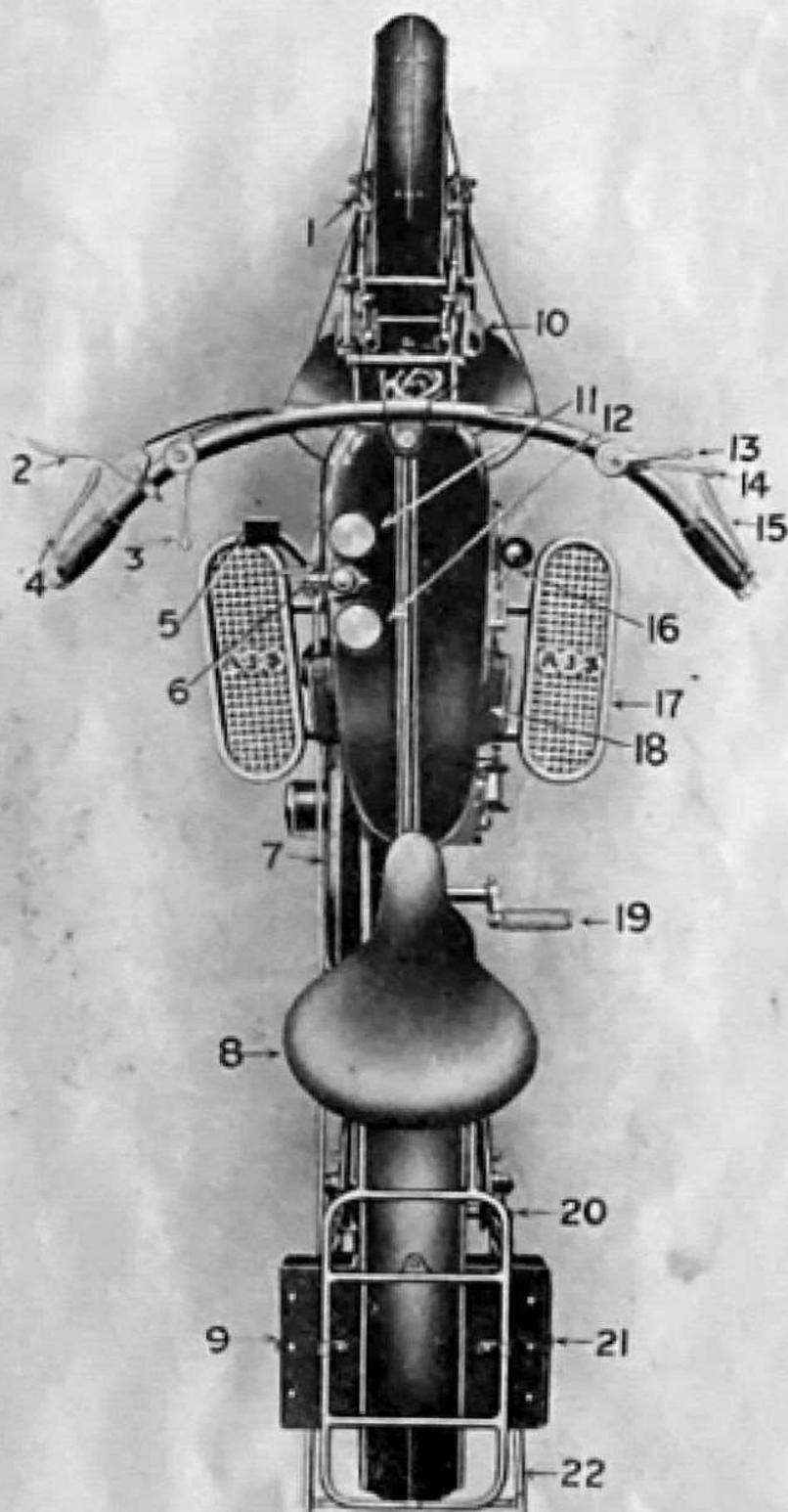


LA MOTO

**A.J.S.**

349 c.c. (Modello E 3).

VISTA DALL'ALTO.



- 1 Freno anteriore.
- 2 Leva della Frizione
- 3 Comando dell'avance.
- 4 Leva del freno anteriore.
- 5 Pedale del freno posteriore.
- 6 Pompa semi automatica.
- 7 Carter delle catene.
- 8 Sella.
- 9 Borsetta degli accessori.
- 10 Forcella elastica.
- 11 Tappo del serbatoio della benzina.

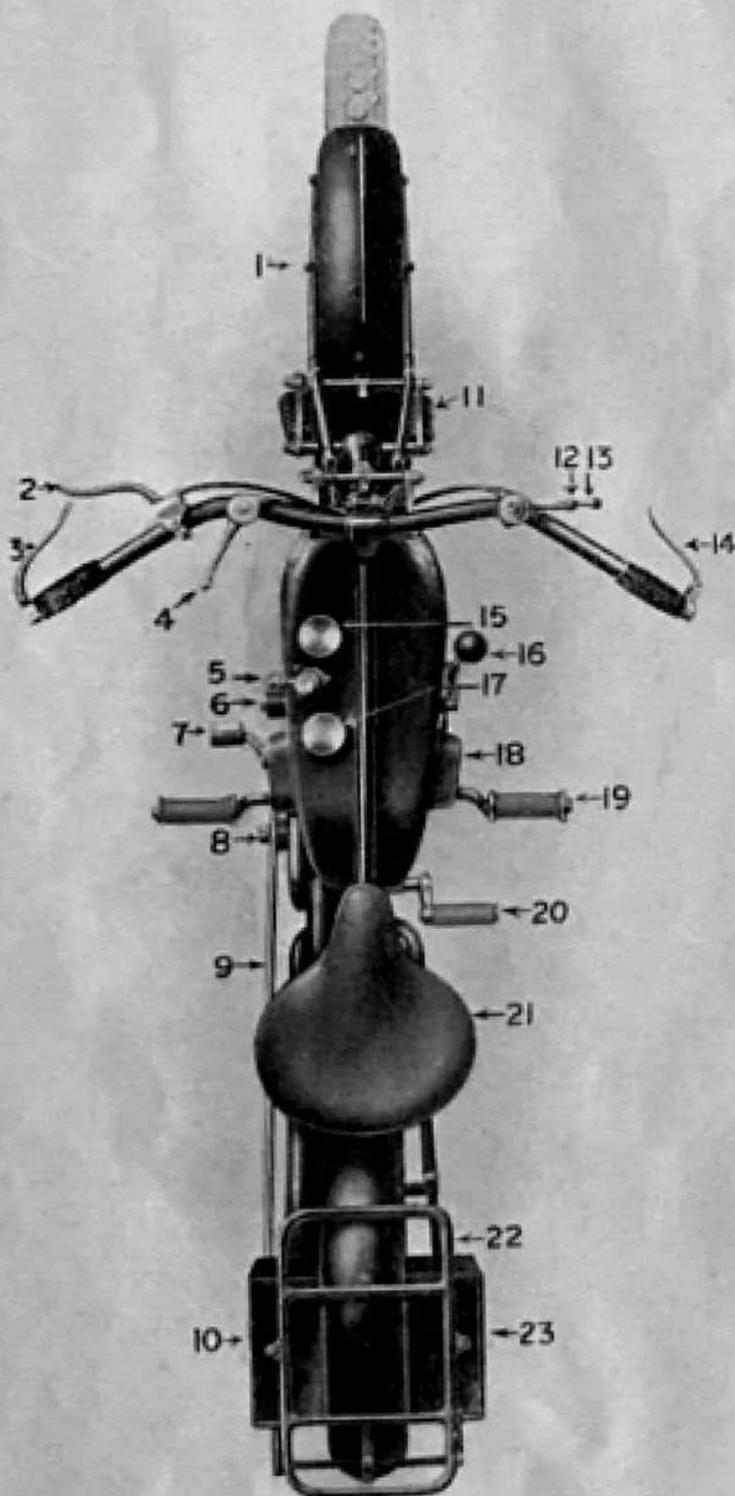
- 12 Tappo del serbatoio dell'olio.
- 13 Comando dell'aria.
- 14 Comando del gas.
- 15 Alzavalvola.
- 16 Leva del cambio.
- 17 Pedana di gomma.
- 18 Ginocchiera.
- 19 Pedale d'avviamento.
- 20 Portapacchi.
- 21 Borsetta degli accessori.
- 22 Cavalletto posteriore.

