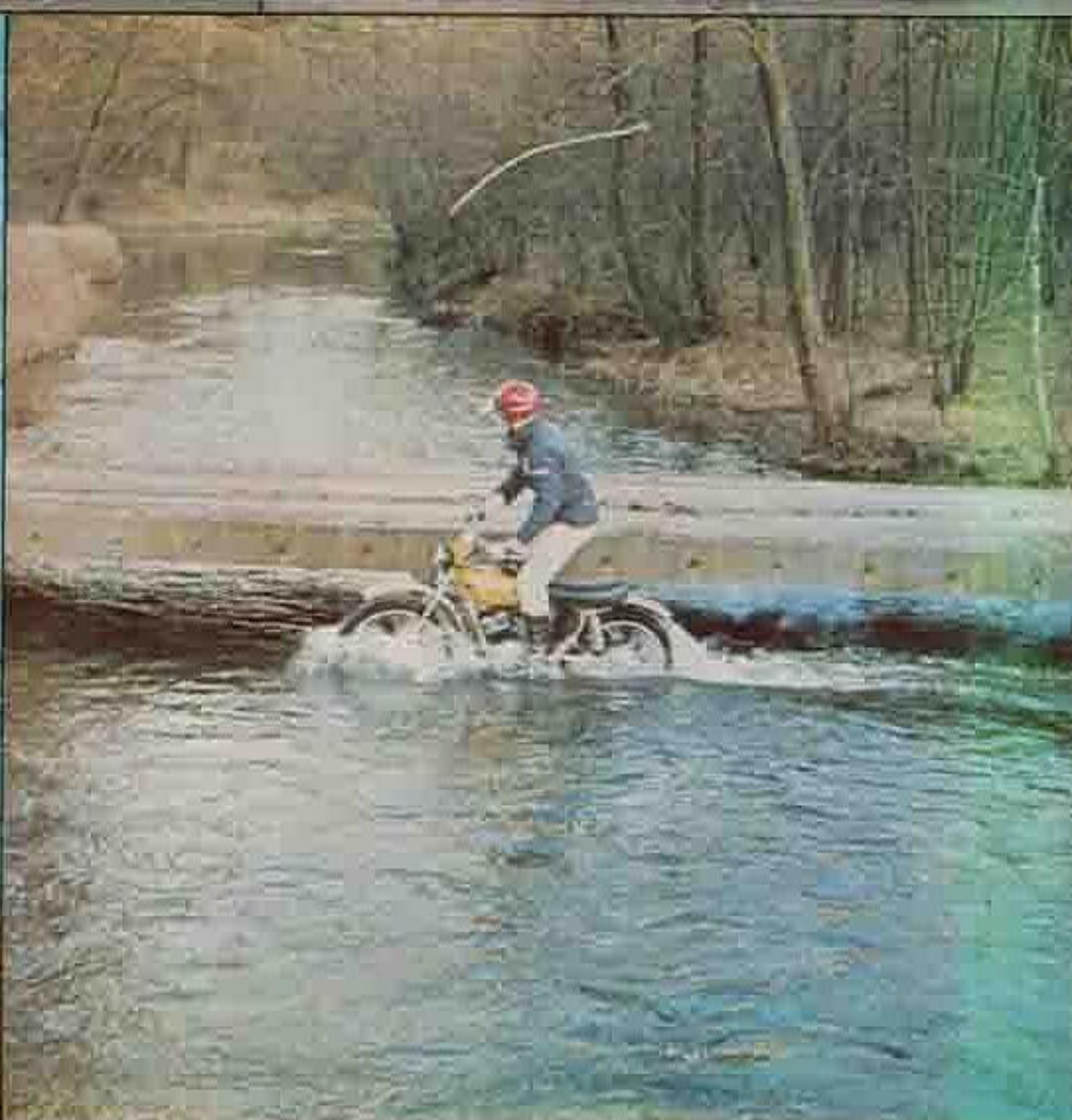




In queste pagine, la linea slanciata e funzionale dell'Ancillotti SM 50 oltre a varie immagini della nostra prova. Questa motoleggera fiorentina, che è stata posta in catalogo oltre un anno fa, è stata recentemente dotata di alcune migliorie tecniche ed estetiche. Essa beneficia della brillante esperienza Ancillotti nel fuoristrada agonistico.

