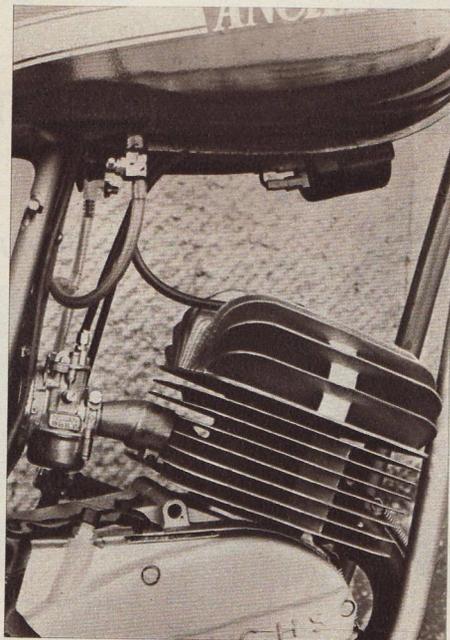
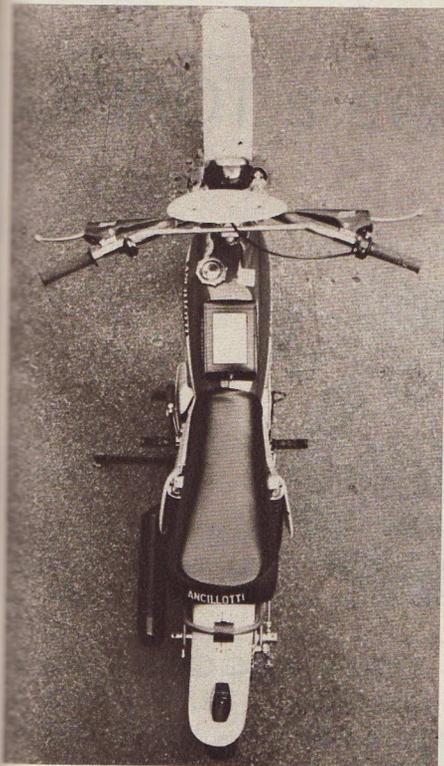


**Collaudata
positivamente nelle
competizioni la**

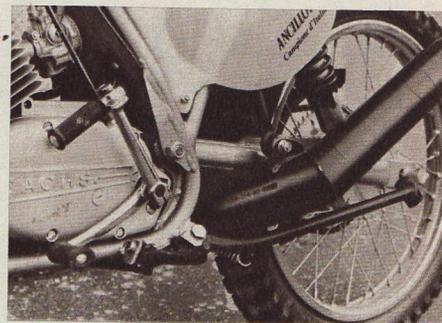
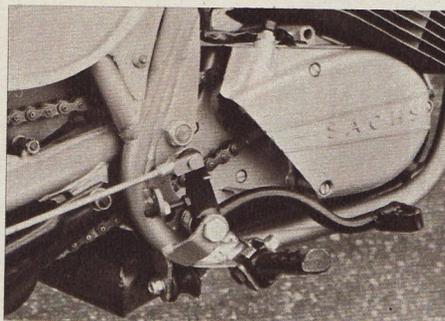
Ancillotti Scarab 50

Vincitrice del Trofeo FMI e dotata del motore Sachs, viene proposta in tre versioni. Ha beneficiato anche dell'esperienza crossistica della casa fiorentina. E' robusta, stabile, attraente ma costa parecchio.

Ottima la posizione di guida. La versione Codice, illustrata in queste pagine, col motore a corsa lunga (38 x 44), cambio a cinque marce e carburatore piccolo, costa 810.650 lire; quella Regolarità Competizione col motore Sachs a corsa corta (40 x 39,7), carburatore libero e cambio a sei marce, costa 1.059.520 lire; infine la Regolarità Competizione col motore elaborato dagli stessi Ancillotti viene 1.225.200 lire, sempre f.f. IVA compresa.



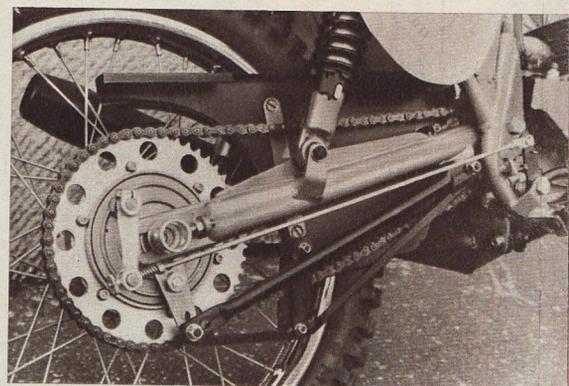
Il motore Sachs ha l'accensione elettronica, la trasmissione primaria ad ingranaggi e il cilindro in lega leggera con la canna cromata. Nella versione Codice, esso viene alimentato da un carburatore Dellorto SHA con diffusore da 12 mm, mentre per le altre versioni vengono impiegati carburatori da 22 mm. Notare i due rubinetti, le due mollette per l'attacco del tubo di scarico, la posizione della bobina AT.



L'Ancillotti Scarab ha il manubrio da 82 cm e l'interasse da 133 cm. Contrastante la linea del parafrango. Il vuoto tra il parafrango posteriore e la ruota è dovuto al fatto che l'escursione molleggiante è di quasi 20 cm per cui anche l'altezza dal suolo della sella è piuttosto elevata. Notare la sella ampia ed avvolgente, lo snello serbatoio da 7 litri, la zona del canotto di sterzo particolarmente rinforzata e i parafranghi in plastica. Lo sterzo lavora su cuscinetti a rulli registrabili ed ha un'ampia angolatura. I freni sono da 123 mm ant. e post. La culla del telaio reca gli attacchi per la schermatura del sottocarzer e della marmitta.

Il carburatore di piccolo diametro montato sulla versione Codice non consente ovviamente prestazioni esaltanti ma nello stesso tempo assicura una buona regolarità di tiro fin dai regimi più ridotti. A nostro avviso lo Scarab 50 si comporta meglio sul terreno pesante anziché su quello duro. La forcella Marzocchi con steli da 30 mm ha una corsa di 18 cm ma è un pò rigida, inoltre essendo piuttosto inclinata non consente un rapido inserimento nella traiettoria delle curve strette.

Buoni i comandi. Curata l'esecuzione del robusto telaio. La marmitta è montata elasticamente in due punti. C'è solo la stampella laterale. Gli ammortizzatori Marzocchi sono regolabili su tre posizioni ed assicurano una buona progressione di molleggio.



Curato anche il retrotreno. La particolare sezione del forcellone e la costolatura superiore assicurano maggior robustezza e rigidità. Il perno lavora su silentblock. I cerchi d'acciaio recano internamente dei punti di saldatura per evitare lo scorrimento dei pneumatici (Metzeler 2.50-21 ant e 3.00-18 post.).