LA MOTO

A.J.S

349 c.c. Modello E 6,  
a valvole in testa.

- 1 Freno anteriore.
- 2 Leva della frizione.
- 3 Leva del freno anteriore.
- 4 Comando del magneto.
- 5 Pompa dell'olio.
- 6 Parastrappi.
- 7 Pedale del freno posteriore.
- 8 Dado registro della frizione.
- 9 Tirante del freno posteriore.
- 10 Borsetta accessori.



- 11 Molle della forcella
- 12 Leva dell'aria chiusa.
- 13 Leva del gas chiusa
- 14 Leva dell'alzavalvola.
- 15 Tappo della benzina
- 16 Leva del cambio.
- 17 Tappo dell'olio.
- 18 Ginocchiera.
- 19 Poggiapiedi.
- 20 Pedale d'avviamento.
- 21 Sella.
- 22 Portapacchi.
- 23 Borsetta accessori.

MOTO

A.J.S.

349 c.c.

---

**PRIMA** di lanciare sul mercato mondiale questo tipo, ormai classico, di motocicletta la Casa A. J. Stevens & Co. ha studiato ogni mezzo per renderla della massima semplicità in ogni sua parte, e l'esperienza di ben 12 anni ha reso ormai perfetta questa macchina, sia nei dettagli tecnici che nel materiale usato per la sua costruzione.

In questo libretto d'istruzione sono raccolte tutte quelle spiegazioni che ritornano utilissime al motociclista provetto ed in certo qual modo serviranno di guida agli incompetenti sia per il mantenimento della macchina che per eventuali piccoli guasti.

Raccomandiamo in particolar modo di leggere attentamente i consigli pratici contenuti nel presente volumetto poichè spesse volte ci viene richiesto dalla nostra Clientela un consiglio quando già è troppo tardi per evitare noie, e saremo ben lieti che ogni possessore di una Moto A.J.S. segua sempre detti consigli onde conservare nel migliore dei modi tutte le parti del motore e rimanerne quindi soddisfatto.

Questo libretto viene allegato ad ogni macchina venduta, ma dietro richiesta potremo fornirne altre copie.

A. J. STEVENS & CO. (1914) LTD.

www.fpww.it

# Istruzioni Generali

sull'uso delle Moto A.J.S. 349 c.c. a tre velocità.

**A**PPENA ricevete in consegna la macchina fate attenzione che in ogni lubrificatore, sia dello sterzo che delle ruote e della forcella vi sia dell'olio extradenso e meglio ancora sarebbe iniettarvene con forza dell'altro con una siringa a pressione, in modo di essere ben certi che le parti mobili del telaio siano ingrassate.

Rifornite la macchina con benzina normale ed Olio seguendo la tabella sottocitata:

Per l'Estate usate esclusivamente olio DENSO (Vacuum "B").  
Per l'Inverno usate esclusivamente olio SEMI-DENSO (Vacuum "BB").

In tutti i casi non dovrete mai adoperare dell'olio di ricino, né loro derivati trasparenti poiché essi non sono adatti per il motore a raffreddamento ad aria.

Togliendo il gancio di sicurezza dalla pompa semi-automatica dell'olio lasciate riempire bene la pompa stessa e fate in modo che nel motore venga mandato così una certa quantità di olio fresco. (Per aprire il rubinetto a pattino della pompa premete col pollice sul bottone segnato con la parola "On" e per chiuderlo premete sul bottone dal lato segnato con la parola "Off.")

Il rubinetto deve essere tenuto regolarmente chiuso quando non si adopera la pompa semi-automatica.

Nel modello a valvole laterali è applicato un tubetto apposito per iniettare nel cilindro il "cicchetto" del quale se ne potrà far uso soltanto nel periodo invernale, in caso di difficile partenza del motore.

Prima di far partire il motore seguite le seguenti istruzioni:

- (1) Alzate la moto sul cavalletto posteriore, mettete la leva del cambio sulla posizione "O" (Neutral).
- (2) Chiudete la leva dell'aria posta sul manubrio (comando del carburatore) —leva più corta— ed aprite invece quella del gas (la più lunga) di circa un terzo della sua corsa.

La farfalla posta sul lato destro del carburatore BINKS (Tipo per modello a Valvole in testa) non dovrà mai essere chiusa durante la marcia.

- (3) Servitevi dell'alzavalvola per far partire il motore e non premete sul pedale dell'avviamento senza alzare la valvola.
- (4) Date un colpo energico al pedale evitando che esso ritorni libero, e quindi accompagnatelo col piede sino a che sarà ritornato alla sua posizione normale.

Si proceda quindi, come per qualsiasi altra moto nell'uso della macchina, avendo cura di non cambiare mai velocità senza alzare il debrailo.

L'alzavalvola non deve servire altro che per la partenza del motore. Non ritornare mai sulla marcia precedente (esempio: dalla terza alla seconda o dalla seconda alla prima) prima che il motore non abbia rallentato in modo proporzionato alla velocità raggiunta, altrimenti si sottopone il cambio ad uno sforzo superiore al normale.

Non fermatevi mai senza aver alzato il debrailo, nemmeno servendovi dell'alzavalvola.

Durante la marcia non servitevi mai dell'alzavalvola ma regolate la velocità servendovi solamente dei comandi del carburatore.

Quando frenate ricordatevi sempre di disinnestare.

La leva del cambio di velocità va usata con delicatezza e non bisogna mai spingerla con forza, tanto più quando il motore è fermo.

Se in seguito a vibrazioni le viti che fermano il quadrante si allentassero, stringetele subito con un buon cacciavite e non servitevi della macchina senza aver fatto detta operazione, altrimenti ne soffrirebbe il cambio di velocità.