Ancillotti SM 50

una scrambler al di sopra della media



**PROVA SU STRADA
MOTOCICLISMO**



**PUR ESSENDO OFFERTA AD UN PREZZO ABBASTANZA
CONTENUTO ESSA VANTA NUMEROSI PUNTI DI CONTATTO
CON I NOTI MODELLI AGONISTICI DELLA STESSA CASA.
E PROVVISTA DI MOTORE FRANCO MORINI DUE TEMPI
CINQUE MARCE ELABORATO IN DUE VERSIONI.**

★ L'Ancillotti, ben nota per le sue affermazioni fuori-stradistiche, ha da tempo in produzione l'« SM » 50, un modello tipo scrambler che tecnicamente ed esteticamente presenta vari punti di contatto con le moto da competizione della stessa Casa.

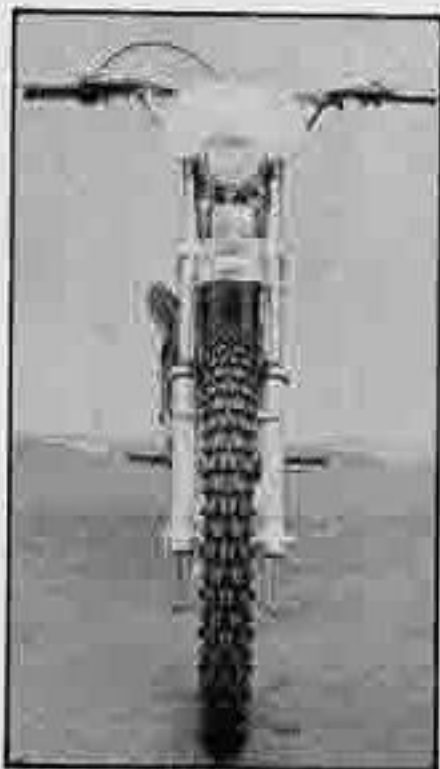
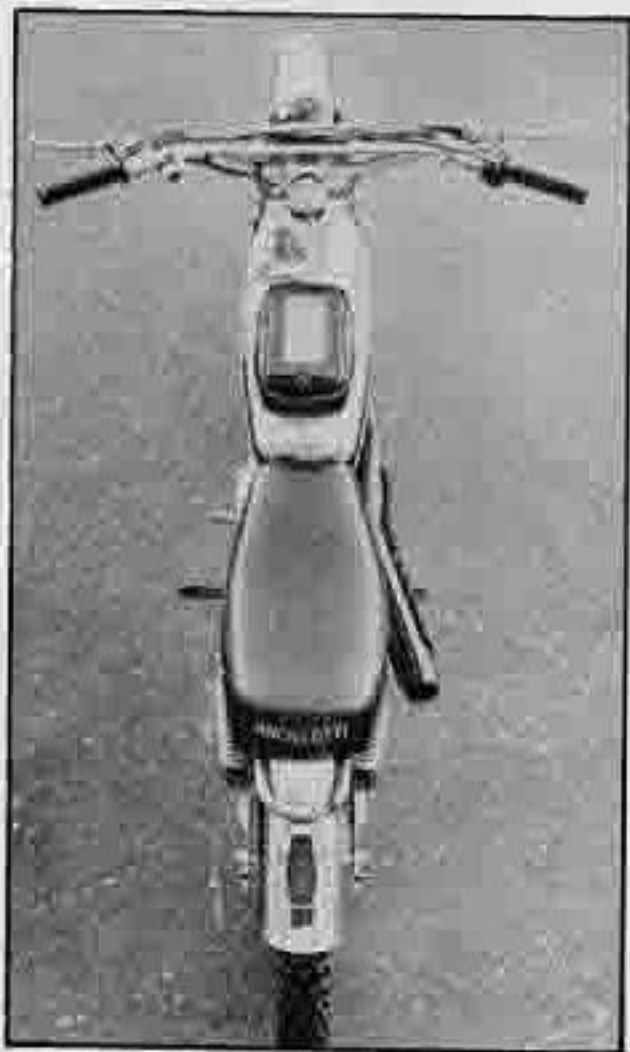
Recentemente l'« SM » è stato dotato di varie migliorie meccaniche ed estetiche che ne hanno elevato ulte-

riormente la validità. Eccoci quindi alla sua presentazione.