Vi sarà facile verificare le esatte posizioni delle marcie sul quadrante mettendo la macchina sul cavalletto posteriore; la posizione di folle deve trovarsi esattamente a metà fra la prima e la seconda velocità ed un secondo "folle" deve trovarsi fra la terza e la seconda velocità.

Nel caso che le posizioni fossero spostate verificate prima se la leva del cambio non sia contorta e se ciò non fosse regolate la lunghezza della bacchetta con l'apposito attacco a sfera registrabile (in basso).

Non fate mai girare ad alta velocità il motore da folle e tanto meno con la marcia innestata, se sul cavalletto.

Ciò è dannosissimo al motore ed al cambio di velocità.

Nel caso di forte rallentamento per ingombri stradali o per pericolo disinnestate prima di frenare, e non partite senza aver prima innestata la prima velocità. Non insistete a partire da fermo con la terza velocità innestata.

Cambiando marcia, dalla prima alla seconda e dalla seconda alla terza ricordatevi sempre di accelerare prima un poco, quindi togliendo un po' il gas e debrajando rapidamente innestate la marcia e riprendete subito velocità senza esitazione.

*Non cambiate mai velocità con l'alzavalvola!*

*Non cambiate mai col motore imballato!*

*Se la macchina non riesce a superare una salita con la terza o la seconda velocità non insistete a voler mantenere detta marcia innestata ma passate in prima e riprendete poi eventualmente se sarà possibile.*

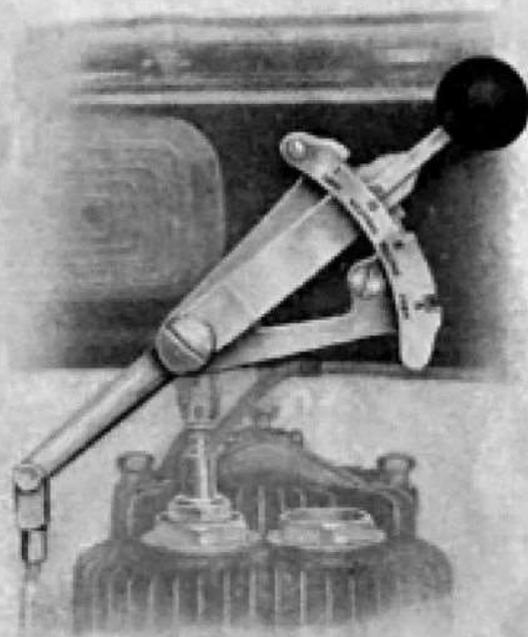
*Non fate neppure lavorare con continuità la frizione, sia in salita che in città, poiché i sugheri della frizione, scaldandosi, si consumano e fanno riscaldare anche altre parti del cambio.*

*Non si accetteranno reclami di sorta se si sarà verificato tale cattivo uso della frizione.*

Non tenete mai innestata a lungo la prima velocità in pianura, poiché tale marcia è fatta solamente per facilitare la partenza da fermo e per fare aspre salite. In tal caso il consumo, sia degli organi del motore che del carburante, aumenta sensibilmente.

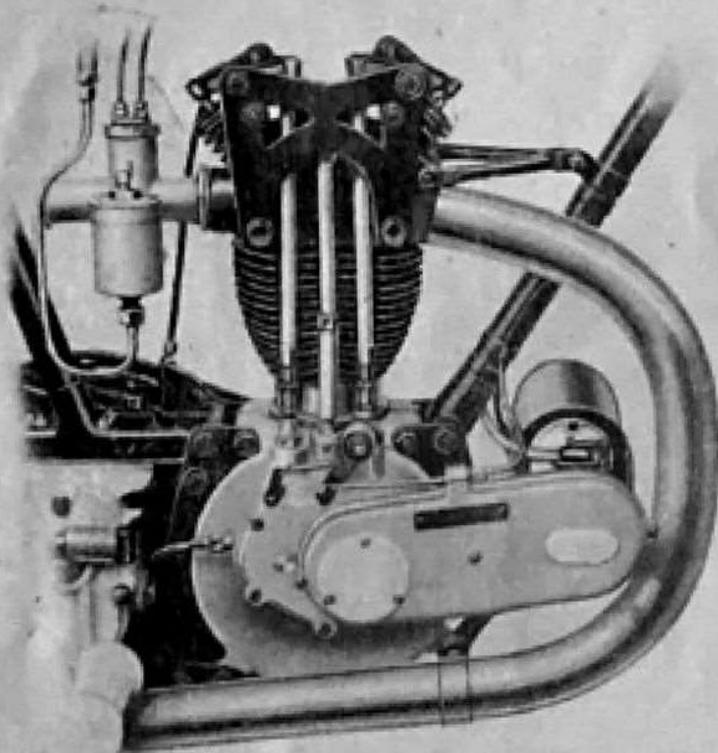
*Nel caso di dover fermare o semplicemente rallentare la macchina e di dover quindi riprendere senza aver il tempo di cambiare la marcia potrete facilitare la partenza rapida facendo una leggera pressione sulla leva del debrajo in modo che la frizione lavori appena un poco ma lasciate immediatamente la frizione appena avrete raggiunto lo scopo.*

Poche ore di pratica serviranno a darvi una chiara idea di questi consigli.

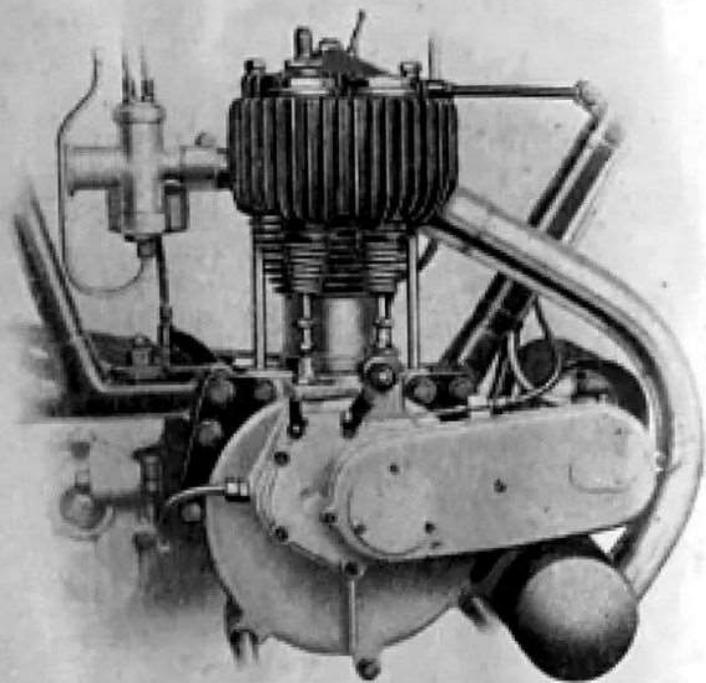


Settore del cambio di velocità.  
(Brevetto A.J.S.)  
(Figura No 2).