D'aspetto compatto e « pulito », l'« SM » 50 denota un approfondito studio di tutti i particolari e una accurata finitura; il telaio è di color acciaio metallizzato, il serbatoio giallo e i parafanghi inox; accostamenti cromatici appariscenti ma al tempo stesso « signorili ».

La posizione di guida risulta della massima naturalezza; tutti i comandi vengono infatti raggiunti e azionati facilmente permettendo così al pilota di concentrarsi esclusivamente sulla guida.

Il telaio, dotato di cuscinetti conici al canotto e di silent-blocks al perno del forcellone, è senza dubbio uno dei punti di maggior pregio dell'« SM ».



Nelle tre usuali viste di fronte, dall'alto e da tergo si notano le contenute dimensioni d'ingombro laterale, la robusta forcella Ceriani a lunga escursione, il largo manubrio rialzato, la razionale conformazione del complesso di scarico laterale, la sella sufficientemente dimensionata e gli ammortizzatori a molla scoperte.

Il filtro aria a cartuccia di carta è contenuto in una scatola metallica, facilmente apribile, ancorata al telaio utilizzando gli stessi attacchi anteriori della sella.



Ben conformate e dotate di attacchi a bracciale, le leve al manubrio sono provviste di registri non molto pratici per la tensione dei cavi. Sulla destra è sistemato, in posizione facilmente raggiungibile, il manettino dello starter; il comando del gas, ad apertura rapida, è realizzato in nylon e provvisto di un pratico sistema per una agevole sostituzione del relativo cavo.

Sul dorso del serbatoio è fissata un'utile borsetta porta-attrezzi dotata di tasca superiore trasparente con chiusura attuata a mezzo strisce di velcro.



50: è una doppia culla continua in tubi d'acciaio con montante centrale d'irrigidimento a cui sono saldati gli attacchi posteriori del motore. Date le azzeccate disposizioni dei pesi e l'efficiente lavoro svolto dalle sospensioni (Ceriani teleidrauliche tipo competizione sia anteriormente che posteriormente), la tenuta di strada è decisamente buona anche su fondo partico-

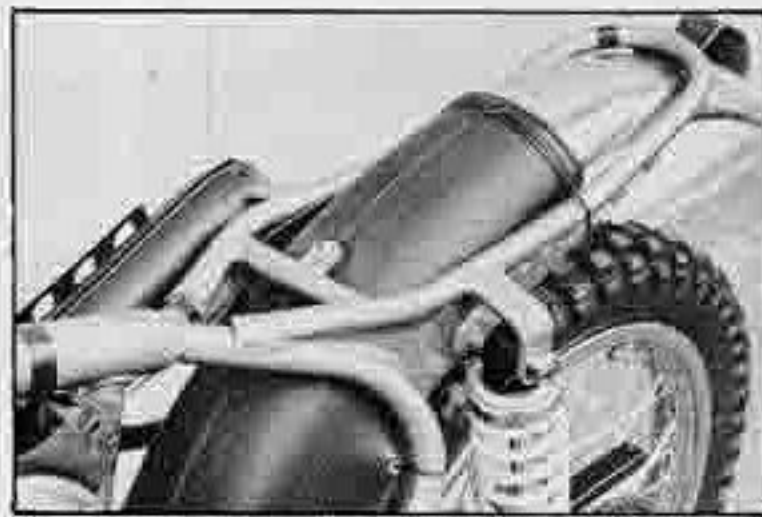
larmente sconnesso. La maneggevolezza, grazie anche al peso del mezzo contenuto, è poi una delle doti migliori. I freni, pur accusando nei guadi qualche infiltrazione d'acqua, sono all'altezza di ogni situazione e dimostrano anche buone doti di robustezza.