## Il Motore.



Motore A.J.S. 349 cc. a valvole in testa 1925.



Il Motore A.J.S. 349 cc. a valvole laterali.

Figura No. 3.

**Lubrificazione.**—La cosa principale per un motore è la lubrificazione. Se il vostro motore è già munito di pompa automatica, e se questa è ben regolata potete fare a meno di servirvi della pompa a mano supplementare. In caso contrario date una pompata ogni sette od otto chilometri in pianura e ogni quattro o cinque chilometri se in forte salita.

L'olio verrà assorbito dal corpo della pompa quando la leva della stessa verrà spinta in alto dalla molla. Premendo con la mano sul bottone sovrastante la leva si inietterà l'olio nel motore.

Quando non vi servite della pompa a mano fermate la leva col gancio apposito e chiudete il rubinetto premendo sul bottone del rubinetto dal lato segnato con la parola "Off."

Il motore ben lubrificato deve sempre fumare leggermente ma noi crediamo di lasciare al giudizio di ogni possessore di macchina il concetto di lubrificazione anche perché ciò dipende molto dalla qualità di olio usato.

Se si abusa di olio converrà di tanto in tanto ripulire il pistone e la testa del cilindro poiché l'incrostazione è sempre dannosa.

**Pulizia e Registrazione.**—Prima di tutto bisogna verificare che le punterie abbiano il giuoco prescritto e cioè :

.06 m/m per la valvola di aspirazione e  
.08 m/m per la valvola di scarico.

Tale distanza corrisponde approssimativamente allo spessore di un biglietto da visita.

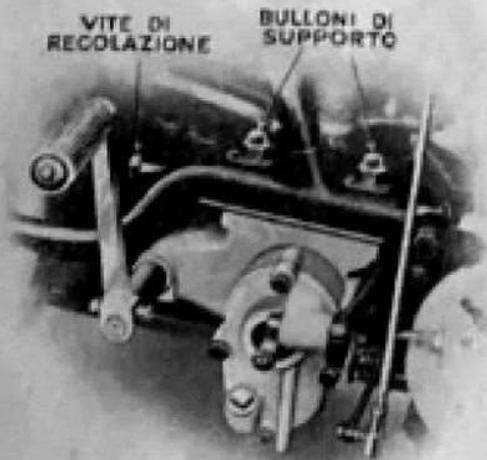
Regolate le punterie quando il motore è caldo.

Usate due chiavi fisse per allentare le punterie e non forzate mai i dadi delle punterie né per allentarli né per stringerli, ad uno alla volta, bensì contemporaneamente e senza strappi, altrimenti spezzerete il gambo della punteria.

Per smontare la testa del cilindro smontate prima il tubo di scarico, e la candela. Allentate quindi i dadi del cavalletto a ponte e prima di muovere la testa del cilindro assicuratevi che il pistone sia in basso. Fate attenzione di non rompere le alette e verificate soprattutto che le punterie non lavorino mentre allentate i dadi del cavalletto a ponte.

Nel togliere il cilindro fate in modo che la biella ed il pistone non battino contro il carter poiché si potrebbe facilmente guastare il pistone.

# Cambio di Velocità.



Vista del Cambio di Velocità (A.J.S.)

(Figura No. 8).

passo sinistro che tiene l'asse primario, battendola con un punteruolo ben appuntito, togliete la rondella e dopo aver allentati i quattro dadi frontali sfilate senz'altro il coperchio.

*N.B.— Assicuratevi bene che la rondella venga ben stretta quando rimonterete il coperchio.*

*Non dimenticate di rimettere a posto bene gli ingranaggi, nel loro giusto senso, e di lubrificarli abbondantemente sugli assi.*

**Lubrificazione.**— Il cambio di velocità richiede di aver rinnovato il lubrificante ogni 800-1000 Kilometri. È preferibile usare dell'olio extra-denso o del grasso consistente misto ad olio semi-denso.

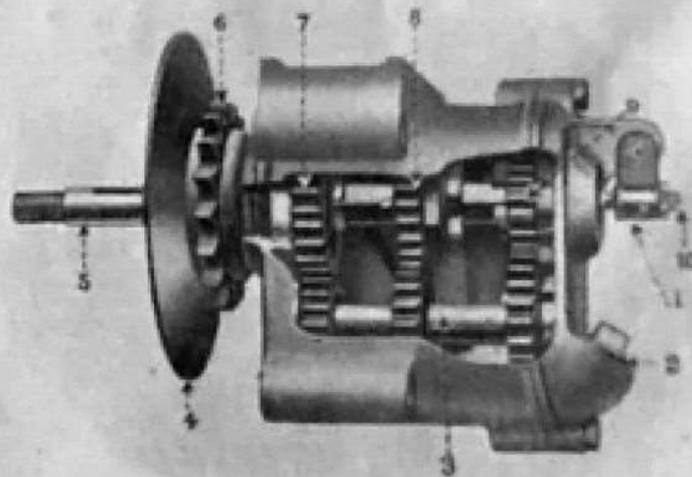
Per facilitare l'immissione del grasso entro la scatola del carter mettete la leva del settore nella posizione di folle e girate contemporaneamente la ruota posteriore in modo che l'ingranaggio sposti il grasso man mano che viene iniettato.

Per smontare il cambio, seguite le seguenti operazioni:—

Prima allentate il dado che fissa lo snodo a sfera della bacchetta; allentate il dado che ferma la leva della frizione sulla levetta eccentrica di comando; fatto ciò vi sarà facile sfilare anche questa rialzandola all'indietro; allentate i due dadi grossi che fermano tutto il cambio sul telaio, e se avrete tolta la catena di trasmissione e quella del motore, il cambio si sfilerà in basso senza difficoltà.

Per togliere il coperchio del cambio allentate la rondella a

1. Levetta di comando per disinnestare la frizione.
2. Tappo dell'olio.
3. Asse secondario.
4. Disco fisso della frizione.
5. Asse primario.
6. Ingranaggio di trasmissione alla ruota.
7. Ingranaggio presa diretta asse primario.
8. Ingranaggio scorrevole asse primario.
9. Ingranaggio di prima velocità asse primario.
10. Vite di registrazione del percussore della frizione.