Il motore è il noto due tempi « Turbo Star » della Franco Morini che nella versione « Codice » è dotato di car-

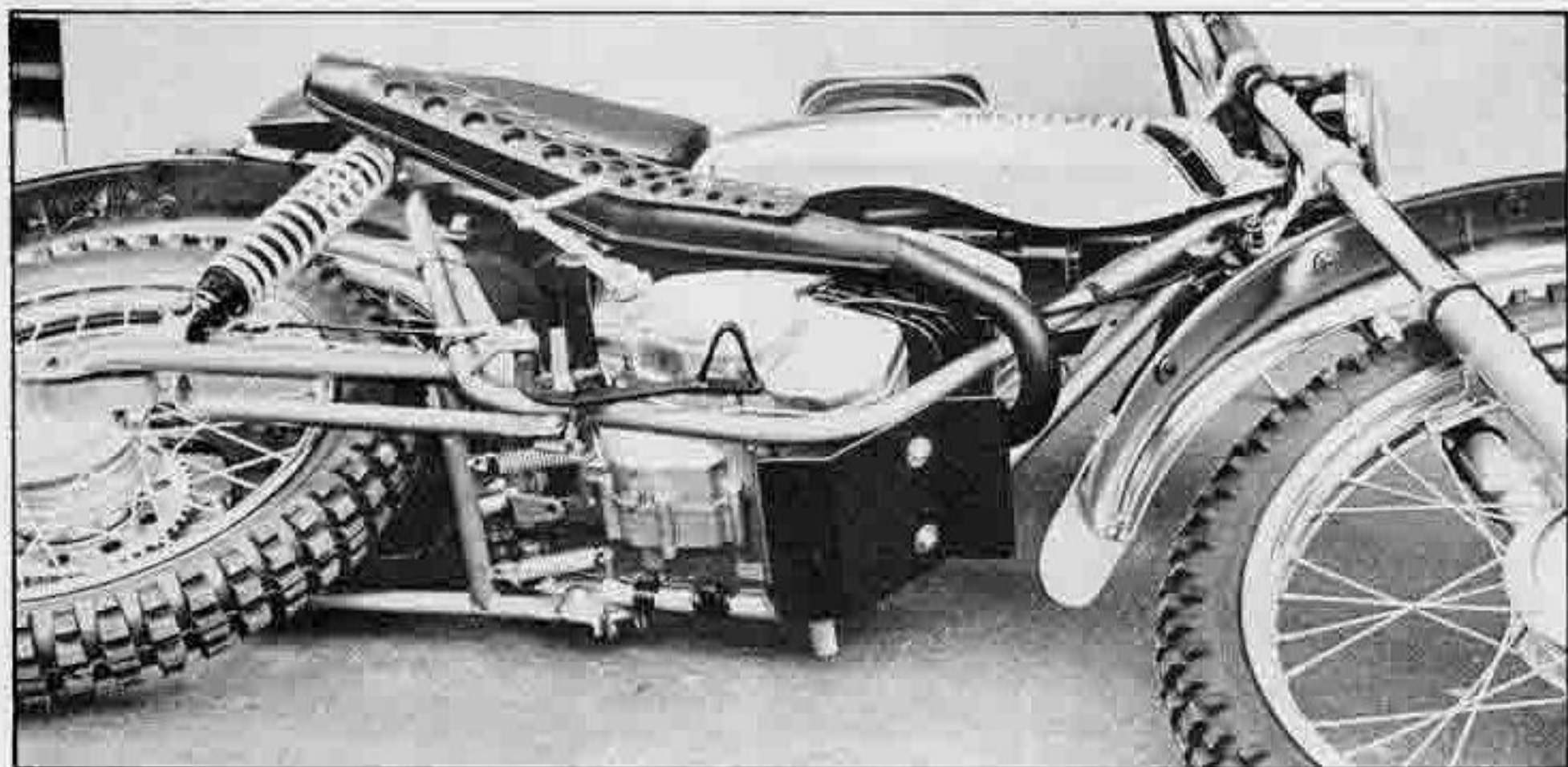
buratore con diffusore da 12 mm; l'« SM » 50 da noi provato era però del tipo « Export » con cilindro modificato nel diagramma e carburatore Bing da 19 mm. Frizione e cambio si sono dimostrati in possesso di buone doti di robustezza anche se sottoposti ai maltrattamenti tipici della guida fuoristradistica. L'unico difetto della frizione è quello di tendere leggermente



In un prossimo futuro, a protezione della zona centrale della moto verrà montata una grembiulina para-polvere e impermeabile.