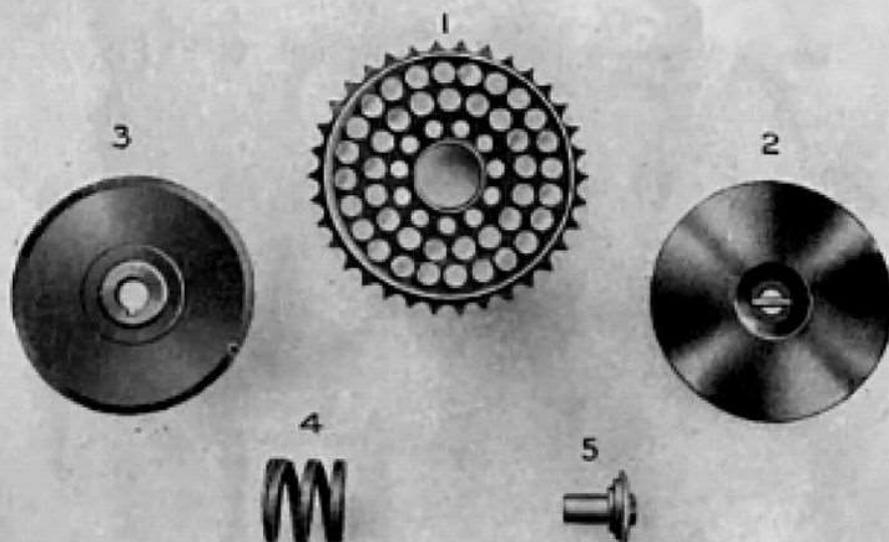


Sezione del Cambio a 3 Veloc

Brevetto A.J.S.

(Figura No. 9).

# La Frizione.



(Figura No. 10.)

- |  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. Ingranaggio a sugheri.  | 3. Disco fisso.          |
| 2. Disco scorrevole (si noti la chiavetta nel centro, che attraversa l'asse primario). | 4. Molla della frizione. |
|  | 5. Dado di fissaggio.    |

Le parti illustrate si montano nel seguente ordine: 3, 1, 2, 4 e 5.

**Regolazione.** — Sarà bene non stringere troppo il dado di fissaggio per non comprimere troppo i dischi, e per non correre il rischio di strappare il filo Bowden.

*Non mettete mai dell'olio nella frizione.*

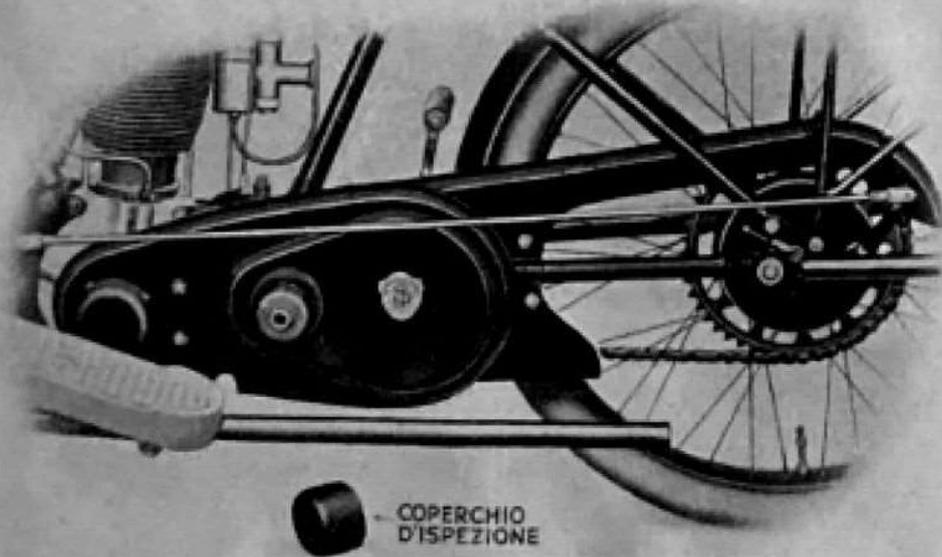
Mettete invece del gesso in polvere (raschiandolo da una cannuccia). Tenete il registro del filo Bowden sempre tutto avvitato quando regolerete il comando e preferite registrare la vite della levetta segnata col No. 10 nella figura No. 9, badando che la leva del comando al manubrio abbia sempre un po' di giuoco e non sia in tensione.

Evitate di far lavorare la frizione con molto giuoco sul filo.

Se la frizione slitta, verificate se l'asse interno (che passa attraverso l'asse primario del cambio) non sia eventualmente secco od arrugginito. In tal caso, sfilatelo, togliendo prima la chiavetta del disco No. 2, e lubrificatelo bene dopo averlo ripulito con tela a smeriglio finissima.

Per smontare la frizione smontate prima il carterino copri catena.

Assicuratevi che il dado che ferma il disco fisso della frizione sia sempre ben stretto.



(Figura No. 11.)

Il carter copricatene col coperchio d'ispezione aperto.

# Catene di Trasmissione.

Non fate mai lavorare le catene lente, poichè esse si consumano enormemente, e tenetele ben ingrassate se volete essere sicuri di un buon funzionamento.

Cercate di centrare sempre bene la ruota posteriore se la smontate o se l'allentate per tirare le catene: vi sarà facile verificarlo la loro giusta posizione abbassandovi col capo sino all'altezza dei perni delle ruote e guardando la vostra moto da circa sei o sette metri di distanza, avendo cura di mettere ben dritto lo sterzo prima di giudicare se o meno la ruota posteriore è in direzione giusta.

*Non dimenticate di tenere sempre i tendicatene a contatto col telaio e di stringere ben forte i dadi delle ruote.*



## Pulizia Delle Catene.

Per meglio conservare a lungo le catene, se molto sporche, lavatele prima con petrolio freddo, quindi mettetele in una catinella di petrolio caldo, avendo cura di non portare vicino a questo nessuna fiamma, altrimenti s'incendirebbe.

Dopo alcune ore di questo bagno togliete le catene, asciugatele con un panno ed ingrassatele con un pò d'olio misto a "graftol."

## Ruote Smontabili.



Ruota posteriore A.J.S. (Brevettata) Smontata.  
(Figura No. 12).

Rimontando la ruota fate attenzione che essa appoggi possibilmente sino alla fine del forcellino, cioè tutta contro il telaio e se la catena è troppo lunga non esitate ad accorciarla di una maglia inserendo una falsa maglia nel caso fosse troppo corta privandola di una maglia intera.

*La ruota non deve mai lavorare verso il limite massimo di spostamento all'indietro sul forcellino, poichè ne soffre il telaio.*

**Ruota posteriore.**—Per smontare la ruota posteriore procedete come segue. Mettete la macchina sul cavalletto posteriore ed allentate *prima* i tre bulloni testa quadra che tengono la ruota fissata al tamburo del freno.

Tenete ferma la ruota mettendo un piede contro la gomma, dal lato posteriore per facilitare l'allentamento di questi tre bulloni.

Svitare completamente e sfilate l'asse centrale, togliendo anche il pezzetto di tubo che fa da spessore e vi sarà facile quindi sfilare la ruota attirandola dal lato posteriore verso destra (lato opposto al lato di trasmissione).

Per nessuna ragione sfilate mai il perno centrale quando la ruota appoggia in terra e non fate girare la ruota se uno dei tre bulloni è allentato soltanto e non sfilato completamente.

Verificate se le calotte della ruota sono ben registrate ed ingrassate, allentando i dadi castellati e rimontandole non stringetele troppo poichè rovinereste le calotte.

Se si smontasse anche il tamburo del freno con la ruota fate attenzione che la ruota non sia sorretta solamente da un forcellino (che cioè non sbandi da una sola parte) poichè si correrebbe il rischio di spezzare il forcellino del telaio.

Smontando anche il tamburo del freno, ricordatevi prima di tutto di togliere il bullone di fermo del tamburo, passante attraverso il telaio, e stringetelo bene nel rimontarlo poiché se si perdesse per caso durante il cammino, correreste il rischio di non potervi servire del freno a pedale in caso di bisogno!

Nel modello B5 (1922-1924) non è adottato il sistema di ruota smontabile e bisogna quindi togliere prima la catena, quindi il carterino copricatena, il bullone di fissaggio del tamburo, la bacchetta del comando del freno a pedale ed infine allentando i dadi dei perni della ruota essa si staccherà dal telaio.



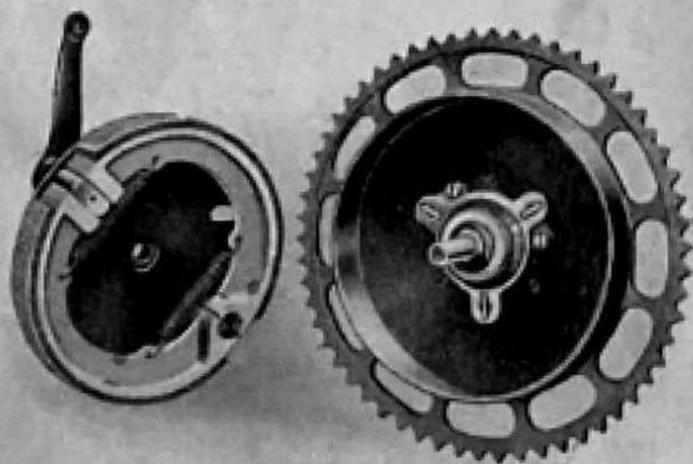
Ruota Anteriore Smontata  
(Modello E3-E4).  
(Figura No. 13.)

**Ruota Anteriore.**— Per smontare la ruota anteriore occorre allentare prima il filo facendolo uscire dal suo cavalletto a U (oppure semplicemente togliendo la coppiglia dal pernetto e sfilando questo).

Quindi svitate completamente il bullone di fermo del tamburo, ed allentando i due dadi dei perni della ruota questa cadrà in basso facilmente.

*Badate che le calotte siano registrate bene e non prendano giuoco, poiché si rovinerebbero presto; d'altra parte non stringetele eccessivamente.*

La ruota montata deve facilmente girare e sentire il peso della valvola della camera d'aria. Mettendo questa in alto, la ruota deve girare da sola sino a che la valvola si troverà in basso.

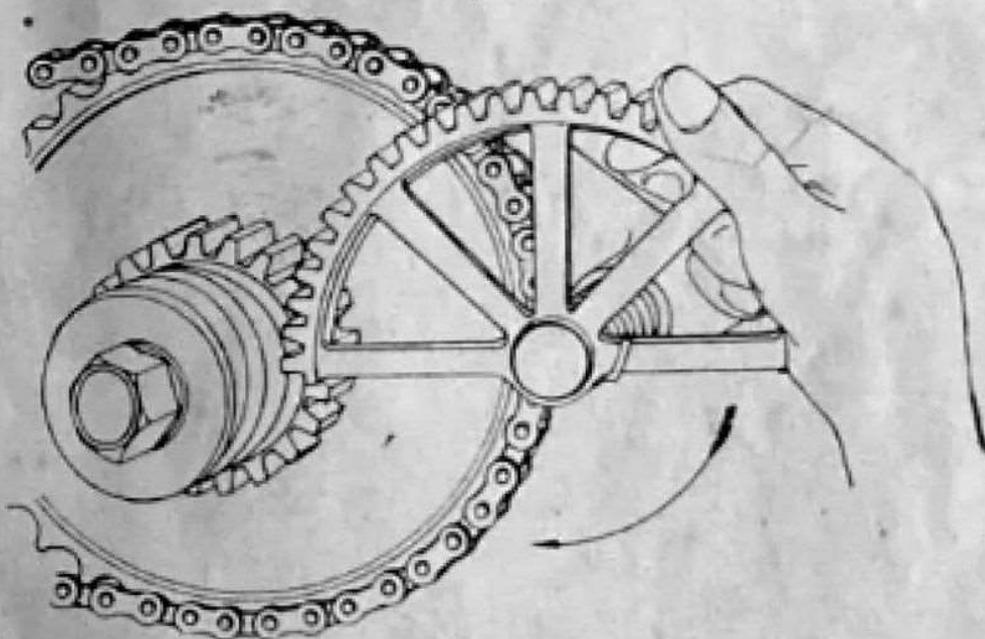
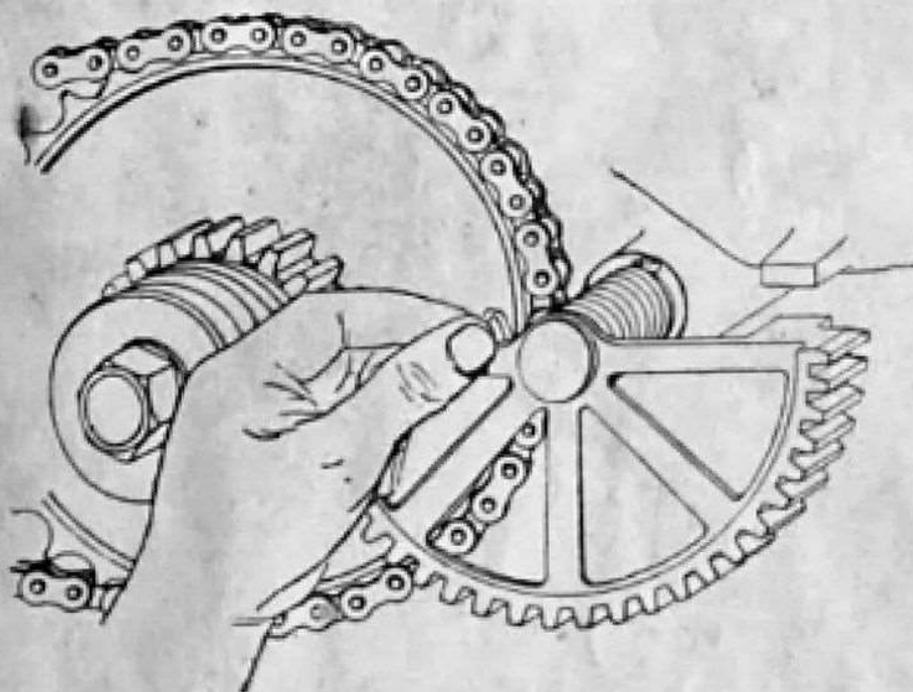


Tamburo del freno posteriore smontato.

Esso non richiede alcuna cura eccettoché la lubrificazione del perno della leva.