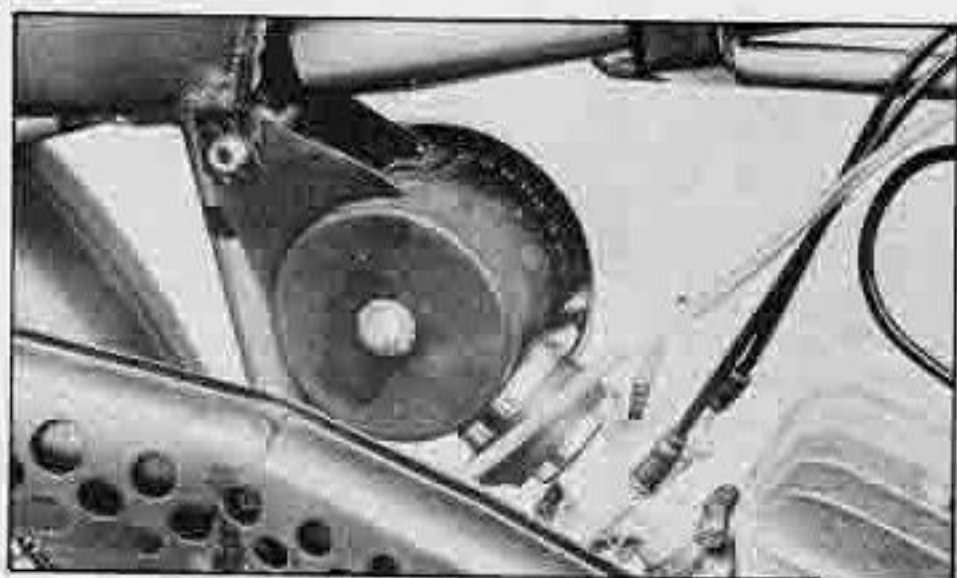


La struttura del telaio, un robusto doppia culla in tubi, è assai simile a quella adottata alcuni anni fa sui modelli competizione. Notare le sedi riportate dei cuscinetti reggisplinta delle due estremità del canotto di sterzo, gli attacchi «svatolati» degli ammortizzatori posteriori, la schermatura in lamiera al sottocarter provvista di deflettore anteriore per evitare proiezioni di elementi nocivi sul cilindro, il robusto cavalletto centrale, il posizionamento della bobina A.T. esterna e la protezione para-quozzi al parafango posteriore.

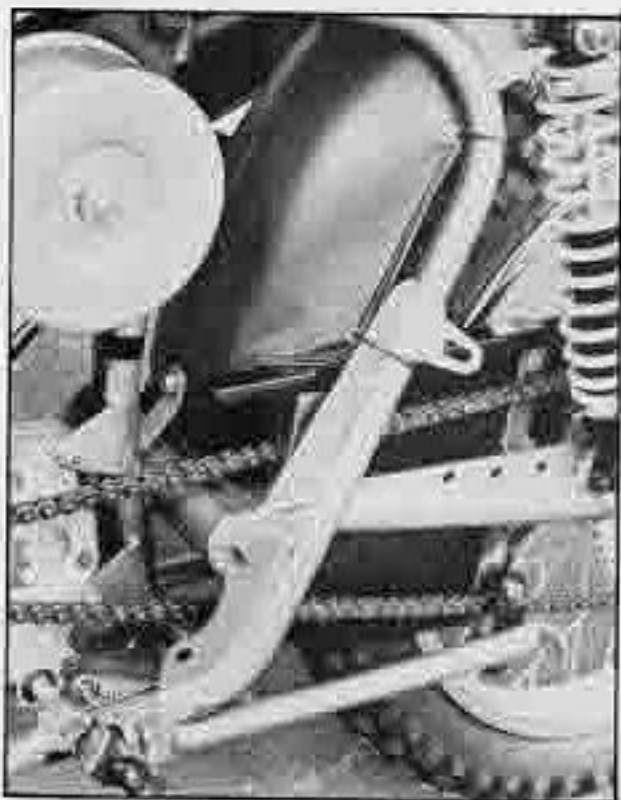


ad «incollare» a freddo. Il cambio è comandato da leva singola sul lato sinistro con l'innesto della prima verso il basso e quello delle rimanenti marce in senso opposto; un po' difficoltosa la ricerca del folle con il motore in moto.