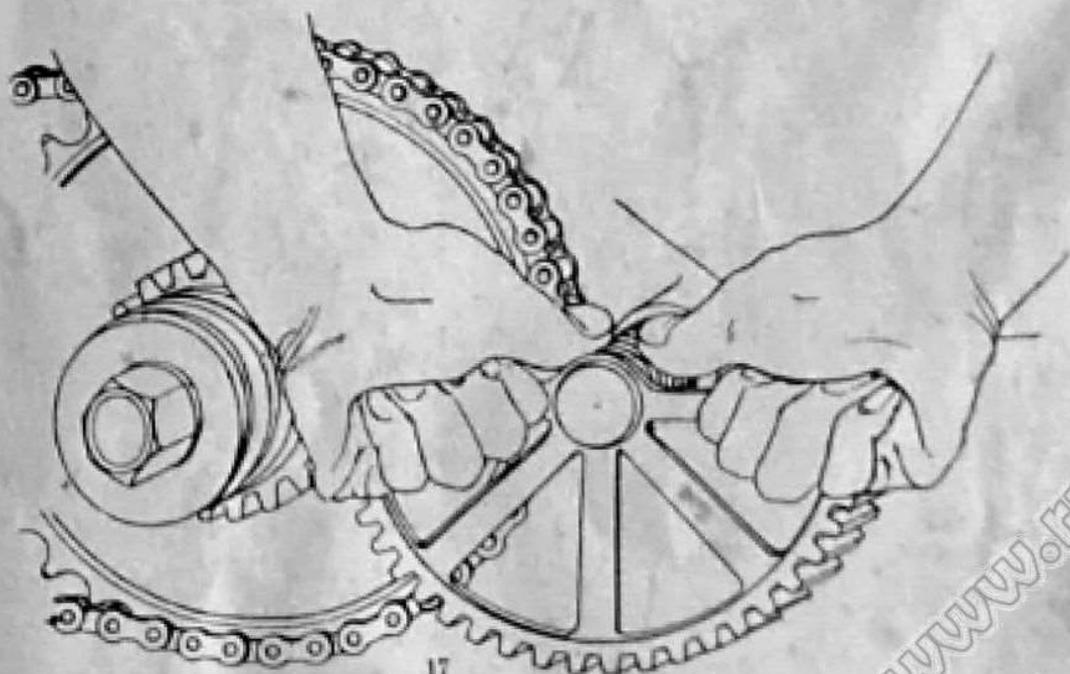
## Come si monta la Molla di Ritorno del Pedale d'avviamento.

1. Tolta la pedivella d'avviamento tirate in fuori il settore sino a che non ingrani con l'ingranaggio. Agganclate la molla nel modo indicato dalla figura.

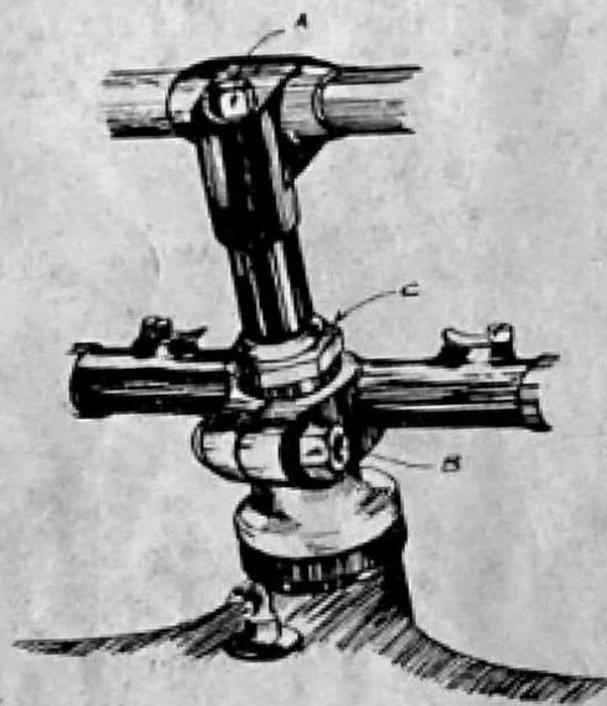


2. Fate girare il settore di un giro completo nel senso della freccia.

3. Spingete il settore verso la macchina finché ingrani nell'ingranaggio, tenendo ferme le spire della molla con entrambi i pollici.

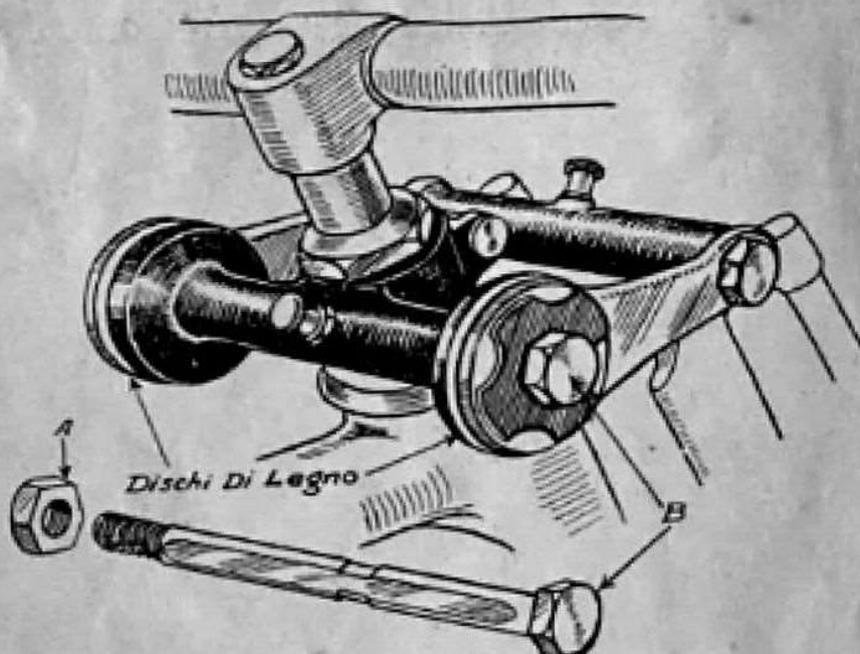


## Regolazione Dello Sterzo.



1. Allentate l'expander A di quattro o cinque giri, e battete sullo stesso un colpo secco col martello.
2. Allentate il dado B.
3. Regolate la durezza dello sterzo col dado C.
4. Stringete bene quindi il bullone B e l'expander A.

## Paracolpi alla Forcella (Brev. A.J.S.)



Questo sistema di paracolpi va regolato nel modo seguente:

1. Allentare il dado nichelato A.
2. Stringere (sino a che la forcella non risenta quasi più l'elasticità delle molle) il bullone B passante.
3. Stringere bene di nuovo il dado A.

Per garantirvi dell'efficacia del paracolpi, alzate la macchina sul cavalletto posteriore, mettete una cassetta od uno sgabello sotto al motore in modo che la ruota anteriore rimanga alzata da terra. In tal modo, forzando con le mani sulla ruota anteriore potrete accertarvi benissimo se o meno dovrete ancora stringere il paracolpi.

Non marciate col paracolpi lento; rompereste i dischi di legno pressato in esso contenuti.

## Consigli Pratici.

Ricordate che la vostra Moto A.J.S. ha la forza di soli 3,49 h.p. e non fatele sopportare lo sforzo al quale sottoporreste una 500 c.c., vale a dire:

Non abusate a portare sul portapacchi persone pesanti, specialmente in salita e su strade accidentate.

Non fate economia nel lubrificante poiché è meglio spendere un pò di più durante l'anno e consumare dell'olio buono che fare delle spese in accessori e nelle riparazioni ed usare dell'olio scadente. Tenete la macchina sempre pulita esternamente ed internamente.

Registrate sempre con pazienza ed attenzione tutte le parti di consumo e non insistete a camminare a lungo se sentite che il vostro motore non rende, o che il cambio non ingrana bene.

Non lavate mai la macchina col getto d'acqua poiché farete infiltrare l'acqua nel serbatoio della benzina, nel carburatore e nel magneto.

Tenete la gomma posteriore sempre ben gonfiata ma nemmeno troppo dura.

Non marciate mai con le punterie troppo allentate e nel caso della macchina a valvole in testa badate che le tiges siano sempre bene ingrassate nei punti in cui lavorano sia sul ponticello che in basso.

Se la macchina non riesce a salire su di una forte pendenza non esitate a cambiare marcia, diminuendo progressivamente, e non spostando mai la leva del cambio con violenza.

Non montate sulla vostra macchina altri paracolpi alla forcella poiché quelli adottati dalla Casa si possono registrare benissimo sino al punto di irrigidire completamente la forcella.

Stringendo il paracolpi ricordatevi di allentare prima il dado, quindi stringete anche il bullone passante serrandone la testa con una chiave a tubo. Esso è filettato nel biscottino della forcella e se stringete il solo dado non riuscirete a nulla.

Non marcate col paracolpi lento; rompereste i dischi di legno pressato in esso contenuti.

Rimettendo a posto la testa del cilindro fate attenzione che essa sia in centro al telaio e che i bulloni siano ben stretti.

Non vogliate consumare troppo poca benzina mettendo dei gicleurs piccoli nel carburatore. Otterreste una partenza difficile del motore.

*Non toccate mai con spilli né con punte speciali i gicleurs! Li rendereste inscricibili.*

Qualunque cosa vi occorra, sia pure per spiegazioni, chiedete a noi direttamente od al nostro Agente regionale.

Ditta U. Veladini,  
di C. Veladini & G. Fantoni,  
MILANO.

Via Vittor Pisani, 12-14.

# DIVERSE VITTORIE DELLA MOTO A.J.S.

## 1923.

<b>TARCA FLORIO</b> .. .. .	PRIMA della 350 con Zanelli
<b>Saasi Superga</b> .. .. .	PRIMA ASSOLUTA con Opessi
<b>Como Brunate</b> .. .. .	PRIMA con Rusconi
" " .. .. .	SECONDA
" " .. .. .	TERZA
" " .. .. .	QUARTA
<b>Coppa della Conguma</b> .. .. .	PRIMA con Bianchini
<b>Varese Campo dei Fiori</b> .. .. .	PRIMA con Gnesa
<b>Susa-Moncenisio</b> .. .. .	PRIMA ASSOLUTA con Opessi
<b>Biella-Cropa</b> .. .. .	PRIMA con Roero
<b>Cernobbio-Bisbino</b> .. .. .	PRIMA con Rusconi
<b>GRAN PREMIO DELLE NAZIONI</b> .. .. .	PRIMA con Gnesa <i>alla media di Km. 107,700</i> (Km. 400)
<b>S. Giustino Bocca-Trabaria</b> .. .. .	SETTIMA con Hough
	PRIMA con Alessandrelli
<b>TOURIST TROPHY INGLESE</b> .. .. .	1914 - PRIMA
	1920 - PRIMA
	1921 - PRIMA ASSOLUTA
	1922 - PRIMA
	1923 - SECONDA (Km. 364 <i>alla media di Km. 80,200</i> )
<b>GRAN PREMIO DI FRANCIA</b> .. .. .	1923 - PRIMA (Km. 366 <i>alla media di Km. 80,600</i> )
<b>Campionato Scozzese di Velocità</b> .. .. .	PRIMA e TERZA
<b>The Temple 50 Road Race</b> .. .. .	PRIMA e TERZA

## 1924.

<b>CAMPIONATO ITALIANO</b> (cat. 350) .. .. .	PRIMA con Raggi
<b>Circuito di Belfiore</b> .. .. .	PRIMA con Raggi
<b>Circuito del Monferrato</b> .. .. .	PRIMA con Raggi
<b>Circuito di Tortona</b> .. .. .	PRIMA con Raggi
<b>Circuito di Parma</b> .. .. .	PRIMA con Raggi
<b>Circuito dei Campi Flegrei</b> .. .. .	PRIMA con Raggi 350 e 500 c. c.
<b>GIRO MOTOCICLISTI D'ITALIA</b> .. .. .	PRIMA con Raggi (Km. 2000)
<b>CAMPIONATO EUROPEO</b> .. .. .	PRIMA con Simpson (Km. 200 <i>alla media di Km. 113,200</i> —Giro più veloce <i>media di Km. 121,700</i> )
<b>Coppa dell'Adriatico</b> .. .. .	PRIMA con Sereni 350 e 500 c. c.
<b>Coppa d'Inverno</b> .. .. .	PRIMA con Bottini
<b>3° Circuito Otto delle Langhe</b> .. .. .	PRIMA con Asposi
	PRIMA con Trona
<b>Circuito di Perugia</b> .. .. .	SECONDA con Mommarelli
	TERZA con Falassi
<b>Circuito Pisano</b> .. .. .	PRIMA con Taddei
<b>Circuito del Savio</b> .. .. .	PRIMA con Raggi 350 e 500 c. c.
	SECONDA con Sereni 350 e 500 c. c.
<b>GRAN PREMIO DI FRANCIA</b> .. .. .	PRIMA con Longmah
<b>Circuito del Penice</b> .. .. .	PRIMA con Casagrande
<b>Coppa del Fucino</b> .. .. .	PRIMA con Nocchi
<b>Circuito Brianteo</b> .. .. .	PRIMA con Citterio
<b>Campionato Lodigiano</b> .. .. .	PRIMA ASSOLUTA con Garbelli
<b>Recco-Campogrosso</b> .. .. .	PRIMA con Gabiati
<b>Pontedecimo-Giovi</b> .. .. .	PRIMA con Molinar
<b>Torino-Eremo</b> .. .. .	PRIMA con Gentleman Pione
<b>3° Cernobbio-Bisbino</b> .. .. .	PRIMA con Gnesa
<b>Lugano Monte Bré</b> .. .. .	PRIMA con Aifter
<b>Gran Premio di Marsiglia</b> .. .. .	PRIMA con Aifter
<b>Como-Brunate</b> .. .. .	PRIMA con Gnesa
<b>Milano-Carenno</b> .. .. .	PRIMA ASSOLUTA con Casagrande