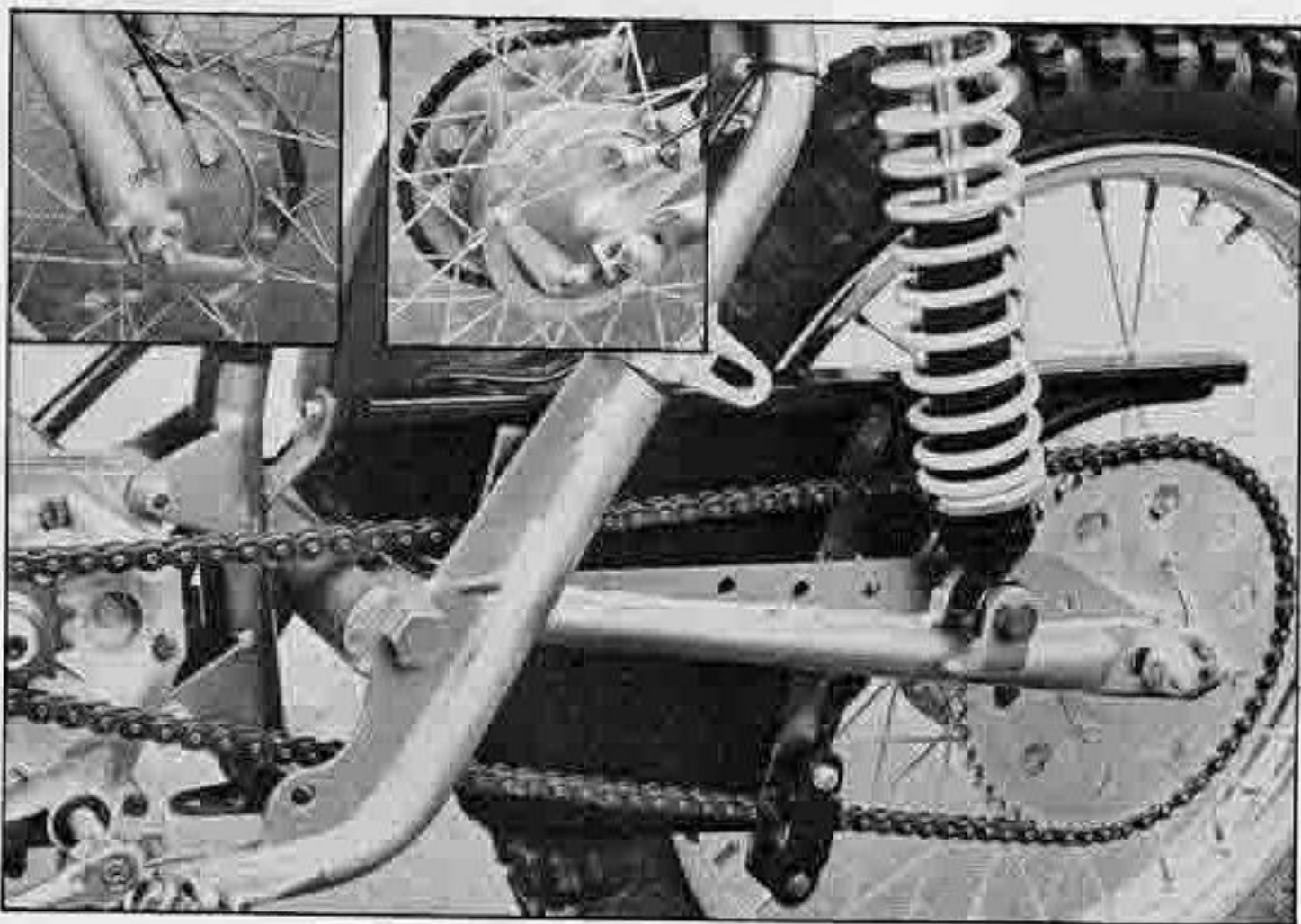
Esteticamente valido, meccanicamente robusto, l'Ancillotti «SM» 50 è uno dei migliori scrambler reperibili sul mercato; i prezzi franco fabbrica, IVA compresa, sono di lire 298 mila e 328.000 rispettivamente per la versione «Codice» e «Export». ★



La sistemazione della scatola del filtro dell'aria.



Molto robusto l'attacco del forcellone oscillante posteriore; per quanto concerne invece il cavalletto di sostegno, sarebbe preferibile che in posizione di riposo stazionasse un poco più in alto per non essere eccessivamente esposto ad urtare contro le asperità del terreno.



I mozzi-treno sono dotati di rinforzi all'attaccatura dei raggi. Notare i robusti ammortizzatori teleidraulici Ceriani a mollo esterne con carico registrabile su tre differenti posizioni, gli ampi lazzoletti forati posti a rinforzo del forcellone, l'ampio e protettivo carter della catena dotato anche di cruna.

Le caratteristiche tecniche

MOTORE: monocilindrico due tempi (F. Morini mod. Turbo Star); cilindro in ghisa e testa in lega leggera con elettatura a ventaglio. Alasaggio e corsa mm. 39 x 41,8 = 49,93 cc.; potenza massima 1,5 CV a 4.500 giri/1'; rapporto di compressione 9,6:1.

ACCENSIONE: volano magnete 18 W - 6 V a sinistra dell'albero motore; bobina A.T. esterna. Anticipo accensione mm. 2,5 prima del PMS, distanza fra i contatti mm. 0,35/0,40; candela grado termico 260 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi mm. 0,5/0,6.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela di benzina normale e olio (Bardhal) nella percentuale del 5%; capacità del serbatoio litri 7 di cui uno di riserva.

LUBRIFICAZIONE: motore con miscela al 5% d'olio; cambio, frizione e trasmissione primaria gr. 900 di olio SAE 40.

CARBURATORE: Dell'Orto SHA 14/12; diffusore \varnothing mm. 12; getto max 55; getto minimo 35; filtro aria F 27.

TRASMISSIONI: primaria ad ingranaggi elicoidali sul lato destro, rapporto 4,214:1 (Z 59/14); secondaria a catena 3/16 sulla sinistra, rapporto 3,384:1 (Z 13/44).

CAMBIO: in blocco a cinque rapporti

con innesti frontali comandato a pedale a leva singola sul lato sinistro; rapporti interni 1:2,909 in prima, 1:1,866 in seconda, 1:1,444 in terza, 1:1,150 in quarta e 1:1 in quinta.

SOSPENSIONI: forcella anteriore teleidraulica Ceriani "competizione" con steli da \varnothing 30 mm; forcellone oscillante posteriore con ammortizzatori teleidraulici Ceriani regolabili su tre posizioni di carico.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio con bordo perimetrale di rinforzo, pneumatici Metzeler 2,50 x 19 ant. e 3,00 x 17 post. o 2,50 x 21 ant. e 3,00 x 18 post. Pressioni di gonfiaggio atm. 0,9 ant. e atm. 1,1 post.

FRENI: a tamburo centrale in lega leggera con perno sfilabile su cuscinetti; diametro utile mm. 123 ant. e post.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza max m. 1,90; interasse m. 1,27; larghezza manubrio m. 0,79; altezza max m. 1,02; altezza sella m. 0,82; altezza pedane m. 0,31; altezza minima da terra m. 0,30; peso a secco kg. 68.

VARIANTI VERSIONE SPECIAL EXPORT: potenza max 6,8 CV a 8.600 giri/1'; carburatore Bing con diffusore da \varnothing 19 mm.; filtro aria speciale a cartuccia di carta; velocità massima 80 km/h.

Funzionali e robuste, le pedane sono pieghevoli in senso obliquo e dotate di molla di richiamo. Il pedale del freno, pur riconoscendogli buone doti di «presa» e funzionamento, lo avremmo preferito ad «andamento» superiore.

Per la versione «Export» della loro «SM» 50, i fratelli Ancillotti non fanno ricorso alla versione speciale del motore Franco Morini «Turbo Star» (quella, tanto per intenderci, dotata di cilindro in lega leggera), ma preferiscono elaborare personalmente l'organo propulsore tipo codice modificandone il diagramma e sostituendo il carburatore originale con un Bing da 19 mm a vaschetta laterale.

